روزنامه
سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریه: سعید قلیچی

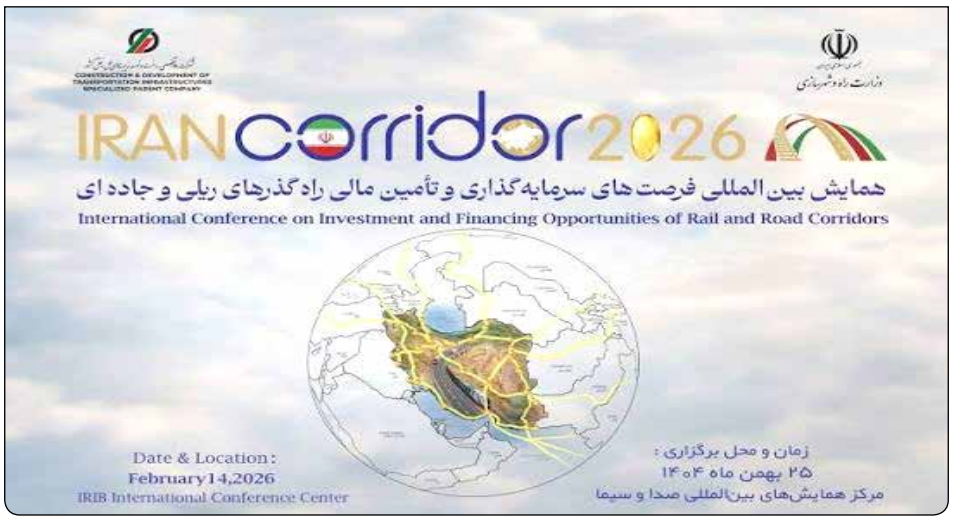
چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶-۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیر دولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

یکشنبه- یکم آذر ۱۴۰۵
سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۱

سرنوشت تفاهم‌نامه‌های «ایران کریدور ۲۰۲۶»؟!

از وعده سرمایه‌گذاری تا سرنوشت قراردادها؛ دو پرونده مهم در انتظار شفاف‌سازی



گروه حمل و نقل - سید علی سید صدر - نه ارزش میلیاردی تفاهم‌نامه‌ها و نه شمار اسناد امضاشده، به‌تنهایی معیار موفقیت یک رویداد سرمایه‌گذاری نیست. اعتبار چنین توافق‌هایی زمانی مشخص می‌شود که پیشنهادهای اولیه به مذاکرات قراردادی، تأمین منابع مالی و در نهایت اجرای پروژه‌ها منتهی شوند. اکنون، حدود ۹ ماه پس از برگزاری همایش بین‌المللی ایران کریدور ۲۰۲۶، این پرسش مطرح است که توافق‌های اعلام‌شده در این رویداد چه مسیری را طی کرده‌اند و چه میزان از سرمایه‌گذاری‌های پیشنهادی به مرحله تحقق نزدیک شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، در چارچوب رسالت رسانه‌ای این مجموعه برای پیگیری تحولات زیرساختی و ارزیابی نتایج تصمیم‌های کلان حوزه حمل‌ونقل، بررسی سرنوشت تفاهم‌نامه‌های این همایش آغاز شده است. در مرحله نخست، دو توافق شاخص شامل تفاهم‌نامه دو میلیارد یورویی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور با شرکت ترکیه‌ای «وئو» و تفاهم‌نامه مشارکت شرکت توسعه راه‌های پارس در احداث راه‌آهن زاهدان-بیرجند-یونسی و تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان مورد توجه قرار گرفته‌اند.

اطلاعات منتشرشده درباره زمان امضا و ارزش اولیه این توافق‌ها روشن است، اما درباره مراحل بعدی، مذاکرات، تأمین مالی و وضعیت اجرایی آن‌ها گزارش عمومی جامعی در دسترس نیست. البته محدودبودن اطلاع‌رسانی را نمی‌توان به معنای توقف مذاکرات یا انجام‌نشدن اقدامات کارشناسی دانست؛ بااین‌حال، اهمیت این توافق‌ها ضرورت شفاف‌سازی درباره آخرین وضعیت آن‌ها را دوچندان می‌کند.

