

جوابیه شرکت اصفهان کفریز به مصاحبه‌ی منتشر شده در دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی



بروید سراغ مصرف تولیدات داخلی. آن چیزهایی که مشابه داخلی دارد، متعصبانه و با تعصب تمام، ملت ایران، خارجی آن را مصرف نکنند. من این حرف را برای هرکسی می‌گویم که به ایران علاقه‌مند است. شما مصنوعات خارجی را که مصرف می‌کنید در واقع کمک می‌کنید به اینکه حجم آن بنگاه خارجی، آن کارگر خارجی، آن سرمایه‌دار خارجی، مدام بیشتر بشود و تولید داخلی ضربه بخورد.

بیانات مقام معظم رهبری در دیدار مردم آذربایجان شرقی به تاریخ ۱۳۹۳/۱۱/۲۹

مدیرمسئول دوماهنامه‌ی ندای حمل و نقل

ریلی:

نشریه ندای حمل و نقل ریلی طی شماره ۴۷ خود در دی‌ماه ۱۳۹۹ در صفحات ۳۰ و ۳۱ اقدام به انتشار مصاحبه با آقای حسین پورجعفر قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر با عنوان «انحصار در تولید چرخ و بانداژ از یک سو و به چالش افتادن شرکت‌ها از سوی دیگر» نموده است. با توجه به منطوق آنچه چاپ و منتشر شده است، به وفور اکاذیبی به شرکت اصفهان کفریز نسبت داده شده که این شرکت به منظور روشن شدن اذهان خوانندگان فهیم آن نشریه و با اختیار حاصله از ماده ۲۳ قانون مطبوعات، متن ذیل را عیناً جهت چاپ در همان صفحه بیان می‌دارد:

شرکت اصفهان کفریز علاوه بر اقدام به تولید قطعات خاص از جمله ثبت اختراع قطعه قابل پیاده‌سازی مدل کفریز KDJ در سال ۱۳۸۹ در

اصحاح استاندارد بین‌المللی EN۱۳۲۶۲ تولید و آماده عرضه به بازار گردید.

در گفتگوی انتشار یافته در نشریه، مصاحبه شونده آقای حسین پورجعفر اظهاراتی را به شرح ذیل اعلام نموده‌است که پس از بیان مختصری از اظهارات، دلیل صدق نداشتن هر یک به طور مستدل بیان خواهد گردید:

۱- مصاحبه شونده اعلام داشته «شرکت راه‌آهن حمل و نقل اقدام به خرید از شرکت اصفهان کفریز نموده و پیش‌پرداخت واریز نموده است لیکن محصولی به آن شرکت تحویل نشده است!»، در راستای اثبات بی‌اساس بودن اظهار مذکور، ذکر می‌گردد که شرکت اصفهان کفریز «تفاهنامه همکاری» با شرکت راه‌آهن حمل و نقل منعقد نموده و هیچگونه وجهی به عنوان پیش‌پرداخت و یا هرگونه مبادله مالی دیگر در این خصوص پرداخت نشده و انجام نگردیده است.

صنعت آب، تولید فلنج تاور یک‌پارچه به قطر چهارمتر به صورت کاملاً فورج در سال ۱۳۹۱ در صنعت انرژی‌های نو (برای اولین بار در کشور)، تولید بادی و کلوژر سایز ۳۶ اینچ در صنعت گاز (برای اولین بار در کشور)، همچنین تولید قطعات پین و باکس چاه‌های نفت در صنعت نفت (برای اولین بار در کشور) و غیره، با بیش از سه دهه سابقه فعالیت در صنعت کشور و در راستای جهش تولید و غلبه بر تحریم و نیز افزایش کمی و کیفی تولید ملی، از سال ۱۳۹۶ اقدام به شروع «تولید چرخ منوبلوک قطار» نمود که با عنایت خداوند بزرگ و همت خستگی‌ناپذیر کارشناسان مجرب و متخصص این شرکت و نیز کمک شایان توجه مجموعه راه‌آهن ج.ا.ا. در به اشتراک‌گذاری اطلاعات و دیگر موارد تأثیرگذار، این محصول با پشت سرگذاردن موفقیت‌آمیز تمامی تست‌های استاتیک و دینامیک موردنیاز و

