



فیلم گزارش را با اسکن این کد ببینید.

توانایی تولید سالانه ۵۰۰ واگن را داریم

مدیرعامل شرکت واگن سازی تهران در گفت و گو با همشهری

شرکت واگن سازی تهران مجموعه ای عظیم و توانمند در حوزه حمل و نقل ریلی شهری است که وظیفه تأمین و نگهداری ناوگان متروی تهران را بر عهده دارد. طراحی و ساخت نخستین قطار ملی تازه ترین دستاورد این کارخانه است که با انبوه سازی آن، پس از اخذ مجوزهای لازم، شرکت واگن سازی تهران این توانایی و پتانسیل را دارد تا به تمام نیازهای حمل و نقل ریلی درون شهری کشور طی یک دهه آینده پاسخ دهد و هزاران قطار ملی را با تکیه بر دانش بومی و توانایی کارگران و متخصصان ایرانی تولید کند. مرتضی مقدمی، مدیرعامل شرکت واگن سازی تهران با توجه به ظرفیت ها، توانایی ها و همچنین سیاست های کلان دولت و شهرداری تهران در حمایت از اشتغال و تولید ملی، نگاهی مثبت و امیدبخش به آینده کارخانه دارد.

شرکت واگن سازی تهران تاکنون چه دستاوردهایی داشته و از چه توانایی و ظرفیت هایی برخوردار است؟

بیش از ۱۹ سال که فعالیت این شرکت می گذرد، بخش عمده ای از ناوگان متروی تهران که بالغ بر ۱۵۰۰ دستگاه واگن می شود، با همکاری شرکت واگن سازی تهران و شریک تکنولوژی خودشان یعنی شرکت سی آرسی چین ساخته و تحویل شبکه متروی تهران شده است. علاوه بر ناوگان متروی تهران، این شرکت افتخار داشته تا ۱۶۰ دستگاه واگن را که در خطوط متروی مشهد در حال بهره برداری هستند با همکاری شرکت سی آرسی چین طراحی کند، بسازد و تحویل دهد. شرکت واگن سازی تهران علاوه بر تأمین ناوگان جدید، متولی تعمیر و نگهداری کل ناوگان متروی تهران است. این شرکت امکانات و توانایی های وسیعی دارد، اما متأسفانه از بند تأسیس تا به امروز از ظرفیت های آن به طور کامل استفاده و بهره برداری نشده است. اگر تقاضای تولید وجود داشته باشد و منابع مالی مورد نیاز آن نیز تأمین شود، شرکت واگن سازی تهران بدون طرح توسعه، این توانایی را دارد که سالانه ۵۰۰ دستگاه واگن مترو تولید کند و به متروی کلانشهرها تحویل دهد. چنانچه تقاضایی بیشتر از این هم وجود داشته باشد با طرح توسعه ای که پیش بینی شده است، امکان افزایش این ظرفیت تا ۵۰۰ دستگاه در سال نیز وجود دارد.

طراحی و ساخت نخستین قطار ملی، بزرگ ترین دستاورد شرکت واگن سازی تهران است و تحویلی بزرگ در صنعت حمل و نقل ریلی کشور محسوب می شود. کمی هم از این پروژه بزرگ بگویید.

۵۰۰ دستگاه واگنی که به متروی تهران عرضه شده عمدتاً با همکاری شریک تکنولوژی این شرکت، تأمین شده است. با اینکه بخشی از این ناوگان از کشور چین وارد شده، اما عمدتاً توسط واگن سازی تهران به صورت سبکی کی دی و پی ال دی ساخته شده است. شرکت واگن سازی تهران، این افتخار را دارد که بدون نیاز به یک واگن ساز خارجی با همکاری تعاون علمی و فناوری ریاست جمهوری و تعدادی از شرکت های دانش بنیان و همچنین دیگر شرکت های داخلی، برای نخستین بار متولی ساخت قطار ملی مترو در داخل کشور باشد. این شاهکار به همکاری کامل تیمی مورد نیاز برای اخذ مجوز، تولید انبوه قطار ملی آغاز خواهد شد. ان شاء الله آن هم پس از به نتیجه رسیدن و نهایی شدن تست ها، وارد فاز تولید انبوه خواهد شد.

