



گفت و گو با مهندس محمد مهدی اسلامی اصفهانی
رییس هیات مدیره انجمن صنفی تولید کنندگان واگن،
لکوموتیو و تجهیزات ریلی و مدیر عامل مینا لکوموتیو

صنایع داخلی ظرفیت تولید و تامین لکوموتیوهای مورد نیاز کشور را دارند

مهندس محمد مهدی اسلامی در گفت و گو با خبرنگار مجله ندای حمل و نقل ریلی، لکوموتیو مورد نیاز کشور را به طور متوسط سالی ۲۰ تا ۲۵ دستگاه به صورت پیوسته تخمین زد. اسلامی تاکید داشت که کشور نیاز به سوله های تعمیراتی دارد. در شهرهای مختلفی که خط آهن کشیده شده و در نقاط مختلف کشور که برنامه و طرح احداث خطوط آهن در نظر گرفته شده است نیاز به سوله های تعمیراتی و نیروهای متخصص تربیت شده دارد. بخش ریلی فقط احداث ریل نیست و همه جوانب در توسعه ریلی باید در نظر گرفته شود. اسلامی در مورد این سوال که عملکرد تیم جدید راه آهن را چگونه ارزیابی می کنید بیان کرد: هنوز برای اظهار نظر در مورد کیفیت عملکرد تیم مدیریتی جدید راه آهن زود است و انشاء الله بعد از یک دوره حداقل یک ساله بتوانیم در این زمینه اظهار نظر کنیم. امیدوارم در پی بازدیدهای قریب الوقوع تیم مدیریتی جدید راه آهن از ظرفیت های روز شرکت های مینا، ایریکو، واگن پارس، پلور سبز، واگن سازی کوثر، فولاد درخشان و بسیاری از شرکت های تولید کننده زیرمجموعه های ریلی دوستان به این باور برسند که می توانند به لحاظ ظرفیت تولید و کیفیت و سطح دانش نیازشان را از داخل تامین کنند. شرکت های تولید کننده در حوزه ریلی به عنوان بازو و همیار شرکت راه آهن ج.ا.ا هستند و اگر به آنها اعتماد شود راه آهن تصمیمات اجرایی و قاطع تری در زمینه نحوه تامین ناوگان ریلی مورد نیاز همسو با سیاست های حمایت از تولید داخل نظام خواهد گرفت. در ادامه گفت و گو به مسائل و چالش های کمبود لکوموتیو در کشور و ظرفیت شرکت مینا لکوموتیو پرداخته شد که بدین شرح است:

خواهند شد. از طرفی بر اساس ادعای خود راه آهن بار ترانزیتی کشور نسبت به سالهای گذشته بیشتر شده است که مایه افتخار است و نشان می دهد باین تعداد لکوموتیو کم بهره وری لکوموتیو نیز افزایش داشته است.

آیا از نحوه تصمیم گیری واردات لکوموتیو روسی اطلاعاتی دارید؟ چه کسانی تصمیم گیرنده در این زمینه بوده اند؟

مشخص نیست. ما هیچ اطلاعاتی در این خصوص نداریم. از همکاران شرکت راه آهن ج.ا.ا هم شنیده ایم که هیچ اطلاعاتی ندارند و هیچ مشخصات فنی در خصوص لکوموتیوهای روسی وارداتی به کارشناسان داده نشده است و صرفاً به صورت کلی و از طریق رسانه ها شنیدیم ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو از طریق روسیه قرار است که تامین شود. در صورتیکه وزیر صمت در جلسه ای که رییس و دبیر انجمن صنفی حضور داشتند تاکید داشت که تا ظرفیت شرکت های داخلی برای ساخت لکوموتیو تکمیل نشود به هیچ عنوان واردات لکوموتیو انجام نخواهد شد.

