سیاست رایزنی دیپلماتیک با همسایگان جواب داد

تکمیل راه‌آهن ایران- عراق پس از ۲۰ سال

کریدور ترانزیتی ریلی شلمچه- بصره بعد از ۲۰ سال تأخیر، با موافقت عراق برای رفع موانع، بزودی احداث می‌شود

گروه اقتصادی/ اختلاف نظر با عراق برای ساخت خط‌آهن شلمچه- بصره برطرف شده و مقدمات ساخت این خط‌آهن فراهم شده است. این خط آهن، همزمان با دیپلماسی اقتصادی که دولت برای گشایش روابط اقتصادی و تجاری با کشورهای منطقه در پیش گرفته، به مرحله ساخت رسیده است. راه‌آهن شلمچه- بصره ۳۲ کیلومتر طول دارد و ریل ایران تا مرز رسیده است و این ۳۲ کیلومتر باید در خاک عراق ساخته شود. عراق موظف است اراضی طرح را تملک کند و برای ساخت در اختیار ایران قرار دهد، اما سال‌ها ساخت این قطعه راه‌آهن معطل رفع موانع تملیک اراضی و اقدامات عراق مانده بود تا اینکه در دیدارهایی که در یک سال اخیر بین رئیس‌جمهور ایران و مقامات عراقی، همچنین دیدار مقامات حمل و نقلی دو کشور صورت گرفت، طرف عراقی برای حل مشکل تملک اراضی اقدام کرد. رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی اخیراً از رفع اختلافات مربوط به تحویل زمین از سوی عراق برای ساخت راه‌آهن شلمچه- بصره خبر داده بود.

عکس: وزارت راه و شهرسازی

■ دسترسی ایران از مسیر جنوب به دریای مدیترانه

اهمیت راه‌آهن شلمچه- بصره از آن جهت است که این خط ریلی به‌عنوان شاخه جنوبی کریدور شمال- جنوب دسترسی ایران برای انتقال بار بویژه از کشورهای حاشیه خلیج فارس به عراق- سوریه و از آنجا دسترسی به مدیترانه و کشورهای اروپایی را باز می‌کند. اتصال ریلی ایران به عراق اوایل دهه ۸۰ مطرح شد و سال ۱۳۹۰ خط آهن سراسری ایران به شلمچه رسید اما اتصال آن به بصره در پیچ و خم توافق‌های دوجانبه گیر افتاد تا اینکه در یک سال گذشته، با رایزنی‌های دوجانبه ساخت این راه‌آهن کلید خورد.

در سال ۹۰ ایران و عراق برای احداث راه‌آهن شلمچه به بصره، تفاهمنامه‌ای امضا کردند که اجرایی نشد؛ در سال ۹۳ بار دیگر تفاهمنامه احداث راه‌آهن شلمچه- بصره میان تهران و بغداد به امضا رسید. طبق این تفاهمنامه‌ها ایران متعهد به طراحی و ساخت یک پل روی اروند و طرف عراقی موظف به احداث ۳۲ کیلومتر خط آهن از مرز شلمچه تا ایستگاه راه‌آهن بصره در خاک عراق شد.

بخشی از ۳۲ کیلومتر مذکور در خاک عراق است که ایران ساخت آن را برعهده دارد. با این حال اتصال راه‌آهن ۳۲ کیلومتری شلمچه- بصره که به‌عنوان یکی از تکمیل‌کننده‌های کریدور شرق به غرب عنوان می‌شود، پس از گذشت بیش از ۱۰ سال، تکمیل نشد. سال ۹۴، کلنگ اتصال دو سوی اروند به خط آهن بر زمین زده شد. وزیر سابق راه و شهرسازی قول داده بود تا اربعین ۱۳۹۵، این خط آهن تکمیل شده و زائران با قطار به زیارت عتبات عالیات مشرف شوند اما اتصال ریلی دو کشور تاکنون متوقف بود.

