

اقتصاد سرآمد

چهارشنبه۵ دی ۱۴۰۰ - شماره ۱۳۴۸

امکان ثبت نام وام ساخت مسکن

برای خودمالکان

معاون وزیر راه گفت: از روز دوم دیماه در سامانه جامع طرح‌های حمایتی مسکن، قابلیت ثبت‌نام خود مالکان برای دریافت وام ساخت مسکن فراهم شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمود دزاده‌افزود: متقاضیان می‌توانند مدارک خود را در نوع بانک و شعبه‌ای که خودشان انتخاب کرده‌اند بارگذاری کرده‌تا، به بانک و شعبه معرفی شوند. وی گفت: متقاضیان با مراجعه به بانک مورد نظر، باید مدارک مورد نیاز یعنی اسناد مالکیت و پروانه ساختمان را در سایت بارگذاری کنند سپس رسید آن را به شعبه ارائه دهند تا تشکیل پرونده شود و بلافاصله نسبت به دریافت تسهیلات اقدام کنند. محمود دزاده افزود: تسهیلاتی که در قالب نهضت ملی مسکن به خود مالکان واگذار می‌شود نیاز به خرید اوراق یا سپرده گذاری ندارد و می‌توانند از این تسهیلات برای ساخت و ساز استفاده کنند.وی گفت: وام خود مالکی در چهار مرحله و با توجه به پیشرفت طرح توسط بانک عامل به حساب مورد نظر متقاضی واریز می‌شود.معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی افزود: در طرح نهضت ملی مسکن این امکان برای خود مالکان یعنی کسانی که به صورت شخصی واحدمسکونی می‌سازند و سازندگان حرفه‌ای، این امکان فراهم شده که در سامانه نهضت ملی مسکن تقاضای وام خود مالکی دهند.وی تصریح کرد: بر اساس سقف تعیین شده، متقاضیان وام خود مالکی در تهران ۵۵۰ میلیون تومان، مراکز استان‌هایی که بیش از یک میلیون جمعیت دارند و کلانشهر هستند ۴۰۰ میلیون، مراکز استان‌ها ۳۵۰ میلیون تومان و سایر شهرهای کشور ۳۰۰ میلیون تومان و همچنین روستاها ۲۵۰ میلیون تومان تسهیلات دریافت خواهند کرد.متقاضیان می‌توانند در سامانه نهضت ملی مسکن از طریق بانک عامل و یا نهادهای دیگری که در حوزه مسکن فعالیت می‌کنند ثبت نام کنند.

