

خطر از بین رفتن توجیه اقتصادی کسب و کار مسافری



محمد درگاهی،
مدیرعامل شرکت نورالرضا



۲۶

کوتاهی قامت تعرفه‌ی بلیت قطار در برابر نرخ تورم بررسی شد؛

سفر با قطار مزیت‌های فراوانی نسبت به جاده دارد که امنیت بیشتر و آسیب کمتر به محیط زیست از آن جمله است. اما دخل و خرج شرکت‌هایی که خدمات حمل و نقل به مسافران ریلی ارائه می‌دهند نیز باید با هم بخواند. نمی‌توان انتظار داشت تورم، هزینه‌ی سرمایه‌گذاری را برای کسب و کارهای قطار مسافری به شدت افزایش دهد و نرخ خدماتی که ارائه می‌دهند، با تورم عمومی مطابقت نداشته باشد و آن‌ها برای دریافت بهای این خدمات از مسافران با محدودیت مواجه باشند. رویه‌ای که سال‌هاست در مناسبات اقتصاد حمل و نقل ریلی مسافری حاکم شده، دقیقاً بر همین منوال است. با این رویه، امکان به‌روزرسانی قطارها و ارائه‌ی خدمات باکیفیت به مسافران نیز وجود نخواهد داشت و علاوه بر فرار سرمایه‌ها از کسب و کارهای قطارهای مسافری، مسافران هم به دلیل افت کیفیت خدمات، خواسته یا ناخواسته از ریل‌گريزان می‌شوند.

نبود تناسب را می‌توان در آمار واگن‌هایی که اکنون در حال سرویس‌دهی هستند، نسبت به سال‌های قبل مشاهده کرد و ببینیم که در سال‌های اخیر بیشتر شرکت‌ها به بازسازی واگن‌ها روی آورده‌اند و واگن جدید وارد چرخه‌ی مسافری نشده است. ضمن آن که واگن‌های قابل توجهی هم از چرخه خارج شده‌اند.

درگاهی می‌گوید: باید توجه داشت که در برخی متغیرها، شرکت راه‌آهن هم هزینه‌ها را افزایش نداده است. اما درآمد شرکت‌ها پوشش‌دهنده‌ی هزینه‌های موجود نیست. در این شرایط، وضعیت اقتصادی خاص کشور هم باعث شده است قیمت‌های بالای بلیت را نتوان متصور شد. به این معنی که بازار هم کسب خاص خود را دارد و قابل درک است که نمی‌توان نرخ بلیت را بر اساس تورم واقعی افزایش داد. چراکه افت تقاضا را در پی خواهد داشت. بنابراین؛ دولت باید بیش از گذشته حامی این حوزه باشد و بابت مسؤلیت اجتماعی سوق دادن مسافران به ریل، هزینه و یارانه پرداخت کند.

تلاش شرکت‌ها برای ارتقاء خدمات با وجود کمبودها

مدیرعامل شرکت نورالرضا در ادامه به تلاش شرکت‌ها برای سرپا نگه‌داشتن و ارتقاء خدمات با تمام تنگناهای موجود اشاره و عنوان می‌کند؛ کمبودها در این حوزه فراوان است. اما شرکت‌های ریلی در کنار حوزه‌های ریلی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی تلاش می‌کنند کمبودها را جبران کنند. در حال حاضر واقعیت‌های موجود نشان می‌دهد، بهای تمام‌شده‌ی یک صندلی ایجاد قطار با آیت‌هایی نظیر خدمات استاندارد که به‌وسیله‌ی راه‌آهن در نظر گرفته شده، سقف قیمتی که برای این صندلی لحاظ شده است و تورمی که در اقلام مصرفی مشاهده می‌کنیم، به هیچ وجه با هم سازگار نیستند. به‌عنوان یک مثال ملموس در مورد خدمات تغذیه، استاندارد از نظر حجم و کیفیت مقادیر و سطوحی به‌وسیله‌ی شرکت راه‌آهن تعریف شده است که نمی‌توان از آن عدول کرد. اما سقف قیمت با این استانداردها اصلاً سازگار نیست! و پیش‌بینی زیان در صندلی ایجاد را می‌توان از هم‌اکنون متصور بود.

وی تأکید کرد؛ باین‌وجود، شرکت‌های ریلی پای کار ایستاده‌اند و در حد توان واگن‌ها را بهسازی و با نوآوری‌هایی که انجام می‌دهند، خدمات را تا حد امکان باکیفیت بهتر به مسافران ارائه می‌کنند. نهایتاً ذکر و تأکید بر این نکته ضروری است که بهبود کیفیت خدمات و ورود سرمایه‌ی جدید به بخش مسافری ریلی، بدون آن‌که فشار شدیدی به مردم از ناحیه‌ی نرخ بلیت وارد شود، در گرو ایجاد محمل‌های یارانه‌ای و حمایتی از سوی دولت است تا هزینه‌های شرکت‌ها جبران شود. راهکاری که پیشنهاد می‌کنیم، اصلاح قراردادهای شرکت‌های ریلی با شرکت راه‌آهن و حمایت یارانه‌ای دولت از شرکت راه‌آهن است تا این شرکت هم بتواند هزینه‌ها را برای شرکت‌های ریلی تعدیل کند. البته نرخ بلیت هم باید تا حد منطقی افزایش پیدا کند و نمی‌توان نرخ بلیت را بی‌توجه به واقعیت‌های اقتصادی تعیین کرد.