حدود ۱۱۰ دستگاه از لکوموتیوهای راه آهن خوابیده و سرد شده است. در هر زمانی که بصورت عمده و تعداد بالا لکوموتیو وارد شبکه کردیم و فکری به حال تعمیر و نگهداری آنها نکرده ایم ضربات زیادی خورده ایم و نشان داده شده است که پس از چند سال بعد برخی از لکوموتیو ها منبع قطعات یدکی برای بعضی دیگر شده است. به عنوان مثال ۱۰۰ دستگاه آلستوم وارد کردیم که امروز از ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو آلستوم حدود کمتر از ۳۰ دستگاه در سیر است. فرض را بر این بگذارید که ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو دیگر وارد کشور شود. آیا فضای لازم و کافی و نیروی خیره برای تعمیرات وجود دارد؟ لکوموتیوهایی که امروز در راه آهن موجود است مهندسان و تعمیرکاران کاملاً به تعمیرات آنها آشنا هستند و مشکلات تعمیراتی لکوموتیوها را می شناسند و فقط نیاز به قطعه دارند با این حال وضعیتشان چنین است. حالا اگر لکوموتیوهای جدید وارد شود چگونه خواهد شد با آن تجربه بدی که قبلاً از ورود لکوموتیوهای جدید بدون در نظر گرفتن زیرساخت های فنی و الزامات آنها در کشور وجود دارد بهره برداری

با توجه به کمبود لکوموتیوی که در کشور حاکم است صاحبان واگن های باری و مسافری نگران کمبود لکوموتیو و بارهای روی زمین مانده هستند در مقابل جنابعالی معتقد هستید که خیلی با کمبود لکوموتیو مواجه نیستیم لطفاً توضیحات بیشتری در خصوص این نظر خود بفرمایید.

در کشور به لکوموتیو نیازمند هستیم اما به واردات ناگهانی و در تعداد بالا نیازی نداریم. بخش ریلی در کشور به طور متوسط و پیوسته به سالی ۲۰ تا ۲۵ دستگاه لکوموتیو نیاز دارد. اگر بررسی روی خرید لکوموتیو در سالیان گذشته داشته باشیم به طور متوسط سالی حدود ۱۵ لکوموتیو وارد بخش شده و بیشتر نبوده است. ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو ایران سفیر طی ۱۲ سال گذشته تا امروز خریداری شد و به طور متوسط در مجموع ماهی کمتر از ۲ لکوموتیو می شود. در ضمن ما لکوموتیو سرعت بالا در کشور نداشتیم.

از دو سال پیش تاکنون ۶۰ دستگاه لکوموتیو GM و ۲۰ دستگاه لکوموتیو آلستوم و بیش از ۳۰ دستگاه لکوموتیو زیمنس به علت بی پولی و کسری منابع راه آهن متوقف شده است.



است. و ما قطعات داخلی خود را به ریال و آن هم با تورم های نجومی می خریم.

با توجه به برنامه ساخت لکوموتیو آیا ظرفیت کامل برای ساخت، تعمیرات و نگهداری لکوموتیوهای ساخته شده وجود دارد؟

بله ظرفیت کارخانه ها به گونه ای طراحی شده که می توانیم سفارش انجام شده را بسازیم. البته با شرکت های جانبی همکاری داریم که در ساخت قطعات کمک قابل توجهی دارند.

آیا نیروی های متخصص همانند دهه ۶۰ و ۷۰ که برای ساخت لکوموتیوهای الستوم حضور داشتند امروز برای ساخت لکوموتیوهای مینا و واگن پارس حضور دارند؟ آیا نیروی متخصص و آگاه به دانش ساخت لکوموتیو در کشور به اندازه کافی وجود دارد؟

