

پروژه ریلی استان در گفت و گو با مدیران سازمان برنامه و بودجه، آستان قدس و منبع آگاه پیگیری شد

# بهانه پشت بهانه؛ تمام همت برای راه آهن بجنورد- گرگان

اکرم اسعدی

راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان که حکایت آن روی مثنوی هفتاد من کاغذ را کم کرد، حالا و پس از طی مسیرها و نشست های طولانی رو به تعطیل شدن می‌رود؛ پروژه‌ای که هر ورق از پرونده آن، پس از طی فراز و نشیب ها و کارها و اقدامات کارشناسی بسیار، حالا حکم داستان هزار و یک شب را دارد، داستانی که به سرانجام رسیدن آن هر روز بیشتر از قبل در ابهام فرو می‌رود.

پروژه‌ای که پس از رفع شدن مسائل مربوط به جذب فاینانسور و اختلاف نظرها درباره شرکت «مهتاب قدس» و تعیین چگونگی تأمین سهم ۱۵ درصدی سرمایه‌گذار داخلی و افتادن در دست‌انداز تحریم ها، حالا چوب بی‌تدبیری و کم‌کاری برخی را با وجود دلسوزی‌های برخی دیگر می‌خورد تا همچنان بهانه پشت بهانه همه همت دولت برای این خطر ریلی باشد.

«جهانگیری» معاون اول رئیس جمهور، در حالی فهرست پروژه های ریلی دارای اولویت اجرا در کشور را اعلام کرده که اسمی از پروژه راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان در آن نبوده است.

پرونده این پروژه تأثیرگذار ریلی که سرمایه‌گذار آن به واسطه بی‌مدیریتی‌ها خسته شده، حالا در سازمان برنامه و بودجه کشور گیر کرده است.

■ **تأخیر وزارت راه در تکمیل مدارک**

در این باره، مدیر عامل شرکت مسکن و عمران قدس رضوی با بیان این که از پیگیری های بی سرانجام برای این پروژه خسته شده‌ایم، می‌افزاید: پروژه راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان تقریباً تعطیل است و نماینده‌ها باید به فکر چاره‌ای برای آن باشند.

«رئیس» می‌افزاید: اسفند ۹۶ قرارداد این پروژه امضا و در خرداد ۹۷ ابلاغ شد ولی از آن موقع تاکنون، هنوز وزارت راه و شهرسازی، مدارک کامل پروژه را به سازمان برنامه و بودجه ارائه نکرده است و احتمال دارد سازمان برنامه و بودجه به دلیل تأخیر وزارت راه در تکمیل مدارک، این پروژه را از اولویت اجرا خارج کرده باشد. وی اظهار می‌کند: وقتی قرار است پروژه‌ای در کشور اجرا شود که ۸۵ درصد آن فاینانس است و پول از خارج از کشور می‌آید و دولت ایران بدهکار می‌شود باید سازمان برنامه و بودجه بررسی کند که آیا این پروژه دارای اولویت است که دولت ایران بدهکار این پروژه شود یا خیر؟



■ **دولت ایران از تغییر نرخ ارز زیان نمی‌بیند**

وی در پاسخ به این سوال که آیا ممکن است افزایش نرخ ارز این پروژه ریلی را از توجیه انداخته باشد؟ بیان می‌کند: پروژه در کشور ما ساخته این تصور را ایجاد کرده است که این پروژه برای وزارت راه اولییتی ندارد و از این رو تصور بر این است که این پروژه از اولویت خارج شده است.

خبر مرتبط

## پروژه راه آهن معطل فهرست بهای سال ۹۷

باید تمام قیمت‌ها با توجه به فهرست بهای سال ۹۷ به‌روز شود که این موضوع ۳ یا ۴ ماه زمان نیاز دارد تا آن موقع، سال ۹۷ هم تمام می‌شود و فهرست‌بهای سال ۹۸ می‌آید و دوباره همین داستان تکرار می‌شود.

