



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

عنوان جلسه: چهل و هشتمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی  
بررسی موانع و چالش های پروژه احداث آزادراه حرم تا حرم، در قطعات استان خراسان رضوی

تاریخ: ۱۴۰۳/۱۰/۱۰

روز: دوشنبه

## حاضرین در جلسه:

دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، دفتر فنی و امور عمرانی استانداری خراسان رضوی، اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خراسان رضوی، اداره کل امور اقتصادی و دارایی خراسان رضوی، اداره کل راه و شهرسازی استان خراسان رضوی، کمیسیون هماهنگی بانکهای استان خراسان رضوی، مجمع نمایندگان استان خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی، رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت استان خراسان رضوی، مجری طرح های آزادراهی مرکز شرق و شمال شرق کشور، اتاق اصناف مشهد، رئیس اتاق تعاون استان خراسان رضوی، کمیسیون سرمایه گذاری و تأمین مالی اتاق، رئیس کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق، انجمن مدیران صنایع خراسان رضوی، شرکت عمران شهر جدید بینالود.

## غائبین در جلسه:

اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خراسان رضوی، کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق بازرگانی.

## دستور جلسه:

- بررسی موانع و چالش های پروژه احداث آزادراه حرم تا حرم و ارائه پیشنهادات اصلاحی برای تأمین اعتبار از محل های ممکن نظیر بندهای مختلف قانون بودجه، مولد سازی دارایی های دولت، تهاتر نفت، زمین های مازاد در اختیار دولت، فروش اوراق مشارکت و... با توجه به مندرجات نامه معاونت ساخت و توسعه آزادراه های کشور.

(مذاکرات دستور کار)

بررسی موانع و چالش های پروژه احداث آزادراه حرم تا حرم و ارائه پیشنهادات اصلاحی برای تأمین اعتبار از محل هایی نظیر بندهای مختلف قانون بودجه، مولدسازی دارایی های دولت، تهاتر نفت، زمین های مازاد در اختیار دولت، فروش اوراق مشارکت و...، موضوع چهل و هشتمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی بود. «علی اکبر لبافی»، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان در ابتدای این نشست اظهار کرد: به موجب درخواست کمیسیون گردشگری اتاق مشهد و جمعی از تشکل ها و فعالان اقتصادی، موضوع پروژه حرم تا حرم در دستور کار دبیرخانه شورای گفت و گو قرار گرفت تا پس از بررسی، چالش های اجرا نشدن و پیشنهادهای تسریع در روند موجود به شورا ارائه گردد. این موضوع مدتی است از طریق متولیان استانی و ملی پیگیری شده و اطلاعاتی که از طریق شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور به دست آمده است، از این قرار است که در خصوص قطعه قم- گرمسار (۱۵۰ کیلومتر)، آزادراه در سال ۱۳۹۴ به بهره برداری رسیده است. ساخت قطعه گرمسار- سمنان (۱۱۴ کیلومتر) در سال ۱۳۹۷ شروع شده و پیشرفت فیزیکی آن ۱۶.۸۹ درصد است که با تأمین اعتبار ۱۱.۸۵ همتی می توان تا سال مالی ۱۴۰۵ از این قطعه بهره برداری کرد.

وی افزود: قطعه سمنان- دامغان- شاهرود- سبزوار- نیشابور (۵۳۴ کیلومتر) مطالعاتی برای آن انجام نشده و فاقد مجوز ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱ است. در صورت اخذ مجوز ماده ۲۳ و تأمین اعتبار برابر ۷۵ همت،



