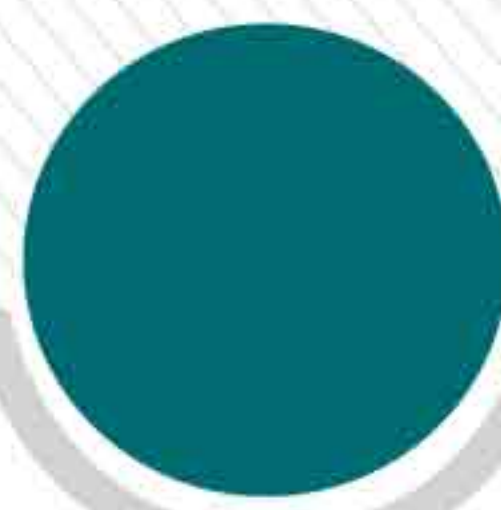


در گفتگو با مدیرعامل شرکت رفاه و گردشگری تامین دکتر ابراهیم بای سلامی:

کدام نقش موثرتر است، دخالت یا نظارت حاکمیت!



حمل و نقل ریلی مسافر در ایران به دلایلی همچون عدم استقبال از ریل و گرایش مردم به جاده و سفر با خودروی شخصی که این موضوع خود از پایین بودن سرعت سیر قطارهای باری در کشور ناشی می شود، عمدتاً برای شرکت های ریلی مسافری زیان ده است و این شرکت ها تنها با استفاده از یارانه های پنهان و آشکار دولتی همچون معافیت از مالیات بر ارزش افزوده و معافیت از پرداخت حق دسترسی به ریل به شرکت راه آهن خود را سرپا نگه دارند. بهره وری پایین بخش ریلی از دیگر مشکلات این حوزه است. در حال حاضر تنها از ۳۰ درصد شبکه ریلی به منظور توسعه ترانزیت و حمل و نقل سودآور کالا استفاده می شود که عمدتاً در مسیر بندر شهید رجایی به مرز سرخس است و در سایر مرزهایی که با کشورهای همسایه نقطه اتصال داریم، میزان ترانزیت ریلی ما بسیار پایین است. این در حالی است که به زعم بسیاری از کارشناسان صنعت حمل و نقل ریلی می توانیم با برنامه ریزی مناسب از همین ریل موجود نیز استفاده بهینه کرده و با مدیریت صحیح، بخش مهمی از مسافر را از جاده به ریل منتقل کنیم. ناوگان پیر و فرتوت حمل و نقل ریلی در حوزه مسافر و باراز دیگر مشکلاتی است که گریبان این صنعت را گرفته، علی رغم آنکه در کشور کارخانه های واگن سازی خوبی هم داریم، اما به دلیل آنکه شرکت های حمل و نقل ریلی سودده نیستند، توانایی سفارش دهی برای تولید واگن های جدید به این شرکت را ندارند همین موضوع سبب ورشکستگی برخی شرکت های واگن سازی داخل یا تولید با حداقل ظرفیت آنها شده است. بالا بودن سن ناوگان ریلی در بخش کشنده ها (لوکوموتیو) به شکل گسترده تری نمود داشته و در طول سال های گذشته تلاش چندانی برای خرید کشنده های جدید که با استفاده از فناوری روز تولید شده اند، نشده است. در تمام این موارد ذکر شده نیاز به سرمایه گذاری در این بخش است که متأسفانه به دلیل فقدان سرمایه گذار، شرکت ها با مشکلات بسیاری رو به رو هستند، در همین خصوص با دکتر ابراهیم بای سلامی مدیرعامل شرکت رفاه و گردشگری تامین گفتگوی داشته ایم که به آن می پردازیم:



آهن از پاریس تا پکن برنامه ای در کشور در خصوص توسعه در این بخش برنامه ریزی شده است؟

بله، این برنامه را در سال ۱۳۸۰ در مجلس ارائه کردیم و طرح راه آهن هرات به همین منظور تصویب شد تا بتوانیم از طریق تاجیکستان و شمال افغانستان به چین برسیم و این برنامه از جمله استراتژی های ما بوده است، البته این استراتژی را روس ها تا حدی متحول کردند و با کشیدن راه آهن از حیرتان تا مزارشریف، خط روسی را گسترش دادند. البته مذاکراتی صورت گرفته تا از گسترش راه آهن روسی در افغانستان پرهیز شود و لازمه آن فعال شدن خط راه آهن چین و ایران از مرز هرات است تا بتوانند به هم وصل شوند.

