



شهرآرا تبعات افزایش نرخ سوخت هواپیما بر روند حمل و نقل زائران مشهدالرضا (ع) را بررسی می کند

خطری که بیخ گوش «مسیر زیارت» است

گزارش



امیرحسین
نویسنده گزارش

التباهیات اقتصادی این روزها با بهتر بگوییم این سال ها فقط به سبب خریدر وزانه مردم، منحصر نشده و حالا تمامی شئون زندگی خیلی از ما را به چالش کشیده است؛ از کم رنگ و بی رنگ شدن بسیاری از سرانه های فرهنگی و رفاهی خانوارها بگیر تا ساخت شدن شرایط سفر برای دوستدارانش. در این بین اگر زائر باشی و دولت تنگ زیارت، شاید کار سخت تر هم بشود؛ چون میزان عرضه و تقاضای این گونه سفرها نسبت به سفرهای غیر زیارتی، تمام حساب و کتاب های منطقی مسافرت را به هم می ریزد. نمونه اش، همین ارقام و اعداد عجیب و غریب بلیت پروازهای داخلی منتهی به شهر مشهد، به عنوان مهم ترین کانون زیارتی کشور است که هزینه های این مقصد را مانند مقاصد بین المللی ایرانی ها در کشورهای همسایه، بیش از حد گران و برای بسیاری از هموطنانمان، دست نیافتنی کرده است؛ چالشی که شاید یکی از علل آن، نحوه اعطای یارانه انرژی به شرکت های هواپیمایی باشد و برخی صاحب نظران این حوزه نیز همین تغییر نگاه را سبب جهش نرخ بلیت هواپیمایی دانند. دولت امسال، سهم ۹۷ درصدی خود را که تا سال ۱۴۰۳ برای هر لیتر سوخت به شرکت های هواپیمایی تخصیص می داد، به ۷۰ درصد کاهش داد.

همین تغییر نرخ، کافی بود تا شرکت های هواپیمایی، مابه التفاوت این نرخ را آن هم در جاهایی، به صورت دولابنه یا مسافران هوایی حساب کنند. موضوع، نگران کننده تر هم می شود اگر بدانیم که کابینه در لایحه بودجه ای که برای سال آینده تقدیم مجلس کرده، میزان یارانه سوخت هواپیماها را به ۳۰ درصد کاهش داده است؛ مسئله ای که به گفته حسنعلی اخلاقی امیری، عضو مشهدی کمیسیون تلفیق، با مخالفت اعضای این کمیسیون، روبه رفته و نمایندگان مردم به آن رأی مثبت نداده اند. در صورت تصویب این لایحه، شرکت های حمل و نقل هوایی اگر امسال هر لیتر بنزین هواپیما را با ۷۰ درصد یارانه دولت خریداری می کردند، در سال آینده فقط ۴۰ درصد یارانه دولت، شاملشان می شود و باید ۶۰ درصد قیمت خرید پالایشگاهی (حدود ۹۱ هزار تومان بر لیتر) را از جیبشان می گذاشتند. این آزادسازی یک جانبه نرخ سوخت هواپیما، سبب از دسترس خارج شدن بیش از پیش ظرفیت زیر ساخت های هوایی از چرخه ارائه خدمات عمومی و تشدید اختلال در خدمات حمل و نقل عمومی بین شهری و افزایش فشار تقاضای سفر بر سیستم حمل و نقل ریلی و جاده ای (که وابسته به انواع یارانه های دولتی هستند) به ویژه در مسیر مهم و راهبردی زیارت می شد؛ چالشی که مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی نیز در گزارشی به آن اشاره کرده است و درباره مشکلاتی که به تبع آن در فرایند حمل و نقل بین شهری به وجود می آید، هشدار داده است و شاید همین هشدارها بود که نمایندگان مجلس را در رأی مثبت به این موضوع، عیب نشاند. برای سال ۱۴۰۵ که به خیز گشت، اما با وجود رأی نیاوردن لایحه، این سؤال مطرح می شود که آیا دولت تبعات چنین تصمیم هایی را در نظر می گیرد و اگر در آلبوم بودجه سال های بعد دوباره به سمت چنین تصمیمی گام برداشته شود، باید منتظر چه اتفاقاتی در حوزه حمل و نقل کلان کشور به ویژه در مسیر زیارت امام رضا (ع) باشیم؟ در این فرصت، برخی از این تبعات را بررسی می کنیم.

کاهش تلفات جاده ای

با گران شدن سفر هوایی، درصدی از تقاضای سفر بین شهری به حمل و نقل ریلی و جاده ای انتقال پیدا می کند، این در حالی است که حمل و نقل جاده ای با آمار سنگین تلفات و تصادفات و حشنتاک رویه روست و ظرفیت حمل و نقل ریلی کشور، نیز امکان پاسخگویی به تقاضای مسافری بیشتر را ندارد، بنابراین بهره گیری حداکثری از زیرساخت های هوایی موجود در کشور، اعم از ناوگان و فرودگاه، در شرایط فعلی که سامانه حمل و نقل کشور با چالش هایی مانند صف تقاضا در تهیه بلیت قطار و واردات بنزین برای خودرو و شخصی از یک سو و فرسودگی و کمبود ناوگان اتوبوس بین شهری از سوی دیگر مواجه است، به طور جدی اهمیت پیدا می کند.

بستر سازی تخلف برای سودجویان

همچنین مرکز پژوهش های مجلس در گزارش خود به مسئله ای اشاره کرده است که در چند سال اخیر نیز به مراتب شاهد وقوع آن بوده ایم؛ پدیده ایجاد بازار سیاه بلیت هواپیما که به ویژه در ایام شلوغ و زیارتی، به یکی از چالش های بزرگ برای زائران شهر امام رضا (ع) تبدیل می شود. افزایش قیمت بلیت تحت تأثیر افزایش نرخ سوخت هواپیما، مضاعف بر آثار تورم و افزایش نرخ دلار، سفر هوایی را برای بیشتر اقشار جامعه، استطاعت ناپذیر می کند و به کوچک تر شدن بازار و لوکس شدن حمل و نقل هوایی منجر می شود. در چنین بازاری، زمینه لازم برای مداخله دولت در امر نظارت بر رقابت، محدودتر و بستر سودجویی شرکت های هواپیمایی بیشتر می شود. در نتیجه سودهای چند برابری شرکت های هواپیمایی، بدیهی و رشد افسارگسیخته قیمت بلیت هواپیما، پیش بینی پذیر است.

نه سفر هوایی لوکس است، نه زیارت!

دولت باید بداند که هر امکان رفاهی مدرنی که برای تسهیل زندگی شهروندان وجود دارد، به معنای لوکس بودن آن نیست. طی سال های اخیر، به نظر می رسد که نگاه دولت به خدمات حمل و نقل هوایی، از یک خدمت عمومی و ضروری به سمت خدمت لوکس و مخصوص دهک ثروتمند، تغییر یافته است. اخذ مالیات بر ارزش افزوده از سال ۱۴۰۰، رهاسازی قیمت بلیت هواپیما بدون ایجاد سازوکارهای لازم برای نظارت بر وجود رقابت از سال ۱۴۰۳ و حذف مرحله به مرحله یارانه سوخت هواپیما از سال ۱۴۰۴، از مصادیق این تغییر نگاه دولت به خدمت حمل و نقل هوایی است که هزینه های زیادی را بر تمام مسافران هوایی، به خصوص زائران و مسافران مسیرویرتددمشهد، تحمیل کرده است. این موضوع برخلاف روح ساده سازی زیارت امام رضا (ع) است که روزگاری نه چندان دور به عنوان حج فقرا نیز از آن یاد می شد؛ سفری که نه لوکس است، نه تشریفاتی و به واسطه ریشه ای که در اعتقادات ما دارد، باید با عینک تسهیلگری به آن نگاه کنیم. در حال حاضر و با یارانه فعلی که نصیب شرکت های هواپیمایی داخلی می شود، قیمت هر صدلی اکونومی در مسیر مشهد-تهران، به عنوان پرمسافرتترین مسیر هوایی کشور، چیزی بین ۴ تا ۷ میلیون تومان شناور است و این رقم در ایام شلوغ، بیش از این ها هم در بازار دادوستد می شود، حال در صورت کاسته شدن سهم یارانه سوخت هواپیماها و نزول پلکانی آن در چند سال، این نرخ با افزایشی تأمل برانگیز، بسیار دورتر از دسترس فعلی مسافران مسیرویرتددمشهد، خواهد شد و به شکاف قیمتی بیشتر سفر هوایی با سایر شیوه های عمومی و شخصی سفر زمینی، خواهد انجامید.

