



گفتگو با مهندس ناصر غفاری، مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری مهتاب سیر جم:

کمبود لکوموتیو گرم؛ مهمترین چالش و عامل تعیین کننده آینده صنعت ریلی

در سال های اخیر اقدامات بسیار مناسبی جهت تغییر روال ها و فرآیندهای قبلی توسط راه آهن انجام شده است ولی با توجه به افزایش انتظارات از صنعت ریلی و مشکلات موجود در تامین برخی اقلام و قطعات و افزایش روز افزون قیمت ها، تغییرات و اقدامات انجام شده کافی نمی باشد که لازم است نگاهی فرا ریلی (خارج از صنعت) به موضوع شود و سایر سازمان ها و نهادها را با مشکلات و مصائب ریلی جهت ایجاد هم افزایی ملی برای توسعه صنعت ریلی آشنا نماید که در این خصوص لازم است نسبت به ایجاد تغییرات عمده در ساختار، چارت سازمانی راه آهن و آئین نامه موجود بعمل آید.

برای بررسی بیشتر مشکلات شرکت های حمل و نقل ریلی مسافری گفتگویی با مهندس ناصر غفاری، مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری مهتاب سیر جم داشتیم، ناصر غفاری معتقد است در حوزه مسافری به موقع رسیدن قطارها به مقاصد جزء فاکتورها و پارامترهای بسیار مهم و کلیدی در رضایتمندی مسافر می باشد این موضوع از طرفی امکان تعمیر، تجهیز و نظافت قطارها را در مبادی حرکت را فراهم می نماید و زمان کافی برای این موضوع خواهیم داشت و تأخیر قطار منجر به ایجاد شرایط نامطلوب برای مسافر خواهد داشت که در دراز مدت منجر به بی اعتمادی مسافر به حمل و نقل ریلی می گردد. شرح کامل این گفتگو را بخوانید:

مسافر به حمل و نقل ریلی می گردد. در حوزه بار نیز هر چقدر بتوانیم بار را به موقع و بر مبنای برنامه ریزی های انجام شده به مقاصد به ویژه مواد اولیه را به کارخانجات برسانیم امکان رقابت با سایر شقوق حمل و نقل را خواهیم داشت که این مهم از طرفی منجر به عدم ورود خسارت به صاحب بار و راه آهن می گردد بطوریکه خسارت در حوزه بار بسیار به مراتب مهم و جدی می باشد.

سیر و حرکت چگونه می تواند با ایجاد نقدینگی بیشتر برای راه آهن و شرکت ها موثر باشد؟

همانگونه که در پاسخ سوال قبلی اشاره گردید اقدامات سیر و حرکت بسیار تأثیرگذار در حفظ و افزایش درآمد می باشد.

مهمترین نقش را سیر و حرکت در حفظ رعایت رضایتمندی مشتریان اعم از بار و مسافر دارد چنانچه سیر و حرکت در راه آهن روز به روز تقویت گردد مستقیماً منجر به افزایش نقدینگی شرکت ها می گردد که دلیل آن این است که صنعت ریلی هم در حوزه بار و هم در حوزه مسافر ارزان تر (از نظر سوخت و ایمنی) می باشد و به الطبع انگیزه و اقبال مشتریان به این صنعت روز به روز بیشتر خواهد شد که در دراز مدت این موضوع منجر به افزایش نقدینگی شرکت ها خواهد شد.

مدیریت سیر و حرکت در ایران در مقایسه با کشورهای هم سطح در حال توسعه و همچنین کشورهای توسعه یافته در چه رتبه ای قرار دارد؟

خواهد بود. این موضوع حاکی از وضعیت سخت مدیریت حوزه سیر و حرکت است که بیشتر ناظر بر وجود محدودیت های این بخش شامل وضعیت ناوگان، خط و شرایط اقلیمی کشور می باشد که شاید بتوان گفت ریشه این مشکل در نبود نهاد رگولاتوری خارج از راه آهن هست که شاید لازم باشد در سنوات آتی تدبیری در این خصوص اندیشیده شود.

