



چشم انداز انجمن؛

تبدیل شدن به یکی از معتبرترین انجمن‌های صنفی به منظور حمایت از حقوق اعضا

مهرداد تقی زاده

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

"جهت توجه ویژه به اولویت حمل و نقل ریلی در کلیه تصمیم‌گیری‌ها و از جمله در تدوین برنامه هفتم توسعه"، نهادینه سازی فرآیند "اظهار نظر و اصلاح بسیاری از آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره از سوی راه‌آهن پیش از ابلاغ به شرکت‌های حمل و نقل ریلی"، پیگیری مشکلات مالیاتی شرکت‌ها در هیأت‌های مالیاتی، پیگیری مستمر و اثربخش در خصوص اعتراضات شرکت‌ها در جهت بازنگری در رأی کمیسیون عالی سوانح از طریق نماینده دائم انجمن در این کمیسیون، اقدامات اجرائی جهت "رفع مشکل شرکت‌ها در خصوص پرداخت خسارت ناشی از قصور مأمورین راه‌آهن به عنوان یکی از مسائل ریشه‌ای شرکت‌ها از سال‌ها قبل"، انعکاس "مشکلات حاصل از کرونا برای شرکت‌های ریلی مسافری"، پیگیری دریافت وام کرونا برای شرکت‌های ریلی مسافری عضو و غیر عضو انجمن، پیگیری و نامه نگاری با مراجع مختلف از جمله کمیسیون‌های اقتصادی و عمران مجلس، وزارت صمت، وزارت راه و شهرسازی، شورای رقابت، سازمان حمایت از مصرف‌کننده، شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت جهت رفع مسائل و مشکلات در بخش‌های مختلف ریلی، استفاده از کمیته‌ها و کمیسیون‌های حمل و نقل اتاق ایران و اتاق تهران در راستای بهبود فضای کسب و کار ریلی، پیگیری موضوع اخذ تضامین از شرکت‌های باری ریلی، پیگیری‌های کارگروه‌های تخصصی انجمن در رفع بسیاری از مسائل و مرتفع شدن بسیاری از مشکلات صنفی کوچک و بزرگ که جزییات آنها در این سرمقاله نمی‌گنجد از جمله مواردی است که در این دوره از هیئت مدیره انجمن به ثمر نشست است و این راه کماکان ادامه خواهد داشت.

بیانید بخشی از اقدامات انجام شده در سال ۹۸ و تا انتهای مرداد ۹۹ را مروری نماییم. در این دوره اقدامات مؤثری در حوزه اجرایی و در راستای پیشبرد اهداف استراتژیک انجمن صورت گرفت که در این سرمقاله مختصری به برخی از مهمترین آنها می‌پردازیم. لازم به ذکر است برخی از این اقدامات با مشارکت و همکاری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در راستای تغییر رویکرد دوجانبه انجمن و راه‌آهن انجام پذیرفت. هدف استراتژیک و چشم‌انداز اصلی انجمن تبدیل شدن به یکی از مهمترین و معتبرترین انجمن‌های صنفی در حمل و نقل کشور به منظور حمایت و صیانت از حقوق اعضا و ایجاد یکپارچگی و انسجام بین آنها بوده و هست که به برخی از آنها اشاره می‌کنیم.

بخشی از مطالبات شرکت‌های عضو انجمن، صنفی بوده که با پیگیری‌های صورت گرفته به نتایج مناسبی منتج شده است. این اقدامات موارد مهمی از جمله "ابلاغ مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر مالیاتی بخش باری تا پایان برنامه ششم توسعه" که علی‌رغم تصویب آن نسبت به ابلاغ و اجرا اقدام نشده بود، "اجرایی شدن ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر" و "تبصره ۱۸ به منظور اعتلای تسهیلات به بخش خصوصی"، اقدام به "تشکیل کمیته‌های مشترک باری و مسافری با راه‌آهن" به منظور استفاده از نظرات بخش خصوصی ریلی در تصمیم‌گیری‌ها، جلوگیری از مصوبات غیر قانونی از طریق "بررسی حقوقی اقدامات و مصوبات راه‌آهن و انعکاس آن به متولیان امر جهت تغییر برخی مصوبات" که برخی از طرف راه‌آهن در دست پی‌گیری است، همکاری نزدیک با مرکز پژوهش‌های مجلس



