

یادداشت

چرا قیمت بلیت قطار افزایش یافت؟

ابوالقاسم سعیدی

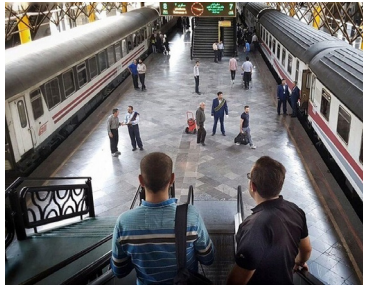
دیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری

نرخ تعرفه حمل‌ونقل ریلی مسافری بسیار پایین است و در حال حاضر که با افزایش قیمت مواجهه شده، نسبت به دیگر شیوه‌های حمل‌ونقل بسیار پایین‌تر است. نرخ تعرفه حمل‌ونقل ریلی در بخش مسافری همواره جزو نرخ‌های کنترل‌شده دولتی بوده و حتی تا سال ۱۳۷۳ راه‌آهن برای بودجه جاری خود از دولت کمک می‌گرفت، اما باتوجه‌به سیاست‌های انقباضی در بخش بودجه، راه‌آهن به خودکفایی رسید. حال نیز افزایش ۳۰ درصدی در نرخ تعرفه بلیت بسیار کمتر از چیزی است که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری درخواست کردند. به‌دلیل رعایت حال مردم و اینکه استفاده‌کنندگان از این خدمات عمدتاً از طبقات کمتر برخوردار و محروم هستند حداقل افزایش را در نظر گرفتیم.

با وجود افزایش نرخ، می‌توان گفت که متوسط قیمت بلیت در این بخش از حمل‌ونقل حدود ۳۰۰ هزار تومان و متوسط سیر مسافر با قطار ۷۰۰ کیلومتر است. همچنین در قطار و در طول سیر، سروسوی‌ها و خدماتی به مردم ارائه می‌شود که بسیار بیشتر از دیگر شیوه‌های حمل‌ونقل است. با این‌حال شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی باز هم متضرر می‌شوند. مردم باید سه این نکته توجه کنند که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی باید شرایط برایشان به‌گونه‌ای پیش برود که نه‌تنها بتوانند سر پا بایستند، بلکه بتوانند سرمایه‌گذاری کنند و روند روبه‌بهبود خود را پیش ببرند. الان اگر شرکتی بخواهد یک واگن قطار، آن هم از تولید داخلی خریداری کند، باید بیش از ۴۰ میلیارد تومان هزینه کند که ۱۰ درصد مالیات بر ارزش‌افزوده نیز به آن اضافه می‌شود. این در حالی است که مالکان و صاحبان شرکت‌های حمل‌ونقل اگر این ۴۰ میلیارد تومان را حتی در بانک‌ها سرمایه‌گذاری کنند که مشمول مالیات هم نمی‌شود، به‌مراتب بیشتر از سود حاصل از سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل ریلی نصیب‌شان خواهد شد.

از سوی دیگر ایران باید ظرفیت ناوگان ریلی خود، به‌ویژه در حوزه مسافری را افزایش دهد؛ چراکه در حال حاضر تعداد واگن‌هایی که در کشور داریم نسبت به تعداد جمعیتان بسیار کمتر است. در ایام عید حدود ۱۰۰۰ واگن در گردش داشتیم که برای یک کشور مانند ایران با ۹۰ میلیون نفر جمعیت به‌هیچ‌وجه پرازنده نیست. در مقایسه‌ای با کشورهای اروپایی و دیگر کشورهای دنیا متوجه تفاوت فاحش در این زمینه خواهیم شد.

شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی همه تلاش خود را می‌کنند که تعداد ناوگانشان کمتر از امروزشان نشود. اگر شرایط به همین منوال پیش برود، ناوگان ریلی کشور فرسوده شود و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نتوانند سرمایه‌گذاری کنند، مسلماً ۱۰ سال دیگر اثری از اندک ناوگان ریلی فعال و در گردش کنونی نیز برجا نخواهد ماند. بارها در جلسات مختلف به این موضوع اشاره شده که اگر نرخ تعرفه در حمل‌ونقل ریلی مسافری را با حمل‌ونقل جاده‌ای یا دیگر شقوق حمل‌ونقل مقایسه کنیم، متوجه نرخ پایین بلیت در این بخش می‌شویم. حال آنکه امنیت سفر در حوزه حمل‌ونقل ریلی بسیار بالاتر از دیگر بخش‌هاست. به‌عنوان مثال سالانه بیش از ۲۰ هزار متوفی در حوادث جاده‌ای داریم، اما این هار در حوزه ریلی کمتر از انگشتان دست است. بنابراین همه باید کمک کنیم تا شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بتوانند در فضای بهتری تنفس و زیست کنند، تا فضا برای سرمایه‌گذاری بیشتر در این حوزه بیشتر شود و این شرکت‌ها بتوانند ناوگان ریلی خود را به‌روزرسانی کنند.



اقتصاد



گزارش

راه‌اندازی قطار کانتینری ایران-چین، که از آن به‌عنوان فاز نخست کریدور ریلی چین-ایران-اروپا یاد می‌شود، طی روزهای گذشته صورت گرفته است و حال با توجه به منافع متعددی که اجرای این طرح برای کشور دارد، موضوع مهم استمرار حرکت این قطارها به شمار می‌رود.

کریدور یا دالان اقتصادی ایران-قزاقستان-چین قسمتی از طرح سرمایه‌گذاری در زیربناهای اقتصادی راه ابریشم جدید است که سین کیانگ چین را از مسیر قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان به ایران و سپس در امتداد آن به اروپا متصل خواهد کرد. این کریدور از کشور چین آغاز شده و از طریق خط ریلی چین-قزاقستان به بندر آق‌تاو در این کشور می‌رسد و با طی مسیر در دریای خزر به بندر کاسپین متصل می‌شود. مسیر ترانزیتی چین (اروم‌چی)، قزاقستان (بندر آکناثو)، ایران (بندر کاسپین)، کمک خواهد کرد صادرات کالا به روسیه، لهستان و شمال اروپا با سرعت بیشتری انجام شود. کریدور ریلی چین اروپا، مبادی مختلفی در چین دارد، اما قطارهایی که تاکنون به ایران عزیمت کرده‌اند از بندر ایبو عازم شده‌اند. این قطارها بعد از عبور از کشورهای آسیای میانه و به‌ویژه بندر آکناثوی قزاقستان، از مرز اینچه‌برون وارد ایران می‌شود، باین‌حال، امکان ورود آن از مرز سرخس نیز وجود دارد.

ایالات متحده آمریکا در دوره باراک اوباما، برای مهار قدرت تجاری چین در شرق آسیا و اقیانوسیه طرح شراکت ترنس-پسیفیک (TPP) را ایجاد کرد. براساس طرح آمریکایی جاده ابریشم، زیرساخت‌های روسیه (جاده‌ها، خطوط آهن و خطوط انتقال انرژی) به کشورهای آسیای مرکزی و پس از آن به افغانستان، پاکستان و هند متصل می‌شوند. این طرح سعی داشت با بیرون نگاه‌داشتن ایران و نادیده‌انگاشتن اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک آن، به‌نوعی از ایفای نقش ایران در منطقه بکاهد و راه‌های جدیدی را برای دسترسی به شرق پایه‌گذاری کند، اما در مقابل چین طرح راه ابریشم جدید را ارائه داد که این روزها شاهد به بار نشستن فاز اول آن هستیم. این قطار کانتینری ۳۱ تیرماه با حضور جمعی از مقامات ایران، چین و قزاقستان در بندر خشک ریلی آپرین شهرستان اسلام‌شهر به بهره‌برداری رسید. براساس آنچه در گزارش‌های رسمی آمده، حرکت قطار «شی‌آن» به تهران در ادامه تلاش‌های سفارت جمهوری اسلامی ایران و برای تقویت موقعیت ترانزیتی کشور در انتقال کالاهای چین به غرب آسیا و اروپا، طی مراسمی در ۲۱ تیرماه، آغاز شد. نهایتاً این قطار پس از عبور از خاک قزاقستان و ترکمنستان ظرف مدت ۱۰