تکمیل و ساخت کریدورهای ترانزیتی، از اهداف مهم بخش حمل‌ونقل در جهت رشد ترانزیت است. در حال حاضر ۳ محور مهم بین‌المللی ریلی، در اولویت ساخت در کشور قرار دارد که راه‌آهن شلمچه- بصره یکی از آنها است. راه‌آهن رشت- آستارا و چابهار- زاهدان دیگر خطوط ریلی اولویت‌دار برای ساخت است. اما با توجه به اینکه خط ریلی چابهار بیش از ۶۰۰ کیلومتر و خط ریلی رشت- آستارا ۱۶۴ کیلومتر است، به نظر می‌رسد با همکاری عراق، احداث راه‌آهن شلمچه- بصره به طول ۳۲ کیلومتر کوتاه‌ترین خط ریلی ترانزیتی اولویت دار در کشور است. همچنین به منظور توسعه و تکمیل مسیرهای صادراتی کشور و ارتباط با همسایگان و اتصال راه‌آهن ایران به کشورهای همسایه، براساس قانون بودجه، مبلغ ۲ میلیارد یورو از محل تسهیلات خارجی (فاینانس) در اختیار شرکت راه‌آهن قرار می‌گیرد.

راه‌آهن ایران از خط دیگری نیز به عراق متصل خواهد شد، خائن خط مسیر کرمانشاه- خسروی- خانقین است. در حال حاضر ریل تا کرمانشاه متصل است و از آنجا تا راه‌آهن خانقین در عراق باید حدود ۲۶۰ کیلومتر ریل احداث شود، بنابراین خط ریلی شلمچه- بصره کوتاه‌ترین مسیر ترانزیتی ریلی برای اتصال به عراق است.

ایران در مسیرهای ترانزیتی کریدور شمال- جنوب، کریدور چین- آسیای میانه- آسیای غربی- اروپا، کریدورهای حمل ونقلی میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اکو) مانند کریدور اسلام آباد- تهران- استانبول و کریدور ایران- عراق- سوریه، قرار گرفته است. تکمیل قطعات باقیمانده از کریدورهای ترانزیتی راهکاری برای جذب بار است چون با تکمیل این راه‌ها، امکان حمل یکسره بار از مسیر زمینی به جای مسیر دریایی- زمینی امکان‌پذیر می‌شود. حمل یکسره بار از جمله راهکارهایی است که اخیراً کشورهای منطقه با کریدورهای مشترک برای جذب بار و رشد ترانزیت بر آن تأکید دارند.

به گفته یحیی آل اسحاق، رئیس اتاق مشترک ایران و عراق «بحث ترانزیت میان ایران و عراق در مجلس این کشور تصویب و آیین‌نامه آن در حال ابلاغ است که در صورت اجرا تأمین بخش قابل توجهی از نیازهای اساسی ما نه از تولیدات این کشور بلکه از مسیر عراق افزایش پیدا می‌کند؛ اگر روابط ترانزیتی و مقدمات افتتاح راه‌آهن شلمچه به بصره و حمل‌ونقل یکسره فراهم شود، بدون تردید روابط تجاری ایران و عراق به تعادل خواهد رسید.»

بر اساس گزارشی که مرکز پژوهش‌های مجلس آن را منتشر کرده است، چنانچه ایران در تکمیل کریدورهای ترانزیتی تعجیل نکند «می‌توان گفت که کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد و فعال‌سازی کریدورهای دیگر، در حال بهره‌برداری از این فرصت و ربودن سهم ایران از این میدان نفتی مشترک هستند.» بنابراین سیاستگذاران با درک این موضوع، ساخت مسیرهای بین‌المللی را هدف رشد ترانزیتی در کشور قرار داده‌اند. همچنین تعلل چند ساله در توسعه ترانزیت، موجب کاهش عملکرد ترانزیتی کشور در دهه ۹۰ شد. در این سال‌ها ترانزیت تنها در سال ۹۳ به نزدیکی ۱۳ میلیون تن رسیده است. کشور در چند سال گذشته، با روند نزولی میزان ترانزیت روبه‌رو بوده به‌طوری‌که میزان کاهش در سال‌های ۹۸ و ۹۹ شدیدتر شده و بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته که این وضعیت فاصله اساسی وضع موجود با وضع مطلوب ترانزیت در طول دهه‌های گذشته را نشان می‌دهد. بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، کاهش ترانزیت، ناکارآمدی در استفاده از استعدادهای ترانزیتی کشور است که ریشه در عوامل دیگری غیر از تحریم‌ها و همه‌گیری کرونا دارد.

