

یک‌شنبه | ۲۱ دی ۱۳۹۶
۲۶ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
شماره ۱۶۶۰

فرهنگ رضوی

گزارش



گزارشی درباره درآمدها و هزینه‌های نگهداری آزادراه شهید شوشتری ۱۷ سال پس از افتتاح

دخل برای بهره‌بردار، خرج با راهداری

یک مسئول: تا سال ۱۴۱۳ عوارض آزادراه همچنان در اختیار سرمایه‌گذار این پروژه قرار دارد

گزارش

مسعود حمیدی

سال ۸۲ آزادراه مشهد – باغچه با حضور رئیس‌جمهور وقت افتتاح شد. اما دریافت عوارض از خودروها که هر سال نرخ آن افزایش می‌یابد، سؤالاتی را درباره میزان درآمد شرکت بهره‌بردار از این پروژه، نحوه هزینه‌کرد این درآمدها و سررسید استهلاک سرمایه‌یجاد می‌کند. افزایش عوارض این آزادراه باعث‌شد به دنبال پاسخ این سوالات باشیم. به تازگی وزارت راه و شهرسازی نرخ‌های جدید عوارض عبور از آزادراه‌های کشور را ابلاغ کرد که طبق آن هر خودروی سواری برای عبور از این آزادراه باید ۴۰۰۰ تومان به‌عنوان عوارض پرداخت کندو این مبلغ نسبت به سال گذشته افزایش ۶۰ درصدی را نشان می‌دهد، همچنین بالاترین مبلغ عوارضی این آزادراه برای تریلی هاست که باید ۶۰۰۰ تومان پرداخت کنند.

● **قرار داد چه‌بود؟**

شهریور سال ۷۵ هیئت‌وزیران ابلاغ کرد: «وزارت راه و ترابری مجاز است نسبت به انعقاد قرارداد مشارکت جهت احداث و بهره‌برداری از آزادراه مشهد – باغچه با شرکت سهامی ملی آزادراه قزوین – زنجان وابسته به بانک ملی ایران اقدام کند. دوره مشارکت طرح ۲۲ سال شامل ۴ سال دوره احداث آزادراه و ۱۸ سال مدت بهره‌برداری منافع توسط سرمایه‌گذار تعیین می‌شود.»

● **شرکت بهره‌بردار یالی بابت نگهداری آزادراه نداده‌است**
«عرف بر این است که هزینه‌های تأمین و نگهداری آزادراه‌ها بعد از بهره‌برداری بر عهده شرکت بهره‌بردار است.» معاون راهداری اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان با بیان این مطلب در گفت‌وگو با خراسان رضوی درباره آزادراه مشهد – باغچه می‌افزاید: این آزادراه را باید شرکت بهره‌برداری کننده تأمین و نگهداری می‌کرد و بعد از این که هزینه‌های صرف‌شده به بهره‌بردار مسترد شد، تأمین و نگهداری آن به وزارت راه و شهرسازی واگذار می‌شود. اما نوع قرارداد آزادراه مشهد – باغچه به گونه‌ای بوده است که تأمین و نگهداری آن از همان سال بهره‌برداری (۸۲) به گردن راهداری افتاده است. علیرضا خجسته می‌گوید: هزینه تأمین و نگهداری بسیاری از آزادراه‌ها بر عهده بهره‌بردار است و آن دسته از آزادراه‌هایی که تأمین و نگهداری آن‌ها بر عهده وزارت راه و شهرسازی است، معمولاً بهره‌بردار درصدی را بابت این هزینه‌ها پرداخت می‌کند اما درباره آزادراه مشهد – باغچه متأسفانه قرارداد به گونه‌ای بود که از روزی که این آزادراه به بهره‌برداری رسید تاکنون ریالی از درآمدهای آن مانند عوارض بابت تأمین و نگهداری

این آزادراه به ماداده نشده است. قاعدتاً با این رویه باید دوره بازگشت هزینه‌کرد بهره‌بردار کوتاه‌تر می‌شد اما این که چرا این گونه نشده است معلوم نیست. وی ادامه می‌دهد: تمام هزینه‌های تأمین و نگهداری این آزادراه مانند روشنایی، تعویض گاردریل‌ها، روکش آسفالت و امثال آن از طریق اعتبارات استانی و ملی تأمین می‌شود و شرکت بهره‌بردار ریالی برای این مسائل هزینه نکرده است.

