۱ به‌روزرسانی دائمی دانش و مهارت بومی

اینکه گفته می‌شود مشهد (بعد از تهران و در میان کلان‌شهرها) در زمینه قطارشهری، علاوه بر زیرساخت، در نگهداری و مهندسی معکوس هم در کشور سرآمد است، درست است؟

بله. قطعا. همه موفقیت‌های ما در کل این عملیات به‌دلیل برخورداری از یک سیستم روبه‌راه برای انجام تعمیرات مستمر در قطارشهری مشهد بوده است و در این راستا، مهندسان ما با دانش و مهارتی که دارند، نرم‌افزارهایی را پیاده‌سازی کرده‌اند که هم سیستم را روبه‌راه می‌کند. هم آمارهای تعمیرات -از هر نوع- را به‌روز اطلاع‌رسانی می‌کند. ما ۱۰ سال است که در حال به‌روزرسانی دانش و مهارت کارکنان متخصص خودمان هستیم. علاوه‌براین، از دانش شرکت‌های داخل کشور نیز برای به‌روزرسانی دانش و توانمندی کارکنان متخصص قطارشهری، بهره‌های فراوان برده‌ایم.

این آموزش‌ها برای عملیات روزانه و سرویس‌های دوره‌ای است؟

نه فقط برای این موارد. آموزش‌ها مقطعی نیست و به‌طور مستمر ادامه دارد. علاوه بر تعمیراتی که باید به‌طور مستمر در شرکت برای واگن‌های قطارشهری مشهد انجام شود، تعمیرات خاص و ناگهانی هم پیش می‌آید که فقط با تخصص کارکنان خودمان انجام می‌شود.

۲ خارجی‌ها قطعه و دانش فنی ندادند، خودمان تولید کردیم

از تعمیرات و نگهداری «روتین» قطارها و سیستم‌ها که بگذریم، تهیه قطعات خاص، با دانش فنی پیچیده و دستورالعمل‌های ویژه فنی، چیزی نیست که بدون دانش فنی بتوان آن را پیش برد.

بسیاری از شرکت‌های معروف خارجی، از جمله «زیمنس»، برای فروش دستورالعمل به‌روز کردن سیستم‌های قطارشهری مشهد، مبالغ هنگفتی از ما مطالبه می‌کردند که امکان پرداخت آن را نداشتیم. از طرفی امکان متوقف کردن قطارها را -حتی برای یک روز- هم نداشتیم. علاوه بر دستورالعمل‌ها، تجهیزات و قطعات را نیز در شرایط مختلف باید از شرکت‌های خارجی و سازنده واگن‌ها خریداری می‌کردیم و به‌دلیل تحریم‌های موجود، بسیاری از شرکت‌های خارجی معروف با ما همکاری نمی‌کردند. همین موضوع باعث شد از تخصص، دانش و مهارت نیروهای فعال در شرکت بهره‌بردار قطارشهری مشهد بهره‌مند شویم. تاجایی‌که اکنون، هم دستورالعمل‌های خوبی تدوین و اجرایی کرده‌ایم، هم در حوزه ساخت قطعات و تجهیزات، گام‌های بسیار خوبی برداشته‌ایم. در این میان، تعدادی از قطعات را با کمک دانش شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی تولید کرده‌ایم که علاوه بر کیفیت خوب، نسبت به مشابه خارجی قیمت بسیار کمتری دارند. قبل از تولید ملی و اتکا به دانش داخلی، شرکت زیمنس حدود یک‌میلیون دلار از ما بابت فروش دستورالعمل طلب کرد. اما ما با اجرای مهندسی معکوس، توانستیم هم دستورالعمل، هم برخی قطعات کلیدی را با کمک شرکت‌های داخلی تولید و از آن‌ها استفاده کنیم. بخشی از این اقدامات در سال ۱۳۹۸ انجام شد که فعالیت تقریبا هفت قطار به‌دلیل نداشتن دستورالعمل آماده‌سازی متوقف شده بود. لذا ما با اتکا به دانش، تخصص و مهارت نیروهایمان توانستیم صرفه‌جویی‌های خوبی در حوزه اعتبارات انجام دهیم.

