



Mashhad Urban Railway from 1340 (1961) (An Examination of the Influence of the Islamic Revolution and the Sacred Defense Experiences on the Character Formation of Five Mashhad Urban Railway Managers)

Mazinani Seyed Ali*¹ | Mazinani Seyed Mohammad Reza²

1. Assistant Professor at History Department, Faculty of Literature and Foreign, Allameh Tabatabaai University, Tehran, Iran.

2. PhD Student in Islamic Iran History, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran.

Abstract

Line 1 of the Mashhad Urban Railway, the completion and commissioning of which spanned a full decade, remains a subject of extensive commentary and debate among both the general public and the elites of Mashhad. Perhaps the most amorphous and underdeveloped concept prevalent in the often-critical discourse surrounding the urban railway is the term “urban railway managers.” This study selects five senior managers of the Mashhad Urban Railway during the period 2000-2010 (1379-1389 AH). It documents their life trajectories, categorizes their recounted experiences within the frameworks of “Family and Education,” “Experience of the Revolution,” “The Post-Revolutionary Period,” “Experience of the War (Sacred Defense),” and “Experience of the 1990s,” and then traces the presence and absence of these categories throughout the process of the birth, development, and evolution of Line 1. In light of these categories, that which accompanied the “urban railway managers” through all the vicissitudes related to “securing funding,” “procurement of equipment and rolling stock,” and “selection of consultants and contractors,” and enabled them to resolve problems, finds its origins in the days when they underwent the “experience of rural engagement” and the “experience of the Construction Jihad.”

Article Info

Article type: Research

Received: May 02, 2026

Received in revised from:

May 31, 2026

Accepted: July 27, 2026

Published online: December 21, 2026

Keywords:

Mashhad Urban Railway, Line 1, Managers, Islamic Revolution, Sacred Defense, Experience, Construction Jihad, Mostazafan Foundation.

•Corresponding author:

azar1367@gmail.com

Cite this article: Mazinani, S. A. & Mazinani, S. M (2026). Mashhad Urban Railway from 1340 (1961) (An Examination of the Influence of the Islamic Revolution and the Sacred Defense Experiences on the Character Formation of Five Mashhad Urban Railway Managers). *Biquarterly Tarikhname-ye Enghelab*, 1 (2), 247-270. <https://doi.org/10.22034/te.2026.563935.1287>

قطار شهری مشهد از ۱۳۴۰ (بررسی تجربه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس بر شکل گیری شخصیت پنج مدیر قطار شهری)

سید علی مزینانی^{۱*} | سید محمد رضا مزینانی^۲

۱. استادیار، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و زبان های خارجی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.
۲. دانشجوی دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران.

چکیده

اطلاعات مقاله

خط ۱ قطار شهری مشهد، به عنوان یکی از پیچیده ترین پروژه های عمرانی این شهر، طی حدود یک دهه تکمیل و بهره برداری شد و همچنان موضوع بحث و ارزیابی های گوناگون است. این پژوهش با بهره گیری از روش تاریخ شفاهی، به بررسی نقش تجربیات زیسته مدیران ارشد قطار شهری مشهد در فرایند شکل گیری و اجرای این پروژه پرداخته است. در این راستا، پنج مدیر ارشد قطار شهری در فاصله سال های ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۹ انتخاب شدند و سیر زندگی و تجربه های آنان در قالب مقولات «خانواده و آموزش»، «تجربه انقلاب»، «روزهای پیروزی انقلاب»، «تجربه جنگ» و «تجربه دهه ۱۳۷۰» دسته بندی و تحلیل شد. پرسش اصلی پژوهش آن است که این تجربیات چگونه بر منش، سبک مدیریتی و تصمیم گیری های آنان در مواجهه با چالش های اجرایی خط ۱ تأثیر گذاشته است. برای سنجش این تأثیر، چهار حوزه مهم مدیریتی شامل «تأمین اعتبار»، «خرید تجهیزات و ناوگان»، «جذب مشاوران و پیمانکاران» و «آموزش» مورد بررسی قرار گرفت. یافته ها نشان می دهد تجربه های شکل گرفته در بستر انقلاب اسلامی، دفاع مقدس و به ویژه جهاد سازندگی، نقش مهمی در توانایی مدیران برای مواجهه با مسائل و عبور از موانع اجرایی پروژه داشته است. در این میان، تجربه حضور در روستاها و فعالیت های جهادی، بیش از سایر تجربه ها در شکل دهی به رویکردهای مدیریتی و حل مسائل مرتبط با اجرای پروژه نمود یافته و به عنوان یکی از مهم ترین عوامل موفقیت مدیران در پیشبرد خط ۱ قطار شهری مشهد قابل شناسایی است.

نوع مقاله: پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۲/۱۲

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۰۳/۱۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۴/۰۷

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۳۰

کلیدواژه ها:

قطار شهری مشهد، خط ۱، مدیران، انقلاب اسلامی، دفاع مقدس، تجربه زیسته، جهاد سازندگی، بنیاد مستضعفان.

* نویسنده مسئول:

azar1367@gmail.com

استناد: مزینانی، سید علی و مزینانی، سید محمد رضا (۱۴۰۵). قطار شهری مشهد از ۱۳۴۰ (بررسی تجربه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس بر شکل گیری شخصیت پنج مدیر قطار شهری). *تاریخ نامه انقلاب*، ۲۱(۲)، ۲۴۲-۲۱۹.

<https://doi.org/10.22034/te.2026.563935.1287>

مقدمه

خط ۱ قطار شهری مشهد به عنوان یکی از بزرگ‌ترین و پیچیده‌ترین پروژه‌های عمرانی این کلان‌شهر، طی سال‌های متمادی در کانون توجه مدیران، کارشناسان و افکار عمومی قرار داشته است. گستردگی ابعاد فنی، مالی و اجرایی این پروژه موجب شده است که فرایند شکل‌گیری و بهره‌برداری از آن، افزون بر جنبه‌های عمرانی، از منظر مدیریتی نیز واجد اهمیت باشد. با این حال، در بسیاری از روایت‌های موجود، مدیران این پروژه بیشتر در قالب یک عنوان کلی و انتزاعی مورد اشاره قرار گرفته‌اند و کمتر به پیشینه و تجربه‌های زیسته آنان توجه شده است. پژوهش حاضر با بهره‌گیری از روش تاریخ شفاهی، به بررسی نقش تجربیات زندگی مدیران ارشد قطار شهری مشهد در فرایند مدیریت و اجرای خط ۱ می‌پردازد. نقطه آغاز این مطالعه، توجه به این پرسش است که تجربه‌های شکل‌دهنده شخصیت مدیران در دهه‌های پیش از مسئولیت آنان، چگونه بر شیوه مدیریت، تصمیم‌گیری و مواجهه با چالش‌های اجرایی پروژه اثر گذاشته است. در این راستا، تجربه‌های آنان در قالب پنج مقوله «خانواده و آموزش»، «تجربه انقلاب»، «روزهای پیروزی انقلاب»، «تجربه جنگ» و «تجربه دهه هفتاد» مورد بررسی قرار گرفته است. برای سنجش بازتاب این تجربه‌ها در عرصه عمل، چهار حوزه مهم مدیریتی شامل تأمین اعتبار، خرید تجهیزات و ناوگان، جذب مشاوران و پیمانکاران و آموزش انتخاب شده است. این پژوهش می‌کوشد نشان دهد که چگونه تجربیات انقلابی، جهادی و مدیریتی مدیران، در پیشبرد یکی از مهم‌ترین پروژه‌های عمرانی مشهد نقش‌آفرین بوده و بر روند تصمیم‌گیری‌ها و حل مسائل اجرایی تأثیر گذاشته است.

۱. ادبیات و چهارچوب نظری

این پژوهش بر پایه این گزاره نظری بنا شده است که تجربیات زیسته نسل اول انقلابیون در دهه‌های چهل تا شصت، نوعی «سرمایه نمادین» و «منش» مدیریتی خاص پدید آورده است که در موقعیت‌های جدید، از جمله مدیریت پروژه‌های پیچیده عمرانی در دهه‌های بعد، بازتولید و به کار گرفته می‌شود. مفاهیم کلیدی چهارچوب تحلیلی پژوهش عبارتند از:

منش جهادی: ترکیبی از ویژگی‌های اکتسابی ناشی از تجربیات مشترک انقلاب، جنگ و جهاد سازندگی که در این پژوهش در قالب مؤلفه‌های زیر صورت‌بندی شده است:

- **انعطاف‌پذیری و چابکی:** توانایی عمل در شرایط فقدان منابع و نبود قواعد مشخص (برآمده از تجربه جنگ و فعالیت در روستاها)؛

- **تعهد مسئولیت‌پذیر:** احساس مسئولیتی فراتر از شرح رسمی وظایف و پاسخ‌گویی در برابر «مأموریت» (برآمده از تجربه انقلاب و جهاد سازندگی)؛

- **خلاقیت در حل مسئله:** جستجوی راه‌حل‌های غیرمتعارف و اصرار بر دستیابی به نتیجه (برآمده از تجربه فعالیت در روستاها و تطبیق آن با امکانات موجود)؛

- **اعتماد مبتنی بر اشتراک ایدئولوژیک و رفاقت:** شکل‌گیری شبکه‌های اعتماد متکی بر سوابق مشترک مبارزاتی و خدماتی.

