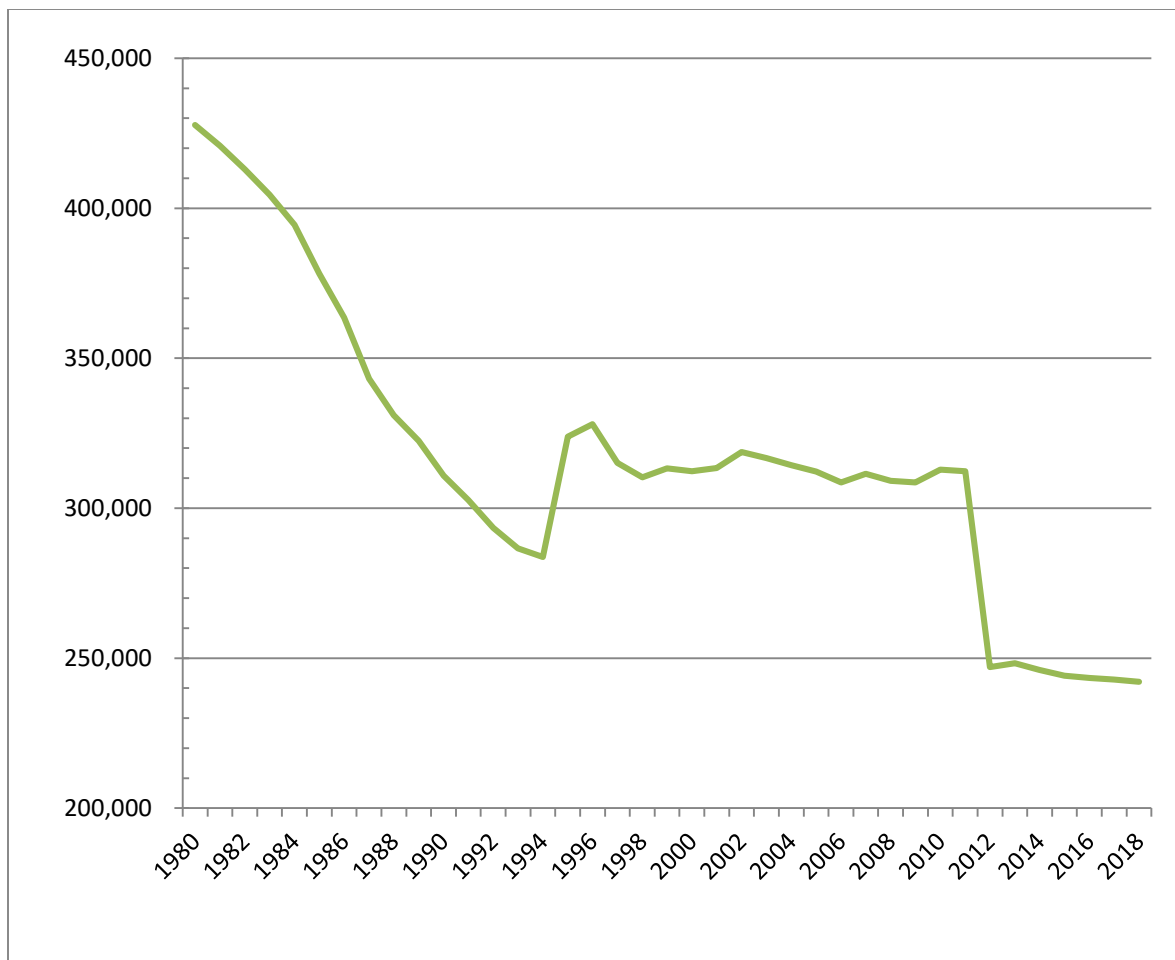


قسمت شانزدهم

نسبت میزان واحد حمل به طول خطوط

۱. یکی از شاخص‌های مهم اندازه‌گیری سطح بهره‌برداری مناسب از شبکه ریلی، میزان واحد حمل به نسبت طول خطوط ریلی می‌باشد. واحد حمل شامل تن- کیلومتر بار به اضافه‌ی نفر-کیلومتر مسافر است. میزان این شاخص در راه آهن ایران نسبت به سایر راه آهن‌های پیشرفته اندک است، زیرا اولاً بخش مهمی از شبکه ریلی فاقد تقاضای حمل بار (و حتی مسافر) کافی است و ثانیاً در جاهایی که تقاضای حمل هم بالا است، مسیرهای ریلی اکثراً یک خطه هستند. این در حالی است که تصمیم‌گیرندگان توسعه‌ی شبکه ریلی ایران بدون توجه به این شاخص بسیار مهم، مرتباً طرح‌های فاقد تقاضای بار و مسافر کافی را به تصویب رسانده و برای پیشرفت فیزیکی آنها بودجه اختصاص می‌دهند.

