



گفتگو با مهندس منصور محمودی کارشناس حمل و نقل ریلی:

سیرو حرکت یک واحد عملیاتی است، نباید با امور مالی راه آهن درگیر شود

حمل و نقل نقش موثری در توسعه اقتصادی و اجتماعی ملل دارد و یکی از شاخص‌های مهم ارزیابی ارزش‌ها و مقایسه پیشرفت اقتصادی کشور محسوب می‌گردد. به همین دلیل مدل‌های مختلف حمل و نقل که به مرور زمان شکل گرفته است شیوه زندگی ملل از جمله کشور ما را دچار تحول اساسی نموده است و یکی از این مدل‌های متداول که رفته رفته تکامل یافته و امروزه در زندگی جوامع بشری نقش بسزایی ایفا می‌کند حمل و نقل ریلی است. حمل و نقل ریلی با ویژگی‌های سرعت، ایمنی، حمل بارهای حجیم و گسترده، مصرف سوخت کمتر، آلودگی کمتر و ارزانتر بودن آن در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل موجب اعتماد و اطمینان صاحبان بار و مسافرین شده است. از طرفی نظم و مقررات اساس کلیه امور حمل و نقل ریلی است و این نظم و مقررات بستر ساز ایمنی در شبکه ریلی خواهد بود. لذا به منظور تحقق این اصل مهم و اساسی ضرورت دارد تا همواره راه آهن ج.ا.ا تلاش نماید برای حفظ و ارتقاء سطح ایمنی، مقررات، دستورالعمل‌های فنی و آئین نامه‌های مربوطه خود را متناسب با شرایط زمان و مکان و تغییرات در وضعیت امور زیربنایی، ناوگان و سیستم‌های بهره‌برداری به روز نموده تا بتواند از تکنولوژی پیشرفته و مدرن و سیستم‌های نوین دیگر نیز بهره‌برداری نماید.

گفتگویی با مهندس منصور محمودی کارشناس حمل و نقل ریلی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

جواب خیر است چه موانعی بر سر راه سیرو حرکت وجود دارد؟
برای آنکه سیرو حرکت درست کار کند باید موارد زیر برقرار باشد:
مجموع ظرفیت عرضه‌ی تجهیزات و امکانات عمده‌ی راه آهن، متناسب با میزان تقاضای حمل باشد. در غیر این صورت بخشی از متقاضیان به سایر شیوه‌های حمل رجوع می‌کنند.
ظرفیت حداقل هر یک از این تجهیزات و امکانات، باید متناسب با ظرفیت حداقل دیگر تجهیزات و امکانات عمده باشد. در غیر این صورت پایین‌ترین ظرفیت ارائه شده هر یک از این تجهیزات و امکانات، ظرفیت کل قابل عرضه را تحت الشعاع قرار

مربوطه، نیروی کشش، واگن‌های باری و مسافری، تجهیزات تخلیه و بارگیری و غیره) بهره‌برداری می‌کند تا بتواند خدماتی با کیفیت مناسب به مسافرین و صاحبان کالا ارائه بدهد.
متعاقباً در مرحله‌ی اول بخش بازرگانی از آن جدا شد و در مرحله‌ی دوم با انجام امر خصوصی‌سازی واگن‌ها از مالکیت راه آهن خارج شد و در نتیجه سیرو حرکت از خط مقدم به عقب برگشت و خدمات حمل را به شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری ارائه می‌دهد.
به صورت کامل بفرمایید که آیا سیرو حرکت در راه آهن به درستی مدیریت می‌شود یا خیر؟ اگر

لطفا توضیح کوتاهی در خصوص معنای سیرو حرکت در راه آهن بدهید و بفرمایید چه بخش‌هایی از مجموعه شرکت راه آهن با بخش سیرو حرکت، ارتباط تنگاتنگ و حیاتی دارند؟
سیرو حرکت به معنی انجام عملیات حمل و نقل (operation) است. تا دهه‌ی ۷۰ در راه آهن، این واحد بهره‌برداری نامیده می‌شد که اسم با مسمایی بود. زیرا تا آن روزگار، سیرو حرکت در خط مقدم خدمات رسانی به مشتریان نهایی بود. بدین معنی که از تمامی امکانات و تجهیزات عمده‌ی راه آهن (خط و سازه‌های فنی-ارتباطات و علائم الکتریکی، ساختمان‌های ایستگاه‌ها و تأسیسات





می‌دهد و در نتیجه ظرفیت‌های مازاد و بلااستفاده در بقیه ایجاد می‌شود.

از طرف دیگر سیر و حرکت باید بتواند با مدیریت بهینه از تمامی تجهیزات و امکانات عمده تحت اختیار خود به بهترین وجه بهره‌برداری کند. بر مبنای این شروط، ظرفیت هر یک از تجهیزات و امکانات عمده و همچنین توانایی‌های عملیاتی سیر و حرکت به یکدیگر مستقیماً وابسته‌اند.

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

انجام اموری چون تهیه‌ی گراف مادر دقیق بر حسب اولویت‌های عملیاتی و جلوگیری از هرگونه اختلال در فرایند سیر و حرکت قطارها ناشی از قصور، غفلت و اهمال نیروی انسانی عملیاتی، انجام به موقع و منظم عملیات مانور، تشکیل و تنظیم و قبول و اعزام قطارها، هماهنگی با شرکت‌های حمل و نقل ریلی برای انجام به موقع امور تخلیه و بارگیری، انجام به موقع تحویل و تحول واگن‌ها در ایستگاه‌ها و پایانه‌های بخش خصوصی، تهیه‌ی گزارش سریع و دقیق از کاستی‌های ظرفیتی به مقامات مسئول و اصرار برای رفع سریع آنها، انعقاد قراردادهای حمل با شرکت‌های حمل و نقل ریلی و عمل به تعهدات منظور شده در آنها از اهم وظایف واحد سیر و حرکت برای انجام یک مدیریت درست است.

