



گفتگو با مرتضی رجبی مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان: سیر و حرکت بیشترین اثرگذاری را در بهره‌وری ناوگان دارد



مهم‌ترین بخش در صنعت حمل و نقل ریلی مدیریت سیر و حرکت است که به طور مستقیم در سودآوری شرکت راه‌آهن ج.ا.ا و شرکت‌های مشغول در این حوزه تاثیرگذار هست. این بخش به طور کلی وظیفه برنامه‌ریزی و انجام عملیات اجرایی جابجایی بار و مسافر را در مبادی و مقاصد مورد نظر عهده‌دار هست. برنامه‌ریزی سیر و حرکت بدین مفهوم هست که توقف‌های خارج از برنامه واگن به حداقل ممکن رسیده و بتوان با استفاده از محدودیت‌هایی نظیر نیروی کشش، ناوگان و ظرفیت شبکه بیشترین بهره‌وری را از این محدودیت‌ها برداشت کرد. این اداره کل با اداره کل بازرگانی، اداره کل واگن‌ها و اداره کل نیروی کشش بیشترین ارتباط را دارد. در این خصوص گفتگویی با مرتضی رجبی مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

بهره‌وری است که مدیریت سیر و حرکت بیشترین اثرگذاری را بر بهره‌وری خواهد داشت. براساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی راه‌آهن ج.ا.ا. تعهد می‌نماید که واگن‌های شرکت‌های خصوصی ۳۰۰ کیلومتر در هر شبانه روز سیر کند در صورتیکه در حال حاضر سیر واگن‌ها کمتر از نصف می‌باشد. این مهم علاوه بر متضرر ساختن شرکت راه‌آهن ج.ا.ا و بخش خصوصی موجب می‌شود تا سرمایه‌گذاری در این صنعت از منطقه سود خارج شده و توجیه پذیر نباشد. بعلاوه بهره‌وری پایین واگن موجب افزایش کرایه حمل و عدم رقابت‌پذیری با جاده خواهد بود و در برخی موارد ممکن هست بار ریلی به جاده منتقل گردد. برای بهبود مدیریت سیر و حرکت موارد زیر را می‌توان مورد نظر قرار داد:

ایجاد بستر مناسب جهت برنامه‌ریزی و تخصیص به صورت سیستمی و نرم افزار، به صورتیکه تخصیص دیزل، ظرفیت خط و تشکیل قطار با استفاده از نرم افزار، جایگزین روش دستی گردد.

ایجاد بستر مناسب جهت تشکیل کنسرسیوم شرکت‌های مالک با استفاده از روش واگن پول. باتوجه به تعدد مالکین واگن و تنوع مبادی و مقاصد، صرف نظر از مالکیت واگن، بار به نزدیکترین واگن موجود در منطقه اختصاص می‌یابد. این روش از اشغال ظرفیت توسط اعزام واگن‌های خالی در سایر نواحی جلوگیری کرده و تامین واگن در مبادی مورد نیاز راحت‌تر خواهد بود.

ورود اداره کل سیر و حرکت در برنامه‌ریزی

جزیره‌ای در شرکت‌ها می‌باشد. بدین مفهوم که در اغلب موارد با افزایش سوددهی یک پروژه تمام شرکت‌ها اقدام به اعزام واگن‌های خود به مقصد آن پروژه می‌نمایند که این امر علاوه بر افزایش ترافیک مسیر مورد نظر و هدر رفت ظرفیت سایر محورها موجب هجوم و انباشت واگن‌ها در مراکز تخلیه و بارگیری می‌گردد که خواب قابل توجه واگن‌های منتظر عملیات و اشغال خطوط آن محور را در پی خواهد داشت. همینطور استفاده از نیروهای متخصص و تحصیل کرده در زمینه حمل و نقل، در نواحی و مناطق عملیاتی و همینطور نظارت بیشتر بر آن نواحی از مواردی هست باید بیش از پیش مدنظر قرار گیرد.

مدیریت صحیح سیر و حرکت در راه‌آهن چه نقشی در افزایش یا کاهش بهره‌وری خواهد داشت و چه باید کرد تا بهره‌وری افزایش یابد؟
آنچه که حمل و نقل ریلی را توجیه‌پذیر می‌سازد

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؟

کارکنان اداره سیر و حرکت چه در ستاد و چه در مناطق عملیاتی با توجه به جنس این شغل خدمات ارزنده‌ای ارائه می‌کنند که اغلب می‌بایست به صورت شبانه‌روزی مشغول برنامه‌ریزی و پاسخگویی به مالکین واگن باشند. با عنایت به این که کمبود نیروی کشش و ظرفیت خطوط بزرگترین دغدغه راه‌آهن ج.ا.ا است بزرگترین ایراد این اداره کل را می‌توان نبود سیستم‌های کارآمد جهت برنامه‌ریزی و تخصیص محدودیت‌ها دانست. در حال حاضر غالباً برنامه‌ریزی جهت تخصیص نیروی کشش و ظرفیت خط به صورت دستی انجام می‌پذیرد که موجب خطای در محاسبات و کاهش بهره‌وری خواهد شد.