بلیت هواپیما دوباره گران می شود

از ۱۳ دی سال جاری براساس قانون مالیات ارزش افزوده بلیت هواپیما مشمول مالیات ارزش افزوده خواهد شد و شرکت‌های هواپیمایی براساس قانون مصوب مجلس شورای اسلامی مکلفند ۹ درصد مالیات ارزش افزوده دریافت و به سازمان امور مالیاتی پرداخت کنند.به گزارش اقتصادسراسرآمد،مقصود اسعدی سامانی، اظهارداشت: باتوجه به اینکه در قانون مذکور عوارض شهرداری برروی بلیت هواپیما پینی بین نشده و بخشی از ۹ درصد مالیات برارزش افزوده به‌عنوان سهم شهرداری منظور می‌شود لذا با حذف شدن عوارض شهرداری از ۱۳ دی ماه ۴ درصد به قیمت بلیط پروازهای داخلی و ۹ درصد به قیمت بلیط پروازهای خارجی به‌عنوان مالیات برارزش افزوده اضافه خواهد شد.دیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: تأکید می‌کنم که مالیات برارزش افزوده دریافتی از مسافر به جیب ایرلاین نمی‌رود و مستقیماً باید به سازمان امور مالیاتی پرداخت شود و شرکت‌ها در راستای تدبیر دولت محترم برای کاهش هزینه سفرهای هوایی با مذاکراتی که با سازمان هواپیمایی کشوری برای ارائه تسهیلات و تخفیفات داشته‌اند از اول آذر ماه حدود ۱۵ درصد نرخ‌های خود را کاهش دادند و سقف نرخ جدید مسیرهای مختلف پروازی تعیین و همه شرکت‌ها از اول آذر سقف های نرخ جدید را رعایت می‌کنند.اسعدی سامانی گفت: به‌منظور جلوگیری از هر گونه اجحاف و گرانفروشی احتمالی در شبکه توزیع سقف نرخ مسیره‌ای پروازی توسط سازمان هواپیمایی کشوری و انجمن تحت نظارت و کنترل قرار دارد و شرکت‌های هواپیمایی خود را متعهد به رعایت سقف نرخ تعیین شده می‌دانند.وی ادامه داد: نرخ بلیط هواپیما شناور و تابع شرایط عرضه و تقاضا متغیر و با رعایت سقف نرخ اعلام شده است و با توجه به قیمت تمام شده هر ساعت شرکت ها نرخ های خود را با توجه به شرایط بازار مدیریت می‌کنند.اسعدی سامانی با بیان اینکه اگر شرکتی نرخ بسیار پائینی را عرضه کند احتمالاً یک جای کار ایراد دارد، تصریح کرد: همه شرکت‌های هواپیمایی در کشور تحت فشارهای ناشی از تحریم و افزایش نرخ ارز و تورم و تبعات ناشی از بیماری کرونا به شدت آسیب دیده‌اند و ابراز فروشگی که ناشی از نادیده گرفتن الزامات ایمنی و رعایت استانداردهای پرواز باشد به هیچ عنوان پذیرفته نیست و کنسلیکه تأکید بر ضرورت ارزان فروشی شرکت‌ها دارد بایدیستی توجه کنند که برخی از تصمیمات آنان منجر به افزایش نرخ ارز و افزایش هزینه سفرهای هوایی شده.وی افزود: تصویب قوانین برای وضع عوارض های مختلف برروی بلیط و با مالیات برارزش افزوده عملاً موجب افزایش قیمت بلیط می‌شود و ایرلاین های کشور بدون اینکه تغیی بپردازند مأمور وصول عوارض های مختلف برای برخی از دستگاه های کشور شدند.

وام ویژه مسکن برای هنرمندان

تقاهنامه پر داخت وام خرید و ساخت مسکن بین بانک مسکن و وزارت میراث فرهنگی با هدف تأمین تسهیلات مسکن به هنرمندان و صنعتگران حوزه صنایع دستی امضا شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در قالب این تقاهنامه، علاوه بر تسهیلات ۶۰ میلیون تومانی بدون سپرده در تهران، امکان استفاده از تسهیلات اوراق را فراهم کرده به هنرمندان حوزه صنایع دستی بتوانند به صورت تلقیفی از ۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات خرید مسکن بهره مند شوند.سقف تسهیلات بدون سپرده در تهران ۶۰ میلیون تومان، در شهرهای بزرگ و بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت ۵۰ میلیون تومان و در شهرهای کوچک نیز ۴۰ میلیون تومان است. متقاضیان در شهرهای بزرگ می‌توانند همزمان از تسهیلات اوراق گواهی حق تقدم تسهیلات مسکن (اوراق ممتاز) ۱۶۰ میلیون تومان و در شهرهای کوچک نیز ۱۲۰ میلیون تومان استفاده کنند. تسهیلات از محل اوراق برای زوجین هنرمند نیز متناسب با شهر محل زندگی تا دو برابر این میزان قابل افزایش است.مدت بازپرداخت تسهیلات بدون سپرده ۱۰ ساله و تسهیلات از محل اوراق ممتاز نیز ۱۲ ساله است.محمود ششایی مدیرعامل بانک مسکن در این باره گفت: پس از درخواست وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در خصوص تأمین تسهیلات هنرمندان حوزه صنایع دستی، با کمال میل پذیرفتیم و مقدمات امضای تقاهم نامه با این وزارتخانه را سریعاً ترتیب دادیم.



