شیری- نبود راه آهن، گره اصلی توسعه اقتصادی در خراسان شمالی است. «مرآتی» فرماندار شیروان با بیان این مطلب به خبرنگار ما افزود: اگر خراسان شمالی به شبکه ریلی کشور متصل شود، انگیزه سرمایه گذاری بیشتر و هزینه های مباحث اقتصادی کمتر می شود. وی افزایش بازدهی، تولید ثروت و درآمد بالاتر را قدم اول اتصال به شبکه ریلی دانست و گفت: اگر شبکه حمل و نقل ریلی مشهد- بجنورد- گرگان هم وصل شود، شاهد اتفاق های خوبی در استان خواهیم بود.

فرماندار شیروان اعلام کرد: نبود راه آهن، گره اصلی توسعه خراسان شمالی

تأخیر در تکمیل پروژه ریلی خراسان شمالی

پروانه شیری- راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد- شیروان، پروژه مهمی است که خراسان شمالی را به شبکه ریلی کشور متصل و آرزوی چندین و چندساله مردم این استان را برآورده می کند. در حالی که وعده های زیادی برای اجرای آن از سال های گذشته داده می شد اما به غیر از بخش اندکی از آن اجرایی نشد، تا این که سال گذشته طی پیگیری هایی، مقرر شد سالانه ۵۰۰ میلیارد تومان به مدت سه سال برای تکمیل این پروژه اعتبار تخصیص یابد و این وعده به اندازه ای با قوت مطرح می شد که به گفته متولیان پیگیری پروژه، قرار بود سه سال آینده صدای بوق قطار در خراسان شمالی شنیده شود. این در حالی است که نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در خراسان شمالی، تخصیص های اندک اعتبارات و طولانی شدن مدت زمان اجرای قرارداد را عامل افزایش هزینه های اجرا مطرح می کند و می گوید: براساس برآوردهای انجام شده برای تکمیل این پروژه دو هزار و ۷۴۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است و حتی اگر ۱۵۰۰ میلیارد تومان وعده شده هم به موقع تخصیص یابد، باز هم با کمبود اعتبار مواجه خواهیم بود، به همین دلیل طی برنامه ریزی و تصمیم گیری های انجام شده قرار است از صندوق توسعه ملی، وام به صورت ریالی دریافت کنیم تا هر سال با کمبود اعتبارات مواجه نشویم.

«هنرور» می افزاید: قطعه راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد در قالب دو قسمت پیگیری می شود؛ یک قسمت جوین به اسفراین و یک قسمت اسفراین به بجنورد است که سال ۹۰ اجرای ۲۷ کیلومتر از ۵۸ کیلومتر طول قسمت اول، در دستور کار قرار گرفت و پیمانکار کار را شروع کرد و هم اکنون ۹۲ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

به گفته وی اکنون از ۲۷ کیلومتری که طول مسیر است، ۲۲ کیلومتر آن به پایان رسیده و یک قسمت ۵ کیلومتری باقی مانده است اما در قطعه ۲ که از قاسم خان تا جوین ۳۱ کیلومتر است از سال ۹۵ عملیات اجرایی آن شروع شده است و ۳۲ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

وی اضافه کرد: دو پل ۱۲۲ و ۵۰ متری و یک تونل ۶۰۰ متری در این محور داریم که هم اکنون ۳۲۵ متر حفاری بالای تونل انجام شده است.

«هنرور» با اشاره به پیشرفت ۳۷ درصدی عملیات خاکریزی و ۸۳ درصدی خاک برداری می گوید: در مجموع، طول دو قطعه جوین تا اسفراین ۵۸ کیلومتر است که ۶۲ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و اعتباری که از سال ۹۰ تاکنون هزینه شده ۵۳ میلیارد تومان است و هنوز هم ۱۶۰ میلیارد تومان دیگر برای تکمیل این قسمت ها نیاز است.

وی کاهش اعتبارات را در روند اجرای کار بسیار تأثیر گذار می داند و خاطرنشان می کند: متأسفانه اعتباری که امسال برای این طرح از محل سازمان برنامه و بودجه تصویب و ابلاغ شده، ۲۰ میلیارد تومان با تخصیص ۱۲ درصدی است که معادل دو میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان می شود.

