

نخستین نشست کارگروه‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

## مسئولیت‌های مالک و راه‌آهن در تحقق هدف‌های نظامنامه فنی اجرائی



نشست بررسی نظامنامه فنی اجرائی با حضور چند تن از اعضای انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و خدمات وابسته در دفتر انجمن و با حضور نماینده شرکت راه‌آهن برگزار شد. در این نشست آقایان حاجی‌باقری مدیرکل واگن‌های شرکت راه‌آهن، مجتبی مرعشی مدیرفنی و اجرائی شرکت سمندرل، حسین هراتی عضو هیئت مدیره شرکت ریل تراپر فجر، متقی‌پور از شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل، محمد کریمی، مدیرعامل شرکت جوپار، محسن یآوری مدیرعامل شرکت نوین صنعت رجاء، عبدالله فروشش مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل، جاوید تقی‌زاده مدیرعامل سابق شرکت بن ریل حضور داشتند.

است. سطح اول کنترل کیفیت "QC" خود پیمانکار است و انتظار است که QC پیمانکار آن قدر قوی باشد که احتیاجی به نظارت‌های بعدی نباشد که در نتیجه با دو خروجی مواجه خواهیم بود. نخست این که واگن‌ها با کمترین اشکال سیر خواهند کرد و دوم این که شاهد تعمیرات ویژه کمتری خواهیم بود. هر چه قدر در تعمیرات اساسی با دقت بالاتری تعمیرات را انجام داده باشیم پیمانکار می‌تواند این اطمینان را به مالک واگن بدهد که کمتر به تعمیرات ویژه نیاز خواهد داشت.

سطح دوم؛ سطح نظارتی است که روی QC پیمانکار اعمال می‌شود و به دلیل این که QC پیمانکار هنوز به بلوغ لازم نرسیده است نظارت دیگری داریم با عنوان QA یا تضمین کیفیت که بر کار پیمانکار نظارت می‌کند.

سطح سوم؛ سطح حاکمیتی است که خود راه‌آهن ضمن این که به‌صورت رندوم چک QC را چک می‌کند بر QA نیز نظارت دارد. مساله‌ای که ممکن است در این بین اتفاق بیفتد این است که ناظر ممکن است تجربه و تبحر لازم را در کار نظارت نداشته باشد به همین منظور پیش‌بینی کرده‌ایم که بحث آموزش را از خود کارشناس کیفیت راه‌آهن در هر دو بخش مسافری و باری شروع کنیم که بدانیم چه انتظاری از ناظر مالک داریم و نظارت حاکمیتی‌مان چگونه خواهد بود.

حاجی‌باقری همچنین علت این که چرا راه‌آهن به این سمت حرکت کرده است را چنین اعلام کرد: همکاران ما در نواحی به‌عنوان بازرس و ناظر در راه‌آهن اشراف کامل را ندارند و بارها اتفاق افتاده که ایرادها و مسائلی پیش آمده که وقتی مورد بررسی قرار گرفته مشاهده شده که قطعه‌ای که توسط پیمانکار استفاده شده قطعه باکیفیتی نبوده است و آن قطعه مورد تایید ما نبوده است. ضمن اینکه چون همکاران ما در نواحی مقیم نیستند و مرحله آخر تعمیرات را چک می‌کنند ممکن است تعمیرات با قطعات نامناسبی

نیست به صورت قطعی ابلاغ نشده است. بحث نظارت ناظران مالکان باید از تاریخ ۹۸/۵/۱ شروع می‌شد که به دلیل برخی مسایل در آن تاریخ این کار عملی نشد و قرار بر این شده است که از تاریخ ۹۸/۸/۱ این کار شروع شود. در نظامنامه‌ای که تدوین شده سعی بر این بوده است که همه کارها به‌صورت مکانیزه انجام شود و تا حد ممکن جلوی کارهای سلیقه‌ای گرفته شود. به همین منظور دو کمیته ۵ نفره یکی برای واگن‌های مسافری و دیگری برای واگن‌های باری تشکیل شده است.

