

# تحقق قطار برقی تهران - مشهد با فرصت دادن به شرکت‌های داخلی



عباس قربانعلی بیگ،  
کارشناس حوزه ریلی



معاون اسبق برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن عنوان کرد:

برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد، با وجود مزیت‌های غیر قابل انکاری که برای راه‌آهن و مسافران به دنبال دارد و تلاش‌های فراوانی که برای شروع آن به‌عمل آمده، هنوز به مرحله‌ی اجرا درنیامده است. عباس قربانعلی بیگ، معاون اسبق برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن ضمن برشمردن مزیت‌های این طرح، بهترین راهکار برای اجرای آن را فرصت دادن به شرکت‌های داخلی می‌داند.

ما این مدل را حدود ۱۲ - ۱۳ سال قبل در برقی کردن قطار تبریز - آذرشهر انجام دادیم. بنابراین؛ تجربه و الگوی این کار در مقیاس کوچک‌تر را داریم. بهتر است با توجه به حجم این پروژه کار را به بخش‌های مختلف تفکیک کنیم و هر بخش به عهده‌ی پیمانکار جداگانه گذاشته شود که به‌عنوان مثال برقی کردن خط با یک یا چند پیمانکار انجام شود و لکوموتیو با پیمانکار دیگری ساخته شود و کلیت کار هم به‌وسیله‌ی شرکت دیگری مدیریت شود و به‌صورت هماهنگ پیش برود.

در سال ۱۳۸۶ ما مناقصه‌ای برای این کار انجام دادیم و در سال ۱۳۸۷ هم برنده‌ی مناقصه که کنسرسیوم شرکت‌های ایرانی و اروپایی بود، تعیین شد که به دلیل اعمال سلاقی مدیریتی و رد صلاحیت نادرست، یکی از شرکت‌کنندگان با دخالت سازمان بازرسی کل کشور ابطال گردید.

سال ۱۳۹۲ نیز پس از مدتی کار از سوی یک گروه اقتصادی در قالب سرمایه‌گذاری BOT، به‌صورت ترک تشریفات مناقصه به یک شرکت چینی واگذار شد. بماند که این کار نهایتاً با وجود رسیدن به نقطه‌ی قرارداد، طرف چینی ۵ سال ما را معطل کرد و سرانجام هم پا پس کشیدند.

در آن مقطع ما لکوموتیو و خط برقی را ادغام کردیم و کل پروژه را یکدست و یکپارچه دیدیم. من این مدل را در شرایط کنونی مناسب نمی‌بینم. مگر آن که یک کنسرسیوم بزرگی از شرکت‌های توانمند داخلی پای کار بیایند. آن مدلی که به نظر من با شرایط فعلی هماهنگی بیشتری دارد، تفکیک پروژه به بخش‌های کوچک‌تر و سپردن آن به پیمانکاران داخلی است. پیمانکاران داخلی را هم نباید بدون ارزیابی و تجربه‌ی قبلی وارد این پروژه کنیم.

### شرکت‌های داخلی توانمندی و تجهیزات و دانش فنی لازم را برای این کار دارند؟

شاید در ابتدای امر آمادگی و توانمندی کامل را نداشته باشند. بنابراین؛ ما می‌توانیم پروژه‌های کوچک مقیاس دیگر مثل برقی کردن آذرشهر - مراغه یا تهران - پرنس و ... را به آن‌ها واگذار کنیم، تا آن‌جا تجربه اندوزی کنند و توانمند شوند و بعد تهران - مشهد را به چند بخش تفکیک کنیم و به پیمانکاران صاحب تجربه‌ای که رشد و صلاحیت آن‌ها را در پروژه‌های کوچک‌تر قبلی دیده‌ایم، واگذار کنیم. در حال حاضر تصور نمی‌کنم پیمانکاران ما صاحب چنین تجربه‌ای باشند. اما شرکت‌های داخلی اعلام آمادگی کرده‌اند و باید به آن‌ها فرصت داد. من معتقدم توانایی لازم در شرکت‌های ما به‌صورت بالقوه وجود دارد. خط متروی کرج به هشتگرد را شاید بتوان نوعی تمرین به‌شمار آورد که توسط پیمانکاران داخلی انجام شده است و قطعاً اگر پروژه‌های کوچک مقیاس دیگری به آن‌ها سپرده شود، توانمندتر می‌شوند و نهایتاً می‌توانند برقی‌سازی خط آهن تهران - مشهد را هم در صورتی به بخش‌های کوچک‌تر تقسیم و تفکیک شود به‌خوبی انجام دهند.

### چه مزیت‌هایی در پروژه‌ی برقی‌سازی راه آهن تهران - مشهد وجود دارد که این پروژه را حائز اهمیت کرده است؟

اولین نکته این‌که هدف اصلی برقی کردن راه آهن تهران - مشهد، کاهش هزینه‌ها است. در این راستا نقطه‌ی سربه‌سر که ظرفیت برتری اقتصادی برقی کردن را نشان می‌دهد، تعریف شده است. در واقع حمل‌ونقل مسافر راه آهن تهران - مشهد سال‌هاست که از نقطه‌ی سربه‌سر گذشته و برقی کردن این خط به‌وضوح توجیه‌پذیری اقتصادی دارد. برآوردها نشان می‌دهد صرفه‌جویی مستقیم سال اول بهره‌برداری از این پروژه، حدود یک میلیارد دلار خواهد بود. صرفه‌جویی سالانه‌ی صدها میلیون دلار سوخت نیز بحث بعدی است که به توجیه اقتصادی بیشتر این طرح می‌انجامد. مطلوبیت این کار برای مسافران از بُعد وقت و هزینه هم امتیاز دیگر آن است. از سوی دیگر، وابستگی به‌مراتب کمتر لکوموتیو برقی نسبت به دیزلی و آماده‌به‌کاری لکوموتیو برقی نسبت به دیزلی را هم نباید از یاد برد.