او گفت: این پروژه در این اوضاع و احوال ارزیابی تملک، مشاوره و برآورد قیمت اجرای پروژه این خط ریلی بر اساس فهرست‌بهای سال ۹۶ در متن قرارداد مشخص و اسفند همان سال قرارداد امضا ولی در خرداد ۹۷ ابلاغ شد.

این منبع که خواست نامش محفوظ بماند، افزود: خارج از موضوعاتی که بر پروژه حاکم است، سازمان برنامه و بودجه ایراد گرفته است که با توجه به این که فهرست بهای ۹۷ آمده است، قیمت‌ها به‌روز شود که موضوع به عبارتی نوعی خریدن زمان است. وی اظهار کرد: دوباره اختلاف حقوقی با کشور چین را رفع کند.

یک عددی می‌شود، هر موقع هم می‌خواهند پول بدهند، وقتی می‌خواهند پولی را به ریال حساب کنند به یوان تبدیل می‌کنند و به یوان روز حساب می‌شود یعنی اگر قیمت یک کاری هزار تومان بود و دو یوان می‌شد، حالا که قیمت یوان هزار تومان شده، یک یوان می‌شود.

وی تأکید می‌کند: این یعنی در این سیستم به هیچ عنوان دولت ایران زیان نمی‌بیند قبلاً با یوان ۵۰۰ تومانی باید ۲ یوان می‌گرفت، حالا که یوان شده هزار تومان، یک یوان می‌گیرد یعنی باز هم همان هزار تومان را بدهکار است.

■ **سیاسیون وارد شوند**

مدیرعامل شرکت مسکن و عمران قدس رضوی تصریح می‌کند: هر چند تحریم هایی که اعلام شده است بر این پروژه تأثیر دارد ولی پیگیری و مذاکرات افراد سیاسی ما با چین قطعاً می‌تواند موثر باشد و مشکل را رفع کند. «رئیس» می‌گوید: از سویی اگر مدارک این پروژه طی اردیبهشت و خرداد ماه تکمیل و به سازمان برنامه و بودجه ارسال و تأییدات آن در این سازمان انجام می‌شد الان تأییدات فاینانس آن در چین انجام شده بود و اصلاً آن موقع بحث تحریم‌ها نبود که بخواهد بر پروژه تأثیر بگذارد. او تأکید می‌کند: از ابتدای امضای قرارداد، وزارت راه ۶ ماه یعنی تا آخر شهریور زمان داشت که مدارک را تکمیل کند ولی مدارک تکمیل نشد و دوباره با فاینانسور خارجی تعامل کردند که ۶ ماه دیگر دوره را تمدید کنند و اکنون بیش از ۷ ماه از زمان اول گذشته ولی هنوز مدارک تکمیل نشده است.

وی می‌افزاید: آن قدر وزارت راه پروژه را معطل کرد که به تحریم های اول خورد و چند روز دیگر زمان تحریم های دوم می‌شود و این نشان می‌دهد که متأسفانه ما در وزارت راه برای این نوع پروژه های خاص، متولی ویژه نداریم. در حالی که اگر این موضوع یک متولی ویژه داشت و تنها دغدغه و مسئولیت اش عملیاتی کردن این پروژه بود تا حالا نتایج بهتری حاصل شده بود.

مدیرعامل شرکت مسکن و عمران قدس رضوی می‌گوید: به نظر من دلیل به نتیجه نرسیدن این پروژه با وجود پیگیری های فراوان، ضعف های مدیریتی است چون ما بحث پول را همیشه در رده دوم و سوم می‌بینیم و اولویت اول موضوع مدیریتی است. «رئیس» اظهار می‌کند: بارها خواسته ایم یک متولی مشخص برای این موضوع بگذارند، عزیزان خیلی دلسوزی کردند ولی متأسفانه به

دلیل حجم کارهای زیادی که در بخش‌های دیگر دارند و این هم یکی از کارهای شان است، تاکنون نتوانسته‌اند به نتیجه برسند.