رونق صادرات بانوسازی ناوگان باری جاده‌ای

عضو هیئت رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به افزایش قیمت تمام شده کالاها با فرسودگی ناوگان حمل و نقل، گفت: نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای موجب رونق صادرات غیرنفتی می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، بهژاد رحیمی درباره ضرورت توجه وزارت صمت به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، اظهار کرد: وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی متولی نوسازی ناوگان فرسوده هستند، بنابراین این وزارتخانه‌ها باید با هماهنگی با یکدیگر و پیش‌بینی اعتبارات لازم در بودجه سالانه، ناوگان حمل و نقل شهری و بین شهری را نوسازی کنند.وی با بیان این‌که ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور فرسوده است، افزود: این امر در افزایش قیمت تمام شده کالاها تأثیر بسیاری دارد از سوی دیگر این فرسودگی مانعی پیش روی صادرات است.وی اضافه کرد: برای نوسازی ناوگان حمل و نقل از یک سو باید ظرفیت تولید داخل را به کار گرفت و از سوی دیگر زمینه واردات مدیریت شده را فراهم کرد، چراکه وجود خودر وهای سنگین نو در ناوگان حمل و نقل در شرایطی که ناوگان ریلی و هوایی در تمام نقاط کشور وجود ندارد، موجب رونق صادرات غیرنفتی به و ویژه تعامل با کشورهای همسایه می‌شود.

بررسی «اقتصاد سرآمد» از ظرفیت‌های ریلی چهارراه ترانزیتی ایران

آینده اتصال ریلی «اکو» به جاده ابریشم



گروه راه – تلاش‌ها برای احیای پروژه راه آهن و قطار

کانتینرپر اکو بین ایران و پاکستان و ترکیه طی سال‌های اخیر حاکی از وجود دورنمای اتصال این مسیر ریلی به پروژه راهبردی کمربند و راه چین (جاده ابریشم جدید) هم است. ریشه‌های این پروژه بزرگ را می‌توان در سرویس قطارباری (کانتینر) یافت که در سال ۲۰۰۹ زیر چتر سازمان همکاری اقتصادی (اکو) راه اندازی شد. اکو یک سازمان سیاسی و اقتصادی بین دولتی با ۱۰ کشور عضو است که در سال ۱۹۸۵ توسط ایران، پاکستان و ترکیه تأسیس شده است. اما سرویس کانتینر تنها تا مرحله آزمایشی پیش رفت و هیچ گاه به طور کامل به بهره‌برداری نرسید. حتی با این وجود سه کشور مزبور همواره در نظر داشته‌اند که قطارهای باری اولیه را با سرویس‌های مسافری پیگیری کنند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، این مسیر عظیم در مسافتی به طول ۶ هزار و ۵۴۰ کیلومتر امتداد دارد که بیش از یک ششم محیط کره زمین است. حدود یک هزار ۹۵۰ کیلومتر مسیر در ترکیه، ۲ هزار ۶۰۰ کیلومتر در ایران و یک هزار و ۹۹۰ کیلومتر دیگر در پاکستان است. سفر از استانبول به اسلام‌آباد ۱۰ روز به طول می‌انجامد که بسیار سریعتر از مسافرت ۲۱ روزه دریایی بین ترکیه و پاکستان است. خط آهن ۶٫۸ میلیارد لاری ام ال – ۱ پاکستان بزرگ‌ترین بخش کریدور اقتصادی چین پاکستان (CPEC) در قالب طرح کمربند و راه چین است. این اتصال در سال ۲۰۲۶ که قرار است خط آهن ام ال–۱ تکمیل شود، برقرار خواهد شد که با سروصدای زیاد پس یک توقف حدود ۲ ساله بار دیگر زیربار قطار حمل بار رفت.

کاهش مسیر زمان و هزینه انتقال بار

وی افزود: این خط آهن قصد دارد به میزان چشمگیری مسیر ترانزیت

کالا از استانبول به اسلام‌آباد را کاهش دهد. در زمان آزمایش آن، قطار باری از اسلام‌آباد پس از نزدیک به ۱۳ روز و طی مسافت ۶۵۰۰ کیلومتر به استانبول رسید. این مسیر بعدها بیشتر و به ۱۱ و نیم روز کاهش یافت.

این موضوع از آن منظر ضرورت توجه ویژه دارد که به هر حال کشور ما به عنوان چهار راه ترانزیتی دنیا ظرفیت‌های بسیار زیاد و مناسبی برای جذب بارهای ترانزیتی دارد و ضرورت دارد از این نعمت خدادادی مو قعیت جغرافیایی کشور به بهترین وجه استفاده کرد.

