



گفتگو با دکتر مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

نگرش غیر اقتصادی بودن راه‌آهن اشتباه است

دید شرکت‌ها و سازمان‌ها باید از بودجه اختصاص داده شده از سوی دولت کمرنگ و بیشتر به سمت منابع مالی دیگر با ایده و برنامه‌ریزی‌های صحیح سوق پیدا کنند. بخشی از بودجه راه‌آهن صرف هزینه‌هایی می‌شود که بخش خصوصی به راحتی می‌تواند آن هزینه‌ها را متقبل شده تا آن بودجه راه‌آهن صرف مسائل مهمی همانند تعمیرات اساسی لکوموتیو شود. امروز بخشی از بودجه راه‌آهن صرف احداث برخی مسیرها، دوخطه کردن‌ها و ایجاد علائم و ارتباطات شده که برای تمامی این موارد سرمایه‌گذار بخش خصوصی وجود دارد. مهم آن است که بسته‌های اقتصادی که تهیه می‌شود به نحوی برای بخش خصوصی جذاب باشد تا تمایل به ورود و سرمایه‌گذاری داشته باشند.

بگیرد تا با مشکلات همچون بدهی به بخش خصوصی و از سیر خارج شدن لکوموتیوها به دلیل نبود نقدینگی مواجه نباشد. در بخش ریلی استفاده از سرمایه‌گذار خصوصی امکان‌پذیر هست اما از این موقعیت استفاده نمی‌شود.

۴ منبع درآمدی برای راه‌آهن و بخش خصوصی مسافری و باری

مهرداد تقی‌زاده ۴ منبع درآمدی برای راه‌آهن و بخش مسافری و ریلی خصوصی را معرفی کرده و در ادامه بیان کرد:

- منابع درآمدی مستقیم، به عنوان مثال دریافت بهای بلیت و بار که تعرفه مشخصی دارد.
- منابع درآمدی مرتبط محسوس با بخش ریلی
- منابع درآمدی مرتبط نامحسوس
- منابع درآمدی غیر مرتبط

منابع درآمد مرتبط محسوس

منابع درآمد مرتبط محسوس همانند درآمدهایی که از غرفه‌ها در ایستگاه‌ها حاصل می‌شود. درآمدهای تبلیغاتی داخل ایستگاه‌ها را در کشورهای مختلف دیده‌ام، حتی روی سکوها تبلیغات انجام می‌شود و بابت آن شرکت راه‌آهن

بارها مطرح شده و در رگ و ریشه راه‌آهن نفوذ پیدا کرده و اینکه برای بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری در احداث زیرساخت صرفه اقتصادی ندارد تفکری کاملا اشتباه است و این نگرش باید تغییر کند.

در کشورهای دنیا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در احداث راه‌آهن، دوخطه و علائمی کردن راه‌آهن استقبال می‌شود و به طرق مختلف هزینه‌های انجام شده را از راه‌آهن دریافت می‌کنند. در ایران نیز در مسیر خواف به بافق که مسیر بسیار اقتصادی و بار معدنی زیادی دارد فولاد پیشنهاد سرمایه‌گذاری در دوخطه کردن به روش BOT را داده، یعنی صرفاً از طریق حمل بار بتوانند هزینه‌ها را تامین کنند. وقتی شرکت فولاد در بخش احداث ریل سرمایه‌گذاری کند مطمئناً بار کامیون‌ها را به سمت ریل سوق می‌دهند. نزدیک دو سال است که شرکت فولاد برای انجام این امر در صف شرکت راه‌آهن است. ما نمی‌دانیم که راه‌آهن پول دارد یا ندارد؟ اگر بودجه لازم را ندارد از سرمایه‌گذار بخش خصوصی استفاده کند. اگر بودجه لازم را دارد چرا خودش اقدام نمی‌کند؟

مسیر راه‌آهن بافق به اصفهان با سرمایه‌گذاری خود راه‌آهن در حال دوخطه شدن است در صورتیکه شرکت راه‌آهن برای دوخطه کردن این مسیر می‌توانست از سرمایه‌گذار خصوصی کمک

