

در گفتگو با محمد هادی ضیایی‌مهر مدیرکل راه‌آهن خراسان رضوی مطرح شد:

هدف، رفع گلوگاه و توسعه زیرساخت است

انجمن از ظرفیت بالای خود در جهت هم‌افزایی شرکت‌های ریلی استفاده کند

الهام زرقانی

ارزیابی می‌کنید؟ به نظر شما چه اقداماتی از سوی شرکت‌ها باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد؟

عملکرد شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری با توجه به هزینه بالای سیر قطارها و نیز عدم تقاضای مناسب در طول سال، خوب ارزیابی می‌شود. اگر چه کیفیت قطارهای مسافری در سال‌های اخیر بهبود چشمگیری داشته است لیکن یکی از راهکارهای افزایش ضریب اشتغال قطارها در طول سال، افزایش بیشتر کیفیت ارائه خدمات، بهره‌جویی از تکنولوژی نوین در قطارهای مسافری و در نهایت افزایش رضایت‌مندی مسافر است. به طور خلاصه با افزایش کیفی سطح خدمات قطعا افزایش کمی تعداد مسافر نیز صورت خواهد گرفت.

برنامه‌ریزی افزایش سهم حمل و نقل ریلی در بخش باری و مسافری با چه برنامه و الگوهایی در اداره کل راه‌آهن خراسان دنبال می‌شود؟

همواره ۵۰ درصد از ظرفیت قطارهای مسافری شبکه ریلی کشور از ۲۷ شهر و مرکز استان در مسیر خراسان رضوی و منتهی به مشهد مقدس در حال تردد است که حدود ۳۳ درصد از آمار جابه‌جایی مسافر ریلی کل کشور را شامل می‌شود. این اداره کل ظرف سال‌های اخیر رتبه اول جابه‌جایی مسافر ریلی کشور را به خود اختصاص داده است. حدود ۳۰ درصد از زائران ورودی به مشهد مقدس از اقصی نقاط کشور سهم حمل و نقل ریلی است. با توجه به توضیحات فوق، رفع گلوگاه‌های بخش مسافری و همچنین توسعه زیرساخت‌های مرتبط با آن در کل حوزه ریلی اداره کل، به ویژه ایستگاه راه‌آهن مشهد که به



انتقال بار ترافیک جابه‌جایی مسافر از جاده به ریل همواره دغدغه مدیران و مسوولان در وزارت راه و راه‌آهن جمهوری اسلامی بوده است. از آنجا که ۵۰ درصد ظرفیت مسافری ریلی در خطوط منتهی به مشهد مقدس به کار گرفته می‌شود و بیش از ۳۰ درصد از آمار جابه‌جایی مسافر ریلی کل کشور در این خط اتفاق می‌افتد، راه‌آهن خراسان رضوی همواره به عنوان قطب اقتصادی راه‌آهن در بخش مسافری شناخته شده است و برای افزایش سهم جابه‌جایی مسافر از طریق ریل باز هم نگاه‌ها به راه‌آهن خراسان رضوی معطوف می‌شود که باید با توسعه زیرساخت‌ها و ارائه امکانات و خدمات با کیفیت‌تر به افزایش سهم این بخش از حمل‌ونقل ریلی اهتمام ورزد. در همین راستا و برای آگاهی از چگونگی تعامل اداره کل راه‌آهن خراسان با شرکت‌های حمل و نقل ریلی در بخش مسافری، نظرات مهندس محمد هادی ضیایی‌مهر، مدیرکل راه‌آهن خراسان رضوی را جویا شدیم:

سرمایه‌گذاری بالای اولیه برای خرید ناوگان و همچنین هزینه‌های بالای راهبری و فنی در حوزه مسافری باعث شده برگشت سرمایه در این بخش خیلی طولانی باشد و موجبات عدم تمایل به سرمایه‌گذاری جدید را فراهم آورد. به نظر می‌رسد با توجه به ضرورت نوسازی ناوگان موجود و همچنین ورود ناوگان جدید مسافری باید از حداکثر ظرفیت قانونی به ویژه در بخش تسهیلات که در برنامه ششم توسعه اقتصادی برای حمل و نقل ریلی مد نظر قرار گرفته، بهره برد تا سرمایه‌گذاری در این بخش اقتصادی شود.

