

ادعای عجیب مسئولان صنف اتوبوسرانی که هزینه مسافرت دهک‌های پایین را بالا می‌برد

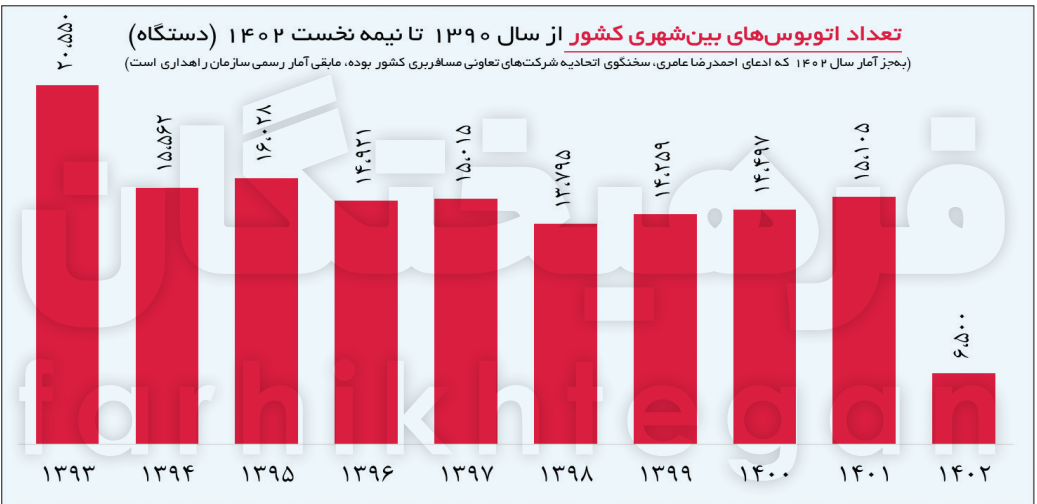
۶۰ درصد اتوبوس‌های بین‌شهری غیب شدند



پانته‌جه رحیمی خبرنگار

براساس آخرین گزارش هزینه-درآمد مرکز آمار ایران، حدود ۴۶ درصد از خانوارهای شهری و ۶۳ درصد از خانوارهای روستایی ایران فاقد اتومبیل شخصی هستند. با این حساب در کنار قطار یکی از مهم‌ترین وسایل حمل‌ونقل عمومی قابل استفاده برای دهک‌های کم‌درآمد و فاقد اتومبیل، اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری است. اما در سال‌های اخیر براساس آمارهای رسمی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و در سال جاری نیز براساس ادعای سخنگوی اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور، تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری کشور به شدت کاهش یافته است. گزارش رسمی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نشان می‌دهد تعداد اتوبوس‌های کشور بین سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۱ کاهش ۵۵۰۰ دستگاهی داشته اما احمدرضا عامری،

سخنگوی اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور مدعی است تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری کشور از حدود ۱۵ هزار دستگاه در سال‌های قبل در نیمه نخست امسال به کمتر از ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسیده است. این ادعا در صورت صحت، آسیب زیادی به دهک‌های کم‌درآمد و فاقد خودرو خواهد زد. پیگیری‌های «فرهیختگان» از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درخصوص صحت و سقم کاهش ۹ هزار دستگاهی اتوبوس‌های بین‌شهری در نیمه نخست امسال بی‌نتیجه بود و پاسخ مناسبی به آن داده نشد. اما آنطور که رصد شبکه‌های اجتماعی نشان می‌دهد برخی از کاربران موضوع کمبود اتوبوس و بلیت‌های بین‌شهری را مطرح کرده‌اند. فعالان حمل‌ونقل جاده‌ای از جمله دلایل این اتفاق را کاهش تولید و واردات اتوبوس، قیمت‌های فضایی اتوبوس، نرخ پایین بلیت و اشتباهات تنظیم بازاری دولت می‌دانند که موجب شده اتوبوس‌داری توجیه اقتصادی نداشته باشد.



۹ هزار دستگاه اتوبوس ناپدید شد!

