

گفتگو با غلامرضا میلانلو، مدیر عامل شرکت فولاد ریل توس:

تخصیص ارز دولتی؛ یکی از راهکارهای عبور از بحران مالی و اقتصادی

الهام زرقانی



از ابتدای بحث تحریم‌ها، شرکت‌های ریلی مراتب اعتراض خود را نسبت به عدم تخصیص ارز به حمل و نقل ریلی در شرایطی که توسعه این صنعت از مهم‌ترین شعارهای دولت است، اعلام داشته‌اند. سیستم حمل و نقل ریلی برای ادامه راه نیاز به ارز دولتی دارند و این امر در تمام دنیا متداول است، به گفته فعالین بخش ۸۰ درصد هزینه‌های تعمیر و نگهداری به صورت ارزی است و تامین نشدن ارز دولتی بابت قطعات فنی واگن‌ها می‌تواند منجر به توقف تعدادی از واگن‌های مسافری و باری و مخزن دار شود، زیرا از ابتدای سال جاری هزینه‌های ارزی شرکت‌های حمل و نقل ریلی سه برابر شده و از نظر ریالی هم هزینه‌ها ۴۰ درصد افزایش یافته است به همین دلیل اداره وضعیت موجود برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی مخاطره‌انگیز و امکان تامین قطعات هم به شدت دشوار شده است، تورم شدید بر ناتوانی در سرمایه‌گذاری شرکت‌ها نیز تاثیرات منفی داشته است در همین خصوص گفتگویی با غلامرضا میلانلو، مدیر عامل شرکت فولاد ریل توس داشته ایم و به چالش‌های این بخش پرداخته ایم:

سال ۹۶ حدود ۵ میلیون تن بار حمل نموده است.

این شرکت چه اهداف و برنامه‌هایی پیش رو دارد؟

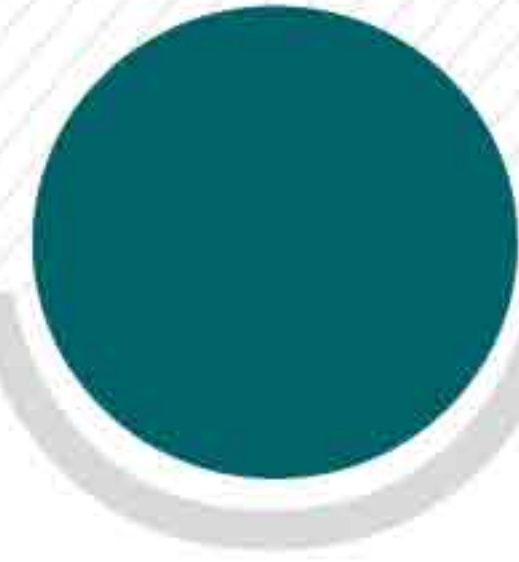
این شرکت شروع فعالیت خود را در زمینه حمل و نقل ریلی با اجاره نمودن ۶۰۰ دستگاه واگن لبه بلند از شریک تجاری خود شرکت راه آهن حمل و نقل آغاز نمود و مهمترین

خراسان از معادن داخلی کشور تأسیس گردید. از ابتدای سال ۱۳۹۲ عملاً فعالیت ریلی شرکت آغاز و در همان سال اول موفق به حمل یک میلیون تن بار گندله "مواد اولیه فولاد خراسان" از معادن داخلی گل گهر واقع در شهرستان سیرجان استان کرمان و گندله سازی اردکان واقع در استان یزد گردید و تا پایان

اولیه ۱۰ میلیارد ریال و با سرمایه گذاری ۵۱ درصدی شرکت‌های تعاونی فولادپار متعلق به پرسنل فولاد خراسان و ۴۹ درصدی شرکت راه آهن حمل و نقل وابسته به صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا. جهت انجام کلیه فعالیت‌های حمل و نقل ریلی به ویژه با هدف حمل مواد اولیه مورد نیاز فولاد