در قطار ملی سهم و میزان داخلی سازی چقدر است؟

این پروژه باعث بالا رفتن اعتماد به نفس کارشناسان این حوزه شده است. قبل از شروع این پروژه عمدتاً سهم داخلی سازی واگن ها در خوش بینانه ترین حالت به حدود ۴۰ درصد می رسید، اما بعد از این پروژه، بالغ بر ۸۵ درصد داخلی سازی واگن ها صورت گرفته است؛ یعنی منطبق بر ماده ۴۵ برنامه ششم توسعه که تأکید کرده در حوزه طراحی و ساخت واگن باید ۸۵ درصد داخلی سازی رخ دهد. خوشبختانه پروژه قطار ملی بر نامه ششم توسعه را محقق کرد.

واگن سازی در تولید قطار ملی می تواند پاسخگوی نیاز حمل و نقل ریلی درون شهری کلانشهرها باشد؟

محور اصلی فعالیت های شرکت واگن سازی تهران، تأمین ناوگان ریلی درون شهری است که مترو یا تراموا و همچنین تأمین قطعه های سبک را شامل می شود. خوشبختانه ظرفیت تولید تمام نیاز شبکه حمل و نقل ریلی در این شرکت وجود دارد و اگر تقاضای داخلی وجود داشته باشد، این امکان را داریم که به آنها پاسخ دهیم. چشم انداز شرکت واگن سازی تهران را چطور ارزیابی می کنید؟

به آینده شرکت بسیار خوشبین هستیم و دلایلش هم این است که ما تقاضای انباشته قابل توجهی در حوزه ناوگان مترو و دیگر بخش های حمل و نقل ریلی کشور داریم. طی ۱۰ سال آینده بین ۱۰ هزار واگن مترو مورد نیاز شبکه حمل و نقل ریلی درون شهری کشور است و می توانم به جرأت بگویم که این تعداد تقاضا در مقیاس جهانی هم قابل توجه بوده و تقاضای فوق العاده زیادی محسوب می شود؛ به همین دلیل شرکت های واگن سازی دنیا به راحتی از بازار ایران چشم پوشی نمی کنند و امیدوار هستند تا اگر شرایط مساعد باشد، وارد بازار ما شوند. ما امیدوار هستیم سیاست های کلان کشور به گونه ای پیش برود که به این حجم از تقاضای قابل توجه که در حوزه واگن مترو وجود دارد، در استفاده از ظرفیت های موجود کشور از جمله شرکت واگن سازی تهران، پاسخ داده شود. توقع مان این است که مدیران ارشد دولتی و شهری، به ظرفیت های کشور توجه داشته باشند و در برنامه ریزی های خود، پتانسیل عظیم مجموعه شرکت واگن سازی تهران را ببینند و لحاظ کنند. با توجه به نحوه تأمین مالی که می تواند اتفاق بیفتد، شرکت واگن سازی تهران این امکان و توانایی را دارد که پاسخگوی نیاز ناوگان شبکه مترو در تهران و دیگر شهرهای کشور باشد.



کار با جان و دل برای مترو

مهندسان، تکنیسین ها و کارگران در جنوب تهران با همت فراوان در حال تولید قطار ملی و بازسازی واگن های مترو هستند

تشکیل شده برای تردد در بین آنها باید خودرو سوار شد.

مهدی اسماعیل پور
روزنامه نگار

بازرگانانازی خط تولید

کارخانه واگن سازی تهران از ۲ سالن اصلی تولید تشکیل شده که سالن مونتاژ و سالن ساخت و قطعه سازی است. سالن ساخت، خودش به بخش قطعه سازی و مجموعه سازی تقسیم می شود و هر بخش ماشین آلات و تکنیسین های مخصوص به خودش را دارد. سالن بعدی سالن بدنه است که در اینجا تمام مراحل تولید بدنه فلزی یا همان استراکچر فلزی واگن مترو صورت می گیرد. این خط نیز از چند بخش تشکیل شده که شامل خط تولید دیوارها، سقف، شاسی و در نهایت خط تولید نهایی بدنه می شود. در این بخش اجزای تولید شده در خطوط مختلف روی یک بدنه سوار شده و محصول در ادامه به سالن رنگ می رود. پس از سالن رنگ هم نوبت به مرحله نهایی یا همان سالن مونتاژ می رسد. در سالن مونتاژ سیستم های مختلف روی بدنه نصب می شوند. البته در حال حاضر این سالن به تعمیرات و اورهال واگن های متروی تهران اختصاص داده شده است.

