



گفتگو با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل: سیر و حرکت؛ اصلی‌ترین مصدقه بهره‌وری و نیازمند نیروی متخصص

اگرچه طی سال‌های گذشته، توسعه زیرساخت‌ها در بخش حمل و نقل ریلی کشور سیر صعودی داشته، اما جایگاه بخش خصوصی در این صنعت رشد چشمگیری نداشته و صاحب نظران دلیل این امر را ناشی از کم توجهی و بی‌مهری دولت‌ها نسبت به آن تلقی می‌کنند.

در این بین موضوعی که مورد انتقاد جدی کارشناسان قرار دارد، این است که چرا با وجود اینکه تصدی گری امور در حمل و نقل جاده‌ای و هوایی بر عهده بخش خصوصی است و دولت صرفاً نقش نظارتی بر آنها را دارد، اما در حمل و نقل ریلی، سبب بلا تکلیف ماندن این صنعت از نظر تصدی گری امور در بخش روسازی و بهره‌برداری شده است. بدون شک، نقش پرینگ بخش خصوصی دررشد و گسترش حمل و نقل ریلی، سبب کشور سیر قابل اندکار است و تجربه چند دهه فعالیت در این زمینه نشان می‌دهد که دولت به تنها یعنی نمی‌تواند راه‌آهن را به رونق درآورد. بر این اساس با توجه به نیاز شدید این صنعت به جذب سرمایه و تکنولوژی، توسعه و رونق این صنعت تنها از طریق خصوصی‌سازی امکان‌پذیر است و تجربه همه کشورهای توسعه یافته نیز این ادعا را ثابت می‌کند.

کارشناسان، خصوصی‌سازی صنعت راه‌آهن را الزامی می‌دانند. به این صورت که بخش بهره‌برداری راه‌آهن به سازمان‌های خصوصی واگذار شود و دولت بر حسن انجام امور آن ناظرت کند. در خیلی از کشورهای توسعه یافته نیز بحث سیر و حرکت و بهره‌برداری از آن به صورت کریدوری به بخش خصوصی واگذار شده و دولت تنها نقش ناظرت را برعهده دارد. در چنین شرایطی و با خصوصی‌سازی صنعت حمل و نقل ریلی، شرکت‌های حمل و نقل برای جذب مسافر و بار وارد می‌شوند که پیامدهای مفید و موثر زیادی در ارتقای این صنعت به دنبال دارد.

ارتقای سطح کیفی و کمی حمل ریلی، اسناد تولیدات داخلی ناوگان حمل و نقل، افزایش کاهش تعرفه‌های حمل و نقل داخلی، کاهش حواس‌بندی، اسناد ریلی، درجه سلسیوس و نقل ریلی، رونق گردشگری ریلی و موارد دیگر از جمله این آثار است. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌ها در خصوص اجرای ناقص خصوصی‌سازی و تاثیرات آن در بحث سیر و حرکت و میزان بهره‌وری گفتگویی با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

AxpertSoft Trial Version

به شبکه ریلی تعهد راه‌آهن برای سیر و اگن‌های شرکت‌های خصوصی ۳۰۰ کیلومتر در شباهنگ روز می‌باشد که در حال حاضر به طور معمول روزانه در حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر محقق می‌شود. این مقدار سیر روزانه منجر به تضعیف بهره‌وری و در نتیجه کاهش جذابیت اقتصادی سرمایه‌گذاری در حمل ریلی می‌گردد.

برای بهبود مدیریت سیر و حرکت در روش کلی را می‌توان مطرح کرد، در ابتدا راه‌اندازی نرم‌افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت و سپس اجرای شیوه و اگن‌بول (استخراج و اگن) که بسیار حائز اهمیت است.

با راه‌اندازی نرم‌افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت، برنامه‌ریزی از حالت دستی و ذهنی خارج می‌شود و این وظیفه تحلیلی و محاسباتی سنگین به رایانه سپرده می‌شود. اطلاعات برنامه‌ها و همیotropic اطلاعات موجودی و موقعیت اگن‌ها و کوئوموتیوها به عنوان ورودی به این نرم‌افزار داده می‌شود. پس از محاسباتی که در نرم‌افزار صورت

ذهنی افراد دخیل در کار انجام می‌شود. این شیوه برنامه‌ریزی به خاطر خطای محاسباتی زیادی، موجب می‌شود بهره‌وری به اندازه‌ای که خطوط پتانسیل دارد بالا نباشد. لازم به ذکر است یکی از موانعی که بر سر راه سیر و حرکت قرار دارد، تعدد مالکین و اگن و تنوع مبادی و مقاصد بار است که موجب سخت شدن برنامه‌ریزی برای متولیان در شرکت راه‌آهن می‌گردد. از جمله سایر موانعی که بر سر راه سیر و حرکت قرار دارد می‌توان به کمبود قطارهای باری برنامه‌ای، تقویض نشدن اختیار به ادارات نواحی در امور سیر و حرکت و به کار نگرفتن نیروهای متخصص اشاره کرد.

مدیریت صحیح سیر و حرکت در راه‌آهن چه نقشی در افزایش پاکاهش بهره‌وری خواهد داشت و چه باید کرد تا بهره‌وری افزایش یابد؟

در حال حاضر در راه‌آهن و بسیاری از شرکت‌ها بر موضوع بهره‌وری تأکید بسیاری می‌شود. باید دانست که امروزه اصلی‌ترین مصدقه بهره‌وری، سیر و حرکت است. بر اساس قرارداد دسترسی آزاد

در خصوص معنای سیر و حرکت در راه‌آهن توضیحی بدھید و بفرمایید چه بخش‌هایی از مجموعه شرکت راه‌آهن با بخش سیر و حرکت، ارتباط تنگانگ و حیاتی دارند؟

مدیریت سیر و حرکت را می‌توان به عنوان یک بخش کلیدی و حتی قلب راه‌آهن دانست. این بخش وظیفه برنامه‌ریزی و انجام عملیات اجرایی جابجایی بار، مسافر و توشه را با در نظر گرفتن مبدأ و مقصد اعلامی و اگن‌ها بر اساس مقررات عمومی سیر و حرکت بر عهده دارد. این اداره کل در شرکت راه‌آهن با اداره کل و اگن‌ها، اداره کل بازرگانی و اداره کل نیروی کشش بیشترین ارتباط را دارد.

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؟

کارکنان این بخش خدمات فراوانی از هردو منظر ستادی و صفحی ارائه می‌کنند. در مدیریت سیر و حرکت راه‌آهن در حال حاضر برنامه‌ریزی به صورت دستی و به اتکای قدرت محاسبات و تصمیم‌گیری

می‌گیرد، قطار با واگن‌ها و لکوموتیوهای مشخص تشکیل و برنامه‌ریزی سیر این قطار تا مقصده مشخص می‌شود. کشورهای پیش‌رو در صنعت حمل و نقل ریلی، سیر و حرکت را از شیوه دستی خارج نموده و به این صورت اداره می‌کنند.

از سوی دیگر با توجه به تعدد شرکت‌های مالک

واگن در کشور، همکاری مالکین ناوگان در قالب پروژه‌های واگن‌بول نیز شیوه مناسبی برای بالا بردن بهره‌وری در سیر و حرکت در شرایط فعلی می‌باشد. در این شیوه، صرف نظر از مالکیت واگن،

بار به نزدیک‌ترین واگن‌های متناسب موجود در آن ناحیه منتقل و جابجا می‌شود. در انتهای دوره‌های مشخص نیز در شرکت کنسرسیوم یا طرف سوم که مالکین تشکیل داده‌اند، درآمدها مشخص و به حساب مالکین واگن واریز می‌گردد. البته برای اجرایی نمودن واگن‌بول جزئیات فراوانی وجود دارد و لیکن با شروع این مهم در سطح شبکه ریلی کشور، شاهد افزایش چشمگیر سیر روزانه خواهیم بود و طرفین نفع کافی را از این ایده خواهند بود.

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

با افزایش سیر ناوگان ریلی در نتیجه‌ی بهره‌برداری از نرم افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت، سرعت سیر به شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد. این در شبکه موجود است به یکی از دلایل رسوب واگن در ایستگاه‌ها بدل شده است و طبیعتاً با رسوب واگن در ایستگاه‌ها عدم النفع آن علاوه بر شرکت‌های مالک ناوگان به شرکت راه‌آهن نیز می‌رسد.

بحث سرعت در افزایش سیر و حرکت

بسیار مهم است. آیا برای افزایش سرعت

زیرساخت‌های لازم از قبیل خط‌آهن مناسب برای سرعت مقدار تن کیلومتر حمل شده شرکت‌های واگن‌هایی که توانایی سرعت بالا را داشته باشند وجود دارد؟

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.

کشورهای پیش‌رو در حمل و نقل ریلی از روش‌های نوین و مبتنى بر هوشمندی در ریدیابی، برنامه‌ریزی و سیر واگن‌ها استفاده می‌نمایند و این موضوع منجر به افزایش بهره‌وری بیشتر در سیر و حرکت گردیده است. یکی از دلایلی که منجر به کاهش اقبال به ترانزیت در کشور شده است مشکلات ظرفیت خط، تراکبندی نشدن خطوط است که منجر به کاهش ظرفیت خط و در نتیجه افزایش زمان سیر می‌گردد. همچنین واگن‌هایی در شبکه وجود دارد که قابلیت افزایش سرعت آنها در مسیرها میسر نیست و وجود حتی یک واگن از این نوع در یک قطار تشکیل شده سرعت سیر را تحت الشعاع قرار می‌دهد.

بايد توجه داشت در حال حاضر صرفاً مشکل در حال حاضر در بسیاری از مسیرها، مشکل زیرساختی خط وجود دارد. البته مشکل زیرساخت را باید به چند دسته تقسیم‌بندی نمود. یکی از مشکلات ظرفیت خط، تراکبندی نشدن خطوط است که منجر به کاهش ظرفیت خط و در نتیجه افزایش زمان سیر می‌گردد. همچنین واگن‌هایی در شبکه وجود دارد که قابلیت افزایش سرعت آنها در مسیرها میسر نیست و وجود حتی یک واگن از این نوع در یک قطار تشکیل شده سرعت سیر را تحت الشعاع قرار می‌دهد.

بايد توجه داشت در حال حاضر صرفاً مشکل

سرعت سیر وجود ندارد بلکه افزایش سرعت بازگانی نیز مطرح است. حتی با فرض این که سرعت سیر را هم بتوانیم در حد خوبی افزایش دهیم، به خاطر وجود مشکلات بزرگ دیگری در ایستگاه‌ها، با رسوب و توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها مواجه خواهیم شد و در نتیجه تا زمانی که مشکل توقفات طولانی در ایستگاه‌ها بین راهی حل نشود، سرعت بازگانی به شکلی محسوس تغییر نخواهد کرد.

مطمئناً اطلاع دارید که تولید چرخ منوبلوک ملی شده. آیا بحث تامین به موقع چرخ و محور در آماده‌بکاری 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؟

چرخ و محور قطعه‌ای استراتژیک در واگن‌ها محسوب می‌شود. به تازگی یکی از شرکت‌های تولیدی ایرانی برای اولین بار، موفق به تولید چرخ واگن شده است. قیمت چرخ منوبلوک در سال اخیر از حدود ۴ میلیون تومان به ۴۵ الی ۳ میلیون تومان رسیده است که نشان می‌دهد قیماً با نرخ ارز آزاد محاسبه می‌گردد. طبیعتاً نرخ شرکت‌ها را با چالش‌های جدی در تأمین تقدینگی برای خرید این کالا روپرداز نموده است.

با تولید این چرخ توسط متخصصان داخلی پس از اخذ تأییدیه‌های لازم، انتظار می‌رفت این چرخ بتواند از منظر اقتصادی با نمونه خارجی آن رقابت و نرخ را به مقدار زیادی پایین بیاورد ولیکن نرخ‌های اولیه ارائه شده مشابه نرخ وارداتی آن می‌باشد و این موضوع، فشار واردہ به شرکت‌های حمل و نقل ریلی را کاهش نداده است. لازم به ذکر است تا سال گذشته به واردات چرخ کامبیون‌ها ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی تعلق می‌گرفت و به واردات چرخ واگن ارز سامانه نیما تعلق می‌گرفت، اما اینک نرخ ۴۲۰۰ تومانی واردات چرخ کامبیون‌ها از نرخ ارز کالای اساسی به نرخ نیما و همین‌طور نرخ واردات چرخ واگن‌ها به آزاد تغییر یافت.

چرخ و محور بر افزایش سیر واگن‌ها نیز اثرگذار است به این دلیل که در صورت پایین بودن کیفیت چرخ و محور و آسیب رسیدن به آن، واگن باید در خط تعمیر متوقف بماند تا مشکلات چرخ آن بطرف گردد و به ادامه سیر پردازد و این موضوع اهمیت چرخ در سرعت بازگانی و در همان راستا عدم النفع ناشی از توقف واگن برای مالکین را نشان می‌دهد.

اهمیت مضاعف دارد. فلذاً با بهبود سیر و حرکت حتی می‌توان اقبال برای ترانزیت و درآمدزایی را افزایش داد که در نتیجه منافع آن به راه‌آهن و کشور خواهد رسید.

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؟

با سیستم فعلی سیر و حرکت، کمبود لکوموتیو یکی از مشکلات مشهود چه در بخش باری و چه در بخش مسافری می‌باشد. موضوع مهم البته این است که با استفاده از ظرفیت‌های نرم افزاری سیر و حرکت، ثابت می‌شود که بخش بزرگی از این کمبود جعلی بوده است اما به صورت کلی در شرایط فعلی و در فقدان نظام برنامه‌ریزی بهینه، کمبود لکوموتیو یکی از چالش‌های مهم راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌باشد. به طور کلی مشکل کمبود لکوموتیو باید با نگاه و سرمایه‌گذاری داخلی رفع گردد تا کشور با شروع تحریم‌ها از این بخش آسیب جدی نپیند.

AxpertSoft Trial Version