ظرفیت‌های ترانزیتی، نماد کامل اقتصاد مقاومتی

قطعا ظرفیت‌های ترانزیتی، نماد کامل اقتصاد مقاومتی است که در کنار وابستگی کشورهای دیگر به ما، درآمذایی بسیار مناسبی خواهد داشت و فقط همین یک گزینه، می‌تواند مشکلات ما را در حوزه عدم

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران

آغاز عملیات اجرایی پروژه اتصال ریلی شلمچه – بصره



مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران از آغاز عملیات اجرایی پروژه اتصال ریلی شلمچه بصره بر اساس نقشه راه تفاهم ششده بین ایران و عراق

خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید میعاد صالحی که به منظور امضای تفاهم نامه احداث راه آهن شلمچه بصره و بازدید از برخی از پروژه‌های ریلی به عراق سفر کرده است، در گفت‌وگوی تلفنی با بخش میز اقتصادی خبر سراسری، اهمیت و دستاوردهای این تفاهم نامه را تشریح کرد.مدیر عامل راه‌آهن اظهار کرد: موضوع احداث خط دریلی از شلمچه به بصره، در حقیقت تکمیل کریدور گسترده شرق به غرب است که در حال حاضر در آن انقطاع وجود دارد و این موضوع از دیرباز مطرح بوده و علاققندان از ۲۰ سال پیش به دنبال تحقق آن بودند؛ اما در هر مقطع از زمان توفیق انجام آن حاصل نشده است.

وی با اشاره به اهمیت تفاهم نامه اخیر امضا شده عنوان کرد: اقدامی که دیروز (۵ دی) در عراق انجام شد، با توجه به جهت گیری دولت سیزدهم مبنی بر اولویت داشتن ارتباط با همسایگان صورت پذیرفته است.معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: هدف ما این است که کریدورهای ترانزیتی را برقرار و اگر جایی نقصی وجود دارد آن را برطرف کنیم؛ در همین راستا در عراق نقشه راهی عملیاتی در خصوص این پروژه به امضا رساندیم که به رفع موانع می‌پردازد. صالحی با بیان اینکه طول خط کمتر از ۴۰ کیلومتر است افزود: ساخت این مسیر ریلی موانع مختلفی داشته و سعی کردیم در این نقشه راه به حل این موانع به شکل عملیاتی بپردازیم.وی اظهار کرد: به طور مثال در مهم‌ترین گلوگاه این پروژه، احداث یک پل روی رودخانه مطرح است که از لحاظ عمرانی حدود یک سال و نیم زمان برای احداث آن پیش‌بینی شده است. نکته دوم بحث مین روبی است که حدود ۲۰ کیلومتر از مسیر است و مین روبی زمان می‌برد و تحویل محدود آن نیز تشریفات خاصی را باید طی کند که در نقشه راه به این موضوع نیز پرداخته شده است و بلافاصله بعد از تکمیل امضای این تفاهم نامه انجام شد.، فرآیند اجرا سازی آن را آغاز کرده‌ایم.مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران عنوان کرد: این پروژه می‌تواند آورده‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بسیاری برای مردم کشورمان به همراه داشته باشد.

اتکا به درآمدهای نفتی کاهش دهد.

به گفته غفاری، تمامی این خط آهن برای هر سه کشور ایران، پاکستان و ترکیه (فوق العاده پرمفعت» است. هدف این خط در ابتدا تقویت همکاری اقتصادی میان سه کشور و پس از آن با سایر کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی است.

امکان انتقال کالا میان آسیا و اروپا

هر چند این پروژه با هدف تقویت روابط اقتصادی میان کشور مو سسن عضو «اکو» راه اندازی شده است، با این حال، یک مسیر کوتاه، امن و مقرون به صرف انتقال کالا میان آسیا و اروپا ارائه می دهد، منافعی که کشورهای دیگر هم می‌رسد. این کریدور از ترکیه از طریق تونل زیر آبی «مارمارای» می‌تواند به شبکه ریلی اروپا متصل شود.

