

# راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان در ایستگاه ارز ترمز کشید!



این پروژه، مشخص شدن بانک عامل و هزار و یک ماجرای دیگر، سرنوشت پروژه تأثیرگذار راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان، حالا به نوسانات ارزی گره خورده و این گره به قدری کور است که حتی احتمال فیچی شدن آن وجود دارد.

پروژه احداث راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان یک خطه بوده و طول آن ۵۷۰ کیلومتر است. این خط ریلی در کریدور ریلی شرقی واقع در اتصال CIS (کشورهای مستقل مشترک المنافع) بوده و هزینه ساخت آن بیش از ۸ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان برآورد شده و طبق قرارداد باید ۸۵ درصد مبلغ طرح را سرمایه گذار خارجی یعنی شرکت چینی ساینهیدرو و ۱۵ درصد آن را دولت با کارفرمایی استان قدس رضوی تامین کند.

ظرفیت بار این پروژه ۶/۱ میلیون تن و ظرفیت مسافر این خط ریلی ۲/۴ میلیون فرد است.

ارزش خالص فعلی (NPV) پروژه ۱۶۰۰ میلیارد ریال، نرخ بازگشت سرمایه ۶/۲ درصد و حداقل نرخ بازگشت آن ۵ درصد و دوره ساخت ۵ سال و دوره بهره برداری از آن ۲۰ سال است.

## جناب آقای

## مهندس عبدالله قدرتی



انتصاب بجا و شایسته جنابعالی را به عنوان **فرماندار شهرستان گرمه و نماینده عالی دولت** در این شهرستان صمیمانه تبریک عرض می نمایم. بدون شک حضور شما در این مسئولیت نویدبخش حرکتی نو و تلاشی مضاعف و باشتاب بیشتر در خدمت به مردم فرهیخته و شهیدپرور این شهرستان می باشد با تقدیر از زحمات ارزنده **جناب آقای مهندس اسماعیل مکرمی سرپرست سابق فرمانداری گرمه**، برای شما بزرگواران عزت و سربلندی را از ایزد منان مسئلت می نمایم.

### حبیب نجاری رئیس شورای بخش مرکزی شهرستان گرمه



## جناب آقای

## مهندس امین فلاح کوشکی

با ابراز خرسندی حسن انتصاب حضرتعالی را به عنوان **مدیر کل نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس خراسان شمالی** که مبین مراتب شایستگی، تعهد، تخصص و تجربه شما عزیز بزرگوار است، تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق بیش از پیش برایتان در مسیر خدمتگزاری از درگاه ایزد منان خواستاریم.

### گروه فنی و مهندسی مهرزاده

**تبلیغات باید به زبان مشتری و در ذهنیت و تصورات او بگنجد.**

دلار موجب شده این موضوع روی «یوان» نیز تأثیر بگذارد و موجب اختلاف نظر بین کشور ما و فاینانسور چینی در رقم قرارداد شود.

«هنرور» می افزاید: مبلغ قرارداد این خط ریلی ۱۸ میلیون یوان چین تعیین شده است که در آن زمان به پول ایران ۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان می شد و حالا با توجه به چند برابر شدن قیمت یوان نسبت به ریال، مبلغ قرارداد نیز چندین برابر افزایش می یابد و در شرایط فعلی، رقمی حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان می شود و چنان چه نوسان نرخ ارز ادامه داشته باشد و به تعادل نرسد، این رقم دوباره افزایش خواهد یافت.

وی تصریح می کند: با توجه به کاهش ارزش ریال، اگر بخواهیم مبلغ قرارداد را کاهش دهیم، شرکت چینی با توجه به افزایش چند برابری قیمت یوان باید ۱۸ میلیون یوان قرارداد را چندین برابر کاهش دهد که در مذاکرات انجام شده فعلا تمایلی به این موضوع نشان نداده است.

او بیان می کند: چنان چه شرکت چینی تمایلی به این موضوع نشان ندهد، می گوید مبلغ قرارداد هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان بوده و حالا من مقصر نیستم که به دلیل نوسانات نرخ ارز، این مبلغ افزایش یافته است.

