

حمل‌ونقل بین‌شهری، شریان حیاتی اقتصاد که زیر بار افزایش هزینه‌ها نفس می‌کشد

ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری جدید در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی حمل‌ونقل مسافر کشور پیشنهاد افزایش نرخ جابه‌جایی مسافر را به مراجع ذی‌ربط ارائه می‌کند و پس از تصویب در شورای عالی ترابری، افزایش نرخ بلیت اجرایی می‌شود.



بر اساس آمارهای موجود، در دو ماه نخست سال، سهم جابه‌جایی مسافران با ناوگان اتوبوسی ۳۸ درصد و با ناوگان سواری کرایه ۱۳ درصد بوده که نشان‌دهنده نقش پررنگ حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای در جابه‌جایی مسافران است. همچنین به طور متوسط روزانه ۲۲۵ سفر بین‌شهری از طریق ناوگان اتوبوسی انجام می‌شود که بیانگر اهمیت این بخش در تأمین نیازهای حمل‌ونقل کشور است.

با این حال، فعالان این حوزه فرسودگی بخش قابل توجهی از ناوگان و نبود صرفه اقتصادی برای نوسازی خودروها را از مهم‌ترین چالش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای عنوان می‌کنند. به اعتقاد آنان، افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات در کنار محدودیت‌های موجود برای تأمین ناوگان جدید، موجب کاهش رغبت سرمایه‌گذاران برای ورود به این بخش شده است.

کارشناسان بر این باورند که تداوم ارائه خدمات مطلوب در حوزه حمل‌ونقل عمومی، مستلزم حمایت‌های هدفمند از ناوگان، تسهیل روند نوسازی و ایجاد تعادل میان هزینه‌های بهره‌برداری و توان اقتصادی مردم است.

عبدالحسین علی‌اکبری، مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای آذربایجان‌شرقی در گفت و

گو با ایسنا، با اشاره به تأثیر تحریم‌های بین‌المللی و افزایش فشارهای اقتصادی بر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل مسافربری، گفت: شرایط اقتصادی موجب شده است سرمایه‌گذاران و رانندگان رغبت و توان مالی لازم برای خرید خودروهای جدید را نداشته باشند.

حالی است که قیمت قطعات خودرو بین ۵۰ تا ۶۰ درصد افزایش یافته، اما نرخ کرایه‌ها تنها حدود ۲۰ درصد رشد داشته است.

وی فرسودگی ناوگان را یکی از دلایل اصلی کاهش

جدی این حوزه عنوان کرد و گفت: از سال ۱۳۹۸ تاکنون نه واردات اتوبوس انجام شده و نه تولید داخلی باسختگویی نیاز کشور بوده است. اگرچه امسال تولید برخی اتوبوس‌های چینی آغاز شده، اما همچنان مشکلات کیفی و کمبود ناوگان پابرجاست.

وی افزود: طی شش سال گذشته عملاً جایگزین مناسبی برای ناوگان فرسوده صورت نگرفته و به همین دلیل هر سال از تعداد اتوبوس‌های فعال کاسته می‌شود. در حال حاضر حدود ۵۰ درصد ناوگان مسافری استان فرسوده و ۵۰ درصد دیگر قابل استفاده است، اما روند کلی نشان می‌دهد ناوگان به شدت در حال فرسوده شدن است.

وی با اشاره به نیاز استان در مناسبت‌های خاص اظهار کرد: در نخستین جلسه هماهنگی که در استانداری برگزار شد، تأمین بیش از ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه اتوبوس برای خدمات‌رسانی مطرح شد، در حالی که بخش قابل توجهی از ناوگان موجود بیش از ۲۰ سال عمر دارد.

رییس انجمن اتوبوسداران آذربایجان شرقی همچنین از کاهش تقاضا برای سفرهای جاده‌ای خبر داد و گفت: امسال تاکنون هیچ موردی از مراجعه حضوری مسافران به دلیل نبود بلیت نداشته‌ایم، بر اساس گزارش‌ها، تقاضای سفر نسبت به سال گذشته حدود ۴۰ درصد کاهش یافته است.

