



برگزاری نشست مدیران راه آهن ج.ا.ا با هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی:

## فرصت های توسعه در نزدیکی ماست؛ نیازمند نقشه راه صحیح و مدیریت کارآمد هستیم

حسین عاشوری، قائم مقام راه آهن ج.ا.ا با ابراز امیدواری در خصوص حل مشکلات و همفکری و همدلی بخش خصوصی و دولتی و رسیدن به توفیقات بیشتر در حوزه حمل و نقل ریلی بیان کرد: ایجاد اتاقی برای انجمن در بحث ها ضروری بوده که دکتر رسولی دستور آن را داده است. دکتر رسولی در نظر دارد علاوه بر ایجاد اتاقی برای انجمن، واحدی برای خبرنگاران، بازنشستگان و صاحب نظران در نظر گرفته شود. در مورد بحث کارت شناسایی اعضای انجمن، طراحی ها انجام شده و منتظر مراحل چاپ هستیم. مهرداد تقی زاده، دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی با توضیحی در رابطه با چگونگی تشکیل جلسه سخن خود را آغاز کرد و گفت: با دکتر

سرمایه در حمل و نقل ریلی شد و در ادامه به تشریح اهم مشکلات فعلی شرکت های خصوصی که در حال حاضر با آن درگیر هستند در ۸ محور پرداختند. در این ۸ محور به مواردی از قبیل ضرورت انعقاد قرارداد حمل با شرکت های حمل و نقل ریلی، لزوم پذیرش مسئولیت راه آهن بابت حفظ و نگهداری از محمولات و قطعات واگن ها از مبدا تا مقصد، تسریع در تصویب آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی و صدور پروانه فعالیت آنها، متناسب نمودن هزینه های دریافتی با کیفیت خدمات تعمیرات جاری، لزوم ارائه تعاریف دقیق از حدود حقوق شرکت ها در دستورالعمل های مصوب به ویژه در بحث حق پارکینگ، ارتقای ظرفیت شبکه به منظور تحقق سرعت سیر بازرگانی قطارها و همچنین رفع تعارضات تعیین تعرفه حمل مواد سوختی در سال ۹۸ اشاره شد که به شرح کامل گزارش این نشست می پردازیم:

نشستی با حضور مدیرعامل شرکت راه آهن، هیئت مدیره و کلیه معاونان شرکت راه آهن و اعضای هیئت مدیره و دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی به عنوان سومین جلسه از سلسله جلسات همکاری هیئت مدیره انجمن و راه آهن برگزار شد.

این جلسه با استقبال بسیار مدیرعامل راه آهن همراه بود و از چگونگی همکاری های بخش خصوصی ریلی و راه آهن سخن به میان آمد و این گونه همکاری ها به عنوان تنها راه حل عبور از مشکلات فعلی راه آهن کشور عنوان شد، همچنین عملیاتی شدن نتایج این جلسات نیز حائز اهمیت قرار گرفت. در این نشست تاکید بسیار بر روی استقبال از استمرار این سلسله جلسات از سوی راه آهن بود تا با حل مشکلات خود و بخش خصوصی نیز با همین رویه در جهت حل مشکلات راه آهن کشور تلاش کنند. در این جلسه اشاره هایی به مشکلات جذب



رسولی تصمیم‌گرفتم تا جلسات منظمی با هیئت مدیره انجمن به همراه معاونین راه‌آهن داشته باشیم که تصمیم بسیار خوبی بود. موضوعاتی در این جلسات مشترک عنوان می‌شود که رسیدن به نتیجه جلسات در اجرایی کردن موضوعات بسیار حائز اهمیت است. این پیشنهادات نشان آن است که با بخش خصوصی همدلی لازم وجود دارد. بخش خصوصی نیز آمادگی لازم را دارد تا مشکلات مربوط به بخش خود را قبول کند.

