

دوشنبه ۱۴۰۰ آذر ۱۴۰۰ شماره ۱۳۳۲

اخبار

دولت باید واردات واگن و ماشین آلات راهسازی دسته دوم جلوگیری کند

نماینده مردم اراک در مجلس شورای اسلامی گفت: با توجه به توانمندی های موجود در تولید واگن و ماشین آلات راهسازی، دولت جلوی هرگونه واردات واگن و ماشین آلات راهسازی دسته دوم را بگیرد. به گزارش اقتصادسراآمد، محمدحسن آصفری صبح شنبه در حاشیه بازدید هیئت رئیسه فراکسیون کارگری مجلس شورای اسلامی از یک شرکت صنعتی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: امروز جلسه ای با حضور مسئولین تأمین اجتماعی کشور و مسئولین استانی به همراه شوراهای اسلامی کار و تشکلهای کارگری خواهیم داشت. در این جلسه قرار است مسئولان مشکلات کارگری را بشنوند تا بتوان با اصلاح برخی قوانین در حوزه کار و صنعت و حمایت های مالی در قالب تصمیماتی که در بودجه ۱۴۰۱ گرفته می شود شرایط را فراهم کنند تا مشکلات برخی کارخانه ها حل شود و صدای زیبایی صنعت در آنها شنیده شود. وی با بیان اینکه فراکسیون کارگری مجلس برنامه های خوبی دارد، گفت: این چندمین سفر استانی این فراکسیون است و در آینده به دیگر استان ها نیز سفر خواهد شد تا دغدغه های کارگران شناسایی و رفع شود. نماینده مردم اراک، خنداب و کمیجان در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: مجلس شورای اسلامی مصوب کرده با توجه به توانمندی های موجود بویژه در حوزه تولید واگن و ماشین آلات راهسازی، دولت جلوی هرگونه واردات بویژه واردات واگن ها و ماشین آلات راهسازی دست دوم را به کشور بگیرد. آصفری ادامه داد: اگر ممنوعیت ورود واگن و ماشین آلات دسته دوم توسط وزارتخانه اجرا نشود، قطعاً نمایندگان مجلس از جایگاه نظارتی خود با طر مسوالت و استیضاح پیکری خواهند کرد تا جلوی خروج ارز را گرفته و ارز برای تولید داخلی کشور هزینه شود.

اختصاص اراضی دولتی واقع در داخل شهرها به نهضت ملی مسکن

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی روش های تأمین اراضی برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن را تشریح کرد. به گزارش اقتصادسراآمد، محمود محمودزاده با بیان این که روش های تأمین اراضی برای تأمین مدیسران کل راه و شهرسازی استان های سراسر کشور ابلاغ شده است، بر تکلیف ادارات کل راه و شهرسازی برای تأمین به موقع اراضی برای اجرای طرح نهضت ملی، تأکید کرد. وی تصریح کرد: مدیران کل راه و شهرسازی باید نسبت به شناسایی و تأمین اراضی طرح نهضت ملی مسکن، اهتمام داشته باشند. به گفته معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی، روش های تأمین اراضی در نهضت ملی مسکن شامل این موارد است: اراضی دولتی با کاربری مسکونی واقع در محدوده شهرها اعم از اراضی متعلق به وزارت راه و شهرسازی یا سایر دستگاه های دولتی که در اجرای ماده ۶ قانون ساماندهی و یا ماده ۱۰ قانون جهش تولید مسکن باید به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود که در این خصوص، اراضی واقع در بافت فرسوده در اولویت قرار دارند. همچنین اراضی در اختیار دستگاه های اجرایی و نهادهای طرف تقاضا با وزارت راه و شهرسازی، احیای بافت های فرسوده شهری و سکونتگاه های غیررسمی، شهرهای جدید، شهرک های مسکونی جدید و استفاده از اراضی دارای طرح آماده سازی زمین، استفاده از ظرفیت اراضی دولتی با کاربری غیر مسکونی در محدوده شهرها مشروط به تصویب تغییر کاربری در مراجع ذی ربط، استفاده از اراضی با کاربری مرتبط و یا قابل تغییر کاربری بخش خصوصی و نهادهای عمومی غیردولتی بر اساس توافق با دستگاه های متولی اجرای طرح اقدام ملی و پس از تصویب طرح تغییر کاربری در مراجع ذی ربط، معاوضه اراضی مسکونی غیردولتی واقع در محدوده شهرها با اراضی دولتی با هر نوع کاربری بخش دیگری از روش های تأمین اراضی نهضت ملی مسکن است. خرید اراضی غیردولتی مناسب واقع در محدوده شهرها در صورتیکه تأمین زمین از طریق راهکارهای فوق به تشخیص اداره کل و تأیید سازمان ملی زمین و مسکن امکان پذیر نباشد.