امکان شروع عملیات اجرایی و اتمام آن ظرف ۵ سال وجود دارد. در مقابل، قطعه نیشابور - سه راهی تربت حیدریه (۷۵ کیلومتر) در تفاهم نامه آمده و مطالعات آن نیز به تصویب رسیده است؛ اما عملیات اجرایی آن به دلیل مشکلات اعتباری شروع نشده است. با تامین اعتبار برابر ۱۰ همت، بهره برداری از این قطعه ظرف مدت ۳ سال امکان پذیر است. لبافی یادآور شد: ساخت قطعه سه راهی تربت حیدریه - مشهد (۳۳ کیلومتر) در سال ۱۳۹۷ شروع شده و پیشرفت فیزیکی آن نیز ۱۴ درصد است. با تامین اعتبار ۷ همتی می توان تا سال مالی ۱۴۰۵ از این قطعه بهره برداری کرد. به گفته لبافی، در صورت ابلاغ مجوز ماده ۲۳ و تامین اعتبار برابر ۱۲۱ همت امکان بهره برداری از آزادراه حرم تا حرم در طول ۹۰۸ کیلومتر در ۵ سال آینده امکان پذیر است.

رئیس دبیرخانه شورا با اشاره ای به چگونگی تامین اعتبار در حوزه استانی گفت سوابق نشان می دهد تامین منابع اجرای پروژه حرم تا حرم در سفرهای مقامات عالی اجرایی کشور همواره جزء مصوبات سفر بوده و لیکن محقق نشده است، وی اشاره ای به قطعه نیشابور به مشهد داشت و گفت به منظور اجرایی شدن این پروژه در قطعه نیشابور به مشهد مقرر گردیده از محل مولدسازی اموال دستگاه های استانی منابع لازم تامین شود؛ در حالی که این مساله در خصوص سایر استان ها مصداق ندارد.

وی با بیان اینکه میزان آزادراه های غرب کشور با شرق قابل قیاس نیست، گفت: این مساله حاکی از آن است که دستگاه های استانی در غرب کشور مطالبه گری قاطع تری در این حوزه داشته اند. بر همین اساس، می بایست نظیر غرب کشور به صورت حاکمیتی و بویژه ادارات کلی که به عنوان نماینده وزارتخانه مربوطه در استان متولی هستند، پیگیری نمود.

### تسریع در اجرای پروژه حرم تا حرم منوط به مولدسازی دارایی های استان است

در ادامه، «احمدی»، مجری آزادراه های مرکز، شرق و شمال شرق کشور با بیان اینکه مطالعه فاز یک قطعه نیشابور - مشهد در پروژه آزادراه حرم تا حرم به اتمام رسیده که فاز دوم آن در صورت تامین اعتبار به مرحله انعقاد قرارداد می رسد، یادآور شد: قطعه سمنان - نیشابور مصوبه ماده ۲۳ را ندارد اما مطالعات آن در حال انجام است که بخشی از آن توجیه اقتصادی و ترافیکی ندارد. مقرر است قطعاتی که مصوبه ماده ۲۳ دارد در اولویت اجرا قرار بگیرد.

وی افزود: برای تکمیل قطعه سه راهی تربت - مشهد (۳۳ کیلومتر) حدود ۶ همت اعتبار در قالب قرارداد مشارکت نیاز است. ۶۰ درصد اعتبار برای قطعات قم - گرمسار توسط دولت و ۴۰ درصد توسط قرارگاه خاتم الانبیا تامین شده؛ اما در مابقی قطعات ۳۰ درصد توسط دولت و ۷۰ درصد توسط قرارگاه تامین اعتبار شده است. با توجه به بالا رفتن نرخ ارز، قرارگاه خواستار افزایش سهم دولت در حوزه تامین مالی است و درخواست تعدیل سهام به ۵۰ درصد سهم دولت و ۵۰ درصد سرمایه گذار را دارد که این مهم، در کارگروه زیارت تایید شد؛ اما توسط دولت مورد تایید قرار نگرفت. مجری آزادراه های مرکز، شرق و شمال شرق کشور یادآور شد: هزینه پروژه قرارداد نخست قطعه سه راهی تربت - مشهد ۴۲۰ میلیارد تومان ارزیابی شده اما در حال حاضر تکمیل این پروژه ۶ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد.



