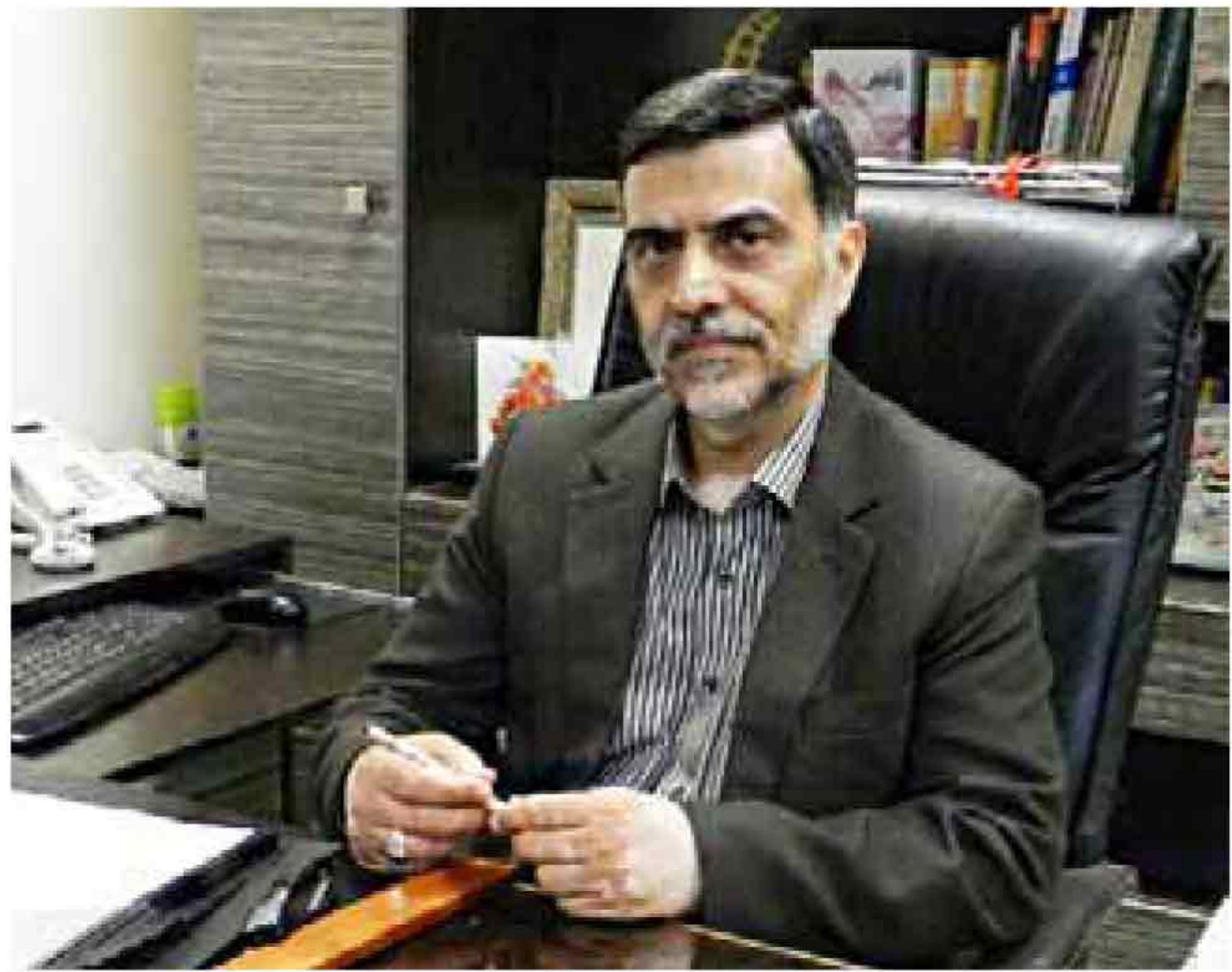


گفتگو با سید کیوان امام مدیرعامل گروه صنعتی پلور سبز:

