

## کرونا مسافران جاده‌ای را ۶۰ درصد کاهش داد

حمل‌ونقل عمومی در همه کشورها از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و جزء بخش‌های زیربنایی اقتصاد محسوب می‌شود



حمل‌ونقل عمومی در همه کشورها از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و جزء بخش‌های زیربنایی اقتصاد محسوب می‌شود به طوری که برخی از متخصصان معتقدند حمل‌ونقل قلب جریان توسعه بوده و بین کارایی در بخش حمل‌ونقل و کارایی عمومی اقتصاد و رشد اقتصادی، رابطه‌ای مستقیم وجود دارد.

به گزارش ایسنا، روزنامه «فرهیختگان» در ادامه نوشت: درواقع امروزه یکی از شاخص‌های توسعه یافتگی کشورها میزان پیشرفت آنها در حوزه حمل‌ونقل است. از سوی دیگر رابطه نزدیکی بین حجم حمل‌ونقل و سطح فعالیت اقتصادی در یک کشور وجود دارد اما به علت اینکه تاکنون نگاه جامعی به این امر نشده در اغلب مواقع سرمایه‌گذاری‌ها از بین رفته است. این درحالی است که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های این حوزه می‌تواند علاوه بر سودآوری بالا موجب توسعه اقتصادی در کشور نیز شود. بررسی‌ها از آمارهای «سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور» نشان می‌دهد در ۱۰ سال اخیر (تا قبل از شیوع ویروس کرونا) تعداد مسافرانی که برای تردد خود از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند کاهش قابل توجهی داشته؛ به طوری که حجم مسافران در سال ۸۸ حدود ۳۲۲ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر بوده که در مقایسه با حجم تردهای ۲۰ ساله در بالاترین میزان خود جای گرفته بود اما این تعداد با افت ۳۳ درصدی در سال ۹۸ به ۲۱۶ میلیون و ۵۰۰ نفر رسیده است. افت این آمار در دوران کرونا به بیش از ۶۰ درصد رسیده که با توجه به محدودیت‌های سفر، امری طبیعی محسوب می‌شود. اما نکته جالب توجه این است که حتی با آزادسازی قیمت‌ها در سال ۱۳۸۹ نیز حمل‌ونقل عمومی برای مردم جذاب نشده است. به نظر می‌رسد کم‌توجهی دولت‌ها به حمل‌ونقل عمومی و فرسودگی ناوگان در کنار فقر فزاینده مالکان حمل‌ونقل عمومی می‌تواند تیر خلاص را به این بخش بزند؛ چراکه آمارهای سال ۹۹ نشان می‌دهد از حدود ۶۷ هزار دستگاه خودروی حمل‌ونقل عمومی برون شهری (اتوبوس، مینی‌بوس و سواری) بیش از ۲۰ درصد آنها یعنی معادل ۱۴ هزار و ۶۴۰ دستگاه عمری بالای ۲۰ سال داشته و همچنین با خودروهایی مواجه هستیم که بیش از ۵۰ سال (نیم قرن) سن داشته و در حوزه حمل‌ونقل همچنان به جابه‌جایی مسافر می‌پردازند.

### کاهش ۳۰ تا ۶۰ درصدی سفر با حمل‌ونقل عمومی

براساس آمارهای سازمان راهداری کشور، میزان جابه‌جایی مسافر با حمل‌ونقل عمومی برون شهری ایران در ۱۰ سال اخیر کاهش بسیار چشمگیری داشته است، به طوری که قبل از شیوع ویروس کرونا حجم مسافرانی که از حمل‌ونقل عمومی برای جابه‌جایی استفاده می‌کردند طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۸ کاهش ۳۳ درصدی داشته است. طبق این آمارها، در سال ۱۳۸۸ مسافران جابه‌جا شده با حمل‌ونقل عمومی حدود ۳۲۲ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر بوده اما این تعداد تا قبل از شیوع کرونا و طی سال ۱۳۹۸ به ۲۱۶ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر رسیده است. همچنین در شرایط کرونایی نیز، این رقم با کاهش ۶۱ درصدی نسبت به سال ۸۸ مواجه بوده و کل مسافران جابه‌جا شده با حمل‌ونقل عمومی برون شهری طی سال ۱۳۹۹ به حدود ۱۲۴ میلیون و ۷۰۰ نفر رسیده است. این آمار نشان می‌دهد حجم مسافرانی که از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند به میزان قابل توجهی کاهش داشته است. این امر درحالی رخ داده که قیمت حامل انرژی در سال ۱۳۸۹ آزاد شده بود که همین امر می‌توانست موجب افزایش سفرها با حمل‌ونقل عمومی باشد، اما آمارها حکایت از آن دارد که این اتفاق رخ نداده است. حال باید دید که آیا علت این عدم استقبال از حمل‌ونقل عمومی، سیاستگذاری‌های نادرست است یا مشکلات زیرساختی؟ بسیاری از کارشناسان اقتصادی با عینک قیمتی به این موضوع نگاه می‌کنند و قیمت ارزان انرژی را یکی از اصلی‌ترین دلایل در عدم تمایل ایرانی‌ها به حمل‌ونقل می‌دانند؛ اما آن‌طور که آمارها نشان می‌دهد حتی در سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ نیز که قیمت انرژی در ایران آزاد شده و به بالاترین نرخ منطقه‌ای رسیده بود، اما طی سال ۱۳۸۹ تعداد مسافران حمل‌ونقل عمومی نسبت به سال ۱۳۸۸ کاهش ۱۷ میلیون نفری و در سال ۱۳۹۰ نیز کاهش ۲۳ میلیون نفری داشته است. این اعداد حکایت از آن دارد که دولت‌ها نباید موضوع را صرفاً قیمتی دیده و باید در زمان اصلاح قیمتی، از گزینه‌های غیرقیمتی هم استفاده کنند. البته این موضوع یعنی گزینه‌های غیرقیمتی در قانون هدفمندی نیز پیش‌بینی شده و قرار بود بخشی از منابع حاصل از آزادسازی قیمت حامل‌های انرژی صرف توسعه و گسترش حمل‌ونقل عمومی شود اما این اتفاق هیچ‌وقت رخ نداد.

