



جلسه رفع مشکلات تعمیرات واگن‌های باری برگزار شد

واگذاری کارهای اجرایی به بخش خصوصی الزامی است

است که راه‌آهن جدا از این که زیر بار خسارت‌هایی که به واگن‌ها وارد می‌شود نمی‌رود، بلکه در مواردی که نیاز به جرثقیل است راه‌آهن هزینه جرثقیل را از شرکت‌ها دریافت می‌کند ضمن این که هزینه پارکینگ و... را هم جداگانه با شرکت‌ها محاسبه می‌کند.

به همین منظور در جلسه‌ای که با آقای ضیایی‌مهر به همراه هیات‌مدیره انجمن داشتیم ایشان حق را به شرکت‌های ریلی داد و گفت اگر دلیل خواب واگن‌ها در پارکینگ، شرکت راه‌آهن باشد، نباید هیچ‌گونه هزینه‌ای از شرکت‌ها دریافت شود و اگر در بخش تعمیرات هم پیمانکاری که راه‌آهن معرفی کرده مقصر باشند، باید خسارت‌ها را جبران کنند. البته همه این موارد طی بخشنامه‌ای به نواحی اعلام شده است اما مناطق راه‌آهن زیر بار این بخشنامه نمی‌روند و از پر کردن فرم ۱۰۲۰/۱ شانه خالی می‌کنند زیرا پر کردن این فرم به این معنی است که در آن منطقه کار به نحو درستی انجام نشده است. ما این موضوع را به آقای رسولی هم منتقل کردیم و ایشان هم با آقای ضیایی‌مهر جلساتی داشتند و مقرر شد روی اجرای این بخشنامه نظارت داشته باشند و در حال حاضر ما در جریان نیستیم که تا چه حد این کار اجرا می‌شود و آیا به شرکت‌ها خسارتی پرداخت شده است یا نه. به همین منظور این جلسه را با حضور

جلسه‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با موضوع تصمیم‌گیری در خصوص مشکلات مربوط به پرداخت خسارات وارده به ناوگان ناشی از قصور مأمورین فنی راه‌آهن و عدم بهره‌برداری مناسب از واگن‌ها با حضور مهندس هادی نژاد "مدیر کل سیر و حرکت"، مهندس مرتضوی "مدیر کل واگن‌ها" و معاونین ایشان، نمایندگان محترم شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری، دکتر تقی‌زاده "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی" و کارشناسان انجمن در محل ساختمان شماره ۳ اتاق بازرگانی تهران برگزار گردید.

دکتر تقی‌زاده توضیحی در خصوص پرداخت خسارات وارده به ناوگان ناشی از قصور مأمورین فنی راه‌آهن و عدم بهره‌برداری مناسب از واگن‌ها دادند و در ادامه نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی مشکلات خود را پیرامون موضوع جلسه و همچنین سایر موضوعات به اطلاع مدیران راه‌آهن حاضر در جلسه رساندند و ابراز امیدواری کردند که بتوان با همفکری، راه‌حل مناسبی برای حل این مشکلات در نظر گرفت. مهندس هادی نژاد، مدیر کل سیر و حرکت به دفاع از اقدامات انجام شده راه‌آهن پرداختند و تمهید دادند که موضوعات مربوط به سیر واگن‌ها را با جدیت پیگیری کرده و همچنین برنامه زمانی حمل واگن‌ها از مبدا تا مقصد را در صورت نیاز در اختیار شرکت‌های حمل و نقل ریلی قرار دهند. همچنین مهندس مرتضوی مدیر کل واگن‌ها ابراز امیدواری کرده و در ادامه گفتند: امیدواریم تیم جدیدی که مسئولیت اداره کل واگن‌ها را در اختیار گرفته با اشرافی که به مسائل فنی موجود دارند بتوانند راه‌حل مناسبی را در اسرع وقت برای مشکلات مطرح شده بیابند و در جهت حل این مشکلات گام‌های عملی برداشته شود.