براساس آمارهای رسمی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری کشور از سال ۱۳۹۳ تا پایان ۱۴۰۱ با کاهش ۵۵۰۰ دستگاهی (۲۶٫۵ درصد) از ۲۰ هزار و ۵۵۰ دستگاه به ۱۵ هزار و ۱۰۵ دستگاه رسیده است. گرچه این کاهش با عدم تغییر قیمت بنزین در چند سال اخیر و شیوع کرونا که اتوبوس‌داری را غیراقتصادی و خودروهای شخصی را دارای مزیت کرده بود، اما حالا احمدرضا عامری، سخنگوی اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور مدعی است تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری کشور از حدود ۱۵ هزار دستگاه در سال‌های قبل در نیمه نخست امسال به کمتر از ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسیده است! این مهم به آن معناست که در عرض یک سال تعداد ناوگان بین‌شهری کشور با کاهش ۸ هزار و ۶۰۵ دستگاه به عددی کمتر از نصف سال گذشته رسیده است. آمارها نشان می‌دهد تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری کشور در سال ۱۳۹۴ در حدود ۵ هزار دستگاه کمتر از سال قبل بوده اما پس از آن تا سال ۱۴۰۱، بیش از ۳ هزار دستگاه تفاوت نداشته است و این تغییر (اتفاق امسال) در صورت صحت حداقل در ۱۰ سال اخیر بی‌سابقه بوده است.

سرنوشت ۹ هزار اتوبوس

بررسی توییت‌های کاربران شبکه‌های اجتماعی حاکی از کمبود قابل توجه اتوبوس در برخی مسیرهاست. یک کاربر سه روز قبل در توییت خود مدعی شد «برای دو روز متوالی موفق نشده برای مسیر اصفهان به تهران بلیت تهیه کنم. کاربر دیگری نیز می‌گوید برای شیراز بلیت یافت نمی‌شود. برخی از کاربران توییت نیز مدعی شده‌اند بنا به دلایل نامشخص (عدد تا قیمت) اتوبوس‌ها در خارج از ترمنال‌های مسافری اقدام به مسافری می‌کنند. جست‌وجوی اتوبوس در دیوار نیز نشان می‌دهد تعداد بسیاری از اتوبوس‌ها به ارائه خدمات در بخش‌های درون شهری، بیرون شهری، سرویس مدرسه و سازمان (شرکت)، تورهای مسافرتی و... تمایل دارند. بررسی سایت خرید بلیت اتوبوس نشان می‌دهد برای سه هفته متوالی روزهای پنجشنبه و جمعه بلیت اتوبوس اصفهان به تهران موجود نیست. تنها امکان خرید بلیت برای دو اتوبوس برای روز پنجشنبه ۹ آذرماه وجود دارد.

تبدیل اتوبوس‌ها به سرویس کارکنان

داریوش اماتی، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درخصوص کمبود اتوبوس می‌گوید طی سال‌های اخیر تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری کاهش یافته است. تغییر و کاهش که در حال حاضر مشاهده می‌شود گاهی یکی شبیه رخ نداده است. این اتفاق در نتیجه شیوع ویروس کرونا در کل جهان و ایران رخ داده است. پس از شیوع پاندمی کرونا از دو سال گذشته در کشور، بیشترین آسیب به ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور وارد شد. به این ترتیب اتوبوس‌ها به تدریج از بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به سمت کارخانه‌ها و... رفتند.

ماجرا چیست؟

بهار امسال بود جلسه‌ای در وزارت راه و شهرسازی برگزار شده بود و اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور درخواست افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت بلیت اتوبوس را با توجه به افزایش شدید هزینه‌ها ارائه کرده بود. به گفته احمدرضا عامری، سخنگوی اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور در نهایت با افزایش ۲۹ درصدی قیمت بلیت موافقت شد، در حال که گرانی اقلام مورد نیاز اتوبوس، عملکرد این صنف را تحت تاثیر قرار داده است. در این خصوص براساس گزارش روزنامه دنیای اقتصاد، سابقه افزایش قیمت بلیت اتوبوس بین‌شهری به افزایش قیمت ۲۵ درصدی در ایام نوروزی بازمی‌گردد که پس از اتمام سفرهای نوروزی قیمت بلیت به حالت سابق بازگشت و ۲۵ درصد کاهش یافت. رکود تقاضای سفر با اتوبوس و عدم تعادل در هزینه‌های رانندگان و مالکان اتوبوس با قیمت بلیت در چالش مهمی است که بازار حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را تحت تاثیر قرار داده است. این دو مساله باعث شده تعداد اتوبوس‌های فعال در جاده‌ها به میزان ۵۸ درصد کاهش یابد. از سوی دیگر این عدم تعادل در درآمد و هزینه‌ها به قدری به صنعت اتوبوسرانی آسیب زده که نزدیک به ۹۰ درصد تعداد اتوبوس‌ها توانایی پرداخت هزینه‌های بیمه بدنه را ندارند و سرمایه‌گذاران نیز دیگر رغبتی به سرمایه‌گذاری در این بخش ندارند. به اعتقاد کارشناسان علت این موضوع را می‌توان در افزایش قیمت قطعات مصرفی و

