

گفت‌وگو با مهندس مرتضی ملائزاد مدیرعامل شرکت واگن پارس مینا

عزیز مصر به رگم برادران غیور / ز قعر چاه برآمد به اوج ماه رسید

شرکت واگن سازی پارس با بیش از حدود چهار دهه قدمت به عنوان نخستین و بزرگ‌ترین تولیدکننده انواع واگن‌های باری، مسافری، لکوموتیو، ترن‌ست و مترو و انواع بوزی در ایران شناخته می‌شود. این شرکت تاکنون بیش از حدود ۳۰۰۰ دستگاه انواع واگن‌های باری و مسافری و بوزی به کشورهای مختلف صادر کرده و تولید انواع واگن‌های باری و مسافری را طبق دستورالعمل‌های UIC به سرانجام رسانده و با شرکت‌های مطرح بین‌المللی همکاری کرده است. قرارداد انتقال صددرصد سهام واگن پارس و شرکت‌های تابع به شرکت گروه مینا از سوی نمایندگان سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و گروه مینا در سال جاری انجام شد. این اقدام تکمیل‌کننده زنجیره و در راستای فعالیت‌های گروه مینا در حوزه حمل و نقل ریلی و متنوع‌سازی محصولات در بخش ناوگان و ادوات ریلی است و جریان فعالیت‌های گروه مینا در حوزه حمل و نقل ریلی را که از میانه دهه ۸۰ شروع شده است، به پیش می‌برد. واگن پارس از زمان شروع به فعالیت، حدود ۱۵ هزار واگن تولید کرده و تحویل داده است. از ویژگی‌های منحصر به فرد این شرکت، قابلیت تولید هم‌زمان هشت محصول متفاوت است؛ ویژگی مهمی که واگن پارس را به کارخانه‌ای ممتاز در منطقه و یکی از صادرکننده‌های اصلی انواع واگن به کشورهای مختلف تبدیل کرده است. شرکت واگن پارس معتبرترین تولیدکننده واگن در منطقه خاورمیانه است و ۱۵ لیسانس در حیطه‌های مختلف ساخت انواع ماشین‌آلات ریلی دارد. واگذاری واگن پارس به گروه مینا به معنی عرضه گستره کامل‌تری از محصولات ریلی است. بخش حمل و نقل ریلی در گروه مینا با ورود به حوزه مترو، در زمینه‌های احداث مترو و نگهداری ادوات ریلی نیز فعالیت دارد. مینا یکی از پیمان‌کاران فعال احداث خطوط مترو در ایران است و پروژه مهم خط شش مترو تهران را در دست ساخت و تکمیل دارد. همچنین جهت تکمیل زنجیره چندوجهی شامل عملیات متنوع در حوزه‌های ریلی و لکوموتیو سازی، ایده ورود به حیطه ساخت واگن‌های مترو با فناوری روز دنیا مورد بررسی قرار گرفت و شرکت واگن پارس در این حوزه برای همکاری با مینا انتخاب شد. واگذاری واگن پارس به گروه مینا، امکان تقسیم وظایف و تعهدات و بهبود عملکرد شرکت‌های زیرمجموعه بخش ریلی مینا را میسر نموده و این امکان را فراهم می‌کند که مینا راه‌حل‌های جامع برای مسائل ریلی کشور ارائه دهد و مسیر پیشرفت صنعت ریلی کشور و تبدیل ایران به مرکز ترانزیت کالا در منطقه را هموارتر سازد. برای واگذاری بیشتر در خصوص تولیدات ریلی شرکت واگن سازی پارس و چالش‌های موجود و اینکه چه موانعی را پشت سر گذاشته‌اند و امروز در چه جایگاهی قرار دارند گفت‌وگویی با مهندس مرتضی ملائزاد مدیرعامل شرکت واگن پارس مینا داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

کنیم به هیچ عنوان استقبال نمی‌کنم. درست است که محصول نهایی ارزان‌تر تمام می‌شود ولی باید حق داد با این اقتصاد ناسامان حمل و نقل که هزینه و درآمد با یکدیگر هم هم‌خوانی ندارند، تلاش می‌شود هزینه‌های سرمایه‌گذاری تا حد امکان پایین آورده شود. ولی در کل روش مناسبی نیست و اختلاف قیمت چندانی هم ندارد.

