

نقش کمرنگ راه آهن در مدیریت بحران



احسان سالاری
کارشناس حوزه‌ی ریلی



سفرهای ریلی جزو امن‌ترین سفرها در ایران و جهان به شمار می‌آیند. با این حال؛ گاهی تغییرات جوی یا پدیده‌هایی طبیعی مثل برف و سیلاب، سفر با قطار را به تجربه‌ای چالش‌برانگیز برای مسافران تبدیل می‌کند. نمونه‌ی این اتفاقات را مدتی قبل در سیر قطارهای مسافری به مقصد مشهد با پروت‌هوا و یخ‌زدگی قطار و سرگردانی مسافران شاهد بودیم. به بهانه‌ی این حادثه گفتگویی با احسان سالاری کارشناس حمل‌ونقل ریلی داشتیم که ماحصل آن ریشه‌های ضعف مدیریت بحران در راه‌آهن را به نمایش می‌گذارد

قطار نجات راه‌آهن است. تا جایی که بنده اطلاع دارم، حدود سه سال است که تاریخ تعمیرات اساسی این واگن‌ها منقضی شده و همچنان راه‌آهن درگیرودار عقد قرارداد و تعمیر اساسی این واگن‌ها است. این موضوع نمونه‌ای از سطح دغدغه و اشراف مسؤولان راه‌آهن به موضوعاتی از این دست را نشان می‌دهد. دومین مسأله، دانش و روش‌های مواجهه با مسأله در سطح متخصصان ریلی است. در این زمینه تقریباً کمبودی وجود ندارد. دانش رسوب‌کرده از سالیان گذشته و متخصصان فارغ‌التحصیل از دانشکده‌های ریلی، اشراف کافی به مسائل داشته و امکان مدیریت و برنامه‌ریزی مواجهه با بحران‌ها و حوادث طبیعی را دارند که متأسفانه در دوره‌ی فعلی مدیریت راه‌آهن، کمترین توجه در به‌کارگیری کارشناسان شده است.



به اعتقاد شما در کدام دوره به توانمند شدن حوزه‌ی ریلی در برابر مخاطرات طبیعی بیشتر توجه شد؟

به‌طور کلی در ساختار راه‌آهن، کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح نواحی وظیفه‌ی پیش‌گیری

تصمیمات ممکن اتخاذ شد. اولاً مسافرین ساعت‌ها در ایستگاه فریمان سرگردان بودند. با توجه به این که تنها عامل بروز مشکل پروت‌هوا بود، امکان رفع نقص موقت و سیر قطار وجود داشت. در مرحله‌ی بعد، برای دو روز تمامی قطارهای مسافری مسیر مشهد لغو شد. موضوعی که برای بدنه‌ی کارشناسی راه‌آهن قابل‌پذیرش نیست. در دنیا سیر قطارها در بدترین شرایط ادامه می‌یابد تا کمک حال مسافران باشد. اما این‌جا حمل‌ونقل جاده‌ای بدون توقف به کار خود ادامه داد و راه‌آهن سیر قطارهای خود را متوقف کرد!



به نظر شما حوزه‌ی ریلی کشور در مواقع بارش سنگین برف و یا جاری شدن سیل یا وقوع زلزله و سوانح دیگر چقدر آمادگی مقابله و تداوم سرویس‌دهی به‌صورت امن دارد؟

این موضوع در دو سطح قابل بررسی است. اول این که به لحاظ عملیاتی در حال حاضر کمترین آمادگی برای رویارویی با حوادث احتمالی وجود دارد. جالب است بدانید که یکی از ارکان مواجهه با سوانح سازمان،



به نظر شما امکان پیش‌بینی و جلوگیری از وقوع حوادثی مثل یخ‌زدن قطار تهران-مشهد، وجود دارد؟

با اطمینان عرض می‌کنم، بله. امکان پیش‌بینی و جلوگیری از وقوع حوادثی از این دست کاملاً وجود دارد. اصل موضوع را هواشناسی از چندین روز قبل اطلاع‌رسانی کرده بود. اما گویا در راه‌آهن هیچ تصویری از سیر قطار و امکان بروز مشکل وجود نداشته است! به نظر می‌رسد به رغم اهمیت فراوان این پیش‌بینی، مدیران ارشد راه‌آهن به فکر مقابله و پیش‌گیری بر نیامده‌اند.