وی شرایط اقتصادی، آثار جنگ و کاهش توان مالی مردم را از عوامل اصلی افت تقاضای سفر دانست و افزود: در حال حاضر حدود ۳۰ شرکت مسافربری در ترمینال استان فعالیت می‌کنند، اما اغلب این شرکت‌ها مالک ناوگان نیستند و با اتوبوس‌های استیجاری خدمات ارائه می‌دهند. در نتیجه تعداد شرکت‌ها زیاد، اما تعداد اتوبوس‌های فعال محدود است.

معبودیان ادامه داد: سرمایه‌گذاران جدید نیز به دلیل بازده اقتصادی پایین، تمایلی به ورود به این حوزه ندارند و فعالان این صنف نیز توان مالی لازم برای جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده با ناوگان جدید را ندارند.

وی با اشاره به افزایش چشمگیر قیمت اتوبوس‌ها گفت: قیمت اتوبوس‌های اسکانیا مدل ۱۳۹۸ در بازار به حدود ۴۵ میلیارد تومان و مدل‌های ۱۳۹۵ به حدود ۳۰ میلیارد تومان رسیده است. همچنین اتوبوس‌های قدیمی‌تر نیز با وجود عمر بالا، به دلیل کمبود ناوگان با قیمت‌های بسیار بالا معامله می‌شوند که این موضوع نوسازی ناوگان را با دشواری جدی مواجه کرده است.

در شرایط کنونی، انتظار می‌رود مسئولان با اتخاذ تصمیمات کارشناسی، ضمن حمایت از فعالان صنعت حمل‌ونقل، از افزایش بی‌رویه قیمت‌ها جلوگیری کرده و شرایطی فراهم کنند که مردم بتوانند با هزینه‌ای منطقی از خدمات حمل‌ونقل بین‌شهری بهره‌مند شوند، چرا که حمل‌ونقل عمومی، یک خدمت اساسی و زیربنایی است و دسترسی عادلانه به آن، از مطالبات مهم شهروندان محسوب می‌شود.

را به بازارهای روسیه و آسیای

مرکزی برساند. همچنین همین مسیر می‌تواند یکی از ورودی‌های کریدور شمال-جنوب باشد و بار را از شمال به شبکه ریلی و جاده‌ای



طریق خط رشت-خزر، یک حلقه مهم از این زنجیره را تکمیل کرده و امیرآباد نیز با برخورداری از اتصال ریلی، می‌تواند در انتقال بار روسیه، قزاقستان و آسیای مرکزی به شبکه حمل‌ونقل ایران نقش‌آفرینی کند.

اهمیت این مسیر زمانی بیشتر می‌شود که فشار بر مسیرهای سنتی تجارت خارجی افزایش یافته باشد.

خزر می‌تواند بخشی از نیاز وارداتی کشور را از شمال تأمین کند و در جهت معکوس، کالاهای ایرانی

ارث‌گذار باشد.

بندرهای شمالی ایران از امیرآباد و نوشهر تا انزلی و خزر، ظرفیت اتصال

کشور به بازارهای شمالی را دارند.

بندر خزر با اتصال به شبکه ریلی از

حمل‌ونقل بین‌شهری یکی از ارکان اصلی توسعه اقتصادی، اجتماعی و گردشگری هر کشور به شمار می‌رود. روزانه میلیون‌ها نفر برای انجام فعالیت‌های شغلی، تحصیلی، درمانی و خانوادگی از ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای استفاده می‌کنند و هزاران تن کالا نیز از طریق شبکه جاده‌ای به اقصای نقاط کشور منتقل می‌شود. از همین رو، هرگونه تغییر در هزینه‌های این بخش، به‌صورت مستقیم بر زندگی مردم و قیمت تمام‌شده کالاهای اثر‌گذار است.

کارشناسان معتقدند توسعه حمل‌ونقل ایمن، ارزان و در دسترس، علاوه بر افزایش رفاه عمومی، نقش مهمی در رونق تولید، تجارت و گردشگری دارد. در مقابل، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند زنجیره‌ای از افزایش قیمت کالاها و خدمات را به دنبال داشته باشد و فشار مضاعفی بر خانوارها وارد کند.

