روزنامه
سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
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

شنبه- ۷ آذر ۱۴۰۵
سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۵

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

راه آهن «چابهار- زاهدان» از وعده‌های مکرر تا آزمون بهره‌برداری

پایان ریل گذاری «تحقق وعده‌های چندساله» تداوم پرسش‌ها درباره زمان بهره‌برداری



گروه حمل و نقل ـ امید اسماعیلی- راه‌آهن چابهار ـ زاهدان یکی از مهم‌ترین طرح‌های زیرساختی کشور برای اتصال بندر اقیانوسی چابهار به شبکه ریلی و تقویت کریدور شمال ـ جنوب به شمار می‌رود، پروژه‌ای که قرار بود با تکمیل آن، ظرفیت حمل‌ونقل و ترانزیت در سواحل مکران افزایش یابد و مسیر دسترسی کشورهای منطقه به آب‌های آزاد تقویت شود. با این حال، اجرای طولانی‌مدت این طرح و تغییر مکرر موعدهای اعلام‌شده برای افتتاح، آن را به یکی از نمونه‌های قابل‌توجه تأخیر در اجرای پروژه‌های راهبردی کشور تبدیل کرده است.

اقتصاد سرآمد طی سال‌های گذشته بارها به طولانی‌شدن اجرای این پروژه و پیامدهای اقتصادی و ترانزیتی عقب‌ماندن آن پرداخته و در گزارش‌های مختلف، ضرورت تعیین تکلیف زمان تکمیل و بهره‌برداری از این مسیر را مطرح کرده است. اکنون مسئولان وزارت راه و شهرسازی از پیشرفت ۹۶ درصدی پروژه، پایان عملیات ریل‌گذاری و نزدیک‌شدن آن به مرحله بهره‌برداری خبر می‌دهند؛ اظهاراتی که در صورت تحقق، می‌تواند نقطه عطفی در روند اجرای این طرح باشد. با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا این بار وعده‌های اعلام‌شده به بهره‌برداری واقعی و پایدار منتهی خواهد شد؟

از انتقادهای رسانه‌ای تا وعده تازه افتتاح

تأخیرهای طولانی راه‌آهن چابهار ـ زاهدان تنها موضوع انتقاد اقتصاد سرآمد نبوده است. خبرگزاری مهر نیز در گزارش اختصاصی آبان‌ماه سال جاری با عنوان «راه‌آهن چابهار ـ زاهدان گرفتار وعده‌های مکرر صادق»، به تغییر مداوم موعد افتتاح و فاصله میان وعده‌های اعلام‌شده و بهره‌برداری واقعی پروژه پرداخت. این گزارش، بار دیگر موضوع زمان‌بندی اجرای طرح را به کانون توجه رسانه‌ای بازگرداند؛ موضوعی که طی سال‌های گذشته بارها در اخبار و اظهارات مسئولان مطرح شده، اما تعیین تکلیف نهایی آن به تعویق افتاده است.

اقتصاد سرآمد نیز پیش‌تر در گزارشی با عنوان «راه‌آهن چابهار ـ زاهدان؛ وعده، پشت وعده» به این روند پرداخت و موکول‌شدن بهره‌برداری از خط‌آهن به پایان سال ۱۴۰۵ را مورد انتقاد قرار داد. تکرار وعده‌های افتتاح، در شرایطی که این مسیر از نظر اقتصادی و ترانزیتی برای کشور اهمیت راهبردی دارد، تنها یک مسئله اجرایی نیست؛ هر دوره تأخیر می‌تواند زمان ورود ظرفیت جدید حمل‌ونقل به شبکه کشور را به تعویق بیندازد و بهره‌برداری اقتصادی از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده را محدود کند.

اکنون اعلام پیشرفت ۹۶ درصدی و پیش‌بینی بهره‌برداری تا پایان دی‌ماه، افق تازه‌ای پیش روی پروژه قرار داده است. با این حال، برای ارزیابی این وعده باید میان پایان عملیات اجرایی، آماده‌شدن زیرساخت برای حرکت قطار و آغاز بهره‌برداری تجاری تفاوت قائل شد. معیار نهایی موفقیت، عبور پروژه از مرحله اعلام پیشرفت و ورود آن به چرخه واقعی جابه‌جایی بار و مسافر است.

دولت چهاردهم از پیشرفت ۹۶ درصدی می‌گوید

هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، در تازه‌ترین اظهارات خود از پیشرفت فیزیکی ۹۶ درصدی راه‌آهن چابهار ـ زاهدان خبر داده و گفته است عملیات ریل‌گذاری مسیر ۴۸۰ کیلومتری حدود ۴۰ روز پیش از زمان اظهارات او به پایان رسیده است. به گفته وی، این عملیات از خاش در آبان ۱۴۰۳ آغاز شده و تکمیل ریل‌گذاری در این مدت، دستاوردی کم‌نظیر در اجرای پروژه به شمار می‌رود.

