

گفتگو با حمیدرضا احدی، معاون آموزشی دانشکده مهندسی راه آهن:

نقش دانشکده مهندسی راه آهن در توسعه حمل و نقل ریلی

الهام زرقانی

دانشکده مهندسی راه آهن در چه رشته ها و مقاطعی تحصیلی دانشجویان می پذیرد؟

هم اکنون دانشکده مهندسی راه آهن در رشته ها و مقاطع تحصیلی زیر دانشجویان می پذیرد:

عناوین رشته ها و مقاطع تحصیلی	کارشناسی	کارشناسی ارشد	دکترای
مهندسی حمل و نقل ریلی	*	*	---
مهندسی ماشینهای ریلی	*	*	*
مهندسی خط و سازه های ریلی	*	*	*
مهندسی راه آهن برقی	*	---	---
مهندسی کنترل و علائم	*	*	---
مهندسی ایمنی راه آهن	*	---	---



آمار دانشجویان و فارغ التحصیلان رشته های مختلف این دانشکده به تفکیک در جداول زیر ارائه شده است.

مقطع تحصیلی کارشناسی	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی حمل و نقل ریلی	۴۰۱	۱۲۷
مهندسی ماشینهای ریلی	۴۰۸	۱۲۵
مهندسی خط و سازه های ریلی	۴۶۸	۱۲۷

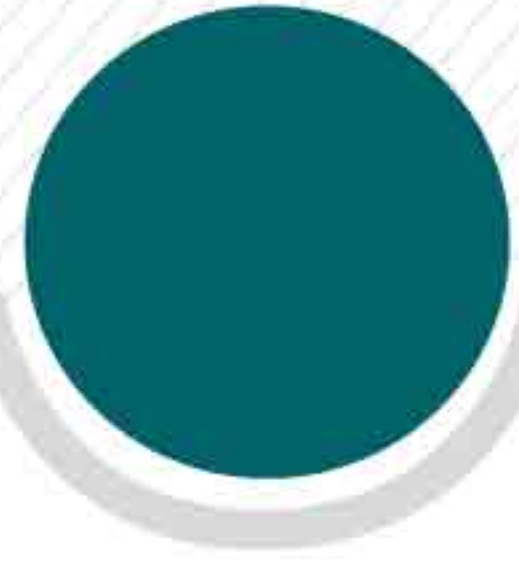
مقطع تحصیلی کارشناسی ارشد	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی حمل و نقل ریلی	۹۲	۵۳
مهندسی ماشینهای ریلی	۱۱۵	۶۳
مهندسی خطوط ریلی	۱۵۲	۷۳
مهندسی کنترل و علائم	۴۳	۶۱
مهندسی راه آهن برقی	۹۹	۲۵

مقطع تحصیلی کارشناسی ارشد مجازی	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی ایمنی در راه آهن	۹۳	۲۱
مهندسی خطوط ریلی	۲۹	-
مهندسی ماشینهای ریلی	۱۹	-

مقطع تحصیلی دکتری	تعداد کل فارغ التحصیلان	تعداد دانشجویان شاغل به تحصیل
مهندسی ماشینهای ریلی	۷	۲۶
مهندسی خطوط ریلی	۴	۳۵
مهندسی کنترل و علائم	-	۱۴

همچنین تعدادی دانشجویی از کشورهای سوریه و افغانستان نیز در دانشکده

صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از صنایع زیر بنایی، نقش بسیار مهمی در بخش حمل و نقل، رشد و توسعه اقتصادی کشور دارد. به دلیل نیاز شدید کشور به توسعه حمل و نقل ریلی و مزایای آن از نظر ایمنی، آلودگی کمتر محیط زیست، امکان حمل و نقل انبوه بار و مسافر، پس از جنگ تحمیلی توجه ویژه ای به این بخش معطوف گردید. یکی از چالش های اصلی مدرنیزه کردن راه آهن، کمبود نیروی متخصص در این زمینه بود به نحوی که بر اساس آمار موجود در سال ۱۳۷۱ تنها ۲٪ از کارکنان راه آهن کشور دارای تحصیلات بالای دیپلم بودند. شورای سیاست گذاری و بررسی مسائل راه آهن در جلسه مورخ ۱۳۷۱/۷/۲۰، براساس گزارش های مهندس صادق افشار مدیرعامل وقت راه آهن ج.ا.ایران مبنی بر نیاز راه آهن به تأسیس و راه اندازی دانشکده مهندسی راه آهن در یکی از دانشگاه های معتبر و صاحب نام، از یازده دانشگاه کشور استعلام نمود. نهایتاً در تاریخ ۱۳۷۱/۱۱/۲۴ قرارداد تأسیس دانشکده مهندسی راه آهن بین دانشگاه علم و صنعت ایران و راه آهن جمهوری اسلامی ایران منعقد گردید. در فروردین ماه ۱۳۷۲ کلنگ احداث دانشکده مهندسی راه آهن در محوطه جنوب شرقی دانشگاه به زمین زده شد و از سال ۱۳۷۶ نسبت جذب دانشجویان در مقطع کارشناسی در سه رشته مهندسی حمل و نقل ریلی، مهندسی خط و سازه های ریلی و مهندسی ماشین های ریلی اقدام گردید. انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل برای کسب اطلاعات بیشتر در رابطه با دانشکده مهندسی راه آهن گفتگویی با دکتر حمیدرضا احدی، معاون آموزشی دانشکده مهندسی راه آهن داشت و به چگونگی تعاملات دانشکده راه آهن با شرکت راه آهن و همچنین شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی پرداخت که به این شرح می باشد:



• کمک به ایجاد مزیت رقابتی مبتنی بر فناوری و نوآوری در سطح بنگاه‌های تولیدی و خدماتی، و بهبود فضای کسب و کار در صنعت ریلی.

• تقویت و توسعه تعاملات بین‌المللی با نهادهای اقتصادی، صنعتی و فناوری سایر کشورها به منظور توسعه دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی. همچنین به منظور توسعه تعاملات دانشگاه با صنعت ریلی، دفتر ارتباط با صنعت ریلی در معاونت پژوهشی دانشگاه ایجاد شده است و انتظار می‌رود در سال‌های پیش روی شاهد پژوهش‌های کاربردی بیشتری در صنعت ریلی باشیم.

انتظار شما از صنعت هم در بخش دولتی و هم بخش غیر دولتی چیست؟ آیا تعامل لازم بین دو طرف وجود دارد؟

متأسفانه برخی از مدیران صنعت ریلی نقش خود را به عنوان مسئول در حوزه فعالیت خود فراموش کرده و در اظهار نظرها در نقش منتقد از سیستم ریلی تحت مدیریت خود ظاهر می‌شوند. اگر چه اغلب این انتقادات درست است و مشکلاتی که مطرح می‌شود در سیستم ریلی کشور وجود دارد، اما راه حل و کلید این مشکلات هم در دست همین مدیران غالباً توانمند و دلسوز است. انتظار دانشگاه از صنعت ریلی این است که در حوزه حمل و نقل ریلی درون شهری و برون شهری پس از عارضه‌یابی، لیستی از اهم چالش‌هایی که صنعت ریلی با آن مواجه است تهیه و با ذکر اولویت در اختیار دانشگاه قرار گیرد، در این صورت اساتید دانشگاه برای ارائه راه حل‌های اجرایی با هم‌فکری مدیران صنعت ریلی بصورت جدی وارد میدان خواهند شد. حتی این آمادگی در دانشگاه وجود دارد که در فرایند عارضه‌یابی صنعت ریلی نیز پیش قدم شود.

فعالیت‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ به نظر شما انجمن چگونه می‌تواند نقش تسهیل‌گر بین دانشگاه و صنعت را بر عهده گیرد؟

انجمن صنفی از زمان تاسیس در سال ۱۳۸۰ همواره نقش برجسته‌ای در هم‌افزایی در صنعت ریلی داشته است و انتظار می‌رود تلاش‌ها در این زمینه تداوم یابد. با توجه به عضویت قریب به اتفاق شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری در انجمن صنفی، انتظار می‌رود این انجمن تصویر روشنی از چالش‌های صنعت ریلی کشور داشته باشد و بنابراین می‌تواند نقش برجسته‌ای در طرح مسائل صنعت ریلی کشور ایفا نماید. انجمن صنفی می‌تواند تبیین‌کننده چالش‌های صنعت ریلی کشور باشد و در کنار دانشکده مهندسی راه آهن راه‌کارهای جدیدی را برای حل مسائل روز صنعت ریلی کشور ارائه نماید.

برگزاری غرفه در نمایشگاه نوآوری‌های صنعت ریلی (اینو ترنس) در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۸ اقدام نمود و این روند انشالله در سال‌های آینده نیز ادامه خواهد داشت.

نمایشگاه نوآوری‌های صنعت ریلی (اینو ترنس) مهمترین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی است که هر دو سال یکبار در شهر برلین آلمان برگزار می‌شود و فرصت مناسبی برای کارشناسان، مدیران و صاحبان صنایع ریلی است تا در جریان آخرین دستاوردهای این صنعت قرار گیرند.

دوره‌های آموزشی مشترک با راه آهن ایتالیا؛

یکی از دوره‌های آموزشی کاربردی موفق دانشکده مهندسی راه آهن دوره‌های آموزشی مشترک با راه آهن ایتالیا است.

مذاکرات مربوط به اجرای این دوره در بهمن ماه سال ۱۳۹۴ شروع شد و در سال ۹۶ منجر به قرارداد سه جانبه بین دانشگاه علم و صنعت ایران، راه آهن ج.ا. ایران و راه آهن ایتالیا گردید. در این دوره مشترک تعداد ۸۷۴ نفر از کارشناسان راه آهن ج.ا. ایران در مدت ۱۵۰ روز با همکاری ۲۲ استاد ایتالیایی و ۱۲ استاد ایرانی در حوزه‌های لجستیک و زنجیره تامین، مدیریت استراتژیک، بازرگانی، خدمات ایستگاهی، ایمنی، فناوری اطلاعات، علائم و ارتباطات، مدیریت خطوط و مدیریت ناوگان آموزش دیدند.

