

نشست کارگروه تخصصی واگن‌های لبه‌بلند با حضور اعضا:

## صدور پروانه فعالیت شرکت‌ها از وظائف انجمن است



خصوص مطرح کردیم انشاء شد و مقرر شد تا مبلغ ۵ میلیارد تومان جلوگیری از خسارت به تاسیسات راه‌آهن که بخش خصوصی باید پرداخت کند حذف شود. زیرا ما واگن را به شرکت راه‌آهن واگذار می‌کنیم و نقشی در بهره‌برداری نداریم و اگر خسارتی به تاسیسات راه‌آهن وارد شود به دلیل عدم بهره‌برداری مناسب خود راه‌آهن است. همچنین راه‌آهن مجاب شد تا با شرکت‌ها قرارداد حق دسترسی ببندند و قرارداد را امضاء کنند، توجیه ما این بود که وقتی راه‌آهن با شرکت‌ها رابطه تجاری دارد رابطه تجاری غیر از قالب قرارداد در هیچ قالب دیگری نمی‌تواند تعریف شود و راه‌آهن اجازه ندارد در هیئت مدیره راه‌آهن برای شرکتی که ساختار مالی جدا دارد تصمیمی بگیرد و آن تصمیم را ابلاغ کند. به‌عنوان مثال ابلاغ کند که باید ۲۶

سیاست‌هایی در راستای منافع صنف بوده است. تصمیمی که در جلسه گذشته در انجمن گرفته شد مبنی بر این بود که کارگروه‌ها به‌همین شکل باقی بمانند و کارگروهی متشکل از روسای مابقی کارگروه‌ها اعم از مسافری و باری تشکیل شود و در این کارگروه مباحث و موارد ذکر شده در جلسات کارگروه‌ها را جمع بندی کنند و تصمیمی را که در کارگروه اصلی گرفته می‌شود مبنای عمل انجمن صنفی باشد. طبق نظر آقای تقی‌زاده دبیر انجمن، بنده نیز به عنوان رییس کارگروه تعیین شدم. این موضوع تحت الشعاع انتخابات انجمن صنفی است و به همین صورت مانده تا پس از برگزاری مجمع انجمن بحث عملیاتی شدن کارگروه مجدد پیگیری شود.

ریال بابت تعمیرات جاری پرداخت شود. در بهترین حالت اگر صاحب کالا به تمام تعهدات خود عمل کند حدود دو ماه زمان می‌خواهد تا پرداخت خود را انجام دهد و راه‌آهن نمی‌تواند به شرکت‌ها بگوید برای حمل بار در ابتدا پول را پرداخت کنید تا اجازه صدور بارنامه داشته باشید در غیر این صورت در فاصله زمانی متفاوت با درصد‌های مختلف بهره گرفته شود. حتی اگر مقرر باشد که این روند انجام شود باید در قالب قرارداد باشد. اگر راه‌آهن نتواند روزی ۳۰۰ کیلومتر سیر دهد باید جریمه به شرکت‌ها پرداخت کند. این موضوعات در جلسه‌ای در راه‌آهن مطرح شد و مقرر شد در هیئت مدیره مطرح شود و به سمتی برود که رابطه تجاری راه‌آهن با شرکت‌ها در قالب قرارداد باشد. در مورد بحث ضمانت‌نامه نیز مقرر شد شرکت‌هایی که خوش حساب هستند ضمانت‌نامه ترکیبی داشته باشند.

برداشتی که از این جلسه با راه‌آهن داشته‌ام این بوده که بخش زیادی از محدودیت‌هایی که در آیین‌نامه فعالیت تعریف کرده‌اند قابل حل است. این اتفاق کمک زیادی به ما خواهد بود. جلسه دیگری با راه‌آهن برای حل این مشکلات خواهیم داشت به همین دلیل این مسائل را مطرح کردم تا نمایندگان شرکت‌ها، مسائل خود را در خصوص تضامین مورد نیاز: پروانه فعالیت و قرارداد حق دسترسی مطرح کنند تا در جلسه آینده با راه‌آهن مطرح شود.

**خیراله سلیمیان مدیر عامل شرکت بهتاش سپاهان:** شرکت‌های خصوصی

جلسه کارگروه تخصصی واگن‌های لبه بلند با حضور اعضا در محل شرکت ریل پرداز سیر تشکیل گردید. در این جلسه موضوعات بسیار مهمی در خصوص حمل و نقل ریلی، قرارداد حق دسترسی و تعمیرات جاری واگن‌ها و موارد دیگر مورد بحث و بررسی قرار گرفت. به شرح کامل این جلسه می‌پردازیم:

