

در گفتگو با بابک باقری معاون خدمات مالی شرکت تامین سرمایه تمدن:

# به اشتراک گذاری منافع حاصل از کسب و کار، زمینه ساز توسعه بخش ریلی

مختلف، چین بیشترین یارانه ریلی را پرداخت می‌نماید و پس از آن اتحادیه اروپا در جایگاه دوم قرار دارد. کشورهای آمریکا، هند و روسیه در مقایسه با چین و اروپا، یارانه بسیار کمتری را پرداخت می‌نمایند و آمریکا تنها برای بخش مسافری خود یارانه پرداخت می‌نماید. در نهایت ژاپن کمترین یارانه ریلی را پرداخت می‌نماید و سه شرکت بزرگ ریلی ژاپن یارانه ای را از دولت دریافت نمی‌کند. دلایل اصلی استقلال مالی این سه شرکت ژاپنی عبارتست از افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها، توانایی بالابردن قیمت بلیط و تجاری سازی زمین‌های اطراف راه آهن به صورت پاساژ و مرکز تجاری و استفاده از درآمدهای آنها جهت سرمایه‌گذاری مجدد جهت نگهداری و توسعه.

**با توجه به اینکه راه آهن در خصوص توسعه زیرساخت به اعتبارات بودجه ای نیاز دارد، در این زمینه دولت باید چه اقداماتی انجام دهد تا بتواند کمبود اعتبارات موجود را رفع و عقب ماندگی در توسعه خطوط ریلی را در سالهای گذشته جبران کند؟**

مطابق با برآوردهای صورت گرفته، از سال ۲۰۱۳ الی ۲۰۳۰ نیاز به ۴/۵ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت ریلی می‌باشد. در کشورهای G۲۰ بیشتر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل در قسمت جاده بوده‌است، با این حال سرمایه‌گذاری

**به نظر جناب عالی با توجه به تاکید دولت بر اتصال خطوط ریلی کشور به خطوط ریلی همسایه بفرمایید توسعه زیرساخت چه نقشی در توسعه حمل و نقل ریلی خواهد داشت؟**

با وجود اینکه پروژه های زیرساختی به اندازه طرح‌های مرتبط با فناوری‌های نو مورد توجه رسانه ها قرار نمی‌گیرند، اما هم از لحاظ اهمیت راهبردی و هم از لحاظ میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز، از سایر پروژه های عمومی پیشی می‌گیرند.

اتصال به خطوط ریلی کشورهای همسایه برای ایران به دلیل قرارگیری بر سر شاهراه‌های ارتباطی شرق و غرب و همچنین راه ابریشم، از اهمیت بالایی برخوردار است و سرمایه گذاری در این حوزه در گام اول زیرساخت را در بر می‌گیرد. بدون زیرساخت های مناسب عملاً توسعه حمل و نقل ریلی امکان پذیر نیست و در این راستا نیاز به مشارکت بخش دولتی و خصوص به صورت توامان است و می‌توان از تجربه سایر کشورها بهره برد به طوری که با توجه به اینکه توسعه راه آهن دارای مزایایی مانند کاهش آلودگی هوا می‌باشد، بسیاری از کشورها به صورت مستقیم یا غیر مستقیم به صنعت ریلی خود یارانه می‌پردازند. این یارانه هم جهت توسعه و به روز رسانی زیرساخت‌های ریلی و هم به شرکت های متصدی شبکه ریلی و اداره‌کننده واگن‌ها پرداخت می‌گردد. در بین کشورهای



در شرایط کنونی به دلیل کاهش منابع دولتی تخصیصی به طرح های عمرانی و ضعف سیستم بانکی در تامین مالی پروژه ها، شاهد رکود و رخوت در اجرای پروژه های توسعه ای از طرف بنگاه های بخش عمومی و خصوصی هستیم در حالی که با استفاده از ظرفیت های بازار سرمایه هم مشکل تامین مالی سرمایه مورد نیاز بنگاه های اقتصادی کشور را می‌توان تا حدودی برطرف کرد و هم با واگذاری پروژه های بزرگ به بخش خصوصی و حمایت دولت برای تامین سرمایه مورد نیاز از بازار سرمایه، به کاهش سهم دولت از اقتصاد کشور کمک کرد.

