



گفت‌وگو با بابک ابدالی
مدیرعامل شرکت اصفهان کفریز:

نهنگ است آنکه با دریا ستیزد کز آب خرد ماهی خرد خیزد

بابک ابدالی مدیرعامل شرکت اصفهان کفریز در گفت‌وگو با دوماهنامه حمل‌ونقل ریلی با تأکید بر این نکته که شرکت اصفهان کفریز با بیش از ۳۵ سال سابقه تولید در صنایع مهم کشور در سال ۱۳۹۳ وارد حوزه تولیدات ریلی با تولید بانداژ واگن شد بیان کرد: خوشبختانه استقبال بسیار خوبی از تولیدات شرکت در آن زمان صورت گرفت. تا قبل از ورود ما واردات بانداژ به صورت گسترده توسط شرکت‌ها صورت می‌پذیرفت ولی به دلیل کیفیت بالای قطعات تولیدی شرکت اصفهان کفریز و همچنین تیراژ بالا به سرعت واردات قطع شد و در طی ۷ سال گذشته خوشبختانه هیچ‌گونه نیازی به واردات نبوده است. ما در این مدت بیش از ۴۰۰۰۰ حلقه بانداژ تولید و تحویل داده‌ایم که حدود ۲۰ میلیون دلار صرفه جویی ارزی برای کشور داشته است. شرکت در سال ۱۳۹۷ وارد فاز تحقیق و توسعه چرخ منوبلوک واگن شده است که پس از ۳ سال تلاش بی وقفه موفق به اخذ تاییدیه از راه‌آهن جمهوری اسلامی گردیده و هم‌اکنون مشغول تولید این قطعه استراتژیک برای کشور و صنعت ریلی است. این گفت‌وگو را می‌خوانید:

منوبلوک‌های چینی و سایش بسیار زیاد آن تنها نمونه کوچکی از آن است.

ما انتظار داریم از واردات این کالاهای بی‌کیفیت جلوگیری شود تا حداقل شرکت ایرانی نوپا در زمینه چرخ منوبلوک بتواند با اجناس اروپایی رقابت منصفانه کند نه با اجناس دست سوم چینی.

در شرکت بر روی انواع چرخ‌های خارجی اعم از چینی و اروپایی تست‌های استاندارد را انجام دادیم و حاضریم تمام این تست‌ها را در مجامع عمومی منتشر کنیم و همگان ببینند که چه چرخ‌هایی از چین واردات می‌شود و با چه کیفیت نامرغوبی.

تقاضای ما از واگن‌سازهای بخش خصوصی استفاده از چرخ‌های منوبلوک مرغوب در زیر واگن‌های خود است.

در خصوص چرخ منوبلوک با چه شرکت‌هایی قرارداد دارید و چه تعداد تولید می‌کنید؟

ما تاکنون با بیش از ۱۰ شرکت داخلی قرارداد چرخ منوبلوک بسته‌ایم. قراردادهای بسیار دیگری در حال مذاکره می‌باشد. این حرکت در کشور ما شروع شده و به سرعت در حال افزایش می‌باشد تا به نقطه مطلوب برسیم.

به‌تازگی پروانه بهره‌برداری تولید چرخ منوبلوک شرکت اصفهان کفریز به تعداد سالانه

خداوند را شاکریم که هر روز به توان داخلی کشور در این زمینه افزوده می‌شود. این مدل چرخ مسافری نیز بعد از اخذ تاییدیه وارد فاز تولید انبوه خواهد شد و انشا... مشکل بخش مسافری در تامین این مدل چرخ نیز به زودی مرتفع خواهد شد.

با توجه به اینکه تولیدکننده‌ها نیاز به حمایت دارند درخواست شما از دولت و بخش خصوصی چیست؟

در خواست ما یک درخواست واقعی با توجه به واقعیات کشور عزیزمان است. واقعا بیشتر از اینها از دولت و وزارت صنعت معدن تجارت انتظار داشتیم. متأسفانه این وزارتخانه کمکی به تولید ایرانی و صنعت کشور نمی‌کند و فقط قسمت تجارت آن با قدرت مشغول واردات و ضربه زدن به تولید ملی است. یک قطعه استراتژیک در زمان بحران‌ها به داد کشور می‌رسد.