اثر منفی نرخ‌گذاری غیراقتصادی بر شاخص‌های مالی شرکت‌های ریلی

محمد درگاهی، مدیرعامل شرکت نورالرضا، در تشریح رویه‌ی کنونی تعیین نرخ بلیت قطار و پیامدهای آن، به «ندای حمل‌ونقل ریلی» گفت: بحث نرخ بلیت در هر کشور در چارچوب اقتصاد آن کشور تعریف می‌شود و هرگونه تغییر نرخ نیز باید بر مبنای شرایط و شاخص‌های اقتصادی باشد. مهم‌ترین پارامتری که باید در نرخ‌گذاری موردتوجه قرار گیرد، میزان تورمی است که در اقتصاد کشور وجود دارد و نرخ بلیت نیز باید در تطابق با این شاخص تعریف شود.

وی در ادامه افزود؛ با این تعریف، چنان‌چه نرخ تورم را همان نرخ‌ی در نظر بگیریم که مراجع رسمی مثل مرکز ملی آمار و بانک مرکزی اعلام می‌کنند، نرخ بلیت از سال ۱۳۹۸ تاکنون نسبت به نرخ تورم فاصله‌ی زیادی داشته و نرخ بلیت از تورم جا مانده است. بر اساس اعلام ستاد تنظیم بازار، امسال افزایش ۲۹ درصدی در نرخ حمل‌ونقل تدبیر شده است که با نرخ تورم فروردین‌ماه امسال فاصله‌ی چشمگیری دارد. ضمن آن‌که شرکت راه‌آهن میزان افزایش نرخ را برای قطارهای ۵ ستاره کمتر از این در نظر گرفته است که البته برای تعدیل این نرخ در حال رایزنی هستیم. اما حتی اگر همان ۲۹ درصد را هم مینا بگیریم، باز هم فاصله‌ی معناداری با نرخ تورم وجود دارد.

وی تأکید کرد؛ این‌گونه نرخ‌گذاری پیامدهای منفی سود و زیانی روی شرکت‌ها خواهد داشت و اثرگذاری نزولی روی شاخص‌های مالی شرکت‌ها را شاهد خواهیم بود. خصوصاً نسبت مالکانه که جزو مهم‌ترین پارامترها برای صاحبان سهام است و بر اساس این نسبت در مورد تأمین مالی و سرمایه‌گذاری در این بخش تصمیم‌گیری می‌کنند، تحت تأثیر نرخ‌گذاری‌های این‌چنینی، روند منفی پیدا می‌کند. باید توجه داشت که ما به ازای هزینه‌ی خدمات استاندارد که به‌واسطه‌ی راه‌آهن تعریف شده، با تورمی که به‌وسیله‌ی بانک مرکزی و مرکز ملی آمار اعلام شده است، هماهنگی ندارد و این کسب‌وکار را از سودآوری دور می‌کند. به‌طور مشخص قیمت برخی اقلام تأثیرگذار در بهای تمام شده‌ی خدمات مسافری ریلی، از شش ماه قبل تاکنون به نحوی افزایش داشته که غیر قابل باور است.

دولت تکلیف کسب‌وکار ریلی مسافری را روشن کند

وی افزود؛ به باور من ما باید تکلیف این کسب‌وکار را روشن کنیم. اگر جای‌جایی مسافران روی ریل یک کسب‌وکار است، باید قوانین و اصول اقتصادی حاکم بر کسب‌وکارها را در این کسب‌وکار هم به رسمیت بشناسیم و اجرا کنیم. اما اگر این فعالیت را از منظر مسؤلیت اجتماعی نگاه می‌کنیم، طبیعتاً دولت باید پای کار بیاید و هزینه‌های خدماتی که شرکت راه‌آهن دریافت می‌کند را از محل یارانه به عهده بگیرد. اگر ارزش‌داری‌های شرکت‌های فعال در این حوزه، شامل؛ دارایی‌های ثابت، لکوموتیو، واگن‌ها و سایر دارایی‌ها را در نظر بگیریم، رقمی بالای یک هزار تا یک هزاروپانصد میلیارد تومان ارزش این سرمایه‌ها است و این درحالی‌است که بازدهی و سود این سرمایه، هیچ تناسبی با آن ندارد. این