

صرفه جویی ۳۰ میلیاردی با مهندسی معکوس قطعات



روزنامه‌نگار
علیرضا ظهیری

محسن شریعتی از سال ۱۳۸۳ وارد مجموعه شهرداری مشهد شده و پست و مدیریت‌های مختلفی را در حوزه‌های مختلف شهری از جمله شرکت ساخت قطار شهری، سازمان پایانه‌های مسافربری، سازمان زمین و مسکن شهرداری، سازمان سامان‌دهی مشاغل شهری و مدیریت ارتفاعات و حریم در کارنامه کاری خود دارد و اینک به عنوان شانزدهمین مدیرعامل سازمان اتوبوس‌رانی مشهد پس از انقلاب، از روزهای پایانی سال گذشته با حکم شهردار مشهد هدایت و راهبری یکی از مهم‌ترین سازمان‌های حمل‌ونقلی و یکی از قدیمی‌ترین سازمان‌های زیرمجموعه شهرداری مشهد را برعهده گرفته است. این روزها سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری که در گذشته از آن به عنوان سازمان اتوبوس‌رانی مشهد و حومه و قدیم‌تر از آن در میان مردم به عنوان «شرکت واحد» هم یاد می‌شد شصت ساله شده است و این موضوع بهانه‌ای شد تا به سراغ مدیرعامل این سازمان برویم و درباره اقدامات، برنامه‌ها و چگونگی خدمت‌رسانی این سازمان به زائران و مجاوران بارگاه رضوی گفت‌وگویی داشته باشیم که در ادامه این گفت‌وگو از نظر می‌گذرد.

خدمت‌رسانی ۱۷۱۶ اتوبوس

مینی‌بوس و میدل‌باس به مردم مشهد

● سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری مشهد این روزها شصت‌ساله شده است. در ابتدا معرفی کوتاهی از این سازمان حمل‌ونقلی داشته باشید.

این سازمان از ابتدای انقلاب اسلامی تا به امروز ۱۵ مدیرعامل را به خود دیده و من شانزدهمین مدیرعامل سازمان اتوبوس‌رانی هستم. در گذشته سازمان اتوبوس‌رانی را به عنوان سازمان اتوبوس‌رانی مشهد و حومه می‌شناختند و اکنون این سازمان به سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری مشهد تغییر نام داده است. اما خدمات این سازمان علاوه بر مشهد برای محدوده و حریم هم هست و البته در یکی دو نقطه خاص خارج از حریم نیز براساس مصوبات قانونی خدمات‌دهی این سازمان انجام می‌شود.

● این سازمان در حال حاضر دارای چه تعداد اتوبوس، مینی‌بوس و میدل‌باس است و این تعداد ناوگان در چند خط داخلی و حومه‌ای فعالیت می‌کنند؟

اکنون تعداد ۱۷۱۶ دستگاه ناوگان فعال در اختیار سازمان اتوبوس‌رانی است. این خودروها شامل اتوبوس با مدل‌های مختلف ۱۲ و ۱۵ متری، مینی‌بوس با مدل‌های یک در و دو در و همچنین تعدادی میدل‌باس است. ناوگان اتوبوس‌رانی مشهد در حاضر در ۱۶۷ خط شهری و حومه‌ای فعال هستند و ۳۶۹۷ ایستگاه در شهر داریم که ۵۰ درصد این ایستگاه‌ها دارای نیمکت و سایبان است و الباقی ایستگاه‌های بدون نیمکت و سایبان، ایستگاه‌هایی است که یا ایستگاه تخلیه یا ایستگاه با ظرفیت پایین مسافرگیری هستند. اما در صورتی که ایستگاهی ظرفیت مسافرگیری قابل قبولی داشته باشد برای آن ایستگاه نیمکت یا سایبان تعبیه خواهد شد.

● وضعیت نیروی کار سازمان اتوبوس‌رانی چگونه است و با توجه به اینکه بخشی از بذنه سازمان را نیروهای بخش خصوصی تشکیل می‌دهند، وضعیت پرداختی و حقوقی آن‌ها به چه صورت است؟

سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری مشهد یک ابرسازمان شهرداری محسوب می‌شود. چرا که هیچ سازمان شهرداری مشهد، جمعیت نیروی کار و امکانات این سازمان را ندارد. در سازمان ما ۴۰۷۸ کارمند فعال هستند که البته نوع استخدام و به کارگیری آن‌ها متفاوت است. بخشی از نیروهای ما از بخش خصوصی آمده‌اند. اما در مجموع با توجه به تجربه‌های گذشته پرداخت حقوق تمام نیروها از طریق سازمان انجام می‌شود. اکنون ۱۰۳۴ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس و میدل‌باس با مالکیت سازمان است و مابقی با مالکیت بخش خصوصی فعال است.

امسال خط ۴ بی‌آرتی

از میدان فردوسی تا آرامگاه فردوسی

● یکی از مسائلی که در سال‌های اخیر چه در مشهد و چه در دیگر شهرهای کشور مطرح بوده است، موضوع برق‌سازی ناوگان اتوبوس‌رانی و بهره‌مندی از اتوبوس‌های برقی است. حتی چند سال پیش هم یک خودرو برقی ساخت داخل در مشهد رونمایی شد اما دیگر خبری از آن نشد.

در باره موضوع اتوبوس برقی، مدیریت شهری مشهد در زمان‌های مختلف، مدل‌های متفاوتی را به مشهد آورد و حتی دو ماه قبل نیز یک خودرو برقی مربوط به یک شرکت را آوردیم و بیست روزی خدمات ارائه داد. همچنین یک قرارداد هم برای اتوبوس برقی از قبل داریم. اما شرکت‌های سازنده این اتوبوس‌ها باید خودشان استانداردهای لازم را اخذ کنند. به عبارتی موضوع‌های مربوط به اتوبوس برقی هنوز در موضوع اخذ استانداردها وجود دارد. البته موضوع دیگری که در مسئله اتوبوس برقی حائز اهمیت است، قیمت این اتوبوس هاست. قیمت هر اتوبوس برقی دو برابر اتوبوس‌های دیزلی است و تأمین منابع برای خرید آن سخت است. از همین رو دولت برای این موضوع باید برنامه‌ای داشته باشد. در عین حال هم باید متولیان و سیاست‌گذاران به این موضوع توجه کنند که با توجه به مازوت‌سوزی برای تولید برق آیا خرید اتوبوس برقی استفاده آن در شهر مشهد تأثیر مثبتی روی محیط‌زیست می‌گذارد یا نه؟ چرا که براساس اطلاعات سهم ناوگان اتوبوس‌رانی مشهد در آلودگی هوا ۱،۳ درصد از کل منابع آلاینده است. در عین حال ما در موضوع برق‌سازی قرارداد داشتیم و هنوز شرکت سازنده نتوانسته استانداردهای لازم را اخذ کند و ما نیز دیگر جوه‌ای تبلیغاتی در شهرهای مختلف نمی‌شویم. چرا که مهم‌ترین مسئله ما ارائه خدمت به مردم است تا بتوانیم سرفاصله زمانی رسیدن اتوبوس به ایستگاه را در راستای ارائه خدمات شایسته به زائران و مجاوران بارگاه رضوی ارائه دهیم.

● یکی دیگر از موضوع‌هایی که مطرح است، موضوع اصلاح خطوط اتوبوس‌رانی است. با توجه به سرویس‌دهی بهتر به زائران و مجاوران بارگاه رضوی و اینکه موضوع مطالعات اصلاح خطوط هم مطرح بود، آخرین وضعیت اصلاح خطوط اتوبوس‌رانی را تشریح کنید.

اصلاح خطوط یکی از موضوع‌های دارای تبعات اجتماعی است. در شهر تهران، مترو و دیگر مدل‌های حمل‌ونقلی کمک خوبی به سامانه اتوبوس‌رانی کرده و در این کلان‌شهر سامانه اتوبوس‌رانی خطوط اصلی را پوشش می‌دهد. اما در مشهد خدمات‌دهی به خطوط فرعی و محلات را داریم و حتی درخواست داریم که در محلات مینی‌بوس کم شده و به جای آن اتوبوس خدمات‌دهی کند. به صورت طبیعی اصلاح خطوط باید انجام شود. اما به واسطه تقاضاهای مردمی و اجرایی نشدن طرح تفصیلی در حاشیه شهر محدودیت‌هایی در این باره داریم. البته چهار سال پیش یک مرحله اصلاح خطوط انجام شد و اصلاح خطوط جدید را باید داشته باشیم تا در کیفیت و کمیت خدمت‌دهی به زائران و مجاوران بهتر عمل کنیم. به عنوان نمونه در حال حاضر خط یک بی‌آرتی که با توجه به صورت آیزوله مسافران را از پایانه مسافربری امام رضا(ع) تا طبرسی به صورت رفت و برگشت جابه‌جا می‌کند با سرفاصله زمانی رسیدن اتوبوس به ایستگاه در کمتر از ۵۰ دقیقه با ۴۰ درصد کمتر از ظرفیت خطوط مشابه خدمت‌رسانی می‌کند. بنابراین برای ارائه خدمت خوب به مردم حتما نباید اتوبوس خریداری کرد. بلکه می‌توان با اصلاح خطوط و نیز ایجاد خطوط بی‌آرتی، خدمت‌دهی بهتر هم داشته باشیم. در همین راستا در برنامه امسال ایجاد خط ۴ بی‌آرتی از میدان فردوسی تا آرامگاه فردوسی را در دستورکار داریم و با ایجاد این مسیر ۲۳ و نیم کیلومتری می‌توانیم به جای ۱۷۰ دستگاه اتوبوس فعلی، این مسیر را با ۱۰۰ دستگاه اتوبوس و سرفاصله زمانی ۵ دقیقه‌ای به ایستگاه داشته باشیم.

نیاز استاندارد مشهد به اتوبوس

۲۴۰۰ دستگاه

اتوبوس‌هایی که تا پایان سال به مشهد می‌رسد

۴۰۹ دستگاه

صرفه جویی سالانه با مهندسی معکوس

۳۰ میلیارد تومان

تعداد اتوبوس‌های موجود در مشهد

۱۷۱۶ دستگاه

تعداد ایستگاه‌های موجود در شهر

۳۶۹۷ ایستگاه

پرداخت مسافران از بهای بلیت

۱۰ درصد

مشهد ۲ هزار و ۴۰۰ اتوبوس نیاز دارد

از ابتدای دوره ششم مدیریت شهری مشهد تا به امروز ۱۸۷ دستگاه اتوبوس، مینی‌بوس و میدل‌باس به ناوگان اتوبوس‌رانی شهر افزوده شده است که ۲۰ دستگاه آن مربوط به ناوگانی بوده که از ابتدای سال بهره‌برداری شده است. البته با توجه به وجود برخی محدودیت‌ها و با همراهی دستگاه قضایی توانستیم تعداد ۴۵ دستگاه اتوبوس دسته دوم را که در پارکینگ‌ها متوقف بود هم خریداری کنیم و آن‌ها را به چرخه خدمت‌رسانی شهر اضافه کنیم. همچنین براساس چند قرارداد درصدد ورود ۴۰۰ دستگاه اتوبوس جدید در سال جاری به سامانه اتوبوس‌رانی مشهد هستیم. در این راستا یک قرارداد ۲۵۰ دستگاهی با مشارکت یک شرکت خارجی داریم که اکنون موضوع‌های قانونی و حقوقی آن در حال پیگیری است. همچنین یک قرارداد خرید ۱۰۰ دستگاه اتوبوس از خارج کشور نیز منعقد شده که مسائل حقوقی آن هم در حال پیگیری است و یک قرارداد اصلاحی برای ۵۹ دستگاه اتوبوس نیز داریم که از این تعداد بیست دستگاه در اختیار سازمان قرار گرفته و ۳۹ دستگاه دیگر هم در اختیار قرار خواهد گرفت. در مجموع برنامه ما افزودن ۴۰۹ دستگاه اتوبوس نو به سامانه اتوبوس‌رانی مشهد است. در موضوع اعتبارات نیز مدل‌های پرداختی در قراردادها تفاوت دارد و نقد و غیرنقد را در قراردادها دیده‌ایم. اما در مجموع برای خرید ۲۵۰ دستگاه اتوبوس مبلغ ۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان. برای ۱۰۰ دستگاه هزار میلیارد تومان. برای ۵۹ دستگاه ۲۵۰ میلیارد تومان و برای خودروهای دسته دوم ۸۰ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است.

● یکی از مسائلی که همیشه مطرح است، موضوع نوسازی ناوگان و میانگین عمر ناوگان است. اکنون وضعیت عمر ناوگان اتوبوس‌رانی مشهد و وضعیت نوسازی این ناوگان به چه صورت است؟ با توجه به تولید کم اتوبوس داخلی درون شهری و ممنوعیت واردات در سنوات گذشته، میانگین سنی ناوگان اتوبوس‌رانی در کشور روندی افزایشی داشته است و با توجه به این موضوع، اکنون میانگین عمر ناوگان اتوبوس‌رانی شهرداری مشهد ۱۰،۵ سال است. البته برنامه ویژه‌ای در سال جاری برای تأمین ناوگان نو داریم، اما با توجه به نیاز نمی‌توانیم اتوبوس‌های با عمر بالا را از رده خارج کنیم. حتی اگر امسال هم ۴۰۰ دستگاه اتوبوسی که قرار است در اختیار ما قرار گیرد، وارد شود، تغییر محسوسی در میانگین عمر ناوگان ایجاد نمی‌شود و عمر ناوگان به حدود هشت سال خواهد رسید. در شهر مشهد ما نیازمند فعالیت ۲۴۰۰ دستگاه اتوبوس هستیم، اما در حال حاضر بیش از ۱۷۰۰ دستگاه فعال است. در همین راستا پس از اینکه به وضعیت مطلوب از نظر تعداد ناوگان رسیدیم آن زمان می‌توانیم با واردات و خرید ناوگان، اتوبوس‌های با عمر بالاتر را خارج کنیم تا بتوانیم در مسیر رسیدن به عمر استاندارد برسیم. براساس قانون هوای پاک عمر ناوگان عمومی پنج سال است که این سن در دنیا هم همین است.

● دوره ششم شورای شهر اهتمام ویژه‌ای بر نوسازی ناوگان اتوبوس‌رانی دارد و این موضوع در بدنه مدیریت شهری هم وجود دارد که ثمره آن بهره‌برداری از تعداد قابل توجهی ناوگان جدید در سه سال گذشته بوده است، در این باره نیز توضیحاتی ارائه کنید.

پرداخت مسافران، کمتر از ۱۰ درصد از بهای بلیت

۱۴ درصد است و این سهم در آینده براساس سیاست‌های دولت، ساخت خطوط ریلی و اجرای دیگر مدل‌های حمل‌ونقلی می‌تواند کم یا زیاد شود.

● علاوه بر نقش سامانه اتوبوس‌رانی شهرمان در جابه‌جایی مسافران در حوزه حمل‌ونقل، موضوع نگهداری، بهره‌ورسانی و تعمیرات نیز در این سازمان انجام می‌شود، با توجه به تحریم‌ها و دیگر مسائل عملکرد سازمان در این بخش چگونه بوده است؟

به طور قطع نخستین گام در نگهداری ناوگان اتوبوس‌رانی مربوط به رانندگان است و برای رانندگانی که در نگهداری اتوبوس اهتمام داشته‌اند، مشوق‌هایی را در نظر می‌گیریم. حتی رانندگانی داریم که از اتوبوس خود خیلی خوب نگهداری کرده‌اند و ۱۵ سال است گیربکس اتوبوسشان باز نشده است. در حوزه تعمیرات با توجه به فرسودگی بخشی از ناوگان و موضوع تحریم، اقدامات خوبی با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان در بومی‌سازی و مهندسی معکوس قطعات داشته‌ایم و اکنون از این بخش به صورت سالانه ۲۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی داریم.

● در بخش رانندگان و کارکنان راننده در مشهد آیا مشکلی از نظر تعداد وجود دارد؟

بله، این سازمان از نظر تعداد اتوبوس‌ران دارای محدودیت است. با توجه به اینکه رانندگی اتوبوس شغلی حساس و سخت است و به دلیل مشکلات معیشتی و پایین بودن حقوق و برخی از مسائل دیگر، در این باره کمبود داریم. اکنون که به صورت سه شیفته خدمت در شهر داریم، ۱۵۰ دستگاه از ناوگان ما به دلیل کمبود اتوبوس‌ران متوقف است.

● به موضوع اجرای خط ۴ بی‌آرتی اشاره کردید، برنامه واف سازمان اتوبوس‌رانی مشهد برای عملیاتی شدن خطوط بی‌آرتی چیست؟

براساس مصوبات جدید، مشهد باید ۶ خط بی‌آرتی داشته باشد. خط یک به صورت چرخشی است و عبدالمطلب، کلاهدوز، نخریسی و در نهایت تقاطع شهید گمنام را به هم متصل می‌کند. همچنین خط ۲ بی‌آرتی مربوط به شهرک مهرگان تا وکیل‌آباد و برعکس، خط ۳ مربوط به الهیه و سیدرضی، خط ۴ پایانه فردوسی تا آرامگاه فردوسی و برعکس، خط ۵ پایانه شهدا تا پایانه طبرسی و برعکس و خط ۶ پایانه هاشمیه تا خواجه ربیع و برعکس است که اجرای این خطوط در آینده انجام خواهد شد.

● یکی دیگر از موضوع‌هایی که همیشه در حمل‌ونقل عمومی مطرح بوده هزینه سفر تمام شده، بهای پرداخت شده از سوی مردم و سهم دولت در این حوزه است.

در قانون ذکر شده است که یک سوم هزینه سفر با مردم، یک سوم از محل یارانه دولت و یک سوی از طریق شهرداری باید پرداخت شود. امسال هم بهای تمام شده هر سفر برای یک فرد ۸۵۵۶ تومان است که مسافران کمتر از ۱۰ درصد آن را پرداخت می‌کنند و دولت نیز پرداختی را در این بخش ندارد و پرداخت نقدی سهم دولت بسیار ناچیز است.

● افق سازمان اتوبوس‌رانی شهرداری مشهد در آینده‌ای که هم تعداد زائران افزوده خواهد شد و هم جمعیت مشهد افزایش می‌یابد از سهم سفرهای درون شهری مشهد چگونه است؟

در حال حاضر سهم ناوگان اتوبوس‌رانی در کل سفرهای انجام شده در شهر مشهد،