بازوند همچنین اعلام کرده است که طبق برنامه ابلاغی وزیر راه و شهرسازی، پروژه باید تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۵ به اتمام برسد و حتی احتمال دارد زودتر از این موعد آماده بهره‌برداری شود. تعیین زمان دقیق افتتاح نیز به هماهنگی وزیر راه و رئیس‌جمهور موکول شده است. قرارگرفتن پروژه در داشبورد مدیریتی رئیس‌جمهور نیز از دیگر مواردی است که مدیرعامل شرکت ساخت به آن اشاره کرده است.

این اظهارات در کنار خبرهای منتشرشده درباره فعالیت‌های اجرایی پروژه، نشان می‌دهد دولت چهاردهم تکمیل راه‌آهن چابهار ـ زاهدان را در اولویت پیگیری قرار داده است.

رحمدل بامری، نماینده مجلس، نیز با اشاره به عملکرد وزارت راه و شهرسازی گفته است این پروژه که از مصوبات سفرهای پیشین به استان بوده، در دولت چهاردهم جان تازه‌ای گرفته و به مراحل پایانی نزدیک شده است. او تفویض اختیارات ملی وزیر راه به استان را در تسریع اجرای پروژه‌ها مؤثر دانسته است.

جلوتر از برنامه؛ پس چرا موعد بهره‌برداری عقب می‌رود؟

در کنار اعلام پیشرفت ۹۶ درصدی، رئیس قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء از جلوتر بودن پیشرفت برخی بخش‌های راه‌آهن چابهار ـ زاهدان تا ۲۰ درصد نسبت به برنامه زمان‌بندی خبر داده است. این اظهارنظر در نگاه نخست از شتاب‌گرفتن عملیات اجرایی حکایت دارد؛ با این حال، در کنار سابقه تغییر موعدهای افتتاح، یک پرسش جدی را مطرح می‌کند: اگر پیشرفت برخی بخش‌ها تا ۲۰ درصد از برنامه جلوتر است، چرا بهره‌برداری از کل پروژه همچنان با تأخیر مواجه بوده و موعد آن بارها تغییر کرده است؟

برای روشن‌شدن این موضوع باید گفت این ارزیابی چه نسبتی با برنامه زمان‌بندی کل مسیر دارد. جلوتر بودن یک یا چند بخش اجرایی لزوماً به معنای آماده‌بودن تمام اجزای لازم برای بهره‌برداری نیست.

شمارش معکوس در کنار موانع اجرایی

در چهارم آذرماه، یازدهمین جلسه کارگروه نظارت و رصد عملیاتی راه‌آهن چابهار ـ زاهدان با حضور فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت، عبدالرضا عابد، رئیس قرارگاه و مدیرعامل هلدینگ راه و شهرسازی قرارگاه خاتم‌الانبیاء و عوامل اجرایی برگزار شد. طبق گزارش وزارت راه و شهرسازی، در این نشست آخرین وضعیت عملیات اجرایی، تأمین منابع مالی متناسب با برنامه زمان‌بندی، سوخت ناوگان روسازی، تجهیز کارگاه‌ها به ماشین‌آلات، تأمین مصالح و پیشرفت ساختمان ایستگاه‌های مسافری نیکشهر و چابهار بررسی شده است.

وزیر راه و شهرسازی نیز بر پایش مستمر پروژه و تحقق برنامه زمان‌بندی تأکید کرده و مقرر شده جلسات هفتگی برای بررسی روند اجرا ادامه یابد. این پیگیری‌ها از نظر مدیریتی اهمیت دارد؛ با این حال، طرح موضوع تأمین منابع مالی، سوخت، ماشین‌آلات، مصالح و تکمیل ایستگاه‌ها در همان مقطعی که از شمارش معکوس بهره‌برداری سخن گفته می‌شود، نشان می‌دهد هنوز مجموعه‌ای از نیازمندی‌های اجرایی باید تعیین تکلیف شود.

بنابراین، اعلام پیشرفت بالا باید با توضیح درباره اقدامات باقی‌مانده همراه باشد. افکار عمومی و فعالان اقتصادی نیاز دارند بدانند کدام موانع برطرف شده، چه اقداماتی هنوز در جریان است و آیا برنامه زمان‌بندی اعلام‌شده همه مراحل لازم برای بهره‌برداری ایمن و تجاری را پوشش می‌دهد یا صرفاً ناظر بر پایان عملیات اجرایی است.

