



گفت‌وگو با ابراهیم پاشنا، مدیرعامل شرکت لوند نیرو:

## بر خورد غیر عقلانی سازمان تامین اجتماعی با شرکت‌های حمل و نقل ریلی

یکی از مشکلات متعددی که شرکت‌های حمل و نقل ریلی با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند در ارتباط با سازمان بیمه تامین اجتماعی است. به گفته این شرکت‌ها، دولت نیز خود به این امر واقف است که این سازمان در بسیاری از موارد به حق عمل نمی‌کند و دلیل آن هم تنگنای مالی آن می‌باشد. به همین دلیل هزینه‌های نامربوط و غیرمنطقی را به بهانه‌های مختلف از شرکت‌ها طلب می‌کند، آن‌هم در سالی که رونق تولید نام گرفته است و شرکت‌ها نباید با تناقض عملکرد سازمان‌هایی مانند بیمه تامین اجتماعی مواجه باشند. برای پیگیری این مشکل گفتگویی با ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت لوند نیرو داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

سر کار بوده این موضوع را در اولویت قرار داده و حتی قبل از انقلاب نیز بحث زیرساخت‌ها در اولویت بوده است. در سال‌های گذشته علی‌رغم آن‌که دولت با تنگنای بسیاری روبه‌رو بوده، اما بحث توسعه راه‌آهن را فراموش نکرده است. از جمله راه‌اندازی خط‌آهن قزوین - رشت یا پیش‌برد خط‌آهن چابهار - زاهدان که بسیار مهم و استراتژیک است. اگر خط قزوین - رشت در ادامه به قفقاز متصل شود خط استراتژیکی خواهد بود که در اقتصاد کشور بسیار موثر است و اگر مسیر ریلی رشت به آستارا متصل شود که از جمله طرح‌های اولویت‌دار است در توسعه اقتصادی بسیار موثر خواهد بود. با احداث این خط در حقیقت بنادر جنوب ما می‌توانند به بنادر کشورهای هم‌اند روسیه، جمهوری آذربایجان و گرجستان متصل شوند. برخی از کشورها همانند جمهوری آذربایجان، ارمنستان و گرجستان محصور هستند، حتی کشور روسیه که دریا دارد برای

واگن‌ها را واگذار کرده است. در ابتدا واگن‌های مسافری و بعد واگن‌های باری را واگذار کرد، اما لکوموتیو از خصوصی‌سازی عقب مانده است. در این زمینه راه‌آهن رقیب بخش خصوصی محسوب می‌شود، اما تا امروز رقیبی که موجب ضرر روزیان شرکت‌های خصوصی شود، نبوده است. میزان حمل و نقل بار هر ساله در حال افزایش است و نیازمند ناوگان جدید هستیم، البته رقابت میان شرکت‌های خصوصی در بخش لکوموتیو افزایش یافته و شرکت‌های مالک لکوموتیو که رقیب بخش خصوصی هستند در حال افزایش هستند.

**زیرساخت‌های ریلی در کشور در چه سطحی است و تا چه اندازه توسعه آن در اولویت قرار دارد؟**

در زیرساخت‌های ریلی در بخش احداث با توجه به ظرفیت‌هایی که وجود داشته، صرف‌نظر از نگاه سیاسی و گرایش‌های مختلف، هر دولتی که

تولید نام گرفت، اما این نام‌گذاری با عملکرد بیمه متناقض است. بیمه بسیاری از شرکت‌های تولیدکننده و خدماتی خوب را به ورشکستگی رسانده است که این عمل بیمه ضدهدف و نقض غرض است و وجود این مشکل جای تاسف دارد. در رابطه با عقد قرارداد با راه‌آهن مشکلات خاص و قابل توجهی نداریم و آگاه هستیم که راه‌آهن نیز تنگنایی دارد. مهم‌ترین مشکل ما در این بخش درآمد دولتی و تعرفه‌ای در کنار هزینه‌های غیردولتی و آزاد است.

