



در گفت‌وگوی کیهان با معاون حمل‌ونقل
شهرداری تهران مطرح شد

آخرین وضعیت ورود ناوگان جدید حمل‌ونقل عمومی به پایتخت

صفحه ۴

ویژه نامه شهیر تهران



کیهان

چهارشنبه ۱۴ آذر ۱۳۹۴



تهران در مسیر توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی

عبدالمطهر محمدخانی*

اوضاع حمل‌ونقل عمومی در تهران در شأن ام‌القرای جهان اسلام نیست. ترافیک، آلودگی هوا و صف‌های طولانی مردم برای سوار شدن به اتوبوس یا مترو، آن‌ها را کلافه کرده است. سال ۱۴۰۰ وقتی شهر را تحویل گرفتیم، تنها حدود ۹۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در خیابان‌های پایتخت مشغول خدمت‌رسانی بود. این در حالی است که دست کم به بیش از ۷۰۰۰ دستگاه اتوبوس برای ارائه یک خدمت استاندارد، نیاز وجود دارد.

حل مشکلات تهران می‌توانست نمادی از کارآمدی نظام مقدس جمهوری اسلامی باشد. موضوعی که مطالبه متواتر رهبر معظم انقلاب از مسئولان نظام است. مدیریت شهری برای حل این مشکلات - در رأس آنها ترافیک و آلودگی هوا - هم‌قسم شد. با تصویب نمایندگان شورا، بالاترین بودجه‌ها به حوزه حمل‌ونقل عمومی اختصاص یافت. خطوط اتوبوس‌سازی خودروسازهای داخلی که عملاً تعطیل شده بود، با تزریق بودجه و اعتبار دوباره جان گرفت. امروز آن ۹۰۰ دستگاه اتوبوس فعال، به بیش از ۲۴۰۰ دستگاه اتوبوس افزایش یافته است. همه اتوبوس‌های جدید هم از تولیدکنندگان داخلی یا تعمیرات اساسی اتوبوس‌های قدیمی به دست آمده است. نیاز شهر اما بسیار بیشتر از این‌ها است. بعلاوه برای عبور از معضل آلودگی هوا و مسئله «ناترازی انرژی»، چاره‌ای جز برقی‌سازی ناوگان وجود نداشت. اتوبوس‌های دیزلی، علاوه بر مصرف بالای سوخت، هوای تهران را نیز آلوده می‌کرد.

حمایت از تولید مشابه داخلی توصیه همیشه رهبر معظم انقلاب است. حضرت آقا اما بارها تذکر داده‌اند که این حمایت، نباید با حذف رقابت از بازار، موجب افت کیفیت تولیدات شود. کما این که در اردیبهشت ۱۴۰۱، صراحتاً عنوان کردند که مراد از حمایت از تولید ملی، آنجایی است که تولید خوب و باکیفیت صورت می‌پذیرد. خودروسازان نباید از این موضوع سوءاستفاده کنند. چرا که تولیدات آنها تعریف چندانی ندارد.

کیفیت نه چندان مناسب خودروهای داخلی و نبود فناوری ساخت موتورهای برقی، شهرداری تهران را ناگزیر از واردات از چین کرد. به این ترتیب قرارداد بزرگی برای واردات ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس کاملاً برقی (با آلایندگی صفر) و ۲۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی امضا شد. مقدمات قانونی عملیاتی شدن قرارداد صورت گرفت. لایحه برقی‌سازی به تصویب اکثریت اعضای شورا شهر نیز رسید.

از روز تصویب اما سنگ‌اندازی‌ها آغاز شد. کسانی که منافع خود را در تقابل با واردات خودروی برقی باکیفیت از چین می‌دانستند، از هیچ تلاشی فروگذار نکردند. کدام منفعت؟ بد نیست بدانید قیمت هر دستگاه اتوبوس برقی وارداتی، بیش از ۸۰ هزار یورو ارزان‌تر از قیمت‌هایی است که مونتاژکارهای داخلی ارائه می‌دادند! با قیمت‌های امروز ارز، یعنی ۶٫۵ میلیارد تومان در هر اتوبوس! سود بادآورده‌ای که مافیای خودرو نمی‌توانست از آن چشم‌پوشی کند.

تلاش‌ها برای زمین زدن واردات خودرو از چین آغاز شد. حاشیه سودهای نجومی مونتاژکارهای داخلی، اجازه تعریف هر عملیات رسانه‌ای یا حاشیه‌سازی علیه شهرداری تهران را می‌داد. همین پول‌های بادآورده و حرامی که در تمام این سال‌ها به نام حمایت از تولید داخل، با خودروهای عمدتاً بی‌کیفیت از جیب مردم خارج شده است.

سنگ‌اندازی‌ها در مسیر واردات را دچار مشکلات فراوان کرد. علی‌رغم سنگ‌اندازی‌ها، چند صد دستگاه تاکسی تمام‌برقی با تکنولوژی روز دنیا وارد کشور شده است. به‌زودی آیین رونمایی از ۹۰ دستگاه اتوبوس برقی نیز برگزار خواهد شد. اما مبارزه با مافیای خودرو ادامه خواهد داشت. نباید اجازه داد با سوءاستفاده از منویات مقام‌های ولایت، عده‌ای مونتاژکار از بیت‌المال سوءاستفاده کنند. مافیای خودرو می‌باید پاسخگوی تک‌تک جان‌های نازنینی باشد که به‌علت کیفیت نازل خودروهای تولیدی در تصادفات از دست می‌رود.

* سخنگوی شهرداری تهران

