



گفتگو با مهندس محمد سعیدنژاد،

عضو هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

## بازگشت تراورس به آغوش راه آهن؛ یک استثناست؟

شرکت تراورس از شرکت‌های زیرمجموعه راه آهن بود که در مقطعی به بخش خصوصی واگذار شد و به علت مشکلاتی که برای مدیریت مجموعه خریدار این شرکت رخ داد این مجموعه را با چالش‌هایی مواجه کرد. با توجه به تخصصی بودن و اهمیت داشتن این شرکت در حوزه تعمیر و نگهداری خطوط راه آهن و ابنیه و ساختمان‌ها و همچنین داشتن نیروهای متخصص در این شرکت مسئولان سازمان خصوصی‌سازی تصمیم گرفته‌اند با لغو قرارداد واگذاری و برای حل مشکلات این شرکت آن را دوباره در اختیار راه آهن قرار دهند و سوالی در اینجا مطرح است که آیا بازگشت به عقب، صحیح بود؟ برای بررسی مشکلات این شرکت و با توجه به سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و همچنین تصمیمات دولت برای برون‌سپاری کارها به بخش خصوصی، وضعیت امروز این شرکت را با مهندس محمد سعیدنژاد مورد واکاوی و بررسی قرار داده‌ایم که در ادامه می‌خوانید

طبق سیاست‌های اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی از راه آهن منفک شده و به بخش خصوصی واگذار شوند. هدف از این واگذاری‌ها این بود که فعالیت‌های تصدی‌گری برون‌سپاری شود، زیرا راه آهن سازمانی است که هم وظایف حاکمیتی دارد و هم وظایف تصدی‌گری. بخشی از وظایف راه آهن حاکمیتی است که صرفاً دولت به موجب قانون اساسی وظیفه دارد آن‌ها را انجام دهد مثل سرمایه‌گذاری و ایجاد زیربنای و خطوط راه آهن که تامین منابع مالی این کار بر عهده دولت است. اما عملیات اجرایی آنها همانند تولید تراورس و ساخت و نگهداری پلها و خطوط از جمله کارهایی بود که قبل از واگذاری‌ها نیز شرکت‌هایی وجود داشتند که انجام می‌دادند و صرفاً دولت نبود و هیچ منع قانونی هم برای فعالیت شرکت‌های خصوصی در این مورد وجود نداشت.

اگر به گذشته برگردیم و به روزهای ابتدایی شکل‌گیری راه آهن نگاهی کنیم برخی فعالیت‌ها مثل کلیدساز و قفل‌ساز و نانوبی و مقنی و... توسط راه آهن انجام می‌شد که امروز باور آنها برای ما سخت است و به طنز شباهت دارد اما بر حسب ضرورت در زمان خودش ایجاد شده بودند و به مرور زمان آنها واگذار شدند. واگذاری‌هایی هم که در سال‌های اخیر صورت گرفته را در همان راستا ارزیابی می‌کنم. یعنی اگر فعالیتی توسط بخش خصوصی ارائه نمی‌شود دولت بالضروره باید خودش آنها را انجام دهد و در صورتیکه بخش خصوصی رغبت و آمادگی انجام آنها را داشت بویژه در شرایط رقابتی نهادهای دولتی دیگر نباید به انجام آنها بپردازد و تنها مسئولیت اعمال حاکمیت را بر عهده دارند.

با این دیدگاه بخشی از وظایف راه آهن را که ماهیت حاکمیتی نداشتند و جنبه تصدی‌گری و اجرایی داشتند مثل تعمیر و نگهداری خطوط راه آهن یا تعمیر و نگهداری ساختمان‌ها و... به دو

برخی از فعالیت‌ها از نظر هزینه و کیفیت در مقایسه با شرکت‌های خصوصی این شرکت‌ها را تاسیس کرد و برخی از کارها همانند تولید تراورس مورد نیاز را به این شرکت واگذار کرد.

