



## یک رام قطار مسافری، کار آفرینی برای ۴۰ نفر

حذف یک رام قطار، یعنی بیکاری ۴۰ نفر در شرکت‌های مسافری



ناصر غفاری

مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم



شرکت‌های ریلی مسافری امسال تابستان داغی را پشت سر گذاشتند. این شرکت‌ها از یک‌سو؛ با افزایش تقاضای سفر مواجه بودند و از سوی دیگر؛ تعداد قطارهای آماده به کار در روندی که از قبل هم قابل پیش‌بینی بود، کاهش یافت. ناصر غفاری مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم در این باره به ندای حمل و نقل ریلی می‌گوید: کاهش قطارها که در تابستان سال جاری خود را بیشتر نشان داد، عمدتاً ناشی از کمبود لکوموتیو گرم است. به طوری که بنا به اطلاعات و آمار واصله، آماده به کاری لکوموتیوها به ۶۰ درصد رسیده و این امر موجب حذف برخی قطارها در مسیرهای پر تردد شده است. همان‌گونه که مطلع هستید، وجود لکوموتیو گرم و آماده به کار، عامل اصلی افزایش بهره‌وری ناوگان است. متأسفانه کاهش تعداد لکوموتیو آماده به کار، مقارن با شروع پیک تابستان، یعنی اوج مسافرت‌های برون‌شهری روی داد. از طرفی، در تابستان امسال شاهد ایام پر مسافر مانند؛ اعیاد قربان، غدیر و ماه محرم بودیم و بالطبع با افزایش تقاضا روبه‌رو بودیم. ضمناً در چند ماه اخیر به دلیل کمبودهایی که در سایر شقوق حمل و نقل مانند؛ اتوبوس و هواپیما اتفاق افتاد، تقاضا برای حوزه‌ی ریلی افزایش یافته بود.

شخصی خواهد شد. این تهدیدی است که در سال‌های آتی برای حوزه‌ی ریلی ایجاد مشکل خواهد کرد. از طرفی، بعضاً شاهد هستیم مسافران بلیت رفت را تهیه و به سفر می‌روند و برای تهیه‌ی بلیت برگشت، متوسل به هر نوع

می‌شود، به صورت طبیعی منجر به افزایش ناراضیاتی از حوزه‌ی حمل و نقل ریلی می‌شود و در ادامه منتهی به حذف قطار از وسایل حمل و نقل اولویت‌دار و جایگزین شدن سایر شقوق یا استفاده‌ی بیشتر از وسایل نقلیه‌ی



افزایش ناراضیاتی مسافران از سفرهای ریلی به دلیل کمبودها

وی می‌افزاید؛ مشکلاتی که برای مسافران ایجاد

توجه به مقررات شدید در آیین‌نامه‌ی بازرسی و مقررات فنی بازسازی واگن‌ها. ۸- وجود تعرفه‌ی دستوری قیمت بلیت، به طوری که طی ۷ سال اخیر میانگین افزایش قیمت بلیت صرفاً ۱۱ درصد بوده است.

۹- وجود تعرفه‌ی بلندمدت مشخص در قیمت تعرفه‌ی لکوموتیو.

توجه داشته باشید که وقتی قیمت یک واگن در حدود ۴۰ میلیارد تومان است و تشکیل یک رام قطار، نیاز به حداقل ۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری دارد، کدام بخش خصوصی حاضر به سرمایه‌گذاری با در نظر گرفتن این قیمت بلیت‌ها خواهد بود؟ شاهد این ادعا این است که طی ده سال اخیر در تمامی صنایع اعم از صنعت ریلی باری، لکوموتیو، جاده‌ای، هوایی، پوشاک، مسکن، مواد غذایی و ... یک شرکت یا برند جدید ایجاد شد، به جز صنعت ریلی مسافری. در واقع علاوه بر آن که شرکت و برند جدیدی به بخش مسافری ریلی اضافه نشده، بلکه از تعداد شرکت‌ها که عمدتاً خصوصی هستند نیز کاسته شده است. در واقع بعضاً سرمایه‌گذاران واگن‌ها یعنی سرمایه‌ی خود را رها کرده و از این صنعت خارج شده‌اند که این موضوع واقعاً باعث تأسف است.

غفاری تصریح می‌کند: با این شرایط برای تأمین ناوگان چاره‌ای جز حمایت دولت از بخش مسافری ریلی با اعطای تسهیلات ارزان قیمت باقی نمی‌ماند. از طرفی، علاوه بر تسهیلات ارزان، دولت باید تضمین سرمایه‌گذاری را نیز انجام دهد. به عنوان مثال؛ شرکت مهتاب سیر جم در سال ۸۹ تعدادی واگن به صورت اقساط ده ساله خریداری و یک قرارداد بهره‌برداری نیز منعقد کرده است. پس از پنج سال واگن‌ها به استناد آیین‌نامه‌ی، تحت عنوان بازرسی و مقررات فنی بازسازی واگن‌ها که دارای هدف خاص بوده، از سیر خارج شده‌اند. این واگن‌ها در شرایطی از سیر خارج شده‌اند که مجوز ده ساله داشته‌اند و شرکت هم مجبور به پرداخت اقساط آن‌ها بوده است. مثال دیگر از تضمین سرمایه‌گذاری مورد نیاز این بخش ثبات قیمت و تعرفه‌ی لکوموتیو است. چراکه بی‌ثباتی و نوسان‌های افزایشی نرخ خدمات لکوموتیو می‌تواند تأثیر شدیدی بر شرکت‌های مسافری ریلی داشته باشد.