وی تصریح می کند: با تخصیص دو میلیارد تومانی اعتبارات، تامین ۱۶۰ میلیارد تومان اعتبار سال ها طول می کشد تا بتوانیم این پروژه را به نتیجه برسانیم.

به گفته هنرور قرار بود قطعه اول در سال ۹۷ از محل سفر ریاست جمهوری به پایان برسد اما چون به اندازه کافی در سال های ۹۴ و ۹۵ اعتبار داده نشد تکمیل آن نیز به تأخیر افتاد.

وی ادامه داد: طول مسیر اسفراین به بجنورد هم حدود ۱۰۳ کیلومتر است که کارهای مطالعاتی آن در حال تکمیل است، مطالعات فاز یک انجام شده و مطالعات فاز ۲ نیز در حال انجام است.

«هنرور» اضافه می کند: با برآوردهای هزینه ای انجام شده، مبلغ اجرای این پروژه نیز قرار است از طریق سرمایه گذاری داخلی (B.O.T) انجام شود که پنج شرکت اعلام آمادگی کرده اند تا به صورت مشارکتی سرمایه گذاری کنند.

به گفته وی، عملیات اجرایی این پروژه با توجه به قیمت های سال ۹۷ حدود هزار و ۷۴۰ میلیارد تومان و برای تعدیل این پروژه هم حدود ۶۰۰ میلیارد تومان برآورد هزینه شده است.

وی اظهار کرد: یکی از مشکلاتی که سال های گذشته هم در گیر آن بودیم، بحث پرداخت و بازپرداخت وام به صورت ارز از صندوق توسعه ملی بود که برای پیمانکار توجیه اقتصادی نداشت.

هنرور افزود: با پیگیری ها و مکاتباتی که رییاست جمهوری با اعضای شورای صندوق توسعه ملی داشت، مقرر شد این وام به صورت ریالی پرداخت و بازپرداخت شود که این امر نیز مستلزم تصویب و تشکیل جلسه هیئت امنای صندوق توسعه ملی است که هنوز میسر نشده است.

هنرور ادامه می دهد: برآوردی که از هزینه ها انجام می شود باید مشخص باشد و طبق برآوردهای انجام شده حدود هزار و ۷۴۰ میلیارد تومان نیاز است؛ یعنی سالانه ۸۰۰ میلیارد تومان برای این پروژه اعتبار نیاز است و اگر ۵۰۰ میلیارد تومان مصوب هم به طور کامل تخصیص یابد باز هم با توجه به افزایش هزینه های اجرایی کافی نیست.

وی یادآور می شود: سال ۹۵ اعلام شد با هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان این پروژه تکمیل می شود اما امسال هزینه خالص آن به هزار و ۷۴۰ میلیارد تومان رسیده است و هر چه هزینه اجرا و انعقاد قرارداد طولانی شود، رقم ها تغییر می کند.

به گفته هنرور استان می تواند از طریق سازمان برنامه پیگیری کند تا جلسه هیئت امنا زودتر برگزار شود که گام اساسی و رو به جلویی است تا قرارداد پرداخت اعتبار ریالی منعقد و پس از طی مراحل پرداخت شود.

وی اضافه می کند: اجرای پروژه اسفراین- بجنورد فعالیت شدید عمرانی را می طلبد یعنی اگر قرار باشد چهار ساله تمام شود، کلی امکانات، نیرو، ادوات، ماشین آلات و توان مالی نیاز است.

نماینده مردم اسفراین از مهم ترین ردیف اعتباری سال ۹۷ که همان تخصیص سالانه ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای پروژه راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد- شیروان است، خبر داده است.

دکتر «قوامی» گفته است: برای این راه آهن، امسال از ردیف ملی ۲۰ میلیارد تومان و از محل صندوق توسعه ملی نیز ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار گذاشته اند که این ردیف اعتباری بیش از بودجه های تملک دارایی های استان است.

به گفته وی از سال ۹۷ تا ۹۹، هر سال ۵۰۰ میلیارد تومان برای اجرای این پروژه تخصیص می یابد که در مجموع این راه آهن برای خراسان شمالی هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به ارمغان خواهد آورد و باعث می شود سهم خراسان شمالی در استفاده از صندوق توسعه ملی، این عقب ماندگی تاریخی را در سال های گذشته جبران کند.