### خودروهایی با ۵۰ سال عمر

زمانی که با آزادسازی قیمت انرژی سیاستگذار به اهداف اولیه نمی‌رسد باید این سوال را پرسید که آیا عوامل دیگری نیز در عدم اصابت سیاست‌ها به اهداف اولیه وجود دارد یا خیر. آمارها نشان می‌دهد حمل‌ونقل عمومی ایران فرسوده و ناکارآمد شده و شاید همین شرایط موجب شده مسافران از سفر با چنین شرایطی رضایت نداشته و ترجیح دهند با خودروی شخصی خود سفر کنند. در همین خصوص، طبق آمارهای سازمان راهداری کشور از ۶۶ هزار و ۸۵۲ وسیله نقلیه عمومی فعال کمتر از یک درصد (تنها ۰.۶ درصد) یعنی ۴۱۸ دستگاه از آنها عمرشان زیر یک سال است. ۸ هزار و ۹۶ دستگاه از کل وسایل نقلیه عمومی فعال که معادل ۱۲.۱ درصد می‌شود عمری بین یک تا ۵ سال دارند. همچنین آمارهای سازمان راهداری نشان می‌دهد ۸ هزار و ۹۸۳

خودروی فعال در حمل و نقل عمومی عمری بالای ۳۰ سال دارند که از این رقم تعداد ۲۳ خودروی مینی بوس بیش از نیم قرن از عمرشان می گذرد. در صورتی که عمر مفید اتوبوس ها حدود ۱۱ سال در نظر گرفته شده اما ۲ هزار و ۴۹۷ اتوبوس عمری بین ۱۱ تا ۴۰ سال دارند. در بخش سواری های کرایه ای نیز درحالی که عمر متوسط آنها حدود ۱۰ سال است اما ۱۷ هزار و ۹۴۱ دستگاه تاکسی کرایه ای عمری بین ۱۱ تا ۴۰ سال دارند. همچنین عمر متوسط مینی بوس را حدود ۲۵ سال در نظر گرفته اند که با توجه به آمارهای سال ۹۹ تعداد ۱۲ هزار و ۸۸۹ واحد مینی بوس با عمر بالای ۲۵ سال در کشور فعالیت دارند.

