

نشست شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

## سیاست گذاری‌های مربوط به صنعت حمل و نقل ریلی



بحث شود چون معتقد بود که شأن این جلسه در حدی نیست که بتواند سیاست‌گذاری کند، چون سیاست‌گذاری یعنی این‌که اختیار داشته باشیم و ما چنین اختیاری نداریم که برای صنعت حمل‌ونقل ریلی سیاست‌گذاری کنیم. مساله بعدی از نظر مهندس لطفی این بود که باید از مسایل کلان فاصله گرفت مثل مورد طرح آمایش ملی. بنا بر اعتقاد ایشان انجمن در جایگاهی قرار ندارد که بتواند طرحی که تصویب شده است را برگرداند و اعمال نظر کند و به جای آن بهتر است به موضوعات کاربردی‌تر مثل ایمنی و بهره‌وری بپردازد.

مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر هم با بیان این‌که بعضی از این عنوان‌های مطرح‌شده در این‌جا هم در راه‌آهن مطرح است و هم جزو وظایف راه‌آهن است و برای اجرایشان سازمان و امکانات و تجهیزات لازم است گفت: راه‌آهن سیاست‌هایی دارد و در تعیین و اجرای این سیاست‌ها باید به برنامه‌های بالادستی هم توجه کند. انجمن باید به موارد کاربردی‌تر و مواردی که بتواند مشکلات شرکت‌ها را حل کند بیشتر توجه کند و در اولویت قرار

دهد. در برنامه ششم سهم راه‌آهن و سهم کلان مشخص شده است و منظور از این‌که در شورا این را مطرح کنیم چه چیزی است و به چه چیزی می‌خواهیم برسیم؟ طبق اساسنامه انجمن یکی از وظایف، تعیین سیاست‌هایی است که در جهت منافع اعضا و شرکت‌های عضو انجمن باشد و شرکت‌ها با مسایل عدیده‌ای مواجه هستند و مشکلاتی برایشان ایجاد شده است که باید بیشتر روی این مسایل کار کرد. برای مثال اکنون نمی‌دانیم که اگر برای سال آینده تعرفه مسافری را اجازه بدهند افزایش بدهیم؟ آیا اینکه می‌توانیم به فعالیت‌مان ادامه بدهیم یا نه؟ اگر انجمن در این موارد کمک کند فکر می‌کنم بهتر

جلسه شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با حضور اعضا در دفتر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته برگزار شد. در ابتدای این جلسه دکتر تقی‌زاده، ضمن بیان این‌که آخرین جلسه شورای سیاست‌گذاری در زمان دکتر بابایی و شش ماه پیش برگزار شده است پیشنهاد کرد که آخرین یکشنبه هر ماه و ساعت ۱۰ صبح این نشست برگزار شود. برای این جلسه تعدادی موضوع‌های پیشنهادی ارایه شد که عبارت بودند از: موانع و چالش‌های پیش رو در مقیاس کلان؛ اهداف کلان بخش ریلی با نگاهی به منافع شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی؛ نقش تکنولوژی دوربین، سنسور در جلوگیری از سرقت و باز کردن قطعات؛ شمای کلان حمل بار و ترانزیت؛ نقشه ایمنی راه‌ها؛ استراتژی‌های بخش حمل‌ونقل؛ سند آمایش مراکز لجستیک و تحولات امکان‌پذیر در بخش ریلی بدون صرف هزینه.

کارگروه‌ها انجام می‌شود. مثل کارگروه‌های باری یا مسافری که با راه‌آهن به صورت مشترک داریم که تعاملات خوبی هم دارند.

مهندس صدیق‌پور نماینده انجمن بیان کرد: ما باید ابتدا اهداف کلان شورا را مشخص کنیم تا بتوانیم خروجی‌ای داشته باشیم، آن وقت می‌توانیم محورهای موضوعی را ساماندهی کنیم. زیرا شاید امروز صرف مطالعه و پژوهش نتواند حمل‌ونقل ریلی ما را معالجه کند و باید نتایج کاربردی با نگاه به ساماندهی حمل‌ونقل ریلی ارایه کنیم.

مهندس لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو خواستار شد که ابتدا در مورد شکل ماهوی شورای سیاست‌گذاری

دستور کار قرار داده و اگر امکانش بود کارهای پژوهشی را در انجمن آغاز کنیم یا اگر همکاران، تیم پژوهشی دارند از آنها کمک بگیریم و در جلسات آینده کارهای انجام شده را به اطلاع همه برسانیم.