در ماه‌های اخیر، افزایش نرخ بلیت اتوبوس‌های بین‌شهری و رشد هزینه‌های جانبی سفر، با انتقاد بسیاری از شهروندان روبرو شده است. مسافران می‌گویند در شرایطی که درآمد بسیاری از خانوارها متناسب با نرخ تورم افزایش نیافته، بالا رفتن مداوم هزینه‌های سفر، امکان تردد برای انجام امور ضروری را نیز دشوار کرده است.

از سوی دیگر، رانندگان و فعالان این حوزه نیز افزایش قیمت قطعات یدکی، لاستیک، بیمه، سوخت، تعمیرات و سایر هزینه‌های نگهداری ناوگان را از دلایل اصلی رشد نرخ کرایه‌ها عنوان می‌کنند. با این حال، بسیاری از افراد تأکید دارند که نسبت به تمام بار این افزایش هزینه‌ها بر دوش مردم قرار گیرد و لازم است دولت با ارائه بسته‌های حمایتی و سیاست‌های مؤثر، از ناوگان حمل‌ونقل عمومی پشتیبانی کند.

افزایش بی ضابطه هزینه‌های حمل‌ونقل، تنها به صنعت مسافری محدود نمی‌شود، بلکه به دلیل وابستگی شبکه توزیع کالا به حمل‌ونقل جاده‌ای، در نهایت موجب افزایش قیمت بسیاری از کالاهای اساسی و مصرفی نیز خواهد شد.

برای مثال می‌توان به افزایش نرخ اتوبوس‌های بین‌شهری اشاره کرد که نرخ مسیر تبریز-تهران: ۹۱۲ هزار تومان، تبریز-اصفهان: یک میلیون و ۳۰۱ هزار تومان، تبریز-شیراز: یک میلیون و ۹۶۰ هزار تومان، تبریز-مشهد: دو میلیون و ۱۹۴ هزار تومان از تاریخ ۱۶ خرداد سالجاری شده است که نسبت به گذشته شاهد افزایش چشمگیر این نرخ ها هستیم.

به اعتقاد فعالان این حوزه، توسعه ناوگان، نوسازی خودروهای فرسوده، حمایت از رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل، و مدیریت منطقی نرخ‌ها، می‌تواند ضمن حفظ کیفیت خدمات، از تحمیل فشار بیشتر به مردم جلوگیری کند.

در راستای تبیین ابعاد مختلف این مسئله با مسئولان اداره کل راهداری آذربایجان‌شرقی گفت‌وگو کردیم که طبق اطلاعات کسب شده افزایش هزینه‌های بهره‌برداری، نگهداری، تعمیرات و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر بازنگری نرخ بلیت اتوبوس‌های بین‌شهری عنوان می‌شود.

با هدف حمایت از مالکان ناوگان حمل‌ونقل عمومی، جبران بخشی از هزینه‌های بهره‌برداری، نگهداری، تعمیرات و نوسازی ناوگان و همچنین

دولت ۲۵ هزار

مسکن استیجاری می‌سازد

وزارت راه و شهرسازی از اواسط سال گذشته وعده اجرای طرح مسکن استیجاری را اعلام و امسال ثبت نام از زوج‌های جوان واجد شرایط دهک‌های یک تا شش را آغاز کرد. مسکن استیجاری تحت عنوان «قانون استیجار» از سال ۱۳۷۷ مصوب شده اما طی حدود سه دهه اخیر شکل اجرایی به خود نگرفته بود. با آغاز فعالیت دولت چهاردهم، وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد که قصد دارد مسکن استیجار عمومی را با عنوان «طرح آشیان» اجرا کند.

در همین رابطه اخیراً فرزانه صادق – وزیر راه و شهرسازی – با اشاره به برنامه مسکن استیجاری گفته است سال گذشته قول ساخت ۱۰ هزار واحد مسکن استیجاری را داده بودم، اما با توجه به اقداماتی که طی یک سال گذشته انجام شد و همچنین مشکلات و محدودیت‌های موجود، توانستیم ثبت‌نام حدود ۶۰۰۰ واحد را در هفته دولت آغاز کنیم.