«پایان ساخت» آغاز آزمون اقتصادی پروژه

اهمیت راه‌آهن چابهار ـ زاهدان به تکمیل یک خط ریلی محدود نمی‌شود. هدف اصلی، اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور و ایجاد امکان جابه‌جایی پایدار بار در مسیرهای داخلی و بین‌المللی است. این مسیر در صورت بهره‌برداری مؤثر می‌تواند به تقویت جایگاه بندر چابهار، توسعه سواحل مَکران و تسهیل دسترسی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد کمک کند.

با این حال، تکمیل زیرساخت ریلی تنها نخستین مرحله از فعال‌شدن ظرفیت ترانزیتی این مسیر است. پس از افتتاح، موضوعاتی مانند تأمین بار، برنامه حرکت قطارها، اتصال مؤثر به شبکه سراسری، هماهنگی با بندر و توسعه خدمات لجستیکی اهمیت پیدا می‌کند. اگر برای این مراحل برنامه عملیاتی و اقتصادی روشنی وجود نداشته باشد، بهره‌برداری از خط‌آهن به‌تنهایی تضمین‌کننده تحقق اهداف ترانزیتی آن نخواهد بود.

از این منظر، لازم است وزارت راه و شهرسازی و شرکت‌های مسئول، علاوه بر اعلام زمان افتتاح، برنامه بهره‌برداری تجاری، ظرفیت پیش‌بینی‌شده حمل بار و مسافر و سازوکار اتصال این مسیر به کریدورهای منطقه‌ای را نیز تشریح کنند. اقتصاد دریامحور زمانی از چنین پروژه‌ای منتفع می‌شود که زیرساخت ریلی به جریان واقعی حمل‌ونقل و تجارت متصل شود.

این پیگیری‌ها از آن جهت اهمیت دارد که توسعه کریدورهای حمل‌ونقلی تنها با اجرای پروژه‌های عمرانی محقق نمی‌شود و به تأمین مالی پایدار، مشارکت واقعی سرمایه‌گذاران و شکل‌گیری مدل اقتصادی قابل اتکا نیاز دارد. با این حال، ارتباط هر یک از این تفاهم‌نامه‌ها با تأمین مالی یا تکمیل راه‌آهن چابهار ـ زاهدان باید به‌صورت مشخص روشن شود تا موضوعات مختلف کریدوری با یکدیگر خلط نشوند.

وعده افتتاح باید به بهره‌برداری پاسخ‌گو تبدیل شود

راه‌آهن چابهار ـ زاهدان اکنون بر اساس اعلام مدیرعامل شرکت ساخت، به پیشرفت فیزیکی نهایی رسیده و عملیات ریل‌گذاری آن نیز به پایان رسیده است. این وعده در صورت تحقق و تأیید فنی، نشانه پیشرفت مهمی در پروژه‌ای است که سال‌ها با تأخیر روبه‌رو بوده است. با این حال، سابقه تغییر موعدهای افتتاح و طرح هم‌زمان نیازهای اجرایی و مالی نشان می‌دهد هنوز نمی‌توان صرفاً با اتکا به اعلام درصد پیشرفت، پرونده تأخیرهای این طرح را بسته‌شده تلقی کرد.

اکنون انتظار می‌رود مسئولان زمان‌بندی دقیق تکمیل مراحل باقی‌مانده، تاریخ آغاز بهره‌برداری و برنامه فعال‌سازی ظرفیت حمل بار و مسافر را اعلام کنند. معیار ارزیابی نهایی نیز باید روشن باشد: حرکت قطارها، جابه‌جایی واقعی بار و مسافر و پیوند مؤثر بندر چابهار با شبکه حمل‌ونقل کشور.

اقتصاد سرآمد در سال‌های گذشته بر ضرورت تکمیل این حلقه راهبردی تأکید کرده و اکنون نیز اعلام پیشرفت‌های تازه را در کنار پرسش‌های مربوط به تأخیرها و تحقق وعده‌ها قرار می‌دهد. راه‌آهن چابهار ـ زاهدان زمانی از مرحله وعده عبور می‌کند که بهره‌برداری آن در عمل آغاز شود و منافع اقتصادی و ترانزیتی مورد انتظار به جریان بیفتد.

روزنامه تخصصی اقتصادسرآمد به زودی گزارشی تحت عوان سرنوشت تفاهم‌نامه‌ها و مشارکت بخش خصوصی تهیه خواهد کرد که موضوع سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی در طرح‌های مرتبط با کریدورهای حمل‌ونقلی را زیر ذره بین می برد از جمله پرسش‌های مطرح‌شده، سرنوشت ۵۳ تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری اعلام‌شده در همایش ایران کریدور ۲۰۲۶ و میزان تبدیل آن‌ها به قراردادهای نهایی، منابع مالی تجهیزشده و سرمایه‌گذاری تحقق‌یافته است.