

خبر

بانک رفاه در سال گذشته سود آور با کمترین ضریب مطالبات بوده است

محمد علی سهمنی، مدیرعامل بانک رفاه کارگران، در حاشیه بازدید از اینوتکس ۲۰۱۹، به تشریح آخرین وضعیت عملکردی بانک پرداخت و گفت: «بانک رفاه طی یک سال گذشته حدود چهار هزار میلیارد ریال سودآوری داشته و یکی از بانک‌های سودآور نظام بانکی بوده است. این سود نیز حاصل فعالیت‌های اصلی و عملیاتی بانک بود.» وی با تشریح وضعیت مطالبات غیرجاری بانک رفاه در سال گذشته و سه ماهه نخست سال جاری، بیان کرد: «ضریب مطالبات NPL در بانک رفاه ۳/۷ درصد است که در مقایسه با نظام بانکی و استانداردهای رایج، عدد پایین و نمایانگر حساسیت، توجه و مدیریت مطالبات و رعایت بهداشت پرونده‌های اعتباری و تخصیص بهینه منابع این بانک است.» مدیرعامل بانک رفاه در ادامه به عملکرد این بانک در حوزه نقدینگی و مدیریت آن پرداخت و گفت: «بانک رفاه در سال ۹۷ و روزهای سپری شده از سال ۹۸، حتی یک روز هم اضافه برداشت از بانک مرکزی نداشته است و هم‌اکنون در شرایط نقدینگی مناسبی قرار دارد.» وی همچنین به رشد مطلوب منابع این بانک طی سال گذشته و سه ماهه نخست سال جاری اشاره کرد و گفت: «خوشبختانه بانک رفاه در سال ۹۷ رشد منابعی قریب به ۴۰ درصد را تجربه کرده است. در سال گذشته نیز ۱۰ هزار میلیارد ریال واگذاری اموال و املاک مازاد داشتیم که عملکرد قابل‌قبولی در نظام بانکی است.»

دوب‌آهن تنها تولیدکننده ریل کشور است

منصور یزدی‌زاده، مدیرعامل شرکت دوب‌آهن اصفهان گفت: «دوب‌آهن تمرکز خود را بر تولید محصولات استراتژیک کشور گذاشته است.» یزدی‌زاده در یک نشست خبری که در حاشیه نمایشگاه صنعت حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته برگزار شد، درباره تولید ریل موردنیاز کشور در این شرکت، گفت: «ریل UIC۶۰ باید براساس استاندارد روز تولید شود و اکنون این محصول مراحل تولید را طی می‌کند. ریل U۳۳ نیز براساس استاندارد تولید می‌شد که هشت هزار تن تولید و پنج هزار تن فروخته شد. در ادامه مسیر برای اقبالی محصول درخواست تغییر قیمت را به راه‌آهن دادیم که در صورت موافقت، ۴۰ هزار تن از این محصول را تحویل خواهیم داد یا اینکه ریل uic60 تولید خواهیم کرد.» وی درباره تغییر قیمت ریل‌بیل بیان کرد: «قیمت‌ها براساس فهرست بهای بودجه تعیین شده و قیمت سه ماهه نخست برای ریل قیمت سه ماهه نخست برای ریل هم خوشبختانه توانستیم ثبت سفارش کنیم و وجود آن پرداخت شده است. به امید خدا نیمه دوم سال ۹۸ و سال ۹۹ ناوگان ما وضعیت بسیار خوبی خواهد داشت.»

است، سه سطح خدمات برای مسافران تعریف کردیم. برای به‌روزرسانی خدمات در سال ۹۸، می‌کوشیم ناوگان را بازسازی کنیم. با تلاش چندساله و پیگیری وزیر راه و مسئولان راه‌آهن، از محل تبصره «۱۸» در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، منابع مالی برای این کار پیش‌بینی شد و تفاهم‌نامه آن در اواخر اسفند سال گذشته میان وزیر راه و ریاست سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی امضا شد که بتوانیم از محل این تبصره، منابع مالی لازم را برای بازسازی واگن‌های ۳۰ ساله دریافت کنیم. اکنون تشریفات این کار در جریان است. برای این کار بانک رفاه و شرکت راه‌آهن قراردادی امضا کردند. امیدواریم حداکثر تا مرداد، عملیات بازسازی واگن‌ها آغاز شود. امیدواریم با ادامه این فرایند، تا پایان سال ۹۹، همه واگن‌های ۳۰ ساله و بالاتر بازسازی شوند. امروز تلاش همکاران ما این است که راجا مده «۱۴۱» قانون تجارت خارج شود. دومرحله افزایش سرمایه اجرایی شده و مرحله سوم در آستانه اجرایی شدن است. در چند سال گذشته بدهی‌های معوق مالیاتی و بیمه تأمین اجتماعی را که بیش از ۱۴۰ میلیارد تومان بود، ساماندهی کردیم. برای بخشی از بدهی‌ها بخشودگی گرفتیم و باقی بدهی‌ها را تقسیط کردیم.