دبیر انجمن نیز نظر خود را در خصوص خسارت وارده به ناوگان بخش خصوصی اینگونه بیان کردند: خسارت چه از بعد تعمیرات و قطعاتی که دچار مشکل شده است و چه از بعد هزینه اضافی که برای حق پارکینگ گرفته شده است و همچنین عدم النفع شرکت‌ها برای خواب واگن‌هایشان که باید پرداخت شود. مشروح کامل نشست را بخوانید.

راه‌آهن گفت: شرکت‌ها از تعمیرات واگن‌های باری که توسط پیمانکاران انجام می‌شود گلایه دارند و می‌گویند پیمانکاران در تعمیرات دقت لازم را به کار نمی‌گیرند و باعث می‌شوند خسارت‌هایی به واگن‌ها وارد شود و این خسارت‌ها را راه‌آهن قبول نمی‌کند و شرکت‌ها باید هزینه‌های مضاعف پرداخت کنند. مساله دیگری که شرکت‌ها گلایه می‌کنند این

در ابتدای نشست، دکتر تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با عرض خیرمقدم به میهمانان و نمایندگان شرکتی‌های ریلی و نمایندگان

راه‌آهن گفت: شرکت‌ها از تعمیرات واگن‌های باری که توسط پیمانکاران انجام می‌شود گلایه دارند و می‌گویند پیمانکاران در تعمیرات دقت لازم را به کار نمی‌گیرند و باعث می‌شوند خسارت‌هایی به واگن‌ها وارد شود و این خسارت‌ها را راه‌آهن قبول نمی‌کند و شرکت‌ها باید هزینه‌های مضاعف پرداخت کنند. مساله دیگری که شرکت‌ها گلایه می‌کنند این

نمایندگان راه‌آهن برگزار می‌کنیم تا اگر کم و کاستی در اجرای بخشنامه وجود دارد، مطرح شود.

مشکل زیرساختی و ساختاری است

در ادامه نشست مهندس زواره با بیان این‌که مشکل، مشکل زیرساختی و ساختاری است، گفت: مناطق سعی دارند سانه‌های که پیش می‌آید را لاپوشانی کنند تا اگر صاحب واگن فهمید شاید کاری کنند ولی اگر نفهمید به‌گونه‌ای سر و ته قضیه را جمع می‌کنند. علت این‌که نواحی سعی می‌کنند اتفاق‌ها را پنهان کنند را نمی‌فهمیم در حالی‌که ۸۰-۷۰ درصد درآمد واگن‌ها برای راه‌آهن است. مناطق به علت این‌که راه‌آهن امتیاز منفی برایشان منظور نکند سعی در لاپوشانی مسایل دارند و خودشان را شریک شرکت‌ها نمی‌دانند. از وقتی هم که تله‌چک‌ها را از انتهای قطارها برداشتند خسارت راه‌آهن چند برابر شده است. بدتر از همه این مسایل، بیمه است و وقتی اتفاقی رخ می‌دهد کسی با ما همکاری نمی‌کند که بتوانیم خسارت‌هایی که وارد شده است را از بیمه دریافت کنیم. مدیران کل نواحی باید به این باور برسند که خودشان هم در این کار ذی‌نفع هستند. صاحب واگن‌ها، واگن سالم در اختیار راه‌آهن قرار می‌دهند تا کالا جابه‌جا کنند ولی راه‌آهن کاری کرده تا مشتری‌هایی را که با هزار زحمت راضی کرده‌ایم تا بارشان را از طریق ریل جابه‌جا کنند، فراری شوند.

نواحی به‌طور علنی

می‌گویند ما کاری به این بخشنامه‌ها نداریم

نماینده یکی از شرکت‌های ریلی در این جلسه گفت: بنده پرونده‌ای از سال ۱۳۹۵ دارم که راه‌آهن شش میلیارد تومان با بیمه قرارداد بسته بود. هر معاونت ناوگان نامه‌ای داده و اشاره به این قرارداد کرده‌اند و به صراحت گفته‌اند این بخشنامه

