



محسن رضایی، معاون اقتصادی رئیس‌جمهور شد

صفحه ۲



نزوم پوشش ۹۰ درصدی واکسیناسیون در برابر دلتا کرونا

صفحه ۳

وعده دولت رئیسی برای رفع مشکل مسکن عملی می‌شود؟

سراب ساخت یک میلیون مسکن در سال!

صفحه ۴



احیاء ریل ایرانیان

قرن‌ها است که تمدن ایران با نقش آفرینی فعال در تجارت بین‌المللی و ارائه انواع خدمات حمل گره خورده است. نقش ژئوپلیتیک کشورمان و استقرار آن در چهارراه ارتباطات شرق و غرب بر اهمیت اقتصاد این حوزه و نیز منافع مالی و سیاسی فراوان آن می‌افزاید؛ اما دهه‌ها بی‌توجهی به روندهای اقتصاد جهانی و یارانه پاشی بی‌دلیل در حوزه انرژی موجب شده که حوزه حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از مهم‌ترین پایه‌های خدمات حمل و نقل در مقایسه با سایر شاخه‌ها تضعیف شود. حمل و نقل ریلی مزایایی از جمله مصرف کمتر سوخت، ایمنی بالاتر، سبز بودن و تطبیف محیط زیست نسبت به حمل و نقل جاده‌ای دارد. به گفته کارشناسان در سه عامل مهم‌ترین پایه‌های خدمات حمل و نقل در مقایسه با سایر شاخه‌ها تضعیف شود. حمل و نقل ریلی مزایایی از جمله مصرف کمتر سوخت، ایمنی بالاتر، سبز بودن و تطبیف محیط زیست نسبت به حمل و نقل جاده‌ای دارد. به گفته کارشناسان در سه عامل مهم‌ترین پایه‌های خدمات حمل و نقل در مقایسه با سایر شاخه‌ها تضعیف وجود دارد. حمل ریلی به میزان حدود یک هفتم حمل جاده‌ای مصرف سوخت دارد. بدیهی است هرچه گازوئیل به قیمت واقعی خود نزدیک‌تر شود، صرفه و مزیت اقتصادی حمل و نقل ریلی به نسبت جاده بیشتر خواهد شد؛ اما در عمل سوخت با قیمت کمتری به بخش جاده‌ای ارائه شده و با این اوصاف این مزیت برای بخش ریلی از دست می‌رود. از طرف دیگر بخش ریلی، حداقل ۴۰ درصد قیمت حمل کالا را در قالب حق دسترسی به شبکه ریلی پرداخت می‌کند. در صورتی که بخش جاده‌ای یا از پرداخت هزینه زیر ساخت معاف بوده یا در قالب عوارض تردد به صورت ناچیز و آن هم در برخی محل‌های عوارضی آزادراهی پرداخت می‌کند؛ در بخش تأمین ناوگان نیز در حالی که بخش جاده‌ای، ناوگان خود را به صورت کامیون دست دوم از خارج کشور وارد می‌کند بخش ریلی اجازه واردات واگن را ندارد و تولید داخلی نیز پاسخگویی نیاز این بخش نیست و این افزایش تقاضا باعث شده حدود ۳۰درصد هزینه تأمین واگن افزایش یابد. همه این موارد باعث شده تا توان رقابت بخش ریلی در برابر جاده‌ای از دست برود و تبعیض آشکاری به نفع بخش جاده‌ای وجود داشته باشد. مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان در این زمینه معتقد است: انتظار داریم دولت جدید یک نگاه برابر میان بخش ریلی و جاده‌ای داشته باشد. به دنبال اعطای اولویت ویژه به بخش ریلی نیستیم و تنها انتظار ما نگاه عادلانه در برابر بخش جاده‌ای است. این موضوع نیازمند یک جراحی اقتصادی است تا مطلوبیت‌های بخش ریلی در مصرف سوخت از دست نرود.