مشکلاتی که در سال‌های اخیر باعث شد از تخصص و دانش نیروهای بومی استفاده کنید و اتکا به شرکت‌های خارجی را کاهش دهید چه مواردی بود؟

از سال ۱۳۹۵ تاکنون چهار برهه حساس را پشت سر گذاشته‌ایم. یکی از این موارد در سال ۱۳۹۷ بود که به‌دلیل نیاز به تعمیرات اساسی و گسترده، با مشکلات کلانی مواجه شدیم. اما با کمک همین تخصص و دانش نیروهای بومی موفق شدیم این معضل را رفع کنیم، علاوه‌براین، در سال ۱۳۹۹ قطارها به برخی قطعات الکترونیک ویژه نیاز پیدا کردند و دوازده قطار در آن زمان متوقف شد. از شرکت زیمنس درخواست قطعه کردیم. اما به درخواست ما پاسخی ندادند و این موضوع باعث شد به سراغ شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی برویم و از آن‌ها برای رفع این مشکل کمک بگیریم. در ادامه در سال ۱۴۰۱ به‌دلیل نداشتن برخی قطعات لاستیکی، تعدادی از قطارها متوقف شدند که بازهم با کمک صنعت داخلی و همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان توانستیم با موفقیت از این بحران عبور کنیم. در سال ۱۴۰۲ و زمانی که تعدادی از قطارها به یک قطعه به نام «اسپید سنسور» یا «سنسور حسگری» نیازمند شد (این قطعه حساس سرعت حرکت قطار را نشان می‌دهد)، توانستیم با کمک توان داخلی صنعت و دانش شرکت‌های دانش‌بنیان مشکل را رفع کنیم و بازنده رام قطار را که به این دلیل متوقف شده بود، دوباره به مسیر ریلی و خدمت به مردم بازگردانیم. جالب است بدانید که قیمت نمونه خارجی این حسگر ۱۲۰ میلیون تومان است. اما شرکت دانش‌بنیان داخلی این قطعه را با ۳۰ میلیون تومان و کیفیت بهتر برابرمان تولید کرد.

۳ قیمت بلیت قطار شهری باید به واقعیت نزدیک‌تر شود

حالا که برای رفع نیازهای کلان و تأمین قطعات حساس، به توان داخلی تکیه کرده‌اید، وضعیت قطارها برای ارائه خدمات بهتر به شهروندان چگونه است؟

ما شاخصی در تأمین، نگهداری و تعمیرات قطارها داریم که با عنوان «قابلیت اطمینان» از آن یاد می‌کنیم. این شاخص براساس یک فرمول برای ما به‌دست می‌آید و مشخص می‌کند قطاری که وارد ریل شده است تا چه اندازه دارای قابلیت اطمینان است. براساس این شاخص، می‌توانیم ادعا کنیم قابلیت اطمینان در خط یک بالای ۸۵ درصد و در خط ۲ حدود ۹۵ درصد است. این میزان قابلیت اطمینان در حالی وجود دارد که با تمام مشکلات و تحریم‌های موجود، ما در حال راهبری سیستم قطارشهری هستیم تا بتوانیم به شهروندان بهترین خدمات را ارائه کنیم.

شرکت قطارشهری معمولا با چه مشکلاتی روبه‌روست که برای رفع آن‌ها می‌تواند از دولت و مردم کمک بگیرد؟

در سال‌های گذشته، بحث‌هایی در حوزه کمبود نقدینگی به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین مشکلات در این شرکت وجود داشته‌که روی اقدامات و ارائه خدمات حمل‌ونقل به شهروندان اثرگذار بوده است. راه‌حل آن‌ها می‌تواند عینی‌تر شدن هزینه بلیت قطارشهری مشهد باشد، زیرا ما یک سیستم بزرگ هستیم و از آنجایی‌که در این سیستم سرمایه‌گذاری‌های کلانی انجام شده است. ممکن است تا مدتی دیگر مشکل نبود نقدینگی، در ارائه خدماتی که به شهروندان صورت می‌گیرد، مشخص نشود. اما تا دو سال آینده اگر این مشکل رفع نشود، بی‌تردید تبعات آن مشخص خواهد شد.