بر اساس صورت‌جلسه‌ای است که با بیمه برای پرداخت خسارت‌های ناشی از سهل‌انگاری ماموران راه‌آهن به ناوگان بخش خصوصی بسته شده است. طبق جدولی خسارت‌های سال‌های ۹۵ تا ۹۷ را تهیه کردیم و سه ماه پیش به پیوست، نامه‌ای به آقای ضیایی‌مهر ارسال کرده‌ایم. علی‌رغم نامه‌نگاری‌های متعدد و خسارت‌های زیادی که از سه سال پیش تاکنون به واگن‌های ملکی وارد شده است، هیچ پاسخی داده نشده است و به واسطه سهل‌انگاری ماموران راه‌آهن همچنان خسارت‌های زیادی به واگن‌ها وارد می‌شود. مساله این است که نواحی به‌طور علنی می‌گویند ما کاری به این بخشنامه‌ها نداریم و حتی برخی از نواحی این فرم‌ها را نمی‌شناسند که بخواهند پر کنند. ما حتی به اداره کل واگن‌ها نامه نوشتیم که جلسه بگذارند و نواحی را توجیه کنند که وقتی دستوری داده می‌شود پشت گوش نیندازند و سلیقه‌ای برخورد نکنند، چون بیشتر از همه خود راه‌آهن ضربه می‌خورد. راه‌آهنی‌ها حتی حاضر نیستند حق بیمه را از شرکت‌های بیمه بگیرند و به حساب راه‌آهن واریز کنند تا ما بعد از راه‌آهن دریافت کنیم.

در سایت سیستم آمادگی کامل همکاری را داریم

گرجستانی نماینده شرکت بهتاش سپاهان گفت: از ابتدای سال ۹۸ تا اول زمستان امسال ما حدود ۸۵۰۰ تعمیرات ناشی از سوختگی قاب کفش داشته‌ایم و این باعث شده واگن روز تعمیراتی زیادی به همه شرکت‌ها اعمال شود. گرجستانی با بیان مطلب فوق ادامه داد: در این جلسات جدا از بحث پیگیری دریافت خسارت‌ها باید پیش‌گیری قبل از درمان انجام بدهیم و دلایل را شناسایی و با کمک راه‌آهن این علت‌ها را رفع کنیم. ما نموداری تهیه کردیم که ببینیم بیشترین میزان تعمیر قاب کفش در کدام نواحی بوده است و طبق آن ۳۸۷۶ مورد

در ناحیه جنوب و ۲۲۳۶ در ناحیه اصفهان تعمیر قاب کفش داشته‌ایم. مورد دیگر ضربه‌گیرها هستند که ما در همین بازه زمانی ۱۶۰ مورد تعویض ضربه‌گیر داشته‌ایم که ناحیه یزد با ۶۱ مورد رکورددار است که علت اصلی آن هم مانورهای ضربه‌ای است که بیشتر در آن ناحیه اجرا می‌شود. مورد مهم بعدی موضوع چرخ و محور است که شرکت بهتاش سپاهان ۶۲۰۰ واگن روز به علت مشکلات چرخ و محور خواب واگن داشته است.

همه شرکت‌ها باید باهم همفکری کنیم تا علت خواب واگن‌ها را شناسایی و رفع کنیم، چون این توقف واگن‌ها به‌خصوص به‌صورت پر باعث می‌شود مشتری‌ها ناراضی باشند و شرکت‌ها هم خسارت ببینند. در همین‌جا به نمایندگی از شرکت بهتاش سپاهان اعلام می‌کنم که بخش تحقیق و توسعه این شرکت آمادگی کامل دارد که در سایت سیستم با راه‌آهن و شرکت‌های همکار همه نوع همکاری‌های لازم را برای ساخت و کارهای دیگر دارد.

