

بالایی است و کلیه واگن‌ها در سیر می‌باشند. به جز برنامه‌های تعمیرات اساسی که هر سه سال یکبار می‌بایست انجام گردد هیچ یک از واگن‌های یک شرکت به دلیل سانحه یا موارد مشابه نیاز به بازسازی ندارد.

چه پروژه‌هایی در دست اقدام و چه برنامه‌های توسعه‌ای دارید؟ آیا برنامه‌ای در خصوص توسعه ناوگان دارید؟

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان در سال ۱۳۹۶ که از سوی مقام معظم رهبری بعنوان "اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال" نام‌گذاری شده بود علیرغم وجود گزینه‌های خرید خارجی واگن اقدام به ساخت یکصد دستگاه واگن مخزن‌دار با استفاده از حداکثر توان سازندگان داخلی صنعت ریلی نمود که در انتهای سال ۱۳۹۶ یکصد دستگاه واگن ساخته شده به ناوگان شرکت و شبکه ریلی افزوده شد و سیر عملیاتی آن آغاز گردید. در حال حاضر نیز مطالعات امکان‌سنجی در خصوص تکمیل زنجیره خدمات و ارائه خدمات حمل و نقل درب به درب در دست انجام است.

ورود به بورس برای شرکت‌های ریلی چه مزایایی دارد؟

به طور کلی ورود به بورس برای شرکت‌ها و به طور خاص شرکت‌های ریلی دارای مزایای ذیل است:

- تامین مالی شرکت‌ها (تامین مالی شرکت از مهم‌ترین مزیت‌های ورود شرکت‌ها به بورس می‌باشد که با انتشار سهام و سایر اوراق بهادار برای شرکت‌ها به دست می‌آید).
- تامین اعتبار از بازارهای مالی داخلی و خارجی (شرکت‌های بورسی می‌توانند از بازارهای مالی داخلی و خارجی از طریق گذاشتن وثیقه تامین اعتبار کنند).
- معافیت مالیاتی (از مزایای ورود شرکت‌ها به بورس میتوان به برخورداری شرکت از معافیت مالیاتی اشاره کرد. زمانی که شرکت‌ها در بورس پذیرفته میشوند حدود ۵ تا ۱۰ درصد از معافیت مالیات بر



گفت‌وگو با سید علی‌رضا حسینی طباطبایی، مدیرعامل شرکت توسعه حمل و نقل بین‌المللی پارسیان:

در آستانه پایان زمان اجرای قانون پنج‌ساله ششم توسعه؛ راه تارسیدن به افق تعیین شده طولانی است

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان دارای چه تعداد ناوگان مخزن دار است، چه تعداد در سیر و چه تعداد نیاز بازسازی دارد؟

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان با مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار، بزرگترین شرکت مالک واگن مخزن‌دار کشور است که با میانگین سالانه جابجایی بیش از یک میلیون تن انواع محمولات نفتی سنگین و نیمه سنگین رهبر گروه مخزن‌داران ریلی کشور محسوب می‌شود. این شرکت در سال ۱۳۹۵ موفق به پذیرش در سازمان بورس و اوراق بهادار گردیده و از معدود شرکت‌های مالک واگن حاضر در بازار سرمایه بشمار می‌رود. در حال حاضر ناوگان آماده این شرکت دارای ضریب آماده به کاری بسیار

توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم توسعه همزمان بخش‌های مختلف زیست بوم صنعت ریلی اعم از بخش‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری است. در بخش سخت‌افزار نیازمند توسعه لکوموتیو، واگن، زیرساخت و... و در بخش نرم‌افزار نیازمند افزایش بهره‌وری در تمام بازیگران صنعت ریلی هستیم. نکته دارای اهمیت توسعه متوازن همه ارکان صنعت ریلی است و قطع به یقین توسعه نامتوازن و نامتقارن. به‌طور مثال صرف توسعه ناوگان یا زیرساخت بدون توجه به دیگر ارکان نه تنها به توسعه حمل و نقل ریلی نخواهد انجامید بلکه موجب اتلاف سرمایه و دلسردی در این صنعت نیز خواهد شد. با توجه به زیست بوم صنعت حمل و نقل ریلی که از دو بخش کلی حاکمیتی (شرکت راه آهن ج.ا.ا) و بخش خصوصی (انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته محل اجتماع و اتفاق نظر تمام شرکت‌های خصوصی از بخش‌های مختلف صنعت ریلی) تشکیل شده است، می‌توان با هماهنگی و ارتباطات نزدیک با یکدیگر، موجب هم‌افزایی و تعالی این صنعت شد. بنابراین عدم درک درست و شفاف از احتیاجات این دو بخش از یکدیگر و همچنین تضاد منافع می‌تواند به‌عنوان بزرگ‌ترین چالش‌های توسعه حمل و نقل ریلی به حساب آید.

