

نکاتی در باره توجیه پذیری راه آهن پر سرعت تهران مشهد

سید مرتضی ناصریان
مشاور در امور برنامه ریزی اقتصادی و تأمین مالی توسعه راه آهن

خرداد ۱۴۰۳

مقدمه، تعریف راه آهن پرسرعت (سریع السیر) و گزینه های اصلی

سوابق، مجوزها و قوانین مرتبط

تفاوت های خطوط پرسرعت با راه آهن متعارف

نکات مهم در ارزیابی اقتصادی و تأمین مالی خطوط پرسرعت جدید

نکاتی در باره فن آوری خطوط پرسرعت و مسائل اجتماعی

اولویت بندی پروژه ها و مرحله بندی در اجرا

جمع بندی و پیشنهادات



سیدمرتضی ناصریان

۲۵ سال سابقه در امور برنامه ریزی و مطالعات اقتصادی توسعه راه آهن

سه بار انتخاب به عنوان پژوهشگر نمونه وزارت راه

**سابقه ارزیابی مطالعات اقتصادی راه آهن پرسرعت و برقی در محورهای
مختلف (پنج مطالعه)**

s_naseryan@yahoo.com

مقام معظم رهبری دام ظلّه:

اگر بخش‌های مختلف در کشور نیازها را بسنجند و بر اساس نیازها، کار انجام بدهند، رشد کشور و پیشرفت کشور سریع‌تر و بهتر خواهد شد. ۲۸ آبان ۱۴۰۲



مقدمه:

این پرزنت مواضع و دیدگاه‌های سازمانهای دولتی نیست و بر اساس تجارب و دیدگاه شخصی است و از مطالب منتشره آقایان مهندسین عباس قربانعلی بیک و سیدمجتبی نصریان نیز استفاده شده است.

محور تهران مشهد مهمترین محور مسافری کشور است و خدمات ترابری ریلی آن متناسب با تعداد و رفاه زائرین حرم مطهر امام رضا (ع) نیست. مقامات دولتی مکرراً از اولویت احداث راه آهن سریع السیر تهران- مشهد سخن گفته و مذاکراتی با برخی شرکت‌های چینی صورت گرفته و برخی مکاتبات نیز صادر شده است.

هدف این نوشته توجه و دقت مضاعف مسئولان در بررسی و تصمیم مناسب در این موضوع مهم و فراهم نمودن مقدمات ضروری و پیشگیری از تعجیل در قرارداد اجرایی است.



تعریف راه آهن پرسرعت (سریع السیر) و گزینه های اصلی:

طبق طبقه بندی خطوط آهن (اتحادیه بین المللی راه آهن ها (UIC) - نشریه ۷۱۴)، اگر یک محور راه آهن متعارف به سرعت بیش از ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت ارتقاء داده شود یا محور جدید برای سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت یا بالاتر ساخته شود، آن محور راه آهن سریع السیر منظور می شود.

با این تعریف برای محور تهران-مشهد دو گزینه وجود دارد:

- الف- احداث راه آهن دوخطه جدید با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت یا بالاتر (برای این سرعت استفاده از کشش برقی و ناوگان ویژه ضروری است)
- ب- ارتقای سرعت راه آهن دوخطه موجود به سرعت بیش از ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت (برای این سرعت استفاده از کشش برقی مناسبتر است)

سوابق مطالعاتی طرح:

راه آهن پرسرعت تهران-مشهد از سالهای پیش از انقلاب مطرح بوده و تنها مطالعات رسمی برای امکان سنجی فنی و اقتصادی احداث خط پرسرعت جدید (گزینه الف)، در دهه ۸۰ صورت با همکاری مشاوران ایرانی و خارجی پذیرفته است و نتایج آن در ۱۳ جلد به صورت دوزبانه موجود است.

مطالعات فوق نشان داد احداث راه آهن پرسرعت از دید بنگاهی توجیه مالی ندارد ولی از دید ملی (با اعمال منافع عمومی) توجیه پذیر می شود و با افزایش سرعت (300 km/h بجای 250 یا 200 km/h) توجیه اقتصادی آن بهتر یعنی با افزایش سرعت، هزینه امور زیربنایی بیشتر می گردد ولی بازدهی ناوگان بهتر و هزینه ناوگان کاهش می یابد. ضمناً با افزایش سرعت، درجه وابستگی آن هم بیشتر می گردد.