قوامی اظهار کرده است: با تکمیل این پروژه، مرکز و شهرهای مهم استان به شبکه اصلی ریلی کشور متصل و زمینه آن فراهم می شود تا راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان هم به این راه آهن متصل شود که فرصت فوق العاده ای برای استان ایجاد می شود. امیدواریم این راه آهن مزیت های زیادی را برای خراسان شمالی داشته باشد و هزینه دسترسی به خراسان شمالی و دیگر استان ها و نقاط کشور و دنیا را به یک سوم کاهش دهد.

استاندار خراسان شمالی هم پیگیری جدی ساخت و تکمیل راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد- شیروان را در کنار دیگر پروژه های اولویت دار استان، از معاون جدید هماهنگی امور عمرانی خود خواستار شده است.

«محمدرضا صالحی» می گوید: سال های گذشته این پروژه اعتبار نداشت و مجبور بودیم دست خالی آن را پیش ببریم ولی خوشبختانه امسال نمایندگان مجلس در شورای اسلامی برای این پروژه اعتبار گذاشته اند که باید عملیات ساخت و تکمیل آن با جدیت و بیشتر از قبل پیگیری شود.

نکات مهم پرونده

*** با برآوردهای هزینه ای انجام شده، مبلغ اجرای این پروژه نیز قرار است از طریق سرمایه گذاری داخلی (BOT) انجام شود که پنج شرکت اعلام آمادگی کرده اند تا به صورت مشارکتی سرمایه گذاری کنند**

*** یکی از مشکلاتی که سال های گذشته هم در گیر آن بودیم، بحث پرداخت و بازپرداخت وام به صورت ارز از صندوق توسعه ملی بود که برای پیمانکار توجیه اقتصادی نداشت**

*** با پیگیری ها و مکاتباتی که رییاست جمهوری با اعضای شورای صندوق توسعه ملی داشت، مقرر شد این وام به صورت ریالی پرداخت و بازپرداخت شود که این امر نیز مستلزم تصویب و تشکیل هیئت امنای صندوق توسعه ملی است که هنوز میسر نشده است**

*** اگر وام به صورت ریالی از صندوق توسعه ملی دریافت نکنیم اجرای پروژه بسیار زمان بر خواهد بود.**

*** برای این راه آهن، امسال از ردیف ملی ۲۰ میلیارد تومان و از محل صندوق توسعه ملی نیز ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار گذاشته اند که این ردیف اعتباری بیش از بودجه های تملک دارایی های استان است**

یادداشت شفاهی

سید هادی بهادری

عضو کمیسیون عمران مجلس

قصه پرغصه راه آهن

عملیات اجرایی راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد- شیروان در حالی از سال ۹۰ شروع شد که مانند دیگر پروژه های بزرگ عمرانی با کمبود اعتبارات مواجه بود، با وجود این، روی آوردن از پروژه راه آهن مشهد- بجنورد- گرگان به احداث راه آهن جوین- اسفراین- بجنورد- شیروان، امیدی برای شنیدن صدای سوت قطار در استان ایجاد کرد. با این حال نبود راه آهن در خراسان شمالی، قصه پرغصه ای است که از سال های گذشته وجود داشته و هنوز هم با وجود وعده ها و پیگیری های فراوان محقق نشده است.

در حالی که راه آهن از جمله پروژه ها برای توسعه اقتصادی منطقه است و با این که طی سال های اخیر، دولت با محدودیت منابع مواجه است و نمی تواند اعتبارات را در حد نیاز تزریق کند اما باز هم رشد نسبتا خوبی چه در بخش توسعه راه آهن و چه در حوزه حمل مسافر و بار در کشور داشته است اما چالش هایی هم در این بخش وجود دارد.

با این که این گونه پروژه ها با ورود بخش خصوصی می توانند تأثیر بسیار زیادی در توسعه داشته باشد اما در عمل می بینیم که تمام کار به دوش دولت است و دولت هم برنامه مشخصی برای ورود بخش خصوصی ندارد و تاکنون موفقیت خاصی در این بخش نداشته است.

