

سومین نشست کارگروه‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

چگونگی اعتلای جایگاه انجمن؛ حضور نماینده انجمن در هیئت مدیره راه‌آهن



سومین جلسه روسای کارگروه‌های تخصصی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با ریاست دبیر انجمن مهرداد تقی‌زاده در محل انجمن برگزار شد. در این نشست ارتباط میان انجمن با راه‌آهن و جایگاه شرکت‌های خصوصی در تصمیمات مهم راه‌آهن و همچنین عدم وابستگی افراد در تصمیم‌گیری‌ها مورد بررسی قرار گرفت. تشکیل شورای مشورتی واگن‌های باری با مطرح شدن مسائل مشترک میان کارگروه‌های باری از قبیل نرخ تعرفه‌ها برای پیشبرد هرچه بهتر اهداف از جمله موارد مطرح شده بود. در این نشست آقایان مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی، فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند، حمید صدیق‌پور کارشناس انجمن، حسن‌نیا دبیر کارگروه مخزن‌داران حضور داشتند. به شرح کامل این گزارش می‌پردازیم.

انجمن قرار دهند. مدیریت ترافیک نیز از جمله موضوعات مهمی است که انجمن می‌تواند این بحث را مطرح کند و خود راه‌آهن فعلی را تبدیل به نهاد رگولاتوری کند که همیشه به دنبال آن بوده‌ایم. تا پیش مقدمه‌ای باشد و فرایند خصوصی‌سازی را کامل کند. خصوصی‌سازی در راه‌آهن فقط در مورد دارایی‌ها رخ داده است. راه‌آهن به دلیل اینکه خود را متولی صفر تا صد حمل‌ونقل ریلی می‌داند یا فراتر از آن در بحث واگن‌پول در خواست کرده بودند واگن‌ها را به راه‌آهن بدهند و در آینده راه‌آهن پولی را به شرکت‌ها بدهد. همانند شرکت‌های لکوموتیوی که در اصل مالک لکوموتیو هستند اما در اختیار راه‌آهن است و هنگامیکه مشکلی برای لکوموتیوها ایجاد می‌شود به مالکان لکوموتیو اعلام می‌کنند تا مشکل را رفع کنند. هنگامیکه ما انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را با صنایع دیگر مقایسه می‌کنیم کوتاهی‌هایی می‌بینیم که یا به دلیل بدسلیقگی راه‌آهن است یا به دلیل اینکه انجمن به دنبال به دست گرفتن برخی از مسئولیت‌های

صنفی حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، نوع تقسیم بندی کارگروه‌های آن متفاوت است. پیشنهاد می‌کنم تغییری در ساختار انجمن ایجاد کنیم و نقش انجمن را در بحث‌های حمل‌ونقل ریلی در کشور کمی پررنگ‌تر کنیم. در حال حاضر در انجمن به این صورت است که همه شرکت‌ها در کنار هم یک بازو هستند و کمترین خواسته‌هایشان را که از طریق انجمن از راه‌آهن پیگیری می‌کنند راه‌آهن با توجه به نمایندگان انجمن و ارتباطی که با نمایندگان دارند در برخورد با انجمن بسیار متفاوت است. پیشنهاد می‌کنم کمی فعالیت‌های انجمن را گسترش دهیم به عنوان مثال همانند جاده‌ای‌ها تقاضا کنیم تا برنامه را انجمن صادر کند یا انجمن بخشی از وظایفی را که مرتبط با فعالیت‌های تجاری راه‌آهن است و راه‌آهن بر عهده دارد و موجب تعارض میان بخش خصوصی و راه‌آهن می‌شود را راه‌آهن به انجمن بسپارد تا مدیریت لازم را انجام دهد. یا بحث‌های نظارتی را که موجب شده میان بخش خصوصی و راه‌آهن اختلافاتی ایجاد شود را برعهده