مرتضی رجبی افزود: اعطای سوخت ارزان به بخش جاده‌ای، اقتصاد حمل و نقل را دچار مشکلات عدیده‌ای کرده است که مهم‌ترین آن مصنوعی‌سازی قیمت‌ها و عدم امکان رقابت منصفانه است. شاید در ظاهر پرداخت یارانه انرژی و تبعیض سیستماتیک به نفع حمل جاده‌ای باشد، ولی فرسودگی ناوگان، آمار بسیار و خنخ مرغ و میر در تصادفات، مشکلات معیشتی رانندگان و عدم توانایی خرید و تأمین تجهیزات در کنار گرایش به قاچاق سوخت نشان از تضعیف توانان حمل جاده‌ای دارد. همچنین بالاخره برای قیمت سوخت باید چاره‌ای اندیشیده شود. به

ویژه اینکه به علت فرسودگی ناوگان حمل جاده‌ای

سسالانه شاهد کشته و مجروح شدن تعداد زیادی از هموطنان در تصادفات جاده‌ای هستیم. انتظار داریم که نگاه ویژه‌ای به بخش حمل و نقل ریلی شود تا عدالت در صنعت حمل و نقل ریلی رعایت شود.

برای بررسی این موضوع و مشکلات صنعت حمل و نقل ریلی با وی گفت‌وگو کرده‌ایم که مشروح آن در ادامه می‌آید.

هر سال شرکت‌های ریلی باری را به شبکه دسترسی شرکت‌های ریلی می‌دهد، این موضوع چه زبانی را متوجه شرکت‌های مالک واگن می‌کند؟

حمل‌ونقل ریلی کشور ما ظرفیت بسیار زیادی برای گشایش اقتصادی و بین‌المللی دارد؛ اما متأسفانه بزرگ‌ترین تبعیضی که به صنعت حمل و نقل ریلی و صاحبان کالا وارد می‌شود همین هزینه حق دسترسی به شبکه ریلی است که این هزینه به صورت غیرمستقیم به صاحبان بار تحمیل و از شرکت‌های باری ریلی اخذ می‌شود. در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای صاحب کالایی که بار خود را از طریق جاده حمل می‌کند به سازمان راهداری هزینه‌ای جزئی به صورت عوارض تردد پرداخت می‌کند. در صورتی که بیش از ۴۰ درصد هزینه خدمات ما را دولت بابت نگهداری از خطوط ریلی اخذ می‌کند. این عدم یکسان‌نگری و دخالت یک طرفه دولت در بازار خدمات باعث عدم رقابت‌پذیری ریل با جاده می‌شود. متأسفانه افزایش میزان هزینه حق دسترسی به شبکه ریلی، تنها براساس منافع شرکت راه آهن اتفاق می‌افتد. در صورتی که در تعیین قیمت حمل ریلی سه عامل مالکان واگن، مالکان لکوموتیو و بخش زیرساخت ذی نفع هستند. به این صورت که تمامی واگن‌های کشور و بیش از ۳۰درصد لکوموتیوهای کشور متعلق به بخش خصوصی هستند اما نگاه یکجانبه راه‌آهن به درآمدزایی از هزینه حق دسترسی مانند شمشیری دویل‌به موجب خود تحریمی شبکه ریلی از جذب بار می‌شود. طبق محاسبات پژوهشکده حمل و نقل مجلس شورای اسلامی و قوانین بالا دستی ۱۴۰۴، سهم زیر ساخت در قیمت حمل ریلی باید تنها به ۲۰درصد می‌رسیده که بخش حمل و نقل جاده‌ای از پرداخت آن نیز معاف است؛ اما متأسفانه امروز بدون توجه به نگاه مترقی در تدوین اسناد بالادستی و منافع غیر مستقیم نزدیک شدن سطح قیمت حمل ریلی به حمل جاده‌ای، بیش از ۳۵ درصد قیمت تمام شده حمل ریلی کالا را بابت زیر ساخت از شرکت‌های مالک واگن اخذ می‌کند. علاوه بر این حجم عمده‌ای از قیمت تمام شده حمل ریلی کالا نیز بابت لکوموتیو و نیروی کشش اخذ می‌شود. این موضوع شرکت‌های مالک واگن را در تنگنای شدیدی قرار داده به همین منظور در حال پیگیری آن از طریق انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و مذاکره با مدیر عامل راه‌آهن هستیم.