مرزهای زمینی هم برای مسافران هشت کشور آفریقایی بسته شد
در پی شیوع سوبیه جدید کرونا به نام امپکرون در هشت کشور آفریقایی، ورود این مسافران از مرزهای زمینی به کشور ممنوع و مرزهای زمینی هم مانند مرزهای هوایی به روی آن ها بسته شد. به گزارش اقتصادسراآمد، سوبیه جدیدی از ویروس کرونا در هشت کشور آفریقایی شیوع پیدا کرده که امکان زنده ماندن را ندارد و سازمان بهداشت جهانی این سوبیه جدید را نگران کننده و خطرناک طبقه بندی کرده است. بر اساس گزارش های رسمی منتشر شده این ویروس در ابتدا در شش کشور آفریقایی، بوتسوانا، آفریقای جنوبی، نامیبیا، زیمبابوه، لسوتو و اسواتینی شیوع پیدا کرد و نهایتاً اعلام شد که در موزامبیک و مالاوی هم مشاهده شده است. در همین راستا بسیاری از کشورهای ورود و خروج مسافران از و به این کشورها را مشمول ممنوعیت ها و محدودیت های کرونایی سختگیرانه ای کردند. ایران نیز در روز گذشته اعلام کرد که این ممنوعیت ها را وضع کرده و به زودی آن را اجرایی خواهد کرد. محمد مهدی گویا- رئیس مرکز مدیریت بیماری های واگیر وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی – در این باره به ایسنا گفت: به افرادی که قصد مسافرت به این کشورها را دارند توصیه می کنم سفر خود را به تأخیر بیندازند. ما همه اطلاع رسانی ها را در فرودگاه و تمام مرزهای زمینی، هوایی و دریایی در اختیار می گذاریم یعنی بدون آگاهی از کشور خارج نخواهند شد. وی با تأکید بر اینکه نهایت سختگیری اعمال خواهد شد، افزود: ما پرواز مستقیم از این کشورها نداریم و اعلام کردیم برای ورود فسرذ غیر ایرانی از این کشورهای یاد شده به ایران ممناعت ایجاد خواهیم کرد و ایرانیانی که می خواهند مسافرت داشته باشند تا دو نوبت تست PCR منفی نداشته باشند باید در مبادی مرزی در قرنطینه بمانند. حتی مسکن است فردی تا ۱۴ روز در قرنطینه مرزی بماند.



شناسایی ۳۸ هزار هکتار زمین برای اجرای نهضت ملی مسکن

سازمان ملی زمین و مسکن از شناسایی ۳۸ هزار هکتار زمین در حاشیه شهرها برای اجرای پروژه های نهضت ملی مسکن در این راستا تاکنون در ۳۵ استان (۱۲۹۲ شهر) ۷ هزار و ۱۰۷ هکتار زمین قابل برنامه ریزی برای تولید مسکن در داخل محدوده شهرها شناسایی شده که باید پس از آماده سازی و تفکیک به طرح جهش تولید مسکن، افزوده شود. همچنین حدود ۳۸ هزار هکتار اراضی مستعد بارگذاری مسکن در حریم شهرها شناسایی شده که باید مراحل قانونی الحاق، طراحی و آماده سازی، تفکیک روی آنها انجام شود. احمد آصفری مهرآبادی با اشاره به قانون جهش تولید مسکن، اظهار کرد: یکی از روش های تأمین زمین با استفاده از امضای تقاضانامه یا نیروهای مسلح از جمله ارتش جمهوری اسلامی ایران است. این ها با زمین مورد نیاز ساخت مسکن را در اختیار دارند که تقاضا می کنیم یا این که زمین وزارت راه و شهرسازی در اختیار آنهاست که برای این زمین ها نیز برای چگونگی ساخت تقاضا می کنیم. وی تصریح کرد: در ماده ۱۰ قانون جهش تولید مسکن تأکید شده اگر تا ۲ ماه دستگاه های دولتی نسبت به تحویل اراضی به وزارت راه و شهرسازی اقدام کنند در غیر اینصورت سازمان ثبت اسناد مکلف است نسبت به انتقال سند جدید به نام وزارت راه اقدام کند.

بررسی «اقتصادسراآمد» از ورود چشم بادامی ها و روکود برای نیروی کار ایرانی در ساخت مسکن

رقبای ایرانی عرصه ساختمان در خاورمیانه یکه تازی می کنند



گروه راه و ساختمان – اگر قرار است پیروی همکاری

با چینی ها در زمینه مسکن سازی از دانش فنی جدیدی برخوردار شویم این مسئله قابل پذیرش و توجیه پذیر است، اما در غیر این صورت ما از ظرفیت کافی در امور فنی و عمرانی در کشور برخوردار هستیم. مزمنه ها درباره ورود چینی ها به بخش مسکن سازی کشور هر روز ابعاد تازه ای پیدا کرده و این کنش وزارت راه و شهرسازی میز میاحث کارشناسان بخش مسکن کشور را داغ کرده است. ورود چشم بادامی ها به ساخت مسکن در کشور به بعد از روی کار آمدن دولت سیزدهم و همچنین اجرای طرح نهضت ملی مسکن بازمی گردد که البته دولت و وزارت راه و شهرسازی پیرو این ابتکار عمل، دیدگاه و نقطه نظرات خود را دارند.

به گزارش اقتصادسراآمد، بسیاری نیز معتقدند که وزارت راه و شهرسازی قرار است پیرو این رویکرد بخشی از تکنولوژی صنعتی سازی مسکن را به کشور وارد کند آن هم به این دلیل که ما بر صنعتی سازی مسکن مسلط شویم. در این میان هستند افرادی که تأکید دارند اگر قرار است این رویکرد مدنظر قرار گیرد؛ چینی ها حتما باید دانش فنی این مسئله را به کشور وارد کنند و گر نه خیلی صلاح نیست که ما بخشی از ساخت مسکن را در اختیار چینی ها قرار دهیم در صورتی که ما خودمان دانش فنی ساخت مسکن را داریم.

بازار مسکن ایران و همچنین بازار ساختمان و ساخت و ساز در ایران با روکود بسیار شدیدی مواجه شده و این روکود در همه بخش های کشور ریشه دوانده است. روکودی که باعث یکبارگی بسیاری از افراد و ورشکستگی بسیاری از کارخانه ها و کارگاه ها شده و خانواده های بسیاری را با مشکل تأمین کوچکترین احتیاجات زندگی مواجه ساخته است. این روکود که در سه سال و نیم گذشته شدت گرفته است به علت عدم توجه به داخل و بیرون نگری بسیاری زیاد دولت مردان دولت یازدهم به این سادگی قابل حل نخواهد بود و اثرات زیان بار آن تا مدت ها بر پیکره اقتصاد ایران خواهد ماند.

چینی ها برای حضور متفاوت با گذشته برای ایران نقشه های فراوانی تدارک دیده اند

چینی ها بازار هدف خود را خوب شناخته اند و برای آن برنامه های بلند مدت زیادی دارند. این افراد با توجه به اینکه میزان استقبال کنندگان از نمایشگاه خودشان بسیار پایین بود و در مجموع زیر ۵۰۰۰ نفر از نمایشگاه دیدن کردند، رضایت زیادی از این نمایشگاه داشتند و اعلام آمادگی کردند تا در نمایشگاه های آتی ساختمان در ایران نیز شرکت کنند. این شرکت ها می خواهند از فضای بازی استفاده کنند که برجام برای آن ها به ارمان آورده است. برجامی که قرار بود به نفع کار و کارگر ایرانی باشد.

رقبای ایرانی عرصه ساختمان در خاورمیانه یکه تازی می کنند

حضور چینی ها در عرصه ساختمان در ایران با چالش های بسیار زیادی مواجه است. رقبای ایرانی در عرصه ساختمان نه تنها در کشور بلکه در خاورمیانه یکه تازی می کنند و بدون رقیب هستند. حضور شرکت های چینی قطعا برای این شرکت های معتبر ایرانی چالش آفرین خواهد بود اما به راحتی رقبای چینی را شکست نخواهند داد. بیشتر نگرانی ها در مورد شرکت های بزرگ و معتبر نیست، بلکه در مورد شرکت ها و کارگاه های جزئی است که چرخ زندگی ۳۰ الی ۴ نفر با آن می چرخد. ناد به بعد از روکود باید به همان هایی برسد که در