خوشبختانه ارزیابی‌های صورت گرفته در پایان دوره حاکی از تاثیر بسیار مثبت آموزش‌های ارائه شده بر دانش و نگرش فراگیران است و انتظار می‌رود تداوم اینگونه آموزش‌های مشترک بتواند رفتار حرفه‌ای و عملکرد کارکنان صنعت ریلی را ارتقاء بخشد.

در خصوص فعالیت‌های پژوهشی که در صنعت ریلی انجام می‌شود چه میزان در راستای نیاز صنعت ریلی است؟ آیا از سوی صنعت تقاضایی برای انجام پژوهش‌های علمی صنعتی دریافت می‌کنید؟

یکی از انتقاداتی که به دانشگاه و صنعت وارد است این است که این دو حوزه در بسیاری از موارد مستقل از هم فعالیت میکنند و هم‌افزایی ندارند. به منظور ایجاد هماهنگی بیشتر و هدایت تحقیقات اساتید دانشکده به سمت تحقیقات کاربردی، خوشبختانه در سال جاری با حمایت معاونت علمی ریاست جمهوری، "کانون هماهنگی دانش صنعت و بازار حمل و نقل ریلی" با اهداف زیر ایجاد گردید.

- هم‌گرایی، هماهنگی و هم‌افزایی بین عناصر تأثیرگذار در صنعت ریلی.
- شناسایی چالش‌ها، تدوین راهکارها و ارائه پیشنهاد برای رفع موانع توسعه دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی.

مهندسی راه آهن به تحصیل اشتغال دارند و با توجه به مذاکرات انجام شده با کشور افغانستان و نوپا بودن صنعت ریلی در آن کشور و اشتراک زبان فارسی انتظار می‌رود این تعداد افزایش یابد.

هم‌اکنون ۲۶ نفر عضو هیات علمی در دانشکده مهندسی راه آهن مشغول به کار هستند که ۴ نفر استاد تمام، ۴ نفر دانشیار و ۱۸ نفر استادیار می‌باشند. بسیاری از اساتید هیات علمی دانشکده راه آهن تحصیل کرده دانشگاه‌های معتبر خارج از کشور از جمله استرالیا، کانادا، آلمان، چین و انگلستان هستند و مابقی نیز فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های رده اول ایران می‌باشند.

در سال‌های اخیر دانشکده مهندسی راه آهن همکاری‌های بین‌المللی خود را توسعه داده و در حال حاضر با مرکز تحقیقات ریلی کره جنوبی (KRRRI)، دانشگاه دنیتروپتروفسک (Dnepropetrovsk)، در کشور اوکراین، دانشگاه اونتاریو کانادا، دانشگاه لولنا سوئد، دانشگاه دولتی راه آهن مسکو و دانشگاه آخن در کشور آلمان تفاهم‌نامه همکاری دارد.

میزان حضور فارغ‌التحصیلان دانشکده راه آهن در صنعت ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

دانشکده مهندسی راه آهن را می‌توان پیشگام در تحقق دانشگاه نسل سوم (کارآفرین) دانست. فارغ‌التحصیلان این دانشکده از آمار بسیار بالای اشتغال برخوردار هستند و در رده‌های مختلف کارشناسی و مدیریتی در شرکت‌های مهم مرتبط با صنعت ریلی از جمله راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت حمل و نقل ریلی رجا، شرکت مینا، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، مترو تهران و مترو شهرهای دیگر کشور و شرکت‌های مهندسی مشاور مشغول به کار هستند. برخی از فارغ‌التحصیلان نیز به عنوان کارآفرین به تاسیس شرکت‌های خصوصی پرداخته‌اند. تعداد قابل توجهی نیز در صنعت ریلی خارج از کشور اشتغال دارند. به دلیل ارتباط قوی با صنعت و همچنین کاربردی بودن آموزش و پژوهش در دانشکده، تعدادی از اعضای هیات علمی نیز به عنوان مامور در بخش‌های مختلف دولتی صنعت ریلی کشور حضور دارند از جمله می‌توان به مدیرعامل سابق و مدیرعامل کنونی راه آهن جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد.

علاوه بر برنامه رسمی آکادمیک آیا برنامه‌های آموزشی حرفه‌ای و کاربردی هم در برنامه دارید؟

دانشکده مهندسی راه آهن علاوه بر برگزاری دوره‌های آموزشی رسمی، از سال ۱۳۹۴ برگزاری دوره‌های مشترک بین‌المللی را در دستور کار قرار داد و در همین رابطه و به منظور معرفی بیشتر دانشکده مهندسی راه آهن در مجامع بین‌المللی نسبت به