

سه‌شنبه | ۴ خرداد ۱۴۰۵
۱۴ شوال ۱۴۴۲
شماره ۴۶۹۸

خرشان رضوی

گزارش

فرسودگی ۵۰ در صد ناوگان حمل و نقل برون شهری استان نقش بسزایی در تصادفات و آلایندگی ها دارد

قاتل های پیر جاده



گزارش

مسعود حمیدی

در حالی که بنا بر آمار ها حدود ۵۰ درصد ناوگان حمل و نقل عمومی برون شهری استان فرسوده‌اند، اجرای سیاست‌های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و قانون هوای پاک به دلیل نبود اعتبارات، حمایت‌های کافی و هزینه‌های بالا چندین سال است که کند شده و در نتیجه سرعت فرسودگی خودروها و آلایندگی هوا و همچنین تصادفات جاده‌ای از نوسازی ناوگان جاده‌ای استان پیشی گرفته است که شاید در آینده نزدیک جاده‌های استان به پار کینگ خودروهای فرسوده تبدیل شود. به گزارش خراسان رضوی، حمل و نقل یکی از محور های اساسی توسعه و داشتن ناوگان و زیرساخت های قوی در این حوزه یکی از شاخص های توسعه یافتگی کشور هاست زیرا حمل و نقل کشور انتقاد در مستقیم روی صنعت و کشاورزی تأثیر می‌گذارد. چندین سال است که نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی به دلیل فرسودگی و سن بالای ناوگان در دستور کار دولت است اما بالاترین مقام حوزه حمل و نقل یعنی وزیر راه و شهرسازی در آخرین اظهارات خود به شدت از وضعیت نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور انتقاد کرد. محمد اسلامی در آخرین روزهای اسفند سال گذشته در همایش مدیران سازمان‌های راهداری کشور از وضعیت ناوگان حمل‌ونقل عمومی به خصوص کامیون های با عمر بالای ۴۰ سال و تردد آن‌ها در جاده های کشور که منجر به حادثه آفرینی شده است و ناوگان اتوبوسی به عنوان فرسوده‌ترین ناوگان حمل و نقل کشور انتقاد کرد و به برخی شرکت ها هشدار داده به هیچ وجه اجازه نمی‌دهیم که آن چه برای کارخانه در تولید کامیون، اتوبوس و مینی بوس سود دارد انجام شود بلکه باید آن چه دارای مزیت است کارخانه‌ها تولید کنند. کارخانه‌ها حق ندارند ماشینی را انتخاب و وارد کنند که برایشان، سود بیشتری دارد و ما به هیچ وجه این را نمی‌پذیریم». استان خراسان رضوی ۲۰ هزار و ۵۷۵ کیلومتر راه دارد که ۶ هزار و ۴۲۲ کیلومتر آن جاده بین‌شهری و ۱۴ هزار و ۱۵۲ کیلومتر آن راه روستایی است و به دلیل گستره وسیع جغرافیایی آن سالیانه بیش از ۳۰ میلیون تن کالای دارای بارنامه، ۲۰ میلیون مسافر دارای صورت وضعیت و حدود چهار میلیون تن کالای ترانزیتی و صادراتی توسط ناوگان جاده‌ای استان جابه‌جایی‌شود. وجود ناوگان فرسوده یکی از نقاط ضعیف و شاید تعدد حوادث جاده‌ای در استان است. در کشور های توسعه یافته ناوگان حمل و نقل عمومی معمولاً بعد از ۱۰ سال و در نهایت ۱۵ سال از رده خارج می‌شوند ولی در کشور ما عمر فرسودگی خودروها ۲۰ سال در نظر گرفته شده است در حالی که بنابر اذعان وزیر راه و شهرسازی، متوسط عمر ناوگان مینی بوسی کشور ۲۴ سال است و هنوز هم کامیون‌هایی با عمر بالای ۴۰ سال در جاده های کشور تردد می‌کنند. تقویت حمل و نقل عمومی، ارتقای ایمنی سفر و کاهش تلفات سوانح جاده‌ای، بهبود کیفیت خدمات حمل و نقل، افزایش ضریب ایمنی جاده‌ها، جلوگیری از اتلاف انرژی و هدر رفت سرمایه، بهبود تجارت، تولید و اشتغال زایی، رفع معضل کندی ترافیک در مسیر های جاده‌ای، کاهش زمان سفر، هزینه تعمیرات، توقف و خواب خودرو، ایجاد زمینه رقابت با ناوگان کشور های همسایه در ترانزیت و حمل و نقل بین المللی شاید حداقل مزیت های شناخته شده نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی کشور و استان است.

