



علی فتحی مظفری  
کارشناس حوزه‌ی ریلی



# افت توسعه‌ی بخش مسافری ریلی

**نبود تناسب افزایش قیمت بلیت با افزایش هزینه‌ها**

۱۴۰

همان‌طور که همه‌ی دست‌اندرکاران صنعت ریلی مسافری به این موضوع اذعان دارند، هزینه‌های بخش ریلی مسافری، متأثر از شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور، همواره در تلاطم بوده است. به‌طوری‌که واگذاری امور عملیاتی به‌وسیله‌ی شرکت‌های مالک واگن‌های مسافری به بخش خصوصی، پیمانکاران، تأمین‌کنندگان و ... به‌صورت طولانی‌مدت (قراردادهای ۲، ۳ یا ۵ ساله) به علت تورم‌های مکرر غیرقابل پیش‌بینی عملاً کار بسیار سخت و پیچیده‌ای شده است. این موضوع چه علاقه‌مند باشیم و چه نباشیم، مستقیماً روی کیفیت و کمیت خدمات به مسافران قطارها تأثیر می‌گذارد.

از دوران قبل از انقلاب، پایه‌گذاری تعرفه‌های بلیت قطارهای مسافری در بخش مسافری ریلی در کشور، بر پایه‌ی تعرفه‌های دولتی بوده است و بعد از انقلاب به‌مرور زمان و با جدا شدن این بخش از بدنه‌ی اصلی دولت و واگذار شدن به بخش خصوصی، نظام تعرفه‌گذاری همچنان دولتی باقی‌مانده است. درحالی‌که در ۵ سال اخیر، قیمت واگن حدود ۸ برابر، قیمت چرخ و محور واگن‌ها حدود ۱۰ برابر و هزینه‌ی نیروی انسانی (رشد حقوق و دستمزد) حدود ۴،۵ برابر و خدمات پذیرایی قطارها حدود ۱۵ برابر شده است. درحالی‌که میانگین قیمت بلیت فقط ۳،۵ برابر رشد داشته است.

با این روند روزبه‌روز بخش مسافری لاغرتر و نحیف‌تر می‌شود. در جدول زیر این مقایسه آورده شده است:

ردیف	موضوع	میزان افزایش قیمت در ۵ سال اخیر
۱	واگن مسافری	۸ برابر
۲	چرخ و محور	۱۰ برابر
۳	نیروی انسانی	۴.۵ برابر
۴	خدمات مسافری (غذا و آب‌معدنی، پذیرایی و...)	۱۵ برابر
۵	میانگین قیمت بلیت	۳.۵ برابر

پرداخت هزینه‌های جاری به‌وسیله‌ی شرکت‌ها، نبود امکان حفظ ناوگان آماده به سیر، افزایش سن ناوگان و عدم ورود ناوگان جدید به علت افزایش شدید هزینه‌های تأمین و ... باعث ورشکستگی شرکت‌ها خواهد شد.

### ج- پیشنهادهای (راهکار مدیریت کردن هزینه‌های ثابت و متغیر):

۱. تعرفه‌گذاری به انجمن صنفی شرکت‌های خصوصی متولی حمل‌ونقل مسافری واگذار شود.
  - تنظیم قیمت‌ها که بالاچار متناسب با تقاضا و عرضه خواهد بود، باید به شرکت‌ها واگذار شود و حاکمیت صرفاً نظارت عالی‌ی خود را داشته باشد. در غیر این صورت، روزبه‌روز شاهد درآمد از دست رفته‌ی شرکت‌های خصوصی و ضعیف‌تر شدن آن‌ها بوده و عملاً فعالیت‌های توسعه‌ای متوقف خواهد شد.
  ۲. عدم دریافت هزینه‌ی لکوموتیو و هزینه‌ی خدمات ایستگاهی از شرکت‌های مالک واگن‌های مسافری حمل‌ونقل ریلی مسافری.
  ۳. تأمین واگن‌ها به‌وسیله‌ی دولت و واگذاری به بخش خصوصی به روش BOT (خرید واگن به‌وسیله‌ی دولت و واگذاری به شرکت‌های خصوصی، برای بهره‌برداری). همچنین؛ حمایت از شرکت‌های تولید واگن و شرکت‌های بهره‌بردار.
  ۴. پویایی بیشتر در تنظیم مقررات و پرهیز از کندی در تصمیم‌گیری.
  ۵. تنظیم مقررات بُرد-بُردبین مسافران، شرکت‌های خصوصی و شرکت راه‌آهن.
  ۶. مشارکت دادن بخش خصوصی در تصمیم‌سازی‌ها و تصمیم‌گیری‌های متأثر بر کسب‌وکار شرکت‌های خصوصی.
- آن‌چه ضروری به نظر می‌رسد، ایجاد طرح و برنامه‌ی اجرایی اساسی به‌وسیله‌ی تمام ارکان تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر کشور است. چراکه صنعت مسافری ریلی بدون افزونه، بدون حمایت درون‌سازمانی و برون‌سازمانی، نه‌تنها امکان توسعه‌ی کمی و کیفی ندارد، بلکه روزبه‌روز و با فرسوده شدن ناوگان فعلی، دچار پسرقت تصاعدی خواهد شد.

