

خدایار خاشع\*

## رکود ساخت آزادراه‌ها و راهکارهایی برای حل گرانی حمل مصالح

در پی انتشار مقالاتی در زمینه رکود ساخت آزادراه‌ها بر اثر افزایش بی سابقه قیمت حمل مصالح، واکنش‌هایی از سوی کارشناسان و مسوولان صورت پذیرفت و خواستار ارائه راهکار برای حل کوتاه و بلند مدت این چالش شدند.

با وجود اینکه طول احداث آزادراه در دست ساخت در دولت تدبیر و امید در حدود ۵۰ درصد آزادراه‌ها؛ زنج‌های در دست بهره‌برداری کشور و بیش از تمام دولت‌ها؛ زنج‌های پس از انقلاب است ولی تاکنون با طول حدود ۳۰۰ کیلومتر، کمترین آمار بهره‌برداری آزادراه‌ها؛ زنج‌های جدید را داشته است.

دولت تدبیر و امید برای کمتر از ۱۵ ماه باقیمانده زمان خود بهره‌برداری هفت محور آزادراهی، بطول ۶۰۰ کیلومتر موسوم به پروژه‌ها؛ زنج‌های آزادراهی جهش تولید را هدف‌گذاری کرده است که در صورت تحقق این اهداف به ردیف اول دولت‌ها؛ زنج‌های پس از انقلاب در زمینه بهره‌برداری آزادراه‌ها؛ زنج‌های جدید خواهد رسید؛ بهره‌برداری این ۶۰۰ کیلومتر آزادراه از سویی حدود ۳۰۰ کیلومتر طول مسیر متناظر و از سوی دیگر حدود هشت ساعت زمان مسافرت را کوتاه خواهد کرد و آثار اقتصادی بهره‌برداری آن بسیار خواهد بود اما در صورت عدم حل مشکلات ساخت آزادراه‌ها؛ زنج‌ها تنها باید به بهره‌برداری آزادراه کنارگذر شرقی اصفهان به طول ۶۳ کیلومتر امید داشت.

مسائل عمده آزادراه‌ها؛ زنج‌ها برای خروج از رکود مشکل تأمین مالی، مشکلات شرکت‌ها؛ زنج‌های سرمایه‌گذاری و واقعی نبودن بهای ردیف‌ها؛ زنج‌های فهارس راه در مقابل هزینه‌ها؛ زنج‌های واقعی خصوصاً در زمینه حمل مصالح راهسازی است که در این یادداشت صرفاً به ارائه راهکار حل چالش حمل مصالح پرداخته شده است.

هزینه حمل مصالح در پروژه‌ها؛ زنج‌های راهسازی، درصد قابل توجهی از هزینه‌ها؛ زنج‌ها را به خصوص در مناطقی نظیر غرب خوزستان و منطقه مکران و چابهار به خود اختصاص می‌دهد. تدابیری نظیر مقطوع کردن جدول حمل در فهرست بهای راه سال ۹۲ و محدود کردن حداکثر فواصل قابل قبول برای حمل عملیات مختلف در فهرست بهای راه، یکی از همین موارد پرداختن به معلول به جای توجه به علت‌ها؛ زنج‌هاست که نتیجه‌ای جز رکود کارها و پرهزینه‌تر؛ زنج‌ها کردن آن نخواهد داشت.

چه اشکال دارد ما هم مانند سایر کشورها با پرداخت هزینه مطالعات مهندسی پروژه را بصورت کامل انجام داده و با انتخاب کریدور و خط پروژه بهینه احجام را بهینه و برای ساخت جسم و روسازی مناسب تا حد امکان مصالح مناسب منطقه با عمل‌آوری مناسب انتخاب و معادن منطقه طرح را شناسایی و ضمن انجام آزمایشات و نقشه‌برداری لازم، معادن مناسب را انتخاب، تملک و مدارک آنرا پیوست اسناد مناقصه قراردادده و مقادیر واقعی حمل را در برآورد پروژه منظور کنیم.

اگر معادن پروژه نهایی و تحویل پیمانکار شود دیگر دلیلی برای تغییر فاصله حمل و نگرانی بابت آن باقی نخواهد ماند. تأمین معادن جهت تهیه مصالح پروژه به عهده کارفرماست و عدم مشخص بودن معادن، بزرگترین دلیل طولانی‌شدن و پایین آمدن کیفیت اجرای پروژه‌ها؛ زنج‌ها به شمار می‌رود.

برای حل سریع چالش حمل مصالح پیشنهاد می‌شود؛ زنج‌ها؛ زنج‌های اعلام نشده مربوط به نیمه دوم سال ۹۸ و همینطور تعدیل‌ها؛ زنج‌های علی الحساب ماهانه برای ردیف‌ها؛ زنج‌های حمل بر اساس هزینه واقعی و با مشورت

انجمن&zwnj;های صنفی و کارشناسان اعلام تا امکان خروج کارگاه&zwnj;های راهسازی از رکود فراهم شود.

با توجه به اینکه پیمانکاران حمل و کامیونداران فقط با پرداخت بصورت نقد حاضر به همکاری هستند نیاز است در اسرع وقت اعتبار این پروژه&zwnj;ها تامین و درصد تامین منابع مالی سهم سرمایه&zwnj;گذاران نیز واقعی شود.

با توجه به شرایط اقتصادی کشور و نیاز به جذب سرمایه&zwnj;گذاران بخش خصوصی به سرمایه&zwnj;گذاری در ساخت زیربناهای حمل و نقل نیاز است هزینه&zwnj;های احداث پروژه ها را کاهش دهیم.

در این راستا با توجه به اینکه هزینه حمل، درصد قابل توجهی از هزینه&zwnj;های راهسازی را در بر می&zwnj;گیرد همه کارشناسان با کاهش هزینه&zwnj;های حمل موافقت و در این راستا چاره&zwnj;ای جز الزام به مطالعات مهندسی دقیق و پرداخت هزینه&zwnj;های آن نداریم.

برای این مطالعات لازم است ضوابط دقیق&zwnj;تری تدوین شود و برای تدوین ضوابط شایسته است از مشورت خبرگان دستگاه&zwnj;های اجرایی، جامعه مهندسان مشاور و انجمن&zwnj;های صنفی مربوطه استفاده شود.

فراهم کردن شرایط برای مطالعات کامل طراحی راه از لحاظ انتخاب کریدور راه، خط پروژه و تیپ روسازی بهینه بوده که میزان مصالح مصرفی بهینه و تا حد ممکن از مصالح موجود در منطقه نزدیک به طرح انتخاب شود حتی شایسته است برای انتخاب کریدور همزمان از چند مشاور بصورت جداگانه استفاده و طرح بهینه را انتخاب کرد.

الزام به مطالعات دقیق و واقعی بر روی معادن مورد نیاز طرح و انجام آزمایشات لازم، نقشه برداری و تعیین احجام قابل برداشت و تملیک معادن و ارائه آن در اسناد مناقصه پروژه ها راه دیگر است.

\* کارشناس راه و دبیر کمیته شرکت&zwnj;های سرمایه&zwnj;گذار در آزادراه&zwnj;ها

منبع: ایرنا