نحوه‌ی مواجهه‌ی راه‌آهن با مشکل پیش‌آمده در سیر قطارهای مسافری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به‌طور خاص در خصوص مشکل پیش‌آمده در سیر قطارهای مسیر مشهد در ایستگاه فریمان، بدترین

راه‌آهن در ایران حدود یک‌صد سال سابقه دارد و از قدیم‌الایام در مسیرهایی مثل زنجان به تبریز، فعالیت داشته است. تاکنون به دلیل برودت هوا همگی قطارها به مدت دور روز لغو نشده‌اند. درحالی که در بوران‌ها و بسته شدن جاده‌ها، این راه‌آهن است که سوخت و غذا و مسافران ضروری را به مقصد می‌رساند. این که این بار چنین اتفاقی افتاده، به هیچ وجه به ناوگان مرتبط نیست. موضوعی اصلی، انقطاع به وجود آمده میان مدیریت ارشد راه‌آهن و متخصصان و صاحب‌نظران است و با دستور و شعار مسائل عملیاتی حل نشده، بلکه تشدید هم می‌شود. چطور سوخت اتوبوس‌ها یخ نمی‌زند، اما سوخت لکوموتیو راه‌آهن یخ می‌زند! مدار ترمز کامیون‌ها با هوای فشرده کار می‌کند. چطور مدار ترمز آن‌ها فعال است، ولی مدار ترمز واگن‌ها دچار یخ‌زدگی می‌شود. هرکسی که اندک دانشی از راه‌آهن داشته باشد، بارها عبور آب از کمپرسور لکوموتیو و نفوذ در سوپاپ ترمز واگن‌ها را دیده و می‌داند در شرایط برودت هوا لکوموتیوی باید سیر کند که خشک‌کن کمپرسورهای آن سالم باشد. یا سوخت لکوموتیو بایستی با ضدیخ گازوئیل ترکیب شود.

در پایان جمع‌بندی خود را از شرایط حال حاضر و افق پیش روی راه‌آهن در مواجهه با حوادثی از این دست بفرمایید.

به نظرم آن‌چه در حال حاضر در جریان است، بیشتر توجیه مشکلات و انداختن تقصیر به گردن دیگران است. شما ببینید راه‌آهن در یک سال گذشته با حداقل چهار مجموعه‌ی خصوصی در مسائل فنی درگیر شده است. اولی در خصوص سانحه‌ی قطار یزد-مشهد، دومی در خصوص مستهلک بودن واگن‌های یک شرکت مسافری و سومی در خصوص مشکلات سیستم کولینگ واگن‌های باری یک شرکت خصوصی دیگر و این آخری در خصوص یخ‌زدن سیستم ترمز واگن‌های مسافری قطارهای مسیر مشهد. در همه‌ی این موارد راه‌آهن بدون ارائه‌ی مستندات کارشناسی، تقصیر را به گردن شرکت‌های خصوصی انداخته و سعی در میرا کردن خود داشته است. از چنین رویکردی هیچ‌گونه اصلاح و بهبود وضعیتی را نباید انتظار داشت. به نظرم بیش از آن‌که در صنعت ریلی بحران داشته باشیم، بحران در مدیریت ارشد راه‌آهن داریم. بحرانی که با سیاسی کردن پست‌های فنی و تخصصی، دامن این صنعت را گرفته است.



چه دستورالعمل‌هایی در راه‌آهن کشور برای مواجهه با حوادث طبیعی و سوانح وجود دارد؟

دستورالعمل ویژه‌ای در این خصوص یا وجود ندارد، یا بنده اطلاع ندارم. اما در دستورالعمل بهره‌برداری لکوموتیو و واگن و سایر تجهیزات، مسائل مربوط به عملکرد آن‌ها در دماهای پایین یا شرایط خاص بررسی و راهکارهای مربوط ارائه شده است.