درآمد برخوردار خواهند شد.)
- افزایش اعتماد عمومی و شفافیت بیشتر عملکرد شرکت‌ها (شرکت‌ها با ورود به بورس باید بصورت مرتب از کارکرد شرکت گزارش تهیه نمایند و با توجه به قوانینی که برای شرکت‌های بورسی وجود دارد عملکرد و اطلاعات منتشر شده شرکت‌ها شفافیت بیشتری خواهند داشت و این می‌تواند عامل بسیار مهمی برای شفافیت مسئله مالیات کشور باشد.)

- انتقال مالکیت آسان و تغییر در ترکیب سهامداران (از مزایای ورود به بورس برای شرکت‌ها می‌توان به این مورد اشاره کرد که شرکت‌هایی که در بورس فعالیت ندارند و پذیرفته نشدند برای انتقال سهم باید فرایندهای پیچیده و وقت‌گیر اداری را طی می‌نمایند اما شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار می‌توانند به آسانی انتقال مالکیت و تغییر در ترکیب سهامدارانشان را انجام دهند.)

- نقد شوندگی بالاتر سهام شرکت‌ها نسبت به شرکت‌هایی که وارد بورس نشده‌اند.

- شناخته شدن شرکت، محصولات و خدمات آن‌ها

- قانون مالیاتی جدید برای شرکت‌های تازه وارد به بورس (شرکت‌هایی که در سال ۹۹ موفق به عرضه سهام خود در بازار سرمایه شوند، سازمان امور مالیاتی کشور تنها مالیات یک سال آنها را محاسبه می‌کند و به مالیات سالیان گذشته آنها ورود نخواهد کرد.)

با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز در خصوص تعمیرات و نگهداری ناوگان با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

بخش عمده قطعات مورد نیاز حوزه نگهداری و تعمیرات در داخل تولید می‌شود و محدود قطعاتی مانند چرخ نیاز به واردات دارد که با افزایش نرخ ارز دچار افزایش قیمت حداقل سه برابری نسبت به گذشته شده و از طرفی با اعمال تحریم‌ها

محدودیت‌های جدی در واردات این دسته از قطعات بوجود آمده است. اما در مورد قطعات ساخت داخل بواسطه افزایش نرخ ارز و برهم خوردن تعادل زنجیره تامین قطعات ریخته‌گری، فورج و پلیمری، این قطعات نیز افزایش قیمت به میزان افزایش نرخ ارز را تجربه کرده اند اما نکته مثبت در مورد این قطعات در دسترس بودن آن‌ها است.

آیا در خصوص افزایش ناوگان با افزایش نرخ ارز این امکان برای شرکت وجود دارد و آیا تسهیلاتی از سوی دولت به نوسازی ناوگان کشور تعلق گرفته است؟

اصولا عامل تعیین کننده برای شروع هر پروژه سرمایه‌گذاری، محاسبه و پیش‌بینی میزان سودآوری آن است. با توجه به اینکه قیمت قطعات و به تبع آن قیمت ناوگان متأثر از نرخ ارز است که در شرایط فعلی دائما در حال افزایش است و از سوی دیگر درآمدزایی پروژه‌های حمل و نقل عموما به صورت ریالی است که صرفا دارای افزایش سنواتی است، پروژه‌ها سودآوری مناسبی در قبال سرمایه‌گذاری اولیه نداشته و جذابیت خود را از دست می‌دهند.

البته، در سال‌های اخیر با تصویب شورای اقتصاد و در راستای اجرای بند ق تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳، اعتباری به مبلغ ۷,۵ میلیارد دلار تا سال ۱۴۰۲ جهت حمایت از طرح توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه‌آهن اختصاص و اجرای آن توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی وقت به وزارت نفت ابلاغ گردیده است و هم‌اکنون شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت با همکاری شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. در حال تخصیص منابع به شرکت‌هایی هستند که در زمینه خرید ناوگان ریلی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. البته، روند تخصیص کمی زمان‌بر است و سبب کم‌رنگ شدن مزایای مشوق مذکور برای سرمایه‌گذاران این حوزه می‌شود.