متأسفانه دید مدیران وزارت صمت بسته و محدود و کوتاه‌مدت است و به صورت کلان به مسایل کشور نگاه نمی‌کنند به همین دلیل الان با این حجم از نابسامانی در کشور روبرو هستیم. واردکنندگان در این چند سال اخیر با واردات چرخ‌های بی‌کیفیت چینی در حق صنعت ریلی جفای بزرگی نمودند که خبرهای شکسته شدن

چرخ منوبلوکی که شرکت کفریز تولید کرده در چه مرحله‌ای است؟ آیا به تولید انبوه رسیده است؟

خوشبختانه حرکت بزرگی با تولید چرخ منوبلوک در صنعت ریلی انجام شد. هم‌اکنون کشور در زمینه تولید محصول مهم و راهبردی ریل و چرخ قطار خودکفا شده است. ما به صنعت کشور و علی‌الخصوص صنعت ریلی تبریک می‌گوییم که با متخصصان خیره و داخلی توانسته‌اند این حرکت بزرگ را به سرانجام برسانند. هم‌اکنون تولید ۲ مدل چرخ منوبلوک ۹۲۰ و ۹۵۷ با استانداردهای کاملاً متفاوت به تولید انبوه رسیده است که همین ۲ مدل حدود بیش از ۹۰ درصد نیاز کشور به چرخ منوبلوک باری است.

چرخ منوبلوک مسافری نیز در شرکت اصفهان کفریز تولید شده است و در حال گذراندن تست‌های نهایی است.

از جمله مهم‌ترین تست‌های چرخ منوبلوک مسافری تست خستگی است. این شرکت از حدود ۲ سال پیش اقدام به تهیه دستگاه تست خستگی ویژه چرخ منوبلوک نموده که هم‌اکنون در شرکت نصب شده و در حال انجام تست بر روی چرخ می‌باشد. درکل خاورمیانه این دستگاه تنها دستگاه تست خستگی چرخ است و در دنیا نیز تعداد معدودی از آن موجود است. ما در شرکت دانش بنیان اصفهان کفریز

**اگر بخواهیم منصف باشیم
باید قیمت چرخ منوبلوک
اصفهان کفریز را با قیمت
یک چرخ منوبلوک که
خواص استاندارد EN1۳۲۶۲
را دارا است و در داخل ایران
موجود است مقایسه کرد نه
با یک چرخ چینی بی کیفیت
دست سوم که هیچ یک از
خواص معمولی استاندارد
را نیز ندارد**

قطعات مختلف تجربه کرده ایم و تخصص تولید انبوه را دارا می باشیم. بله. اگر تعداد سفارشات زیادی در زمینه چرخ منوبلوک وجود داشته باشد قطعاً تولید آن به صرفه خواهد بود هم برای تولید کننده و هم مصرف کننده.

دقیقا بفرمایید از نظر فنی چرخ منوبلوک ساخته شده توسط شرکت کفریز برای چه واگن هایی مورد استفاده قرار می گیرد؟ آیا برای واگن های باری و مسافری و همچنین دیزل تولید چرخ دارید؟ لطفا در این خصوص توضیحات کامل بفرمایید.

ما برای انواع مختلف واگن های باری و مسافری و لوکوموتیو چرخ تولید کرده ایم. حتی برای بزرگترین مدل چرخ لوکوموتیو ایران مدل زمینس نیز ما تولید داشته ایم. ولی هم اکنون فقط تاییدیه انواع چرخ باری را از راه آهن جمهوری اسلامی دارا می باشیم. چرخ مسافری نیز در حال انجام مراحل اخذ تاییدیه است که ان شا... به زودی این کار انجام خواهد شد.

شرکت کفریز در خصوص ساخت و تولید انبوه این چرخ با چه چالش هایی رو به رو بوده است؟

فرایند تولید انبوه با فرایند تولید آزمایشی کاملاً متفاوت است. ما در شرکت دانش تولید انبوه قطعه را دارا هستیم. برای تولید انبوه یک شرکت باید علاوه بر تجهیزات تولیدی، سیستم مدیریتی، سیستم کیفیتی و سیستم نظارتی قوی و مدونی داشته باشد. در این مدت برای تولید انبوه یک کوره

استفاده شده یا از دانش مهندسان خارجی و آیا این دانش صادر می شود؟

از سابقه ۳۵ ساله تولید در شرکت اصفهان کفریز دستکم ۳۰ سال آن مربوط به تولید قطعات فورج در صنایع مختلف بوده است و همواره در این شرکت به استفاده از دانش روز تاکید شده است.