۲. در اوایل قرن بیستم که هنوز حمل و نقل جاده‌ای و هوایی رونق نگرفته بود، کشورهای غربی طولانی‌ترین میزان شبکه ریلی را داشتند. اما به مرور زمان محورهای ریلی که فاقد تقاضای حمل و نقل انبوه و بازدهی کافی بودند را جمع‌آوری کرده و امر جابجایی بار و مسافر در سطح محلی را به حمل و نقل جاده‌ای سپردند. به عنوان مثال کشور آمریکا در سال ۱۹۱۶ دارای ۴۰۹ هزار کیلومتر خطوط ریلی بود، اما در سال ۲۰۱۶ طول شبکه‌ی ریلی به ۲۴۳,۴ هزار کیلومتر تنزل یافته است. جالب تر اینکه بخش اعظم این کاهش طول شبکه ریلی آمریکا، طی چهار دهه‌ی اخیر اتفاق افتاده و از ۴۲۸ هزار کیلومتر در سال ۱۹۸۰ به ۲۴۲ هزار کیلومتر در سال ۲۰۱۸ کاهش یافته است. همانطور که در نمودار زیر ملاحظه می‌شود، برچیدن بسیاری از خطوط غیر اقتصادی در حالی اتفاق افتاده که مثلاً در اواسط دهه‌ی ۹۰ میلادی، برخی از خطوط پر ظرفیت و پرتراфик جدید نیز احداث گردیده است.



۳. به نظر می‌رسد که امر سیاستگذاری‌های ریلی در ایران برخلاف جهت جریان عمومی توسعه‌ی شبکه در کشورهای پیشرفته حرکت می‌کند. در این رابطه به چند خبر اخیر در در مورد حمل و نقل ریلی توجه شود:

- چهار استان جدید امسال (۱۳۹۹) به شبکه‌ی ریلی متصل می‌شوند (راهبرد کاملاً اشتباه).
 - توسعه‌ی دوهزار کیلومتری خطوط ریلی تا پایان دولت یازدهم (رکورد زنی).
- شتاب برای توسعه‌ی شبکه در مسیرهایی که فاقد عقلانیت اقتصادی است، چه جای افتخار دارد؟ چرا برای مسئولین همواره باید طول خطوط افتتاحی در یک دوره، مهمتر از اتمام خطوط پربازده اقتصادی باشد؟

۴. عده‌ای که خود را طرفدار اتصال شبکه‌ی ریلی به نقاط محروم یا حمل و نقل مسافری ریلی نشان می‌دهند و سعی می‌کنند که با این گونه شعارها، ساخت خطوط بی فایده‌ی مورد نظر خود را توجیه کنند. اما اگر کمی دقت شود، در شرایط سخت اقتصادی، مسافرت با هواپیما برای خانواده‌های متوسط به پایین، بسیار گران تمام می‌شود. ضمن اینکه سفر کردن خانواده‌های ساکن در استانهای چون تهران، آذربایجان، مازندران و ... به مقاصد دور دستی چون بندرعباس، کرمان و زاهدان با خودرو شخصی و حتی اتوبوس نیز سخت و طاقت فرساست. در اینصورت، جملگی به مسافرت با راه آهن روی می‌آورند. اما یک خطه بودن خطوط مرکزی شبکه‌ی ریلی، ظرفیت کمی (در حدود ۳,۲ زوج قطار مسافری یا حدود ۲۰۰۰ نفر مسافر یا فقط ۵۰۰ خانواده در روز) را در اختیار خیل خانواده‌های مشتاق خرید بلیت قطار قرار می‌دهد. چرا به جای دوخطه کردن این خطوط که می‌تواند ظرفیت حمل مسافری را به دو برابر افزایش می‌دهد، ساخت خطوط طولانی برای اتصال شهرهای زیر ۱۰۰ هزار نفر (یعنی کوچک تر از یک محله‌ی تهران) نظیر فردوس، تویسرکان، اسدآباد و غیره را مد نظر قرار می‌دهند؟ ساخت یک خط ۱۵۰ کیلومتری در مناطق کوهستانی برای وصل شدن شهر کوچک یاسوج به شبکه‌ی ریلی چه مزیت اقتصادی برای کشور ایجاد می‌کند؟

