

مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید



**ادامه از صفحه یک**

## سرمایه انسانی، کلید موفقیت در بازار رقابتی

کارکنان شاغل در صنعت حمل‌ونقل ریلی را می‌توان به دو بخش تقسیم‌بندی کرد. بخش اول مشاغل ستادی و بخش دوم مشاغل عملیاتی (صنف) که هر دو دارای اهمیت بوده ولی در بخش اول تخصص‌های موجود مانند حسابداری و مالی، اداری و منابع انسانی، برنامه‌بودجه، فن‌آوری اطلاعات و مشابه آن حالت عمومی‌تر داشته و یافتن نیروهای کارآمد و توانمند در بازار فعلی، کاری سخت و پیچیده و زمان‌بر نیست. ولی در قسمت عملیات شاهد انواع وظایف و مشاغلی هستیم که انحصاری بوده و آموزش و تربیت نیروهای فعال در آن زمان زیادی را به خود اختصاص داده ضمن اینکه این مشاغل در نوع خود دارای سختی و پیچیدگی‌های مخصوص به خود نیز هست. مشاغل مرتبط با سیر و حرکت و خدمات ازجمله رئیس قطار، مهماندار و سایر مأمورین ارائه‌دهنده خدمات در داخل قطارها، مأمورین فنی و برق در این گروه قرار می‌گیرند. آموزش و اخذ مدارک و گواهی‌نامه‌های مرتبط با این مشاغل از سه ماه تا یک سال زمان مصروف خود کرده و تجربه عملی نیز برای آن لازم و واجب است. از دیگر ویژگی‌ها و سختی‌های بارز این مشاغل، کار در شب، کار در ایام تعطیل، دوری از خانه و خانواده، شرایط متفاوت و بعضا دشوار محیطی و اقلیمی ایستگاه‌های مختلف در شبکه ریلی کشور و ناپایا شرایط خاص واگن‌ها و تکان‌های آن و صدای محیط است که مستقیما روی سلامت این مأمورین تأثیرگذار بوده و باید مدنظر قرار گیرد. نبود زیرساخت‌های مناسب در بسیاری از ایستگاه‌ها جهت تجهیز و آماده‌سازی قطارها در ابعاد خدماتی و فنی نیز ازجمله مسائلی است که کار در قطار را دشوار کرده است.

این مبحث را با طرح سؤالاتی چالشی از مدیران محترم شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری ادامه می‌دهیم:

- استراتژی مدیران ارشد برای سرمایه‌های انسانی شرکت‌ها چیست ؟**
- آیا برنامه‌های متناسب با استراتژی‌ها در حوزه منابع انسانی در سرفصل برنامه‌های شرکت‌ها وجود دارد؟**
- آیا اهداف کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت در این حوزه تعریف شده است؟**
- آیا مدیران و سرمایه‌گذاران محترم به میزان نقش و اهمیت سرمایه‌های انسانی در رضایت مشتری و توسعه بازار واقف هستند؟**
- آیا فرآیندهای جذب، آموزش، ارتقاء کارکنان و مأمورین به همان اندازه پرداخت به‌موقع حقوق و مزایا مهم بوده و دیده می‌شوند؟**
- میزان رضایت کارکنان و مأمورین چگونه سنجیده می‌شود؟**
- آیا برنامه توسعه فردی برای کارکنان و مأمورین تهیه شده است؟**
- آیا به مفاهیمی نظیر کیفیت زندگی، هوش هیجانی، منابع انسانی اخلاقی، منابع انسانی معنوی، کمال‌یافتگی، شکوفایی در حوزه کارکنان و مأمورین توجه می‌شود؟**

