



فولاد ریل توس در زمینه ارتباطات و سیگنالینگ چه اقداماتی تا امروز انجام داده و چه برنامه‌هایی در این خصوص پیش رو دارد؟

در زمینه ارتباطات و سیگنالینگ طی ۳ سالی که ایستگاه راه آهن مجتمع دولتی سنگ آهن سنگان در اختیار این شرکت بود و بعنوان پیمانکار بهره برداری بود، پرسنل شرکت مستقر در سایت در دوره‌های آموزشی مربوطه که توسط راه آهن ج.ا. برگزار گردید شرکت نمودند و خوشبختانه در طول دوره پیمانکاری تجربیات اجرایی و عملیاتی در حوزه ارتباطات و سیگنالینگ حاصل گردید.

جناب عالی بفرمایید آیا شرکت در زمینه تعمیر و نگهداری ناوگان فعالیت می‌کند و اگر فعالیت می‌کند با وجود تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز با چه چالش‌هایی روبرو است؟

در حال حاضر این شرکت جهت تعمیرات و حوزه نگهداری از پیمانکاران دارای صلاحیت استفاده می‌نماید و از طرفی با توجه به نبودن ناوگان ریلی در حال بهره‌برداری خوشبختانه هزینه‌های مضاعفی در این خصوص به شرکت تحمیل نگردیده است.

در زمینه نوسازی و خرید ناوگان ریلی با توجه به نوسانات نرخ ارز و تحریم‌ها با چه مشکلاتی روبرو هستید؟

عمده مشکلات این شرکت در حال حاضر با توجه به خرید ۲۰۰ دستگاه واگن روسی به صورت ارزی از سازنده می‌باشد که علیرغم اینکه راه آهن نوسانات ارزی قرارداد را تضمین نموده است ولی در عمل پرداخت اقساط به علت نوسانات شدید و عدم تأمین وجه ریالی و ارز مورد نیاز و عدم تأیید فیش‌های اعتباری انتقال ارز توسط بانک مرکزی نزدیک به یک سال به تعویق افتاده که این مهم تمامی برنامه‌های مالی و اقتصادی شرکت و همچنین



گفتگو با غلامرضا میلانلو، مدیرعامل شرکت فولاد ریل توس:

سرمایه گذاری در صنعت ریلی گره‌گشای مشکلات این بخش است

با بروز مجدد تحریم‌ها، شرکت‌های ریلی چالش‌های بسیاری را تجربه کردند، در شرایطی که توسعه این صنعت از مهم‌ترین شعارهای دولت است، با کاهش نقدینگی و افزایش نرخ ارز و تحریم‌های تحمیلی مواجه بوده‌اند. سیستم حمل و نقل ریلی برای ادامه راه نیاز به حمایت بیش از گذشته دارد و این امر در تمام دنیا متداول است، به گفته فعالین بخش حتی با وجود تولیدات داخلی نیاز به قطعات خارجی نیز هست و درصد هزینه‌های تعمیر و نگهداری به صورت ارزی است و حتی هزینه قطعات تولیدات داخل با افزایش نرخ ارز بالا می‌رود که تأمین نشدن آن منجر به توقف تعدادی از واگن‌های مسافری و باری و مخزن دار می‌شود زیرا هزینه‌های ارزی شرکت‌های حمل و نقل ریلی چندین برابر شده و از نظر ریالی هم هزینه‌ها افزایش یافته است به همین دلیل اداره وضعیت موجود برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی مخاطره‌انگیز و امکان تأمین قطعات هم به شدت دشوار شده است، تورم شدید بر ناتوانی در سرمایه‌گذاری شرکت‌ها نیز تأثیرات منفی داشته است در همین خصوص گفتگویی با غلامرضا میلانلو، مدیرعامل شرکت فولاد ریل توس داشته ایم و به چالش‌های این بخش پرداخته ایم، با هم می‌خوانیم:

خدماتی را به مشتریان خود ارائه می‌دهد و چه میزان بار را سالیانه حمل می‌کند؟

در سنوات گذشته تقریباً به طور میانگین سالیانه نزدیک به یک میلیون تن مواد معدنی توسط شرکت از معادن مختلف بارگیری و به فولاد خراسان حمل شده است و در مقطعی نیز در زمینه حمل محصولات فلزی (شمش و ...) توسط شرکت حمل شده است.

دستیابی به بازارهای بار داخلی و ترانزیتی با توسعه و تجهیز ناوگان ریلی شرکت است.

شرکا و سهام داران شرکت فولاد ریل توس چه شرکت‌هایی هستند؟

سهام داران شرکت، شرکت تعاونی فولادپار با ۵۱ درصد - شرکت راه آهن حمل و نقل با ۴۹ درصد می‌باشد.