همانطور که قبلاً نیز توضیح داده شد، بودجه‌ی طرح‌های توسعه‌ی خطوط ریلی تهیه شده توسط دولت، مقدماً در کمیسیون‌های عمران و بودجه‌ی مجلس دستخوش تغییرات دلخواه نمایندگان می‌شود. ضمن اینکه اگر حین فرایند تخصیص اعتبارات در طول سال، مسئولین وزارتخانه بخواهند در مورد اصلاح سطح تخصیص اعتبارات طرح‌های کم بازده اعمال نظر کلی بنمایند، با کلید خوردن سؤال در کمیسیون عمران و در صورت عدم تمکین وزیر، نهایتاً با طرح استیضاح وی به دلیل عدم تعامل (بده بستان) با نمایندگان روبرو می‌شود. مضاف براین، برخی از مسئولین ارشد وزارتخانه (فعال در زیربخش ریلی)، بر نیازهای اساسی راه آهن اشراف کامل ندارند و لذا از طرح‌های مفید دفاع لازم و کافی نمی‌کنند. مدیران ارشد راه آهن نیز به عنوان دستگاه بهره بردار نه تنها ممانعتی از این نوع سرمایه گذاری‌های بی حاصل نمی‌نمایند، بلکه گاهی بنا بر مصلحت شغلی، به ناچار این سیاسی کاری‌های اشتباه را هم مورد تأیید قرار می‌دهند.

شاید در حال حاضر بالاترین خدمت به راه آهن، قطع دست زورمداران از سر آن، جلوگیری از سرمایه گذاری در این گونه طرح‌های فاقد توجیه و انتقال منابع ذیربط به محلهای بسیار ضروری است. زیرا به خوبی روشن است که اگر اوضاع به همین منوال پیش برود، روزگاری پیش خواهد آمد که با یاد کردن

از این دوره‌ی نمایشی، به دلیل "عدم عبور قطارها و استهلاک طبیعی این گونه خطوط"، مسئولین وقت شروع به جمع آوری و انتقال مصالح روسازی آنها به مناطق پرتردد ریلی خواهند نمود.

طرحهای کم بازده اقتصادی و اجتماعی

در این بخش به چند نمونه از طرحهای مختلف کم بازده پرداخته می‌شود که دارای مشخصات کلی زیر هستند:

- آنهایی که ممکن است منافع اندکی در بر داشته باشند، ولی در رقابت با سایر طرحهای بسیار مفید موجود، در اولویت اجرا نیستند.
- طرحهایی که اگر تمهیدات مناسبی فراهم شود، ممکن است به طرحهای سودمند تبدیل شوند. البته تا زمانی که برای ارتقای سطح سودمندی آنها، اقدامات مقدماتی لازم انجام نشده باشد، نباید اعتباری بابت اجرای این گونه طرحها تخصیص داده شود.
- طبق برنامه‌های سیاسی هدفمند، سالهای درازی است که برای اجرای این گونه طرحهای کم بازده، تبلیغات دروغین زیادی شده و انتظارات فوق العاده‌ای را در میان مردم منطقه ایجاد کرده است. به گونه‌ای که به نظر می‌رسد دست زدن به بودجه‌ی آنها به یک معضل اجتماعی مبدل می‌گردد.