اختلاف قیمت بین لکوموتیو نو و دست دوم در حال حاضر یعنی شهریور ۱۴۰۰ چه مقدار است؟
می‌توان گفت حدود ۳۰ درصد اختلاف قیمت دارد؛ لکوموتیوی که اکنون به نام «پارس ۳۳» تولید می‌کنیم و آنچه در لکوموتیو سازی مینا می‌سازیم بین ۳۰ تا ۳۵ درصد تفاوت قیمت دارد. به نظر من اگر اقتصاد حمل و نقل درست شود و سیستم بانکی هم به این حوزه کمک کند، آن وقت دیگر نیازی نیست لکوموتیو ۳۰ ساله را بازسازی و مورد استفاده قرار بدهیم.

برای ساخت لکوموتیو نو چه اقدامی کرده‌اید؟
با توجه به سیاست‌های گروه مینا در مجموعه واگن پارس بیشتر واگن مترو، انواع واگن باری

از ۱۰ دستگاه لکوموتیو مورد قرارداد با شرکت البرز نیرو، چند دستگاه را تحویل داده‌اید؟
۳ دستگاه را تحویل داده‌ایم و ۲ دستگاه دیگر هم در آستانه تحویل است.

آیا لکوموتیوهای تحویل داده شده حکم بازسازی را دارد یا تولید و ساخت لکوموتیو محسوب می‌شود؟

خیر، این لکوموتیوها کاملاً ساخته شده است ولی قطعاتی که مشتری یعنی شرکت البرز نیرو، از خارج وارد کرده، نو نیست. ما شاسی، بدنه، استراکچر، اتاق و... را کاملاً نو تولید می‌کنیم. هر قطعه‌ای که وارد شود - تا جایی که امکان داشته باشد - استفاده کرده و مابقی را جایگزین می‌کنیم.

نظر و دیدگاه جناب عالی به عنوان کارشناسی که سال‌ها در این عرصه فعالیت کرده در خصوص لکوموتیو پارس ۳۳ چیست؟

واقعیت این است که خودم به عنوان یک کارشناس صنعت ریلی از این روش که برویم قطعات لکوموتیوهای ۴۰ - ۳۰ سال پیش خارجی را جدا کرده و روی یک بدنه دیگر سوار

در ابتدا توضیح مختصری در مورد تولیدات ریلی شرکت واگن سازی پارس مینا بفرمایید.

در حال حاضر در مجموعه واگن پارس ۴ تیپ واگن باری تولید می‌کنیم. واگن‌های فله‌بر که بیشتر مخصوص حمل غلات است. واگن‌های لبه بلند ۶ محوره، واگن‌های لبه بلند ۲ محوره؛ سفارش جدیدی هم برای واگن‌های حمل شن‌کش گرفته‌ایم که به زودی تولید آن آغاز می‌شود.

دو قرارداد در خصوص واگن‌های مسافری داریم. قرارداد تولید ۲۵ دستگاه بدنه واگن و متعلقات آن و قرارداد دیگر بازسازی واگن‌های مسافری.

دو قرارداد با شرکت رجا برای بازسازی واگن‌های مسافری داریم. یک قرارداد تولید و مونتاژ ۱۰ دستگاه لکوموتیو با شرکت البرز نیرو منعقد شده؛ یک رام قطار مترو هم با سرمایه‌گذاری مشترک در دست ساخت داریم.

به عنوان نمونه آزمایشی، قطار صددرصد ایرانی مینا که قابلیت استفاده برای خطوط مترو تهران دارد.



و مسافری را تولید می‌کنیم و مشترکا با دوستان در لکوموتیو سازی، انواع لکوموتیو و مولدهای سیستم ریلی را تولید می‌کنیم.

نظر شما در مورد اینکه شرکت واگن سازی پارس در ابتدا مستقل عمل می‌کرده و امروز زیرمجموعه شرکت مپنا قرار گرفته، چیست؟ آیا این امر به نفع واگن سازی پارس بوده است؟