■ **حجم ریلی پروژه افزایش یافته است**

معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار خراسان شمالی در این باره می‌گوید: موضوع پیش روی پروژه راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان، تغییر قیمت است. «رجب‌زاده» می‌افزاید: با توجه به افزایش قیمت دلار و در نتیجه قیمت یوان، حجم ریلی پروژه افزایش یافته است و در این شرایط، با رقم قید شده در قرارداد نمی‌توان این پروژه عظیم را اجرایی کرد.

وی اظهار می‌کند: اگر حجم سرمایه‌گذاری پروژه اندک بود، شاید در این شرایط می‌شد به سمت اجرایی شدن آن پیش رفت ولی حجم این پروژه بسیار سنگین است و باید در این باره تصمیم اساسی گرفته شود. او بیان می‌کند: این موضوع در سازمان برنامه و بودجه کشور در حال بررسی و تبادل نظر است و امیدواریم به نتیجه برسند.

یادداشت

## نقش استراتژیک راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان در حمل بار

اسعدی

گرگان - مشهد اگر اجرایی شود، خروجی دیگری است که بتواند بار را از دریای خزر به این طرف بگیرد یعنی بار از دریای خزر گرفته شود و به بجنورد باید و به شیروان برسد و از آن جا بار می‌تواند با راه آهنی که اکنون در حال ساخت در مسیر اسفراین- شیروان- بجنورد است از طریق جوبن به راه آهن مشهد- تهران وصل شود و به داخل کشور برود.

ما باید بتوانیم باری را که مورد نیازمان است از این طریق وارد ایران کنیم و از طرفی بار آسیای میانه و تمام کشورهای حاشیه دریای خزر، می‌تواند از این طریق به آب های گرم جنوب برسد ولی متأسفانه این پروژه مهم و تأثیرگذار مانند طفلی که پدر ندارد، بدون متولی مانده و هرچند پیگیری های زیادی برای اجرای آن شده است ولی تا زمانی که نگاه ویژه‌ای به آن وجود نداشته باشد، نمی‌توان به اجرای آن امیدوار بود.

اجرای راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان علاوه بر این که می‌تواند سالانه در جابه‌جایی میلیون ها مسافر و زائر حرم امام مهربانی‌ها تأثیرگذار باشد، در موضوع حمل بار هم برای کشور بسیار با اهمیت است. با پاسخ به این سوال که راه های رسیدن بار از اسکله های دریای خزر به داخل کشور، کدام اسکله هاست؟ اهمیت اجرای این خط ریلی بیش از پیش، مشخص می‌شود.

یکی از این راه ها اسکله بندرانزلی است که آن جا قطار قزوین- رشت وجود دارد و تا پایان امسال کمک بزرگی به انتقال بار از بندر انزلی و بندر آستارا به داخل کشور خواهد کرد. هر چند این پروژه بسیار بزرگ و تأثیرگذار است ولی کافی نیست و باید بتوان خروجی‌های دیگری برای این منظور به وجود آورد. راه آهن

شروع به کار: ۹۷/۷/۳۰

مجموعه ورزشی

استخر ایشار

استخر

سالن ورزشی چند منظوره

مجهز به سالن بدنسازی و تونل برفکی

سیستم پیشرفته تسویه و کند زدایی با اوزن

توجه: سوپرایز ویژه جهت بانوان

برای اولین بار چهارشنبه ها اختصاصی ویژه بانوان

از ساعت ۹:۳۰ الی ۲۲:۳۰

با مدیریت جدید: شیرزاد

058 - 3231 85 24 / 0915 584 31 72

بجنورد، شهرک شاهد، شاهد ۱۳

https://t.me/stakhr\_isar\_bojnord

جهت اطلاع از ساعت کاری استخر به کانال این مجموعه مراجعه نمایید

آماده عقد قرارداد و واگذاری سانس اختصاصی (بانوان و آقایان) جهت ادارات و ارگان های دولتی

(فروش بلیط با تخفیف به صورت تعداد بالا)

۹۷۰۰۹۵۷/۰