مدیریت رفاقتی: این مفهوم به‌عنوان سبک غالب مدیریتی در پژوهش حاضر تحلیل شده است. این سبک، گونه‌ای از مدیریت پروژه است که در آن انتخاب همکاران بیش از آنکه بر مبنای سوابق و رزومه رسمی صورت گیرد، بر پایه اعتماد پیشین، سابقه خدمت مشترک و اشتراک در «منش جهادی» استوار است. در این الگو، هماهنگی و کنترل نه صرفاً از طریق سلسله‌مراتب اداری، بلکه از رهگذر روابط مبتنی بر تفاهم، مسئولیت‌پذیری و پیوندهای عاطفی - انقلابی تسهیل می‌شود. همچنین، تداوم همکاری در مواجهه با شکست‌ها و تنگناها با اتکا به انسجام گروهی ناشی از خاطرات مشترک و تعهد به «مأموریت» حفظ می‌شود.

مبنای تحلیلی این پژوهش بر این گزاره استوار است که «فرد محصول تاریخ جمعی است». به بیان دیگر، واحد تحلیل پژوهش نه فرد (مدیر)، بلکه الگوی مشترک تجربیات تاریخی - اجتماعی‌ای است که این افراد را در قالب یک نسل مسلط در این پروژه خاص شکل داده است. همین تجربیات مشترک، در نهایت الگوهای کنش و عمل مشابهی را برای آنان فراهم آورده است.

۲. روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش با رویکردی کیفی و با اتکا به روش «تاریخ شفاهی» و «مطالعه موردی چندگانه» طراحی شده است. چهارچوب تحلیل پژوهش، تحلیل محتوای کیفی با استفاده از کدگذاری موضوعی است؛ روشی که بر کشف الگوها، مفاهیم و درک بافت درونی محتوا تمرکز دارد. در این پژوهش تلاش شده است از هر دو رویکرد تحلیل محتوای قراردادی (استخراج کدها از خود داده‌ها) و تحلیل محتوای هدایت‌شده (بهره‌گیری از چهارچوب نظری برای کدگذاری اولیه داده‌ها) استفاده شود.

الف) جامعه و نمونه‌گیری: با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند، پنج مدیر ارشد شرکت قطار شهری مشهد در بازه زمانی ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۹ انتخاب شدند. معیارهای گزینش عبارت بودند از: ۱. حضور مستمر و تأثیرگذار در طول دوره مذکور؛ ۲. تنوع زمینه‌های تجربی پیشین؛ ۳. دسترسی‌پذیری و تمایل به مشارکت در مصاحبه‌های عمیق. مصاحبه‌های این طرح در فاصله ۶ تیر ۱۳۹۴ تا ۲۳ آذر ۱۳۹۴ با ۸۲ تن از دست‌اندرکاران پروژه، از سطح مهندس ناظر شرکت قطار شهری تا معاون وزیر، انجام شد. این مصاحبه‌ها با مشارکت پنج مصاحبه‌کننده به انجام رسید. قالب گفتگوها به صورت «مصاحبه نیمه ساختاریافته» تنظیم شد؛ بدین معنا که پرسش‌ها بر اساس مطالعه پیشین اسناد و داده‌های دیداری و شنیداری موجود در بایگانی شرکت و متناسب با حوزه تخصصی هر مصاحبه‌شونده طراحی شده بود. درعین حال، به مصاحبه‌شوندگان اجازه داده شد روند تحولات زندگی خود را نیز روایت کرده و در کنار ارائه داده‌های تاریخی، معانی و تفاسیر خود از رویدادها و تحولات را بیان کنند.

نسخه کامل این مصاحبه‌ها هم‌اکنون در بایگانی شرکت قطار شهری مشهد و نیز در بایگانی شخصی نگارنده، علی‌مزینانی، نگهداری و قابل دسترسی است.

۱. گردآوری داده‌ها: محتوای پژوهش حاضر پس از اتمام پروژه قطار شهری مشهد، با استفاده از داده‌های خام منتشرنشده و با تأکید بر دو منبع اصلی، یعنی اسناد و مصاحبه‌ها، گردآوری شد:

مصاحبه‌های عمیق نیمه ساختاریافته: با هر یک از پنج مدیر منتخب، بر اساس یک راهنمای مصاحبه مبتنی بر پنج مقوله محوری، مصاحبه زندگی‌نامه‌ای انجام شد. این

مقولات عبارت بودند از: خانواده و آموزش (دوره شکل گیری هویت)، تجربه انقلاب اسلامی (دوره کنشگری سیاسی - اجتماعی)، روزهای پیروزی و خدمت در روستاها (دوره تثبیت انقلاب و جهاد سازندگی)، تجربه جنگ تحمیلی و تجربه دهه ۱۳۷۰ (دوره تثبیت مدیریتی و انتقال به پروژه‌های بزرگ). این پنج مقوله، سیر تکاملی و تدریجی شکل گیری «منش جهادی - انقلابی» مدیران را از دوره اجتماعی شدن اولیه (خانواده و آموزش) تا دوره بلوغ و تثبیت تجربی (دهه ۱۳۷۰) پیگیری می‌کند و چهارچوب مناسبی برای درک «سرمایه نمادین» و «قابلیت‌های مدیریتی» فراهم می‌آورد که این افراد را برای هدایت پروژه پیچیده‌ای مانند خط ۱ قطار شهری مشهد آماده کرده است.

اسناد آرشیوی: اسناد رسمی شرکت، شامل نامه‌های اداری، صورت‌جلسات، گزارش‌های خرید و مکاتبات با نهادهای بالادستی، مورد بررسی و استفاده قرار گرفتند.

تحلیل داده‌ها: تحلیل داده‌ها در سه مرحله انجام شد: ۱. کدگذاری باز متون مصاحبه‌ها و اسناد؛ ۲. سازمان‌دهی مفاهیم حول پنج مقوله زندگی‌نامه‌ای و چهار حوزه عملکردی پروژه؛ ۳. تحلیل یکپارچه و مثلث‌سازی داده‌ها به‌منظور ایجاد ارتباط میان الگوهای زندگی و الگوهای مدیریتی. روش مثلث‌سازی داده‌ها برای افزایش اعتبار درونی پژوهش به کار گرفته شد.

ملاحظات اخلاقی: رضایت آگاهانه مصاحبه‌شوندگان اخذ شد و هویت آنان محفوظ ماند.

۳. خانواده و آموزش

همه افراد مورد ارجاع در این بررسی کم‌وبیش تعلق به قشر خاصی از جامعه داشته‌اند که مهندس عرفانی، با توجه به تقابل قرائت منفعل و قرائت انقلابی از اسلام در دهه چهل و پنجاه، از آن با عناوینی چون «مذهبی غیر سنتی و پویا» و «مذهبی مولد» یاد می‌کند (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳). اینان در پی مذهبی بودند که بیشتر از مسیر استدلال و مباحثه حاصل بشود. چنین مذهبی را در مشهد آن زمان می‌شد نزد محیط‌ها یا شخصیت‌هایی خاص بازیافت. نهضت آموزشی عابدزاده در دهه چهل و پنجاه در صدر چنین جریانی قرار داشت. مدارس وی که وی به نام چهارده معصوم و تحت عناوینی چون حسینه، علویه،

نقویه، عسکریه و ... (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲) ایجاد کرده بود می‌کوشیدند مسلمانانی را تربیت کنند که اسلام را دینی پویا و سرزنده بشناسند. مواد درسی این مدارس با مدارس دولتی تفاوت داشت، تماس دانش‌آموزان با محیط‌های مذهبی همیشه حفظ می‌شد، مثلاً در قالب حضور در مشهد گهرشاد به وقت عصرهای ماه رمضان برای قرائت قرآن (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲) و حتی از طریق نقاشی‌های روی دیوار مدرسه سعی می‌شد پیام مورد نظر به کودکان منتقل شود، چنان‌که تصاویر مساجدی در آمریکا یا در آلمان روی دیوار مدرسه جوادیه نقش بسته بود (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳) سوای مدارس عابدزاده و تأثیر پایدار تربیتی آنکه برای محصلانش عنوان «بچه‌های حاجی عابدزاده» را به ارمغان آورده بود، شرکت در حلقه‌های بحث عمومی مساجد یا خصوصی منازل هم زمینه‌ای برای درک اسلام پویا بود. مسجد بناها به پیش‌نمازی فلسفی یا منابر هاشمی نژاد محافلی بودند که مبانی نهضت مرتباً در آن‌ها مورد طرح و بحث قرار می‌گرفت (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲) برای فردی که کوشش داشت قرآن را بیشتر از درِیچه تفسیری مورد مطالعه قرار دهد تا تلاوت صرف، محفل سیدان و در سطحی بالاتر محضر هاشمی نژاد می‌توانست ملجأ مناسبی باشد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳) حتی میرزایی شرکت‌کننده در کلاس‌های انجمن ایران-آمریکا، «جلسه‌های هفتگی با دوستان داشت. آنجا غلبه حال و هوای مذهبی و بحث روی کتاب‌های مشخصی به ارتقای سواد مذهبی اعضا کمک می‌کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸). مضاف بر همه این‌ها آثار شریعتی که تقریباً کمتر مسلمان نوگرایی نسبت به آن بی‌تفاوت بود، در گوشه کنار خانه پدری شوشتری به چشم می‌خورد (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲) و عرفانی درست بعد از مطالعه «فاطمه، فاطمه است» به‌طور قطعی به نهضت پیوست (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳). این جریان پویای اسلامی نقش مهمی در ناکامی تلاش‌ها و تبلیغات پردامنه انجمن حجیه برای جذب جوانان داشت (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸؛ ۱۳۹۴/۶/۳).