حذف ارز ترجیحی، هزینه‌های غذاها در داخل قطار و پذیرایی مأموران و مسافران افزایش پیدا می‌کند. به‌طوری‌که این صنعت چندوجهی به‌صورت مداوم در حال تلاطم است.

از نظر تقاضا هم شدیداً متأثر از جو اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی جامعه است. با ظهور کرونا صنعت شدیداً درگیر می‌شود. با افزایش قیمت ارز صنعت دچار افزایش شدید هزینه می‌شود و تقاضا هم ممکن است به علت تغییر اولویت‌های مردم دچار نوسان شود. به‌طوری‌که سفر از اولویت مردم خارج یا کمرنگ شود. یعنی بعضاً ممکن است هم افزایش قیمت تمام‌شده‌ی کالا داشته باشیم و هم تقاضای پایین مسافر؛ که این موضوع برای شرکت‌های خصوصی که نظام تعرفه‌گذاری آن دولتی است، یک بحران تلقی می‌شود.

یکی دیگر از مشکلات صنعت، حذف نشدن هزینه‌ها با متوقف شدن خدمات است. مثلاً؛ اگر قطار متوقف شود، درآمد صفر می‌شود، ولی حدود ۴۳ درصد هزینه‌ها ادامه پیدا می‌کند. به‌طوری‌که هزینه‌ی بخش‌های نیروی انسانی، ستادی، اماکن، نگهداری، استهلاک سرمایه و ... ادامه دارد.

### ب- اثرات بلندمدت:

- کاهش ایمنی مسافران؛ از علل اصلی آن می‌توان به بازسازی و تولید ناوگان با قطعات نایمن و باکیفیت پایین (به علت کاهش درآمد شرکت‌ها)، نبود کنترل دقیق قطعات مصرفی قبل از نصب روی واگن‌ها، افت نظارت سیستمی در این حوزه و ... اشاره داشت که توجه به این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد. بنابراین؛ علاوه بر ضرورت نظام‌دهی به ساختارهای بازسازی و تولید واگن مسافری و لکوموتیو (سخت‌افزار)، توجه به امور خدمات (نرم‌افزار) هم بسیار ضروری است.
- ورشکستگی شرکت‌ها؛ به علت نبود توان

این فرآیند ادامه‌دار باعث شده است روزبه‌روز اقتصاد مسافری ریلی ضعیف‌تر شود. این اقتصاد ضعیف اثرات خود را حداقل به دو شکل زیر نشان می‌دهد:

### الف- اثرات کوتاه‌مدت:

- ضرر و زیان شرکت‌ها و نبود امکان پرداخت هزینه‌های جاری و نیروی انسانی
- افت توان شرکت‌های ریلی (فرسودگی متعلقات جاری، از دست دادن نیروی انسانی توانمند و...)
- ورود نکردن شرکت‌های جدید به بخش مسافری ریلی
- نبود امکان تأمین ناوگان جدید حمل‌ونقلی و توقف فعالیت‌های توسعه‌ای ناوگان (تأمین واگن جدید)
- افت کمی خدمات به مسافران (تعداد صندلی آماده به سرویس، حجم خدمات رفاهی داخل قطار و ...)
- افت کیفی خدمات به مسافران (سیستم تهویه، تأخیر قطارها، کیفیت کالاها و اقلام مصرفی در قطارها و ...)
- سهم تعمیرات زیرساختی، تعمیرات بالای شاسی، تأمین نیروی انسانی قطارها (مأموران موظف داخل قطارها)، تأمین امور پشتیبانی قطارها (شستشو و نظافت داخلی)، پذیرایی مسافران و مأموران (غذا و آب و ...)، تأمین وسایل خواب و ملحفه و روکش تخت، سیستم‌های صوتی و تصویری، کپسول‌های اطفاء حریق، تجهیزات رستوران، چکش ایمنی و ... و امور مدیریت و ستادی (هزینه‌ی نیروی انسانی، اماکن و ...)، علاوه بر افزایش، مدام در حال تغییر است. با افزایش قیمت فلزات، قیمت چرخ و محور و کابل و ...، افزایش می‌یابد و سهم بخش زیرساختی بیشتر افزایش پیدا می‌کند. با افزایش دستمزد، سهم نیروی انسانی افزایش پیدا می‌کند. با افزایش قیمت مواد پتروشیمی، سهم امور پشتیبانی قطارها افزایش می‌یابد. با