مختصری در رابطه با حوزه‌های فعالیت شرکت فولاد ریل توس بفرمایید و بگوئید هدف از تأسیس این شرکت چه بوده است؟

شرکت فولادریل توس بعنوان اولین شرکت حمل و نقل ریلی در استان خراسان رضوی و شرق کشور در تاریخ ۱۳۹۰/۱۰/۰۵ با سرمایه



هدف و استراتژی شرکت، صاحب و مالک واگن شدن بود که به لطف خداوند متعال و تلاش های شبانه روزی مدیران و پرسنل خدمت شرکت توانست در مدت فعالیت ۵ ساله خود نسبت به خرید ۳۵۰ دستگاه واگن "۱۵۰" دستگاه از کارخانجات سازنده داخل کشور و ۲۰۰ دستگاه از کشور روسیه اقدام نماید که در حال حاضر کلیه واگن ها در حال بهره برداری در داخل کشور می باشند و در سند چشم انداز ۱۴۰۴ خرید ۱۰۰۰ دستگاه لکوموتیو مانوری در دستور کار خود قرار داد.

شرکاء و سهام داران شرکت فولادریل توس چه شرکت هایی هستند؟

شرکت فولادریل توس دو سهام دار عمده دارد :

الف- شرکت تعاونی فولادیار با سهام ۵۱ درصدی متعلق به تعاونی کارکنان فولاد خراسان

ب- شرکت راه آهن حمل و نقل با سهام ۴۹ درصدی وابسته به صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا.

شرکت فولادریل توس چه خدماتی را به مشتریان خود ارائه می دهد و چه میزان بار سالیانه حمل می کند؟

شرکت فولادریل توس به حول قوه الهی و با بهره گیری از تمامی پتانسیل های خود در راستای جلب رضایت مشتری خود "مجتمع فولاد خراسان" و سرویس دهی مناسب موفق گردید در سه سال اول به دلیل سیر مناسب واگن ها در جایگاه نخست استفاده بهینه و بهره وری واگن در کل شبکه ریلی کشور قرار گیرد و به بیش از ۲ میلیون تن کیلومتر به ازای هر واگن در سال دست یابد که نسبت به میانگین سیر واگن های باری کل کشور قریب به دو برابر بوده است و در مدت ۵ سال گذشته نیز توانسته حدود پنج میلیون تن بار حمل نماید. شایان ذکر است که در همان سال شروع فعالیت خود موفق به اخذ جایزه

تعالی سازمانی در اولین جشنواره تعالی حمل و نقل ریلی "جشنواره شهید دکتر دادمان" گردید.

شرکت فولادریل توس بجز حمل و نقل ریلی آیا در سایر زمینه های دیگر فعالیت دارد یا خیر؟ تاکنون چه اقداماتی را انجام داده است؟

شرکت فولادریل توس با توجه به استراتژی و اهداف بلند مدتی که در دستور کار خود دارد به منظور یکپارچگی و تمرکز در مدیریت و تسریع در اجرای عملیات تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد بار و جهت جلب رضایت مشتریان و استفاده بهینه و مطلوب از واگن ها در مناقصه داخلی مجتمع فولاد خراسان و مجتمع دولتی سنگ آهن سنگان اعم از عملیات مانور "جابجایی واگن ها، تنظیم قطار، نگهداری خطوط، ارتباطات و سیگنالیک و..." شرکت و برنده مناقصه گردید که با این تدبیر توانست حداکثر استفاده از به گردش در آوردن واگن ها در مبادی بارگیری و تخلیه در مقصد را ببرد، ضمن اینکه در سال ۱۳۹۵ که به نام اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال از سوی مقام معظم رهبری نام گذاری شده بود با تلاش ها و تدابیری که توسط مدیران اندیشیده شده بود علیرغم بحران اقتصادی حاکم بر کشور نه تنها خللی در فعالیت شرکت بوجود نیامد بلکه موفق شد که برای ۸۰ نفر اشتغال نیز ایجاد نماید. در همین راستا شرکت در سال ۹۵ و ۹۶ موفق به کسب نشان اعتماد ملی در خدمات حمل و نقل ریلی و نشان زرین استقامت ملی در ارائه بهترین خدمات ریلی و دریافت نشان ملی از دست معاون محترم اول رییس جمهوری گردید.