**چند پیشنهاد به مدیران جهت تکمیل فعالیت‌های حوزه منابع انسانی**

- طراحی و اجرای دقیق فرآیندهای جذب همکاران و توجه ویژه به کانون‌های ارزیابی در این فرآیندها**
- توجه ویژه به آموزش‌های بدو و حین خدمت و اندازه‌گیری اثربخشی آن.** توجه ویژه به مباحث و آموزش‌های مستخرج از ارزیابی‌های روان‌شناختی (بهداشت روانی)
- تدوین نظام‌های کارآمد ارزیابی با شاخص‌های مناسب و ارائه بازخورد به همکاران از طریق برگزاری مراسم تقدیر سالانه از خادمان برتر، پادش‌های تقدی و غیر نقدی و …**
- حمایت از جایگاه حرفه‌ای و ایجاد زمینه و ابزار برای ارتقای توانایی حرفه‌ای**
- تقویت ارتباط آسان و صمیمی کارکنان با مدیران سازمان و تقویت مدیریت‌مشارکتی**
- تشکیل اردوهای تفریحی ویژه خانواده‌ها**
- جبران خدمت مکفی و عادلانه و تلاش برای ارتقای امنیت معیشتی و رفاه همکاران**
- تأمین بلیت رایگان قطار برای عزیمت همکاران و خانواده‌ها به شهرهای زیارتی و سیاحتی**
- تنظیم قراردادهای بیمه (عمر، مسئولیت، تکمیلی درمان و…)**
- به‌منظور کاهش دغدغه‌های همکاران**
- امید داریم با توجه و عنایت خاص متولیان صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری به مقوله نیروی انسانی، شاهد رشد و شکوفایی هر چه بیشتر این صنعت در بازار حمل‌ونقل کشور باشیم. بی‌شک با اجرای مدل‌های متعالی منابع انسانی شاهد تحقق اهداف زیر خواهیم بود:
- تمام کارکنان تبدیل به مبلغان و بازاریاب‌های حرفه‌ای شده و در جستجوی مشتری برای سازمان متبوع خود خواهند بود**
- رضایت مسافران از خدمات ارائه‌شده ارتقاء چشمگیر داشته و این موضوع به افزایش سهم بازار کمک شایانی خواهد کرد**
- میزان وفاداری کارکنان به برندهای کارفرمایی خود افزایش خواهد یافت**
- پاسخ سریع به تغییرات محیط و بازار با داشتن نیروهای مستعدتر امکان‌پذیر خواهد بود**

و کلام آخر: به منابع انسانی نباید به‌عنوان هزینه نگریست، بلکه این

یک سبب دارایی ارزشمندی است که می‌تواند ارزش‌افزوده ایجاد کند.

## قرارداد ساخت ۱۰۰ واگن باری در اراک منعقد شد



مدیرعامل شرکت واگن‌پارس اراک گفت: «قرارداد ساخت ۱۰۰ دستگاه واگن باری برای شرکت تجارت کوشش سپاهان با این واحد مادر تخصصی ریلی در اراک منعقد شد.» محمدرضا مختاری افزود: «ارزش ریالی این قرارداد ۶۲۰ میلیارد ریال است که ۴۰ میلیارد ریال به‌عنوان پیش‌پرداخت از سوی شرکت بهره‌بردار به حساب واگن‌پارس اراک واریز شد و عملیات ساخت کلید خورده است.» او ادامه داد: «قرارداد ساخت ۱۰ دستگاه لوکوموتیو پس از سال‌ها وقفه در این بخش در واحد مادر تخصصی واگن‌پارس اراک با یکی از شرکت‌های داخلی منعقد شده که به‌زودی خط تولید آن احیا و عملیات ساخت آغاز می‌شود.»

## توجه به ایمنی مهم‌ترین اولویت راه‌آهن



معاون وزیر راه‌وشهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن گفت: «هم‌زمان با برنامه‌ریزی برای توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور، توجه جدی به موضوع ایمنی مهم‌ترین اولویت راه‌آهن است.» سعید رسولی در جلسه شورای هماهنگی مدیران راه‌آهن، تأکید کرد: «هرچه به موضوع ایمنی توجه شود احتمال بروز مخاطرات کاهش می‌یابد و ما امیدواریم با عمل به دستورالعمل‌ها و رعایت نظم و موضوع انضباط در محیط کاری شاهد ارتقاء ایمنی و توسعه امنیت پایدار در صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور باشیم. یکی از مهم‌ترین دلایلی که مردم برای انتخاب قطار به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل خود در نظر می‌گیرند ایمنی سفر با قطار است.»