راه آهن همدان- سنندج

ابتدا این راه آهن بخشی از "طرح احداث و برقی کردن محور تهران- همدان- سنندج" به شمار می‌رفت. مطالعات مرحله‌ی اول در سال ۸۱ شروع گردید و مطالعات مرحله دوم تاکنون ۹۵ درصد پیشرفت داشته است. مشخصات طرح شامل ۲۴۵۰ متر پل، ۱۸ میلیون مترمکعب عملیات خاکی و ۱۶ هزار متر مکعب بتن ریزی است. ساخت این محور تحت سه قطعه انجام می‌شود: زیرسازی قطعه‌ی یک به طول ۶۴ کیلومتر با ۷۲ درصد پیشرفت فیزیکی، زیرسازی قطعه‌ی دو به طول ۵۶ کیلومتر با ۳۲ درصد پیشرفت فیزیکی، زیرسازی قطعه‌ی سه به طول ۳۱ کیلومتر با ۱۰۰ درصد پیشرفت فیزیکی و مجموعاً با ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی انجام شده است. مشکل اصلی در حوزه‌ی گردنه صلوات آباد است.

تا کنون برای طرح ۸۰۰۰ میلیارد ریال هزینه شده و طبق برآوردهای اولیه (و به روز نشده)، برای اتمام آن نیاز به ۲۱۰۰۰ میلیارد ریال دیگر است. قراردادی با شرکت چینی (sinomach) در حال انعقاد است و شورای اقتصاد با فاینانسی به مبلغ ۸۰۸ میلیون یورو (معادل ۲۰۰ هزار میلیارد ریال به نرخ برابری روز) موافقت کرده است.

برای این طرح تا پایان سال ۹۷ مبلغ ۶۳۷۰ میلیارد ریال هزینه شده است. اعتبار ابلاغی سال ۹۸ برابر ۱۳۰۵ میلیارد ریال بوده و اعتبار مصوب سال ۹۹ برابر ۳۵۰۰ میلیارد ریال است.



محور تهران- همدان- سنندج به موازات سمنگان- کرمانشاه- خسروی احداث می شود. طرح همدان- سنندج از نوع آنتنی است و به جز تعداد کمی مسافر، بهره‌ی دیگری در بر ندارد. اصولاً در سنندج معادن و صنایع بزرگی وجود ندارد تا تولیدات درخور توجه و مناسبی برای حمل ریلی ایجاد شود. تداوم مسیر به سمت مرز غربی (باشماق) نیز به دلیل کوههای مرتفع از یک طرف و طرح سرمایه‌بر و در دست ساخت کرمانشاه- خسروی از طرف دیگر، به هیچوجه صرفه‌ی اقتصادی ندارد. بنابراین، برای تعداد اندکی از مردم که تاکنون با اتوبوس و خودروهای شخصی مسافرت می‌کرده‌اند، ساخت یک راه آهن طولانی "فقط" برای اتصال یک مرکز استان به راه آهن به لحاظ اقتصادی به هیچ وجه با صرفه به نظر نمی‌رسد. جالب اینکه برای این طرح سنگین ۱۵۱ کیلومتری، بر مبنای مقادیر اغراق آمیز ترافیک‌های مسافری و باری به ترتیب ۳۰۰ هزار نفر و ۵۰۰ هزار تن بار، توانسته‌اند توجیه اقتصادی تهیه کنند و شورای اقتصاد را هم متقاعد نمایند تا قرارداد فاینانس خارجی را تأیید کند.

همانطور که قبلاً نوشته شد، این گونه طرحهایی که عمدتاً در مناطق کوهستانی قرار دارند، پس از راه اندازی، صرفاً هزینه‌های سنگین بهره برداری و نگهداری را برای راه آهن به ارمغان می‌آورند و به دلیل جابجایی مسافرین محدود، تا دهه‌های متمادی زیانده باقی می‌مانند. مگر اینکه فرجی شود و یک معدن بزرگ و مناسب در این منطقه کشف و استخراج شود. حتی در این صورت نیز خواب سرمایه برای مدت‌های طولانی، جز زیان برای راه آهن ایران چیزی در بر ندارد.

راه آهن میانه--فیروزآباد-اردبیل

این راه آهن به طول ۱۷۵ کیلومتر و ۸ ایستگاه، یکی از طرح‌های مصوب برنامه‌ی پنجساله‌ی سوم است که در راستای اهداف توسعه‌ی حمل مسافری به تصویب رسیده است. مطالعات شناخت آن در سال ۷۹ شروع شده و یکسال بعد به اتمام رسیده است. مطالعات مرحله‌ی اول نیز طی دو سال یعد انجام گرفت. اما مطالعات مرحله‌ی دوم و تفصیلی که از سال ۸۴ شروع شده، به دلیل تغییرات مکرر در مشخصات فنی طرح، پس از گذشت ۱۵ سال هنوز کامل نشده است.

