

ادامه از صفحه قبل

وی با اشاره به برخی شرکت‌های موفق راه‌آهن در دنیا، گفت: «ما یاد نداریم چطور راه‌آهن را اداره کنیم و چطور سرمایه‌گذاری‌ها را درست انجام بدهیم. بیس راه‌آهن سودآورترین صنایع جهان است و اگر منطق اقتصادی آن را درست رعایت کنیم و بهره‌ور کار کنیم، راه‌آهن می‌تواند بسیار منافع بزرگی برای کشور داشته باشد.» وی با اشاره به دلایل سودآور نبودن راه‌آهن در ایران، بیان کرد: «بر اساس اصل ۴۴ راه‌آهن صددرصد باید دولتی باشد و اصلاً بخش خصوصی ورود نکند، بعد در اصلاح سیاست‌های اصل ۴۴ زیرساخت را از ناوگان جدا کردیم و گفتیم که ناوگان می‌تواند خصوصی باشد اما زیرساخت کماکان باید دولتی باقی بماند. خود این دوگانگی که ما درست کردیم، یکی از مسائل جدی است و بخش خصوصی الان در معادن و خیلی جاها ممکن است بخواهد خودش سرمایه‌گذاری کند و منافع خودش را درست کند ولی قوانین اجازه نمی‌دهند».

پورسیداقایی تاکید کرد: «باید در همان اصلاح اصل ۴۴ یک بازنگری مجدد بشود و اجازه سرمایه‌گذاری در راه‌آهن را به بخش خصوصی بدهیم، نه این‌که راه‌آهن فعلی را به بخش خصوصی بفروشیم، اجازه بدهیم اگر بخش خصوصی خواست برای خودش خط مستقلی برزند، اجازه داشته باشد انجام دهد».

ماده ۱۲ اجرا نمی‌شود

وی ادامه داد: «چالش دیگری وجود دارد، ارگانی که باید وظیفه هماهنگی بین این زیرساخت دولت و بخش خصوصی سرمایه‌گذار برای تامین ناوگان را فراهم کند، در قوانین تعریف نشده است».

این استاد دانشگاه با اشاره به نبود نهاد تنظیم‌گر در بخش ریلی، اضافه کرد: «یعنی راه‌آهن هم به‌عنوان معاون وزیر راه نقش دولت را ایفا می‌کند و هم مدیرعامل شرکتی است که خودش می‌خواهد از خطوط و عبور قطارها پول دریافت کند. دو تا نقش شرکتی و دولتی را یک‌جا به یکی دادیم در صورتی که در بقیه مدهای حمل‌ونقل خیلی وضع منظم‌تر است».

وی توضیح داد: «در دولت قبل برای رفع این چالش، یک لایحه تهیه شد و به دولت فرستادیم که یک سازمان تنظیم مقررات ریلی درست شود تا وظایف راه‌آهن گرفته شود و به این سازمان داده شود. اما بعد لایحه متوقف شد.» پورسیداقایی قیمت گازوئیل را از دیگر چالش‌ها برشمرد و گفت: «سوخت گازوئیل در ایران مجانی است. در ایران بنزین با این همه سوبسید ۳۵۰۰ تومان است و قیمت گازوئیل ۳۰۰ تومان است و این در حالی‌ست که مهم‌ترین پارامتر توسعه راه‌آهن‌ها در دنیا صرفه‌جویی انرژی است.» وی راهکار این چالش را واقعی کردن قیمت سوخت گازوئیل دانست و با بیان این‌که دولت این کار را انجام نمی‌دهد، یادآور شد: «نه امکان این کار وجود دارد و نه توانایی اجتماعی آن در کشور وجود دارد که ما انتظار داشته باشیم که یک دولتی بیاورد قیمت گازوئیل را از ۳۰۰ تومان به قیمت واقعی خودش حداقل ۳۰۰۰ تومان برساند. هیچ کاری نمی‌شود کرد و قیمت سوخت هم مجانی بماند راه‌آهن از ذات بی‌معنی می‌شود زیرا مهم‌ترین خاصیت خود را از دست می‌دهد».

