



گفتگو با مهندس بابک احمدی مدیرعامل بخش حمل و نقل ریلی گروه مپنا:

خلاها و کاستی‌های فراوانی در بخش تخلیه و بارگیری داریم

ورود مپنا به صنعت حمل و نقل ریلی، با هدف توسعه زیرساختی و فراگیر این صنعت در ایران صورت پذیرفت. رویدادی که در سایر صنایع نیز با همین رویکرد و با سرمایه‌گذاری‌های کلان چند بعدی صورت گرفته است. سرمایه‌گذاری در چنین ابعادی، نشان از رشد تقاضا در این عرصه و ضرورت انجام اقدامات زیربنایی دارد. در پاسخ به سیاست‌های کلان توسعه شبکه و ناوگان ریلی ایران، مپنا در بدو ورود خود به این صنعت، با رویکردی مثبت و دوراندیشانه و با تکیه بر تجارب و سوابق خود، قدم برداشت و اینک پس از گذشت کوتاه زمانی، به یکی از فعالان جدی و مطرح این حوزه تبدیل شده است. در حال حاضر، چشم‌انداز فعالیت بخش ریلی مپنا، بازار داخل کشور است که با رشد خود در آینده، وارد بازارهای هدف خارج از کشور نیز خواهد شد.

بخش ریلی مپنا دارای زیرمجموعه‌هایی با عناوین شرکت مهندسی و ساخت لکوموتیو مپنا، شرکت احداث و توسعه ریلی مپنا، شرکت تعمیرات و توسعه بهره‌برداری ریلی مپنا، شرکت توسعه ناوگان ریلی مپنا، شرکت فناوری‌های ریلی مپنا، شرکت حمل و نقل چندوجهی مپنا، شرکت واگن پارس و شرکت احیاء صنعت ادوات است که در حوزه‌های طراحی، مهندسی و ساخت تجهیزات مختلف حوزه ریلی و ارائه خدمات تعمیرات و بهره‌برداری فعال هستند. از آذر ماه سال ۱۳۹۹، شرکت واگن پارس نیز به بخش حمل و نقل ریلی مپنا پیوسته است.

برای واکاوی بیشتر در خصوص موضوعات سیر و حرکت و عوامل موثر در آن گفتگویی با مهندس بابک احمدی مدیرعامل بخش حمل و نقل ریلی گروه مپنا داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

دادن هم نسبی خواهد بود چرا که سیر و حرکت به تنهایی نمی‌تواند کارنامه خودش را ارائه بدهد و عملکرد سیر و حرکت راه‌آهن برآیندی از تمام ظرفیت‌های مدیریتی، فنی، مهندسی و اجرایی راه‌آهن است و تمام ظرفیت‌های راه‌آهن هم متأثر از توان مهندسی کشور است. این مساله قطعاً جای بهبود دارد و تا نقطه مطلوب حتی با ظرفیت‌های موجود فاصله داریم و این امکان هست تا ارتقای جدی و مناسبی داشته باشیم.

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

بقینا مدیریت سیر و حرکت است که می‌تواند به صورت مستقیم افزایش بهره‌وری را ایجاد کند. یعنی حداکثر بهره‌وری ممکن در استفاده از منابع مانند: بهبود گراف، ایجاد ظرفیت‌های تغییر گراف متناسب با اتفاقات غیرمترقبه‌ای مثل خرابی لکوموتیوها، خرابی خط، علائم، سوانح و... که می‌تواند حادث شود. سیر و حرکت باید با پیش‌بینی‌های لازم و با استفاده از ابزارهای جدید این تغییرات و اصلاحات گراف و استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود زیرساختها و ناوگان را مدیریت کند. اما سیر و حرکت به تنهایی نمی‌تواند این کار را انجام بدهد. قطعاً در بهره‌وری سیر و حرکت

زیربنا، علائم، تعمیر و نگهداری، واگن‌های باری، واگن‌های مسافری و مجموعه‌های پشتیبانی راه آهن که این امکان را فراهم می‌کنند، سر و کار داریم.