#### سهم ۱۰ درصدی حمل و نقل از اشتغال

در ۱۵ سال اخیر سهم فعالیت های حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات در ارزش افزوده کشور از ۷.۱ درصد به ۹.۱۱ درصد افزایش یافته است. با کنار گذاشتن سهم ارتباطات، سهم بخش حمل و نقل و انبارداری از ارزش افزوده این بخش تا سال ۱۳۹۸ برابر با ۱۰.۳ درصد می شود. گرچه در قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه، متوسط رشد سالانه ارزش افزوده بخش حمل و نقل و انبارداری سالانه ۳.۸ درصد تعیین شده اما تاکنون این نرخ در سال های ۹۶، ۹۷ و ۹۸ به ترتیب برابر با ۱.۷ درصد، ۶.۲ درصد و ۶.۳ درصد بوده است. سهم عمده ای از ارزش افزوده بخش حمل و نقل متعلق به حمل و نقل جاده ای است و در ۱۳ سال گذشته این نسبت بین ۸۷-۸۶ درصد بوده و ارزش افزوده آن هم طی این مدت حدود ۴۶ درصد افزایش یافته است (متوسط نرخ رشد سالانه آن ۸.۳ درصد است). در این دوره ارزش افزوده حمل و نقل هوایی ۱۶۶ درصد افزایش (متوسط نرخ رشد سالانه ۷.۱۳ درصد) و حمل و نقل دریایی ۳۹ درصد افزایش (متوسط نرخ رشد سالانه ۲.۳ درصد) یافته است. عملکرد حمل و نقل ریلی در این دوره ۱۳ ساله با کاهش ۵۰ درصدی ارزش افزوده مواجه بوده که بخش عمده این کاهش در حد فاصل سال ۱۳۸۶ به وقوع پیوسته و بعد از آن تقریباً ثابت باقی مانده است. بخش حمل و نقل در اشتغال کشور، اهمیت بسزایی دارد. در حال حاضر از حدود نزدیک به ۲۴ میلیون شاغل کشور، ۲ میلیون و ۲۱۱ هزار نفر در بخش حمل و نقل شاغلند. به عبارتی نزدیک به ۹.۳ درصد از شاغلان کشور در این بخش فعالیت می کنند. البته برخی برآوردها نشان می دهد با توسعه تاکسی های اینترنتی مشاغل مربوط به حمل و نقل و به ویژه در حوزه مسافربری شهری به طور قابل توجهی بار اشتغالزایی در سال های اخیر را بر دوش گرفته و حتی از این بخش به عنوان ضربه گیر بیکاری و اشتغال کشور نام برده می شود؛ چراکه اخیراً مدیران یکی از استارتاپ های حمل و نقل شهری اعلام کرده است در حال حاضر سرویس خودروی این شرکت بیش از ۳ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر راننده ثبت نامی دارد.

#### پرواز قیمت خودرو و جیب های خالی رانندگان

آمارها نشان می دهد تعداد وسایل نقلیه عمومی مسافری برون شهری در سال گذشته ۶۶ هزار و ۸۵۲ واحد بوده است که بیش از ۸۷ درصد معادل ۵۸ هزار و ۲۸۵ واحد آنها متعلق به راننده بوده و به صورت خصوصی در این ناوگان فعالیت می کنند که تعویض خودرو به عهده خود راننده است اما گویا به علت قیمت بالای خودرو یا سود بالای تسهیلات توان مالی لازم برای تعویض خودرو فرسوده خود را ندارند.

از تعداد ۶۶ هزار و ۸۵۲ واحدی که در وسایل نقلیه عمومی در سال ۹۹ فعالیت داشته اند؛ معادل ۵ هزار و ۴۱۶ دستگاه از آن متعلق به سایر افراد، ۹۸۷ دستگاه به شرکا، ۵۴۹ دستگاه به شرکت حمل و نقل و ۲۶۹ دستگاه از آنها به شرکت غیرحمل و نقل تعلق دارد. وسایل نقلیه عمومی در این آمار شامل اتوبوس، مینی بوس و سواری کرایه به تعداد ۶۶ هزار و ۸۵۲ واحد است که ۱۴ هزار و ۲۵۹ واحد آن اتوبوس، ۲۳ هزار و ۷۵۸ واحد آن مینی بوس و ۲۸ هزار و ۸۲۵ واحد آن سواری کرایه را تشکیل داده اند. به منظور ترغیب بیشتر افراد برای استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی در سفرهای خود؛ نه تنها باید خودروها و وسایل حمل و نقل عمومی فرسوده را از این ناوگان خارج کرد بلکه باید از به روزترین تجهیزات نیز در این حوزه استفاده کرد تا پاسخگوی نیاز افراد در این بخش باشد. از سوی دیگر عدم نوسازی وسایل حمل و نقل عمومی موجب افزایش مصرف انرژی، صرف زمان بیشتر برای تردد، فرسودگی زیرساخت ها و... می شود. به طور مثال ایران و ترکیه میزان خطوط ریلی برابری دارند و شاید ایران در این حوزه در رتبه بالاتری از ترکیه قرار گیرد اما ترکیه با این میزان خطوط ریلی سالانه ۱۸۰ میلیون نفر را جابه جا می کند درحالی که در ایران تا قبل از شیوع کرونا سالانه ۲۷ تا ۲۸ میلیون نفر برای سفر خود از حمل و نقل ریلی استفاده کرده اند.

