

تجهیزات خطریلی ایران – افغانستان به سرقت رفت!

بهره‌برداری از پروژه اهدایی به افغانستان منتظر جبران خسارت



راه‌آهن خواف– هرات بی شک یکی از مهم‌ترین پروژه‌های بزرگ تجاری و اقتصادی بین ایران و همسایگان خود در چندین سال اخیر بوده که با سرمایه‌گذاری خارجی کشورمان در افغانستان، سهولت حمل و نقل و تجارت بین عسلویه معدنی ایران و بازار مصرف بزرگ تجاری و شریک دیرینه اقتصادی کشورمان یعنی افغانستان را به وجود می‌آورد.

این مسیر ریلی به عنوان تنها خط ریلی ایران و افغانستان می‌تواند تحولی در زمینه اقتصاد و تجارت بین دو کشور ایجاد کند و از یک طرف افغانستان را به دروازه دریاهای آزاد وصل و از طرفی دیگر به تعبیر حسن روحانی، رئیس‌جمهور سابق با افتتاح این خط ریلی روابط دو کشور ایران و افغانستان را نیز مستحکم‌تر کند. این پروژه که با سرمایه‌گذاری ایران به عنوان هدیه کشورمان به افغانستان ساخته شد در صورت زیر بار رفتن، سهم ویژه‌ای در صادرات ایران به همسایه شرقی و سهولت دسترسی تجاری به این کشور ایفا می‌کرد، حالا اما خبر می‌رسد در جریان تحولات سیاسی افغانستان این راه به دلیل سرقت اموال و بخشی از تاسیسات خطوط راه‌آهن، از دسترس خارج شده است و فعلا امکان استفاده از آن نیست و بر اساس گفته مسئولان، معلوم نیست دقیقاً چه زمانی به بهره‌برداری واقعی خواهد رسید.

در ماه‌های گذشته البته یکی از موضوعات مهم مطرح شده در سفر نماینده ویژه رئیس‌جمهور ایران به افغانستان و هیئت سیاسی اقتصادی ایران با محوریت استانداری خراسان رضوی در زمان دوستاندار این استان، معتمدیان ونظری، همین پروژه بوده اما این پیگیری‌ها همچنان معطل تصمیم‌گیری نهادهای تصمیم‌گیر در آن سوی مرز هاست. پروژه‌ای که نمی‌توان نقش مثبت و به صرفه‌فجاری آن برای ایران را در نظر نگرفت اما فعلا در کش و قوس تصمیم‌گیری طرف افغانستانی گیر کرده است.

فقط همان محموله مراسم افتتاح حمل شد

به گزارش خراسان رضوی، ابتدا برای اطلاع از آخرین وضعیت موجود این خط ریلی با مدیر کل راه‌آهن شرق کشور تماس گرفتیم که رضاشقی در این باره گفت: این خط هم اکنون فعالیتی نداشته و به جز همان محموله‌ای که در مراسم افتتاحیه به افغانستان صادر شده بهره‌بردار ی دیگری از آن انجام نگرفته است.

وی افزود: ما در طرف ایران آمادگی استفاده و بهره‌برداری از خط را داریم و اگر قسمت مربوط به افغانستان تکمیل شود مشکلی برای بهره‌برداری نداریم اما چون هنوز بهره‌برداری به‌طور کامل در اختیار شرکت راه‌آهن قرار نگرفته عملا این موضوع ارتباطی به راه‌آهن نداشته است و شرکت زیر ساخت حمل و نقل کشور باید پاسخ‌گوی شما باشد.

حافظ سادات نژاد، مشاور معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور در توضیح این موضوع اظهار کرد: این طرح در آذر ۹۹ افتتاح و دورام‌قطار نیز با محموله باری سیمان به کشور افغانستان ار سال شده و چون ما شرکت ساخت هستیم، در بهمن ماه این پروژه به صورت موقت در کمیسوونی با حضور شرکت ما، پیمانکاران و مشاور و همچنین راه‌آهن کشور مان

به راه‌آهن جمهوری افغانستان تحویل شد، البته در صورت جلسه‌ای برخی نواقص شناسایی شد که قرار بود ما کار را انجام دهیم، پس از تحولات کشور افغانستان ما همچنان از طریق افرادی که در افغانستان با ما در ارتباط بودند از وضعیت و شرایط خط اطلاع داشتیم تا زمانی که به ما اعلام شد تخریب انجام شده است.