ما حدود ۳ سال قبل از اخذ تاییدیه بر روی چرخ منوبلوک پروسه تحقیق و توسعه و بومی سازی دانش تولید این محصول را داشته ایم. این تکنولوژی توسط شرکت های خارجی یا اصلاً به کشور دیگری فروخته نمی شود یا به بهای بسیار بالا این امر صورت می گیرد. الحمدا... این اتفاق در شرکت ما هم اکنون به صورت پیوسته و هر روزه در حال ادامه می باشد و متخصصان زبده شرکت به صورت مداوم در حال افزایش این دانش می باشند که باعث افزایش سطح آگاهی کل صنعت ریلی در زمینه چرخ منوبلوک می باشد.

آیا در برنامه های آینده شرکت قصد صادرات این چرخ را دارید و آیا برای شرکت های خارجی معرفی شده است؟

قطعاً یکی از اهداف مدیران شرکت صادرات این محصول است. ما هم اکنون به عنوان اولین شرکت ایرانی به عضویت اتحادیه بین المللی راه آهن ها UIC درآمده ایم. عضویت در این سازمان شرایط پیچیده ای دارد که خوشبختانه شرکت دانش بنیان اصفهان کفریز به این افتخار نایل آمده است.

به دلیل کیفیت بالای محصول تولیدی شرکت اصفهان کفریز، به راحتی قابلیت صادرات به کشورهای اروپایی را دارا است. خوشبختانه چند کشور پیشرفته تقاضای استفاده از چرخ منوبلوک ایرانی را داده اند و هم اکنون در حال مذاکره و معرفی محصول می باشیم که به زودی خبرهای خوشی برای کل صنعت ریلی ایران خواهیم داشت. ان شا...

آیا ساخت این چرخ در داخل صرفه اقتصادی دارد؟

کسانی که در امر تولید هستند می دانند که در صورت تولید انبوه یک قطعه، هزینه های تولید پایین آمده و قطعه به صرفه اقتصادی می رسد. ما سال های بسیاری در زمینه تولید انبوه

۵۵۰۰۰ حلقه از وزارت صمت اخذ گردیده است که در فاز اول آن در سال ۱۴۰۰ تولید ۱۰۰۰۰ حلقه منوبلوک هدف گذاری شده است. با برنامه ریزی های صورت گرفته در سال ۱۴۰۱ افزایش خوبی را در تولید منوبلوک شاهد خواهیم بود.

روزانه چه تعداد چرخ منوبلوک تولید می کنید و با توجه به اینکه این چرخ ملی شده آیا می توانید جوابگوی شرکت های متقاضی باشید؟

در همه دنیا، کشورهای با راه آهن نسبتاً بزرگ، نیاز چرخ منوبلوک خود را از شرکت سازنده داخلی همان کشور تامین می کنند. همان طور که در سوال قبل اشاره شد ظرفیت سالیانه ما هم اکنون ۱۰۰۰۰ حلقه چرخ است که به سرعت در حال افزایش است. باید توجه داشت که نیاز واقعی کشور چقدر می باشد. با آمارهای غیر واقعی و بالا نشان دادن نیاز کشور متأسفانه برخی در حال سو استفاده هستند. نیاز واقعی کشور پایین تر از اعداد و ارقام اعلامی می باشد و ما کاملاً به این امر واقفیم. در قسمت باری کاملاً جوابگوی تقاضای داخلی هستیم و افزایش ظرفیت تولید نیز در راستای اضافه شدن سبد مسافری به این تولیدات می باشد که هم زمان با اخذ تاییدیه مسافری هیچ مشکلی در زمینه تولید انبوه چرخ مسافری نیز نداریم.