در سال‌های ۸۴-۸۳ تصمیم دیگری گرفته شد مبنی بر آنکه برخی از فعالیت‌های راه آهن که جنبه تصدی‌گری داشتند و حاکمیتی نبودند، مثل عملیات اجرایی تعمیر خطوط و ابنیه فنی

شرکت‌های تراورس، بالاست و شرکتی که بود با عنوان بوفه و رستوران‌ها شناخته می‌شد و بعدها با تغییر عنوان و اساسنامه و گسترش حوزه فعالیت به شرکت رجا تبدیل شد. شرکت تراورس در حوزه حفظ و نگهداری خطوط و روسازی و پل‌ها و... و شرکت بالاست در حوزه تولید بالاست و نگهداری ایستگاه‌ها و ساختمان‌ها فعالیت‌شان را آغاز کردند. راه آهن به منظور شفاف کردن

### در ابتدا تاریخچه‌ای از شکل‌گیری شرکت تراورس و نحوه واگذاری آن بفرمایید.

شرکت تراورس به موجب قانونی تاسیس شد که در راستای اصلاح ساختار راه آهن تهیه و تصویب شده بود این شرکت در سال ۱۳۷۱ تاسیس شد. بر اساس قانون مزبور قرار بود تا برخی از فعالیت‌های راه آهن به شرکت‌های مستقل واگذار شود و برای تحقق این منظور سه شرکت در راه آهن تاسیس شد که شامل



از ارزیابی‌هایی که انجام شده بود دو بار سازمان خصوصی‌سازی با قیمت پایه حدوداً ۶۰ میلیارد تومان اقدام به برگزاری مزایده کرد که کسی در آن شرکت نکرد. بار سوم با این که قیمت پایه را بالا برده بودند این بار شرکت آهن و فولاد لوشان که وابسته به مجموعه آقای امیرمنصور آریا بود برنده مزایده شده و شرکت تراورس را در اختیار گرفت.

### یعنی راه آهن قبل و هنگام واگذاری هیچ نیرویی را به شرکت تراورس منتقل نکرده بود؟

۳-۴ سال قبل از واگذاری و طبق مصوبه شورای عالی اداری، بخشی از نیروهای خطوط که فعالیت‌شان در حوزه کار شرکت تراورس بود را به شرکت تراورس منتقل کردند که حدود ۷-۸ هزار نفر بودند، بخشی از نیروها هم تا زمان واگذاری به طور طبیعی بازنشسته شدند و نیروهای باقی مانده تعداد کمتری بودند و در هنگام واگذاری منتقل شدند و در زمان انتقال به بخش خصوصی هیچ نیرویی را به تراورس اضافه نکردند و با این شرایط هم فروخته شد.

به نظر بنده مشکلی که برای شرکت پیش آمد ناشی از افزایش نیرو نبود بلکه ناشی از مشکلاتی بود که برای مدیریت مجموعه پیش آمد. وقتی مدیریت مجموعه از هم پاشید و کسانی که آن جا را اداره می کردند دچار مشکل شدند موجب شد کل مجموعه با مشکل مواجه شود. با توجه به این که فعالیت اصلی شرکت تراورس مرتبط با راه آهن محسوب می شود طبیعی است که مشکلاتش به نحوی به راه آهن منتقل شود. اولاً مسیولیت نگهداری بخشی از خطوط راه آهن را شرکت تراورس بر عهده داشت و امکان بی توجهی به آن وجود ندارد و ثانیاً نیروهای شاغل در واقع هنوز پرسنل راه آهن تلقی می شدند و هر مشکل و چالش در درون تراورس به نوعی راه آهن را هم درگیر می کرد. به این دلایل راه آهن دنبال این بوده و هست که مشکلات

شرکت تراورس و بالاست و واگذار کردند. بخش مسافری هم به شرکت رجا واگذار شد. در شرکت رجا که شرکتی کاملاً دولتی بود اغلب کارها بصورت امانی انجام می شد اما به مرور بخشی از فعالیت‌های رجا هم مثل راهبری قطارها و واگذار و برون سپاری شد که این کار را موفق می دانم. اگر این فعالیت‌ها واگذار نشده بود با توسعه‌ای که در خطوط صورت گرفته و افزایشی که در تعداد مسافر و میزان بار شاهد هستیم مطمئناً تا امروز راه آهن بالای ۱۰۰ هزار نفر پرسنل داشت. در دهه اول انقلاب با ۴ هزار کیلومتر راه آهن حدود ۴۲ هزار نفر در راه آهن مشغول کار بودند. اگر قرار بود مشابه سازمان قبل همه فعالیت‌ها در راه آهن بصورت امانی انجام شود، با ۱۲ هزار کیلومتر خطوط ریلی و افزایش تعداد ایستگاه‌ها و افزایش میزان بار و مسافر حداقل باید تعداد پرسنل هم سه برابر می شد.