مثلا بهای بلیت چقدر باید افزایش پیدا کند؟

بلیتی که از ۱۵۰۰ تومان به ۲ هزار تومان رسیده، قیمتش همچنان از بلیت قطارشهری در شهرهای مختلف کشور کمتر است، زیرا هم‌وطنان در شهرهای دیگر کشور بهای بلیت قطارشهری را ۵ هزار تومان پرداخت می‌کنند، از این‌رو بهای بلیت قطارشهری در مشهد، نه‌تنها در کشور، بلکه در جهان نیز بسیار ارزان است؛ علاوه بر این، برای اینکه مشکل نقدینگی رفع شود، لازم است دولت، شهرداری و مردم به‌عنوان سه ضلع اصلی و نقش‌آفرین در پرداخت بهای بلیت قطارشهری سهم خود را که یک‌سوم است بپردازند. اما در این میان، دولت که مهم‌ترین ضلع در پرداخت بهای بلیت است، چند سالی است که سهم خود را پرداخت نکرده است؛ بنابراین، لازم است سریعا راهکاری برای رفع مشکل نقدینگی اندیشیده شود؛ در غیراین‌صورت ارائه خدمات به شهروندان دچار مشکلات بسیاری می‌شود.

مدیرعامل شرکت بهره‌بردار قطارشهری مشهد در گفت‌وگو با شهرآرا از دستاوردها و کمبودهای این مجموعه می‌گوید

تحریممان کردند، قطعات را خودمان ساختیم

عسکری-قمری

پانزده سال از اولین روزی که خط یک مترو مشهد آغازبه‌کار کرد می‌گذرد. با همین‌سرعت، عمر قطارهای این خط به نیمه رسید و پانزده سال دیگر باید شصت واگن فعلی از خط خارج و با قطارهای جدید جایگزین شود. در سالی که خط یک بعد از خطوط مترو تهران، به‌عنوان تنها خط متروبی در میان کلان‌شهرهای کشور آغازبه‌کار کرد، برآورد ساخت کل خط یک ۴۵۰ میلیارد تومان بود. اما حالا و با هزینه دلار امروز، ساخت هرکیلومتر مترو (بدون محاسبه قیمت واگن‌ها) به ۴ هزارو۵۰۰ میلیارد تومان رسیده است. هزینه‌های ساخت مترو آن‌قدر نجومی شده است که فقط ایستگاه پایانی خط ۲ که چندماه قبل به بهره‌برداری رسید، با هزینه‌ای معادل ۱۳۰۰ میلیارد تومان به فرجام رسید. برای گفت‌وگو با داوود همتیان، مدیرعامل شرکت بهره‌بردار قطارشهری مشهد، از معادله هزینه اندک بلیت مترو، خرید شصت واگن جدید خط یک مترو، مهندسی معکوس و تولیدات بومی قطعات در شرکت قطارشهری مشهد، گفتیم و شنیدیم که از نظرتان می‌گذرد.

عکس: آرشیو شاتی خبرنگار

برخی از قطعاتی که مهندسی معکوس شده به دست متخصصان شرکت بهره‌بردار قطارشهری مشهد و شرکت‌های دانش‌بنیان در استان تولید شده است

دستگاه تست فنر

فنرها و ضربه‌گیرها از اجزای اصلی سیستم تعلیق قطارها هستند که عملکرد صحیح آن‌ها موجبات راحتی و آرامش در حمل‌ونقل را برای مسافران فراهم می‌کند. این قطعات که به‌عنوان قطعات مصرفی مورد استفاده قرار می‌گیرند، در دوره‌های متناوب تعمیرات و نگهداری، باید تعویض و با قطعات نو جایگزین شوند. پیش از استفاده از قطعات سیستم تعلیق، تعدادی از این قطعات برای بررسی و حصول اطمینان از کیفیت آن‌ها، باید مورد آزمایش و بررسی قرار گیرد. بررسی پارامترهای مهم و حیاتی قطعات، انجام آزمون‌های مختلف و صحه‌گذاری بر عملکرد فنرهای موجود در سیستم تعلیق توسط این دستگاه صورت می‌گیرد. این دستگاه براساس نیازها و منطبق با قطعات سیستم تعلیق ناوگان شرکت بهره‌برداری قطارشهری مشهد طراحی و تولید شده است.

