



گفت‌وگو با سید علی‌رضا حسینی طباطبایی،
مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان:

۱۶۰ کیلومتر، متوسط سیر روزانه واگن‌هاست تا ۳۰۰ کیلومتر فاصله زیاد است

اصولا عامل تعیین کننده برای شروع هر پروژه سرمایه‌گذاری، محاسبه و پیش‌بینی میزان سودآوری آن است. با توجه به اینکه قیمت قطعات و بتبع آن قیمت ناوگان متأثر از نرخ ارز است که در شرایط فعلی دائما در حال افزایش است و از سوی دیگر درآمدزایی پروژه‌های حمل و نقل عموما به‌صورت ریالی است که صرفا دارای افزایش سنواتی است، پروژه‌ها سودآوری مناسبی در قبال سرمایه‌گذاری اولیه نداشته و جذابیت خود را از دست می‌دهند.

البته، در سال‌های اخیر با تصویب شورای اقتصاد و در راستای اجرای بند ق تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳، اعتباری به مبلغ ۷/۵ میلیارد دلار تا سال ۱۴۰۲ جهت حمایت از طرح توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه‌آهن اختصاص و اجرای آن توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی وقت به وزارت نفت ابلاغ گردیده است و هم‌اکنون شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت با همکاری شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. در حال تخصیص منابع به شرکت‌هایی هستند که در زمینه خرید ناوگان ریلی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. البته، روند تخصیص کمی زمان‌بر است و سبب کم‌رنگ شدن مزایای مشوق مذکور برای سرمایه‌گذاران این حوزه می‌شود. در سال‌های اخیر تلاش‌های خوبی در راستای توسعه خطوط ریلی در کشور صورت گرفته و موفقیت‌های چشمگیری در ساخت قطعات مختلف واگن، تولید کشنده بومی و ریل راه‌آهن رخ داده است. لکن، علیرغم سیاست‌های کلان مبنی بر توسعه حمل و نقل ریلی، به دلیل عدم وضع قوانین متناسب در جهت تحقق این سیاست‌ها، شاهد هستیم در آستانه پایان زمان اجرای قانون پنج‌ساله ششم توسعه، فاصله زیادی تا رسیدن به افق تعیین شده برای تحقق بند «ب» ماده ۵۷ این قانون وجود دارد که نشان از جهت‌گیری نامناسب حوزه حمل و نقل دارد.

سید علی‌رضا حسینی طباطبایی، مدیرعامل شرکت

AxpertSoft Trial Version

برای واکاوی مشکلات شرکت‌های ریلی در
توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان داشته‌

در روز می‌باشد و برای رسیدن به سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر فاصله زیاد است که یکی از دلایل کاهش درآمد و نارضایتی شرکت‌های خصوصی همین موضوع است.

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

با برنامه‌ریزی و افزایش قطارهای باری برنامه‌ای مبدا مقصد می‌توان قطارهای باری را در مدت زمان کوتاه‌تر به مقصد رساند و در نتیجه سرعت بازرگانی و سرعت سفر افزایش یابد و در نتیجه تعداد سیکل بارگیری افزایش یافته که در اینصورت ایجاد نقدینگی خواهد شد.

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.

مدیریت سیر و حرکت در مقایسه با کشورهای هم سطح در رتبه هم‌تراز قرار دارد و آنچه باعث می‌شود بهره‌وری سایر کشورها از ایران بیشتر باشد

موجود ریلی پاسخگوی تقاضای محمولات ریلی باشد آن موقع سیر و حرکت روان خواهیم داشت و سیر و حرکت ایمن عاید سازمان می‌شود.

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

مدیریت صحیح سیر و حرکت باعث کاهش توقف واگن‌ها، کاهش توقف لکوموتیوها، افزایش تن کیلومتر حمل شده و به تبع آن افزایش بهره‌وری را شاهد خواهیم بود. می‌توان گفت از راه‌های افزایش بهره‌وری مدیریت صحیح سیر و حرکت، اعزام واگن‌ها به مبادی بارگیری و مقاصد تخلیه براساس نیاز (رعایت توازن تخلیه و بارگیری)، عدم انفعال قطارها بدلیل عدم قبول در ایستگاه‌های غیر تشکیلاتی و طول خط، رعایت تقدم و تاخر در اعزام واگن‌ها و..... که امیدواریم با بهبود روند مدیریت در سیر و حرکت بتوانیم به سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر که جزو تعهدات راه‌آهن در قرارداد دسترسی آزاد به شبکه ریلی است دست‌یابیم. هم‌اکنون متوسط سیر روزانه واگن‌ها ۱۶۰ کیلومتر

لطفا توضیح کوتاهی در خصوص معنای سیر و حرکت در راه‌آهن بدهید و بفرمایید چه بخش‌هایی از مجموعه شرکت راه‌آهن با بخش سیر و حرکت، ارتباط تنگاتنگ و حیاتی دارند؟

سیر و حرکت در راه‌آهن یعنی هماهنگی و برنامه‌ریزی حرکت قطارها، ترافیک قطارها و بطور اختصار یعنی مدیریت ترافیک شبکه. بخش‌های بازرگانی، ناوگان، خط، ایمنی بطور تنگاتنگ با سیر و حرکت در ارتباط هستند. سایر بخش‌ها نیز در ارتباط هستند و به نوعی پشتیبان می‌باشند و همانند حلقه‌های زنجیر باید به هم متصل باشند تا خللی در امور سیر و حرکت ناوگان بوجود نیاید.

به صورت کامل بفرمایید که 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؟

سیر و حرکت از لحاظ ساختار شبکه درست تعریف شده است. اگر بخش‌های عملیاتی و فنی کارهای خود را به درستی انجام دهند و امکانات



شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان با مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن دار، بزرگترین شرکت مالک واگن مخزن دار کشور است که با میانگین سالانه جابجایی بیش از یک میلیون تن انواع محمولات نفتی سنگین و نیمه سنگین رهبر گروه مخزن داران ریلی کشور محسوب می شود. این شرکت در سال ۱۳۹۵ موفق به پذیرش در سازمان بورس و اوراق بهادار گردیده و از معدود شرکت های مالک واگن حاضر در بازار سرمایه بشمار می رود. در حال حاضر ناوگان آماده این شرکت دارای ضریب آماده به کاری بسیار بالایی است و کلیه واگن ها در سیر می باشند. به جز برنامه های تعمیرات اساسی که هر سه سال یکبار می بایست انجام گردد هیچ یک از واگن های یک شرکت به دلیل سانحه یا موارد مشابه نیاز به بازسازی ندارد.

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان در سال ۱۳۹۶ که از سوی مقام معظم رهبری بعنوان "اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال" نامگذاری شده بود علیرغم وجود گزینه های خرید خارجی واگن اقدام به سفارش یکصد دستگاه واگن مخزن دار با استفاده از حداکثر توان سازندگان داخلی صنعت ریلی نمود که در انتهای سال ۱۳۹۶ یکصد دستگاه واگن ساخته شده به ناوگان شرکت و شبکه ریلی افزوده شد و سیر عملیاتی آن آغاز گردید. در حال حاضر نیز مطالعات امکان سنجی در خصوص تکمیل زنجیره خدمات و ارائه خدمات حمل و نقل درب به درب در دست انجام است.

توانایی سرعت بالا را داشته باشند وجود دارد؟

سرعت اکثر واگن های ریلی موجود در راه آهن که زیر ۳۰ سال عمر دارند قابلیت سرعت ۱۲۰ کیلومتر برای واگن خالی و ۱۰۰ کیلومتر برای واگن باردار بوده و لکوموتیوها قابلیت سرعت ۱۶۰ کیلومتر را دارد اما زیرساخت های راه آهن اجازه سرعت بالا را نمی دهد و هم اکنون سرعت قطارهای باری میانگین ۶۰ کیلومتر می باشد که فعلا جا برای افزایش سرعت قطارها وجود دارد که باید زیرساخت ها بهبود یابد تا سرعت قطارها به فعلی ارتقا یابد. برای تحقق سهم شبکه در اهداف برنامه ششم تلاش هایی شده است، اما فاصله زیادی داریم تا در مسیر رسیدن به هدف گام بر می داریم. سرمایه گذاری در راه آهن به نوعی صرفه جویی در مصرف سوخت و کاهش حوادث جاده ای است که سایر هزینه های کشور را هم کاهش می دهد.

خرابی لکوموتیو باعث توقف لکوموتیو و توقف قطار و دیر رسیدن بار به مقصد گردیده که همین امر ضمن نارضایتی مشتریان و صاحبان کالا تضییع حقوق شرکت ها را در پی داشته و چه بسا ادامه این روند باعث

یکی از قطعات مهم در افزایش سرعت و جلوگیری از توقف واگن ها چرخ می باشد که هزینه های زیادی را به شرکت های خصوصی تحمیل می نماید و عدم امکان تامین چرخ خسارت های سنگینی را به شرکت ها به جهت توقف در انتظار تحمیل می نماید.

AxpertSoft Trial Version

سیر و حرکت بسیار مهم است. آیا برای افزایش سرعت زیرساخت های لازم از قبیل خط آهن مناسب برای سرعت بالای قطار و همچنین لکوموتیو و واگن هایی که

به زیرساخت های کشورها بر می گردد. در آن کشور قطار سنگین وزن و پرسرعت و کانتینرهای دوطبقه حمل می شود ولی فعلا در ایران به علت زیرساخت ها و گاها محدودیت گاباری شبکه، فعلا عملیاتی نشده است که امیدوارم راه آهن ایران نیز به این سمت حرکت نماید.

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 چالش هایی رو به رو هستید؟

چهار عامل بسیار مهم و حیاتی در سیر و حرکت دخیل هستند، لکوموتیو و واگن (ناوگان) و خط و نیروی انسانی.

مطمئنا اطلاع دارید که تولید چرخ منوبلوک ملی شده. آیا بحث تامین به موقع چرخ و محور در آماده به کاری واگن ها افزایش سرعت سیر و حرکت موثر خواهد بود؟ آیا در خرید چرخ با توجه به اینکه ثبت سفارش خارجی از سوی وزارت صمت با چالش هایی رو به رو شده برای شرکت ها مشکلاتی را ایجاد کرده یا خیر؟

قطعا تمام قطعات واگن و لکوموتیو از جمله چرخ منو بلوک خیلی تاثیر بر افزایش سرعت دارد. ما نیز از تولید داخلی چرخ منوبلوک خیلی خوشحال شدیم. یکی از قطعات مهم در افزایش سرعت و جلوگیری از توقف واگن ها چرخ می باشد که هزینه های زیادی را به شرکت های خصوصی تحمیل می نماید و عدم امکان تامین چرخ خسارت های سنگینی را به شرکت ها به جهت توقف طولانی واگن های در انتظار چرخ و محور تحمیل می نماید.