ریسک برای شرکت‌های اتوبوسرانی دنبال کرد. احمدرضا عامری، سخنگوی اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور چندی قبل در گفت‌وگو با دنیای اقتصاد گفته بود: «حمل‌ونقل جاده‌ای مسافری، جزء بخش‌هایی است که در طول سالیان اخیر خادم مردم بوده اما متأسفانه گوش شنوایی برای برطرف کردن مشکلات این بخش وجود ندارد. قیمت تمامی اقلام مصرفی افزایش یافته درحالی‌که قیمت بلیت اتوبوس به صورت دستوری تعیین می‌شود. انتظار این است که حداقل متناسب با تورم اعلام شده، قیمت بلیت اتوبوس تعدیل شود. امروز یک جفت لاستیک ۶۸ میلیون تومان است. از سوی دیگر متأسفانه لوازم بدکی نیز در بازار کمیاب شده و اگر هم آن را پیدا کنیم باید قیمت بالایی برای آن بپردازیم. با توجه به ریسک بالای این صنعت، سرمایه‌گذاری در این صنعت کاهش یافته است، در نتیجه این صنعت در وضعیت مطلوبی قرار ندارد. دید فعلی دولت‌مداران و بی‌توجهی به مسائل این صنعت نیز موضوع تشدید شده است. طی سال گذشته حدود ۳۰ درصد قیمت بلیت اتوبوس افزایش پیدا کرده بود که با تورم موجود و قیمت‌گذاری دستوری و عدم افزایش آن به مدت یک سال، جوان‌گویی نیاز این صنعت نیست. مشکلات این صنعت را به صورت نامه‌نگاری و از طریق رسانه‌ها به دولت‌مداران منتقل کرده‌ایم اما پاسخ شایسته‌ای دریافت نکرده‌ایم.»

رانندگان: از اتوبوس تا کامیون

از سوی دیگر نیز بنا به ادعای کارشناسان این حوزه قیمت اقلام مصرفی در حال افزایش است. مثلاً در تولید لاستیک حذف ارز نیمایی، سبب افزایش قیمت لاستیک شده است. در حال حاضر مالکان اتوبوس تمایل به فروش اتوبوس و خرید کامیون داشته و بسیاری از آنها تغییر شغل داده‌اند. زیرا با وضعیت فعلی برای آنها صرفه اقتصادی ندارد. آنچنان که به نظر می‌رسد رانندگان اتوبوس دیگر توان خرید، پرداخت هزینه‌های جانبی و تعمیر اتوبوس‌ها را ندارند. کار در شرایط کنونی برایشان صرفه اقتصادی ندارد و با اتوبوس‌ها فرسوده مشغول به فعالیت هستند. اگر خودروی‌شان نیازمند تعمیر باشد هزینه آن به سختی جبران می‌شود. هزینه یک جفت تایر اتوبوس بالغ بر ۷۰ میلیون تومان است و لوازم بدکی هم کمیاب شده است. هزینه جابه‌جایی یک اتوبوس ۲۵ نفره وی‌آی‌پی از تهران تا اصفهان با احتساب بلیت حدود ۱۵۷ هزار و ۵۰۰ تومانی به کمتر از ۴ میلیون تومان می‌رسد. این در شرایطی است که جابه‌جایی مسافر توسط تاکسی با در نظر داشتن کنترل قیمت انرژی، صرفه اقتصادی دارد. یکی از مسافران به «فرهیختگان» گفت هزینه بلیت اتوبوس وی‌آی‌پی از اصفهان به تهران ۲۳۰ هزار تومان و اتوبوس کلاسیک ۹۹ هزار تومان است. کرایه تاکسی ۵۰۰ هزار تومان به ازای هر نفر و دو میلیون تومان به صورت دربست محاسبه می‌شود. وی می‌گوید هیچ‌وقت در ترمنال امکان خرید بلیت وجود ندارد و باید از یک هفته قبل برای تهیه بلیت اقدام شود. محاسبات نشان می‌دهد هزینه خرید یک اتوبوس اسکانتیا ۲۵ صندلی کارکرده بالغ بر ۷ میلیارد تومان و قیمت یک تاکسی سمند سورن ۱۴۰۲ در حدود ۴۶۰ میلیون تومان است. فارغ از هزینه تعمیر و نگهداری، هزینه حداقل در راننده برای اتوبوس مطرح است. برخی رانندگان می‌گویند همکاران‌شان با فروش اتوبوس به سمت خرید کامیون و حمل بار رفته‌اند.

