



به همین ماجرا اضافه می‌کند: «راننده باید مسافر را به گونه‌ای در اتوبوس جا دهد که مامور پلیس جاده، او را نبیند؛ زیرا در صورتی که مامور متوجه شود مسافری بدون صندلی است، راننده را جریمه می‌کند، توجیه رانندگان هم برای توزیع علنی این کارت‌ها این است که در مواقعی که اتوبوس زیاد است و ممکن است اتوبوس آن‌ها خالی تا مقصد برود، بین راه مسافری را سوار کنند اما نزدیک عید، این شماره‌ها کارگرهای متفاوتی پیدا می‌کنند.» به هر حال، مسافران با استفاده از این شماره‌ها در مواقع اضطرار، بلیت پیدا می‌کنند.

مشکل کمبود بلیت از کجاست؟

برخی از فعالان حوزه حمل‌ونقل و لجستیک معتقدند که قیمت‌گذاری دستوری، باعث ایجاد مشکل نبود بلیت شده است. اما دقیقاً همان‌طور که صرف آزادسازی قیمت‌ها در بقیه صنایع موجب نمی‌شود مشکلات تولیدکننده و مصرف‌کننده رفع شود، آزادسازی قیمت به تنهایی موجب حل مسائل این حوزه هم نخواهد شد؛ زیرا همه می‌دانند حتی با آزادسازی قیمت‌ها هم تا زمانی که سیستم و نظارت درستی بر فروش بلیت وجود نداشته باشد، همچنان واسطه‌ها بلیت‌ها را می‌خرند و با قیمت بسیار بیشتر از حد معمول، به مصرف‌کننده می‌فروشند. از سوی دیگر هم ناوگان حمل‌ونقل عمومی، سوخت را با قیمت بسیار ارزان می‌خرد؛ بنابراین اگر قرار باشد قیمت بلیت‌ها آزاد شود هم باید در ابتدا نرخ سوخت نیز با قیمت آزاد به فروش برسد. یک منبع مطلع که مایل نیست نامی از او برده شود، درباره علت کمبود بلیت‌های قطار، توضیح می‌دهد که قطارها، فرسوده و قدیمی هستند و در بسیاری موارد، به دلیل نبود برخی از قطعات، امکان تعمیر آن‌ها وجود ندارد. این منبع همچنین توضیح می‌دهد که تا پیش از اعمال تحریم‌های جدیدی که علیه ایران اعمال شد، شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌توانستند قطعات قطار مورد نیاز خود را از کشورهای خارجی مانند ایتالیا خریداری کنند اما حالا با اعمال تحریم‌ها، دیگر چنین امکانی وجود ندارد. یک فعال حوزه هواپیما و ایرلاین نیز که او هم به دلیل مستمی که دارد تمایلی به انتشار نامش نداشت، در پاسخ به پرسش درباره سوخت پارانته‌ای ایرلاین‌ها پاسخ می‌دهد: ما ایرلاین‌های خصوصی ترجیح می‌دهیم که سوخت هواپیما را با قیمت آزاد بخریم اما در عوض قیمت بلیت‌ها سرکوب نشود.

پاسخ دولت چیست؟

سختگوی سازمان هواپیمایی کشور چند روز پیش خبر از مسدودسازی ۱۹ سایتی که بلیت هواپیما را گران می‌فروختند، داد. او همچنین توضیح داده بود که سایت‌های متخلف فقط بلیت نمی‌فروشند بلکه مواردی مانند رزرو هتل را در کنار بلیت می‌گذارند تا هزینه تمام‌شده بلیت را بالا ببرند. این طور که دولتی‌ها می‌گویند، کماکان کارشناسان در حال رصد قیمت‌ها هستند؛ قیمت‌های شرکت‌هایی که خدمات مسافرتی‌های هوایی می‌دهند و هم ایرلاین‌ها را رصد می‌کنند. معمولاً آنهایی که مجوز دارند بیشتر مورد توجه آنان هستند و اگر تخلفی انجام دهند، بلافاصله مجوزشان لغو یا تعلیق می‌شود. این در حالی است که بازار سیاه بلیت‌های هواپیما یا قطار اصلاً در سایت‌های مجوزدار ایجاد نمی‌شود که دولت بتواند با رصد این سایت‌ها، از گران‌فروشی جلوگیری کند. از سوی دیگر، معاون وزیر راه و شهرسازی که وظیفه نظارت بر ناوگان‌های حمل‌ونقل و حفظ حقوق مردم را بر عهده دارد، مختصر و خلاصه به مسافران توصیه کرده بود: به تمامی مسافران نوروزی برای سفر در این ایام توصیه می‌کنم که بلیت ناوگان حمل‌ونقلی خود را با هم بخرند تا در هنگام برگشت با مشکل مواجه نشوند.