این حوزه ایفا نماید. در همین راستا انجمن توانست با بهبود فرآیندهای اداری از جمله بخش مالی، کارشناسی، فناوری اطلاعات و تقویت پایگاه‌های اطلاع رسانی از نظر الزامات پشتیبانی مؤثرتر از قبل ادامه فعالیت دهد. گسترش فضای کاری اداری انجمن، برگزاری وبینارهای آموزشی متعدد، تألیف گزارشات متعدد جهت بهبود فضای کسب و کار، انجام مطالعات تطبیقی متعدد در راستای دستیابی به اهداف صنفی و حضور فعال در کنفرانس‌ها و دوره‌های داخلی و بین‌المللی نیز در همین راستا انجام گردید. همچنین برای اولین بار پس از تأسیس انجمن در راستای درخواست وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با پیگیری و دریافت نظرات شرکت‌های عضو انجمن و با پیش‌نویس ارائه شده توسط وزارتخانه یادشده در چندین جلسه در کارگروه حقوقی، اساسنامه انجمن اصلاح شد و برای تصویب در جلسه مجمع فوق‌العاده در اختیار شرکت‌های عضو قرار گرفت.

با وجود بهبودهای صورت گرفته در بخش‌های مختلف و رویکرد مناسب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران جهت همفکری با ذی‌نفعان در حل مسائل، هنوز مشکلات بخش خصوصی ادامه‌دار است. در همین خصوص پیگیری‌های این انجمن تا رفع کامل مشکلات علی‌الخصوص مشکلات ریشه‌ای ادامه خواهد داشت. امید است با ادامه رویکردی که از ابتدای سال ۹۸ در انجمن آغاز شد و مقرر گردید تا بخش خصوصی مشکلات خود و راه‌آهن نیز مشکلات خود را رفع نمایند، مسائل و مشکلات جزئی و بزرگ حل گردد و انجمن و راه‌آهن هم‌راستا و در کنار هم به دنبال رفع مشکلات کلان و اصلاح سیاست‌های کلان بخش حمل و نقل کشور باشند و در راستای اعتلای بخش ریلی گامی بزرگ برداریم.

در بخش کارگروه‌های جدید انجمن که بازوهای مشورتی هیئت مدیره انجمن محسوب می‌شوند، سه کارگروه حمل و نقل ترکیبی، حقوقی، بیمه و مالیات و کارگروه افزایش سرعت واکنش‌های مسافری و یک کمیته فنی واکنش‌های باری که از جمله نیازهای محسوس صنعت ریلی و متشکل از شرکت‌های عضو بود تشکیل شد. لازم به ذکر است در این کارگروه‌ها بعضاً از مدیران راه‌آهن دعوت به عمل می‌آمد تا از نقطه نظرات آنان در حل مسائل و مشکلات در این کارگروه‌ها استفاده شود.

در همین خصوص در یکسال و نیم اخیر تعداد درخواست‌های عضویت در انجمن به شدت افزایش یافت به نحوی که از ابتدای سال ۹۸ تعداد ۱۵ عضو در انجمن پذیرفته شدند در حالیکه تعداد درخواست‌ها بیش از این اعداد بود. یکی از دلایل افزایش تعداد درخواست‌ها به رسمیت شناختن انجمن در مراجع ذیربط از جمله گمرک و در چند ماه اخیر در بحث وام شرکت‌ها در وزارت راه و شهرسازی، در اختیار داشتن پروانه فعالیت انجمن به عنوان ضابطه اصلی فعالیت شرکت‌های خدمات وابسته و اصلی عضو بوده است که این موضوع، نشان از ارتقای جایگاه انجمن دارد.

در بخش الزامات پشتیبانی این انجمن توانسته به مواردی از جمله معرفی دانشجویان و فارغ التحصیلان دانشکده راه‌آهن جهت جذب در صنعت، کارآموزی، کارورزی و انجام پروژه‌ها و پایان‌نامه‌های دانشجویی در شرکت‌های خصوصی ریلی و همین‌طور استفاده از نظرات اساتید این دانشکده در کارگروه‌های انجمن نقش پررنگ‌تری را در ارتباط صنعت و دانشگاه و به خصوص تنها دانشکده تخصصی