

خروج از سایه تصدی گری راه آهن با سه پیشنهاد



این اتفاقات و شبیهاتی که در مورد نرخ گذاری راه آهن وجود دارد سبب شد تا در جلسه کارگروه مشترک، ما از راه آهن آنالیزی بخواهیم تا شفافیت های لازم صورت گیرد. لذا در اینجا ابتدا راجع به آنالیز تعیین نرخ ۲۶ ریال از سوی راه آهن صحبت می کنیم. هزینه های تعمیرات جاری به این صورت محاسبه شده است: راه آهن از ۶۳۰ نفر نیروی انسانی برای تعمیرات واگن های ناوگان ریلی استفاده می کند. این تعداد در اصل در همان قرارداد ۳ هزار پرسنلی است که راه آهن به صورت تمدید نیرو انجام می دهد. برای هر نفر از این تعداد ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان به عنوان دستمزد در نظر گرفته است که این مبلغ را اگر در ۶۳۰ ضرب کرده و عدد حاصل را در ۱۲ (ماه) ضرب کنیم عدد ۴۱ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان به دست می آید که سالانه بابت نیروهای تعمیرات جاری هزینه می شود.

این پرسنل، تعمیرات مربوط به ۳۰ هزار ۲۳۹ واگن در همه بخش های ناوگان (مسافری، باری و لکوموتیوها) را انجام می دهند که تعداد ۲۴ هزار ۵۴۷ واگن آن مربوط به بخش خصوصی باری است. به همین دلیل مبلغ ۴۱ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان را بر ۳۰ هزار

قطعات و قیمت نهایی آن ها به نمایندگان انجمن ارائه داده بود. به همین دلیل شرکت های مالک واگن در جلسه ای که در اواخر آبان ماه در دفتر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی برگزار شد جمع شدند تا با همفکری به نتیجه ای واحد مبنی بر تغییر رویه و اعمال روش تازه ای دست یابند. در این نشست آقایان مهرداد تقی زاده دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی، محمد متقی پور، معاون فنی و توسعه شرکت راه آهن حمل و نقل، حسین پورجعفر، قائم مقام مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر، حسین چوپانی مدیر بخش تعمیر و نگهداری شرکت ریل کاران ورسک، اسماعیل علی زاده قائم مقام مدیرعامل شرکت فولاد لجستیک، مازیار یاراحمدی مدیر بخش حمل و نقل ریلی شرکت مهندسی ساختمان و تاسیسات راه آهن، خیرالله سلیمیان، مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان، کامران سیاوشی پور مدیر فنی شرکت آسیا سیر ارس، عبدالرحمان چوپانی رئیس ناوگان شرکت توکاریل و چندتن دیگر از مدیران و فعالان این حوزه حضور یافتند. در ادامه شرح این نشست را می خوانید.

کنونی تمایل چندانی به ادامه کار به این شیوه ندارد که به نظر می رسد این تصمیم نه به خاطر مبالغ، بلکه به دلیل مشکلاتی که در تامین قطعات وجود دارد گرفته شده است. در این بین بیشترین قطعه مصرفی همان کفش ترمز است که کمبود آن مشکلات زیادی را برای فعالین این حوزه ایجاد کرده است. مجموع

در هفته های اخیر راه آهن نرخ مصوب سال جاری تعمیرات جاری را به شرکت های مالک واگن اعلام کرد و طبق آن مقرر شد این شرکت ها بابت هر تن کیلومتر ۲۶ ریال به راه آهن پرداخت کنند. افزایش قیمت دو و نیم برابری به نسبت سال گذشته اعتراض بسیاری از مالکین را در پی داشت. به همین دلیل تعدادی از اعضای انجمن در ادامه و طی جلساتی که تحت عنوان کمیته کارگروه واگن های باری برگزار شد و در آن، مدیرکل نگهداری واگن ها از طرف راه آهن و آقایان پورجعفر و متقی پور از طرف شرکت های مالک و انجمن به عنوان نماینده حضور داشتند، اعتراض خود را به این تصمیم راه آهن تسلیم کردند. در نتیجه این جلسات مشترک قرار بر این شد تا موارد و مباحثی نظیر همفکری ها، اختلاف نظرها و... میان بخش خصوصی و راه آهن، ابتدا در این کارگروه مطرح و کارشناسی شود و در صورت رسیدن به توافق، وارد مرحله اجرا می شود. موضوع دیگری که در این مدت با واکنش منفی اعضای انجمن همراه بوده، تعیین نرخ قطعاتی بود که راه آهن طی آنالیزی از نحوه خرید، نوع و تعداد