البته بسیاری از نیروهای متخصص فعال در ساخت لکوموتیوهای آلستوم مطمئنا امروز مشغول به کار نیستند اما برخی از آنها امروز در مینا لکوموتیو و واگن پارس و سایر تامین کنندگان ناوگان مشغول به فعالیت هستند. امروز ما مهندسان مجربی داریم که از فارغ التحصیلان و دانش آموختگان دانشگاه های برتر کشوری باشند و در مجموعه مینا و واگن پارس فعالیت می کنند و افراد نخبه و متخصصی هستند. حدود بیش از ۳۵۰ نفر مهندس نخبه در مجموعه داریم. سیستم کنترل لکوموتیو سیستم پیچیده ایست که مهندسان کشور ما توانستند به آن دانش برسند و بسازند و تولید کنند. شرکت مینا در دوره ای تعدادی از مهندسان را برای آموزش های تکمیلی و کسب دانش روز دنیا نیز به کشورهای اروپایی

شرکت مینا آمادگی ساخت ۱۰۰ تا ۱۱۰ لکوموتیو را اعلام کرده است. از سوی دیگر صحبت از ظرفیت ۱۹۰ دستگاه لکوموتیو در سال از سوی راه آهن اعلام شده است؟ نظر جناب عالی در این خصوص چیست؟

اگر واقعا معتقد اند که ظرفیت ۱۹۰ دستگاه لکوموتیو در سال وجود دارد چرا از تولید داخلی استفاده نمی کنند و قرارداد با تولید کننده داخلی نمی بندند و برنامه خرید لکوموتیو خارجی و ... مطرح می شود؟ در همه جای دنیا برای نیازهای اینچنینی و در این ابعاد کارخانه جدید می سازند نه اینکه مستقیما به دنبال تامین از خارج بروند.

قراردادی ۵۰ لکوموتیوی که با شرکت فولاد مبارکه بسته شده است چه نوع لکوموتیوی با چه ظرفیتی است؟

لکوموتیو MAP۲۴ داخلی با توان ۳ هزار اسب بخار است.

چند درصد از لکوموتیو MAP۲۴ تولید داخل است؟

بیش از ۷۳ درصد آن داخلی است.

مبنای قیمت گذاری لکوموتیو بر چه اساسی است؟ آیا ریال است یا ارزی؟ اگر قیمت گذاری ارزی است لطفا دلیل آن را بفرمایید.

شرکت های متقاضی لکوموتیو تمایل دارند نرخ ثابت باشد و تغییری در قیمت ها وجود نداشته باشد. به همین دلیل قیمت ارزی را پیشنهاد می دهند اما پول را به ریال پرداخت می کنند و در خیلی مواقع تولیدکنندگان متحمل ضرر هم می شوند. در کشور قیمت فولاد، مس، آلومینیوم از یک سال پیش تا امروز افزایش قیمت سه برابری داشته است. اما نرخ ارز این مقدار افزایش نداشته

با توجه به فرمایشات جناب عالی که بیش از ۲۰ تا ۲۵ دستگاه لکوموتیو در سال نیاز نیست آیا نیازی به تاسیس و سرمایه گذاری کلان شرکت مینا لکوموتیو با این حجم نیاز کم در داخل بود؟

تاسیس مینا لکوموتیو بر مبنای ساخت ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو مسافری انجام شد. زیرا لکوموتیوهای مسافری پرسرعت نداشتیم و شرکت راه آهن ج.ا.ت تصمیم گرفت ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو مسافری با سرعت ۱۶۰ کیلومتر خرید کند. با مینا قرارداد منعقد شد و شرکت مینا لکوموتیو پس از آن تاسیس شد. مطمئنا ساخت لکوموتیو در داخل اقتصادی است و با ساخت لکوموتیو سرعت بالا دانش ساخت وارد کشور شد. ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو با پروسه ای وارد شد و بخش هایی از آن داخلی سازی شد. در سال هشتاد و نه ۳۰ دستگاه به صورت کامل وارد شد و ۱۲۰ دستگاه آن در مینا لکوموتیو به کمک شرکت های داخلی ساخته شد.