وی افزود: پس از اولین سفر معتمدیان استاندار وقت خراسان رضوی به کشور افغانستان و تأکید مسئولان محلی دو کشور در هرات بر احیا و بهره‌برداری از این خط ریلی، به درخواست ایشان هیئتی هشت نفره برای بررسی سطح خسارت به وجود آمده در این خط تشکیل و با هماهنگی‌های انجام شده البته به سختی از طرف مرزبانی کشورمان به دلیل نگرانی‌های موجود برای امنیت ما بالاخره انجام شد و بررسی‌های کارشناسی ما در این زمینه نشان از تخریب بخش زیادی از تاسیسات این خط ریلی داشت.

ایستگاهی که غارت شد

سرپرست مجری طرح راه‌آهن خواف– هرات با توضیح تخریب‌های انجام شده گفت: بر اساس بازدید ما عمده تخریب‌ها در ایستگاه روزنک در ۶۲ کیلومتری این محور اتفاق افتاده و بیشتر تاسیسات این ایستگاه به سرقت رفته است، یعنی هرآن چه که در این ساختمان قابل سرقت بوده، از تاسیسات بهداشتی مثل شیرآلات تا کابل‌های برق و کابل‌های مخابراتی تا تجهیزات مخابراتی و رادیویی و شبکه بیسیم نصب شده و هرآن چه که قابل بردن بوده به سرقت برده و آن چه را ننواسته بودند بیرند نیز تخریب کرده بودند. وی افزود: حد فاصل ایستگاه‌های غوریان و شمتیغ افغانستان نیز زیر ساخت‌های ریلی خط به جز ریل که جوشکاری شده و امکان برداشتن نداشت، بقیه ادوات آن نیز سرقت شده که به عنوان مثال پیچ‌های موجود در این ریل‌ها به دلیل نوع فلزی که در آن به کار رفته و وزن آن از

براه‌آهن

هرآن چه که در این ساختمان قابل سرقت بوده، از تاسیسات بهداشتی مثل شیرآلات تا کابل‌های برق و کابل‌های مخابراتی تا تجهیزات مخابراتی و رادیویی و شبکه بیسیم نصب شده و هرآن چه که قابل بردن بوده به سرقت برده و آن چه را نتوانسته بودند ببرند نیز تخریب کرده بودند

قیمت بالایی هم بر خور دار بوده و مثلاً هر پیچ حدود ۳۰۰ هزار تومان قیمت دارد که حدودا ۵ کیلومتر از این خط نیز به همین شکل آسیب دیده است.

سادات نژاد، در باره میزان کلی خسارت‌ها در این خط ریلی نیز گفت: بر اساس فهرست بهای ایرانی با توجه به این که بخشی از این تجهیزات ساخت داخل بوده و مشکلی از بابت تأمین آن نداریم حدودا ۳۲ میلیارد تومان هزینه فهرست بها به عنوان قیمت پایه بوده، البته کسی با این قیمت انجام نداده و معمولاً با افزایش ضرب ۱/۳ در صد ضرب در قیمت پیشنهادی پیمانکاری است که بر اساس قیمت پیشنهادی پیمانکاران در سال ۹۷، ۲/۵ برابر قیمت پایه بوده البته اگر کسی الان حاضر به انجام آن با این میزان باشد، چیزی در حدود هزار میلیارد ریال هزینه خواهد داشت. این البته هزینه‌ای است که برای ما به قیمت ریالی و با احتساب خود کفایی در تولید بخش اعظمی از این تجهیزات بوده در صورتی که برای طرف افغانستان متفاوت خواهد

بود و بر اساس نشست‌هایی که انجام شده چون ما این خط را تحویل افغانستان داده بودیم قرار بر این شده خود آن‌ها این خسارت را پرداخت کنند، ضمن این که ما نیز متعهد شدیم اگر با همان شکل و شرایطی که خط تحویل شده آماده شود، نواقص مشخص شده در گذشته را نیز ما برعهده بگیریم و انجام دهیم.

سرقت تاسیسات مهم رادیویی

وی تصریح کرد: البته در گذشته بیان شده بود که میزان هزینه در این پروژه ۲۵ میلیون دلار بوده که این رقم غلط است و ما اصلا صحبتی از هزینه دلاری نکردیم، تنها موضوعی که وجود دارد این است که بخشی از تاسیسات مهم مخابراتی و رادیویی و فیبر نوری این خط که وارداتی بوده و به سختی و در شرایط تحریمی از کشور نیوزیلند خریداری شده بود که با سیستم موجود در کشور همخوانی داشته باشد قیمت بالایی داشته و قیمت دلاری داشته است که الان از قیمت دقیق آن اطلاع ندارم. این تجهیزات در مراسم افتتاح تست شد و بین ایستگاه‌ها ارتباط رادیویی کاملی ایجاد کرد اما پس از آن چون هنوز ایستگاه‌ها به‌طور کامل به بهره‌برداری نرسیده بود از داخل کشور برای جلوگیری از حملات سایبری و هک شبکه کلی داخلی قطع شده بود اما کاملاً سالم تحویل طرف افغانستانی شده بود که به سرقت رفته است.