فراهم کردن بسترهای قانونی با همراهی دولت و مجلس، قوانین و مقررات مورد نیاز اعم از مجوزها یا مشوق های مربوطه، افزایش رقابت پذیری و رفع موانع تولید و قوانین بودجه از مهمترین بسترهای قانونی برای استفاده از منابع مالی این بازار است به همین منظور گفتگویی با مهندس بابک باقری معاون خدمات مالی شرکت تامین سرمایه تمدن داشته ایم که به آن می‌پردازیم:





هموار ساخته است.

هم چنین به منظور ترغیب سرمایه گذاری بخش خصوصی به افزایش سرمایه گذاری در این بخش، استفاده از سازوکار بازار آزاد و شناورسازی قیمت گذاری خدمات ریلی، نقش بسیار اساسی در این زمینه ایفا می کند.

### حضور شرکت های ریلی در بورس را چگونه ارزیابی می کنید؟

فضای بازار سرمایه آمادگی پذیرش و تامین مالی حوزه ریلی را دارد و تجربه های موفق در این خصوص در سال های اخیر شکل گرفته است. تامین مالی حوزه ریلی از بازار سرمایه بیشتر از گذشته می تواند باشد و این امر نیاز به افزایش شناخت بازار سرمایه از حوزه ریلی دارد که خوشبختانه چندین شرکت ریلی در بازار سرمایه عرضه شده اند و مطابق با اطلاعاتی که بنده دارم، چند شرکت ریلی در حال تامین مالی از طریق اوراق اجاره هستند که به زودی این اوراق منتشر خواهد شد.

در پایان به سرمایه گذاران حوزه ریلی توصیه می شود تا از فضای مشارکتی موجود در بازار سرمایه از طریق واگذاری بخشی از سهام به عموم و همچنین افزایش سرمایه از طریق بازار سرمایه به منظور پیشبرد تامین مالی فعالیتهای خود، استفاده نمایند و با اشتراک گذاشتن منافع حاصل از کسب و کار خود با سرمایه گذاران در بازار سرمایه، زمینه ساز پیشرفت و توسعه بلندمدت حوزه ریلی در کشور باشند.

بالای تامین ناوگان، به نظر می رسد در این حوزه بتوان بیشتر به منابع بخش خصوصی مراجعه کرد. استفاده از مشوق هایی که راه آهن جمهوری اسلامی در خصوص شرکت های حوزه ریلی ارائه می کند، منجر به توجیه پذیری اقتصادی بیشتر طرح های نوسازی ناوگان می گردد.

همچنین ابزارهای موجود در بازار سرمایه شامل ابزارهای تامین مالی بدهی و سرمایه ای، می تواند نیاز شرکت های ریلی را مرتفع سازد. یکی از اقدامات مثبت در سالهای اخیر، حضور چند شرکت ریلی در بازار سرمایه است که منجر به آشنایی بیشتر بازار سرمایه با این شرکتها گردیده است و راه را برای تامین مالی از طریق بازار سرمایه

هم چنین می تواند در بودجه سالانه مواردی مقرر گردد تا از ظرفیت های بازار سرمایه در حوزه ریلی نیز استفاده شود.

### با توجه به اینکه فرسودگی ناوگان یکی از چالش های اساسی در حمل و نقل ریلی است و نیازمند سرمایه گذاری بخش خصوصی بوده است در این زمینه چه برنامه هایی در نظر گرفته شده است تا بخش خصوصی تمایل به سرمایه گذاری در این بخش را داشته باشد؟

ناوگان فعلی حمل و نقل ریلی دچار فرسودگی شده است و مطابق با مقررات جدید، عمر ناوگان نباید متجاوز از سی سال گردد. با در نظر گرفتن این موضوع و در نظر گرفتن مطلوب بودن این نوع سرمایه گذاری برای بخش خصوصی علاوه بر مخارج

در بخش ریلی دارای رشد بوده و از ۲۰٪ کل میزان سرمایه گذاری در سال ۲۰۰۰ به ۲۴٪ کل میزان سرمایه گذاری در سال ۲۰۱۴ رسیده است. بطوریکه سرمایه گذاری در بخش ریلی از ۲۵۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۳ به ۶۵۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ رسیده است. با این حال کارشناسان معتقدند که برای کاهش آلاینده ها در سال های آتی و رسیدن به اهداف پیمان پاریس، نیاز به سرمایه گذاری بیشتری می باشد. از این رو زیرساخت ریلی نیاز به حمایت دولت دارد و دولت در سال های اخیر، بخش حمل و نقل ریلی را در بودجه سالانه در نظر گرفته است که به نظر می رسد لوائح پیشنهادی از سوی حوزه ریلی باید قبل از تقدیم لایحه بودجه به مجلس محترم شورای اسلامی، به دولت ارسال گردد و ردیف های بودجه ای مناسبی که نیاز مالی زیرساخت را مرتفع سازد و یا حاوی مشوق هایی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی باشد در بودجه منظور گردد.