مدیریت صحیح سیر و حرکت در راه آهن چه نقشی در افزایش یا کاهش بهره وری خواهد داشت و چه باید کرد تا بهره وری افزایش یابد؟

این سوال بسیار مهم و کلیدی می باشد چرا که این مدیریت صحیح سیر و حرکت است که تلاش سایر واحدهای راه آهن را مانند ناوگان، علائم و نیروکشی را تکمیل و تبدیل به افزایش درآمدزایی می نماید بطوریکه توزیع صحیح سیر قطارها اعم از بار و مسافر با در نظر گرفتن پارامترها و محدودیت های موجود نقش به سزایی در بهره وری دارد.

در حوزه مسافری به موقع رسیدن قطارها به مقاصد جزء فاکتورها و پارامترهای بسیار مهم و کلیدی در رضایتمندی مسافر می باشد این موضوع از طرفی امکان تعمیر، تجهیز و نظافت قطارها را در مبادی حرکت را فراهم می نماید و زمان کافی برای این موضوع خواهیم داشت و تأخیر قطار منجر به ایجاد شرایط نامطلوب برای مسافر خواهد داشت که در دراز مدت منجر به بی اعتماد سازی

سیر و حرکت به چه معناست و چه بخش هایی از مجموعه شرکت راه آهن با بخش سیر و حرکت، ارتباط تنگاتنگ و حیاتی دارد؟

سیر و حرکت مجموعه از عوامل درگیر مانند سخت افزار، نرم افزار، عوامل انسانی و فرآیندهایی هست که طی آن امکان حرکت ماشین آلات ریلی را از یک نقطه به نقطه دیگر بر روی ریل را مهیا می کند که این جایگاه براساس یکسری قوانین و مقررات، آیین نامه ها و دستورالعمل هایی هست که تحت عنوان مقررات عمومی سیر و حرکت به چاپ رسیده که گاهی به روز رسانی می شود که مورد استفاده بدنه راه آهن و سایر مالکین واگن می باشد و مرجع اصلی ایجاد نظم و انضباط است.

اداره کل سیر و حرکت بی شک یکی از بزرگترین ادارات کل راه آهن است که متولی اصلی موضوع می باشد که عامل برقراری ارتباط بین ادارات کل خط، ناوگان، علائم، مسافری و کشش است.

آیا سیر و حرکت در راه آهن به درستی مدیریت می شود یا خیر؟ اگر جواب خیر است چه موانعی بر سر راه سیر و حرکت وجود دارد؟

این سوال بسیار مهم، چالشی و اساسی است بگونه ای که اظهار نارضایتی توسط مالکین واگن در این خصوص وجود دارد بطوریکه اگر از شرکت های حوزه باری سوال شود که از مدیریت سیر و حرکت در راه آهن راضی می باشید یا خیر به نظر می رسد که جواب خیر است حال اینکه اگر همین سوال از شرکت های حوزه مسافری شود باز هم جواب خیر

توضیح بفرمایید.

مقایسه سیر و حرکت در زمانی محقق خواهد شد که شرایط یکسانی برقرار باشد حال آنکه هر کشور دارای شرایط اقلیمی، خطوط و ناوگان خاص خود را دارد و از طرفی بنده بررسی میدانی جهت مقایسه با سایر کشورها را در این خصوص نداشته ام ولی باید اذعان داشت که سیر و حرکت در سال‌های اخیر در کشور ما پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته است و سیستم مکانیزه جایگزین سیستم دستی و تجربی شده است. از طرفی مدیریت سیر و حرکت به تنهایی عامل اصلی و تعیین

کننده نیست بلکه سایر پارامترهای دیگر مانند خط، علائم و ناوگان بسیار تاثیرگذار و حائز اهمیت می‌باشد و شنیده‌ها حاکی از این است که در کشور های توسعه یافته سیستم‌های کاملا نرم افزاری و بعضا با استفاده از پهباد به جای نفر خطوط کنترل می‌گردد و دیگر خبری از کنترل خطوط توسط راهدار یا گشت با درزین نیست.

این روزها بحث 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 روبرو هستید؟

قطعا مهمترین چالش و عامل تعیین کننده برای آینده صنعت ریلی کشور بحث تأمین لکوموتیو می‌باشد در سال‌های اخیر اقدامات خوبی برای افزایش تأمین تعداد لکوموتیو شده و تعداد قابل ملاحظه‌ای نیز وارد چرخه شده است و اخیرا نیز تولید لکوموتیو در کشور بومی سازی

قیمت فعلی چرخ، واقعا صنعت مسافری را با چالش ادامه فعالیت مواجه نموده است که امیدواریم با ورود راه‌آهن به موضوع تأمین و ایجاد هم‌افزایی بین شرکت‌های مسافری شاهد کنترل و کاهش قیمت لجام گسیخته آن باشیم.