وی اظهار می کند: این موضوع در سطح ملی در حال پیگیری و مذاکره با شرکت چینی است و تا حصول نتیجه در این باره و بررسی این موضوع که با این حجم افزایش رقم قرارداد، در صورتی که شرکت چینی موافق کاهش مبلغ یوان نباشد، آیا اصلا اجرای پروژه راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان برای کشور صرفه اقتصادی دارد یا خیر؟ نمی توان درباره سرنوشت پروژه نظری داد و چنان چه هر دو کشور از موضع خود کوتاه نیابند، امکان کان لم یکن شدن قرارداد وجود دارد.

### وضعیت مبهم وام ۱۵ درصدی

نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در خراسان شمالی همچنین می گوید: از طرفی شرکت چینی متعهد به تأمین ۸۵ درصد مبلغ پروژه است و کشور ایران باید ۱۵ درصد بقیه را تأمین کند و قرار بود این ۱۵ درصد مبلغ قرارداد از صندوق ذخیره ارزی به استان قدس وام داده شود تا استان قدس وام را همراه با سود، بازپس دهد که این موضوع به مجوز سازمان مدیریت و برنامه ریزی نیاز دارد.

«هنرور» می افزاید: با اتفاقات پیش آمده و کاهش ارزش ریال، حالا برای سازمان مدیریت و برنامه ریزی سوال شده است که باید ۱۵ درصد ۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان را وام بدهد یا ۱۵ درصد مثلا ۴۰ هزار میلیارد تومان را؟ وی اظهار می کند: تغییرات و نوسانات ارزی، سوال های بسیاری را ایجاد کرده است که هنوز

پاسخ هیچ یک از آن ها مشخص نیست و برای مشخص شدن سرنوشت این خط ریلی باید منتظر ماند تا روند مذاکرات در سطح ملی با شرکت چینی طی و نظرات دو کشور بررسی شود.

وی به دوره تنفیذ قرارداد این خط ریلی نیز اشاره می کند و می گوید: دوره تنفیذ قرارداد این پروژه ۶ ماهه است و از خرداد ماه که قرارداد به دو طرف ابلاغ شده است، ۶ ماه برای تنفیذ فرصت است و چنان چه این مدت بگذرد، قرارداد قابلیت اجرایی نخواهد داشت مگر این که با توافق دو طرف، دوره تنفیذ تمدید شود.

**ضرب الاجل وزیر برای تعیین تکلیف پروژه**

معاون هماهنگی امور اقتصادی و توسعه منابع استاندار خراسان شمالی نیز در همین باره می گوید: هنوز در حال بررسی هستیم. در جلسهای که با وزیر در این باره داشتیم قرار شد موضوع ضرب الاجلی حل شود و وزیر هم تأکید کرد و برخی تمهیدات را گفت که اگر بشود به شیوه دیگری یا اگر بشود با همان روش فاینانسور

### یادداشت

### رویای راه ریلی در استان

جدول قرار دارد و اکنون راه آهن به عنوان یک مطالبه که می تواند به رونق اقتصادی استان منجر شود مطرح می شود.

این در حالی است که از ابتدای تأسیس استان موضوع ایجاد راه ریلی در دستور کار همه دولت ها قرار گرفته و با وجود این که چند بار راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان کلنگ زنی شد اما در عمل اقدام قاطعی انجام نشده است. از دیگر سو راه آهن جوبین- اسفراین- بجنورد- شیروان نیز به کندی در حال اجرا و پیش بینی زمان اتمام آن نامشخص است و مردم استان فقط در رویا سوت قطار را می شنوند و بس، در حالی که با اجرای این پروژه می توانستیم شاهد باشیم دو کریدور شرق و غرب و شمال و جنوب از منطقه اسفراین هم عبور کنند.

در هر حال احداث راه آهن جوبین- اسفراین- بجنورد- شیروان که ۲۱۰ کیلومتر است الزام برای اجرایی شدن پروژه مشهد- بجنورد- گرگان را از بین نمی برد و این طرح می تواند خراسان شمالی را به نقطه ای مهم برای تلاقی دو محور و جابه جایی سالانه هزاران تن بار و ارتقای شاخص های اقتصادی استان تبدیل کند و علاوه بر آن مخاطرات سفرهای زمینی را نیز کاهش دهد؛ مخاطراتی که مسافران راه هایی مانند محور بجنورد- جنگل گلستان هر سال با آن ها مواجه اند ولی در سفرهای ریلی آن ها را تجربه نخواهند کرد.