راهکار راه‌وی میز تفاهم

سرپرست مجری طرح راه‌آهن خواف– هرات در پاسخ به این سوال که بالاخره چه زمانی این مشکلات رفع خواهد شد و این خط به بهره‌برداری کامل خواهد رسید و طرف افغانستانی کی خسارت‌های به‌وجودآمده را جبران می‌کند، گفت: ما با مدیران راه‌آهن افغانستان در ارتباط هستیم و گفتند در سریع‌ترین زمان ممکن این کار انجام می‌شود و مدیر کل راه‌آهن هرات هم به

ساخته و تحویل شده و بخش دوم که باید توسط افغانستان انجام می‌شد که هنوز کاری در آن انجام نشده است. در سفر اول قرار شد هیئت ارزیابی خسارت به افغانستان اعزام شود و این کار انجام شد اما در سفر دوم از طرف افغانستانی ابتدا اعلام شده بود که این تجهیزات به سرقت رفته اما بعداً در سفر دوم قرار شد بخشی از این تجهیزات به سفارت ما تحویل شود، حالا یا وقتی مشخص شده که این ایستگاه‌ها در حال سرقت است این تجهیزات رادیویی را خودشان برداشته و به جای دیگری منتقل کرده‌اند یا گروهی برداشته یا هر اتفاقی افتاده است، در نهایت فقط تجهیزات رادیویی و نرم‌افزاری تحویل شد که این تجهیزات از طریق متخصصان راه‌آهن ما تست و بررسی شود که آیا قابل استفاده است یا خیر اما بخشی از این تجهیزات نرم‌افزاری و رادیویی که تجهیزات گران قیمتی هم بوده فعلاً تحویل شده است. البته مافهرست سیاهه اقلام تحویل شده را ندیدیم و باید ببینیم که چه چیزی تحویل شده و چه چیزی الان تحویل گرفتیم که قرار شده به صورت کامل بررسی شود.

ایران و افغانستان دور میز گفت‌وگو

وی افزود: پس از چندین ملاقات مرزی بالاخره این برآورد خسارت‌ها و بازدید کارشناسی هم انجام شده و در نهایت خسارت‌های غیر رسمی اعلام شد که الان از عدد دقیق آن اطلاع ندارم اما گزارش رسمی و کارشناسی هم هنوز اعلام نشده است.

اشر فی همچنین تأکید کرد: بخشی از هزینه این خط نیز مربوط به آموزش‌های تخصصی نیروی انسانی بوده که به هر دلیل رفته‌اند و حالا باید مشخص شود که یا همان افراد برمی‌گردند یا باید این آموزش‌های خاص و ویژه فنی و تخصصی نگهداری این تاسیسات به افراد دیگری داده شود.

وی افزود: این پروژه برای ما اولویت جدی دارد و در سفر نماینده ویژه رئیس‌جمهور در امور افغانستان نیز مطرح شد و در حال پیگیری آن هستیم.

تاخیر در اجرای تعهد

معاون اقتصادی استاندار تصریح کرد: به‌هر حال از ایستگاه روزنک به بعد که قرار بود توسط افغانستان ساخته شود انجام نشد و اگر بار ایران تاروزنک حمل می‌شد، تخلیه و بارگیری و حمل تا هرات که به هر حال یک فاصله‌ای هست هزینه‌های خاص خود را داشت و به صرفه نبود، ضمن این که آمادگی لازم در طرف افغانستانی هم وجود نداشت و زیرساخت‌های گمرکی در این محل نیاز بود که در حال اجرا بود اما به مسائل تحولات و... خوردیم و عقب افتاد، از نظر اقتصادی اگر کاملاً این زیرساخت‌ها فراهم شود این پروژه توجیه اقتصادی خواهد داشت اما تا این زیرساخت‌ها فراهم نشود صرفه مناسب اقتصادی برای تاجران ندارد.

وی همچنین در پاسخ به این سوال که آیا تهاتر مالی برای تأمین اعتبار ساخت مجدد این خط را تأیید می‌کند، اظهار کرد: بله این هم از مواردی بوده که به عنوان بسته پیشنهادی ما اعلام شده و مجموعه دیگری از پیشنهادها هم به طرف افغانستانی ارائه شده اما به هر حال به طرف دوم هم بستگی دارد و هنوز تصمیم نهایی در این زمینه گرفته نشده است.

بوده است.