**با گذشت بیش از یک دهه از خصوصی‌سازی همچنان مشکلاتی در خصوص واگذاری حوزه‌ها به بخش خصوصی وجود دارد، دلیل عدم واگذاری به بخش خصوصی از سوی دولت چیست؟**

راه‌آهن هنوز قانونی که تصویب، تکلیف و ابلاغ شده است را اجرایی نکرده و هنوز بخش لکوموتیو خود را واگذار نکرده و فقط بخش

**شواهد و گفته‌ها نشان می‌دهد که سازمان بیمه تامین اجتماعی از جمله سازمان‌هایی است که شرکت‌های حمل و نقل ریلی با آن مشکلات جدی دارند. این مشکلات در چه مواردی خلاصه می‌شود؟**

نحوه عملکرد سازمان تامین اجتماعی با شرکت‌ها از جمله شرکت لوندنیرو با مشکلات بسیاری همراه است. خود دولت هم می‌داند که این سازمان در بسیاری از امور عقلانی عمل نمی‌کند و دلیل آن تنگنای مالی است که سازمان بیمه تامین اجتماعی با آن مواجه است و به همین دلیل به بهانه‌های مختلف از شرکت‌ها پول دریافت می‌کند. چهار سال است که این سازمان حدود ۲/۵ میلیارد تومان، به ما بدهکار است و با توجه به شکایت علیه این سازمان و صدور حکم دادگاه اول و تجدیدنظر به نفع ما همچنان از پرداخت حقوق مسلم ما استنکاف می‌کند. امسال به نام رونق



است در توسعه این بخش بسیار موثر است و از جمله کارهایی است که با توجه به فشارهایی که روی دولت بوده علاوه بر این که تعطیل نشده بلکه برخی از آن پروژه‌ها به بهره‌برداری رسیده است.

### نقش بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های راه‌آهن تا چه میزان پررنگ و موثر است؟

در فرآیند تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها جلسات مشترکی با راه‌آهن داریم. به‌ویژه معاونت جدید ناوگان جناب ضیایی مهر از زمانی که مشغول به فعالیت شدند، روی این موضوع بسیار جدی هستند. ماهانه جلساتی با مالکان لکوموتیو و مدیرکل کشش و کارشناسان کشش و شخص آقای ضیایی مهر برگزار می‌شود و مسائل و مشکلات شرکت‌ها مورد بررسی و پیگیری قرار می‌گیرد و تا جای ممکن رفع و رجوع می‌شود، اما راه‌آهن هم تنگناهای خود را دارد. انجمن صنفی نیز کمیته مالکان لکوموتیو را دارد و نماینده ما در انجمن، نشست‌هایی را با مسئولان راه‌آهن در جهت تامین خواسته لکوموتیو داران و شرکت‌های خصوصی مطرح می‌کند. به‌عنوان مثال در بحث نرخ تعرفه حمل جلسات

حمل بارش نیازمند بنادر جنوبی ماست، زیرا خطوط اصلی تجارت در این مسیر است. خط انتقال بارهای بزرگ و حجیم، توسط کشتی‌ها یا حتی کشورهای به لحاظ اقتصادی فعال، همانند چین و کره و ژاپن، خطوط دریانوردی‌شان در آب‌های گرم است و اتصال راه‌آهن ایران از جنوب به شمال از کارهای ارزشمند برای توسعه اقتصادی کشور و منطقه است. ما از سوی شرق دریای خزر و از طریق ریل به کشورهای شمالی متصل هستیم اما متأسفانه تحریم‌ها تأثیرات خود را در این خط داشته است. کشور ما از سوی شمال به روسیه، ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان و ازبکستان متصل است. خطی که به سرخس متصل بود و زمانی کوهی از بوزی‌ها در آن جا دپو شده بود، اکنون به دلیل کاهش حمل بار در آن مسیرها بسیار کم فعال است، در صورتی که قبل از تحریم‌ها درآمد راه‌آهن به لحاظ ارزی نسبتاً خوب بود. احداث خط‌آهن زابل به زاهدان از کارهای خوبی است که امروز دولت در حال انجام آن بوده و بسیار استراتژیک است. همچنین بحث برقی کردن خطوط‌آهن بسیار مهم است؛ همین‌طور دوخطه کردن در مسیری‌هایی که نیازمند دوخطه شدن