مهندس محمد رضا کمالی نژاد، معاون تولید و مدیر کارخانه واگن سازی تهران درباره ساختار واگن های مترو به همشهری می گوید: «واگن های مترو به صورت کلی از بخش تشکیل شده اند؛ یک سازه فلزی که آن را به عنوان بدنه واگن (استراکچر) می شناسیم و بخش دیگر هم اجزایی است که روی این بدنه نصب می شوند که از آن جمله می توان به موتور نیروی محرکه، بوژی ها، جنه های الکتریکی و صندلی و تزئینات داخلی و... اشاره کرد. در سالن مونتاژ واگن پس از طی کردن مراحل مختلف آماده سیر در خطوط مونتاژ تهران می شود.»

«به گفته او، تاکنون بیش از ۱۵۰۰ دستگاه واگن که در خطوط تولید این سیر می کنند در داخل شرکت واگن سازی تولید یا مونتاژ شده اند. کمالی نژاد می گوید: «مسئولیت نگهداری، تعمیرات و اورهال این ناوگان هم با شرکت واگن سازی تهران است. با توجه به اینکه اکنون خطوط تولیدی کارخانه متوقف است، تمام امکانات مجموعه به بحث نگهداری و تعمیرات ناوگان متروی تهران اختصاص داده شده و در ۴ رده نیمه سنگین و سنگین، تعمیرات ناوگان متروی تهران را انجام می دهیم.» اینطور که

مدیر کارخانه می گوید توقف پروژه های تولیدی به مشکلات اقتصادی و کمبود نقدینگی بازمی گردد.

۴۵ تا ۵۰ روز برای اورهال

واگن ها و قطارهای فعال در خطوط هفت گانه متروی تهران بر اساس دستورالعمل ها و توصیه های سازندگان آن که شرکت واگن سازی متروی تهران و شریک خارجی آن هستند، برحسب کیلومترژی که طی می کنند، نیاز به اورهال دارند. کمالی نژاد می گوید: «برای هر رده از قطارها یکسری تعمیرات خاص تعریف و در نظر گرفته شده است. در رده های ۱۰ هزار، ۱۵ هزار، ۲۵ هزار، ۱۵۰ هزار و ۲۶۰ هزار کیلومتر قطارها به تعمیرات نیمه سنگین نیاز دارند و در ۲۷۰ هزار کیلومتر هم تعمیرات سنگین را داریم که قطارها به صورت کلی بازسازی شده و اورهال می شوند.» واگن هایی که در سالن مونتاژ در حال طی کردن مراحل مختلف اورهال هستند، اغلب ۳۶۰ و ۲۲۰ هزار کیلومتر مسیری داشته اند و نیاز به تعمیرات سنگین و بازسازی اساسی دارند. معاون تولید و مدیر کارخانه واگن سازی تهران درباره اورهال اساسی واگن های مترو می گوید: «در بحث اورهال تقریباً ۸۰ درصد قطعات واگن ها باز و تمام بخش ها و قطعات آنها دوباره کنترل و سرویس می شوند. در فرآیند بازسازی، علاوه بر قطعات معیوب، برخی قطعات را نیز که تاریخ مصرف یا کیلومترژی آنها گذشته تعویض می کنیم. در اورهال، فعالیت تعمیراتی هر واگن حدود یک ماه زمان می برد و بین ۲ تا ۳ هفته نیز تست و راه اندازی مجدد آنها کار دارد.» در مجموع هر قطار که برای اورهال می آید، بین ۴۵ تا ۵۰ روز طول می کشد تا دوباره به خط سرویس دهی بازگردد. بارها و زبان مسئولان شنیده ایم که بخشی از واگن های مترو زمینگیر شده اند و امکان بهره برداری از آنها وجود ندارد. حالا سوال اینجاست که چرا این واگن ها قابلیت اورهال ندارند و مشکل چیست؟ مهندس کمالی نژاد در پاسخ می گوید: «با توجه به تحریم ها، امکان تأمین یکسری از قطعات یدکی مورد نیاز واگن ها و قطارهای مترو وجود ندارد؛ هر چند بسیاری از قطعات را داخلی سازی کردیم، اما هنوز دانش و امکان تولید برخی از تجهیزات که تأمین کننده آنها بعضی شرکت های خارجی هستند، در کشور فراهم نشده است. در نتیجه واگن هایی که در اورهال به این قطعات نیاز پیدا کرده اند، فعلاً از خط سرویس دهی خارج شده و به اصطلاح خوابیده اند.» کمالی نژاد با بیان اینکه