برگزیده

کاهش قیمت بلیت هواپیمای ابتدای آذر ماه

با گراففروشی بلیت هواپیمای برخورد می شود



در شرایطی که برخی از ایرلاین ها بلیت پروازهای خود را در بعضی از مسیرها بالاتر از نرخ مصوب می فروشند، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد: از ابتدای آذر ماه قیمت بلیت هواپیمای کاهش پیدا کرده و اگر بلیتی به صورت موردی بالاتر از حداکثر نرخ مصوب اعلام شده، فروخته نشود، قطعاً با متخلفان برخورد خواهیم کرد. به گزارش اقتصادسراآمد، قیمت بلیت پروازهای داخلی، قیمت بلیت هواپیمای با کاهش ۱۰ تا حدود ۳۰ درصدی مواجه شد و قرار بود ایرلاین ها از ابتدای آذر ماه مطابق با این نرخنامه نسبت به بلیت فروشی اقدام کنند. د.محمد محمدی بخش رئیس سازمان هواپیمایی کشوری – در گفت و گو با ایسنا اظهار کرد: شرکت های هواپیمایی مختلف می توانند بر اساس نرخنامه اعلام شده در پروازهای داخلی قیمت بلیت هواپیمای را به صورت شلوار و بسته به وضعیت عرضه و تقاضا تنظیم کنند و کلاس نرخ نیز بر همین اساس تعریف شده است. وی در پاسخ به سؤالی درباره راهداری و حمل و نقل جاده ای، به اجرا در خواهد آمد. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در همین راستا جلسه ای مشترک با شرکت های هواپیمایی در مسیرهای مختلف می تواند تنها در سفت نرخ فروخته شود یا اینکه باید شناور باشد. افزود: اینگونه نیست که شرکت های هواپیمایی بلیت پروازهای خود را تنها در سفت نرخ مشخص شده عرضه کنند و بر اساس ارزیابی های صورت گرفته نرخ ها شناور است. البته اگر چنانچه مانند روزهای گذشته شرکتی قیمت بلیت پرواز خود را پایین تر از حداقل نرخ تعیین شده عرضه کند نیز به او تذکر می دهیم چرا که باید منفعت مردم و منفعت سازمانی هر دو با هم دیده شود. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: اگر مردم شاهد گراففروشی بلیت هواپیمای در یک از مسیرهای پروازی داخلی بودند می توانند از طرق مختلف این مسئله را به اطلاع سازمان هواپیمایی کشوری برسانند که از طریق بخش حقوق مسافر در سایت این سازمان و از طریق سایت انجمن شرکت های هواپیمایی قابل انجام است. مسلماً با این تخلفات به صورت جدی برخورد خواهیم کرد. محمدی بخش گفت: بازرسان سازمان هواپیمایی کشوری در همه فرودگاه های کشور حضور دارند و رصد کاملی نیز به صورت آنلاین بر روند بلیت فروشی صورت می گیرد و به محض اینکه با تخلفی از جمله گراففروشی بلیت هواپیمای مواجه شویم با آن برخورد خواهیم کرد. وی تأکید کرد: البته از مردم می خواهیم که به هیچ وجه بلیت هواپیمای را از سایت های غیرمعتبر خریداری نکنند چرا که این سایت ها مجوزهای لازم را ندارند و ممکن است هر تخلفی مرتکب شوند بنابراین مسافران باید حتماً نسبت به انتخاب سایت ها و آژانس های مسافرتی معتبر دقت داشته باشند.