وی با بیان اینکه اعتبار مصوب طرح آزادراه حرم تا حرم (به همراه قطعه سهراهی تربت- مشهد) در قانون بودجه امسال مبلغ ۲ هزار و ۵۱۸ میلیارد ریال است، تصریح کرد: با این وضعیت نباید انتظاری برای اجرا به ویژه در حوزه خراسان رضوی داشت، در واقع باید با استفاده از ظرفیت استانی همچون فروش زمین دستگاه‌های دولتی و مولدسازی، در اجرای پروژه تسریع شود البته این مساله در کمیسیون مولدسازی هنوز به نتیجه نرسیده است.

احمدی با بیان اینکه پروژه حرم تا حرم معادل ۱.۷ میلیارد دلار الی ۱.۹ میلیارد دلار هزینه دارد که در صورت تامین کل پروژه در ۳ سال به بهره برداری خواهد رسید، اظهار کرد: خراسان رضوی و فارس جز استان‌های فقیر به لحاظ آزادراهی محسوب می‌شوند. این در حالی است که استان فارس تا حدی جز استان‌های کشاورزی و صنعتی و خراسان رضوی قطب زیارتی و کشاورزی کشور محسوب می‌شود.

وی یادآور شد: بازگشت سرمایه آزادراه‌ها معمولاً به طور میانگین ۱۵ الی ۲۵ سال زمان می‌برد البته پروژه‌هایی با بازه زمانی برگشت سرمایه ۸ الی ۹ ساله هم وجود داشته اند اما از آن جایی که عوارض بزرگراه‌ها طی چند سال افزایش نداشته بانک‌ها تمایلی برای ورود به این حوزه ندارند. با این حال به دنبال آن هستیم که بانک‌ها در اجرایی شدن این پروژه مشارکت کنند. چنان که در گذشته نیز این مهم محقق شده که پروژه‌های مشهد- باغچه و قزوین- رشت از جمله طرح‌های موفق این حوزه بوده اند.

#### مسیرهای منتهی به شهر مشهد در شأن این کلانشهر نیست

در بخش دیگری از نشست، «مژگان ثابت تیموری»، رئیس کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی اظهار کرد: متأسفانه مسیرهای منتهی به شهر مقدس مشهد به عنوان یک کلانشهر زیارتی و قطب عالم شیعه بسیار نابسامان است و هر چند که بودجه زیارت برای این کلانشهر لحاظ می‌شود اما محلی برای تخصیص این اعتبارات وجود ندارد؛ این مساله چالش آفرین شده و به نظر می‌رسد در خصوص مسائل ترافیکی مشهد- تربت مطالعه‌ای صورت نگرفته است، چرا که جمعیت شهرک صنعتی بینالود به مشهد سرریز می‌شود و این مسائل به جز حجم بالای زائران قابل کتمان نیست. این مسائل حاکی از آن است که بودجه تخصیص یافته به خراسان رضوی نامتوازن است و در حق این استان اجحاف شده است.

در ادامه، «فیروز ابراهیمی»، رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی تصریح کرد: در حال حاضر پروژه ملی آزادراه حرم تا حرم برای مشهد تعریف شده که تامین اعتبار این پروژه را به مولدسازی موکول کردند؛ اما دور از انصاف است برای پروژه ملی از محل فروش اموال دولتی استان تامین اعتبار شود.

#### تامین اعتبار از طریق مولدسازی دشوار است

«محمدرضا شکیبا»، سرپرست اداره هماهنگی و حمل و نقل راه و شهرسازی خراسان رضوی با بیان اینکه تکمیل قطعه سهراهی تربت- مشهد، مسیر بینالود را ۲۵ الی ۳۰ کیلومتر نزدیک تر می‌کند که کمک بزرگی به اقتصاد شهر بینالود



