

دریچه

سرمایه‌گذاری اندک

در امور ناوگان در طول ۱۰ سال



محمد سامعی کارشناس توسعه صنعت حمل‌ونقل

سرمایه‌گذاری از سال ۱۳۸۴ تا پایان سال ۱۳۹۳ در امور ناوگان (واگن باری، واگن مسافری، لکوموتیو) براساس کتاب آمار رسمی سالنامه آماری سال ۱۳۹۳ که در تابستان ۱۳۹۴ از طرف معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه منتشر شد، زنگ خطر توقف قطار سرمایه‌گذاری در امور ناوگان را به صدا در آورده است. از این آمار می‌توان نتیجه گرفت که برای حل مشکل باید تصمیم‌گیری را فراتر از راه‌آهن وزارت راه و شهرسازی برد و به عنوان یک بحران در این صنعت به دولت و مجلس شورای اسلامی اعلام کرد. در ادامه سرمایه‌گذاری در امور ناوگان که شامل واگن باری، سالن‌های مسافری و لکوموتیو می‌شود مورد بررسی قرار گرفته است.

تعداد واگن‌های باری در گردش (واگن در سرویس، منتظر سرویس و تحت تعمیر) در سال ۱۳۸۴ به ۱۹۸۴۸ دستگاه و در سال ۱۳۹۳ به ۲۲۷۱۵ دستگاه افزایش یافته که در طول ۱۰ سال ۲۸۶۷ دستگاه واگن و متوسط سالانه آن ۲۸۶۷/۷ دستگاه و به عبارتی در این مدت ۱۴/۴۴ درصد افزایش یافته و از این افزایش ۵۴/۳ درصد مربوط به سال ۱۳۸۴ تا پایان سال ۱۳۸۵ است.

واگن‌های مسافری و سایر واگن‌ها در سرویس و... بر اساس آمار سال ۱۳۸۴ به تعداد ۱۱۸۲ دستگاه بوده که در سال ۱۳۹۳ به ۱۷۰۴ دستگاه رسیده و در مجموع ۵۲۲ دستگاه واگن نو و دست دوم به شبکه ریلی اضافه شده است.

به‌طور متوسط سالانه ۵۲/۵ دستگاه و در مجموع ۴۴/۴ درصد در مدت ۱۰ سال اضافه شده است.

همچنین در سال ۱۳۸۴ تعداد ۳۳۵ دستگاه لکوموتیو در سرویس اصلی و مانوری بوده و در سال ۱۳۹۳ به ۴۸۰ دستگاه رسیده که در طول این ۱۰ سال ۱۵۵ دستگاه اضافه شده و متوسط افزایش سالانه ۱۵/۵ دستگاه و در مجموع کل افزایش ۴۶/۲ درصد بوده که از این تعداد ۷۴ دستگاه لکوموتیو دست دوم بوده است.

اگر این آمار با آمار ۱۰ سال افزایش کامیون و اتوبوس مقایسه شود به راحتی می‌توان دریافت که سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی در حال تعطیل شدن است. گرچه خواهند گفت که عمر ناوگان ریلی بسیار بالاتر از ناوگان جاده‌ای خواهد بود اما بررسی این دوره زمانی نشان می‌دهد متوسط عمر ناوگان ریلی نه تنها کاهش نداشته بلکه افزایش یافته است. حال چرا سرمایه‌گذاری در این صنعت در حال توقف است؟

بر اساس بررسی‌های انجام شده دلیل توقف روند نوسازی ناوگان ریلی شامل ۱۰ بند می‌شود که در ادامه آمده است.

- *زیانده بودن این صنعت
- *پرداخت حق استفاده از شبکه ریلی بیشتر از ۸ برابر جاده
- *نبود امکان نرخ‌گذاری در بلیت بر اساس عرضه و تقاضا
- *پرداخت مالیات ارزش افزوده بیش از ۸ برابر جاده
- *دست بر نداشتن راه‌آهن از تصدی‌گری
- *تصویب شیوه‌نامه و آیین‌نامه‌های بدون رعایت اصول سرمایه‌گذاری در این صنعت
- *پاسخگو نبودن راه‌آهن به ضرر و زیان‌های وارد به ناوگان در سیر بخش خصوصی
- *بی‌اختیار بودن بخش خصوصی در سیر و کنترل و هدایت واگن و لکوموتیو در شبکه ریلی
- *تغییرات زیاد در تصویب شیوه‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌ها توسط هیات مدیره راه‌آهن
- *رعایت نکردن ماده ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶ مجلس شورای اسلامی از طرف وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

خبر

بهرودی اتفاق می‌افتد

کلنگ‌زنی نیروگاه ۸۰۰ مگاواتی

وزیر نیرو گفت: اقدامات بسیار خوبی برای توسعه استان سیستان و بلوچستان انجام شده و بناسد در ماه‌های آینده علاوه بر نیروگاه ۵۰۰ مگاواتی که چند ماه قبل کلنگ‌زنی شد، عملیات اجرایی یک نیروگاه ۸۰۰ مگاواتی دیگر آغاز شود.

به گزارش گسترش صنعت، حمید چیت‌چیان در سفر یک روزه خود به سیستان و بلوچستان با اشاره به هدف سفر به این استان گفت: گرمای بی‌سابقه‌ای که در جنوب سیستان اتفاق افتاده منجر به مشکلاتی در زمینه آب و برق شده است. وی افزود: بنا به دستور رئیس‌جمهوری به این استان آمدم بلکه مشکلات مردم شریف استان را هرچه سریع‌تر به ویژه در زمینه آب و برق رفع کنیم. وی تصریح کرد: باید گفت در سال‌های اخیر اقدامات گسترده‌ای در استان انجام شده است.

وزیر نیرو تأکید کرد: از جمله اقداماتی می‌توان به آب‌رسانی به ۵۰۰ روستا، کلنگ‌زنی نیروگاه ۵۰۰ مگاواتی و برنامه‌ریزی برای آغاز عملیات اجرایی یک نیروگاه ۸۰۰ مگاواتی که به زودی در دستور کار قرار می‌گیرد، اشاره کرد. وی ادامه داد: به طور کلی اقدامات بسیار خوبی در استان در حال انجام و برنامه‌ریزی است و ما نیز با جدیت تمام این برنامه‌ها را پیگیری و اجرا خواهیم کرد. چیت‌چیان گفت: قرار است که منابع اجرای این طرح‌ها را به طور عمده از منابع داخلی وزارت نیرو تأمین کنیم.



علیرضاییگی

دولتمردان دولت‌های نهم، دهم و یازدهم تعهد دادند تا توسعه جاده اهر-تبریز را به اتمام برسانند اما هنوز این کار انجام نشده و به تازگی خبر از افتتاح این پروژه در دوران دولت دوازدهم منتشر شده است

شود. تولید کنستانتتره مس در این کارخانه به حدی است که حمل‌ونقل آن آسیب زیادی به جاده وارد می‌کند و این شرکت تعهد داده بود تا سال ۹۵ منابع مالی مورد نیاز پروژه را تأمین کند که البته این‌طور نشد.

کش و قوس‌های جاده اهر - تبریز

علیرضاییگی در بررسی جاده تبریز - اهر و اهمیت این محور به گسترش صنعت گفت: این جاده به واسطه اینکه شریان اصلی آذربایجان شرقی و اتصال باکو را تأمین می‌کند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و توسعه و ایمن‌سازی باید خیلی زودتر انجام می‌شد که متأسفانه به دلایل گوناگون این‌طور نشد.

به گفته وی اگر مس سنقل به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کارخانه‌های مس ایران تعهد خود را به موقع انجام می‌داد، توسعه جاده اهر - تبریز تا سال ۹۵ تمام شده بود اما متأسفانه این‌طور نشد و مشکلات بسیاری در این سال‌ها به وجود آمد.

این نماینده مردم تبریز با اشاره به اینکه کلنگ‌زنی برخی از پروژه‌ها در سفر ۳سال پیش رئیس‌جمهوری به آذربایجان انجام شد، گفت: در حالی این اتفاق افتاد که دولتمردان دولت‌های نهم، دهم و یازدهم تعهد دادند تا توسعه جاده اهر-تبریز را به اتمام برسانند اما هنوز این کار انجام نشده و به تازگی خبر از افتتاح این پروژه در دوران دولت دوازدهم منتشر شده است.

در صورتی که دولت دوازدهم نتواند تأمین مالی پروژه را بر عهده بگیرد به‌طور قطع این پروژه به دولت سیزدهم موکول می‌شود و این روند ادامه خواهد یافت.

علیرضاییگی در پایان تأکید کرد: باید این پروژه تأمین مالی شود تا به نتیجه برسد. مس سنقل تعهد دارد که بخش قابل توجهی از این پروژه را تأمین مالی کند و دولت می‌تواند به این کارخانه فشار بیاورد تا تعهد خود را اجرا کند.



گزارش «گسترش صنعت» از آخرین وضعیت جاده اهر - تبریز نشان داد

۹سال شکست در پیچ جاده مرگ

مس سنقل به تعهدات خود عمل کند

وعده را دادند که تا پیش از پایان رسیدن دولت دهم در سال ۹۲ این بزرگراه را تکمیل خواهند کرد.

با باقی ماندن بخش قابل توجهی از کار اجرایی این پروژه، روحانی در سفر سال ۹۴ خود به آذربایجان شرقی وعده تکمیل این پروژه را به مردم داد و بودجه ۹۰ میلیارد تومانی را نیز برای نهایی کردن کار در آن تخصیص داد.

با این وجود اما باز هم کار این پروژه به اما و اگر افتاد تا مدیر ساخت و توسعه راه‌های آذربایجان شرقی، این بار اعلام کند که این طرح در تیر سال ۹۸ به بهره‌برداری نهایی می‌رسد. طبق اعلام رستمی‌مهر این پروژه ۹۰ کیلومتری در حال حاضر در یک فاز ۲۳ کیلومتری به افتتاح رسیده و فازهای باقیمانده نیز در ۳ قطعه در دست ساخت است.

براساس اعلام وی ۸ کیلومتر از قطعه سوم از منطقه خواجه به تبریز تا آبان امسال زیر بار ترافیک می‌رود و قطعات باقیمانده نیز تا حدود دو سال دیگر افتتاح خواهد شد. طبق برآوردها این طرح امسال بودجه ۱۰ میلیارد تومانی را به خود اختصاص داده و در قطعات آن ۳ پیمانکار متفاوت در حال فعالیت هستند.

هرچند با افتتاح این طرح در سال ۹۸ در عمل افتتاح این پروژه مهم برای ۹ سال به تعویق افتاده اما صرف تبدیل شدن این جاده دو بانده به یک بزرگراه جدید می‌تواند یکی از اصلی‌ترین نگرانی‌های ساکنان استان آذربایجان شرقی را برطرف کند؛ نگرانی که برطرف نکردن آن مرگ چند مسافر دیگر را در این جاده خطرناک به همراه خواهد داشت.

ناتوانی دولت‌های نهم و دهم تنها مشکل این پروژه نبود و دولت یازدهم نیز به نوعی از جاده مرگ شکست خورد.

قرار بود که بخش قابل توجهی از منابع مالی این پروژه از طریق کارخانه مس سنقل تأمین

بزرگ‌ترین مزیت استان آذربایجان شرقی، موقعیت جغرافیایی آن است. این استان با ۳ کشور هم‌جوار است و در صورتی که زیرساخت‌های اصلی برای تردد تأمین شود، می‌توان به ترانزیت بین‌المللی و سهرای تجارت امید داشت.

به گفته احمد علیرضاییگی، نماینده مردم تبریز در مجلس شورای اسلامی دلیل اصلی بروز مشکلاتی که اکنون در راه‌اندازی جاده‌ها وجود دارد به تأمین منابع مالی مربوط می‌شود.

وی معتقد است اگر دولت بتواند نیازهای مالی این پروژه را تأمین کند، می‌توانیم خوشبین باشیم که طرح‌های جاده‌ای در استان آذربایجان شرقی راه‌اندازی شوند، در غیر این صورت ظرفیتی برای راه‌اندازی جاده‌های جدید وجود ندارد و دولت هم نمی‌تواند این پروژه‌ها را راه‌اندازی کند.

آخرین وضعیت جاده مرگ

جاده تبریز- اهر در استان آذربایجان شرقی در طول سال‌های گذشته به عنوان یکی از راه‌هایی معروف شده که در آن احتمال بالایی برای تصادفات خطرناک و مرگ سرنشینان وجود دارد. براساس برآوردها در طول سال‌های گذشته بخش قابل توجهی از آمار تلفات جاده‌ای در این استان مربوط به این جاده می‌شود که هرچند از سال‌ها قبل نیاز جدی به تبدیل آن به بزرگراه احساس شده اما نرسیدن منابع اعتباری، تکمیل آن را برای مدت طولانی به تعویق انداخته است.

این مسیر ۹۱ کیلومتری در سال ۱۳۸۷ و در دولت نهم در راستای بهبود شرایط ایمنی کلنگ‌زنی شد و طبق وعده دولت وقت باید تا سال ۸۹ به یک بزرگراه کامل تبدیل می‌شد.

با این وجود اما نه تنها دولت نهم که حتی دولت دهم نیز توانایی خاصی برای تکمیل این پروژه نداشت تا این طرح به عنوان میراثی دیگر به دولت یازدهم انتقال یابد.

این در حالی بود که در سال ۹۱ نیز مسئولان دولت قبل هم‌زمان با زلزله منطقه ورزقان این

امیر مهرزاد

infrastructure@sanatnewspaper.com

پس از سال‌های طولانی که از کلنگ‌زنی یکی از پراهمیت‌ترین طرح‌های زیرسازی کشور می‌گذرد، صحبت‌های ارائه شده از سوی مدیر توسعه راه‌های استان آذربایجان شرقی نشان می‌دهد جاده‌ای که تنها راه‌آورد آن مرگ بوده، به سرانجام شیرین نزدیک می‌شود. با این حال پایان شیرین جاده اهر - تبریز بدون اما و اگر هم نبوده و نیست. این پروژه در سال ۱۳۸۷ در زمان دولت نهم کلنگ‌زنی شد اما دولت نهم در افتتاح آن شکست خورد. در ادامه این پروژه به دولت دهم رسید و قرار بود با تعهد شرکت مس سنقل تأمین مالی شود و سال ۹۱ به بهره‌برداری برسد که این کار هم انجام نشد و مس سنقل در تأمین مالی پروژه به تعهدات خود عمل نکرد.

در ادامه حسن روحانی در سفر ۳ سال پیش به استان آذربایجان شرقی این پروژه را در اولویت گذاشت و قرار شد جاده اهر - تبریز تا سال ۹۵ راه‌اندازی شود که این‌طور نشد و دولت یازدهم نیز در اجرای کامل این پروژه ناموفق ماند. به تازگی وعده‌هایی داده شده که در سال ۹۸ قرار است این جاده افتتاح شود. گسترش صنعت در این گزارش به بررسی وضعیت جاده اهر - تبریز در سال‌های گذشته پرداخته و چگونگی راه‌اندازی این پروژه در سال ۹۸ را تشریح کرده است.

در استان آذربایجان شرقی ۳ پروژه راهسازی که می‌توانند بیشترین تأثیر را در وضعیت اقتصادی منطقه ایجاد کنند متوقف شده است. تبریز - ایروان، تبریز - باکو و تبریز - بازرگان از جمله پروژه‌های راهسازی در دولت یازدهم بوده‌اند که اکنون پیشرفت فیزیکی نداشته و به گفته نمایندگان تبریز پروژه‌ها به حالت نیمه تعطیل درآمده‌اند. این اتفاق در حالی رخ داده که

شرکت ملی نفتکش ایران به دنبال استفاده از ظرفیت‌های موجود برای نوسازی نفتکش‌های غول پیکر (VLCC) خود است.

سیروس کیان‌ارثی، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران در گفت‌وگو با نشریه تریدویندر اظهار کرد: هدف قراردادهای جدید شرکت ملی نفتکش توسعه و افزایش شمار نفتکش‌های ناوگان این شرکت نیست بلکه برای نوسازی ناوگان در نظر گرفته شده است. وی همچنین هدف جدید قراردادهای شرکت ملی نفتکش ایران را مشارکت با شرکت‌های مختلف در حمل نفت خام عنوان کرد. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران گفت: این شرکت پس از لغو تحریم‌های بین‌المللی به دنبال ظرفیت‌های موجود برای نوسازی نفتکش‌های غول پیکر (VLCC) خود است.

کیان‌ارثی تصریح کرد: این شرکت همچنین آمادگی خود را برای بازگشت به بازار نفتکش‌های غول‌پیکر اعلام کرده و حاضر است با شرکت‌های کشتیرانی و اپراتورهای آنها وارد تعامل و همکاری شود. وی هفته گذشته برای شرکت در کنفرانس نورشیپینگ در اسلو شرکت کرده است. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران ادامه داد: شرکت ملی نفتکش ایران با افزایش درخواست‌ها به دنبال حمل



محموله‌های نفتی است و همچنین نوسازی ناوگان این شرکت را از توسعه تعداد نفتکش‌های آن واجب‌تر می‌داند. کیان‌ارثی گفت: هم‌اکنون شرایط به گونه‌ای است که هزینه نوسازی ناوگان بسیار پایین است و بهترین زمان برای نوسازی ناوگان این شرکت به شمار می‌آید، ما به هیچ وجه قصد نداریم که تعداد نفتکش‌های خود را افزایش دهیم اما به دنبال نوسازی ناوگان مان هستیم تا میانگین سن نفتکش‌های خود را کاهش دهیم. شرکت ملی نفتکش ایران که در چند هفته گذشته به دنبال اسقاط دو فروند از نفتکش‌های