



## گزارش جلسه کارگروه تخصصی کارشناسی دبیرخانه شورای گفت و گوی استان خراسان رضوی

**عنوان جلسه:** پنجاه و دومین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی  
**بررسی موانع احداث و راه اندازی پروژه قطار سریع السیر مشهد - تهران و ضرورت صدور مجوز شورای اقتصاد**

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۱/۰۱

روز: دوشنبه

**حاضرین در جلسه:**

دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خراسان رضوی، اداره کل امور اقتصادی و دارائی خراسان رضوی، اداره کل راه و شهرسازی استان خراسان رضوی، اداره کل راه آهن خراسان رضوی، کمیسیون هماهنگی بانکهای استان خراسان رضوی، اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خراسان رضوی، خانه صنعت، معدن و تجارت استان خراسان رضوی، اتاق اصناف مشهد، اتاق تعاون استان خراسان رضوی، کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق.

**غائبین در جلسه:**

دفتر فنی و امور عمرانی استانداری خراسان رضوی، مجمع نمایندگان استان خراسان رضوی.

**دستور جلسه:**

- بررسی موانع احداث و راه اندازی پروژه قطار سریع السیر مشهد - تهران و ضرورت صدور مجوز شورای اقتصاد برابر نامه معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران.

**(مذاکرات دستور کار)**

در پنجاه و دومین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، موانع احداث و راه اندازی پروژه قطار سریع السیر مشهد - تهران، بررسی شد و بر ضرورت صدور مجوز شورای اقتصاد برابر نامه معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در این حوزه تاکید گردید.

«علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه در ابتدای این نشست اظهار کرد: استان خراسان رضوی همواره از عدم اجرای پروژه های زیرساختی رنج می برد و هیچ دلیل و ادله ای ارائه نمی شود که چرا کمتر به این اولویت ها توجه می شود. سهم استان خراسان رضوی از پروژه حرم تا حرم بعد از گذشت ۱۲ سال از پیگیری ها تقریباً صفر است در حالی که قطعه گرمسار اجرایی شده و سمنان در حال فعالیت است، سهم استان از بودجه آب کشور علیرغم ۳۰ میلیون زائر و ۸ درصد مساحت و جمعیت، ۱/۸ است، سرانه های درآمدی مردم ۷۵ درصد میانگین کشور است و رتبه بیست و پنجم هستیم. متأسفانه در دو پروژه اساسی کشور و استان قطار پرسرعت برقی که از سال ۱۳۵۴ رایزنی های آن شروع شده و قطار سریع السیر نیز هنوز روی پله اول قرار داریم و تقریباً صفر است.

لبافی در ادامه به آخرین وضعیت اجرای پروژه قطار سریع السیر مشهد - تهران اشاره کرد و گفت: معاون فنی و زیربنایی راه آهن کشور طی مکاتبه ای به شورا اعلام کرده است: «پیرو امضا تفاهمنامه از سوی وزیر وقت راه و شهرسازی با کشور چین در تاریخ ۱۴۰۱.۱۱.۲۳ و نهایتاً تنظیم برنامه اقدام در خصوص اجرای پروژه راه آهن سریع السیر مشهد - تهران، اقدامات لازم از بهمن ماه سال ۱۴۰۱ در دستور کار شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت. در این خصوص راه آهن مطابق با برنامه اقدام، با بهره گیری از تجربیات پروژه قطار سریع السیر تهران - قم - اصفهان و تشکیل کمیته



مدیریتی- کارشناسی و همکاری، مشاوره اسکوپ طرح (SOW) و ارکان خواسته‌های کارفرمایی (ER) را تدوین نموده و مذاکرات فنی اولیه را نیز با شرکت چینی انجام داده است.»

وی افزود: در ادامه این مکاتبه آمده است: «لیکن با توجه به نیاز بالای طرح‌های سریع‌السیار ریلی به اعتبارات و تعهدات دولتی به نسبت سایر طرح‌های عمرانی و فزاینده بودن حجم مالی سرمایه‌گذاری مورد نیاز از توان داخلی، مستلزم اخذ مجوز از شورای اقتصاد و تعیین تکلیف قطعی نحوه تامین مالی طرح می‌باشد». نکته اینکه این پروژه در شورای اقتصاد کشور مصوب نشده، هرچند در ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم اجرای آن مورد تاکید قرار گرفته است.

رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگویی دولت و بخش خصوصی استان با اشاره به تشکیل کارگروه ۵ نفره جهت پیگیری راه‌اندازی قطار سریع‌السیار تهران-مشهد تصریح کرد: مقرر بوده کارگروهی متشکل از معاونت اجرایی، شرکت راه آهن، وزارت نفت، سازمان برنامه و بودجه و استانداری خراسان رضوی تشکیل شود تا نسبت به رصد دائم موضوع و پیگیری وظایف محوله در جلسات تا حصول نتیجه اقدام گردد

#### اولویت راه آهن، برقی سازی خط آهن تهران-مشهد است

در بخش دیگری از نشست، «قاسم طاهری»، نماینده اداره کل راه آهن خراسان رضوی تصریح کرد: اولویت اداره کل راه آهن خراسان رضوی بحث برقی سازی و ارتقای سرعت راه آهن تهران-مشهد تا ۲۵۰ کیلومتر در ساعت است.

وی افزود: براساس ارزیابی‌ها، سرعت بهره‌برداری ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت و با ظرفیت حمل سالانه ۲۰ میلیون نفر در کوتاه مدت و ۳۵ میلیون نفر در بلندمدت خواهد بود. همچنین، زمان سیر قطار تهران-مشهد ۶ ساعت با سرفاصله زمانی ۱۰ دقیقه ارزیابی می‌شود.

طاهری در خصوص اهداف کیفی طرح در بهره‌برداری باری نیز یادآور شد: سرعت بهره‌برداری باری ۱۲۰ کیلومتر در ساعت و با ظرفیت حمل سالانه ۵ میلیون تن (دوره کوتاه مدت) و ۱۰ میلیون تن (دوره بلندمدت) با سرفاصله زمانی ۲۰ دقیقه (دوره بلندمدت) ارزیابی می‌شود.

نماینده اداره کل راه آهن خراسان رضوی با بیان اینکه کارفرمای طرح شرکت راه آهن جمهوری اسلامی و پیمانکار یک شرکت چینی است، تصریح کرد: سرمایه طرح حدود ۱۱.۵ میلیارد یوآن و دوره اجرای طرح ۴۸ ماه (۴ سال) خواهد بود. برگزاری جلسات فنی و قراردادی جهت عقد تفاهم نامه با انجمن خیرین راه و ترابری با موضوع برقی سازی مسیر تهران-گرمسار، برگزاری جلسات فنی با شرکت ایماتیای اسپانیا به عنوان گزینه مشاور کارفرما در طرح برقی سازی تهران-مشهد و آماده سازی مدارک فنی و قراردادی جهت اعلام مسیر تهران-مشهد به عنوان فاز اول مسیر سرخس-چشمه ثریا برای تامین مالی از بسته دوم مالی دولت چین از جمله اقدامات در دست اجرای طرح برقی سازی راه آهن سریع‌السیار تهران-مشهد است.

وی با تاکید بر اینکه در حال حاضر اولویت نخست ما برقی سازی خط موجود و اولویت بعدی، پیگیری قطار سریع‌السیار است، اضافه کرد: موضوع برقی سازی به عنوان فاز نخست مورد پیگیری راه آهن است تا اجرایی شود.



### کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، یکی از عوامل پایین بودن ضریب اشغال هتل‌ها

در بخش دیگری از نشست، «ناصر غفران»، نایب رئیس کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق بازرگانی خراسان رضوی تصریح کرد: طی ۲۰ سال گذشته پروژه‌های کلان عمرانی برای استان مصوب شده؛ اما هیچ ردیف بودجه و اعتباری برای آن به خراسان رضوی تخصیص نیافته و صرفاً به آن بخش از پروژه که مربوط به تهران و یا قم است، تخصیص اعتبار صورت گرفته است.

