

مدیرعامل بهره‌برداری قطار شهری مشهد
در تشریح داخلی‌سازی قطعات و تجهیزات این شرکت عنوان کرد

قطار شهری مشهد نماد توانمندی ایرانی

علیرضا ظهیری | مهرماه سال گذشته، با حکم محمدرضا قلندرشریف، شهردار مشهد، بهرام نکاحی به عنوان مدیرعامل شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد منصوب شد و فصل جدید کاری این مدیر شهری مشهد که سابقه چند دهه فعالیت در حوزه حمل‌ونقل از جمله در سازمان اتوبوس‌رانی مشهد و حتی مدیرعاملی سازمان اتوبوس‌رانی تهران را در کارنامه داشت، آغاز شد. آغاز شد. این مدیر مشهدی علاوه بر فعالیت در حوزه حمل‌ونقل، به دیگر مسائل مختلف شهری نیز اشراف دارد. او در مقطعی شهردار شاندیز هم بوده است و به همین دلیل با تجربه‌ای بالا در عرصه شهری و حمل‌ونقل، مدیریت یکی از مهم‌ترین شبکه‌های حمل‌ونقلی کلان‌شهر مشهد را برعهده گرفته است.

اکنون، پس از یک سال از آغاز به کار او در شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد، در گفت‌وگویی به بررسی آخرین وضعیت دو خط فعال متروی مشهد و آخرین وضعیت آمادگی شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد برای بهره‌برداری از فاز نخست خط ۳ مترو مشهد و همچنین دیگر مسائل این حوزه پرداختیم.



عکس: عبدالله مشکاتی/اقتصاد

۲

۶۰ واگن خط یک با ۱۳۰ میلیون یورو تأمین می‌شود

● از فرهنگ‌سازی گفتید. این فرهنگ‌سازی برای شهروندان در مورد مترو چگونه باید باشد؟
یکی از شاخص‌های فرهنگ‌سازی در مترو، تأکید بر این است که مترو نجات‌بخش وقت و زمان برای شهروندان است. شهروندی که برای سفر خود مترو را انتخاب می‌کند، از لحظه حضورش در ایستگاه تا زمان ایستادن روی سکو و حتی رفتن داخل قطار و انجام سفر، دقیقه‌ها برایش ارزشمند می‌شود، چراکه تمام اتفاقات در مترو براساس زمان است و این زمان‌بندی درست در مترو سبب ایجاد نظم مناسبی در زمان می‌شود.

● وضعیت خطوط قطار شهری فعال شهر مشهد را از نظر کیفی چگونه ارزیابی می‌کنید؟
اکنون مدعی هستیم که قطار شهری مشهد به لحاظ کیفی یکی از بالاترین سطوح را در کشور دارد. نظم سیر قطارها، تمیزی و آراستگی ایستگاه‌ها و قطارها، سیمای عبوری خطوط ریلی به‌ویژه در خط یک قطار شهری از انتهای بولوار وکیل‌آباد تا میدان آزادی که یکی از زیباترین خط‌سیرهای قطار شهری حتی در دنیا محسوب می‌شود، شاخص‌هایی برای کیفیت بالای سرویس‌دهی خطوط قطار شهری در شهر مشهد است.

● در کنار این کیفیت قطار شهری مشهد، کم و کسری‌هایی هم وجود دارد....
نخستین کسری در خطوط قطار شهری مشهد این است که هنوز گستردگی لازم از طریق سامانه ریلی درون شهری را در شهر نداریم و با توجه به فعال بودن تنها دو خط، هنوز نتوانسته‌ایم سهم خوبی از سفرهای روزانه شهر را از آن خود کنیم. همچنین از نظر ناوگان، در خط ۲ مشکلی وجود ندارد، اما در خط یک با کمبود شصت واگن مواجهیم، در عین حال، اراده مدیریت شهری مشهد بر رفع این کمبود ناوگان است. البته در این مسیر با مشکلات داخلی و خارجی هم روبه‌رو بوده‌ایم، چراکه تولیدکننده واگن در کشور محدود است و این بخش هزینه‌های زیادی را می‌طلبد و تأمین منابع مالی آن به‌طور قطع کار سختی است و دولت باید در این باره همراهی و کمک کند. البته همکاران ما در مدیریت شهری در یک سال گذشته برای رفع کسری ناوگان پیگیری بوده‌اند و این موضوع اکنون مراحل پایانی را در مسیر منقاصه طی می‌کند تا به انعقاد قرارداد برای تأمین واگن‌ها منجر شود. حجم ریلی این قرارداد ۱۲۰ میلیون یورو است که این عدد نشان‌دهنده یکی از بزرگ‌ترین قراردادهای شهرداری مشهد در یک دهه گذشته و سنگینی کار است. اکنون، فرایند خرید واگن برای خط یک در مرحله دریافت پیشنهادهای قیمتی شرکت‌کنندگان در مناقصه است و در نهایت تا یک ماه دیگر این موضوع تعیین تکلیف و قرارداد خرید شصت واگن نهایی می‌شود.

۴

مهندسی معکوس برای توسعه تعمیر قطعات

● تحریم‌ها و از طرفی افزایش قیمت ارز سبب شده تا در موضوع تأمین قطعات، مشکلاتی ایجاد شود. این موضوع و همچنین نگاه به توانمندی‌های داخلی سبب شده تا در طول سال‌های گذشته شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد به سمت بومی‌سازی تجهیزات و قطعات خود برود. در این زمینه، چه اقداماتی در حوزه داخلی‌سازی انجام شده است؟
در موضوع مهندسی معکوس و ساخت داخلی قطعات و تجهیزات، شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد با هدف تکمیل سبد داخلی‌سازی قطعات اصلی در حوزه ناوگان خط یک، افزایش سهم داخلی‌سازی قطعات در حوزه قطارها و تجهیزات کلاس مترویی خط ۲، افزایش سهم داخلی‌سازی قطعات در حوزه تجهیزات زیربنایی حداقل به میزان ۲۰ درصد نیاز موجود، طراحی و ساخت تجهیزات و ابزارآلات موردنیاز کارگاهی در حوزه ریلی، تشویق شرکت‌ها به همکاری برای اخذ استاندارد ملی برای کیفیت محصولات و تجهیزات تولید شده و همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان برای تجاری‌سازی محصولات و تجهیزات، اقدامات متعددی را در این سال‌ها در مدیریت شهری مشهد انجام داده است.

در این حوزه، قراردادهای مختلفی بسته شده و قطعات متنوعی تولید شده است. در سال ۱۳۹۷ تعداد سیزده قرارداد به ارزش ۱۹ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ۷۵ میلیارد ریالی، در سال ۱۳۹۸ تعداد هجده قرارداد به ارزش ۳۵ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ۴۲۷ میلیارد ریال، در سال ۱۳۹۹ تعداد یازده قرارداد به ارزش ۱۲۸ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ۶۴۱ میلیارد ریال، در سال ۱۴۰۰ تعداد شش قرارداد به ارزش ۱۴ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ۲۴۵ میلیارد ریال، در سال ۱۴۰۱ تعداد هفت قرارداد به ارزش ۲۶ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ۱۱۰ میلیارد ریال و در سال ۱۴۰۲ تعداد سیزده قرارداد به ارزش ۱۶۱ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ۳۳۱ میلیارد ریال در حوزه مهندسی معکوس و داخلی‌سازی داشته‌ایم. همچنین برای سال جاری تعداد سیزده قرارداد به ارزش ۳۵۵ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.

در مجموع، در این سال‌ها مجموعه شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد با چهل شرکت از مشهد و سایر شهرها همکاری داشته است که این همکاری به داخلی‌سازی ۲۴۷ قطعه تجهیزات و ماشین‌آلات در قالب ۲۱۲ قطعه و تجهیز ۳۵ دستگاه و ماشین‌آلات منجر شده است. با این اقدامات، مجموعه شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد به عنوان یکی از مجموعه‌های مهم و پیشرو در حوزه ساخت داخل و اقتصاد مقاومتی در سطح کشور شناخته می‌شود. همچنین به عنوان الگویی برای سایر شبکه‌های مترویی در این زمینه محسوب می‌شود.

مترو هنوز به سهم واقعی جابه‌جایی مسافر نرسیده است

● وضعیت فعالیت خطوط مترویی مشهد پس از چهارده سال از فعال شدن نخستین خط ریلی مشهد چگونه است؟
مشهد براساس مطالعات حمل‌ونقلی خود، دارای چهار خط ریلی در قالب ۷۶ ایستگاه است. این مطالعات که به دهه ۷۰ برمی‌گردد، سبب شد تا در سال ۱۳۷۴ شرکت احداث قطار شهری در شهر ایجاد شود و موضوع ایجاد خطوط ریلی درون شهری به اجرا درآید. پس از سال‌ها، فعالیت نخستین خط ریلی مشهد با عنوان خط یک قطار شهری از انتهای بولوار وکیل‌آباد تا فرودگاه در قالب دو فاز به بهره‌برداری رسید. پس از آن نیز خط ۲ مترو مشهد از ایستگاه سلامت در منطقه رسالت تا انتهای بولوار طبرسی آماده و برای بهره‌برداری به شرکت بهره‌برداری قطار شهری مشهد تحویل داده شد. همچنین عملیات ساخت دو خط ۳ و ۴ متروی مشهد توسط همکارانمان در شرکت ساخت در حال انجام است. براساس برنامه ریزی‌ها، بخش نخست خط ۳ مترو نیز از میدان شهدا، حرم مطهر رضوی تا پایانه مسافری امام رضا^ع، آماده و برای بهره‌برداری به ما تحویل داده می‌شود. با ایجاد این خط، در عمل مبادی ورودی شهرمان همچون فرودگاه، راه‌آهن و پایانه مسافری به حرم مطهر رضوی متصل خواهد شد.

● با توجه به اینکه سال‌هاست از موضوع ایجاد خطوط مترو در مشهد می‌گذرد، آیا وضعیت بهره‌برداری از خطوط ریلی درون شهری مناسب است یا خیر؟
یکی از چالش‌های ما در حوزه بهره‌برداری، آشنا نبودن جامعه با ظرفیت‌های قطار شهری است. از سال ۱۳۷۴ تا امروز، با تمام حمایت‌های دولتی و توجهات

۳

تأخیر ۱۳ ساله در تکمیل واگن‌های خط ۱

● یکی از ظرفیت‌هایی که در مترو می‌توان برای موضوع‌های اقتصادی از آن بهره برد، حوزه تبلیغات است. در این باره چه اقداماتی انجام داده‌اید؟
در این بخش، برای نخستین بار در طول سال‌های گذشته از بهره‌برداری قطار شهری، در بخش بهره‌برداری تجاری ۵۲ میلیارد تومان برای دو سال قطعه یک و دو عایدی داشته‌ایم که این عدد نسبت به سال گذشته خود فاصله بسیار زیادی داشته است. یکی از مباحث مهم در حوزه قطار شهری، ایمنی و امنیت است که نیازمند کار شبانه‌روزی و دقت بالاست....
در شرکت بهره‌برداری یک واحد به نام مرکز فرمان داریم و هر اتفاقی که بخواهد در بهره‌برداری اجرایی شود، باید با هماهنگی این مرکز باشد. تمام حرکات ناوگان، عوامل و تجهیزات موجود توسط این مرکز رصد می‌شود و به سبب حساسیت‌های اعمال شده در این بخش، ایمنی بسیار بالایی را در جابه‌جایی مسافران داریم. در طول این سال‌ها، به جز یک مورد حادثه در روی سکو که عمدی بوده است، به لطف خدا و تلاش‌های انجام شده دیگر حادثه‌ای رخ نداده است.

● امسال سال خاصی برای بخش مترویی مشهد است، چرا که براساس اعلام مدیران شهری، فاز نخست خط ۳ قطار شهری امسال به بهره‌برداری می‌رسد. برای این موضوع چه تدابیری اندیشیده‌اید و البته برای دسترسی‌های مناسب ایستگاه باب‌الحوادث^ع که به‌طور قطع مورد استقبال مسافران خواهد بود چه حساسیت‌هایی را به عنوان بهره‌بردار اعلام کرده‌اید؟

در مجموعه مدیریت شهری در ساختار اداری یک تقسیم‌کار و وظایف را در بین حوزه‌های مختلف داریم. در مجموعه معاونت عمران، حمل‌ونقل و ترافیک نیز سازمان‌ها و شرکت‌های مختلفی وجود دارند که هر کدام رسالت و مأموریت مشخص خود را دارند. در بخش قطار شهری نیز دو شرکت مأموریت دارند، یکی شرکت ساخت با مأموریت مطالعه، احداث، تجهیز، تکمیل و تحویل خطوط،

کوتاه از قطار شهری مشهد