مهرداد تقی‌زاده با اشاره به فعالیت خود در زمان دکتر آقایانی در راه‌آهن بیان کرد: در زمان دکتر آقایانی واگن‌ها دست دوم بودند و مقرر شد طبق ضوابطی راه‌آهن واگن نو باری خریداری کند. قیمت واگن باری بالا بود. به پیشنهاد بنده بسته سرمایه‌گذاری با رویکرد اقتصاد مهندسی به نوعی که برای سرمایه‌گذار جذابیت داشته باشد طراحی و در شورای سرمایه‌گذاری راه‌آهن به تصویب رسید و ارسال شد. جذابیتی که در این بسته‌ها ایجاد شده بود آن بود که واگن‌ها طی سه سال با این میزان تن کیلومتر از پرداخت حق دسترسی به راه‌آهن معاف شوند. البته اکثر معاونین راه‌آهن معتقد بودند که هیچ بخش خصوصی برای خرید واگن نو ورود پیدا نمی‌کنند. در آن زمان دکتر محمدزاده معاون فنی و مهندس بابک احمدی معاون ناوگان بودند. بابک احمدی حدود دو هفته پس از این پیشنهاد به بخش خصوصی خبر داد که شرکتی برای سرمایه‌گذاری در مورد خرید ۵۰۰ واگن نو ورود پیدا کرده و فرمول بسته سرمایه‌گذاری برای آن‌ها جذابیت بسیاری داشته و شرکت‌های دیگری نیز برای سرمایه‌گذاری در این بخش حضور پیدا کردند که به دلیل الزام در تولید داخل جلوی آن را گرفتند.

از نظر بنده، تفکر غیر اقتصادی بودن راه‌آهن که



درآمدهای نامحسوس

درخصوص درآمدهای نامحسوس می‌توان به بند قاف ماده ۱۲ اشاره کرد. دکتر آقایی درآمدی نامحسوس را برای بخش ریلی ایجاد کرد. وی در هیئت دولت گزارشی را مبنی بر اینکه وقتی قطار، بار یا مسافر جابه‌جا می‌کند به ازای هر تن کیلومتر یا نفر کیلومتر مقداری صرفه‌جویی سوخت ایجاد می‌شود.

هیئت دولت مجاب شد تا بخشی از این صرفه‌جویی را به بخش خصوصی بازگرداند. تقی‌زاده در خصوص پیشنهاد حق جلوگیری از آلودگی هوای بیشتر در حمل و نقل ریلی بیان کرد: می‌توان اینگونه عمل کرد مبنی بر اینکه CO₂ که راه‌آهن تولید می‌کند یک سوم ماشین شخصی و یک پنجم اتوبوس و یک بیستم هواپیما است. به ازای هر نفر کیلومتر و هر تن کیلومتر که جابه‌جا می‌شود ارزشی وجود دارد که راه‌آهن می‌تواند بهای آن را دریافت کند.

ایجاد درآمد غیر مرتبط

در خصوص درآمد غیر مرتبط باید بگویم می‌توانیم کاری را که رضا شاه کرده بود انجام دهیم که ریال روی قیمت قندوشکر اضافه کرده بود و مبلغ آن را به راه‌آهن اختصاص داده بود.

امروز می‌توانیم این سیاست را برای تجارت‌های اینترنتی اجرایی کنیم. در شرایط شیوع ویروس کرونا تجارت‌های بسیاری زمین‌گیر شدند اما در مقابل تجارت‌های دیگری که کم‌رنگ‌تر بودند پررنگ شدند و بازار خوبی را تجربه کردند. از جمله آن موارد تجارت الکترونیک و فروش‌های اینترنتی بود.

در آماري که مدير تجارت الکترونیک کشور داده است گفته شده در ۶ ماهه ابتدای سال ۹۸، درآمد فروش اینترنتی در کشور ۱۱۶ هزار میلیارد تومان بوده و در ۶ ماهه اول سال ۹۹ به ۴۴۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. پیشنهاد می‌کنم با توجه به ۳۰۰ درصد افزایش فروش در سال ۹۹ دو درصد درآمد این تجارت را به توسعه حمل و نقل ریلی و ضرر بخش مسافری و باری تخصیص دهند. دودرصد مبلغ ذکر شده حدود ۹ هزار میلیارد تومان می‌شود که عدد چشمگیری است. حتی دودرصد دیگر هم می‌توانند به حمل و نقل عمومی شهری تخصیص دهند که کمک بزرگی به حمل و نقل عمومی درون شهری و حمل و نقل ریلی است. ۴ درصد در این تجارت مشکلی ایجاد نخواهد کرد.