۵۳ تفاهم‌نامه با ارزش بیش از ۳۱۰۰ همت

همایش بین‌المللی ایران کریدور ۲۰۲۶ در بهمن‌ماه ۱۴۰۴ با هدف معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، توسعه مشارکت بخش خصوصی و تقویت جایگاه ایران در شبکه ترانزیتی منطقه برگزار شد. در جریان این رویداد، مسئولان شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور از تنظیم ۵۳ تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری به ارزش بیش از ۳۱۰۰ همت در پروژه‌هایی به طول بیش از ۴۴۰۰ کیلومتر خبر دادند.

در مراسمی با حضور رئیس‌جمهور نیز شش سند شاخص امضا یا مبادله شد: اسناد مرتبط با تحویل ۱۲۵ کیلومتر اراضی تملک‌شده راه‌آهن رشت-آستارا و الزامات کارفرمایی این پروژه، تفاهم‌نامه مشارکت در احداث راه‌آهن زاهدان-بیرجند-یونسی و تکمیل چابهار-زاهدان، قرارداد نهایی آزادراه قم-سلفچگان-راهجرد، تفاهم‌نامه اولیه آزادراه اردکان-یزد-مهریز و تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری شرکت ترکیه‌ای وئو در ۱۶ پروژه ریلی و جاده‌ای در چهار استان.

این اسناد از نظر ماهیت حقوقی و میزان تعهدات یکسان نیستند؛ برخی قرارداد نهایی، برخی تفاهم‌نامه اولیه و برخی نیز مربوط به مقدمات اجرایی پروژه‌ها هستند. بنابراین، ارزش سرمایه‌گذاری پیشنهادی را نباید با منابع مالی تأمین‌شده یا سرمایه‌گذاری تحقق‌یافته یکسان دانست.

پرونده نخست؛ سرنوشت تفاهم‌نامه دو میلیارد یورویی وئو

یکی از مهم‌ترین توافق‌های همایش، تفاهم‌نامه اولیه شرکت ساخت با شرکت ترکیه‌ای وئو برای سرمایه‌گذاری در ۱۶ پروژه ریلی و جاده‌ای در چهار استان کشور بود که ارزش آن دو میلیارد یورو اعلام شد.

بر اساس توضیحات مسئولان در زمان برگزاری همایش، سازوکار پیشنهادی تأمین مالی این پروژه‌ها با استفاده از عواید حاصل از توسعه و افزایش بهره‌وری میدان‌های نفتی ارتباط داشت و اجرای آن به تأیید وزارت نفت و سازمان برنامه و بودجه وابسته بود.

چنین مدلی، علاوه بر توافق میان سرمایه‌گذار و دستگاه اجرایی، به بررسی‌های اقتصادی و حقوقی، تعیین نحوه تخصیص منابع و هماهنگی میان نهادهای مسئول نیاز دارد. ازاین‌رو، رقم دو میلیارد یورو را باید ارزش اعلام‌شده پیشنهاد سرمایه‌گذاری دانست، نه منابعی که تأمین آن‌ها در زمان امضای تفاهم‌نامه قطعی شده باشد.

در گزارش‌های عمومی بررسی‌شده، اطلاعات مشخصی درباره نتیجه ارزیابی مدل تأمین مالی، آخرین وضعیت مذاکرات و مراحل انعقاد قرارداد نهایی منتشر نشده است. بر همین اساس، مشخص نیست توان فنی و مالی سرمایه‌گذار چگونه ارزیابی شده، پیشنهاد تأمین مالی چه مراحلی را پشت سر گذاشته و چه تعداد از ۱۶ پروژه وارد مرحله مطالعات تکمیلی یا مذاکرات قراردادی شده‌اند. شفاف‌شدن این موارد می‌تواند جایگاه واقعی توافق دو میلیارد یورویی را در فرایند جذب سرمایه‌گذاری مشخص کند.

پرونده دوم؛ سرمایه‌گذاری در دو حلقه راهبردی کریدور شرق

دومین توافق مورد بررسی، تفاهم‌نامه اولیه شرکت ساخت با شرکت توسعه راه‌های پارس برای احداث راه‌آهن زاهدان-بیرجند-یونسی و تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان است؛ توافقی که اهمیت آن فراتر از اجرای دو پروژه عمرانی و در چارچوب توسعه ارتباط ریلی جنوب‌شرق با شمال‌شرق کشور قابل ارزیابی است.