سنسور سرعت ناوگان خط یک

سنسور سرعت ناوگان خط یک شرکت بهره‌برداری قطارشهری مشهد قطعه‌ای است که در انتهای موتورهای ترکشن (که تأمین نیروی رانش قطار را برعهده دارند)، نصب شده است و وظیفه اندازه‌گیری دور موتورهای الکتریکی را از طریق شمارش دندانه‌هایی که داخل موتور وجود دارد -به روش مغناطیس- بر عهده دارد. بهترین نوع این سنسورها ساخت کشور آلمان است که پس از کارکرد از ابتدای بهره‌برداری، به‌مرور زمان، دچار خرابی شده‌اند. شرکت بهره‌برداری قطارشهری مشهد با تکیه بر توان مهندسان خود و همچنین با همکاری شرکت «سنجش ره‌آورد نیکان سناباد»، توانسته است این سنسورها را به‌صورت کامل مهندسی معکوس، بومی‌سازی و سپس تولید کند. از دو سال قبل این سنسورها تولید شده‌اند و استفاده از آن‌ها در ناوگان خط یک قطارشهری مشهد آغاز شده است.

موتور الکترونیکی سامانه AFC

تیوب موتورهای گیت‌های سامانه AFC خط یک شرکت بهره‌برداری قطارشهری مشهد، اصلی‌ترین قطعه در گیت‌های تردد و ساخت کشور آلمان است. موتورها باید در شرایط مختلف محیطی و جوی، کارکرد مناسب را با دقت و سرعت بالا برای باز و بست شدن تا حدود چهل تا شصت مرتبه در دقیقه حفظ کنند. باتوجه‌به اهمیت این قطعه در بهره‌برداری از سامانه AFC در ایستگاه‌های قطارشهری، بومی‌سازی و تولید این قطعه در داخل کشور به سفارش این شرکت و توسط سازمان جهاد دانشگاهی خراسان‌رضوی با تکیه بر تجربه، تخصص و فناوری بومی با موفقیت انجام پذیرفت.

بُرد سیستم سیگنالینگ

سیستم سیگنالینگ، یکی از بخش‌های حیاتی و مهم در سیستم‌های نظارتی و کنترلی قطارهای شهری و مترو است. بُردهای الکترونیکی از قطعات اصلی و مهم سیستم سیگنالینگ ناوگان خط ۲ قطارشهری مشهد هستند که وظیفه انتقال سیگنال‌های قطار به سیستم پردازش سیگنالینگ قطار و در نهایت مرکز کنترل و فرمان را بر عهده دارند. این بُردها که توسط کمپانی‌های خارجی (Holly Sys) تولید و نصب شده‌اند، اکنون به راحتی قابل‌تأمین نیستند.

از این‌رو فرایند مهندسی معکوس و ساخت داخل این بُردها در دستورکار شرکت بهره‌برداری قطارشهری قرار گرفت و نهایتا این بردها مهندسی معکوس و تولید شد.

کمان درب آسانسور «تیسن کروپ»

یکی از تجهیزات ایستگاه‌های قطارشهری مشهد در آسانسورهاست. آسانسورها برای استفاده افراد کم‌توان، معلول یا خانم‌های باردار و کسانی که نمی‌توانند از پله استفاده کنند در ایستگاه‌ها تعبیه شده است. آسانسورها از برند معروف آلمانی «تیسن‌کروپ»اند و به مرور زمان در قسمت‌های مختلف دچار خرابی شده‌اند، یکی از این قسمت‌ها قفل کمان درب آسانسور است. مکانیزم این قفل‌ها به‌گونه‌ای عمل می‌کند که قبل از حرکت اقدام به قفل کردن درهای آسانسور و تا توقف کامل و ارسال فرمان بازشدن، از بازشدن درها جلوگیری می‌کند؛ از این‌رو در ایمنی مسافران در زمان استفاده از آسانسور نقشی حیاتی دارند. شرکت بهره‌برداری قطارشهری مشهد با تکیه بر توان مهندسان خود و همچنین با همکاری شرکت «سنجش ره‌آورد نیکان سناباد»، توانست این قطعات را به‌صورت کامل مهندسی معکوس، بومی‌سازی و تولید کند.

۴ ۳۰ روز سفر رایگان در قطارشهری مشهد

قطعا مشکل نقدینگی، ابعاد دیگری هم دارد...

بله. کاملا درست است. نبود نقدینگی یکی از مسائل مهمی است که باعث می‌شود شرکت‌های پیمانکار به‌دلیل دریافت دیرهنگام هزینه قرارداد، از حضور در مناقصات خود داری کنند و ما نتوانیم در بخش‌هایی که نیاز به همکاری آن‌ها داریم از حضور مؤثرشان بهره‌مند شویم. یکی دیگر از مشکلات ناشی از نبود نقدینگی، استهلاک سیستم است. قیمت تمام‌شده استهلاک واگن‌ها در سال ۱۴۰۴ بین ۱۲ هزار تومان تا ۲۰ هزار تومان محاسبه شده است که البته این رقم خیلی بیشتر است. به‌عنوان مثال اگر میزان این استهلاک را ۳۰ هزار تومان برآورد کنیم، هزینه‌ای که توسط شهروند باید پرداخت شود ۱۰ هزار تومان می‌شود. اما اکنون هر شهروند فقط ۲ هزار تومان برای بهای بلیت می‌پردازد. برای بهبودی شرایط فعلی، حداقل بهای بلیت باید ۵ هزار تومان باشد تا سیستم خدمات‌رسانی قطارشهری به شهروندان، سرپا بماند.

مشکلاتی که درباره کمبود نقدینگی به آن‌ها اشاره کردید، در افق‌های نزدیک قرار است به وقوع بپیوندد یا در آینده دورتر؟

حقیقت این است که مشکلات ناشی از نبود و کمبود نقدینگی از مدتی قبل آغاز شده است. یکی از این نشانه‌ها این است که سیستم ریلی در بخش‌هایی، عمر مفید خود را کرده است. از این‌رو، نیاز به هزینه‌های مختلف دارد، به‌عنوان مثال، اکنون نیاز است ریل تعویض شود. تعویض این ریل‌ها باید به‌گونه‌ای باشد که هم ایمنی رعایت شود. هم ارائه خدمات به شهروندان تحت‌تأثیر فرسودگی ریل قرار نگیرد. اگر مشکل نقدینگی رفع نشود، مجبور می‌شویم ارائه خدمات به شهروندان را کاهش دهیم و این هم اصلا در شأن مردم و زیبنده شهر نیست. اکنون حتی وقتی شهروند خطوط مختلف قطارشهری را -در مسیر خود برای رسیدن به مقصد- تغییر می‌دهد، بهای بلیت دیگری پرداخت نمی‌کند. این در حالی است که باوجود مشکل نقدینگی، ارائه خدمات به شهروندان مانند گذشته ادامه دارد. حتی سی روز در سال، ارائه خدمات در قطارشهری مشهد به شهروندان رایگان صورت می‌گیرد که هزینه بالایی را به شرکت تحمیل می‌کند. اما ما می‌خواهیم با وجود مشکل بزرگ نبود نقدینگی ارائه خدماتمان در شأن شهروندان باشد. باوجود ارائه خدمات رایگان در سی روز سال، بسیاری از شهروندان از این خدمات اطلاعی ندارند و علت را از ما جویا می‌شوند. این در حالی است که روزانه ۳۰۰ هزار مسافر را با خطوط مختلف قطارشهری در شهر جابه‌جا می‌کنیم. اگر این عدد را در سی روز رایگان ضرب کنیم، عددی که به دست می‌آید، می‌تواند نشان‌دهنده کاهش حدود ۱۰ درصدی درآمد ما باشد. اما اگر -به‌عنوان مثال- بهای بلیت برای هر شهروند ۴ هزار تومان باشد، هم خدمات بهتری ارائه می‌کنیم، هم این خدمات پایدارتر و مستمرتر خواهد شد.

اگر موافق هستید، دوباره برگردیم به مسئله قیمت بلیت مترو. چه راهکاری برای افزایش بهای بلیت قطارشهری وجود دارد؟

لازم است اعضای شورای اسلامی شهر مشهد این افزایش قیمت را تصویب کنند و پس از تأیید فرمانداری، این موضوع اجرایی شود. افزایش قیمت بلیت از اختیارات ما نیست. اما این موضوع باید به‌گونه‌ای پیش برود که درآمد ما را کاهش ندهد. البته روش‌های دیگری هم موردبررسی قرار گرفته است. از جمله اینکه دریافت بهای بلیت براساس مسافت باشد. اما در این حوزه اختلاف‌نظرهای مختلفی وجود داشته است. به‌عنوان مثال، شهروندی که قرار است مسافت کمتری را طی کند، بهای کمتری هم می‌پردازد. لازم است در این حوزه جمع‌بندی‌هایی صورت بگیرد و ما هم آماده‌ایم تا پس از نتیجه مذکور، اقدامات لازم را انجام دهیم.

۵ ۲۳۰ قطعه و تجهیزات را بومی‌سازی کرده‌ایم

جابه‌جایی روزمره شهروندان، کاری است که همه شرکت‌هایی متروبی کشور مدعی انجام آن هستند. شما رسالت شرکت بهره‌بردار قطارشهری مشهد را در چه موارد دیگری می‌دانید؟

رسالتمان در شرکت این است که چه از لحاظ فنی، چه از نظر آموزش و چه از لحاظ مهندسی معکوس، ارائه خدماتمان به شهروندان، به بهترین وجه ممکن انجام شود و سعی کرده‌ایم هرجا کمبود یا تحریمی وجود داشته است، با اتکا بر دانش و تولید داخل، این کمبودها را رفع کنیم. تاجایی‌که اکنون به نقطه‌ای رسیده‌ایم که ۲۳۰ قطعه و تجهیزات را بومی‌سازی کرده‌ایم. از این میزان حدود دویست مورد، قطعه و ۳۰ مورد، ماشین‌آلات بوده است. علاوه‌براین، در سال گذشته با اقداماتی که انجام دادیم، نزدیک به ۲۰۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی کردیم. اما مشکلات به جایی رسیده است که برای آماده و به‌روز بودن سیستم واقعا تحت‌فشار هستیم. فکرش را بکنید، اگر هرکدام از قطارها به هرعلتی در خطوط متوقف شود، ظرفیت آن قطار را بدون اینکه جایگزین داشته باشد، از دست داده‌ایم؛ بنابراین، نیاز است هرچه سریع‌تر راهکاری برای رفع مشکل نقدینگی در نظر گرفته شود.

درباره صدور خدمات فنی و مهندسی، تاکنون چه کمک‌های آموزشی به شرکت‌های قطارشهری شهرهای دیگر ارائه کرده‌اید؟

ما یک واحد مهندسی در شرکت داریم و به‌همین‌واسطه با دیگر شهرهای دارای قطارشهری ارتباط داریم. گرچه مسئولان قطارشهری برخی از شهرها -مانند اصفهان- ترجیح می‌دهند با وجود قیمت بالاتر، خدمات و قطعات موردنیاز خود را از تهران خریداری کنند. شهرهایی مانند شیراز و تبریز با ما همکاری داشته‌اند و ما خدمات مهندسی به آن‌ها ارائه کرده‌ایم. بخشی از این خدمات شامل آموزش راهبری بوده است. به‌طوری‌که صدور گواهی‌نامه برای متقاضیانی که می‌خواهند راهبر قطار باشند، در مشهد انجام شده است. این گواهی‌نامه بین‌المللی است و راهبران می‌توانند در هرکشوری از آن استفاده کنند.

درباره مهندسی معکوس چه خدماتی ارائه کرده‌اید؟

در بحث مهندسی معکوس، بسیاری از شرکت‌های قطارشهری در شهرهای مختلف از ما کمک گرفته‌اند و در بحث تولید تجهیزات کارهای متعددی انجام داده‌ایم. هرزمان که شرکت‌ها نیاز به تجهیزاتی داشته‌اند، کار را با قیمت مناسب و کیفیت بالا، در اختیارشان قرار داده‌ایم. در بحث قطعات یدکی یا راه‌اندازی و نصب آن‌ها توسط مهندسانی که به شهرهای متقاضی رفته‌اند، به شرکت‌ها در شهرهای مختلف کمک کرده‌ایم و این آمادگی را برای تداوم این کار داریم.

۶ انعقاد بزرگ‌ترین قرارداد خرید واگن برای مشهد

تأمین واگن‌های خط یک قطارشهری که به عهده مجموعه شما -به عنوان شرکت بهره‌بردار- است به کجا رسید؟

ما از حدود دو سال پیش فرایند تأمین شصت واگن باقی‌مانده را آغاز کردیم. البته تأمین این شصت واگن، اتمام کار در خط یک نیست و اگر عمر این واگن‌ها تمام شود، باید دوباره واگن خریداری کنیم؛ برای همین فراخوان دادیم. از بین شرکت‌های داخلی، سه شرکت که امکان ساخت واگن داشتند، در مناقصه شرکت کردند و در نهایت شرکت «مپنا لوکوموتیو» برنده مناقصه شد. قرارداد میان ما و این شرکت به مبلغ ۴ هزارو۵۰۰ میلیارد تومان منعقد شد و از آنجایی‌که رقم بالایی است، لازم است به امضای شهردار مشهد برسد. علاوه‌براین، منتظریم بدانیم چقدر از این قرارداد از طریق شهرداری پرداخت می‌شود. زیرا این رقم، بزرگ‌ترین قراردادی است که قرار است برای تأمین واگن در شهرداری منعقد شود. اگر به یاری خداوند این قرارداد منعقد شود، طی چهل ماه باید از سوی شرکت مپنالوکوموتیو، قطارها به ما تحویل داده شود. براساس قرارداد مذکور، اولین قطارها بعد از حدود بیست تا ۲۴ ماه، در قالب شش رام اول وارد مشهد خواهد شد و کم‌کم تا چهل هاه همه قطارها وارد شهرمان می‌شود. کار ساخت شروع شده، اما هنوز قرارداد نهایی نشده است و به‌محض نهایی شدن قرارداد، مبلغی به‌عنوان پیش‌پرداخت پرداخت خواهد شد.

درباره خط ۳ و رفع نیاز آن به واگن، چه اقداماتی انجام شده است؟

مدیریت شهری برنامه دارد که تا پایان امسال، ایستگاه بسیج خط ۳ را راه‌اندازی کند. به‌محض اینکه این ایستگاه راه‌اندازی شود، بار مسافران در این ایستگاه به‌صورت تصاعدی بالا می‌رود؛ از این‌رو پیش‌بینی ما این است که در این خط به ۲۱۰ رام واگن نیاز پیدا خواهیم کرد که این تعداد با یک تقسیم ساده به ما نشان می‌دهد که به سی قطار نیاز داریم؛ زیرا پس از افزایش تعداد مسافران در ایستگاه جدیدی که راه‌اندازی می‌شود، این افزایش مسافر در خط ۳ اثر زیادی می‌گذارد و جمعیت مسافران در این خط نیز افزایش می‌یابد. این در حالی است که هر سی سال یک بار باید واگن‌ها تعویض شوند. شصت واگنی که قصد تهیه‌اش را داریم، تعهد دولت است که تاکنون انجام نشده است. اما از آنجاکه اعتقاد داریم این بار نباید تمام‌وکمال روی دوش دولت باشد، خودمان به فکر استفاده از ظرفیت شرکت‌های داخلی افتادیم که می‌توانند واگن را بسازند. با این اقدام دیگر منتظر دولت برای خرید واگن از خارج از کشور نماندیم.

از مردم و مدیریت شهری در بحث رفع مشکلات قطارشهری چه انتظاری دارید؟

از مسئولان مدیریت شهری می‌خواهیم نگاه ویژه‌ای به مترو داشته باشند. از مردم هم درخواست می‌کنیم اموال قطارشهری را اموال خود بدانند و به‌نوحاحسن از آن‌ها استفاده کنند و در استفاده از این تجهیزات نهایت دقت را داشته باشند. اکنون حدود ۵۰ میلیون یورو برای هرکیلومتر از قطارشهری مشهد هزینه می‌شود که براساس ارزش پولی ما در کشور، این عدد به حدود ۵ هزار میلیارد تومان در هر کیلومتر می‌رسد.