صادرات کالاهای مختلف به افغانستان، به‌عنوان یک شریک تجاری قدیمی و مشتری بزرگ محصولات ایرانی، اگرچه در سال جاری و سال گذشته روند روبه‌رشدی را دنبال کرده، اما به گفته مسئولان، برخی موانع باید از این مسیر برداشته شود تا سهم ایران از بازارهای افغانستان بیشتر شود. میزان صادرات غیرنفتی ایران به افغانستان در سال ۱۴۰۲ به یک میلیارد و ۸۷۱ میلیون دلار رسید که بیانگر افزایش ۱۳۰۶ درصدی در مقایسه با سال ۱۴۰۱ است. ارزش صادرات غیرنفتی به این کشور همسایه در دوازده‌ماهه سال گذشته ۲۲۴ میلیون دلار و در وزن نیز ۹۶۳ هزار تن افزایش یافت. در مجموع ارزش صادرات غیرنفتی ایران به افغانستان در سال ۱۴۰۲ به‌لحاظ وزنی به ۳۴۱۴ تن رسید که این میزان در مقایسه با سال گذشته ۲۸ درصد افزایش یافته است. جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای، درباره برخی مشکلات و موانع پیش‌روی صادرات ایران به افغانستان و کامیون‌داران در این مسیر با هفته‌نامه «آتی‌نو»، به‌گفت‌وگو نشست که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید.

طی هفته‌های گذشته، اخباری مبنی بر توقف ۴۰۰ کامیون ایرانی در افغانستان منتشر شد. آیا بروز چنین ناهماهنگی‌هایی بین دو کشور به روند روبه‌رشد صادرات ایران به افغانستان آسیب نخواهد زد؟ موضوع توقف ۴۰۰ کامیون ایرانی در افغانستان مسئله ترانزیت بوده است. این کامیون‌ها حامل گازوئیل عراق بودند. صادرات به معنای آن است که محل تولید باری که منتقل می‌شود از داخل کشور باشد. این کامیون‌ها در مرز ماهی‌رود گیر کردند و حامل سوخت گازوئیل از عراق بودند که توسط تاجار افغانی خریداری شده بود.



روز از پایانه مرزی اینچه‌برون وارد خاک ایران شد. مهدی صفری، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه ایران، هم‌زمان با افتتاح این خط چین گفت: «۱۰ روز قبل اولین قطار چین به ایران راه افتاد و روز یکشنبه اولین قطار از ایران به سمت چین راه می‌افتد.»

مزایای قطار ایران-چین

سید میعاد صالحی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن، درباره مزایای این طرح توضیح داد: «قطار کانتینری دو سربار ایران-چین با عبور از کشورهای ترکمنستان و قزاقستان، به سمت چین و از چین به سمت ایران حرکت خواهد کرد.» به گفته او قطار باری از سمت تهران، مواد معدنی را در اولین حرکت به سمت چین برده و حدود ۱۰ روز قبل نیز این قطار با قطعات خودرو از چین به سمت ایران حرکت کرده است. صالحی گفت: «این قطار می‌تواند زیرساختی مهم برای افزایش تبادلات ایران و چین باشد و ایران را به دروازه‌ای امن برای حرکت چین به سمت اروپا و بالعکس تبدیل کند.»

مدیرعامل راه‌آهن معتقد است: «کشورهای دوست و برادر ترکمنستان و قزاقستان، برای راه‌اندازی این قطار همکاری‌های خوبی داشتند. این اقدامات در پی تلاش‌های رئیس‌جمهور شهید برای گسترش همکاری با کشورهای دیگر و توسعه دیپلماسی صورت گرفته است.» او درعین حال بر این نکته تأکید دارد که این وضعیت در واقع راه‌اندازی فاز اول کریدور ریلی چین-ایران-اروپا محسوب می‌شود.