از دیگر موانع مدیریت درست این بخش، تعدد مبادی و مقاصد بار و برنامه‌ریزی به صورت





ناوگان شرکت‌ها

بدین صورت که تعداد واگن مورد نیاز در هر پروژه با توجه به حجم بار، ظرفیت محور، توان بارگیری و تخلیه و ... توسط آن اداره کل مشخص گردیده و مازاد بر آن واگنی به مقصد آن پروژه اعزام نکند. این موضوع از خواب واگن‌های ناشی از ترافیک بالای مسیر و انباشت واگن‌های در انتظار تخلیه و بارگیری جلوگیری خواهد نمود.

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

همانطور که قبلاً گفته شد سیر و حرکت بیشترین اثرگذاری را در بهره‌وری ناوگان دارد. با افزایش سرعت سیر ناوگان ریلی بهره‌وری واگن‌ها افزایش خواهد یافت. به عبارت دیگر تن کیلومتر حمل شده شرکت‌های مالک بیشتر خواهد شد که این امر موجب افزایش درآمد شرکت‌های خصوصی و شرکت راه آهن ج.ا.ا خواهد شد.

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.

کشورهایی که در سطح مورد قبولی از صنعت حمل و نقل ریلی قرار دارند از روش‌های نوین و مبتنی بر نرم‌افزار در صد واگن‌ها و برنامه‌ریزی سیر استفاده می‌کنند. با توجه به اینکه در کشور ما به نسبت کشورهای توسعه یافته و پیشرو در صنعت حمل و نقل ریلی محدودیت دیزل و ظرفیت خط بیشتر هست، نیاز به برنامه‌ریزی و مدیریت درست، بیشتر حس می‌شود. بهبود روش‌های ردیابی و برنامه‌ریزی با استفاده از رایانه موجب بهبود عملکرد و جلب اعتماد مشتری خواهد شد. که متأسفانه در شرایط فعلی همچنین چیزی وجود ندارد.

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؟

کمبود لکوموتیو یکی از مهمترین موانع بهره‌وری در حوزه حمل و نقل ریلی می‌باشد که با برنامه‌ریزی و تخصیص نامناسب این معضل حاد تر نیز می‌شود. بهره‌برداری نامناسب از همین میزان محدود موجب رسوب واگن‌ها در ایستگاه‌ها و تاخیر چشمگیر اعزام واگن‌های خارج شده از عملیات در مراکز تخلیه و بارگیری گردیده است. از طرفی تعمیرات و نگهداری نامناسب لکوموتیوهای موجود در شبکه باعث توقف لکوموتیوها در دیپوهای تعمیراتی شده است که موجب توقف واگن‌های منتظر اعزام و کاهش بهره‌وری خواهد شد و مستقیماً درآمد شرکت راه آهن ج.ا.ا و شرکت‌های مالک را تحت تاثیر قرار خواهد داد.

در حال حاضر شاهد پیشرفت قابل توجهی در صنعت ساخت و تولید لکوموتیو می‌باشیم که با عنایت به شرایط سیاسی کشور باید بیش از پیش در این حوزه سرمایه‌گذاری گردد.

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 بسیاری از مسیرها با توجه به قدیمی بودن خط و عدم نوسازی و بهسازی به موقع مشکل زیرساختی خط آهن همواره وجود داشته است که سرعت محور را کاهش می‌دهد. از طرفی مشکلاتی

همچون فشار محوری کم و گاباری نامناسب باعث کاهش بهره‌وری آن محور خواهد شد. علاوه بر نوسازی خطوط آهن می‌توان با استفاده از روش تراک‌بندی ظرفیت خط را افزایش داد که منجر به افزایش سرعت سیر و کاهش توقفات خواهد شد. محدودیت سرعت برای ناوگان هم مطرح هست که سرعت سیر را کاهش خواهد داد.

مطمئن‌ا 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 مصرفی برای واگن می‌باشد و مالکین واگن همواره به آن احساس نیاز خواهند داشت. قیمت این قطعه در سال گذشته بدلیل تغییر محاسبه قیمت آن از نرخ نیمایی به نرخ آزاد رشد چشمگیری داشته است. تولید همچنین قطعه‌ای موفقیت خوبی در صنعت حمل و نقل ریلی محسوب می‌شود که امیدوار هستیم با حمایت دولت و سرمایه‌گذاری‌های مناسب شاهد رقابت پذیری چرخ و محور تولید داخل با نمونه‌های خارجی باشیم.

چرخ و محور در افزایش سرعت سیر و بهره‌وری نیز تاثیرگذار هست. در صورتیکه چرخ و محور از کیفیت مناسبی برخوردار نباشد و آسیب ببیند واگن بایستی در دیپوهای تعمیراتی متوقف شده و پس از برطرف شدن ایراد به ادامه سیر پردازد یا در صورت افزایش غیر منطقی هزینه‌ها، شرکت‌ها با چالش تامین نقدینگی مواجه خواهند شد که به تبع آن توقف ناشی از تعمیرات بیشتر شده و بهره‌وری و درآمد مالکین و همین‌طور راه آهن ج.ا.ا کمتر خواهد شد.