۶ هزار اتوبوس پاسخگوی ۸۰ میلیون جمعیت نیست

احمدرضا عامری، سخنگوی اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور چندی قبل مدعی شده بود که عدم تناسب هزینه و درآمد شرکت‌های اتوبوسرانی باعث شده تا از تعداد ناوگان فعال کشور کاسته شود. به صورتی که تا دو سال گذشته حدود ۱۵ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در کشور وجود داشت اما در حال حاضر تعداد آن به ۶۵۰۰ دستگاه کاهش یافته است. عامری، در همین خصوص در پاسخ به سوال «فرهیختگان» اظهار داشت: «در حال حاضر تعداد ناوگان اتوبوس بین‌شهری در کشور حتی از آمار ۶۵۰۰ اتوبوس نیز کمتر شده است و پیش‌بینی می‌شود این تعداد نیز باز هم کاهش پیدا کند. عدم تولید اتوبوس، گرانی اتوبوس، نرخ پایین بلیت، اشتباهات تنظیم بازاری و

حمایت از مصرف‌کننده و عواملی از این دست سبب شده تا اتوبوس‌ها شرایط مطلوب‌تر جذب سایر بخش‌ها شوند. متأسفانه بعضی‌بخش‌ها امروزه تنها به نفع و در راستای خدمت به مردم نیست بلکه سبب سلب سفر امن با اتوبوس می‌شود. امن‌ترین نوع سفر بین‌شهری و ارزان‌ترین شیوه سفر براساس آمار، سفر با اتوبوس است. جمعیت کشور حدود ۸۵ میلیون نفر است که ۶ هزار دستگاه اتوبوس پاسخگوی یک میلیون و ۶۲۸ هزار و ۱۹۵ کیلومتر مسافت کشور نیست. نیاز است دولت‌مداران، سازمان صمت و وزارت دارایی نسبت به تامین و واردات اتوبوس، معافیت گمرکی و... اقدام کنند تا وضعیت اتوبوسرانی و حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌شهری کشور از شرایط موجود نجات پیدا کند.»

وعده اضافه شدن ۵ هزار اتوبوس به جاده‌های کشور

هفتم مهرماه بود که داریوش اماتی، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در نشست مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: «امسال مصمم هستیم با ترغیب بخش خصوصی و اعطای وام و تسهیلات مناسب و از طریق واردات، ۵ هزار اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای کشور اضافه کنیم. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در زمره سازمان‌هایی است که شاخص ارزیابی برای استان‌ها را دراست و تمام استان‌ها براساس اطلاعات، رصد و ارزیابی می‌شوند. عمده فعالیت‌های این سازمان از طریق سامانه‌های تخصصی انجام می‌شود و در بازه‌های زمانی سه‌ماهه، استان‌ها با استفاده از سامانه‌های موجود مورد ارزیابی قرار می‌گیرند و استان‌هایی که از شاخص‌ها عقب‌تر هستند، مشخص و به مشکلات و مسائل آنها رسیدگی می‌شود.»

پیشنهاد شناور شدن قیمت‌ها

حسین زاده، عضو سابق کمیسیون عمران مجلس چندی پیش درباره چالش کمبود اتوبوس در کشور اظهار داشت: «در خیلی از کشورها، در طول ایام هفته و حتی ساعات روز، قیمت‌ها متفاوت است. شناور بودن قیمت‌ها کمک می‌کند مشکل کم بودن تقاضا برای حمل‌ونقل حل شود. اما افزایش نرخ ارز و از بین رفتن ارزش پول ملی و ایجاد تورم در کشور باعث می‌شود بلیت خریداری شده با هر مبلغی برای ارائه‌دهنده سرویس (صاحبان خودرو) به صرفه نباشد. در این شرایط نه مردم توان مسافرت رفتن دارند و نه سفر کردن با تعداد کم مسافر برای ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقلی به صرفه است. موضوع ارز به صورت پنهانی تاثیر خود را بر تمام جوانب جامعه گذاشته و کنترل و مدیریت هم روی آن نیست. این دو عامل باعث شده رانندگان از چرخه خارج شدن را به ماندن و ضرر دادن ترجیح دهند. شاید حلقه گم‌شده برای حل این مشکلات بهبود بخشی به ارزش پول ملی است.»