دلیل کاهش تعداد چک‌های برگشتی

قانون چک‌است نه بهود اقتصاد

اما باید اذعان کرد دلیل اصلی کاهش تعداد چک‌های برگشتی در استان ۱۰ ده‌ماه‌سال گذشته تاکنون و در طول ۱۰ ماه‌امسال ارتباط چندانی به بهبود وضعیت اقتصادی استان ندارد بلکه بیشتر تحت تأثیر «قانون جدید چک» است که از ابتدای امسال در کشور اجرایی شده است. بر اساس قانون جدید چک، صدور دسته‌چک برای متقاضیان به‌صورت متمرکز و تحت نظارت بانک مرکزی و «سامانه صیاد» انجام می‌شود. با اجرایی شدن این قانون سوابق فرد توسط بانک مرکزی بررسی می‌شود و امکان صدور چک بی‌محل از سوی افراد کاهش شدیدی یافته که این روند تنها در استان خراسان رضوی نبوده و در کل کشور روند چک‌های برگشتی کاهش محسوسی پیدا کرده است.

در طول ۱۰ ماه‌امسال روند نزولی داشته خود شاهد این ماجراست که تعداد و سهم چک‌های برگشتی از اقتصاد استان کاهش داشته است. بر اساس داده‌های بانک مرکزی از ابتدای امسال تاکنون تعداد ۴۲۸ هزار و ۶۰۰ فقره چک به ارزش بیش از ۱۵ هزار و ۸۷۶ میلیارد تومان در استان برگشت خورده و متوسط مبلغ چک‌های برگشتی در این ۱۰ ماه روند صعودی داشته به‌طوری که از ۲۲ میلیون تومان در فروردین به حدود ۳۹ میلیون تومان در دی رسیده است اما در صد چک‌های برگشتی به کل چک‌های صادر شده در استان در ۱۰ ماه‌امسال تقریباً ثابت

نظر تعداد چک‌های برگشتی شاهد کاهش ۲۶ درصدی تعداد چک‌های برگشتی در دی‌ماه امسال نسبت به دی‌ماه سال گذشته بودیم هر چند از نظر مبلغ کل چک‌های برگشتی استان شاهد رشد حدود چهار هزار میلیاردی بودیم که دلیل آن را پیشتر ناشی از تورم و کاهش ارزش پول ملی ذکر کردیم. از سویی دیگر روند تعداد چک‌های برگشتی استان از ابتدای امسال تاکنون خود بیانگر آن است که تعداد چک‌های برگشتی استان در ۱۰ ماه گذشته روند نزولی داشته و این که همزمان درصد تعداد چک‌های برگشتی از کل تعداد چک‌های صادر شده در استان

از دی‌ماه ۹۹ تا دی‌ماه امسال بیش از ۶۶ درصد رشد داشته است که می‌توان دلیل اصلی آن را در رشد نرخ تورم و کاهش ارزش پول ملی جست‌وجو کرد. زیرا به همان نسبت مبلغ کل چک‌های صادر شده در طول یک‌سال گذشته رشد داشته است.

کاهش تعداد چک‌های برگشتی

اما این رشد را نمی‌توان بیانگر بدتر شدن وضعیت چک‌های برگشتی در استان در طول یک‌سال گذشته دانست زیرا تعداد چک‌های برگشتی استان در دی‌ماه سال گذشته بر اساس داده‌های بانک مرکزی ۵۳ هزار و ۳۰۰ فقره به ارزش ۱۲۴۲ میلیارد تومان بوده است که از

برگشتی دی‌ماه کشور ۷/۷ درصد و بعد از استان‌های تهران و اصفهان در رتبه سوم و سهم استان از مبلغ کل چک‌های برگشتی کشور در دی‌ماه ۶/۲ درصد بوده است.

رشد ۶۶ درصد متوسط مبلغ چک‌های برگشتی در یک‌سال

بر اساس داده‌های بانک مرکزی، متوسط مبلغ هر فقره چک برگشتی در استان خراسان رضوی در دی‌ماه امسال حدود ۳۹ میلیون تومان بوده است. در حالی که متوسط مبلغ چک برگشتی مدت مشابه یعنی در دی‌ماه سال گذشته ۲۳ میلیون تومان بوده یعنی متوسط مبلغ چک‌های برگشتی استان در طول یک‌سال گذشته

صادر شده ۵/۳ درصد است.

سهم خراسان رضوی از کل چک‌های برگشتی کشور

بر اساس داده‌های بانک مرکزی در دی‌ماه امسال تعداد ۵۴۴ هزار و ۱۰۰ فقره چک به ارزش حدود ۲۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد که سهم استان خراسان رضوی از این تعداد ۴۲ هزار و ۱۰۰ فقره به ارزش ۱۶۴۰ میلیارد تومان بوده است. یعنی تنها در دی‌ماه امسال بیش از ۴۲ هزار فقره چک به ارزش بیش از ۱۶۰۰ میلیارد تومان در استان برگشت خورده است. سهم استان خراسان رضوی از کل تعداد چک‌های