به تفکیک کارگروه‌های واگن‌های لبه بلند، لبه کوتاه، مخزن‌دار را داریم. سوالی در این مورد مطرح است که آیا تفکیکی که صورت گرفته مناسب هست یا نه؟ یا بهتر است فقط یک کارگروه باری داشته باشیم و در دل این کارگروه اگر موضوعات یک نوع واگن خاص مد نظر بود کمیته‌های لازم را تشکیل دهیم، یا در همان کارگروه مشکلات عنوان شود. موضوع دیگر آن است که آیا نیازی به تغییر مسئولین کارگروه‌ها هست یا خیر؟ فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند با بیان اینکه اگر بخواهیم کارگروه انجمن صنفی کشور خود را با کارگروه‌های انجمن‌های کشور دیگر مقایسه کنیم گفت: باید در ابتدا به ساختار خود انجمن بپردازیم که چه وظایفی را بر عهده دارند و بر اساس نیازها و کارهایی که انجام می‌دهند کارگروه‌ها تشکیل شده یا خیر؟ معمولا در کشورهای اروپایی به دلیل اینکه بحث‌های برنامه‌ای، حمل بین‌المللی و بحث‌های گمرکی مربوط به انجمن‌هاست یعنی شبیه انجمن

مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در ابتدای سومین نشست با بیان سوالی سخن به میان آورد و گفت: سوالی در این نشست مطرح است که کارگروه‌ها تا چه میزان مفید هستند و آیا با همین ساختار کار کارگروه‌ها را ادامه دهیم یا خیر؟ وی گفت: مطالعاتی که در خصوص سیاست‌های انجمن‌های صنفی ریلی کشورهای دیگر انجام داده‌ایم، به عنوان مثال در استرالیا دو کارگروه با عناوین کارگروه باری و کارگروه مدیریت دارایی وجود دارد. در اروپا کارگروه گمرک، کارگروه محیط زیست و انرژی، کارگروه باری، کارگروه ایمنی، اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل ترکیبی ریل و جاده، کارگروه بهره‌برداری، پایانه‌ها، ارتباطات فنی و IT نیز فعالیت می‌کنند. برخی از کارگروه‌ها عام هستند به عنوان مثال کارگروه حقوقی، بیمه و مالیات که اخیرا تشکیل داده‌ایم. همچنین کارگروه حمل‌ونقل ترکیبی را تشکیل داده‌ایم که از کارگروه‌های فعال هستند. در کارگروه‌های باری



راه‌آهن نبوده است. اما امروز زمان آن است که این امر صورت گیرد تا انجمن جایگاه حقیقی و واقعی خود را پیدا کند. انجمن باید به گونه‌ای عمل کند که نقش راه‌آهن را در تجاری‌سازی کمرنگ کند که در آن صورت وقتی انجمن نقش خود را به درستی انجام دهد بحث نظارت و فعالیت شرکت‌ها ایجاد می‌شود. بحث تبعیت از یک سیاست واحد پیش خواهد آمد و انجمن تکلیف می‌کند و همه شرکت‌ها باید به دلیل منافع صنف بپذیرند که امروز به این صورت نیست. یک سطح پایین تر از انجمن بحث کارگروه هاست. من رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند هستم. بیشتر واگن‌های کشور لبه بلند است و بیشترین تعداد اعضاء مربوط به کارگروه واگن‌های لبه بلند است که نزدیک به سیزده هزار واگن است. به عنوان مثال ما در جلساتی که داریم توافقی در موضوعی حاصل می‌شود و به نتیجه می‌رسیم اما بازم شرکت‌هایی هستند که در جلسه موافقت خود را اعلام کرده‌اند اما خارج از جلسه بر خلاف جمع عمل می‌کند و این امر مشکلاتی را ایجاد می‌کند. در کارگروه‌ها کارهای خوبی به انجام رسیده. در کارگروه واگن‌های لبه بلند مهمترین کاری که انجام شده بحث نرخ‌گذاری بوده است. در سال ۹۶ و قبل از سال ۹۶ به دلیل اینکه شرکت‌ها دارای ساختار بازرگانی قوی نبوده‌اند برای جلوگیری از خواب واگن‌ها به هر قیمتی قرارداد حمل بار می‌بستند. به صورتیکه همزمان در یک مسیر دو شرکت با دو قیمت متفاوت بار را حمل می‌کردند. کار خوبی که در کارگروه انجام شد آن بود که جلسه‌ای در انجمن برگزار شد و به یک قیمت واحد کارشناسی با امضای رییس انجمن رسیدیم تا به شرکت‌ها قیمت حق مالکانه واگن‌های لبه بلند ابلاغ شود. در ابتدا خیلی از شرکت‌ها مخالفت کردند اما در نهایت پذیرفتند و موجب شد تا در قیمت‌های قراردادهای تغییراتی ایجاد شود. تجربه