صالحی با بیان اینکه در دولت سیزدهم تلاش بر توسعه دیپلماسی حمل‌ونقل ریلی بوده، اظهار امیدواری می‌کند که بتوانیم این کریدور را در آینده نزدیک به‌طور کامل راه‌اندازی کنیم. او یادآور شد: «کریدور ریلی چین-ایران-اروپا، هم از امنیت بالا برخوردار است و هم زمان کمتری

آتی‌نو وضعیت صادرات ایران به افغانستان را بررسی می‌کند

بازاری روبه‌رشد اما همراه با موانع



اداره صادرات افغانستان این کامیون‌ها را به بهانه اینکه در نوبت نمونه‌گیری آزمایش انطباق محصول و استاندارد افغانستان قرار دارند، متوقف کرده است. هنوز اثبات نشده که آیا گازوئیل‌ها با استاندارد افغانستان مطابقت دارند یا خیر. دراین خصوص با وزارت امور خارجه مکاتباتی کردیم و مقرر شده تا پیگیری‌های لازم برای حل این مشکل هرچه سریع‌تر انجام شود تا کامیون‌ها مدت طولانی در مسیر گرفتار نشوند.

آیا بعد از تشکیل دولت اسلامی و بازگشت طالبان به قدرت، در زمینه صادرات به افغانستان مشکلاتی ازاین‌دست داشته‌ایم یا خیر؟ بله، در برهه‌ای از زمان به‌دلیل افزایش مصرف داخلی گازوئیل در ایران صادرات این سوخت به افغانستان کاهش پیدا کرد. در همین راستا باوجوداینکه در ابتدا عمده صادرات گازوئیل از پالایشگاه‌های دولتی بود، اما به‌خاطر مصرف داخلی، این صادرات به‌شدت کم و تا حدودی متوقف شد. بنابراین پالایشگاه‌های کوچک‌تر را در این زمینه پر کردند

خشت اول برای ایجاد کریدور ریلی به سمت اروپا

کرده بود جمهوری اسلامی ایران به هاب منطقه‌ای تبدیل شود و فعالیت‌هایش را در زمینه صدور کالاهای چینی به آسیای مرکزی، عراق و حوزه خلیج فارس توسعه دهد. ایران باید از مزیت ترانزیتی خود استفاده کند و حمل‌ونقل ریلی را به حمل‌ونقل زمینی و دریایی بیفزاید که این موضوع به ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران کمک خواهد کرد. او افزود: انتظار می‌رود دولت چهاردهم با رویکرد کارشناسانه به روابط با چین و کشورهای منطقه نگاه کند. در چهارچوب قرارداد ۲۵ ساله می‌توان سرمایه‌گذاری چینی‌ها را در کشور جذب کرد؛ چینی‌ها برای ورود به عراق و افغانستان به ایران نیاز دارند و جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به‌طور سه‌جانبه در حوزه خلیج فارس، عراق و افغانستان با چین همکاری کند.»

موانع پیش روی خط ریلی جدید

این اظهارات در حالی صورت گرفته که محمد کشاورز زاده، سفیر سابق ایران در چین، نظر متفاوتی در این باره دارد. او معتقد است: «حمل‌ونقل ریلی بین ایران و چین نیاز به زیر ساخت‌های لازم دارد تا صاحبان کالا به استفاده از این مسیر ترغیب شوند. تبلیغات بر عزیمت اولین قطار از چین به ایران و برعکس مشکل‌گشا نیست. این مسیر از دوسال قبل امتحان شده و به‌دلیل طولانی‌بودن و هزینه‌گران، از آن استقبال نشد.» رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین، از دیگر افرادی است که به موانع پیش پای این طرح اشاره کرد و گفت: «آنچه در این مسیر ریلی اهمیت دارد، تداوم تردد قطارها و زمینه‌سازی برای اعزام بار از ایران به چین است، وگرنه در دوره‌های مختلف قطارهای چینی از این مسیر به ایران آمده‌اند و حتی در زمانی که صنعت خودروی ایران با کمبود قطعه مواجه بود، در چند نوبت با سفرهای ۱۴ روزه، محموله قطعات به ایران آوردند.» مجیدرضا حریری در تشریح این مطلب افزود: «مشکل مسیر ریلی ایران و چین این است که بار موردنیاز قطارها در چین همیشه مهیاست، اما در ایران به‌واسطه اینکه بخش عمده صادرات ما به چین به مواد معدنی و پتروشیمی اختصاص دارد، قادر به اعزام قطار نیستیم.»

