

مصاحبه با معاونت برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان

معاون برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان قطار شهری تبریز گفت: برای اینکه در مدیریت پروژه احاطه کافی داشته و در شناخت آن تمام زوایا و جوانب فنی پروژه را بدانیم، WBS (ساختار تجزیه کارهای) خط یک قطار شهری را تهیه کردیم که در این خط بالغ بر 13 هزار و 200 فعالیت تعریف شده است.

معاون برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان قطار شهری تبریز گفت: برای اینکه در مدیریت پروژه احاطه کافی داشته و در شناخت آن تمام زوایا و جوانب فنی پروژه را بدانیم، WBS (ساختار تجزیه کارهای) خط یک قطار شهری را تهیه کردیم که در این خط بالغ بر 13 هزار و 200 فعالیت تعریف شده است.

شعبی ایران نژاد، با تشریح حوزه عملیاتی معاونت برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان قطار شهری تبریز گفت: این معاونت وظایف گسترده ای در حوزه برنامه ریزی مالی (مباحث بودجه و تامین مالی)، برنامه ریزی پروژه (حوزه کنترل پروژه؛ از جمله اولویت بندی، برنامه ریزی و نظارت بر پیشرفتهای زیر پروژه ها) و همچنین حوزه IT و فناوری اطلاعات دارد. وی تاکید کرد: پروژه مترو، صنعتی جدید است، ایران در صنعت سدسازی قدمتی در حدود نیم قرن دارد و در این عرصه خودکفا شده و جزو صادرکنندگان این صنعت پیشرفته هستیم بطوریکه پیمانکاران ایران در اقصی نقاط جهان پروژه های عظیمی را در این زمینه مدیریت می کنند. ولی صنعت مترو به عنوان شاخه ای جدید یا به تعبیری؛ مشابه همین صنعت سدسازی، صنعتی خاص و البته در کشور ما نوپاست و بر این اساس پیچیدگی های خاص خود را دارد.

به گفته شعبی، در هنگام تشکیل این معاونت؛ WBS (ساختار تجزیه کار) در قطار شهری تبریز به شکل مدونی وجود نداشت. با توجه باینکه در مدیریت یک مگاپروژه باید احاطه کافی داشته و در شناخت آن تمام زوایا و جوانب فنی پروژه را بدانیم، WBS خط یک قطار شهری را تهیه کردیم که در این خط بالغ بر 13 هزار و 200 فعالیت تعریف شده است. وی با تاکید بر اینکه WBS اصولا باید در ابتدای پروژه تدوین میشد، گفت: از سال 90 به بعد در این سازمان در مباحث برنامه ریزی و کنترل پروژه از روشهای آکادمیک، علمی و فنی استفاده شده، که نشان می دهد چه اقدامی در کل پروژه انجام و هر فعالیتی در چه سطح و رده بندی ای قرار دارد. در حال حاضر کنترل پروژه قطار شهری هر روزه با گزارش زمانبندی و پیشرفت پروژه، تامین مالی و غیره براساس آخرین معیارهای گزارش گیری رایج در دنیا و استاندارد pmbok (گستره دانش مدیریت پروژه) که اساس مدیریت پروژه است پیش می رود.

مهندس شعبی تصریح کرد: یک بار در هر ماه گزارشهای پیشرفت تحلیل و بررسی می شود، دلایل عقب ماندگی و تاخیر پروژه تحلیل و آسیب شناسی و راههای برون رفت پیشنهاد می شود. وی تاکید کرد تبریز از گذشته تا امروز شهر اولینها بوده و هست، در صنعت مترو نیز اولین بوده است. یک قرن قبل قونقا (تراموای اسبی) داشتیم که روی دو خط ریلی از میدان قونقا تا راه آهن مسافر می برد، او افزود: امروز این کلانشهر یک و نیم میلیون نفری به عنوان قطب صنعتی کشور به بیش از 100 ناحیه ترافیکی تقسیم بندی شده است.