در ادامه دکتر ساطعی گفت: یکی از بحث‌هایی که در جلسات قبلی مطرح بود این است که تصمیم‌هایی که در راه‌آهن گرفته می‌شود و روی شرکت‌های حمل‌ونقل تاثیر داشت را قبل از نهایی شدن برای گرفتن نظرات انجمن می‌فرستادند و در شورای سیاست‌گذاری مطرح و اعمال نظر می‌شد، اکنون چگونه می‌توانیم این ارتباط را دوباره در این شورا داشته باشیم که دکتر تقی‌زاده گفت: این کار در حال حاضر توسط

دکتر تقی‌زاده دبیر انجمن با بیان این‌که روی تعدادی از این بندها کار شده است و قابل ارایه است و بعضی بندها در نشست‌هایی ارایه شده است گفت: برای نمونه در سند آمایش لجستیک ۴۰ مرکز لجستیک کشور شناسایی شده است و هدف آن این‌گونه تعریف شده که مراکز لجستیک طوری انتخاب و جانمایی شوند که حمل بار در مسافت طولانی توسط ریل و در مسافت کوتاه توسط جاده انجام شود. منظور از این مثال این بود که با این‌که اسم ریل نیامده ولی همه این بندها از نگاه ریلی دیده شده و اولویت با ریل بوده است. او گفت اگر کسی مورد یا مواردی دارد که بخواهد به این فهرست اضافه کند اعلام کند تا در



باشد یا پیگیر این نوع سیاست‌ها در راه‌آهن باشد.

مهندس کریمی مدیرعامل شرکت جویبار هم با بیان این که مواردی که اعلام شد موارد خوبی است و بعضی از این موارد در خود راه‌آهن سیاست‌گذاری شده است افزود: در کارگروه‌های انجمن که حضور دارم کارهای خوبی انجام می‌شود و راه‌آهن هم در موارد متعددی نظر کارگروه‌ها و انجمن را خواستار شده است اما در جاهایی که مسایل کلان است و انجمن نمی‌تواند تصمیم‌گیری کند، بهتر است وارد نشویم.

خانم دکتر ثامن‌ی ضمن اعلام موافقت با اسم شورا بیان کرد: چون انجمن از طرف همه شرکت‌های ریلی عضو صحبت می‌کند بنابراین لازم است که چنین شورایی داشته باشیم ولی مساله این‌جاست که باید حدود و ثغور فعالیت شورا مشخص باشد چون در مسایل کلان ریلی نمی‌توانیم سیاست‌گذاری کنیم. پیشنهاد مشخص بنده این است که نحوه و سیاست‌های آموزشی و پژوهشی را برای شرکت‌های ریلی تدوین کنیم تا شرکت‌ها طبق برنامه مدون و یک‌دست کارهای آموزشی را انجام دهند. مثل کاری که در ژاپن انجام می‌شود و همه شرکت‌های ریلی سهم‌دار مرکز RTRI هستند و این مرکز کارهای پژوهشی انجام می‌دهد و نتایج را در اختیار همه شرکت‌های ریلی قرار می‌دهد. به نظرم با این کار در انجمن می‌توان بهره‌وری شرکت‌ها را افزایش داد.

دکتر حیدری نماینده حقوقی انجمن نیز با بیان اینکه قبل از هر چیز باید نگاهی به ۱۴-۱۵ سال گذشته و تجربه‌هایی که بخش خصوصی در این مدت با آزمون و خطا به دست آورده است، داشته باشیم اظهار کرد: نخست باید تعیین کنیم که قرار است در چه حوزه‌های سیاست‌گذاری کنیم. یک بخش سیاست‌گذاری برای راه‌آهن است و بخش دیگر سیاست‌گذاری

برای شرکت‌های ریلی که مشکلات صنفی دارند. به نظرم باید هر دو بخش را به موازات هم پیش ببریم. ما در درون بخش خصوصی مشکلات زیادی داریم که باید اول برای رفع این مشکلات سیاست‌گذاری کنیم و چاره‌ای بیندیشیم. تجربه دنیا را نگاه کنید می‌بینید هیچ‌کجا این همه شرکت ریلی وجود ندارد. انجمن باید در این حوزه‌ها سیاست‌گذاری کند که آیا می‌توان این نگاه‌ها را تقویت کرد یا آیا می‌توان شرکت‌ها را در هم ادغام کرد؟ در حوزه خدمات و بخش تعمیرات این موضوع خیلی به چشم می‌خورد.

مساله دیگر سیاست‌گذاری در نگاه کلان صنعت ریلی است که انجمن در این حوزه بیشتر نقش مشورتی می‌تواند داشته باشد نه سیاست‌گذاری. در این بخش می‌توان روی سند اصلی که قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است کار پژوهشی کرد و پیش‌نویس جدیدی برای اصلاح آن تهیه و به راه‌آهن ارایه کرد.

