مدیرعامل شرکت چند وجهی مپنا مطرح کرد:

لزوم تغییر ساختار راه آهن

در حال حاضر، تکمیل کریدور شمال و جنوب و افزایش درآمدهای ارزی کشور از طریق ترانزیت و حمل کالا در این کریدور، در اولویت سیاست‌های دولت قرارگرفته است. امری که به دلیل آن‌چه فراهم نبودن زیرساخت‌های توسعه ریلی گفته می‌شود، تاکنون امکان‌پذیر نشده است. به‌گونه‌ای که از بخش ریلی به‌عنوان حلقه مفقوده در پروژه کریدور شمال و جنوب و البته دیگر کریدور حیاتی کشور، یعنی اتصال مرزهای شرقی و غربی نام برده می‌شود. موضوعی که به اعتقاد کارشناسان، دلایل آن را باید در ساختار پیچیده راه‌آهن به‌عنوان متولی این حوزه جستجو کرد. به گفته تحلیلگران، اجرایی نشدن نقشه‌های راهبردی به همراه تصدی‌گری راه‌آهن در شرایطی که این ساختار هرگونه نوآوری و سیاست‌های توسعه‌ای را در نطفه خفه می‌کند، مهم‌ترین عواملی است که به درجا زدن هرساله صنعت ریلی کشور منجر می‌شود و انگیزه لازم را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم نمی‌کند.

مرتضی علی احمدی مدیرعامل شرکت چندوجهی مپنا درباره ساختارهای حاکم بر صنعت ریلی کشور می‌گوید: آن‌چه مسلم است، اگر ساختارهای موجود در تمامی بخش‌ها درست و بر اساس شرایط و مصالح اقتصادی کشور طراحی شود، ایجاد تحول اجتناب‌ناپذیر خواهد بود و این روند قطعاً در راه‌آهن نیز قابل تسری است.

وی در ادامه افزود؛ راه‌آهن باید سیاست خود را به سمت کاهش تصدی‌گری و افزایش استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی متمرکز کند. در واقع راه‌آهن باید تصدی‌گری را کنار گذاشته و سیاست‌گذاری به همراه تنظیم قوانین و مقررات را در برنامه کاری خود قرار دهد.

مدیرعامل شرکت چندوجهی مپنا در این رابطه به لزوم واگذاری لکوموتیوها به شرکت‌های بخش خصوصی اشاره کرد و گفت: راه‌آهن باید ساختار خود را اصلاح کرده و از کشورهای موفق دیگر در این زمینه الگوبرداری کند. از این طریق قادر خواهد بود با کوچک‌تر کردن سازمان و کاهش هزینه‌های جاری، به نوسازی و توسعه صنعت ریلی اقدام کند. البته در این راستا، حمایت‌های بودجه‌ای دولت نیز الزامی است.

علی احمدی در پاسخ به الزام تدوین نقشه راه گفت: تاکنون نقشه راه زیادی تدوین‌شده است؛ اما متأسفانه به دلیل ساختار مدیریتی حاکم اجرا نمی‌شود. درواقع تعدد تغییرات مدیریتی باعث می‌شود مدیران ریسک تغییرات اساسی را در دوره مدیریت خود تقبل نکنند. به‌گونه‌ای که معمولاً مدیران سعی دارند تا با شرایط موجود خود را وفق داده و بر اساس سلیقه رفتار کنند.

این فعال صنعت ریلی گفت: مجموعه‌ای همچون راه‌آهن باید برنامه کوتاه‌مدت داشته باشد تا تأثیر آن در ۳ تا ۴ سال آینده مشخص شود. ضمن آنکه علاوه بر زیر بخش‌ها، باید خود بخش نیز تغییرات ساختاری داشته باشد. در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت تا زیرمجموعه‌ای مثل راه‌آهن بتواند اصلاحات ساختاری خود را به مرحله اجرا برساند.

وی در پاسخ به حمایت‌های جزیره‌ای که بعضاً باعث تأخیر در روند توسعه ریلی می‌شود (همچون واردات لکوموتیو از چین که به‌واسطه حمایت از مپنا به تعویق افتاد)، گفت: در این رابطه آن‌چه مسلم است، استفاده از ظرفیت‌های تولید داخل در اولویت قرار دارد. اما باید در ابتدا ظرفیت‌های داخلی و میزان سرمایه‌گذاری‌ها مشخص شود و پس از آن وارد فاز توسعه شد.

علی احمدی ادامه داد: به نظر می‌رسد در ابتدا راه‌آهن باید لکوموتیوهای موجود را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد و از سرمایه این بخش برای نوسازی ناوگان بهره‌گیری کند. همچنین؛ در مرحله بعد ضرورت دارد نسبت به توان و ظرفیت تولید داخل کشور اطمینان حاصل شود. درنهایت مابقی نیاز از طریق واردات صورت گیرد.

به گفته این مدیر صنعت ریلی، این‌که بدون بررسی نسبت به واردات اقدام شود، قطعاً نمی‌تواند اثرات مورد نظر را در صنعت ریلی داشته باشد.

مدیرعامل شرکت چندوجهی مپنا همچنین در خصوص نرخ‌گذاری بلیت و کرایه حمل گفت: نرخ‌گذاری باید رقابتی باشد و در آن شرایط بازار لحاظ شود. آن‌چه مسلم است، صنعت ریلی با رقیب قدرتمندی همچون حمل جاده‌ای مواجه است. بنابراین؛ این‌که بخشی برای تأمین منافع خود به‌صورت یک‌جانبه نسبت به قیمت‌گذاری اقدام کند، درست نبوده و تبعات آن بر سرمایه بخش خصوصی نمایان می‌شود. موضوعی که هم‌اکنون باعث شده تا بخش خصوصی از انگیزه کافی برای سرمایه‌گذاری در توسعه و نوسازی برخوردار نباشد.