

# حمایت‌های دولت بیشتر به کدام سمت پیش می‌رود، حمل‌ونقل ریلی یا جاده‌ای؟

مهرداد تقی‌زاده

دبیر انجمن صنغی شرکتهای حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

حمایت‌های دولت بیشتر به کدام سمت پیش می‌رود، حمل‌ونقل ریلی یا جاده‌ای؟

در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، دستیابی راه‌آهن به سهم ۳۰ درصد از کل حمل‌کالاهای زمینی پیش‌بینی شده است. این در حالی است که سهم حمل‌ونقل جاده‌ای (بر حسب تن - کیلومتر) حدود ۹۰٪ است. در حال حاضر حمل‌سالانه بالغ بر ۵۰۲ میلیون تن بار جاده‌ای و ۵۰ میلیون تن بار ریلی است! در این سرمقاله به بررسی چالش‌هایی که در نتیجه کم بودن و ثابت ماندن سهم اندک حمل‌ونقل ریلی طی سالیان اخیر، ایجاد شده و آشنایی با رویکرد سایر کشورها در این خصوص، می‌پردازیم.

در کشور ما سوخت مصرفی گازوئیل با قیمت ارزان عرضه می‌شود که این رویکرد موجب بهره‌مندی بیشتر حمل‌ونقل جاده‌ای از یارانه‌های دولتی به واسطه‌ی میزان مصرف سوخت بیشتر می‌شود. این یارانه که در عمل توازن رقابتی در ارائه قیمت به مشتری را به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای بر هم می‌زند و در واقع صاحبان کالا را به استفاده از حمل‌جاده‌ای تشویق می‌کند، به کلی بر خلاف سیاست‌های اسناد بالادستی می‌باشد. اسناد بالادستی در سال‌های متوالی بر اولویت دادن به حمل ریلی تأکید دارند در حالی که در عمل، این اتفاق نمی‌افتد. لازم به ذکر است که اصولاً اعطای یارانه به یک کالا به منظور تشویق طرف تقاضا به استفاده بیشتر از آن کالا صورت می‌گیرد. این روند خلاف جهت‌گیری‌های اقتصادی کشورهای پیشرفته می‌باشد.

در سایر کشورهای پیشرفته و برخی از کشورهای موفق در حال توسعه، پا را از این فراتر گذاشته‌اند، برای نمونه در کشورهای سوئد و آفریقای جنوبی، علاوه بر قیمت واقعی سوخت، مالیاتی تحت عنوان مالیات بر کربن اعمال می‌شود که بخشی از درآمد منابع حاصل از اعمال مالیات مذکور، به



توسعه‌ی حمل‌ونقل عمومی و بخش ریلی اختصاص داده می‌شود. از طرفی نوع سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن در کشورهایی مانند فرانسه و فنلاند نشان می‌دهد که بیشترین نرخ مالیات (از میان بخش‌هایی که مالیات مذکور بر آنها اعمال می‌شود)، مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای است و در کشورهایی مانند ژاپن و آفریقای جنوبی، بخش حمل‌ونقل ریلی معاف از مالیات می‌باشد.

بنابراین همانطور که مشاهده می‌شود در کشور آفریقای جنوبی به منظور توسعه حمل‌ونقل ریلی چند اقدام به طور همزمان صورت گرفته است، واقعی‌سازی قیمت سوخت، تخصیص بخشی از درآمد مالیات بر کربن و همچنین معافیت از پرداخت مالیات برای بخش ریلی.

در کشور ما بخش عمده‌ای از هزینه‌های تعمیر و نگهداری جاده‌ها توسط دولت تأمین می‌شود، در صورتی که در راه آهن چنین نیست. در حالی که حمل بارهای انبوه در جاده که موجب تخریب زیرساخت جاده‌ای می‌شود، هزینه‌ای برای متقاضی حمل بار در بر ندارد.

با توجه به سیاست‌های کلی کشور در اولویت‌دهی به حمل‌ونقل ریلی (به لحاظ مزایای آن از منظر اقتصادی - اجتماعی)، در عمل سیاست‌های بودجه‌ای و مالی که بر حمل‌ونقل‌های ریلی و جاده‌ای حاکم گردیده، به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای پیش می‌رود که به موجب آن امکان آشکار شدن مزایای قابل توجه حمل‌ونقل ریلی، سلب شده است. به بیان دیگر، در کشور ما منابع و یارانه‌های متناهی به صورت مستقیم و غیر مستقیم برای بخش حمل‌ونقل جاده‌ای پرداخت می‌شود. این مشکلات اساسی و ریشه‌ای، بارها و از ابعاد مختلف مورد بررسی قرار گرفته و به مسئولین ذی‌ربط نیز منعکس شده است. امید است در راستای حل مشکلات مذکور، موضوع افزایش سهم ریلی در حمل‌ونقل کشور به طور عملی مورد عنایت مسئولین قرار گیرد.