

نقش سیر و حرکت در عملکرد راه آهن

مهرداد تقی‌زاده

دبیر انجمن صنایع حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

در بار ترانزیتی توسط کشورهای همسایه عمدتاً به وجود ۷۷ مشکل ترانزیتی کشور برمی‌گردد، اما عملکرد راه آهن نیز در به‌وجود آمدن این مشکل بی‌تاثیر نبوده است.

یکی از عمده‌ترین مشکلات دیگر بخش سیر و حرکت راه آهن عدم استفاده از نرم افزارهای تخصصی سیر و حرکت است که ما را از بهره‌مندی از مزایای آن بی

خبردار می‌کند. سرعت سیر قابل توجهی را در شبکه شاهد نمی‌کنیم و ناوگان موجود، مطلوب نباشد. علاوه بر آن کمبود تعداد قطارهای باری برنامه‌ای و به کار نگرفتن نیروهای متخصص کافی به دامنه‌ی مشکلات می‌افزاید.

اما راه‌کار پیشنهادی: به عنوان مهمترین و اثرگذارترین راهکار، خصوصی‌سازی سیر و حرکت راه آهن پیشنهاد می‌شود. یعنی راه آهن می‌تواند با تعریف بسته اقتصادی و فنی مناسب، پیمانکارانی برای مدیریت عملیات سیر و حرکت به کار بگیرد و پرداخت به پیمانکار به افزایش تن کیلومتر و نفرکیلومتر حمل شده، کاهش سوانح، افزایش میزان ساعات مسدودی مورد نیاز برای بهسازی و ترمیم خطوط و وابسته باشد و طی قراردادی که فی‌مابین شرکت راه آهن ج.ا.ا. و این پیمانکار منعقد می‌گردد، عملیاتی شود که این منجر به افزایش درآمدزایی برای شرکت‌های خصوصی، شرکت راه آهن و همین‌طور افزایش انگیزه و درآمدزایی شرکت پیمانکار خواهد شد. حتی می‌توان پیمانکار را ملزم به استفاده از نرم افزارها و تکنولوژی روز سیر و حرکت کرد.

سیر و حرکت یکی از مهمترین بخش‌های راه آهن است که با عنوان قلب راه آهن شناخته می‌شود چرا که عملکرد درست آن منجر به عملکرد درست شبکه و ایجاد جریان‌های روان و ایمن در آن می‌شود و به دنبال آن رشد بهره‌وری و به صورت کلی بهبود عملکرد راه آهن در بخش باری و مسافری را شاهد خواهیم بود.

در شرایط فعلی سیستم سیر و حرکتی کشور ما سنتی و غیر پیشرفته و دارای معایب عدیده‌ای است که عقب‌ماندگی‌های زیادی در مقایسه با کشورهای همسایه دارد. میزان سیر واگن‌های باری در شبکه، روزانه، تقریباً ۳۰۰ میلیون کیلومتر است که قرارداد دسترسی آزاد به شبکه ریلی، راه آهن را در این شرایط یک سوم تعهد راه آهن در قرارداد مربوطه است که منجر به کاهش عملکرد راه آهن و افت درآمد شرکت‌های خصوصی می‌شود و این منجر به کاهش درآمد شرکت راه آهن ج.ا.ا. نیز می‌گردد.

از طرفی سرعت کم حمل بار در شبکه ریلی موجب شده راه آهن در رقابت با بخش جاده‌ای ضعیف عمل کند، لذا حدود ۹۰٪ بار داخلی به سمت جاده‌ها سوق پیدا کرده‌اند. باید توجه داشت که این عملکرد ضعیف باعث می‌شود وزارت راه و شهرسازی و نیز مجلس گرایش بیشتری برای سرمایه‌گذاری و تمرکز روی بخش جاده‌ای پیدا کنند و ما نتوانیم از بخش ریلی دفاع کنیم.

همچنین بخش ترانزیتی هم از پیامدهای ناشی از ضعف سیستم سیر و حرکت مصون نمانده است، چرا که راه آهن نتوانسته زمان‌بندی و سیر مناسب، کوتاه و سریع را برای قطارهای ترانزیتی فراهم نماید. با اینکه دلیل اصلی دور زدن کشور

AxpertSoft Trial Version