صادق با بیان اینکه این واحدها برای زوج‌های جوان در نظر گرفته شده است، گفت: مسکن استیجاری به زوج‌های جوانی تعلق می‌گیرد که کمتر از پنج سال از زمان ازدواج آنها گذشته باشد. وی از برنامه‌ریزی برای ساخت ۷۵ هزار واحد مسکن استیجاری خبر داد و افزود: برنامه ما ساخت ۷۵ هزار واحد است و قطعاً دولت قرار نیست از صفر تا صد این طرح وارد شود. آنچه اکنون آغاز شده، تنها گام اول است.

وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: در این زمینه با بخش خصوصی، انبوه‌سازان، پیمانکاران و توسعه‌گران ریزی‌هایی انجام داده‌ایم تا با در اختیار گذاشتن اراضی مورد نیاز و همچنین استفاده از ظرفیت بافت‌های فرسوده، بتوانیم طرح مسکن استیجاری را توسعه دهیم و ساخت این واحدها را پیش ببریم.

درآمد دلاری کریدورهای ایران

قربانی یک گلوگاه قدیمی



متوقف نشود.

از سوی دیگر، تکمیل پروژه‌هایی مانند راه‌آهن رشت-آستارا، چابهار-زاهدان و توسعه پایانه‌های مرزی می‌تواند ظرفیت شبکه حمل‌ونقل کشور را افزایش دهد، اما بدون اصلاح فرآیندهای مرزی، بخشی از این سرمایه‌گذاری‌ها بلااستفاده خواهد ماند.

هدف‌گذاری برنامه هفتم برای رساندن ترانزیت کشور به ۴۰ میلیون تن نیز بدون اصلاح این گلوگاه محقق نخواهد شد. ایران برای استفاده از موقعیت جغرافیایی خود باید مرزها را از یک نقطه توقف به یک نقطه عبور تبدیل کند.

به گفته حسن کریم‌نیا، کارشناس حمل‌ونقل و ترانزیت، در کشور سالانه با بارنامه یا بدون بارنامه حدود ۶۰۰ ۷۰۰ میلیون تن کالا با کامیون جابه‌جا می‌شود و این ۴۰ میلیون تن در این میزان، گم است. گلوگاه اصلی ما در مرزها و هماهنگی میان ۲۳ ۲۴ دستگاه دخیل در رویه‌های مرزی کشور است.

از طرفی، در شرایط محاصره و فشار بر مسیرهای تجارت، مرزهای زمینی ایران فقط محل ورود و خروج کالا نیستند؛ آنها خط مقدم تأمین کالا و شریان حیاتی کریدورهای کشورند. بنابراین کاهش زمان توقف، یکپارچه‌سازی دستگاه‌های مرزی و افزایش پیش‌بینی‌پذیری عبور کالا باید در اولویت سیاست حمل‌ونقل کشور قرار گیرد.

گفتنی است در قانون هفتم توسعه، ستاد ملی ترانزیت به عنوان رکن اصلی مدیریت مرزهای کشور تعریف شده است که دبیر آن، وزیر راه‌وشهرسازی فرزانه صادق، است.

مدیرعامل سازمان بندار: مغروقه خانیان حداکثر

تا نیمه نخست آبان از اروند خارج می‌شود

وی، افزایش بهره‌وری در عملیات ورود و خروج شناورها و ارتقای ایمنی آبراه را از دیگر آثار این اقدام برشمرد و گفت: ایمنی تردد شناورهای متعدد در آبراه اروند همواره یکی از



دغدغه‌های جدی بوده است و با خارج‌سازی این محموله، ریسک تردد در آبراه اروند به میزان قابل توجهی کاهش خواهد یافت.

شکبیه نسب با اشاره به ظرفیت‌های بندر خرمشهر بیان کرد: بهره‌برداری مجدد از دو پست اسکله بندر خرمشهر می‌تواند به رونق بندر خرمشهر کمک کند؛ بندری که در دهه‌های گذشته از بندار مهم و پررونق جنوب کشور بوده است.

معاون وزیر را و شهرسازی تأکید کرد: با اقداماتی که از سوی وزارت راه و شهرسازی و سازمان بندار و دریانوردی در حال انجام است، امیدواریم بندر خرمشهر به روزهای اوج خود بازگردد و بستر مناسبی برای فعالیت بیشتر بخش خصوصی و جامعه دریایی و بندری کشور فراهم شود.

