

در سال ۱۳۷۰ به منظور متمرکزسازی تولید انواع تراورس در کشور به علاوه انجام امور روسازی و بهسازی خطوط در زیرمجموعه شرکت راه آهن “تراورس نوین” ایجاد و راه اندازی شد. ۱۱ سال بعد در سال ۱۳۸۱ بعد از اینکه اداره کل نگهداری خطوط و ابنیه فنی راه آهن که از ۱۲ ناحیه تشکیل شده بود، منحل شد. پس از آن “شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی” با ۸ هزار نیرو شکل گرفت و بر اساس مصوبه شورای عالی اداری، تمامی امور مربوط به تعمیر و نگهداری خطوط و ابنیه فنی راه آهن به این شرکت تازه تاسیس واگذار شد.

در سال ۱۳۸۳، شرکت تراورس بر مبنای مصوبه هیات وزیران، مشمول واگذاری به بخش خصوصی تشخیص داده شد. به دنبال این مصوبه در سال ۱۳۸۶ ارزش گذاری این شرکت برای واگذاری به ارزش ۴۰ میلیارد تومان تعیین شد که این کار از سوی کارشناسان با انتقادات زیادی مواجه شد چون ارزش این شرکت را بسیار بیشتر از این مبلغ می دانستند.

این واگذاری مجدداً مورد بررسی قرار گرفت تا در خردادماه ۱۳۸۸، این شرکت با ارزش گذاری ۲۱۷ میلیارد تومان آماده عرضه و واگذاری بود اما خریداری برای شرکت تراورس پیدا نشد.

چهار ماه بعد در مهرماه ۱۳۸۸ که برای مزایده دوم ارزش گذاری انجام گرفت ارزش شرکت به ۱۲۹ میلیارد تومان کاهش پیدا کرد. این بار مه آفرید امیرخسروی، مدیرعامل وقت شرکت تولیدی آهن و فولاد لوشان (زیرمجموعه شرکت توسعه و سرمایه گذاری امیرمنصور آریا) برای خرید شرکت تراورس پیشقدم شد.

در شهریور ۱۳۹۰ با مطرح شدن فساد مالی گروه سرمایه گذاری امیرمنصور آریا، دادستانی تهران برای تعیین تکلیف نهایی درباره پرونده قضایی این گروه سرپرست برای شرکت تراورس تعیین کرد. در سال ۱۳۹۳ هم اعلام شد این مجموعه در اختیار دادستانی استان تهران است و



وبینار واگذاری مجدد شرکت تراورس به شرکت راه آهن:

مدیران دولتی کوچکترین تمایلی به خصوصی سازی ندارند

برای شرکت تراورس افتاده است. باید به سمتی رفت که قدم به قدم اشکالات واگذاری بنگاه ها و شرکت ها برطرف شود و ابتکار عمل همچنان در دست بخش خصوصی باشد. زیرا همه کشورهای موفق و توسعه یافته راه خصوصی سازی را طی کرده اند و نتیجه اش را هم دیده اند.

در ادامه بحث مهندس امینی با بررسی تاریخچه این واگذاری و نحوه عرضه آن به بخش خصوصی گفت: همان طور که استحضار دارید اردیبهشت ماه امسال سازمان خصوصی سازی، دولتی شدن دوباره شرکت تراورس را ابلاغ کرد. اگر بخواهیم از سوابق این پرونده شروع کنیم باید به عقب برگردیم. پیش از سال ۱۳۷۰ تولید انواع تراورس های چوبی و بتونی، انواع ماشین آلات ابزار و ادوات ریلی در نقاط مختلف کشور به صورت پراکنده انجام می شده است. بعد از پایان جنگ تحمیلی تصمیم گرفته شد این گونه فعالیت ها و کارهای تولیدی - خدماتی شرکت به صورت یکجا و متمرکز انجام شود.

حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به صورت و بیناردر خصوص واگذاری شرکت تراورس به راه آهن و دولتی شدن مجدد آن با حضور کارشناسان برگزار شد.

