



گفتگو با بابک احمدی مدیرعامل
بخش ریلی گروه مپنا:

بالا بودن ظرفیت تقاضا در حوزه حمل و نقل ریلی؛ این تقاضا سال‌هاست که روی زمین مانده

ریلی، "تامین و فروش خدمات نیروی کشش" و "تامین قطار کامل و ارائه خدمات حمل بار یا مسافر بین شهری" ارائه خدمت نماید. یکی از برنامه‌های کاری جدی مپنا در حوزه ریلی به روز آوری و احیاء توان داخلی، توانمندسازی و بی‌نیاز نمودن کشور از وابستگی به تامین کنندگان خارجی می‌باشد که در همین راستا در حال حاضر این گروه در حال انجام مذاکرات نهایی و عقد قرارداد انتقال شرکت واگن‌سازی پارس به مجموعه گروه مپنا می‌باشد. بی‌شک در بسیاری از صنایع از جمله صنعت ریلی، خدمات پس از فروش به دلیل حساسیت تجهیزات استفاده شده از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است. مشاوره، آموزش و پشتیبانی مهندسی، تعمیرات و نگهداری و تامین و فروش قطعات یدکی جزو جدایی ناپذیر پروژه‌های ریلی هستند و گروه مپنا با دارا بودن توانمندی بالا در حوزه‌های یاد شده، می‌تواند خدمات پس از فروش مورد نیاز مشتریان را در اختیار ایشان قرار دهد. شرکت مپنا در حال حاضر دارای خانواده لکوموتیو از جمله لکوموتیو مسافری ایران سفیر که در حال حاضر ۱۵۰ دستگاه از آن تولید و وارد شبکه حمل و نقل ریلی شده است و سفارش و قرارداد ۵۰ دستگاه جدید از این نوع لکوموتیو را راه‌آهن ج.ا.ا دارد، همچنین لکوموتیو باری مپ ۲۴ که لکوموتیو باری که دارای توان ۳۳۰۰ اسب بخار است. لکوموتیو مپ ۳۰ که لکوموتیو باری سنگین با توان ۴۳۰۰ اسب بخار (در مرحله شروع تولید) می‌باشد و لکوموتیو مپ ۶ به عنوان لکوموتیو مانوری با توان ۸۵۰ اسب بخار در کنار لکوموتیوهای تونلی سبد لکوموتیوی کاملی را ایجاد می‌کند که مشتریان این محصولات می‌توانند تجهیز مورد نیاز خود را از این محل تامین نمایند. نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی پیرامون بحث موقعیت صنعت حمل و نقل ریلی در کشور و وضعیت سازندگان و تولیدکنندگان داخلی گفتگویی اختصاصی با مهندس بابک احمدی مدیرعامل شرکت مپنا داشته که به شرح آن می‌پردازیم:

با هدف توسعه زیرساختی و فراگیر، مپنا به صنعت حمل و نقل ریلی ورود پیدا کرد. سرمایه‌گذاری در چنین ابعادی، نشان از رشد تقاضا در این عرصه و ضرورت انجام اقدامات زیربنایی دارد. مپنا در ابتدای ورود خود به این صنعت، با رویکردی مثبت و دوراندیشانه و با تکیه بر تجارب و سوابق خود، قدم برداشت و اینک پس از گذشت زمان کوتاه، به یکی از فعالان جدی و مطرح این حوزه تبدیل شده است. در حال حاضر، اولویت فعالیت بخش ریلی مپنا، بازار داخل کشور و در کنار آن نگاه به بازارهای بین‌المللی دارای مزیت برای محصولات ایرانی، می‌باشد. در خصوص طرح‌های ریلی، گروه مپنا اکنون توانایی طراحی، مهندسی، تامین تجهیزات، پیاده‌سازی، بهره‌برداری و سرمایه‌گذاری در این زمینه را دارا می‌باشد. گروه مپنا این ظرفیت را ایجاد نمود تا در زمینه برقی کردن خطوط ریلی، سیگنالینگ و مرکز کنترل، مخابرات و ارتباطات و توسعه ایستگاه‌ها و دیوهای تعمیراتی خدمات خود را ارائه دهد. همچنین گروه مپنا در حوزه‌های طراحی و مهندسی، تامین تجهیزات چه به صورت ساخت داخل و چه از طریق مشارکت با تامین کنندگان معتبر جهانی، پیاده‌سازی، نگهداری و پشتیبانی خدمات خود را ارائه می‌دهد. گروه مپنا با دارا بودن توانایی بالای تجاری، ارتباطات کاری بسیار مستحکم با صاحبان دانش و تامین کنندگان در کلاس جهانی در زمینه‌های ناوگان، تجهیزات، شبکه، سیستم‌ها و علی‌الخصوص تیمهای مجرب و آموزش دیده طراحی و مهندسی امکان پاسخ‌گویی به کلیه نیازهای مذکور را در خود ایجاد نموده است. توانایی بالای گروه مپنا در مهندسی و اجرا باعث شده است که تامین تجهیزات کلیدی این صنعت از طریق طراحی و تولید تجهیزات مذبور با توان داخلی و یا تحت لیسانس‌های معتبر در دستور کاری این گروه قرار داشته باشد. یکی از شیوه‌های مورد استفاده در سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری است. گروه مپنا این امکان را دارد تا در زمینه‌های "سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری طرح‌های



مدیرعامل شرکت مپنا در خصوص زمینه‌های فعالیت بخش ریلی مپنا به ساختار متفاوت این شرکت اشاره کرد و گفت: بخش ریلی مپنا دارای ساختار متفاوتی است که مشابه آن در ایران وجود ندارد. در بخش ریلی مپنا شرکت لکوموتیوسازی، شرکت توسعه احداث ریلی مپنا جهت اجرای پروژه‌های زیربنایی درون و برون شهری، شرکت توسعه بهره‌برداری و تعمیرات مپنا با مأموریت تعمیرات و نگهداری ناوگان دارای قوای محرکه همانند لکوموتیو، ترنسست‌ها و ریل باس‌ها، شرکت توسعه فناوری‌های ریلی مپنا، که همان مپنا فوله سابق است، وظیفه مهندسی و تامین سیستم‌های ترمز، درب و تهویه را بر عهده دارد.

اخیرا روی پروژه احیاء شرکت واگن‌پارس کار می‌کنیم که امیدواریم به زودی توافق انتقال این مجموعه به گروه مپنا اجرایی گردد. این امر در جهت تحقق شعار جهش تولید و توانمندسازی صنایع ریلی انجام می‌شود و به مپنا مأموریت داده شده تا به عنوان مجموعه توانمند صنعتی در کشور، مدیریت شرکت واگن‌پارس را از سازمان گسترش صنایع ایران تحویل بگیرد. بر اساس برنامه منسجمی که داریم با لطف خداوند متعال این زیرساخت دارای پتانسیل تولیدی و صنعتی بالای کشور را توانمند نموده و به روزگار رونق خود برخواهیم گرداند. بابک احمدی از تاسیس شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا سخن به میان آورد و گفت: بخش ریلی مپنا برای ایجاد ثبات در بازار و برای اینکه شرکت‌های تولیدی زیرمجموعه با نوسانات تولیدات مواجه نشوند شرکتی را با نام شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا تاسیس کرده که از وظایف این شرکت انجام حمل‌ونقل ریلی و ترکیبی است. این شرکت از سوی دیگر از مشتریان مپنا لکوموتیو و واگن پارس خواهد بود و در حوزه حمل و نقل ایفای نقش خواهد نمود. شرکت‌های تعمیرات و توسعه بهره‌برداری

ریلی مپنا و شرکت احیاء صنعت به لکوموتیوها و واگن‌های تحت مالکیت این شرکت سرویس خواهند داد. از اقدامات چشمگیری که انجام شده تبدیل مدل کسب و کار بخش ریلی مپنا از مدل "B2B" به مدل "B2C" می‌باشد. یعنی علاوه بر اینکه لکوموتیو و واگن می‌فروشیم تصمیم بر فروش خدمات حمل‌ونقل داریم.

بالا بودن ظرفیت توسعه و تقاضا در حوزه حمل‌ونقل ریلی

وی به بالا بودن ظرفیت توسعه و تقاضا در حوزه حمل‌ونقل ریلی کشور اشاره و در ادامه بیان کرد: تقاضا در حوزه حمل‌ونقل ریلی در کشور از ظرفیت توسعه بالایی برخوردار بوده و این تقاضا سال‌هاست که روی زمین مانده است. به خاطر دارم که بر اساس آخرین سند توسعه راه‌آهن که منتشر شده ما باید حدود ۵۸ هزار واگن باری جدید وارد شبکه کنیم. امروز حدود ۲۶ هزار واگن داریم. یعنی دو برابر این عدد باید وارد شبکه ریلی شود. اگر به این سناریو واقع بینانه تر نگاه کنیم، حداقل حدود ۲۸ هزار واگن باید وارد شبکه شود که اگر بخواهیم طی ۵ سال آینده این ۲۸ هزار واگن ورود پیدا کند باید سالی ۶ هزار واگن تولید شده که در این صورت تازه نیمی از این سند توسعه محقق می‌شود. بازیگرانی در این عرصه نیاز داریم تا ایفای نقش کنند که یکی از این بازیگران می‌تواند شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا باشد که بازیگر جدی و اثرگذاری است و می‌تواند بخشی از سند توسعه حمل و نقل ریلی را محقق کند.

از سوی دیگر تکلیفی برای شرکت تعریف کرده‌ایم که زمانیکه تقاضای بازار افت پیدا می‌کند، این شرکت تولیدات واگن پارس و مپنا لکوموتیو را جذب می‌نماید و سپس در قالب یک لیزینگ ریلی علاوه بر راهبری ناوگان ملکی خود امکان واگذاری اعتباری این ناوگان به متقاضیان و مشتریان را ایجاد می‌نماید. همیشه آفت مجموعه‌های تولیدی در حوزه

محصولات با کاربری سنگین به دلیل اینکه تولیدات سفارشی است و به عنوان مثال همانند سایپا نیست و طبق سفارشات تولید می‌شود، اگر مشتری نداشته باشد باید چراغ کارخانه خاموش و کارخانه تعطیل شود. به همین دلیل شرکت مپنا این شرایط را مهیا کرده تا زمانیکه تقاضا کاهش پیدا می‌کند شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا کف محصولات تولیدی واگن پارس و مپنا لکوموتیو را خریداری نماید. به نوعی با این کار تداوم کار خط تولید را بیمه کرده‌ایم.

مدیرعامل گروه ریلی شرکت مپنا در پاسخ به این سوال که چه میزان سرمایه برای ساخت و تولید واگن و لکوموتیو طبق اهداف شرکت نیاز است بیان کرد: برای ساخت و تولید واگن و لکوموتیو به سرمایه‌گذاری سنگینی نیاز است، هدف توسعه ناوگان این شرکت ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو و ۷ هزارو پانصد واگن باری است. درحال حاضر در حوزه باری فعالیت می‌کنیم و به دلیل اقتصاد ضعیف حوزه مسافری ریلی و تا زمان بهبود اقتصاد این بخش اولویتی برای ورود به حوزه بهره‌برداری در حمل و نقل ریلی مسافری در مپنا تعریف نکرده‌ایم.

وی در خصوص منابع تامین سرمایه شرکت گفت: بخشی از سرمایه، آورده شرکت مپنا بوده و بخشی دیگر از منابع بانکی پیش‌بینی شده که در قالب تسهیلات دریافت خواهیم کرد که البته این امر با استفاده از سایر امکانات و ظرفیت‌های قانونی برای اقتصادی نمودن این سرمایه‌گذاری از جمله ماده ۱۲ قانون دائمی رفع موانع تولید و یارانه سود تسهیلات ناشی از منابع تبصره ۱۸ بودجه محقق خواهد گردید.

چگونگی پشتیبانی وزارت صمت از صنایع سنگین

احمدی در پاسخ به این سوال که وزارت صمت چه پشتیبانی در خصوص تامین سرمایه انجام می‌دهد گفت: وزارت صمت دو

وظیفه را در خصوص پشتیبانی از صنایع سنگین برعهده دارد. هنگامیکه در مورد حمایت از تولید داخل و جهش تولید سخن به میان می‌آید باید با استفاده از ابزار تعرفه واردات را محدود نماید ولی در عین حال باید صنایع داخلی بتوانند به تقاضای داخل جوابگو باشند و محدودیت وارد نباید باعث پاک نمودن صورت مساله و حذف تقاضا شود. امروز تقاضای بازار داخلی را فقط با تولید واگن و لکوموتیو نمی‌توان پاسخ داد و توجه به تامین مالی و شرایط مناسب پرداخت برای مشتریان این تجهیزات است که چرخه تامین و عرضه را کامل می‌نماید توقع ما به عنوان صنعت این است که وزارت صمت منابع مالی و تسهیلاتی را برای فروش ناوگان سنگین تامین نموده و یا در جهت تامین آن ما را یاری کند. در هیچ جای دنیا هواپیما و کشتی نقد خریداری نمی‌شود و لیزینگ‌های ریلی درکنار تولیدکننده‌ها خرید را انجام می‌دهند اما برای ما در ایران به اینگونه کار نشده است.

احمدی در ادامه بیان کرد: در راه‌آهن تلاش بسیاری برای ایجاد لیزینگ شد ولی علیرغم دستوراتی که از رده‌های بالای مدیریتی کشور صادر شده بود به سرانجام نرسیده و محقق نگردیده است.

پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی نسبت به پروژه‌های دیگر مدهای حمل و نقل، بازده پایین‌تری دارند که مهم‌ترین دلیل آن توزیع نامتقارن، غیرکارشناسی و حتی تک بعدی یارانه به سمت حمل‌ونقل جاده‌ای است. بزرگترین مزیت حمل‌ونقل ریلی اقتصادی بودن آن است و اگر اقتصادی نبود هیچ‌گاه کشورهای توسعه یافته و پیشرفته روی این صنعت سرمایه‌گذاری نمی‌کردند. حتماً مزیت‌های رقابتی اقتصادی بالایی دارد. اولین مزیت حمل‌ونقل ریلی کاهش مصرف سوخت است. براساس مصوبه شورای اقتصاد که پس از تأیید کلیه ارکان کارشناسی به تصویب رسیده است یک تن کیلومتر در حمل‌ونقل جاده‌ای معادل ۴۲

بهبود یابد باید یارانه‌ای که به بخش جاده تعلق می‌گیرد حذف شود و اگر به جاده یارانه می‌دهیم هم وزن آن به ریل هم یارانه تعلق گیرد تا ریل بتواند مزیت اقتصادی ایجاد کند و توانایی رقابت داشته باشد. امروز ریل در حوزه باری مزیت اقتصادی دارد اما در حد مطلوب نیست. اما این اقتصاد با کمی تغییر می‌تواند مزیت اقتصادی قابل قبولی داشته باشد.

ساخت لکوموتیو توسط شرکت مپنا

بابک احمدی در خصوص اقدامات انجام گرفته از سوی شرکت مپنا در زمینه ساخت لکوموتیو به طراحی اولین لکوموتیو خطوط اصلی در ایران اشاره کرد و گفت: اولین لکوموتیو خطوط اصلی که در ایران طراحی از پایه، مهندسی و تولید شده لکوموتیو پلت فرم مپ ۲۴ مپنا است. البته قبل از آن مپنا لکوموتیوی را با عنوان تونلی و کاربری پروژه‌های عمرانی تولید کرده و ۸ دستگاه آن را تحویل مشتریان نموده است. لکوموتیو مپ ۲۴ الهام گرفته از پلت فرم لکوموتیو جی تی ۲۶ موجود در ایران بود لکن طراحی لکوموتیو صددرصد در ایران صورت پذیرفته و به تجهیزات و مکانیزم کنترلی به روز و با قابلیت‌های متفاوت تجهیز گردیده است. بوژی‌ها، شاسی، سوپر استراکچر، سیستم ترمز، کنترل، تهویه و ... از نو طراحی و ساخته شد. هم‌اکنون این لکوموتیو تولید شده و تا امروز ۱۸ لکوموتیو وارد شبکه و به بهره‌برداری رسیده است. تحویل حداقل ماهی دو دستگاه لکوموتیو در برنامه است و در سه ماه اول سال ۹۹، شش دستگاه لکوموتیو تحویل داده‌ایم. همچنین پلت فرم جدیدی با نام مپ ۶ یک لکوموتیوی مانوری است طراحی شده است و ۴ دستگاه آن در حال انعقاد قرارداد می‌باشد.

وی در پاسخ به این سوال که تامین قطعات برای ساخت لکوموتیو از داخل از تولیدات داخلی انجام می‌شود یا از کارخانه‌های خارجی خریداری می‌شود تصریح کرد: عمده



دهیم اگر به اینگونه رفتار نکنیم از چند سال آینده باید جرایمی را که برای ما در نظر گرفته خواهد شد پیش‌بینی نماییم که این موضوع اهمیت بحث توسعه ریل را دو چندان می‌کند. البته این بدان معنا نیست که بر اساس مصالح داخلی کشور تکلیفی برای کاهش تولید آلاینده‌ها نخواهیم داشت و نیازمند آن هستیم که به عنوان یک راهبرد استراتژیک از حمل‌ونقل جاده‌ای به سوی حمل‌ونقل ریلی پیش رویم تا کربن تولید شده در کشور کاهش یابد.

پرچم ریل ایمنی است

بابک احمدی با تأکید بر این موضوع که پرچم ریل ایمنی است بیان کرد: در طول سال گذشته‌های جاده‌ای بسیار و در حوادث ریلی انگشت شمار می‌باشد. کاهش تلفات انسانی در سطح اقتصاد ملی بسیار حائز اهمیت است.

امروز دولت سرمایه لازم برای محقق کردن این سند توسعه ریلی را ندارد. بخش زیادی از این سند توسعه باید به دست بخش خصوصی اجرایی شود و بخش خصوصی زمانی ورود پیدا می‌کند که بازگشت سرمایه مناسبی برای آن وجود داشته باشد. اگر بخواهیم اقتصاد ریل

آورد و گفت: بر اساس آن توافقنامه کلیه کشورهای عضو متعهد به کاهش گازهای آلاینده می‌باشند و در صورت عدم ایفای تعهدات می‌بایست بابت مونواکسیدکربن اضافی که تولید می‌کنند جریمه پرداخت نمایند. که با در نظر گرفتن این مهم اهمیت حمل و نقل ریلی و توسعه آن که تغییر مد حمل و نقل از جاده‌ای به ریلی یکی از بهترین و اثرگذارترین روش‌های کاهش تولید مونواکسیدکربن می‌باشد بیش از پیش نمایان می‌گردد.

وی در ادامه گفت: اروپایی‌ها آب و هوا و طبیعت خوبی دارند به طوری که به قاره اروپا قاره سبز اطلاق می‌شود، آنها روی موضوع آلاینده‌های زیست محیطی به خوبی کار کرده‌اند و مدعی هستند وقتی مصرف سوخت را کاهش داده‌اند و لکوموتیوهایشان را برقی کرده‌اند و آلاینده‌ها و تولید کربن را کاهش داده‌اند به دلیل اینکه از سقف مجاز کمتر آلاینده ایجاد می‌کنند این امکان را دارند که این امتیاز را به فروش برسانند و بورسی ایجاد کرده‌اند برای معاملات کربن و در آن بازار کشورهای عضو و کلیه ذینفعان طرف معامله خواهند بود. کشور ما نیز در این پیمان ملحق شده‌ایم تکلیف داریم که آلاینده‌ها را کاهش

سی سی سوخت مصرف می‌کند که البته ما به عنوان کارشناسان ریلی معتقدیم که این عدد ۴۹ سی سی می‌باشد. در صورتیکه مصرف سوخت در حمل و نقل ریلی با شرایط مشابه معادل ۷ سی سی می‌باشد. یعنی ۷ سی سی در ریل و ۴۲ سی سی در جاده. جاده نسبت به ریل ۶ برابر بیشتر سوخت مصرف می‌کند. وقتی گازوئیل لیتری ۳۰۰ تومان را دولت با یارانه‌ای سنگین روی آن در اختیار جاده قرار می‌دهد در این میان مزیت رقابتی حمل و نقل ریلی کم رنگ می‌شود. دو راهکار وجود دارد، یا گازوئیل ۳۰۰ تومانی به نرخ واقعی و شناور در اختیار حمل و نقل جاده‌ای قرار گیرد، در آن صورت شرکت‌های ریلی نیازی به کمک ندارند و اقتصاد خود را می‌چرخانند و یا اینکه همان یارانه‌ای که به جاده‌ای اعطاء می‌شود به حمل و نقل ریلی نیز تعلق گیرد تا این دو مد از حمل و نقل در شرایط مساوی و رقابتی قرار بگیرند.

امضای توافقنامه پاریس (جایگزین پیمان کیوتو)

مدیرعامل گروه ریلی شرکت مپنا از امضای توافقنامه پاریس (جایگزین پیمان کیوتو) و ملحق شدن ایران به آن سخن به میان



قطعات به کار برده شده ساخت داخل است. در سری اول ساخت لکوموتیو مپ ۲۴ پنجاه درصد تامین قطعات از خارج کشور خریداری می‌شد اما در سری دوم ساخت، ۵۰ درصد خرید خارجی به ۳۰ درصد کاهش یافت. یعنی ۷۰ درصد قطعات در داخل و ۳۰ درصد در خارج تولید می‌شود. لکوموتیو مپ ۶ از جمله لکوموتیوهایی است که امروز سهم تامین قطعات از تولیدات داخلی در همین ابتدا ۷۰ درصد است.

وی در ادامه بیان کرد: پلت فرم جدیدی که کار آن را آغاز کرده‌ایم و کارهای مهندسی آن در حال اتمام است پلت فرم مپ ۳۰ است. مپ ۲۴، ۲۴ مگاوات قدرت دارد و بر اساس تقاضای مشتری و شبکه که به لکوموتیوهای سنگین تری نیاز دارد طراحی شده است، زیرا با نسبت سرمایه‌گذاری به توان تولیدی بالاتر می‌توانند درآمد بالاتری کسب کنند. به همین دلیل بخش خصوصی به دنبال لکوموتیوهایی با توان بالاتر است. ما از مپ ۲۴ به سمت مپ ۳۰ رفته‌ایم که در مجموعه مپنا روی موتور آن نیز ورود کرده‌ایم و به زودی موتوری که برای این لکوموتیو ساخته می‌شود توسط یک شرکت زیرمجموعه مپنا با همکاری یک شرکت داخلی دیگر به تولید خواهد رسید. هدف گذاری ما برای ساخت این لکوموتیو با توجه به ساخت موتور لکوموتیو در داخل کشور سهم ساخت داخل این لکوموتیو حدود ۷۰ درصد خواهد بود.

تأثیرات تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز در تولیدات

مدیرعامل گروه ریلی مپنا در پاسخ به این سوال که تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز چه تأثیراتی داشته گفت: مشکلات تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز همیشه وجود داشته و دارد و راه حل آن کاهش نیاز و وابستگی به تولیدات و بازار خارجی است که اکنون در حال انجام کاهش نیازها هستیم. البته در بسیاری مواقع ساخت داخل موجب افزایش هزینه‌ها هم می‌شود. به

عنوان مثال ما مجبور هستیم برای برخی از قطعات با تیراژ پایین از تولید داخلی استفاده کنیم که این امر هزینه تامین و تدارک پروژه و در نتیجه قیمت تمام شده محصول را بالا می‌برد که در برخی موارد به عنوان یک راهبرد استراتژیک علیرغم افزایش هزینه آن را انتخاب می‌نماییم.

وی در خصوص صرفه اقتصادی ساخت لکوموتیو در داخل تأکید کرد: کشور ما به تعداد زیادی لکوموتیو نیاز دارد. ما امروز لکوموتیو مپ ۲۴ را با قیمت کمتر از ۲ میلیون یورو می‌فروشیم در صورتیکه قیمت تامین همین لکوموتیو از تامین کنندگان خارجی بیش از ۳ میلیون یورو است.

در ادامه بابک احمدی از سخت شدن واردات و صادرات در این روزها سخن به میان آورد و گفت: همانگونه که واردات سخت شده است صادرات محصولات نیز سخت است. در بحث صادرات و واردات اصل موضوع خود قرارداد و مسائل مالی و نه بحث‌های تکنیکی است. اما علیرغم مشکلاتی که وجود دارد اخیراً با یکی از کشورهای آسیایی قرارداد صادراتی داشته‌ایم و با مشتریان آفریقایی نیز صحبت‌هایی انجام شده است. البته همواره رقیب سرسختی همانند چین در کنار ما وجود دارد که باید

کنترل لکوموتیو مپ ۲۴ را با دانش داخلی طراحی و ساخته‌ایم و نرم‌افزار آن توسط مهندسان ایرانی نوشته و پیاده‌سازی شده است. به همین سبب هر تغییری که نیاز داشته باشیم در داخل و بدون اتکا به مشاورین و شرکت‌های خارجی قابل انجام است. در لکوموتیو مانوری نیز سیستم کنترل را خودمان طراحی می‌کنیم و امیدواریم همین مسیر را با سرعت بیشتر ادامه خواهیم داد.

بابک احمدی مدیرعامل گروه ریلی مپنا از اقدامات انجام گرفته شرکت مپنا ریلی در خصوص آموزش بیان کرد: بزرگترین پروژه بخش آموزشی در حوزه ریلی کشور را مپنا اجرا کرده است و در حال حاضر مذاکراتی با راه‌آهن در جریان هست تا کل این مجموعه را به راه‌آهن واگذار نماییم. شرکت مپنا مرکز آموزش‌های کاربردی ریلی مجهز به شبیه ساز لکوموتیوهای زیمنس، آلتستوم و جی تی/جی ای اجرا نموده که شامل طراحی و سرمایه‌گذاری و ساخت درسایت کارخانجات تعمیرات و بازسازی لکوموتیو کرج بوده است. سیستم پانسیون برای کارآموزان، کلاس‌های دیجیتال و کارگاه‌های مجهز و... دارد که این مرکز را به مجهزترین مراکز آموزشی مهارت‌های ریلی در منطقه تبدیل نموده است.