



نیازمند به تعریف مدل‌های اقتصادی با درآمدی جذاب برای سرمایه‌گذار خصوصی هستیم

مهرداد تقی‌زاده

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

باید برنامه‌ای برای استفاده کردن از منابع مالی دیگر به جز دولت داشته‌باشد. تاکی می‌خواهیم منتظر بمانیم تا مشکل مالی دولت و مشکل تحریم حل شود؟! آیا نمی‌توان کار دیگری کرد؟ حال چند راهکار جدید افزایش توان مالی بخش ریلی معرفی می‌گردد:

بخشی از بودجه راه‌آهن صرف هزینه‌هایی می‌شود که به راحتی از سمت بخش خصوصی قابل تامین خواهد بود. برای نمونه می‌توان به پروژه‌هایی نظیر احداث برخی زیرساخت‌ها، دو خطه کردن مسیرها و ایجاد علائم و ارتباطات الکتریکی اشاره کرد. شکی نیست که برای جذب کردن بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های این‌چنینی نیازمند به تعریف مدل‌های اقتصادی با سبد درآمدی جذاب هستیم که بخش خصوصی را ترغیب به انجام این کار بکند.

علاوه بر مورد فوق که می‌تواند بسیار موثر واقع شود باید توجه داشت که برای بخش مسافری صنعت ریلی علاوه بر درآمد مستقیم که حاصل از فروش بلیت است روش‌های دیگری نیز برای درآمدزایی وجود دارد. این روش‌ها را می‌توان به سه دسته تقسیم نمود.

دسته اول درآمدهای مرتبط مستقیم با بخش ریلی است. درآمدهای بلیت و تبلیغات داخل ایستگاه‌ها، سکوها و داخل قطارها، ایجاد جذابیت‌های توریستی

در سالی که گذشت مشکلات اقتصادی برآمده از تحریم‌ها و نیز شیوع بیماری کرونا، آسیب‌های جدی به صنایع مختلف در کشور وارد آورد. صنعت حمل و نقل ریلی نیز از این لطمات و آسیب‌ها بی‌بهره نماند و به خصوص برای بخش مسافری این صنعت، مشکلات متعددی به وجود آمد و میانگین ماهیانه تعداد مسافر از دو میلیون و چهارصد هزار نفر در سال ۱۳۹۸ به هفتصد و پنجاه هزار نفر در سال ۱۳۹۹ رسید. به عبارت دیگر می‌توان گفت بخش مسافری شاهد ریزش حدوداً ۷۰ درصدی مسافران خود نسبت به سال گذشته بوده است.

بحران پیش آمده برای بخش مسافری دو دلیل عمده دارد. اولین دلیل این بحران کمبود لکوموتیو می‌باشد که خود ناشی از کمبود نقدینگی و عدم پرداخت اجاره لکوموتیوها از سوی راه‌آهن است.

اما دومین دلیل آن شیوع بیماری کرونا است که موجب کاهش ۵۰ درصدی سیر واگن‌های مسافری شده و این مهم باعث شده تعدادی از واگن‌های مسافری در پارکینگ‌ها بمانند.

اما بدون شک برای مقابله با این مسائل راه‌کارهایی وجود دارد. شاید اساسی‌ترین رویکرد در رفع این مشکلات و موانع روی آوردن به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عدم تکیه صد در صدی به بودجه دولت باشد. بنابراین راه‌آهن



پس اگر تدابیری اندیشیده شود که حتی درصد ناچیزی از این درآمد چشمگیر به رونق صنعت حمل و نقل ریلی اختصاص داده شود، قدمی بزرگ در راستای حل مشکلات عدیده این صنعت برداشته خواهد شد.

در آغاز احداث راه آهن در کشور نیز رقم ناچیزی عوارض بر قند و شکر بسته شد، در حالی که ارتباط خاصی با حمل و نقل ریلی نداشت و در سال ۱۳۸۵ نیز با اختصاص درآمد ناشی از تغییر کاربری برخی زمین‌های اطراف ایستگاه‌های مترو تهران به شرکت مترو نیز قدم بزرگی در جبران کمبود بودجه مترو صورت گرفت.

با عنایت به مطالب ذکر شده می‌توان گفت که راه‌کارهای گوناگون و خلاقانه‌ای برای رفع مشکلات و موانع پیش‌آمده در صنعت حمل و نقل ریلی وجود دارد که با رسیدگی مسئولین و کمک گرفتن از بخش خصوصی قابل اجراست. همچنین نباید فراموش کرد که این صنعت پتانسیل تبدیل شدن به صنعتی با درآمدزایی و بهره‌وری بسیار بالا را دارد.

علاوه بر پتانسیل درآمدزا بودن، از آنجایی که حمل و نقل ریلی نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل کربن دی‌اکسید کمتری را تولید می‌کند محاسن محیط زیستی زیادی را به دنبال خواهد داشت.

همه این مزایا نشانگر این مهم هستند که این صنعت نیازمند به برنامه‌ریزی دقیق و توجه بیش از پیش مسئولین می‌باشد.

در ایستگاه‌ها، افزایش قطارهای توریستی و بالا بردن کیفیت ارائه خدمات در آن‌ها نمونه‌هایی برای این دسته از درآمدزایی‌ها هستند.

دسته دوم درآمدهای مرتبط غیر مستقیم با بخش ریلی است. ماده ۱۲ رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقاء نظام مالی کشور که هم‌اکنون در حال اجرا شدن است نوعی از این دسته درآمدهای غیرمستقیم می‌باشد. بنابراین ضروری است که در راستای اجرای درست و عادلانه این ماده اقداماتی صورت گیرد.

اما دسته سوم درآمدهای غیر مستقیم که می‌تواند بیشترین درآمد را تولید کند و تا بحال از آن غافل بوده‌ایم.

برخی موارد به عنوان مثال ذکر می‌گردد. مثلاً اختصاص ۳ درصد از درآمد کسب و کارهای اینترنتی به رونق بخش ریلی:

در یک سال گذشته به علت شیوع بیماری کرونا بسیاری از کسب و کارها متضرر شدند. در این میان درآمد مربوط به بخش IT و کسب و کارهای اینترنتی نه تنها کاهش پیدا نکرده بلکه رشد قابل توجهی داشته است.

براساس آمار اعلام شده توسط مدیر پایش تجارت الکترونیک در مصاحبه با خبرگزاری ایرنا تراکنش خریدهای اینترنتی در ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۹ رشد ۲۸۴ درصدی نسبت به ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۸ داشته و به رقم ۴۴۷ هزار میلیارد تومان رسیده است.