واکنش سازمان محیط زیست به درخواست خودرو سازان و موتورسیکلت سازان

بهباهای برای عدم اسقاط ناوگان فرسوده پذیرفته نیست



سازمان حفاظت محیط زیست درباره درخواست خودرو سازان و موتورسیکلت سازان برای عدم اجرای آیین نامه فنی ماده ۴ قانون هوای پاک، درباره الزام اسقاط به ازای شماره گذاری وسایل نقلیه نو اعلام کرد که هیچ

بهباه و دلیلی برای عدم اسقاط ناوگان فرسوده پذیرفتنی نیست.به گزارش اقتصادسراسرآمد، درباره پیشنهاد اخیر برخی خودرو سازان و موتورسیکلت سازان نسبت به طرح درخواست عدم اجرای صوره دولتی در قالب آیین نامه فنی ماده ۴ قانون هوای پاک برای الزام اسقاط به ازای شماره گذاری وسیله نقلیه نو با ذکر دلایلی از جمله کاهش حاشیه سود یکپاگ اقتصادی خود به عنوان توجیهی برای عدم اسقاط به ازای شماره گذاری وسیله نقلیه نو وفق مصوبه دولت، سازمان حفاظت محیط زیست در این باره در جایگاه نظارتی و وظایف حاکمیتی خود موارد ذیل را اعلام کرد.وقف آیین قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران،(فعالیت های اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب ظرف قابل جبران آن ملازمه پیدا کند؛ ممنوع است. وسایل آلودگی هوا یکی از عوامل اصلی انتشار آلودگی در شهرها است، مطالعات انجام گرفته حاکی از آن است که آلودگی هوا سالانه خسارات جبران ناپذیری را به سلامت مردم کشور تحمیل می کند.همچنین براساس اعلام سازمان حفاظت محیط زیست، براساس تبصره ماده ۴ آیین نامه فنی ماده ۴ مصوب ۱۳۹۷/۰۷/۲۰ شماره گذاری هر سه خودروی دیزلی با استاندارد آلودگی EEV منوط به اسقاط یک یا چند دستگاه خودروی دیزلی با ظرفیت مشابه شده است و در صورت کمبود همان نوع خودرو (مثلا وانت نسیان فرسوده)، خودرو سزای می تواند وفق مصوبات دولت، از سایر گواهی های اسقاط ناوگان دیزلی با ظرفیت مشابه استفاده کند. در آیین نامه یاد شده، به علت ضرورت کاهش آلودگی ناشی از خودروهای دیزلی، گواهی اسقاط با ظرفیت مشابه برای سایر خودروهای دیزلی وفق مصوبات قابل پذیرش است، لذا هرگونه اجرای سلیقه ای مانند ارائه گواهی اسقاط خودروی بنزینی و غیره که خلاف مصوبه دولت باشد؛ واجبات قانونی نخواهد داشت. تمامی مصوبات و قوانین کشور برای تمام شخصیت های حقیقی و حقوقی لازم الاجرا است و مصوبات یاد شده هیچ گونه استثنایی برای هیچ یک از تأمین کنندگان و دستگاه های وابسته به دولت و سایر نهادهای قائل نشده است. موضوع اسقاط ناوگان وسایل نقلیه فرسوده در حال حاضر در کشور جاری بوده و آیین نامه ماده ۴ قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۷/۰۳/۱۲ به لحاظ قوانین بالادستی، توسط هیأت وزیران ابلاغ شده است، به همین منظور هیچ گونه بهانه و دلیلی برای عدم اسقاط ناوگان فرسوده، رافع تکالیف قانونی نیست.

ماجرای رسوب واگن در شبکه ریلی و توقف های طولانی مدت قطارها

در ماه های اخیر توقف های طولانی مدت واگن ها خصوصا باربی به دلیل نبود لوکوموتیو به بروز نارضایتی های در میان مسافران و خصوصا صاحبان بار منجر شده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، در روزهای اخیر موضوع کمبود لوکوموتیو از سیر خارج شدن مرتب لوکوموتیوهای فرسوده به یکی از چالش های اصلی صنعت ریلی تبدیل شده است.

سوم آذرماه سال جاری منصور یزدی زاده مدیرعامل شرکت ذوب آهن اصفهان به عنوان یکی از مشتریان عمده استفاده از خدمات شبکه ریلی کشور در نامه ای به سید میعاد صالحی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به توقف ۶۹۰ واگن حامل مواد اولیه شرکت ذوب آهن در ناحیه شرق و ۱۰۰ واگن زغال سنگ در ناحیه شمال شرق، ضمن انتقاد از عملکرد شرکت راه آهن در حمل این واگن ها، درخواست تسریع در عملیات سیر واگن های حامل مواد اولیه ذوب آهن را داشت.