آیا شرکتی رقیب در تولید این چرخ دارید در این باره توضیح بفرمایید؟

در داخل ایران هیچ شرکتی چنین ریسک بزرگی را برای سرمایه گذاری در زمینه تولید چرخ نپذیرفته است. این خط تولید نیاز به حجم سرمایه گذاری بسیار بالا و تیم تحقیق و توسعه و متخصصان خبره مخصوص به خود دارد. این شرکت سال ها در زمینه تولیدات قطعات خاص صنعت نفت و گاز فعالیت داشته است و بسیاری از قطعات خاص این صنایع و صنعت انرژی های نو برای بار اول در شرکت دانش بنیان اصفهان کفریز تولید و عرضه شده است. بحمدا... مجموع این موارد هم اکنون به کمک مدیریت شرکت اصفهان کفریز آمده است تا انشا... این بار سنگین را به سر منزل مقصود برسانند.

آیا در خصوص تولید چرخ منوبلوک از دانش بومی

بسیار پیشرفته و اتوماتیک عملیات حرارتی به مجموعه اضافه کرده‌ایم که کاملا مشابه سیستم های اروپایی کار عملیات حرارتی را انجام می‌دهد.

ما حدود ۸ دستگاه تراش کاملا سی ان سی به مجموعه اضافه کرده‌ایم .

هم اکنون در حال تدارک یک سیستم کاملا اتوماتیک برای کنترل کیفیت هستیم .

شرکت با سرعت و جدیت در حال پیشرفت و ارتقا به نسل جدید تکنولوژی تولید می‌باشد.

برخی از متقاضیان خرید چرخ منوبلوک به قیمت بالای چرخ معترضند و درخواست کاهش قیمت را دارند. اساسا قیمت‌گذاری چه مبنایی دارد و دلیل بالا بودن قیمت چیست؟

اگر بخواهیم منصف باشیم باید قیمت چرخ

منوبلوک اصفهان کفریز را با قیمت یک چرخ منوبلوک که خواص استاندارد EN۱۳۲۶۲ را دارا است و در داخل ایران موجود است مقایسه کرد نه با یک چرخ چینی بی‌کیفیت دست سوم که هیچ یک از خواص معمولی استاندارد را نیز ندارد. در ثانی چرخ باید در ایران موجود باشد و هزینه‌های حمل و نقل و گمرکی را هم به آن اضافه کرد که معمولا حدود ۳۰ درصد به قیمت هر محصول وارداتی می‌افزاید.

متاسفانه برخی افراد قیمت محصول ما را با قیمت درب کارخانه در کشور چین مقایسه می‌کنند که کاملا مغرضانه و به جهت ضربه زدن به تولید ملی است.

نکنه مهم دیگر تعداد تیراژ تولیدی شرکت‌های بزرگ خارجی است. مسلم است که یک شرکت تازه وارد در ایران در تولید منوبلوک

را نمی‌توان با شرکتی که سال‌هاست هر روزه تولید منوبلوک داشته مقایسه کرد. هزینه‌های تولیدی به مرور زمان و بر اثر تجربه‌های جدید تولیدی هر روز کاسته می‌شود.

ما نیز طی چند سال آینده باید قیمت خود را به قیمت‌های جهانی تطبیق دهیم تا بتوانیم صادرات خوبی داشته باشیم ولی در روز اول و سال اول این امر امکان پذیر نیست و هر عقل سلیمی این را می‌پذیرد.

نکنه مهم دیگر خدمات پس از فروش و نحوه خرید مشتریان عزیز است.

هیچ یک از شرکت‌های خارجی در ایران خدمات پس از فروش ندارند و احیانا اگر مشکلی در چرخ بوجود بیاید هیچ مسئولیتی در قبال آن ندارند ولی شرکت اصفهان کفریز خود را متعهد به پاسخگویی می‌داند و به سرعت

پس از بازدید از کارخانه کفریز اصفهان:

تولیدات داخل را حمایت می‌کنیم اما نباید واردات متوقف شود

باشد باز هم هیچ موقع نخواهد توانست به بالای ۵۰٪ مصرف چرخ منوبلوک باری و مسافری برسد.