شرکت های قطار مسافری رجاء از جمله شرکت های زیر مجموعه شرکت هلدینگ هگتا

می تواند از پاریس تا تهران، خواف، هرات تا پکن گسترش پیدا کند. خوشبختانه با طراحی و ساخت راه آهن هرات این زمینه فراهم می شود که شرق و غرب دنیا از طریق ایران با خط ریلی اروپا به هم متصل شود تا ما بتوانیم با خط ریلی که آلمانی - فرانسوی است و همچنان ایران تابع آن است، از کشور افغانستان عبور کنیم و همچنین از تاجیکستان و قرقیزستان و از طریق کاشغر به راه آهن چین که همانند این راه آهن می باشد وصل شویم. در رقابت با این راه آهن، راه آهن آسیای میانه است که عرض ریل آن بیشتر است و همچنین راه آهنی که در پاکستان وجود دارد. امیدواریم که در آینده با سرمایه گذاری بیشتر و با توجه به حمل و نقل ریلی در بخش حمل بار و مسافر، ایران بتواند تبدیل به مرکز و قطب راه آهن حمل و نقل مسافری و باری شود.

آیا در رابطه با گسترش راه

در سال حدود ۱۴ میلیون مسافر را جابه جا می کند اما در کشوری همانند ترکیه حدود ۶ میلیون مسافر در سال روی ریل جابه جا می شود. در کشورهای عربی نیز حمل و نقل ریلی وسیعی وجود ندارد، در افغانستان، تاجیکستان و ازبکستان نیز به همین صورت است.

در ایران، گستردگی صنعت حمل و نقل ریلی وضعیت مناسبی دارد و امیدواریم در آینده به کمیت و کیفیت این موضوع نیز پرداخته شود، به خصوص اینکه بتوانیم از حمل و نقل بار توسط جاده بکاهیم و به حمل و نقل ریلی بیفزاییم که این امر وضعیت ما را در منطقه متحول می کند، ولی به دلیل وسعت ایران و موقعیتی که ما در بین دریای مازندران و خلیج فارس داریم و کشور ما در شرق و غرب، زمینه گسترش دارد، می تواند بسیار موثر باشد تا حدی که صنعت حمل و نقل ریلی همانگونه که قبلاً گفته شده

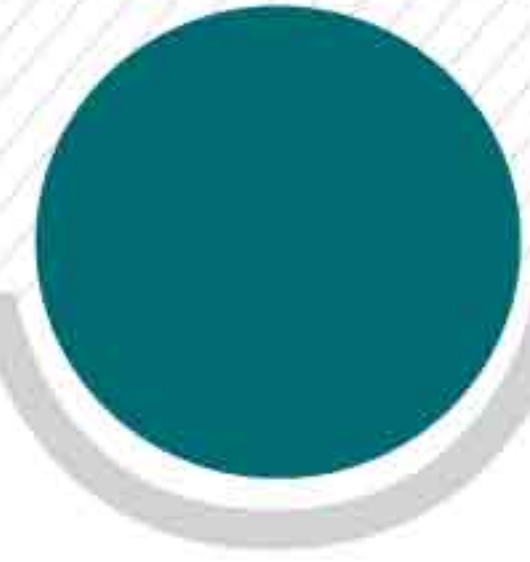
نقش صنعت حمل و نقل ریلی را از نظر زیر ساخت و بهره برداری در توسعه پایداری کشور چگونه ارزیابی می کند؟

صنعت ریلی به دلیل امنیت و ظرفیت بالایی که دارد در جهان مورد توجه است و می تواند در توسعه پایدار کشور موثر باشد زیرا می تواند با انواع دیگر حمل و نقل رقابت کند و زمینه ای برای حمل مسافر و بار در تیراژ بالا فراهم کند و از این نظر می تواند در کشوری همانند ایران که دارای مسافت های طولانی از شرق به غرب و شمال به جنوب است بسیار موثر باشد.

