



شناسه	مقررات و رویه اجرایی - دستور جلسه شماره (۱)	تاریخ	۱۴۰۲/۱۱/۳۰
عنوان	بررسی قیمت گذاری قطارهای مسافری ۵ ستاره		
مرجع طرح	انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته		
شرح دستور	<p>پس از راه اندازی قطارهای مسافری ۵ ستاره، براساس مصوبه هیأت مدیره شرکت راه آهن و به استناد دستورالعمل تعیین بهای بلیط در این نوع از قطارها (به شماره ۳۰/۱/۹۱۸۵۸/ص مورخ ۱۳۹۴/۰۶/۱۰ - پیوست شماره ۱)، نظام قیمت گذاری بلیط براساس عرضه و تقاضا بازار تعیین گردید و در ماده ۵ این دستورالعمل مقرر شد که پس از آماده سازی سالن های ۵ ستاره و بازدید از آن، معاونت مسافری راه آهن، مجوز تعیین قیمت آزاد را به شرکت به مدت ۶ ماه ابلاغ نماید. این موضوع در ماده ۵ دستورالعمل قطارهای مسافری ۵ ستاره در سال ۱۳۹۵ مجدداً مورد تایید قرار گرفت. (پیوست شماره ۲)</p> <p>در ادامه و در سال ۱۳۹۷ دستورالعمل رتبه بندی قطارهای مسافری به شماره ۳۰/۱۲۱۲۴۶/۱/ص مصوب هیأت مدیره راه آهن ابلاغ شد که طبق ماده ۵ آن، مقرر شد در صورتی که قطاری حائز کلاس ۵ ستاره باشد، مجوز تعیین قیمت آزاد توسط معاونت مسافری بابت قطار مذکور به شرکت ابلاغ می گردد؛ لیکن در تبصره این ماده، سقف ۳ برابر قیمت بلیط قطارهای ۴ ستاره در مسیرهای مشابه اینگونه قطارها تعیین شد. (پیوست شماره ۳) لازم به ذکر است در سال ۱۳۹۹ طبق مصوبه شماره ۲۱۴، شورای عالی هماهنگی ترابری سقف ذکر شده را ملغی نمود و مجدداً نظام قیمت گذاری به حالت قبل برگشت. (پیوست شماره ۴)</p> <p>در ادامه در سال ۱۴۰۰ شرکت ملی راه آهن به استناد مواد ۹ و ۱۰ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی و دستورالعمل رتبه بندی قطارهای مسافری درخواست اصلاح مصوبه شورا را نمود و پیرو آن به موجب مصوبه شماره ۲۲۰ شورای عالی هماهنگی ترابری، نظام قیمت گذاری تا سقف ۳ برابری قطارهای ۴ ستاره تعیین گردید. (پیوست شماره ۵)</p> <p>لازم به ذکر است طبق مصوبه ستاد تنظیم بازار در سال ۱۴۰۱، قیمت بلیط قطارهای مسافری برای آن سال، معادل ۲۵ درصد افزایش یافت (پیوست شماره ۶)؛ لیکن به گفته فعالان اقتصادی در این حوزه، شرکت راه آهن نه تنها نظام مبتنی بر عرضه و تقاضا تا سقف ۳ برابری قطارهای ۴ ستاره را رعایت نکرده است، بلکه مصوبه ستاد تنظیم بازار را نیز رعایت ننموده و قطارهای ۵ ستاره را از افزایش ۲۵ درصدی محروم نموده است. (پیوست شماره ۷)</p> <p>لازم به توضیح است که در سال ۱۴۰۲ نیز به موجب مصوبه ستاد تنظیم بازار، ۲۹ درصد قیمت های قطارهای مسافری افزایش داشته است ولی هیأت مدیره شرکت راه آهن به موجب مصوبه شماره ۱۰۰/۱۷۶۸۴/ص مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۱ قطارهای ۵ ستاره را از این افزایش مستثنی نمود که در ادامه و با پیگیری های صورت گرفته با ۱۰ درصد افزایش موافقت شد. (پیوست شماره ۸)</p>		
ایرادات و مشکلات مطرحه	<p>۱- مهم ترین امتیازی که سیاست گذار برای راه اندازی قطارهای مسافری ۵ ستاره از سال ۱۳۹۵ و برای ترغیب سرمایه گذاران بخش خصوصی قائل شده است، قیمت گذاری آزاد و مبتنی بر عرضه و تقاضای بازار بوده است زیرا مسافری این نوع قطارها عموماً اقشار مرفه جامعه و گردشگران خارجی (به ویژه اتباع عراقی) است و تنها ۵ درصد از کل ناوگان مسافر ریلی را شامل می شود.</p> <p>۲- قیمت گذاری آزاد برای قطارهای مسافربری ۵ ستاره تبعات هزینه ای برای عموم مردم ندارد اما تاثیر زیادی در ارتقاء کیفیت و نوسازی ناوگان و ایجاد امکانات مناسب در قطارهای مسافری و رقابت با سایر شقوق حمل و نقل از جمله هوایی دارد.</p>		



۳- معاونت‌های مربوط به وزارت راه و شهرسازی نظر رسمی خود را جهت افزایش قیمت بلیط‌های ۵ ستاره به راه‌آهن اعلام نموده است ولی به آن بی‌توجهی شده است.