وضعیت ناوگان حمل و نقل عمومی استان

بر اساس آخرین آمار ی که اداره کل راه اهداری استان در اختیار ما قرار داده است، بیش از ۵۱ هزار و ۶۲۰ دستگاه انواع خودرو ی عمومی در ناوگان حمل و نقل عمومی استان فعالیت می‌کنند. بخش عمده این ناوگان را کامیون ها و تریلی ها با تعداد ۲۹ هزار و ۷۷ دستگاه در بر می گیرند. وانت‌های باری گروه دوم ناوگان حمل و نقل عمومی استان است که ۱۷ هزار و ۹۸ دستگاه ادر بر می گیرد. در حوزه اتوبوس ها و مینی بوس های بین شهری نیز تعداد ۱۴۹۰ دستگاه اتوبوس و ۲۴۴۸ دستگاه مینی بوس فعالیت می‌کنند. ۱۲۶۶ دستگاه سواری کر ایو و ۲۴۲ دستگاه سواری کر ایه روستایی بخش دیگر حمل و نقل عمومی کشور را تشکیل می‌دهد.

آمار نگران کننده فرسودگی ناوگان عمومی استان
اداره کل راهداری استان ،متوسط عمر انواع ناوگان حمل و نقل جاده ای مسافری استان را ۱۳٫۱۱ سال و متوسط عمر انواع ناوگان حمل و نقل جاده ای باری را نیز ۱۵٫۵۹ سال اعلام کرد اما آن چه نگران کننده است این است که بر اساس اطلاعاتی که اداره کل راهداری در اختیار ما قرار داده هم اکنون به طور متوسط حدود نیمی (۴۸ درصد) از ناوگان حمل و نقل عمومی استان فرسوده است که این عدد حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو ی عمومی استان را در بر می گیرد اما نکته قابل تأمل این است که هم اکنون ۹۲ درصد مینی بوس های بین شهری استان و ۶۴ درصد تاکسی های برون شهری استان فرسوده‌اند. ناوگانی که بخش عمده ای از مسافران استان را جابه جایی کند. همچنین ۲۶ درصد اتوبوس ها و ۴۹ درصد کامیون ها و ۱۸ هزار ناوگان باری های تریلر و در نهایت ۱۱ درصد وانت بار های فعال در حوزه حمل و نقل جاده ای استان فرسوده هستند.

چرا ناوگان باری نوسازی نمی‌شود؟

رئیس کانون انجمن های صنفی کار فرمایی کامیون داران کشور و استان در گفت وگو با خراسان رضوی مهم ترین دلیل نوسازی نکردن ناوگان حمل و نقل عمومی را توجه نکردن دولت ها می داندو خاطر نشان می‌کند: دولت ها هیچ گاه به حقوق ما توجه نکرده اند و به رغم تمام پیگیری های انجام شده نتواستیم بهای خدمات ارائه شده را از جامعه بگیریم و سرمایه های ما مستهلک شده اند و نتیجه اش وجود بیش از ۷۰ هزار ناوگان باری فرسوده در جاده های کشور است. البته اگر بخواهیم با قواعد بین المللی خودمان را بسنجیم باید بگوییم «کل ناوگان» ما امروز فرسوده است. امروز کامیون هایی در جاده‌های کشور تردد می‌کنند که تاریخ ساخت آن‌ها مربوط به دهه ۴۰ است.

۳۰ هزار کامیونی که پشت مرز ها مانده اند تا کامیون های بی کیفیت چینی

رضا تیموری می‌افزاید: بخشی از این فرسودگی مربوط به کامیون های چینی است که وارد کشور می‌شوند و به رغم سن کم آن‌ها به دلیل کیفیت خیلی بدشان فرسوده شده‌اند. کامیون های ۲۰۰ کیلومتر را هم بدون مشکل طی نمی‌کنند، این ها کامیون هایی هستند که بارانت و رانت بازی وارد شده‌اند. در شرایطی که امروز بیش از سه هزار کامیون با کیفیت و ۱۰۰ درصد اروپایی پشت مرز ها مانده و برای وارد شدن به کشور و استفاده از آن‌ها در ناوگان حمل و نقل با مانع روبه‌رو شده‌اند، خودرو سازهایی که رانت هارا در اختیار دارند اجازه نمی‌دهند این کامیون ها شماره گذاری شوند و

ما محکوم هستیم از کامیون هایی بی کیفیت استفاده کنیم. نتیجه این می‌شود که کشور مان به پار کینگ ناوگان فرسوده تبدیل شده است.