نظرات اصل مهم در روابط اقتصادی

تولید واگن‌های ارزان قیمت، بهترین راه تأمین نیاز داخل است

ناصر فرجی



قراردادهای طرح‌های عمرانی دولت بود و این شرکت از سال ۸۸ دیگر دولتی محسوب نمی‌شد دچار چالش در قرارداد شد. یعنی دولت نمی‌توانست پرداختی انجام دهد. به همین دلیل در سال ۹۳ دوباره الحقیقه‌ایی بین پلورسیز و رجا به امضا رسید که به واسطه آن الحقیقه تولید آغاز شد، اما مجدداً چالش‌های جدیدی ایجاد شد. بدین صورت بود که واگن‌هایی که تولید می‌شدند می‌توانست به عنوان پرداخت دیون دولت محسوب شود و از بدهی‌های دولت به سازمان تأمین اجتماعی کاسته شود اما به دلیل اینکه راه آهن خودش را متولی پرداخت دیون دولت نمی‌دانست تمایلی به این کار نداشت. این مقاومت به زیان شرکت پلورسیز شد. در نهایت تاکنون تعداد ۳۲ دستگاه واگن را تولید و تحويل داده‌ایم.

پیش‌بینی می‌کنید مابقی واگن‌های این قرارداد تا چه زمانی تولید و تحويل داده شود؟

هم اکنون تعداد ۱۲ دستگاه واگن تولید و آماده تحويل داریم اما شرکت رجا به دلایلی نمی‌تواند آن را تحويل بگیرد.

واگذاری سهام آن را خریداری کرده‌اند. قرار بود این گروه صنعتی توسعه یابد که بر این اساس ۲۰ درصد سهام واگن‌سازی تهران که ساخت و تعمیر و نگهداری متروی تهران است را عهده‌دارش. مابقی سهام واگن‌سازی تهران به میزان ۳۱ درصد به متروی تهران و ۴۹ درصد دیگر آن به دو شرکت چینی نورینکو و CRC تعلق دارد.

گروه صنعتی پلورسیز در حال حاضر چه تولیداتی دارد و آیا قراردادی را هم اکنون در دستور کار دارد یا خیر؟

هم اکنون قراردادی را در دست داریم که ساخت ۲۰۰ دستگاه واگن مسافری بوده و متأسفانه این قرارداد با الحقیقه‌ایی به دلیل عدم تأمین بودجه به ۸۹ دستگاه تقلیل یافته است. این قرارداد در سال ۸۵ منعقد شده بود اما به جهت تأمین نشدن فاینانس به تعداد ۸۹ دستگاه کاهش یافت. قبل توجه اینکه تا سال ۹۹ هیچ‌گونه اتفاقی نمی‌افتد چرا که شرکت رجا در سال ۸۹ به سازمان تأمین اجتماعی واگذار شد و به افرادی تعلق دارد که در زمان

گروه صنعتی پلور سبز در زمینه تولید و ساخت انواع واگن‌های ریلی مسافری و باری فعالیت می‌کند که در حال حاضر سهام آن به صندوق ذخیره‌ی فرهنگیان تعلق دارد. کارخانه پلورسیز در زرند کرمان واقع شده و بالغ بر ۲۵۰ نفر کارکنان و کارگران این شرکت را تشکیل می‌دهند. البته در صورت وجود تقاضا توانایی تولید انواع واگن را در سه شیفت کاری دارد. در داخل کشور ۵ الی ۶ کارخانه تولید واگن و لکوموتیو وجود دارد که ظرفیت قابل توجهی است و می‌تواند پاسخگوی بخش اعظمی از نیاز داخل کشور باشد اما این که مجموعه صنعت و حمل و نقل ریلی توان استفاده از این ظرفیت را ندارد آن است که عوامل متعددی در این امر دخیل هستند، تقاضا نسبت به عرضه در این صنعت بالاست، حجم قابل توجهی بار در کشور جا به جا می‌شود که بخش ریلی تنها ۱۰ درصد از آن را به خود اختصاص داده و در رابطه با جابجایی مسافر همین وضعیت را داریم، ظرفیت سازی در بخش مسافری و ایجاد زیرساخت‌های متعدد بشدت احساس مس شود، از جمله مواردی که شرکت‌های ساخت واگن و لکوموتیو را با این ظرفیت بالا به چالش انداخته کمبود نقدینگی و عدم حمایت لازم دولت، سنگ اندازی‌هایی همانند مشکلات بیمه، شرایط رکود حاکم بر صنعت، افزایش نرخ ارز و عدم تمايل ورود سرمایه گذاران به این صنعت است، در همین خصوصیات گفتگویی با مهندس سید کیوان امام، مدیر عامل گروه صنعتی پلور سبز داشته ایم که در این گفتگو علاوه بر تشریح وضعیت فعلی شرکت پلورسیز، چالش‌ها و مشکلات موجود در عرصه صنعت حمل و نقل ریلی را بویژه از نگاه تولید کنندگان مورد نقد و بررسی قرار داده است.

