



گفتگو با دکتر محمد کریمی مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری جویبار:

مشکلات اقتصادی و کمبود شدید دیزل، از دلایل مهم افت بهره‌وری شرکت‌هاست

برخی از کارشناسان بخش ریلی معتقدند که فرایند خصوصی سازی در بخش ریلی موفق نبوده است و نباید در این خصوص تردید داشت. اما با تصویری که از بخش ریلی ترسیم گردید اینک بهتر می‌توان به این سوال پاسخ داد که آیا بخش خصوصی از ابتدا معلول و ناقص الخلقه متولد گردید و یا سیاست‌هایی که در طول یک دهه اخیر اعمال شده است این طفل نوپا را دچار معلولیت و نارسایی نمود؟ طبیعتاً هم دولت و هم بخش خصوصی برای این عدم موفقیت دلایلی خواهند داشت و هریک به توانایی‌ها و ضعف‌های خود به خوبی واقفند. اما نکته مهم این است که امروز که به گذشته نگاه می‌کنیم چه درس‌هایی گرفته‌ایم و اگر در همان نقطه اول ایستاده باشیم چگونه با موضوع خصوصی سازی رفتار خواهیم کرد؟ آنچه که مشخص است بازگشتی در کار نیست و در استراتژی اصلی کشور در ارتقاء نقش بخش خصوصی نه تنها تغییری ایجاد نشده بلکه تقویت هم گردیده است. پس کار درست تامل در روش‌ها و رویکردهایمان در گذشته، اصلاح رویکردهای غلط و تقویت تصمیمات درست است که اگر اینگونه باشد راه‌گشای برنامه خصوصی سازی در بخش ریلی خواهد بود. سیرو حرکت و ارتباط تنگاتنگ آن با بهره‌وری از مقوله‌های مهم بخش ریلی است که برای واگای بیشتر این امر گفتگویی با دکتر محمد کریمی مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری جویبار داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

مدیریت صحیح سیر و حرکت در راه‌آهن چه نقشی در افزایش یا کاهش بهره‌وری خواهد داشت و چه باید کرد تا بهره‌وری افزایش یابد؟

مدیریت صحیح و برنامه‌ریزی دقیق نقش بسزایی در افزایش بهره‌وری دارد ولی در حال حاضر به علت مشکلات اقتصادی و کمبود شدید دیزل باعث کاهش بهره‌وری شده و یکی از مواردی که در افزایش بهره‌وری می‌تواند به سیر و حرکت راه‌آهن کمک کند به روز نمودن سیستم ارتباطات و علائم الکتریکی می‌باشد.

سیر و حرکت چگونه می‌تواند با ایجاد نقدینگی بیشتر برای راه‌آهن و شرکت‌ها موثر باشد؟

همانطور که در سوال قبلی توضیح داده شد اگر مسئله کمبود بودجه در راه‌آهن حل شود و تعداد دیزل‌های گرم به حدود ۸۰٪ دیزل‌های موجود برسد راه‌آهن هم به خودش و هم به شرکت‌های مالک کمک کرده است.

مدیریت سیر و حرکت در ایران در مقایسه با کشورهای هم سطح در حال توسعه و همچنین کشورهای توسعه یافته در چه رتبه‌ای قرار دارد؟ توضیح بفرمایید.

برنامه ریزی و بهره‌وری مدیریت سیر و حرکت در ایران از کشورهای هم سطح هیچ چیزی کم ندارد و اگر در رتبه بالاتر از هم سطح خودش نباشد پایین‌تر نیست آنچه که برای سیر و حرکت مشکل به وجود آورده مشکلات اقتصادی و کمبود شدید

۴- مراکز فرماندهی ارتباطات و علائم الکتریکی و زیر مجموعه آنها

به صورت کامل بفرمایید که آیا سیر و حرکت در راه‌آهن به درستی مدیریت می‌شود یا خیر؟ اگر جواب خیر است چه موانعی بر سر راه سیر و حرکت وجود دارد؟

معاونت محترم بهره‌برداری و بازرگانی راه‌آهن ج.ا.ا. و اداره کل سیر و حرکت و زیر مجموعه کارشان را به درستی انجام می‌دهند چون با کوچکترین غفلت و کوتاهی در برنامه‌ریزی سیر و حرکت می‌تواند خسارت جبران ناپذیری را به دنبال داشته باشد و با دقت عمل خوبی کارهای سیر و حرکت در راه‌آهن انجام می‌شود که به روز نمودن سیستم علائم الکتریکی در اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی کمک شایانی در به روز بودن دقت عمل سیر و حرکت را در بر خواهد داشت.

لطفاً توضیح کوتاهی در خصوص معنای سیر و حرکت در راه‌آهن بدهید و بفرمایید چه بخش‌هایی از مجموعه شرکت راه‌آهن با بخش سیر و حرکت، ارتباط تنگاتنگ و حیاتی دارند؟

همانطور که از اسم سیر و حرکت پیداست جابجایی وسایط نقلیه ریلی شامل قطارهای مسافری، قطارهای باری و مابقی وسایط نقلیه ریلی و مجموعه‌ای که با آن کار می‌کنند، سیر و حرکت وسایط نقلیه ریلی را شامل می‌شود که این مجموعه براساس مقررات عمومی سیر و حرکت راه‌آهن و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی است که در رابطه با وظایف مامورین و بخش‌هایی است که ارتباط تنگاتنگ و حیاتی با آن دارند انجام وظیفه می‌نمایند و آنها عبارتند از:

- ۱- رئیس ایستگاه و زیر مجموعه آن
- ۲- مسئول کنترل ترافیک و زیر مجموعه آن
- ۳- مجموعه مامورین موظف قطارها (روسای قطارها و مامورین فنی آنها)





می‌باشند بتوانیم سرعت قطارها را بالا برد. امروزه در چین قطارهای باری با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در سیر هستند و فاصله راه‌آهن ایران حتی با کشورهای چین و ژاپن تصاعدی می‌باشد.