اداره چنین سازمانی با بالای ۱۰۰ هزار نفر نیرو بصورت موثر و کارا سخت و شاید غیر ممکن باشد. وقتی شرکت‌های بالاست و تراورس واگذار شدند برنامه مدونی داشتند که باید طبق آن عمل می کردند. از جمله این که نیروهایی که در حوزه فعالیت این شرکت‌ها در داخل راه آهن فعال بودند به این دو شرکت منتقل شدند با این شرط که وضعیت هیچ کدام از این نیروها نباید از لحاظ حقوق و مزایا بدتر از شرایطی باشد که در راه آهن کار می کردند و برای این که شرکت‌ها هم در ادامه کار به مشکل نخورند مصوبه‌ای را گرفتیم که طبق آن توانستیم با این دو شرکت قرارداد بلندمدت ببندیم و قرار شد تا زمانی که این افراد در این شرکت‌ها کار می کنند و بازنشسته نشده‌اند به اندازه کافی و با قیمت مناسب با هزینه انتقالی به آن‌ها کار واگذار شود.

این روند ادامه داشت تا طبق تصمیمات دولت وقت قرار شد این دو شرکت مثل بقیه شرکت‌های راه آهن به بخش خصوصی واگذار شوند. در مورد شرکت تراورس بعد

این بازگشت به راه آهن قطعاً راه آهن را با مشکلاتی مواجه خواهد کرد و امیدوارم در کوتاه‌ترین زمان راه‌حلی برای این مشکل پیدا شود و راه آهن را دچار چالش نکند.

### پیشنهاد شما به عنوان کارشناس این حوزه و کسی که سال‌ها در راه آهن مسئولیت داشته برای حل مشکل چیست؟

مسئله‌ای که وجود دارد این است که چه این شرکت واگذار شود و چه واگذار نشود مسیولیتی بر دوش راه آهن است. زیرا راه آهن است که با این شرکت قرارداد دارد و درآمد این شرکت‌ها از راه آهن است و هزینه‌ها را راه آهن باید پرداخت کند تا بتوانند حقوق پرسنل را بپردازند لکن اگر در شرایط بازار و رقابت فعالیت کند هم کارهای بیشتری خواهد گرفت و هم در یک رقابت منطقی به اصلاح ساختار و فرایندها خواهد پرداخت. با این شرایطی که پیش آمده راه آهن باید مدیریتی برای این شرکت تعیین کند تا تکلیف شرکت تراورس مشخص شود. شرکت بالاست هم با راه آهن قرارداد و کار می کند و مشکلی هم ندارد ولی به بخش خصوصی واگذار شده است ولی اتفاقی که برای مالک خصوصی و مدیریت تراورس رخ داد موجب شد به این مسایل دچار شوند و امیدوارم با تدبیرهایی که مسئولان می‌اندیشند هر چه زودتر شاهد حل آن‌ها باشیم.

این شرکت‌ها را به نحوی حل کند تا بتوانند به کارشان ادامه دهند و وقفه‌ای در سیر روی ندهد.

اخیراً اخباری منتشر شده که ظاهراً سازمان خصوصی‌سازی قرارداد واگذاری تراورس را لغو کرده است و قرار است این شرکت دوباره زیر نظر راه آهن فعالیت کند. علت‌های این تصمیم هر چه باشد باعث می شود به سال‌های ۸۶-۸۷ برگردیم و به نوعی بازگشت به آن دوره تلقی می شود ولی این را ناشی از سیاست‌های راه آهن نمی‌دانم بلکه گمان می‌کنم این اقدام ناشی از شرایط اجباری و ویژه‌ای است که برای این شرکت پیش آمده است. شاید راه آهن در وضع فعلی چاره دیگری ندارند و راه‌حل دیگری پیدا نکرده‌اند و با توجه به سیاست‌های عمومی دولت بعید می‌دانم به همین وضعیت هم ادامه داشته باشد و حتماً مدیریتی برای این شرکت تعیین خواهند کرد تا شرایط شرکت به حالت عادی برگردد و دوباره به بخش خصوصی واگذار شود.

راه آهن کارهای حساس‌تر همانند تعمیر لکوموتیو یا راهبری قطارها را به بخش خصوصی واگذار کرده است و بعید است شرکتی که کارش نگهداری و روسازی خطوط یا پل‌ها است را خودش انجام دهد. بخشی از مشاغلی که در تراورس وجود دارد از مشاغل تخصصی راه آهن نیست و بصورت عمومی در بخش خصوصی قابل دسترسی است. البته