● **تا ۱۴۱۳ عوارض همچنان در سید سرمایه‌گذار**

سرپرست اداره کل بهره‌برداری از آزادراه‌های کشور نیز در گفت‌وگو با خراسان رضوی درباره عملکرد، میزان درآمدزایی و هزینه‌کرد شرکت آزادراه مشهد – باغچه می‌گوید: عملکرد این شرکت هر سال توسط وزارت راه و شهرسازی حسابرسی می‌شود، علاوه بر این باید توجه داشته باشید که سرمایه‌گذار این پروژه به بانک ملی است و این بانک در ساخت کنارگذر شمالی مشهد نیز مشارکت دارد در نتیجه سرمایه‌گذاری بهره‌بردار با آزادراه مشهد – باغچه‌ترکیب می‌شود. بنابراین دوره بهره‌برداری شرکت آزادراه مشهد – باغچه از این آزادراه طولانی‌تر هم خواهد شد حداقل تا سال ۱۴۱۳ بهره‌برداری از این آزادراه در اختیار بانک ملی خواهد بود.

روزنامه
سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی
خراسان رضوی

ما اطلاع داریم شرکت سرمایه‌گذاری بابت نگهداری این آزادراه هزینه‌ای نمی‌کند.

● **بنا بود سال ۹۴ هزینه‌های سرمایه‌گذار مسته‌لک شود**

مدیرکل دفتر مشارکت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی درباره قرارداد آزادراه مشهد – باغچه می‌گوید: سال شروع بهره‌برداری از این آزادراه ۴۰ کیلومتری ۸۲ بوده و بنا بود طبق قرارداد و جدول هزینه عملکرد در سال ۹۴ استهلاک سرمایه‌گذاری این آزادراه به اتمام برسد و آزادراه به دولت منتقل شود اما این اتفاق رخ نداده است. دلیل اصلی محقق نشدن موضوع این بوده که در طول سال‌های بهره‌برداری از این پروژه دولت به دلیل حمایت از مردم با نرخ عوارض را افزایش نداده به میزانی کمتر از آن چه در قرارداد ذکر شده، افزایش داده است. نتیجه این موضوع تراکم مانده سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذار این آزادراه بوده است.

● **در سال ۹۸ میزان مانده سرمایه‌گذاری ۶۶ میلیارد بوده است**

حیدری می‌افزاید: طبق حسابرسی‌های انجام شده مانده سرمایه‌گذاری آزادراه مشهد – باغچه در سال ۹۷ بیش از ۸۲ میلیارد تومان بوده و این رقم در سال ۹۸ به عدد ۶۶ میلیارد تومان رسیده است. بنابراین طبیعی است که زمان مسته‌لک شدن سرمایه، سرمایه‌گذار این آزادراه حتی در سال ۹۹ هم مسته‌لک نشود و حداقل تا سه سال دیگر هم ادامه خواهد داشت. مدیرکل دفتر مشارکت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی ادامه می‌دهد: رواقع این ارقام نشان می‌دهد بر اساس ارزش پول اگر چه میزان سرمایه‌گذاری اولیه کمتر از این ارقام بوده است اما هنوز مانده سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذار در این پروژه مسته‌لک نشده است.

● **عوارض باید ۹۵ درصد افزایش می‌یافت**

وی با اشاره به افزایش نرخ عوارض این آزادراه می‌گوید: میزان عوارضی که دولت برای آزادراه مشهد – باغچه تعیین کرده، بسیار پایین‌تر از میزان پیشنهادی سرمایه‌گذار این پروژه است. اگر بنا بود یک‌ساله این آزادراه از سرمایه‌گذار تحویل بگیریم حداقل باید ۹۵ درصد نرخ عوارض را افزایش می‌دادیم. وی درباره میزان درآمدزایی سرمایه‌گذار از بهره‌برداری آزادراه مشهد – باغچه می‌گوید: میزان درآمدهای این سرمایه‌گذار هر سال توسط حسابرسان مورد تأیید وزارت اقتصاد و اداری انجام می‌شود به تازگی هم این حسابرسان هابر عهده‌دیوان محاسبات کشور گذاشته‌شده است بنابر این میزان درآمدها شفاف است، علاوه بر این با توجه به این که به تازگی پرداخت عوارض به صورت الکترونیکی در این آزادراه انجام می‌شود وضعیت درآمدی شرکت آزادراه مشهد – باغچه کاملاً مشخص خواهد بود.