از نظر جنابعالی جایگاه صنعت ریلی در کشور در مقایسه با دیگر کشورهای مشابه چگونه است؟

شرکت های ریلی ما در منطقه جایگاه خوبی دارد مثلاً ما بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی مسافری در منطقه را با نام رجاء داریم که





می باشد، این شرکت دچار یک سری زیان‌ها شده بود که اکنون از این زیان‌دهی خارج شده، نقش هلدینگ هگتا در برون رفت رجاء از بحران زیان‌دهی به چه شکل بوده است؟ آیا سرمایه جدیدی تزریق شده یا دلیل آن راهکارهای مدیریتی بوده که شرکت رجاء توانسته از این بحران خارج شود؟

همانطور که اشاره کردم شرکت رجاء قبل از فعالیت هگتا در حال زیان‌دهی و تقریباً سقوط بود، خوشبختانه با مدیریت بهینه و استفاده از نیروهای متخصص در مدیریت شرکت و کمک‌های استراتژیکی به شرکت، شرایطی بوجود آمد تا شرکت بتواند به وضعیت مناسب برسد، اما به دلیل ظرفیت بالای شرکت در جابه‌جایی مسافر ریلی، که بیش از ۶۴ درصد جابه‌جایی مسافر برعهده این شرکت دارد نیاز به کمک‌های بیشتری در این زمینه است، خوشبختانه رجاء با مدیریت جدید و استراتژی که ایجاد کرد توانست بیش از ۱۵۰ واگن نو و بازسازی شده را به ناوگان ریلی کشور بیفزاید و سه شرکت واگن‌ساز مهم همانند واگن پارس، پلور سبز و اریکو را نیز فعال کند. این شرکت توانست مطالبات پیمانکاران را تا حدود زیادی پرداخت کند، مشکلات کارگری کاهش پیدا کرد، علاوه بر اینکه توانست از ظرفیت و توان داخلی واگن‌سازی ملی استفاده کند توانست تا حدودی به کیفیت و کمیت حمل و نقل ریلی کشور کمک کند، اکنون نیز استراتژی را پیگیری می‌کنیم تا بتوانیم این شرکت را به مرحله‌ای برسانیم تا متحمل هیچ زیانی نشود و به تدریج به سودآوری برسد.

استراتژی جدید ما در سال ۹۷ این است که فعالیت‌های زیان‌بار را کاهش دهیم و فعالیت‌های سودده را افزایش دهیم تا بتوانیم در آینده با سوددهی وارد بازار بورس شویم و با استفاده از بازار سرمایه به گسترش کیفیت حمل و نقل ریلی مسافری بپردازیم.

با توجه به اینکه شرکت رجاء مطالباتی از دولت دارد و در کنار آن نیز بدهکار است و هنوز شفافیتی در این خصوص صورت نگرفته، سرمایه‌ای که برای افزایش تعداد ناوگان هزینه کرده است از چه منبعی است؟

از طریق کمک‌هایی که سازمان تامین اجتماعی به رجاء کرد و همچنین وام‌هایی که از طریق کمک و پشتیبانی سازمان تامین اجتماعی از بانک رفاه کارگران دریافت شد توانستیم شرایط بهتری مهیا کنیم. البته ناگفته نماند که صرفه‌جویی‌ها و استفاده از سرمایه جاری برای سرمایه‌گذاری، کار سخت و طاقت‌فرسایی بود و بهینه‌کردن مدیریت شرکت نیز بسیار موثر بود که در نهایت توانستیم سرمایه‌گذاری را انجام دهیم، اکنون نیز در تلاش هستیم هر چند ماه با کمک شرکت‌های واگن‌ساز تعدادی واگن جدید اضافه کنیم و باید بگویم اکنون رجاء نسبت به سه سال گذشته در شرایط مناسبی قرار دارد.

گفته می‌شود که یکی از مولفه‌های تاثیر گذار در توسعه پایدار کشور، تقویت بخش خصوصی در همه ارکان کسب و کار می‌باشد. آیا به نظر جنابعالی در بخش ریلی این تقویت در باور برنامه ریزان و مدیریت کلان کشور دیده می‌شود؟

بخش خصوصی باید بیشتر فعالیت‌های کشور را بر عهده بگیرد زیرا دولت مدیریت بهینه در اقتصاد ندارد. اما وقتی پروژه‌ها همانند طرح‌های حمل و نقل ریلی مسافری بزرگ است نیاز به سرمایه‌گذاری کلان و درازمدت دارد، در همه کشورها بحث ریل و حمل‌بار و مسافر در خطوط راه آهن و ساخت مسیر ریل، مورد حمایت دولت‌ها است و معمولاً گسترش زیرساخت‌ها به ویژه خطوط راه آهن با کمک‌های دولتی و عمومی امکان‌پذیر می‌باشد و بخش خصوصی تمایل کمتر در سرمایه‌گذاری در این زمینه دارد