شرکت واگن سازی پارس به عنوان بزرگترین تولید کننده تجهیزات ریلی در خاورمیانه از سال ۱۳۵۳ آغاز به کار کرد. در سال ۱۳۶۳ هم اولین محصول خود را عرضه کرده و تقریباً در همه زمینه‌ها به عنوان «اولین» در صنعت ریلی مطرح بوده است. متأسفانه سهام‌داران اولیه‌اش که سازمان گسترش صنایع و راه‌آهن بودند به دلایلی بخش عمده سهام‌شان را به ایران‌خودرو واگذار کردند، ایران‌خودرو به مجموعه وزارت دفاع منتقل کرد، وزارت دفاع هم مجدداً به سازمان گسترش واگذار کرد و نهایتاً هم سازمان گسترش فروخت به مپنا. این اتفاق که سازمان گسترش صنایع ایران و شرکت راه‌آهن سهام‌شان را واگذار کردند (سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۴) تا امروز در این بیست و چند سال، این شرکت نتوانسته هیچ وقت یک سفارش تولید خوب و ممتد را داشته باشد. به‌رغم اینکه بزرگترین تولید کننده تجهیزات ریلی و معتبرترین برند این قبیل محصولات در خاورمیانه بوده، شرکت‌های کوچک و کم‌نام و نشان رقیب شدند و حتی جلو زدند. به علت اینکه توانسته وظایفش را درست انجام بدهد. خود دولت و مجموعه‌های نیمه دولتی سرمایه‌گذاری کردند و واحدهای دیگری را راه انداختند. اینکه ۶-۷ شرکت واگن‌ساز شکل

گرفت از دلایلی بود که شرکت واگن سازی پارس نتوانست عملکرد درستی داشته باشد وگرنه واگن پارس به تنهایی می‌توانست نیاز کشور را برطرف کند.

از این دست اتفاقات موجب شد واگن پارس روز به روز تحلیل رود. شرکتی که روزگاری با ۲ هزار نفر پرسنل ۸۰۰ - ۷۰۰ دستگاه انواع واگن تولید می‌کرد و حتی صادرات داشت، تبدیل شد به یک شرکت حق‌العمل‌کار. یعنی اکنون واگن پارس خودش به طور مستقیم لکوموتیو نمی‌فروشد؛ شرکت‌هایی سفارش می‌دهند و خودشان کار فروش را انجام می‌دهند. واگن پارس حتی واگن هم نمی‌فروشد! شرکت دیگری سفارش می‌گیرد، بدنه واگن را به صورت حق‌العمل‌کاری به واگن پارس می‌دهد. یک دستمزدی هم دریافت می‌کند، واگن پارس بدنه را می‌سازد ولی شرکت مربوطه به اسم خودش واگن را می‌فروشد نه به اسم واگن پارس!

روزی که مپنا، واگن سازی پارس را در اختیار گرفت این شرکت بالغ بر هزار میلیارد تومان بدهی داشت، بیش از ۵۰۰ مجموعه حقیقی و حقوقی از شرکت طلب‌کار بودند. تمام حساب‌های شرکت مسدود و کارت‌های بازرگانی ابطال شده بود. حتی قادر نبود اعضای هیات مدیره‌اش را حفظ کند. سهام‌دار این شرکت که سازمان گسترش صنایع ایران بود و وظیفه ذاتی‌اش ایجاد و پشتیبانی از صنعت در کشور است، ماشین‌آلات، دستگاه‌ها، تجهیزات و ادوات فنی و مهندسی شرکت را توقیف بانکی کرده بود! همین الان اتومبیل‌های شرکت، جرثقیل، لیفتراک و هر چیزی که پلاک واگن پارس دارد وقتی از کارخانه خارج می‌شود پلیس آن را متوقف می‌کند، چون حکم توقیف

دارد!

خب در این شرایط آشفته و نابسامان، مپنا خدمت بزرگی به صنعت ریلی کشور کرده است. شرکتی که ۲۴ سال تمام، فقط از آن برداشت شده بود و چیزی به آن اضافه نشده بود را زیر بال و پر خود گرفت.

اکنون بعضی از ماشین‌های استراتژیک را به خاطر مشکلات مالی فروخته‌اند. مهمان‌سرای ۱۲ واحدی واقع در شهر صنعتی فروخته شده؛ ساختمان مرکزی واگن پارس در میدان طالقانی را فروخته‌اند؛ هر چه که امکان داشته، برده‌اند! خدا را شکر زمین‌هایش را نتوانستند ببرند، وگرنه کوتاهی نمی‌کردند.

در حال حاضر تقریباً تمام تجهیزات فرسوده است، تمام ماشین‌آلات نیاز به تعمیرات اساسی دارند. در همین مدت کوتاهی که به واگن پارس ورود کرده‌ایم بیش از ۶۰ درصد بدهی‌ها را تعیین تکلیف کرده‌ایم. امروز هیچ بدهی به تامین اجتماعی نداریم. با همه بانک‌ها تسویه حساب کرده‌ایم. حقوق و مزایای پرسنل، پوشش‌های بیمه‌ای، امکانات سخت-افزاری و... را در همین مدت کوتاه، شرکت مپنا در اختیار ما قرار داده است.

قرارداد خارجی هم دارید؟

اکنون خیر، اما در هفته‌های آینده سفری به سوریه خواهیم داشت و امیدواریم اولین سری فروش خارجی را نهایی کنیم.

نوسانات نرخ ارز چه تاثیری در تولیدات شرکت دارد؟

متاسفانه تغییرات نرخ ارز تاثیر زیادی روی کالاهای تولیدی ایرانی دارد. سال گذشته فولاد را به ازای هر کیلو ۱۴ هزار تومان می خریدیم که از ۸ هزار تومان به این رقم رسیده بود و همه هم ناراضی بودند. امروز همان فولاد را کیلویی ۳۲ هزار تومان میخریم!

با این حساب وضعیت قراردادهای تان چه می شود؟

فعلا که مشغول تولید هستیم و تا جای که امکان داشته مذاکره کرده ایم. طرفهای قرارداد مساعدتهایی داشته اند و قراردادهای تعدیل شده است. امیدواریم در دولت جدید اتفاقات خوبی رخ دهد و همه از این وضعیت خلاص شویم.

شرکتی هست که رقیب مجموعه شما باشد؟

بله، تقریبا در تمام محصولاتمان رقیب داریم. البته اعتقادمان این است اگر بتوانیم در بازار رقابتی محصولاتمان را ارائه کنیم، هنر کرده ایم.

شرکت واگن سازی پارس در تولید از چه ظرفیتی برخوردار است؟

چیزی که در اسناد شرکت آمده ۱۰۰۰ واگن باری و ۱۰۰ واگن مسافری. ولی هیچ وقت این تعداد محقق نشده. امیدواریم به لطف خدا بتوانیم این کار را انجام دهیم.

چه تعداد از آمار تولید نام برده را می توانید تحویل بدهید؟

امیدواریم که امسال ۷۵۰ دستگاه واگن را تحویل بدهیم البته بنا را روی ۸۰۰ واگن گذاشته بودیم که مسائلی مانند قطعی برق مکرر و شیوه ویروس کوید ۱۹ مانع از تحقق این برنامه شد.

آیا وزارت صمت حمایت های لازم را انجام داده است؟

الحق والانصاف عزیزان وزارت صمت چیزی از ما دریغ نکرده اند و هر آنچه بتوانند کمک می کنند. البته تمام ارگان ها مانند استانداری، دادگستری، صمت و... همگی کمک حال هستند ولی واقعیت این است که عقب ماندگی مجموعه واگن پارس در این بیست و چند سال به قدری زیاد بوده که به این زودی ها قابل جبران نیست.

تسهیلات خاصی هم دریافت می کنید؟

خیر، تسهیلاتی در کار نیست و همه پشتیبانی مالی را مینا بر عهده گرفته و کمک می کند.

آیا دانش فنی تولیدات واگن سازی پارس بومی

است؟

خیر، دانش فنی واگن پارس برگرفته از لایسنس هایی است که از قبل داشته است. واگن پارس ۱۵ لایسنس خارجی از کشورهای مختلف (زیمنس، یونپون، آلستوم، سی آر سی، بمباردیرو.....) دارد و معتبرترین برندهای جهان با واگن سازی پارس همکاری داشته اند.