معاون برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان قطار شهری تبریز، مشکل حمل و نقل و ترافیک را معضل شهری تبریز در دهه اخیر و یکی از اهداف راه اندازی مترو را کاهش ترافیک دانست و گفت: طبق آمارهای رسمی تبریز جزو شهرهای آلوده و پرتراffیک معرفی شده و سیستم های حمل و نقل تاکسیرانی، اتوبوسرانی و... پاسخگوی سفرهای درون شهری مردم در ساعات اوج نیست، به این دلیل مدیران شهری مجبور بوده اند که به سمت احداث مترو بروند.

وی گفت: در سال 80 مطالعات ترافیکی و خطوط قطار شهری تبریز آغاز و چهار خط درون شهری و یک خط حومه ای از تبریز به سمت شهر جدید سهند تعریف شد؛ که در حال حاضر خط یک و دو در حال اجرا است.

شعبی در تشریح خطوط مترو گفت: در صورت تأمین مالی؛ خط یک با 17.2 کیلومتر و 18 ایستگاه در سال 96 به اتمام می رسد، خط 2 با 22.4 کیلومتر 20 ایستگاه، در حال تکمیل مطالعات است و عملیات اجرایی آن نیز در بخش تونل عمیق و ایستگاهها شروع شده است.

وی اضافه کرد: کریدور خط سه 15 کیلومتر با 14 ایستگاه به تصویب رسیده و به دلایل مهمی تسریع در اجرا و بهره برداری از آن بطور جدی در دستور کار این سازمان قرار گرفته است. از جمله اینکه بدلیل اتمام قریب الوقوع عملیات حفاری تونلهای عمیق خط یک، دستگاههای TBM (حفار تونل) که در مالکیت سازمان قطار شهری هستند آزاد می شوند و همچنین کارخانه تولید سگمنت نیز بهمره دستگاههای مذکور برای خط 3 قابل استفاده خواهند بود و از خواب سرمایه جلوگیری خواهد شد. همچنین خط 3 که تنها کریدور شمالی-جنوبی شبکه قطار شهری تبریز میباشد از تقاضای سفر بالایی برخوردار است. بر این اساس مذاکرات خوبی با سرمایه گذار خارجی برای احداث و بهره برداری خط 3 به روش B.O.T انجام رسیده و تفاهم نامه اولیه مبادله شده است. خط چهار به مسافت 15 کیلومتر با 18 ایستگاه بصورت یک لوب (مسیر U شکل) از میدان آذربایجان و از مسیر خیابان آزادی (کمربندی) تا انتهای خیابان شهید رجایی(یوسف آباد) اجرا خواهد شد که دیگر خطوط را به هم وصل می کند و سیستم مترو در خط چهار بصورت تراموا در مسیر رو سطحی داخل شهر بررسی می شود.

شعبی گفت: خط اول تا اول اردیبهشت ماه سال 94 حدود 66 درصد پیشرفت داشته است. البته براساس زمان بندی اولیه کلیه عملیات اجرایی خط یک مترو بایستی تا امروز خاتمه یافته و مورد بهره برداری قرار می گرفت.

وی با بیان اینکه، امروز دغدغه شهروندان طولانی شدن پروژه است(که انتقادی به حق و قابل قبول است)، گفت: به غیر از برخی مشخصات و پیچیدگی های فنی که در داخل شهر و در معرض دید عموم با تمام مشکلات و مشخصات یک پروژه درونشهری وجود دارد، یکی از دغدغه های اصلی این پروژه، مباحث تامین مالی است.

وی اضافه کرد: متاسفانه تامین مالی پروژه در سنوات گذشته بطور کامل محقق نشده است، از ابتدای پروژه معادل 21520 میلیارد ریال بودجه از دو بخش اعتبارات دولتی و شهرداری برای خط یک تصویب شده که فقط حدود 45 درصد آن یعنی معادل 9756 میلیارد ریال تاکنون عملاً تخصیص و تحقق یافته است، یعنی کمتر از نصف مقدار مصوب در موافقتنامه ها، تامین مالی انجام شده و در اختیار قطار شهری قرار گرفته است. وقتی 45 درصد اعتبارات تخصیص می یابد طبیعتاً زمان رسیدن به بهره برداری نیز بیش از دو برابر می شود.