شرکت فولاد ریل توس چه

مختصری در رابطه با حوزه‌های فعالیت شرکت فولاد ریل توس بفرمایید و بگویید هدف از تأسیس این شرکت چه بوده است و چه اهداف و برنامه‌هایی پیش رو دارد؟

شرکت فولاد ریل توس در سال ۱۳۹۰ تأسیس گردید و هدف اصلی از تأسیس شرکت تأمین و حمل ریلی مواد اولیه مجتمع فولاد خراسان در گام اول و در بلندمدت

ارائه فعالیت شرکت را به چالش کشیده است.

مهمترین اقدامات در خصوص رشد بهره‌وری حمل و نقل ریلی چیست و انجام این امر بر عهده بخش خصوصی است یا بخش دولتی؟ توضیح بفرمایید.

اگر در بخش دولتی بهره‌وری و رشد شاهد بودیم اکنون بایستی در زمره شرکت‌های پیشرو در این صنعت با گذشت بیش از ۸۰ سال از این صنعت در کشور می‌بودیم. قطعاً ورود شرکت‌های موفق و قدرتمند خصوصی در کنار حمایت دولتی و سیستم‌های حمایتی، تشویقی سرمایه‌گذاری در این صنعت می‌تواند گره‌گشای مشکلات حال حاضر این صنعت باشد، از طرفی توسعه و تجهیز زیرساخت‌های اولیه و استفاده از تکنولوژی روز این صنعت و انتقال تجربیات کشورهای موفق در این حوزه مثر ثمر خواهد بود.

تخلیه و بارگیری بار در حمل و نقل ریلی با چه چالش‌هایی رو به روست و چه تاثیری در افزایش یا کاهش بهره‌وری خواهد داشت؟

عدم تناسب در تخلیه و بارگیری همواره در شبکه حمل و نقل ریلی همواره بعنوان یک معضل لاینحل باقیمانده و باعث ایجاد اختلال و اشغال خطوط و کندی روند سیر و حرکت واگن‌ها بوده است، از آنجائیکه بخش عمده‌ای از مبادی اصلی بارگیری و تخلیه هنوز به شکل مکانیزه فعالیت نمی‌کنند و متأسفانه به روش دستی و با ماشین‌آلات سنگین بویژه بیل مکانیکی انجام می‌گردد و متأسفانه ضمن وارد نمودن خسارت و آسیب به بدنه و کف واگن‌ها شاهد کندی روند بارگیری و تخلیه و عدم بهره‌وری از ناوگان ریلی هستیم.

در ایستگاه‌های مانوری با چه چالش‌هایی در خصوص تخلیه و بارگیری روبه‌رو هستید؟

با توجه به اینکه بیش از توان ظرفیت ایستگاه‌های مذکور همواره

در نواحی اعزام واگن داریم و کمبود خطوط تخلیه و تنوع بار و از طرفی ازدحام واگن‌ها فشار مضاعفی به سیستم تحمیل می‌کند که با درایت و مدیریت در زمان اعزام و عقد قرارداد با صاحبان کالا می‌توان در مبداء بارگیری این مهم را مدیریت نمود تا شاهد دپوی واگن‌ها و مسدودی خطوط در مسیر نباشیم.

آیا زیرساخت‌ها در حمل و نقل ریلی متناسب با تعداد ناوگان موجود هست؟ توضیح بفرمایید؟ اولویت در توسعه کدام حوزه است؟

با توسعه کارخانجات صنعتی و فعالیت معادن بزرگ و عمده در سطح کشور متأسفانه در حوزه زیرساخت این صنعت به تناسب سرمایه‌گذاری نشده است و در حال حاضر شاهد این معضل فوق هستیم که حمل ۹۰٪ بار زمینی توسط جاده خود مؤید و مبین این موضوع است ضمن اینکه حمل جاده‌ای مشکلات عدیده‌ای از جمله مرگ و میر جاده‌ای در اثر تصادفات در سال بیش از ۱۶ هزار نفر علاوه بر مشکلات زیست محیطی و ... بر جامعه تحمیل می‌نماید. در خصوص اولویت هم بایستی همزمان با توسعه زیرساخت تجهیز و خرید استفاده از ناوگان ریلی استاندارد و مطلوب در دستور کار قرار گیرد تا شاهد بهره‌وری بیشتر در این حوزه باشیم.