کمبود شدید واگن، از دیگر چالش های کشور در بخش حمل و نقل ریلی است که متأسفانه با آن مواجه هستیم اما ریل راه آهن، موضوع دیگری است که شاید به دلیل محدودیت منابع در سطح ملی، باعث شده دولت نتواند اعتبارات را بر اساس نیاز مالی پروژه هایی که در گذشته مصوب شده تزریق کند در نتیجه با این شرایط، بسیاری از پروژه های راه آهن در کشور نیمه کاره رها شده است و نیاز داریم که از منابع دیگر برای تأمین مالی استفاده کنیم.

با تکمیل پروژه های راه آهن، شبکه ریلی در سراسر کشور به یکدیگر متصل می شوند و حمل و نقل را تسهیل و ارزان تر می کنند.

با توجه به وجود صنایع مهم فولادی و شیمیایی، احداث خط آهن جوین- اسفراین- بجنورد- شیروان نقش مهمی در انتقال کالا و بار خواهد داشت.

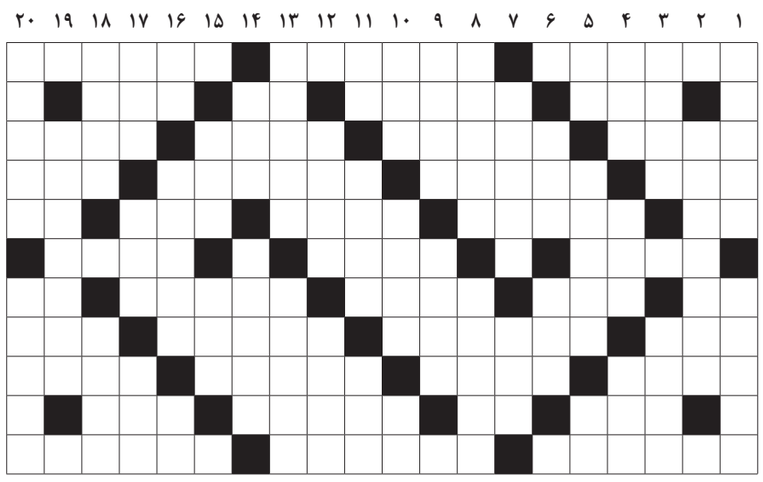
وی با بیان این که حمل و نقل ریلی شاهرگ حیاتی توسعه در دیگر حوزه های اقتصادی است، تاکید کرد: راه آهن با مزایایی مانند نرخ کرایه پایین، ظرفیت بسیار بالا، مصرف انرژی و آلودگی کم و ایمنی نسبت به دیگر وسیله های حمل و نقل در مسافت های زیاد موجب شده است تا به عنوان یک وسیله ایمن و با صرفه ارتباطی شناخته شود.