مهندس شعبی تصریح کرد: گذشت زمان در پروژه های عمرانی باعث افزایش هزینه است، چنانکه امروز هزینه تمام شده احداث هر یک کیلومتر مترو 1500 میلیارد ریال است، اما در سال 80 زمان آغاز پروژه قطار شهری هر یک کیلومتر با 160 میلیارد ریال قابل انجام بود.

خط یک مترو به شرط تأمین اعتبارات لازم در سال 96 خاتمه می یابد.

معاون برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان قطار شهری تبریز، با تاکید بر اینکه برای اتمام خط یک، بعد از این، یکهزار و صد میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم، گفت: طبق برنامه ریزی زمان بندی شده اگر در سنوات آتی به موقع نقدینگی تامین و تزریق شود قول می دهیم که فاز دوم خط یک تا پایان سال 95 بطور کامل قابل بهره برداری است.

شعبی اذعان داشت: البته این امر نیاز به تحویل واگنهای قطار دارد؛ که طبق قرارداد 3 شهر شیراز، اصفهان و تبریز با شرکت پوژن چینی در حال تولید است، دلیل عقب ماندگی آن نیز عدم پرداخت به موقع هزینه هاست، در مصوبه ماده 62 قانون محاسبات عمومی کشور در مورد پرداخت بدهیهای دولت به شرکت چینی تصویب شده و پیش بینی می شود تا پایان سال 95 به شرط تخصیص منابع مالی مورد نیاز، همزمان با اجرای پروژه خط یک قطار شهری بقیه واگنها برسد و قابل بهره برداری باشد.

وی با بیان اینکه برای اتمام پروژه مترو به بودجه عمرانی دولتی وابستگی داریم، بزرگترین چالش پروژه هایی که به منابع دولتی وابسته اند را تامین منابع مالی دانست و گفت: زمانی می توانیم یک

پروژه را درست و بموقع اجرا کنیم که منابع به موقع تامین شود، براساس ماده 5 قانون حمایت از سامانه های ریلی درونشهری کشور مصوب مجلس، 50 درصد هزینه پروژه قطار شهری توسط دولت و 50 درصد توسط شهرداری تامین می شود.

شفیعی مجدداً تأکید کرد: تاکنون 45 درصد بودجه مصوب، به این پروژه تخصیص یافته و تزریق مالی شده است و به ازای آن پیشرفت بالای 65 درصد معادل این بودجه تحقق یافته است، بنابر این می توان گفت پیشرفت فیزیکی از پیشرفت مالی متناظر آن بیشتر بوده است.

شفیعی ایران نژاد خاطر نشان کرد: 11 هزار میلیارد ریال برای اتمام خط یک اعتبار نیاز داریم که این مبلغ باید تا سال 96 برای خط یک تزریق شود، همچنین برای اجرای عملیات خط دو، سالانه نزدیک به 400 میلیارد تومان برای نیاز داریم که بنظر میرسد از روشهای عادی به دشواری قابل تحقق باشد. خوشبختانه همانطوریکه در سفر اخیر جناب آقای دکتر روحانی- ریاست محترم جمهور- به تبریز نیز اعلام شد با تأمین فاینانس خارجی خط 2، ان شاء الله شاهد جهش قابل ملاحظه ای در روند عملیات اجرایی خط 2 نیز خواهیم بود.

وی افزود: استانداری، معاونت فنی استانداری، شورای شهر و بویژه شهرداری از سازمان قطار شهری تبریز حمایت می کنند که از سایر روشهای تامین مالی نسبت به تأمین نیازهای مالی پروژه اقدام کنیم.

وی افزود: شهروندان تبریزی، ملت هوشمندی هستند. اینکه از ماههای ابتدایی سال 93 تردد یک دستگاه قطار را در مسیر فاز اول خط یک مشاهده میکنند قطعاً برای ایشان واجد یک پیام مهم است. آن پیام این است که خادمان آنها در قطار شهری تبریز از گذشته تا حال به اقتضای شرایط زمانی، تمام سعی و تلاش خود را برای تحقق هدف نهایی این پروژه بکار بسته اند و حاصل آن همین حرکت قطار است ولی اینکه این پروژه هنوز به اتمام نرسیده است ریشه آن عمدتاً در عدم تأمین منابع مالی کافی برای اتمام آن بوده است و خصوصاً در سنوات گذشته تناسب بین میزان نیاز پروژه و میزان اعتبار تخصیص یافته وجود نداشته است. اگر در دولتهای گذشته قرارداد تأمین ناوگان با انجام تأمین مالی مناسب به سر انجام میرسید هم اکنون بیش از یک رام قطار در اختیار داشتیم و بهره برداری به شکلی مناسبتر امکان پذیر می شد.

شفیعی با بیان اینکه مشکلات در تأمین منابع مالی دولتی و منابع متعارفی که در گذشته مورد استفاده قرار می گرفت چاره ای جز رفتن به سمت منابع مالی و روشهای تأمین مالی جدید باقی نمی گذارد، این منابع را چنین برشمرد: از طریق انتشار اوراق مشارکت سال 93 به مبلغ 200 میلیارد تومان که خوشبختانه با پیگیری جدی و مستمر کلیه مسئولین عالی شهر و استان و نیز تلاش بی شائبه همکاران این سازمان، بطور موفقیت آمیزی اجرا شد که در سال گذشته هیچ یک از شهرداری ها و قطار شهریهای سایر شهرهای کشور موفق به انجام این مهم نشدند، همچنین استفاده از فاینانس خارجی برای خط 2، به مبلغ 420 میلیون دلار در مسیر صحیح خود قرار دارد و حتی مصوبه شورای اقتصاد هم برای آن اخذ شده است. البته استفاده از فاینانس خارجی فرآیند پیچیده ای دارد و در کشور ما هیچکدام از سازمانهای قطار شهری (بجز تهران آنهم در سالهای دور) از فاینانس خارجی استفاده نکرده اند و برای اولین بار تلاش می کنیم این روش نیز در سالجاری به منابع مالی قطار شهری تبریز اضافه شود.

معاون برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان قطار شهری تبریز، یکی دیگر از روشهای تامین مالی را احداث ایستگاه بصورت مشارکتی با سرمایه گذاران عنوان کرد و گفت: ایستگاههایی که امکان ساخت مجتمع خدماتی و تجاری دارند به صورت مشارکتی با سرمایه گذاران احداث می کنیم و خروجی آن برای ما این است که بدون صرف هزینه توسط سازمان، از طریق سرمایه گذار احداث خواهند شد و حتی ممکن است برخی درآمدها نیز از طریق فروش واحدهای تجاری به پروژه های قطار شهری تزریق می شود.

شفیعی ضمن یادآوری اینکه، در دوره اخیر مدیریت شهرداری، کمکها و تامین مالی بخش شهرداری به نحو چشمگیری افزایش یافته، این امر ناشی از احساس مسئولیت و اهتمام ویژه و کمکهای شخص شهردار محترم و حمایتها و پشتیبانی شورای چهارم کلانشهر تبریز است، گفت: قبل از سال 91 نسبت تأمین اعتبار از منابع دولتی و شهرداری به ترتیب 75 و 25 درصد بوده، بعد از سال 91 و تنها در دو سال 92 و 93، این منابع 31 درصد از بخش دولتی و 69 درصد از طریق شهرداری بوده است.

مهندس شفیی خاطر نشان کرد: شهرداری در سال 93 نزدیک به 1473 میلیارد ریال (بصورت نقدی و غیر نقدی) به پروژه قطار شهری منابع مالی تزریق کرده است و در عین حال شرایطی فراهم شده که با پشتیبانی شهرداری از تسهیلات بانک شهر برای تامین مالی پروژه قطار شهری استفاده کنیم.

گفتنی است مهندس شفیی ایران نژاد معاون برنامه ریزی و امور اقتصادی سازمان بوده که بابیش از 20 سال سابقه اجرایی دارای مدرک فوق لیسانس مهندسی عمران و همچنین مدرک DBA در مدیریت کیفیت سیستم ها می باشد.