او درباره دلیل نبود مجموعه معدنی و پتروشیمی برای اعزام قطار به چین گفت: «صادرکنندگان این منابع، اعم از معادن و پتروشیمی‌ها، از قبل زیرساخت‌های موردنیاز برای نگهداری و دپوی این محموله‌ها را در بنادر جنوبی فراهم کرده‌اند. اکنون نیز به‌واسطه نبود چنین زیرساخت‌هایی در مبادی ریلی، ترجیح می‌دهند صادرات خود را به شیوه سابق از طریق دریا انجام دهند.» حالا باتوجه‌به راه‌اندازی و بهره‌برداری از این کریدور، باید دید ایران می‌تواند از این فرصت به سود خود استفاده کند و برخی تلاش‌های بین‌المللی برای کنارگذاشتن کشورمان از جاده ابریشم را بی‌ثمر کند، یا اینکه بار دیگر شاهد تعطیلی این خط ریلی خواهیم بود.

• شما همیشه برای تسهیل تجارت ایران با کشورهای مختلف، به‌ویژه کشورهای همسایه بر راهکارهایی مانند یکپارچه‌سازی سامانه‌های تجارت و حمل کالا و آنلاین‌شدن این سامانه‌ها با سایر کشورها تأکید کرده‌اید. آیا طی سال‌های گذشته قدم‌های مثبتی در این زمینه برداشته شده است؟

توسعه سامانه‌ها در بخش مدیریت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی دنبال می‌شود. سال گذشته سامانه جامع حمل‌ونقل بین‌المللی را راه‌اندازی کردیم. این سامانه جدید قرار است، با دستگاه‌های مختلف تبادل اطلاعات داشته باشد. این سامانه حدودیک سال است که در حال کار کردن و فعالیت است و به‌محض آنکه سامانه گمرک هم راه بیفتد، همه آن‌ها ذیل سامانه جامع تجارت کشور قرار خواهند گرفت. با فعال و متصل‌شدن سامانه گمرک و سامانه‌هایی همچون سامانه نیروی انتظامی، قرقظینه و گذرنامه تبادل اطلاعات بین آن‌ها اتفاق می‌افتد. این سامانه می‌تواند یک سکوی مؤثر برای تبادل اطلاعات میان دستگاه‌های مختلفی که در حوزه ترانزیت کار می‌کنند، باشد. موضوعات مرتبط با کنترل موازی، همچون سند حمل‌را در این سامانه آورده‌ایم. برنامه‌مان این است که در این پایگاه از ابزارهایی مانند هوش مصنوعی، دوربین‌های کنترل جاده‌ای و بخش نظارتی استفاده کنیم تا بتوانیم کل مسیر ترانزیت را به‌صورت برخط کنترل و پایش کنیم. در حوزه ترانزیت کالا نیز باید گفت که برخی از مسائل ترانزیتی به موضوع تشریفات و هماهنگی میان دو کشور مرتبط است. دو کشور سیری پروتکل‌ها و هماهنگی‌هایی را با هم انجام می‌دهند و گواهینامه‌های هرکدام از آن‌ها برای طرف مقابل هم قابل قبول می‌شود. برای همین دیگر لازم نیست هر دو سوی مرز نمونه‌گیری انجام شود. چنین مسائلی باید جزو هماهنگی‌های تشریفاتی و ذیل گمرک و دستگاه‌هایی مانند سازمان استاندارد باشد و پروتکل‌های میان این دستگاه‌ها در دو کشور تنظیم شود تا ترانزیت کالاها در کمترین زمان ممکن انجام گیرد.