در ابتدای جلسه دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، دکتر مهرداد تقی زاده از بازگرداندن خصوصی سازی شرکت تراورس به بخش دولتی به عنوان یک فاجعه مدیریتی نام برد و افزود: ما به جای اینکه روز به روز به سمت خصوصی سازی حرکت کنیم و تصدی گری دولت در تمام حوزه ها کمتر شود امروز شاهد آن هستیم مجموعه ای که به بخش خصوصی واگذار شده بود دوباره به دولت برگشته است. این یک فاجعه است و باید تدابیری اندیشیده شود تا از بروز چنین اتفاقاتی جلوگیری شود زیرا اگر این مساله تداوم داشته باشد و جا بیفتد تا سال های سال خصوصی سازی اتفاق نمی افتد و شرکت ها و واحدهای واگذار شده دوباره به سیستم دولتی بازمی گردند. مانند همین اتفاقی که

با اعلام آمادگی شرکت راه آهن و موافقت سازمان خصوصی سازی، مدیریت شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران واگذار شد. با پیشنهاد شرکت راه آهن مبنی بر واگذاری شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی به راه آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان خصوصی سازی طی نامه ای خطاب به مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران موافقت خود را به شرح ذیل اعلام کرد.

با عنایت به اینکه قرارداد واگذاری ۹۵ درصد از سهام شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه آهن (تراورس) به شرکت آهن و فولاد لوشان توسط این سازمان فسخ شده است، لذا مقتضی است دستور فرمایند با توجه به اعلام فسخ یاد شده نسبت به تحویل و اداره شرکت تراورس مطابق قوانین و مقررات مربوطه اقدام لازم فراهم گردد. جلسه انجمن صنفی شرکت های



دکتر مهرداد تقی‌زاده:

ما به جای اینکه روز به روز به سمت خصوصی‌سازی حرکت کنیم و تصدی‌گری دولت در تمام حوزه‌ها کمتر شود امروز شاهد آن هستیم مجموعه‌ای که به بخش خصوصی واگذار شده بود دوباره به دولت برگشته است



هدف نیست؛ یعنی کوچک‌سازی بخش دولتی هدف‌شان نیست و اصلاً چنین برنامه‌ای ندارند. آنها هدف‌شان را برای ارتقای کیفیت خدمات توسط تمامی نهادهایی که فعال هستند، گذاشته‌اند و به این مهم رسیده‌اند که اگر ارائه خدمات را به بخش خصوصی واگذار کنند آن خدمات و پشتیبانی با کیفیت بالاتری عرضه می‌شود. مهم این است که ساز و کار اجرایی آن درست تدوین و تعریف شود.

افتاده که کار این شرکت را به اینجا رسانده است.

در ادامه بحث دکتر فرهاد فزونی، دبیر کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق بازرگانی تهران در جایگاه سخنران قرار گرفت و توضیحاتی ارائه کرد. وی در مورد اتفاقات رخ داده در بحث خصوصی‌سازی گفت: اشکالاتی که در مورد دولتی‌سازی مطرح می‌شود خاص این فقره نیست و شامل بسیاری از سازمان‌ها، کارخانه‌ها و واحدهای صنعتی می‌شود. ما در ابتدای انقلاب یک نگاه چپ‌گرایانه به اقتصاد مملکت داشتیم. با این نگاه خیلی از شرکت‌ها مصادره شد و در نتیجه تشکیلاتی به وجود آمد که مالکیت این گروه از شرکت‌های بزرگ را در نهادهای قدرت (دولت، بنیاد مستضعفان و...) در دست گرفتند. در ادامه با توجه به اصل ۴۴ قانون اساسی قرار بود که خصوصی‌سازی انجام شود. ولی متأسفانه بدون اینکه در ابتدا آزادسازی اقتصادی انجام بدهیم و بعد به خصوصی‌سازی بپردازیم، آمدم خصوصی‌سازی کردیم ولی آزادسازی صورت نگرفت. اقتصاد را مجدداً در کنترل دولت و نهادهای بالادستی نگه داشتیم برای اینکه دولت تمایل نداشت این مجموعه‌ها و واحدهای بزرگ را از دست بدهد. من بارها این تقدم آزادسازی بر خصوصی‌سازی را به مسوولان متذکر شدم؛ در جواب گفتند: ۱۰ سال صبر کنید، ان‌شاءالله آزادسازی هم انجام می‌شود که البته صبر هم کردیم و نشد. این روند تا به امروز ادامه پیدا کرده و شرکت‌های