گفت‌وگو

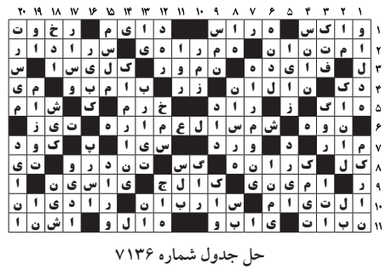
بی مهری ریلی به خراسان شمالی

علی نیا- با این که حمل و نقل ریلی مزیت های فراوانی دارد اما در سال های اخیر این مهم در خراسان شمالی همچنان مورد بی مهری قرار گرفته است. یک کارشناس ارشد برنامه ریزی با اشاره به این که تجربیات دیگر کشورها در حوزه حمل و نقل گویای این مطلب است که امروزه در بیشتر کشورها، حرکت گسترده ای برای توسعه و بهبود سیستم های حمل و نقل آغاز شده است، گفت: مزایای استفاده از حمل و نقل ریلی در این بین، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته و جهش های قابل توجهی در استفاده از فناوری در این حوزه انجام شده است. «براتی زاده» افزود: استفاده از فناوری روز در کنار توجه به ارتقای بهره وری، سبب شده است تا تصمیم گیران در حوزه حمل و نقل، سرمایه گذاری بیشتری را مدنظر قرار دهند. وی کاهش جدی نسبت تعرفه ریلی به جاده ای، افزایش تقاضا و تمایل صاحبان کالا در استفاده از حمل و نقل ریلی در انواع بارهای انبوه و حتی تجاری، آزادسازی تدریجی تعرفه بخش مسافری متناسب با کشش بازار و افزایش منفعت بخش خصوصی مالک ناوگان و تمایل به بازگرداندن منافع حاصل در چرخه مثبت سرمایه گذاری را تبعات مثبت احداث جاده ریلی ذکر کرد. براتی زاده با توجه این که یکی از زیرساخت های لازم برای توسعه متوازن کشور، توسعه خطوط حمل و نقل ریلی به ویژه حمل و نقل بار است، ادامه داد: استان هایی که به شبکه ریلی متصل نیستند یا خطوط ریلی فاصله دوری با خوشه های صنعتی و شهرک های صنعتی آن ها دارد، قدرت رقابت خود برای تولید یا فراوری ثانویه اغلب کالاها را از دست می دهند. وی بیان کرد: با وجود اهمیت توسعه ناوگان ریلی برای مصرف سوخت و امنیت در جابه جایی بار و مسافر، گسترش این حوزه از حمل و نقل در خراسان شمالی از رشد مناسبی برخوردار نیست. «براتی زاده» اظهار کرد: سیستم ریلی از جمله بخش هایی است که علاوه بر ایجاد اشتغال در واحدهای صنعتی، در یک دوره بلندمدت، مشاغل خدماتی متنوعی را ایجاد می کند و می توان گفت به طور متوسط ساخت و بهره برداری هر دستگاه واگن مسافری برای ۱۵ نفر در یک دوره ۳۰ ساله ایجاد اشتغال می کند. وی اضافه کرد: امکانات قابل توجهی از قبیل وسایل خواب، سرویس بهداشتی و پذیرایی در داخل رستوران و کوپه، بهداشت و نظافت، سیستم تهویه مطبوع، روشنایی و نیز تامین امنیت در طول سفر، مسافرت با قطار را راحت تر و آسوده تر می سازد. براتی زاده گفت: پویایی در صنایع ریلی منجر به حرکت و رشد صنایع دیگر می شود و از طرف دیگر توسعه صنعت ریلی منجر به توسعه گردشگری خارجی و در نتیجه توسعه گردشگری خارجی منجر به رشد صنایع هوایی و سودده شدن فرودگاه ها می شود.

جدول [شماره ۷۱۳۷]



حل جدول شماره ۷۱۳۶



طراح جدول: مجید شادروح

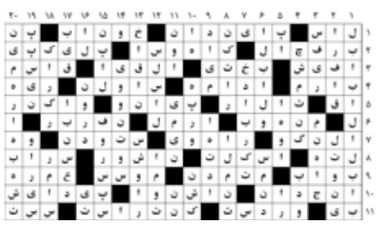
افقی

۱- شارع- قبول استفاده از خدمات یک موسسه در مقابل پرداخت هزینه معیّن- صحرا ۲- ثروت- چلچراغ- مغز- درس خوانده ۳- گازی فرّار، بی رنگ، بی بو و قابل اشتعال- دگرگونی- ریزنمرات- پیشرفت ۴- پایتخت اروپایی- عیب جویی- نامزد- بانگ ۵- علامت جمع- پافشاری- پیامبر نقاش- مَشک- رود اروپا ۶- زشت- ماهر- جوهردان ۷- یادداشت- وسیله تکثیر قارچ- ستاره دنباله دار- مظهر فریب در حیوانات- فلز سرچشمه ۸- زادگاه ابراهیم- حراج- فرکانس- کاشف واکسن آبله ۹- از سوزنی برگان- گرد- از القاب حضرت زهرا (س)- سوغات ۱۰- سازمان جاسوسی آمریکا- بیماری ریوی- حوالی- سرما ۱۱- اسراف- الهه زمین نزد رومیان- شهری در سیستان و بلوچستان

عمودی

۱- بیغوله- شتر مرغ آمریکایی ۲- ماشین کشاورزی ۳- پناه- استوار ۴- پسوند حفاظت- نشانه- صومعه ۵- زائوتر سان- پیچیدگی و شبهه- برجستگی لاستیک ۶- ماه پرتابی- دستاویز ۷- سرحال و تندرست- رود مرزی ۸- پیکر- غول پیکر ۹- سخت- عرصه ۱۰- خال- ابزار بنایی- اسب آذری ۱۱- فرمان هنری- موثر- دستور ۱۲- نوار- درنگ ۱۳- مقنی- گیاه رنگرزی ۱۴- اندیشه- اقوام ۱۵- مسمار- رستنی ۱۶- دریا- ملاقات- ثمر ۱۷- ابزار- مظهر استقامت- مزد ۱۸- لقبی اشرافی در اروپا- سِحر ۱۹- توانا ۲۰- فراموشی- درجه ای در ارتش

جدول سخت [شماره ۳۴۷]

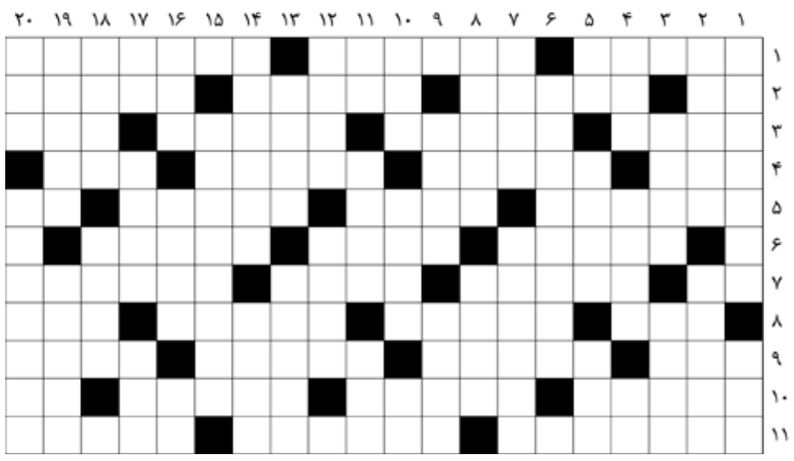


حل جدول شماره ۳۴۶

طراح جدول: بیژن گورانی

افقی

۱- گل همیشه بهار- از پهلویی به پهلوی دیگر چرخیدن- مفتولی که با ذوب کردن آن دو قطعه فلز را به هم جوش می دهند ۲- قومی ایرانی- روغن کشی- چهارچوب در- دارای تعصب نسبت به عقاید کهنه ۳- پوسیده- مردود- چوپان- ناامید ۴- دست پاچه- مهلت دادن- رشته کوهی که آسیا را از اروپا جدا می کند- جواب مثبت ۵- کشور آفریقایی در همسایگی تانزانیا- فخر کردن- میراب- تکرار حرفی ۶- قصر با شکوه- کتابی آموزشی در فقه امامیه- سرسلسله هخامنشیان ۷- دویدن- مدفن ناصر خسرو قبادیانی- خواهش های نفسانی- از ایلات کرد ایران ۸- گوژ پشت- دزدیدن- ساختار- نوعی ضایعه پوستی ۹- نقاش امپرسیونیست فرانسوی- بزرگ و مهتر- شهر مقدس برهمایان- به هیچ وجه ۱۰- نمای ساختمان- رهبر قزاق های روسی و فاتح سیبری- ناشناخته- ویتامین محلول در چربی ۱۱- از مناطق توریستی مازندران- هرج و مرج- ریاضیدان فرانسوی قرن هفدهم.

عمودی

۱- کتاب مشهور ابن ندیم که از قدیمی ترین مراجع کتاب شناسی است- قعر جهنم ۲- تحسین فرنگی- گیج و خرفت ۳- کارگر کشتارگاه- پایتخت بنگلادش ۴- نوید دادن- پیشرفته و مدرن- مخفف اگر ۵- سخن صریح- نمدزین- گرم نیست ۶- ایده آلیست ۷- حجره اطراف حیاط مسجد- شایستگی ۸- ظرف نوشیدن مایعات- رشته باریک و دراز ۹- آب صاف و گوارا- خرگوش ۱۰- تنها- بعد چهارم- از خواهران برونته ۱۱- مروارید درشت- پرتو- گریستن ۱۲- از وزارتخانه ها- خوش اندام ۱۳- فرماندهان- آسودگی ۱۴- حشره ای شبیه سنجاقک- قایق پارویی ۱۵- سرمربی تیم ملی فوتبال سنگال در جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه ۱۶- میانه بدن- خرگوش عرب- بتی در عصر جاهلی ۱۷- عیدوبتنامی ها- هشتادوپنجمین سوره قرآن کریم- موبیز ۱۸- اسباب و اثاثیه- برجسته و ممتاز ۱۹- زن زیبا- تیر چوبی سقف ۲۰- آموختنی مدرسه- شیوه ای در رنگ کردن مو.