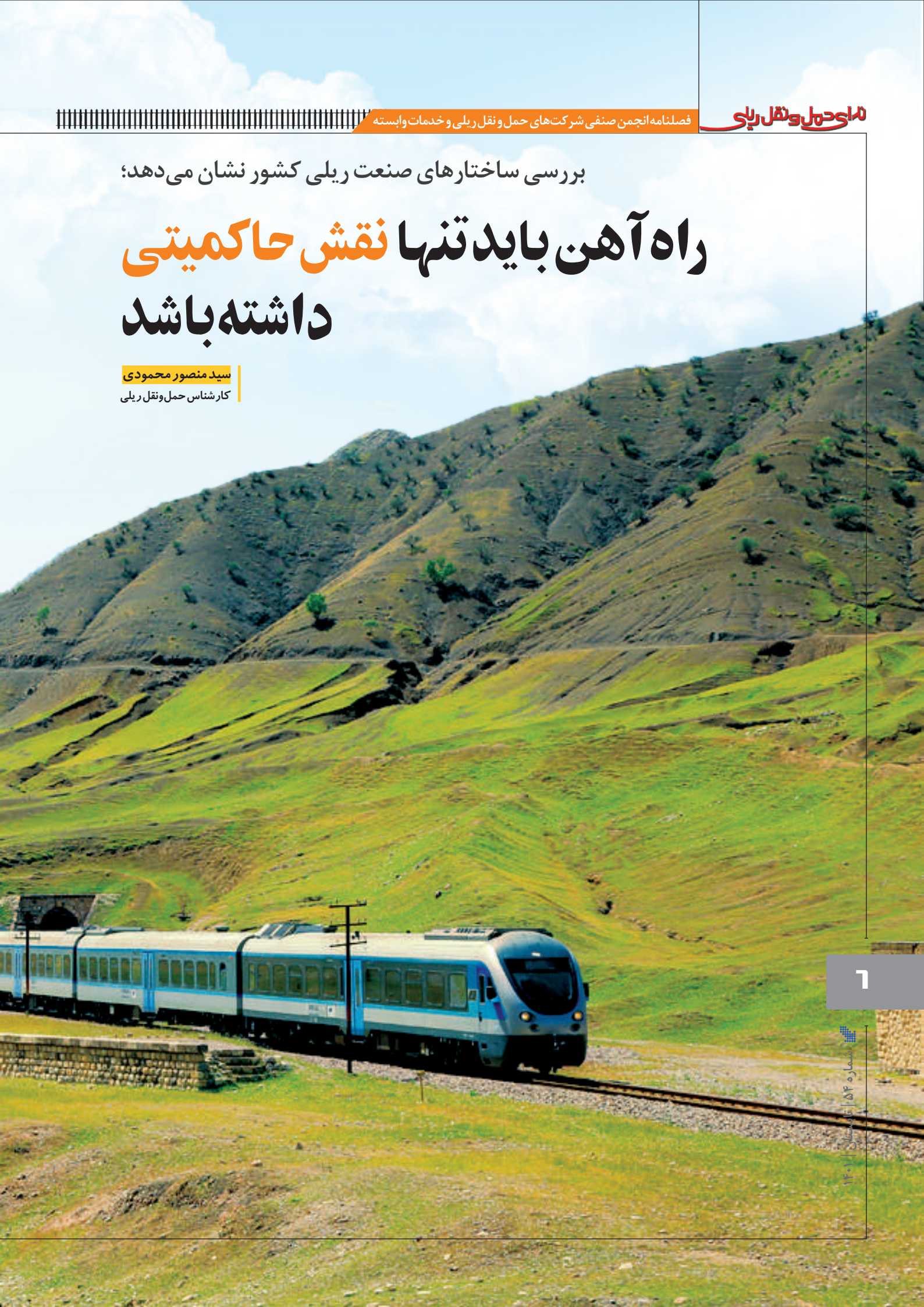
بررسی ساختارهای صنعت ریلی کشور نشان می‌دهد؛

راه آهن باید تنها نقش حاکمیتی داشته باشد

سید منصور محمودی
کارشناس حمل و نقل ریلی



از ساختار سازمانی راه‌آهن به‌عنوان مهم‌ترین چالش این حوزه استراتژیک یاد می‌شود. ساختاری که به اعتقاد برخی کارشناسان تلفیقی است از الگوهای اروپایی و مدرن که متأسفانه همچنان با روش سنتی اداره می‌شود. به‌گونه‌ای که تداوم تصدی‌گری دولت و خصوصی‌سازی ناتمام که در آن، ثبات نرخ‌گذاری در اولویت سیاست‌های این سازمان عریض و طویل قرار داشته و متأسفانه از بودجه‌های دولتی نیز بهره کافی ندارد، باعث شده است زیان حاکم بر شرکت‌های فعال، به عدم سرمایه‌گذاری و نوسازی ناوگان منجر شود.

سید منصور محمودی، کارشناس صنعت ریلی درباره ساختار راه‌آهن ایران و نحوه الگوبرداری از استانداردهای جهانی گفت: ساختار راه‌آهن ایران مجموعه‌ای است که مشخص نیست از کدام الگو تبعیت می‌کند. درواقع کشور سوئد که به‌عنوان پیشگام در صنعت ریلی محسوب می‌شود، اولین کشوری است که ساختار عمودی و افقی را در صنعت ریلی خود پایه‌گذاری کرد.

وی در ادامه افزود؛ بر اساس این الگو، مدل‌هایی که دارای ساختار عمودی و افقی هستند از یکدیگر تفکیک شده‌اند. به عبارتی؛ در ساختار عمودی، ترابری و حمل‌ونقل کالا از زیرساخت‌ها جدا بوده و در مدل افقی، حوزه مسافری از باربری قابل تفکیک است.

محمودی که سابقه مدیرکلی برنامه‌ریزی و بودجه راه‌آهن را نیز در کارنامه کار خود دارد، تصریح کرد؛ بر اساس این مدل فعالیت شرکت‌های دولتی تنها به توسعه و ایجاد زیرساخت‌ها و تصمیمات حاکمیتی محدودشده و در مقابل بخش خصوصی وظیفه سرمایه‌گذاری و ارائه خدمات در حوزه‌های مسافری و ریلی را بر عهده دارد.

این کارشناس صنعت ریلی گفت: راه‌آهن ایران در حالی ساختار عمودی و افقی را به کار گرفته که متأسفانه راه‌آهن با در اختیار گرفتن ناوگان بخش خصوصی همچنان با تصدی‌گری خود، روش‌های سنتی و منسوخ قدیمی را به کار می‌گیرد.

محمودی با تأکید بر این‌که راه‌آهن باید تصدی‌گری را رها کرده و مدیریت ناوگان را به بخش خصوصی واگذار کند، گفت: شرکت راه‌آهن با مشکل بودجه مواجه است. تا زمانی که از یک سوی؛ راه‌آهن کوچک‌سازی نشود و از سوی دیگر؛ روند نرخ‌گذاری‌ها تغییری نکند، نمی‌توان انتظار تغییر خاصی را در روند توسعه‌ای و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ریلی داشت.

وی همچنین از نرخ‌گذاری به‌عنوان چالش اصلی این حوزه نام برد و افزود؛ در تمامی کشورها، نرخ‌گذاری بر اساس عرضه و تقاضا و به‌صورت شناور تعیین می‌شود. به‌گونه‌ای که قیمت بلیت در زمان پیک تقاضا با افزایش مواجه شده و در ایامی که تقاضا با کاهش مواجه است، نرخ بلیت و حمل کالا نیز برای رقابت به کمترین میزان خود می‌رسد. این در حالی است که در ایران نرخ بلیت همواره ثابت است و باعث می‌شود تا شرکت‌های فعال، با زیان مواجه شوند که در نهایت، شاهد نبود تمایل شرکت‌های بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری‌های جدی و نبود توان مالی برای نوسازی ناوگان باشیم.

به گفته محمودی، آن‌چه در شرایط کنونی می‌تواند به توسعه حمل‌ونقل ریلی (آن هم در شرایطی که ترانزیت کالا و مسافر، یکی از گزینه‌های افزایش درآمدهای ارزی در کریدور شمال و جنوب محسوب می‌شود) کمک کند، تغییر ساختار راه‌آهن و تمرکز بر بهره‌گیری از ظرفیت‌های بخش خصوصی است و راه‌آهن به‌عنوان متولی این حوزه باید توسعه زیرساخت‌ها را در اولویت قرار دهد تا بتوان امیدوار بود ساختار افقی و عمودی، همچون سایر کشورها به اجرا گذاشته شود. در غیر این صورت نمی‌توان ساختارهای نوین را با روش‌های سنتی به اجرا درآورد.