فروزان بهروز

f.behroz@khorasannews.com

با وجود این که این روزها صحبت های زیادی در مورد کریدور ریلی شرق می شود و ترانزیت نقش جدی در روابط بین المللی دارد اما این مولفه در خراسان شمالی در هزار توی مشکلات گم شده است و به این شکل نه تنها سهمی از مراودات بین المللی نخواهیم داشت بلکه حتی در بین دیگر استان ها از این امتیاز محروم می شویم.

اگر نگاهی به نقشه استان داشته باشیم در می یابیم که با وجود داشتن مرز مشترک و طولانی با ترکمنستان که راه ورود ما را به آسیای میانه هموار می کند معبر باز مشترک نداریم و این در حالی است که خط ریلی استان گلستان به سمت خراسان رضوی در این استان امتداد نیافته است و در عین حال در کریدور جنوب به شمال هم جایی نداریم و در حالی که مرز مشترک و راه ریلی می توانست نقش استان را در این بخش پررنگ و حائز اهمیت کند اما باز هم در هر دو مورد با بن بست مواجه ایم.

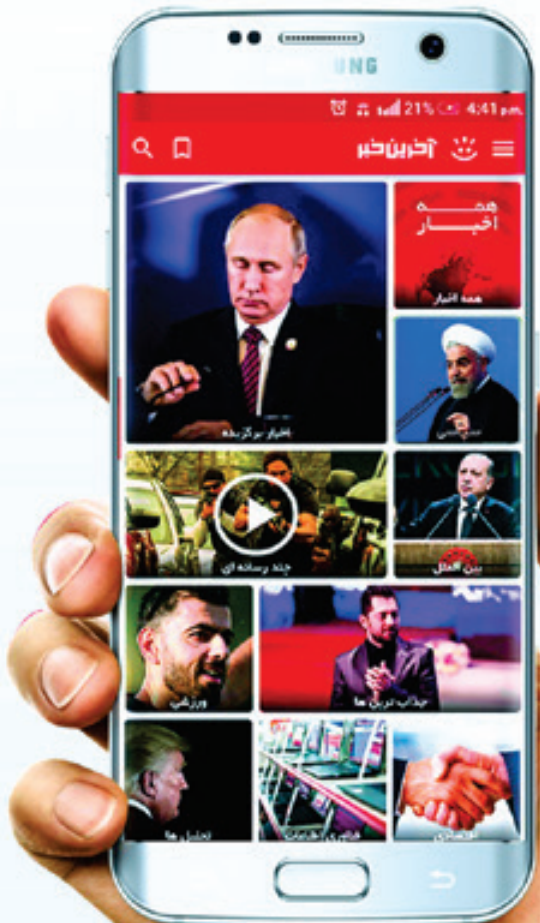
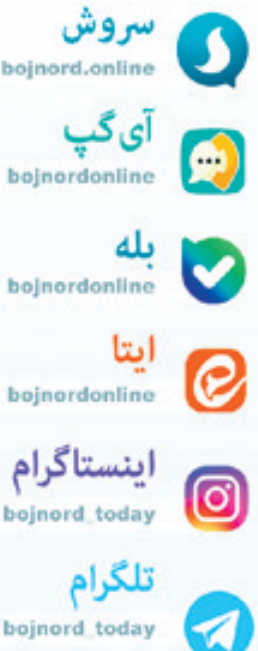
در عین حال استان ما در شمال شرق کشور به بیش از ۹۱۱ هزار نفر جمعیت و ۲۸ هزار کیلومتر مربع مساحت، از نظر وسعت در بین استان های کشور در رده پانزدهم و از نظر جمعیت در رده سیزدهم قرار گرفته اما از نظر برخی از شاخص ها مانند راه ریلی در رده آخر

# آخربین خبر

خراسان شمالی

www.akharinkhabar.com

## در کوتاه ترین زمان، بروز ترین باشید



اخبار بدون سانسور استان  
را در سایت و اپلیکیشن  
آخرین خبر خراسان شمالی  
دنبال کنید