۴- اختلاف قیمت بلیط قطارهای ۵ ستاره با ۳ برابر قیمت بلیط قطارهای ۴ ستاره در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ بیانگر تفاوت فاحش قیمت بلیط قطارهای ۵ ستاره با حق قانونی براساس مصوبات لازم‌الاجرا دولت است و این رویه در حالی است که تورم رسمی اعلامی توسط دولت طی دو سال گذشته حدود ۹۰ درصد و جمع افزایش قیمت بلیط‌های قطارهای معمولی ۶۱ درصد بوده است.

ردیف سال	مسیر	متوسط قیمت ۴ ستاره (ریال) در مسیر	حداکثر قیمت ۵ ستاره طبق دستورالعمل راه ریلی قطارهای مسافری (ریال)	حداکثر قیمت ۵ ستاره واقعی اعلام شده (ریال)	اختلاف قیمت مصوبه و واقعی (ریال)
۱۳۹۹	تهران-مشهد	۲,۰۶۰,۳۱۸	۹,۳۸۲,۷۵۲	۷,۲۰۰,۰۰۰	۱,۹۸۲,۷۵۲
	قزوین-مشهد	۲,۷۵۷,۵۸۲	۵,۱۷۲,۷۶۹	۸,۲۰۰,۰۰۰	۲,۸۷۲,۷۶۹
۱۴۰۱	رشت-مشهد	۲,۲۰۰,۰۰۰	۵,۲۲۱,۲۰۰	۹,۲۰۰,۰۰۰	۴,۸۷۷,۲۰۰
	تهران-خرمشهر	۲,۷۸۸,۰۰۰	۸,۳۲۵,۰۰۰	۶,۲۰۰,۰۰۰	۲,۱۲۵,۰۰۰

ردیف سال	مسیر	متوسط قیمت ۴ ستاره (ریال) در مسیر	حداکثر قیمت ۵ ستاره طبق دستورالعمل راه ریلی قطارهای مسافری (ریال)	حداکثر قیمت ۵ ستاره واقعی اعلام شده (ریال)	اختلاف قیمت مصوبه و واقعی (ریال)
۱۴۰۲	تهران-مشهد	۲,۹۵۲,۲۲۲	۱۱,۸۶۸,۶۶۶	۷,۲۲۰,۰۰۰	۴,۶۴۸,۶۶۶
	قزوین-مشهد	۲,۷۷۶,۰۰۰	۵,۲۲۱,۰۰۰	۹,۲۲۰,۰۰۰	۴,۹۵۱,۰۰۰
۱۴۰۳	رشت-مشهد	۵,۵۷۱,۵۰۰	۱۶,۷۱۶,۵۰۰	۱۰,۲۲۰,۰۰۰	۶,۳۷۶,۵۰۰
	تهران-خرمشهر	۲,۸۲۵,۰۰۰	۱۱,۷۷۶,۵۰۰	۷,۲۲۰,۰۰۰	۴,۵۵۶,۵۰۰

۵- با توجه به اینکه بازگشت سرمایه در صنعت مسافر ریلی طولانی و گاهی بیشتر از ۱۰ سال است بنابراین سلب این حق، خلف وعده دولت است و موجبات بی‌اعتمادی بخش خصوصی و تضییع حقوق مکتسبه سرمایه‌گذاران می‌باشد و سبب ضرر و زیان به آنها و منجر به ورشکستگی این شرکت‌ها می‌گردد.

۶- این تصمیم‌گیری‌ها موجب شده است تا قطارهای ۵ ستاره که ۴ کلاس داشتند امروز با یک کلاس آن هم در سطح اکونومی فعالیت کنند و به زودی عرضه این کلاس هم متوقف خواهد شد. کل تعداد قطارهای ۵ ستاره، تنها به ۵ درصد مسافران، خدمت ارائه می‌دهد و مخاطبان خاص دارد که اغلب گردشگران و خارجی‌ها هستند.