مدیرعامل یک شرکت حمل و نقل ریلی از دولت جدید خواستار شد

نجات اقتصاد حمل و نقل از تبعیض و یارانه پنهان انرژی

گفت‌وگو:رضا هدقان

اتفاقی که در حال حاضر می‌افتد این است که توسعه ناوگان شرکت‌های مالک واگن مختل شده و میل به حمل کالا به صورت جاده‌ای از سوی صاحبان کالا افزایش می‌یابد. به نظر می‌رسد دولت باید نسبت به هزینه‌های زیر ساخت فکری کند و هزینه‌های ما را با بخش جاده‌ای یکسان‌سازی کند.

آیا متناسب با این افزایش در هزینه حق دسترسی به شبکه ریلی، گرایه حمل شرکت‌های ریلی در حوزه یسار نیز افزایش می‌یابد؟

از لحاظ قانونی می‌توانیم گرایه حمل را افزایش دهیم اما بازار جوانگویی این افزایش نبوده و در برابر رقیب خودمان (بخش جاده‌ای)، نمی‌توانیم رقابت‌پذیری داشته باشیم. در ۴ تا ۵ سال اخیر شرکت راه‌آهن هر سال، هزینه حق دسترسی به شبکه ریلی را افزایش داده و این افزایش به قدری زیاد بوده که موجب شده سهم حمل و نقل ریلی در حمل کالا از ۴۴ درصد به ۳۲ درصد کاهش پیدا کند.

آیا با ورود شورای رقابت به نرخ گذاری لکوموتیو موافق هستید؟

با هر اتفاقی که ما را از نگاه دولتی دور کرده و به سمت اقتصاد داخل بخشی ببرد، موافق هستیم. شرکت‌های مالک لکوموتیو با این اتفاق مشکلی ندارند، اما شرکت‌های مالک واگن تحت تاثیر اقتصاد راه آهن قرار دارند یعنی اگر ناکارایی در دولت اتفاق بیفتد و هزینه‌های آنها بالا رود، هزینه حق دسترسی را بالاتر می‌برند در نتیجه این اتفاق قیمت تمام شده ما نیز بالاتر می‌رود.

به عنوان کارشناس حمل و نقل ریلی، انتظارات شما از دولت سیزدهم برای رفع مشکلات و موانع موجود چیست؟

خوشبختانه حداقل در چند دهه اخیر همیشه در تمام اسناد بالادستی، سیاست‌های ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری و برنامه‌های توسعه اقتصادی جایگاه حمل و نقل ریلی در متن قوانین دیده شده است. تنها در اجرای قوانین مشکل داریم. اگر قوانین در زمان خاص خود و به درستی اجرا می‌شدند، صنعت حمل و نقل ریلی بسیار پر بارزده‌تر از زمان کنونی می‌شد. نگاه ویژه به حمل ریلی می‌تواند یکی از اهرم‌های رفع مشکلات اقتصادی کشور باشد. همچنین باید به سمت ترانزیت و استفاده از پتانسیل‌های آن به نفع اقتصاد کشور حرکت کرده و این امکان را ایجاد کنیم تا اتکای اقتصاد کشور به نفت کمتر شود. متأسفانه برداشت غلطی از بعضی موضوعات داریم؛ نگاه تولید داخل تنها این نیست که یک کارگاه تولید داخلی را حمایت کنیم در صورتی که استفاده از توانمندی‌های داخلی می‌تواند اثر بخش‌تر باشد. یکی از بزرگ‌ترین توانمندی‌های داخلی کشور استفاده از جغرافیای ممتاز کشور و اتصال آن به کریدورهای ریلی منطقه‌ای است. در این زمینه اقدامات ضعیفی

مدیرعامل یک شرکت حمل و نقل ریلی از دولت جدید خواستار شد

بازهای عمومی را حمل می‌کند. این شرکت با بیش

از ۴۰۰ دستگاه واگن لبه بلند ملکی، ۱۰۰ دستگاه واگن لبه کوتاه اجاره‌ای و ۲۷۰ دستگاه واگن فلبر مخصوص حمل غلات به صورت استیجاری فعالیت می‌کند.