بر اساس مفاد تفاهم‌نامه، شرکت ساخت در جایگاه سرمایه‌پذیر و شرکت توسعه راه‌های پارس به‌عنوان سرمایه‌گذار معرفی شده‌اند. چارچوب همکاری نیز تأمین مالی، مطالعه، ساخت، بهره‌برداری و انتقال پروژه‌ها به روش BOT را شامل می‌شود.

محدوده توافق، احداث حدود ۹۱۰ کیلومتر راه‌آهن زاهدان-بیرجند-یونسی و تکمیل و بهره‌برداری از محور ۶۳۵ کیلومتری چابهار-زاهدان را در بر می‌گیرد. هزینه اولیه احداث مسیر زاهدان-بیرجند-یونسی نیز یک میلیون و ۳۰۰ هزار میلیارد ریال، معادل ۱۳۰ هزار میلیارد تومان، اعلام شده است. تعیین هزینه نهایی مشارکت، با توجه به پروژه دوم، به تکمیل مطالعات و توافق بر سر مدل اقتصادی وابسته خواهد بود.

جایگاه پروژه‌ها در کریدور شمال-جنوب

اهمیت این دو پروژه با توجه به برنامه «جهش کریدور ترانزیتی شمال-جنوب» بیشتر مشخص می‌شود. بر اساس گزارش رسانه مسیر اقتصاد در ۲۶ دی ۱۴۰۱، ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی در نشست ۱۴ دی همان سال، این طرح را در شمار برنامه‌های اولویت‌دار دولت سیزدهم تصویب و وزارت راه و شهرسازی را متولی پیگیری آن معرفی کرد.

این برنامه شامل احداث راه‌آهن رشت-آستارا، تکمیل چابهار-زاهدان، احداث محور زاهدان-سرخس، دوخطه‌سازی راه‌آهن سرخس-بافق، تکمیل راه‌آهن رشت-کاسپین و یکپارچه‌سازی مدیریت ترانزیت با هدف افزایش ظرفیت کریدور به ۳۰ میلیون تن در سال بود.

در این میان، مسیر زاهدان-بیرجند-یونسی می‌تواند بخش جدید ارتباط ریلی زاهدان با شبکه شمال‌شرق باشد و از طریق اتصال به خطوط موجود در محدوده یونسی، امکان ادامه مسیر به سمت مشهد و سرخس را فراهم کند. بنابراین، نباید این مسیر را با احداث خطی مستقل در تمام طول زاهدان تا سرخس یکسان دانست. تعیین انطباق نهایی آن با نقشه‌های مصوب نیز به بررسی اسناد رسمی طراحی و تصویب پروژه نیاز دارد.

تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان نیز امکان اتصال ریلی بندر چابهار به شبکه داخلی را فراهم می‌کند. پیوند این دو مسیر می‌تواند ارتباط سواحل دریای عمان را با مراکز تولید و مصرف داخلی و شبکه ریلی شمال‌شرق تقویت کند و فرصت‌های تازه‌ای برای ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی به وجود آورد.

البته تحقق این ظرفیت تنها به احداث خطوط ریلی وابسته نیست؛ هزینه حمل، زمان سیر، ظرفیت شبکه متصل، هماهنگی‌های مرزی و کیفیت خدمات لجستیکی نیز در بهره‌برداری اقتصادی از کریدور نقش تعیین‌کننده دارند.

تأمین مالی و وضعیت مذاکرات؛ حلقه مفقوده توافق

یکی از محورهای مهم تفاهم‌نامه توسعه راه‌های پارس، استفاده از روش BOT یا ساخت، بهره‌برداری و انتقال است. در این روش، سرمایه‌گذار مسئولیت تأمین مالی و اجرای پروژه را بر عهده می‌گیرد و بازگشت سرمایه از محل بهره‌برداری و بر اساس شرایط قرارداد پیش‌بینی می‌شود.

بااین‌حال، تحقق چنین مشارکتی مستلزم احراز توجیه اقتصادی، بررسی توان مالی سرمایه‌گذار، تعیین دوره بهره‌برداری، نحوه بازگشت سرمایه و تقسیم ریسک میان طرفین است. به همین دلیل، امضای تفاهم‌نامه اولیه را نمی‌توان معادل انعقاد قرارداد قطعی یا تأمین منابع مالی دانست.