و به طور کلی رفع مشکل لکوموتیو است. ما برای مقابله با موضوع بازار سیاه و دلالتی بلیت قطار، تلاش و پی‌گیری داشتیم. اما نکته‌ی جالب این که مسافرینی که از بازار سیاه بلیت را تأمین کرده بودند، حاضر به پی‌گیری و معرفی دلالتان یا منابع تأمین نیستند و حتی رضایت خود را هم از امکان تهیه‌ی بلیت از دلالتان اعلام می‌کنند! در واقع بعضاً به ما اظهار می‌کنند با در نظر گرفتن قیمت خرید از دلالتان، باز هم قیمت بلیت قطار برای آن‌ها مقرون به صرفه است. این موضوع نشان می‌دهد قیمت بلیت قطار به صورت اصولی تعیین نشده و بلیت قطار در مقابل سایر وسایل حمل و نقل قیمت بسیار ارزانی دارد.

### دولت باید سرمایه‌گذاری در بخش مسافری ریلی را تضمین کند

وی در پاسخ به این که رفع کمبودهای بخش مسافری ریلی از چه محلی امکان‌پذیر است و چه موانعی باید برطرف شود تا سرمایه‌گذاران به طرف سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی قطارهای مسافری جذب شوند، می‌گوید: اهم مشکلات سرمایه‌گذاران در بخش مسافری به شرح زیر است:

- ۱- تمایل نداشتن بانک‌ها به اعطای تسهیلات ارزان قیمت مانند تبصره‌ی ۱۸
- ۲- تحقق نیافتن و عملیاتی نشدن ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید. به طوری که این موضوع علی‌رغم تلاش‌های زیاد راه‌آهن، منجر به واریز نهایی برای خیلی از سرمایه‌گذاران مسافری نشده است.
- ۳- اجرایی نشدن بند «الف» ماده‌ی (۵۲) قانون پنج‌ساله‌ی ششم توسعه، مبنی بر معافیت مالیات سرمایه‌گذاری که سازمان امور مالیاتی تاکنون این موضوع را برای حوزه‌ی مسافری انجام نداده است.
- ۴- اجرایی نشدن بند «ب» ماده‌ی (۵۲) قانون پنج ساله‌ی ششم توسعه، مبنی بر محاسبه‌ی نرخ مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر.
- ۵- وجود بند «۱۲» ماده‌ی (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده که حوزه‌ی حمل و نقل ریلی مسافری را معاف کرده و عملاً درآمد شرکت‌های مسافری را کاهش داده است.
- ۶- جلوگیری از واردات واگن‌های دست دوم، با عمر پایین از خارج کشور.
- ۷- هزینه‌ی بالای بازسازی واگن‌ها با

احتمالی می‌شوند و شاید مجبور به تأمین بلیت با قیمت‌های بالاتر شوند.



### بروز معضل بی‌کاری و بی‌انگیزگی در حوزه‌ی مسافری ریلی

غفاری در ادامه با اشاره به بروز مشکلاتی نظیر بی‌کاری و بی‌انگیزگی نیروی انسانی شرکت‌های مسافری به دلیل کمبودهایی مثل کمبود لکوموتیو می‌گوید: شرکت‌ها با حذف قطار دچار مشکلات اقتصادی و نیروی کار می‌شوند. به گونه‌ای که حذف قطار منجر به کاهش درآمد شرکت شده و شرکت‌ها اقدامات سرمایه‌گذاری خود را متوقف کرده و صرفاً درگیر اداره‌ی شرکت به صورت روزمره می‌شوند. به بیان دیگر، انگیزه‌ی آن‌ها برای توسعه‌ی ناوگان کاسته می‌شود و این موضوع در سال‌های آتی بیشتر خودش را نشان خواهد داد. از سوی دیگر؛ وقتی کمبود لکوموتیو، قطارها را حذف کند، شرکت‌ها با انباشت نیرو مواجه می‌شوند. به طور طبیعی حذف یک رام قطار، یعنی بیکار شدن حدود ۴۰ نفر نیرو. شرکت‌های ریلی مسافری اکنون در نوعی سردرگمی به سر می‌برند. به دلیل این که از ادامه‌دار بودن یا نبودن کمبودهای کنونی مطمئن نیستند و ضمناً به دلیل مسؤلیت اجتماعی خود نمی‌توانند دست به تعدیل نیرو بزنند و مجبور به حفظ پرسنل با وجود کاهش قطارها هستند. این امر موجب کاهش سیر مأموران یا عدم سیر آن‌ها می‌شود که در نهایت باعث افت درآمد پرسنل و در نهایت ایجاد ناراضی می‌شود که این ناراضی‌ها نیز در سنوات بعدی اثرات خود، یعنی بی‌انگیزگی و بی‌اعتمادی نیروی انسانی شرکت‌های ریلی مسافری را در پی خواهد داشت.



### مسافران از معرفی دلالتان بلیت خودداری می‌کنند!

مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم با بیان این که کمبود لکوموتیو به معضل بازار سیاه بلیت دامن می‌زند، می‌افزاید: به صورت طبیعی در هر کجا عرضه و تقاضا برابر نباشد، موضوع سوءاستفاده و ورود دلالت‌بازی را شاهد خواهیم بود و این موضوع ارتباطی به صنعت مسافری ندارد. لذا؛ تدبیری که می‌توان برای آن متصور بود، افزایش عرضه، افزایش قطار، واگن