موفقی بود که سال‌های بعد هم تکرار شد. در کارگروه‌های دیگر نیز همین امر اجرا شد. نرخ امسال ما با شرکت ذوب‌آهن نسبت به سال گذشته ۸۰ درصد افزایش داشته است به دلیل همین اقداماتی که انجام شده است. علت اینکه کارگروه‌ها به این شکل تقسیم‌بندی شده‌اند به دلیل مشکلات متفاوتی است که دارند. یعنی مشکلات و گرفتاری‌هایی که در کارگروه‌ها بلندمدت داریم با کارگروه مخزن‌دارن متفاوت است. نوع فعالیتی که در مخزن‌داران هست با نوع فعالیت در کارگروه واگن‌های لبه بلند متفاوت است. به همین دلیل اگر این کارگروه‌ها به یک کارگروه تبدیل شود ممکن است تصمیماتی که در داخل کارگروه گرفته شده و برای انجمن در خصوص تصمیم‌گیری ارسال می‌شود تضمین وجود ندارد که برای همه واگن‌ها انجام شود. واگن‌های لبه‌کوتاه اصولاً دو سه مشتری بیشتر ندارند با ۳ تا چهار نوع کالا و مخزن‌داران یک مشتری با یک نوع کالا دارند و دارای مشکلات مشترکی هستند و مشکلاتشان با شرکت نفت است. در کارگروه واگن‌های لبه بلند تنوع کالا و مشتری بیشتر است. همزمان ما پنج مشتری با چندین نوع کالای مختلف داریم. در بیشتر مسیرها واگن‌های لبه بلند هستند با مشتری‌های مختلف و کالاهای صادراتی و معدنی، حمل‌ونقل بین‌المللی محصولات کشاورزی، گوگرد، ذغال و غیره می‌باشد. مطمئناً مشکلات واگن‌های لبه کوتاه و واگن‌های لبه‌بلند از حوصله مخزن‌داران خارج است. به‌طور متوسط در ماه یک جلسه کارگروه برگزار می‌شود. گمان می‌کنم تغییر ساختار کارگروه‌ها خیلی کمکی به شرکت‌ها نخواهد کرد و تا امروز با شرایط موجود، کارگروه‌ها شرایط بدی نداشته‌اند. البته می‌توان برای جلسات کارگروه‌ها برنامه‌ریزی‌های بیشتری کرد. حمید صدیق‌پور کارشناس انجمن

از مشکلاتی که موجب کمرنگ شدن نقش کارگروه‌ها شده سخن به میان آورد و گفت: گمان می‌کنم مشکلی که نقش کارگروه‌ها را کمی کمرنگ کرده مشخص نشدن شرح وظایف کارگروه‌ها و عدم ابلاغ به آنها می‌باشد. نکته مهم دیگر جایگاه و نقش انجمن است. کارگروه‌ها شخصیت کاری خود را از انجمن می‌گیرند. اگر انجمن جایگاه خود را در تصمیم‌گیری‌های صنعت ریلی پررنگ کند همانند صدور پروانه، جایگاه محکم‌تری خواهد داشت. در گذشته مدیر فنی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را انجمن پیشنهاد داده است. یعنی شرکت‌ها به انجمن مدیر فنی را معرفی می‌کردند و انجمن از نظر صلاحیت فنی و تجربی مورد بررسی قرار می‌داد و در نهایت پیشنهاد می‌داد که این فرد صلاحیت دارد یا ندارد. حتی این مسئولیت از انجمن گرفته شد. مشکل دیگری که بسیار حائز اهمیت است آن است که جایگاه انجمن متأثر از فرد است و با تغییر دبیر انجمن نحوه ارتباطات راه‌آهن با انجمن تغییر می‌کند و انجمن دارای شخصیت سازمانی نیست. راه‌آهن هنوز به این باور نرسیده که بخش خصوصی باید باشد تا راه‌آهن هم باشد و همچنان نگاه ارباب رعیتی در ارتباط بخش خصوصی و راه‌آهن حاکم است. تا زمانی که این تفکر و نگاه در راه‌آهن حکمفرما باشد هیچگاه انجمن نمی‌تواند جایگاه واقعی خود را داشته باشد در نتیجه شاخه‌های انجمن که کارگروه‌ها هستند نمی‌توانند در جایگاه خود فعال باشند و به نوعی واگذاری ایجاد می‌شود. اگر بخواهیم انجمنی پویا داشته باشیم باید جایگاه انجمن قانونمند تعریف شود. امروز بهترین موقعیت است تا جایگاه انجمن و به دنبال آن جایگاه کارگروه‌ها، رسمیت پیدا کند. می‌توانیم کارگروه مشترکی را برای حل مشکلات مشترک شرکت‌های ریلی ایجاد کنیم تا آن کارگروه، مشکلات مشترک را پیگیری کند و کارگروه‌ها به صورت انفرادی به