عملکرد شرکت‌های حمل و نقل ریلی را در بخش مسافری چگونه

کاهش هزینه‌های خود به افزایش مسافر و کسب درآمد اقدام کنند.

آیا با توجه به کاهش جابجایی مسافر ریلی در سال‌های گذشته، سرمایه‌گذاری در این بخش اقتصادی است؟

گرچه از سال ۸۹ تا ۹۵ رشد تعداد مسافر جابه‌جا شده، منفی بوده اما بعد از ۶ سال و در سال جاری شاهد رشد ۵ درصدی جابه‌جایی مسافر شبکه ریلی هستیم. البته در مسیر خراسان رضوی و منتهی به مشهد مقدس در ۹ ماهه سال جاری ۹/۳۵۸/۵۰۸ نفر جابه‌جایی مسافر به صورت رفت و برگشت انجام شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷ درصد رشد داشته است. لزوم

حمل و نقل ریلی مسافری با چه چالش‌های مواجه است؟ نقش شرکت‌های حمل و نقل ریلی در این میان چیست؟

حمل‌ونقل ریلی مسافری در حال حاضر با مشکلاتی نظیر کمبود تقاضا و عدم توجیه اقتصادی به جهت افزایش میل سفرها با خودروی شخصی و همچنین رقابت شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی به ویژه در مسیرها بلند با شناور بودن قیمت بلیط هواپیما روبروست. شرکت‌های حمل و نقل ریلی در بخش مسافری در چنین شرایطی باید نسبت به شناخت بیشتر بازار و تقویت بازاریابی در رقابت تنگاتنگ با شرکت‌های حمل و نقل هوایی قرار گیرند و همچنین با



تنهایی باید پاسخگوی ترابری نیمی از ظرفیت قطارهای مسافری شبکه ریلی کشور باشد، جزو اهداف استراتژیک راه آهن خراسان ظرف سال‌های اخیر بوده است. مصداق بارز آن توجه به توسعه زیرساخت ایستگاه‌های مسیر است به ویژه بازسازی و احداث نمازخانه‌های مناسب و با کیفیت در ایستگاه‌ها، توسعه و افزایش ظرفیت ایستگاه راه آهن مشهد با اجرای پروژه‌های مختلف (مانند احداث سکوی جدید مسافری و افزایش سکوها از ۴ به ۷ سکو، افزایش خطوط قبول و اعزام قطارهای مسافری از ۷ به ۱۳ خط، افزایش خطوط ریلی پارکینگ و استقرار قطارهای مسافری احداث مرکز تعمیرات قطارهای مسافری و.....). علاوه بر روان شدن سیر قطارهای مسافری شاهد کاهش تاخیرات قابل ملاحظه قطارهای مسافری به خصوص در حرکت از مبدا مشهد مقدس هستیم. به طوری که متوسط زمان تاخیر از مبدا حرکت قطارهای مسافری از حدود ۴ دقیقه به ازای هر قطار قبل از توسعه ایستگاه مشهد به کمتر از ۴۰ ثانیه به ازای هر قطار بعد از توسعه و ظرف هفته‌های اخیر به ۱۸ ثانیه تاخیر از مبدا به ازای هر قطار رسیده است که شاهد کاهش ۹۲ درصدی تاخیر از مبدا قطارهای مسافری به مشهد هم که پیش از توسعه، بعضاً شاهد عدم پذیرش ایستگاه مشهد به دلیل کمبود خطوط قبول و اعزام بودیم، بعد از توسعه این مشکل به طور کلی حل شد و شاهد روان شدن و کاهش قابل ملاحظه تاخیر قطارهای ورودی در حوزه ریلی اداره کل هستیم به طوری که متوسط تاخیر به ازای هر قطار برای قطارهای ورودی به ایستگاه مشهد در حوزه استحفاظی از ۱۷ دقیقه به ازای هر قطار قبل از توسعه به کمتر از ۳ دقیقه به ازای هر قطار بعد از توسعه در سالجاری رسیده که ۹۴ درصد کاهش تاخیرات را شاهد هستیم. در مجموع با توجه به اجرای طرح توسعه ضمن تاثیرات بسیار مثبت اشاره شده که ظرفیت جابه‌جایی مسافر در ایستگاه راه آهن مشهد از حدود ۱۳ میلیون جابه‌جایی به ۲۰ میلیون