<p>۷- نیاز حوزه ریلی کشور وجود یک نهاد رگولاتور با مشارکت بخش خصوصی است، در حال حاضر متولی بخش راه آهن، نهادی با مدیریت مالکیتی است که رقیب بخش خصوصی بوده و بازار انحصاری ایجاد کرده است.</p>	
<p>این موضوع در نشست کارگروه تخصصی مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۲ و با حضور نمایندگان از اتاق ایران، اتاق تعاون و اتاق اصناف، سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان، وزارت راه و شهرسازی و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته برگزار شد و علیرغم دعوت از شرکت راه آهن، نمایندگان شرکت راه آهن به دلیل یک سانحه ریلی در این نشست حضور پیدا نکردند. در نهایت اینگونه جمع‌بندی شد که نامه‌ای توسط دبیرخانه برای وزیر راه و شهرسازی ارسال شود مبنی بر اینکه مصوبه ستاد تنظیم بازار در ارتباط با افزایش قیمت بلیط برای قطارهای ۵ ستاره ابلاغ و اجرا گردد. گزارش این جلسه به اطلاع وزیر محترم راه رسانده شود و از ظرفیت کمیسیون فرعی و به دنبال آن شورای عالی ترابری برای حل مشکل استفاده شود و هم‌زمان انجمن ریلی کشور اعتراض خود را نسبت به روند قیمت‌گذاری به سازمان حمایت اعلام کند.</p> <p>اکبر تقوی، نماینده سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف کنندگان: باید شرکت راه آهن حضور می داشت زیرا پاسخگو این مسئله است و طی چندین جلسه ای که برگزار شد این موضوع بررسی شد و بحثی که بین شرکت راه آهن و قطارهای پنج ستاره وجود دارد. در سازمان حمایت در بحث کارشناسی قیمت در ارتباط با کالا و خدماتی که در جامعه است که تحت عناوین مختلف در گروه ها دسته بندی شده و در دوره های مختلف طبقه بندی های مبسوطی داریم ولی آخرین دسته بندی که از کالا و خدمات در ستاد تنظیم بازار تصویب و ابلاغ شده است، در همان چهارچوب موضوع قیمت حرکت می کنیم. آخرین دسته بندی برای سال ۱۴۰۲ می باشد. در بحث حمل و نقل مسافری ریلی، هوایی، جاده ای و خدمات بندری قیمت در ستاد تنظیم بازار تنظیم می شود. در مقاطعی متقاضیان ذینفع چه خصوصی و چه دولتی درخواست افزایش قیمت را ارائه می کنند و در کارگروه تنظیم بازار اتخاذ تصمیم می شود. امسال افزایش قیمت ۲۹ درصدی که به شرکت های ریلی از سوی ستاد تنظیم بازار ارائه شد که یکی از دلایلی که باعث این اتفاق شد عدم ارائه آنالیز هزینه از سمت شرکت قطارهای مسافربری پنج ستاره به راه آهن می باشد. مکانیزم پیشنهاد قیمت از سوی دستگاه ها این است که درخواست تغییر قیمت را می دهند اما در سازمان حمایت برای بررسی تمامی مستندات را می گیریم که متناسب با اسناد و مدارک و دستورالعمل ها به ستاد تنظیم بازار پیشنهاد می شود که الزاما هم این پیشنهاد اجرایی نخواهد شد و بعد از آن وزارت راه درخواست می دهد و بررسی های مجددی صورت می گیرد و نهایتا دوباره به سازمان حمایت می آید که بررسی شود. راه آهن باید خودش بیاید و پاسخگو باشد و اگر لازم شد مجددا جلسه برگزار می کنیم که حتما حضور داشته باشند. اگر درخواستی مبنی بر تغییر قیمت و یا خدمتی باشد باید وزارت راه به ما اعلام کند و بعد از بررسی های لازم اگر در دسته کالا و خدماتی باشد که در ستاد است ما به ستاد تنظیم بازار گزارش می دهیم و در ستاد تصمیم گرفته می شود و ما هم نمیتوانیم دخالتی داشته باشیم. ما در ۲۹ درصدی که اخیرا ستاد تصویب کرده یک نظر کارشناسی داشتیم که ستاد تصمیم گرفته است. ما برای حمایت از تولید کننده حاضر هستیم که درخواست ها را بررسی کنیم و انجمن ها میتوانند با ارائه اسناد و مدارک به ما مراجعه کنند و ما هم از آنها حمایت خواهیم کرد.</p> <p>حمید عزت آبادی، نماینده کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران: ریشه یابی این موضوعات به تفکر حکمران اقتصادی کشور مربوط است که نگاه کنترلی بر اقتصاد کشور دارد و این نگاه بازار آزاد را نمی پذیرد. آنالیز هزینه باید برای حساب های خودشان باشد و</p>	<p>جمع بندی جلسه کارشناسی</p>



