



گفتگو با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل:

سیر و حرکت؛ اصلی‌ترین مصداق بهره‌وری و نیازمند نیروی متخصص

اگرچه طی سال‌های گذشته، توسعه زیرساخت‌ها در بخش حمل و نقل ریلی کشور سیر صعودی داشته، اما جایگاه بخش خصوصی در این صنعت رشد چشمگیری نداشته و صاحب نظران دلیل این امر را ناشی از کم توجهی و بی‌مهری دولت‌ها نسبت به آن تلقی می‌کنند.

در این بین موضوعی که مورد انتقاد جدی کارشناسان قرار دارد، این است که چرا با وجود اینکه

تصدی‌گری امور در حمل و نقل جاده‌ای و هوایی بر عهده بخش خصوصی است و دولت صرفاً نقش نظارتی بر آنها را دارد، اما در حمل و نقل ریلی به این ترتیب نیست و سیاست‌ها و تصمیمات متفاوت دولت‌ها برای حمل و نقل ریلی، سبب بلا تکلیف ماندن این صنعت از نظر تصدی‌گری امور در بخش روستا سازی و بهره‌برداری شده است. بدون شک، نقش پررنگ بخش خصوصی در رشد و گسترش حمل و نقل ریلی کشور غیرقابل انکار است و تجربه چند دهه فعالیت در این زمینه نشان می‌دهد که دولت به تنهایی نمی‌تواند راه‌آهن را به رونق درآورد. بر این اساس با توجه به نیاز شدید این صنعت به جذب سرمایه و تکنولوژی، توسعه و رونق این صنعت تنها از طریق خصوصی‌سازی امکان‌پذیر است و تجربه همه کشورهای توسعه یافته نیز این ادعا را ثابت می‌کند.

کارشناسان، خصوصی‌سازی صنعت راه‌آهن را الزامی می‌دانند. به این صورت که بخش بهره‌برداری راه‌آهن به سازمان‌های خصوصی واگذار شود و دولت بر حسن انجام امور آن نظارت کند. در خیلی از کشورهای توسعه یافته نیز بحث سیر و حرکت و بهره‌برداری از آن به صورت کریدوری به بخش خصوصی واگذار شده و دولت تنها نقش نظارت را برعهده دارد. در چنین شرایطی و با خصوصی‌سازی صنعت حمل و نقل ریلی، شرکت‌های حمل و نقل برای جذب مسافر و بار وارد می‌شوند که پیامدهای مفید و موثر زیادی در ارتقای این صنعت به دنبال دارد.

ارتقای سطح کیفی و کمی حمل ریلی، استفاده از جدیدترین فناوری‌ها در قطارها، افزایش سرعت قطارها، توسعه زیربنایی راه‌آهن، ارتقای سطح کیفی و کمی تولیدات داخلی ناوگان حمل و نقل، افزایش بهره‌وری در صنعت حمل و نقل ریلی، افزایش جابجایی کالای ترانزیت با ایجاد جذابیت برای مشتریان خارجی، رقابت در کاهش تعرفه‌های حمل و نقل داخلی، کاهش حوادث جاده‌ای، اشتغال‌زایی، افزایش درآمد دولت در بخش حمل و نقل ریلی، رونق گردشگری ریلی و موارد دیگر از جمله این آثار است. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌ها در خصوص اجرای ناقص خصوصی‌سازی و تأثیرات آن در بحث سیر و حرکت و میزان بهره‌وری گفتگویی با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

به شبکه ریلی تعهد راه‌آهن برای سیر واگن‌های شرکت‌های خصوصی ۳۰۰ کیلومتر در شبانه‌روز می‌باشد که در حال حاضر به طور معمول روزانه در حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر محقق می‌شود. این مقدار سیر روزانه منجر به تضعیف بهره‌وری و در نتیجه کاهش جذابیت اقتصادی سرمایه‌گذاری در حمل ریلی می‌گردد.

برای بهبود مدیریت سیر و حرکت دو روش کلی را می‌توان مطرح کرد، در ابتدا راه‌اندازی نرم‌افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت و سپس اجرای شیوه واگن‌پول (استخر واگن) که بسیار حائز اهمیت است.

