



شناسه	قانون - رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۳/۱۱/۲۷
عنوان موضوع	احداث و راه اندازی پروژه قطار برقی و سریع السیر و مشهد - تهران و ضرورت صدور مجوز شورای اقتصاد برای قطار سریع السیر		
مرجع طرح موضوع	دبیرخانه شورا، کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی استان و تشکل های اقتصادی		
شرح موضوع	کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق بازرگانی طی مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۳۱۲۸/د مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۲ اعلام نمود روند احداث و راه اندازی قطار پر سرعت تهران - مشهد که در سال ۸۸ مصوب گردید (۱۷ مهر ۸۹، در سالروز میلاد کریمه اهل بیت حضرت معصومه (س) نیز با حضور رئیس جمهور عملیات اجرایی احداث آزاد راه قم- تهران - مشهد (حرم تا حرم) و قطار سریع السیر تهران- مشهد با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت به عنوان بزرگترین پروژه تاریخ کشور و منطقه آغاز شد. ۱۹ آذر ۸۹ نیز مدیرعامل وقت راه آهن جمهوری اسلامی ایران از آغاز مذاکرات فنی ایران و چین درباره ساخت راه آهن سریع السیر تهران- مشهد خبر داد) اما تاکنون کلیات پروژه و فاز قطعات خراسان رضوی به سرانجام نرسیده است. دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی در مکاتبات مختلفی از مبادی مرتبط و دستگاه های استانی موضوع را منعکس و اعلام نظر نمود. مطابق بررسی ها و تحقیقات دبیرخانه شورای گفت و گو توسعه راه آهن پر سرعت نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا، صرفه جویی در زمان و افزایش امنیت حمل و نقل دارد و این فناوری نماد تکنولوژی مدرن در زمینه حمل و نقل و گامی مثبت به سوی آینده پایدارتر حمل و نقل جهانی است. ایران نیز در صورت اجرای موفق پروژه های راه آهن سریع السیر در مسیرهای مشهد - تهران، تهران- قم- اصفهان می تواند به عنوان یکی از کشورهای پیشرو در زمینه حمل و نقل سریع السیر در منطقه معرفی شود. راه آهن سریع السیر (HSR) یکی از تحولات بزرگ در حمل و نقل محسوب می شود. این سیستم ریلی با سرعت بالا و تکنولوژی پیشرفته در ساخت و اجرا به عنوان یک راه حل مؤثر برای افزایش سرعت و بهره وری در حمل و نقل افراد و کالاها شناخته می شود. این موضوع در حالی است که توسعه راه آهن پر سرعت نه تنها به بهبود حمل و نقل کمک می کند بلکه نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا، صرفه جویی در زمان و افزایش امنیت حمل و نقل دارد. این فناوری نه تنها نماد تکنولوژی مدرن در زمینه حمل و نقل است بلکه به عنوان یک گام مثبت به سوی آینده پایدارتر حمل و نقل جهانی نیز شناخته می شود. در ایران، تاکنون تلاش هایی برای فراهم کردن زیرساخت های راه آهن پر سرعت صورت گرفته است. اجرای این زیرساخت ها، بهبود قابل توجهی در حمل و نقل ایجاد و امکان ارتقای ترانزیت و جابه جایی کالا در سطح بین المللی را نیز فراهم می کنند. با اجرای موفق پروژه های راه آهن سریع السیر در مسیرهای تهران- قم- اصفهان و تهران- مشهد، ایران می تواند به عنوان یکی از کشورهای پیشرو در زمینه حمل و نقل سریع السیر در منطقه معرفی شود. مجلس شورای اسلامی نیز در آبان ماه ۱۴۰۲ ساخت راه آهن سریع السیر برای شهرهای پر مسافر و مسیرهای طولانی از جمله مسیر مشهد - تهران را طی برنامه هفتم توسعه الزامی کرد. ساخت راه آهن سریع السیر در مسیر مشهد - تهران به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران تفویض و مطالعات اولیه آن آغاز شده است. همچنین نمایندگان مجلس ساخت راه آهن سریع السیر برای شهرهای پر مسافر و مسیرهای طولانی از جمله مسیر تهران - مشهد را طی برنامه هفتم توسعه الزامی کردند.		



برابر مطالعات مفاد قانون برنامه هفتم توسعه در ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم آمده است: به منظور تحقق سیاست های کلی از جمله رشد اقتصادی، اجرای طرح های عظیم اقتصادی ملی، پیشران، روزآمد و مبتنی بر آینده نگری و تکمیل زنجیره ارزش و جهش اقتصادی چند اقدامات باید انجام شود.