یزدی زاده: وضعیت فعلی راه آهن منجر به انتقال بار

روی جاده می‌شود

یزدی زاده در متن نامه عنوان کرده: کندی در سیر واگن های حامل مواد اولیه منجر به کاهش دریافت مواد اولیه و همچنین نرسودن واگن خالی به تعداد کافی جهت بارگیری، باعث کاهش سرعت سیر و در نتیجه افزایش انتقال بار به جاده می گردد. مدیرعامل شسرتک ذوب آهن اصفهان در انتهای نامه با اشاره به ضرورت حفظ تولید و جلوگیری از بروز بحران در موجودی اولیه و در پیش رو بودن فصل سرما، از مدیرعامل شرکت راه آهن درخواست کرد که نسبت به تسریع در سیر واگن های پر و خالی این شرکت اقدامات فوری را اتخاذ کند.

ظهور عبارت ارسوب واگن پُر در شبکه ریلی» در ادبیات راه آهن

شایدبهما حاکمی است در حال حاضر بیش از ۸۰ هزار تن سنگ آهن و گندله (معادل ۱۳۰۰ واگن) متعلق به شرکت ذوب آهن در ایستگاه های ریلی منطقه سنگنا، حدود ۷۰ هزار تن زغال سنگ در بندر امام خمینی (ره)، ۱۵ هزار تن زغال سنگ در طیس و حدود ۵ هزار تن زغال سنگ در ایستگاه زرین (شاهرود) دپو شده و در انتظار بارگیری هستند.

برخی کارشناسان معتقدند شاید نخستین بار باشد که عبارت رسوب واگن های حامل بار و کالا در ادبیات راه آهنی ایران متبلور می شود؛ تا پیش از این مشکلاتی چون نبود بار، عدم اتصال شبکه ریلی به چشمه های بار، کمبود واگن و حتی کمبود لوکوموتیو هم شنیده شده بود اما اینکه همه اینها موجود باشد ولی به دلیل از رده خارج شدن یا فرسوده بودن لوکوموتیوها شاهد رسوب واگن های باری پُر در شبکه باشیم، احتمالا پدیده نوظهوری است.

کاهش ۱۳ درصدی تعداد کشته های در سرویس طی یک سال

از سوی دیگر، شرکت راه آهن به واسطه کاهش چشمگیر تعداد کشته های آماده به کار و در سرویس طی دو سال گذشته، با بحران در نیروی کشش مواجه است. به طوری که تعداد لوکوموتیوهای در سرویس موجود در شبکه ریلی در ۹ ماهه اول سال ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۹، با افت ۱۳ درصدی همراه بوده است. به گفته کارشناسان، در چنین وضعیتی، مهمترین رویکردی که می تواند به بهبود وضعیت شبکه حمل و نقل ریلی کشور کمک کند، ورود بخش خصوصی به این حوزه است.

مدیرعامل راه آهن: ماهی ۵ لوکوموتیو از سیر خارج می‌شود

پس از آنکه انتقادات شرکت ذوب آهن از رسوب واگن های حاوی مواد اولیه مورد نیاز برای تولیدات این شرکت در شبکه ریلی رسانه ای شد، سید میعاد صالحی مدیرعامل شرکت راه آهن ۳۰ آذر ماه در مراسم بهره برداری از ۵۶۶ دستگاه انواع واگن در ایستگاه راه آهن تهران که با حضور رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی برگزار ی شد، اظهار کرد: زمانی که شرکت راه آهن را تحویل گرفتیم، تنها ۵۰۰ دستگاه لوکوموتیو فعال (دیزل گرم) در شبکه ریلی تردد می کرد، در حالی که کل لوکوموتیوهای موجود در کشور ۹۵۰ دستگاه است که کمتر از ۲۰۰ هزار دستگاه ۲۰ سال است به عنوان ابزار قطعه استفاده می شود، کمتر از ۲۰۰ دستگاه دیگر در سه سال اخیر زمین گیر شده که ۶۰ تا ۷۰ دستگاه آن اسمال فقط زمین گیر شده بود این در حالی است که ۱۵ هزار کیلومتر ریل داریم که بر اساس استاندارد ۱۵۰۰ دستگاه لوکوموتیو می طلبد.وی افزود: متوسط سن لوکوموتیوهای مسافری که کمتر از ۱۰ سال و باری بالای ۳۰ سال است که اگر بازسازی نشود، تخریب مفصلی رخ می دهد.گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، رأه آهن ۳۰ هزار میلیارد تومان به تعمیر کاران لوکوموتیو بدهی و ۳ هزار میلیارد تومان هم اعتبار هفت بازسازی خطوط کمبود دارد.