هرچند رجب‌نژاد از گرایش‌هایی مشابه برخوردار بود، اما به‌واسطه تلاش برای تأمین معاش، در دوران کودکی و نوجوانی نمی‌توانست عضو ثابت این جریان باشد. آغاز کار او، به دلیل از دست دادن پدر، حتی پیش از سن مدرسه و با فروش آدامس خروس نشان در اطراف کمربندی هنوز تخریب نشده حرم آغاز شد. جستجوی تک‌تک مغازه‌های راسته خیابان تهران برای یافتن کار و تلاش برای تأمین هزینه کیف و لباس سال بعد مدرسه نیز

فرصت چندانی برای رجب‌نژاد نوجوان باقی نمی‌گذاشت تا مخاطب مداوم این گونه محافل مذهبی باشد. باوجوداین، به گفته وی، «این شرایط زندگی و شرایط خانوادگی در استقلال شخصیت» او بسیار «تأثیرگذار بود» (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱).

۴. تجربه انقلاب

زمینه‌های تربیت مذهبی پویا، مدیران آینده قطار شهری را به تعبیر صاحبکار خراسانی تبدیل کرد به «یک گروه مخفی زیرزمینی نبودیم ولی گروهی بودیم که به نحوی اعتراضات را بیان می‌کردیم» (قصایی، الف ۱۳۹۴/۵/۵). صاحبکار به واسطه کبر سن، زودتر از دیگران اعتراض را آغاز کرد. در دوران دانشجویی، پس از پرتاب ظرف غذایی به سمت تصویر شاه و فرح، یک هفته در بازداشت ساواک بود و با خسارت زدن به تلویزیون‌های کوی، ناسازگاری خود با ابتدال فرهنگی را نشان می‌داد (قصایی، الف ۱۳۹۴/۵/۵). دیگران که به سن دانشگاه نرسیده بودند، انقلاب را از منازل آیات قمی و شیرازی آغاز کردند. شوشتری از شب‌های حکومت نظامی یاد می‌کند که افراد را به منزل شیرازی فرامی‌خواند و در آنجا مسائلی چون بستن جاده قوچان مطرح می‌شد (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). رجب‌نژاد نیز پس از انتقال منزل خانواده به کوچه آق‌میرزا، به راحتی در منازل آیات حضور می‌یافت (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). میرزایی نیز تمام تعطیلات خود را به راهپیمایی‌هایی اختصاص داد که از این بیوت آغاز می‌شد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸). چهره خشن انقلاب در مشهد نخستین بار بر شوشتری عیان شد. او که به حکم قمی در سپاه دانش باقی مانده بود، در آستانه ۱۷ شهریور از طرح ترور یک افسر ساواک آگاه شد تا در صورت آتش گشودن ارتش، آن را اجرا کنند. باوجوداین، گروهان شوشتری به شهر اعزام نشد و او برای تدریس به روستای غوزان تربت حیدریه رفت (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). در روز ۹ دی، افسر ساواکی‌ای به نام افشین بر اثر خشم مردم متحصن در بیمارستان امام رضا^(ع) کشته شد، به گونه‌ای که جنازه‌ای از او برای دفن باقی نماند (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). آیت‌الله خامنه‌ای با دعوت مردم به صبر، زنجیره خشم را متوقف ساخت و خود را به بالای خودروی یکی از روحانیون رساند (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). باوجوداین، جنازه چند تن از عناصر رژیم در میدان شهدا آویخته شد که ارتش در شبانه‌روز بعد آنان را به پادگان منتقل کرد و مقدمات حوادث ۱۰

دی را فراهم آورد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱).

۱۰ دی ۱۳۵۷، یگان‌های ارتش از پادگان خارج شدند و به روی هر که دیدند آتش گشودند. در فاصله کوتاه در پادگان تا استانداری، چندین نفر به خاک افتادند (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). سید سالخورده‌ای با اصابت تیر به سر شهید شد و وقتی رجب‌نژاد نوجوان به همراه جواد جامی خواستند جنازه را منتقل کنند، سربازی به سمت جامی آتش گشود (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). صاحبکار که در شب‌های حکومت نظامی متلاشی شدن مغز همسایه‌اش را دیده بود، ۱۰ دی در خیابان بهار تانکی را دید که از روی جنازه‌ای عبور کرد و آن را دو نیم ساخت (قصایی، الف، ۱۳۹۴/۵/۵). شوشتری در بهشت رضا^(ع) جنازه‌های سوخته و مچاله شده و کپه‌ای از دست و پای قطع شده دید (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). باین‌حال، شب ۱۰ دی باز هم فریادهای الله‌اکبر از پشت‌بام‌ها برخاست (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱)، پرونده رژیم پهلوی در مشهد بسته شد.

۵. روزهای پیروزی

«این را [اهمیت جهاد سازندگی] نمی‌توانید شما درک کنید، شاید چون در این محیط نبودید...» غلامرضا رجب‌نژاد

پس از پیروزی انقلاب برخی از مدیران آینده قطار شهری با شرکت در گشت‌های شبانه در تأمین امنیت شرکت جستند (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲؛ قصایی، الف، ۱۳۹۴/۵/۵). آن روزها مردم ماشین‌های خود را مقابل درب مقر کمیته، جنب اداره مرکزی پست مشهد، پارک می‌کردند تا به این منظور مورد استفاده مأموران داوطلب قرار بگیرند (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). تجربه کردن روستاها بخش مهمی از این روزهای پیروزی بود. شوشتری به واسطه خدمت سربازی روستا را تجربه کرد. او یک سال تحصیلی را در روستای غوزان به سر برد و دست آخر هم خودخواسته دو ماه دیرتر خدمت را ترک گفت تا دانش‌آموزانش در امتحان نهایی دبستان با مشکل مواجه نشوند (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). کمی بعدتر که «امام ندا دادند هر کس هر چه از دستش برمی‌آید برود در روستاها خدمت کند که این روستاها در نظام گذشته بهش توجه نشده» (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳)، تجربه کردن روستاها دیگر به نماد خدمت و تعهد نظام تبدیل شدند. طبیعتاً مهم‌ترین مسیر جهاد سازندگی بود که در خرداد ۱۳۵۸ در راستای

تحقق فراخوان امام بنیان گذاشته شد. عرفانی با دیپلم هنرستان خود در رشته برق در مرداد ۱۳۵۸ به این نهاد انقلابی ملحق شد و به نوبه خود جهادش را برای افزایش روز افزون شمار روستاهای برخوردار از برق استان که در آن زمان به ۵-۶ درصد یا ۱۷۰-۱۸۰ روستا محدود بود و هنوز ۶۰۰۰ روستا باقی مانده بودند، آغاز کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳). دو سال بعدتر رجب نژاد نیز بعد از اخذ دیپلم مکانیک خودرو به واحد آب رسانی روستای احمدآباد مشهد ملحق شد و خیلی زود بعد از شرکت در دوره های نقشه برداری جهاد عهده دار مسئولیت نقشه برداری جاده کلات به لاین شد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). جهاد اما تنها مسیر خدمات روستایی نبود. صاحبکار که در شهریور ۱۳۵۸ به عنوان حسابدار به بنیاد مستضعفان پیوست برای حل و فصل مشکلات اراضی مصادره ای و توقیفی طاغوتیان ناگزیر از رفت و آمدهای متعدد به روستاها بود که از مهم ترین آنها بخش جنگل شهرستان تربت حیدریه و مشکلات ارضی و آبی اش بودند.