در کنار این امکانات شرکت احیاء ریل ایرانیان با بهره‌مندی از دو ایستگاه اختصاصی باری در شرق و جنوب کشور، استفاده از نیروی کشش، لکوموتیو مانوری و تجهیزات مسدرن بارگیری و تخلیه و نیز مدیریت بهره‌برداری ۱۲۰۰ دستگاه انواع ناوگان موفق به دریافت عنوان برترین فروراور در ریلی از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران شده و در میان ۵۰۰ شرکت بزرگ کشور در جایگاه ۳۲۸ قرار گرفته است. امید است با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته احیاء ریل ایرانیان در اوق پنج ساله به سه شرکت برتر حمل و نقلی ریلی و جاده‌ای کشور بدل شود.

طرح توسعه ناوگان شرکت چیست؟

قرارداد تاامین ۲۰۰ دستگاه واگن لبه بلند از محل تولید داخل منعقد شده و ۵۰ دستگاه از این واگن‌ها را تحویل گرفتیم. طبق تفاهمی که با راه آهن منعقد کرده‌ایم منتظر ارائه تسهیلات تبصره ۱۸ هستیم. فعلاً شاخص‌های ارائه تسهیلات به هیچ بانکی معرفی نکرده است. در این قرارداد عنوان شده ۲۰۰ دستگاه واگن از محل منابع داخلی شرکت، ۲۰۰ دستگاه از محل فروش اوراق و ۲۰۰ دستگاه نیز از محل تبصره ۱۸ باید تهیه شود. در این میان ما سهم خودمان را خریداری کردیم و منتظر تعهدات دولت در این زمینه هستیم.

اخیرا به عنوان مدیر ارزش آفرین کشور با بالاترین رتبه ارزیابی و انتخاب شده‌اید، علت این انتخاب چه چیزی بوده است؟

شاخص‌های جدید مالیاتی خدمات حمل کالا و همچنین بر اساس ماده ۵۲ قانون برنامه ششم، خدمات حمل ریلی کالا معاف از ارزش افزوده است. پس روی خدماتی که به صورت درآمدی برای ما محاسبه می‌شود، نمی‌توانیم ارزش افزوده دریافت کنیم. در صورتی که خدمات جانبی که برای قیمت تمام شده کالا درمی‌آید همگی مشمول مالیات ارزش افزوده می‌شوند. تراز مالی شرکت‌های ریلی همواره مثبت بوده و تاکنون براساس بخشنامه قبلی و بعد از یک تا دو سال پیگیری این ارزش افزوده را از امور مالیاتی دریافت می‌کردیم. با توجه به بخشنامه جدید عودت مبلغ ارزش افزوده ممنوع اعلام شده و این اعتبار در حساب ما باقی می‌ماند

مردم سالارکی

حاکمیت حق مردم است

همه وزرا به جز باغگلی رای اعتماد گرفتند

حاکمیت، یکدست شد

وقت عمل به وعده‌هاست

صفحه ۲

به یاد فداکاری ایرانیان در مقابل یورش بیگاتگان در شهریور ۱۳۲۰

خونی که برای ایران جوشید

از ارس تا خلیج فارس

صفحه ۲

همه نگاه‌ها به ملاقات تهران و ریاض در عراق دوخته شده است

نشست بغداد، پل بهبود روابط ایران و عربستان

صفحه ۷

پاسخ یک متخصص به اخبار شیوع قارچ سیاه در مبتلایان کرونا:

کرونا علت بروز قارچ سیاه نیست

معاون کل وزارت بهداشت با اشاره به تاثیر واکسیناسیون بر کاهش تعداد فوتی‌های کرونا، تاکید کرد: البته در نوع دلنای ویروس باید پوشش واکسیناسیون را به ۹۰ درصد برسانیم. به گزارش ایسنا، دکتر ایرج حریرچی، درباره آخرین روند واکسیناسیون، گفت: واکسیناسیون به خوبی پیش خواهد رفت، اما در سه هفته آینده میزان واکسیناسیون آن گونه نیست که پوشش وسیعی بدهد...