با راه‌اندازی نرم‌افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت، برنامه‌ریزی از حالت دستی و ذهنی خارج می‌شود و این وظیفه تحلیلی و محاسباتی سنگین به رایانه سپرده می‌شود. اطلاعات برنامه‌ها و همین‌طور اطلاعات موجودی و موقعیت واگن‌ها و لکوموتیوها به عنوان ورودی به این نرم‌افزار داده می‌شود. پس از محاسباتی که در نرم‌افزار صورت

ذهنی افراد دخیل در کار انجام می‌شود. این شیوه برنامه‌ریزی به خاطر خطای محاسباتی زیادی، موجب می‌شود بهره‌وری به اندازه‌ای که خطوط پتانسیل دارد بالا نباشد. لازم به ذکر است یکی از موانعی که بر سر راه سیر و حرکت قرار دارد، تعدد مالکین واگن و تنوع مبادی و مقاصد بار است که موجب سخت شدن برنامه‌ریزی برای متولیان در شرکت راه‌آهن می‌گردد. از جمله سایر موانعی که بر سر راه سیر و حرکت قرار دارد می‌توان به کمبود قطارهای باری برنامه‌ای، تفویض نشدن اختیار به ادارات نواحی در امور سیر و حرکت و به‌کار نگرفتن نیروهای متخصص اشاره کرد.

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

در حال حاضر در راه‌آهن و بسیاری از شرکت‌ها بر موضوع بهره‌وری تأکید بسیاری می‌شود. باید دانست که امروزه اصلی‌ترین مصداق بهره‌وری، سیر و حرکت است. بر اساس قرارداد دسترسی آزاد

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

مدیریت سیر و حرکت را می‌توان به عنوان یک بخش کلیدی و حتی قلب راه‌آهن دانست. این بخش وظیفه برنامه‌ریزی و انجام عملیات اجرایی جابجایی بار، مسافر و توشه را با در نظر گرفتن مبدأ و مقصد اعلامی واگن‌ها بر اساس مقررات عمومی سیر و حرکت بر عهده دارد. این اداره کل در شرکت راه‌آهن با اداره کل واگن‌ها، اداره کل بازرگانی و اداره کل نیروی کشش بیشترین ارتباط را دارد.

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؟

کارکنان این بخش خدمات فراوانی از هر دو منظر ستادی و صفی ارائه می‌کنند. در مدیریت سیر و حرکت راه‌آهن در حال حاضر برنامه‌ریزی به صورت دستی و به اتکای قدرت محاسبات و تصمیم‌گیری





می‌گیرد، قطار با واگن‌ها و لکوموتیوهای مشخص تشکیل و برنامه‌ریزی سیر این قطار تا مقصد مشخص می‌شود. کشورهای پیش‌رو در صنعت حمل‌ونقل ریلی، سیر و حرکت را از شیوه دستی خارج نموده و به این صورت اداره می‌کنند.

از سوی دیگر با توجه به تعدد شرکت‌های مالک واگن در کشور، همکاری مالکین ناوگان در قالب پروژه‌های واگن‌پول نیز شیوه مناسبی برای بالا بردن بهره‌وری در سیر و حرکت در شرایط فعلی می‌باشد. در این شیوه، صرف نظر از مالکیت واگن، بار به نزدیک‌ترین واگن‌های متناسب موجود در آن ناحیه منتقل و جابجا می‌شود. در انتهای دوره‌های مشخص نیز در شرکت کنسرسیوم یا طرف سوم که مالکین تشکیل داده‌اند، درآمدها مشخص و به حساب مالکین واگن واریز می‌گردد. البته برای اجرایی نمودن واگن‌پول جزئیات فراوانی وجود دارد و لیکن با شروع این مهم در سطح شبکه ریلی کشور، شاهد افزایش چشمگیر سیر روزانه خواهیم بود و طرفین نفع کافی را از این ایده خواهند برد.

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

با افزایش سیر ناوگان ریلی در نتیجه بهره‌برداری از نرم‌افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت، سرعت سیر به شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد. این افزایش چشم‌گیر منجر به درآمدهایی بیشتر برای شرکت‌های خصوصی و شرکت راه‌آهن می‌گردد. در واقع با این شیوه سرعت بازرگانی واگن و در نتیجه مقدار تن‌کیلومتر حمل شده شرکت‌های ریلی افزایش خواهد یافت و با افزایش تن‌کیلومتر، درآمد شرکت مالک ناوگان و راه‌آهن به طور هم‌زمان بالا خواهد رفت.

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

کشورهای پیش‌رو در حمل‌ونقل ریلی از روش‌های نوین و مبتنی بر هوشمندی در ردیابی، برنامه‌ریزی و سیر واگن‌ها استفاده می‌نمایند و این موضوع منجر به افزایش بهره‌وری بیشتر در سیر و حرکت گردیده است. یکی از دلایلی که منجر به کاهش اقبال به ترانزیت در کشور شده است مشکلات در ردیابی و سیر و حرکت نامطلوب واگن‌ها می‌باشد. شرکت صاحب کالایی که قصد دارد باری را از کشورهای آسیای شرقی به مقصد اروپا ارسال کند، موضوع سیر و حرکت سریع در کشور میانی و همین‌طور ردیابی کالا برایش

اهمیت مضاعف دارد. فلذا با بهبود سیر و حرکت حتی می‌توان اقبال برای ترانزیت و درآمدهایی را افزایش داد که در نتیجه منافع آن به راه‌آهن و کشور خواهد رسید.