مشکلات خاص بپردازند. از مشکلات دیگر این است که ما نمی‌دانیم که از کارگروه چه می‌خواهیم. کارگروه جلساتی را برگزار می‌کند مطالبی ارسال می‌شود اما وقتی اثر ملموس آن دیده نمی‌شود طبیعتاً انگیزه تداوم جلسات در کارگروه‌ها کمرنگ می‌شود. اما هنگامیکه به ثمر رسیدن تصمیمات دیده می‌شود در کارگروه‌ها حضور پیدا می‌کند. در نهایت هنگامیکه جایگاه انجمن مشخص شد می‌توان شرح وظایفی را برای کارگروه‌ها مشخص کرد. اعتقاد قلبی بنده این است که اگر رییس یا دبیر انجمن در هیئت مدیره راه‌آهن یا شورای معاونین حضور داشته باشد می‌تواند گامی باشد برای اعتلای جایگاه انجمن. در آن جلسات، طرح موضوعات و باز کردن مشکلات ریلی در زمان تصمیم‌گیری بسیار موثر است حتی اگر انجمن حق رای نداشته باشد. اما حضور فیزیکی انجمن به انجمن شخصیت می‌دهد و این شخصیت در مجموعه منعکس می‌شود و بسیاری می‌توانند تاثیرگذار باشد. حسن نیا دبیر کارگروه مخزن‌داران در مورد سابقه عملکرد کارگروه مخزن‌داران اظهار کرد: یکی از فعال ترین کارگروه‌ها به لحاظ مشتریانی که دارد و ماهیت بهره‌برداری از واگن‌های مخزن‌دار، همین کارگروه است که به صورت منظم و مرتب جلسات و دستور کارهای مشخصی در این مجموعه را دارد و ارتباطات خوبی نیز دارد. در سال ۱۳۹۷ تقریباً ۱۱ جلسه رسمی با حضور همه اعضای کارگروه برگزار شد. حدود ۶۷ مکاتبه از طریق کارگروه مخزن‌داران با عنوان کارگروه با سربرگ انجمن با بخش‌های مختلف همانند راه‌آهن و شرکت ملی پخش و واحدهای مرتبط صورت گرفته و این فعالیت در سال ۹۸ ادامه داشته و تا امروز ۷ جلسه رسمی در سال ۹۸ برگزار شده و حدود ۳۰ مکاتبه با سربرگ انجمن با واحدهای مختلف مرتبط با حوزه فعالیت مخزن‌داران صورت گرفته