آخرین رایزنی‌های دولت و بخش خصوصی

فعالان بخش خصوصی و دولت، در نشست شورای گفت‌وگویی که اوایل اسفندماه برگزار شد، افزایش قیمت پایه بلیت قطارهای ۵ ستاره را تصویب و ایلان کردند. بنا بر نتیجه این جلسه، قرار شد

که وزارت راه و شهرسازی مصوبه ستاد تنظیم بازار در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در ارتباط با افزایش قیمت بلیت به ترتیب ۲۵ و ۲۹ درصد را برای قطارهای ۵ ستاره مانند سایر قطارها حداکثر تا پایان سال جاری ایلان کند. پس از راه‌اندازی قطارهای مسافری ۵ ستاره، براساس مصوبه هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن و به استناد دستورالعمل تعیین بهای بلیت در این نوع از قطارها، نظام قیمت‌گذاری بلیت با هدف ترغیب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی براساس عرضه و تقاضای بازار تعیین شده بود اما به گفته فعالان این حوزه شرایط به تدریج تغییر کرد. در سال‌های بعد، دولت برای قیمت این نوع از قطارها، سقف قیمتی گذاشت. در ادامه، ستاد تنظیم بازار نیز در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ وارد میدان شد و به ترتیب مجوز افزایش قیمت ۲۵ و ۲۹ درصد را برای بلیت قطارها ارائه داد اما شرکت راه‌آهن برای قطارهای ۵ ستاره، این افزایش قیمت را اعمال نکرد. به گفته فعالان بخش خصوصی، مهم‌ترین امتیازی که سیاست‌گذار در آن دوره برای ترغیب بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی قطارهای مسافری ۵ ستاره در سال ۱۳۹۵ قائل شد، قیمت‌گذاری آزاد مبتنی بر نظام عرضه و تقاضا بود. هم‌زمان که این قیمت‌ها، دوباره به حالت دستوری بازگشت، بسیاری از سرمایه‌گذاران این بخش نیز دیگر اقدام به افزایش سرمایه در این بخش نکردند. همین مسئله با همراهی

تحریم‌ها که مزید بر علت شده است، تعداد قطارها را به شدت کاهش داد. یکی از فعالان حوزه حمل‌ونقل ریلی در واکنش به همین مسئله می‌گوید: زمانی که قطارهای ۵ ستاره در کشور شکل گرفتند ضریب اشتغال قطارهای ایران ۶۰ درصد بود. او ادامه می‌دهد: نکته دیگری که باید به آن توجه کرد این است که اگر هزینه این بخش آزاد گذاشته شود، به دلیل پایین نگه داشتن قیمت بلیت سایر قطارها، شاهد یک شکاف قیمتی عمیقی هستیم که تبعات اجتماعی در پی دارد. البته احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد و رئیس شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی در آن جلسه با بیان اینکه مصوبه ستاد تنظیم بازار لازم‌الاجراست، گفت: اگر عدم تغییر قیمت با مصوبات اولیه قرارداد موجب زیان و از بین رفتن انگیزه فعالیت شود، نشان می‌دهد که تنظیم‌گری قیمت مشکل دارد چون رویکرد نظام بر این است که به تدریج تصدی‌گری به بخش خصوصی سپرده شود. عزت‌الله اکبری‌تالارپشتی، رئیس کمیسیون صنایع مجلس نیز گفته بود که اگر قرار باشد تنظیمی در بازار رخ دهد، هزینه آن را باید دولت پرداخت کند و نه بخش خصوصی. بنابراین، قرار شد که وزارت راه و شهرسازی مصوبه ستاد تنظیم بازار در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در ارتباط با افزایش قیمت بلیت به ترتیب ۲۵ و ۲۹ درصد را برای قطارهای ۵ ستاره نیز مانند سایر قطارها حداکثر تا پایان سال جاری برای اجرا ایلان کند.