در راستای رفع نیازهای فناورانه راهداری و حمل و نقل جاده ای

همکاری سازمان راهداری و معاوفت علمی ریاست جمهوری در ارتقای بومی سازی



معاون وزیر راه و شهرسازی از همکاری مشترک معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در اجرای طرح های پسا دکتری تخصصی با مشارکت صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوریان خبر داد. به گزارش اقتصادسراآمد، داریوش شاد گفت و گو با فارس اظهار داشت: فرصت های بسیار دکتری با همکاری مشترک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران کشور اجرایی می شود. وی توضیح داد: در راستای شناسایی به رف نیازهای فناورانه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و ارتقای بومی سازی و دستیابی به فناوری – ها و تکنولوژی های نوین بر اساس توانمندی علمی کشور، مقدمات اجرایی تعریف فرصت های تخصصی پسا دکتری در حوزه فعالیت های راهداری و حمل و نقل جاده ای با همکاری مشترک معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، به اجرا در خواهد آمد. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در همین راستا جلسه ای مشترک با شرکت های هواپیمایی در مسیرهای مختلف می تواند تنها در سفت نرخ فروخته شود یا اینکه باید شناور باشد. افزود: اینگونه نیست که شرکت های هواپیمایی بلیت پروازهای خود را تنها در سفت نرخ مشخص شده عرضه کنند و بر اساس ارزیابی های صورت گرفته نرخ ها شناور است. البته اگر چنانچه مانند روزهای گذشته شرکتی قیمت بلیت پرواز خود را پایین تر از حداقل نرخ تعیین شده عرضه کند نیز به او تذکر می دهیم چرا که باید منفعت مردم و منفعت سازمانی هر دو با هم دیده شود. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: اگر مردم شاهد گراففروشی بلیت هواپیمای در یک از مسیرهای پروازی داخلی بودند می توانند از طرق مختلف این مسئله را به اطلاع سازمان هواپیمایی کشوری برسانند که از طریق بخش حقوق مسافر در سایت این سازمان و از طریق سایت انجمن شرکت های هواپیمایی قابل انجام است. مسلماً با این تخلفات به صورت جدی برخورد خواهیم کرد. محمدی بخش گفت: بازرسان سازمان هواپیمایی کشوری در همه فرودگاه های کشور حضور دارند و رصد کاملی نیز به صورت آنلاین بر روند بلیت فروشی صورت می گیرد و به محض اینکه با تخلفی از جمله گراففروشی بلیت هواپیمای مواجه شویم با آن برخورد خواهیم کرد. وی تأکید کرد: البته از مردم می خواهیم که به هیچ وجه بلیت هواپیمای را از سایت های غیرمعتبر خریداری نکنند چرا که این سایت ها مجوزهای لازم را ندارند و ممکن است هر تخلفی مرتکب شوند بنابراین مسافران باید حتماً نسبت به انتخاب سایت ها و آژانس های مسافرتی معتبر دقت داشته باشند.

گزارش

ساخت راه آهن چاپهار – زاهدان مجدداً از سر گرفته شد

معاون ساخت راه آهن شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور از واریز ۶۳ میلیون یورویی از محل منابع صندوق توسعه ملی برای احداث راه آهن چاپهار سرخس خبر داد.

به گزارش اقتصادسراآمد از مهر، راه آهن چاپهار – زاهدان – سرخس مهم ترین پروژه زیرساختی ریلی کشور به طول ۱۳۵۰ کیلومتر است که قطعه اول آن به طول ۷۳۰ کیلومتر، چاپهار را به زاهدان و مرز میلک و قطعه دوم هم به طول ۷۶۰ کیلومتر زاهدان را به بیرجند، مشهد و در انتها سرخس متصل می کند. اگرچه پیش از یک دهه از عمر این پروژه می گذرد، اما ریل گذاری آن از ۱۷ تیر ماه ۱۳۹۹ آغاز شد

اجرای این پروژه به حدی طولانی شد که نهایتاً محمد اسلامی وزیر سابق راه و شهرسازی در ۱۲ شهریور ۱۳۹۸ در حاشیه مراسم بهره برداری از ناوگان ریلی از موافقت مقام معظم رهبری و دستور رئیس جمهور سابق برای اختصاص اعتبار به این پروژه تا سقف ۳۰۰ میلیون یورو از محل منابع صندوق توسعه ملی جهت تسریع در تکمیل احداث راه آهن چاپهار – زاهدان تا پایان سال ۱۴۰۰ خبر داد. وعده های متعددی نیز برای زمان اتمام این پروژه اعلام شده بود که برخی از آن به شرح زیر است: ۱. احمد علی موهبتی استاندار سابق سیستان و بلوچستان در ۲۳ آذر ۱۳۹۸ گفت: راه آهن چاپهار به زاهدان در ۸ قطعه در حال اجراست و تا پایان سال عمرانی ۱۳۹۹ به بهره برداری می رسد. ۲. خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور ۲۶ آذر ۱۳۹۸ از بهره برداری راه آهن چاپهار – زاهدان در سال ۱۴۰۰ خبر داد. ۳. خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی بازر دیگر ۲۳ خرداد ۱۳۹۹ از شرکت راه آهن چاپهار – زاهدان تا پایان دولت دوازدهم (مرداد ۱۴۰۰) به بهره برداری می رسد.