آیا سیر و حرکت در راه‌آهن به درستی مدیریت می‌شود یا خیر؟ اگر پاسخ منفی است چه موانعی بر سر راه سیر و حرکت وجود دارد؟

به نظر من این سوال کاملی نیست؛ ترجیح می‌دهم به این سوال شما نمره بدهم تا اینکه بگویم قبول هست یا قبول نیست. ولی نمره

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 حیاتی و تنگاتنگ دارند؟

سیر و حرکت برآیند و حاصل تمام زحمات و تلاشهای پرسنل راه‌آهن و نیروهای متخصص در خرابی‌های سخت‌افزاری، نرم‌افزاری فنی و پشتیبانی که نتیجه آن جابه‌جایی بار و مسافر در حمل و نقل ریلی است. به عبارت دیگر مدیریت ترافیک و تخصیص منابع همان سیر و حرکت نامیده می‌شود. در اینجا ما با لکوموتیو،





ولی متاسفانه عملاً در کشور خطی نداریم که مجوز سیر ۱۶۰ کیلومتر برای خط را داشته باشد. خطوطی طراحی شده‌اند که سرعت سیرشان ۱۶۰ کیلومتر بوده اما به علت مشکلات ذکر شده سیستمهای فنی به این جمعبندی رسیده‌اند که سرعتهای سیر را تقلیل بدهند و ما عملاً سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت در کشور نداریم جز بخشی از مسیر تهران - اصفهان که حداکثر سرعت سیر آن ۱۵۰ کیلومتر در ساعت است.

مطمئناً 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 کشور آغاز شده که حرکت خوب و قابل دفاعی است. ولی صرفاً با اعلام توانمندی در تولید یک قلم محصول بدون در نظر گرفتن ظرفیت تولید، تامین نیاز داخل، قیمت تمام شده و ممانعت صدرصدی از واردات چرخ کار بسیار غلطی است. اگر این مهم به نتیجه برسد به نظر من هیچ شرکت داخلی علاقه‌مند به خرید از خارج نیست. اما بر اساس اطلاعاتی که دارم ظرفیت تولید در کشور بسیار محدود است. باید متولیان امر در راه‌آهن ج.ا.ا نسبت به این موضوع واکنش مناسب داشته باشند و یک رویکرد منطقی را از وزارت صمت مطالبه کنند.

و سخن پایانی؟

به نظرم دستیابی به بهره‌وری شاخص مناسب‌تری در راه‌آهن است. یکی از بازیگرهای اصلی که می‌تواند بهره‌وری راه‌آهن را بالاتر ببرد، سیر و حرکت است. متاسفانه امروز در کشور متوسط زمان سیر واگن‌های فعال در شبکه حدود یک‌سوم عمرشان است. یعنی از ۳۰ روز ماه ۱۰ روز واگن‌ها در شبکه فعال هستند و مابقی را در مبادی تخلیه و بارگیری منتظر و متوقف هستند. دست آخر نتیجه‌اش این می‌شود که بهره‌وری واگن‌ها کاهش می‌یابد و عملاً بهره‌وری خط هم کم می‌شود. این کاهش بهره‌وری باعث می‌شود هزینه‌های سربار نسبت به قیمت تمام شده حمل‌ونقل بالاتر برود. با این شرایط سرمایه‌گذاری در این بخش غیراقتصادی خواهد بود و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری را خواهد داشت. جا دارد که روی این موضوع بسیار کار شود.

معنای خاص (لکوموتیو، خط، واگن و...) توجه کافی نمی‌کنیم و پروسه‌های تعمیر و نگهداری را به درستی انجام نمی‌دهیم، هزینه‌های لازم برای نگهداری را هیچ وقت حاضر نشدیم بپردازیم، نرم خرابی‌ها بالاست. بالا بودن نرم خرابی‌ها از یک حدی که بیشتر شود امکان برنامه‌ریزی مناسب را از مجموعه سیر و حرکت می‌گیرد. اگر ما واحدهای پشتیبان را تقویت کنیم و خرابی‌های سخت‌افزاری چهارگانه راه‌آهن کاهش پیدا کند وضعیت بخش مسافری هم بهبود پیدا خواهد کرد.