در شرایط محاصره دریایی فعلی و

محدودیت‌های ترانزیت، مسکن استیجاری قربانی برای تأمین کالا و حفظ جریان مبادلات را افزایش داده. یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌ها همچنان در مرزها قرار دارد؛ جایی که توقف بعضاً چند هفته‌ای کامیون و کالا می‌تواند مزیت کریدوری ایران را از بین ببرد و منجر به افزایش هزینه واردات کالا شود.

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در مسیر کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته و می‌تواند مسیر اتصال بندار جنوبی به آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپا باشد. با این حال، برای فعال‌شدن این ظرفیت، تنها ساخت جاده، راه‌آهن و پایانه کافی نیست و سرعت عبور کالا از مرز نیز اهمیت تعیین‌کننده‌ای دارد.

بر اساس ارزیابی مرکز پژوهش‌های مجلس، زمان انطباق مرزی برای واردات کالا در ایران حدود ۱۴۱ ساعت و برای صادرات حدود ۱۰۱ ساعت است؛ در حالی که این زمان در ترکیه به‌ترتیب حدود ۶.۵ و ۹.۸ ساعت اعلام شده است. یعنی کشور همسایه ما، در زمان واردات ۲۰ برابر سریع‌تر عمل می‌کند و بدین ترتیب، هزینه نهایی کالا که از جیب مصرف‌کننده داخلی داده می‌شود، کاهش پیدا می‌کند.

این فاصله زمانی به معنای خواب سرمایه، افزایش هزینه حمل و کاهش اطمینان صاحبان کالا نسبت به زمان تحویل است. در شرایط عادی نیز چنین وضعیتی یک ضعف جدی برای کریدورها محسوب می‌شود، اما در شرایط فعلی که تأمین کالا و حفظ مسیرهای تجارت با فشارهای خارجی مواجه است، اهمیت آن چند برابر شده است.

در واقع، اگر قرار است کریدورهای ایران در شرایط محدودیت‌های خارجی به مسیرهای قابل اتکای تجارت تبدیل شوند، مرزهای زمینی باید پیش از هر چیز آماده عبور سریع و بدون وقفه کالا باشند.

یک خط ریلی جدید یا توسعه ظرفیت جاده‌ای، زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که کالا پس از رسیدن به مرز، ساعت‌ها و روزها در انتظار تشریفات و هماهنگی‌های مختلف

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از

خارج‌سازی حدود ۴ هزار تن از مجموع ۵ هزار و ۵۰۰ تن محموله غرق شده در بندر خرمشهر، خبر داد و گفت: این مغروقه پس از ۶۶ سال، حداکثر تا نیمه نخست آبان‌ماه به‌طور کامل از آبراه اروند خارج می‌شود.

محمد شکبیه‌نسب در مراسم عملیات خارج‌سازی محموله غرق شده(مغروقه شهید خانیان) در بندر خرمشهر اظهار کرد: این مغروقه یکی از بزرگ‌ترین مغروقه‌های دوران جنگ است که از سال ۱۳۵۹ در آبراه اروند غرق شده بود و طی حدود ۴۶ سال گذشته، مشکلات عدیده‌ای را برای تردد‌ها و عملیات‌های دریایی و بندری در بندر خرمشهر ایجاد کرده است.

وی افزود: با دستور ویژه وزیر راه و پیگیری‌های انجام‌شده، امروز شاهد خارج‌سازی حدود چهار هزار تن از مجموع پنج هزار و ۵۰۰ تن این محموله هستیم و براساس برنامه‌ریزی صورت‌گرفته، امیدواریم حداکثر تا نیمه نخست آبان‌ماه، عملیات خارج‌سازی این مغروقه به‌طور کامل به پایان برسد.

شکبیه نسب با قدردانی از توجه و حمایت وزیر راه و شهرسازی نسبت به مسائل و موضوعات سازمان بندار و دریانوردی ادامه داد: با خارج‌سازی محموله غرق شده، دو پست اسکله خانیان که طی ۴۶ سال گذشته از دسترس و سرویس بخش خصوصی خارج شده بود، به چرخه عملیات بازمی‌گردد و عملاً ظرفیت بندر خرمشهر افزایش خواهد یافت.

خانه ارغندی – عجشیر – آذربایجان شرقی