زیرا بازدهی آن کم و مدت زمان برگشت سود طولانی است. بخش خصوصی می‌تواند در زمینه‌های دیگر با مهندسی سیستم کسب و کارهای مسافری و باری ریلی به کمک بیاید و در بحث مسافری در راهبری، تجهیز و ارائه خدمات کمک بزرگی باشد. اگر بخش خصوصی مایل به سرمایه‌گذاری در این بخش بود به دلیل اینکه هگتا مدیریت کلان حمل و نقل ریلی مسافری را به عهده دارد می‌تواند مراجعه کند و ما استقبال می‌کنیم که بخش خصوصی با ما مشارکت کند. ما به تدریج زمینه مشارکت را هم از طریق سرمایه‌گذاری هم از طریق ورود به بازار بورس و استفاده از طریق دارایی‌های سرمایه‌ای فراهم می‌کنیم.

سخن از رقابت راه آهن با پشتوانه حاکمیتی با شرکت‌های بخش خصوصی ریلی در میان می‌باشد آیا چنین رقابت در باور شما هست اگر هست راه برون رفت از آن چیست؟

متأسفانه راه آهن در بعضی از قسمت‌ها وارد شرکت‌سازی و رقابت با بخش خصوصی می‌شود که بهتر است از این کار پرهیز کند زیرا بخش خصوصی را از سرمایه‌گذاری در این حوزه دور می‌کند، در برخی از پروژه‌ها و مسیرها همانند قطارهای حومه‌ای که ضرورت به پرداخت سوبسید دارد نیز بهتر آن است که به این بخش سوبسید تعلق گیرد. البته خبرهایی به گوش رسیده که شرکت‌هایی با عنوان حمل و نقل حومه‌ای در حال ساخت است تا دولت خود وارد این بخش شود. عقیده دارم باید مدیریت بهتر و سریع‌تری ایجاد شود تا بتوانیم بخش خصوصی را در این زمینه با حمایت و سوبسیدهای دولت وارد کنیم. در زمینه حمایت از بخش خصوصی، خصوصاً حمایت از رجاء، متأسفانه دولت به تعهدات خود عمل نکرده و سوبسیدهایی که لازم بود به بخش مسافری ارائه شود، داده نشده است، به همین دلیل مطالبات رجاء از دولت افزایش پیدا

کرده است. این مطالبات حدود ۴۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است که قسمت عمده آنها از طریق سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و دیگر نهادهای مرتبط مسجل شده است. البته دولت نیز در همین حدود به علت هزینه سوخت، ناوگان و لوکوموتیو از رجاء طلبکار است و در صدد آن هستیم که این تهاثر صورت گیرد تا شرکت‌ها دچار مضایق مالی و سرمایه‌ای نشوند و زیان‌دهی شرکت‌ها افزایش پیدا نکند.

راه‌های برون رفت از این مشکل ایجاد زمینه تشویق، تسهیل و تسریع سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی است که دولت برای این بخش باید فراهم کند، دولت می‌تواند امکانات تسهیلاتی بیشتری را ارائه کند. تخفیفات و تشویقاتی داشته باشد، عوارض و مالیات را در بخش خصوصی کاهش دهد تا این بخش تمایل به سرمایه‌گذاری و حضور در این صنعت را داشته باشد.

با توجه به خروج آمریکا از برجام و بروز محدودیت‌های احتمالی، چشم‌انداز توسعه صنعتی ریلی کشورمان را چگونه می‌بینید؟ به ویژه در مورد شرکت رجاء که در حال توسعه می‌باشد.

متأسفانه بحران‌های سیاسی و بین‌المللی تاثیر معناداری بر توسعه همه جانبه کشور و همچنین توسعه حمل و نقل ریلی دارد از آنجا که بسیاری از قطعات، مخصوصاً در لوکوموتیوها و واگن‌ها وابسته به شرکت‌های خارجی و اروپایی است و معمولاً این صنعت، صنعتی سنگین و وابسته است، این تحریم‌ها و نوسانات موجب تاثیر در نرخ ارز می‌شود و در ارائه خدمات فنی و مهندسی مشکلاتی را به وجود می‌آورد، تاثیر این تحریم‌ها بسیار جدی است و باید در این زمینه تدابیری اندیشید تا این شرکت‌ها با کمک دولت بتوانند از این بحران‌ها عبور کنند.