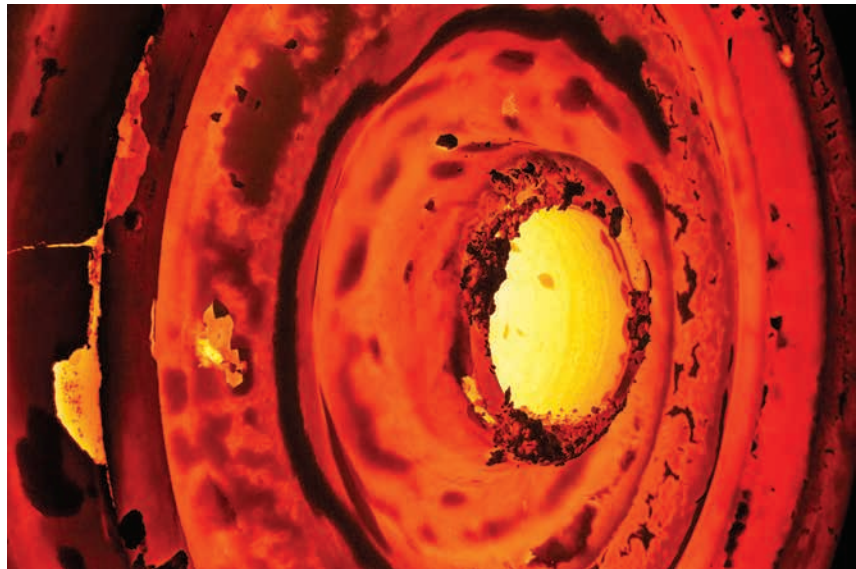


هماهنگ شدن این دو شرکت جهت افزایش قیمت محصولات در این صنعت، کذب و ادعای ناصواب دیگری است. در این راستا ذکر می‌شود که پرونده‌ای در شورای رقابت برای این دو شرکت (با تصحیح عنوان شرکت ماشین سازی اراک به جای تبریز) تشکیل شد که با ارائه مدارک و مستندات متقن از سوی شرکت اصفهان کفریز و نیز دیگر شرکت مذکور، شورای رقابت در چهارصد و چهل و نهمین جلسه خود به تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۹ با این استدلال که شواهدی دال بر استفاده از شرایط مسلط و بروز رویه ضد رقابتی در این بازار مشاهده نگردید، شکایت را مردود اعلام نموده است.

خاطر نشان می‌گردد شرکت اصفهان کفریز طی چند سال اخیر نشان داده است که سیاست این شرکت صرفاً تولید محصولات خاص و کیفی منطبق با پارامترها و استانداردهای تعریف شده، و نیز اجتناب از حواشی بی‌اهمیت است لیکن نمی‌تواند زیر سوال برده شدن اقدامات خیل‌کنیری از نیروهای انسانی متخصص و خدوم این مرز و بوم را به نظاره بنشیند و اجازه و مجال دهد که اقدامات شرکت طی سه دهه گذشته که منتهی به تولید چرخ ملی برای اولین بار در کشور گردیده شده است مورد هجمه قرار گیرد. لذا با عنایت خداوند سبحان و اتکالی به دانش فنی و حداکثر استفاده از ظرفیت داخلی، پرتوانترگام‌هایی راسخ‌تر در مسیر صنعت حمل و نقل ریلی خواهد برداشت. از این رو اعتلای نام محصولات ایرانی در حوزه حمل و نقل ریلی در عرصه بین‌المللی با ورود به بازارهای جهانی هدف دیگری است که این شرکت دنبال نموده و به طور یقین بدان دست خواهد یافت.

همچنین از مدیران نشریه ندای حمل و نقل ریلی درخواست می‌شود به منظور جلوگیری از تشویش اذهان عمومی و بی‌اعتمادی اقشار فرهیخته و متخصص، مطالب را با دقت نظر بیشتری اخذ و چاپ نمایند.

