

### جوابیه توانیر به گزارش «شوک جدید برقی به تولید» و توضیحات خراسان

پس از انتشار گزارش «شوک جدید برقی به تولید» در سی‌ام‌آبان‌ماه که در آن گزارش به تغییر تعرفه برق با عنوان هزینه ترانزیت در قبوض مهر ماه واحدهای صنعتی پرداختخیم و این که تعرفه های جدیدو گسترده‌شدن شمولیت واحدهای تولیدی برای پرداخت هزینه ترانزیت که بعضا هزینه ترانزیت برخی واحدها ۱۰ برابر هزینه برق مصرفی بوده است و این که این تعرفه در سال های گذشته تنها واحدهای باتوان انرژی بالای یک مگاوات اخذ می شد که این امر شوک جدیدی بعد از قطعی برق به واحدهای تولیدی وارد می کند، شرکت توانیر توضیحاتی برای روزنامه خراسان در قالب جوابیه ار سال کرده است که در ادامه می آید:

«هزینه ترانزیت در جهت قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق از مشترکان اخذمی شود. همان طور که مستحضرمید مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی مورخ ۱۵/۰۸/۱۴۰۱ خود «قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق» را در ۱۹ ماده تصویب کرد که طی نامه شماره ۱۶۰۷۹/۱۶۰۹/۰۳ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۳ نیز از سوی رئیس جمهور ابلاغ شد. ماده ۳ قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق کشور به موضوع ایجاد بازار رقابتی و تسهیل توسعه بخش خصوصی در صنعت برق می پردازد. این ماده شامل مقرراتی است که دولت ووزارت نیرو را موظف می کند برای جذب سرمایه های خصوصی و ایجاد قابلیت در تولید و توزیع برق، اقداماتی را انجام دهند. بر اساس ماده ۳ این قانون، متوسط بهای برق مصرفی مشترکان صنعتی (به جز استخراج مزارع ها) معادل متوسط نرخ قرار دادهای تبدیل انرژی (ای.سی.ای) باتوجه به بهای سوخت مصرفی نیروگاه ها و هزینه انتقال، تعیین و دریافت می شود. منابع حاصل از اجرای این ماده در بودجه های سنواتی به حساب شرکت مادر تخصصی توانیر نزد خزانه داری کل کشور واریز می شود و بابت هزینه های تولید و تامین برق، حمایت از توسعه فناوری های مور دنیا ز صنعت برق و طرح های بهینه سازی و اصلاح الگوی مصرف انرژی و اتمام طرح های نیمه تمام صنعت برق یا اولویت نوسازی شبکه فرسوده انتقال برق به صورت ۱۰۰ درصد اختصاص می یابد. از این رو، بهای برق صنایع در سال ۱۴۰۳ وفق ماده «۳» قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق بر اساس نرخ قرار دادهای تبدیل انرژی (ECA) به علاوه بهای سوخت مصرفی نیروگاه ها و هزینه انتقال (ترانزیت)، در کارگروهی متشکل از نمایندگان وزارت نیرو، وزارت صمت و عضو ناظر کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی باتأمین مذاکرات دوو چند جانبه و برگزاری جلسات متعدد مورد بررسی قرار گرفت و نهایتاً تعرفه برق صنایع بر مبنای ماده قانونی مذکور و شاخص های یاد شده در تبصره ذیل آن، وفق صورت جلسه مورخ ۲۳ تیر ۱۴۰۳ این کارگروه به همراه سایر شرایط و ضوابط پرداخت هزینه ترانزیت توسط مشترکان صنعتی با قدرت بیش از ۳۰ کیلووات (موضوع بند «۲» صورت جلسه مزبور) مورد تأیید قرار گرفت. در پایان قابل ذکر است که منابع حاصل از اخذ هزینه ترانزیت برق بخشی از منابع حاصل از تحقق ماده «۳» قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق است که صرف هزینه های تولید و تامین برق، حمایت از توسعه فناوری های مورد نیاز صنعت برق و طرح های بهینه سازی و اصلاح الگوی مصرف انرژی و اتمام طرح های نیمه تمام صنعت برق یا اولویت نوسازی شبکه فرسوده انتقال برق می شود، از این رو کاهش منابع حاصل از اجرای ماده «۲» قانون مانع زدایی از توسعه صنعت برق، با حذف هزینه ترانزیت، موجب ایجاد اختلال در ایفای تعهدات مالی صنعت برق وفق بند «خ» تبصره ۹ قانون بودجه و در نتیجه کاهش توان خدمت رسانی به مشترکان برق از جمله مشترکان صنعتی خواهد شد.