این نکته را هم اشاره کنم که بین پیمانکاران، سه سطح حاکمیتی حاکم

راه‌آهن به معاونت ناوگان تکلیف شد که این کار شروع شود اما در آن مقطع به‌دلیل آماده نبودن زیرساخت‌ها تا تاریخ ۹۶/۷/۱ تمدید شد ولی این بار نیز اجرائی نشد تا اینکه در ۹۷/۱۲/۱ به صورت قطعی به شرکت‌های پیمانکار، ساخت و ناظر و نواحی راه‌آهن ابلاغ و این کار شروع شد. در فاز اول، تمامی پیمانکاران تعمیراتی درجه بندی شدند. در بخش ساخت و تامین قطعات ریلی تقریباً تمامی شرکت‌های سازنده و تامین‌کننده در بخش باری و مسافری شناسایی و درجه بندی و در سامانه درج شدند. در مورد شرکت‌های ناظر این شرکت‌ها را شناسایی کرده‌ایم اما چون زیرساخت‌های لازم آماده

در ابتدای نشست آقای حاجی‌باقری مدیرکل واگن‌های شرکت راه‌آهن به اهداف راه‌آهن از ارایه نظامنامه فنی اجرائی واگن‌های باری و مسافری پرداخت. او ضمن تشکر از انجمن برای برگزاری این نشست افزود: راه‌آهن از سال ۹۳ نظامنامه فنی - اجرائی را در بخش واگن‌های باری و مسافری آغاز کرد که البته این اتفاق باید در بخش لکوموتیو هم رخ دهد. هدف از نظامنامه ساماندهی ذی‌نفعان اعم از شرکت‌های پیمانکاری، ساخت و بازرسی در حوزه راه‌آهن بود. طبق این نظامنامه باید شرکت‌های پیمانکاری، ساخت و تامین و ناظر، شناسایی و درجه‌بندی شوند. در تاریخ ۹۶/۴/۱ از طرف هیات‌مدیره



خواهد کرد و هم این که کیفیت از بین خواهد رفت. با توجه به رویکردی که در دنیا وجود دارد و ما هم باید به آن سمت حرکت کنیم این است که شرکتی که متولی کار است مسئول کیفیت کار هم است. ما باید سعی کنیم هزینه بی کیفیت را بالا ببریم یعنی اگر شرکتی تعمیراتی انجام داد و کیفیت کار آن شرکت پایین بود هزینه‌ها و جریمه‌های بالایی بر آن شرکت متحمل شود. برای مثال می‌توان زمان گارانتی‌ها را افزایش داد. گارانتی برای تعمیرات اساسی ۳ سال تعریف شده است اما شرکت‌های پیمانکاری یک ساله گارانتی می‌کنند و باید این شرکت‌ها را وادار کرد تا طبق آیین‌نامه گارانتی تعمیرات اساسی را ۳ ساله صادر کنند.

### شاهد افت کیفیت خواهیم بود

عبداللّه فروزش مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل و نقل بایبان این که با این کار باعث افت کیفیت تعمیرات می‌شودم افزود: این کار باعث خواهد شد تا مسئولیت را از کسی که باید پاسخگو باشد بگیریم و به کسی حتی توان پاسخگویی ندارد واگذار کنیم. برای مثال شرکتی که سرمایه‌اش ۵۰ میلیون تومان است چگونه می‌تواند تعهد واگن ۷۰۰ میلیون تومانی را بدهد. فرآیند موجود را فرآیند بدی نمی‌دانم و پیشنهاد می‌کنم راه‌آهن به‌صورت دوره‌ای کارگاه‌های موجود تعمیراتی را بازرسی کند.

### نباید بین مالک و بازرسی رابطه مالی باشد

تقی‌زاده مدیرعامل سابق شرکت بن ریل نیز با بیان این که کار اجرای بازرسی را راه‌آهن می‌تواند واگذار کند ولی مسئولیت باید در اختیار خود راه‌آهن باشد افزود: از زمانی که راه‌آهن مسئولیت‌اش را به شرکت‌ها تفویض کرد مشکلات شروع شد و پاشنه آشیل این قضیه رابطه مالی بین مالک واگن و شرکت بازرسی است و طبق استانداردهای داخلی هم نباید رابطه مالی مستقیم بین بازرسی‌شونده و بازرسی‌کننده وجود داشته باشد.

در پایان نشست مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صحبت‌ها، پیشنهادها و نظرات ارایه شده از طرف اعضا را در پنج بند به‌عنوان نظرات انجمن جمع‌بندی کرد که قرار شد به شرکت راه‌آهن ارایه شود.

محمد کریمی، مدیرعامل شرکت جویبار نیز ضمن بیان این که اگر طبق نظام‌نامه عمل کنیم باعث خواهیم شد تا ایمنی قطارها به‌خصوص قطارهای مسافری پائین بیاید و باید نظارت با شرکت‌های پیمانکار باشد نه مالکان واگن افزود: وقتی بازرسی با شرکت صاحب واگن کار می‌کند و دست‌مزدش را از آنها می‌گیرد نمی‌تواند کارش را به‌درستی انجام دهد و رودرروی کارفرمای خودش بایستد و منجر به این خواهد شد که سطح کیفیت تعمیرات پایین بیاید. جالب این است که این کاری که راه‌آهن می‌خواهد انجام دهد را حتی بخش سوانح راه‌آهن هم قبول ندارد و مخالف اجرای آن است.

### نظارت باید با پیمانکار باشد نه مالکان واگن

محسن یآوری، مدیرعامل شرکت نوین صنعت رجا نیز گفت: ابتدا بیایم بررسی کنیم که آیا از ۳-۴ سال پیش به این طرف وضعیت انجام تعمیرات بهتر شده است یا بدتر. بیایم بررسی کنیم قبلاً تاخیرها چقدر بود و الان چقدر افزایش پیدا کرده است. در حال حاضر پیمانکار تعمیرات را راه‌آهن تأیید می‌کند، نظارت بر کار تعمیرات

### راه‌آهن اشکال کار را جای دیگری ببیند

انجام شده باشد و قابل چک کردن نباشد به همین سبب باید ناظری در همه مراحل حضور داشته باشد. نکته آخری که حاجی‌باقری به آن اشاره کرد این بود که اگر قرار باشد همه تعمیرات در یک مرکز انجام شود آن‌گاه باید هر شرکتی، یک ناظر به محل اعزام کند، این کار موجب نابسامانی در محل دپو و تعمیرات خواهد بود و برای پیمانکار تعمیراتی مشکل ایجاد خواهد کرد به همین منظور با نظام‌نامه‌ای که تدوین شده قصد جلوگیری از ایرادات و مشکلات را تا حد ممکن داشته‌ایم. در ادامه نشست اعضای انجمن انتقادات و پیشنهادات خود را در رابطه با نظام‌نامه‌ای که راه‌آهن تهیه کرده است بیان کردند.

### حوزه فعالیت‌ها مشخص شود

مجتبی مرعشی، مدیر فنی و اجرایی شرکت سمندرل گفت: پیمانکاران بازرسی باید از طرف راه‌آهن ارزیابی شده و مشخص شود که هر شرکت چه تست‌هایی می‌تواند انجام دهد و حوزه جغرافیایی برای پیمانکاران صلاحیت‌دار از طرف راه‌آهن باید در نظر گرفته شود ضمن اینکه فهرست‌بها با هماهنگی راه‌آهن و انجمن تعیین شود و در اختیار اعضا قرار گیرد.

### نظام‌نامه زمان تعمیرات را افزایش داده است

حسین هراتی عضو هیئت مدیره شرکت ریل تراب‌فجر نیز ضمن مخالفت با نظام‌نامه گفت: شالوده