بر اساس آن بابت هر تن کیلومتر از مالکین ۱۰ ریال دریافت می شد که این مبلغ در سال جاری به ۲۶ ریال افزایش یافته است. در همین راستا بسیاری از مالکین طی مکاتباتی با راه آهن اعتراض خود را نسبت به این نرخ گذاری اعلام کردند.

با این وجود حتی راه آهن هم اعلام کرده که با توجه به شرایط

متقی پور: همانطور که می دانید به تازگی قرار بر این شده است که راه آهن مسئولیت تعمیرات جاری شرکت های صاحب واگن را برعهده بگیرد. پیش از این بسیاری از اعضای این انجمن به عنوان بخش خصوصی، خودشان قطعات را خریداری کرده و تعمیرات را انجام می دادند. در سال گذشته نیز فرمولی طراحی شد که



میلیارد تومان بابت تعمیرات از ما دریافت می‌شود. راه‌آهن این مبلغ را بر ۳۱ میلیارد و ۴۵۰ کیلومتری که سال ۹۷ سیر داشته‌ایم تقسیم کرده و به عدد ۲۶ ریال بابت هر تن کیلومتر هزینه تعمیرات جاری که به همراه حق دسترسی به راه‌آهن پرداخت می‌کنیم رسیده است. علاوه بر این، موضوعی که همه ما با آن درگیریم این است که به علت مشکلات تعمیرات جاری، خرابی‌هایی به وجود می‌آید که به صورت تعمیرات ویژه آن را پرداخت می‌کنیم.

علیزاده: شرکت ما از ابتدای سال جاری تا کنون ۲۱ هزار قالب کفش ترمز به مبلغ ۲ میلیارد تومان خریداری کرده است. ما از ابتدای سال ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان بابت ۲۶ ریال پرداخت کرده‌ایم و ۲ میلیارد هم بابت خرید کفش ترمزها پرداخت کرده‌ایم. سوال این که هزینه تعمیرات جاری چه نقشی ایفا می‌کند؟

پورجعفر: اگر من در جایگاه راه‌آهن بودم احتمالاً همین رویه کنونی را پیش می‌گرفتم. این ضعف به ما برمی‌گردد. ما هیچگاه مسئولیت کارها را خودمان برعهده ننگرفته‌ایم و آن را بر دوش راه‌آهن انداخته‌ایم. راه‌آهن هم یک سازمان عریض و طویل است با هزینه‌های سربار بسیار بالا. هرچقدر سازمان‌ها بزرگتر باشند سربارشان هم بالاتر است و این هزینه سربار هم غیرقابل

در نظر گرفتن ۱۵ درصد بالاسری و اصل قیمتی که خود راه‌آهن قطعه را خریداری می‌کند می‌توان با صراحت گفت که مالکین حدود ۳۵ درصد بیش از آن مبلغی که می‌توانند خودشان مستقیماً خریداری و تامین کنند پرداخت می‌کنند درحالی‌که این مبلغ اضافه را به صورت پیش از موعد دریافت می‌کند. این را هم باید اضافه کرد که اگر حق دسترسی که ما پرداخت می‌کنیم به صورت اعتباری سه ماهه باشد، راه‌آهن در آن بخش هم هر ماه، دو و نیم درصد از ما دریافت می‌کند. در نتیجه ۱۵ درصد هزینه بالاسری، ۷٫۵ درصد سود اعتبار سه ماهه حق دسترسی و ۲۵ درصد هم افزایش قیمت قطعه و در مجموع حدود ۴۷٫۵ درصد از ما مبلغ اضافه دریافت می‌کند. دلیل گران‌تر خریدن قطعات توسط راه‌آهن هم این است که مبالغ را با صرف زمان ۶ تا ۱۲ ماهه پرداخت می‌کند. تامین‌کننده نیز ۲۰ تا ۳۰ درصد بابت همین تاخیر بر قطعات اضافه می‌کند. لذا اگر ما خودمان اقدام به تهیه قطعات کنیم می‌توانیم از مبلغ ۳۳ میلیاردی که از مالکین به صورت سالانه دریافت می‌شود حدود ۳۰ درصد را کاهش دهیم.

متقی‌پور: جمع این مبالغ حدود ۴۸ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان است که از این مبلغ ۶ میلیارد ۲۰۰ میلیون تومان مربوط به همان ۱۵ درصد هزینه بالاسری است. در ادامه مبالغ درمی‌یابیم که حدود ۸۲

قیمت‌ها است. در اعلام قیمت‌ها این اعداد آمده است: کفش ترمز چدنی ۸۵ هزار تومان، کفش ترمز کامپوزیت ۸۵ هزار تومان، شمشیرک ۸ هزار تومان، لوله هوا ۱۴۰ هزار تومان و شیلنگ حصیری ۶۵ هزار تومان. همه ما درگیر خرید این قطعات هستیم و با نرخ‌ها آشنا هستیم لذا برخی از قطعات، قیمت‌هایی غیر منطقی دارند. ولی نکته اینجاست که راه‌آهن این نرخ‌ها را در ابتدای سال ۱۳۹۸ آنالیز کرده است و مسلماً قیمت‌ها در حال حاضر بیش از این است. ما با شرکت‌های تامین‌کننده قطعات آشنایی داریم و می‌دانیم که با توجه به شیوه خرید راه‌آهن به عنوان یک نهاد دولتی و تاخیر در پرداخت‌ها، قیمت‌ها بالاتر از این هم درمی‌آید. این در حالی است که وقتی ما به عنوان مالکین خصوصی بخواهیم قطعه‌ای را مستقیماً خریداری کنیم به دلیل پرداخت سریع‌تر، حتی با وجود تیراژ پایین، آن را ارزان‌تر خریداری می‌کنیم. نکته مهم دیگر این است که راه‌آهن به همه این قیمت‌ها، ۱۵ درصد را به عنوان هزینه بالاسری افزوده است. برای مثال ما ۳۱ میلیارد تومان در سال فقط برای تهیه کفش ترمز و ۱۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان برای کفش کامپوزیت پرداخت می‌کنیم.

حسین چوپانی: این ۱۵ درصد نباید لحاظ شود. پیش از این ما قطعات را به صورت نسیه دریافت می‌کردیم و پس از مصرف آن ۱۵ درصد را پرداخت می‌کردیم.

متقی‌پور: بله، این مبالغ برای مالکین اعداد درشتی است اما توجیه راه‌آهن این است که هزینه‌هایی همچون کرایه حمل، انبار داری، توزیع و... را متحمل می‌شود و این ۱۵ درصد برای همین موارد در نظر گرفته شده است. هرچند لزومی ندارد کفش ترمز ابتدا به تهران بیاید و از آنجا در سایر مناطق کشور توزیع شود.

پورجعفر: در یک جمع‌بندی، با

۲۳۹ واگن تقسیم کرده و عدد حاصل را در ۲۴ هزار ۵۴۷ واگن باری بخش خصوصی ضرب کرده که حدود ۳۳ میلیارد و ۷۵۳ میلیون تومان هزینه نیروی انسانی این بخش به دست آمده است که این مبلغ باید بین شرکت‌های مالک واگن‌های باری تقسیم شود. به جز این مبلغ، راه‌آهن مبالغ مصرفی دیگری هم دارد. آمار مصرف قطعات بدین شرح است: کفش چدنی قالب ۳۲۰ هزار عدد، کفش ترمز کامپوزیت ۱۵۰ هزار عدد، شمشیرک ۱۰۰ هزار عدد، لوله هوا ۱۰ هزار عدد و شیلنگ حصیری ۵۰۰ عدد در سال مصرف دارد. البته این اعداد برآورد خود راه‌آهن است و باید در عمل اتفاق بیافتد ولی چنین هزینه‌ای در واقعیت انجام نشده است.

پورجعفر: دو نکته در این بحث حائز اهمیت است. اول این که ما نمی‌دانیم این تعداد قطعات مصرفی معوق می‌شود یا خیر، در واقع راه‌آهن این مبالغ را از ما دریافت می‌کند ولی نمی‌دانیم که آیا واقعا این قطعات را خریداری و روی واگن‌های ما سوار می‌کند یا نه. نکته دوم اینکه راه‌آهن این تعداد را به صورت مساوی روی همه واگن‌ها تقسیم کرده است. بدین صورت که این سهم را به صورت یکسان هم به واگن‌های مسافری هم به واگن‌های باری نو، هم به واگن‌های قدیمی و هم لکوموتیو ارائه داده‌اند. لذا دو فرض غیر دقیق مطرح می‌شود و فقط به یک آمار کلی اکتفا شده است. شاید اگر جزئی‌تر به محاسبات رسیدگی شود مبالغ دیگری به دست آید.

متقی‌پور: ما در همان جلسه مشترک در کارگروه هم اعتراض خود را نسبت به ارقام، خصوصاً در مورد کفش ترمزها اعلام کرده‌ایم. راه‌آهن در جواب گفت که این مقدار مصرف نشده ولی طبق برآوردها باید مورد مصرف قرار گیرد، هرچند به نظر می‌رسد در عمل این اتفاق رخ نداده است. اما بحث دوم در مورد



توجه به همه این موارد ما ۳ راه در پیش روی خود داریم که هر کدام از این روش‌ها معایب و مزایایی به همراه دارند. در روش اول می‌توانیم به راه‌آهن اصرار کنیم که روند فعلی را ادامه دهد. هرچند در این خصوص باید بر سر مبلغ ۲۶ ریالی که پیش از این عنوان شد بحث کنیم. راه‌آهن با توجه به فشاری که سازمان‌های نظارتی به وجود آورده‌اند چندین تمایلی به ادامه همکاری ندارد. حسن این روش در این است که شرکت‌ها دیگر درگیر مسائلی چون بازدید و تامین و نگهداری و... نیستند و تنها پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهند. اما اشکالاتی نیز وجود دارد از جمله اینکه راه‌آهن قطعاتی مثل کفش ترمز که همه ما درگیر آن هستیم را به درستی تامین نمی‌کند. مشکل دیگر قیمت تمام شده قطعات برای راه‌آهن است که گران‌تر درمی‌آید و طبیعتاً ما هم گران‌تر فروخته می‌شود. ضمن اینکه تا کنون هیچ نظارتی بر این روند صورت نگرفته و حق اظهار نظری هم باقی نمی‌ماند. در روش دوم می‌توانیم خودمان قطعات را تامین کنیم و نیروی انسانی را از همان ۶۳۰ نفری که در اختیار راه‌آهن است بهره‌مند شویم. ضمن اینکه می‌توان تمایل راه‌آهن را هم نسبت به این روش دریافت. ولی باید در نظر داشت که تامین قطعه مشکلات خاص خود را دارد. اما در این روش همانند روش قبلی، مسئولیت خاصی متوجه شرکت‌ها در خصوص تامین نیرو نمی‌شود و تنها بخش نظارت ما بر راه‌آهن مطرح است. در این روش دیگر شاهد توقف واگن به دلیل کمبود قطعه نخواهیم بود همچنین می‌توان قطعات را به قیمت مناسب‌تری نسبت به راه‌آهن تهیه کرد. هرچند چالش نحوه تقسیم قطعات بین شرکت‌ها را نمی‌توان نادیده گرفت. ضمن اینکه با وجود تامین قطعات بازمهم با مشکل نظارت بر مصرف قطعات را به همراه داریم. در روش سوم می‌توانیم هم

راه‌آهن دستور داد که آقای ضیایی (معاون ناوگان راه‌آهن) حداقل در امور تعمیرات، هماهنگی بیشتری با انجمن داشته باشد. در جلسه بعد که با حضور وی و اعضای انجمن و مدیران واگن‌ها برگزار شد به این نتیجه رسیدیم که کارگروه‌های مشترک بین شرکت‌های بخش خصوصی و راه‌آهن تشکیل شود. کمابینه پیش از این، تعدادی از مکاتبات ما با راه‌آهن به نتایج رضایت‌بخشی نیز ختم شده است. در مورد مباحثی هم که در این جلسه عنوان شد زمینه‌سازی‌هایی صورت گرفته و راه‌آهن تعدادی از پیشنهادهایی را که از این جلسه خارج می‌شود، مورد بررسی قرار می‌دهد.

متقی‌پور: سایر هزینه‌های تعمیرات جاری که از سوی راه‌آهن عنوان شده و تعداد قاب کفش‌های بازسازی شده و نو و تعداد واگن‌ها و روزهای متوقف شده که برای کل واگن‌های باری از ابتدای سال جاری تا پایان آبان را در بر می‌گیرد نشان می‌دهد که ما حدود ۲ میلیارد ۱۰۰ میلیون تومان به عنوان هزینه خرابی قاب کفش پرداخت کرده‌ایم. این موضوع به علت عدم تامین این قطعه توسط راه‌آهن بوده است. با

ما دریافت می‌کند. ما هم که زورمان به راه‌آهن نمی‌رسد. چرا به جای پرداخت مبالغ هنگفت به راه‌آهن به عنوان شخص ثالث، آن را به فروشنده اصلی پرداخت نکنیم. اتفاقاً راه‌آهن هم به شدت از این موضوع استقبال خواهد کرد. پیشنهاد ما این است که از مجموع ۲۰ شرکتی که در اینجا حضور دارند یک شرکت تاسیس شود و سهام‌داران این شرکت، مالکین باشند. شرکت‌هایی که وارد مشارکت می‌شوند در ازای ارائه سهام‌شان به شرکت‌های مالک می‌توانند تعداد واگن در اختیار بگیرند. شرکت مذکور می‌تواند هم تعمیرات جاری، هم تعمیرات ویژه، هم خرید و هم تامین قطعات را انجام دهد.

تقی‌زاده: ما به دنبال همه مشکلاتی که از سوی شرکت‌ها منعکس شده بود چند جلسه مشترک با هیئت مدیره انجمن برگزار کردیم و به بالا بودن هزینه‌ها اشاره کردیم. راه‌آهن نباید بدون مشورت با بخش خصوصی اقدام به انجام همه امور کند و بخش‌نامه‌هایی را صادر کند که برای این حوزه مشکل‌ساز است. در آن جلسه راه‌آهن این نکته را پذیرفت و همان‌جا آقای رسولی مدیرعامل

انکار است. در این شرایط حتی راه‌آهن هم نمی‌تواند با این شیوه ادامه دهد چون سازمان بازرسی به وی گفته است حق خرید قطعه برای مالک را ندارد. ولی واقعیت این است که مادامی که مسئولیت بخش‌هایی از کار را بر عهده نگیریم به راه‌آهن اجازه اعمال نفوذ می‌دهیم. اگر هم نیروی انسانی و هم تامین قطعات در تعمیرات جاری بر عهده ما باشد لزومی ندارد که راه‌آهن این تعداد خسارت به ما وارد کند و شرکت‌های تامین قطعه نمی‌توانند این همه هزینه به ما تحمیل کنند.

حسین چوپانی: ابتدا راه‌آهن وعده داده بود که مدیریت بازرگانی و بار بر عهده شرکت‌ها باشد و باقی حمایت‌ها از طرف راه‌آهن صورت بگیرد. به نظر من یک شرکت به جای پیدا کردن تعمیرکار باید متمرکز بر امور مشتریان خود باشد. ضمناً مسئله نظارت هم چالش‌هایی دارد. چه ارگانی به جز راه‌آهن می‌تواند جواز نظارت را صادر کند؟ تنها چند شرکت هستند که می‌توانند جلوی راه‌آهن بایستند و باقی آن‌ها هرآنچه که راه‌آهن بگوید می‌پذیرند.

پورجعفر: باید پذیرفت که هم‌اکنون با این مشکل روبه‌رو هستیم و راه‌آهن هم پول خود را از



قطعات و هم نیروی انسانی را خودمان تامین و به کار بگیریم. البته در این روش با تاسیس یک شرکت که همه امور را بتواند عهده‌دار باشد با مشکلات دیگری روبه‌رو هستیم. انتخاب شرکت، چگونگی سهام‌دار شدن در آن و ... از موضوعات مهمی است که مستلزم بررسی‌های جدی است. ضمن اینکه راه‌آهن در ظاهر نشان می‌دهد که با این روش هم مخالفت خاصی ندارد. مهمترین مزیت در این روش داشتن مدیریت کامل بر هزینه‌ها و مصرف قطعات است. در شرایط کنونی اگر اشکالی هم در تامین قطعات یا کمبود نیرو در ایستگاه‌ها وجود داشته باشد سخت‌گیری خاصی از سوی راه‌آهن رخ نمی‌دهد ولی اگر مسئولیت این موارد بر عهده شرکت‌های مالک باشد یقیناً شاهد نظارت‌های سخت‌گیرانه‌ای از سوی راه‌آهن خواهیم بود.

پارا احمدی: وقتی شرکتی را از طرف انجمن تعریف می‌کنید، ممکن است به دلیل اختلاف نظر سایر شرکا، مشکلاتی را به وجود بیاورد. لذا پیشنهاد من این است که چند شرکت به صورت رقابتی در این بخش تاسیس شوند.

پورجعفر: هدف ما خروج بخش تصدی‌گری از زیرمجموعه راه‌آهن است. به‌همین منظور ابتدا برای تاسیس شرکت باید برنامه‌ای میان مالکین واگن‌ها طراحی شود. می‌توان به این صورت اقدام نمود که قطعات را خود ما تهیه و تحویل راه‌آهن بدهیم. در گام دوم و در بلند مدت، می‌توان شرکتی را با مالکیت مالکان واگن تاسیس کرد و سال‌ها از مزایای آن بهره برد.

متقی‌پور: نگرانی ما این است که به دلیل فشار موجود بر راه‌آهن، اگر مسئولیت این امور را خود ما بر عهده نگیریم ممکن است به واگذاری آن از راه‌آهن به شرکت‌های دیگر ختم شود.

پارا احمدی: به نظر من راه‌آهن هرگز با این پیشنهاد موافقت نخواهد

کرد کمالینکه پیش از آن هم در مورد دیگر شرکت‌ها از جمله رجا این همکاری را نکرد. راه‌آهن ابتدا واگذاری‌ها را انجام داد و بعد فضا را رقابتی کرد. هرچند ما نیازمند تاسیس شرکتی قدرتمند در انجمن هستیم تا بتوانیم گوی سبقت را در این رقابت برابیم.

باید فکر تاسیس شرکت را از سرمان بیرون بیاوریم. اتفاقاً راه‌آهن با واگذاری تامین قطعات به ما موافقت خواهد کرد. ولی در آن صورت ما شرکت‌ها خودمان باید پیمانکار مورد نظر خود را پیدا کنیم. به نظر من راه‌آهن طبق روش کنونی اداره امور را همچنان عهده‌دار باشد ولی اگر در جایی در تامین قاب کفش ناتوان بود از مالکین کمک بگیرد.

حسین چوپانی: برای اجرایی کردن این خواسته، نیازمند ایجاد ضمانت‌نامه‌ای اجرایی با امضای راه‌آهن هستیم. ضمن این که اگر تعمیرات جاری را در اختیار بگیریم و قطعات را خودمان بخریم ولی بهره‌برداری از سوی راه‌آهن به درستی صورت نگیرد، اوضاع حتی بدتر از حالا هم می‌شود.

پورجعفر: اجازه دهید با ذکر یک مثال موضوع را دنبال کنیم. چندی پیش ۱۲ واگن از یک قطار در یک ایستگاه متوقف و اعلام شد که سوپاپ‌های هر ۱۲ واگن خراب شده است. به‌همین دلیل ما یک کارشناس به محل فرستادیم که وی در گزارشی عنوان کرد قطعات همه سوپاپ‌ها دزدیده شده است. این گزارش صورت‌جلسه شد ولی راه‌آهن حتی آن را امضا هم نکرد.

متقی‌پور: برخی از مسائل در راه‌آهن را نمی‌توان تغییر داد بلکه باید تغییراتی در روند کار خودمان ایجاد کنیم. یکی از این راه‌ها حل مسئله تعمیرات جاری‌ست به نحوی که به‌جای تشکیل گروه نظارتی، می‌توان کلیت روند اجرا را به دست گرفت.