#### ● توضیحات خراسان

ضمن تشکر از توضیحات ارائه شده از سوی شرکت توانیر باید عنوان کرد توضیحات ارائه شده نافی گزارش طرح شده از سوی روزنامه خراسان نبوده و صرفاً به توضیح مبنای قانونی اخذ هزینه ترانزیت پرداخته است و به نوعی تأیید کننده گزارش شوک جدید برقی به تولید است و این رویه اخذ شده اگر چه به لحاظ قانونی درست هم نباشد ولی باید توجه داشت که بخشی از قانون نیز تأکید دارد که خسارت ناشی از قطعی برق باید توسط عامل تأمین کننده جبران شود، لذا نمی توان بخشی از قانون را در حق مشترکین اجرا کرد و بخشی از آن را که برای توانیر و وزارت نیرو یا دولت هزینه زا باشد، نادیده گرفت.

## اقتصادی-سیاسی

روزنامه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی خراسان رضوی

چهار شنبه ۲۱ آذر ۱۴۰۳، شماره ۵۶۸۶

فرمان صوبی

# اول؛ برقی سازی مشهد-تهران

بعد از ۲۰ سال کش و قوس، سرانجام با تعریف راهبرد ترانزیت شرق به غرب کشور

برقی سازی خط آهن مشهد - تهران در اولویت دولت قرار گرفت



عکس: ترانزیت است

سازی خط آهن مشهد- تهران نافی پروژه قطار سریع السیر مشهد- تهران نیست و تنها اولویت بر این است که خط فعلی مشهد- تهران برقی سازی شود.

#### ● ریش و قیچی دست راه آهن

وی در باره نحوه تأمین مالی این پروژه می گوید: برای اجرای برقی سازی خط فعلی مشهد- تهران هم یک کنسرسیوم بخش خصوصی اعلام آمادگی کرده است و هم بحث فاینانس و تها تر نفت برای این پروژه وجود دارد. البته در خصوص سرمایه مورد نیاز پروژه هنوز جمع بندی نشده است و برخی نیاز ۱/۳ میلیارد دلاری را طرح می کنند و برخی ۱/۶ میلیارد دلار سرمایه گذاری را مدنظر دارند که راه آهن باید عمده دقیق را ارائه کند و این که بناس ت از مطالعات قبلی انجام شده استفاده کنند یا بناس ت سرعت افزوده شود و دیگر مباحث تخصصی ریلی که باید راه آهن آن ها را انجام دهد و یک کار گرو ه به صورت ماهانه این پروژه را رصد خواهد کرد.

معاون استاندار در باره پروژه قطار سریع السیر مشهد- تهران نیز می گوید: بنا شد مطالعات این پروژه دقیق تر انجام شود و قرار گاه خاتم نسبت به آن اعلام آمادگی کرد و هم در بحث تأمین مالی نیز جلساتی که در تهران بر گزار شد، اتفاقات خوبی رقم خواهد زد و به نظر می رسد در خصوص سرمایه مورد نیاز که پیشتر ۲۰ میلیارد دلار اعلام شد یک تجدید نظر صورت بگیرد.

#### ● لطفاً این بار عمل کنید

در پایان باید اذعان کرد در افق بلندمدت و ۲۰ ساله احداث قطار سریع السیر در کشور به خصوص در محور مشهد- تهران که بالاترین تردد مسافری را در کشور دارد و باغ بر ۷۰ درصد مقصد مسافری ریلی کشور به مقصد این کلان شهر است، یک ضرورت اجتناب ناپذیر است. اما متأسفانه در ۲۰ دهه گذشته همواره اختلاف نظر دیدگاهی وجود داشته، گروهی راهبرد کوتاه مدت و قابل اجرا مانند برقی سازی را تنها در برنامه کاری خود قرار می دادند مانند دولت یازدهم و دوازدهم اما در دولت سیزدهم برقی سازی به طور کامل کنار گذاشته شد و استان خراسان رضوی و مشهد ۳ سال متضرر شد. امروز که راهبرد کلان تر ترانزیت و اتصال شرق به غرب کشور مدنظر دولت است، تعریف پروژه برقی سازی هم اقتصادی و هم کاملاً به صرفه است و در همین اثنا نباید از قطار سریع السیر که در برنامه هفتم توسعه کشور نیز آمده، مغفول ماند. شاید دور از دسترس نباشد که در همین دو یا سه سال آینده بتوان مسیر مشهد- تهران را با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت طی کرد و مردم مسافران بتوانند ظرف ۴ ساعت از مشهد به تهران بروند و شاهد توسعه ریلی و ترانزیتی شرق به غرب کشور بود و ارتباط ترانزیتی بین شرق و غرب جهان را محقق کرد و ایران نقش چهارراه تاریخی خود را عملیاتی کند.