است، ادامه داد: در سنوات گذشته رویکرد واقع بینانه تری به پروژه‌های عمرانی وجود داشت، چرا که تامین مالی پروژه‌ها از طریق مولدسازی در آن شرایط اقتصادی امکان پذیر بود؛ اما در حال حاضر تامین اعتبار از این طریق قدری دشوار است. شکیبا با بیان اینکه عملیات اجرای قطعه سه راهی تربت-مشهد به ۶ هزار میلیارد تومان در سال جاری اعتبار نیاز دارد که قطعا با افزایش نرخ دلار اعتبار مورد نیاز بیش از این رقم خواهد بود، تصریح کرد: اجرایی شدن این پروژه عزم ملی می طلبد و صرفا اجرایی شدن آن از توانایی وزارت راه خارج است.

در بخش دیگری از نشست، «هادی ابوی»، رییس اتاق تعاون خراسان رضوی تصریح کرد: اجرای ۳۳ کیلومتر راه با توجه به حجم زائین و مجاورین نباید به مدت طولانی زمان ببرد و اگر آزادراهها در موعد مقرر به افتتاح و بهره برداری برسد رفت و آمدها به استان تسهیل خواهد شد و مهم تر آن که تحقق این مهم تاثیر بسزایی در اقتصاد استان خواهد داشت.

### خراسان رضوی در حوزه مولد سازی وضعیت خوبی دارد

«باقری»، کارشناس اداره کل امور اقتصادی و دارایی خراسان رضوی در بخش دیگری از نشست افزود: طبق مصوبه دوازدهمین کمیسیون هیات عالی مولدسازی دارایی‌های دولت در تهران مقرر شد ۳ ملک مربوط به ۳ دستگاه دولتی به فروش رسیده و منابع حاصل از آن به قطعه سه راهی تربت-مشهد تزریق شود؛ اما مستندات ۲ ملک به دلیل مخالفت دستگاه ملی در اختیار ما قرار نگرفت. لذا این موارد به سازمان خصوصی سازی اعلام تا در سطح ملی پیگیری شود.

وی افزود: تامین مالی از طریق اوراق مشارکت، منفعت و اجاره از دیگر راهکارهای تامین مالی است که البته طبق آیین نامه در خصوص اوراق مشارکت، پروژه حداقل باید ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته باشد؛ این در حالی است که مجموع پیشرفت فیزیکی این پروژه به ۲۰ درصد نمی‌رسد. علاوه بر این، باید از شورای پول و اعتبار نیز مجوز لازم اخذ شود. باقری ادامه داد: اگر مقرر است پولی از طریق اوراق بدهی تامین شود، باید نرخ سود آن جذاب (حدود ۳۵ درصد) باشد. تنها در این صورت است که این ۶ همت به سرعت قابل تامین خواهد بود. اگر استان به این حوزه ورود پیدا کند، استان‌های دیگر نیز در این مسیر گام برمی‌دارند. استان خراسان رضوی به لحاظ عملکردی در حوزه مولدسازی در رتبه های بالای کشور قرار دارد.

### انتشار اوراق مشارکت منوط به مجوز شورای پول و اعتبار است

«غلامرضا نزهتی»، کارشناس شورای هماهنگی بانک های استان با بیان اینکه پروژه مشهد-باغچه با مشارکت سیستم بانکی به بهره برداری رسید، اظهار کرد: اگر مجوزی از شورای پول و اعتبار بانک مرکزی اخذ شود، سیستم بانکی در انتشار اوراق مشارکت مساله‌ای نخواهد داشت.

وی افزود: اگر اوراق مشارکت با تضمین دولت در بودجه تعریف شده باشد، مدخل سودآوری ندارد؛ اما با توجه به اینکه قسمتی از پروژه اقتصادی بوده و قسمتی از آن توجیه اقتصادی ندارد، باید این پروژه بازنگری و این قسمت‌ها از هم منفک شود.