طبق همان مطالعات، ارتقاء و برقی نمودن خط موجود (گزینه ب) توجیه مالی و اقتصادی بسیار بهتری دارد و لذا از اوایل دهه ۹۰ پروژه برقی کردن خط تهران-مشهد همراه با ارتقای زیربنایی برای سرعت تا 220 Km/h مدنظر قرار گرفت.

وضعیت مقدمات و مجوزهای قانونی (گزینه‌های پروژه راه آهن در محور تهران - مشهد)

گزینه الف احداث دو خطه جدید پرسرعت	گزینه ب ارتقاء و برقی کردن خط موجود		
۱ مطالعات توجیهی	مطالعات رسمی و قدیمی (سال ۸۲) و برخی مطالعات غیررسمی	مطالعات مکرر موجود است	
۲ مطالعات طراحی پایه	انجام نشده	انجام شده	
۳ تهیه اسناد قراردادی برای واگذاری	انجام نشده	انجام شده	
۴ برآورد هزینه احداث و ناوگان (میلیارد یورو)	بین ۱۵ تا ۲۰	حدود ۲	
۵ زمان سفر (ساعت)	۳ تا ۴	۵ تا ۶	
۶ مجوز اجرا (از کمیسیون ماده ۲۳) و ردیف در قانون بودجه	ندارد	دارد	
۷ برگزاری مناقصه یا مذاکرات قراردادی	انجام نشده	انجام شده	

راه آهن پرسرعت تهران - مشهد و قوانین:

تنها قانونی که به راه آهن سریع تهران - مشهد اشاره دارد، قانون (در شرف ابلاغ) برنامه هفتم است.

بر اساس بند نهم سیاست های کلی برنامه هفتم (اجرای چند طرح عظیم اقتصادی ملی، پیشران، زیرساختی، روزآمد و مبتنی بر آینده نگری) در بند الف از ماده ۴۸ لایحه برنامه هفتم، سازمان برنامه مکلف بر ارائه برخی از طرحها از جمله راه آهن سریع تهران-مشهد به هیئت وزیران برای تصویب شده است.

هر یک از گزینه الف و ب که قبلاً اشاره شد، این الزام قانونی را برآورده می کنند.

مطابق ماده ۲۳ قانون الحاق (۲)، انجام هر طرح نظیر طرح فوق نیازمند انجام مطالعات توجیهی (فنی- اقتصادی - زیست محیطی- پدافند غیرعامل) برای ارزیابی دقیق گزینه ها و معین نمودن نحوه پیشبرد طرح مزبور می باشد تا در صورت داشتن توجیه مناسب، برآورده شدن شرایط مندرج در صدر ماده قانونی، و فراهم بودن اعتبارات و اولویت اجرایی، مجوز اجرای آن صادر و ردیف اعتباری برای آن در قانون بودجه منظور شود. (البته گزینه ب مجوز و ردیف قانونی دارد).

بر اساس ضوابط سازمان برنامه (نشریه ۳۹۴ - دستورالعمل روسازی راه آهن سریع) خطوط ریلی با سرعت بیش از ۱۶۰ km/h قطار سریع تعریف شده است. برقی سازی راه آهن موجود تهران - مشهد همراه با بهبود زیرساخت آن امکان افزایش سرعت حرکت قطار تا حدود ۲۰۰ km/h را فراهم می کند و می تواند پاسخگوی الزام قانونی باشد.