ساختار راه‌آهن قدیمی است و در این شرایط پاسخگو نیست

مهندس پورجعفر از شرکت ریل‌پردازسیر نیز گفت: از زمان حضور آقایان رسولی و ضیایی‌مهر در راه‌آهن تعداد جلساتی که با بخش خصوصی برگزار شده زیاد بوده، اما خروجی قابل ملموسی نداشته است. اگر این جلسات خروجی نداشته باشند علاوه بر خسارت‌هایی که به ناوگان وارد می‌شود، خسارت نفر کارشناسی هم به شرکت‌ها وارد می‌شود. نکاتی که همکاران مطرح کردند، نکاتی است که سال‌هاست بیان می‌شود و مدیران ارشد راه‌آهن هم در حرف، حق را به ما می‌دهند ولی در لایه‌های پایین‌تر اتفاقی رخ نمی‌دهد چون اعتقادی ندارند. راه‌آهن شبیه مجمع‌الجزایری است که مدیرکل‌ها نگاه مستقلی دارند و هر کس دنبال

پایه شدن عملکرد ناحیه خودش است و این را که عملکرد آنها چه تاثیری روی کل مجموعه راه‌آهن دارد نمی‌بینند. به نظرم باید نگاه کلی‌تری به موضوع داشته باشیم و ساختار را ببینیم چون ساختاری که راه‌آهن دارد قدیمی است و در این شرایط پاسخگو نیست. امروز در راه‌آهن شرکت‌های خصوصی، مالکان واگن‌ها و سهامداران حضور دارند اما بدنه راه‌آهن درکی از این موضوع ندارد و مشکلات را نادیده می‌گیرد. چون ناوگان برای بخش خصوصی است برایشان مهم نیست واگن آسیب ببیند یا خواب داشته باشد. در مورد خسارت‌هایی که به ناوگان وارد می‌شود، نواحی به‌طور علنی می‌گویند که اگر بخواهیم خسارت پرداخت کنیم عملکرد ما زیر سوال می‌رود و به همین خاطر هرکاری می‌کنند تا زیر بار قبول خسارت نروند. ابتدایی‌ترین حق صاحب واگن این است که وضعیت و شرایط واگن جدا از این‌که چه کسی مقصر است صورت‌جلسه شود و نواحی امضا کنند اما دریغ از این‌که یکی از نواحی چنین کاری کند.

همه این مشکلات و مسایل به این برمی‌گردد که ساختار غلط است و همه اختیارات دست راه‌آهن است. حداقل کارهای اجرایی مرتبط با ناوگان که متعلق به بخش خصوصی است، باید دست خودمان باشد و نباید راه‌آهن در این کارها دخالت کند. چرا دستورالعمل‌هایی که مخاطبش صاحبان ناوگان هستند، به‌شدت و به‌دقت و به‌ظرافت توسط نواحی پیگیری می‌شود، اما بخشنامه‌هایی که وظایفی برای نواحی تعیین می‌کنند، نادیده گرفته می‌شوند. ما اگر بخواهیم همچنان با ساختارهای فعلی ادامه بدهیم اتفاق خاصی نخواهد افتاد. در حال حاضر ما واگن‌های خودمان را بیمه می‌کنیم و وقتی اتفاقی می‌افتد و کارشناس بیمه بررسی می‌کند از ما می‌خواهد مقصر را مشخص کنیم و ما هیچ مستندی نداریم که بگوییم



مقصر چه کسی است و بیمه هم قانع شده است و فقط خسارت‌هایی که ارقامش کم است را پرداخت می‌کند و ارقام بزرگ‌تر را قبول نمی‌کند چون ما هیچ سندی نداریم که به بیمه نشان بدهیم مقصر چه کسی بوده است. در واقع ما نه می‌توانیم از بیمه راه‌آهن خسارت دریافت کنیم و نه از شرکت بیمه‌ای که خودمان واگن‌ها را بیمه کرده‌ایم.

نکات کلیدی نشست

در ادامه جلسه دکتر تقی‌زاده با توجه به نکاتی که مطرح شد، پنج عنوان را برای بررسی و پیگیری بیان کرد که به شرح ذیل است:

۱. راه‌آهن و انجمن و شرکت‌ها، کمیته‌ای برای تعیین میزان خسارت‌ها تشکیل دهند تا میزان پول اضافه‌ای که طی ۵ سال گذشته برای جرثقیل، پارکینگ گرفته شده و همچنین خسارت شرکت‌ها به دلیل خواب واگن‌ها مشخص شود و این ارقام به‌عنوان مطالبه شرکت‌ها منظور شود.