افزایش سرمایه چقدر بود و از چه منابعی اجرایی شد. الان ارزش دارایی‌های رجا چقدر است؟

افزایش سرمایه ناشی از ثبت دارایی‌هایی است که هنگام انتقال رجا از سازمان خصوصی‌سازی به ما منتقل شده، ولی ثبت نشده بود. این رقم نزدیک به ۷۵۰ میلیارد تومان بود. افزایش سرمایه دوم، ۱۲۰ میلیارد تومان بود که توسط هیئت‌مدیره سازمان تأمین اجتماعی در زمان مرحوم آقای دکتر نوربخش تأمین شد. تاکنون ۹۰ میلیارد تومان وجه نقد دریافت کردیم و به ارزش ۳۰ میلیارد تومان زمین در اختیار ما قرار گرفت که همه را به دارایی‌های ارزش‌افزوده شرکت تبدیل کردیم. ۱۲۰ میلیارد تومان راه‌هم برای سرمایه‌گذاری در ناوگان نو به کار گرفتیم و خوشبختانه طی دو سال گذشته ۵۰۰ واگن نو وارد مجموعه رجا شد که در ماه‌های آینده به ۵۸ واگن خواهد رسید. افزایش سرمایه سوم، از راه تجدید ارزش دارایی‌هاست که فرایند آن انجام شده و در اختیار حساب‌رس است. فکر می‌کنم تا یک ماه آینده تشریفات قانونی آن طی شود و به‌زودی رقم اسمی سرمایه رجا به بالای دوهزار و ۸۰۰ میلیارد تومان برسد. امیدواریم در کنار نوسازی و بازسازی واگن‌ها، سهم بازار خود را در صنعت ریلی کشور حفظ کنیم. همچنین تلاش کردیم هزینه‌های عملیاتی را به اندازه در آمد ماخوذه از محل منابع مانند فروش بلیت و یارانه‌ها به نقطه سر به سر برسانیم.

شما به موضوع ارزش‌ریزی بالای صنعت حمل‌ونقل ریلی اشاره کردید و در عین حال برنامه‌هایی را برای بازسازی و نوسازی شرح دادید. از طرفی حمل‌ونقل ریلی نیاز به خرید و تعمیر تجهیزات دارد. با تحریم‌های سنگینی که امروز درگیر آن هستیم، واقعا این برنامه‌ها چقدر قابلیت عملیاتی شدن دارند؟

ما با روش‌هایی توانستیم خدمات موردنیاز را دریافت کنیم و اتفاقاً از این بابت در وضعیت خوبی هستیم. تعمیر قطعات حساس مانند گیربکس‌ها را با همکاری یک شرکت آلمانی انجام دادیم. تعدادی گیربکس برای تعمیر به آلمان فرستادیم که تعمیر شده و در حال بازگشت است. برای خرید چرخ، سال گذشته اقدام کردیم. منابع دریافتی از سازمان را به کالای تبدیل کردیم، یک قرارداد بزرگ خرید چرخ بستیم که یکی، دو ماه آینده به ایران می‌آید و این یکی از گلوگاه‌های عملیات اجرایی ما بود. برای خرید ترمز هم خوشبختانه توانستیم ثبت سفارش کنیم و وجود آن پرداخت شده است. به امید خدا نیمه دوم سال ۹۸ و سال ۹۹ ناوگان ما وضعیت بسیار خوبی خواهد داشت.



صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور در سال‌های گذشته همواره در گیرودار محاسبه سود و زیان و چانه‌زنی برای افزایش قیمت بلیت و نزدیک شدن به هزینه خدمات بوده است. حمایت‌های دولتی نیز برای جبران زیان شرکت‌ها کافی نیست. محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا در گفت‌وگو با «آتی‌ه‌نو» می‌گوید که این شرکت با ورود به صنعت گردشگری با یک تیر، چند نشان زده است. علاوه بر نشان دادن چهره تازه‌ای به گردشگری کشور، منابع جدیدی برای جبران زیان‌دهی و افزایش در آمد تعریف کرده است. بخش بزرگی از این همکاری با شرکت‌های تابعه «هگتا» است و در نهایت سازمان تأمین اجتماعی نیز از آن بهره‌مند خواهد شد. ناگفته نماند که جای حمل‌ونقل ریلی در صنعت گردشگری خالی است.

نوین صنعت رجا تشکیل شد که بخش تعمیر و نگهداری واگن‌های مسافری را برای ما انجام می‌دهد و برای بخش باری سایر شرکت‌ها چند قرارداد منعقد کرده است. این شرکت قرار است به‌عنوان یک واحد سوده و مستقل از رجا، بخشی از هزینه و زیان ما را جبران کند. ورود جدی به حوزه گردشگری یکی دیگر از برنامه‌ها برای تأمین منابع است. به‌زودی بخش «رجاسفر» را برای کار تورگردانی راه‌اندازی می‌کنیم که با همکاری آژانس تأمین، بسته‌های جذاب سفر با قطار یا سیستم ترکیبی اتوبوس و قطار تعریف شود. در دو سال گذشته با همکاری هلدینگ گردشگری تأمین اجتماعی (هگتا)، ایده‌های قطارهای گردشگری را اجرایی کردیم. از دو سال پیش پنج‌شنبه و جمعه هر هفته از تهران به مقصد سوادکوه و قائم‌شهر قطار گردشگری داریم. در هفته‌های گذشته قطارهای گردشگری به مقصد رشت راه‌اندازی شده و قطارهای گردشگری قزوین، همدان، زنجان نیز به‌زودی راه‌اندازی خواهند شد. برنامه ما این است که برای مقصدهای کاشان و بابرود هم قطار گردشگری داشته باشیم. این قطارها، افق خدمت تازه‌ای تلقی می‌شوند. قیمت بلیت آن‌ها متفاوت است و می‌تواند منبع در آمد جدیدی برای رجا باشد. ضمن اینکه صنعت گردشگری ما با حمل‌ونقل ریلی، شکل تازه‌ای می‌گیرد. همچنین با همکاری هتل‌ها و شرکت ایران‌گردی و جهان‌گردی، طرح‌های مختلف بسته‌های سفر را دنبال می‌کنیم که با توجه به مقاصد ما، محل اقامت در اختیار مسافران ما قرار دهند و ما بسته‌های سفر شامل حمل‌ونقل و اقامت را در قالب یک بسته به گردشگران ارائه دهیم. عواید همه این بسته‌ها برای جبران بخشی از زیان‌های جاری استفاده می‌شود تا با ورود به حوزه تفریح و گردشگری، رجا از وضعیت زیان‌ده به وضعیت سر به سر برسد.

برنامه دیگر ما برای به‌روزرسانی خدمات، بازسازی و نوسازی ناوگان به‌منظور افزایش بهره‌وری و افزایش قیمت بلیت از لحاظ ارزش صندلی است. در سال‌های گذشته در آمد هر صندلی ۴۳ هزار تومان بود. الان این رقم به ۷۰ هزار تومان برای هر صندلی رسیده است. یعنی برای هر صندلی، ۷۰ هزار تومان پول جذب می‌کنیم. این اقدام موثر با افزودن قطارهای پنج ستاره، چهار ستاره و سه ستاره زندگی، سریپر و سپهر انجام شد و توانستیم در فضای مارکت، خدمات و محصولات جدید را با قیمت بالاتر عرضه کنیم. این یکی از شاخص‌هایی است که از محل افزایش واحد صندلی ما را به نقطه امید نزدیک می‌کند.

رتبه‌بندی قطارهای پنج، چهار و سه ستاره طی همکاری انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و شرکت راه‌آهن انجام شد و مسافران برای استفاده از سطح خدمات، قدرت انتخاب دارند. حتی در قطار زندگی رجا که پنج ستاره

از سال ۹۴، تاکنون افزایشی نداشته است. درحالی که قیمت تمام‌شده هر صندلی قطار حومه‌ای برای میانگین ۴۰ کیلومتر مسافت، ۲۸ هزار تومان و میانگین قیمت بلیت سه هزار تومان است. یعنی قیمت بلیت یک‌دوهم کمتر از هزینه واقعی است.

این تفاوت قیمت از محل افزایش ۱۵ تا ۴۰ درصدی در قطارهای دیگر تأمین می‌شود یا منابع دیگری در اختیار شرکت‌های حمل‌ونقل قرار می‌گیرد؟

این قطارها یارانه دارند. تلاش می‌کنیم از طریق سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی سوبسید قطارهای حومه‌ای را دریافت کنیم. خوشبختانه دولت مبلغی برای حمل‌ونقل عمومی تعیین کرده است. مقام محترم وزارت راه، مسکن و شهرسازی در این باره مکاتباتی داشتند و شرکت راه‌آهن آن را پیگیری می‌کند که بتوانیم یارانه دو سال را دریافت کنیم. در سال ۹۵ و ۹۶ منابعی برای مادر نظر گرفتند که البته نقدی پرداخت نمی‌شود، ولی در تهاز با هزینه‌های لو کوموتیو، در حساب‌های ما منظور کرده‌اند. همچنین یارانه سال‌های ۹۱ تا ۹۳ مصوب سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان حدود ۲۲ میلیارد تومان بود که پس از دو سال پیگیری، در بهمن ماه گذشته ۲۰ میلیارد آن از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی دریافت شد. هرچند این مبلغ کوچک بود، ولی خوشبختانه بستر اجرایی کردن این اقدامات را فراهم کرد.

افزایش قیمت بلیت خوشایند جامعه و مسافران نیست، ولی موضوع این است که شرکت‌هایی که سازمان تأمین اجتماعی به‌نحوی مالک یا سهام‌دار آن است، باید سوده باشند که نه تنها سازمان متحمل زیان آن‌ها نشود، بلکه با تقویت تأمین اجتماعی، خانواده بزرگ بیمه‌شدگان از آن بهره‌مند شوند. الان رجا سوده است یا زیان‌ده؟ این وضعیتی که در قیمت‌گذاری شرح دادید، به نفع سازمان و بیمه‌شدگان هست یا خیر؟

رجا هنوز زیان‌ده است. ولی ما تلاش می‌کنیم در جایی که هزینه‌ها قابل کنترل است، از هزینه‌ها بکاهیم. روی افزایش در آمد کار کردیم و به‌جز قطارهای حومه‌ای که فاصله قیمت بلیت و هزینه تمام‌شده زیاد است، در قالب منابعی که عرض کردم و ماده واحده‌ای که در قانون سال ۹۷ و ۹۸ آمده، ماباه‌ای این خدمات، یارانه بگیریم و خوشبختانه سازمان حمایت رقم‌های آن را تأیید کرده است. بر آورد می‌کنیم این یارانه طی سال‌های ۹۴ تا پایان سال ۹۷، حدود ۵۰۰ میلیارد تومان باشد. امیدواریم تشریفات اجرایی آن به‌زودی عملیاتی و این مبلغ به منابع رجا اضافه شود.

شما چه برنامه‌ای برای توسعه شرکت و به‌روزرسانی خدمات دارید و این طرح‌ها چقدر می‌توانند به تقویت منابع رجا کمک کنند؟

روی توسعه شرکت و خدمات به‌صورت حرف‌های کار کردیم و کوشیدیم با تشکیل شرکت‌های زیرمجموعه، بهره‌وری را بالا ببریم. بخش فنی را از بدنه شرکت جدا کردیم که هم خدمات رجا را انجام دهد و هم از شرکت‌های دیگر سفارش بپذیرد که خوشبختانه ایده موفق بود و شرکت

گفت‌وگو
آقای رجبی، موضوع خبرساز صنعت حمل‌ونقل ریلی، موضوع قیمت‌گذاری بلیت قطار است. شما تاکنون چندبار گفته‌اید که قیمت بلیت قطار از قیمت واقعی خدمات پایین‌تر است و این سبب زیان‌ده شدن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌شود. در سال ۹۸، قیمت‌گذاری بلیت قطار چگونه انجام شد؟ آیا هزینه واقعی خدمات، تأمین می‌شود و شرکت را سوده می‌کند؟