واگن سازی تهران به روایت اعداد

- ظرفیت تولید شرکت در یک شیفت کاری ۳۶۰ واگن مترو در سال است.
- ظرفیت تولید در ۲ شیفت به حدود ۷۰۰ واگن مترو در سال می رسد.
- شرکت واگن سازی تهران اکنون حدود هزار نفر پرسنل دارد.

اگر پروژه هایی که شرکت در دست اقدام دارد، راه اندازی شوند، تعداد نیروی کار به ۱۵۰۰ تا ۲ هزار نفر افزایش پیدا می کند و برای حدود ۱۵ هزار نفر نیز به صورت غیر مستقیم فرصت اشتغال ایجاد می شود.

طراحی متفاوت و جالب واگن های قطار ملی

مربوط به این فناوری، بومی سازی شده است. تجهیزاتی که در کابین راهور قطار ملی به کار رفته، عمدتاً طراحی و ساخت شرکت واگن سازی تهران است. طراحی داخلی قطار ملی با دیگر قطار های مترو که سراسر ایران دیده ایم هم متفاوت است؛ در نگاه اول اینگونه به نظر می رسد که واگن های قطار ملی از واگن های فعلی مترو عریض تر است؛ در حالی که با توجه به استاندارد بودن ریل و مسطح مطبق تونل ها چنین چیزی ممکن نیست. در واقع این طراحی خوب فضای داخل است که چنین حسی را به بیننده القا می کند. مدیر روابط عمومی و مرکز بین الملل شرکت متروی تهران می گوید: «تمام بخش هایی که در بدنه و داخل واگن ها می بینید، از کف گرفته تا سقف، بومی سازی شده و عمده آنها ساخت شرکت واگن سازی تهران است. البته در این پروژه چند شرکت از جمله جهاد دانشگاهی هم دخیل هستند. همچنین در هر واگن ۴ دستگاه سیستم تهویه مطبوع قرار دارند که ماداش فنی و توان تولید کامل سیستم



نقل قول خیر

علی محتشمی پور
معاون فنی و بهره برداری سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران
روند نوسازی تاکسی های فرسوده به خوبی پیش می رود؛ طوری که ۲ هفته گذشته مجوز شماره گذاری خودرو صادر و برای راهور ارسال شد. ضمن اینکه شرکت ایران خودرو هم اعلام کرده است که ۲ هزار دستگاه سمند سورن تولید و آماده شماره گذاری دارد. تا پایان امسال شاهد ثبت نام جدید تاکسی در قالب سمند سورن خواهیم بود.

رضای صیادی

مدیرعامل سازمان زیباسازی شهر تهران
مناسب سازی و تجهیز بوستان های شهر یکی از عوامل مهمی است که می تواند موجبات حضور معلولان در سطح جامعه را فراهم کند که در نهایت باعث افزایش رفاه، آرامش و بالابردن روحیه اجتماعی و مشارکت پذیری این عزیزان می شود. در واقع همه افراد باید بدون وجود محدودیت، حق حضور در جامعه و استفاده از امکانات را داشته باشند.