سعید رسولی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن ج.ا.ا خوش‌بینی خود را به توسعه حمل‌ونقل ریلی و آینده راه‌آهن اعلام داشت و گفت: یکی از اصلی‌ترین دلایل تلاش بسیاری که می‌کنم همین امیدواری است. در سال سوم فعالیت خود در راه‌آهن هستم و با انگیزه بسیار تلاش می‌کنم. امروز که ما در این زمان از حیات حمل‌ونقل ریلی قرار داریم با سرمایه‌ای که گذشتگان فراهم کرده‌اند و مجموعه اتفاقاتی که شرایط امروز را برای توسعه ریلی به‌وجود آورده باید بدانیم و آگاه باشیم که وارث این سرمایه هستیم و باید در نگهداری صحیح آن کوشا باشیم. شاهد بوده‌ام که تمامی افراد در گذشته در این مجموعه چگونه سخت‌کوشانه فعالیت کردند و امروز صاحب ایده‌ها و باورهایی هستند که به مرور زمان و با کسب تجربه شکل گرفته است و از جمله سرمایه‌های ارزشمندی هستند که باید از آن‌ها قدردانی کنیم. شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که بر اساس اصل ۴۴ ایجاد شد در حالی رشد کرد که هیچ تجربه‌ای قبل از آن وجود نداشت و به حکم قانون مقرر شد تا خصوصی‌سازی انجام شود، قاعدتا باید دوره‌ای برای مشق این کار در نظر گرفته شود تا همه ما اعم از بخش خصوصی و دولتی در کشور واگذاری و پذیرش تصدی را بیاموزیم. در اولین هفته دولت نشست با شرکت‌ها داشتیم،

تعدادی شرکت کرده بودند. در این نشست گفتم که هفته دولت را عمداً با دیدار شرکت‌ها آغاز کردیم تا از شرکت‌ها تشکر کنیم، زیرا در هفته دولت، دولتی‌ها پروژه‌هایی را افتتاح می‌کنند و عکس و فیلمی تهیه می‌کنند که بخش غیر دولتی زحمت انجام آن پروژه‌ها را کشیده‌اند و باید از بخش خصوصی تشکر و قدردانی شود. در این ۶ ماهه که مسئولیت راه‌آهن را داشته‌ام با توجه به این که از گذشته در راه‌آهن بوده‌ام ضرورت‌های مهم و غیر مهمی وجود داشته که باید انجام می‌دادم. امروز زمان آن است که به برخی از موضوعات اساسی پرداخته شود و مشکلاتی که وجود دارد حل شود. شاید برخی از موضوعات و مشکلاتی که پیرامون آن وجود دارد به مصوبات گذشته برگردد که باید مصوبات مجدداً مورد بررسی قرار گیرد. امروز اتفاقاتی که در عرصه اقتصادی کشور رخ داده شرایطی را ایجاد کرده که گویا رژیم اقتصادی دیگری حاکم شده است. در شرایط سخت از جمله تحریم فقط کلید "موفقیت، همت و همدلی" می‌تواند مشکلات را ریشه‌کن کند. اگر این کلیدها به درستی به کار برده شود مطمئناً ظرفیت‌های بسیاری دیده می‌شود که می‌توانیم از آن بهره‌مند شویم. تشکر می‌کنم از نمایندگان انجمن صنفی که در این نشست حضور دارند و معتقدم که این جلسات به صورت منظم باید برگزار شود. رویکردی که امروز با مجموعه مدیران ارشد راه‌آهن تفاهم کرده‌ایم استفاده هرچه بیشتر از ظرفیت‌های موجود داخل کشور است. ما به‌جای آنکه به دنبال فرصت‌ها در آسمان‌ها باشیم بهتر است با چشمی دیگر به اطراف خود بنگریم تا ببینیم فرصت‌هایی در نزدیکی ما هست که می‌توانیم به سادگی از آن‌ها استفاده کنیم. در داخل کشور ظرفیت‌های بسیاری وجود دارد. خوشبختانه خانواده راه‌آهن مجموعه بسیار عظیم و قابل

اتکایی در داخل و پشتیبان کشور است. نگاه‌های بخشی و بنگاهی مطمئناً آسیب‌هایی را به این بخش وارد خواهد کرد. می‌توان تعریف دیگری از نگاه بنگاهی در بنگاه خانواده راه‌آهن داشت. اگر خانواده دچار آسیب شود مطمئناً بقیه را هم درگیر خواهد کرد. مطمئناً هزینه‌هایی خواهد داشت که باید پرداخته شود و فراموش نکنیم که این هزینه‌ها به نوعی سرمایه‌گذاری است. پس از ۶ ماهه که از مسئولیت ام در راه‌آهن می‌گذرد در کارم مصمم‌تر شده‌ام. مجموعه راه‌آهن به فعالیت شرکت‌ها افتخار می‌کند. بحث‌هایی که در این جلسه مورد بررسی قرار می‌گیرد در دبیرخانه ثبت می‌شود و مورد پیگیری قرار می‌گیرد و نتایج را اعلام خواهیم کرد.