مهندس سلطان احمدی: میزان تولید کارخانه به مراتب پایین‌تر از نیاز مصرف شرکت‌های دارای واگن باری بوده و این امر باعث توقف ناوگان باری شرکت‌ها و تحمیل ضرر و زیان به آن‌ها می‌شود. همچنین قیمت بسیار بالای این چرخ نسبت به نمونه‌های خارجی و عدم توان رقابت در این عرصه، صنعت را دچار بحران نبود چرخ منوبلوک کافی نموده است.

از طرفی وزارت محترم صمت نیز بدون بررسی کافی اقدام به ممنوعیت ورود چرخ یاد شده برای تعمیر و نگهداری واگن‌های در حال سیر نموده که این اقدام نیز جز توقف ناوگان باری ثمری را در پیش نخواهد داشت.

آقای کریمی شما در نشست با مدیران کارخانه به قیمت فروش چرخ منوبلوک معترض بودید آیا قیمت با خرید خارجی خیلی تفاوت دارد؟

دکتر کریمی: بلی - تفاوت قیمت خیلی متفاوت است یک عدد چرخ منوبلوک با قطر ۹۲۰ میلیمتر که بیشترین مصرف روی واگن‌های اکسپرس مسافری و باری و چرخ منوبلوک با قطر ۹۵۷ میلیمتر که بیشترین مصرف را روی واگن‌های باری دارند آخرین قیمت حدود ۷۵۰ تا ۸۰۰ یورو در کارخانه‌های تولیدی خارجی است و حداکثر حدود ۲۰٪ هم تشریفات گمرکی و کرایه حمل، حداکثر قیمت ۲۸ تا ۳۰ میلیون تومان می‌شود در حالی که قیمت شرکت کفریز ۴۲ میلیون تومان بوده و فاصله قیمتی حدود ۱۲ تا ۱۴ میلیون تومان برای هر چرخ منوبلوک در روز جاری را دارد.

با توجه به اینکه حمایت از تولید داخلی شعار امسال بوده آیا کیفیت محصول اهداف حمایت از داخل را برآورده می‌کند؟

دکتر کریمی: در بحث تولید و تحویل چرخ منوبلوک باتوجه به تولید چرخ منوبلوک در دو نوبت می‌تواند سالی ۷۰۰ عدد چرخ منوبلوک تولید کند

پس از بازدید از کارخانه کفریز اصفهان که در تولید بانداز و چرخ منوبلوک فعالیت می‌کنند دو تن از کارشناسان ریلی در گفت‌وگو با خبرنگار ما دیدگاه‌های خود را درباره این محصول بیان کردند. نظرات دکتر محمد کریمی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مسافری جویبار و مهندس سلطان احمدی معاون اجرایی ریل سیر کوثر را می‌خوانید:

به گفته دکتر کریمی، تولید داخلی برای اکثر قطعات لازم واگن در داخل کشور و برابر استاندارد هنوز حدود ۷۰٪ مصرف عقب هستیم. قطعاتی مثل سوپاپ‌های ترمز واگن‌ها و چرخ و ... با توجه به تحریم‌ها فکر نمی‌کنم به این زودی بتوانیم بیشتر از ۳۰٪ قطعات خاص واگن‌ها را در ایران تولید کنیم. ادامه گفت‌وگو را بخوانید:

نظر جنابعالی در خصوص بازدید از روند تولید چرخ منوبلوک در کارخانه کفریز اصفهان چیست؟ آیا به نظر جنابعالی روند تولید با استانداردهای تولید چرخ در شرکت‌های تولیدی معتبر خارجی مطابقت دارد یا خیر؟

دکتر کریمی: از اینکه این شرکت توانسته در سال ۱۴۰۰ به عنوان اولین کارخانه تولید چرخ منوبلوک اعلام موجودیت بکند خوشحالیم و در بازدید مشاهده شد، تعداد چرخ تولید شده خروجی در حال حاضر ۱۰ عدد چرخ منوبلوک آماده را با یک نوبت کاری تولید می‌کند و چنانچه زمان تولید را به دو نوبت کاری صبح و بعدازظهر ادامه دهد می‌تواند این ظرفیت را با توجه به امکانات تولید و تراش حداکثر به ۲۰ عدد چرخ منوبلوک برساند. این شرکت تا روز جاری توانسته فقط برای تولید چرخ‌های منوبلوک واگن‌های باری موافقت و تأییدیه معاونت ناوگان راه‌آهن را بگیرد و زمانی برای واگن‌های مسافری می‌تواند چرخ منوبلوک تولید کند که نمونه‌سازی کرده و دفتر مهندسی و پژوهش راه آهن آن را بررسی و تمام آزمایشات لازم استاندارد برابر EN۱۳۲۶۲ انجام و پس از تأیید، تولید و به فروش برساند و چون ظرفیت خروجی چرخ برای باری و مسافری باز هم می‌تواند حداکثر در دو شیفت ۲۰ عدد چرخ منوبلوک