وی ادامه داد: پروژه قطار سریع‌السیر از دهه ۸۰ مورد پیگیری و مطالبه بخش خصوصی بوده اما متأسفانه تا امروز هیچ مصوبه‌ای از شورای اقتصاد دریافت نکرده است. معاون اقتصادی استاندار نیز در این خصوص عنوان کرده که با توجه به بودجه استان این پروژه در دستور کار نبوده و امکان تحقق آن به دلیل فقدان منابع مالی استان امکان پذیر نیست. غفران، ضعف زیرساخت‌های ریلی، هوایی و زمینی را یکی از دلایل پایین بودن درصد اشغال هتل‌های کلانشهر مشهد دانست و گفت: این مساله قطعاً اقتصاد استان را دچار مخاطره می‌کند. لذا اگر چالش‌های پیش روی زیرساخت‌های مشهد مرتفع نشود قطعاً دیگر امکان جذب سرمایه‌گذار، اشتغالزایی و ارائه خدمات وجود نخواهد داشت.

### لزوم تدوین طرح مطالعاتی به منظور اجراسازی پروژه قطار سریع‌السیر

در ادامه، «مصطفی حسین‌آبادی»، رئیس گروه اقتصاد سرمایه‌گذاری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی خراسان رضوی عنوان کرد: از سال ۱۳۵۴ پروژه برقی سازی قطار تهران- مشهد در دستور کار بوده است؛ لذا به نظر می‌رسد عملیاتی شدن این پروژه نسبت به اجرای قطار سریع‌السیر بیشتر در دسترس باشد. به نظر می‌رسد باید با هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی ذی ربط و پیگیری مداوم، ابتدا این پروژه را به سامان برسانیم؛ چرا که برای پروژه برقی سازی قطار، ردیف بودجه در قانون بودجه پیش بینی شده و سازمان برنامه و بودجه هم از آن حمایت لازم را دارد.

وی با بیان اینکه در شرایط فعلی امکان عملیاتی کردن پروژه قطار سریع‌السیر تا حدودی دور از دسترس است، افزود: تامین اعتبار ۲ میلیارد دلاری برای برقی سازی پروژه قطار تهران- مشهد به دلیل حجم مسافر و زائر ورودی این استان بیشتر قابل دسترس است و به نظر می‌رسد بازگشت سرمایه آن، طی بازه زمانی ۵ الی ۶ ساله محقق شود. در خصوص پروژه قطار سریع‌السیر مشهد- تهران نیز توصیه می‌شود مطالعاتی در رابطه با میزان اعتبار مورد نیاز، مدت زمان اجرایی شدن پروژه، بازه زمانی بازگشت سرمایه، چالش‌های موجود و تاثیر آن بر حوزه گردشگری در قالب گزارش توجیهی تدوین و به مرکز منعکس شود.

### لزوم تسریع در اجرایی شدن قطار سریع‌السیر مشهد-تهران به دلیل موقعیت استراتژیک خراسان رضوی

در بخش دیگری از نشست، «مهدی وطن پرست»، رئیس گروه تولید استانداری خراسان رضوی تصریح کرد: جلسه‌ای در خصوص کریدور شرق به غرب و شمال به جنوب در استانداری تشکیل شد که صورت جلسه آن برای وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی ارسال شد. در جلسه سه موضوع برقی سازی قطار تهران- مشهد، قطار سریع‌السیر مشهد-تهران و کریدور شرق به غرب مورد بحث و بررسی قرار گرفت. چنان که مقرر شد برقی سازی پروژه راه آهن تهران- مشهد



اولویت نخست وزارت راه و شهرسازی قرار بگیرد. همچنین اجرایی شدن قطار سریع السیر دستور کار دیگر آن جلسه بود که با توجه به اینکه امکان حمل بار بدین طریق وجود ندارد و به سرمایه کلانی نیاز است، این طرح به عنوان اولویتهای بعدی مدنظر قرار گرفت؛ اما آن گونه نبود که به حاشیه رانده شود؛ لذا باید در این رابطه مطالبه‌گری صورت بگیرد. وی با طرح این سوال که چرا در پروژه برقی سازی ابتدا مسیر تهران- گرمسار به عنوان فاز نخست انتخاب شده است؟ افزود: این مهم در خصوص تکمیل قطعه قم- گرمسار در پروژه آزادراه حرم تا حرم نیز صدق می کند این در حالی است که خراسان رضوی دروازه ورود به آسیای میانه و قطب گردشگری کشور است. این مساله حاکی از آن است که منطق اقتصادی در این حوزه چندان حاکم نیست و بیشتر بحث پیگیری و مطالبه‌گری به منظور اجرایی شدن پروژهها مطرح است.

«ابراهیم ناصری»، مشاور عالی خانه صمت خراسان رضوی نیز یادآور شد: بحث مطالبه‌گری و پیگیری در خصوص اجرایی شدن این طرح ضروری است. پیشنهاد می‌شود جلسه‌ای با حضور مجمع نمایندگان استان در استانداری برگزار شود تا هر چه سریع تر این مبحث در دستور کار شورای عالی اقتصاد قرار بگیرد.

#### راهکارهای تسریع در اجرایی شدن قطار سریع السیر مشهد- تهران

در بخش دیگری از نشست، «امید خدادادی»، دبیر کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق بازرگانی خراسان رضوی تصریح کرد: پروژه قطار پرسرعت مشهد- تهران در سال ۱۳۸۸ با هدف افزایش سرعت، کاهش زمان سفر، کاهش مصرف انرژی و بهبود خدمات حمل و نقل تصویب شد؛ اما متأسفانه این طرح تاکنون با چالش‌هایی همچون عدم تخصیص منابع مالی پایدار و کافی برای آغاز عملیات اجرایی، تاخیر در جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، نبود مطالعات به روز و کامل برای ارزیابی زمین شناسی و مسیریابی، عدم دسترسی به تکنولوژی مورد نیاز برای ساخت قطارهای پرسرعت، تغییرات مدیریتی و اولویتهای برنامه‌ای در دولت‌های مختلف، هماهنگی ضعیف بین نهادهای دولتی و بخش خصوصی مواجهه بوده است.

وی با بیان اینکه کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی، تحریک اقتصاد و تقویت گردشگری از مهم‌ترین مزایا و فرصتهای اجرای این طرح است، ادامه داد: تامین مالی پایدار، استفاده از فناوری کشورهای با تجربه در قطارهای پرسرعت مانند چین، ژاپن، فرانسه، آلمان، انتقال دانش فنی برای بومی سازی تکنولوژی، تشکیل کمیته نظارتی مستقل با حضور نمایندگان دولت، بخش خصوصی و نخبگان دانشگاهی، زمان بندی شفاف برای اجرای هر مرحله از پروژه و تقویت مشارکت بخش خصوصی در قالب ارائه مشوق‌های مالیاتی و تضمین سوددهی پروژه، از مهم‌ترین پیشنهادات برای تسریع در اجرای پروژه است.



## گزارش کار و پیشنهادات

## دستور کار :

با توجه به مندرجات صورتجلسه و مذاکرات انجام شده، نظر به اینکه پروژه راه آهن سریع السیر در مسیرهای مشهد- تهران به دلیل اهمیت زیر ساختی و وجود تردد بیش از سی میلیون زائر سالانه و ۸ درصد مساحت و جمعیت در خراسان رضوی و در مسیر قرار گرفتن کریدور و جابجایی مسافر در شرق و غرب کشور از سال ۱۳۵۴ در دستور کار کشور و در برنامه های توسعه قرار گرفته، اما تاکنون در جلسه شورای اقتصاد مصوب نگردیده است، ضمن اینکه معاون فنی و زیربنایی راه آهن کشور طی مکاتبه شماره ۴۰۰/۷۰۶۲۲/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۲۳ در خصوص موانع احداث و راه اندازی ره آهن سریع السیر مشهد- تهران به شورا اعلام کرد: پیرو امضا تفاهمنامه از سوی وزیر وقت راه و شهرسازی با کشور چین در تاریخ ۱۴۰۱.۱۱.۲۳ و نهایتا تنظیم برنامه اقدام در خصوص اجرای پروژه راه آهن سریع السیر مشهد- تهران، اقدامات لازم از بهمن ماه سال ۱۴۰۱ در دستور کار شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت. در این خصوص راه آهن مطابق با برنامه اقدام، و با بهره گیری از تجربیات پروژه قطار سریع السیر تهران- قم- اصفهان و تشکیل کمیته مدیریتی- کارشناسی و همکاری، مشاوره اسکوپ طرح (SOW) و ارکان خواسته های کارفرمایی (ER) را تدوین نموده و مذاکرات فنی اولیه را نیز با شرکت چینی انجام داده است. لیکن با توجه به نیاز بالای طرح های سریع السیر ریلی به اعتبارات و تعهدات دولتی به نسبت سایر طرح های عمرانی و فراتر بودن حجم مالی سرمایه گذاری مورد نیاز از توان داخلی، مستلزم اخذ مجوز از شورای اقتصاد و تعیین تکلیف قطعی نحوه تامین مالی طرح می باشد.

لذا دبیرخانه با توجه به این که پروژه قطار سریع السیر مشهد- تهران علیرغم تاکید در ماده ۴۸ قانون برنامه پنجساله هفتم تاکنون در دستور کار شورای اقتصاد کشور قرار نگرفته است در حالیکه پروژه قطار سریع السیر اصفهان- قم- تهران مصوبه شورای اقتصاد را اخذ نموده و در فرایند تامین مالی این پروژه می باشد موضوع را جهت پیگیری در دستور کار دبیرخانه قرار داد و پس از طرح موضوع مقرر گردید:

## تصمیمات دستور کار اول:

- از آن جا که در ماده ۴۸ قانون برنامه پنجساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۷ - ۱۴۰۳) به منظور تحقق سیاستهای کلی از جمله رشد اقتصادی، اجرای طرحهای عظیم اقتصادی ملی، پیشران، روزآمد و مبتنی بر آینده نگری و تکمیل زنجیره ارزش و جهش اقتصادی اقداماتی مانند قطار سریع السیر در مسیرهای طولانی و پرمسافر از جمله تهران - مشهد لازم الاجرا می باشد، از طرفی مصوبه شورای اقتصاد در خصوص استفاده از تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) به منظور تکمیل قطار سریع السیر اصفهان- قم- تهران ابلاغ و در فرایند تامین مالی پروژه می باشد در صورتی که استان خراسان رضوی با حدود ۳۰ میلیون زائر و ۸ درصد مساحت و جمعیت کشور و برخورداری از مجوز ماده ۲۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران تاکنون اقدامی صورت نگرفته است همچنین تاکید استاندار محترم در مکاتبات شماره ۳۸/۱/۲۳۰۷۸ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۰۷ با عنوان وزیر محترم کشور و ۳۸/۱/۲۳۰۷۷ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۰۷ با عنوان وزیر محترم راه و شهرسازی، ضمن طرح در جلسه شورا به ریاست استاندار محترم مقرر گردید:



الف) صرفنظر از تکالیف ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم، مجمع محترم نمایندگان استان در مجلس شورای اسلامی در قالب ارتباط با مسئولان محترم ملی از جمله وزارتخانه های راه و شهرسازی، اقتصاد، کمیسیون های دولت، پیگیری نمایند تا پروژه قطار سریع السیر مشهد- تهران، نظیر اصفهان در شورای اقتصاد کشور مطرح و مصوب گردیده و از روش های ممکن از جمله تهاتر نفت، منابع عمومی، مشوق ها و امتیازات مالی، تأمین مالی فاینانس، تخفیف سود بازرگانی تجهیزات وارداتی، امتیاز معادن، منابع لازم تخصیص پیدا کند.

ب) پروژه برقی سازی قطار مشهد- تهران که از سال ۱۳۵۴ آغاز شده و به رغم پیگیری مسئولین استان طی سالیان متمادی قطعه گرمسار-تهران نظیر پروژه حرم تا حرم، اولویت اجرا در نظر گرفته شده است لذا مجمع محترم نمایندگان استان با توجه به شاخص های اشاره شده، پیگیری نمایند تا قطعه مشهد به تهران در اولویت اجرا قرار گیرد.

ت) کریدور شرق به غرب که با هدف تسهیل حمل و نقل کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی طراحی شده است فرصت طلایی برای استان است تا با بهره گیری از موقعیت جغرافیایی خود، به مرکز ترانزیت کالا بین شرق و غرب تبدیل شود که علاوه بر فرصت های جدید شغلی و توسعه اقتصادی می تواند درآمدهای ارزی قابل توجهی برای استان داشته باشد. از آنجا که مناطق شرقی استان خراسان رضوی به عنوان هاب ترانزیتی کشور شناخته می شود با اینکه استان خراسان رضوی دارای ظرفیت احداث بندر خشک ترانزیتی و توسعه بازرگانی می باشد، مقرر گردید سرمایه گذاری های لازم در بخش زیرساخت در نشست شوراهای گفت و گو شرق کشور مطرح تا سرمایه گذاری های لازم در بخش زیرساخت انجام شود.