

در مصاحبه با رئیس مرکز هماهنگی مناطق راه آهن، سید مصطفی داودی:



توسعه اقتصادی مستلزم گسترش شبکه ریلی

اهام زرقانی

مواد اولیه توسط حمل و نقل جاده ای در مسیرهایی که خطوط ریلی وجود دارند. ۶- واقعی کردن نرخ سوخت و خدمات جاده ای جهت رقابتی کردن تعرفه جاده و ریل.

جایگاه فعلی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟ انتظارات شما بعنوان مدیر مرکز هماهنگی مناطق راه آهن از انجمن چیست؟ اولویت های اصلی برای حضور جدی انجمن کدامند؟

مشارکت بخش خصوصی در تحقق برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی قابل توجه نمی باشد مهمترین نقطه ضعف بخش غیر دولتی فعال در بخش ریلی، آکنفا نمودن به خرید واگن و پیگیری عقد قرارداد حمل می باشد، این بخش برای اینکه به سوددهی برسد باید در تمامی بخشهای ریلی از احداث زیر ساخت تا مدیریت شبکه و راه اندازی قطار کامل ورود کرده و فعالیت کند.

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل باید بتواند حلقه ارتباط بین صاحبان کالا، مالکین واگن و لکوموتیو و راه آهن را به خوبی برقرار کند و پیشنهاد دهنده روشهای جدید فرایندهای بین این بازیگران با رویکرد انتفاع همه جانبه باشد از نظر بنده در انجام این مهم تاکنون توفیق زیادی نصیب نگردیده است.

انتظارات بنده به عنوان رئیس مرکز هماهنگی مناطق، پیشگام بودن انجمن صنفی در ارائه طرح های تسهیل کننده سیر و حرکت و ارتقاء جایگاه حمل و نقل ریلی است، این انجمن باید بتواند اجماعی بین شرکتهای مختلف در خصوص یکپارچگی سیاستهای حمل و نقل ایجاد کند.

از نظر بنده از مهمترین اولویتهای انجمن در حال حاضر، پیگیری و تشکیل شرکتهای فرورودی، برقراری ارتباط با کشورهای همجوار در خصوص استفاده از موقعیت خاص ترانزیتی کشور ایران، مطالعات و ارائه راهکار در خصوص امکان افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کشور و لینک نمودن شرکتهای حمل و نقل ریلی و جاده ای در خصوص انجام عملیات حمل و نقل ترکیبی می باشد.

منحصر به فردی در توسعه اقتصادی برخوردار است، از طرفی در برنامه ششم توسعه به ضرورت افزایش سهم ریلی ۳۰ درصدی در بخش بار تاکید شده است، چه تدابیری را در سرعت بخشیدن به توسعه حمل و نقل ریلی باری مفید می دانید؟

از جمله مسائل و چالشهایی که بخش بار ریلی را تحت تاثیر خود قرار داده وابستگی به چند محصول خاص مانند مواد معدنی و سوخت، کاهش در مقادیر این مصالح، بشدت حمل بار را تحت تاثیر منفی قرار داده است. نرخهای حمل پائین جاده ای بدلیل استفاده از سوخت یارانه ای ارزان و عدم پرداخت عوارض جاده ای متناسب با هزینه ای که با تخریب زیربنایها به جامعه تحمیل می کنند. عدم نوآوری در سیاستهای جذب بار و عدم اجرای روش تحویل بار مطابق زمانبندی معین و البته با تعهدات مالی در خصوص اجرای برنامه زمانبندی می باشد.

مشارکت بخش خصوصی را در تحقق برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی باری چگونه ارزیابی می کنید؟ از نگاه شما مهمترین قوت ها و ضعف های بخش غیر دولتی فعال در حمل و نقل ریلی باری کدامند؟

تدابیر مورد نیازی را که می توان برای سرعت بخشیدن به توسعه حمل و نقل ریلی به آن اشاره کرد از جمله موارد زیر می باشد:
۱- اجرای احکام پیش بینی شده در برنامه ششم توسعه در خصوص توسعه خطوط ریلی.
۲- تحول در سیستم و سیاستهای اداری راه آهن ج.ا. که با الگو برداری از کشورهای موفق در این زمینه در حال بررسی و اقدام است.