آیا هلدینگ هگتا و به تبع



و بخش خصوصی وجود دارد چه راهکاری برای خروج از این محدودیت در بخش خصوصی پیشنهاد می کنید؟

آنچه که مسلم است، بخش خصوصی طرفدار به اصطلاح مارکت بازر و آزادی قیمت ها در این زمینه می باشد تا بتواند زیان خودش را جبران کند و به رقابت بپردازد، اما بخش دولتی تلاش دارد تا رضایت نسبی از مصرف کنندگان را کسب کند که در این زمینه ایجاد اعتدال رقابتی می تواند بسیار موثر باشد، اگر خود شرکت ها بتوانند رقابت کنند قیمت ها در سطح اعتدال، خواهد بود.

راهکار شما این است که قیمت بلیط را خود شرکت ها قیمت گذاری کنند؟

بله، دقیقا، بهتر است که قیمت گذاری توسط شرکت ها صورت گیرد و دولت نقش نظارت را داشته باشد. اکنون دولت دخالت در قیمت گذاری را دارد که سیاست صحیحی در این بخش نیست و مانع رقابت و توسعه خواهد شد.

سوی حاکمیت شرکتی پیش رود و همانند بخش خصوصی اداره شود و با مدیریت بهینه، موجب سودآوری و کارکردهای مثبت شرکت ها شود که شرکت رجاء نیز از این قاعده مستثنی نمی باشد.

قواعد و مقررات جاری و حاکم بر فعالیت ها را تا چه حد مانع و تسهیل کننده این فعالیت ها می دانید؟

به دلیل اینکه در بخش حمل و نقل، ساختار اصلی، ساختار دولتی بوده است نیاز به تجدید نظر جدی در این قوانین وجود دارد تا بخش خصوصی بتواند به فعالیت خود ادامه دهد، مخصوصا مقررات قیمت گذاری، نرخ بلیط و بار و همچنین مقرراتی که بر نحوه اداره راه آهن حاکم می باشد و به تبع آن تاثیراتی که بر شرکت های مسافری ریلی دارد، قوانینی است که متعلق به گذشته می باشد و نیاز به بازنگری جدی دارد.

در رابطه با قیمت گذاری بلیط و مشکلات و محدودیت هایی که در این رابطه میان راه آهن

و به ویژه کارفرمایانی که بیمه پرداخت می کنند صاحب اصلی این سازمان هستند و این سرمایه ای که ذخیره می شود باید به نحو مناسب و شیوه های بهینه، حتی بهینه تر از بخش خصوصی اداره شود تا بتواند در آینده از پس تعهدات، مستمری، بازنشستگی و درمان بیمه گزاران برآید. در نتیجه کاملا آشکار است که سازمان تامین اجتماعی، سازمانی دولتی نیست، زیرا مالک آن مردم هستند و حق الناس می باشد و همه افرادی که کار می کنند و بیمه پرداخت می کنند، سهمی در این سازمان دارند، اما دولت باید نظارت کنند تا با مدیریت بهتر و بهینه تر، خدمات ارائه شود. اکنون سازمان به شکل عمومی اداره می شود البته نه به معنای بخش خصوصی که مالکان مشخص و، بدون نظارت دولت داشته باشد و نه بخش دولتی است که قوانین و مقررات حاکم بر شرکت های دولتی، حاکم بر آن باشد تا برای انجام هر کاری نیاز به مجوز از سوی دولت و مجلس داشته باشد. این سازمان می تواند به

آن شرکت رجاء، مجموعه ای متعلق به بخش خصوصی است یا اینکه متعلق به بخش حاکمیت می باشد که طبق قانون تجارت از طریق راه کارهای بخش خصوصی اداره می شود؟

هدینگ گردشگری سازمان تامین اجتماعی هگتا، متعلق به بازنشستگان و کارگرانی است که بیمه پرداخت می کنند، اگر بخش عمومی حساب می شود به این دلیل است که تعداد زیادی از بیمه گذاران، در طول فعالیت شغلی خود به سازمان تامین اجتماعی پرداخت می کنند و این سازمان به عنوان بزرگترین بخش غیر دولتی اقتصاد، در یک حالت، سه جانبه گرایی، وجود دارد، از یک سو کارفرمایان و از سوی دیگر، کارگران هستند که بیمه پرداخت می کنند و از سوی دیگر، سهمی است که دولت باید پرداخت کند. باید بگویم سازمان تامین اجتماعی یک بخش دولتی نیست اما تحت نظارت دولت می باشد، زیرا بخش وسیعی از جامعه به ویژه قشر زحمت کش و کارگر