۴. محمد اسلامی وزیر سابق راه و شهرسازی نیز ۱۸ دی ۱۳۹۹ گفت: خط ریلی چاپهار – زاهدان تا پایان سال ۱۴۰۰ به بهره برداری می رسد. ۵. محمد آقارنوبخت رئیس سابق خدمت سازان برنامه و بودجه نیز ۶ خرداد ۱۳۹۹ اعلام کرده بود، ساخت راه آهن چاپهار – زاهدان در سه قطعه چاپهار – ایرانشهر، ایرانشهر – خاش – زاهدان در حال انجام است که در دهه فجر ۱۳۹۹ قطعه زاهدان – خاش و تا اسفند همان سال قطعه چاپهار – ایرانشهر متصل می شود؛ قطعه باقی مانده این طرح (ایرانشهر – خاش) نیز خرداد ۱۴۰۰ نهایی و تکمیل شده و تمام ۷۳۰ کیلومتر این مسیر به اتمام خواهد رسید. با این حال صندوق توسعه ملی به دلیل مشکلات ارزی از اختصاص بخش هایی از ۲۰۰ میلیون یورو خودداری کرده بود که سبب شد این پروژه در ماه های گذشته با روکود یا حتی توقف در احداث مواج شود.

خبرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور ۱۸ آبان در حاشیه سیزدهمین همایش قیر و آسفالت در پاسخ به خبرنگار مهر درباره توقف پروژه راه آهن چاپهار – زاهدان اظهار کرد: این پروژه متوقف نیست و در حال اجراست. وی افزود: این پروژه از محل صندوق توسعه ملی تأمین مالی می شود و ما نیاز به منابع مالی برای اجرای آن داریم، باید اختصاص منابع به این پروژه به صورت تبدیل ارز به ریال باشد که با تأخیر از سوی بانک مرکزی در حال انجام است. خادمی تصریح کرد: مشکل در تأمین پیش پیش آمده اما کارگاه فعال است که با کندی پیش می رود اگر منابع مالی نرسد، قطعاً با مشکل مواجه می شویم. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه ادامه داد: قرار است تا پایان ۱۴۰۱ این پروژه به اتمام برسد. معاون شرکت ساخت، هفته گذشته حساب شرکت ساخت به ۶۳ میلیون یورو شارژ شد. عباس خطیبی معاون توسعه راه آهن شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره آخرین وضعیت احداث چاپهار – زاهدان، این خط آهن را یکی از مهم ترین پروژه های زیربنایی ریلی در دست ساخت کشور دانست و گفت: این پروژه هم تا اثرات منطقه ای دارد و هم فرامطقه ای که در صورت بهره برداری از آن، در حوزه ترانزیت اثرات مثبت فراوانی داشته باشد. وی افزود: این پروژه ۶۲۸ کیلومتر طول دارد که با احتساب خطوط ایستگاهی آن به ۷۳۰ کیلومتر می رسد. این مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازی پیشرفت فیزیکی راه آهن چاپهار – زاهدان در نگاه ابر کلان را ۵۶ درصد عنوان و بیان کرد: در حال حاضر بهره برداری از بخش هایی از این پروژه، به صورت متمرکز در محدوده زاهدان – خاش فعالیت ویژه ای نسبت به سایر قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد و ما چندهامی با مشکل تخصیص بودجه مواجه شدیم که مدیریت بر پروژه تأثیر گذاشت؛ اما با اقدامات خوبی که از سمت وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و همچنین بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی طی چندین جلسه ای که در وزارت راه برگزار شد، مشکل تا حدودی رفع شد. وی خاطر نشان کرد: ۱۰ روز قبل ۶۳ میلیون یورو مجدداً از سوی صندوق توسعه ملی به پروژه تزریق شد و واریزی نقدی در هفته گذشته به حساب شرکت ساخت و توسعه داشتیم؛ به پیمانکار پروژه هم تخصیص مناسبی ارائه دادیم که باعث شد دوباره قطعات داریم؛ از همین رو در سال ۱۳۹۹ و اوایل ۱۴۰۰ کارهای مربوط به ریل گذاری ایسن قطعه را انجام دادیم که در مسر داد ریل گذاری قطعه زاهدان – خاش به طول ۱۵۴ کیلومتر را به اتمام رساندیم. وی افزود: پس از آن هم مشغول عملیات تکمیلی خط شدیم که شامل جوشکاری، بالاست ریزی، رلوژ (عملیات اصلاح هندسی خطوط آهن)، فیبر نوری و سایر کارهایی که مربوط به بخش روسازی و ارتباطات است، شدیم. همچنین تکمیل ایستگاه خاش و سایر ایستگاه های بین راهی را در دستور کار قرار داریم. خطیبی با بیان اینکه قرار بود قطعه زاهدان – خاش زودتر به بهره برداری برسد گفت: ولی پروژه با مشکلاتی از نظر تأمین منابع رو به رو شد