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؟

با سیستم فعلی سیر و حرکت، کمبود لکوموتیو یکی از مشکلات مشهود چه در بخش باری و چه در بخش مسافری می‌باشد. موضوع مهم البته این است که با استفاده از ظرفیت‌های نرم‌افزاری سیر و حرکت، ثابت می‌شود که بخش بزرگی از این کمبود جعلی بوده است اما به صورت کلی در شرایط فعلی و در فقدان نظام برنامه‌ریزی بهینه، کمبود لکوموتیو یکی از چالش‌های مهم راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌باشد. به طور کلی مشکل کمبود لکوموتیو باید با نگاه و سرمایه‌گذاری داخلی رفع گردد تا کشور با شروع تحریم‌ها از این بخش آسیب جدی نبیند.

در حال حاضر توقف لکوموتیوها در دیوها به میزان چشمگیری افزایش یافته است. بهره‌برداری نامناسب از همین تعداد لکوموتیو گرمی که در شبکه موجود است به یکی از دلایل رسوب واگن در ایستگاه‌ها بدل شده است و طبیعتاً با رسوب واگن در ایستگاه‌ها عدم‌النفع آن علاوه بر شرکت‌های مالک ناوگان به شرکت راه‌آهن نیز می‌رسد.

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؟

در حال حاضر در بسیاری از مسیرها، مشکل زیرساختی خط وجود دارد. البته مشکل زیرساخت را باید به چند دسته تقسیم‌بندی نمود. یکی از مشکلات ظرفیت خط، تراکم‌بندی نشدن خطوط است که منجر به کاهش ظرفیت خط و در نتیجه افزایش زمان سیر می‌گردد. همچنین واگن‌هایی در شبکه وجود دارد که قابلیت افزایش سرعت آنها در مسیرها میسر نیست و وجود حتی یک واگن از این نوع در یک قطار تشکیل شده سرعت سیر را تحت الشعاع قرار می‌دهد.

باید توجه داشت در حال حاضر صرفاً مشکل

سرعت سیر وجود ندارد بلکه افزایش سرعت بازرگانی نیز مطرح است. حتی با فرض این که سرعت سیر را هم بتوانیم در حد خوبی افزایش دهیم، به خاطر وجود مشکلات بزرگ دیگری در ایستگاه‌ها، با رسوب و توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها مواجه خواهیم شد و در نتیجه تا زمانی که مشکل توقفات طولانی در ایستگاه‌های بین‌راهی حل نشود، سرعت بازرگانی به شکلی محسوس تغییر نخواهد کرد.

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؟

چرخ و محور قطعه‌ای استراتژیک در واگن‌ها محسوب می‌شود. به تازگی یکی از شرکت‌های تولیدی ایرانی برای اولین بار، موفق به تولید چرخ واگن شده است. قیمت چرخ منوبلوک در ۳ سال اخیر از حدود ۴ میلیون تومان به ۴۵ الی ۵۰ میلیون تومان رسیده است که نشان می‌دهد مستقیماً با نرخ ارز آزاد محاسبه می‌گردد. طبیعتاً این نرخ شرکت‌ها را با چالش‌های جدی در تأمین نقدینگی برای خرید این کالا روبرو نموده است.

با تولید این چرخ توسط متخصصان داخلی پس از اخذ تأییدیه‌های لازم، انتظار می‌رفت این چرخ بتواند از منظر اقتصادی با نمونه خارجی آن رقابت و نرخ را به مقدار زیادی پایین بیاورد ولیکن نرخ‌های اولیه ارائه شده مشابه نرخ وارداتی آن می‌باشد و این موضوع، فشار وارده به شرکت‌های حمل و نقل ریلی را کاهش نداده است. لازم به ذکر است تا سال گذشته به واردات چرخ کامیون‌ها ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی تعلق می‌گرفت و به واردات چرخ واگن ارز سامانه نیما تعلق می‌گرفت، اما اینک نرخ ۴۲۰۰ تومانی واردات چرخ کامیون‌ها از نرخ ارز کالای اساسی به نرخ نیما و همین‌طور نرخ واردات چرخ واگن‌ها به آزاد تغییر یافت.

چرخ و محور بر افزایش سیر واگن‌ها نیز اثرگذار است به این دلیل که در صورت پایین بودن کیفیت چرخ و محور و آسیب رسیدن به آن، واگن باید در خط تعمیر متوقف بماند تا مشکلات چرخ آن برطرف گردد و به ادامه سیر بپردازد و این موضوع اهمیت چرخ در سرعت بازرگانی و در همان راستا عدم‌النفع ناشی از توقف واگن برای مالکین را نشان می‌دهد.