زیر سازی آن هم طبق معمول اکثر طرح‌های راه آهن، از همان سال ۸۴ شروع شد و تاکنون ۸۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. دارای ۱۲ قطعات اجرایی است که اخیراً تعداد ۴ قطعه دیگر هم به آن اضافه شده است. هفت کارگاه در طول محور فعال است. مسیر طرح شامل ۳۵ درصد منطقه کوهستانی و سخت گذر، ۴۵ درصد تپه ماهور و ۲۰ درصد دشت است. برای بخشهایی از مسیر، مصالح روسازی (بالاست) تأمین شده است و ۱۳ کیلومتر روسازی کامل انجام پذیرفته است.

برای این محور تقریباً ۷ مشاور مطالعاتی، ۱۰ شرکت پیمانکار و ۶ شرکت مشاور ناظر فعالیت می‌کنند. برای طرح مزبور هنوز مجوز زیست محیطی اخذ نشده است. به دلیل کوهستانی بودن منطقه، در فصول سرد مشکل اجرا ایجاد می‌شود.



این محور از دو بخش میانه- فیروز آباد و فیروز آباد- اردبیل تشکیل شده است. بخش ۷۵ کیلومتری میانه- فیروز آباد به دلیلی کوهستانی و صعب العبور بودن دارای ۲۳ کیلومتر تونل، ۲/۳ کیلومتر پل، ۲۰ میلیون مترمکعب عملیات خاکی و ۱/۳ میلیون متر مکعب عملیات بتونی است. در مجموع این دو بخش دارای ۶۲ دستگاه تونل به طول ۲۴ کیلومتر، ۱۰ دستگاه گالری به طول ۴ کیلومتر، پل دره‌ای به طول ۴ کیلومتر و پل آبرو به طول ۳ کیلومتر است. مرتفع‌ترین پل ریلی کشور به ارتفاع ۸۱ متر در مسیر آراچایی در حال احداث است. احجام خاکی ۳۵ میلیون متر مکعب و بتونی ۱/۱ میلیون متر مکعب است. این مسیر دارای مسائل خاص ژئوتکنیکی و زمین شناسی است که کار را بسی دشوار می‌سازد.

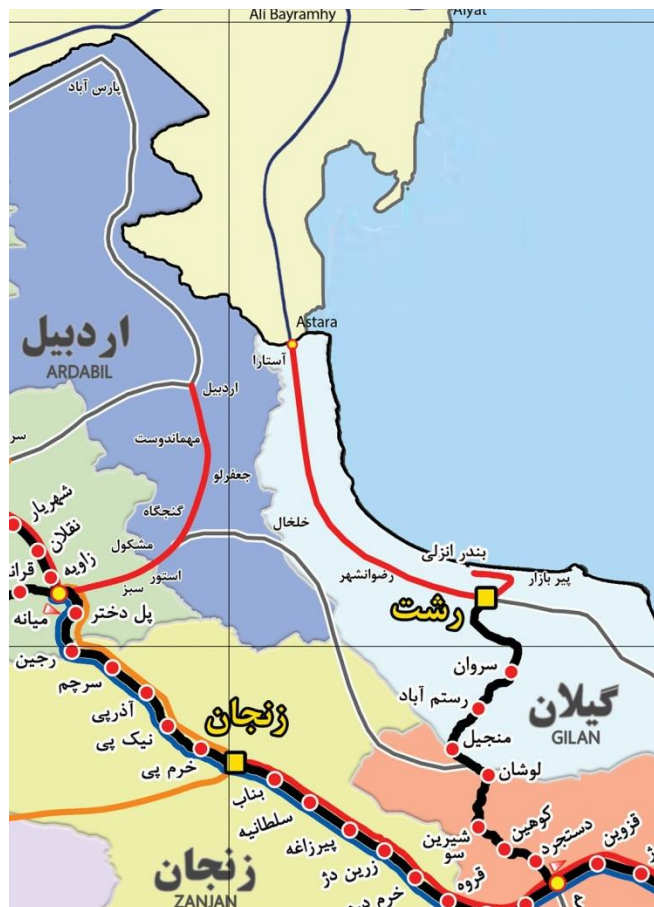
برای این طرح تا پایان سال ۹۷ مبلغ ۵۷۳۳ میلیارد ریال هزینه شده است و اگر مبالغ هزینه شده‌ی سالهای قبل به روز گردد، به چندین برابر آن بالغ می‌شود. اعتبار ابلاغی سال ۹۸ برابر ۱۳۰۵ میلیارد ریال بوده و اعتبار مصوب سال ۹۹ برابر ۱۴۰۰ میلیارد ریال است. و برای اتمام آن به قیمت سال ۹۸ به ۲۵۰۰۰ میلیارد ریال دیگر نیاز است. ضمن اینکه با توجه به شرایط کنونی تورم قیمتها، مبلغ باقی مانده بسیار بالاتر از رقم فوق است.