بر اساس برنامه توسعه ترانزیت، رشد ترانزیت در ۳ مرحله دیده شده است. این رشد در کوتاه مدت (پایان امسال) به ۱۵ میلیون تن، میان مدت(تا ۲۰۲۵) به ۳۰ میلیون تن و در بلندمدت(۲۰۳۰) به ۵۰ میلیون تن خواهد رسید. البته لازمه رسیدن این رشد توسعه زیرساخت‌ها است چون با توجه به باری که از چین و روسیه و هند در منطقه مبادله می‌شود، برای تأمین بار مشکلی وجود ندارد اما زیرساخت‌ها باید برای این جذب بار آماده شود. دولت استراتژی توسعه روابط اقتصادی در منطقه را دنبال می‌کند و از این‌رو شاهد افزایش حجم مبادلات تجاری در منطقه هستیم. از سوی دیگر فعالیت در پیمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای مانند عضویت در پیمان شانگهای و افزایش تجارت با کشورهای اوراسیا از عوامل رشد جذب بار از مسیر ایران است. به این ترتیب با تکمیل زیرساخت‌ها چشم‌انداز ترانزیتی ایران برای رشد ۵۰ میلیون تنی، مسیری مشخص و روشن است.

به منظور کاهش هزینه ساخت مسکن اجرا می‌شود

تشکیل کارگروه فولاد و سیمان برای تأمین مصالح نهضت ملی مسکن

سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی از تشکیل کارگروه فولاد وسیمان در همراهی دو وزارتخانه راه و شهرسازی و صمت برای تکمیل زنجیره تأمین مصالح ساختمانی طرح نهضت ملی مسکن خبر داد.

کاهش هزینه ساخت مسکن نهضت ملی هدف مهم این طرح برای خانه دار شدن اقشار کم درآمد جامعه است. به این منظور تمهیدات مختلفی برای کنترل هزینه‌های ساخت این پروژه در نظر گرفته شده است. یکی از این تمهیدات زنجیره تأمین مصالح ساختمانی و استفاده از فناوری‌های نوین در این طرح است.

محمدمهدی حیدری، سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در خصوص اجرای بهینه طرح نهضت ملی مسکن گفت: در اجرای بهینه طرح نهضت ملی مسکن، مرکز تحقیقات شناسایی، معرفی و عرضه فناوری‌های نوین را در دستور کار قرار داده است. در عین حال توجه به کیفیت تأسیسات ساختمانی اعم از لوله، اتصالات و... در دستور کار است که در این خصوص ترویج عرضه محصولات دارای گواهینامه فنی در حال عملیاتی شدن است. چندی است که مرکز تحقیقات با برخی از کارخانجات وارد مذاکره شده است. مرکز تحقیقات درصدد است تا در خصوص تأمین مصالح ساختمانی دارای گواهینامه فنی و زنجیره تأمین این مصالح صنعت در کنار مرکز تحقیقات و وزارت راه و شهرسازی باشد.

حیدری همچنین در خصوص دیگر اقدامات مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در اجرای طرح نهضت ملی مسکن گفت: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در خصوص رد یا تأیید الحاق اراضی به محدوده شهرها در اجرای طرح نهضت ملی مسکن مسائل مختلف از جمله مسأله فرونشست زمین، گسل‌های فعال و سایر مخاطرات را مورد توجه و کار کارشناسی قرار می‌دهد و نظرات کارشناسی مرکز به شورای‌عالی شهرسازی و معماری اعلام می‌شود تا شورا در این خصوص اعلام‌نظر نهایی داشته باشد.

سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی دو مصالح ساختمانی پرکاربرد نهضت ملی مسکن را سیمان و فولاد عنوان کرد و توضیح داد: در خصوص تأمین فولاد طرح نهضت ملی مسکن جلساتی با مدیرعامل ذوب آهن در همراهی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و نماینده وزارت صمت انجام شد و در کنار آن از کارخانه ذوب‌آهن اصفهان بازدید به‌عمل آمد.

حیدری تصریح کرد: در زنجیره تأمین مصالح و تنوع در ارائه محصولات فولادی ساختمانی مقرر شد تا کارگروهی فنی شکل بگیرد و سازکارها تعیین و مدیریت شود.

وی ادامه داد: در خصوص تأمین مصالح ساختمانی سیمان، ترویج استفاده از سیمان آمیخته مدنظر است که بتواند جایگزین قسمتی از سیمان پرتلند شود تا هم موضوعات محیط‌زیستی و هم افزایش ظرفیت تولید و هم کاهش قیمت با کمک کارخانه‌های تولید و انجمن سیمان مدیریت شود. کارگروه ملی سیمان در هماهنگی با وزارت راه و شهرسازی و وزارت صمت در مرکز تحقیقات تشکیل می‌شود.

حیدری تأکید کرد: حداکثر تا یکماه آتی در همکاری وزارت راه و وزارت صمت کارگروه سیمان برای تأمین بموقع مصالح ساختمانی طرح نهضت ملی مسکن تشکیل خواهد شد.

■ افزایش قیمت تمام شده با طولانی شدن اجرای نهضت مسکن

با اینکه برنامه‌های مختلفی برای کاهش هزینه نهایی و قیمت تمام شده واحدهای نهضت ملی بکار گرفته شده است، اما طولانی شدن زمان ساخت، با تحمیل تورم عمومی، موجب افزایش قیمت نهایی می‌شود.

در این خصوص، ایرج رهبر، رئیس انجمن انبوه‌سازان استان به ایسنا گفت: برخی تعهدات در قبال پروژه‌های نهضت‌ملی مسکن از سوی متولیان بخش مسکن انجام نگرفته، که این موضوع موجب افزایش هزینه ساخت واحدها می‌شود. ایده اجرای طرح نهضت ملی مسکن در صورت اجرای درست می‌تواند بخشی از مشکلات کشور در حوزه تأمین خانه را برطرف کند، اما طرح در اجرا با مشکلاتی روبه‌رو شده است که تعلل در اجرای برنامه مهمترین آن است.

وی افزود: بارها اعلام کردیم که متقاضیان پس از واریز دو یا سه قسط ۴۰ میلیون تومانی، به دلیل ناتوانی در پرداخت‌ها در حال ریزش هستند و این مسأله به کمبود منابع و کندی کار منجر شده است. پیشنهاد دادیم تا برخی از محدودیت‌ها و شروط افراد واجد شرایط برداشته شود. انبوه‌سازان نیز درخصوص تأمین منابع اعلام آمادگی کردند.

وی، افزایش هزینه‌های ساخت را نتیجه طبیعی طولانی شدن پروژه نهضت ملی مسکن دانست و گفت: در حال حاضر هزینه ساخت به حدود ۸ میلیون تومان در هر متر مربع رسیده است؛ در حالی که شاید اگر کارها روی روال بود می‌توانستیم با ۴۰ درصد کمتر از این رقم، پروژه را جمع کنیم. به هر حال مسأله تورم باعث افزایش قیمت‌ها می‌شود. دو مشکل اساسی ما عدم تأمین منابع و رسیدگی نکردن به خواسته‌ها و پیشنهادات سازندگان است.

■ پرداخت تسهیلات

مشکل دیگری که موجب طولانی شدن روند ساخت نهضت ملی مسکن شده است، تعلل بانک‌ها در پرداخت تسهیلات ساخت نهضت ملی مسکن است. براساس آمار وزارت راه و شهرسازی، تاکنون بیش از ۵ میلیون نفر در طرح نهضت ملی مسکن ثبت نام کرده‌اند که از این تعداد بیش از یک میلیون و ۵۴۰ هزار نفر واجد شرایط شناخته شدند، اما روند پرداخت تسهیلات نشان می‌دهد تا کنون ۳۰۰ هزار نفر تسهیلات دریافت کرده‌اند.

بر این مبنا، با گذشت بیش از یک سال از ابلاغ قانون جهش تولید مسکن و تأکید ماده ۴ این قانون بر پرداخت حداقل ۲۰ درصد از کل تسهیلات پرداختی نظام بانکی به ساخت مسکن که در سال اول نباید کمتر از ۳۶۰ هزار میلیارد تومان شود، کل تسهیلات پرداختی نظام بانکی به طرح نهضت ملی مسکن براساس آمار وزارت راه و شهرسازی حدود ۱۸ هزار میلیارد تومان بوده است که تقریباً تمام آن توسط بانک مسکن پرداخت شد و عملکرد سایر بانک‌ها در این زمینه نزدیک به صفر بود. بر همین اساس، به گزارش فارس، مهم‌ترین توجیه نظام بانکی برای عدم ایفای تعهدات، ناتوانی نظام بانکی در پرداخت این تسهیلات است که آمار منتشر شده توسط بانک مرکزی نشان می‌دهد این موضوع بهانه‌ای بیش نیست و تنها در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۱، حدود ۲۰۰۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده است که ۲۰ درصد آن معادل ۴۰۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات ساخت مسکن می‌شود. با توجه به اینکه در ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۰، حدود ۱۷۶۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده‌است، می‌توان گفت در سال اول ابلاغ قانون جهش تولید مسکن، معادل ۳۷۶۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات توسط نظام بانکی پرداخت شده است که ۲۰ درصد آن معادل ۷۵۲ هزار میلیارد تومان می‌شود. در حقیقت تسهیلات پرداختی به ساخت مسکن بخش کوچکی از کل تسهیلات نظام بانکی را تشکیل می‌دهد و بانک‌ها به تعهدات خود در این زمینه عمل نکرده‌اند.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد

نوسازی یکهزار و ۸۱۳ واحد در بافت‌های فرسوده

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: قرارداد تسهیلات نوسازی یکهزار و ۸۱۳ واحد در بافت فرسوده استان‌های آذربایجان شرقی، آذربایجان‌غربی، اردبیل و زنجان منعقد شد. محمد آیینی روند ارائه نوسازی بافت‌های فرسوده چهار استان آذربایجان‌شرقی، آذربایجان غربی، اردبیل و زنجان را توضیح داد و بر پرداخت سریع‌تر واحدهای در انتظار دریافت تسهیلات تأکید کرد. مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران گفت: در بافت فرسوده آذربایجان شرقی در مجموع ۵ هزار و ۳۴۰ واحد در حال نوسازی است که ۲ هزار و ۷۷۹ واحد از این میزان نوسازی از محل اعتبارات سال ۱۴۰۰ در دولت سیزدهم به بانک معرفی شده که بانک تاکنون با یکهزار و ۸۹ واحد انعقاد قرارداد کرده است. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در استان اردبیل نیز در مجموع ۲ هزار و ۸۳۴ واحد در دست نوسازی قرار دارد که ۹۰۱ واحد از محل اعتبارات ۱۴۰۰ معرفی شده که از این تعداد بانک با ۲۴۶ واحد انعقاد قرارداد کرده است. آیینی روند پرداخت تسهیلات نوسازی در استان زنجان را نیز اعلام کرد و گفت: در استان زنجان نیز در مجموع یکهزار و ۶۴۵ واحد در حال نوسازی است که ۷۷۷ واحد به بانک معرفی شده و بانک با ۲۷۷ واحد انعقاد قرارداد کرده است. وی افزود: در آذربایجان غربی نیز در مجموع یکهزار و ۱۵۴ واحد در حال نوسازی است که ۷۶۰ واحد از محل اعتبارات ۱۴۰۰ به بانک معرفی شده و بانک با ۲۰۱ واحد انعقاد قرارداد کرده است.

اخبار

مذاکره با چینی‌ها برای ورود به بندر چابهار

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: در حال حاضر کشورهای چین، ازبکستان، قزاقستان و روسیه برای ورود به بندر شهید بهشتی چابهار درخواست‌هایی داشتند که مذاکرات جدی هم با چینی انجام داده‌ایم.

علی‌اکبر صفایی اظهار داشت: خط لاینر در خزر فعال هستند و تمام ترددهای باری در این مسیر در حال انجام است به‌طوری که تردد کشتی باری در مسیر رفت در ۵ روز به انجام می‌رسد و البته عملیات بندری به آن اضافه می‌شود.