وی در باره تسهیلات و حمایت های دولت برای نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای استان می‌گوید: همین شرکت های مونتاژ کار داخلی، کامیون های چینی را با اقساط ماهیانه ۲ تا ۳۰ میلیون تومان به متقاضی می‌دهند، کامیون دار با کدام درآمد می‌خواهد چنین اقساطی را پرداخت کند.

ناوگان مسافربری نوسازی نشده است

"حسام آسیابان" دبیر انجمن صنفی شرکت های مسافربری مشهد و حومه نیز در گفت وگو با خراسان رضوی در این باره اظهار می‌کند: بخش اصلی ناوگان مینی بوسی استان که بیش از ۹۰ درصد آن ها فرسوده اند در حومه مشهد و شهرک های صنعتی این شهرستان فعالیت می‌کنند که از نظر تعرفه خدمات و نرخ کرایه ها محجور مانده اند زیرا دیهاری ها و بخشداری ها با تعدیل نرخ ها و تعرفه ها موافقت نمی‌کردند.

وی می‌افزاید: در دوده گذشته مجوز های ناوگان حمل و نقل برون شهری در اختیار شرکت های مسافربری بود اما این اختیار از بین رفت و هر کسی با هر حرفه ای وارد حوزه حمل و نقل می‌شد و بدون پشتوانه سرمایه گذاری می‌کرد که در ادامه فعالیت به دلیل هزینه های بالا با مشکلات مواجه می‌شد. از سویی به دلیل این که بیشتر مسافرانی که وارد مشهد می‌شوند توقف چند روز دارند ناوگان حمل و نقل در مسیر بازگشت به مبدأ بدون مسافر می‌ماند و این باعث متضرر شدن سرمایه گذاران حمل و نقل عمومی شده است. خروجی تمام مسائل، توانایی مالی نداشتن دارندگان دستگاه های حمل و نقل مانند اتوبوس و مینی بوس برای نوسازی ناوگان خود است.

آسیابان می‌گوید: موضوع دیگری که وجود دارد انحصار تولید یا مونتاژ اتوبوس های برون شهری به یک شرکت است، یک دستگاه اتوبوس امروز بیش از ۴/۵ میلیارد تومان است که به یقین برای سرمایه گذار صرفه اقتصادی ندارد که اتوبوس فرسوده را جایگزین و جاهای دیگری به غیر از حمل و نقل عمومی سرمایه گذاری کند. دولت نیز اعتبار یا تسهیلاتی در این حوزه تخصیص نمی‌دهد. دبیر انجمن صنفی شرکت های مسافربری مشهد و حومه معتقد است که حوزه حمل و نقل عمومی استان وضعیت آشفته ای دارد و می‌گوید: امروز سرمایه گذار جداگانه عمل می‌کند، راننده از رویه جداگانه جذب می‌شود و شرکت های مسافربری هم رویه جدا دارد که اگر تمام این ساختار به صورت منسجم عمل می‌کرد امروز شاید با این مشکلات مواجه نمی‌شدیم. در حوزه تاکسی های کرایه ای هم بنده اطلاع دارم که از سال ۸۱ که ناوگان شان نوسازی شده است حدود ۱۹ سال می‌گذرد و الان حاضر هستند که ناوگان خودرو نوسازی کنند اما دولت باید تسهیلاتی برای جایگزینی سواری های پژو در اختیار آن‌ها قرار بدهد.

ناوگان	دستگاه	تعداد فرسودگی	درصد فرسودگی
کامیون و تریلی	۲۹۰۷۷	۱۴۲۴۸	۰٫۴۹
وانت باری	۱۷۰۹۸	۱۸۸۱	۰٫۱۱
اتوبوس	۱۴۹۰	۳۸۷	۰٫۲۶
مینی بوس	۲۴۴۸	۲۲۵۲	۰٫۹۲
تاکسی کرایه ای	۱۵۰۸	۹۶۵	۰٫۶۴
مجموع و متوسط	۵۱۶۲۱	۲۴۹۸۵	۰٫۴۸

روزنامه
سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی
خراسان رضوی

آسیابان می‌افزاید: وقتی دولت برای ناوگان حمل و نقل عمومی اعتبار و تسهیلات تخصیص نمی‌دهد، نتیجه اش این می‌شود که اتوبوس ها و مینی بوس های ما فرسوده می‌شوند و مردم هم از جابه جایی با این ناوگان استقبال نمی‌کنند و از خودروهای شخصی برای جابه جایی مسافر استفاده می‌کنند که به دلیل حرفه ای نبودن رانندگان این خودروها آمار تصادفات هم افزایش می‌یابد.