تجربه روستا برای هر یک از انقلابیون جوان متفاوت بود. عرفانی، افزون بر روستاهای در دسترسی همچون بار، استیر، صدخرو و بغمج، با روستایی دورافتاده مانند نامانلو از توابع شیروان نیز مواجه شد؛ روستایی که نه به شبکه برق نزدیک بود و نه مسیر مناسبی برای انتقال تیرهای برق به آن وجود داشت. او هنگام جانمایی محل نصب ژنراتور بر فراز کوه، دچار سانحه شد، از ارتفاع سقوط کرد و پایش شکست (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۲). رسیدن به لاین از طریق جاده کلات منحصراً با لندرور و با گذر از یک جاده کوهستانی خاکی با شیب نای و حشتناک میسر بود؛ تازه بعد از وصول به کلات تنها یک «راه به معنی واقعی کلمه مال رو» به آن را به لاین وصل می کرد. با این مقدمات هر بار رسیدن به لاین مستلزم استفاده از مسیر مشهد، قوچان، درگز، چایشلو، لاین بود (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). برای صاحبکار هم سرکشی به روستاها جهت بررسی مسائل توقیف یا مصادره درک بهتری از شرایط زندگی ایشان و جایگاه حیاتی آب و زمین نزد آنها را فراهم می آورد.

روستاها تنها تجربه حد فاصل کوتاه پیروزی انقلاب تا سالهای آغازین جنگ تحمیلی نبود. جهاد سازندگی برای تربیت کارشناسان مورد نیاز خود دانشگاه امام خمینی را با دستور زنگنه ایجاد کرد. برق، مکانیک و عمران اولین رشته های این دانشگاه بودند که در تهران رشته ها در سطح کارشناسی تدریس می شد و در شهرستان ها نیز دوره

نای کاردانی ارائه می‌داد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳). عرفانی از فرصت این دانشگاه بهره برد و دانش خود را به موقعیت کارشناس (مهندس) در رشته برق ارتقا داد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳). رجب نژاد بعد از یک تجربه سه ماهه جنگ که شرح آن جلوتر خواهد آمد، با اصرار دوستان پانزده روز بعد از آغاز دوره کاردانی نقشه‌برداری مشغول به تحصیل در آن شد. او باوجود تردید در مورد توانایی‌اش برای ورود به یک محیط دانشگاهی اتفاقاً به‌عنوان دانشجوی ممتاز دوره را به اتمام رساند (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). مسیر میرزایی جوان کمی متفاوت بود. او که دیپلم ریاضی فیزیکش را با معدل ۱۹/۶۳ در دست داشت با انقلاب فرهنگی و تعطیلی دانشگاه‌ها مواجه شد. وی مدتی برای شرکت در یک آزمون تربیت معلم تردد نمود، پذیرفته شد و حتی سر کلاس نای تربیت معلم نیز نشست، اما آن را مطابق خواسته‌هایش نیافت. تلاش مجدد او برای کسب فرصت تحصیلات دانشگاهی این بار منتهی و منجر به دریافت یک بورسیه وزارت بازرگانی برای تحصیل در هندوستان شد. به این سبب او مدتی بعد برای تبدیل شدن به کارشناس مکانیک موتورهای سنگین به دهلی پرواز کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸).

مسیر دانش‌افزایی را شوشتری پیش از دیگران در پیش گرفته بود. وی برای تحصیل در رشته الهیات راهی دانشگاه تهران شد و در آنجا به‌طور غیرمستقیم شاهد ترور مفتوح بود. در واقع، صدایی که در کلاس درس به نظر او ناشی از تخلیه تیرآهن می‌رسید، صفیر گلوله‌های منافقین (مجاهدین) بود که به شهادت مفتوح انجامید. مفتوح کسی بود که در آن روزهای طوفانی برای دانشجویان خود به دنبال خانه می‌گشت و حتی هنگامی که از نبود امکانات اولیه اسکان آنان آگاه شد، از مقر کمیته شماره چهار تهران که ریاست آن را بر عهده داشت، برای آنان پتو فراهم کرد. شوشتری جوان پس از حضور در مراسم تشییع پیکر وی که در حرم حضرت معصومه^(س) برگزار شد، با گذراندن امتحانات خردادماه مستقیماً راهی جبهه‌های غرب کشور شد (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). اکنون تجربه‌ای جدید پیش روی مدیران آینده قطار شهری قرار داشت: تجربه جنگ.

۶. تجربه جنگ

«من کیفیت دهه ۶۰ را می‌دانم که دیگر به دست نمی‌آید»

علی‌اکبر عرفانی

روال عمومی جنگ این بود که آغازی طوفان‌زا داشت، با این حال از پی مدتی به جزئی از زندگی روزمره همه ایرانی‌ها تبدیل شد و برای جهادی‌ها به جزوی از وظایف جهادی ایشان. شوشتری در مسیر جبهه به خاطر مهار کودتای نوژه در همدان بازجویی شد. پس از وصول به کرمانشاه، در مرکز اطلاعات-عملیات غرب سپاه مشغول شد؛ مرکزی که تقریباً هیچ چیز در اختیار نداشت. هواپیماهای عراقی به راحتی کرمانشاه را بمباران می‌کردند و دشمن در حال تصرف سرپل ذهاب بود. سرتیپ عطاران (که بعداً ارتباطش با حزب توده افشا شد) می‌گفت: «جنگ اصلی ما در خلیج فارس است». مراجعه شوشتری به بنی‌صدر نتیجه جالبی داد: صد اسلحه برنو و دو سه جعبه فشنگ در اختیار سپاه قرار گرفت. تدبیری که برای حفظ کرمانشاه اندیشیده شد، حتی سازنده‌تر بود: شوشتری و هم‌رزمانش با یک تیربار ژ ۳ روی کوه بیستون مستقر شدند تا مانع از رسیدن هواپیماهای عراقی شوند! در یکی از این موارد، از قدرت هماهنگی، به یک هواپیمای سی ۱۳۰ خودی ارتش آتش گشودند و ۳۴ گلوله بر بدنه آن نشانده (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). شوشتری با این خاطرات و نیز ملاقات شهدایی چون شیرودی و صیادشیرازی، جبهه را ترک کرد و به بنیاد مستضعفان پیوست.

برای رجب‌نژاد، البته جنگ با صادر نشدن معافیت کفالت در آغاز سربازی شروع شد. پس از پادگان کادر ۰۱ تهران، به لشکر ۶۴ ارومیه اعزام شد. آنجا جزو دو سه نفری بود که در پاسخ به فراخوان فرمانده لشکر برای جدا شدن شهادت‌طلبان، از صف نیروهای تازه اعزام خارج شد. لشکر او را زیر آموزش‌های ویژه قرار داد و به جنگل‌های آلباتان گسیل داشت، جایی که ضدانقلاب یا پوست رزمندگان را جدا می‌کرد یا با تین (ورقه حلبی) قوطی روغن نباتی سر از تشنه‌شان. گروهان ضربت به فرماندهی استوار موجی، مسیری کوهستانی را برای تصرف روستایی در پیش گرفت؛ از ۶۰ نفر، تنها سه سرباز مسیر را تا آخر آمدند. پس از عملیات، رجب‌نژاد با معافیت کفالت به مشهد بازگشت، در مسیر لاین به چایشلو نقشه‌برداری کرد، در دوره کاردانی نقشه‌برداری جهاد شرکت

نمود و مسئول راه‌سازی جهاد مشهد شد. همچنین فرماندهی گردان راه‌سازی تپ جوادالائمه را بر عهده داشت (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱).

تجربه عرفانی متفاوت بود. او در سال‌های آغازین جنگ به جبهه رفت‌وآمد داشت، اما به‌صورت مستمر در آنجا مستقر نبود. مهم‌ترین اقدام او، هدایت آب به مواضع عراقی‌ها با استفاده از موتورهای ۸ و ۱۰ اینچی در عملیات کربلای ۴، کربلای ۵ و والفجر ۸ بود. روزهای طوفانی جنگ برای او در جزیره مجنون و در سال ۱۳۶۷ رقم خورد. عرفانی پس از چهار ماه استقرار در منطقه، همراه با بسیاری دیگر به اسارت درآمد. وی ابتدا به زندان الرشید، سپس به کمپ ۱۳ رمادی و در نهایت به کمپ ۱۷ تکریت منتقل شد. هم‌نشینی با ابوترابی و آشنایی با جایگاه آموزش، برای او فرصتی ارزشمند فراهم آورد. اسرای ایرانی با «خوف و رجا» خود را سرپا نگه می‌داشتند و به توصیه ابوترابی عمل می‌کردند: «بکوشید در بازگشت، بال جامعه باشید نه بار جامعه». صلیب سرخ کتاب‌های محدودی در اختیار اسرا قرار می‌داد؛ برای مثال، یک کتاب علوم تجربی که بارها از روی آن نسخه‌برداری می‌شد. هر کس هر آنچه می‌دانست در اختیار دیگران می‌گذاشت و به تعبیر عرفانی، «فضای اردوگاه، فضای دانش‌آموختگی شد». حاصل این روند آن بود که حدود ۱۱۰ نفر از همین اردوگاه در کنکور سال ۱۳۷۰ پذیرفته شدند. عرفانی در ۲ شهریور ۱۳۶۹ آزاد شد. نخستین تماس او با جهاد نشان داد که این نهاد در دوران اسارت وی دستخوش تغییرات فراوانی شده است: «تا [تلفنچی] گفت [ساعت کاری] شده ۲/۵، من یک شوکی خوردم... با خودم شوخی می‌کردم که ما چهار روز نبودیم، این‌ها ساعت کاری را عوض کردند؛ از ساعت شش و هفت آمده‌اند به ساعت ۱۲/۵!» (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳).

۷. دهه ۱۳۷۰

صاحبکار، شوشتری، میرزایی و رجب‌نژاد در فضای پس از جنگ دهه ۱۳۶۰، خود را برای دهه ۱۳۷۰ آماده می‌کردند. بنیاد مستضعفان برای صاحبکار و شوشتری مدرسه‌ای تجربی از تنگناهای بوروکراتیک بود. صاحبکار با ورود به امور هتل‌های بنیاد، ابتکار عمل را در محیطی بیگانه آموخت. او در یک مورد زمین‌خواری پای دادگستری را به میان کشید و سپس متولی هتل‌های فردوسی، صدر و متل توس شد. در هتل فردوسی

فساد اخلاقی و مالی را رفع کرد، در هتل صدر اعتماد سهامداران خصوصی را جلب نمود و به متل توس سامان داد. همچنین نمایندگی بنیاد در همه کمیسیون‌های میان‌اداری را بر عهده داشت (قصایی، الف، ۱۳۹۴/۵/۵). شوشتری که پیش‌تر در اطلاعات- عملیات غرب سپاه توانایی خود در رایزنی را بروز داده بود، پس از جذب در بنیاد مستضعفان به‌عنوان حسابدار تا ۱۳۶۸ به معاون اداری- مالی بنیاد خراسان رسید و در ۱۳۷۲، هم‌زمان با انتقال به سازمان همیاری‌ها، به معاونت اقتصاد و برنامه‌ریزی بنیاد و آشنایی با محسن رفیق‌دوست دست یافت (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲).

در این میان، از میان میرزایی و رجب‌نژاد، یکی در حال پیوند زدن مطالعات دانشگاهی با حوزه عمل بود و دیگری مسیر معکوس را طی می‌کرد. میرزایی در سال ۱۳۶۷ به‌عنوان کارشناس ژنراتورهای کشتی در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مشغول به کار شد و ساعات غیرکاری خود را نیز به تعمیر گروهی ژنراتورها اختصاص می‌داد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸). در مقابل، رجب‌نژاد پس از تجربه روستا و جنگ، در سال ۱۳۶۸ در رشته عمران دانشگاه تهران پذیرفته شد و با وجود مسئولیت تأمین خانواده‌ای سه‌نفره، با تکیه بر «ساختار شخصیتی» شکل گرفته از دوران کودکی، این سال‌های دشوار را پشت سر گذاشت (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱).

شوشتری اما در ۱۳۷۲ بنیاد را ترک کرد و ریاست سازمان همیاری شهرداری را با سرمایه ۱۷ میلیونی و ضرر ۵۲ میلیونی تحویل گرفت. با خوش‌قولی در تأمین سیمان و میلگرد، تراز مالی را مثبت ساخت. با تجربه بنیاد، بن‌بست سهام شرکت نمایشگاه بین‌المللی را گشود و از پیشگامان مجموعه ورزشی ثامن، پایانه بار و کشتارگاه صنعتی مشهد بود (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۲). در آن‌سو جهاد سازندگی در طول دهه ۱۳۶۰ به «یکی از قله‌های بلند خدماتی و کاری انقلاب» تبدیل شده بود که کشور یک «بستر مدیریتی، کارشناسی، فکری و کاری» بی‌نظیری را مدیون آن بود (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). فرهنگ جهاد شامل مسئولیت‌داری نه رئیس‌انگاری، عمل با هر امکانات، کار برای خدا و اصل «همه با هم» بود. این چنین بود که یک جهادی در پاسخ به سؤال «رئیس» کدام بخش هستی؟ پاسخ می‌داد «مسئول» فلان بخش هستم؛ سیدهاشم بنی‌هاشمی جهاد خراسان را با حداقل امکانات به سمت سدسازی می‌برد؛ زنگنه همیشه تأکید داشت پیشوند

منفی ساز «ن» را از اول افعال خود حذف کنید (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۲). این جهاد در آغاز دهه ۱۳۷۰ تمام نیروهای مهندسی رزمی را در قالب جهاد نصر سازمان داد تا شأن جایگاه «کارفرما» برای جهاد و «پیمانکار» برای جهاد نصر تثبیت شود (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸).

عرفانی از ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۷ مدیریت برق روستایی جهاد خراسان را ادامه داد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۲). رجب‌نژاد در جهاد نصر پروژه‌های متعددی از جمله ساختمان اداری جهاد در بلوار خیام و تصفیه‌خانه آب یزد را بر عهده گرفت (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). میرزایی در این زمان از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به جهاد نصر پیوست و از طرح‌های مهمی که او مسئولیت انجام آن‌ها را بر عهده گرفت عملیاتی سازی ژنراتورهای کامنز آمریکایی بود که وزارت جهاد سازندگی به تعداد بالا در کشور توزیع کرده بود و کسی نحوه عملیاتی سازی آن‌ها را نمی‌دانست! او ژنراتورهای کامنز آمریکایی را با تماس مستقیم با تولیدکننده عملیاتی کرد و گریدرهای ژاپنی TBR ۷۵۰ را بازطراحی و احیا نمود (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸).

در سال‌های پایانی دهه، پروژه‌های عمرانی جهاد بسته می‌شد. به همین واسطه حجم گسترده‌ای از نیروها باید تعدیل می‌شدند. این فرایند نسبت به این واقعیت بی‌تفاوت بود که این نیروها که به این راحتی کنار گذاشته می‌شوند زمانی می‌توانسته‌اند ادامه تحصیل دهند یا به فعالیت اقتصادی بپردازند، اما برای ادای تکلیف عمر خود را وقف جبهه‌ها کردند. در این زمینه، میرزایی معاونت را با حقوق ۲۵۰ هزار تومانی رها کرد و به کارشناسی ساده در مرکز آموزش جهاد با حقوق ۴۰ هزار تومان قناعت ورزید (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸). رجب‌نژاد نیز به واسطه اختلافات بر سر پروژه آب جهاد نصر را ترک کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱) و عرفانی به معاونت آموزشی جهاد رفت (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳).

شوشتری، البته، بعدها با بهره‌گیری از راهکار «مدیریت رفاقتی» این نیروها را بار دیگر گرد هم آورد. سال‌ها خدمت مشترک در بنیاد مستضعفان، صاحبکار را در دسترس او قرار داده بود (قصایی، الف، ۱۳۹۴/۵/۵). آشنایی با رجب‌نژاد نیز از طریق برادرش، سید مجید شوشتری، در پروژه به بن‌بست رسیده سد پتروشیمی بجنورد در سال ۱۳۷۲، قابلیت‌های او را به شوشتری شناساند (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱). زمانی که در سال ۱۳۷۸ اجرای پروژه قطار شهری قطعی شد، شوشتری بار دیگر به سراغ دوستان قدیمی خود رفت. او صاحبکار را فراخواند و پس از ملاقات وی با مدیرعامل «نشر برادران»، صاحبکار به مجموعه قطار شهری پیوست

(قصابی، الف، ۱۳۹۴/۵/۵). شوشتری همچنین با اتکا به «روابط عمومی عالی و رفاقت‌های سوپرعالی»، پس از چند نوبت رفت‌وآمد، میرزایی را نیز از جهاد نصر به مجموعه قطار شهری ملحق کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۱۸). در نهایت، عرفانی را که در آن زمان معاون آموزش جهاد بود، با وجود ناآشنایی او با برق بالاسری قطار، از طریق مفیدی و رجب‌نژاد برای مدیریت این حوزه دعوت به همکاری کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۲). در آبان ۱۳۸۰، نزدیک به چهل سال تجربه انقلاب، روستا، جنگ، جهاد و رفاقت به یکدیگر پیوند خورد.

۸. قطار شهری چهل ساله

«این فرهنگ [جهاد] می‌تواند یک کشور را نجات دهد» علی‌اکبر عرفانی

۸-۱. تأمین اعتبار

طرح قطار شهری در حالی در سال ۱۳۷۷ به دنبال جایی در بودجه ملی می‌گشت که وزارت کشور، به دلایلی، آن قدر از قطار شهری دلخور بود که «چوب لای چرخ» آن بگذارد (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۳). شوشتری که مسیرهای حقوقی-اداری را خوب بلد بود مسیرش را به سمت مجلس کج کرد. در آنجا قرار نبود کسی برای قطار شهری «لایحه» ارائه کند، باید به ظرفیت «طرح» اتکا می‌شد و سخاوت نمایندگان در بذل امضا. به این طریق شوشتری به قدسیه علوی، نماینده وقت مشهد، مراجعه کرد و با خودکاری که از او گرفته بود بر روی کاغذ اقدامات تا آن روز قطار شهری را توضیح داد. همین کاغذ به کمیسیون تلفیق رفت (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۲۳) و با همراهی لحن جدی علوی مبنی بر اینکه «واگن‌ها نیز خریداری شده آیا باز هم بودجه نمی‌دهید!» به یک اعتبار ده میلیارد تومانی از محل انتشار اوراق مشارکت تبدیل شد (قصابی، الف، ۱۳۹۴/۵/۵). چندی نگذشته بود که در سفر مرداد ماه سال ۱۳۷۸ رهبری به مشهد، برخی دلسوزان زیست محیطی عوارض خط یک بلوار وکیل‌آباد را به عرض رساندند. معلوم نشد چگونه پرداخت ۱/۹ میلیارد تومان از بودجه قطار شهری متوقف گردید. مجموعه مدیریتی قطار شهری درحالی که بعضی روزها دو یا سه ساعت بیشتر نمی‌خوابیدند یک بسته توجیهی را در مدتی بسیار کوتاه برای ارائه به دفتر رهبری فراهم آوردند. ایشان در پاسخ چنین مکتوب گفت: «اگر

کار کارشناسی شده بنده نظری ندارم» پاسخی که چرایی و منشأ این توقیف بی‌موقع را بیش‌ازپیش به ابهام می‌کشید (قصابی، ۱۳۹۴/۵/۲۶).

شرکت که با فناوری‌های نوین سروکار داشت، نیازش به اعتبار ارزی قطعی بود، اما این نیاز تقریباً برای هیچ کس اهمیتی نداشت. در ۲۳ اسفند ۱۳۷۸، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی اعلام کرد که ۱۲/۵ میلیون دلار از بانک مرکزی طلب دارد و قطار شهری می‌توانست شانس خود را برای احیای این «روغن ریخته» تا پیش از پایان سال امتحان کند (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۴).

صاحبکار خراسانی که کار در محیط‌های بیگانه را بلد بود، در تهران مستقر شد. برای به جریان افتادن پرونده، پیش از هر چیز به امضای وزیر کشور نیاز بود؛ این کار را جواد سبزیکاران در رشت و در هتلی که وزیر برای تعطیلات در آن اقامت داشت انجام داد (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۸).

روز بعد، جمعه، صاحبکار سیزده سفارش خرید ثبت کرد. او در تماس با استاندار وقت، حسن رسولی، سه میلیارد تومان معادل ریالی ارز را طی ۲۴ ساعت به‌صورت شبه قانونی از اعتبارات سازمان همیاری‌ها و ستاد مبارزه با مواد مخدر تأمین کرد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳۰). روز بعد، صاحبکار وارد وزارت بازرگانی شد و پس از مواجهه با انبوه درخواست‌ها، طی تماسی با وزارت کشور، نوبت بررسی خریدهای قطار شهری را جلو انداخت. خریدها تأیید شدند. در ادامه، برای دریافت اعتبار به خزانه بانک مرکزی مراجعه کرد، اما مشخص شد کارمند مربوطه نسخه‌های بانک مرکزی و وزارت بازرگانی را جابه‌جا به او داده است. صاحبکار با کرایه موتورسیکلت خود را به وزارت بازرگانی رساند و برگه‌ها را مبادله کرد. در نهایت، ساعت نه و نیم شب ۲۸ اسفند، فیش‌های ارزی خریدهای قطار شهری صادر شد (قصابی، ۱۳۹۴/۵/۵ الف).

تیم شوشتری - صاحبکار در جذب اعتبار حتی مسیرهای جدیدی را هم ابداع کرد. آن‌ها رفت‌وآمدهای رسمی و غیر رسمی مسئولان به مشهد را از خلال ارتباطات خود با فرودگاه هاشمی نژاد تحت نظر داشتند و هر جا لازم بود مسئول مورد نظر را به میل یا اکراه به ملاقات طرح خط ۱ می‌آوردند و بدون قول همکاری رهایش نمی‌ساختند. هرگاه وقفه‌ای در تأمین بودجه از سوی دولت رخ می‌داد با مراجعه به بانک‌های استانی اعتبارات کوتاه مدتی

با وعده یک ماهه‌ای برای باز پس دهی می گرفتند در بهترین حالت این قول‌ها حتی بعد از سه ماه هم محقق نمی شد سپس شوشتری-صاحبکار در نهایت خود را از میانه برمی داشتند و با اعلام اینکه شهرداری در فلان حسابش مبلغی پول دارد بانک را با شهرداری طرف حساب می ساختند.

۲-۸. خرید تجهیزات و ناوگان

خرید تجهیزات و ناوگان تحت نظارت سه گانه شوشتری - صاحبکار - میرزایی پیش می رفت. این سه گانه به ترتیب تلفیقی از توان رایزنی، بازاریابی و تخصص فنی را در برمی گرفت. در خرید ماشین های سوزن، صاحبکار با تراشیدن یک رقیب فرضی برای تیسن کروپ، کالایی را که هر قلم آن ۱۳ هزار دلار قیمت داشت، به ۵۳۰۰ دلار خریداری کرد. فرش زیرریل از گتسرن نیز با چانه زنی های متعدد از متری ۳۳ یورو به ۲۵ یورو کاهش یافت تا قطار شهری حدود ۳۰۰ هزار یورو منتفع شود. در خرید سیستم سیگنالینگ از ماروبنی ژاپن، صاحبکار پیش از جلسه با طرف ژاپنی، صحنه مذاکره را با بلندیان، معاون وقت اداری - مالی وزارت کشور، به گونه ای تنظیم کرد که نماینده شرکت ژاپنی ناگزیر شد فی المجلس ۴۰۰ هزار دلار دیگر از قرارداد ۱۲/۶ میلیون دلاری بکاهد. صاحبکار خراسانی در پاسخ به شبهه مصاحبه کنندگان درباره سلامت این خریدها، صراحتاً اظهار کرد: «خب! به نفع کشورمان بود» (قصایی، ۱۳۹۴/۶/۲۸).

خرید ناوگان، در خط ۱، به طرز عجیبی هرآنچه مهارت رایزنی، ترفند تجاری و تخصص که در راهش اجرا می شد را بدون نتیجه می بلعید. شرکت ۱۳ بار تا پای خرید واگن رفت و دست خالی برگردانده شد. هر چند وزارت کشور از همان سال ۱۳۸۰ شوشتری را از هرگونه ابتکار در مسیر تأمین واگن منع کرده بود (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۳۰)، مثلاً وقتی که پیشنهاد بمباردیر کانادا برای موتتاژ یک مدل اختصاصی برای بازار ایران در سازمان گسترش و توسعه و نوسازی صنایع رد شد، او در جلسه مشترک وزیر کشور، وزیر اطلاعات، استاندار خراسان، نماینده بانک مرکزی حضور داشت و پی برد چرا بر سینه بمباردیر دست رد زده شده است (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳۰). مشکلاتی که تأمین واگن با آن ها مواجه می شد میرزایی را در طی یک جلسه واداشت طوری با مدیر شرکت GC، نماینده سازمان گسترش و نوسازی، وارد

بحث شود که قطع ارتباط آن سازمان با طرح تأمین واگن قطار شهری تضمین گردد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۱۱). عوض درس گرفتن از این ممانعت‌ها قطار شهری در خرداد ۱۳۸۴ با عاملیت مدیر پروژه خود، مشاور ره طرح، دست به برگزاری مناقصه مستقل در زمینه تأمین واگن زد (اتابک، ۱۳۸۴/۳/۲۹؛ ش. ث ۴۵۴۶) این گونه خودسری‌ها فقط در فضای انتقال قدرت از دولت قبل به دولت بعد میسر بود.

همگان اذعان دارند که تفویض اختیار تأمین واگن از تهران به استاندار خراسان (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳۱)، محمدی‌زاده، در پاییز ۱۳۸۴ سرنوشت مسئله واگن‌ها را دگرگون کرد. کمتر کسی به خاطر دارد که حتی پیش از وقوع این تفویض، قطار شهری قراردادهای اولیه خود را با شرکت C.R.C چین به انجام رسانده بود (شوشتری، ۱۳۸۴/۶/۱۵؛ ش. ث ۱۰۳/۹۲۷۵/ق). چینی‌ها برای تحقق پیش‌شرط قطار شهری، یعنی تأمین قطعات حساس واگن‌ها از تولیدکنندگان درجه اول اروپایی، در حال زیرورو کردن اروپا برای یافتن شریک بودند (شوشتری، ۱۳۸۵/۲/۲۱؛ ش. ث ۱۰۳/۱۶۸۲/ق). با این حال، تمایل احمدی‌نژاد به گسترش روابط با روسیه باعث شد خرید واگن از آن کشور در دستور کار قرار گیرد.

درحالی‌که میرزایی از این انتخاب متحیر بود (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۱۱)، پس از جستجوی بسیار، نهایتاً شرکتی در روسیه که توان تولید واگن داشت را شناسایی کرد. معامله با روس‌ها در ظاهر آسان به نظر می‌رسید؛ تقریباً هر شرطی را که صاحبکار خراسانی مطرح کرد در قرارداد پذیرفتند تا جایی که قراردادی «ترکمنچای‌گونه» به روس‌ها تحمیل شد (قصایی، ۱۳۹۴/۶/۲۸). حتی زمانی که رجب‌نژاد به‌تنهایی در قالب یک صورت‌جلسه نیم‌صفحه‌ای دو بندی، زمان‌بندی تولید را شش ماه کاهش داد (جلسه مشترک میان ترانس‌مش هلدینگ و MUSROC، ۱۳۸۵/۷/۴). روند همکاری همچنان پیش می‌رفت. در نهایت، در روزی که همه‌چیز برای امضای قرارداد از سوی روس‌ها مهیا به نظر می‌رسید، آنان خبر از افزایش قیمت دادند. استاندار محمدی‌زاده نیز مجوز افزایش مبلغ قرارداد تا سقف ۲۵ درصد را از رئیس‌جمهور دریافت کرد، اما مشخص شد روس‌ها خواهان افزایش قیمت ۸۰ تا ۱۰۰ درصدی هستند (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۳۰؛ ۱۳۹۴/۶/۱۱).

رها کردن یک قرارداد رو به انعقاد با چینی‌ها و خلف وعده روس‌ها ضربه سنگینی برای مدیران قطار شهری بود. مدیریت قطار شهری روحیه خود را برای از سر گرفتن

قرارداد نیمه کاره با چینی‌ها باخته بود، اما جالب آنکه خود چینی‌ها با قطار شهری تماس گرفتند و مذاکرات از سر گرفته شد (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۱۱). چینی‌ها می‌کوشیدند از سهم قطعات اروپایی در محصول نهایی تا حد ممکن بکاهند، اما قطار شهری دقیقاً خواسته‌ای خلاف این داشت. در آخرین پرده مذاکره، شوشتری، میرزایی و سید علی اتابک، مدیریت ره طرح، میچ در میچ چهل الی پنجاه کارشناس چینی انداخته بودند تا اصل حداکثر قطعات تولید اروپا را جا بیندازند (مزینانی، الف، ۱۳۹۴/۵/۲۶). در اثنای این مبارزه اتابک دو هفته‌ای بود که غیر از آب هیچ چیز نمی‌خورد (مزینانی، الف، ۱۳۹۴/۵/۲۶)، شوشتری لب‌هایش تبخال زده بود، میرزایی هم کاملاً کلافه شده بود (نوعی، ۱۳۹۴/۴/۳۰). انعقاد موفقیت‌آمیز قرارداد کار را وارد مرحله تأمین اعتبار نمود، به تنها بانک تحریم نشده مراجعه شد که اتفاقاً هیچ اطلاعی هم از مراودات تجاری قطار شهری و سی.ان.آر^۱ نداشت، بانک توسعه صادرات. بانک، تنها ده روز مانده از مهلت گشایش اعتبار اعلام می‌کند که حداکثر سقف مجاز آن‌ها برای صدور ضمانت‌نامه ارزی سه میلیون دلار است، اما قطار شهری به ضمانت‌نامه سی میلیون دلاری نیاز داشت. صاحبکار از ارادت مسئول مربوطه به حضرت رضا^(ع) بهره برد و مجوز افزایش سقف را نیز از بانک مرکزی دریافت کردند (قصایی، ۱۳۹۴/۶/۲۸) و قرارداد با سی.ان.آر را به این طریق نهایی نمودند. سپس رجب نژاد، وقت و بی‌وقت به خط تولید سر می‌زد کارگران را می‌شمرد و حتی مدیریت چینی را وادار کرد که دوربین مداربسته روی خط تولید نصب کنند (رجب نژاد، ۱۳۸۸/۱۲/۲۵؛ ش.ث. ۱۳۸۸/۱۰/۳۱۴۸؛ ب-۸۸). اعمالی که موجب تحویل اولین محموله واگن در پاییز ۱۳۸۹ شد.

۳-۸. جذب مشاوران و پیمانکاران

مشاوران به دلیل نبود منع قانونی در آن زمان اساساً از مسیر آشنایی‌ها و رفاقت‌ها جذب می‌شدند، برای پیمانکاران هم مناقصه نای محدود برگزار شد. در مورد پیمانکاران اساس بر بومی بودن قرار گرفت. تصور مدیران وقت این بود که مزایایی چند بر این مسئله مترتب

۱. شرکت چینی سرواژه نام خود را از CRC به RNC تغییر داده بود.

است. اول کاهش نسبی هزینه‌ها (مزینانی، ۱۳۹۴/۵/۲۶؛ حسن‌زاده، ۱۳۹۴/۵/۱۰)، دوم امکان تقسیم پروژه به اجزای کوچک و تأمین مالی ساده‌تر این اجزای کوچک (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۳)، سوم ارتباطات محلی پیمانکاران و تسریع کار (مزینانی، ۱۳۹۴/۵/۲۶)، چهارم انگیزه این پیمانکاران برای کسب اعتبار از خلال پروژه و دست یافتن به رتبه‌بندی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی بودجه (قصایی، ۱۳۹۴/۵/۱۸؛ ۱۳۹۴/۵/۱۰)، پنجم سهولت نسبی کار با پیمانکاران جوان و رو به رشد تا پیمانکاران قدر و کهنه کار (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۳)، ششم عرق محلی و دلسوزی بیشتر پیمانکار (قصایی، ۱۳۹۴/۵/۱۸). قطار شهری به پیمانکاران قوت قلب می‌داد که «از تقصیرات تو می‌گذریم، تو بیا وارد کار شو، یک‌مرتبه هم خراب کردی مشکلی نیست، اما بیا و کار را یاد بگیر از حوزه ما» (نوعی، ۱۳۹۴/۶/۳). این چنین بود که وقتی شوستری به پیمانکار برنده مناقصه در خلوت تذکر می‌داد که «من پول ندارم به تو بدهم» هیچ تأخیر و تعللی در تحویل‌گیری زمین و استقرار کارگاه از سوی پیمانکار رخ نمی‌داد (قصایی، ۱۳۹۴/۵/۱۸).

در آن‌سو شرکت به نقش مشاور اعتقاد تمام داشت، شوستری، مجموعه عرفانی، رجب‌نژاد و میرزایی را ناظر بر عملکرد آنان قرار داده بود و خود با اعتقاد به اینکه «لایبی کردن با وزارت کشور، ریاست جمهوری، مجلس، استانداری، شورای شهر... مسائل اصلی پروژه هستند» (نوعی، ۱۳۹۴/۵/۴)، ملاقات خود با آن‌ها را به جلسات هفته در میان روزهای پنجشنبه محدود کرده بود. تفکیک بخش فنی از بخش سیاسی - اداری پروژه به حدی بود که اگر اتابک، مدیریت ره طرح، از روی نگرانی سؤالی در حوزه‌های سیاسی - اداری می‌پرسید با این پاسخ مواجه می‌شد که «به تو چه! برو کارت را انجام بده!» (اتابک، ۱۳۹۴/۳/۲۹). ش. ث ۴۵۴۶.

«مدیریت رفاقتی» موجب می‌شد که مثلاً اگر مشاور در مورد تأمین سنگ نما، متحمل دوندگی‌های بسیار می‌شد مطمئن باشد حقش نزد قطار شهری محفوظ است (مزینانی، ۱۳۹۴/۵/۲۶). مشاور دیگری تمام کشور را برای تأمین جک‌های تعمیرات زیرورو کرده تحریم‌ها را بهانه رفع تکلیف قرار ندهد (مزینانی، ۱۳۹۴/۵/۲۶). در نهایت، اتابک و ره طرح هنگام پر کردن فهرست خدمات بخش مربوط به تأمین ناوگان را، علی‌رغم همه زحمات و کوشش‌ها، خالی بگذارند (مزینانی، ۱۳۹۴/۵/۲۶). پیمانکاران تنگنای مالی قطار شهری که البته محدود بودند را با این عبارات که «بابا ما کارمان را می‌کنیم، همان

آب‌باریکه هست، بالاخره پول هم می‌آید» (قصابی، ۱۳۹۴/۵/۱۰) یا اینکه «اسم‌ورسم ما خارج است [از آن] که بگوییم، آقا! پول ندادی، کار را تعطیل می‌کنیم» مورد استقبال قرار می‌دادند (قصابی، ۱۳۹۴/۵/۵).

نتیجه‌گیری

مدیران قطار شهری از خانواده و آموزش ابتدایی خود با الهام‌گیری از اسلام پویا جدا شدند. سپس در تجربه زیسته انقلابی‌شان، شهادت‌هایی را به چشم دیدند که تعهدی پابرجا نسبت به حقیقت و عدالت را در آن‌ها به‌جا گذاشت. گسیل‌گشتن به‌سوی روستاها در روزهای پیروزی و مشاهده حرکت‌های متعدد بر ضد نظام تازه استقرار یافته، آن‌ها را نسبت به مسیری که در آن گام برمی‌داشتند یقین‌مند ساخت. در ادامه نیز تجربه جنگ از یک‌سو و از سوی دیگر تجربه نای میدانی (اداری-سیاسی، جبهه‌ها و اسارت) و دانشگاهی که پیدا کردند آن‌ها را مصمم‌تر ساخت. در دهه هفتاد این افراد با پختگی کامل، روحیه کار جهادی را حفظ کرده بودند و «مدیریت رفاقتی» آن‌ها را در درون یک پروژه عظیم گرد هم آورد. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که هنگام اقدام برای راه‌اندازی خط ۱ قطار شهری، همه این تجربه‌ها به پختگی طرح کمک شایانی کرد. مسئولیت‌شناسی و پذیری ناشی از تجربه جهاد باعث شده بود سرنوشت یک مبلغ مورد اختلاف تا پاسی از شب پیگیری شود یا علی‌رغم ۱۳ بار ناکامی در خرید واگن، انگیزه‌ای برای بار چهاردهم باقی بماند. تجربه روستاها نیز در وهله اخذ بیشترین تخفیف و چانه‌زنی ممکن در خریدهای خارجی و واگذاری پروژه‌ها به پیمانکاران بومی بی‌تأثیر نبود. سبک «مدیریت رفاقتی» که متکی بر اعتماد پیشینی بود، امکان گردآوری سریع یک تیم همدل و چابک را فراهم کرد که در شرایط بی‌ثباتی سیاسی-اداری و کمبود منابع، قادر بود پروژه را از میان تنگناها با تکیه بر خلاقیت و پیگیری شخصی به پیش ببرد. این الگو منحصر به این پروژه نبود و می‌توان آن را نمونه‌ای از «مدیریت پروژه در شرایط گذار» دانست که در آن، سرمایه نای اجتماعی و نمادین انباشته‌شده از دوره انقلاب و جنگ، جایگزین نهادهای رسمی ناکارآمد یا در حال شکل‌گیری شده بودند. اگرچه این سبک در شرایط خاص خود موفق بود، اما پرسش درباره قابلیت تکرار پذیری،

مقیاس‌پذیری و جایگزینی آن با نظام‌های مدیریتی نهاده‌شده، می‌تواند موضوع قابل تأملی جهت پژوهش‌های آتی قرار گیرد. در نهایت، این پژوهش نشان می‌دهد که عبارت «مدیران قطار شهری» اشاره به مردانی دارد که از متن تاریخ معاصر کشورشان برآمدند، تجربیاتی بی‌بدیل را از آن برگرفتند و منشأ خدماتی شدند که خود نمادی از پیچیدگی‌های توسعه در ایران پس از انقلاب است.

منابع

- اتابک، سید علی (۲۹ / ۳ / ۱۳۸۴). نامه اداری مدیر ره طرح به سید محسن شوشتری، مدیرعامل قطار شهری مشهد. تاریخ ثبت ۱۳۸۴/۳/۲۶، شماره ثبت ۴۵۴۶، مشهد: شرکت قطار شهری مشهد.
- جلسه مشترک میان ترانس مش هلدینگ و MUSROC (۱۳۸۵/۷/۴). صورت‌جلسه، ۲۲/۹/۲۰۰۶، بند ۲، شماره ۸۸۶۰.
- حسن‌زاده، هادی (۱۰/۵/۱۳۹۴). مصاحبه با محسن وفاداری، معاون تعالی سازمانی قطار شهری (جلسه چهارم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- رجب نژاد، غلامرضا (۲۵ / ۱۲ / ۱۳۸۸). نامه اداری مدیرعامل قطار شهری مشهد به سید محمد پژمان، شهردار مشهد، مشهد: شرکت قطار شهری مشهد، تاریخ ثبت ۱۳۸۸/۱۲/۲۵، شماره ثبت ۳۱۴۸/۱۰۰/ب-۸۸.
- شوشتری، سید محسن (۱۵/۶/۱۳۸۴). «گزارش مأموریت بازدید از کارخانجات CITIC/ CRC چین»، شماره ثبت ۱۰۳/۹۲۷۵/ق.
- شوشتری، سید محسن (۲۱ / ۲ / ۱۳۸۵). نامه اداری مدیرعامل قطار شهری به سید هاشم بنی‌هاشمی، شهردار مشهد. مشهد: شرکت قطار شهری مشهد، تاریخ ثبت ۱۳۸۵/۲/۲۱، شماره ثبت ۱۰۳/۱۶۸۲/ق.
- قصابی، جلیل (الف) (۵/۵/۱۳۹۴). مصاحبه با سید جواد صاحبکار خراسانی، معاون سابق اداری-مالی قطار شهری مشهد (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- قصابی، جلیل (ب) (۵/۵/۱۳۹۴). مصاحبه با حسین علیزاده مقدم از شرکت بتن ساز مشهد (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.

- قصابی، جلیل (۱۳۹۴/۵/۱۰). مصاحبه با ابراهیم اکرمی از شرکت بنیان بتن. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- قصابی، جلیل (۱۳۹۴/۵/۱۸). مصاحبه با جواد حسینی مهر از شرکت ماهسازان توس (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- قصابی، جلیل (۱۳۹۴/۵/۲۶). مصاحبه با سید جواد صاحبکار خراسانی، معاون سابق اداری-مالی قطار شهری مشهد (جلسه دوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- قصابی، جلیل (۱۳۹۴/۶/۲۸). مصاحبه با سید جواد صاحبکار خراسانی، معاون سابق اداری-مالی قطار شهری مشهد (جلسه سوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- مزینانی، سید علی (الف) (۱۳۹۴/۵/۲۶). مصاحبه با سید علی اتابک مدیر ره طرح (جلسه دوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- مزینانی، سید علی (ب) (۱۳۹۴/۵/۲۶). مصاحبه با حسین چهارآزاد از مهندسین مشاور هگزا. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- مزینانی، سید علی (ج) (۱۳۹۴/۵/۲۶). مصاحبه با مهدی تقی زاده از مهندسین مشاور آور. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- مزینانی، سید علی (د) (۱۳۹۴/۵/۲۶). مصاحبه با سوسن قربانی از مهندسین مشاور باوند. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- مزینانی، سید علی (ه) (۱۳۹۴/۵/۲۶). مصاحبه با محمدحسین رهنمایی از مهندسین مشاور ایتسین. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۵/۸). مصاحبه با جواد سبزیکاران، مسئول وقت پیگیری امور شرکت قطار شهری در تهران. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۶/۲). مصاحبه با علی اکبر عرفانی، معاون سابق منابع انسانی شرکت قطار شهری مشهد (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۶/۳). مصاحبه با علی اکبر عرفانی، معاون سابق منابع انسانی شرکت قطار شهری مشهد (جلسه دوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۴/۲۲). مصاحبه با سید محسن شوشتری، مدیرعامل سابق شرکت قطار شهری مشهد (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.

- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۴/۲۳). مصاحبه با سید محسن شوشتری، مدیرعامل سابق شرکت قطار شهری مشهد (جلسه دوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۴/۳۰). مصاحبه با سید محسن شوشتری، مدیرعامل سابق شرکت قطار شهری مشهد (جلسه سوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۵/۴). مصاحبه با سید محسن شوشتری، مدیرعامل سابق شرکت قطار شهری مشهد (جلسه چهارم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۵/۱۸). مصاحبه با ابوالفضل میرزایی، معاون سابق ناوگان و بهره‌برداری قطار شهری مشهد (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۶/۱۱). مصاحبه با ابوالفضل میرزایی، معاون سابق ناوگان و بهره‌برداری قطار شهری مشهد (جلسه سوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۵/۱). مصاحبه با غلامرضا رجب نژاد، معاون سابق فنی - عمرانی شرکت قطار شهری مشهد (جلسه اول). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۵/۳). مصاحبه با غلامرضا رجب نژاد، معاون سابق فنی - عمرانی شرکت قطار شهری مشهد (جلسه دوم). مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۶/۳۰). مصاحبه با سید حسن رسولی، استاندار وقت خراسان. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.
- نوعی، غلامحسین (۱۳۹۴/۶/۳۱). مصاحبه با جواد محمدی زاده، استاندار وقت خراسان رضوی. مشهد: آرشیو شرکت قطار شهری مشهد.