فعالیت گروه صنعتی پلور سبز از چه زمانی آغاز شد و چه تولیداتی را در دستور کار قرار داده و سهامداران آن را چه کسانی تشکیل می‌دهند؟

گروه صنعتی پلورسیز که سهامی عام است در زمینه صادرات، واردات و تأمین قطعات و تجهیزات ریلی در حوزه‌ی ریلی واگن‌های مسافری، باری و حتی مترو فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۸۱ در کرمان با حمایت سازمان توسعه‌ی عمران کرمان به عنوان دیون دولتی این شرکت را به صندوق ذخیره‌ی فرهنگیان واگذار می‌کنند. وابسته به وزارت آموزش و پرورش است و کمتر از ۲ درصد دیگر سهام به افرادی تعلق دارد که در زمان

دارد به نظر شما چیست؟

اگر از زاویه یک تولید کننده بگوییم باید تأکید کنم که به سمت تولید و اگن ارزان قیمت باید گام برداریم. و اگن ارزان قیمت هم مستلزم یک سری تمهدات است. اول اینکه تزریق تأمین منابع مالی نکته‌ی مهمی است و از سوی دیگر باید در بازاریابی برای صادرات تیم مشخصی این کار را انجام دهد. اینها سیاست‌های کلاتی است که باید در کشور شکل گیرد تا هزینه‌ها کاهش یابد. موضوع بعد انگیزه‌دهی به سازندگان است. وقتی می‌گویند بازار باید خودش را تنظیم کند نیزی نمی‌خواهد مسؤولیتی داشته باشدند و نتیجه‌اش آن خواهد شد که اکنون است. البته درست است که بازار باید خودش را تنظیم کند اما نباید فقط انتظار حمایت دولت را داشته باشیم. عرضه و تقاضا همواره وجود دارد. راه کار اینست که هر تقاضایی برای ورود کالا جایز نباشد و آن کالاهایی که در داخل تولید می‌شود مجاز نباشد. هر چند واردات برای دولت همواره مفید بوده زیرا متأسفانه درآمد اصلی دولت فقط از فروش نفت است و در ازای آن ارزی می‌گیرد که در داخل کشور به دردش نمی‌خورد برای همین این ارز را باید در خارج از کشور به مصرف برساند. به عبارتی هر چیزی که صادر می‌شود بایستی به همان اندازه واردات صورت گیرد. زیرا ذخیره‌ی ارزی زیاد می‌شود و راهی جز مصرف آن وجود ندارد. وقتی واردات صورت می‌گیرد یعنی بیکاری آغاز می‌شود. به همین دلیل می‌گویند صادرات باید ارزش افزوده داشته باشد. آن کالایی هم که وارد می‌شود باید تکنولوژی باشد. یعنی اولین موضوع آن ایجاد استغال باشد. با آب و تاب می‌شنویم که می‌گویند فاینانس می‌آید. فاینانس در حقیقت وام است آن هم وام با بهره که به معنای خودکشی است، تازه آن هم تضمین‌های دولتی می‌خواهد. دولت هم با فروش نفت اقساط آن را پرداخت می‌کنند. با فاینانس در حقیقت جلوتر پول نفت را خرج کرده‌ایم. بنابر این نظرات اصل مهم در روابط اقتصادی است که باید حتی بر روی امضاهای طلای هم وجود داشته باشد.

داشته‌اند را باید بیمه می‌کردیم در حالی که آنها بیمه شرکت‌های کشور تابعه‌ی خود هستند ولی تأمین اجتماعی بر همین استدلال بالغ بر ۲۸۰ میلیون تومان برای ما جریمه صادر کرده است. این گونه گرفتاری‌ها، سد راه تولید در داخل کشور است. در خصوص واردات ناوگان هم باید تأکید کنم که در شرایط فعلی نباید فقط تکیه به واردات یا فقط تکیه بر ساخت داخل باشد. صلاح کنونی اینست که هم به طور محدود واردات صورت گیرد و هم تسهیلاتی برای تقویت تولید در داخل، البته با نظارت عالیه دولت صورت پذیرد. یعنی تلفیقی از ورود و اگن‌های وارداتی و حمایت از تولید داخل انجام شود.