در دنیا، صنعت ریلی برای جابه‌جایی، یک صنعت گران است و هزینه‌های آن را نمی‌توان از مسافر دریافت کرد. البته موضوع قیمت‌گذاری را باید با توجه به نوع سفر و خدمات ارزیابی کرد. حمل‌ونقل ریلی سه دسته‌بندی کلی دارد. یک دسته از قطارهای بین‌شهرها و در مسافتی بین ۳۰۰ کیلومتر تا حدود هزار و ۳۰۰ کیلومتر یا بیشتر مسافر جابه‌جایی می‌کنند و توسط لو کوموتیو کشیده می‌شوند. ما باید هزینه این دسته را در قالب اجاره بها به راه‌آهن بپردازیم که غالباً از پرداخت آن ناتوان هستیم. دسته دوم، قطارهای تندرو و خودکشش هستند و دسته سوم، قطارهایی که میان کلان‌شهرها و شهرهای کوچک اطراف، مسافر جابه‌جایی می‌کنند و با نام قطارهای حومه‌ای شناخته می‌شوند. یعنی کار جابه‌جایی کارمندان، کارگران و دانشجویان را از محل زندگی به شهر اصلی انجام می‌دهند. در هر سه گروه، هزینه تمام‌شده بالاتر از قیمت بلیت است. اگر دولت به اشکال گوناگون به شرکت‌های حمل‌ونقل کمک نکند، امکان خدمات مناسب فراهم نمی‌شود. تیرماه سال گذشته و براساس پیش‌بینی هزینه‌ها، پس از چهار سال حدود ۱۰ درصد به نرخ بلیت قطارهای بین‌شهری افزوده شد. ولی با افزایش سه‌برابری نرخ دلار که اثرات سنگینی بر هزینه‌های تعمیر، نگهداری و مواد مصرفی داشت، پیش‌بینی‌های ما به‌هم ریخت. براساس بررسی‌هایی که آن را به مبادی ذی‌ربط هم گزارش دادیم، هزینه خدمات در کمتر از یک سال، بیش از ۲۴۰ درصد، یعنی حدود ۲/۵ برابر افزایش یافت. سهم ارزشی قطارهای بین‌شهری که به آن واگن‌های مسافری هم می‌گوییم، بین ۴۰ تا ۶۵ درصد هزینه‌های بهره‌برداری است. قطارهای پرسرعت یا تندرو و قطارهای حومه‌ای ۶۵ تا ۷۰ درصد ارزشی دارند. پس با افزایش سه‌برابری نرخ ارز، متحمل هزینه‌های بالا و غیرمنتظره‌ای شدیم و ناگزیر باز هم پروسه افزایش قیمت را طی کردیم که البته خیلی طولانی شد. شرکت‌ها پیشنهادهایی برای افزایش قیمت دادند، ما هم با در نظر گرفتن قدرت خرید مردم و کشش بازار، پیشنهاد افزایش ۳۰ درصدی را مطرح کردیم که در انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با افزایش میانگین ۲۵ درصد موافقت شد. کمتر از یک ماه پیش هم شورای عالی ترابری که مسئول تأیید قیمت‌گذاری است، با میانگین افزایش قیمت ۲۲ درصدی موافقت کرد. ما با حفظ میانگین ۱۵ تا ۴۰ درصد به‌جز مسیرهای منتهی به مشهد، افزایش قیمت را اعمال کردیم و از هفته گذشته فروش بلیت به‌سارخ جدید انجام می‌شود. این افزایش قیمت، هزینه‌ها را پوشش نمی‌دهد، ولی امیدواریم با افزایش درست در برخی از خدمات و قطارها، هزینه‌های تعمیر و نگهداری را تأمین کنیم. افزایش قیمت شامل قطارهای حومه‌ای هم نشد و قیمت بلیت این قطارها



پریسا امام‌وردیلو

روزنامه‌نگار

به احتمال زیاد به‌زودی رقم اسمی سرمایه رجا به بالای دوهزار و ۸۰۰ میلیارد تومان می‌رسد. امیدواریم در کنار نوسازی و بازسازی واگن‌ها، سهم بازار خود را در صنعت ریلی کشور حفظ کنیم. همچنین تلاش کردیم هزینه‌های عملیاتی را به اندازه در آمد ماخوذه از محل منابع مانند فروش بلیت و یارانه‌ها به نقطه سر به سر برسانیم