وی خاطرنشان کرد: در ۷ ماهه اسمال هفته ای بیش از ۱.۵ سانحه خروج از خط داشتیم. همچنین از ابتدای اسمال تا پایان ۶ ماهه سال جاری به طور متوسط ماهی ۵ لوکوموتیو از سیر خارج می شد.

وزیر راه: کمبودی در واگن باری و مسافری نداریم ولی باید سریعاً

لوکوموتیو خریداری و وارد شود

رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی نیز ۳۰ آذر ماه در حاشیه مراسم بهره برداری از ۵۶۶ دستگاه انواع ناوگان ریلی در ایستگاه راه آهن تهران، با بیان اینکه امروز برای ساخت واگن در بخش های باری و مسافری خودکفا شده ایم، گفت: بنابراین نیاز به واردات واگن باری و مسافری نیست و ما هم اجازه واردات تعمیر و نگهداری می توانیم سازندگان داخلی واگن را حمایت کنیم اما آنچه لازم است، لوکوموتیو است که در داخل در اختیار تولید آن مجبودیت داریم. هر چند تعدادی شرکت اعلام آمادگی کرده اند ولی نمی توانیم فعلا صبر کنیم بلکه باید به سرعت مشکل را حل کنیم. امیدواریم در چند ماه آینده جوشی در تعداد لوکوموتیوها ایجاد شود تا از قانون بر نامه ششم عقب نمانیم.وی با بیان اینکه حمل و نقل ریلی در کشور ما مقطوم واقع شده است، افزود: ۱۵ هزار کیلومتر ریل داریم بنابراین نیازمند جدی لوکوموتیو و واگن هستیم البته ظرفیت صادرات واگن را هم داریم اما باید نیاز داخل در اولویت قرار گیرد.

مقام مسئول سابق شرکت راه آهن: تعداد لوکوموتیوهای باری به ۲۴۱ دستگاه کاهش یافته است

یک مقام مسئول ارشد سابق شرکت راه آهن در گفت و گو با خبرنگار مهر درباره لوکوموتیوهای در سرویس (دیزل گرم) به خبرنگار مهر اظهار کرد: شرکت های اجاره دهنده لوکوموتیو به دلیل عدم توانایی در تأمین هزینه های تعمیر و نگهداری لوکوموتیوها با مشکلات زیادی رویه و هستند و امکان بازسازی ناوگان خود را ندارند. این منبع آگاه به خبرنگار مهر گفت: در آذر ماه سال گذشته ۳۴۱ دستگاه لوکوموتیو مخصوص واگن های باری در شبکه ریلی تردد داشت اما در آذر ماه اسمال به ۲۴۱ دستگاه کاهش یافت. فقط ۵ دستگاه لوکوموتیو در ماه گذشته در منطقه سرخس از سیر خارج شد. این در حالی است که در مهر ماه لوکوموتیوهای در سیر ۲۸۰ دستگاه بوده است.

به گفته این مقام مسئول سابق بخش حمل و نقل ریلی، وقتی بار در شبکه رسوب می کند، خطوط فرعی بسته و حرکت به کندی انجام می شود این رسوب به تدریج در شبکه ریلی گسترده تر می شود؛ لذا این چرخه تأثیر گذاری ارسوب واگن در شبکه و «کندی حرکت قطارها» مترا تیر یکدیگر ادامه دار خواهد شد. ۵ دستگاه لوکوموتیو کشته واگن مسافری به بخش باری منتقل شده است. این مقام مطلع صنعت ریلی از افزایش توقف های طولانی مدت قطارها در طور سیر و حرکت خبر داد و گفت: در بلاک ایستگاه محمدیه (قم) تا فرودگاه امام خمینی (ره) حرکت قطارهای مسافری به سمت ایستگاه تهران به دلیل همین رسوب واگن ها که به کندی حرکت قطارها منجر شده، بعضاً تا ۴ ساعت به طول می انجامد.مهر