مطمئننا اطلاع دارید که تولید چرخ منوبلوک ملی شده. آیا بحث تامین به موقع چرخ و محور در آماده‌به‌کاری واگن‌ها افزایش سرعت سیر و حرکت موثر خواهد بود؟ آیا در خرید چرخ با توجه به اینکه ثبت سفارش خارجی از سوی وزارت صمت با چالش‌هایی رو به رو شده برای شرکت‌ها مشکلاتی را ایجاد کرده یا خیر؟

تولید چرخ منوبلوک در داخل کشور با توجه به نوع ابتدایی تولید چرخ منوبلوک و آن هم روزی چند عدد در ۳ شیفت که به ۲۰ عدد هم نمی‌رسد و با توجه به مصرف حدود تعداد ۲۵۰۰۰ چرخ منوبلوک در سال توجیه اقتصادی ندارد و چنانچه در هر کجای دنیا کارخانه‌ای کمتر از ۱۲۰/۰۰۰ عدد چرخ منوبلوک تولید کند اقتصادی نیست. وزارت صمت نمی‌تواند ثبت سفارش خارجی نداشته باشد چون با توجه به نیاز انواع چرخ منوبلوک با قطره‌های متفاوت برای واگن‌های باری و مسافری مشکلات متوقف شدن کلیه وسایط نقلیه ریلی شامل دیزل، واگن‌های باری و واگن‌های مسافری و بخصوص عدم ثبت سفارش باعث ۲ برابر شدن حداقل قیمت چرخ منوبلوک ایران نسبت به خارجی خواهد شد و تازمانی که تولید و مصرف چرخ منوبلوک ایران به حدود ۱۲۰/۰۰۰ عدد نرسد بهینه است که چرخ منوبلوک از خارج خریداری شود به امید روزی که شرکت‌های داخلی سازنده بتوانند تولید کلیه چرخ‌های منوبلوک مصرفی در ایران را انجام و به خودکفایی برسیم.

در آخر هر صحبت نکته‌ای در خصوص سیرو حرکت دارید بفرمایید.

در پایان با توجه به وجود مشکلات اقتصادی در صنعت ریلی و به حداقل رسیدن دیزل‌های گرم حدود ۵۰٪ کل دیزل‌ها باعث شده که واگن‌های شرکت‌های مسافری آماده سرویس متوقف شوند و کرونا هم به این مشکلات دامن زده و مالکین شرکت‌های مسافری را با مشکلات بسیار گریبان‌گیر کرده است و امیدواریم که هر چه زودتر مشکلات کمبود دیزل‌های زیمنس و GM حل شده تا مشکلات مضاعف نشود و همانطور که صنعت گردشگری زمین خورده شرکت‌های مالک قطارهای مسافری هم زمین‌گیر شوند.



دیزل می‌باشد.

بحث سرعت در افزایش سیرو حرکت بسیار مهم است. آیا برای افزایش سرعت زیرساخت‌های لازم از قبیل خط آهن مناسب برای سرعت بالای قطار و همچنین لکوموتیو و واگن‌هایی که توانایی سرعت بالا را داشته باشند وجود دارد؟

بحث سرعت در سیر و حرکت راه‌آهن ایران و دنیا حرف اول را می‌زند برای زیرساخت‌های خط آهن موجود و عمر خطوط میانگین سرعت قطارهای باری ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر و میانگین سرعت قطارهای مسافری ۱۲۰ کیلومتر است و در قطارهای مسافری فقط قطار ترنست در بعضی از محورها مجوز سیر ۱۶۰ کیلومتر را دارند مگر با خطوط جدید و قطارهای سرعت بالای ۲۵۰ کیلومتر که در مسیرهای تهران به اصفهان و تهران به مشهد در حد بررسی پروژه‌ها با چینی‌ها و ایتالیایی‌ها

این روزها بحث لکوموتیو و کمبود لکوموتیو گرم بسیار داغ است و مشکل ساز شده. لکوموتیو چه تاثیری در سیر و حرکت خواهد داشت و در این خصوص با چه چالش‌هایی رو به رو هستید؟

مثالی در راه‌آهن داریم که لکوموتیو خودش یک قطار است چنانچه لکوموتیو نباشد یا سرد باشند قطارهای باری و مسافری معنایی ندارند و بالعکس و همانطور که در تعریف قطار می‌گوییم یک قطار زمانی می‌تواند معنا پیدا کند که شامل لکوموتیو، واگن‌ها و آماده بودن مامورین موظف باشد حال اگر تعداد لکوموتیو گرم بالا نباشد تاثیر بسزایی در عدم جابجایی بار و مسافر و درآمد به وجود می‌آید.