📧 ۳۰۰۰۴۱۱۴    📧 Info@Tweekly.ir    🌐 @tweekly\_ir

رئیس هیئت‌مدیره ر جادر گفتگوبا «حمل‌ونقل»:

# نگذاریم مردم به ریل بی‌اعتماد شوند



عکس: روزبه نواری/ حمل‌ونقل

موظف است به جهت تأمین نیازهای خدماتی این واگن‌ها را نیز نگهداری کند تا در مواقع لزوم بهره‌برداری کند.

**حادثه زاهدان را چگونه ارزیابی می‌کنید، با وجودی که شایعات زیادی از جمله کار خرابکاری یا گاز شکنی و… مطرح است، نظر شما چیست؟**

با توجه به گزارش کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن آنچه محرز بوده این است که برخی پیچ‌های ریل‌ها باز شده‌اند. همگان بر این باوریم که از دست دادن حتی یک نفر جانکاه است. قطار ایمن‌ترین وسیله برای سفر است و نباید بگذاریم که به این تفکر خدشه وارد شود. امروز به نظر می‌رسد با جنایت عده‌ای سارق به ایمنی قطار خلل وارد شده و باید از تکرار این موضوع جلوگیری کرد. به گمانم بلاک‌های برخطری که در بیش از ۱۱ هزار کیلومتر مسیر ریلی کشور وجود دارد قابل احصاء هستند. البته در این باب باید حاکمیت احساس وظیفه کند و در مورد بلاک‌های برخطر، با اختصاص بودجه شرایط را برای اقدام فوری شرکت راه‌آهن فراهم کند. تأکید می‌کنم حادثه قطار زاهدان-تهران زنگ خطر است و باید از آن جدی گرفت. نمی‌توان اجازه داد که عده‌ای سارق امنیت ریل را بر هم بزنند و خطرآفرینی کنند. اگر تمام واگن‌ها اوراق می‌شد ولی تلفات جانی نداشت، ضایعه جانکاهی نبود اما امروز جدای از مصدومان ۵ عزیز را از دست داده‌ایم و این بسیار تلخ است. حقیقتا بعد از قضیه رودشور، خروج قطار زاهدان-تهران تلخی بخش ریلی را به دلیل ضایعه انسانی به‌شدت مضاعف کرد و لطمه سنگینی به کل مجموعه رجا وارد شده است. اگر این روند ادامه پیدا کند، امنیت ریل در آذهان عمومی خدشه‌دار می‌شود و وظیفه همه است که به مردم این پیام را برسانند که ریل ایمن است.

**برای افزایش ایمنی شبکه ریلی چه باید کرد؟**

حتما در دنیا راهکارهایی برای کنترل بلاک‌های برخطر وجود دارد. باید سرمایه لازم برای ارتقای ایمنی در بخش ریلی از سوی حاکمیت تأمین شود و ایمن‌سازی در حد بالا و برای بازگشت اعتماد به ریل به‌عنوان ایمن‌ترین مُد حمل‌ونقل صورت گیرد. مجدداً تأکید می‌کنم که این موضوع برای دیروز و امروز نیست بلکه ستوانی است و همت مجموعه دولت و مجلس را برای کمک به راه‌آهن می‌طلبد.