مزیت اقتصادی و اجتماعی حمل و نقل هوایی برای کشورها

بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، مقایسه نحوه تنظیم گری کشورهای مختلف بر نرخ سوخت هواپیما، بنزین و گازوئیل، نشان دهنده سیاست گذاری کشورهای راستای حمایت از حمل و نقل هوایی است. در بیشتر کشورها با وجود دریافت مالیات و عوارض از بنزین و گازوئیل، از سوخت هواپیما هیچ مالیات و عوارضی دریافت نمی شود. سیاست حمایت از حمل و نقل هوایی در کشورهای مختلف دنیا، نه صرفاً یک سیاست رفاهی، بلکه برآمده از مزیت های اقتصادی بیشتر حمل و نقل هوایی بر حمل و نقل ریلی و جاده ای و منافع اقتصادی آن برای دولت و مردم است؛ چرا که توسعه بازار و خدمات حمل و نقل هوایی به ویژه افزایش تعداد مسافران و تعداد پرواز شهرها، تأثیر قابل توجهی بر تسهیل جابه جایی زائران و گردشگران می گذارد و این مسیر سبب توسعه اقتصادی، توسعه متوازن نقاط مختلف کشور و افزایش احساس رفاه و رشد سرمایه اجتماعی می شود. علاوه بر این، با رونق بازار حمل و نقل هوایی، بهره وری فرودگاه هایی که با هزینه های سنگین احداث شده اند، نیز افزایش می یابد.

نظام ناعادلانه توزیع یارانه سفر

مسافری در این مسیر، قیمت بلیت قطار در محور مشهد-تهران از بلیت هواپیما ارزان تر عرضه می شود، در حالی که با اصلاح سیاست های حمایتی و برقراری توازن بین حمل و نقل مسافری ریلی و هوایی، نه فقط بار اضافی حمل و نقل مسافری از شبکه ریلی کشور، کم و امکان سفر هوایی برای اقشار بیشتری از جامعه فراهم می شود، بلکه فشار کمتری نیز به منابع عمومی دولت و شرکت راه آهن برای پاسخگویی به تقاضای حمل و نقل ریلی مسافری وارد می آید. در همین راستا برای حفظ توازن بین حمایت از شیوه های مختلف حمل و نقل، باید آزادسازی نرخ سوخت هواپیما، متناسب با نرخ بنزین و گازوئیل تنظیم شود.

به نظری رسیدن نگاه، ناشی از این تصور است که حمل و نقل هوایی یک خدمت پرهزینه و غیراقتصادی و در مقابل، حمل و نقل ریلی مسافری، خدمتی کم هزینه و اقتصادی است که سبب حمایت حداکثری دولت از حمل و نقل روی خطوط آهن به عنوان یک خدمت عمومی و گران سازی حمل و نقل هوایی به عنوان یک خدمت لوکس شده است، این در حالی است که به عنوان نمونه در مسیر تهران-مشهد، با فرض یارانه سوخت یکسان، به طور متوسط هزینه تمام شده بلیت هواپیما و قطار ۴ ستاره با یکدیگر، برابر است و هزینه تمام شده بلیت قطار ۵ ستاره، حدود یک میلیون تومان از هواپیما بیشتر است، با این حال به دلیل حمایت یارانه ای از حمل و نقل ریلی