۳- تامین منابع مالی برای ایجاد زیرساختهای مورد نیاز بابت رسیدن به اهداف سهم ۳۰ درصدی حمل بار و ۲۰ درصدی حمل مسافر.

۴- الزام اجرای خطوط ریلی جهت کارخانجات و معادن با تولید بالای پانصد هزار تن سالانه.

۵- ممنوعیت حمل هرگونه کالا یا

چند سالی است که دولت و مسوولان بخش ریلی تصمیم گرفته اند قطار را به عنوان وسیله ایمن و کم هزینه تر جایگزین حجم انبوه سفرهای جاده ای به ویژه در بخش بین شهری کنند. خوشبختانه دولت توسعه حمل و نقل ریلی را در اولویت قرار داده و افزایش سهم بخش ریلی در ترانزیت کالا و اتصال تمامی نقاط کشور به ویژه قطب های صنعت قطبی به شبکه ریلی از برنامه های دولت است. تبدیل شدن به یکی از کشورهای ترانزیتی در منطقه با گسترش مسیرهای ترانزیتی با قطار در کریدورهای بزرگ در شمال، جنوب، غرب و شرق کشور نیز از اهدافی است که دولت آن را در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار داده است. با وجود تاکید رئیس جمهور بر توسعه حمل و نقل ریلی و هدایت مردم از جاده به ریل اما در بخش زیرساخت های حمل و نقل ریلی با چالش مواجهیم و سال ها است راه آهن به علت کمبود اعتبارات در زمینه بازسازی خطوط و توسعه ناوگان با مشکلات و چالش های بسیاری دست و پنجه نرم می کند. به همین منظور در خصوص چالش های مناطق راه آهن و بخش خصوصی و همچنین در رابطه با اقدامات مورد نیاز در رفع عقب ماندگی های موجود گفتگویی با رئیس مرکز هماهنگی مناطق راه آهن، سید مصطفی داودی داشتیم که به جزئیات این گفتگو می پردازیم:

پیش از آنکه وارد بحث اصلی شویم از سوابق و فعالیت های حرفه ای خود در بخش های مختلف بگویید.

اینجانب سیدمصطفی داودی دارای مدرک کارشناسی ارشد مهندسی عمران با گرایش سازه پایه یک نظام مهندسی ساختمان و کارشناس رسمی دادگستری در رشته راه و ساختمان هستم، در سال ۱۳۷۶ با سمت رئیس کارگاه راه آهن زاهدان- کرمان وارد راه آهن شدم، پس از آن در مسئولیت هایی همچون کارشناس مسئول دفتر مهندسی نظارت، معاون و رئیس اداره فنی، معاون مدیر کل و مدیرکل راه آهن سیستان و بلوچستان، در دوبازه زمانی سرپرست اداره کل راه آهن کرمان، مدیرکل راه آهن جنوب شرقی، مدیرکل راه آهن یزد، معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن ج.ا. و رئیس مرکز هماهنگی امور مناطق راه آهن ج.ا. سعی در انجام وظیفه در این صنعت معظم داشتم ام.

با توجه به اینکه ریاست مرکز هماهنگی مناطق راه آهن بر عهده شماست، ابتدا بفرمائید این مرکز چه

از اصلی ترین وظایفی که برای مرکز هماهنگی مناطق در نظر گرفته شده است می توان اشاره کرد به:

- هماهنگی برنامه های عملیاتی ادارات کل مناطق جهت ارائه به هیئت مدیره راه آهن.
- هماهنگی به منظور دستیابی به نقطه بهینه و استفاده حداکثری از ظرفیت های حمل و نقل جهت افزایش سرعت بازرگانی و ایمنی کامل سیر قطارها.
- هماهنگی، روان سازی و یکپارچه سازی عملیات حمل و نقل از مبادی ورودی کالا به شبکه ریلی تا مقاصد تخلیه کالا به منظور بهبود مدیریت ترافیک شبکه ریلی در مناطق.

- هماهنگی بین مناطق در موضوعات و مسائل در مرزهای مشترک.
- استخراج گلوگاه های ظرفیتی بین مناطق و هماهنگی لازم با معاونتهای ذیربط.
حمل و نقل ریلی از ویژگی های