**امروز رجا در چه وضعیتی است؟**

رجا با سبیلی صورتش را سرخ نگاه می‌دارد. تمام هوم‌فم رجا، آسایش و ایمنی مسافران، شادابی مأموران، ارتقاء کیفیت واگن‌ها و پرداخت حقوق کارکنان است. در برهه‌ای رجا دموکری زیاد داشت اما امروز به نظمی رسیده که امیدواریم با برنامه‌ریزی بیشتر این روند ادامه یابد. اعضای هیئت‌مدیره در تلاش هستند که تاریخ پرداخت حقوق کارکنان را ثابت کنند. اخیرا خدمات جانبی مانند سید کالا و … هم به مأموران رجا و شرکت‌های رهبری فنی و اجرایی ارائه شده است.

**ناوگان در چه وضعیتی است؟**

در بخش قطارهای حومه‌ای و تکلیفی همچنان مسائل حل‌نشده وجود دارد. در برهه‌ای ترن‌ست‌های رجا به مقصد یزد، به خاطر کمبود قطعه متوقف شدند. این قطارها تنها قطارهای خودکشی پرسرعت کشور هستند. هزینه‌های نگهداری آنها هم بسیار بالاست. از سرعت‌یالی آنها بهره‌برداری درستی نمی‌شود. گراف فعلی که برای مسیر تهران-مشهد در نظر گرفته شده است، باعث شده تا قطار به جای ۶ ساعت، به طور حدودی ۸ ساعته مسیر را طی کند که این روند اولا به قطار مذکور فشار وارد می‌کند و با توجه به اینکه این قطارها پرسرعت هستند، سرعت‌پایین استهلاک را بالا می‌برد. ثانیا قیمت‌تمام‌شده این قطارها را بالا می‌برد. بهای گیریکس یک رام‌ترن‌ست تقریبا برابر با یک واگن مسافری و در حدود ۵ تا ۶ میلیارد تومان است. گیریکس هم بعد از طی‌کردن حداکثر یک‌میلیون کیلومتر باید تعمیر اساسی شود که این تعمیرات ۱۵۰ هزار یورو در شرکت سازنده هزینه دارد. ترن‌ست‌ها سرمایه عظیمی است که هزینه‌های آن بر دوش رجا است. در دنیا بابت هر ۱۰۰ کیلومتر سفر با قطارهای تندرو ۱۴ یورو پرداخت می‌شود. با توجه به اینکه بخشی از هزینه‌ها ارزی و بخش دیگری ریلی پرداخت می‌شوند، محاسبه کردیم و به این نتیجه رسیدیم که در هر ۱۰۰ کیلومتر سیر این قطارها بیش از ۷ یورو هزینه داریم؛ یعنی قیمت بلیت مسیر تهران-مشهد، ۶۵ یورو می‌شود، یعنی حدود ۷۰۰ هزار تومان! این بلیت برای مصرف‌کننده توجیه دارد؟ قطعا پاسخ همه خیر است به همین دلیل الان ما ۸۰ هزار تومان این بلیت را به مسافر می‌فروشیم. قطار ترن‌ست (پردیس)، قطاری است که تکنولوژی بالاتری دارد و باید هزینه‌های این تکنولوژی پرداخت شود. قطارهای پرسرعت مشمول هیچ حمایتی نیستند. درحالی‌که هر واگن این قطارها کشنده دارد و خودکشی است و از این منظر می‌تواند مشمول یارانه‌هایی باشد که به کشنده‌های دیزل تعلق می‌گیرد و از این منظر سوبسید دریافت کند. در مورد قطارهای تکلیفی و حومه‌ای ضرر انباشته زیادی وجود دارد. به‌عنوان نمونه قیمت بلیت تمام‌شده مسیر تهران-قم حدود ۳۸ هزار تومان است اما این بلیت به همراه یک بطری آب به مسافر ۴ هزار تومان فروخته می‌شود! برای جبران ضرر این خط به شورای عالی ترابری پیشنهاد شد که با توجه

رئیس هیئت‌مدیره شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا در گفتگو با هفته‌نامه «حمل‌ونقل»، نسبت به صدای در آمدن زنگ خطر ریلی هشدار داد و از حاکمیت خواست تا نسبت به این مسئله واکنش نشان داده و با تحقیق و صرف منابع مالی اجازه ندهند اعتماد مردم به بخش ریلی کاهش یابد. علیرضا محمودی با اشاره به دو حادثه اخیر آتش‌سوزی واگن‌های ایستگاه رودشور قم و خروج قطار مسافری زاهدان-تهران از روی ریل و تلفات جانی و مالی این دو حادثه، بیان کرد که در صورت عدم توجه و رفع علل این حوادث، وقوع حوادثی از این‌دست دور از ذهن نخواهد بود.

