



مشکل شماره یک راه آهن چیست ؟

مهرداد تقی زاده

دبیر انجمن منتهی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

کدام یک از موارد زیر مشکل اصلی راه آهن می باشد و با حل آن، سایر مشکلات نیز قابل حل خواهد بود ؟

۱. کمبود بودجه و مشکلات مالی
۲. هزینه های بالا
۳. فساد مالی
۴. کمبود لکوموتیو
۵. قیمت پایین سوخت
۶. کمبود ظرفیت خطوط راه آهن
۷. عدم وجود انگیزه کافی در نیروی انسانی
۸. پایین بودن ایمنی
۹. عدم امکان جذب سرمایه گذار
۱۰. محدودیت در جذب نیروی متخصص
۱۱. سیستم سیر و حرکت قدیمی و غیر پویا
۱۲. فقدان سیستم های هوشمند ریلی
۱۳. تعرفه حمل بار و مسافر
۱۴. بازاریابی ضعیف

پاسخ: همه مشکلات فوق، بخشی در بدنه دولتی راه آهن، بخشی در بخش خصوصی و بخشی در هر دو وجود دارند، اما مشکل اصلی "وجود نگرش های نادرست" می باشد که تا زمان وجود "این نگرش ها" قطعاً نه تنها مشکلات فوق حل نمی شود، بلکه بر تعداد مشکلات افزوده می گردد. در اینجا صرفاً به یکی از این موارد می پردازیم: همواره راه آهن در مقابل جذب سرمایه گذار مقاوم بوده و به جای پهن کردن فرش قرمز در مقابل سرمایه گذارها، معمولاً طاقچه بالا گذاشته و درخواست آن ها را به مدت طولانی بلا جواب گذاشته و گاهی پاسخ منفی داده است! من در مسئولیت عضو هیئت مدیره و معاون راه آهن از ۳۰ سال قبل با این طرز تفکر مبارزه می کردم، اما هنوز هم این نگرش غلط وجود دارد. در صورت اصلاح این نگرش مشکلات بندهای ۱، ۲، ۴، ۵، ۶، ۷، ۹، ۱۰، ۱۳ و ۱۴، برخی به طور



کامل و برخی تا حدی حل می‌شود. یعنی ۱۰ مشکل از میان ۱۴ مورد، از ۳۰ تا ۱۰۰٪ رفع می‌گردند.

نمونه واقعی: هم‌اکنون برای احداث خط دوم راه‌آهن سنگان به بافق، سرمایه‌گذار وجود دارد، آن هم از بهترین نوع آن، زیرا دارای مشخصات زیر می‌باشد:

۱. سرمایه‌گذار مزبور "ایرانی" است که تحت شرایط تحریم مشکلی برای سرمایه‌گذاری، عملیات بانکی و جابجایی پول ندارد.

۲. سرمایه‌گذار مربوطه متشکل از مجموعه‌ای از شرکت‌های زیرمجموعه فولاد مبارکه می‌باشد. یعنی خودش صاحب بار است. این بهترین نوع سرمایه‌گذاری است، زیرا با سرمایه‌گذاری او، تقاضای بار این محور تضمین می‌شود و به جای جاده، بار را روی ریل جابجا می‌کند، زیرا به دنبال برگشت سرمایه سریع تر است.

۳. احداث این پروژه کمک می‌کند تا صنایع فولاد به سمت احداث جاده در مسیر نباشند، زیرا راه‌آهن یک خطه فعلی پاسخگوی نیاز نیست و علی‌رغم قیمت سوخت نازل، این که فولاد مبارکه به دنبال احداث خط دوم راه‌آهن سنگان به بافق آمده یعنی فرصتی بسیار استثنایی برای راه‌آهن.

من که اصلاً نمی‌توانم به هیچ وجه تاخیر در انعقاد قرارداد چنین پروژه‌ای را هضم کنم.

مورد دیگری را اشاره می‌کنم که بسیار اهمیت دارد:

حدود سال ۱۳۷۳، وابسته بازرگانی ایران در هند، در جلسه‌ای مطرح کرد که هندی‌ها علاقه‌مند به احداث راه‌آهن بافق - مشهد می‌باشند و آمادگی داشتند که با فاینانس بانک جهانی این پروژه را اجرا کنند. البته بانک جهانی به ما وام نمی‌داد، فلذا دولت هند تصمیم داشت برای خودش وام بگیرد و با آن، راه‌آهن بافق - مشهد را برای ما بسازد. مهمتر از بودجه این پروژه، انگیزه بالای هند برای حمل بار کریدور شمال - جنوب از این محور بود، یعنی بار این محور تضمین شده و کریدور شمال - جنوب به صورت جدی راه‌اندازی می‌شد که ثمرات زیادی برای کشور داشت.

اما هنگامی که این پیشنهاد به صورت شفاهی مطرح شد راه‌آهن حتی حاضر به مذاکره و اخذ پیشنهاد کتبی نبود و صرفاً این را بیان کرد که "خودمان پول داریم و می‌سازیم".

البته من صرفاً به یکی از نگرش‌های غلط راه‌آهن اشاره کردم. همواره از "نگرش غلط"، "راهکار غلط" برمی‌خیزد. باید نگرش‌های خود را تغییر دهیم. ما پول داریم، بار داریم، سرمایه‌گذار داریم و ... داریم، اما "نگرش درست" نداریم.