اعتبار قطره چکانی وبی توجهی مالکان ۳ اثر تاریخی سبزوار را در معرض نابودی قرار داده است

یخدان‌های دوره قاجار، پاتوق معتادان!

میراث فرهنگی سبزوار با حکم دادستانی می‌تواند برای مرمت یخدان ها ورود کند اما در سال های اخیر به دلیل قطره چکانی بودن اعتبارات مرمت آثار تاریخی سبزوار توان مرمت یخدان ها را ندارد.ریم.

● **اعتبار قطره چکانی برای مرمت ۳ یخدان تاریخی**

مدیر پایگاه میراث فرهنگی شهر تاریخی سبزوار با اشاره به این که امسال ۱۰۰ میلیون تومان اعتبار برای مرمت یکی از یخدان های تاریخی سبزوار اختصاص یافته است که باز هم این میزان اعتبار محدود و قطره چکانی برای مرمت کافی نیست، افزود: در سال ۹۴ اعتباری برای مرمت و احیای یخدان های تاریخی سبزوار در نظر گرفته شد و خشت هایی را برای انجام عملیات این بناها خریداری کردیم و تمامی این یخدان ها با داربست تجهیز شد اما متأسفانه در زمان آغاز به کار عملیات مرمت، مالکان اجازه این اقدام را به میراث فرهنگی سبزوار ندادند و پروژه مرمت احیای یخدان های تاریخی تعطیل شد. برآبادی ادامه داد: خشت های ذخیره شده پس از مدتی کاملاً خراب شد و داربست ها در اطراف یخدان های تاریخی از سوی افراد نامعلوم به سرقت رفت.

● **وضعیت بحرانی ۳ یخدان تاریخی سبزوار**
وی وضعیت تخریب سه یخدان تاریخی سبزوار را کاملاً بحرانی دانست و گفت: هر سال میزان تخریب این یخدان ها در حال افزایش است و اگر زخمی از آثار تاریخی باز شود، شدت روند فرسایش و تخریب آن بنا چندین برابر می‌شود. مدیر پایگاه میراث فرهنگی شهر تاریخی سبزوار درباره میزان تخریب این سه یخدان تاریخی افزود: داخل و خارج یخدان های تاریخی سبزوار آسیب پذیر محسوب می‌شود و در مجموع این سه یخدان بیش از ۴۰ درصد تخریب شده و دیوار های سایه انداز و حوضچه ها در سال های اخیر آسیب جدی دیده است. برآبادی بیان کرد: برای مرمت و بازسازی یخدان های تاریخی سبزوار نیاز به حداقل دو میلیارد تومان اعتبار است. وی با بیان این که با دادستانی برای ورود به مرمت این یخدان ها راییزی شده و بحث نگرا ن کنند و د اصلی برای عملیات مرمت و نجات این سه یخدان



گفت : در گذشته این یخدان ها محل تولید و انباشته شدن یخ در فصول سرد و زمستان بوده و در حوضچه های کم عمق آب گیری می شد و به صورت لایه لایه یخ می زد و پس از برش در یخچال ها نگهداری می شد. محسن برآبادی افزود: در یخدان ها تا فصل گرم بسته می ماند و در روز های گرم سال از این یخ ها استفاده می شد و کاربرد این یخدان ها مشابه فعالیت کارخانه تولید یخ است. وی با اشاره به مهم ترین دلایل حراست و نگهداری از یخدان های تاریخی سبزوار، بیان کرد: این سه یخدان تنها نمونه های باقی مانده در این شهرستان است و در گذشته ۱۲ یخدان تاریخی دچار تخریب کامل شده اند. مدیر پایگاه میراث فرهنگی شهر تاریخی سبزوار ادامه داد: به دلیل قرار گرفتن این یخدان ها در کنار جاده اصلی مشهد-تهران تمامی مسافران و زائران رضا(ع) از کنار این بنای تاریخی و مهم عبور می کنند و این یخدان ها می تواند به مجموعه گردشگری برای درآمدزایی تبدیل شود.

