

مدیر عامل شرکت قطار شهری مشهد:

# پروژه قطار شهری مشهد باتلاش قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء(ص) زنده و پویاست



اجرائی است نه در آمد زایی چرا که می بینیم ۳درصد از در آمد حاصله را دولت برای خدمت به مناطق محروم اختصاص داده و پروژه های عمرانی زیادی را در مناطق محروم اجرا کرده اند. وی در ادامه با اشاره به این که احداث یک کیلومتر مترو ۱۵۰۰ میلیارد تومان هزینه در بر دارد و نقش دولت در تامین منابع مالی با وضعیت موجود تورم می تواند اثر گذار باشد گفت: ۶هزار میلیارد تومان اعتبار دولت برای مترو مشهد در نظر گرفته شده است که ۲هزار میلیارد آورده ما، ۲هزار میلیارد تومان از طریق اوراق مشارکت خواهد بود و برای ۲هزار میلیارد تومان باقی نیز هنوز اتفاقی نیافتاده است. در مجموع ۱۴۰۰ میلیارد تومان محقق شده است و باید اذعان کنیم که عملکرد قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء(ص) در مشهد نسبت به سایر شهرها به مراتب بهتر بوده و رابطه ما با این قرارگاه یک رابطه کارفرمایی نبوده بلکه به قالب یک تیم و با خرد جمعی برای خدمت به زائران و مجاوران بارگاه منور امام رضا (ع) خدمت می کنیم.

اشتغالزایی است. قرارگاه اگر چه یک پیمانکار کشوری است اما نیروهای آن در این پروژه تماما از مشهد و بومی منطقه هستند. برای ۴الی ۵ هزار نفر به صورت مستقیم و ۱۰ هزار نفر به صورت غیرمستقیم اشتغالزایی شده است. ضمن این که در اعزام نیروهای متخصص جهادی به سایر شهرها نیز فعالیت شده است. از دیگر دستاوردهای این قرارگاه ساخت تجهیزات و امکانات فنی در داخل کشور است که با توجه به تحریم ها توانسته است با همکاری شرکت های دانش بنیان در این عرصه موفق عمل کند. امروز ادعا می کنیم که در بخش سازه به طور ۱۰۰ درصد مستقل و خودکفا هستیم و هیچ نیازی به خارج نداریم. قرارگاه نیز موافقت کرد که عملیات اجرایی آن سازی شده است. در مورد دستگاه تی بی ام نیز تعمیر، نگهداری، انتقال، مونتاژ، دمونتاژ و اورهال آن توسط متخصصان فنی و جوان قرارگاه انجام می شود و خوشبختانه قرارگاه یک پیمانکار مستقل است و تفکر آن کاملا مبتنی بر نگاه فنی و مهندسی است.

نگاه قرارگاه به پروژه های شهری یک نگاه

در حال حاضر روزانه ۳۰۰ هزار نفر مسافر از طریق قطار شهری در مشهد جابجا می شوند ضمن این که خط ۲ از پیشرفته ترین سیستم های اجرایی (سیستم راهبر اتومات) در کشور بر خوردار است. وی تصریح کرد: با توجه به عملکرد خوب قرارگاه اجرای خط ۳ به صورت ترک تشریفات به آن ها واگذار شد که شامل تونل و هسته مرکزی و ۱۱ ایستگاه خواهد بود. ۶کیلومتر خط میانی خط ۳ از پایانه مسافربری تا حرم رضوی نیز در سال ۱۴۰۳ انجام می شود که ۵هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد. در حال حاضر ۱۹ کیلومتر از حفاری خط ۳ احداث شده لذا دولت با احداث خط ۴ توسط قرارگاه نیز موافقت کرد که عملیات اجرایی آن آغاز و تاکنون ۲ کیلومتر نیز حفاری شده است.

## ● اشتغالزایی و استفاده از نیروهای بومی

مهندس کیامرز یکی از ویژگی های پروژه قطار شهری را اشتغالزایی و استفاده از نیروهای محلی و بومی عنوان کرد و گفت: یکی از بزرگترین دستاوردهای این پروژه توجه به

مهندس کیانوش کیامرز مدیرعامل شرکت قطار شهری مشهد ضمن تشریح ویژگی های خطوط قطار شهری و تلاش قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) در اجرای این پروژه عظیم در کلانشهر مشهد گفت: پروژه قطار شهری مشهد نگه داشته است و با توجه به وضعیت موجود اعتبارات کشور شاهد هستیم که پروژه یاد شده همچنان سرپا می باشد. وی ضمن بیان تاریخچه فعالیت این قرارگاه در پروژه قطار شهری مشهد گفت: فعالیت و همکاری شهرداری مشهد با قرارگاه از سال ۸۶ و با مناصه ای که در کل کشور برای اجرای خط ۲ قطار شهری مشهد برگزار شد آغاز گردید. این قرارگاه با توجه به توانمندی و امکانات خود رسما برنده مناقصه شد و از سال ۸۸ شروع به کار کرد. امروز با توجه به تلاش و فعالیت های قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) شاهد بهره برداری کامل از خط ۲ هستیم در حالی که شهرهای اصفهان، شیراز، کرمانشاه، تبریز، کرج و قم هنوز در مرحله خط یک قطار شهری هستند.

مدیر حفاری مکانیزه پروژه خط ۳ قطار شهری مشهد مطرح کرد:

## یک حرکت جهادی با پشتوانه جوانان

و دقیق فعالیت کردند. این پروژه نیازمند دقت و مهندسی و علم زیاد بوده و خوشبختانه این مهم از عهده تیم جوان و خلاق ما بر آمده است.

وی در ادامه گفت: دستگاه تی بی ام برای زمین های خاکی مناسب می باشد اما توانستیم در مسیری که به سنگ برخوردیم به راحتی از آن عبور کنیم. همین تیم جوان با کار بر روی نوع ابزار برشی در نهایت از مانع سنگ نیز عبور کردند اگر این کار انجام نمی شد احتمال اینکه کار یکسال به تعویق بیفتد وجود داشت.

سیستم تی بی ام هوشمند است و با رسیدن به سنگ متوقف می شود سنگ موجود در مسیر کوه خلع، یکپارچه گرانبستی و با سختی بالا بود و از آنجا که امکان انفجار نبود باید نوع ابزار برشی را عوض و نصب می کردیم. ابزار برشی موجود برای سنگ ساخته نشده بود لذا با عوض کردن تیپ دستگاه و با علم مکانیک و برق، ابزار برشی تعویض شد. مهندس ذبیحی گفت: این سنگ به طول ۵۰ متر و با قطر ۹ متر بود که در نهایت از آن عبور کردیم و این نشان دهنده وجود نیروهای جوان، طراحی و مهندسی معکوس بود. این کار به جای یکسال در کمتر از دو ماه انجام شد.

مهندس ذبیحی در ادامه نتیجه کار را شیرین دانست و گفت: نتیجه کار شیرین بوده است چرا که به عشق امام رضا علیه السلام و خدمت به زائران و مجاوران بارگاه ملکوتی امام رثوف و با هدف گام برداشتن برای آبادانی میهن فعالیت کرده ایم و خوشبختانه امروز مسیر شرقی خط ۳ از نظر حفاری تمام شده است.

## ● خودکفایی و بومی سازی

مهندس ذبیحی در ادامه به دستاوردهای این پروژه اشاره کرد و گفت: ابزار برشی تی بی ام قبلا از خارج وارد می شد اما اکنون به خودکفایی رسیده ایم. تمام مصالح و امکانات



صورت شبانه روزی فعالیت کردند و در این راه خانواده ها نیز همراه ما بودند و با دغای خود یاری گرمان بوده اند. وی تصریح کرد: ما با تجهیزاتی کار می کنیم که از نظر کشورهای اروپایی، خارج از استانداردهای جهانی می باشد و عمر و تجهیزات نیز ظاهرا تمام شده اما با توکل به خدا و روحیه انقلابی نیروها کار پیشرفت لازم را به دنبال داشت و نتیجه هم گرفتیم.

## ● راز موفقیت

وی در ادامه از چند راز موفقیت در این حرکت جهادی خبر داد و گفت: راز موفقیت ما در این مسیر، حمایت و نگاه پدرا نه آقای دکتر محمد نژاد مدیر پروژه بوده است. حمایت ایشان خارج از یک رئیس بوده چرا که تجربه شان زبازند همه می باشد. راز دیگر موفقیت در این پروژه بزرگ، وجود تیم جوان و با انگیزه بوده است تیمی که میانگین سنی آنها حدود ۳۵ سال می باشد و در این راه با یک کار مهندسی

مهندس سید مصطفی ذبیحی مدیر حفاری مکانیزه پروژه خط ۳ قطار شهری مشهد ضمن تشریح ویژگی ها و چالش های حفاری در این پروژه عظیم گفت: این پروژه یک حرکت جهادی با پشتوانه جوانان می باشد. وی گفت: پروژه خط ۳ ضمن توجه به بحث مبلمان شهری همواره حاشیه نشینان شهر مشهد را مدنظر قرار داده است. خط ۳ قطار شهری توجه ویژه ای به مناطق سیدی و شهرک ایوند در حاشیه داشته است و این پروژه می تواند موجب رونق منطقه و برخورداری ساکنان از آن باشد.

در رابطه با دستگاه تی بی ام نیز علاوه بر مشکلات فنی و تحریم های ظالمانه توانستیم با دست بسته پروژه را به پیش ببریم و این نشان دهنده تلاش شبانه روزی و اراده مصمم و جهادی خالصانه است.

۱۵۰ نفر نیرو در این پروژه طی ۲ سال اخیر فعالیت کرده اند و البته طی شش ماه اخیر به

جانشین مدیر پروژه خط ۳ قطار شهری مشهد عنوان کرد:

## استراتژیک ترین خط قطار شهری مشهد



مهندس یاسر نیکخواه جانشین مدیر پروژه خط ۳ قطار شهری مشهد ضمن تشریح نقش و جایگاه این پروژه در مشهد گفت: خط ۳ قطار شهری مشهد به طول ۲۸.۵ کیلومتر بزرگترین و استراتژیک ترین خط مترویی مشهد می باشد. وجود دو ایستگاه در مجاورت حرم مطهر رضوی، تقاطع با خطوط یک و دو و چهار قطار شهری مشهد، یکپارچه نمودن خطوط مترویی مشهد، اتصال تمامی ایستگاه های مترویی ورودی مسافران به مشهد اعم از ترمینال، راه آهن و فرودگاه به یکدیگر و حرم مطهر از مهم ترین ویژگی های این خط است.

وی افزود: حفاری تونل های مترویی در محیط شهری و احداث ایستگاه های مترویی با محدودیت های مختلفی مواجه است. عوامل زمین شناسی زیادی حوزه حفر تونل و ایستگاه های مترویی را تحت تاثیر قرار میدهد که از جمله آنها می توان به تنوع جنس لایه های خاک، سایش خاک ها، مشکل آب های زیرزمینی در کنار معارضات زیرزمینی همانند خطوط آب و فاضلاب و گاز و مخابرات و حتی آثار باستانی محتمل و ... اشاره نمود.

نیکخواه تصریح کرد: در خط ۳ مترویی مشهد تمامی این موارد در کنار عبور از زیر بافت های فرسوده و ساختمان های مرتفع و همچنین عبور از مراکز بسیار مهمی همانند حرم مطهر رضوی و ترمینال مسافری و ... احداث این خط را با پیچیدگی های مهندسی خاص و چندوجهی مواجه می کند که با تکیه بر دانش بومی در حوزه طراحی و احداث تونل و ایستگاه ها توسط مهندسان توانمند قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء(ص) بدون هیچ دغدغه ای امروز خط ۳ به اتمام رسید و ایستگاه ها نیز در حال احداث می باشد.

محدودیت های قید شده در فوق، مدیریت این ابر پروژه شهری را نیز با پیچیدگی های خاصی

تولید داخل می باشد. طراحی نوار نقاله، طراحی شیب بندی و محاسبات توسط شرکت های خارجی انجام می شد در حالی که اکنون بومی سازی شده، مهندسی برق و مکانیک و حوزه حفاری نیز کاملا بومی سازی شده است. سال ۸۹ که دستگاه تی بی ام وارد مشهد شد در آن زمان یک تیم فرانسوی و چینی پس از ۵۰۰ متر حفاری و به عنوان گارانتی، کار را رها کرده و به کشور خود بازگشتند. اما بعد از آنها، تیم حفاری مکانیزه خودمان کل مسیر خط ۲ و خط ۳ را حفاری کردند و مسیر ۴ نیز در حال حفاری است. در ارتباط با انتقال دستگاه به خطوط دیگر باید گفت برای انتقال از خط ۲ به ۳ تمام عملیات دمونتاژ و حمل و مونتاژ توسط نیروهای داخلی انجام شده است. اورهال دستگاه نیز توسط نیروهای فنی داخلی انجام شده و در خط چهار نیز همینطور خواهد بود. ما در تولید تکنولوژی و تجهیزات حفاری علاوه بر دانش آن که ایرانیزه شده است تاکنون نیازی به خارج پیدا نکرده ایم ضمن اینکه با حمایت از شرکت های دانش بنیان اقلام مورد نیاز حفاری برای ما تهیه شده و در نهایت باید گفت در تامین تجهیزات و اقلام حفاری کاملا خودکفا هستیم.

## ● اعتماد به جوانان

وی از اعتماد به جوانان به عنوان یک حرکت خوب و سازنده یاد کرد و گفت: یکی از دستاوردهای ما برخورداری از مشاوران و کارشناسان می باشد که از طریق آنها به سایر شرکت ها خدمات ارائه می کنیم.

این خود نشان دهنده تلاش و زحمت نیروهاست که به ثمر نشسته است. اگر به جوانان اعتماد کنیم نتیجه خوبی خواهیم گرفت و به همت خالصانه همین جوانان باید اعلام کنیم که رکورد حفاری روزانه ما در دستگاه موجود ۲۰ متر می باشد در حالی که این میزان قبلا کمتر از ۱۰ متر بوده است.

مسئول نمایندگی ولی فقیه در هلدینگ تخصصی راه و شهرسازی عنوان کرد:

## پیوست فرهنگی در پروژه های قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء(ص)

طراح، طراح تر شود و تمام تلاش این است که این مهندس و این طراح و این کارگر و این مدیر پروژه و رئیس و سرپرست کارگاه که همگی پیمانکار و حقوق کارفرما مشخص می شود از انقلاب هست از جهت مسئولیتی که به عهده شان گذاشته شده، با توجه به فرمایش مقام معظم رهبری که قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) بازوی قوی برای دولت است، این عزیزان نیز بتوانند کارها و در واقع خدمات موثری را برای نظام انجام دهند. این بازوی قوی امروزه برای کمک به دولت، فارغ از هر گروه سیاسی و اجتماعی به عنوان یک بازوی قوی در خدمت نظام است. وی با اشاره به نقش مهم روحانیون در امور مختلف قرارگاه گفت: روحانیون مستقر در کارگاه ها یکی از وظایف مهم شان این است که مواردی که به عنوان وظایف قرارگاه مورد توجه است آنرا مدنظر و توجه قرار دهند. وی گفت: با توجه به اینکه حفاری مسیر شرقی خط ۳ قطار شهری مشهد پایان یافته است جا دارد از همه دست اندرکاران، مهندسين، طراحان و همه افرادی که نقش خوب و موثری در این پروژه داشتند تا مردم از یک بهره مندی خوبی بهره مند شوند به ویژه از روحانی مستقر در این کارگاه تشکر می کنم.

● پیوست فرهنگی یکی از ارکان مهم قرارگاه در پروژه ها، پیوست فرهنگی پروژه هاست. در قرار دادها حق پیمانکار و حقوق کارفرما مشخص می شود ضمن اینکه وضعیت منابع انسانی را مشخص می کنند.

رعایت حقوق طرفین و اینکه حق رای داشته باشند، این ها جزو ارکان قرار دادهاست. موضوع دیگر، فلسفه حضور روحانیون در قرارگاه است که یکی از پیوست های فرهنگی محسوب می شود. یکی از ارکان قرارگاه بعد از کارفرما و پیمانکار و منابع انسانی و در هر کارگاه و پروژه ای که می خواهد افتتاح و کار شروع شود، بعد از تجهیز کارگاه و یا در حین تجهیز کارگاه، پیوست فرهنگی آن دست روحانیون است که در مجموعه قرارگاه فعالیت دارند. در هلدینگ تخصصی راه و شهرسازی ۱۲۴ روحانی حضور دارند که در پروژه ها و کارگاه ها و موسسات این هلدینگ مشغول به خدمت هستند. از وظایف این روحانیون می توانیم به اقامه نماز جماعت و محرومیت زدایی فرهنگی ساکنان و روستاهای اطراف پروژه اشاره کرد. در نهایت آنچه باعث بهره وری بیشتر در پروژه ها می شود این است که روحانی کارگاه ما تلاش می کند تا مهندس، مهندس تر شود.

اهتمام به اصل کیفیت کار در ساخت پروژه ها دارد. از دستاوردهای قرارگاه در عرصه سازندگی، که آنرا نسبت به مجموعه های دیگر سازندگی و در واقع پروژه ها و کارگاه ها می تواند متمایز کند، توجه و پرداختن به اصلی کیفیت در کار، ساخت و پروژه ها است.

حجت الاسلام والمسلمین ذبیحی با اشاره به اینکه فلسفه وجودی قرارگاه سازندگی تحقق شعار کیفیت عالی و کار با کیفیت است گفت: قرارگاه امروز در عرصه های سازندگی از جمله راه و شهرسازی، آزادراه، راه آهن، تونل و مترو و موارد این چنینی کارنامه خوبی را از خودش به جا گذاشته است. نکته دیگر سرعت عمل است و در مدت زمانی که برای قرارگاه در قرار دادها به عنوان یک پیمانکار منظور می شود تلاش کرده در مدت زمانی که مشخص شده کار را با کیفیت خوب به نتیجه برساند. نکته دیگر بحث اقتصادی بودن است و تمام تلاش قرارگاه این است که پروژه ها گران تمام نشود و از ریخت و پاش های مختلف جلوگیری گردد. قرارگاه تلاش کرده مقرون به صرفه و اقتصادی کار کند و مولفه قرارگاه، کیفیت کار، سرعت عمل و اقتصادی بودن می باشد.

سازندگی را دارد تا بتواند به دولت اسلامی هر مقطعی از زمان کمک کند. نکته دوم در اهداف قرارگاه بحث منزلت افزایی برای نظام اسلامی است. نظام اسلامی که با ریخته شدن خون شهدا پا گرفت، شهدایی که برای اتلاف و اقتدار نظام جمهوری اسلامی تلاش کردند و در واقع از جان خودشان و از تعلقات دنیایی گذشتند تا پرچم جمهوری اسلامی ایران برافراشته باشد. وی تصریح کرد: قرارگاه سازندگی برای کمک به دولت ها می باشد تا پروژه ها را راه اندازی و به سرانجام برساند و مردم از آنها بهره مند شوند حقیقتا ذائقه مردم توی این شرایط سخت اقتصادی شیرین خواهد شد. نکته بعدی ایجاد امنیت پایدار و تقویت بنیه مالی و فنی مهندسی قرارگاه است و امروز به عنوان تکیه گاه دولت در عرصه های سازندگی و مهندسی مطرح است.

نکته آخر که در اهداف قرارگاه قرار دارد، تاثیرگذاری در فرهنگ پیمانکاری است. قبل از انقلاب مردم به منزل کسانی که پیمانکار بودند تردد نمی کردند علتن این بود که می گفتند شاید لقمه، حلال و حرام شده باشد و اعتماد نمی کردند اما امروز قرارگاه ثابت کرده که پیمانکار صادق بوده و توجه و



السلام، در رابطه با اهداف و فلسفه حضور قرارگاه در عرصه سازندگی باید اذعان کرد اگر بخواهیم به اهداف قرارگاه سازندگی بپردازیم ضروری است به چند مورد اشاره کنیم. اولین مورد برمی گردد به اصل ۱۴۷ قانون اساسی که بر اساس این اصل، قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) مجوز حضور در عرصه

حجت الاسلام والمسلمین مهدی ذبیحی مسئول نمایندگی ولی فقیه در هلدینگ تخصصی راه و شهرسازی در گفتگویی به اهمیت کار قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا(ص) و نقش روحانیون پرداخت و گفت: ضمن عرض تبریک به مناسبت اعیاد شعبانیه و میلاد با سعادت منجی عالم بشریت حضرت صاحب الزمان علیه