آیا زیرساخت‌های لازم برای افزایش سرعت قطارهای باری وجود دارد و کاهش سیر قطارهای مسافری به دلیل شیوع کرونا چه تاثیری بر حمل و نقل بار داشته است؟

هر چه قطارهای باری به شکل برنامه‌ای از مبادی بارگیری و اعزام شوند سرعت سیر و خدمات حمل و نقل بهتر و بیشتر خواهد شد و تنها افزایش سرعت در این صنعت نمی‌تواند باعث ارتقاء بهره‌وری واگن‌ها گردد و در خصوص

قطارهای مسافری نیز قطعاً خسارت‌های فراوانی به فعالین در این حوزه تحمیل شده است.

چه درصدی از شبکه ریلی و ناوگان لکوموتیو در اختیار بخش خصوصی است و آیا خصوصی سازی طبق اصل ۴۴ به صورت کامل انجام شده و دلیل عدم اجرای خصوصی سازی به صورت صحیح چیست؟

در حال حاضر تنها ۳۰ درصد ناوگان لکوموتیو در اختیار بخش خصوصی می‌باشد که این مسئله باعث عدم اجرای اصل ۴۴ به معنای واقعی می‌باشد شاهد تحمیل هزینه‌ها و تعرفه‌ها از طرف راه آهن به صاحبان کالای شرکت‌های ریلی به صورت یکسویه و یکجانبه هستیم و تا مادامی که از قدرت حاکمیتی راه آهن در این حوزه حمایت شود عملاً شرکت‌های خصوصی با چالش مواجه هستند و امکان رقابت و سرمایه‌گذاری از آنها سلب خواهد شد.

آیا با چالش‌های کمبود لکوموتیو مواجه هستید؟

متأسفانه شاهد این مسئله در طول سال به کرات هستیم و اگرچه در سنوات گذشته فقط در ایام تعطیلات نوروزی و پیک پایانی سال راه آهن این مسئله بیشتر اتفاق می‌افتد ولی در حال حاضر با توجه به تنوع بار و توسعه کارخانجات فولادی و از طرفی خرابی‌های مکرر لکوموتیوها همه روزه با کمبود آن در نواحی پر تردد راه آهن مواجه هستیم.

در این سال‌ها قیمت فولاد افزایش چشمگیری داشته است. آیا هزینه حمل و نقل به نسبت افزایش قیمت این کالا افزایش داشته است؟

مقایسه فروش محصولات تولیدی شرکت‌ها و کارخانجات با هزینه حمل بیشتر یک فرضیه اختصاصی تولیدکننده‌ها می‌باشد که به دنبال کاهش بهای تمام شده محصولات تولیدی خود هستند و نباید توقع

داشت که با افزایش درآمد صاحبان کالا هزینه حمل مضاعفی به آنها تحمیل گردد و بلکه بهتر است با جذب بیشتر بار از جاده به ریل بهره‌وری ریلی محقق شود. قطعاً هرچه هزینه تمام شده صاحبان کالا کمتر شود آنها بیشتر تمایل به حمل بار از جاده به ریل خواهند داشت.

آیا تخصیص منابع در شرکت راه آهن در جهت مطلوب و مطالعه شده با در نظر گرفتن رشد بهره‌وری صورت می‌گیرد؟

قطعاً مدیران فعلی و گذشته راه آهن همواره دغدغه ارتقاء بهره‌وری و راندمان مطلوب در صنعت ریلی را داشته و دارند، متأسفانه منابع کافی و متناسب با رشد بیش از حد هزینه‌های تعمیر و نگهداری ناوگان با در نظر گرفتن شرایط فعلی و تحریم‌های پیش‌رو در اختیار راه آهن نیست و اگر منابع مالی تأمین گردد پروژه‌های در حال اجرا زودتر به بهره‌برداری می‌رسد و تأثیر زیادی بر رشد صنعت ریلی می‌گذارد.

با توجه به چالش‌های پیش‌رو چشم‌انداز حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

چشم‌انداز صنعت حمل و نقل ریلی ما قطعاً ماحصل برنامه‌ریزی و مدیریت منابع فعلی خواهد بود و اگر در رویه فعلی تغییری حاصل نشود و خصوصی‌سازی به معنای واقعی محقق نگردد و حاکمیت راه آهن کما فی الساباق در این حوزه پا برجا باشد شاهد روند کند حرکتی این صنعت و از دست دادن بازارهای فعلی در عرصه خدمات حمل و نقل ریلی خواهیم بود، بهتر است که با استفاده از تکنولوژی روز دنیا و شرکت‌های پیشگام در این صنعت در کنار حمایت‌های پایدار و معافیت‌های مالیاتی از سرمایه‌گذاران بیش از گذشته و با حرکتی رو به جلو گام‌های موثرتری برداشته شود، آنگاه شاهد حمل و نقل ریلی سبز و پویا و پایدار متناسب با پتانسیل و ظرفیت‌های فعلی صنعتی و معدنی کشور خواهد بود.