خصوصی شده را می‌خواهند دومرتبه زیر چتر دولت ببرند. الان شرکت‌های دولتی ضررده هستند و بهره‌وری پایینی دارند. آیا عاقلانه است شرکتی که با کلی گرفتاری خصوصی شده بود دوباره به دامن دولت برگردد؟ دکتر جوانمردی با اشاره به ضعف‌های خصوصی‌سازی در کشور گفت: متأسفانه اعتماد اساسی به خصوصی‌سازی وجود ندارد و اگر واحدهایی هم واگذار شده از سر اجبار و ناچاری بوده و مدیران دولتی کوچک‌ترین تمایلی به خصوصی‌سازی ندارند. ما در سیستم کاری‌مان نهادی داریم به نام سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان که در ذات خودش تناقض دارد و مشخص نیست حمایت از هر دو طرف را چگونه انجام خواهد داد.

مورد دیگر شرکت‌هایی است که از سر اجبار و به خاطر کمبود بودجه و... مخصوصاً زمانی که قیمت جهانی نفت به شدت پایین می‌آید و موجب کسری بودجه دولت می‌شود و مجبور بوده به منابع جدیدی دست پیدا کند، واگذاری بدون ضابطه شرکت‌ها و کارخانه‌ها کلید می‌خورد. در پایان این وبینار دکتر تقی‌زاده با جمع‌بندی مطالب مطروحه در این جلسه اظهار داشت: خصوصی‌سازی درست و مبتنی بر ضوابط باعث می‌شود که ارزش افزوده ایجاد شود، هزینه‌ها کاهش پیدا کند و درآمد بیشتر شود. ضمن اینکه خصوصی بودن موجب ارتقای سطح خدمات می‌شود. در کشورهای صنعتی و توسعه یافته تعدیل نیروی انسانی

زیر نظر ناظران اداره می‌شود.

نهایتاً در اردیبهشت ۱۳۹۹، سازمان خصوصی‌سازی با فسخ قرارداد واگذاری سهام شرکت خدمات مهندسی و خط و ابنیه فنی به شرکت آهن و فولاد لوشان، اداره شرکت تراورس را به طور موقت به راه‌آهن ج.ا. واگذار کرد.

امینی در ادامه اظهار داشت: آنچه در این میان حایز اهمیت است تفکر و نوع مدیریت دولتی است که این شرکت و واحدهای مشابه را به اینجا رسانده است. تفکر و مدیریتی که کارآمد نیست و جوابگوی مسایل و مشکلات فعلی نخواهد بود. نکته دیگر اینکه باید دید در مورد شرکت تراورس خصوصی‌سازی واقعی صورت گرفته و همه الزامات واگذاری به شکل اصولی رعایت شده بود؟ چون به جز برهه‌ای کوتاه (یک سال و چند ماه) در هیچ بازه زمانی دیگری شرکت تراورس طعم خصوصی شدن را نچشید.

در ادامه این جلسه کارشناسان حاضر به اظهار نظر پرداختند. ابتدا دکتر عباس قربانعلی‌بیگ گفت: با اصل خصوصی‌سازی موافقم اما در مورد شرکت تراورس ابعاد آن را باید بازتر کرد. این شرکت با مدل و نگاه دولتی خصوصی شده و این روشی است که باید متوقف شود. وی با اشاره به این مطلب که در مورد شرکت تراورس خصوصی‌سازی درست و اصولی انجام نشده، افزود: در حال حاضر شرکت تراورس اداره و تعمیر ۹ اداره کل راه‌آهن را برعهده دارد؛ مجموعه‌ای که با ۸ هزار نفر شروع به کار کرده و الان ۵ هزار نفر پرسنل دارد. در مقایسه با راه‌آهن که الان ۱۰ هزار نفر نیرو دارد. این تعداد پرسنل هزینه‌های بسیار زیادی به مجموعه راه‌آهن تحمیل می‌کند که ادامه این روند بسیار مشکل‌زاست.

دکتر اشرفی هم اضافه کرد: شاید بهتر باشد ایرادات و اشکالات مربوط به واگذاری و نحوه مدیریت تراورس را در نوع ارتباط آن با راه‌آهن ببینیم. اینکه چه اتفاقاتی در نحوه واگذاری و نوع بهره‌برداری از این مجموعه عظیم