در حال حاضر برای تولید و اگن در داخل کشور تا چه میزان خودکفا هستیم چه میزان هم به خارج وابسته هستیم و آیا ظرفیت خودکفایی در این بخش وجود دارد؟

رهبر معظم در سخنرانی‌ها مکرر خود بارها اشاره کرده‌اند که جوان‌هایی که به آخرین تکنولوژی دنیا از جمله اینزی هسته‌ایی، سلول‌های بنیادی، نانو و غیره دست یافته‌اند و برای ساخت چرخ و اگن یا بوژی مشکلی نخواهند داشت. مثلاً سیستم ترمز را اگر باز کنید مشاهده می‌کنید که چیز خاصی ندارد. البته دو مشکل وجود دارد. اول بحث سرمایه‌گذاری است که متأسفانه منابع مالی آن اصلاً وجود ندارد. دوم هم توجیه اقتصادی آن است. به عنوان نمونه ما برای و اگن‌های خود هر چهار سال یکبار سفارش ترمز می‌دهیم. بنابر این نمی‌شود کارخانه ساخت ترمز ساخت و بنا کرد و فقط چهار سال یکبار از آن خرید شود. پس باید به سمت صادرات برود. آیا شرکت کنور فقط به آلمان جنس می‌دهد. خیر، این شرکت به سراسر دنیا جنس می‌دهد زیرا مصرف آن در آلمان زیاد نیست. اما اگر ما بخواهیم بسازیم و علاوه بر تولید داخل صادر هم کنیم تازه موانع پیش رو در صادرات شروع می‌شود. بجز مشکل خارجی مشکلات عدیده‌ی داخلی هم گریبان تولید را گرفته است.

راهکارهایی که در حال حاضر برای برون رفت از چالش‌ها و مشکلاتی که اشاره کردید وجود

توجه داشته باشید در واقع طرف قرارداد ما شرکت رجاست و اینکه زمانی رجا دولتی بوده برای ما تفاوتی ندارد.

به نظر شما این گونه مشکلات به چه عواملی بستگی دارد. می‌توان آن را به فرایند خصوصی‌سازی یا شفاف نبودن برخی قوانین حاکم بر شرکت‌های دولتی نسبت داد؟

حداقل در مورد شرکت رجا همین‌گونه بوده است. باید تأکید کنم کلیات خصوصی‌سازی درست بوده است. رسالت دستگاه‌های دولتی صیانت از تمامیت اراضی و امنیت کشور است و نباید این دستگاه خود را وارد ساخت یا تولید می‌کرد. این تصدی گری موجب شد تا بدنه‌ی دولت عریض و طویل شود. برون‌سپاری‌ها غلط نبود ولی از آنجایی که اغلب شرکت‌ها زیان‌ده بودند و ارزش آنها هم بسیار هنگفت بود به همین دلیل اشخاص حقیقی نمی‌توانستند آنها را خریداری کنند به همین دلیل این شرکت‌ها را به صندوق‌های مانند شستا و اگذار کردند. آنها هم به ظاهر خصوصی بودند ولی مدیران یا هیأت مدیره‌ی آنها همگی دولتی بودند. ولی به هر حال راه گریزی نبود و باید این مرحله را طی می‌کردیم. به هر حال کلیات قوانین خصوصی‌سازی خوب بود ولی متأسفانه در اجرا دچار مشکل شدیم.

در زمینه‌ی اشتغال‌زایی و توسعه‌ی ظرفیت پلورسیز چه گام‌هایی برداشته‌اید؟

کارخانه پلورسیز در زرند کرمان واقع شده و از ۲۵۰ نفر کارکنان این کارخانه بالغ بر ۲۲۰ نفر آنها بومی هستند. اگر بتوانیم بخش ساخت و اگن‌های باری را راهاندازی کنیم به طور یقین چندین برابر این اشتغال‌زایی ایجاد خواهد کرد. یکی از مهمترین مولفه‌های توسعه‌ی بازار در هر صنعتی وضعیت اقتصاد کلان آن کشور نقش دارد. در شرایط رکورد توسعه صورت نمی‌گیرد. اگر قرار باشد توسعه ایجاد کنیم بایستی تقاضا وجود داشته باشد اما اکنون تقاضایی وجود ندارد. تولید یک و اگن که نیمی از هزینه‌ی آن ارزی است حدود ۴ تا ۴/۵ میلیارد تومان تمام می‌شود. چگونه یک شرکت با توجه به قیمت‌های فعلی بلیت بخش مسافری می‌تواند چنین هزینه‌ای را تقبل کند. بنابر این توسعه