قوانین و مقررات جاری را در

ارتباط با فعالیت‌های شرکت خود تا چه حد تسهیل کننده کارها و یا مانع توسعه می‌دانید؟

به‌طور کلی، جهت تسهیل فرآیند توسعه حمل و نقل ریلی باید مجموعه‌ای از عوامل در نظر گرفته شود، حتی عواملی که شاید مستقیما به این صنعت مربوط نیستند. یکی از این موضوعات، اختصاص یارانه نفت گاز به بخش حمل و نقل جاده‌ای است. تا زمانیکه این یارانه به بخش جاده‌ای داده می‌شود و با توجه به مبلغی که شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. تحت عنوان تعرفه بهره‌برداری (سهم خط و لکوموتیو) از شرکت‌های مالک واگن اخذ می‌کند، قیمت حمل و نقل ریلی در مقایسه با بخش جاده‌ای جذابیت نخواهد داشت که اثرات خود را هم در جذب بار و درآمدزایی و سودآوری شرکت‌های مالک واگن و هم در توسعه تمامی ارکان صنعت حمل و نقل ریلی (ناوگان حمل، خط و ناوگان کشش) نشان می‌دهد. وزارت راه و شهرسازی می‌تواند در یک برنامه پنج یا ده‌ساله به صورت هدفمند حمل و نقل جاده‌ای را به سمت مسافت‌های کوتاه‌تر و حمل و نقل ریلی را به سمت مسافت‌های بلندتر سوق دهد.

آیا با ورود به بورس میزان سرمایه افزایش بیشتری خواهد داشت؟

ورود به بورس مشارکت عموم افراد جامعه را در شرکت‌های بورسی فراهم می‌کند و لذا در صورت جذاب بودن طرح‌های سرمایه‌گذاری، افزایش سرمایه شرکت‌ها به‌منظور تأمین مالی بسیار راحت تر و توسعه شرکت‌ها تسریع می‌گردد.

آیا شرکت‌هایی که در بورس شرکت می‌کنند از معافیت‌های مالیاتی برخوردارند؟

کلیه شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار تهران از ۲,۵ درصد معافیت مالیاتی برخوردارند که در صورت گردش سهام بالاتر از حدود ۲۰ درصد، ۵,۲ درصد دیگر نیز به آن‌ها معافیت مالیاتی تعلق

می‌گیرد. بنابراین، اکثر شرکت‌ها می‌توانند از ۵ درصد معافیت مالیاتی بهره‌مند شوند. البته، در سال‌های اخیر معافیت‌های مالیاتی دیگری نیز برای توسعه در بخش حمل و نقل در نظر گرفته شده است که به افزایش جذابیت طرح‌های توسعه کمک می‌کند.

تاریخ بورس کشورمان به خصوص بعد از انقلاب نشان می‌دهد که استقبال عمومی از آن بسیار کم رنگ است، بیشتر خرید و فروش سهام در بورس توسط صندوق‌های بازنشستگی، نهاد نیمه دولتی و سازمان‌های اقتصادی غیر وابسته به بخش خصوصی صورت می‌گیرد، با توجه به این موضوع رونق بازار خرید و فروش سهام در بورس چه مفهومی می‌تواند داشته باشد؟

تا چند سال گذشته، فعالیت در بازار سرمایه بیشتر محدود به نهادهای عمومی غیر دولتی و یا سهامداران خرد آشنا به موضوعات مالی و سرمایه‌گذاری بود. مجموعه اقدامات حمایتی دولت از بازار سرمایه در سال ۱۳۹۹ که با آزادسازی سهام عدالت و عرضه شرکت‌های دولتی (بخش تحت تملک دولت) در بازار سرمایه با هدف جبران کسری بودجه و کاهش اثرات تورمی ناشی از افزایش نقدینگی به حوزه‌های ارز و سکه و طلا انجام گردید و همچنین اثرات مخرب کرونا بر بسیاری از کسب و کارها موجب شد تا بخش زیادی از عموم افراد جامعه با بازار سرمایه آشنا شوند. بنابراین، می‌توان سال ۱۳۹۹ را نقطه عطفی برای فعالیت عموم مردم در بازار سرمایه محسوب کرد. البته، تا زمانی که اطلاع‌رسانی و آموزش درست برای قشر تازه وارد به بازار سرمایه انجام نگیرد و افراد همیشه با رویکردهای احساسی به دنبال اخذ سودهای چندصد درصدی باشند، بازار سرمایه فراز و فرودهای هیجانی را تجربه خواهد کرد.