**از دیدگاه شما حادثه رودشور چگونه اتفاق افتاد؟**

در ایستگاه رودشور حدود ۱۴۰ واگن مسافری و خدماتی دچار حریق شد که عمده آنها متعلق به رجا است. واگن‌های متوقف مسافری حسب مقررات و اعلام شرکت راه‌آهن جهت انتقال مسافر غیرقابل سیر بودند، چراکه عمرشان بالا بود. از این منظر ما هیچ بحثی با راه‌آهن نداریم اما نکته‌ای وجود دارد. با رخ‌دادن این آتش‌سوزی ضرر زیادی متوجه مجموعه ریلی کشور شد که عرض خواهیم کرد. در این میان آنچه مسجل است این است که باید جبران خسارت شود.

**میزان خسارت مشخص شده است؟**

هنوز بررسی‌ها در این خصوص ادامه دارد. محرز است که میلیاردها تومان خسارت وارد شده که باید جبران شود. استدلال‌هایی که گاهی در فضای رسانه‌ای در مورد این رخداد می‌شود درست نیست و باید شرکت راه‌آهن طبق قوانین به خصوص قانون «دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی» به وظایف و مسئولیت خود وفادار باشد و جبران خسارت کند. سازمان تأمین اجتماعی هم به‌عنوان مالک شرکت رجا به جد و بی‌وقفه پیگیری است و رجا نیز باید در راستای دستور سپاهمدار تا استیفای حق پیگیری باشد.

**در جلسات بررسی سانحه رودشور، راه‌آهن نسبت به موضع شما چه واکنشی داشت؟**

شخصا در هیچ جلسه‌ای حول این موضوع شرکت نکرده‌ام اما تاکنون شرکت راه‌آهن به هیچ‌یک از مکاتبات رجا در این خصوص پاسخی نداده و حتی شفاهی اعلام کرده که هیچ تقصیری را متوجه خود نمی‌داند و بر این باور است که وظیفه نگهداری از واگن‌ها بر عهده شرکت‌های مالک است. اما رجا این باور را قبول ندارد و مستدل هم عدم قبول خود را به راه‌آهن اطلاع داده است. بر اساس قانون مصوبه مجلس، شرح وظایف راه‌آهن به‌خوبی تبیین شده و مشخص است که صیانت و نگهداری از واگن‌ها بر عهده راه‌آهن است. در این خصوص اگر ضابطه‌های هم باشد نباید قانون را نقض کند. اگر راه‌آهن ضابطه‌ای در اجرای قوانین دارد باید همسودر راستای قانون باشد و نباید قانون را نقض کند. رجا هم با مستندات قانونی، حرف قانونی می‌زند. رجا به مکاتبات راه‌آهن قبل از این اتفاق نیز پاسخ داده و این هم جزء استدلال‌ها و مدارک ماست.

**به مراجع قضایی هم مراجعه کردید؟**

نه. امیدوارم که با رایزنی و جلسات موضوع حل شود. معتقدم مدیرعامل محترم و همچنین آقای موسوی (معاون مسافری راه‌آهن) از میزان ضرر وارده به رجا مطلع هستند و اصلشان بر کمک است. از سوی دیگر جدای از رجا، مسئولان ری‌طی سازمان تأمین اجتماعی به‌عنوان سهامدار این شرکت ضمن مکاتبه، بی‌وقفه در حال پیگیری ماجرای سوختن واگن‌های مسافری در ایستگاه رودشور قم هستند و از طریق راه‌آهن و سایر نهادهای پیگیر جبران ضرر هستند.