وضعیت تولید برای خطوط قطار شهری چگونه است؟

همه ما به اهمیت و ضرورت مترو واقف هستیم که جابه جایی انبوهی از انسان ها در کلان شهرها فقط از طریق سیستم مترو ممکن است. اکنون ۴ شرکت، توان تولید قطار شهری را دارا هستند ضمن اینکه خود وزارت کشور اعلام کرده ۵ هزار واگن مترو کم داریم، هم اکنون ۲ هزار واگن، گلوگاه داریم. یعنی اگر امروز ۲ هزار واگن داشته باشیم، فوری در سطح کشور پخش و مورد استفاده قرار می گیرد. اما متاسفانه حتی یک واگن هم در این ۴ کارخانه در حال تولید نیست. از بین این ۴ شرکت فقط شرکت واگن سازی پارس کار ساخت در دست دارد و آن هم نه از مشتری؛ خود مینا از محل پروژه های پژوهشی اش ۷ میلیون یورو بودجه به واگن سازی پارس داده که یک رام قطار متروی مینا با برند خود مینا تولید و نمایش داده شود بلکه بتواند سفارش بگیرد. امروز همه خطوط هفت گانه تهران با کسری واگن مواجه هستند. سوالی در اینجا مطرح است که چرا باید پول خرج واگن چینی شود؟ چرا به شرکت های داخلی سفارش ساخت نمی دهند؟ از اینکه شرکت های تولید کننده چینی توان و ظرفیت تولید بسیار بالایی دارند شکی نیست اما ما هم این توان را داریم که به وضعیت قابل قبولی برسیم. بنده به عنوان نماینده گروه مینا ۱۸ ماه است سرگرم مذاکره با سازمان همیاری های شهرداری هستم بلکه بتوانم سفارش ساخت ۱۴۰ واگن را بگیرم ولی هنوز موفق به این کار نشده ام.

حرف حسابشان چیست؟ تمایلی ندارند یا نمی خواهند هزینه کنند؟

واقعا برای ما معلوم نیست و نمی دانیم چرا اقدام نمی کنند. عمدتا می گویند باید از منابع مالی خارجی تامین اعتبار شود و به خاطر مشکلات مالی فعلا شدنی نیست. من قبول ندارم؛ این استدلال برای خرید ۲ هزار واگن که نیاز به منابع خارجی دارد، صدق می کند ولی نه برای ۵۰ یا ۱۰۰ واگن داخلی. در همین ۵ سال گذشته چه تعداد واگن به مترو اضافه شده؟ یعنی منابع مالی ما اینقدر کم و محدود بوده که نتوانسته ایم

سالانه ۱۰ واگن بسازیم؟ ولی این تعداد را هم تولید نکردیم. من منکر سختی شرایط و اوضاع و احوال فعلی نمی شوم؛ ولی موارد گفته شده همه مشکلات نیست و زیادی بزرگش کرده ایم و همه کم و کاستی ها را پشت تحریم ها و مسائل ارزی پنهان کرده ایم. به نظرم تحریم های داخلی کم رکن تر از تحریم های بین المللی است و بیشتر ما را آزار می دهد.

مواد اولیه ای هست که مجبور باشید از خارج وارد کنید؟

خیلی کم؛ تنوع محصولات و منابع داخلی زیاد است که بتوان از آنها بهره برداری کرد. ضمن اینکه بنیه مهندسی شرکت هم به شدت بالا رفته و به امور مسلط شده اند.

در مورد جذب فارغ التحصیلان دانشگاهی کاری کرده اید؟

اکنون برای صحبت در این خصوص زود است. البته در این مورد تابع مقررات گروه هستیم. در قسمت واگن کمی تراکم نیرو داریم که باید در اسرع وقت آرایش نیروها را تغییر بدهیم ولی مطلقا تعدیل نیرو نداریم.

با توجه به شرایط موجود چشم انداز تولید کنندگان داخلی را چطور ارزیابی می کنید؟

مدت ۶ سال گذشته به هیچ عنوان برای کار و تولید، سال های خوبی نبود. متاسفانه در حوزه ریلی سیستم بانکی همراهی خوبی ندارد و انتظار ما این است که سیستم بانکی حضور پررنگی داشته باشد. اگر این اتفاق بیفتد با جهش تولید مواجه خواهیم بود. برای تولید کننده داخلی سرمایه در گردش و بازگشت سرمایه بسیار مهم و ضروری است. در حال حاضر بیش از ۳ هزار تفاهم نامه ساخت واگن با شرکت های مختلف بسته ایم و همه این تفاهم نامه ها را برای دریافت وام به بانک برده اند تا قرارداد نهایی شود. ناگفته نماند که بانک باید ۸۰ درصد مبلغ قرارداد را تامین کند. فعلا که این تفاهم نامه ها به مرحله عملیاتی نرسیده است.

چشم انداز شرکت واگن پارس را چگونه می بینید؟

من خیلی خوب می بینم؛ شک ندارم آینده خوبی در انتظار واگن پارس است. امیدواریم به زودی از ساخت واگن باری به سوی ساخت و تولید واگن مسافری و مترو برویم. در صدد هستیم برای سال بعد سفارش های خوبی بگیریم و به سمت تولید واگن های مترو و سرعت بالا برویم.