حسینی طباطبایی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی پارسپان با اشاره به این‌که این نشست بیست‌و‌هشتمین جلسه شورا است خواستار آن شد که در صورت امکان خروجی ۲۷ جلسه قبلی در اختیار همه قرار گیرد تا بهتر بتوان با استفاده از بحث‌های انجام شده در آن جلسه برای آینده تصمیم‌گیری کرد. ضمن این‌که سیاست‌گذاری ذات هیات مدیره انجمن است و ما می‌توانیم به‌عنوان روسای کارگروه‌ها و مشاوران بازوی مشورتی هیات مدیره باشیم و بخش‌های مطالعاتی و پژوهشی راه‌اندازی کنیم و مواردی را برای تصویب در هیات مدیره تهیه و ارایه کنیم. نقش انجمن صنفی استیفای حقوق شرکت‌های بخش خصوصی در مقابل بخش رگولاتوری است که ممکن است با قوانین و بخشنامه‌های کار را برای شرکت‌های بخش خصوصی سخت کند. مساله دیگر این‌که

به نظر می‌رسد در مورد برخی از بخشنامه‌ها می‌توانیم به شورای رقابت شکایت کنیم و جلوی انحصار موجود را بگیریم. البته قبل از هر چیز باید این هم‌افزایی را در بین شرکت‌های عضو ایجاد کنیم و این را جا بیندازیم که انجمن به نقش اصلی خودش برگشته و وظیفه اصلی خودش را ایفا می‌کند. نکته دیگر این‌که باید برای شورا دستور جلسه تعریف کنیم و این نکته را در نظر داشته باشیم و بینیم تقاضای شرکت‌ها از انجمن چه چیزی است و به شرکت‌ها نقش بیشتری در انجمن داده شود تا اعتمادسازی بیش از پیش داشته باشیم.

سنگ بزرگ علامت نزدن است و این بندهایی که اعلام شد کارهای بزرگی است که از عهده انجمن بر نمی‌آید. مهندس صبری با بیان جملات فوق ادامه داد: باید موضوع به موضوع ورود کنیم و کارها را پیش ببریم. برای مثال سند آمایش لجستیک را به شرکت یا شرکت‌هایی که تمایل دارند واگذار کنیم تا کارهای پژوهشی و مطالعاتی آن را انجام دهند و به انجمن اعلام کنند. به نظرم ما باید اول توانایی‌های خودمان را ببینیم و بررسی کنیم و ببینیم در کدام بخش‌ها توانایی داریم و می‌توانیم ورود کنیم. در آن صورت وارد شویم و در مدت زمان مشخص شده کار را به سرانجام برسانیم بعد سراغ مورد بعدی برویم.

دکتر نظری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل با تبریک هفته حمل‌ونقل به همه فعالان و دست‌اندرکاران حوزه حمل‌ونقل به‌ویژه صنعت ریلی گفت: در ابتدا پیشنهاد خودم را در رابطه با اسم شورا اعلام می‌کنم، به نظرم کلمه سیاست‌پژوهی به‌جای سیاست‌گذاری مناسب‌تر است. همان‌گونه که دوستان نیز گفتند نقش ما سیاست‌گذاری نیست و سعی ما بیشتر در هم‌افزایی است و شاید این هم‌افزایی نقش پررنگ‌تری

نسبت به سیاست‌گذاری داشته باشد. نقش ما هر چیزی که باشد ما در دو محدوده کار می‌کنیم. محدوده خودمان که صنعت ریلی است و محدوده بزرگ‌تر که می‌تواند مجلس، وزارت راه، اتاق بازرگانی و جاهای دیگر باشد. این تقسیم‌بندی را از این منظر اعلام کردم تا بتوانیم خروجی‌ها را از این منظرها تهیه کنیم. در محدوده خودمان ابتدا باید مشخص کنیم مشکل‌مان چیست که می‌خواهیم درباره‌اش پژوهش و مشورت کنیم و منافع‌مان را تضمین کنیم. اولین خواسته هر سرمایه‌گذار در هر بخشی افزایش سود است. علت کم بودن سود در بخش ریلی را می‌توانیم یا ببینیم کجا خطا کردیم یا این‌که به گردن دیگران بیندازیم. می‌توانیم علت را پایین بودن تعرفه حمل بار بدانیم، با توجه به واقعیت‌های روز جامعه افزایش آن شاید امکان‌پذیر نباشد. اگر به خودمان نگاهی بیندازیم می‌بینیم که در مقایسه با کشورهای مشابه و منطقه بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی پایین است و می‌توانیم دست‌کم تا دو برابر بهره‌وری را افزایش دهیم. پس بخشی از افزایش سود می‌تواند از طریق افزایش بهره‌وری تامین شود. البته مقصر کم بودن بهره‌وری هم بخش خصوصی است، هم راه‌آهن و هم دولت که این‌جا می‌توان نیازسنجی کرد.

مهندس سیدوکیلی از مدیران راه‌آهن نیز که در جلسه حضور داشت با بیان این‌که شورا زیر نظر انجمن و وابسته به انجمن است، گفت: به نظرم منعی برای بودن کلمه سیاست‌گذاری در اسم شورا وجود ندارد.

پس از پایان سخنان حاضران و ارایه نقطه‌نظرات و مسایل مختلف، درخصوص نام شورا بنا بر پیشنهادهایی که شد رای‌گیری صورت گرفت و در نهایت عنوان «شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی» با بیشترین آرا به تصویب رسید.