

کار علمی، حلقه‌ی مفقوده‌ی مدیریت بحران در راه آهن



مهرداد تقی‌زاده
معاون اسبق وزارت راه و شهرسازی

بی‌توجهی به انجام کارهای علمی و تحقیقی به‌منظور تدوین دستورالعمل‌ها و سناریوهای مدیریت بحران، حلقه‌ی مفقوده‌ی مهمی در مقابله با پدیده‌های جوی و سوانح به‌شمار می‌رود. این سخنان معاون سابق وزارت راه و شهرسازی و یکی از مدیران باسابقه‌ی حوزه‌ی حمل‌ونقل کشور است که معتقد است آئین‌نامه و یا چارچوب خاصی در مواقع ضروری در راه مدیریت کلان راه آهن وجود ندارد. در این رابطه با ایشان گفتگویی صورت گرفته است که در ادامه می‌خوانید:



به‌عنوان یکی از مدیرانی که سابقه‌ی طولانی مدیریت در شرکت راه آهن و شرکت‌های تابعه‌ی آن دارید، بفرمایید در مواقع بروز بلایای طبیعی مثل بارش سنگین برف یا جاری شدن سیل، این مجموعه بر اساس چه دستورالعملی بحران‌های حادث شده را مدیریت می‌کند؟

با بیش از ۳۰ سال سابقه‌ی فعالیت در راه آهن در مسؤلیت‌ها و سمت‌هایی مثل؛ مشاور و معاون شرکت راه آهن، مدیرعاملی شرکت رجا و عضو هیأت مدیره‌ی راه آهن، آن‌چه مشخص است هیچ دستورالعمل و آئین‌نامه یا چارچوب و روشی که بتواند به‌صورت جامع و اصولی برف، یخبندان، سیل، زلزله و سوانح خاص مقابله و بحران را مدیریت کند، در راه آهن ندیدم و فکر نمی‌کنم چنین چیزی در این سازمان وجود داشته باشد. شاید آیین‌نامه‌هایی برای پیشگیری از برخی تغییرات جوی داشته باشیم از جمله مقررات عمومی حرکت در راه آهن که برخی از موارد و زمینه‌های پیشگیری در آن لحاظ شده است. اما دستورالعملی که کامل و جامع باشد و تمام

سوانح طبیعی و غیرطبیعی را در سناریوهای مختلف پوشش دهد و تیم‌ها و گروه‌های پیشگیری از سوانح بر اساس این دستورالعمل و سناریوها تمرین و اقدام و عمل کنند، چنین سندی در راه آهن نداریم.



در سال‌های اخیر با پدیده‌های جوی بیشتر و شدیدتری مواجه‌ایم. راه آهن آمادگی روبرویی با این پدیده‌ها را دارد؟

تغییرات آب و هوایی در سال‌های اخیر در ایران و سراسر جهان شکل متفاوتی به خود گرفته است و گاه پدیده‌های جوی غافلگیرکننده‌ی روی می‌دهد که باید برای آن برنامه‌ریزی قبلی داشته باشیم. اما باید اذعان کرد که ما آمادگی لازم برای تغییرات آب و هوایی و حوادث طبیعی جوی را نداریم. چون همان‌طور که عرض کردم، دستورالعمل کاملی برای این موارد نداریم. طبعاً چون دستورالعملی نداریم، تمرین و آمادگی خاصی هم نداریم و هر آن‌چه در مواقع بحرانی روی دهد، یا دست‌کم بیشتر آن‌چه در مواقع بحرانی روی دهد، در همان میدان عمل و به‌صورت تمرین نشده و فی‌البداهه انجام می‌شود. ضمناً باید این نکته را اضافه کنم که در سال‌های اخیر آمادگی شبکه‌ی ریلی کشور برای سوانح طبیعی و پدیده‌های آب

و هوایی نه تنها رشد نداشته، بلکه افت داشته است.



