



گفتگو با مهندس بشیر حسین زاده،
معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت شرکت ریل پرداز سیر:

تأثیر فقدان هوشمندسازی برنامه‌ریزی ترافیک در عملکرد سیر و حرکت

فعال در این حوزه می‌باشد. در مجموع آنچه شرکت ریل پرداز سیر را از سایر شرکت‌های حاضر در صنعت حمل و نقل ریلی کشور متمایز کرده است اتخاذ مجموعه استراتژی‌های نوآورانه و اقدامات متهورانه است. حضور و نظارت نمایندگی شرکت در محل بارگیری و تخلیه و اعلام لحظه‌ای انتقادات و شکایات، پیشنهادات و خواسته‌های مشتریان از طریق سیستم ارتباط با مشتریان در هرچه بهتر بودن خدمات ارائه شده ما را یاری می‌سازد. شرکت ریل پرداز سیر با وجود عمر کوتاه فعالیت در صنعت حمل و نقل ریلی باری، توانسته است جایگاه بسیار خوبی را در رتبه بندی شاخص‌های مهم این صنعت بدست آورد. با توجه به اینکه شرکت ریل پرداز سیر عملکرد خوبی در حوزه باری داشته، گفتگویی را با مهندس بشیر حسین زاده، معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت شرکت ریل پرداز سیر در خصوص بحث سیر و حرکت و ارتباط آن با میزان بهره‌وری و همچنین چالش‌هایی که در این خصوص وجود دارد داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

شرکت ریل پرداز سیر (سهامی عام) زیر مجموعه هلدینگ ارزش آفرینان فدک است که از نقطه نظر تعداد و تنوع ناوگان در اختیار و حجم سرمایه‌گذاری صورت گرفته، بزرگترین هلدینگ حمل و نقل ریلی کشور محسوب می‌شود. ریل پرداز سیر (سهامی عام) با در اختیار داشتن منابع انسانی مجرب و متخصص، برخوردار از ۱۱۵۵ دستگاه واگن لبه بلند ملکی و ۸۰۰ دستگاه واگن استیجاری، دفاتر نمایندگی و شرکای متعدد در داخل و خارج از کشور، دارا بودن خطوط و سکوهای بارگیری در مبادی بار، بهره‌مندی از امکانات و سازه‌های اختصاصی تخلیه در مقاصد ریلی، برخوردار از کارخانجات بازسازی واگن، قادر به ارائه خدمات یکپارچه لجستیکی و فوروردی با تمرکز بر حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی می‌باشد که توانسته با عملکرد ایمن، سریع، قابل انعطاف و اقتصادی در انجام خدمات مذکور رضایت مشتریان خود را جلب نماید.

ایجاد امکانات بارگیری و تخلیه محموله‌های ریلی در مبدا و مقصد، ارائه اطلاعات آنلاین از آخرین وضعیت محموله‌های ریلی و انجام حمل ترکیبی (ریلی جاده‌ای) از نقاط قوت و تمایزات اساسی شرکت در مقایسه با سایر شرکت‌های

اجزای لاینفک فرآیند سیر و حرکت واگن‌ها می‌باشد، ادارات کل زیرمجموعه معاونت ناوگان راه‌آهن و اداره کل ایمنی و سیر و حرکت نیز در تعاملات روزانه اداره کل سیر و حرکت نقش پررنگی دارند. زیر مجموعه‌های معاونت ناوگان راه‌آهن ج.ا.ا، اداره کل نیروی کشش و اداره کل واگن‌ها است. همچنین نقش ادارات کل خط و علائم و ارتباطات که زیرمجموعه معاونت زیربنایی راه‌آهن است در برنامه‌ریزی ظرفیت و اجرای برنامه‌ریزی ترافیکی دارای اهمیت هستند.

اداره کل سیر و حرکت زیر مجموعه‌ی معاونت بازرگانی و بهره‌برداری می‌باشد که جهت پیشبرد اهداف و انجام فرآیندها ارتباطات پیوسته‌ای بین ادارات برقرار است.

زیر مجموعه‌های معاونت بازرگانی و بهره‌برداری راه‌آهن ج.ا.ا اعم از اداره کل سیر و حرکت، اداره کل بازرگانی داخلی، اداره کل بازرگانی خارجی است. باتوجه به اینکه تامین نیروی کشش، حفظ ایمنی سیر و لزوم تعمیر و نگهداری واگن‌ها از

لطفا 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 تنگاتنگ و حیاتی دارند؟

سیر و حرکت مجموعه‌ای از فرآیندها و دستور العمل‌هاست که حرکت قطار از مبدا تا مقصد را از لحاظ فنی و ایمنی؛ اعم از برنامه‌ریزی ترافیک، چگونگی انجام عملیات، نظارت و کنترل بر حرکت قطارها و تامین ایمنی سیر آنها را بر عهده دارد.

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؟

خیر.