### بررسی عملکرد کارگروه در سال ۹۸

**طلوعی مدیر عامل شرکت ریل پرداز سیر و رییس کل کارگروه‌ها:** حدود یک ماه پیش جلسه‌ای در خصوص عملکرد کارگروه‌ها در انجمن برگزار شد. انجمن فرضیه‌ای را مطرح کرد مبنی بر اینکه همه کارگروه‌های موجود را تبدیل به دو کارگروه باری و مسافری کند. جلسه با حضور روسای کارگروه‌ها، نمایندگان انجمن و دکتر تقی‌زاده برگزار شد که آن موضوع به تایید و تصویب آن جلسه رسید، زیرا مشکلات واگن‌های لبه بلند با مخزن‌داران و یا واگن‌های لبه کوتاه متفاوت بود. هدف تشکیل کارگروه‌ها این بود که به صورت کارشناسی و جزء به جزء، مسائل و موارد میان شرکت‌های مختلف بررسی شود، جمع‌بندی صورت گیرد و به انجمن منعکس شود و از طریق انجمن پیگیری‌های لازم از راه‌آهن صورت گیرد. اقداماتی را که کارگروه لبه بلند در سال گذشته و امسال انجام داد به عنوان الگو برای کارگروه‌های دیگر قرار گرفت. مهمترین بحث در اقدامات انجام شده تعیین نرخ بود که تعرفه‌ای مشخص شد و مبنای مذاکرات شرکت‌ها با صاحبان کالا بود. خوشبختانه تعدادی از شرکت‌های

صاحبان کالا، نرخ و نامه انجمن را پذیرفتند. شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای هر سال کف نرخ را معین می‌کنند و آن کف نرخ مبنای محاسبه و کرایه حمل می‌شود که عدم وجود این امر در حمل و نقل ریلی همیشه آسیب‌هایی را برای این بخش به همراه داشت و صاحبان کالا از عدم اتحاد میان شرکت‌های ریلی استفاده می‌کردند و با قیمت‌های پایین‌تر کالای خود را حمل می‌کردند و موجب می‌شد تا منافع شرکت‌های ریلی در خطر باشد. مابقی کارگروه‌ها به تبعیت از این راهی که کارگروه لبه بلند رفته بود نرخ مشخصی را تعیین کردند و مبنای قرار گرفت. اکنون دو سال است که کارگروه‌ها با بررسی‌های انجام شده در جلسات کارگروه‌ها در خصوص تعیین نرخ اقدام کرده و نرخ را به صاحبان کالا اعلام می‌کنند. انجام این امر در سال ۹۸ موجب افزایش صددرصدی حق مالکان شرکت‌ها بود.

کارگروه واگن‌های لبه بلند به عنوان کارگروهی که بیشترین تعداد واگن‌های باری در کشور را در اختیار دارد به عنوان بزرگترین و مهمترین کارگروه انجمن صنفی است که در بسیاری از موارد خود تعیین کننده و مشخص کننده



همیشه با رویکرد تعامل با راه‌آهن برای حل مشکلات وارد شده است در صورتیکه بارها و بارها توقیف واگن حامل بارغله و مواد خوراکی از سوی راه‌آهن صورت گرفته که جرم است. در سیستم مالی شرکت بهتاش سپاهان اگر بررسی کنید شرکت از راه‌آهن طلبکار است اما افرادی هستند که گزارش مالی را مغرضانه تهیه می‌کنند و این گزارش مغرضانه تنها به دلیل مشکلات فردی است که بین نمایندگان شرکت‌ها و راه‌آهن است. در تمام دنیا روی بارنامه "پس کرایه" نوشته شده یعنی کرایه زمانی دریافت می‌شود که بار به مقصد رسیده باشد. اما شرکت‌ها قبل از حمل بار باید کرایه را پرداخت کنند. مشکلاتی در خصوص نحوه خصوصی‌سازی میان راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی ریلی وجود دارد که بهتر است برای رفع مشکلات انجمن نقش خود را ایفا کند. باید اساسنامه انجمن را به تاییدیه اعضای هیئت مدیره راه‌آهن برسانیم. اگر اساسنامه انجمن به تاییدیه هیئت مدیره راه‌آهن برسد تعهدات داده شده از سوی شرکت‌ها و راه‌آهن باید کارشناسی حقوقی شده باشد. به‌عنوان مثال واگنی را که در مهرماه در بندر امام بار زده شده گمرک مجوز حرکت نداده و دلیل بدهکاری پشتیبانی امور دام به گمرک بوده است. تا امروز حدود ۴ ماه است که واگن‌های شرکت خوابیده و هزینه آن را باید مقصر پرداخت کند. هنگامیکه واگن‌های شرکت در معادن رسوب می‌کنند و به دلیل کمکاری معدن بارگیری نمی‌شود هزینه و ضرر و زیان آن را باید معدن بر عهده بگیرد. روابط تجاری بین شرکت‌ها و راه‌آهن باید منعقد شود و تعهدات باید قید و ضرورت‌های مشخص شود.

به نظر بنده باید دکتر تقی‌زاده به‌عنوان دبیر انجمن با اهالی این صنعت در ابتدا به توافقی برسند و خواسته‌های شرکت‌ها را با راه‌آهن در میان بگذارند.

**مهران برومند مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس:** بحث نرخ برای تمامی شرکت‌ها مهم است که چه کسی نرخ را تعیین کند و بر چه اساسی تعیین شود. امسال انجمن نرخ مالکانه را برای واگن‌های لبه بلند و لبه کوتاه تعیین کرد که کمک بزرگی برای شرکت‌ها بود. در خصوص پروانه فعالیت نیز انجمن پیگیری‌هایی را انجام داده که مهمترین بخش آن ایجاد قراردادی است برای تایید

رابطه کاری میان شرکت‌ها و راه‌آهن و کمکی است تا موسسات و سازمان‌های خارج از این بخش نیز اطلاع داشته باشند که نحوه ارتباط راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی به چه صورت است تا در مورد درخواست تسهیلات از تامین سرمایه با مشکلی مواجه نباشیم. برخی از شرکت‌ها مسائل و مشکلاتی خصوصی دارند یعنی مشکلاتی بر اساس عملکرد شرکت‌ها که انجمن در حل این مشکلات نمی‌تواند وارد شود و حل کند. به‌همین دلیل این مشکلات باید از هم تفکیک شود.

**فرهنگ طلوعی:** فلسفه تشکیل انجمن برای حفاظت از منافع مشترک صنف است. انجمن در مواردی نیز در نقش حکم قرار گرفته و مشکلاتی را که میان راه‌آهن با شرکت‌ها و حتی میان خود شرکت‌ها با یکدیگر بوده را ورود کرده و حل کرده است اما وظیفه ذاتی انجمن این نیست و مشکلات دو جانبه میان برخی شرکت‌ها و راه‌آهن، باید میان خودشان حل شود. تنها نقش انجمن در این مورد تسهیل و کمک است. اصلی‌ترین و مهمترین کاری که امروز انجمن در حال انجام و پیگیری است بحث پیگیری قراردادهای است. جایگاه شرکت‌ها در راه‌آهن مشخص نیست. شرکت‌ها نمی‌دانند که شریک تجاری راه‌آهن هستند یا پیمانکار و اولین قدم مشخص شدن جایگاه شرکت‌های خصوصی ریلی در راه‌آهن است. راه‌آهن باید نگاه از بالا به پایین خود را به شرکت‌ها تغییر دهد و نظرات بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌ها مدنظر داشته باشد.

**علی اکبر حقیقی مدیر فنی و بهره‌برداری شرکت توکاریل:** در خصوص مسائل و مشکلات فنی که شرکت‌ها با راه‌آهن دارند و نشست‌هایی که بر آن اساس در انجمن یا راه‌آهن برگزار می‌شود از سوی انجمن پیگیری‌های لازم انجام نشده است. به‌عنوان مثال فرم‌های ضرورت‌زبان وارده به واگن‌ها طبق دستور راه‌آهن باید توسط اداره کل راه‌آهن نواحی کامل شود و ضررهای وارده به واگن‌های شرکت‌ها قید شود اما هنوز رسیدگی نشده و فرمی پر نشده است. متأسفانه راه‌آهن تصمیماتی را اتخاذ می‌کند که شرکت‌ها را متحمل ضرر و زیان می‌کند از جمله پروفیل چرخ‌ها است که بحث‌های بسیاری شده که جلوی واگن‌ها را گرفتن و موجب می‌شود تا واگن متوقف شود. البته بهتر بود که بررسی می‌کردند که آیا

پروفیل ۲۱ در این سال‌ها موجب حادثه شده است یا خیر؟

**فرهنگ طلوعی:** در بحث فنی جلسات خوبی را داشته ایم. در بحث تعمیرات جاری مقرر شده تا معاونت ناوگان در بحث‌های فنی تصمیمات را بگیرند و نهایتاً با فشارهایی که از سوی انجمن به معاونت وارد شد مقرر شد تا کارگروه فنی با حضور نمایندگان انجمن تشکیل شود. تمام تصمیمات در بحث فنی در کارگروه با حضور مدیر کل واگن باری اتخاذ می‌شود و بحث و بررسی و سپس تصمیم‌گیری می‌شود. در مورد بحث فنی، تعمیرات جاری و تعمیرات ویژه در حال پیگیری رفع موانع هستیم. در مورد تعمیرات جاری مقرر شده که شرکتی تاسیس شود و مسئولیت را برعهده گیرد که منجر به حذف ۲۶ ریل خواهد شد. یعنی ۲۶ ریل به شرکتی تعلق می‌گیرد که سهام داران آن شرکت مالکان واگن هستند.