گفت : در گذشته این یخدان ها محل تولید و انباشته شدن یخ در فصول سرد و زمستان بوده و در حوضچه های کم عمق آب گیری می شد و به صورت لایه لایه یخ می زد و پس از برش در یخچال ها نگهداری می شد. محسن برآبادی افزود: در یخدان ها تا فصل گرم بسته می ماند و در روز های گرم سال از این یخ ها استفاده می شد و کاربرد این یخدان ها مشابه فعالیت کارخانه تولید یخ است. وی با اشاره به مهم ترین دلایل حراست و نگهداری از یخدان های تاریخی سبزوار، بیان کرد: این سه یخدان تنها نمونه های باقی مانده در این شهرستان است و در گذشته ۱۲ یخدان تاریخی دچار تخریب کامل شده اند. مدیر پایگاه میراث فرهنگی شهر تاریخی سبزوار ادامه داد: به دلیل قرار گرفتن این یخدان ها در کنار جاده اصلی مشهد-تهران تمامی مسافران و زائران رضا(ع) از کنار این بنای تاریخی و مهم عبور می کنند و این یخدان ها می تواند به مجموعه گردشگری برای درآمدزایی تبدیل شود.

● **مالکیت خصوصی ۳ یخدان تاریخی سبزوار مانع مرمت است**

برآبادی با بیان این که مهم ترین مشکل درخصوص یخدان های تاریخی سبزوار که تا کنون صدمه زیادی به آن زده، بحث مالکیتی است، خاطر نشان

کمبود اعتبار و نگهداری از بناست، تصریح کرد: اگر اعتبار مورد نیاز برای مرمت این سه یخدان تخصیص یابد، باز این بناها به همان حالت گذشته رها و تمامی عملیات مرمت میراث فرهنگی برای یخدان های تاریخی سبزوار بر ای پنج سال دیگر تخریب می شود و از بین می رود. مدیر پایگاه میراث فرهنگی شهر تاریخی سبزوار را هکار مهم برای نجات یخدان های تاریخی را ورود بخش خصوصی دانست و اضافه کرد: سرمایه گذار با تملک یخدان ها آن ها را به مجموعه گردشگری تبدیل کند و با توجه به قرار گرفتن در مسیر عبور سالیانه چندین میلیون مسافر و زائر امام رضا(ع) می تواند درآمذزایی داشته باشد. برآبادی گفت: به دلیل شرایط اقتصادی خاص سرمایه گذار برای نگهداری و مرمت یخدان های تاریخی سبزوار ورود نمی کند و حتی در برخی پروژه ها که قرار بر ورود سرمایه گذار بود آن ها انصراف خود را اعلام کرده اند.

● **۵ پروژه کلیدی میراث فرهنگی سبزوار در انتظار اعتبار ملی**

وی افزود: پنج پروژه بزرگ کلیدی مرمت آثار تاریخی و فرهنگی شامل یخدان های تاریخی، سرای معمارزاده، مصالحای تاریخی، کوی گلستان و مناره خسروگرد در شهرستان سبزوار وجود دارد که این پروژه ها تنها نیازمند پیگیری نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی و جذب اعتبار از وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری است. برآبادی تصریح کرد: مرمت آثار تاریخی در شرایط بحرانی از جمله سرای معمار زاده به پنج میلیارد تومان، یخدان های تاریخی دو میلیارد تومان، مصالحای تاریخی هفت میلیارد تومان و مناره خسروگرد به دو میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد و همچنین به دلیل مساحت هشت هکتاری کوی گلستان نمی توان اعتبار مورد نیاز آن را اعلام کرد. وی با بیان این که اعتبارات تخصیص یافته به اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری سبزوار و پایگاه میراث فرهنگی شهر تاریخی این شهرستان، متأسفانه قطره چکانی است، یادآور شد : این اعتبارات محدود هیچ دردی را از وضعیت آثار تاریخی سبزوار درمان نمی کند.