#### زیان ۲۷۰۰ میلیاردی شرکت های دولتی حمل و نقل عمومی

شرکت های دولتی ذیل بخش حمل و نقل شامل ۹ دستگاه بوده که به صورت درآمد- هزینه اداره می شوند. هدف از بودجه شرکت ها، تبیین گردش مالی شرکت ها جهت انجام وظایف محوله است. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ پیش بینی شده از ۹ شرکت حوزه حمل و نقل، ۶ شرکت دولتی سودده یا سر به سر و ۳ شرکت زیان ده باشند. این سه شرکت زیان ده شامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور است. در مجموع زیان این سه شرکت در سال جاری هزار و ۷۱۰ میلیارد تومان پیش بینی شده که ۳۰۰ میلیارد تومان آن مربوط به شرکت راه آهن، هزار میلیارد تومان مربوط به شرکت هواپیمایی و ۴۱۰ میلیارد تومان نیز مربوط به زیان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای است. گرچه به واسطه مشکلات ناشی از شیوع ویروس کرونا زیان دهی بخش های مختلف قابل پیش بینی بود، اما بررسی ها نشان می دهد در سال ۹۸ نیز چهار شرکت از شرکت های بخش حمل و نقل زیان ده بوده اند. در لایحه بودجه سال آینده نیز سه شرکت بزرگ دولتی فعال در حوزه حمل و نقل شامل شرکت راه آهن، شرکت هواپیمایی کشور و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای زیان ده خواهند بود. پیش بینی لایحه بودجه زیان دهی ۲ هزار و ۶۳۶ میلیارد تومانی است که از این مقدار، ۴۰۰ میلیارد تومان آن مربوط به شرکت راه آهن، ۱۶۰۰ میلیارد تومان برای شرکت هواپیمایی و ۶۳۶ میلیارد تومان نیز مربوط به زیان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای است.

#### حذف بودجه حمل و نقل عمومی از جدول تبصره ۱۴

توسعه بخش حمل و نقل عمومی برای همه دولت ها اهمیت ویژه ای دارد. از این رو دولت ها در کنار هزینه کرد برای توسعه فیزیکی زیرساخت های راه، ریل و... از منابع مختلف و عمدتاً مالیات و عوارض، بودجه قابل توجهی را هم به نوسازی، نگهداری و توسعه تجهیزات حمل و نقل اعم از خودرو و... اختصاص می دهند. امنیت سفر، کاهش هزینه و زمان مسافرت برای اقشار کم درآمدتر، کاهش آلودگی هوا و حفاظت از محیط زیست از جمله اهداف این هزینه کرد دولت است. در همین راستا، زمانی که در دی ماه سال ۱۳۸۸ قانون هدفمند کردن یارانه ها به تایید شورای نگهبان رسید؛ در ماده ۸ قانون مذکور تاکید شده بود که دولت مکلف است ۳۰ درصد خالص وجوه حاصل از اجرای این قانون را برای پرداخت کمک های بلاعوض، یا یارانه سود تسهیلات یا وجوه اداره شده برای اجرای مواردی همچون بهینه سازی مصرف انرژی، اصلاح ساختار فناوری واحدهای تولیدی در جهت افزایش بهره وری، حمایت از توسعه صادرات غیرنفتی، جبران بخشی از زیان شرکت های ارائه دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و گسترش و بهبود حمل و نقل عمومی در چهارچوب قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت هزینه کند. گرچه قانون هدفمندی به طور کامل اجرا نشد، اما بررسی جزئیات جدول تبصره ۱۴ نشان می دهد دولت طی سال های اخیر همواره برای بخش مذکور ردیف بودجه ای تعیین کرده است. با این حال محل اصابت این بودجه چندان مشخص نبوده و آن طور که از تخصیص ها برآورد می شود؛ عمده آن صرف جبران زیان شرکت های ارائه دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و... می شود.

در این خصوص نگاهی به جدول تبصره «۱۴» نشان می دهد در ستون پرداختی ها (مصارف)، در سال ۹۹ حدود ۸ هزار میلیارد تومان و در لایحه سال ۱۴۰۰ نیز مبلغ ۱۰ هزار میلیارد تومان برای اهداف مختلف تعیین شده است که این بخش ها شامل بازپرداخت تعهدات طرح های بهینه سازی مصرف انرژی، حمایت از حمل و نقل عمومی، گازرسانی، جمع آوری گازهای همراه و مشعل موضوع ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور است. اما نکته قابل تامل اینکه، اگرچه مبالغ ناچیزی هم از آن به بخش حمل و نقل عمومی نرسیده، در سال آینده نیز در تبصره ۱۴ خبری از بودجه حمل و نقل عمومی نیست. البته ممکن است در بخش های دیگر لایحه بودجه اعداد متفرقه ای برای بخش حمل و نقل در نظر گرفته شود که نمونه آن، پرداخت زیان شرکت های راه آهن و سازمان راهداری است، اما حذف حمل و نقل عمومی از جدول هدفمندی یارانه ها برای خودش قصه تلخی از رها شدن آن قانون به حال خود است.