

## علت کمبود بلیت قطار چیست؟

طی هفته‌ها و ماه‌های گذشته کمبود بلیت قطار مشکلاتی برای مسافران در سفرهای ریلی ایجاد کرده است. مشکلی که به اعتقاد کارشناسان دلایل متعددی دارد.

به گزارش سایت خبری پرسون، کمبود بلیت قطار موضوعی است که در تابستان امسال به ویژه هفته‌های اخیر بیشتر به چشم می‌خورد و مسافران از آن حرف می‌زنند، مشکلی که به گفته کارشناسان به دلیل افزایش تقاضا برای سفر در دوران پس از کرونا و البته کاهش تعداد ناوگان ریلی اتفاق افتاده است.

محمد رجبی - نایب رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ایران اظهار کرد: پس از دوران پیک شیوع ویروس کرونا و با گسترش واکسیناسیون در سال گذشته، تقاضا برای سفرهای ریلی مانند دیگر حوزه‌های حمل و نقل به صورت چشمگیری افزایش یافته است و از سوی دیگر با توجه به بالابودن هزینه‌های عملیاتی ناوگانی در این مدت به شبکه ریلی اضافه نشده است. البته معاون اول رییس‌جمهور اخیرا به وزیر راه دستور داد که روش‌های متعددی در جهت افزایش انگیزه‌های لازم برای جذب سرمایه‌گذاری را به کار بندد اما در این زمینه انگیزه‌ای وجود ندارد.

وی افزود: چند شرکت معدود خصوصی ریلی علاقه‌ای برای توسعه ناوگان ندارند و بقیه هم شرکت‌ها نیز که زیر مجموعه نهاد یا ارگان دولتی هستند بر اساس تکالیف اجتماعی دیکته شده از طرف سازمان متبوع‌شان عمل کرده و حتی با وجود ضرر و زیان، سیرشان را ادامه می‌دهند. در این میان نیز در فضای بازار سرمایه و بیزینس‌های دیگر، انگیزه‌های لازم برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی وجود ندارد چرا که به عنوان مثال امروزه سرمایه‌گذاران معتقدند که در بازه زمانی مشخص باید سرمایه آن‌ها بازگردد تا صرفه اقتصادی برایشان وجود داشته باشد اما وقتی بازگشت سرمایه اتفاق نیافتد، انگیزه‌ای هم به وجود نخواهد آمد.

نایب رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ایران خاطرنشان کرد: در دهه ۸۰ انگیزه‌های خوبی برای سرمایه‌گذاری بود و دولت اعلام کرد که تسهیلات با کارمزد چهاردرصد به سرمایه‌گذاران پرداخت می‌کند یا اینکه اگر تسهیلاتی دریافت کردند دولت مازاد سود و کارمزد تسهیلات بیشتر از چهار درصد را به سرمایه‌گذاران پرداخت می‌کند. از سوی دیگر دولت ۱۵۰ واگن غزال وارد کرد که با نظارت خودش با کیفیت خوبی ساخته شده بود و این واگن‌ها را با قیمت مناسب عرضه کرد.

رجبی ادامه داد: در حال حاضر با افزایش هزینه‌های عملیاتی و با اعداد و ارقام واقعی که وجود دارد توان و انگیزه سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی وجود ندارد و نرخ بلیت تکلیفی نیز بر این مشکل افزوده است. البته اگر همین تعداد ناوگان می‌توانست در روز ۱۵۰۰ کیلومتر سیر انجام دهد بهره‌وری افزایش و هزینه‌های سیر کاهش پیدا می‌کرد اما امروز نهایتا ۹۰۰ کیلومتر سیر در مسیر تهران-مشهد انجام می‌شود چرا که سرعت سیر پایین است.

وی اعلام کرد: در حال حاضر حدود ۷۰ کیلومتر سرعت سیر قطارهای مسافری در کشور است و حداکثر این سرعت به حدود ۱۳۰ کیلومتر می‌رسد در حالی که قطارهای تندرو در دنیا با سرعتی بیش از ۲۰۰ کیلومتر سیر می‌کنند. البته باید گفت که سرعت سیر با دستور و ابلاغیه افزایش نمی‌یابد و باید زیرساخت‌ها و ملزومات آن فراهم شود. به عنوان مثال خطوط باید بازسازی و نوسازی شده و سوزن‌ها باید تعویض شود که اعتباری حدود ۲۵ هزار میلیارد تومان نیاز دارد.

رجبی گفت: یکی دیگر از مشکلاتی که امروز سبب کاهش بلیت قطار شده این است که در طول در ۱۱ سال گذشته تعداد واگن‌های مسافری از ۱۷۰۰ واگن به حدود ۱۱۰۰ واگن رسیده و این به معنی خروج حدود ۶۰۰ واگن با وجود اضافه شدن واگن‌ها در سال‌های اخیر بوده است. از سوی دیگر به دلیل نوع فرهنگ مردم ظرفیت واگن‌های موجود نیز کاهش پیدا کرده و واگن‌های شش تخته به چهارتخته تغییر کرده‌اند.