مذاکرات اولیه و تبادل اطلاعات با شرکت های چینی، ایتالیایی و کره ای در دست اقدام است و مبلغ مجوز شورای اقتصاد ۳۷۶۴۵۶۵۰۰ یورو (معادل ۹۴ هزار میلیارد ریال) میباشد.

اما آیا فایده اقتصادی حمل تعداد معدودی مسافرکافی است؟ استان اردبیل فقط دارای معادن کشف شده ی سنگ ساختمانی است و صنایع آن دارای محصولات انبوه و ریل پسند نیست. بنابراین فعلاً بحث از بار قابل توجه منتفی است. سه شهر کوچک فیروز آباد، گیوی و هیر در نزدیکی خط قرار دارند. بنابراین تقاضای حمل مسافر نیز تقریباً ناچیز است. آیا ساخت یک راه آهن طویل و کوهستانی برای حمل تعداد خیلی از مسافری منطقه، توجیه اقتصادی دارد؟ مسئولین بلند پایه در بازدیدهای خود مکرراً تأکید می کنند که این محور هر چه زودتر افتتاح شود !! ولی به راستی پس از اتمام و راه اندازی طرح، چقدر درآمد سالانه حاصل می شود و چقدر هزینه های بهره برداری و نگهداری سالانه به راه آهن افزوده خواهد شد؟ آیا در مقایسه با این طرح، هیچ طرح سودآورتری در راه آهن وجود نداشته است؟

همانگونه که در نقشه بالا دیده می شود، دو محور رشت- آستارا و میانه- اردبیل به موازات یکدیگر کشیده شده و می شوند. این مورد یکی از نمونه های بارز ائتلاف منابع عظیم کشور است. هر دو طرح قزوین- رشت- آستارا و میانه- اردبیل در برنامه ی سوم به تصویب رسیده اند و بسیار سرمایه بر هستند. اگر در همان مراحل مطالعات مقدماتی، یکی از طرح ها (ترجیحاً مسیر میانه- اردبیل) توسط زیر بخش ریلی یا سازمان برنامه و بودجه حذف شده بود و فقط یک خط آنتنی از آستارا به اردبیل کشیده می شد، ضمن جلوگیری از صرف هزینه های هنگفت، سرعت کار نیز به مراتب بیشتر می گردید. از آنجایی که در فاصله ی بین میانه تا اردبیل هیچ مرکز تولیدی یا شهر مهمی در مسیر راه آهن وجود ندارد، بر اثر ادغام دو طرح مزبور، هیچ مزیتی هم حذف نمی شده است.

بدتر از آن زمزمه ی مطالبات جدیدی در ارتباط به این طرح کم حاصل شنیده می شود. استاندار و مقامات دیگر مطرح می کنند که باید خط جدید راه آهن از اردبیل به سمت پارس آباد امتداد یافته تا از آنجا به راه آهن جمهوری آذربایجان متصل شود (نقشه ی زیر). معلوم نیست این خط جدید نزدیک به ۲۸۰ کیلومتری که بخشی از آن از مناطق کوهستانی و تپه ماهور و بخشی دیگر از اراضی مرغوب و گرانبه کشت و زرع می گذرد، چه فایده ای دارد؟ اگر بحث جابجایی محمولات ترانزیتی از کشور آذربایجان مطرح است، باید توجه داشت که اولاً مسیر ترانزیتی ریلی پارس آباد- اردبیل- میانه هم در جمهوری آذربایجان و هم در ایران نسبت به طرح آستارا- رشت- قزوین بسیار طولانی تر است. ثانیاً اگر مراد حمل محصولات کشاورزی دشت مغان است که موضوع قلت و فصلی بودن آن ریل پسند نیست. ثالثاً سالها قبل برای اتصال راه آهن رشت- آستارا به شبکه ریلی آذربایجان، مراحل مختلف توافقات سه جانبه بین کشورهای ایران، آذربایجان و روسیه به عمل آمده است.