شده است ولی متأسفانه در سال جاری مهمترین مشکل اساسی تأمین لکوموتیو گرم و آماده به سیر بودن آن است که آمارهای اعلامی اخیر در این خصوص بسیار نگران کننده است بطوریکه سرمایه‌گذاری مالکین ناوگان مسافری و باری را با چالش مواجه نموده و آن را تبدیل به یک دغدغه اساسی نموده است.

در سال جاری بدلیل کاهش لکوموتیو گرم تعداد قابل ملاحظه‌ای از قطارهای مسافری حذف شده است بطوریکه ۲۵ درصد قطارهای این شرکت در حال حاضر بدلیل نبود لکوموتیو گرم حذف شده است که آماری بسیار نگران کننده می‌باشد و از طرفی شاهد این هستیم که اداره کل برنامه‌ریزی و نظارت بر مسافری راه‌آهن و بطور کلی معاونت مسافری مهمترین فعالیت روزانه‌اش تبدیل به تأمین لکوموتیو گرم برای اعزام قطارها در طول ۲۴ ساعت شده است.

بحث سرعت در افزایش سیر و 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؟

همانگونه که مطلع می‌باشید سیر و حرکت نمی‌تواند به تنهایی نقش زیادی در افزایش سرعت قطارها داشته باشد چرا که شاخص و

پارامترهای دیگری مانند خط، ناوگان (باری و مسافری) و لکوموتیو نقش کلیدی دارند در حال حاضر ما دارای واگن‌های قابلیت اعزام با سرعت در حدود ۲۰۰ کیلومتر مانند واگن‌های ترن‌ست و نورالرضا هستیم که به دلایلی چون مشکلات خط و لکوموتیو و آماده نبودن سایر واگن‌ها به این قابلیت، شاهد عدم اعزام این واگن‌ها با سرعت ۲۰۰ کیلومتر می‌باشیم.

طی چند سال اخیر در حوزه مسافری انصافا صنعت ریلی رشد و پیشرفت چشمگیری از نظر کیفیت و ارائه خدمات داشته و قطارها کلاس بندی شده‌اند و رضایت مسافر از این منظر افزایش یافته، ولی مطالبه بعدی مشتریان اعم از بار یا مسافر که در سال‌های آتی تحقق پیدا خواهد کرد قطعا درخواست افزایش سرعت می‌باشد که لازم است از هم اکنون ظرفیت‌های آن ایجاد تا شاهد حفظ و حتی افزایش ظرفیت خود در بازار رقابت با سیر شقوق حمل و نقل باشیم.

مطمئنا اطلاع دارید که تولید چرخ منوبلوک ملی شده. آیا بحث تأمین 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؟

قطعا یکی از پارامترهای اصلی افزایش سرعت وجود چرخ و محور با کیفیت و با قابلیت سرعت بالا می‌باشد.

تولید چرخ ملی باعث مباحثات و افزایش غرور ملی است ولی نکته حائز اهمیت این است که این چرخ باید قدرت رقابت با دیگر چرخ‌های موجود مورد استفاده را داشته باشد.

از نظر کیفیت این موضوع در حوزه چرخ‌های باری محقق شده ولی در حوزه مسافری هنوز تأیید فنی نهایی نشده است. از نظر قیمت هر چند که در تعیین قیمت مواردی چون هزینه ایجاد تکنولوژی و قیمت اولیه فولاد تاثیرگذار هست ولی تا زمانی که قیمت چرخ داخلی توان رقابت با چرخ وارداتی نداشته باشد با اقبال خرید مواجه نخواهد شد.

قیمت فعلی چرخ، واقعا صنعت مسافری را با چالش ادامه فعالیت مواجه نموده است که امیدواریم با ورود راه‌آهن به موضوع تأمین و ایجاد هم‌افزایی بین شرکت‌های مسافری شاهد کنترل و کاهش قیمت لجام گسیخته آن باشیم.