نقش شرکت‌های خصوصی در مقابله با حوادث طبیعی چیست و این شرکت‌ها باید چه اقدامات و مسؤولیت‌هایی را برای کاهش خسارات و آسیب‌ها به عهده بگیرند؟

شرکت‌های خصوصی به‌صورت ویژه امکان دخالت در این‌گونه حوادث را ندارند. تنها با بالا بردن سطح کیفیت تعمیرات و نگهداری ناوگان می‌توانند به بهبود وضعیت موجود کمک کنند. اما پیشنهاد جدی ما، دخالت بیشتر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به نمایندگی از کلیه‌ی شرکت‌های بخش خصوصی در کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح است.



مهم‌ترین مشکلات خطوط و شبکه‌ی ریلی کشور در هنگام وقوع حوادث طبیعی چیست؟ و آیا برای رفع مشکلاتی مثل یخ‌زدگی سوزن‌ها، سقوط بهمن و ریزش کوه و برف‌گیر شدن خطوط، راهکارهای به‌روز و فناوری‌های نوین به کار گرفته شده است؟

هیچ راهکار جادویی وجود ندارد. برای جلوگیری از همه‌ی این مشکلات راهکارهای خیلی طبیعی در دنیا وجود دارد. مثلاً سوزن شما باید مجهز به گرم‌کن باشد و گرم‌کن آن نباید خراب باشد. برای جلوگیری از ریزش کوه یا بهمن بایستی از قبل محل‌هایی که امکان سقوط بهمن یا کوه را دارد، شناسایی کنید و اقدام به احداث ترانشه و در صورت نیاز دیوار حائل کنید.



ناوگان حمل‌ونقل ریلی در هنگام برودت هوا با چه مشکلاتی مواجه می‌شود؟

از وقوع سوانح و تمهید شرایط لازم برای سیر سلامت قطارها را بر عهده دارند. مواجهه با سوانح و حوادث طبیعی نیز از درون همین فرآیند انجام می‌شود. در دوره‌هایی که متخصصان امر بر مسند راه‌آهن بودند، به‌وضوح توجه به این ساختار بیشتر بود. تا جایی که کمیسیون پیشگیری از سوانح نواحی به‌صورت دوره‌ای در حضور معاون یا مدیرعامل راه‌آهن برگزار می‌شد. درحالی که در شرایط حاضر، اغلب مدیران کل نواحی نیز در کمیسیون حضور ندارند.



چه اقداماتی باید پیش از وقوع حوادث و مخاطرات طبیعی در بخش ریلی کشور انجام شود که اکنون کمتر به آن توجه می‌شود؟

این موضوع از دو منظر قابل بررسی است. اول در ساختار موجود نیاز به توجه بیشتر و تقویت جایگاه کمیسیون‌های پیشگیری سوانح است. در مرحله‌ی بعد، امکان استفاده از فناوری‌های نوین بابت پیش‌گیری از سوانح است که این امکان کاملاً فراهم است، اما به آن توجه لازم صورت نمی‌گیرد.



حوادث طبیعی و سوانح بزرگی که در شبکه‌ی ریلی طی سال‌های قبل به وقوع پیوسته، چه آموخته‌هایی برای ما داشته و آیا از این تجربیات با مستندسازی و آسیب‌شناسی، استفاده می‌شود؟

مستندسازی‌های صورت گرفته از وقایع و سوانح قبلی به‌صورت سطحی و در حد پر کردن فرم‌های ۲۲۷۷ مربوط به سوانح بوده و غالباً توجهی به تحلیل ریشه‌ی سوانح صورت نگرفته است. در خصوص آموزش از تجربیات قبلی هم آموزش‌ها به‌صورت سینه‌به‌سینه بین افراد بوده و کمترین حد مستندسازی صورت گرفته است. در حالی که در همین مدیریت جدید راه‌آهن، پیشنهادهایی به‌منظور تشکیل دفتری در خصوص تحلیل ریشه‌ی سوانح متعدد راه‌آهن داده شده و راه‌آهن به بهانه‌ی هزینه‌بر بودن، از انجام آن شانه خالی کرده و این موضوع را وظیفه‌ی شرکت‌های خصوصی می‌داند. این برخورد از سوی راه‌آهن با شعار «ایمنی اولویت است»، در تناقض اساسی است.