

گفتگو با سید رضا سادات حسینی مدیر کل راه آهن اصفهان:

راه آهن اصفهان ۵۰ ساله شد

الهام زرقانی

مسافر توأما اثر بخش خواهد بود. بعضاً "عدم هماهنگی و ساز و کار مناسب در شرکت های حمل و نقلی به شکلی است که بارهای جذب شده و قابل حمل با وجود ظرفیت خالی ناوگان بر روی زمین می مانند یا توسط حمل جاده ای صورت می گیرد که افت اثر بخش و کارایی و نتیجتاً بهره وری را به دنبال دارد.

اهم برنامه های در دست انجام راه آهن اصفهان جهت توسعه حمل و نقل ریلی باری و مسافری را تشریح فرمایید؟

اداره کل راه آهن اصفهان همانطور که عرض کردم با ایجاد خطوط آنتنی و بهره برداری از آن در یک سال گذشته و جذب بارهای جدید عملکرد مناسبی داشته از جمله اتصال فولاد سبا به شبکه ریلی، مرکز تخلیه شرکت بار آهن به شبکه ریلی، فولاد امیرکبیر کاشان به شبکه ریلی از طریق ایستگاه گز که جمعاً حدود ۳۰ کیلومتر می باشد و ظرفیت انتقال تا ۳ میلیون تن بار را ایجاد کرده، با بهره برداری از دو خطه زرین شهر- بافق به طول ۵۰۰ کیلومتر که حدود ۳۰۰ کیلومتر آن در محدوده این اداره کل می باشد و همچنین پیگیری خط آنتنی پالایشگاه اصفهان به ایستگاه ورتون و غیره که افزایش ظرفیت حمل بار تا ۴ برابر کنونی را متصور می باشد. طبیعتاً ایجاد این خطوط در افزایش جابجایی مسافر نیز نقش بسزایی خواهد داشت.

ارزیابی و انتظارات شما از انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی چیست؟

ضمن تشکر، انتظار می رود با تلاش مستمر انجمن به منظور هماهنگی بیشتر شرکت های حمل و نقلی بعنوان شرکای تجاری و ارائه راهکارها و برنامه های مناسب در جهت استفاده بهینه از ظرفیت های موجود و همسو با برنامه های راه آهن جمهوری اسلامی ایران شاهد هم افزایی قابل قبولی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی و تحقق برنامه ششم توسعه باشیم.

در حوزه مسافری نیز رشد ۱۶ درصدی را در جابجایی مبدا- مقصدی شاهد هستیم. که به عدد ۱۲۵۰۰۰۰ رسیده که این آمار به جز قطارهای مسافری عبوری از اداره کل می باشد که حدود ۲۵ رام قطار در ۲۴ ساعت تردد دارد.

در خصوص جابجایی مسافر با توجه به پتانسیل های منطقه و کلانشهر بودن اصفهان در بسیاری از محورهای نظیر اصفهان- زاهدان، اصفهان- بندرعباس، اصفهان- مشهد، چنانچه ناوگان و زیرساخت ها افزایش ظرفیت داشته باشند به لحاظ کیفی و کمی قطعاً شاهد رشد بیشتر و جابجایی مسافر خواهیم بود البته با توجه به ترافیک منطقه با بهره برداری از دو خطه زرین شهر- بافق در صورت افزایش ظرفیت ناوگان مسافری می توانیم افزایش قطارهای مسافری را شاهد باشیم

در خصوص حمل و نقل باری اهم چالش هایی که با آن مواجه هستید کدامند؟ چه راهکارها و اقداماتی باید در راستای انتقال بار از جاده به ریل انجام شود؟ عملکرد شرکت های حمل و نقل ریلی باری را چگونه ارزیابی می کنید؟

در حمل و نقل بار چنانچه برنامه ششم توسعه به خوبی مسیر خود را در حوزه ریلی با تأمین منابع، بویژه با جذب سرمایه های بخش خصوصی طی کند چالش جدی دیگری وجود نخواهد داشت. توفیق در بحث رقابت با شقوق دیگر حمل و نقل با توسعه شبکه های آنتنی و اتصال مراکز صنعتی به شبکه ریلی به نظر حاصل خواهد شد. بحث افزایش سرعت بازرگانی با توسعه زیرساخت ها، افزایش ناوگان در جهت بحث مشتری مداری و تمایل شرکت های صاحب بار به سمت حمل ریلی بسیار موثر است لذا در جهت انتقال بار از روی جاده به روی ریل در ابتدا شناسایی گلوگاه های بار، میزان و نوع آنها در دراز مدت، سپس توسعه شبکه ریلی مطابق با شناسایی صورت گرفته از منظر یک بنگاه اقتصادی با اولویت بار و



اداره کل راه آهن اصفهان با قدمت ۵۰ ساله نقش بسزایی در انجام مأموریت راه آهن به ویژه جابه جایی بار داشته و دارد. این اداره کل با طول خط معادل ۹۰۰ کیلومتر که در آینده نزدیک به ۱۲۰۰ کیلومتر افزایش خواهد یافت یکی از پر ترافیک ترین مناطق راه آهن می باشد که به لحاظ شاخص های حمل بار شامل مجموعه تناژ تخلیه و بارگیری و تن کیلومتر و درآمد در جایگاه اول تا سوم قرار گرفته است و عمده بارهای حمل شده در این اداره کل مربوط به مواد معدنی برای مجتمع های فولاد مبارکه و ذوب آهن اصفهان و همچنین حمل محصولات آنهاست که نقش بسزایی در صنعت فولاد کشور دارند. انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی گفتگویی با سید رضا سادات حسینی، مدیر کل راه آهن اصفهان داشته و در این گفتگو به خلاصه ای از عملکرد راه آهن اصفهان از ابتدای تشکیل تا امروز و چالش های این بخش پرداخته است که می خوانیم:

خلاصه ای از عملکرد راه آهن اصفهان در حمل و نقل بار و مسافر ارائه بفرمایید؟

عملکرد اداره کل در سال جاری در تمام شاخص ها شاهد رشد قابل توجه بوده به طوری که در مقایسه ۱۰ ماهه سال جاری با مدت مشابه سال قبل در تناژ بارگیری ۲۱ درصد، در تناژ تخلیه ۱۰ درصد و در تن کیلومتر ۳۲ درصد رشد را شاهد هستیم که این امر با تخلیه و بارگیری قریب به ۲۲۰ هزار واگن و تناژ ۱۶ میلیون تن و تن کیلومتر ناخالص ۸ میلیارد را به دنبال داشته است.

خروجی کلیه فرایندها و فعالیت های فوق الذکر درآمد می باشد که راه آهن به عنوان یک شرکت درآمد- هزینه با نگاه اقتصادی بهره وری فعالیتها

و زیرساخت های آن و نتیجتاً درآمد حاصل بسیار حائز اهمیت است به عبارتی جابجایی بار نقش رگ حیاتی را برای راه آهن دارد این اداره کل با رشد ۵۴ درصدی درآمد در حمل بارهای داخلی به لحاظ وزنی در بین مناطق، بیشترین را در مدت مورد نظر به خود اختصاص داده است که نقش بارهای جدید قابل توجه است به گونه ای که ضمن جبران بارهای از دست رفته به دلایل مختلف نظیر فولاد مبارکه که محصولات صادراتی آن کاهش داشته، رشد مورد نظر نیز حاصل شده است.

راه آهن اصفهان در خصوص جابجایی مسافر از نظر زیرساخت، لکوموتیو و واگن با چه چالش هایی مواجه می باشد و عملکرد شرکت ریلی مسافری را چگونه ارزیابی می کنید؟