عکس: جوان کرمانی/شهریار

رمضان به مثابه سرمایه فرهنگی



غلامرضا نجار
روزنامه نگار
سازمان اسباب

توسعه معرفتی در رمضان یعنی عبور از قرائت به قرائت؛ از خواندن آیات به زیست با آیات. جامعه ای که قرآن را فقط می خواند، جامعه ای آیینی است، اما جامعه ای که قرآن را می فهمد و در روابط خود جاری می کند، جامعه ای هدایتی است. عدالت، کرامت انسانی، مواسات و مسئولیت، مفاهیمی اند که اگر در ساختار اجتماعی نهادینه شوند، رمضان به «سرمایه فرهنگی» بدل می شود. سفره های افطاری، در نگاه سطحی، آیینی تغذیه ای اند، اما در لایه های فرهنگی، بازنمایی «هم بستگی اجتماعی» هستند. خرمایی که میان جمع تقسیم می شود، فقط قند خون را بالا نمی برد، سرمایه اجتماعی را نیز تقویت می کند. فرهنگ ایرانی در رمضان شکوه خود را در مهمان نوازی، در گشودن درها، در دعوت بی تکلف همسایه و رهگذر نشان می دهد. این سفره ها اگر با حضور نیازمندان معنا یابد، به نماد عدالت فرهنگی بدل می شود. افطار آیین تقسیم است؛ تقسیم نان و تقسیم محبت. رمضان شبکه خویشاوندی را نیز بازتعریف می کند. صلح رحم در این

ماه فقط یک توصیه اخلاقی نیست، بازسازی پیوند های اجتماعی است. جامعه ای که پیوند های خویشاوندی اش ترمیم شود، در برابر آسیب های فرهنگی مقاوم تر است. و در کنار این پیوندهای افقی، پیوندی عمودی نیز شکل می گیرد: خویشاوندسازی با خدا. سحرهای خلوت، اشک های بی ریا و مناجات های نیمه شب، نوعی «هویت قدسی» در انسان ایجاد می کند. گویی فرد نسبت تازه ای می یابد؛ نسبی که او را از خاک به آفاق می برد. رمضان تراز انقلاب اسلامی، رضانی است که معنویت را به مسئولیت اجتماعی پیوند بزند. انقلابی که داعیه عدالت دارد، باید در این ماه، عدالت را در رفتار اقتصادی، در مناسبات اداری، در توجه به محرومان عینیت بخشد. اگر رمضان به مراسم محدود شود، از تراز خود فاصله می گیرد، اما اگر به تقویت هم بستگی ملی، به افزایش امید اجتماعی، به گسترش فرهنگ اتفاق بینجامد، آن گاه در مدار آرمان های بلند حرکت می کند. جامعه تراز، جامعه ای است که رمضان را به «فرصت بازسازی فرهنگی»

رمضان فقط یک «ماه» نیست، یک «متن» است؛ متنی زنده که هر سال در زیست جهان ما بازخوانی می شود. اگر بخوایم با دیبایات فرهنگی معرفتی سخن بگوییم، رمضان یک «رخداد معنایی» است؛ لحظه ای که در آن، امر قدسی به امر روزمره وارد می شود و زندگی عادی را دگرگون می کند. این ماه، رسم به زیستن است؛ آیینی برای بازتنظیم نسبت انسان با خود، با خدا و با جامعه. روزه در ظاهر امساک از خوردن و آشامیدن است، اما در لایه های عمیق تر، تمرین بازسازی «اخلاق انسانی» است. انسان روزه دار، با تعلیق خواست های طبیعی، اراده خویش را با ظرفیتی می کند. این همان «مشق عبادت و عبودیت» است که به «مهارت زیستن» می انجامد. عبادت در اینجا صرفاً کنشی فردی نیست، نوعی تربیت فرهنگی است. رمضان مدرسه ای است که در آن خویشتن داری، صبر، همدلی و مسئولیت اجتماعی آموزش داده می شود. قرآن در این ماه، از قفسه به متن زندگی می آید. تلاوت اگر به فهم بینجامد، در سطح صوت می ماند، اما اگر به سرمشق گیری برسد، به سبک زندگی تبدیل می شود.

یادداشت