سازی خط آهن مشهد- تهران و احداث قطار سریع السیر مشهد- تهران به موازات هم اجرایی شوند. وقتی از استاندارد باره اولویت سوال کردیم، تأکید کرد اگر در گذشته پروژه برقی سازی کنار گذاشته شده بود، اشتباه بود و عدم توجه به لزوم احداث قطار سریع السیر در افق بلندمدت نیز اشتباهی دیگر است. در همین راستا به تا زگی نشستنی با حضور مدیر عامل راه آهن کشور، مدیران وزارت راه، قرار گاه خاتم الانبیا (ص) به میزبانی استاندار خراسان رضوی برگزار شد تا این بار موضوع کلان تری مورد بحث قرار گیرد و آن کریدور شرق به غرب است که دو پروژه برقی سازی خط آهن مشهد- تهران و قطار سریع السیر مشهد- تهران در دل آن قرار بگیرد.

معاون عمرانی استانداری خراسان رضوی که در سه سال گذشته به صورت جدی پیگیر عملیاتی شدن طرح قطار سریع السیر مشهد- تهران بود، معتقد است عملیاتی کردن دو پروژه به موازات هم در قالب طرح اتصال کریدور شرق به غرب کشور ایده ای قابل دفاع است.

#### ● نوبت کاربری از مسافری به باری

خدایی در گفت و گو با خراسان رضوی می گوید: جلسه اخیر با محوریت ترانزیت کالا از شرق به غرب کشور بود. در همین راستا مسیر خط آهن سرخس تا غرب کشور با مدیران راه آهن و وزارت راه مورد بررسی قرار گرفت که در شرایط فعلی کدام محور ها دو خطه هستند و کدام نیازمند احداث خط دوم هستند تا در شرایط فعلی این مسیر برای بهره برداری ترانزیتی به کار گرفته شود و در این راهبرد برقی سازی این مسیر نیز در دستور کار قرار خواهد گرفت. این طرح که از سوی راه آهن طرح شده در مجموع در مقایسه با دیگر طرح ها یک قدم جلوتر است، زیرا بناس ت موضوع از محبت مسافر به باربری باری تغییر پیدا کند، یعنی این مسیر (سرخس تا غرب کشور) هم باید توسعه و تکمیل شود و هم برقی شود.

#### ● ۲۰ سال برای هیچ

با روی کار آمدن دولت چهاردهم، وزیر راه و شهر سازی این پروژه را نیازمند بازنگری مطالعاتی دقیق تری ارزیابی کرد و شواهد حکایت از چرخش در تصمیم گیری ها در این رابطه بود. اگر بخواهیم واقع بینانه قضاوت کنیم باید به صراحت عنوان کرد تقریباً ۲۰ سال صرف وعده ها و جابه جایی پوشه های با یگانی دولت روی میز کار وزارت راه و شهر سازی شد که مسیر خط آهن مشهد- تهران برقی سازی شود یا مسیری جدید در قالب قطار سریع السیر احداث شود اما هیچ کدام از این دو ایده در ۲۰ سال گذشته عملیاتی نشد و تنها شاهد فرسوده تر شدن شانه های مسیر و ریلی و جاده مواصلاتی بین مشهد- تهران بوده ایم.

گویی دولت چهاردهم بنا دارد واقع بینانه به مسیر ریلی مشهد- تهران نگاه کند. این پروژه را کنار گذاشته بود و دلیل آن به طور مشخص خالی بودن خزانه دولت و بحران کرونا و جنگ اقتصادی علیه کشور بود، هر چند در آن برهه روزنامه خراسان بارها پیشنهاد داده بود که این پروژه ها

**مسعود حمیدی /** قابل بحث است که سرعت دسترسی، الفبای توسعه است. آرمان گرایی عنصر مدیریت است اما راهبرد اساس آن. این قلم فرسایی ها مدت ها بوده که چه دولت ها آمدند و وعده دادند و خوش سخن گفتند که ایران چهارراه تاریخ است و هار تلند جهان و ما باید بی نهایت از این موقعیت استفاده کنیم تا مردمان این ملک غنی شوند اما وقتی زمان عمل به این آرمان گرایی شد، گفته شد با دستان خالی و این همه دشمن و معضل شاید این وعده به عمر دولت کفاف ندهد و شد که این چند دهه گذشت، امروز هم در بر همان پاشنه می چرخد هنوز، شاید هم نه. وقتی خط آهن تهران به مشهد احداث شد همان زمان ژاپنی ها وعده دادند این خطر را سریع السیر خواهند کرد اما این وعده ها در تاریخ این خط آهن دفن شد و هراز گاهی وقتی گذر مدیران دولتی پایتخت نشین به مشهد الرضا افتاد، ترافیک ورودی های مشهد را ملاحظه کردند، کارشناسان را دور هم جمع کردند و نقشه های آرمانی را رانده کردند که مشهد باید در اتصال ایران به جهان شرق باشد و این امر باید در قالب توسعه خطوط ریلی و جاده ای و ساخت بزرگراه و آزادراه محقق شود اما وقتی پای عمل آمد، آن چه غایب بود «منابع» و سرمایه لازم بود و باز هم به فراموشی سپرده شدن وعده ها.

#### ● از ژاپنی ها تا دولت نهم

امروزه در باب احداث راه آهن سریع السیر مشهد- تهران وی با برقی سازی خط آهن مشهد- تهران چه وعده ها و چه جلسات و کلنگ زنی های اولیه که انجام نشد، چه مصوباتی که تیتیر روزنامه ها شد، اما سابقه این ایده ها به درازای تاریخ خط ریلی مشهد- تهران است که بعد از ژاپنی ها در دهه پنجاه نوبت به دولت نهم رسیده بود که در سفر رئیس دولت به مشهد وعده احداث راه آهن سریع السیر مشهد- تهران مجدد طرح و بنا شد این باریک شرکت آلمانی این خط آهن را تا پایان دولت دهم به سرانجام برساند و البته مطالعات کوتاهی هم انجام شد اما در روزهای آخر عمر دولت دهم وقتی سراغ سرانجام این پروژه گرفته شد که چرا بعد از ۵ سال حتی یک کلنگ هم برای این پروژه بر زمین ننشست، پاسخ مشخص بود؛ تحریم ها و نبود سرمایه لازم باعث شد این پروژه مقب نشینی کند.

#### ● تغییر ریل دولت یازدهم

با روی کار آمدن دولت یازدهم، مدیران دولتی اعلام کردند بنا دارند واقع گرایانه عمل کنند و پروژه ای که امکان اجرای آن در شرایط فعلی وجود ندارد، کنار گذاشته شود. این بار طرح این بود که خط آهن فعلی مشهد- تهران «برقی» شود و سرعت قطار فعلی دو برابر شود، وعده ای که به نظر با توجه به وجود زیرساخت اولیه خط ریلی امکان تحقق آن وجود دارد اما نیازمند سرمایه بود. سال ۸۴ رئیس جمهور با رئیس دولت چین توافق رسمی می کنند که طرف چینی ۲ میلیارد دلار در این پروژه سرمایه گذاری کند این پروژه ۳ ساله به بهره برداری برسد، کارشناسان و مدیران مسئول این حوزه در کشور گرد میز مذاکره نشستند تا قرار دادها و مبادلات اولیه انجام شود اما گویی طرف چینی قصد محکم کاری داشت و این رفتار و برگشت ها به درازای ۳ سال زمان گرفت تا این که بحران ۹۷ کلید خورد، خروج آمریکا از برجام و آغاز جنگ اقتصادی علیه ملت ایران و تشدید تحریم های بی سابقه علیه کشور بهانه ای شد تا چینی ها زیر توافق خود بزنند و اعلام کنند به دلیل تحریم ها آمریکا نمی تواند در ایران سرمایه گذاری کند و سال ۹۸ پروژه برقی سازی خط آهن مشهد- تهران رسماً به بایگانی دولت رفت.

بین سال های ۹۸ تا روی کار آمدن دولت سیزدهم، دولت به صورت مطلق این پروژه را کنار گذاشته بود و دلیل آن به طور مشخص خالی بودن خزانه دولت و بحران کرونا و جنگ اقتصادی علیه کشور بود، هر چند در آن برهه روزنامه خراسان بارها پیشنهاد داده بود که این پروژه ها

معاون استاندار اعلام کرد:

### اعمال مدیریت واحد بر توسعه زائرسراهای ارزان قیمت

معاون فرهنگی اجتماعی و زیارت استاندارد خراسان رضوی گفت: از این پس مدیریت واحدی بر توسعه زائرسراهای ارزان قیمت استان ها در مشهد اعمال می شود. به گزارش روابط عمومی استانداری خراسان رضوی، حجت الاسلام علی عسگری معاون فرهنگی اجتماعی و زیارت استاندارد گفت: از این پس مدیریت واحدی در استان ، متشکل از دو معاونت فرهنگی اجتماعی و زیارت و معاونت هماهنگی امور عمرانی استانداری، پیگیر پیشبرد پروژه های زائرسراهای ارزان قیمت خواهند بود. وی افزود: این مدیریت واحد در توسعه زائرسراهای ارزان قیمت استان ها، اطلاعات پروژه ها را به روز کرده و به طور مستمر بروند اجرایی، نظارت خواهد داشت. حجت الاسلام عسگری بیان کرد: گزارش های مربوطه از پیشرفت و نقایص پروژه ها توسط کارشناسان به صورت مستمر و دوره ای تهیه و از طریق معاونت زیارت در اختیار سایر استان ها قرار می گیرد تا محرکی موثر و کمکی کارشناسانه برای تلاش مضاعف استانداران و وقت آن را به نتایج مطلوب شاء... استان ها در اجرای پروژه های ساخت زائرسراهای ارزان قیمت موفق تر عمل کنند. وی افزود: ایجاد زائرسراهای ارزان قیمت برای زائران کم در آمد از چند سال پیش در برنامه ملی و استانی قرار گرفته و تلاش داریم تا در اسرع وقت آن را به نتایج مطلوب برسانیم. معاون فرهنگی اجتماعی و زیارت استاندارد خراسان رضوی افزود: به موازات ایجاد زائرسراهای ارزان قیمت برای ساخت زائرسرا در طبقات فوقانی حسینییه هایی که جدید التاسیس هستند و یا بازسازی را در دستور کار دارند برنامه ریزی شد که این طرح نیز به کمک افزایش تعداد تخت های زائران بیاید.

رئیس سازمان نظام مهندسی معدن استان:

تعهدات ناشی از اخذ حقوق دولتی

#### معادن اجرانمی شود

رئیس سازمان نظام مهندسی معدن استان گفت: جامعه معدنی استان به ادعای مسئولان سازمان صمت ۷ هزار میلیارد تومان حقوق دولتی پرداخت کرده است. این مبلغ با تمام توان دریافت می شود، اما تعهدات مرتبط با آن اجرایی نمی شود. حسین نکاحی در گفت و گو با ایسنا اظهار کرد: بر اساس قانون، ۵ درصد از این مبلغ باید در مناطق محروم هزینه و ۳ درصد برای ارتقای سطح آموزش و بهره وری مهندسان به نظام مهندسی داده شود، اما این اقدامات عملیاتی نشده است. در واقع اعتبارات دریافت می شود، ولی انتظارات برآورده نمی شود. بخش معدن به صندوق تأمین هزینه برای دولت تبدیل شده، اما حمایتی از آن صورت نمی گیرد.

رئیس سازمان نظام مهندسی معدن خراسان رضوی با اشاره به درآمد حقوق دولتی معادن در سال گذشته گفت: سال گذشته حدود ۴۰ همت از این محل دریافت شد که ۷ همت آن مربوط به خراسان رضوی بود. با این حال، هیچ هزینه ای از این مبلغ به استان بازنگشته است. مشکلات مرتبط با ارتقای کمی و کیفی معادن، مسائل نظارتی و دیگر نیازهای حوزه معدن، همگی به کمبود بودجه برمی گردد.

#### ● چالش معادن غیرفعال و خام فروشی

وی در باره وضعیت معادن فعال استان بیان کرد: در این استان ۴۰۰۰ عضو سازمان نظام مهندسی معدن داریم و پس از تهران، رتبه دوم را از این نظر داریم. همچنین ۱۰۴۵ معدن در استان وجود دارد که پس از کرمان رتبه دوم در این زمینه را داریم، اما بخش زیادی از آن ها غیرفعال هستند. نکاحی در باره موضوع خام فروشی بیان کرد: خام فروشی یکی از مسائلی است که رهبر معظم انقلاب بیش از یک دهه پیش به آن اشاره داشتند؛ اما برخی متولیان، انتقال سنگ آهن از خراسان به سایر استان ها را خام فروشی می دانند، در حالی که خام فروشی به معنای سوء استفاده بیگانگان از منابع داخلی است. به دلیل تحریم ها و عوارض دولتی، خام فروشی تقریباً از بین رفته است و دیگر مقرون به صرفه نیست. وی ادامه داد: به دلیل پیشرفت های علمی و دسترسی به دانش استحصالی مواد، خام فروشی را می توان تمام شده دانست. البته این امر نیازمند هم افزایی بین جامعه دانشگاهی و جامعه معدنی است. اگر ارتباط بین این دو بخش تقویت شود، بسیاری از چالش ها برطرف خواهد شد. ما خواستار ایجاد دپارتمان ویژه برای تقویت این ارتباط هستیم و معتقدیم ظرفیت های بسیاری در استان وجود دارد که می تواند به کار گرفته شود.