است. علاوه بر اینکه جلسات منظم کارگروه ها برگزار شده این کارگروه در تلاش بوده تا جایی که امکان دارد مسائل و موضوعات مرتبط را در خصوص مشتری که شرکت ملی پخش می‌باشد و هم در رابطه با راه‌آهن به صورت خاص دریافت کنیم. به عنوان مثال مسئله‌ای که با شرکت ملی پخش داریم در رابطه با قراردادی که در سال ۹۵ منعقد شده و موضوع عدم افزایش نرخ به عنوان یکی از جدی‌ترین مسائل این قرارداد بوده است و این اتفاق در حالی رخ داده که راه‌آهن نیز در دوره‌های مشخص و معین حق دسترسی را افزایش داده و همواره سهم شرکت‌های مخزن‌دار مورد تهدید قرار گرفته است. جلسات متعدد و مکرری با مسئولان شرکت ملی پخش و حتی با معاونین وزیر و ریاست مجموعه راه‌آهن کشور برگزار شد و خوشبختانه به نتایج خوبی رسیده‌ایم و توانسته‌ایم شرکت نفت را مجاب کنیم تا مواضع خود را متناسب با خواسته‌های شرکت‌های مخزن‌دار تغییرات مناسبی را در بحث تعرفه‌ها و تغییرات در قرارداد با شرکت ملی پخش دهد. اتحادی که در مجموعه کارگروه مخزن‌داران وجود دارد کمک کرده تا موضوعات و حوزه‌های مرتبط با فعالیت بخش مخزن‌داران به نحو شایسته‌ای هم به صاحب کالا منعکس شود و هم راه‌آهن را به صورت مناسبی همراه خود کند تا بتوانند سیاست‌های کلی کارگروه را دنبال کنند. در این کارگروه توانسته‌ایم جلسات منظمی را با شرکت ملی پخش و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران داشته باشیم، نمایندگانی از سوی هر دو مجموعه حضور دارند و تقریباً هفتگی مسائل شرکت‌ها رصد می‌شود تا اگر مشکلاتی در خصوص سیر و تخصیص ظرفیت‌ها و سهمیه‌ها و... وجود دارد مورد بحث و بررسی قرار گیرد و اگر موضوع لاینحلی باشد در لایه‌های بعدی از طریق ریاست کارگروه و مراجعه به واحدهای مختلف این کار انجام شود.

از فعالیت‌هایی که در کارگروه‌ها انجام می‌شود ممکن است موضوعات مشترکی باشد از جمله نرخ‌گذاری که مربوط به کارگروه مخزن‌داران، لبه بلند، لبه کوتاه و سایر ناوگان می‌شود. شاید تشکیل یک کارگروه مرتبط با حوزه تعیین نرخ بتواند با یک رویکرد واحد تمام موضوعات را رصد کند و قیمت‌گذاری با یک متدولوژی در مجموعه انجام شود و یکپارچگی ایجاد شود. از موضوعات مشترک مسائلی است که در ارتباط با مسائل فنی و مسائل سیرو حرکت راه‌آهن است که گمان می‌کنم تقریباً همه کارگروه‌ها مبتلا به همچنین موضوعی هستند. به عنوان مثال مشکلات سیر واگن‌های باردار و رساندن واگن‌های خالی به مقاصد بارگیری امروز فصل مشترک همه مسائل کارگروه‌ها می‌باشد. شاید تشکیل یک تیم واحد با این موضوع تخصصی بتواند در یک جلسه مشخص و معین با راه‌آهن خواستگاه همه شرکت‌ها را به گونه‌ای منتقل کند که فرآیندهای سیرو حرکتی مبتنی بر رساندن واگن‌ها به مقاصد با تعاریفی که در آنجا مطرح می‌شود بتواند این مشکل را حل کند. ما در مقاطع مختلف دیده‌ایم عدم رساندن واگن‌ها به مقاصد در مرحله بارگیری و تخلیه مشکلات همه کارگروه‌ها هست اما کارگروه‌های مختلف از مواضع مختلف، این مشکل را پیگیری می‌کنند که تشکیل تیم‌های تخصصی از این دیدگاه با صدای بلندتری راه‌آهن را متوجه کنند که این مشکل برای تمام واگن‌ها وجود دارد.

در رابطه با جایگاه و نقش انجمن باید بگوییم که نقش انجمن در تصمیم‌گیری‌های اساسی و کلان راه‌آهن باید تقویت شود. ابلاغ دستورالعمل‌هایی که هیچ نگاه و توجهی به بخش خصوصی نمی‌شود یکی از معضلاتی است که امروز تقریباً همه شرکت‌ها به آن مبتلا هستند. تصمیم‌گیری در رابطه با کم کردن یا زیاد کردن ظرفیت سیر واگن‌ها در محورهای مختلف. ابلاغ بخشنامه‌ها