جناب عالی بفرمایید آیا شرکت در زمینه تعمیر و نگهداری ناوگان فعالیت می کند؟ و اگر فعالیت می کند با وجود تحریم ها و نوسانات نرخ ارز با چه چالش هایی روبه رو است؟

این شرکت در حال حاضر در

زمینه تعمیر و نگهداری ناوگان هیچ اقدامی ننموده است لیکن با توجه به توسعه ناوگان شرکت در سند چشم انداز ۱۴۰۴ دیده شده است. اما آنچه موجب نارضایتی این شرکت و سایر شرکت های گردیده این است که: راه آهن با عنایت به مصوبه اخیر هیئت مدیره محترم به ازای هر تن کیلومتر ده ریال جهت تعمیرات جاری واگن ها، "فی الواقع در سال حدود یک میلیارد تومان" از این شرکت دریافت می نماید در حالیکه همیشه در تامین کفش ترمزو سایر قطعات مورد نیاز تعمیرات جاری با مشکل مواجه بوده و نتوانسته اند به موقع تامین و اقدام نمایند، که اغلب منجر به توقف طولانی مدت واگن ها در مناطق گردیده است که عدم توجه به این مهم در نهایت باعث ضرر و زیان شرکت ها و راه آهن می گردد. رسیدگی به موضوع و رفع معضل فوق مورد تقاضای همه شرکت هاست.

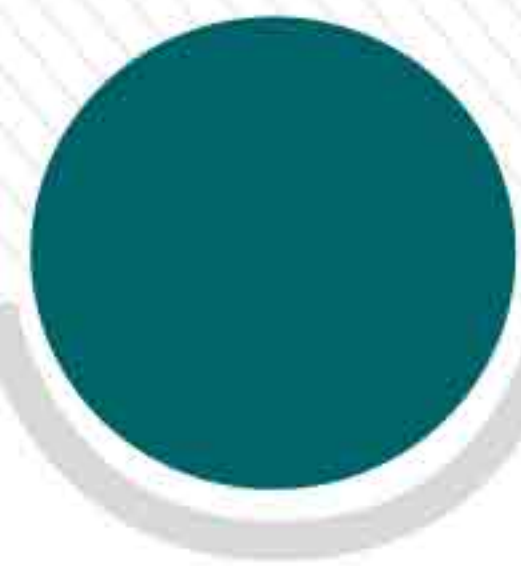
در خصوص توسعه صنعت ریلی چه پژوهش ها و مطالعاتی را انجام داده اید؟

در بحث توسعه صنعت ریلی، این شرکت با مشارکت و سرمایه گذاری شرکت های صاحب نام دیگری در آینده در استان خراسان رضوی تصمیم به احداث کارخانه واگن سازی و تعمیرات واگن را نموده که در حال حاضر در یکی از شهرک های صنعتی استان در حال شکل گیری است، امیدواریم ظرف مدت چند ماه آینده اولین فاز مقدماتی آن آغاز گردد.