بر اساس سند، اعتبار تفاهم‌نامه از تاریخ ابلاغ آغاز می‌شود و مدت آن ۱۸۰ روز است. بنابراین، برای ارزیابی روند همکاری باید تاریخ ابلاغ، اقدامات انجام‌شده در دوره اعتبار و وضعیت تمدید یا ادامه مذاکرات مشخص شود.

همچنین باید روشن شود مطالعات فنی و اقتصادی، گزارش هزینه-درآمد و مدل تجاری مشارکت تهیه شده‌اند یا خیر و آیا طرفین درباره ساختار مالی و شرایط اجرای دو پروژه به توافق رسیده‌اند.

هشت پرسش درباره سرنوشت تفاهم‌نامه‌ها

برای روشن‌شدن وضعیت توافق‌های ایران کریدور ۲۰۲۶، پاسخ به پرسش‌های زیر را از دستگاه‌های مسئول و سرمایه‌گذاران ضروری می‌دانیم:

۱. از مجموع ۵۳ تفاهم‌نامه اعلام‌شده، چه تعداد به قرارداد نهایی تبدیل شده و میزان سرمایه‌گذاری تحقق‌یافته چقدر است؟

۲. آخرین وضعیت شش سند شاخص امضاشده یا مبادله‌شده در حضور رئیس‌جمهور چیست؟

۳. مذاکرات تفاهم‌نامه دو میلیارد یورویی شرکت وئو در چه مرحله‌ای قرار دارد و چه تعداد از ۱۶ پروژه وارد مراحل تکمیلی مطالعات یا مذاکرات قراردادی شده‌اند؟

۴. نتیجه بررسی مدل پیشنهادی تأمین مالی این توافق و هماهنگی‌های مربوط با وزارت نفت و سازمان برنامه و بودجه چه بوده است؟

۵. تفاهم‌نامه شرکت توسعه راه‌های پارس چه تاریخی ابلاغ شده و در دوره اعتبار ۱۸۰روزه آن چه اقداماتی انجام گرفته است؟

۶. آیا مطالعات اقتصادی و مدل تجاری مشارکت در پروژه‌های زاهدان-بیرجند-یونسی و چابهار-زاهدان تهیه و ارزیابی شده است؟

۷. جایگاه مسیر زاهدان-بیرجند-یونسی در برنامه اتصال ریلی شرق کشور به شمال‌شرق چیست و پیشنهاد مشارکت بخش خصوصی بر چه اساسی ارزیابی شده است؟

۸. آیا درباره ادامه مذاکرات، اصلاح شرایط مشارکت یا خاتمه فرایند بررسی این دو تفاهم‌نامه تصمیمی اتخاذ شده است؟

از آمار امضا تا ارزیابی عملکرد

همایش‌های سرمایه‌گذاری زمانی به دستاوردی ماندگار برای اقتصاد کشور تبدیل می‌شوند که توافق‌های حاصل از آن‌ها مسیر مشخصی تا انعقاد قرارداد، تأمین مالی و اجرا طی کنند. از این منظر، پیگیری تفاهم‌نامه‌های ایران کریدور ۲۰۲۶ صرفاً بررسی چند سند اداری نیست، بلکه بخشی از ارزیابی اثربخشی سیاست‌های جذب سرمایه و نحوه پیشبرد پروژه‌های راهبردی حمل‌ونقل کشور به شمار می‌رود.

پرتال حمل‌ونقل، در چارچوب مسئولیت حرفه‌ای خود، پیگیری این توافق‌ها و بررسی نتایج آن‌ها را ادامه خواهد داد. هدف این بررسی، روشن‌شدن مراحل طی‌شده، شناسایی موانع احتمالی و ارائه تصویری مستند از وضعیت پروژه‌هاست؛ بدون آنکه پیش از دریافت اطلاعات و مستندات لازم، درباره عملکرد طرف‌های توافق داوری شود.

ازاین‌رو، از مسئولان دستگاه‌های ذی‌ربط و سرمایه‌گذاران طرف تفاهم‌نامه دعوت می‌شود با ارائه توضیحات و مستندات، آخرین وضعیت این توافق‌ها را برای افکار عمومی و فعالان صنعت حمل‌ونقل روشن کنند.