امروز ظرفیت شرکت مینا لکوموتیو برای ساخت لکوموتیو چه تعداد در سال است؟

هر تعداد دستگاه لکوموتیو که نیاز امروز باشد شرکت های داخلی ظرفیت ساخت آن را دارند. مشکل بزرگ اینجاست که همه توجه ویژه به تعداد ظرفیت ساخت لکوموتیو دارند و هیچ کس به تعداد درخواستی توجه نمی کند. یعنی هیچکس نمی گوید باید اینقدر بسازید و به ما قرارداد بدهند بلکه همه می گویند چقدر ظرفیت دارید. امروز قراردادی با فولاد مبارکه به تعداد ۵۰ دستگاه لکوموتیو با مینا لکوموتیو بسته شده است که مقرر شده طی ۲۳ ماه لکوموتیوها تحویل داده شود، فراموش نکنیم درخواست ساخت واقعی لکوموتیو ظرفیت شرکت را ایجاد می کند.

یعنی اگر امروز درخواست هزار دستگاه لکوموتیو داشته باشید شرکت مینا لکوموتیو توان و ظرفیت تولید دارد؟

نیاز کشور هزار دستگاه لکوموتیو نیست. ظرفیت وجود دارد اما نیاز وجود ندارد. گاهی اوقات نیازها را آنقدر بزرگ در نظر می گیریم که هیچ استدلال محاسباتی و کارشناسی آن را پشتیبانی نمی کند. از ابتدا تا امروز کل راه آهن ۹۵۰ لکوموتیو داشته که ۴۰۰ لکوموتیو آن خوابیده است. و لکوموتیو در سیر امروز حدود ۵۶۰ دستگاه می باشد. با این تعداد ترانزیت کشور رکورد زده است. پس مشکل جای دیگری است.



فرستاد و مهندسان برای طراحی و ساخت لکوموتیو آموزش‌های لازم را نیز آموختند.

چرا لکوموتیو با قدرت موتور بیشتر تا امروز تولید نشده است؟ برخی شرکت‌ها تقاضای لکوموتیو با قدرت موتور بالاتر را دارند و شاید یکی از دلایل اصرار به وادرات نیاز به لکوموتیو با قدرت موتور بالاتر است؟

دانش تولید تدریجی است و به اینگونه نیست که یک شبه ایجاد شود. در ابتدا باید تعمیرات خوب داشته باشیم سپس مشابه سازی و طراحی لکوموتیو. امروز دانش لکوموتیو در کشور به جایی رسیده که می‌توانیم طراحی و تولید کنیم. در آن زمان که در کشور در بحث طراحی و ساخت لکوموتیو فعالیت آغاز شد طبق بررسی‌های انجام شده نیاز بازار و همچنین توانایی تامین قطعات از خارج از کشور، لکوموتیو MAP24 با این قدرت موتور بود. البته در آینده لکوموتیو MAP30 را با قدرت موتور 4 هزار اسب بخار وارد بازار خواهد شد.

از نظر جنابعالی شرکت‌ها باید واردات لکوموتیو با حجم موتور بالاتر را انجام ندهند و منتظر تولید داخل شوند؟

به نظر نمی‌رسد که اگر امروز شرکتی قصد واردات لکوموتیو داشته باشد سریع می‌تواند لکوموتیو وارد کند؟ چند سال سفارش واردات لکوموتیو زمان نیاز دارد. ورود لکوموتیوهای زیمنس مسافری 160 کیلومتری حدود 5 سال زمان برد تا زیمنس طراحی کرد و لکوموتیو مورد نیاز با شرایط کشور ما را طراحی و تولید و وارد کشور شد.

با توجه به اینکه در ساخت لکوموتیو در داخل از موتور دست دوم 30 تا 35 سال عمر استفاده می‌شود آیا ساخت لکوموتیو در داخل کشور صرفه اقتصادی دارد؟

بله صد در صد که صرفه اقتصادی دارد. کارگران و کارمندان بسیاری در این دو شرکت از کنار این تولیدات زندگی خود را می‌گذرانند. تولید شغل شده است. لکن در حال حاضر تولیدات داخلی محدود به این موتورهای بازسازی شده نیست و امکان تحویل لکوموتیو با موتور نو تولید داخل نیز وجود دارد ولی عموم مشتریان به دلیل مابه‌التفاوت قیمت لکوموتیو با موتور نو، موتور بازسازی شده را ترجیح می‌دهند و تقاضا می‌نمایند.