بر اساس این مصوبه، سازمان با همکاری وزارتخانه های ذیربط مکلف است چند طرح بزرگ اقتصادی ملی و پیشران از جمله دالان های راهبردی ترانزیت ریلی و دریایی و قطار سریع السیر در مسیرهای طولانی و پرمسافر از جمله تهران- مشهد را تهیه و ظرف ۶ ماه پس از ابلاغ این قانون به تصویب هیئت وزیران برساند.

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 اقدامات زیر انجام می شود:

الف - سازمان با همکاری وزارتخانه های ذیربط مکلف است چند طرح بزرگ اقتصادی ملی و پیشران از جمله موارد زیر را تهیه نموده و ظرف سه ماه از لازم الاجرا شدن این قانون به تصویب هیات وزیران برساند: که در بند دوم آن چنین ذکر شده است "قطار سریع السیر در مسیرهای طولانی و پرمسافر از جمله تهران - مشهد"

حال درخصوص پروژه قطار سریع السیر تهران- مشهد، کارگروهی ۵ نفره متشکل از معاونت اجرایی، شرکت راه آهن، وزارت نفت، سازمان برنامه و بودجه و استانداری خراسان تشکیل شده است که با توجه به برخورداری پروژه قطار سریع السیر تهران - مشهد از مجوز ماده ۲۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران و ترکیب همه منابع و روش های تأمین مالی ممکن از جمله انواع تهاثر نفت، منابع عمومی، مشوق ها و امتیازات مالی، تأمین مالی فاینانس، تخفیف سود بازرگانی تجهیزات وارداتی، امتیاز معادن، مولدسازی و غیره نسبت به تهیه سبد متنوع تأمین مالی راه آهن تهران - مشهد و رصد دائم موضوع و پیگیری وظایف محوله در جلسات تا حصول نتیجه اقدام کنند.

لازم به ذکر است ابلاغ مصوبه شورای اقتصاد در خصوص استفاده از تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) به منظور تکمیل قطار سریع السیر اصفهان-قم-تهران با مساعدت وزیر راه و شهرسازی و با پیگیری های مجری طرح های زیربنایی وزارت راه و شهر سازی در استان اصفهان و تعدادی از نمایندگان اصفهان در مجلس شورای اسلامی، مصوبه شورای اقتصاد درخصوص اصلاح مصوبه موضوع استفاده از تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) برای احداث قطار سریع السیر اصفهان-قم-تهران توسط معاون رییس جمهور و رییس سازمان برنامه و بودجه کشور ابلاغ شد. پروژه قطار سریع السیر اصفهان-قم-تهران یکی از پروژه های اساسی و کلان کشور است که از دهه های گذشته در اصفهان طرح و مورد پیگیری قرار گرفته اما به دلیل عدم تأمین فاینانس و مجوزات لازم بر زمین مانده است. در سفر اخیر رئیس جمهور به استان اصفهان این موضوع مورد پیگیری و تأکید قرار گرفت تا پروژه قطار سریع السیر اصفهان-قم-تهران بعنوان طرح اولویت دار کشور مطرح و ابلاغ مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر تأمین مالی این پروژه ملی با سرعت بیشتری صورت پذیرد.

دبیرخانه شورای گفت و گو طی نامه شماره ۱۴۰۳/۳۳۵۹/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۱۲ به عنوان معاون محترم وزیر راه و شهرسازی و رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت ملی راه آهن اعلام نمود بررسی موانع و مشکلات روند احداث و بهره برداری از پروژه قطار پرسرعت تهران-مشهد به عنوان یکی از پروژه های کشور که می تواند، اجرای آن تحولات



مهمی در حوزه های زیارت و اقتصادی ایجاد نماید، همواره از سوی فعالان اقتصادی و به ویژه حوزه زیارت و گردشگری تحت عنوان یک ضرورت استانی و ملی پیگیری می شود. موانع احداث و راه اندازی راه آهن سریع السیر مشهد -تهران در دستور کار شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی قرار دارد و پیرامون دلائل عدم پیشرفت قابل قبول پروژه و برنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای تسریع در اجرای پروژه اظهار نظر نمایند. معاون فنی و زیربنایی راه آهن کشور در 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.

قطار سریع قطاری است که سرعت ماکزیمم تا ۳۵۰ کیلومتر در ساعت یا بیشتر از آن است اما قطار برقی معمولاً ماکزیمم سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت دارد. بنابراین می توان انتظار داشت قطار سریع السیر میانگین با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت حرکت کند، قطار برقی با سرعت میانگین حدود ۲۰۰ کیلومتر در طول مسیر. همچنین تکنولوژی این دو قطار متفاوت است، از نظر خط ریلی و نیروی رانش و طراحی قطار و موارد دیگر.

لذا موضوع در پنجاه و دومین نشست دبیرخانه شورای گفت و گو قرار گرفت.

هرچند روش های تامین مالی مختلفی برای راه اندازی این پروژه وجود دارد

))

- ۱- (روش های قرضی (استقراضی)
- ۲- فینانس
- ۳- یوزانس
- ۴- خطوط اعتباری
- ۵- وام های بین المللی
- ۶- BOT (ساخت، بهره برداری، واگذاری)
- ۷- BOO (ساخت، بهره برداری، مالکیت)
- ۸- BLT (ساخت، اجاره، انتقال)
- ۹- BLO (ساخت، اجاره، بهره برداری)
- ۱۰- DBOM (طراحی، ساخت، بهره برداری، نگهداری)
- ۱۱- ROT (احیاء، بهره برداری، انتقال)



۱۲- ROO (احیا، بهره‌برداری، مالکیت) (اما موانع مختلف روش های تامین مالی و عدم اولویت قرار گرفتن شرق در مرادوات ریلی زمینه ساز آن شده با وجود ظرفیت های عمده در این خصوص این پروژه تاکنون به ثمر نرسد.	
- تکالیف ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم، در قالب ارتباط با مسئولان محترم ملی از جمله وزارتخانه های راه و شهرسازی، اقتصاد، کمیسیون های دولت، برای پروژه قطار سریع السیر مشهد- تهران، در شورای اقتصاد کشور مطرح نشده و مصوب نگردیده است. - روش های تامین مالی پروژه از جمله تهاتر نفت، منابع عمومی، مشوق ها و امتیازات مالی، تامین مالی فاینانس، تخفیف سود بازرگانی تجهیزات وارداتی، امتیاز معادن، منابع لازم تا کنون پیشبینی نشده است. - این پروژه از سال ۱۳۵۴ آغاز شده و به رغم پیگیری مسئولین استان طی سالیان متمادی قطعه گرمسار - تهران نظیر پروژه حرم تا حرم، در اولویت اجرا قرار گرفته شده است. اما با توجه به شاخص های شرق کشور و شهر مشهد مقدس و عدم بهره مندی از زیر ساخت های لازم برای تسهیل در رفت و آمد و ایجاد کریدور های غرب به شرق، قطعه مشهد به تهران در اولویت اجرا قرار ندارد. - کریدور شرق به غرب که با هدف تسهیل حمل و نقل کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی طراحی شده است فرصت طلایی برای استان و شرق کشور 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، عدم اختصاص منابع و تامین زیر ساخت اقتصاد استان و کشور را تحت تاثیر قرار می دهد. - مشهد مقدس علیرغم ۳۰ میلیون زائر و ۸ درصد مساحت و جمعیت، در دو پروژه اساسی کشور و استان قطار پرسرعت برقی و سریع السیر که از سال ۱۳۵۴ رایزنی های آن شروع شده و قطار سریع السیر نیز هنوز روی پله اول قرار داشته و پیشرفت آن تقریبا صفر است.	ایرادات و مشکلات مطروحه
<u>نظرات اعضا حاضر در جلسه کارشناسی پنجاه و دوم:</u> 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.	جمع بندی جلسه کارگروه تخصصی (کارشناسی) به تاریخ ۱۴۰۳/۱۱/۰۱



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، 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 سریع‌السیر مشهد-تهران اشاره کرد و گفت: معاون فنی و زیربنایی راه آهن کشور طی مکاتبه‌ای 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 سریع‌السیر 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 بهره‌گیری از تجربیات پروژه قطار سریع‌السیر 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 سریع‌السیر ریلی به اعتبارات و تعهدات دولتی به نسبت سایر طرح‌های عمرانی و فراتر 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 گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان با اشاره به تشکیل کارگروه ۵ نفره جهت پیگیری راه‌اندازی قطار سریع‌السیر 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 یوان 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 سریع‌السير تهران-مشهد است.

وی با تاکید بر اینکه در حال حاضر اولویت نخست ما برقی سازی خط موجود و اولویت بعدی، پیگیری قطار سریع‌السير 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 صرفا به آن بخش از پروژه که مربوط به تهران و یا قم است، تخصیص اعتبار صورت گرفته است.

وی ادامه داد: پروژه قطار سریع‌السير 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 قطعا اقتصاد استان را دچار مخاطره می‌کند. لذا اگر چالش‌های پیش روی زیرساخت‌های مشهد مرتفع نشود قطعا دیگر امکان جذب سرمایه‌گذار، اشتغالزایی و ارائه خدمات وجود نخواهد داشت.

لزوم تدوین طرح مطالعاتی به منظور اجراسازی پروژه قطار سریع‌السير

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 سریع‌السير بیشتر در دسترس باشد. به نظر می‌رسد باید با هم‌افزایی دستگاه‌های



اجرای 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 سریع‌السیر 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 می‌کند 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 سریع‌السیر 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.

دستگاه‌های استانی دارای نماینده در جلسه پنجاه و دومین:

دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری 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، 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.

جمع بندی مورد توافق اعضا جلسه پنجاه و دومین:

با توجه به مندرجات صورتجلسه و مذاکرات انجام شده، نظر به اینکه پروژه راه‌آهن سریع‌السير 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 ۴۰/۷۰۶۲۲/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 سریع‌السير 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 سریع‌السير 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. لیکن با توجه به نیاز بالای طرح‌های سریع‌السير ریلی به اعتبارات و تعهدات دولتی به نسبت سایر طرح‌های عمرانی و فراتر بودن حجم مالی سرمایه‌گذاری مورد نیاز از توان داخلی، مستلزم اخذ مجوز از شورای اقتصاد و تعیین تکلیف قطعی نحوه تامین مالی طرح می‌باشد.



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 تأمین مالی این پروژه می باشد موضوع را جهت پیگیری در دستور کار دبیرخانه قرار داد و پس از طرح موضوع

- 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 آینده‌نگری و تکمیل زنجیره ارزش و جهش اقتصادی اقداماتی مانند قطار سریع السیر در مسیرهای طولانی و پرمسافر از جمله تهران - مشهد لازم‌الاجرا 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 تأمین 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 ۱۴۰۳/۹/۰۷ با عنوان وزیر محترم کشور و ۳۸/۱/۲۳۰۷۷ مورخ ۱۴۰۳/۹/۰۷ 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.

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 آینده‌نگری

پیشنهادهات



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 لذا مقرر گردید، دبیرخانه به شورا پیشنهاد دهد:

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، نشان دار نمودن پروژه، 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.

پ) 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 شوراها گفت و گو شرق کشور مطرح تا سرمایه گذاری های لازم در بخش زیرساخت انجام شود.

ت) کارگروه ارتقاء و توسعه خطوط ریلی ترانزیتی کشور در کریدور شرق-غرب و کریدور شمال-جنوب در سطح مدیران میانی هر دو ماه یکبار تشکیل و موارد مرتبط پیگیری گردد. اعضای این کمیته عبارتند از: وزارت امور خارجه، شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، سازمان برنامه و بودجه، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، استانداری خراسان رضوی، اداره کل اقتصاد و دارایی استان خراسان رضوی

ج) دبیرخانه ملی ارتقاء و توسعه خطوط ریلی و ترانزیتی کشور در کریدور شرق-غرب و کریدور شمال-جنوب در سطح مدیران ملی به صورت فصلی (هر سه ماه یکبار) تشکیل جلسه و چالش های مرتبط مورد بررسی قرار گیرد. اعضای این دبیرخانه نیز عبارتند از: وزارت کشور-وزارت امور خارجه، وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه، وزارت اقتصاد، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و استانداری خراسان رضوی به عنوان دبیر.



۱- پنجاه و دومین صورتجلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۰۱	فهرست مستندات و مدارک پشتوانه
۲- مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۳۱۲۸/د مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۱۲ کمیسیون گردشگری و صنایع دستی اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی استان	
۳- ماده ۲۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران	
۴- ماده ۴۸ قانون برنامه پنجساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران	
۵- نامه شماره ۱۴۰۳/۳۳۵۹/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۱۲ به عنوان معاون محترم وزیر راه و شهرسازی و رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت ملی راه آهن	
۶- مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۰۸/۲۳/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۲۳ معاون فنی و زیر بنایی وزارت راه و شهر سازی	