آیا در رابطه با خدمات فنی و مهندسی که انجام می شود از تجربیات کارشناسان خارجی استفاده می شود؟ در زمینه ارتباطات و سیگنالیک چه اقداماتی تا به امروز انجام داده است؟

همانطور که توضیح داده شد این شرکت در مناقصه داخلی مجتمع دولتی سنگ آهن سنگان شرکت و برنده مناقصه گردید که علاوه بر

عملیات مانور و جابجایی واگن ها و تنظیم قطارها نقش بسزایی در رابطه با نگهداری سیستم ارتباطی و سیگنالیک ایستگاه سنگان ایفا نموده است. در همین راستا با هماهنگی که با شرکت خارجی AZD صورت پذیرفت تعداد ۴ نفر از نیروهای تحصیل کرده این شرکت، در آموزش های تخصصی زیر نظر اساتید و کارشناسان خارجی شرکت کردند و مراحل مورد نظر را طی کردند که در حال حاضر بدون حضور کارشناسان خارجی نیروهای این شرکت رأساً نسبت به انجام امور مرتبط با ارتباطات و سیگنالیک اقدام می نمایند. در همینجا لازم می دانم به نکته مهم دیگری اشاره داشته باشم و آن این است که در فولاد خراسان دو دستگاه لکوموتیو ساخت کشور ترکیه جهت انجام عملیات مانور وجود دارد که قبلاً تمامی بازدیدهای سالیانه و تعمیرات لکوموتیو توسط کارشناسان ترکیه انجام می پذیرفت، اما پس از شروع به کار این شرکت در مجتمع فولاد خراسان و اعتمادی که مدیریت محترم آن مجتمع به شرکت فولادریل توس داشتند دستور نگهداری و انجام کلیه امور لکوموتیو ها را به این شرکت واگذار و در گام اول نسبت به راه اندازی لکوموتیوی که بیش از یک و نیم سال به علت خرابی متوقف بود با استفاده از پتانسیل های موجود شرکت و بهره گیری از کارشناسان زبده و مجرب بازنشسته راه آهن بدون حضور کارشناسان خارجی در ظرف یک هفته اقدام و لکوموتیو مورد بهره برداری قرار گرفت و لکوموتیو دوم نیز به همین شکل تعمیرات آن انجام پذیرفت و به لطف خداوند متعال هر دو لکوموتیو موجود فولاد خراسان در حال بهره برداری می باشند. ضمن اینکه علاوه بر فعالیت های فوق، اتصال خط انبارهای محصول میلگرد و شمش به شبکه ریلی کشور نیز توسط نیروهای این شرکت انجام پذیرفت که این مهم



چشم انداز صنعت حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

رسیدن به سهم ۱۹۵ میلیون تنی سهم راه آهن از حمل بار تا پایان برنامه ششم توسعه در حالیکه در سال ۹۶ بین ۴۶ تا ۴۷ میلیون تن کالا از طریق راه آهن جابجا شده است و رسیدن به سهم ترانزیتی ۱۰۰ میلیون تن در سال ۹۶ به حدود ۱/۶ میلیون تن رسیده است با توجه به مواردی که ذیلاً به آن اشاره می‌کنیم تا حدودی تحقق برنامه ششم را غیر ممکن می‌سازد که لازم است که به آن نگاه و توجه ویژه ای شود:

- محدودیت ظرفیت خطوط محور هرمزگان با توجه به سیل عظیم بارهای معدنی و ترانزیت ریلی به بندر.

- محدودیت فضا در ایستگاه بندر عباس و عدم امکان توسعه خطوط مانور و تخلیه.

- تخلیه سنتی و دستی واگن‌ها در بندر عباس که موجب عدم برگشت سریع واگن‌ها می‌گردند و همچنین موجب خرابی واگن‌ها و خروج از چرخه حمل جهت بازسازی بعد از مدت کوتاهی می‌گردند.

- عدم پذیرش قطارها توسط بندر عباس، باعث کنسلی قطارها در خطوط ایستگاه‌های نواحی گردیده که نهایت باعث رسوب و انباشت بار در نواحی می‌گردند.

- عدم امکان تامین کفش ترمز و قطعات جهت تعمیرات جاری توسط راه آهن که باعث توقف طولانی مدت واگن‌ها می‌گردند.

- کمبود لکوموتیو در شبکه به ویژه در ایام پیک مسافری و به تبع آن رسوب بار در نواحی.