خبر

سازه مستهلک کننده در رودخانه کن

عملیات اجرایی پروژه های ایمن سازی، احیا و ساماندهی رودخانه های تهران همواره اهمیت ویژه ای دارد. به گزارش همشهری، بخشی از رودخانه کن از منطقه ۱۸ عبور می کند، جایی که ۲۷ تن چاله قدیمی یک خطر جدی به وجود آورده است و به گفته مدیرعامل خاکر بزرگ آب، اجرای سریع سازه مستهلک کننده ضروری به نظر می رسد. سید مهدی پور هاشمی در این رابطه گفت: «موقعیت سازه مستهلک کننده در تقاطع رودخانه که بزرگراه فتح، پایین دست بل راهن بوده و عملیات اجرایی آن شامل ۲ مرحله انحراف آب، احداث سازه مستهلک کننده (شامل آستانه بتنی، حوضچه آرامش و دیوار حائل) و جاده دسترسی است. همچنین عرض سازه ۴۲ متر و ظرفیت حداکثر سیلاب عبوری از روی آن ۴۸۰ متر مکعب بر ثانیه است که بر اساس دوره بازگشت ۳۰ ساله طراحی شده است.» برای اجرای این سازه، زمانبندی ۱۲ ماهه در نظر گرفته شده است.

عدد خبر

۱۲۰ ساعت

اولین دوره آموزشی کاربردی به صورت ۱۰۰ درصد کارگاهی با همکاری و مشارکت سازمان رفاه، خدمات و مشارکت های اجتماعی و مرکز نوسازی و تحول اداری تحت عنوان دوره تربیت مربی کارآفرینان شهرداری تهران به مدت ۱۲۰ ساعت در محل سازمان رفاه برگزار شد. به گفته محمود انصاری، سرپرست معاونت کارآفرینی و توانمندسازی سازمان رفاه، این دوره با رویکرد توسعه و تعالی فرهنگ سازمانی و ارتقای بهره وری برگزار شد.

فرهنگسرا

دیبر اجرائی جشنواره صدانه یاقوت از تمدید ۲ روزه جشنواره صدانه یاقوت ۱۳ تا آذر خبر داد. رضا دوستعلی گفت: «این اقدام به دنبال امتیازات حاصل از این جشنواره صورت گرفته است و جشنواره صدانه یاقوت در فرهنگسرای ولا، اشراق، بهمین و خاوران شنبه و یکشنبه هم میزبان شهروندان است.» او ادامه داد: «این جشنواره شامل عرضه آثار و مشتقات آن، نمایشگاه سایر گواهی نامه های صنایع دستی اقوام، و برنامه های متنوع فرهنگی هنری است.»

آگهی مناقصه دوم مرحله ای شماره ۱۴۰۱۰۹۱۳

شرکت صنایع مفتول بکسل پارس در نظر دارد انجام خدمات مکانیک، برق و پایپینگ بوتیلیتی های کارخانه خود به شرح ذیل:

- ۱- اجرای لوله کشی های فشرده و آب خنک کاری به میزان جمعی حداقل ۱۳۰۰۰ Dia/Inch
- ۲- نصب چرخا در انواع مختلف به میزان ۲۵۰ عدد و ... را از طریق بزرگاری مناقصه
- ۳- نصب پیمانکار دی صلاح در مناقصیان دعوت می گردد تا تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۹
- ۴- ضمن ارسال مدارک مورد نیاز به شرح زیر جهت دریافت شرایط شرکت در مناقصه، آماده کسی خود را برای ارائه این خدمت به آدرس ایمیل Info@parswire.com تسلیم نمایند.
- جهت کسب اطلاعات بیشتر با تلفن ۰۲۴۴۲۲۸۲۶ تماس حاصل نمایند.
- مدارک مورد نیاز شامل:
- ۱- معرفی شخصیت حقیقی / حقوقی مشتعل بر اطلاعات ثبتی، محل استقرار اصلی و شعبات، ساختار سازمانی، سوابق حرفه ای، رزومه پرسنل متخصص، مشخصات کلی پروژه های فعال، تجهیزات و امکانات مرتبط با موضوع فعالیت و سایر گواهی نامه های حرفه ای
- ۲- ارائه مشخصات کامل از کارهای انجام شده قبلی شامل نام پروژه، موقعیت و شماره تماس کارفرما

● هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد.