





می‌گیرد، قطار با واگن‌ها و لکوموتیوهای مشخص تشکیل و برنامه‌ریزی سیر این قطار تا مقصد مشخص می‌شود. کشورهای پیش‌رو در صنعت حمل‌ونقل 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 واگن‌پول 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 واگن‌پول 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 برد.

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

با افزایش سیر ناوگان ریلی در نتیجه بهره‌برداری از نرم‌افزار جامع برنامه‌ریزی سیر و حرکت، سرعت سیر به شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد. این افزایش چشم‌گیر منجر به درآمدهایی بیشتر برای شرکت‌های خصوصی و شرکت راه‌آهن می‌گردد. در واقع با این شیوه سرعت بازرگانی واگن و در نتیجه مقدار تن‌کیلومتر حمل شده شرکت‌های ریلی افزایش خواهد یافت و با افزایش تن‌کیلومتر، درآمد شرکت مالک ناوگان و راه‌آهن به طور هم‌زمان بالا خواهد رفت.

### مدیریت سیر و حرکت در ایران در مقایسه با کشورهای هم‌سطح در حال توسعه و همچنین کشورهای توسعه یافته در چه رتبه‌ای قرار دارد؟ توضیح بفرمایید.

کشورهای پیش‌رو در حمل‌ونقل ریلی از روش‌های نوین و مبتنی بر هوشمندی در ردیابی، 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 در ردیابی و سیر و حرکت نامطلوب واگن‌ها می‌باشد. شرکت صاحب کالایی که قصد دارد باری را از کشورهای آسیای شرقی به مقصد اروپا ارسال کند، موضوع سیر و حرکت سریع در کشور میانی و همین‌طور ردیابی کالا برایش

اهمیت مضاعف دارد. فلذا 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 نرم‌افزاری 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 نبیند.

## AxpertSoft Trial Version

در شبکه موجود است به یکی از دلایل رسوب واگن در ایستگاه‌ها بدل شده است و طبیعتاً رسوب واگن در ایستگاه‌ها عدم‌النفع 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 خط آهن مناسب برای سرعت بالای قطار و همچنین لکوموتیو و واگن‌هایی که توانایی سرعت بالا را داشته باشند وجود دارد؟

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، تراکم‌بندی 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.

باید توجه داشت در حال حاضر صرفاً مشکل

سرعت سیر وجود ندارد بلکه افزایش سرعت بازرگانی 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 ایستگاه‌های بین‌راهی حل نشود، سرعت بازرگانی به شکلی محسوس تغییر نخواهد کرد.

### مطمئناً اطلاع دارید که تولید چرخ منوبلوک ملی شده. آیا بحث تامین به موقع چرخ و محور در آماده‌به‌کاری 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 ۳ سال اخیر از حدود ۴ میلیون تومان به ۴۵ الی ۶۰ میلیون تومان رسیده است که نشان می‌دهد قیمتا با نرخ ارز آزاد محاسبه می‌گردد. طبیعتاً چرخ شرکت‌ها را با چالش‌های جدی در تامین

نقدینگی برای خرید این کالا روبرو 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 وارده به شرکت‌های حمل و نقل ریلی را کاهش نداده است. لازم به ذکر است تا سال گذشته به واردات چرخ کامیون‌ها ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی تعلق می‌گرفت و به واردات چرخ واگن ارز سامانه نیما تعلق می‌گرفت، اما اینک نرخ ۴۲۰۰ تومانی واردات چرخ کامیون‌ها 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 برطرف گردد و به ادامه سیر بپردازد و این موضوع اهمیت چرخ در سرعت بازرگانی و در همان راستا عدم‌النفع ناشی از توقف واگن برای مالکین را نشان می‌دهد.