با کلاس‌های مختلف اشاره کرد. هنگامیکه مردم تمایل به پرداخت هزینه برای قطارهای توریستی در کلاس‌های مختلف دارند چرا نباید دریافت کرد؟ امروز با توجه به کرونا، هتل‌ها در جزیره کیش پر از توریست هست و جا ندارند. به دلیل اینکه دولت سفر با خودرو را ممنوع کرده، گردشگران و توریست‌ها به سوی سفر با قطار و هواپیما روی آورده‌اند.

راه‌اندازی سفرهای درب به درب

دبیر اجمن صنفی در خصوص افزایش نقدینگی پیشنهاد داد: راه‌اندازی سفرهای درب به درب می‌تواند نقش موثری در افزایش نقدینگی داشته باشد. می‌توانیم بلیت را به صورت پکیج به مسافران پیشنهاد کنیم یعنی فروش بلیت به همراه ماشینی که مسافر را از منزل به ایستگاه راه‌آهن و همچنین به هتل مقصد می‌رساند که مشمول هزینه بیشتری می‌شود و ایجاد نقدینگی می‌کند.

درآمدهای مرتبط محسوس حمل

بار ریلی

در خصوص درآمدهای مرتبط محسوس در مورد حمل بار ریلی می‌توان گفت: در بخش تخلیه و بارگیری سرمایه‌گذاری‌های خوب و نتیجه‌بخشی می‌تواند انجام شود. از مشکلاتی که قطارهای باری دارند اتلاف وقت در تخلیه و بارگیری است. زمانی که اتلاف می‌شود مواردی همانند افزایش هزینه واگن و عدم النفع واگن را دارد. در مواردی تخلیه و بارگیری‌ها غیر استاندارد بوده و لطماتی را به واگن‌ها وارد می‌کند. زمان تخلیه و بارگیری بسیار طولانی است و کفایت سرمایه‌گذار خصوصی در این بخش سرمایه‌گذاری کند.

می‌تواند هزینه‌هایی را دریافت و صرف راه‌آهن کند.

پارکینگ ایستگاه‌ها می‌تواند مشمول هزینه شود و کمک مالی برای بخش مسافری باشد. بابت ایستگاه‌هایی که می‌توانند جذابیت توریستی داشته باشند می‌توان علاوه بر محل تردد، محلی برای تفریح، قرارهای کاری و یا مقاصد دیگری به غیر از سفر در نظر شود. قطارهای توریستی در سطحی بسیار وسیع با توجه به جذابیت‌های توریستی که در کشور موجود است می‌توانند با ایجاد جذابیت‌های جانبی همانند پخش موسیقی و ... فعالیت‌های خوبی داشته باشند.

راه‌اندازی اولین قطار توریستی در کشور

تقی زاده از راه‌اندازی اولین قطار توریستی توسط شرکت رجا خبر داد و گفت: در آن زمان هیچ شرکت خصوصی بهره‌بردار نداشتیم و قصد داشتیم کاری کنیم تا سرمایه‌گذاران با راه‌آهن آشنا شوند. در آن زمان تورهای مهم مسافرتی کشور را شناسایی کردیم و روسای تورها را دعوت کردیم و قطاری را به سمت شمال از مسیر فیروزکوه حرکت دادیم. در میان سفر در چندین نقطه زیبا و خوش منظره برای دیدن و عکس گرفتن، قطار ایستاد. دکتر امامی متولی قطار سبز پس از سفر با من تماس گرفت، امامی متعجب از جذابیت‌های این سفر بود و آمادگی خود را برای سیر قطار گردشگری در مسیر شمال با سرمایه‌گذاری خود اعلام کرد. پس از آن شرکت‌های دیگر برای سرمایه‌گذاری قطار گردشگری ورود پیدا کردند. ایجاد قطارهای گردشگری می‌تواند از درآمدهای محسوس این بخش باشد. درآمدهای محسوس دیگر می‌توان به ایجاد قرارهای گردشگری و توریستی

آیا عملکرد راه آهن در جذب منابع ماده ۱۲ مناسب بوده است؟