برخی تفاوت‌های خطوط پرسرعت با راه آهن متعارف:

- ۱- هزینه‌های احداث خطوط پرسرعت در مقایسه با خطوط عادی بسیار بالاتر بوده و این امر ریسک سرمایه‌گذاری در این خطوط را افزایش می‌دهد. لذا دقت مضاعف در ارزیابی و تصمیم‌گیری برای اجرا و تأمین مالی آن ضرورت دارد.
- ۲- بعلت پیچیدگی طرح راه آهن‌های پرسرعت و وابستگی متقابل اجزای آن، این سیستم باید به صورت یکپارچه و با تعهد کامل تأمین و اجرا شوند و نمی‌توان آن را به صورت پروژه‌های مجزا واگذار نمود.
- ۳- استفاده از سیستم قطارهای پرسرعت در دنیا بیش از نیم قرن تجربه شده اما تاکنون در کشور ایران تجربه نشده و فن‌آوری آن بومی نشده است.
- ۴- سیستم قطارهای پرسرعت از جنبه‌های مختلف (زیرسازی، روسازی، ناوگان و کشش، علائم و ارتباطات و برق رسانی) با راه آهن معمولی تفاوت‌های عمده دارد بنابراین مدیریت بر طراحی، اجرا و بهره‌برداری آن نیازمند سازمان‌دهی مستقل و کارآمد و دانش‌محور است.
- ۵- با عنایت به آنکه این طرح‌ها در محورهای پر مسافر (میلیونها مسافر) دنبال می‌شوند، از حیث حساسیت‌ها و انتظارات اجتماعی و دیپلماسی عمومی مسئولین اهمیت دارند.

آیا هزینه گزینه احداث خط پرسرعت جدید تهران - مشهد قابل تأمین است؟

احداث راه آهن سریع تهران-مشهد (سرعت های بالاتر از ۲۰۰ km/h) ابر پروژه ای پرهزینه است. وزارت راه و شهرسازی در گزارش سال ۱۴۰۱ به دولت برآورد هزینه آن را حدود ۲۱ میلیارد دلار اعلام و تصریح نمود که با فرض انتقال سالانه ۳۵ میلیون مسافر، فاقد توجیه مالی و اقتصادی است.

مبلغ تخمینی اعلام شده (۲۱ میلیارد دلار) بیش از سه برابر بودجه عمرانی سالانه و نزدیک به دو برابر هزینه تکمیل همه طرح های ناتمام بخش حمل و نقل است که بخاطر کمبود مالی معطل هستند.

در کشوری هستیم که منابع مالی کافی برای نگهداری شبکه راه آهن و شبکه جاده ای را نداریم و شبکه موجود هر سال فرسوده تر می شود، لذا

**تأمین مالی این گزینه با اعتبارات عمرانی دولت، غیرممکن است و
تحمیل هزینه آن به دولت با هدف اصلی سیاست های کلی برنامه
هفتم (رشد اقتصادی سالانه ۸٪) ناسازگار است.**

نکاتی در ارزیابی گزینه احداث خط پرسرعت :

- احداث راه آهن پرسرعت جدید به معنای رها شدن خطوط موجود نیست بلکه مسافرین محلی و مسافرین با توان مالی کمتر و همچنین بارهای داخلی و ترانزیتی در محور موجود جابجا خواهند شد. بنابراین در ارزیابی مالی و اقتصادی پروژه پرسرعت باید وضعیت هزینه/درآمد خط سریع و خطوط موجود را همراه با هم بررسی نمود.
- با ملاحظه عدم امکان تأمین مالی این ابرپروژه از منابع دولتی، پیش از تصویب آن، ارزیابی روش های تدارک مالی با هدف کاهش اتکاء به بودجه عمومی و کاهش سهم دولت در هزینه های طرح ضروری است که این هدف از طریق تلفیق با پروژه های دیگر (TOD)، مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) و جلب منابع مالی با نرخ پایین (Soft Loan) از بانک های توسعه ای و تشکیل سندیکای بانکی برای کاهش مخاطرات مالی و پوشش تضامین آن، موجب همگرایی ذینفعان در اجرای آن خواهد شد.

بقیه در صفحه بعد

نکاتی در ارزیابی گزینه احداث خط پرسرعت : بقیه از صفحه قبل

- حمایت مالی دولت از هر طرح سرمایه گذاری نباید از برآورد منافع عمومی جامعه بیشتر باشد (VfM).
 - محور تهران - مشهد امکانات ترابری دیگری همچون راه چهارخطه (دو بانده تفکیکی دوخطه)، راه آهن دوخطه و فرودگاه دارد و آزادراه نیز در حال احداث است و با توجه به آثار متقابل شیوه های ترابری، باید هزینه های فراهم نمودن شبکه و ناوگان ترابری در شیوه های ترابری (زیرساخت ها و ناوگان) نظیر تکمیل آزادراه مقرر از سمنان تا مشهد، نوسازی ناوگان جاده ای، توسعه فرودگاهها و تأمین ناوگان هوایی لازم به همراه هزینه سوانح و سوخت جاده ای و هوایی این محور به دقت بررسی و ارزیابی شود و به تناسب این منافع ملی، می توان سهم تعهدات طرف دولتی را تعیین نمود.
 - معمولاً راه آهن های پرسرعت در فواصل بسیار طولانی (مثلاً ۶۰۰ کیلومتر و بیشتر) امکان رقابت با حمل هوایی را ندارند. البته این موضوع بسته به شرایط کشوری و پروژه ممکن است متفاوت باشد.
- بقیه در صفحه بعد**

نکاتی در ارزیابی گزینه احداث خط پرسرعت : بقیه از صفحه قبل

- سیاست تثبیت تعرفه و عدم تناسب آن با هزینه ها باعث زیان شرکت های حمل مسافر ریلی و هوایی شده و نتیجه آن کاهش عرضه و در مقابل کمبود شدید بلیط برای مسافرین است و تحول در این زمینه ضرورت دارد و گرنه توجیه مالی قطار پرسرعت نیز کاهش می یابد.
- طبق محاسبات اولیه هزینه احداث خطوط پرسرعت در این محور (گزینه الف) نسبت به گزینه ب، ده برابر است در حالیکه فقط دو ساعت مسافرین را به مقصد می رساند و اغلب مسافرین برای این دو ساعت حاضر به پرداخت چند برابر قیمت فعلی برای قطار پرسرعت نخواهند بود (با توجه به وضعیت اقتصادی مردم ایران و نوع مسافرین زیارتی و سیاحتی این محور)
- احداث راه آهن پرسرعت (گزینه الف) یا ارتقا و برقی کردن خط موجود (گزینه ب) باعث افزایش بازدهی ناوگان و کاهش هزینه کشنده دیزلی به نسبت شبکه ریلی موجود منافی دارد و با افزایش ظرفیت حمل ریلی و جذب مسافرین از شبکه جاده ای و هوایی، منافع ملی در کاهش مصرف سوخت و کاهش سوانح و آلودگی زیست محیطی این محور دارد.
- محاسبات نشان می دهد اگر دولت هزینه احداث راه آهن پرسرعت جدید را با ملاحظه منافع ملی بپردازد و صرفاً هزینه نگهداری و ناوگان و بهره برداری در این محور از طریق بلیط اخذ شود، قیمت بلیط آن بیش از بلیط هواپیما می شود و رقابت پذیر نخواهد شد و اگر دولت بخواهد در دوره بهره برداری نیز بازای هر مسافر یارانه زیادی بپردازد، مقدور و پایدار نخواهد بود.

نکاتی در باره فن آوری خطوط پرسرعت:

- ۱- فن آوری راه آهن پرسرعت سطح بالا (Hi-tech) است و کشورهای دارنده این فن آوری محدود هستند.
- ۲- فن آوری راه آهن سریع اصولاً سیستمی یکپارچه است و تفاوت های بارزی با راه آهن های معمولی (از ابعاد فنی - اجرایی - مالی - بهره برداری و خدماتی) دارد و لذا اجرا و بهره برداری راه آهن سریع در شرکت های موجود تابعه وزارت راه و شهرسازی مقدور نمی باشد و برای اداره راه آهن سریع (از مراحل امکان سنجی تا اجرا و بهره برداری) تأسیس سازمان مستقل ضرورت دارد همانطور که برای ایجاد متروی تهران نیاز به سازمان مستقل بود.
- ۳- فن آوری پرسرعت در دنیا استاندارد نشده و تجهیزات کشورهای صاحب این فن آوری مشابهت و قابلیت جایگزینی از کشور دیگر ندارند. لذا در صورت عقد قرارداد تأمین تجهیزات و ناوگان این پروژه با هر کشوری، استمرار همکاری همان کشور در تأمین قطعات و ناوگان در دوره اجرا و بهره برداری و برای توسعه پروژه به دیگر محورها ضروری خواهد بود. تبعات این وابستگی به علت هزینه بالای پروژه و کاهش شدید کارآیی آن، قابل توجه می باشد و نوعی وابستگی سیاسی در پی دارد.

بومی کردن فن آوری خطوط پرسرعت:

- ۱- با توجه به رواج گسترده فن آوری راه آهن سریع در بخش مسافری کشورهای با توان اقتصادی مناسب و تناسب راه آهن سریع با الزامات توسعه پایدار به نظر می رسد این فن آوری جزء نیازهای بلندمدت کشور برای محورهای مختلف می باشد و حرکت منسجم و برنامه ریزی برای دستیابی و بومی سازی آن توصیه می شود لیکن جزء فن آوری های پیشران اقتصاد کشور (نظیر هوش مصنوعی، کوانتوم یا بیوتکنولوژی) نیست.
- ۲- بومی نمودن این فن آوری بر هزینه احداث مؤثر است و می تواند ارزیابی های مالی پروژه های احداث خطوط پرسرعت را متحول نماید.
- ۳- فعلاً وابستگی به خارج در خطوط پرسرعت بیش از ۵۰٪ و شامل تقریباً اغلب اقلام الکترومکانیکال (سوزن، تجهیزات علایم، ارتباطات و ناوگان و برخی تجهیزات برقی) است و بومی نمودن تولید این کالاها فعلاً در دستور کار وزارت راه یا وزارت صمت نبوده و بازار کافی ندارد و افزایش ساخت داخل این تجهیزات زمان بر است.
- ۴- جهاد دانشگاهی و برخی شرکت های صنعتی برای بومی نمودن این فن آوری اعلام آمادگی کرده اند. مطالعات تولید بومی قطار پرسرعت در دهه ۸۰ توسط شورای عتف شروع شد ولی به لحاظ عدم حمایت مراجع ذیربط ناتمام رها شد.

مرحله‌ای کردن اجرا و فن آوری راه آهن پرسرعت:

- ۱- تجارب جهانی و توصیه موسسات بین المللی (نظیر UIC) آن است که اجرای این نوع پروژه که فن آوری و هزینه بالا دارد، به صورت تدریجی و پلکانی از نظر ساخت و بهره برداری (تفکیک بهره برداری از یک ابرپروژه به چند مرحله قابل بهره برداری) و با دستیابی به مهارت های نگهداری و بهره برداری و تطبیق با سیستم اجتماعی و اقتصادی صورت گیرد (بلوغ تکنیکی).
- ۲- فن آوری برقی سازی خطوط ریلی (طراحی - اجرا و بهره برداری) مرحله میانی از نظر فن آوری محسوب می شود و با شرایط ترافیکی و اجرایی دوخطه فعلی تهران مشهد سازگار و بصره می باشد.
- ۳- پیش از شروع ابرپروژه بزرگی مثل احداث راه آهن پرسرعت و جدید تهران مشهد، اجرای آن در نمونه کوچکتر مشروط به داشتن صرفه و مقیاس اقتصادی توصیه می شود.
- ۴- در اجرای هر پروژه بزرگ اجرای مرحله ای با ملاحظات اقتصادی و شرایط منطقه ای ممکن است مدنظر قرار گیرد تا تأمین مالی آسان تر و شاخص های اقتصادی بهبود یابد.

راه آهن پرسرعت تهران-مشهد و عدالت منطقه‌ای:

- با فرض تأمین مالی برای احداث خط جدید و پرسرعت تهران-مشهد، اجرای این پروژه پرهزینه از منظر عدالت بین منطقه‌ای (آمایش سرزمین) و عدالت اجتماعی محل تردید به نظر می‌رسد زیرا مناطق وسیعی از کشور هنوز شبکه جاده‌ای مناسب و ریلی متعارف ندارند.
- در این شرایط احداث این پروژه پرهزینه که زمان سفر تهران-مشهد را به حدود ۳ تا ۴ ساعت می‌رساند، از نظر بخشی از جامعه به عنوان پروژه چشمگیر و پیشرفت کشور تلقی می‌شود و در مقابل ممکن است باعث افزایش انتظارات در دیگر استانها و نوعی نارضایتی اجتماعی در طیف گسترده مردم دیگر استانها گردد.
- بخشی از منافع راه آهن‌های پرسرعت موضوع توسعه مناطق حومه‌ای و کاهش آلودگی زیست محیطی می‌باشد که این مزایا در شرایط فعلی محور تهران-مشهد مقدور نمی‌باشد.
- لذا باید به مطالعات آمایشی و ارزیابی آثار اجتماعی این ابرپروژه توجه شود و در صورت تصمیم به اجرای آن، پیوست فرهنگی پروژه تدوین و اجرا شود تا اطلاعات کافی برای اغلب مردم و جامعه کارشناسی از منافع و الزامات و چشم انداز مرتبط فراهم شده باشد.

اولویت راه آهن پرسرعت جدید تهران-مشهد؟

هم اکنون برای تکمیل طرح های نیمه تمام بخش حمل و نقل، کمبود شدید بودجه وجود دارد و

همچنین ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی، اجرای فوری طرح های بزرگ ریلی ترانزیتی را تصویب نموده و تهاثر نفت در حدود ۱۱ میلیارد دلار برای این طرح ها مدنظر است که احتمالاً وزارت نفت در اختصاص منابع نفتی آن محدودیت دارد.

در این شرایط اولویت و ضرورت شروع ابر پروژه راه آهن جدید و پرسرعت تهران-مشهد مبهم بوده و باید جایگاه آن در میان طرح های نیمه تمام بر اساس مدل های طرح جامع حمل و نقل و با جلب مشارکت بخش غیردولتی ارزیابی و تعیین گردد.

ضمناً دیگر نیازهای کشور در بخش های عمرانی و غیرعمرانی آیا اجازه می دهد ۲۰ میلیارد دلار برای این پروژه تأمین شود؟

دستور به خط پرسرعت تهران-مشهد با شرایط فعلی با بند ۳ سیاستهای کلی حمل و نقل (مبنی بر انتخاب پروژه ها با رعایت ملاحظات اقتصادی، نگرش شبکه ای، ملاحظات دفاعی و امنیتی، ایمنی، ترانزیت) مغایرت دارد.

شرایط نگهداری و بهره‌برداری راه آهن پرسرعت

- در سالهای اخیر بودجه و رویه ها و سطح کیفی نگهداری و تعمیرات خطوط و ناوگان در شرکت های ریلی و شرکت راه آهن ایران ضعیف و پرمخاطره بوده و تبعاتی همچون کاهش بهره‌وری، کاهش ایمنی و استهلاک زودرس را در پی دارد و باید اصلاح گردد.
- وضعیت متعارف کنونی تعمیر و نگهداری سنخیتی حتی با فن آوری برقی کردن خطوط و افزایش سرعت تا 200 km/h هم ندارد. در حالیکه حرکت قطار سریع مانند پرواز هواپیما نیازمند دقت بسیار بالا و انضباط و مقررات بسیار ویژه در اجرا و بهره‌برداری است.
- برای هر پروژه پرهزینه و با فن آوری بالا لزوم تعمیر و نگهداری منظم و دقیق اهمیت مضاعف خواهد داشت و گرنه اهداف آن محقق نخواهد شد.
- از آنجا که نظام بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری راه آهن پرسرعت با نظام فعلی راه آهن ایران تفاوت اساسی دارد، احداث و بهره‌برداری از خطوط پرسرعت نیازمند سازمان جدید و مستقل و کارآمد می‌باشد.

تأثیر پروژه ارتقاء و برقی کردن راه آهن موجود بر پروژه راه آهن پرسرعت تهران مشهد

- اجرای پروژه ارتقاء و برقی کردن راه آهن موجود کم هزینه و سهل الوصول، پرفایده و کم ریسک است.
- اجرای این پروژه کشور ما را به بومی نمودن فن آوری راه آهن پرسرعت نزدیک می کند و هزینه احداث خط پرسرعت را کاهش می دهد.
- در صورت ارتقاء و برقی کردن راه آهن موجود، می توان پروژه راه آهن پرسرعت را به صورت قطعه بندی شده اجرا نمود زیرا قطار پرسرعت می تواند بقیه مسیر را در خط برقی شده سیر نماید. به عبارت دیگر احداث راه آهن پرسرعت بدون برقی کردن خط موجود، تا زمان اتمام کل پروژه و تامین ناوگان و ... قابل استفاده نخواهد داشت.
- اجرای پروژه ارتقاء و برقی کردن راه آهن موجود باعث کاهش توجه احداث خط پرسرعت نمی گردد (مطالعات اقتصادی در سال گذشته در شرکت فرآب نشان داد که اجرای توأم هر دو پروژه موجب افزایش شاخص های مالی و اقتصادی می گردد و اولویت زمانی برقی کردن خط موجود محرز می باشد).

درس از ابر پروژه راه آهن پرسرعت تهران-اصفهان:

- راه آهن سریع تهران-اصفهان (اولین طرح راه آهن پرسرعت در کشور)، با گذشت بیش از ۱۵ سال از مجوز اجرا، هنوز کمتر از ۱۰٪ پیشرفت فیزیکی دارد و فقط ۲۵٪ مبلغ قرارداد آن (۵۷ میلیارد یوآن معادل نه میلیارد دلار) تأمین مالی شده و دورنمای روشن و مورد توافق مراجع ذیربط (وزارت راه شهرسازی، سازمان برنامه و مقامات محلی) از نحوه تأمین مالی و اجرای تدریجی را ندارد.
- پژوهش و آسیب شناسی پروژه مزبور و شناخت علل بروز مشکلات آن بسیار مهم و ضروری است تا از مسائل مشابه و تکراری پرهیز شود.
- این تجربه ناموفق، اهمیت توجه ویژه به مطالعات دقیق مالی و اقتصادی، برنامه ریزی تأمین مالی کامل پیش از شروع به اجرا و اهمیت راهبری این ابر پروژه ها و نیاز به سازمان اجرایی مناسب برای پیشبرد فنی و اجرایی را نشان می دهد.
- به نظر اینجانب نبود سازمان مستقل و کارآمد برای پیشبرد هدایت و راهبری طرح؛ کمبود منابع مالی لازم؛ پیچیدگی ابعاد و تعدد ذینفعان؛ نبود مطالعات پایه مصوب؛ ابهامات و تغییرات مکرر مفاد و چارچوب قراردادی؛ عدم تناسب هزینه نهایی طرح با برآوردهای اولیه و شرایط اقتصادی مسافری؛ و نهایتاً تغییرات مکرر طرح مسیر توسط مراجع ذیربط؛ از موانع اصلی تحقق مطلوب این ابر پروژه بوده است.

آیا راه آهن پرسرعت تهران-مشهد دستوری است؟

برخی اشخاص اظهار می نمایند ایجاد راه آهن پرسرعت تهران مشهد خواسته مقام معظم رهبری دام ظلّه است.

طبق بررسیها و پیگیریهای اخیر دستور مستقیمی برای این موضوع ابلاغ نشده یا در دسترس نگارنده نیست و حسب مکاتبات موجود بعد از ارائه گزارش از سوی وزیر راه و شهرسازی به آن مقام در باره فهرست طرحهای ریلی مهم تحول زا (غالباً محورهای ترانزیتی) که قرار است از طریق تهاثر نفت اجرا شوند، معظم له مرقوم فرمودند که طرحها اولویت بندی شوند و برخی طرحهای ضروری دیگر نظیر خط برقی تهران مشهد نیز منظور شود.

با عنایت به جایگاه مقام عظمای ولایت، دستورات ایشان مطاع است و از آنجا که منش و سیره معظم له حداکثر استفاده از نظرات کارشناسی است، لذا ارائه اطلاعات جامع و صحیح در خصوص این طرح مهم می تواند در تصمیم مؤثر باشد.

جمع بندی و پیشنهادها:

تصمیم گیری در باره ایجاد خطوط پرسرعت ب- ویژه در شرایط فعلی اقتصادی کشور و تعدد طرحهای ناتمام عمرانی، تصمیم بسیار بزرگ و پیچیده است و برای توسعه حمل و نقل ریلی در محور مهم تهران- مشهد و خدمت مناسب به زوار و مسافرین پیشنهادهای ذیل ارائه می گردد:

- ۱- پیش از تصویب احداث خط پرسرعت برای تهران-مشهد به روزآوری مطالعات توجیهی و سرمایه گذاری که ۱۶ سال قبل انجام شده، با همکاری مشاوران بین المللی ضروری است.
- ۲- اجرای پروژه های بزرگ ممکن است برای ایجاد تصویری موفق از دولت دنبال شود ولی اگر مبانی علمی و منطقی لازم رعایت نشود، ممکن است بجای افزایش اعتماد به نفس در جامعه، باعث بروز مشکلات مضاعف و یأس اجتماعی و بدبینی به مسئولین گردد.
- ۳- تحلیل و آسیب شناسی دقیق پروژه راه آهن تهران - اصفهان برای استخراج نکات راهبردی و پیشگیری از تکرار تجربه تلخ و پرهزینه ضرورت دارد.
- ۴- بر اساس بند دوم سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی، و با ملاحظه نیاز بلندمدت کشور پیگیری بومی نمودن فن آوری راه آهن سریع با نگرش جامع فنی و اقتصادی و داشتن برنامه ضروری است.

جمع بندی و پیشنهادها:

بقیه از صفحه قبل

۵- انجام یک مطالعه پژوهشی راهبردی برای تشخیص جایگاه راه آهن پرسرعت در آینده بلندمدت کشور و همچنین بررسی نگرش شبکه ای برای توسعه آتی و اولویت بندی محورها و نگرش توسعه منطقه ای شبکه بین المللی راه آهن پرسرعت (نظیر اروپا و چین) در افق بلندمدت ضرورت دارد.

۶- به منظور برنامه ریزی راهبردی و تعیین الزامات و نقشه راه جهت تحقق راه آهن پرسرعت تشکیل کارگروهی از نهادها و سازمان های ذیربط (سازمان برنامه، ستاد وزارت راه، شرکت ساخت، شرکت راه آهن، وزارت صمت، مرجعی پژوهشی نظیر مرکز تحقیقات راه و مسکن یا جهاد دانشگاهی) زیر نظر معاونت علمی و فن آوری ریاست جمهوری توصیه می شود.

۷- با شرایط حاضر، اجرای فوری برقی سازی و ارتقای راه آهن تهران-مشهد، (با حدود هزینه یک دهم احداث راه آهن پرسرعت) توصیه می شود زیرا با حداقل ریسک و حداکثر منافع ملی و مطلوبیت بالا برای مردم قابل اجراست ضمن آنکه این برقی سازی موجب ارتقای توجیه احداث خط سریع در این محور و امکان اجرای مرحله ای آن در آینده می گردد.

۸- اظهارات مقامات در باره احداث خط سریع باعث انتظارات اجتماعی می گردد. جا دارد این اظهارات بعد از سنجش کامل و انجام مقدمات کافی فنی و قانونی باشد تا موجب اشتباه در وعده، گیر افتادن در وعده های نشدنی یا نامناسب و کاهش سرمایه اجتماعی نشود.

مقام معظم رهبری (دام ظلّه):

انتظار فرج یعنی قانع نبودن به وضع موجود و تلاش برای رسیدن به
وضعیتی مطلوب.

وَالْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ.

خواهشمند است نظرات اصلاحی خود را به اینجانب منعکس فرمائید.

پست الکترونیکی : s_naseryan@yahoo.com

مقام معظم رهبری (دام ظلّه): انتظار فرج یعنی قانع نبودن به وضع موجود و تلاش برای رسیدن به وضعیتی مطلوب.

وَالْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ.

خواهشمند است نظرات اصلاحی خود را به اینجانب منعکس فرمائید.

همراه: ۰۹۱۲۳۹۰۷۲۶۴

پست الکترونیکی: s_naseryan@yahoo.com