<p>شرکت های دیگر را زیر سوال نبرند. با افزایش عرضه و تغییر کیفیت باید قیمت کنترل شود. در بحث ریلی تمامی ظرفیت هایی که به درستی و با سیاست گذاری در ست از سال ۱۳۸۴ شکل گرفت که ما امروزه واگن مسافر بری که در تملک گمرک با شد نداریم. خواهشمندم در این جلسات از وزارت اطلاعات، سپاه و قوه قضاییه دعوت شود که حضور داشته باشند که حرف ما را بشنود. پیشنهاد این است با کمک آقای رستمی رئیس کمیته حمل و نقل و نماینده اتاق مکاتباتی که داشتید را به صورت نامه به آقای نفیسی ارسال شود و در کمیسیون فرعی وزارت راه برده شود که در آنجا راه آهن پاسخگو خواهد بود و اگر نشد در شورای عالی ترابری مصوب خواهیم کرد.</p> <p>محمد رجاییه، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تعاون ایران: تمامی مشکلات که مطرح شد درست است اما مشکل اصلی مدیریتی است. در تمامی بخش ها این مشکل وجود دارد برای مثال مراکز لجستیک کشور زیر نظر راه آهن است که ما توانستیم بخشی از آن را زیر نظر ستاد بیاوریم. ۸۰ درصد شرکت های دنیا از مدل شرکت مالکی پیروی می کنند زیرا ماندگار و درست است. در شورای عالی ترابری نمیتوانیم نتیجه بگیریم زیرا در گذشته مصوبات تعیین نرخ اجاره قابل اجرا بود اما در حال حاضر باید به ستاد تنظیم بازار برود که ستاد هم در گذشته تایید کرده اما مدیریت راه آهن قبول نکرد و اجرایی نشد.</p> <p>حامد رضا حیدری، نماینده وزارت راه و شهرسازی: نظر معاونت حمل و نقل در سوابق مکاتبات در ۲۲ شهریور ارسال شده است و درخواستی که انجمن برای افزایش قیمت داشته به صورت مکتوب ارائه شده است. ما از قبل نظر خودمان اعلام کردیم اما تصمیم گیرنده فقط معاونت حمل و نقل نیست و نهادهایی مانند شورای عالی و ترابری یا سازمان حمایت نیز میتوانند نظر دهند. پیشنهاد خوبی است و جلسه شورای عالی ترابری طی یک ماه آینده برگزار خواهد شد و می توان مطرح کرد. در شورای عالی هماهنگی و ایمنی کشور با ریاست معاون اول اگر در حوزه وظایفشان باشد نیز می تواند یک ظرفیت باشد. ما باید بررسی های لازم انجام دهیم زیرا موردی مشابهی نبوده و اگر امکانش وجود داشت حمایت خواهیم کرد.</p>	
<p>• نامه شماره ۱۰/۱/۹۳۵۶/ص مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۹ به وزیر محترم راه و شهرسازی ارسال شد مبنی بر دستور مساعد انجام جمع بندی جلسه کارگروه تخصصی، لیکن تاکنون پاسخی مبنی بر انجام یا عدم انجام، موافقت یا مخالفت به دبیرخانه واصل نشده است.</p> <p>• نامه شماره ۵/۰/۹۷۱۴/ص مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲ کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران و به معاون حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری وزارت راه و شهرسازی و درخواست طرح موضوع در جلسه شورای عالی ترابری ارسال شده است لیکن پاسخی واصل نشده است.</p>	<p>اقدامات بعد از جلسه کارگروه</p>
<p>۱- نظام اولیه قیمت گذاری آزاد مبتنی بر عرضه و تقاضا در قطارهای ۵ ستاره احیا گردد.</p> <p>۲- تا زمان احیاء نظام قیمت گذاری آزاد، وزارت راه و شهرسازی مصوبه ستاد تنظیم بازار در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در ارتباط با افزایش قیمت بلیط به ترتیب ۲۵ و ۲۹ درصد را برای قطارهای ۵ ستاره نیز مانند سایر قطارها حداکثر تا پایان سال جاری جهت اجرا ابلاغ نماید.</p> <p>۳- برای حل مشکل نظام قیمت گذاری این قطارها در کمیسیون فرعی و به دنبال آن شورای عالی ترابری مطرح شود.</p>	<p>پیشنهاد دبیرخانه</p>



فهرست و مدارک پشتوانه	<p>- نامه شماره ۱۴۰۲/۷۱۲/الف مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۰۶ انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته</p> <p>- نامه شماره ۱۴۰۲/۹۳۵۶/ص مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۹ به وزیر محترم راه و شهرسازی</p> <p>- نامه شماره ۱۴۰۲/۹۷۱۴/ص مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲ کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران به وزارت راه و شهرسازی</p>
------------------------------	--