۲. معاون راه‌آهن و مدیرکل واگن‌های باری به همراه نمایندگان انجمن و شرکت‌ها با مدیران کل نواحی جلساتی برای توجیه دستورالعمل‌های راه‌آهن و پرکردن فرم‌های مورد نیاز داشته باشند. مرجعی هم در خود راه‌آهن برای برخورد با نواحی‌ای که از این کار سر باز می‌زنند مشخص شود.

۳. تغییر مجریان تعمیرات جاری و ویژه که برای این کار هم با راه‌آهن مکاتبه خواهد شد.

۴. در مورد دریافت خسارت‌ها از بیمه، از راه‌آهن درخواست می‌کنیم که همکاری‌های لازم را داشته باشد. چون این پول را بیمه پرداخت می‌کند نه راه‌آهن.

۵. تعمیرات جاری و ویژه به شرکت‌های بخش خصوصی و مالکان واگن سپرده شود. شبیه همان توافقی که در مورد خرید قطعات با معاونت ناوگان راه‌آهن شده است.

مسائل باید زیربنایی حل شوند

در ادامه نشست کلانتری از شرکت سمندریل با بیان این که بحث کمیته‌ها موضع خوبی است ولی تا زمانی که مسائل زیربنایی حل نشوند اثری نخواهند داشت افزود: سازمان بنادر نمونه مشابه سازمان راه و ترابری راه‌آهن است. این سازمان خیلی وقت است تصدی‌گری در بنادر را به بخش خصوصی واگذار کرده است، اما متأسفانه در بخش ریلی، مانور ما را هم راه‌آهن انجام می‌دهد. تا وقتی راه‌آهن تصدی‌گری را به بخش واگذار نکند و به وظایف حاکمیتی خودش نپردازد، این مشکلات همچنان ادامه خواهند داشت. همان‌گونه که کشتی‌های بخش خصوصی با پرچم ایران در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند و سازمان بنادر ناظر بر اجرای کنوانسیون‌های جهانی است، راه‌آهن هم باید در خطوط ریلی همان کار را انجام دهد. ما نه می‌توانیم به راه‌آهن نگاه کارفرمایی داشته باشیم و نه نگاه پیمانکاری و نقش راه‌آهن در چرخه حمل‌ونقل ریلی نامشخص است. نکته دیگر این که چرا نباید تعداد پیمانکاران تنوع داشته باشند و ما نتوانیم خودمان پیمانکار انتخاب کنیم و موضوع را رقابتی کنیم. تا وقتی مجبور هستیم در ناحیه‌ای با یک پیمانکار قرارداد ببندیم شرایط بهتر از این نخواهد بود. پیشنهاد مشخص بنده این است که این حوزه باید به‌طور کامل به بخش خصوصی واگذار شود تا شاهد توسعه و بالا رفتن بهره‌وری باشیم و راه‌آهن هم به کارهای نظارتی و حاکمیتی بپردازد.

دو قطبی کردن، کار درستی نیست

هادی‌نژاد مدیرکل سیروحرکت شرکت راه‌آهن با گلایه از نگاه شرکت‌ها به راه‌آهن گفت: نگاه راه‌آهن آن‌گونه که دوستان گفتند و گلایه کردند نیست و این‌گونه نیست که راه‌آهنی‌ها جدا و بخش

خصوصی جدا است. همه ما در یک کشتی نشستیم و منکر کمبودها و نقص‌ها هم نیستیم ولی دو قطبی کردن کار درستی نیست. این که یک نفری در ناحیه‌ای به بخشنامه‌ها اهمیت نمی‌دهد و کار خودش را می‌کند، نمی‌شود به همه پرسنل و نواحی راه‌آهن تسری داد. مواردی مطرح شد و ایرادهایی گرفته شد، اما ما خبر داریم که خود شرکت‌ها با نواحی در مورد برخی از این ایرادها توافق و تعامل کرده‌اند و مشکل را رفع کرده‌اند و این درست نیست همان موارد را الان این‌جا به‌عنوان مشکل و کم‌کاری همکاران راه‌آهن اعلام کنند. اعتقاد دارم راه‌آهن کار تخصصی و کارشناسی را می‌طلبد و همکاران ما در شرکت‌های بخش خصوصی با آمار و اطلاعات موارد را بیان کنند تا بتوانیم مورد به مورد پیگیری کنیم. در مورد بندهای پنج‌گانه‌ای که آقای تقی‌زاده گفتند ما آمادگی داریم این بندها را اجرایی کنیم و در مورد بند اول هم کار را شروع کرده‌ایم.