بابک ابدالی
رئیس هیات مدیره
شرکت اصفهان کفریز

مورد نظر است با ذکر عبارت «این وزارت هیچگونه بررسی درخصوص ظرفیت تولید این شرکت انجام نداده و تنها بر اساس ادعای شرکت اصفهان کفریز ثبت سفارش چرخ را متوقف نموده است» زیر سوال برده شده است. مصاحبه شونده به این مقدار بسنده ننموده و با عبارت «شرکت راه‌آهن نیز در این خصوص درست عمل نکرده است» به شرکت معظم راه‌آهن نیز تاخته است!

۵. مصاحبه شونده مدعی است که «این شرکت توان تولید کافی محصولات را ندارد!». عدم آگاهی مصاحبه شونده از آمار دقیق تقاضای چرخ منوبلوک و نیز ظرفیت تولیدی این شرکت واضح و مبرهن است. مؤید این امر، دیگر اظهار نظر مصاحبه شونده با استفاده از عبارات «تعداد مورد نیاز چرخ شرکت‌های مسافری ریلی عدد بزرگی است» و «تا آنجایی که من اطلاع دارم» است.

مسائل فنی مربوط به چرخ منوبلوک با توجه به حساسیت‌های موجود نسبت به آن، قابل مسامحه و سهل‌نگارانه نیست و لذا شرکت اصفهان کفریز تمرکز خود را بر مسائل فنی چرخ منوبلوک و انطباق خواص ایجادشده در چرخ در جهت پارامترهای استانداردهای مختلف، معطوف نموده است. بهتر این است که مسائل فنی و تخصصی توسط کارشناسان خبره و فنی و صاحب دانش مجموعه‌ی راه‌آهن به بحث و بررسی گذارده شود نه اینکه در فضای عمومی و طی اظهار نظرهای غیر کارشناسانه و از طریق درج در نشریه انجام گیرد.

۶. اظهار مصاحبه‌شونده مبنی بر «افزایش قیمت محصولات دو شرکت اصفهان کفریز و ماشین‌سازی تبریز به میل و دلخواه و انتساب اتهام در خصوص

۲. آقای حسین پورجعفر اعلام داشته است «تولید چرخ در داخل عجولانه بوده!». این اظهارنظر به روشنی به تلاش و همت بی‌وقفه تولیدکنندگان داخلی در جهت جهش تولید و خودکفایی و توانمندسازی کشورمان می‌تازد. آیا به راستی تعجیل در تولید چرخ منوبلوک داخلی و خودکفایی اقتصادی با رعایت تمامی استانداردهای ملی و بین‌المللی و اخذ مجوزهای لازم از بالاترین ارگان‌های رسمی کشوری که همگی توسط شرکت اصفهان کفریز انجام شده است، روا بوده و شایسته تقدیر است؟ یا اینکه بایستی مورد تخطئه قرار گیرد و بد جلوه داده شود؟!

۳. مصاحبه‌شونده ادعا نموده است «محصولات این شرکت فقط دو تا دو و نیم ماه تحت انجام تست دینامیک بوده‌اند!». چرخ منوبلوک قطار شرکت اصفهان کفریز، افزون بر شش‌ماه تحت آزمایش دینامیک بوده که با توجه به سابقه آزمایش‌های داخلی مبتنی بر پیشینه فنی شرکت به عنوان مجموعه دانش‌بنیان، با موفقیت از آن خارج شده است و چرخ‌های ساخت این شرکت از تاریخ ۱۳۹۹/۸/۱۸ با تراش نهایی [یعنی حداقل ضخامت چرخ] پس از گذشت چندین ماه کماکان در حال حرکت می‌باشد.

۴. «تاییدیه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان ارگانی رسمی در این خصوص» توسط مصاحبه شونده بدون هیچ مدرک یا مستند قانونی زیر سوال برده شده است. اقدام وزارت صنعت، معدن و تجارت، نیز به عنوان ارگان رسمی دیگر که مرجع تنظیم و اجرای سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها، تهیه و اجرای طرح‌ها و برنامه‌های کلان در حوزه