کاهش همزمان تولید و واردات

موسی نظری، مدیرعامل تعاونی یک اتوبوسرانی (ایران پیمان) نیز چندی پیش در گفت‌وگویی اظهار داشت: «از سال ۱۳۹۷ به بعد اتوبوس بین‌شهری در کشور تولید نشده است. ناوگان اتوبوس بین‌شهری که در فاصله سال‌های ۹۵ تا ۹۷ تولید شده‌اند نیز جذب کارخانه‌ها در مناطق عملیوه، بندرعباس و شیراز شده و کارگرا و مهندسان آنها را جابه‌جا می‌کنند. ۹۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی بین‌شهری کشور، بیمه بدنه ندارند زیرا مالکان آن توان بیمه کردن آنها را به علت درآمد ناکافی ندارند؛ در صورتی‌که اتوبوس به صورت مداوم در حال تردد و سفر بوده و ضریب خسارت دیدگی آن بالااست و بیمه بدنه شدن

قیمت‌های ۷ تا ۱۴ میلیاردی اتوبوس

یکی از دلایل که برخی از فعالان حمل و نقل جاده‌ای در خصوص کمبود اتوبوس زکمر می‌کنند، موضوع قیمت‌های عجیب و فضایی اتوبوس است؛ موضوعی که توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری اتوبوس‌داران را با قیمت‌های بلیط بی اثر می‌کند. به عبارتی، در کنار افزایش هزینه‌های لوازم بدکی، حقوق و دستمزد رانندگان اتوبوس‌ها و هزینه‌های جاری، از جمله مهم‌ترین چالش‌های اتوبوس‌داران، قیمت‌های فضایی اتوبوس است. برای مثال نگاهی به قیمت اتوبوس دست‌دوم در بازار تا پایان آبان ماه سال جاری نشان می‌دهد قیمت اتوبوس اسکانتیا مدل درسا تولید سال ۱۳۹۷ حدود ۱۴ میلیارد تومان و بنز ۴۵۷ تولید سال ۸۵ حدود ۵٫۲ میلیارد تومان است. اتوبوس اسکانتیا مارال تولید سال ۹۰ نیز در حدود ۹

میلیارد تومان قیمت خورده است. مطابق با قیمت‌های موجود، اتوبوس اسکانتیا تولید سال ۸۸ کلاسیک با حدود ۴ میلیارد تومان کمترین مبلغ را به خود اختصاص داده است. باید توجه داشت که اغلب این اتوبوس‌ها بین ۵ تا بالغ بر ۱۷ سال عمر کرده‌اند! با در نظر داشتن قیمت‌های فزاینده اتوبوس در کشور و افزایش اندک قیمت بلیت فعالیت در این حوزه دیگر توجیه اقتصادی ندارد. به بیان بهتر با توجه به اینکه یک مالک اتوبوس به طور میانگین باید حدود ۷ میلیارد تومان برای خرید اتوبوس هزینه کند بدون احتساب هزینه تعمیرات، نگهداری و... بازدهی سرمایه‌گذاری در بازارهای مالی توجیه اقتصادی بیشتری در مقایسه با سرمایه‌گذاری و کار در حوزه اتوبوسرانی بین‌شهری دارد.

مدل	سال ساخت	قیمت - میلیارد تومان
اسکانتیا درسا	۱۳۹۷	۱۴
اسکانتیا مارال	۱۳۹۴	۲٫۹
اسکانتیا مارال	۱۳۹۰	۸٫۷
اتوبوس شهری شهاب	۱۳۸۵	۶
ولوو B9	۱۳۸۹	۵
مان Lion's Coach	۱۳۹۰	۵
اسکانتیا کلاسیک	۱۳۸۸	۴
ولوو BV تیب ۲	۱۳۸۵	۶٫۲
بنز ۴۵۷ بین‌شهری	۱۳۸۵	۵٫۲
بنز ۴۵۷ شهری	۱۳۸۵	۹٫۱