از جمله مزایای ورود به بورس است که در شرایط کم سود فعلی، این صرفه جویی مالیاتی مزیت خوبی به شما می‌رود. بدیهی است که در سال‌های آینده با افزایش بهره‌وری و در نتیجه رشد سودآوری شرکت‌های ریلی، جذابیت سهام آنها نیز برای بازار افزایش می‌یابد.

### انتظارات شرکت‌های واگن‌دار باری در چه زمینه‌هایی خلاصه می‌شود؟

مهم‌ترین نیاز شرکت‌های ریلی، تامین سرمایه مورد نیاز برای توسعه ناوگان از محل منابع کم سود و با دوران بازپرداخت طولانی است. چنین تسهیلاتی در حال حاضر از سوی صندوق توسعه ملی قابل ارائه است. در سال گذشته مصوباتی برای پرداخت این تسهیلات از سوی صندوق توسعه ملی تصویب شد ولی متأسفانه این مصوبات هنوز خروجی عملیاتی نداشته‌اند.

بود. معنای این مشاهده آن است که سیستم توانسته در مقطعی بهره‌وری خود را دو برابر کند. یقیناً در حصول این موفقیت، یک عامل مهم، هدف‌گذاری رشد در فضای محدودیت و تعهد مدیریت راه آهن به حفظ عملکرد از راه رشد بهره‌وری بوده است.

### شرکت‌ها چگونه می‌توانند از امکانات در بازار سرمایه استفاده کنند؟

حمل و نقل ریلی، کسب و کاری با عمر بلندمدت و البته فعلاً با سوددهی کم است. شرکت‌هایی که توانسته‌اند به مرحله‌ای برسند که حاشیه سود مناسبی داشته باشند، برای سرمایه‌گذاران بازار سهام جذابیت مناسبی دارند. خوبی بازار سرمایه این است که می‌توان ایده‌های توسعه‌ای را با جذب منابع افزایش سرمایه از محل بورس به انجام رساند. کاهش نرخ مالیات نیز

های بهره‌برداری شبکه در راه آهن مرتبط است. بهره‌برداری شبکه ریلی در ایران با استفاده از روش‌های سنتی و مبتنی بر ذهن و توان نیروی انسانی انجام می‌شود و عمق نفوذ فناوری اطلاعات و سیستم‌های نرم‌افزاری در این نوع از بهره‌برداری اندک است. روشن است که توان پردازش و در نتیجه کیفیت و دقت تصمیم‌گیری عامل انسانی کمتر از سیستم‌های نرم‌افزاری جامع و پیچیده است. بنابراین به نظر می‌رسد که با توسعه استفاده از نرم‌افزار به جای نیروی انسانی در بخش بهره‌برداری از شبکه راه آهن، ضمن حفظ و رعایت ملاحظات ایمنی سیر و حرکت، می‌توانیم شاهد رشد بهره‌وری باشیم. یک تجربه خوب در سال ۱۳۹۶ این بود که در محور جنوب، به رغم کاهش پنجاه درصدی ظرفیت خط که ناشی از ضرورت تعمیرات بود، عملکرد حمل بار مشابه سال ۱۳۹۵

حقیقتاً با تعداد واگن اندک فعالیت می‌کنند، در حالی که در کشورهای دارای بهره‌وری بالا، شرکت‌های ریلی با تعداد زیاد واگن و سهم بالا از ناوگان کشورشان کار می‌کنند. این پدیده در ایران باعث رخ دادن دو مشکل بزرگ شده است: نخست، با رقابت مخرب شرکت‌ها در قالب مناقصات حمل، سوددهی صنعت به شدت کاهش یافته، و دوم، مدیریت و مانور واگن‌های شرکت‌های متنوع در یک نقطه، زمان زیادی می‌برد و در نتیجه مدت خواب و بیکاری واگن‌ها یا به بیان فنی‌تر، اتلاف منابع، بیشتر می‌شود. لازم است شرکت‌ها در این زمینه به وحدت نظر برسند و با همکاری مناسب، هم بهره‌وری و هم توجیه‌پذیری اقتصادی کسب و کار خود را افزایش دهند. البته زمینه‌های این مفاهیم اکنون فراهم است و شرکت‌ها به دنبال اشتراک نظرند. عامل دوم، به شیوه‌ها و فناوری