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

سیر و حرکت یک واحد عملیاتی است و نباید آن را در امور مالی راه‌آهن درگیر نمود. زیرا در این صورت امکان ایجاد روابط تبعیض‌آمیز با مشتریان (شرکت‌های حمل و نقل ریلی) فراهم می‌شود که احتمالاً فسادآمیز است. ولی افزایش سرعت سیر حرکت قطارهای مسافری و باری و بهبود تن-کیلومتر حمل شده از جمله وظایف این واحد است که به طور مستقیم بر سطح درآمدهای راه‌آهن اثر می‌گذارد. لازم به ذکر است که چندی است بخش وصول مطالبات به بازگانی داخلی محول شده که از جمله وظایف اصلی معاونت درآمدهای اداره کل مالی است.

بازرگانی داخلی باید به امور تعیین تعرفه‌ها و تخفیفات مربوطه بپردازد. با این تغییر نایجای تشکیلاتی، عملاً معاونت بهره‌برداری درگیر امور مالی گردیده و از کار اصلی خود بازمانده شده 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.

اولا راه‌آهن یک دستگاه یا شرکت کاملاً تخصصی و پیچیده است و به دلیل گستردگی شبکه و کار دائم، شرایط کاری در آن سخت است، بنابراین معمولاً سیاسیون در کار آن کمتر دخالت می‌کنند. ثانیاً امر انتصاب مدیران در کشورهای توسعه یافته صرفاً بر مبنای لیاقت است. از طرف دیگر در اکثر کشورهای در حال توسعه، قدرت‌های سیاسی فقط در تعیین معدود مدیران سطوح ارشد دخالت می‌کنند. اما در راه‌آهن ایران این دخالت‌ها به گونه‌ی دیگریست:

اولا مداخله در انتصابات تا سطوح پایین را هم فراگرفته است.

شرایط احراز مشاغل به راحتی نادیده گرفته می‌شود و ستم زیادی بر افراد شایسته‌تر روا می‌گردد. کسانی که هیچ سابقه‌ی کار در راه‌آهن را ندارند، بدون هیچ مانعی در مناصب بسیار تخصصی مختلف گمارده می‌شوند. این موضوع شرایط ارتقاء کارکنان شایسته‌ی راه‌آهن را مخدوش می‌کند. سطوح پرداخت‌ها متناسب با نوع خدمات مدیریت‌ها تنظیم نمی‌شود و مدیران ارشد در آن نقش دارند.

کلاً چنین رفتارهایی بر بهره‌وری نیروی انسانی آثار منفی سنگینی باقی می‌گذارد.

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

مشکل لکوموتیو به ۶ متغیر کلیدی وابسته است:

خرید بهترین نوع لکوموتیوها. سطح توانایی مناسب برای بهره‌گیری از آنها توسط سیر و حرکت. تأمین قطعات با کیفیت و انجام تعمیرات مناسب به هنگام. ظرفیت کافی شبکه‌ی خطوط برای تسریع در حرکت قطارها.

تشکیل و تنظیم به موقع قطارها برای اعزام توسط لکوموتیوها.

البته این متغیرها خود به زیر بخش‌های متفاوتی وابسته‌اند. مثلاً امر تأمین قطعات با

کیفیت و انجام تعمیرات به هنگام، به میزان درآمد و نقدینگی صاحبان خصوصی نیروی کشش و اعتبارات تخصیص یافته‌ی راه‌آهن بابت نگهداری نیروی کشش مرتبط است. در مرحله بالاتر به میزان کرایه‌های حمل نیروی کشش وابسته 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؟

با توجه به اینکه بخش بزرگی از خطوط پرتقاضا و پرتردد شبکه‌ی ریلی تک خطه‌اند، اصولاً ظرفیتی برای حرکت کلیه‌ی قطارها حتی با سرعت‌های معمولی وجود ندارد. به همین دلیل قبل از اینکه به سرعت‌های بالا اندیشیده شود، باید نسبت به دو خطه و تراکم‌بندی این گونه خطوط در مسیرهای پرتردد اقدام نمود. در مورد خطوط دو خطه نظیر تهران-مشهد و بافق-بندرعباس نیز در حال حاضر از حداکثر ظرفیت موجود بهره‌برداری می‌شود. محور بافق-بندرعباس نیازمند گشایش ایستگاه‌های بسته است و تهران مشهد نیز می‌بایست سه خطه یا برقی گردد.

مطمئناً 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؟

خودکفایی در ساخت ریل و چرخ با کیفیت مناسب، قطعاً موجب تسریع در تأمین مصالح و قطعات مورد نیاز توسعه و نگهداری راه‌آهن و به تبع آن افزایش بهره‌وری تجهیزات و امکانات می‌شود. موضوع چرخ و محور یقیناً سطح آماده‌بکاری ناوگان ریلی را ارتقاء می‌دهد، اما بعید است که مستقیماً در افزایش سرعت سیر قطارها مؤثر باشد. ضمناً برای انجام خریدهای خارجی، اگر راه‌آهن بتواند ثابت کند که امکان ساخت داخل موجود نیست و مشکل تأمین منابع ارزی هم در میان نباشد، قاعدتاً نباید مشکلی وجود داشته باشد. البته در این مورد اخذ مجوزها و تأمین ارز کافی، همواره چالش برانگیز بوده است. در دوران اخیر مسئله‌ی تحریم‌ها نیز بر مشکلات قبلی افزوده است.