طی سال گذشته کمتر از ۹۰۰ ناوگان نوسازی شده

میزان نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای استان طی سه سال گذشته حاکی از آن است که توسعه و نوسازی سال ۹۷ تعداد ۵۵۰ دستگاه، توسعه و نوسازی سال ۹۸ تعداد ۱۹۳ دستگاه و توسعه و نوسازی ۹۹ تعداد ۱۵۶ دستگاه بوده که سال به سال کمتر شده است.

نبود اعتبارات دلیل نبود نوسازی

"جواد وحدتی فر" معاون حمل و نقل، راهداری استان در گفت وگو با خراسان رضوی، عمده ترین مانع نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی استان را «تأمین اعتبار» می‌داند و تصریح می‌کند: منابع دولتی با مشکل مواجه شده است و تأمین اعتبار صورت نمی‌گیرد. نمونه آن قانون هوای پاک است که باید بر اساس آن ردیفی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل تخصیص یابد اما این موضوع در سال گذشته محقق نشده و ربالی برای نوسازی داده نشده است. وی می‌گوید: هم اکنون ۹۹ درصد ناوگان حمل و نقل عمومی استان توسط بخش خصوصی تأمین می‌شود و دولت تعهدی برای خرید ناوگان ندارد اما وظیفه دولت حمایت و فراهم آوردن شرایط و تسهیلاتی است که سرمایه گذار بخش خصوصی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی اقدام کند. ولی به دلیل این که سرمایه گذاری در این حوزه سود چندانی ندارد رغبتی هم برای این کار وجود ندارد.

نوسازی ناوگان در اولویت دهم هم نیست

معاون حمل و نقل راهداری استان با اشاره به فرسودگی ناوگان حمل و نقل استان خاطر نشان می‌کند: تسهیلاتی که برای نوسازی در نظر گرفته شده گران است، علاوه بر این هم اکنون دولت با مشکلات عدیده ای برای تأمین اعتبار مواجه است که اگر بخواهیم اولویت بندی کنیم شاید نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی جزو ۱۰ اولویت اول هم قرار نگیرد. از سویی عمده ترین مسئله که امروز با آن مواجه هستیم فشاری است که به ناوگان باری مانند کامیون ها و تریلی های استان وارد می‌شود زیرا بخشی از ترانزیت و جابه جایی کالا از جنوب کشور به خصوص چابهار به دلیل نبود خطوط ریلی توسط کامیون ها جابه جایی می‌شود و این موضوع فشار زیادی به این حوزه وارد کرده است و اندازه نیاز ما کامیون و تریلی نداریم.

تاثیر ناوگان فرسوده بر افزایش تصادفات

سرهنگ میش مست" رئیس پلیس راه استان نیز در گفت وگو با خراسان رضوی با اشاره به آثار منفی نوسازی نشدن ناوگان حمل و نقل عمومی استان می‌گوید: بنا بر اذعان راهداری استان، بیش از ۵۰ درصد ناوگان حمل و نقل عمومی استان فرسوده نیازمند نوسازی است. این فرسودگی بدون شک در افزایش تصادفات و حوادث جاده ای تأثیر گذار بوده و هست. وی در باره عملکرد پلیس برای جلوگیری از تردد خودروهای فرسوده در سطح جاده های استان می‌گوید: بدون شک پلیس راهنمایی و رانندگی در زمینه تمهیدات پیشگیرانه در خصوص خودروهای پر خطر و فرسوده اقدام می‌کند اما باید توجه داشته باشید که بخش عمده این ناوگان مانند خودروهای سواری و حمل و نقل مسافر قشر های کم درآمد هستند و این وظیفه دولت است که بخشی از اعتبارات مورد نیاز نوسازی خودروها را تأمین کند اما به دلیل مشکلات مالی که دولت با آن ها مواجه است نتوانسته است تسهیلات لازم را فراهم کند که اگر این شرایط فراهم شود بدون شک مردم هم از نوسازی خودروهای فرسوده در اختیار شان استقبال خواهند کرد.

آلایندگی ناوگان حمل و نقل

معاون پایش و نظارت محیط زیست نیز در باره اجرای قانون هوای پاک در استان به خراسان رضوی می‌گوید: قانون هوای پاک تکالیفی را برای ۱۸ سازمان تعیین کرده است و نظارت بر این موضوع را سازمان محیط زیست بر عهده دارد. بر اساس آخرین برآوردها، ۶۴ درصد متاعه آلاینده مربوط و وسایل متحرک است که ۵۰ درصد آن در اختیار وسایل متحرک عمومی است و ۵۰ درصد نیز خودروهای شخصی‌اند. عرفانی می‌گوید: نوسازی ناوگان حمل و نقل یکی از عمده ترین راه های جلوگیری از گسترش آلاینده می‌ها در کشور و استان است. طی سه سال گذشته متأسفانه به دلیل شرایط

چرا نوسازی نشد؟

"میرجعفریان" معاون عمرانی استانداری نیز در گفت وگو با خراسان رضوی، در باره دلیل نوسازی نشدن حمل و نقل عمومی استان اظهار می‌کند: عمده ترین دلیل اجرا نشدن برنامه های نوسازی ناوگان برون شهری ما به مسئله ظرفیت کارخانه های تولید خودروهای جابه جایی مسافر مربوط است. یعنی به دلیل مشکلات اقتصادی و تحریم ها به رغم وجود تقاضا کارخانه‌ها قادر نبودند نیاز بازار را تأمین کنند. در نتیجه نبود نوسازی ها که باید سالیانه انجام می‌شد روی هم انباشته شد و وضعیت امروز را به وجود آورد. از سویی دیگر به دلیل کم بودن عرضه و بالا رفتن تقاضا برای خرید و تأمین خودرو شاهد افزایش قیمت ها هستیم و این افزایش قیمت ها از یک سوور شد هزینه های مترتب برای ارتدادن خودروها طی چند سال اخیر از سوی دیگر باعث شده است که سرمایه گذاران، شرکت ها و رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی قادر نباشند خودروهای خود را نوسازی کنند.

چه باید کرد؟

معاون استاندارد در باره راه برون رفت از این وضعیت و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی استان می‌گوید: دولت باید تسهیلات ویژه ای را برای نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای تخصیص دهد و سقف تسهیلات افزایش یابد. علاوه بر این خودروسازان نیز باید تأمین خودروهای مورد نیاز برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی که مصارف عمومی دارند مانند اتوبوس، مینی بوس، تاکسی و حتی تریلی ها را در اولویت تولید خود قرار دهند. در پایان باید اذعان کرد که در شرایط فعلی شرکت های خودروساز داخلی حتی توان محقق کردن وعده های سال های گذشته خود را برای تحویل خودروهای پیش خرید شده ندارند و تحریم ها به طور جدی تأمین قطعات مورد نیاز کارخانه های خودروسازی را با مشکل مواجه کرده است از سویی دیگر هزینه های خرید یک دستگاه خودرو آن هم با هدف مصارف عمومی برای سرمایه گذاران بسیار سنگین و نیازمند حمایت های جدی دولتی است اما وقتی متولیان می‌گویند نوسازی در اولویت دهم هم نیست بیانگر وضعیت بحرانی منابع دولتی است. در چنین شرایطی ناوگان حمل و نقل عمومی استان روز به روز پیرتر و فرسوده تر می‌شود و جاده های استان تبدیل به پار کینگ خودروهای فرسوده خواهد شد و این رویه علاوه بر افزایش آلایندگی هوا و تصادفات جاده ای در آینده نزدیک ضربه ای مهلک به اقتصاد حمل و نقل کشور وارد خواهد کرد که جبران آن شاید سال ها زمان ببرد لذا انتظار می‌رود دولت به جای حمایت های بی چون و چرا از کارخانه های مونتاژ کار برای واردات خودروهای بی کیفیت به سرمایه گذاران اجازه دهد برای واردات ناوگان حمل و نقل باری و مسافربری با کیفیت اقدام کنند. علاوه بر این، خودروساز های داخلی می‌توانند به صورت مشارکتی با سرمایه گذاران برای تولید خودروهای سبک حمل و نقل عمومی مانند تاکسی ها، وانت های باری و حتی مینی بوس ن اقدام کنند.