دست می‌رود و عرضه و تقاضا دچار اختلال می‌شوند. اگر عرضه و تقاضا را در افزایش قیمت ناوگان حمل‌ونقل دخیل بدانیم؛ افزایش قیمت بلیت اتوبوس‌ها و کمبود این بلیت‌ها را چگونه باید تحلیل کنیم؟ مشکل کمبود و نبود بلیت اتوبوس تنها مختص به زمانی است که تعداد مسافران بسیار زیاد است و زمان پیک فروش بلیت اتوبوس‌هاست. در بسیاری از اوقات، اتوبوس‌ها بدون اینکه ظرفیت‌شان تکمیل باشد، حرکت می‌کنند. احتمالاً دلایل نبودن بلیت‌ها مربوط به برخی از زمان‌های خاص است. مثل زمانی که عید نوروز نزدیک است یا زمانی که چند روز تعطیلات پشت سر هم قرار گرفته است اما در شرایط عادی اتوبوس‌ها گاهی با کمتر از نصف مسافر تردد می‌کنند. برخی از فعالان این حوزه معتقدند که آن قدر مسافر نیست که حرکت اتوبوس، گاهی زبان‌ده هم است و به سودی به شرکت‌های حمل‌ونقل نمی‌رساند. وگرنه به جز پیک ۲۵ تا ۳۰ اسفند، در بقیه ماه‌های سال دیگر با کمبود بلیت اتوبوس مواجه نیستیم و در شرایط عادی کمبود اصلاً رخ نمی‌دهد. پس بازار سیاه در این حوزه وجود ندارد؟ در زمانی که پیک مسافر و تقاضا زیاد باشد ممکن است چنین بازاری هم تشکیل شود اما در شرایط عادی و زمانی که صندلی‌های اتوبوس از تعداد درخواست‌کنندگان بلیت اتوبوس بسیار بیشتر است، چنین مشکلی رخ نمی‌دهد.

به کشور، تا چه اندازه بر کاهش سرویس‌دهی شرکت‌های حمل‌ونقل تأثیرگذار بوده است؟ آیا می‌توان با اطمینان گفت که دلیل نبودن بلیت در تعطیلات طولانی مانند عید نوروز، کمبود هواپیماها یا قطارهاست؟ تحریم‌ها قطعاً تأثیرات زیادی بر کمیت و کیفیت ارائه این خدمات گذاشته‌اند؛ بسیاری از هواپیماها زمین‌گیر شده‌اند زیرا قطعات لازم برای تعمیر این هواپیماها در کشور وجود ندارد. اصلاً باید پرسید که آیا هواپیماهایی که مسافران را جابه‌جا می‌کنند، به اندازه کافی وجود دارد؟ یا همان قدر که کشور نیاز دارد و به اندازه کافی، قطار در کشور وجود دارد؟ اگر هواپیماهایی که زمین‌گیر شده‌اند و قطعات مورد نیاز آن‌ها تحریم شده به آسمان برگردند و تحریم نباشند، مشکل کمبود عرضه حل می‌شود. مسئله همان‌طور که مشخص است مربوط به نظام عرضه و تقاضا می‌شود. هر چقدر که تعداد تقاضا بیشتر باشد، قیمت‌ها هم کاهش می‌یابد. از آن جایی که در حال حاضر تعداد پروازها کم است و مقدار زیادی از هواپیماها زمین‌گیر هستند، میزان سرویس‌دهی و خدمات‌دهی آنان نیز کاسته شده است. هر وقت که عرضه کاهش یابد و تقاضا بر عرضه پیشی گیرد هم قیمت‌ها لاجرم گران می‌شود. اگر کسی بگوید که تحریم‌ها تأثیری بر قیمت بلیت گذاشته است، درست نمی‌گوید. این تحریم‌ها حتماً تأثیرگذار هستند و اگر ظرفیت‌ها کاهش یابد، تعادل از