قابلیت اعتماد قطار برقی از دیزل بیشتر است و در مقابل هزینه‌ی نگهداری قطار برقی هم خیلی کمتر است که البته هزینه‌ی نگهداری خط برقی به آن اضافه می‌شود. این موارد دست‌به‌دست هم می‌دهد که مزیت قطار برقی نسبت به قطار دیزلی به نحو غیر قابل چشم‌پوشی در این مسیر بیشتر باشد و اگر این پروژه و پروژه‌هایی از این دست که توجیه اقتصادی دارند، عملیاتی شوند، سوبسید بخش مسافری را در حوزه‌ی ریلی کاهش می‌دهند و راه آهن را از بحران ناز ترازوی درآمدها و هزینه‌ها نجات خواهند داد.

### به نظر شما این پروژه بهتر است به‌وسیله‌ی پیمانکاران داخلی انجام شود، یا شرکت‌های خارجی به کار گرفته شوند؟

واگذاری این طرح به شرکت‌های خارجی با توجه به مشکلاتی که در حال حاضر با آن مواجهیم، مثل تحریم‌ها و کمبود منابع و نبود طرف‌های قابل اتکا که اکنون حاضر به همکاری باشند، چندان امکان‌پذیر به نظر نمی‌رسد. بهترین و در دسترس‌ترین گزینه با این شرایط، اجرای این پروژه به‌وسیله‌ی شرکت‌ها و پیمانکاران داخلی است. نکته‌ای که باید مد نظر قرار گیرد این است که باید کمک کنیم پیمانکاران داخلی برای اجرای این پروژه صاحب تجربه شوند و رشد کنند. رهبری هم اخیراً در بیانات خود گفتند؛ باید به شرکت‌های بخش خصوصی و شرکت‌های دانش‌بنیان فرصت رشد بدهیم.

### برقی‌سازی راه آهن تهران - مشهد بهتر است با چه مدلی به اجرا درآید؟



### با اجرای این پروژه چه سرعتی را از این قطار برقی باید انتظار داشته باشیم؟

گزارش‌هایی که از رکوردشکنی قطارهای سریع‌السیر در برخی کشورهای جهان مثل چین یا سوئد یا فرانسه در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌ها می‌بینیم، نباید انتظارات ما از قطار برقی تهران- مشهد را به شکل غیر واقع‌بینانه درآورد. این درست است که سرعت حدود ۶۰۰ کیلومتر در ساعت برخی کشورها به ثبت رسیده است. اما حداکثر سرعت عملیاتی قطار سریع‌السیر در دنیا به‌صورت استثنا از ۳۵۰ کیلومتر در ساعت، در کشور چین فراتر رفته است.

هدف ما هم در ایران با برقی کردن خط موجود رسیدن به سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت بوده است. اما با این قید که بهره‌برداری را با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت (قابلیت فعلی خط و ناوگان) شروع کنیم. به این ترتیب ظرف ۲ تا ۳ سال می‌توانیم به‌سرعت حدود ۲۰۰ کیلومتر در ساعت و بعد از این که قطارهای خودکشش وارد این مسیر شدند، به‌سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت برسیم. راه‌آهن تهران- مشهد اگر بخواهد سرعت‌های بیشتری پیدا کند و قطار سریع‌السیر با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت داشته باشیم، باید خط مستقل دیگری برای آن در نظر بگیریم و آن‌هم در فازهای مختلف باید انجام شود. این کار طی یک دهه انجام شدنی است. اما باید اراده‌ی لازم برای آن وجود داشته باشد. به هر شکل ابتدا باید راه‌آهن برقی را عملیاتی کنیم و بعد بر بستر این راه‌آهن، قطار سریع‌السیر را هم راه‌اندازی کنیم. در غیر این صورت باید سرمایه‌گذاری هنگفتی را برای ۳ دهه متوقف و بی‌ثمر نگاه‌داریم.

### برای تأمین مالی این پروژه چه راهکاری وجود دارد؟

راهکار مناسب برای تأمین مالی برقی کردن قطار تهران- مشهد وجود دارد. اما این راهکار نیازمند عزم و اراده‌ی جدی سیاست‌گذاران برای اجرای این پروژه است. ما یک بار برای این پروژه به منابع خارجی متکی شدیم و دیدیم که چینی‌ها نهایتاً کار را به سرانجام نرساندند. بنابراین؛ باید به تناسب کار عظیمی که قرار است انجام شود، لازم است روش تأمین مالی منعطف و متکی به داخل را هم برای آن تعریف کنیم.

### برای حضور شرکت‌های چینی در این پروژه چه راهکاری وجود دارد؟

با توجه به سفر رییس محترم جمهور به چین و فرصت‌های ایجاد شده، می‌توان از شرکت‌های چینی برای تأمین برخی تجهیزات خط برقی و حتی پیمانکاری و نیز تأمین ناوگان خودکشش با سرعت ۲۵۰ نیز با ملاحظاتی استفاده کرد. در تأمین لکوموتیوهای برقی مسافری هم چین قابلیت‌هایی دارد. ولی تجربه‌ی عملی و گسترده‌ی ساخت لکوموتیوهای مسافری سرعت ۲۰۰ ندارد که آن هم به‌دلیل جهش بزرگ ایشان و رویکرد توسعه‌ی زیرساخت راه‌آهن سریع‌السیر از دو دهه‌ی گذشته به این‌طرف بود. البته نباید فراموش کنیم که لکوموتیوهای باری چین هم‌اکنون در تراز بهترین‌ها در جهان قرار دارد.