علاوه بر مشکلات کلان مثل نبود منابع نیروی کشش، کمبود ظرفیت و توسعه نیافتگی ایستگاه‌ها و خطوط، استفاده بهینه از منابع موجود، نیاز به استفاده از سیستم‌های نرم افزاری دارد. برنامه‌ریزی ترافیک و تخصیص منابع به شبکه ریلی بصورت هوشمند بعنوان فقدان اساسی در عملکرد سیر و حرکت احساس می‌شود. در حال





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؟

می‌توان گفت با توجه به فاکتورهای موثر بر فرآیند حمل ریلی بار که متعدد و دارای وزن بالا می‌باشند، صرف افزایش سرعت لکوموتیو و بهبود زیرساخت‌ها جهت افزایش سرعت در "حمل و نقل بار" تاثیرگذاری بالایی ندارد. با توجه به اینکه زیرساخت‌های استفاده از حمل ریلی بار و مسافر یکسان می‌باشد در حمل مسافر سرعت تاثیرگذارتر خواهد بود که باتوجه به زیرساخت‌ها؛ سرعت بالای حمل مسافر از نظر خط و لکوموتیو چندان مهیا نیست.

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؟

ضمن ابراز خرسندی از تولید چرخ در داخل کشور، در مورد سوال مطرح شده می‌توان عنوان کرد که چرخ و محور در سرعت سیر و حرکت تاثیر می‌گذارد، تنها از بابت اینکه وجود چرخ باعث عدم توقف واگن‌ها و آماده به سیر می‌شود تاثیر مثبت دارد. در مورد بخش دوم سوال نیز متأسفانه وزارت صمت بدون بررسی دقیق موضوع تامین چرخ از تولید کننده داخلی، ظرفیت تولید داخل و نیاز سالیانه، اقدام به توقف نسبت سفارش خارجی کرده است. همانگونه که می‌دانید تاکنون چرخ تولید داخل هنوز وارد عرصه تولید انبوه و ارائه در بازار داخل نشده است و واگن‌های قابل ملاحظه‌ای در نقاط مختلف کشور به دلیل وجود چرخ متوقف می‌باشند و این باعث خسارت قابل توجهی به صنعت ریلی کشور شده است.

فروش و درآمدزایی بیشتر شرکت‌ها می‌گردد. همچنین در صورت رقابتی بودن سیر واگن‌ها و بهبود شاخص تحویل بار راه آهن در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای؛ با توجه به مزیت‌های ذاتی حمل و نقل ریلی قطعاً موجب افزایش نرخ تقاضای حمل ریلی محمولات خواهد شد.

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.

بر اساس شاخص بهره‌وری ناوگان و بهره‌وری خطوط (تن کیلومتر بر میزان خطوط عملیاتی) در جایگاه متوسط بین کشورهای عضو UIC برخوردار هستیم و به طور حتم از کشورهای توسعه یافته و حتی بعضی از شرکت‌های CIS در وضعیت ضعیف‌تری قرار داریم ولی نسبت به کشورهای همسایه ترکیه و پاکستان که به صورت محلی و ایالتی راه آهن خود را اداره می‌نمایند در وضعیت بهتری قرار داریم.

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؟

لکوموتیو رکن اصلی سیر و حرکت است و تشکیل قطار و حرکت آن وابسته به لکوموتیو است. طبق بررسی انجام شده بر روی توقفات ناوگان این شرکت طی سال جاری، بیش از ۵۰ درصد توقفات وابسته به کمبود نیروی کشش است. همانگونه که عنوان شد کمبود لکوموتیو موجب کاهش سرعت بازرگانی، افزایش توقفات واگن و کاهش بهره‌وری می‌شود و در سطح کلان جذابیت و رقابت پذیری حمل و نقل ریلی نیز کاهش می‌یابد.

بحث سرعت در افزایش سیر و حرکت بسیار مهم

حاضر بدلیل نبود سیستم هوشمند پشتیبان تصمیم، کلیه تصمیمات با در نظر گرفتن شاخص‌های موجود عمدتاً بر اساس خبرگی مدیران اتخاذ می‌گردد که عواملی مثل مدیریت منابع انسانی و موضوعات مرتبط با انگیزش نیروهای صف و ستاد کاملاً بر عملکرد کارکنان تاثیرگذار خواهند بود.

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

بهره‌وری در حمل و نقل ریلی به میزان تن کیلومتر حمل بار توسط یک واگن در طول یکسال اطلاق می‌گردد. همچنین در حمل و نقل مسافر نیز تعداد مسافر جایجا شده در طول یکسال ملاک است. درحوزه حمل بار هر چه سرعت بازرگانی بالاتر و توقفات به حداقل برسد، دوره گردش واگن‌ها کاهش می‌یابد.

این مهم محقق نمی‌گردد مگر با در اختیار داشتن منابع کافی و برنامه‌ریزی صحیح ترافیک و هماهنگی مداوم بین کلیه بخش‌ها و ذینفعان. مواردی همانند سبقت و تلاقی، اتصال و انفصال در ایستگاه تشکیلاتی، نبود نیروی کشش، نبود ظرفیت، خرابی ناوگان یا لکوموتیو، خرابی علائم و مسدودی خطوط و ... باعث کندی سیر و توقفات پی در پی در مسیر می‌گردد. همچنین مشکلات تخلیه و بارگیری واگن‌ها در مبادی-مقاصد بار نیز گاهی به توقفات واگن در چرخه حمل می‌افزاید و باعث می‌شود یک واگن در دوره یکساله میزان بار کمتری را حمل نماید و بهره‌وری آن کاهش یابد.

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

درخصوص نقش سیر و حرکت در افزایش بهره‌وری واگن‌ها، واضح است که حمل بار بیشتر به ازای هر واگن و تلاش در جهت بهبود بهره‌وری بصورت مستمر، باعث افزایش عملکرد و در نتیجه