اعتقاد دارم که شرکت‌ها و راه‌آهن نباید در مقابل یکدیگر قرار گیرند و در نامه‌نگاری‌ها نیز هم راه‌آهن و هم شرکت‌ها برای انجام و پیشبرد اهدافشان بهتر است از کلمه "باید" استفاده نکنند. ما باید از این مرحله عبور کنیم. ما کارهای مهمی داریم از جمله بازنگری نرخ سوخت در کشور تا منجر به اتفاقات خوبی در کشور شود. ما باید سناریوهای استفاده از منابع برای توسعه بخش ریلی را آماده داشته باشیم. در بسیاری از مواقع مباحثی همچون مالیات بر ارزش افزوده در دولت و مجلس مورد بررسی قرار می‌گیرد و راه‌آهن و بخش خصوصی به صورت منفرد این مبحث را پیگیری می‌کنند و به دلیل عدم هم‌افزایی میان ما، متأسفانه فرصت‌های گران‌بها از دست می‌رود. ما اکنون باید در عرصه اقتصاد کشور و در توسعه کشور نقش‌آفرینی کنیم و هنگامی این نقش‌آفرینی شکل می‌گیرد که مرتباً جلسات و نشست‌های مشترکی را داشته باشیم. با دلگرمی که از هیئت مدیره راه‌آهن دارم آمادگی کامل برای بررسی کارشناسی موضوعات و مشکلات مربوط به حمل‌ونقل ریلی در بخش دولتی و خصوصی

را داراست. پیشنهاد می‌کنم موارد و مشکلات مهم موجود را جمع‌آوری کنید و کمی هم در حل مشکلات صبور باشیم. ساختار تشکیلات از مسائل بسیار مهم است. ساختار تشکیلات باید به گونه‌ای عمل شود تا سریع و به موقع و با خلق بهترین تصمیم‌ها، مشکلات حل شود. مباحث و مشکلاتی را که از سوی انجمن به ما گفته شده را دسته‌بندی می‌کنیم و مسئولی را برای پیگیری مسائل قرار می‌دهیم. باید با صمیمیت و صبوری مشکلات را حل کنیم.

محمد رجبی، رییس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با بیان این موضوع که بخش خصوصی سعی می‌کند تا تمام توان خود را در انجام صحیح مسئولیت‌ها به کار گیرد اظهار داشت: ظرفیت‌های مدیریتی بنگاه‌داری در کشور به آن صورت که بخش خصوصی نیاز دارد نیست و باید بپذیریم تمام شرکت‌های خصوصی با نگاه کمک از سوی راه‌آهن وارد حوزه ریلی شده‌اند. اقتصاد در بخش ریلی شرایط متفاوتی نسبت به بخش‌های دیگر دارد. سرمایه‌گذاری که در بخش ریلی انجام می‌شود قابل انتقال به بخش‌های دیگر نیست. امکان جذب درآمد وجود ندارد. باید بگوییم که حال صنعت ریلی خوب نیست. دربرخی از حوزه‌ها ضعف جدی وجود دارد به خصوص در مورد حوادثی که می‌توان آن را پیشگیری کرد، اما پیشگیری‌های لازم انجام نمی‌شود شاید به دلیل عدم وجود ابزارهای لازم باشد. آگاه هستیم که در بخش تجاری‌سازی با مشکلات بسیاری روبرو هستیم و می‌دانیم که سود در حمل‌ونقل ریلی به خصوص حوزه مسافر بسیار پایین است. دغدغه‌های جدی ما امروز اداره کردن بنگاه و سازمان است. ضمن آنکه خانواده صنعت ریلی خیلی ضعیف است. در بخش ریلی بسیاری از افراد که در مجموعه‌های پیمانکاری هستند تامین مشاغل