راه آهن مراغه - ارومیه

این طرح ۱۸۰ کیلومتری نیز از جمله مصوبات برنامه‌ی پنجساله‌ی سوم است که برای مقاصد صرفاً مسافری و توسعه‌ی منطقه‌ای به تصویب رسیده است. زیرسازی آن در سال ۸۰ شروع شد و به جز ساخت خطوط چند ایستگاه آن، بقیه موارد به اتمام رسیده است. روسازی خط نیز در سال ۸۸ آغاز گردید و تاکنون بیش از ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. امور ساختمانی و ایستگاهها دارای ۸۲ درصد پیشرفت هستند. در حال حاضر فقط ۸ کیلومتر از خطوط ایستگاهی مسیر مهاباد تا ارومیه باقیمانده است. میزان پیشرفت فیزیکی ساخت ایستگاهها شامل میاندوآب ۸۷,۵- مهاباد ۷۱,۳- ملکان ۱,۱ - نقده ۹۷,۳ - ارومیه ۹۰,۸ در صد است.



از مشخصات اجرایی این طرح ۲۳۴۰ متر پل، ۱۶ میلیون متر مکعب عملیات خاکی، ۳۵۴ هزار مترمکعب عملیات بتونی است. برای این طرح تا پایان سال ۹۷ مبلغ ۵۲۳۱ میلیارد ریال هزینه شده، اعتبار ابلاغی سال ۹۸ برابر ۱۵۶,۶ میلیارد ریال بوده و اعتبار مصوب سال ۹۹ برابر ۱۶۰ میلیارد ریال است. بخشی از سرمایه گذاری‌های انجام شده بابت خرید اراضی و مزارع گرانشی می‌باشد که مسیر خط به اجبار می‌بایست از نزدیکی شهرها عبور می‌کرده است.

افتتاح طرح به سبب درخواست مدیر عامل وقت راه آهن (که شوق وافر به نمایش مراسم افتتاح داشت) به صورت تکه تکه انجام شده است. ابتدا یک بلاک از مراغه تا میان‌دوآب در سال ۹۰ و سپس بلاک دوم تا مهاباد در سال ۹۲ افتتاح شد. در هر بار با فشار همان مدیرعامل و با تحمیل زیان بسیار به شرکت‌های حمل و نقل مسافری، برای انجام مسافرت این شهرهای کم جمعیت، یک قطار مسافری نیمه خالی مثلاً به مشهد، اختصاص داده می‌شد. اما با رفتن او این روش نامیمون برچیده شد و ۹۸ کیلومتر مابقی مسیر (از مهاباد تا ارومیه) در آبان ماه سال ۹۷ به بهره برداری رسید.

در حال حاضر میزان مسافر این مسیر نیم زوج قطار (یک قطار رفت یا برگشت در هر روز) است و تاکنون برای این مسیر بار عمده‌ای یافت نشده است. یعنی یک خط ۱۸۰ کیلومتر ساخته شده تا به جای استفاده از ۱۵ اتوبوس، یک قطار جایگزین شود. این طرح از همان ابتدا هم بازدهی اقتصادی نداشته است و از این پس نیز هزینه‌های بهره برداری و نگهداری سنگینی برعهده‌ی راه آهن گذاشته خواهد شد.

راه آهن گرگان- بجنورد- مشهد

این طرح در سال ۸۹ شروع شده و تاکنون پیشرفت چندانی نداشته است. برای آن تا سال ۹۷ فقط ۶۸,۲ میلیارد ریال هزینه آن شده، در سال ۹۸ قریب ۲۶,۱ میلیارد ریال اعتبار تخصیصی داشته و در سال ۹۹ نیز اعتباری به مبلغ ۱۵ میلیارد ریال پیش بینی شده است. بنا بر برآوردهای چند سال قبل، برای اتمام این طرح به بودجه‌ای بالغ بر ۳۱۰۰۰ میلیارد ریال نیاز است.

