



نشست کارگروه تصمیم‌گیری در خصوص تامین قطعات با حضور مدیران و نمایندگان از شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

## شرکت‌های مالک تهیه قطعات را برعهده گرفتند

جلسه کارگروه تصمیم‌گیری در خصوص تامین قطعات با حضور مدیران و نمایندگان از شرکت‌های حمل و نقل ریلی با موضوع تصمیم‌گیری در خصوص نحوه تامین قطعات تعمیرات جاری برگزار شد. و پس از بحث و بررسی و ارائه نقطه نظرات کارشناسان حاضر در جلسه، مقرر شد:

- ۱- قطعات مربوط به تعمیرات جاری توسط مالکین واگن تامین گردد و هزینه‌ی مربوط به تامین قطعات از هزینه‌ی ای که راه آهن بابت تعمیرات جاری به حساب شرکت‌ها منظور می‌نماید (۲۶ ریال)، کسر گردد.
- ۲- این قطعات از تامین کنندگان مورد تایید راه آهن تهیه شود و به همین دلیل راه آهن می‌بایست بر روی کنترل کیفیت قطعات نظارت داشته باشد تا در آینده مشکلی بابت کیفیت قطعات متوجه مالکین نباشد.
- ۳- اداره کل واگن‌ها باید به طور دقیق و شفاف سهم هر شرکت از تامین قطعات با توجه به میانگین آمار سالیان گذشته و ویژگی‌های واگن‌ها محاسبه کرده و به آن شرکت اعلام نماید.
- ۴- توزیع قطعات میان نواحی مختلف توسط راه آهن به موقع صورت پذیرد و مشکلی بابت نرسیدن به موقع قطعات بوجود نیاید و مسئولیت توزیع به موقع و صحیح قطعات متوجه راه آهن خواهد بود.
- ۵- راه آهن باید به اجرای صحیح فرآیند تعمیرات جاری متعهد شود و مسئولیت توقف ناوگان به دلایلی مانند عدم بهره‌برداری مناسب و در پی آن صدماتی مانند قاب سوخته، زدگی و خوردگی چرخ و محور برعهده‌ی راه آهن خواهد بود و باید به موقع نسبت به جبران خسارت اقدام نماید.
- ۶- داغی قطعات باید در اختیار شرکت‌های خریدار قطعه قرار گیرد.
- ۷- اگر فرآیند اجرای تعمیرات جاری توسط راه آهن ادامه می‌یابد، باید قراردادی در این خصوص میان راه آهن و شرکت‌های مالک انعقاد گردد و راه آهن مسئولیت اجرای صحیح این فرآیند را بصورت مکتوب برعهده گیرد. شرح کامل این نشست را بخوانید:

همین است که به چند روش امکان‌پذیر است و در پایان جلسه باید به جمع‌بندی برسیم و یک روش را به راه آهن اعلام کنیم. یکی از روش‌ها این است که راه آهن سهم هر شرکت را اعلام کند و شرکت‌ها سهم‌شان را تامین و پرداخت کنند و راه آهن هم با این روش مشکلی ندارد. در این حالت در دسرهای زیادی برای تک‌تک شرکت‌ها به وجود می‌آید و ممکن است شرکتی تامین نکند و مشکلاتی پیش بیاید. اشکال دیگر این روش این است که وقتی قرار است همه شرکت‌ها قطعات را تامین کنند از بعضی قطعات حجم و تعداد کمی لازم است و تقسیم کردن تعداد کم بین شرکت‌ها کار درست و منطقی نیست. راه دیگر این است که از بین شرکت‌های مالک چند شرکت، نامزد تامین قطعات بشوند و بین خودشان کار را پیش ببریم و حساب‌مان را تسویه کنیم.

راه سوم آن است که یک شرکت را نامزد این کار کنیم و این شرکت تامین قطعات را انجام دهد و در اختیار راه آهن قرار دهد و همه شرکت‌ها با یک شرکت طرف حساب بشوند. برای این کار شرکتی که انتخاب می‌شود باید توان مالی تامین قطعات را داشته باشد و در ضمن شرکت‌های مالک هم باید پشتیبانی کنند و پرداخت‌هایشان را به موقع انجام دهند.

مسئله بعدی پس از تامین قطعات و در اختیار راه آهن قرار دادن آن‌ها، این است که راه آهن به چه طریقی می‌خواهد هزینه‌ها را با ما حساب کند. برای این کار دو روش متصور هستیم. نخست این که به راه آهن اعلام کنیم طبق ۲۶ ریالی که حساب می‌کند و آنالیزش را هم دارید آن مبلغی که بابت قطعه هزینه می‌شود را از حساب‌مان کسر کند. حالت دیگر این است که راه آهن ۲۶ ریال را تعدیل کند یعنی هزینه قطعات را از آن کم کند و فقط هزینه نیروی انسانی را دریافت کند. در این مورد راه آهن مخالفتی ندارد و حاضر است هزینه قطعات را کم کند و فقط هزینه تعمیرات و نیروی انسانی را دریافت کند.

این نکته را دوباره یادآوری کنیم که همه این‌ها برای مرحله اول کار است و امیدوارم که در نهایت بتوانیم تعمیرات جاری را به‌طور کامل از راه آهن منفک کنیم و این کار جزو تکلیف راه آهن هم است. اگر

شرکت‌های مالک نیز منتقل شده است و ما را در تامین قطعات با مشکلاتی مواجه کرده است و باعث شده توقف واگن‌ها خسارت‌های زیادی به مالکان ناوگان بزند. موضوع جلسه درباره این است که نحوه تامین قطعات را مشخص کنیم. در گذشته تامین قطعات به این نحو بود که شرکت‌ها قطعات لازم را تهیه می‌کردند و در اختیار راه آهن قرار می‌دادند و راه آهن آن قطعات را در ناوگان جایگزین می‌کرد. در حال حاضر هم یکی از روش‌های تامین قطعات

قطعات مطرح است. راه آهن در مساله خرید قطعات به مشکل قانونی برخورد کرده است. به همین دلیل می‌خواهد بخش تعمیرات را واگذار کند اما در تامین نیروی انسانی مشکلی ندارد. زیرا طبق قراردادی با سه‌هزار نیرو طرف حساب است و ۶۳۰ نفر از این تعداد در بخش تعمیرات جاری فعال هستند. راه آهن در بحث تامین قطعات به دلیل این که باید درخواست بودجه و تامین اعتبار کند و مجوز خرید بگیرد، دچار مشکل شده است. این مشکلات راه آهن به

در ابتدای جلسه مهندس متقی‌پور نماینده شرکت راه آهن حمل و نقل با اشاره به جلسه قبلی کارگروه گفت: راه آهن مصمم است که تعمیرات جاری را از عهده خودش بردارد و طبق صحبت‌هایی که در جلسه گذشته انجام شد به این نتیجه رسیدیم که این کار به نفع شرکت‌های حمل و نقل ریلی است و کار توسط شرکت‌های مالک انجام شود. قرار است این کار مرحله به مرحله انجام شده و در مرحله نخست، بحث تامین



می‌خواهیم کارمان ایده‌آل و بدون دردسر باشد باید شرکتی داشته باشیم تا تعمیرات واگن‌های باری را انجام دهد و شرکت‌های مالک سهامدار آن باشند. ابتدا همکاران در مورد سه روش نحوه تامین قطعات نظراتشان را بفرمایند تا تصمیم‌گیری شود تا بعد در مورد دوم بحث را شروع کنیم.

مهندس پورجعفر نماینده ریل پرداز سیر با اشاره به این‌که در سال‌های گذشته در مقابل راه‌آهن حالت منفعلانه‌ای داشته‌ایم و هیچ وقت انفعالی عمل نکرده‌ایم گفت: در حال حاضر با توجه به شرایط راه‌آهن و به‌خاطر منافع خودمان هم که شده باید یک‌سری از کارها را که مربوط به مالکان است و راه‌آهن انجام می‌داده است، خودمان انجام دهیم. شاید در گذشته خیلی برای ما مهم نبود که کارها را چه کسی انجام می‌دهد ولی الان به‌خاطر بالا رفتن هزینه‌ها به نظرم وقت آن رسیده است که برخی از کارها را خود مالکان انجام دهند. در جلسه قبلی همه روی این موضوع توافق داشتند که تامین قطعه توسط خود مالکان انجام شود چون هم از لحاظ قیمت و هم از این لحاظ که راه‌آهن مشکلاتی دارد و به دلیل این‌که سازمان بازرسی روی راه‌آهن فشار می‌آورد که تامین قطعه انجام ندهد، مجبور هستیم که خودمان دست به کار شویم و تامین قطعات را خودمان انجام دهیم.

در روش اول که هر شرکت طبق فهرست راه‌آهن قطعات را تامین کند و تحویل دهد چند ایراد وجود دارد. نخست این‌که همه شرکت‌های مالک درگیر تامین قطعه می‌شوند و شاید لازم باشد برای این کار نیرو استخدام کنند و هزینه‌هایشان بالا می‌رود. مساله دیگر این است که قطعاتی که مالکان تهیه خواهند کرد، متنوع خواهد بود و مشخص نخواهد شد که قطعه چه شرکتی روی واگن چه شرکتی گذاشته خواهد شد. نکته سوم هم این‌که آیا شرکت‌ها سهم خودشان را از تامین قطعه پرداخت خواهند کرد. چون برای راه‌آهن مهم نیست چه شرکتی تامین قطعه کرده است و واگن هر شرکتی نیاز به قطعه داشته باشد راه‌آهن بدون در نظر گرفتن شرکت صاحب قطعه آن را روی واگن نصب خواهد کرد. در روش دوم

که پیشنهاد شد چند شرکت این کار را انجام دهند، بخشی از مشکلات روش اول را رفع می‌کند، اما هنوز تنوع قطعه وجود خواهد داشت. در روش سوم هم که قرار شد شرکتی نامزد این کار شود و قطعه‌ها را تامین کند باید این شرط را گذاشت که مالکان اول هزینه‌ها را پرداخت کنند، چون رقم بسیار بزرگی است و تامین هزینه کار آسانی نیست. حسن این روش در این است که تنوع از بین می‌رود ولی مستلزم این است که نقدینگی این شرکت از قبل تامین شود.

طبق جلسه قبلی قرار شد شرکتی زیر نظر مالکان تاسیس شود و تعمیرات جاری را انجام دهد و در آینده تعمیرات ویژه نیز توسط این شرکت انجام شود و مالکان با یک شرکت طرف حساب شوند و آن شرکت هم در مقابل پاسخگو باشد و اگر این شرکت سودی هم داشته باشد چون مالکان سهامدار هستند آن سود هم به مالکان برسد. با انتخاب یک شرکت به‌عنوان تامین‌کننده قطعه موافق هستیم با این شرط که سهم مالکان مشخص و ابتدا پرداخت شود تا آن شرکت اقدام به تامین قطعه کند.

مهندس بشیر خباز نماینده شرکت فولاد لجستیک با بیان این‌که طبق مصوبه مجلس بین شرکت‌ها و راه‌آهن قانون حاکم است افزود: طبق قانون تعرفه مشخص شده و برحسب آن راه‌آهن وظایفی دارد که باید انجام دهد اما کم‌کم شانه از زیر بار مسئولیت خود خالی کرده و بر گردن مالکان انداخته است. طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون راه‌آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر واگن‌هاست. چگونه است که تعمیرات ویژه شرکت ما با ۱۹۰۰ واگن در سال ۳ میلیارد تومان است، اما برای تعمیرات جاری در هر سال ۸ میلیارد تومان فاکتور می‌دهند و این با هیچ منطق و استدلالی قابل قبول نیست.

علی‌اکبر حقیقی نیز در این جلسه گفت: در سال‌های گذشته قطعات را شرکت‌ها می‌خریدند و کارها را راه‌آهن انجام می‌داد. دلیل این‌که این اواخر راه‌آهن نمی‌تواند کارها را به درستی انجام دهد به این دلیل است که نمی‌تواند قطعه خریداری کند. قبلاً راه‌آهن به شرکت‌ها

میزان نیازشان به قطعه را به تفکیک اعلام و مشخص می‌کرد که باید از این چند شرکت مشخص قطعات را تهیه کنند و عملیات جاری برعهده راه‌آهن بود. چون واگن‌ها را تحویل راه‌آهن می‌دهیم در قبال سلامت سیر واگن‌ها مسئول است اما اگر بخواهیم در اختیار پیمانکار قرار دهیم مقصر، مالکان واگن‌ها می‌شوند و راه‌آهن مسئولیت نمی‌پذیرد. بهتر این است که قطعات را بخریم و در نواحی‌ای که واگن‌ها سیر می‌کنند و با نظر راه‌آهن توزیع کنیم و تعمیرات هم باید برعهده راه‌آهن باشد و اگر هم اتفاقی افتاد بر گردن راه‌آهن خواهد بود. در گذشته ۱۰ ریال و ۲۶ ریال مطرح نبود و بر حسب تعداد واگن چه نیاز به تعمیر داشت و چه نیازی نداشت راه‌آهن مبلغی را از شرکت‌ها دریافت می‌کرد و اگر همان مبلغ را دو برابر کنیم برای شرکت‌ها خیلی بصره‌تر از این ۲۶ ریال خواهد بود. مهندس یوسفی نماینده شرکت ترکیب حمل‌ونقل نیز گفت: راه‌آهن چون هم کارفرماست، هم مجری، هم بازرس و هم قضاوت‌کننده هیچ شرکتی نمی‌تواند اعتراض کند و اگر هم اعتراضی کند اثری ندارد. راه‌آهن میانگین مصرف سه سال گذشته هر شرکت را اعلام کند و شرکت‌ها خودشان قطعات را تهیه کنند و در اختیار راه‌آهن قرار دهند. نکته‌ای که وجود دارد این است که ما تهیه قطعه را طبق اعلام راه‌آهن و سر وقت انجام می‌دهیم اما اگر واگنی به خاطر شیار چرخ یا قاب سوخته و مواردی از این دست به خط ویژه رفت هزینه‌های مربوطه را باید راه‌آهن پرداخت کند و نه شرکت‌ها چون اگر راه‌آهن کارش را درست انجام دهد شیار چرخ ایجاد نمی‌شود و قابی نمی‌سوزد.

مهندس سیاوشی‌فر نماینده شرکت اسیا سیر ارس هم با اعلام این‌که موافق تهیه قطعه توسط خود شرکت‌ها و با تایید اداره کل واگن‌هاست گفت: باید اداره کل را درگیر این مساله کنیم و نباید اجازه دهیم اداره کل خودش را کنار بکشد. راه‌آهن به شرکت‌ها برنامه اعلام کند و شرکت‌ها هم طبق برنامه کار را پیش ببرند. قطعه را خود شرکت‌ها بخرند و به اداره کل تحویل دهند و اداره کل خودش بین نواحی تقسیم کند. قطعه را از جایی می‌خریم که اداره کل معرفی کرده است و مورد تاییدش

است، همچنین هزینه خسارت‌هایی که به شرکت‌ها زده می‌شود را باید راه‌آهن پرداخت کند.

مهندس عسگری از شرکت توکا کشش نیز با اعلام این‌که موافق خرید قطعات توسط شرکت‌ها و با نظارت اداره کل واگن‌ها و تحویل آن‌ها به راه‌آهن است گفت: دغدغه شرکت ما این است که تعمیراتی به شرکت‌های مالک واگن تحمیل می‌شود چه از نظر هزینه‌ای و چه توقف که باید این قضیه را مشخص کنیم آیا این خسارت‌هایی که به شرکت‌ها وارد شده به علت این بوده است که اداره کل از خرید قطعات امتناع می‌کرد یا این‌که قطعات خرید می‌شد اما در اجرا با مشکل مواجه بود.

مهندس سلیمیان از شرکت بهتاش سپاهان نیز با بیان این‌که نخست باید راه‌آهن را پاسخگو کنیم افزود: همه همکاران مشکلات خودشان را مطرح می‌کنند در حالی‌که ابتدا باید طرح مساله کنیم و راه‌آهن را وادار کنیم تا در قبال خسارت‌هایی که به شرکت‌ها وارد می‌کند پاسخگو باشد و این‌گونه نباشد که مصوبه‌ای را بنا به شرایط خودش ابلاغ کند و آن مصوبه قانون شود.

شفیع‌زاده نماینده تجارت کوشش سپاهان نیز در این جلسه بیان کرد: راه‌آهن در کنار تعمیرات جاری باید سه نوع خدمت دیگر را نیز به شرکت‌ها ارائه کند. در مورد خرید قطعه‌ها شرکت‌های مالک واگن می‌توانند با کیفیت‌ترین قطعه را با بهترین قیمت تهیه کنند و در اختیار راه‌آهن قرار دهند. راه‌آهن نیز موظف است این قطعات را درست و صحیح و به موقع نصب کند و اگر این کار به درستی انجام نشود ما بخشی از مساله را که خرید قطعه بود انجام داده‌ایم و بخش دوم همچنان باقی است و در نهایت بخشی از هزینه‌های ما کم شده است. پس از شنیدن نظرات مختلف شرکت‌های مالک واگن در پایان جلسه، حاضران به این جمع‌بندی رسیدند که تامین قطعات توسط شرکت‌های صاحب واگن تامین و در اختیار اداره کل واگن‌ها قرار داده شود با این شرط که راه‌آهن نیز به موقع و درست این قطعات را جایگزین کند تا شرکت‌ها دچار مشکلات و خسارت نشوند.