نمی‌شوند. از درخواست‌های ما این است که قشری که در پایین‌ترین قسمت هرم سازمان هستند و بیشترین کار را انجام می‌دهند از جمله مهمانداران، تکنسین‌های فنی و بخش خط‌وابینه زندگی خوبی ندارند. با توجه به شعارهای خیلی خوبی که در خصوص حمل‌ونقل ریلی داده شده توفیقات برجسته‌ای دیده نشده مخصوصاً در حوزه ناوگان و نگهداری. از اهدافی که تلاش می‌کنیم تا ارتقاء دهیم اقتصاد خانواده‌های حمل‌ونقل ریلی است. دغدغه‌های بخش کارگری در حمل‌ونقل ریلی بسیار زیاد است. باید تامین مشاغل را در شرکت‌ها از الزامات قرار دهیم. اکنون کارگرهای این حوزه با ۲۰ سال سابقه کار هنوز حقوقشان حداقل حقوق قانون کار است. این مشکلات از جمله مشکلاتی است که برعهده تجاری‌سازی سازمان می‌باشد. امروز تجاری‌سازی شاهد تحولات چشمگیر نیست. در زمان گذشته از شاخص‌هایی که به عنوان هدف دنبال می‌شد بخش بازرگانی در حوزه مسافر و بار بود. امروز توفیقات خوبی حاصل نشده است. اگر شرکت رجا به عنوان شرکت مسافری ریلی می‌توانست ۳۰۰ کیلومتر سیر در روز داشته باشد که این اتفاقات و مشکلات رخ نمی‌داد و بهره‌وری افزایش می‌یافت و در نهایت صنعت ریلی از جایگاه بهتری برخوردار بود. اکنون بر اساس سیاست‌هایی که راه‌آهن دارد شرکت‌ها خود باید به فکر خودشان باشند. تعمیرات و نگهداری به کندی صورت می‌گیرد. تجاری‌سازی با مشکلات بسیاری روبروست. امیدوارم هدف‌گذاری‌های ملموس‌تر و شاخص‌های کمی‌تر تعریف شود. امیدوارم در سال‌های آینده خبرهای افزایش سرعت بازرگانی هرچند کم به گوش ما برسد. تلاش راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی آن است که هر دو بخش در یک سو و همدل یکدیگر باشند اما در واقعیت همچنان فاصله

وجود دارد و باید این عدم همدلی حل شود. طولانی شدن حل موضوعات و مشکلاتی که بخش خصوصی با راه‌آهن مطرح می‌کند برای بخش خصوصی پیامدهای منفی را خواهد داشت. پیشنهاد می‌کنم در این جلسات موضوعاتی که مطرح می‌شود صورت جلسه شود و پیگیری‌های لازم انجام شود. بیش از ۱۲ مورد در مورد قراردادهای بهره‌برداری مطرح شده و رفت‌وبرگشت‌های زیادی داشته است اما حدود ۱۲ ماه از آن گذشته و هنوز توفیقی حاصل نشده تا قرارداد بهره‌برداری تنظیم شود. بهتر است فرصت‌هایی را برای شرکت‌ها در برخی مواقع قائل شوید. البته آگاه هستیم که شرایط اقتصادی کشور از ثبات برخوردار نیست. پیشنهاد می‌کنم سناریوهای مشترکی میان راه‌آهن و بخش خصوصی در موارد مختلف اقتصادی طراحی شود. شاهد شرکت‌های بزرگی بوده‌ایم که در حوزه ایستگاه‌ها کار کرده‌اند اما نتایج ملموسی از آن پروژه‌ها کسب نشده است. ظرفیت‌های امروز کشور به گونه‌ای است که در حال اضطراب هستیم. مشکلات در صنعت ریلی متأسفانه تا جایی رسیده که ما دائماً در حال اضطراب هستیم و این موضوع خسته کننده شده زیرا فرصت استراحت نداریم. همیشه متأسفانه عقب هستیم. در مورد دستور تحولات در قراردادهای بارها جلساتی میان انجمن و بهره‌برداری برگزار شده است و ما منتظر نتیجه هستیم.

سعید رسولی با عنوان این موضوع که دفتری با نام مرکز تحقیقات، توسعه و مهندسی در حال ایجاد است تا سه اداره کل در این دفتر ادغام شوند اظهار کرد: این دفتر برای ارائه نظرات ناوگان، تحقیقات، فنی، بهره‌برداری و حقوقی ایجاد می‌شود تا تحقیقات کاربردی در آن‌جا انجام شود. در وزارت علوم، محلی با نام دفتر ارتباط با صنعت دارند. ما در راه‌آهن دفتر ارتباط با دانشگاه ایجاد