سلیمیان: تا زمانی که بخش

خصوصی به شکل واقعی خصوصی نشود این روند بهبود نخواهد یافت. بخش خصوصی هنوز به این باور نرسیده است که ناوگان باربری یا لکوموتیو را عهده‌دار شود. شرکت‌ها باید به واسطه حضور در نمایشگاه‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی، از الگوها و راه‌کارهای دیگر شرکت‌ها و کشورهای دیگر بهره‌مند شوند که این امر منجر به بالا بردن کیفیت در این بخش می‌شود. شرکتی که امروز مورد بحث قرار گرفت، می‌تواند به صورت سهامی‌عام درآمد که در آن هر کسی به اندازه سرمایه‌ای که آورده می‌تواند ذی‌نفع باشد. در ابتدا بخش خصوصی باید باور کند و نشان دهد که این توانایی را در وضع موجود دارد؟

علیزاده: در حالت اول و دوم که پیشنهاد شد باید در نظر داشت که ما مشکل کنترل مصرف راه‌آهن را در پیش داریم. این مصرف هم بی‌رویه است و هم با پرداخت گزافی که از طرف مالکین صورت می‌گیرد فاقد سودآوری است. ما قبل از این هم پیشنهادهایی را مبنی بر پذیرش مسئولیت‌ها ارائه داده‌ایم ولی متأسفانه راه‌آهن این اجازه را صادر نمی‌کند. برای مثال ما در شرکت خودمان با ۶ نفر نیرو در بخش MMT روزانه بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ واگن را تعمیر می‌کنیم ولی راه‌آهن با حدود ۶۰۰ نفر نیرو در تعمیر واگن‌ها ناتوان است که خود جای تعجب دارد. پیش از این، مکاتبات زیادی مبنی بر عدم صرف هزینه شرکت‌ها در خصوص قطعات مصرفی در بخش MMT نزد اداره کل واگن‌های باری بررسی شده است. ما ۲۰ شرکت تعمیراتی فعال با مجوز انجمن داریم. چرا باید یک شرکت دیگر ایجاد شود وقتی می‌توان تنها با ایجاد یک کنسرسیوم منطقه‌ای همه این نیازها را برطرف کرد. ما به تعداد شرکت‌های عضو انجمن، شرکت‌های تعمیراتی داریم که می‌توانیم در حل مشکلات فنی یکدیگر در مناطق مختلف ایران

کمک کنیم. لذا پیشنهاد سوم منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

سیاوشی: چرا ما خودمان در مراحل بارگیری و تخلیه ناظرانی را به کار نگرفته‌ایم. بنده افرادی را به همین عنوان به کار گرفته و هیچ مشکلی در زمینه تعمیرات جاری ندارم. می‌توان از شرکت‌هایی که واحد تعمیراتی دارند بهره جست. پیش از این قرار بود تعمیرات ویژه به صورت محوری به پیمانکاران واگذار شود نه اینکه به صورت انحصاری تنها بین دو پیمانکار تقسیم شود و مالک هیچ راه فراری نداشته باشد. در نهایت معتقدم که حاکمیت راه‌آهن باید برقرار باشد به این صورت که تعمیرات جاری بر عهده وی و تامین قطعات با ما باشد. ضمن اینکه من هنوز متوجه نشده‌ام که در ازای واگذاری حق دسترسی به راه‌آهن چه خدماتی می‌تواند دریافت کنم.

تقی‌زاده: من با روش سوم بیش از موارد دیگر موافقم. باید از هر قسمتی که راه‌آهن در اختیار ما قرار می‌دهد بهره جست. شرایط پیش رو همیشه وجود ندارد و این فرصتی است که در حال حاضر به دست آمده. لذا معتقدم که اگر ما شیوه دوم را پیش بگیریم هرگز موفق به جلب رضایت راه‌آهن در آینده برای پذیرش شیوه سوم نخواهیم شد. حتی می‌توان روش سوم را به مرحله اجرا رساند و سپس زمان آن را طولانی‌تر کرد.

پورجعفر: در نتیجه ما در جلسه آتی که با راه‌آهن خواهیم داشت همان روش سوم را مبنی بر به عهده گرفتن تعمیرات جاری و تامین قطعات توسط شرکت‌های مالک واگن، پیشنهاد خواهیم کرد ولی بهتر است این پیشنهاد همراه با ارائه زمان‌بندی صورت گیرد و در این مدت زیرساخت‌های تامین قطعات و تعیین روش آن را به کار بگیریم. بعد از آن هم در یک زمان‌بندی چند ماهه می‌توانیم زیرساخت‌های تامین نیرو را فراهم آوریم.