اقدامات لازم را جهت رفع هر مشکل احتمالی انجام می‌دهد.

برای خرید از خارج هیچ کشوری به شرکت‌های ایرانی ضمانتنامه پیش پرداخت و حسن انجام کار نمی‌دهد ولی محصول ایرانی متعهد به دادن ضمانت نامه‌های لازم است. شرکت‌ها برای خرید از ایران هر موقع که نیاز دارند سفارش گذاری می‌کنند و حداکثر یک ماه بعد محصول خود را دریافت می‌کنند ولی برای خرید خارجی باید سفارش گذاری بزرگ نمود که این امر برای شرکت‌ها نقدینگی زیادی لازم دارد.

اگر تمامی این پارامترها را در کنار هم قرار دهیم خواهیم دید که محصول ما قیمت آنچنان بالایی نسبت به محصول با کیفیت اروپایی ندارد. هر چند که مدیران شرکت از هر فرصتی

برای کاهش هزینه‌ها و کاهش قیمت محصول استفاده می‌کنند و آن را مغتنم می‌شمارند.

با توجه به این‌که تولید داخل مورد توجه قرار گرفته در خصوص تولید قطعات دیگر آیا برنامه‌ای برای آینده دارید؟

بله. شرکت ما در صنایع مختلفی مشغول به کار است که صنعت ریلی یکی از آنها است. هم اکنون در صنایع دیگر به خوبی مشغول فعالیت هستیم و خدا را شکر قطعات استراتژیک دیگری هم به شرکت سفارش داده شده است که مشغول مذاکره در مورد آنها هستیم.

چشم‌انداز تولیدات شرکت کفریز را چگونه ارزیابی می‌کنید و چه اهدافی را برای آینده در نظر دارید؟

ما به سرعت رو به جلو حرکت می‌کنیم

و چشم‌انداز روشنی از آینده داریم. هر چند کشور عزیزمان درگیر مسایل عدیده اقتصادی و سیاسی است ولی نگاه مدیران شرکت نگاه چالشی و حل مسایل و مشکلات تولیدی کشور می‌باشد و با قدرت به آن ادامه خواهیم داد و از مشکلات هراسی نداریم.

**نهنگ است ان‌که با دریا ستیزد
ز آب خرد ماهی خرد خیزد**

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید؟

از همه دست اندرکاران صنعت ریلی کمال تشکر را داریم و تا با یاری همدیگر گام‌هایی استوارتر و بلندتر در جهت عزت کشور عزیزمان برداریم.

شرکت‌ها را دارد یا خیر؟

دکتر کریمی: در مورد چرخ واگن‌های مسافری بله با اعلام تعداد چرخ منوبلوک مورد نیاز هر شرکت براساس ناوگان ملکی خود به معاونت ناوگان راه آهن، و ارسال نامه از سوی معاون ناوگان به وزارت صمت این امکان وجود دارد ولی با توجه به اینکه شرکت کفریز مدعی تولید و تحویل چرخ‌های مورد نیاز شرکت‌ها را دارند در حال حاضر در بحث ثبت سفارش چرخ منوبلوک واگن‌های باری به علت اعتراض به واردات چرخ منوبلوک باری با مشکلاتی مواجه شده‌اند چنانچه چرخ منوبلوک به علت تولید پائین شرکت کفریز وارد نشود و با توجه به یک شیفت کار تولید در هر روز ۱۰ عدد و دو شیفت کار در سال ۷۰۰۰ عدد خواهد بود ۵۰٪ نیاز کشور را فقط می‌تواند در سال ۱۴۰۱ جابگو باشد و به همین علت چنانچه چرخ منوبلوک باری و خصوصاً مسافری وارد نشود واگن‌های مسافری توقف و رسوب اجباری خواهند داشت. ضمناً چون شرکت کفریز فقط مجوز تولید چرخ منوبلوک واگن‌ها را دارد و برای تولید چرخ منوبلوک مسافری در هر سایز را ندارد برای آماده به سیر بودن و سرویس دهی می‌بایست با نامه نگاری ذکر شده چرخ منوبلوک را حداقل برای سال ۱۴۰۰ و شش ماهه اول سال ۱۴۰۱ وارد کرد.