**در خصوص مکاتبات با راه‌آهن توضیح می‌دهید؟**

زمانی که راه‌آهن تشخیص می‌دهد که واگن‌ها قابلیت سیر مسافری ندارند، به بعضی ایستگاه‌ها منتقل می‌کند. زمانی که این واگن‌ها به ایستگاه‌های خاصی منتقل می‌شوند که از نظر ایمنی، برخطر و پرخطر و ریسک است، باید خودشان مسئولیتش را بپذیرد. یعنی شما به نگهداری واگن‌ها در ایستگاه رودشور قم اعتراض داشتید؟ راه‌آهن تعدادی از واگن‌ها را بدون اطلاع به این ایستگاه برده است. ثناییا راه هم که با اطلاع منتقل کرده بود، نسبت به آنها هم مسئولیت داشتند. از همه مهم‌تر اینکه راه‌آهن از سال گذشته حداقل در چند نوبت به رجا نامه نوشته است و برای اورژانس ریلی، قطار نجات و… تعداد قابل‌ملاحظه‌ای از این واگن‌ها را از رجا مطالبه کرده است. در یکی از مکاتبات راه‌آهن به‌صراحت از رجا خواسته که ۹۰ واگن را بابت یک موضوع خدماتی (نه مسافری) به راه‌آهن بدهد. این مکاتبات ابعاد بزرگ‌تری دارد.

**در مورد رودشور حرف دیگری دارید؟**

نگاه ما به تذبذب مدیرعامل محترم راه‌آهن است.

**پیشنهادات چیست؟**

راه‌آهن باید محل نگهداری واگن‌ها را از ایستگاه‌های پرریسکی مانند رودشور، به ایستگاهی که از ایمنی و امنیت بیشتری برخوردارند، مانند ایستگاه اسلامشهر تغییر دهد.

**الآن قیمت یک واگن مسافری چقدر است؟**

این واگن‌های مسافری با واگن نو متفاوت هستند به همین دلیل نمی‌توان، ارزشی برابر با ناوگان نو برای آنها قائل شد. این واگن‌ها قابلیت حمل مسافر را از دست داده بودند اما کامکان در حوزه خدمات قابل بهره‌برداری بودند به همین دلیل زبان به رجا وارد شده است.

**منظورتان این است که رجا در آمد خود را به دلیل اوراق‌کردن این واگن‌ها و ذوب‌کردن از دست داده و این‌گونه زبان کرده است؟**

نه؛ به‌هیچ‌وجه قرار نبوده که این واگن‌ها اوراق شوند. قویا تکذیب می‌کنم که این واگن‌ها در راه ذوب بودند. راه‌آهن در مقاطع مختلف برای این واگن‌ها درخواست داده است. یکبار ۱۰۰ واگن، یکبار ۹۰ واگن برای موضوعی دیگر و حتی ۱۵۰ واگن برای اورژانس ریلی تقاضا شده است. یک شرکت ریلی هم برای خرده بار خود ۱۰ واگن از رجا خواسته بود، یعنی این همه واگن‌های دارای عمر بالا قرار نبوده به کوره‌بروند، بلکه مشتری داشتند. البته رجا شرکتی سهامی است که به‌جز سوددهی به سهامدار خود دید وسیع‌تری دارد. هیئت‌مدیره رجا به کلیت موضوع حمل‌ونقل ریلی واقف هستند و عملکرد خودشان را متناسب با ایمنی این بخش حمل‌ونقلی تنظیم می‌کنند تا خدشه‌ای به ایمنی‌بخش ریلی وارد نشود. برای رجا خروج واگن‌های سن بالا و اوراق‌کردن راحت‌ترین راه است، اما رجا با اشراف به اینکه غیراز این شرکت، هیچ مجموعه و نهاد دیگری این تعداد واگن ندارد،