فعالان خصوصی



تحویل کانتینرهای خالی، عامل تورم

الزام تجار از سوی شرکت‌های کشتیرانی برای انتقال و تحویل کانتینرهای خالی به محوطه‌های اختصاصی خطوط کشتیرانی، زمینه‌ساز افزایش قیمت تمام‌شده کالا و رشد تورم می‌شود. به گزارش اتاق بازرگانی بوشهر، خورشید گزدرازی، رئیس اتاق بوشهر گفت: سابقاً کانتینر در منطقه ورود یعنی منطقه ویژه اقتصادی یا همان اداره کل بنادر و دریانوردی استان به خطوط کشتیرانی عودت داده می‌شد ولی اکنون برخی از این شرکت‌ها بدون هماهنگی قبلی با صاحب کالا تجار را مکلف می‌کنند که کانتینرهای خالی را به منطقه ویژه اقتصادی شماره ۲ یا بندرعباس منتقل کنند و همین امر باعث تحمیل هزینه‌های مضاعف به صاحبین کالا می‌شود. گزدرازی افزود: این امر نتایجی همچون افزایش بهای تمام‌شده کالای وارداتی و تشدید تورم را به دنبال دارد در صورتی که تعرفه‌های حمل‌ونقل کالا بر مبنای مصوبه شورایعالی ترابری است و مقوله‌ای تحت عنوان عودت کانتینر در مصوبات مذکور دیده نشده است. اگر کانتینر حین جابه‌جایی دچار صدمه شد، مسئولیت آن به عهده چه کسی است؟



ایجاد مرکز فرهنگی و تجاری با ترکمنستان

فعالان اقتصادی استان بجنورد، خواستار ایجاد مرکز فرهنگی و تجاری مشترک میان استان خراسان شمالی و استان آخال ترکمنستان شدند. به گزارش اتاق ایران آنلاین، مازیار زند، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی بجنورد، در جلسه کارگروه صادرات غیرنفتی اتاق بجنورد که با حضور استاندار آخال ترکمنستان برگزار شد، افزود: در این خصوص به‌طور مثال می‌توانیم یک هفته بزرگداشت محصول قلی را به‌صورت مشترک در نقطه مرزی به‌عنوان گذر مرزی موقت برگزار کنیم و تجار دو کشور نیز مرادوت داشته باشند. زند از آمادگی اتاق بجنورد برای آماده‌سازی مقدمات این موضوع خبر داد.



ارائه ۱۰۰ هزار کارت اعتباری در طرح عید نا عید

امسال، کمی متفاوت از سال‌های قبل، طرح‌های سه‌گانه‌ای را برای مدیریت بازار عید نوروز و ماه مبارک رمضان در سراسر کشور اجرا کرده‌ایم. به گزارش اتاق اصناف ایران مهدی امیدوار، سخنگوی هیئت‌رئیس اتاق اصناف ایران گفت: در طرح عید تا عید (طرح دوم) با همکاری وزارت صمت، اتاق اصناف ایران و بانک تجارت واحدهای صنفی به بانک تجارت مراجعه کرده و الیکیشن مربوطه با دستگاه پز اندرودنی را تأمین کنند. او گفت: مردم نیز ضمن اعتبارسنجی از سوی بانک، کارت اعتباری به مبلغ ۲۰ میلیون تومان را تهیه کرده و می‌توانند تا روز عید فطر از این واحدهای صنفی خرید کنند که این مبلغ ۵ اردیبهشت توسط بانک با واحدهای صنفی تسویه می‌شود. تا امروز ۱۰۰ هزار کارت اعتباری ۲۰ میلیون تومانی از بانک تجارت دریافت شده است. به گفته او در طرح عید تا عید، لوازمی همچون کیف و کفش، پوشاک، کالای اساسی، لوازم خانگی و... عرضه می‌شود.