معاون سابق مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی خاطر نشان کرد: «یک راه‌حل آن زمان پیدا شد که راه‌حل میانه‌ای بود مبنی بر این‌که دولت مابه‌التفاوت صرفه‌جویی راه‌آهن را بدهد. این لایحه به ماده ۱۲ معروف شد. لایحه را سال ۹۳ در قانون بودجه گذاشتیم، سال بعد رفت در قانون رفع موانع تولید که خوشبختانه در آن دوره، ماده ۱۲ قانون دائمی رفع موانع تولید شد.» وی با بیان این‌که ماده ۱۲ می‌تواند جایگزین پایین بودن قیمت سوخت بشود، گفت: «ماده ۱۲ راه افتاد، بسیاری از قراردادهای آن منعقد شد اما در سه سال اخیر، دولت یک ریال ماده ۱۲ به شرکت‌های ریلی پرداخت نکرده است.» وی تاکید کرد: «اگر دولت مصمم باشد به توسعه حمل‌ونقل ریلی از نظر اقتصادی باشد راهش این است که ماده ۱۲ در دوباره عملیاتی کند».

حق دسترسی صفر در ترانزیت جاده

پورسیداقایی با اشاره به چالش حق دسترسی بین راه‌آهن و جاده، بیان کرد: «در جاده کسی که بارش را حمل کند ۹ درصد فقط عوارض حمل‌ونقل جاده‌ای پرداخت می‌کند ولی اگر کسی در راه‌آهن بارش را حمل کند ۴۲ درصد باید بابت حق دسترسی به راه‌آهن پول بدهد».

وی توضیح داد: «از آن ۹ درصد هم درآمد مالیات ارزش افزوده را دارایی به کامیون‌داران بخشیده ولی راه‌آهن چون شرکت است این را می‌گیرد، یعنی کسی که بارش را در جاده ببرد، دولت هیچ پولی از آن نمی‌گیرد اما در راه‌آهن ۴۲ درصد به‌عنوان حق دسترسی باید پرداخت کند».

این استاد دانشگاه گفت: «آن جاده را دولت ساخته و این خط آهن را هم دولت ساخته است، این چه تبعیضی است که از یک طرف، دولت‌ها، مجلس‌ها و تمام سیاست‌های کلی نظام می‌گوید اولویت با حمل‌ونقل ریلی است اما در عمل ما در بخش جاده‌ای سوخت را

مجانی می‌دهیم، جاده هم مجانی می‌دهیم و این طرف که می‌رسیم ۴۲ درصد کرایه حمل بار را انتظار داریم شرکت‌ها به‌عنوان حق دسترسی به راه‌آهن بدهند.» وی ادامه داد: «تجربه بانک جهانی نشان می‌دهد که تغییر راه‌آهن‌ها به سادگی ممکن نیست و تا زمانی که یک بحران در راه‌آهن کشور ایجاد نشود، سیاست‌گذاران و مقامات درصدد تغییر رویه جدی در راه‌آهن بر نمی‌آیند و زمانی تغییرات در همه تجربیات دنیا اتفاق افتاده است که کشورها با بحران حمل‌ونقل مواجه شدند».

پورسیداقایی با بیان این‌که در بهترین شرایط، تغییرات در سیستم راه‌آهن بین ۵ تا ۱۰ سال طول می‌کشد، گفت: «باید انتظار داشت که طی دو یا سه سال یک دولت می‌آید و یک‌دفعه راه‌آهن از این‌رو به آن‌رو می‌شود».

اصل این است که باید این خط مشی را بگیریم، هدف را بفهمیم که راه‌آهن می‌تواند یکی از سودآورترین شرکت‌های کشور باشد و

است.» نماینده شورای گروه ترافیک در هیات مدیره جامعه مهندسان مشاور ایران ادامه داد: «در بخش ریلی نیز ما چند پروژه داریم که حدود ۵۸ همت است و در مجموع در استان کرمان حدود ۲۰۳ هزار میلیارد تومان برای تکمیل پروژه‌هایی که در پیوست بودجه قرار دارند و پروژه‌هایی که در طرح جامع منتخب شدند برای اجرا وجود دارد».

وی بیان کرد: «متأسفانه در جدول پیوست لایحه بودجه ۱۴۰۳ هیچ تخصیصی برای این‌ها دیده نشده و برای یکی دو مورد از این‌ها فقط یک میلیون تومان دیده شده است. درباره پروژه‌های بزرگ‌تری نیز به همین صورت است. مثلاً برای بم - زاهدان، زاهدان - میرجاوه، برای تکمیل کل پروژه در استان کرمان و سیستان و بلوچستان، حدود ۸ هزار میلیارد پول نیاز داریم که برای استان کرمان حدوداً بر اساس تخمینی که ما زدیم ۲.۶ همت است که از این رقم برای هر دو استان برای سال ۱۴۰۳، ۱۷۲ میلیارد تومان از محل بودجه‌های عمومی دیده شده است».

فندرسکی با اشاره به فعال بودن ۴ پروژه در بخش راه‌آهن در استان کرمان، توضیح داد: «پروژه بم - جیرفت یکی از پروژه‌هایی است که مطالعه شده و در اعتبار پروژه لایحه ۱۴۰۳ عدس صفر است.» وی در بخش دیگری از سخنانش گفت: «اگر خواهیم یک جمع‌بندی در خصوص مشارکت عمومی و خصوصی در کشور انجام دهیم، روند تخصیص بودجه، با این‌که به حمل‌ونقل ریلی توجه ویژه کردند و در تمام اسناد بالادستی گفته‌اند باید به ۳۰ درصد برسد، متأسفانه نه تنها افزایشی نبوده بلکه هر سال کمتر شده و یا در همان حد مانده است».

فندرسکی با اشاره به فعال بودن ۴ پروژه

در بخش راه‌آهن در استان کرمان، توضیح داد: «پروژه بم - جیرفت یکی از پروژه‌هایی است که مطالعه شده و در اعتبار پروژه لایحه ۱۴۰۳ عدس صفر است.» وی در بخش دیگری از سخنانش گفت: «اگر خواهیم یک جمع‌بندی در خصوص مشارکت عمومی و خصوصی در کشور انجام دهیم، روند تخصیص بودجه، با این‌که به حمل‌ونقل ریلی توجه ویژه کردند و در تمام اسناد بالادستی گفته‌اند باید به ۳۰ درصد برسد، متأسفانه نه تنها افزایشی نبوده بلکه هر سال کمتر شده و یا در همان حد مانده است».

احداث سه خط فرعی ریلی در استان کرمان

حسین عسکری مدیرعامل مهندسان مشاور ایران تدبیرگران و عضو جامع مهندسان مشاور ایران نیز در این نشست با اشاره به مشوق‌های دولت در احداث خطوط ریلی تجاری، صنعتی و بررسی فرصت‌ها و چالش‌ها، گفت: «مطالعات



دولت‌ها اید مستمراً ۵ تا ۱۰ سال حداقل در این زمینه کار کنند تا یک راه‌آهن پیشرفته و خوب برای کشور درست کنیم».

وجود سه مرکز لجستیک در کرمان

علیرضا فندرسکی، نماینده شورای گروه ترافیک در هیات مدیره جامعه مهندسان مشاور ایران نیز در این نشست با اشاره به پتانسیل‌ها، چالش‌ها و همچنین پروژه‌هایی که در استان کرمان در بخش حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی وجود دارد، صحبت کرد. وی در بخشی از سخنان خود با اشاره به اهمیت بخش سرمایه‌گذاری در طرح جامع گفت: «کرمان موقعیت بسیار حساسی در بخش ترانزیت ریلی و جاده‌ای دارد. هم در کریدور جنوب به شمال و هم در کریدورهای شرق به غرب واقع شده است».

فندرسکی خاطر نشان کرد: «همچنین سه مرکز لجستیک بسیار مهم را در سند لجستیک کشور برای استان کرمان داریم شامل دهکده لجستیک سیرجان، پارک لجستیک عمومی کرمان و پارک لجستیک کشاورزی جیرفت».

وی با بیان این‌که استان کرمان با ۲۹ اسپوک و ۲۷ هاب در تماس است، افزود: «۲۶ پروژه نیمه‌تمام و در حال اجرا در استان کرمان داریم که حدود ۶ آزادراه با هزینه ساخت ۹۷ همت با طول حدود ۸۰۰ کیلومتر است و برای ساخت بزرگراه‌ها نیز حدود ۴۶ همت نیاز

وی در ادامه با اشاره به نیاز یک واحد صنعتی، تجاری یا کارخانه برای استفاده از شبکه ریلی، خاطر نشان کرد: «بار ریلی خاصیتش این است که نمی‌توان آن را به ایستگاه برد و در واقع درب به درب است. ما باید به شبکه متصل بشویم و برای این اتصال باید خط فرعی احداث شود که تأثیر بسیار مهمی در افزایش عملکرد شبکه دارد».

مدیرعامل مهندسان مشاور تدبیرگران ادامه داد: «در سال ۱۳۹۶ نسبت طول خطوط فرعی به طول کل شبکه ۲۷.۲ بوده یعنی ۱۱ هزار کیلومتر شبکه داشتیم و نزدیک ۲ هزار کیلومتر هم خط فرعی داشتیم در ۱۴۰۱ با توجه به این‌که شبکه توسعه پیدا کرده این رقم به ۱۴ هزار کیلومتر رسیده، یعنی طول خطوط فرعی سرعت کمتری داشته و شبکه را بیشتر توسعه دادیم».

لزوم بازنگری قانون خط فرعی

وی با بیان این‌که اگر شبکه را بسازیم اما خطوط فرعی نداشته باشیم نمی‌توان از آن‌ها انتظار بهره‌وری را داشت، گفت: «خطوط فرعی طبق قانونی که مصوب ۱۳۴۳ درباره خطوط صنعتی و تجاری است، احداث می‌شود».

وی با بیان این‌که خطوط فرعی یکسری منافع غیرمستقیم ایجاد می‌کند که برای بنگاه قابل لمس نیست ولی برای اقتصاد ملی بسیار مفید است، اظهار کرد: «مثلاً کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت، برای بنگاه نیست و برای این‌که برای بنگاه نیز نتواند از آن استفاده کند، یکسری مشوق مانند تخفیف حق دسترسی، مشارکت دولت در احداث خط، تعهد بازپرداخت سرمایه‌گذاری و یارانه سود تسهیلات گذاشته شد».

عسکری قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی را از دیگر مشوق‌ها بیان کرد و افزود: «دولت اعلام کرد هر شرکت یا کارخانه‌ای خواست به خط راه‌آهن وصل شود، زیرساز را که خودش انجام داد، دولت هزینه روسازی و علامت را خودش می‌دهد این قانون از سال ۹۲-۹۳ عملیاتی شد و استان کرمان با توجه به موقعیت‌هایی که در بحث‌های صنعتی دارد جزو پیشگامان این موضوع بود و سه تا از خطوط فرعی در استان کرمان از این قانون استفاده کردند و الان مورد بهره‌برداری قرار گرفتند».

وی ادامه داد: «قانون بودجه سنواتی سال ۹۳ و شکل‌گیری ماده ۱۲ قانون دائمی رفع موانع تولید، ماده ۲۷ قانون الحاق در خصوص مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های نیمه‌تمام و یارانه سود تسهیلات داد از دیگر مشوق‌هایی بود که از سوی دولت داده شد».

عسکری با بیان این‌که بسترهای قانونی خوب و متنوعی برای تشویق به سرمایه‌گذاری در خطوط فرعی ایجاد شده که دستگاه اجرایی و متولی باید شرایط به کارگیری آن را تسهیل کند، گفت: «متأسفانه طولانی شدن زمان تأیید پروژه‌ها به دلیل بروکراسی مشکل ایجاد می‌کند و همچنین با توجه به تغییرات فراوانی که در محیط کسب‌وکار از سال ۱۳۴۳ تا امروز اتفاق افتاده و متقاضیان متنوعی الان درخواست دارند، قانون خط فرعی پتانسیل بازنگری دارد».

هنوز آزادراهی در استان کرمان نداریم

محسن صالحی، رئیس هیات مدیره مهندسان مشاور طرح گارنو از دیگر سخنرانان این نشست تخصصی بود. وی با بیان این‌که تقریباً هنوز آزادراهی در استان کرمان نداریم، گفت: «از لحاظ نقشه توسعه راه‌ها و بزرگراه‌ها به نسبت وضعیت بهتری در استان کرمان داریم و کرمان تقریباً رتبه دوم کشوری را از لحاظ طول راه‌های اصلی و فرعی دارد».

صالحی با اشاره به وضعیت ریلی کرمان خاطر نشان کرد: «یکی از کریدورها کامل است و یکی از کریدورها که خود گل‌گهر دارد کار می‌کند بحث کرمان - سیرجان است که تحول خوبی در منطقه ایجاد خواهد کرد».

وی توضیح داد: «در کریدور اصلی بمبئی - مسکو، ۲۰ درصد محور زمینی و ریلی که در کل کشور باید احداث شود، از استان کرمان می‌گذرد.» صالحی افزود: «وضعیت شبکه بزرگراهی که در شبکه آسیا اروپا تعریف شده،

تقریباً سه تا از محورهای اصلی H۲، H۷ و H۷۸ مربوط به استان کرمان است و علیرغم این‌که راه‌های ترانزیتی مهمی در استان تعریف شده ولی از لحاظ میزان راه‌های ترانزیتی به نسبت راه‌های شریانی در کل کشور فاصله جدی داریم».

وی با بیان این‌که سه نوع کریدور اصلی نوع یک، دو و سه در کرمان داریم، گفت: «در کریدور نوع یک که کریدور فیض‌آباد - بجستان - دیهوک - کرمان - بم - ایرانشهر است، دو محور ناقص، یکی محور دیهوک - راور - کرمان و یکی سهرای رستم‌آباد - ایرانشهر را داریم که باید تکمیل شود».

رئیس هیات مدیره مهندسان مشاور طرح گارنو توضیح داد: «در کریدور هفت‌یک که محور تهران - قم - کاشان است بحث آزادراه سیرجان - شهرابک - انار را داریم که هنوز کار نشده و در کریدور شماره نیک هم که محور قم - اصفهان - شیراز - فسا است، محور موزای گل‌گهر یعنی سیرجان - قشورویه - نیریز باقی مانده است».

وی ادامه داد: «در اولویت دو، تکمیل کریدور کهنوج - میناب - جیرفت را احتیاج داریم، تکمیل کریدور بم - فهرج - نصرت‌آباد - زاهدان و در نوع سه هم کریدور بزرگراهی جیرفت - بافت - سیرجان نیاز استان است.» صالحی بیان کرد: «در کریدور ریلی هم دو خطه کردن راه‌آهن زرنند - کرمان - بم - فهرج را باید در برنامه‌های کلان داشته باشیم و همین‌طور در کریدور کرمان - سیرجان - شیراز، محور گل‌گهر - قشورویه و محور گل‌گهر - بردسیر در دست اقدام است».

به ۵۷۰ هوایما نیاز داریم

در ادامه حسن تیزمغز مشاور وزیر راه و شهرسازی گفت: «ما به ۵۷۰ هوایما نیاز داریم اما به دلیل این‌که تحریم هشتم نمی‌توانیم هوایما را مستقیم بیاوریم.» وی افزود: «تحریم را شاید بعضی‌ها ساده بگیرند و بگویند خبری نیست اما واقعاً تحریم در صنعت هوایی موثر است. الان تعداد مسافران هم کم شده است و الان ما در مقابل نفت، هوایما می‌آوریم».

تیزمغز ادامه داد: «ترانزیت کالای هوایی ما بسیار کم است و در کارگو تقریباً کار آن‌چنانی صورت نگرفته در صورتی که کارگو یک بازار بسیار خوب برای ماست که بتوانیم از این امکانات استفاده کنیم.» وی همچنین با اشاره به پیش‌بینی ایجاد بندر خشک در کرمان، بیان کرد: «این موضوع را از آقای استاندار پیگیری کردم، خوشبختانه توافقی را با روس‌ها امضا کردند و من فکر می‌کنم در آینده نزدیکی عملیاتی می‌شود.» وی با بیان این‌که در رابطه با حمل‌ونقل مسافر مشکلات عدیده‌ای داریم، گفت: «۵ هزار اتوبوس را الان تصویب کردیم که دست‌دوم سه تا ۵ سال وارد کنیم و در این زمینه شما هم می‌توانید به عنوان بخش خصوصی به ما کمک کنید».

مشاور وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: «۷ میلیارد پول در کره داشتیم قرار بود یک بخش از این پول را در زمینه نوسازی فرودگاه امام استفاده کنیم و بخشی هم در زمینه احداث واحدهای مسکونی. به دلایل مختلف این پول جابه‌جا و کم شد و بعد به قطر رفت و بلوکه شد.» وی افزود: «در حال حاضر با یک شرکت چینی توافقی کردیم در مقابل نفت بیاورد فرودگاه امام را برای ما توسعه بدهد، و فرودگاه امام را در آینده نزدیک توسعه خواهیم داد، قراردادش را بستیم، کار تقریباً شروع شده است. کل فرودگاه امام مد نظر است که توسعه پیدا کند و حجم آن را به ۳۰ میلیون مسافر برسانیم.» وی با اشاره به وجود ۵ فرودگاه در کرمان، گفت: «فرودگاهی که در کرمان هست می‌تواند زمینه‌های خیلی خوبی را برای حمل‌ونقل چه ترانزیتی و چه مسافر انجام دهد که یک کریدور خوب حمل‌ونقل هوایی بشود».

تیزمغز درباره راه‌آهن نیز اظهار کرد: «ما یک بخشی از راه‌آهن را باید با نفت انجام بدهیم که الان به مشکل خوردیم. راه‌آهن اصفهان - تهران هنوز با چینی‌ها به جایی نرسیدیم ولی سعی می‌کنیم این شاءالله بتوانیم در این رابطه کاری را انجام بدهیم اما کلاً برای راه‌آهن گام‌های خوبی برداشته شده اما کافی نیست».