در بخش دیگری از نشست، «امیرمهدی مرادی»، دبیر اجرایی انجمن مدیران صنایع خراسان اظهار کرد: برای اجرایی شدن قطعه سه راهی تربت- مشهد مطالبه گری صحیحی صورت نگرفته است مهم تر آن که صرفاً ۱۹ درصد از بودجه برای پروژه‌های عمرانی کل کشور در نظر گرفته شده است. لذا به نظر می‌رسد دولت اعتبار لازم را برای اجرایی شدن این پروژه نخواهد داشت.

در ادامه، «جمشید آزاد»، نماینده سازمان مدیریت و برنامه ریزی خراسان رضوی با بیان اینکه میانگین تخصیص بودجه برای پروژه‌های عمرانی استان حدود ۱۷ درصد است، خاطرنشان کرد: مبحث مولدسازی از سال ۱۴۰۰ مطرح بوده اما از میزان نقدشوندگی این دارایی اطلاعاتی در دسترس نیست. بستر فروش اوراق بهادار مهیا است اما باید پیامدهای انتشار این اوراق نیز مدنظر قرار گیرد.

### لزوم بهره گیری از آیین نامه اجرایی نشان دار کردن مالیات برای تامین مالی پروژه

در بخش دیگری از نشست، «هادی توانا»، مدیرکل هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی تصریح کرد: واضح و مبرهن است که تامین مالی از طریق مولدسازی، جوابگوی اجرای پروژه نیست و ممکن است صرفاً در حد تجهیز کارگاه کفایت کند. حال سوال اینجاست که چه تعداد ارگان براساس قانون مولدسازی پذیرفتند که دارایی‌های خود را به فروش برسانند؟ از ۲ الی ۳ سال پیش عنوان شده که هر دستگاه استانی که به فروش دارایی‌های خود ورود پیدا کند پولش به همان دستگاه تزریق می‌شود.

وی یادآور شد: رقم مولدسازی کلیه دارایی‌های دستگاه‌های استانی معادل ۱۹ همت در سال گذشته بود که بعید به نظر می‌رسد این دارایی‌ها با این رقم به فروش برسد و نقدینگی آن بازگردد. پیشنهاد می‌شود که تامین مالی این پروژه از محل تهاتر نفت صورت بگیرد و یا اینکه دولت اوراق مشارکت را منتشر و سود آن را تضمین کند و از محل عوارض آزادراهی سود و اصل آن را بازگرداند. در شرایط عادی سرمایه گذار خارجی به این حوزه ورود پیدا نمی‌کند مگر آن که نرخ عوارض آزادراهی آزاد باشد.

توانا تصریح کرد: استفاده از آیین نامه اجرایی نشان دار کردن مالیات برای تامین مالی این پروژه می‌تواند موثر واقع شود. در این حوزه می‌توان از پتانسیل فعالان اقتصادی شهرک صنعتی در جوار این آزادراه استفاده کرد.

در بخش دیگری از نشست، «سید مجتبی نجد موسوی»، مسئول حریم اداره کل راهداری خراسان رضوی اظهار کرد: هزینه کرد استانی برای پروژه ملی مخالفان بسیاری دارد؛ اما نکته قابل توجه آن است که اگر بتوان از منابع استانی ۳۳ کیلومتر پروژه سه راهی تربت-مشهد را تامین مالی کرد در صورتی که منافع آن در بازه زمانی چند ساله به استان بازگردد تامین اعتبار برای آن جای نگرانی ندارد؛ چرا که اجرایی شدن این پروژه کمک به اقتصاد کشور است.

لبافی در جمع بندی مباحث این نشست اظهار کرد: مطالبه گری با اجماع بخش دولتی و خصوصی باید از طریق نمایندگان مجلس و بزرگان استان با قوت بیشتری تداوم یابد. نباید بر روش تامین مالی از طریق مولدسازی در استان برای اجرای پروژه ملی تاکید شود؛ چرا که بعید به نظر می‌رسد دستگاه‌های اجرایی منابع ناشی از فروش دارایی خود را برای احداث



بزرگراه و آزادراه صرف کنند. لذا این مساله باید به عنوان آخرین راهکار مدنظر قرار بگیرد. انتشار اوراق با تضمین دولت از دیگر پیشنهادات در این جلسه بود؛ مشروط به آن که بازپرداخت اصل و سود آن از طریق افزایش عوارض آزادراهی فراهم شود. تهاوتر نفت نیز از دیگر پیشنهادات بود که در گذشته عملیاتی شده است. همچنین به نظر می‌رسد اختلاف درون سیستمی وزارت راه و شهرسازی باید سریع‌تر حل و فصل شود.

### گزارش کار و پیشنهادات

#### دستور کار اول:

سهم خراسان رضوی با وجود برخورداری از هفت درصد گستره کشور و هشت میلیون نفر جمعیت، از کل آزادراه‌های کشور تنها ۳۵ کیلومتر در حدفاصل «باغچه» (ملک آباد) تا مشهد است، در حالی که با توجه به حجم مسافر و وضعیت زائرپذیری آن به دلیل وجود بارگاه منور رضوی، دست کم ماهانه ۲ میلیون خودرو در محورهای این استان تردد می‌کنند.

این استان نقطه پیوند گذرگاه‌های شرق به غرب و شمال به جنوب از طریق پایانه‌های مرزی دوغارون و سرخس است، اما متأسفانه در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل بسیار فقیر است و از ۲۰ سال قبل تاکنون تنها آزادراه استان همان قطعه ۳۵ کیلومتری مشهد - باغچه بوده است.

این در حالی است که علاوه بر تردهای تجاری و ترانزیتی انبوه در استان، مشهد سالانه میزبان ۳۰ میلیون زائر است که بیش از ۸۰ درصد آن‌ها جاده را برای سفر انتخاب می‌کنند و نیاز مشهد و خراسان رضوی به جاده مناسب با این حجم از تردد، نیازی صرفاً منطقه‌ای نیست بلکه امری است که باید در سطح ملی دیده شده و برای آن برنامه ریزی و اعتبار منظور شود. اکنون خراسان رضوی به دنبال راهی است تا بخشی از عقب‌ماندگی‌های خود در حوزه آزادراهی را جبران کند از جمله قطعه سه‌راهی تربت - مشهد از پروژه آزادراه حرم تا حرم.

#### آزادراه حرم تا حرم:

در سال ۱۳۹۰ مشارکت نامه‌ای بین وزارت راه و شهرسازی به عنوان سرمایه‌پذیر از یک سو و قرارگاه سازندگی خاتم‌النبیاء(ص) به عنوان سرمایه‌گذار از سوی دیگر منعقد گردید که یک آزادراه با نام حرم تا حرم (بین شهر مقدس قم تا شهر مقدس مشهد) ساخته شود. در آبان ماه ۱۳۹۰ کمیسیون ماده ۲۱۵، اجرای بخش‌هایی از آزادراه حرم تا حرم حدفاصل قم-سمنان و نیشابور-مشهد را به طول ۳۵۰ کیلومتر تصویب نمود و همچنین در مهرماه ۱۳۹۱ مجوز کمیسیون ماده ۲۱۵ مبنی بر اولویت اجرایی قطعه قم-گرمسار از آزادراه صادر شد و اجرای اولین قطعه در سال ۱۳۹۱ آغاز و قرارداد اجرایی پیمانکار ابلاغ شد. هدف و سیمای این طرح، ضرورت ایجاد شبکه آزادراهی برای ارتباط مرکز و جنوب، به شمال شرق کشور است و وجود شهر مقدس مشهد به عنوان بزرگترین مرکز جذب گردشگر و زوار داخلی و خارجی و قرارگیری مرزهای سرخس، باجگیران و تایباد به عنوان توسعه‌دهنده حمل و نقل ترانزیتی در منطقه، موجب شد تا امکان‌سنجی احداث آزادراه در این بخش از کشور، جهت اتصال به شبکه‌های آزادراهی موجود کشور مورد بررسی قرار گیرد.

#### اهداف احداث آزادراه حرم تا حرم:

۱. ارتقای ایمنی سفر با ارتفاع مشخصات محور با توجه به مشخصات نامناسب هندسی و روسازی بزرگراه موجود و گنجایش نامناسب ترافیکی



۲. کاهش تصادفات جاده ای

۳. تکمیل کریدور آزادراهی غرب به شرق کشور

۴. تکمیل کریدور آزادراهی جنوب به شرق و غرب کشور

۵. تسهیل سفر زائران امام رضا (ع) و حضرت معصومه (س)

عملیات اجرایی آزادراه حرم تا حرم با شروع عملیات ساخت قطعه ۲۲۳ کیلومتری سبزوار - نیشابور - مشهد از خرداد سال ۱۳۹۴ با حضور وزیر وقت راه و شهرسازی در خراسان رضوی آغاز شد ولی تا به امروز پیشرفت چندانی نداشته است. دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی حسب نامه شماره ۱۴۰۳/۳۱۲۸/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۲ کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی موضوع پیگیری پروژه حرم تا حرم را دستور کار قرار داد تا چالش‌های اجرانشدن و پیشنهادهای تسریع در روند موجود را از طریق متولیان استانی و ملی بررسی و به شورای گفت و گو جهت پیگیری ارائه نماید. (نامه های شماره ۱۴۰۳/۲۸۵۱/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۵ - ۱۴۰۳/۲۸۹۰/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۷ - ۱۴۰۳/۲۸۹۱/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۷ - ۱۴۰۳/۳۰۳۱/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۲۴ - ۱۴۰۳/۳۳۵۹/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۱۲ و ۱۴۰۳/۳۶۵۶/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۲۹)

شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور طی نامه شماره ۱۴۸۲۳۰ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۱۳ مراحل ساخت پروژه حرم تا حرم و موانع احداث آن را به شرح زیر عنوان نمود:

#### قطعات مطالعاتی مسیر آزاد راه حرم تا حرم :

۱- قطعه قم - گرمسار به طول ۱۵۰ کیلومتر در سنوات گذشته افتتاح و در دست بهره‌برداری است.

۲- قطعه گرمسار - سمنان به طول ۱۱۴.۵ کیلومتر با پیشرفت فیزیکی ۱۶.۸۹ درصد با مشارکت ۳۰ درصد دولت و ۷۰ درصد سرمایه‌گذار در دست اجراست و برای اتمام آن مبلغی حدود ۱۱.۸۵ همت اعتبار مورد نیاز است.

۳- قطعه سمنان - دامغان - شاهرود - سبزوار - نیشابور به طول ۵۳۴ کیلومتر است که تاکنون مطالعات آن انجام نشده و مجوز ماده ۲۳ ندارد و برای احداث آن حدود ۷۵ همت اعتبار مورد نیاز است. (ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه کشور: سازمان برای تعیین معیارها و استانداردها و همچنین اصول کلی و شرایط عمومی قراردادهای مربوط به طرحهای عمرانی آیین نامه‌ای تهیه و پس از تصویب هیأت وزیران بر اساس آن دستورالعمل لازم به دستگاههای اجرایی ابلاغ می‌نماید و دستگاههای اجرایی موظف به رعایت آن می‌باشند.)

۴- قطعه نیشابور - سهرای تربت به طول ۹۰ کیلومتر است که مطالعات مصوب دارد ولی عملیات اجرایی آن شروع نشده است. با تأمین اعتبار حدود ۱۰ همت امکان بهره‌برداری از این قطعه ظرف سه سال پس از شروع عملیات اجرایی وجود دارد.

۵- قطعه سهرای تربت - مشهد به طول ۳۳ کیلومتر با پیشرفت فیزیکی حدود ۱۴ درصد با مشارکت ۳۰ درصد دولت و ۷۰ درصد سرمایه‌گذار در دست اجراست و برای اتمام آن به مبلغی حدود ۷ همت اعتبار مورد نیاز است.

۶- محور ارتباطی حرم تا حرم - تهران نیز به طول ۱۰۰ کیلومتر در دست بررسی است که برای احداث آن مبلغی در حدود ۱۵ همت مورد نیاز است.



در حال حاضر اعتبار مصوب طرح آزادراه حرم تا حرم (به همراه قطعه سهراب تربت- مشهد) در قانون بودجه امسال مبلغ ۲ هزار و ۵۱۸ میلیارد ریال است که با این وضعیت نباید انتظاری برای اجرا به‌ویژه در حوزه خراسان رضوی داشت، به همین دلیل برای تسریع در اجرای پروژه با استفاده از ظرفیت‌های استانی باید راهکاری اندیشید.  
پس از طرح موضوع در دبیرخانه شورا و بحث و گفت و گو مقرر گردید:

#### تصمیمات دستور کار اول:

- یکی از چالش‌ها و موانع اصلی در اختصاص بودجه و منابع لازم برای اجرای پروژه آزادراه حرم تا حرم در قطعات واقع شده در استان خراسان رضوی بنا به تایید همه اعضای جلسه علیرغم وجود مدیران و مسئولان تاثیرگذار استان در حوزه ملی، عدم پیگیری جدی در این ارتباط از طریق ملی می باشد که موجب گردیده است علیرغم ایجاد و راه اندازی پروژه‌های مشابه طی سالهای اخیر در سایر نقاط کشور با استفاده از بودجه عمومی، به رغم دستور روسای محترم جمهوری اسلامی ایران در گذشته از جمله شهید رئیسی کماکان پروژه آزادراه حرم تا حرم استان خراسان رضوی با توقف عملیات مواجه گردد لذا مقرر شد به شورای گفت و گو پیشنهاد گردد:

- ۱- به صورت همه جانبه و حاکمیتی از طریق مجمع نمایندگان استان، وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی پیگیری گردد و نیز سهم تلاش دستگاه‌های استانی مرتبط برای جذب منابع پروژه‌های ملی مورد ارزیابی قرار گیرد.
- ۲- هر چند فروش اموال استانی از طریق مولدسازی برای هزینه کرد در راههای کشور، با رویکرد استفاده ملی مناسب نیست ولیکن از آنجاییکه مقرر بود بخشی از بودجه مورد نیاز در گذشته از طریق مولدسازی اموال دولتی تامین گردد و تاکنون سه قطعه زمین در حوزه راه آهن، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، گمرک تعیین گردیده است و اما موارد مطرح شده حاکی از وجود اختلاف نظر برای فروش قطعه زمین راه آهن در وزارت راه و شهرسازی وجود دارد، لذا مقرر شد این موضوع به وزارت راه و شهرسازی جهت حل و فصل درون وزارتخانه ای منعکس گردد.
- ۳- بنا به پیشنهاد کمیسیون هماهنگی بانکهای استان، مشارکت بانکها در ایجاد آزادراهها نظیر آنچه برای آزادراه باغچه - مشهد انجام شد مورد ارزیابی قرار گیرد.
- ۴- اختصاص اوراق مشارکت با تضمین دولت و بازپرداخت از طریق عوارض دریافتی.
- ۵- تهاتر نفت برای اجرای پروژه.
- ۶- تعیین و جداسازی قطعاتی که توجیه فنی اقتصادی و مالی دارد توسط مجری پروژه و ارسال آن به معاونت محترم اقتصادی استانداری و دبیرخانه شورا برای ارائه به سرمایه گذاران داوطلب طرح .
- ۷- مطالبه گری به صورت نشان دار نمودن مالیات، (بر اساس مصوبه هیات وزیران، مالیات دهندگان مشمول تبصره ماده صد یا مودیانی که مالیات خود را سیستمی پرداخت می کنند می توانند حمل هزینه کرد مالیاتی خود را در پروژه های مختلف عمرانی دولت تعیین کنند).