مشکل اصلی کجاست که در مواقع اضطراری وقوع حوادث طبیعی، راه آهن کشور بدون آمادگی و برنامه و سناریو و طبعاً با خطاهای فراوان به مقابله با بحران می‌رود؟

وقتی ما در مجموعه‌ی راه آهن کشور برای موضوع مدیریت بحران و مواجهه با مخاطرات طبیعی و سوانح کار عمیق علمی انجام نداده‌ایم، شخص بنده هم که یکی از مدیران ارشد راه آهن بودم، دستورالعمل و نقشه‌ی راه علمی و کارشناسی شده‌ای در اختیار نداشتم که بر اساس آن به مقابله با سوانح بروم و برای مدیریت بحران اقدام کنم. بنابراین؛ وقتی سانحه‌ای پیش می‌آید، چه من و چه سایر مدیران باید روی این موضوع در همان لحظه بررسی می‌کردیم تا راهکارهایی برای کاهش آسیب‌ها و خسارات و عبور از بحران پیدا می‌کردیم. راه آهن باید برای تدوین چنین دستورالعملی مشاور می‌گرفت و مراکز تحقیقی و پژوهشی و دانشگاه‌ها را به خدمت خود در می‌آورد تا راهکارهای علمی و تخصصی و فناوری‌های نوین برای

خود را تجهیز کنیم و برای موارد خاص برنامه‌ی علمی و کارشناسی شده داشته باشیم، می‌توان روی یک شبکه‌ی ریلی پایدار که سهم ۸۰ درصدی از حمل بار را جذب کند، حساب کرد. این در حالی است که در کشور ما وقتی دما به منفی ۲۰ درجه برود، مشکلات اساسی در شبکه‌ی ریلی داریم و این معضل دلیلی ندارد جز این که ما برای بحران‌ها به‌صورت روشمند و علمی آماده نمی‌شویم. کشورهای دیگری مثل سوئد هم برای مقابله با پدیده‌های جوی و ایمنی و حفظ سرعت قطارها در شرایط برف و یخبندان کارهای قابل توجهی انجام داده‌اند. این الگوها در جهان وجود دارد و ما هم می‌توانیم از آن‌ها استفاده کنیم. به‌شرط آن که شیوه‌ی مدیریت خود را متحول کنیم.

زمانی که معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی بودم، در سفری که به کشور روسیه داشتم، آنجا شنیدم سهم حمل‌ونقل ریلی در حمل بار این کشور ۸۰ درصد است و این برای من که در کشورم سهم راه‌آهن در جابه‌جایی بار کمتر از ۷ تا ۸ درصد است، بسیار تعجب‌آور بود. وقتی از آن‌ها در این مورد سؤال کردم، جواب دادند؛ چون کشور روسیه یک کشور سردسیر است، با مطالعه و تحقیق به این نتیجه رسیده‌اند که مطمئن‌ترین روش حمل بار از طریق خط راه‌آهن است و به همین دلیل برای گسترش شبکه‌ی ریلی و ایمنی آن مطابق با شرایط اقلیمی، سرمایه‌گذاری کرده‌اند. بنابراین؛ می‌توان دریافت که در شرایط برف و یخبندان‌های منفی ۵۰ درجه هم اگر طبق معیارهای کارشناسی شبکه‌ی

مقابله با سوانح را مورد تحقیق قرار دهند و روی این موارد کار می‌شد و مدل بومی‌سازی شده‌ی آن برای کشور تدوین می‌شد تا به‌عنوان مثال بدانیم در مواقع بارش برف و یخ‌زدگی چه اقداماتی از قبل باید انجام دهیم که قطارهای ما به نحو ایمن به حرکت خود ادامه دهند. در کشورهای دیگر این کار انجام شده است و آن‌ها بر اساس روش‌های علمی دستورالعمل‌ها و سناریوهای پیش‌بینی و مقابله با سوانح خود را تدوین کرده‌اند و به همین دلیل در این کشورها وقتی برف سنگین ببارد، شاهد مختل شدن آمد و شد ناوگان ریلی نیستیم.



از تجارب کشورهای دیگر می‌توان برای ایران الگوبرداری کرد؟