جابه‌جایی در سال رسیده است و بستر پذیرش هرگونه افزایش ظرفیت شرکت‌های حمل و نقل مسافری ریلی در مسیر مشهد از اقصی نقاط کشور فراهم شده است.

در بخش جابه‌جایی بار هم با توجه به اینکه ارتباط ریلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران با کشورهای آسیای میانه از طریق مرز ریلی سرخس در حوزه استحفاظی این اداره کل صورت گرفته است، باعث شده که ۸۵ درصد ترانزیت ریلی کشور از این طریق انجام شود. با توجه به نقش آفرینی راه آهن خراسان در زمینه ترانزیت ریلی کشور، اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و زیرساختی در محور ترانزیتی سرخس به ویژه ایستگاه بین‌المللی راه آهن سرخس صورت گرفته از جمله افزایش خطوط ریلی ایستگاه از ۲۵ کیلومتر به ۷۵ کیلومتر و افزایش ظرفیت تعویض بوژی واگن‌ها CIS به‌عنوان اصلی‌ترین گلوگاه ترانزیت ریلی کشور از ۱۰۰ واگن به ۴۰۰ واگن در شبانه‌روز افزایش یافته که در نهایت ظرفیت حمل و نقل بین‌المللی این محور به ویژه در بخش ترانزیت از ۳/۵ میلیون تن در سال به ۷ میلیون تن افزایش یافته است. توضیح اینکه به علت اختلاف عرض خطوط ریلی راه آهن‌های آسیای میانه (۱۵۲۰ میلی‌متر) با عرض خط آهن جمهوری اسلامی ایران (۱۴۳۵ میلی‌متر) واگن‌های وارده از کشورهای آسیای میانه از مرز سرخس برای فراهم کردن امکان سیر در شبکه ریلی راه آهن ایران عملیات تعویض بوژی واگن‌ها باید در ایستگاه سرخس صورت گیرد.

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافری چگونه باید ترسیم شود و چه عواملی باید در کنار هم قرار گیرند تا حمل و نقل برد-برد را شاهد باشیم؟

برای ترسیم چشم‌انداز حمل و نقل ریلی باید همه عوامل تاثیرگذار در رشد و توسعه بخش را خوب بررسی کرده و در کنار هم قرار داد. توسعه خطوط ریلی، رفع گلوگاه‌های موجود در بخش‌های مختلف شبکه ریلی به ویژه پایانه‌های مسافری ریلی پر ترافیک کشور، افزایش

سرعت قطارهای مسافری و در نتیجه کاهش زمان سفر، برقی کردن شبکه، تامین ناوگان مورد نیاز، اصلاح ساختار نیروی انسانی متخصص، تعیین نظام تعرفه، افزایش کیفیت ارائه خدمات با بهره‌مندی از تکنولوژی روز و ارتقاء در رضایت‌مندی مسافران و نظارت مناسب بر ارائه فرآیند خدمات و نهایتاً حمایت از بخش خصوصی از جمله عواملی است که اگر به درستی برنامه‌ریزی شوند می‌توان با اجرای درست آنها شاهد شکوفایی صنعت حمل و نقل ریلی به ویژه در بخش مسافری بود.