- عدم تناسب واگن‌های بارگیری شده در نواحی با امکانات تخلیه در مقصد.

- نوسانات ارزی که موجب ریسک خرید واگن نو از کشور روسیه گردیده و تامین قطعات توسط تولیدکنندگان داخلی را با مشکل مواجه نموده است.

راه آهن ج.ا.ا. انجام نپذیرفته و تعهد فوق را منوط به آینده نموده اند تا در هیئت مدیره محترم راه آهن تصمیمات لازم اتخاذ گردد. این در حالیست که این شرکت با توجه به نوسانات شدید ارزی و حداقل دو برابر شدن نرخ یورو در حال حاضر نسبت به مبلغ زمان قرارداد باید اقساط را با نرخ آزاد یورو پرداخت نماید. "یعنی ارزش ۲۷۰ میلیون تومانی واگن را باید ۵۵۰ میلیون تومان پرداخت نماید".

اینک کمبود نقدینگی و عدم حمایت مالی از سوی راه آهن ج.ا.ا. از یک سو و از سوی دیگر عدم افزایش نرخ حمل توسط صاحبان کالا و صنایع به علت عدم فروش محصولات و رقابت در بازار، شرکت‌های ریلی از جمله این شرکت را با شرایط بسیار نامطلوب و دشوار مواجه نموده اند! از طرفی جهت صدور حواله ارزی نیز باید بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مجوز مربوطه را صادر نماید که با اعمال تحریم‌های ظالمانه و یک طرفه هرروز مشکلات این حوزه بیشتر و بیشتر گردیده است و شاهد هستیم علی‌رغم تأمین نقدینگی "با دریافت تسهیلات بانکی، و..." باز هم حواله ارزی امکان پذیر نبوده و تأمین مابه التفاوت ارز مندرج در قرارداد با فروشنده و بار مضاعفی بر دوش شرکت‌های ریلی می‌گذارد. بدیهی است راهکار برون رفت از شرایط فعلی فقط و فقط حمایت دولت از بخش صنعت ریلی و تخصیص ارز دولتی به بخش ریلی می‌باشد که تا کنون محقق نگردیده است! در خاتمه از مجموعه مدیریت کلان راه آهن جمهوری اسلامی تقاضا داریم که به هر طریق ممکن، چاره‌ای برای جبران افزایش ۱۰ درصد نوسانات ارزی که ضربه مهلکی به پیکره شرکت‌های خریدار واگن از جمله این شرکت نوپا وارد نمود، بیندیشند تا امکان عبور از بحران مالی و اقتصادی و پرداخت اقساط به فروشندگان خارجی برای شرکت‌ها میسر گردد.



سال گذشته نیز اقدام به خرید ۲۰۰ دستگاه واگن نو از کشور روسیه نمود که علی‌رغم تولید واگن‌ها در ثبت سفارش واگن‌ها "ممنوعه بودن واگن" بیش از هشت ماه واگن‌های مزبور در گمرک مرزی سرخس متوقف ماندند و در خصوص پرداخت اقساط نیز علی‌رغم اینکه راه آهن ج.ا.ا. در موافقت نامه فی ما بین پذیرفته بود که نوسانات ارزی بیشتر از ۱۰٪ سالیانه را تضمین و پرداخت نماید، اما متأسفانه تاکنون جهت پرداخت ما به التفاوت، اقدام مثبتی از طرف

باعث گردید علاوه بر تسریع در امر بارگیری هزینه‌های صاحب کالا نیز کاهش یابد و میل و رغبت به حمل ریلی افزایش پیدا کند که در مدت کوتاهی بیش از ۴۰ هزار تن بار به مقاصد بندر عباس و فولاد میانه آذربایجان توسط ریل ارسال گردید.

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

در این خصوص شرکت علاوه بر ۱۵۰ دستگاه واگن از کارخانجات سازنده داخلی خریداری نمود. در