صفحه ۳

مصطفی کواکبیان در مراسم وداع با زنده‌یاد دکتر احمد گل محمدی:

همه ما استادی متخلق به فضائل معنوی و کمالات انسانی را

از دست دادیم

دست‌اندر کاران سلامت مردم برای از دست دادن سرمایه‌های گرانقدری همچون دکتر گل محمدی

چاره‌اندیشی نمایند

صفحه ۲

و همیشه پولی را اضافه پرداخت می‌کنیم و به ما بازگشت داده نمی‌شود. اگر بخواهیم ۹ درصد روی قیمت تمام شده حمل اضافه کنیم اصولاً بازگشت سرمایه و توجیه اقتصادی را از دست داده و توسعه را با مشکل مواجه می‌کند. همچنین در مقابل سایر اهداف اقتصادی به میزان ۹ درصد عقب‌تر می‌افتیم. باید تعریف درستی از قانون جدید ارزش افزوده داشته باشیم یا اینکه بحث عودت و قانون قبلی را دوباره برقرار کنند.

به عنوان مثال خرید واگن و لکوموتیو از پرداخت ارزش افزوده معاف نیستند. درست این است که حداقل این دو آیتم را نیز مشمول معافیت کنند که سرمایه‌گذار هنگام خرید واگن ارزش افزوده پرداخت نکند، زیرا این مبلغ به واسطه معافیت ما از پرداخت مالیات ارزش افزوده به ما بازگشت داده نمی‌شود. اگر هزینه خرید واگن به میزان ۱۰۰ واحد باشد مجبور هستیم به میزان ۱۰۹ واحد پرداخت کنیم که این موضوع شاخص IRR (نرخ بازده داخلی) ما را نیز کاهش می‌دهد. ضمن اینکه هزینه‌های ما در طول سال افزایش می‌یابد. این اتفاق برای صنعت ریلی مانند مصیبت است و اگر مسئولان در این زمینه اقدامی نکنند شرکت‌های مالک واگن در این زمینه دچار مشکل می‌شوند.

قبلاً ارزش افزوده با نرخ صفر محاسبه می‌شد، اما الان معاف هستیم. این موضوع روی سودآوری شرکت‌های ریلی تاثیر مستقیم خواهد گذاشت زیرا ۹ درصد هزینه‌ها را افزایش داده که سوددهی همه شرکت‌های ریلی را تحت تاثیر قرار داده و توسعه شرکت‌های ریلی متوقف خواهد شد. این موضوع با تمام قوانینی که مصوب شده‌ است، از بحث معافیت مالیاتی، رفع موانع تولید و تسهیلات ارزان قیمت به صورت متناقض عمل می‌کند.

تاثیر قانون ارزش افزوده روی صنعت حمل

و نقل ریلی به چه صورت بوده است؟

الشعاع قرار می‌دهد و هزینه‌ها بابت توسعه ناوگان حدود ۱۰ درصد افزایش پیدا می‌کند. صنعت حمل و نقل ریلی به لحاظ بازگشت سرمایه و شاخص‌های اقتصادی، بسیار مشکل‌گردد و بازگشت سرمایه به سختی انجام می‌شود. دولت در بحث رفع موانع تولید و موضوعات دیگر مشقوق ارائه کرده، اما این موضوع تقریباً متناقض با بقیه قوانینی است که برای توسعه صنعت حمل و نقل ریلی در نظر گرفته شده به طور مثال اگر بخواهیم حدود ۲۰۰ واگن خریداری کنیم و قیمت هر واگن باری هم حدود ۱/۵ میلیارد تومان باشد، به واسطه مالیات ارزش افزوده حدود ۳۰میلیارد تومان حجم سرمایه‌گذاری ما افزایش می‌یابد. خود این موضوع نقش منفی در IRR (نرخ بازده داخلی) دارد که معادل نرخ سودی است که سرمایه‌گذار می‌تواند با سرمایه گذاری در یک طرح به دست آورد. این موضوع توجیه صنعت حمل و نقل ریلی را نسبت به سایر شقوق حمل و نقل کاهش می‌دهد. به نظر می‌رسد باید با نگاهی فراتر از وزارتخانه و با یک نگاه ملی به این موضوع نگریده شود. این مساله توسعه صنعت ریلی را در بحران قرار داده است. از مسئولان تقاضا دارم که فکری به حال صنعت ریلی داشته‌باشند. باتوجه به مشکلاتی که وجود دارد این موضوع یک تیر خلاص به این صنعت محسوب شده و می‌تواند توسعه آتی صنعت حمل و نقل ریلی را دچار بحران کند.