راه آهن خراسان رضوی در حوزه گردشگری چه نقشی ایفا می‌کند؟ آیا در این حوزه اقداماتی صورت گرفته است؟

اداره کل راه آهن خراسان در بسیاری از حوزه‌ها دارای رتبه برتر است و معمولاً در همه امور پیشگام است. اولین قطار گردشگری داخل کشور در خراسان رضوی و بین مشهد - نیشابور در اوایل سال ۱۳۹۵ راه‌اندازی شد و در حال حاضر اکثر قطارهای گردشگری خارجی از مرز ریلی سرخس وارد کشور می‌شوند. راه آهن خراسان در حوزه گردشگری ریلی پیشرو بوده و با برنامه‌ریزی‌ها و هماهنگی‌های صورت گرفته با ستاد و این اداره کل به زودی شاهد راه‌اندازی خط ثابت گردشگری خارجی و اجرای چندین تور گردشگری داخلی خواهیم بود.

آیا طرحی برای افزایش ظرفیت خطوط، دیوهای تعمیراتی و ایستگاه‌های مسافری وجود دارد؟

علی‌رغم افزایش ظرفیت ترابری قطارهای مسافری با اجرای پروژه‌های توسعه‌ای در بخش‌های مختلف راه آهن خراسان در حوزه مسافری به ویژه در ایستگاه راه آهن مشهد ظرف سال‌های اخیر و با توجه به چشم‌انداز تعریف شده اداره کل و اهداف کلان راه آهن خراسان که منطبق با برنامه ششم توسعه اقتصادی کشور و چشم‌انداز تعریف شده راه آهن جمهوری اسلامی ایران است، تاکید شده که سهم جابه‌جایی مسافر ریلی از جابه‌جایی مسافر کل کشور در پایان برنامه ششم باید به ۲۰

درصد برسد و بخش قابل توجهی از این جابه‌جایی قطعا در مسیرهای ریلی منتهی به مشهد مقدس پیش‌بینی شده است. ادامه اجرای پروژه‌های توسعه‌ای شامل افزایش ظرفیت خطوط، دیوهای تعمیراتی و ایستگاه‌های مسافری جزو اهداف استراتژیک راه آهن خراسان تعریف و برنامه‌ریزی شده است و به امید خدا با حمایت مسوولان محترم راه آهن جمهوری اسلامی ایران عملیاتی و اجرایی خواهد شد.

از انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی چه انتظاری دارید؟ چگونه می‌توانیم شما را در تعامل بیشتر با شرکت‌های حمل و نقل ریلی یاری کنیم؟

انتظار ما از انجمن، ایفای نقش محوری و هم‌افزایی بین شرکت‌های حمل‌ونقل باری و مسافری با یکدیگر است که این نقش محوری و هم‌افزایی می‌تواند در کاهش هزینه‌های تمام شده شرکت‌ها برای جابه‌جایی بار و مسافر که بعضاً ناشی از موازی کاری است، اثر گذار باشد.

استانداردسازی و نظارت نقش دیگری است که انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌تواند به خوبی ایفا نماید و به نظر می‌رسد برخی موضوعات در هر دو حوزه خدمات مسافری و باری نیازمند بازنگری و استانداردسازی است. انجمن می‌تواند با توجه به ظرفیت بالای خود، ضمن بررسی و تحلیل وضع موجود، شرکت‌های حمل و نقل ریلی را در ارتقای وضعیت کنونی یاری دهد و با ارائه پیشنهادات کارشناسی و سازنده با راه آهن در تصویب قوانین و مقررات مشارکت نماید و در مجموع با نقش محوری خود در استانداردسازی، تدوین و تصویب قوانین و مقررات و همچنین نظارت مناسب و به موقع بر عملکرد شرکت‌ها، در راستای افزایش کیفیت و رضایت مشتریان گام بردارد و نهایتاً در جهت افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کشور و رسیدن به سهم ۳۰ درصدی جابه‌جایی بار و سهم ۲۰ درصدی جابه‌جایی مسافر در کشور در افق ۱۴۰۰ (پایان برنامه ششم توسعه اقتصادی) کمک موثری باشد.