تصمیم‌گیری با راه‌آهن داشتیم که البته اولین و مهم‌ترین مسئله ما با راه‌آهن نرخ تعرفه است. صدها مسئله و مشکل وجود دارد که شرکت‌ها را محدود می‌کند و لزوماً باید در تشریح مساعی با راه‌آهن آن‌ها را حل کنیم. اگر بخواهم مثالی از مشکلاتی که وجود دارد به میان آورم این است که دپوی لکوموتیوهای ما در قم است. گردش زیاد لکوموتیوهای جی‌ام و پول‌آوری آن در ایران مرکزی است. وقتی لکوموتیو ما در دپوی تعمیراتی، تعمیر می‌شود و به سیرو حرکت راه‌آهن واگذار می‌شود به سمت محور جنوب اعزام می‌شود که ضرورتاً برای شرکت ما به‌همراه دارد. البته مدیریت سیر و حرکت نیز تنگناهایی دارد و مجبور است لکوموتیو را به آن سمت سیر دهد. از این معضلات بسیار است که شرکت‌ها را دچار مشکل می‌کند و با تشریح مساعی با مدیران راه‌آهن باید آن‌را حل کنیم. ناگفته نماند که این مشکلات، طبیعت این کار است.

### آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو از تسهیلات مورد نیاز در خصوص توسعه ناوگان برخوردار هستند؟

در خصوص لکوموتیو تا امروز کاری انجام نشده است، البته باید گفت در توسعه ناوگان نگاه دولت بیشتر به سمت توسعه واگن‌های مسافری و پس از آن واگن‌های باری است، در مورد تسهیلات دولتی برای خرید لکوموتیو به‌جز بهره‌مندی از تبصره ۱۸ که هنوز اقدام عملی صورت نگرفته، اطلاع دیگری ندارم.

### آیا برای خرید قطعات مورد نیاز لکوموتیو از ارز دولتی استفاده می‌کنید یا آزاد؟

در زمانی که تصمیم داشتیم از ارز نیامی استفاده کنیم با مشکلات بسیاری مواجه بودیم، اما امروز مبلغ نرخ ارز نیامی و نرخ ارز آزاد تقریباً برابر شده و لاجرم برای تامین ارز مورد نیاز به سمت خرید ارز آزاد می‌رویم، بروکرسی بسیار پیچیده و زمان‌بر جهت تامین ارز نیامی بر نظام اداری کشور حاکم است. البته

دولت برای این که یقین حاصل کند ارز حتماً برای همان هدف مورد نظر خرج شده اجبار به بروکرسی دارد که تنگناهایی را برای شرکت‌ها فراهم می‌کند و تامین ارز نیامی کار سختی برای شرکت‌ها شده است.

### در رابطه با ادغام شرکت‌های ریلی کوچک و صرفه جویی حاصل از این ادغام توضیحی بفرمایید؟

اگر شرکت‌ها ادغام شوند مطمئناً به صرفه‌تر خواهد بود. نه تنها شرکت‌های مالک لکوموتیو بلکه اگر شرکت‌های مالک لکوموتیو و واگن باری نیز با هم ادغام شوند، مطمئناً به صرفه‌تر خواهد بود. ما موضوعی را تحت عنوان قطار کامل داریم که قطار کامل متشکل از لکوموتیو و واگن است و به‌صورت برنامه‌ای در مسیر معینی حرکت می‌کند. به‌عنوان مثال قطار کاملی بار را از معدن به ذوب‌آهن منتقل می‌کند که در این طرح پاره‌ای از هزینه‌ها مشترک می‌شود و پاره‌ای از عملکردها و مشکلات حذف می‌شود، دپوها و نیروهای تعمیراتی مشترک می‌شوند و فواید بسیاری برای شرکت‌ها خواهد داشت و این که چرا اقداماتی در جهت ادغام شرکت‌ها شکل نمی‌گیرد کاملاً به سیاست‌های سرمایه‌گذاران و صاحبان سهام وابسته است.

### وجود قطارهای باری برنامه‌ای تا چه میزان می‌تواند در توسعه این بخش موثر باشد؟

اگر این قطارها عملیاتی شوند، بسیار موثر است. تشکیل قطارهای باری- برنامه‌ای مشکلاتی دارد اما اگر این کار عملیاتی شود موجب افزایش بهره‌وری می‌شود. از مشکلاتی که در حمل و نقل ریلی ما وجود دارد پایین بودن بهره‌وری است. اگر بتوان از تمام دارایی‌های ریلی بهره‌ورانه استفاده کرد دستاوردها دو برابر خواهد شد. یکی از راه‌هایی که می‌توان در این صنعت بهره‌ورانه حرکت کرد قطارهای باری- برنامه‌ای است. اگر شرکتی لکوموتیو، واگن و راهبر را یکجا داشته باشد، مطمئناً بهره‌وری افزایش خواهد یافت.