هادی‌نژاد در مورد موضوع جلسه که چگونه خسارت‌ها را کاهش بدهیم و چطور هزینه‌ها را دریافت کنیم گفت: ما راهکار داریم و به مناطق هم ابلاغ کرده‌ایم و بنده مشخصاً پیگیر موضوع هستیم. دستگیره‌های باردار خالی که سهم حدود ۳۰ درصدی در بریدگی چرخ‌ها دارد هنگام صدور جواز مورد توجه قرار نمی‌گرفت و باعث خسارت می‌شد که این ایراد را شناسایی کرده و اتفاقاً روی این موضوع تمرکز بیشتری کرده‌ایم. در طول مسیر هم لکوموتیوران و رییس قطار باید حواسشان باشد و کارشان را درست انجام بدهند. ایراد دیگری که شناسایی کرده‌ایم با دستی بسته مانور کردن بود که این را هم حل کرده‌ایم. در مورد بار ترانزیت نکته‌ای را یکی از دوستان گفتند بنده به‌عنوان مسئول این‌جا اعلام می‌کنم به هر میزان بار اگر در جایی دچار موانعی بود بنده با تمام توان موانع را تسهیل می‌کنم و در مورد

سیروحرکت این قول را می‌دهم که هیچ مشکلی وجود نداشته باشد.

موانع را باید با همکاری یکدیگر رفع کنیم

مرتضوی مدیرکل واگن‌ها نیز در این جلسه گفت: اشاره شد به این که تعمیرات جاری و ویژه توسط خود شرکت‌ها انجام شود که ما هم از این موضوع استقبال می‌کنیم. از شرکت‌ها و انجمن می‌خواهیم که در این مورد اگر پیشنهادی یا طرحی دارند به ما انتقال دهند تا بررسی کنیم و اگر موانعی در این مورد بود با همکاری یکدیگر موانع را رفع کنیم. در جلساتی هم که خدمت مهندس رسولی بودیم این موضوع‌ها به نحوی بیان شد و مورد استقبال ایشان هم قرار گرفت و خواستار پیگیری موضوع‌ها و رفع موانع شدند.

در مورد استانداردهایی که گفته شد اگر به همان استانداردها رجوع شود خواهید دید که در مورد ۲۲ یا تعویض بانداژ راه‌آهن تا حد ممکن به شرکت‌ها ارفاق می‌کند و تعامل دارد. با کمیته‌عالی سوانح هم جلساتی داشتیم و پیگیری اتفاق‌هایی که افتاده هستیم تا سوانح را به کمترین میزان برسانیم. در مورد واگن‌های ترانزیتی هم بعد از واگن‌های مسافری همواره اولویت با واگن‌های ترانزیتی بوده است، اما الزاماتی وجود دارد که خواهش می‌کنم قبل از انجام هرکاری این الزامات را از ما بخواهید تا در اختیار شما قرار دهیم تا در

حین کار دچار مشکل نشوید. خواهشی نیز از شرکت‌های مالک دارم و آن این است که در شرکت‌هایشان حتماً متخصص و کارشناس فنی داشته باشند تا وقتی مسئول فنی راه‌آهن با مسئول فنی شرکت صحبت می‌کند بدانند در مورد چه چیزی حرف می‌زنند. به قول معروف اعتماد خوب است اما کنترل بهتر است و نباید این‌گونه باشد که نفر فنی شرکت بخش خصوصی منتظر امضای مسئول فنی راه‌آهن باشد، خودش هم باید کنترل کند.