با دستورالعمل‌هایی که خیلی شرکت‌هایی که سهم به‌سزایی در اجرای آن دارند متأسفانه در تصمیم‌گیری‌ها هیچ نقش و سهمی ندارند. بحث تضامین از جمله مشکلاتی است که اکثر شرکت‌ها دچار آن هستند و هیچ یک از شرکت‌ها در این تصمیم‌گیری نقشی نداشته‌اند و راه‌آهن به صورت یک‌طرفه تصمیم گرفته و اجرا می‌کند. در مورد ترکیب کارگروه‌ها باید بگوییم که بخشی از موضوعات مشترک است و می‌تواند در قالب کارگروه‌های تخصصی با عناوین مشترک که فصل ارتباط همه کارگروه‌های شرکت‌های مالک باشد بتواند امور را راحت‌تر پیگیری کند. برگزاری جلسات منظم با راه‌آهن که راه‌آهن مقید باشد ماهی یکبار مجموعه انجمن و تیمی که انجمن تشخیص می‌دهد دیدگاه شرکت‌ها و انجمن در تصمیم‌گیری‌ها و در عملکردهای جاری مد نظر داشته باشد از موضوعاتی است که مورد توجه قرار می‌گیرد.

دبیر انجمن صنفی، مهرداد تقی‌زاده در رابطه با حضور انجمن در هیئت مدیره حتی بدون حق رای گفت: در خیلی مواقع این حضور بدون حق رای همانند تیغ دو لبه‌ای خواهد بود. هنگامیکه انجمن بدون داشتن حق رای حضور داشته باشد با توجه به اینکه راه‌آهن هیچگاه اعتقاد قلبی به خصوصی‌سازی نداشته است موجب خواهد شد تا راه‌آهن تصمیمات خود را با حضور انجمن اما بدون اجرای نظرات انجمن بگیرد. مدلی که در ذهن من است این است که می‌تواند انجمن حق رای در هیئت مدیره نداشته باشد اما تصمیمات اثر گذار باید به تأیید انجمن برسد به عبارتی همانند حق و تو که اگر همه شرکت‌ها و راه‌آهن هم تأیید کردند و نماینده انجمن تأیید نکرد حق اجرا وجود نداشته باشد.

در جمع بندی باید بگوییم باید گونه‌ای رفتار شود تا قدرت انجمن وابسته به افراد نباشد و به نحوی قدرتی سیستمی داشته باشد. البته

ناگفته نماند که در تمام دنیا نیز تا حدی افراد در روابط موثر هستند. پیشنهاد می‌کنم چارچوبی نوشته شود مبنی بر اینکه کارگروه‌ها در کجاها حضور داشته باشند و یا مسائل مربوط به حمل‌ونقل باری باید حتماً به تأیید رییس کارگروه باری برسد همچنین در مورد بخش مسافری و مخزن‌دار و لکوموتیو نیز به همین صورت باشد. یا اینکه تصمیم‌گیری‌ها حتماً با تأیید رییس انجمن صورت گیرد. یا اختیاراتی در خصوص انتخاب مدیر فنی شرکت‌ها و برنامه به انجمن سپرده شود. البته باید در نظر داشته باشیم که قسمتی از کار را بر عهده انجمن بگذاریم که هم اثرگذار باشد و هم انجمن را در گیر روزمرگی شرکت‌ها نکنیم. بهتر است بسته‌ای تهیه کنیم تا در آن قدرت انجمن را سیستمی کند.

حمید صدیق پوردر این خصوص گفت: به نظر بنده در ایجاد بسته در سیستمی کردن قدرت انجمن تا راه‌آهن به آن باور و ذهنیت نرسد فایده‌ای نخواهد داشت.

مهرداد تقی‌زاده ادامه داد: در راه‌آهن کار تخصصی خیلی کم صورت می‌گیرد و اگر این بسته تخصصی از سوی بخش خصوصی مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد و تهیه شود راه‌آهن از آن استقبال خواهد کرد. و پس از طراحی بسته با نگاهی مثبت آن را به راه‌آهن ارائه خواهیم کرد.

کارگروه‌ها نیز به کار خود ادامه دهند و در کنار آن شورای مشورتی باری متشکل از روسای کارگروه‌های باری داشته باشیم با یک رییس که موضوعاتی از قبیل نرخ‌گذاری، افزایش متوسط سیر و همچنین مشکلات مشترک میان کارگروه‌ها از طریق این شورا انتقال داده شود که رییس آن نیز آقای طلوعی باشند. در رابطه با حضور نماینده انجمن در کارگروه‌ها نیز نماینده‌ای را از انجمن معرفی می‌کنیم و اگر نیازی بود که دبیر انجمن حضور داشته باشد حتماً حضور خواهیم داشت.