همانطور که قبلاً درباره آن بحث گردید، این طرح را می‌توان به دو قسمت تقسیم نمود: گرگان- بجنورد (به طول ۳۵۰ کیلومتر) و بجنورد- مشهد (به طول ۲۵۰ کیلومتر). گرگان- بجنورد همراه با ۴ طرح دیگر (یعنی بجنورد- اسفراین، اسفراین- جوی، ایستگاه سبزوار- شهر سبزوار و سبزوار- کال شور) بخشی از یک دالان شمالی- جنوبی را تشکیل می‌دهند که کاربری بسیار مفیدی دارند. لذا لازم است که این مجموعه طرح‌ها در قالب یک طرح مستقل دیده شده و سریعاً به مورد اجرا در آیند.

موضوع دیگر اینست که طرح گرگان- بجنورد- مشهد بر اساس دیدگاه حمل مسافری دیده شده است. اگر کاربری بجنورد به گرگان به ترانزیتی تغییر کند، بهتر است که خط جدید به جای گرگان از اینچه برون (یا یکی از ایستگاههای بین مسیر گرگان- اینچه برون) به سمت بجنورد احداث شود تا اولاً از اراضی گرانبه‌ای کشاورزی نزدیک گرگان و ثانیاً از نقاط حساس مناطق حفاظت شده‌ی چند گانه‌ی قورخود، ملی گلستان، زاوهای بالا، الف و ب که در کنار یکدیگر قرار دارند، کمتر گذر کند (نقشه‌ی زیر). طرح فعلی از علی آباد، گنبد کاووس، کلاله عبور می‌کند و مناطق حفاظت شده را دور می‌زند. اما مسیر اینچه برون- کلاله- بجنورد کوتاه تر و ساخت آن ارزان تر می‌باشد.



ثانیاً مسیر اینچه برون - بجنورد به مناطق کوهستانی اطراف بجنورد برخورد کمتری دارد (نقشه‌ی زیر).



باز همانطور که توضیح داده شد، بنا بر نفوذ سیاسی عده‌ای از صاحب منصبان و نمایندگان مجلس، احداث مسیر بجنورد- شیروان (که سخت ترین قطعه‌ی اجرایی محور بجنورد- مشهد است) به طرح جوین- اسفراین- بجنورد چسبانده شده و از محل اعتبارات آن در حال مصرف است. مسیر بجنورد- شیروان از نوع کوهستانی سخت،

بسیار سرمایه‌بر و فاقد هر گونه مزیت اقتصادی است. از طرف دیگر مسیر شیروان- قوچان- مشهد عمدتاً کوهستانی است و سرمایه گذاری بالایی را می‌طلبد. بنابراین مسیر بجنورد- مشهد یک خط ریلی کاملاً مسافری و کم بازدهی اقتصادی است.

اوایل سال ۹۸، شرکت مسکن و عمران قدس رضوی توانست در یک مناقصه، پیمان انجام مجموعه امور طراحی و خدمات مهندسی، تأمین مصالح، خرید اراضی، ساخت زیرسازی، روسازی، علائم و ارتباطات، ساختمان و تأسیسات ایستگاهها را بدست آورد. اجرای این پروژه‌ی عظیم که دارای ۲۷ ایستگاه و ۱۵ کیلومتر تونل است، مدت ۵ سال به طول می‌انجامد. پیشنهاد شده که تأمین بخشی از منابع و اجرای آن از محل فاینانسی به مبلغ ۱۸ میلیارد یوآن (۲,۵۷ میلیارد دلار) به چین واگذار شود. بدیهی است که آستان قدس رضوی صرفاً در نقش یک واسطه عمل می‌کند و سهم خود را هم از این معامله‌ی کلان بر می‌دارد. ولی بار مالی عظیم آن بر دوش مملکت و راه آهن باقی می‌ماند. با توجه به نفوذ فوق العاده این آستان، پیشبرد اجرای این طرح در قالب حمل مسافر دور از انتظار نیست. برای آستان قدس مزبور، موضوع اولویت بالای احداث مسیر اینچه برون- بجنورد و مزایای اقتصادی ترانزیت شمالی- جنوبی اصلاً جذابیتی ندارد.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی