

# حساب دودوتا چهارتاست

«شهروند» بررسی می‌کند؛ ماجرای خرید اتوبوس‌های دست دوم خارجی توسط شهرداری تهران چیست؟



**سیمین برادران** تصور کنید! هر روز ناچارید وقت‌تان را برای رسیدن یک اتوبوس خلوت به ایستگاه تلف کنید تا داخل کابین خود را جای دهید؛ البته به شرط اینکه از فشار جمعیت این اتوبوس‌ها به ستوه نیایید. با اتوبوس سواری قید بیروتکل‌های کرونا را هم باید زد! هر روز هم اوضاع وخیم‌تر می‌شود، چراکه به سن این اتوبوس‌های پرترددافزوده می‌شود و علاوه بر کمبود اتوبوس و تحمل فشار جمعیت، به ایمن نبودن آنها هم باید شک کرد.

طبق گفته مسئولان امر، بیش از ۶۰۰ دستگاه اتوبوس در تهران به علت نداشتن ایمنی متوقف‌اند. زمانی به برخی اتوبوس‌ها بمب‌های متحرک گفته می‌شد که منظور اتوبوس‌های گازی و کپسول‌ها بود. کپسول‌ها طول عمری دارند که اگر سرآمده باشد، بمب متحرک خواهند بود؛ اما این همه ماجرا نیست. از دو هزار و ۲۰۰ اتوبوس باقیمانده تهران، ۷۰۰ اتوبوس دیگر هم زمینگیر شده و اکنون فقط با یک هزار و ۵۰۰ اتوبوس جابه‌جایی شهروندان در تهران انجام می‌شود.

بر اساس ادعای مسئولان شهری، تهران نیاز به ۷ هزار دستگاه اتوبوس دارد. این آمار بدین معناست که چیزی حدود ۵ هزار دستگاه کمبود اتوبوس در پایتخت وجود دارد. برخی از این اتوبوس‌ها عمر ۱۵ ساله دارند و نیازمند اورهال اساسی اند یا باید از سیستم‌ها ناوگان حمل‌ونقلی خارج شوند.

این وضعیت طی سال‌های اخیر آن قدر سخت شد که مدیریت شهری تحت فرمان علی‌رضا زاکانی فکر خرید اتوبوس دست دوم از کشورهای اروپایی به سرش زد؛ اقدامی که حالا موافقان و مخالفان جدی هم دارد.

مقطعی مشکلات سیستم اتوبوسی شهر تهران باید از اتوبوس‌های دست دوم کمک بگیریم تا ۱۲۰۰ اتوبوس تولید داخل به ناوگان وارد شود. اما این ایده مخالفان جدی دارد. کسانی که عنوان می‌کنند این اقدام شهرداری تهران به صرفه نیست، همچنین شأن ایرانی اجازه چنین کاری را نمی‌دهد.



**اتوبوس‌های داخلی به بسیاری از کشورها صادر می‌شود و این که نو ماز کهنه آن‌ها بدتر است به عادت مرغ همسایه غاز است بر می‌گردد.**



**چرایی ورود اتوبوس‌های کارکرده اروپایی به تهران** مجتبی شفیع، معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران در گفت‌وگو با خبرنگار «شهروند» توضیح می‌دهد: «مادر دو فاز اورهال و توسعه خط ناوگان جدید در حال پیگیری و توسعه خطوط هستیم. برنامه امسال، اورهال ۱۲۰۰ دستگاه و خرید اتوبوس جدید است.»

**مصرف‌کننده عاقل وسیله نقلیه مناسب را ز رده خارج نمی‌کند** سید جعفر هاشمی تشکری، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران با اشاره به بازدیدش از کارخانه بهمن، در خصوص وضعیت حمل و نقل عمومی می‌گوید: «طی بازدیدی که از کارخانه ماشین‌سازی بهمن داشتیم، رصد کردیم تا ببینیم چقدر آمادگی برای کمک به حمل و نقل عمومی وجود دارد. محصولاتی در بخش حمل و نقل ارائه شد و محصولات منطبق با نیازهای حمل و نقل شهری تولید کرده‌اند و به نمایش گذاشتند. نمونه‌هایی از اتوبوس‌هایی با کاربری شهری به نمایش گذاشتند که استاندارد یورو ۵ هم دارد. راجع به قیمت صحبت خاصی نشد، ولی متناسب با نیازهایی که شهرداری تهران تقاضا کند، قیمت‌ها ممکن است متفاوت باشد. تقریباً قیمت اتوبوس‌ها به هم نزدیک است و ممکن است تفاوت زیادی با هم نداشته باشند.»

هاشمی تشکری مخالف جدی ورود اتوبوس‌های دست دوم خارجی است و اظهار می‌کند: «هیچ مصرف‌کننده عاقلی وسیله نقلیه‌ای را که شرایط آرماتی و مناسبی دارد، از رده خارج نمی‌کند. اینها وقتی قابلیت‌ها و کاربری خود را از دست دادند و استانداردهای آنها کاهش پیدا می‌کند، اقدام به ورود این اتوبوس‌ها می‌کنند، لذا اولین مساله این است که اتوبوس‌های مذکور کاربری لازم را ندارند و نکته بعدی اینکه به دلیل کارکردی که دارند ممکن است حتی در ماه‌های اول سالم به نظر برسند، اما به دلیل استهلاکی که دارند خیلی زود به فرسودگی کامل می‌رسند.»

هاشمی تشکری مخالف جدی ورود اتوبوس‌های دست دوم خارجی است و اظهار می‌کند: «هیچ مصرف‌کننده عاقلی وسیله نقلیه‌ای را که شرایط آرماتی و مناسبی دارد، از رده خارج نمی‌کند. اینها وقتی قابلیت‌ها و کاربری خود را از دست دادند و استانداردهای آنها کاهش پیدا می‌کند، اقدام به ورود این اتوبوس‌ها می‌کنند، لذا اولین مساله این است که اتوبوس‌های مذکور کاربری لازم را ندارند و نکته بعدی اینکه به دلیل کارکردی که دارند ممکن است حتی در ماه‌های اول سالم به نظر برسند، اما به دلیل استهلاکی که دارند خیلی زود به فرسودگی کامل می‌رسند.»

یانه، باید بگوییم این افراد در خصوص دوام آنها چقدر می‌توانند ادا کنند، اینکه یک اتوبوس نورا با چهار اتوبوس کهنه مقایسه کنیم باید ببینیم چقدر دوام دارد. باید کارشناسی تر به آنها توجه شود.»

**چهارای به جز ورود اتوبوس‌های دست دوم نداریم**

سید مهدی حسینی پویا، مدیرعامل سابق سازمان اتوبوسرانی مشهد در خصوص واردات اتوبوس‌های دست دوم از کشورهای دیگر عنوان می‌کند: «این تصمیم مانند تصمیمات دیگر بستگی به شرایط روز اقتصادی کشور و شهرداری‌ها دارد. مدیران می‌توانند تصمیم خاص در زمان خاص بگیرند. با شرایط اقتصادی و اوضاع مالی شهرداری تهران و عقب‌ماندگی‌های گذشته، به لحاظ تعداد اتوبوس‌های موجود در وضعیت خوبی قرار نداریم. شاید در این شرایط این تصمیم از این منظر درست باشد که بالاخره با پول کمتر تعداد بیشتری اتوبوس وارد چرخه ناوگان اتوبوسرانی شود. اما مخالفانی دارد و می‌گویند حق مردم کشور و تهران این نیست که بخواهیم بعد از سال‌ها اتوبوس دست دوم بیاوریم و در شأن مردم نیست.»

او می‌گوید: «این تصمیم بستگی به شرایط دارد، برای تصمیم‌گیری مناسب باید در دل موضوع و کار قرار داشت. متأسفانه کار به جایی رسیده که به عنوان مسکن، شاید چاره‌ای به جز وارد کردن اتوبوس دست دوم نداشته باشیم. اگر ما واقعا در این شرایط هیچ راهی نداشته باشیم، به نظر من به لحاظ اقتصادی موردی ندارد که اتوبوس دست دوم را در حد محدود وارد کنیم و در ناوگان شهری به کار بگیریم، چون این اتوبوس‌های دست دوم قطعاً از اتوبوس‌های فعلی که در سطح شهر فعالیت می‌کنند به لحاظ کیفی و ایمنی بالاترند و برای شهروندان کارایی بهتری دارند.»

اگر به یاد داشته باشید مدتی پیش یک اتوبوس ترمز برید و چندین ماشین راله و خطرانی برای شهروندان ایجاد کرد. اتوبوس‌هایی داریم که ایمنی و کولر و ظاهر زیبایی ندارند و فرسوده شده‌اند. فکر می‌کنم عمر متوسط اتوبوس‌های تهران ۱۵ سال است و از این دید، شاید وارد کردن اتوبوس‌های دست دوم خارجی بتواند راه حل مقطعی باشد.»

حسینی پویا در مورد اینکه واردات اتوبوس‌های دست دوم خارجی نسبت به اورهال اتوبوس‌های داخلی به صرفه است یا نه معتقد است: «نمی‌توانیم در خصوص همه اتوبوس‌ها این‌گونه نظر دهیم. برخی اتوبوس‌های دوکابین موجود بدون شک اگر بازسازی و به ناوگان برگردانده شوند، مقرون به صرفه‌تر است، اما این بازسازی برای برخی از اتوبوس‌ها به لحاظ اقتصادی و زیست‌محیطی مناسب نیست.»

**قیمت هر اتوبوس صفر یا ۴ اتوبوس خارجی برابری می‌کند** مطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران ضمن موافقت با واردات اتوبوس‌های دست دوم

خارجی عنوان می‌کند: «برخلاف آنچه متأسفانه عنوان می‌شود ۵ اتوبوس وارد شده، این‌گونه نیست و ۲۵ اتوبوس خریداری شده و در بخش اول ۵ اتوبوس وارد شده است. این اتوبوس‌ها کاملاً سالم، مناسب و دارای استانداردهای روز هستند که تنها برای رنگ‌آمیزی منطبق با هویت بصری اتوبوس‌های تهران، همچنین نصب دستگاه کارتخوان معطل ورود به خط هستند و هیچ مشکل دیگری ندارند.»

محمدخانی بیان می‌کند که با هزینه یک اتوبوس تولید داخل که البته اتوبوس‌های داخلی مناسب و با کیفیت هستند، می‌توانیم ۴ اتوبوس چندسال استفاده شده خریداری کنیم که اتفاقاً اینها کیفیت بالایی دارند، هیچ مشکلی از بابت کیفیت ساخت ندارند و کاملاً سالم هستند. هر یک اتوبوس با ۴ اتوبوس برابری می‌کند.

او می‌گوید: «حتماً خرید از داخل داریم. این کار را هم انجام داده‌ایم و نزدیک به ۱۲۰۰ اتوبوس در قراردادها از طریق دولت یا مستقیم از خودروسازان اتوبوس‌های برقی یا سوخت فسیلی خریداری می‌کنیم، اما فاصله تعداد اتوبوس‌های در حال فعالیت در خطوط با میزان اتوبوس‌های مورد نیاز حمل و نقل عمومی و شهری زیاد است. به عنوان یک اقدام کوتاه‌مدت و مسکن حتماً نیاز است این خرید را انجام دهیم. با هیچ توجیهی نمی‌توانیم مردم را معطل کنیم.»

محمدخانی ادامه می‌دهد: «خرید تولید داخل داریم، باید داشته باشیم و باید اتوبوس‌های با کیفیت بخریم، ولی با این توجه‌ها و صحبت‌ها نمی‌توانیم مردم را معطل نگه داریم. این فاصله بسیار بزرگی که بین تعداد اتوبوس‌های فعال و نیاز شهروندان تهرانی است باید به صورتی برطرف شود. اینها مشکل ما نیست. مشکلی است که در ۵ سال اخیر اتفاق افتاده است.»

سخنگوی شهرداری تهران در خصوص تامین قطعات اتوبوس‌های خارجی عنوان کرد: «این‌گونه نیست. فروشنده تضمین قطعات را کرده است و اتوبوس‌ها کیفیت بالا و استهلاک پایینی دارند.»



**به عنوان یک اقدام کوتاه مدت و مسکن حتماً نیاز است این خرید را انجام دهیم. با هیچ توجیهی نمی‌توانیم مردم را معطل کنیم. خرید تولید داخل باید داشته باشیم ولی اتوبوس‌های کارکرده هم می‌خریم**

**مردم در اتوبوس‌ها می‌شوند...** بر اساس اطلاعات یک منبع آگاه، متوسط قیمت هر اتوبوس تولید داخل ۵ میلیارد تومان است که با کمبود ۵ هزار دستگاه نیاز به تامین ۲۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ تومان و چه رایج برای رفع مشکل سیستم حمل‌ونقلی اتوبوسی وجود دارد؛ رقمی که با وضعیت مالی مدیریت شهری تهران هرگز محقق نخواهد شد.

همچنین بخشی از اتوبوس‌های تولید داخل آماده تحویل هستند ولی برای تولید سایر اتوبوس‌های صفر فرصت ۹ تا ۶ ماهه نیاز است که کارخانه‌های مربوطه ۳۰ درصد هزینه را به عنوان پیش‌پرداخت اخذ می‌کنند. بر این اساس، با هزینه ۳۰ درصد اتوبوس‌های داخلی می‌توان دست دوم خارجی وارد کرد که زودتر از ۹ ماهه و بلافاصله وارد سیستم حمل‌ونقل عمومی می‌شوند. همچنین هزینه اورهال برخی از این اتوبوس‌ها که از قضا ایمنی لازم را ندارند، با هزینه ورود اتوبوس‌های دست دوم برابری می‌کند. شاید مجموعی از همه این ایده‌ها بتواند به داد وضعیت اسفناک حمل و نقلی پایتخت برسد. مردم در اتوبوس‌ها می‌شوند!