سخن آخر:

با توجه به بالا بودن قیمت قطعات واگن شامل چرخ و بانداژ، المان‌های ترمز و ... و عدم افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری در سال ۱۴۰۰، مدیرعامل محترم راه‌آهن باید تلاش کنند از دولت یارانه به تعداد مسافرین جابجا شده در هر سال را بگیرند و در عوض هزینه اعلام شده برای واگذاری دیزل به قطارهای مسافری را به حداقل برسانند و اگر بحران کرونا خدای نکرده ادامه یابد هزینه دیزل در سال ۱۴۰۰ حذف شود تا مالکین قطارهای مسافری بتوانند با مشکلات زیاد که مواجه بوده و هستند هزینه‌ها را به نقطه سر به سر می‌رسانند و از مشکل بیکار شدن چند هزار پرسنل فعال در صنعت ریلی جلوگیری به عمل آورند.

و با توجه به مصرف حدود ۱۵۰۰۰ عدد چرخ منوبلوک برای واگن‌های باری و مسافری حدود ۵۰٪ نیاز می‌تواند از کشورهای خارجی وارد شود آن‌هم از سال ۱۴۰۲ چون با تولید مشاهده شده و نیاز در سال ۱۴۰۰ حداقل ۵۰۰۰ عدد چرخ منوبلوک می‌باید وارد شود تا از توقف و رسوب واگن‌های باری و مسافری مخصوصاً با توجه به نزدیک شدن به عید نوروز ۱۴۰۱ جلوگیری به عمل آید. ضمن اینکه در حال حاضر شرکت کفریز یک شیفت فعال خروجی روزی ۱۰ عدد چرخ آماده تحویل را دارد.

مهندس سلطان احمدی: از مشکلات موجود در تولید چرخ منوبلوک که رابطه مستقیم با هزینه تمام شده چرخ دارد، ضایعات زیاد مواد اولیه به دلیل شکل و ابعاد شفت‌های فولادی است که جهت تولید چرخ مورد استفاده قرار می‌گیرد. این مشکل با اصلاح فرآیند قابل رفع خواهد بود. از دیگر مشکلات عدم انجام فرآیند پانچینگ (panching) سوراخ هاب بوده که به مراتب هزینه‌های ماشین‌کاری و نیروی انسانی را افزایش داده و به تبع آن هزینه تمام شده چرخ یاد شده نیز افزایش می‌یابد. از دیگر مواردی که باعث افزایش هزینه تمام شده چرخ و کاهش سرعت تولید می‌شود می‌توان به انجام تست‌های غیر مخرب MT و UT که بصورت دستی است و علاوه بر موارد فوق امکان خطای انسانی نیز افزایش می‌یابد.

ضمناً مراحل آماده‌سازی قطعه برای ورود به کوره قبل از مرحله ویل رولینگ نیز مورد بازدید قرار نگرفت و در مرحله ماشین‌کاری نیز مرحله ایجاد شیار روغن که برای جلوگیری از تخریب محور (در هنگام دمونتاژ چرخ) و افزایش طول عمر آن هست نیز صورت نمی‌پذیرفت. لازم به ذکر است وجود شیار روغن روی چرخ باعث جلوگیری از کندگی و اسقاط محور در محل نصب چرخ در زمان دمونتاژ چرخ خواهد شد.

آیا در خصوص خرید چرخ خارجی امکان ثبت سفارش وجود دارد و از نظر جنابعالی آیا شرکت کفریز اصفهان ظرفیت تولید چرخ برای تامین نیاز