ایزازی گارانتی ملاک نیست بلکه کیفیت و کمیت خدمات دوره گارانتی نیز ملاک می‌باشد. شرکت زیمنس و آلستوم لکوموتیو فروخت و تا تحریم شدید فعالیت خود را با ما قطع کردند.

از نظر جنابعالی آیا لکوموتیوهایی که از سیر خارج شده و با توجه به اینکه قطعات زیادی از روی این لکوموتیوها برای تعمیرات لکوموتیوهای دیگر برداشته شده آیا امکان برگشت به سیر را دارند؟

نمی‌توان گفت صد درصد لکوموتیوها را می‌توان به سیر برگرداند ولی می‌توان گفت بیش از 85 درصد لکوموتیوهای خوابیده را می‌توان به سیر برگرداند.

کاری که در پنا برای ساخت لکوموتیوهای MAP24، MAP30 انجام شده این بود که لکوموتیوها را از نظر نوع قطعات مورد بررسی قرار دادیم و روی ساخت آن قطعات کار کردیم. و سعی کردیم MAP30 را تا می‌شود با قطعات غیر تحریمی طراحی کنیم.

امروز مقوله نگهداری لکوموتیو بسیار حائز اهمیت است. وقتی امروز تعداد بالای لکوموتیوهای خوابیده وجود دارد اگر لکوموتیو نو هم وارد شود پس از طی زمان کوتاهی مجدد به عاقبت این لکوموتیوهای خوابیده دچار خواهد شد

آیا برنامه صادرات لکوموتیو داشته‌اید؟ با برخی از کشورها در این زمینه مذاکراتی داشته ایم و پیگیر موضوع هستیم لکن تا زمان حصول نتیجه از اعلام اسامی آنها معذوریم.

آیا اهمیت ایجاد شغل در کشور را می‌توان عاملی برای حمایت از تولید کنندگان دیگر هم بکار برد؟ به عنوان مثال شرکت تولید کننده چرخ هم همین نظر را دارد که ایجاد شغل کرده و باید از آن حمایت شود. نظر جنابعالی چیست؟

بله قبول دارم. اگر شرکت تولید کننده داخلی ظرفیت تولید دارد، باید حمایت شود. به عنوان مثال در خصوص سیستم ترمز واگن که راه آهن ج.ا.ا. تایید کرده است همه ظرفیت سیستم ترمز پر شده است.

مشکل دیگری که شرکت‌ها در بحث واردات و تامین لکوموتیوهای مورد نیاز با آن مواجه هستند بسته بودن سفارش است. و دلیل این امر را تولید کننده داخلی می‌دانند. امکان‌ش هست توضیح بفرمایید.

شرکت‌های تولیدی موجب بسته شدن ثبت سفارش واردات لکوموتیو نشده‌اند. اینگونه تصمیم‌گیری‌ها بر عهده وزارت صمت است.

لطفا اطلاعاتی در خصوص تفاوت گارانتی لکوموتیوهای تولید داخل و لکوموتیوهای وارداتی بفرمایید. آنگونه که توسط کارشناسان گفته شده لکوموتیوهای وارداتی چینی دو سال گارانتی دارند و لکوموتیوهای داخلی با توجه به دست دوم بودن موتور یکسال گارانتی دارند. چه تفاوتی میان گارانتی چینی و تولید داخل هست؟ این طور نیست، شرکت مالک لکوموتیوی را مثال می‌زنم که یک لکوموتیو چینی خریداری کرده است و یک سال است که لکوموتیو با توجه به اینکه گارانتی هم داشته اما خوابیده است. چینی‌ها پشتیبانی نکرده‌اند. صرفاً زمان