**خیراله سلیمیان:** در تمام کشورهای دنیا شرکت‌ها پروانه فعالیت را از انجمن صنفی دریافت می‌کنند، انجمن صنفی در کنار پروانه‌ای که به شرکت می‌دهد آیین‌نامه‌ای نیز به شرکت می‌دهد مبنی بر اینکه در این چارچوب می‌توانید حرکت کنید. وقتی انجمنی حق عضویت دریافت می‌کند حقوق دانی را استخدام می‌کند تا قوانین و مقررات مالی و حقوقی را بررسی کند و هزینه کارشناسی را از حق مدیریت پرداخت می‌کند و اساسنامه انجمن را با آیین‌نامه‌های ابلاغی راه‌آهن به شرکت‌ها مطابقت می‌دهد. در نهایت انجمن تایید نهایی را به شرکت‌ها می‌دهد.

**فرهنگ طلوعی:** انجمن‌ها ابزار لازم برای انجام قراردادهای با راه‌آهن و عملیات اجرایی از سوی شرکت‌ها با راه‌آهن نیستند

مرتضی رجبی مدیرعامل احیاء ریل ایرانیان: انجمن صرفاً واحدی تحت لقای مسافری بوده و برای حمل‌ونقل باری اهمیتی قائل نشده است. متأسفانه با سیاسی کردن برخی مسائل نیز نه تنها از اهداف عالی دور می‌شویم بلکه در خصوص مشکلات روز نیز نتیجه‌ای حاصل نمی‌شود. تا امروز انجمن نقش بسیار رفو کرده‌ای داشته است.

**مهران برومند:** انجمن در سال ۹۷ و ۹۸ پیگیری‌های خوبی را انجام داده از جمله مسائل خدمات تعمیرات و نگهداری و پروانه فعالیت که اقدامات خوبی انجام

شده است. در خصوص صدور پروانه فعالیت، راه‌آهن می‌گوید شرکت‌ها برای دریافت پروانه فعالیت باید بدهی‌های گذشته را تسویه کند. راه‌آهن صحیح می‌گوید، ما به راه‌آهن بدهکار هستیم.

**خیراله سلیمیان:** ما مشکلات بسیاری را در خصوص قراردادهای با صاحبان کالا داریم. صاحب کالا خودش برای ما نرخ تعیین می‌کند و برای پرداخت مطالباتمان می‌گوید اگر پولتان را می‌خواهید باید حمل کالا با قیمت پیشنهادی ما را امضاء کنید. سوالی در اینجا مطرح است که نقش انجمن صنفی و راه‌آهن برای شرکت چیست؟

انجمن نرخ حمل را ۴۲۵ ریال اعلام کرده اما صاحب کالا می‌گوید ۳۲۰ ریال و تا امروز پول شرکت را پرداخت نکرده‌اند. **فرهنگ طلوعی:** قطعاً هر کدام از شرکت‌ها مسائل دوجانبه‌ای با راه‌آهن دارند. این مشکلات زمانی حل می‌شود که با راه‌آهن قرارداد داشته باشیم و وظائف طرفین کاملاً مشخص باشد.

**بویا فلاوند نماینده انجمن:** هر نامه‌ای را که شرکت‌ها در خصوص مشکلات کلی به انجمن فرستاده‌اند و درخواستی داشته‌اند توسط انجمن به راه‌آهن انعکاس داده شده و پیگیری شده است. در خصوص پرداخت خسارات چندین بار مکاتبات انجام شده و مقرر شده اگر از سوی راه‌آهن بی‌توجهی صورت گیرد با مقامات بالاتر وارد مذاکره شویم.

**علی اکبر حقیقی:** در گذشته مدیران فنی شرکت‌ها را انجمن تایید می‌کرد، برگه پروانه را هم انجمن صادر می‌کرد. راه‌آهن هم به انجمن نگفته که نباید این کارها را انجام دهید. انجمن می‌تواند همانند گذشته به کار خود ادامه دهد.

**فرهنگ طلوعی:** در جلساتی که با انجمن داشته‌ایم بارها روی این موضوع که انجمن باید قدرت خود را افزایش دهد صحبت کرده‌ایم. در شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بارنامه را انجمن‌های صنفی صادر می‌کنند. انجمن بابت صدور بارنامه هزینه‌ای را دریافت می‌کند. البته این موضوع با حمل‌ونقل ریلی مصداقی ندارد زیرا صدور بارنامه در حمل‌ونقل ریلی به صورت سراسری است. اما نامه‌ای به راه‌آهن از سوی انجمن ارسال شده مبنی بر واگذاری برخی از مسئولیت‌ها به انجمن از جمله بحث تعریف و تعیین مدیر فنی توسط انجمن.