این روزها بحث کمبود لکوموتیوگرم بسیار داغ است. لکوموتیو چه تاثیری در سیر و حرکت دارد و در این خصوص به چه چالش‌هایی رو بهرو هستید؟

بله، این کمبود در راه‌آهن وجود دارد و یکی از اصلیتیرین دلایلش عدم تخصیص منابع مالی مناسب و به‌موقع به این بخش است. الان لکوموتیوهای باری و مسافری با مطالبات انباشته مواجه هستند. مطالبات انباشته شده امکان پرداخت هزینه‌های تعمیر و نگهداری را از متولیان امر می‌گیرد. تزیق نشدن نقدینگی کافی موجب می‌شود قابلیت اطمینان و آماده به‌کاری لکوموتیوها کم بشود. وقتی ضریب اطمینان و آمادگی لکوموتیو که موتور محرکه حمل‌ونقل ریلی است کاهش پیدا کند عملاً مشکلاتی را متوجه سیر و حرکت خواهد کرد و تاخیرهای زیادی در بخش مسافری و باری و حتی کاهش ظرفیت حمل‌ونقل را در پی خواهد داشت.

بحث سرعت در 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؟

در کشور ما در بحث مربوط به سرعت میتوان گفت ناوگان جلوتر از خط است. یعنی لکوموتیوهای مسافری که برای سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت طراحی شده‌اند در کشور موجود است؛ واگن‌هایش هم هست. در بخش باری سرعت خیلی مینا نیست، یعنی سرعت شاخص مناسبی برای ارزیابی حمل‌ونقل باری شبکه ریلی نیست. زیرا در بخش باری رژیم ترافیکی که ملاک عمل هست برای سیستم سیر و حرکت تعیین میکند سرعت مناسب چقدر است. در بخش مسافری ظرفیت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت را داریم.

عوامل دیگری مثل واگن، لکوموتیو و... اثرگذاری مستقیم دارند و حتی خرابی‌های پشتیبانی راه‌آهن (دولتی و خصوصی) می‌توانند به این مهم کمک کنند. سیر و حرکت با تجهیز و ارتقای ظرفیت‌های کارشناسی و مدیریتی می‌تواند بهره‌وری بالاتری حتی با منابع و امکانات فعلی ایجاد کند.

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

وقتی صحبت از بهره‌وری می‌شود ادامه بهره‌وری یعنی حمل‌ونقل بیشتر؛ حمل‌ونقل بیشتر یعنی درآمد بیشتر برای دولت (بخش دولتی) و بخش خصوصی. افزایش درآمد هم به افزایش حاشیه سود می‌انجامد. افزایش حاشیه سود یعنی اقتصادی شدن این فعالیت و جذب سرمایه‌های جدید و ارتقای این صنعت.

مدیریت سیر و حرکت در ایران در مقایسه با کشورهای همسطح، در حال توسعه و توسعه یافته در چه رتبه‌ای قرار دارد؟

مدیریت سیر و حرکت در ایران به‌رغم سنتی بودن خوب و مناسب است. ولی مساله اصلی در حمل‌ونقل ریلی بحث بارگیری، تخلیه و واگذاری‌ها بعد از رسیدن واگن به مبدا یا مقصد بارگیری است. به نظر من سیر و حرکت در ایران در بخش باری رتبه قابل قبولی دارد. ولی اگر خلأها و کاستی‌های فراوانی که در بخش تخلیه و بارگیری داریم همراه با توقف‌های بلندمدتی که اتفاق می‌افتد را در نظر بگیریم، نمره بالایی ندارد. مشکل اصلی بخش باری تخلیه و بارگیری است. ولی در بخش مسافری نمی‌توان نمره بالایی داد. ما متاسفانه به علت اینکه به موضوع تعمیر و نگهداری به معنای عام و راه‌آهن به