کرده‌ایم تا مدیران کل و معاونین پیشنهادهای خود را به این دفتر ارائه دهند تا زیر نظر جمع کارشناسان صاحب‌نظر مورد بررسی قرار گیرد. در رابطه با تحولات در قراردادهای نیز آن را در دستور کار قرار می‌دهیم و در جلسه آینده هیئت مدیره راه‌آهن نیز از نمایندگان انجمن دعوت می‌کنیم تا انجام آن تسریع شود. یادآوری می‌کنم، تصمیماتی باید گرفته شود که اجرایی باشد. در رابطه با جلساتی که در انجمن برگزار می‌شود باید نمایندگان و مسئولانی حضور یابند که نماینده تام‌الاختیار راه‌آهن باشند. برخی از مدیران ما در جلسات انجمن شرکت می‌کنند و در نهایت جمع‌بندی‌هایی می‌شود که جمع‌بندی بدنه راه‌آهن نیست. منظوری آن نیست که نمایندگانی که حضور پیدا می‌کنند بی اختیار هستند بلکه آن‌ها از منظر خود به مسئله نگاه می‌کنند. دبیرخانه‌ای در مورد مسائل این‌چنینی در حال تشکیل است تا ثبت و ضبط شود. برای حضور در جلسات نیز نماینده مشخصی را اعلام می‌کنیم تا نمایندگان زیر نظر آن نماینده حضور پیدا کنند و سوء تفاهمی ایجاد نشود.

کارگروهی در جهت ارتقای بهره‌برداری راه‌اندازی شده است. دستور آن گروه این است که هر مانعی که در جهت ارتقای بهره‌برداری می‌تواند نقش ایفا کند حل شود. در رابطه با هزینه حمل سوخت شرکت‌های حمل‌ونقلی، پیگیری‌های بسیاری انجام شده است. در نهایت با آقای فلاحی مذاکراتی داشتیم و به دلیل اینکه هنوز پول سوخت را از راه‌آهن دریافت نکرده‌اند و بخشی از مطالبات شرکت‌ها از هزینه حمل سوخت به راه‌آهن داده می‌شود در نتیجه مطالبات شرکت‌ها را نمی‌دهند تا راه‌آهن پول سوختی که بدهکار است را بدهد. البته پیگیری‌های جدی در این مورد در حال انجام است و به صورت جدی پیگیر حق

و حقوق شرکت‌ها هستیم. منصور محمودی، کارشناس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: واگن‌ها بر مبنای دستوراتی که از سوی راه‌آهن برای تعمیرات صادر می‌شود در انتظار می‌مانند، برخی از نواحی می‌گویند واگنی که مدتی به دستور راه‌آهن برای تعمیرات خوابیده باید حق پارکینگ پرداخت شود. منظور آن نواحی این است که در بخشی که مربوط به آیین‌نامه تعیین تعرفه پارکینگ است مصادیق و تعرفه کاملاً مشخص باشد که در چه مواردی هزینه باید به چه مقدار پرداخت شود. متأسفانه مصادیق و تعاریف در آیین‌نامه‌ها کاملاً مشخص نیست.

بابک احمدی عضو هیئت مدیره راه‌آهن گفت: پارکینگ تعمیراتی است. در مورد حق پارکینگ پیش آمده که شرکت‌های مالک واگن گفته‌اند که مالک هستند و می‌خواهند واگن آن‌ها ایشان در تعمیرگاه بماند. تمامی حق واگن متعلق به شرکت نیست. بخشی از درآمد واگن متعلق به راه‌آهن و بخشی متعلق به شرکت‌ها و بخش‌های دیگر است.

مجتبی لطفی، رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از مشکلاتی که شرکت‌های مالک لکوموتیو با آن مواجه هستند سخن به میان آورد و گفت: بحث عقد قرارداد جدید در سال ۹۸ و همچنین تعرفه‌های جدید شرکت‌ها را با مشکلاتی روبرو می‌کنند. خواهش می‌کنم عقد قراردادهای را ابلاغ کنید. اکنون شرکت‌ها در مورد واردات قطعات لکوموتیو با مشکلات بسیاری روبرو هستند. تعهدات ارزی مشکلات جدی ایجاد کرده است. مقرراتی که روزبه‌روز تغییر می‌کند موجب شده تا قطعات در گمرک بماند و نتوانیم قطعات را وارد کنیم، همچنین بانک‌ها به دنبال آن هستند تا پول بیشتری از ما دریافت کنند.