وی در پاسخ به این سؤال که مدت زمان عملیات بندری در بندر آستاراخان روسیه چقدر است، ادامه داد: برنامه زمان‌بندی کشتی لاینر تعریف شده و وجود دارد و مدت زمان تردد بسیار کمتر از آنچه که گفته شده، بوده است و مسیر تردد از بنادر شمالی تا بندر قزاقستان با احتساب اینکه در طول مسیر در دو بندر هم توقف داشته باشند تنها ۶ روز زمان می‌برد و اگر کشتی از بندرانزلی به طور مستقیم به آستاراخان روسیه حرکت کند مدت زمان سیر بیشتر از ۵ روز بیشتر نیست اما مدت زمان پهلوگیری و عملیات بندری به میزان تخلیه و بارگیری بستگی دارد و در برخی مواقع کشتی در لنگرگاه بنادر به دلایل متعدد متوقف می‌شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره سرمایه‌گذاری روس‌ها در بنادر شمالی ایران گفت: روس‌ها وارد سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک ایران شدند و برای سرمایه‌گذاری در این حوزه به دلیل مشکلات ایجاد شده پس از جنگ با اوکراین، جدی هستند. به طوری‌که تا به امروز ۱۲ جلسه بررسی موضوعات مرتبط با سرمایه‌گذاری در بنادر ایران را با روس‌ها پشت سرگذاشته‌ایم اما هنوز ارزش قرارداد و جزئیات آن مشخص نیست.

صفایی درباره ضرورت لایروبی ولگا تأکید کرد: در حال حاضر مشکل تردد به روسیه و بنادر روسی لایروبی ولگا است و در این باره جلسات و مذاکراتی با روس‌ها داشتیم و روس‌ها روی مناقصه لایروبی ولگا کار می‌کنند و شرکت‌های ایرانی هم در مناقصه لایروبی ولگا حضور دارند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه باید عمق مناسب در خزر برای تردد کشتی‌ها ایجاد شود، ادامه داد: تراز آب دریای خزر به ۱،۵ متر کاهش پیدا کرده که این کاهش عمق بر عملکرد بنادر شمالی مؤثر بوده بویژه بنادر شمالی دریای خزر که عمق آنها کمتر است، از این‌رو روس‌ها لایروبی ولگا را در دستور کار دارند.

وی با اشاره به اثرگذاری حمل و نقل دریایی در رونق کریدور شمال- جنوب اظهار داشت: برای فعال شدن کریدور شمال- جنوب باید ظرفیت ناوگان دریایی خزر بویژه کشتی رو-رو افزایش یابد. البته در حال حاضر ظرفیت ناوگان دریایی کشورمان به بیش از ۳۰ میلیون رسیده و برای نوسازی ناوگان به ساخت و خرید ۱۵۰ فروند کشتی نیاز داریم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین درباره درخواست شرکت‌های خارجی برای اپراتوری در بندر شهید بهشتی چابهار گفت: برای اپراتوری جدید در بندر چابهار با چند کشور در حال مذاکره هستیم و اما فرایند مذاکره طولانی است چراکه اساساً معمولاً مذاکرات برای سرمایه‌گذاری زمان‌بر است و نکته مهم این است که ما علاقه‌مند هستیم که بخش خصوصی این کشورها وارد بنادر ایران شوند. در حال حاضر کشورهای چین، ازبکستان، قزاقستان و روسیه برای ورود به بندر شهید بهشتی چابهار درخواست‌هایی داشتند که مذاکرات جدی هم با چینی انجام داده‌ایم.

افزایش سرعت لکوموتیوها و هدفمند شدن خطوط دو اولویت بخش ریلی

مدیر عامل شرکت راه‌آهن کاهش تقلیل سرعت لکوموتیوها با حفظ ایمنی را نیازمند افزایش بهسازی خطوط ریلی دانست و گفت: افزایش سرعت لکوموتیوها و هدفمندتر شدن خطوط ریلی دو هدف اولویت‌دار شرکت راه‌آهن است که نیاز به بودجه دارد.

سید میعاد صالحی با اشاره به عمر ۵۰ الی ۶۰ ساله برخی از خطوط ریلی اظهار کرد: به طور کلی خطوط ریلی باید بعد از هر ۱۵ سال بهسازی و بازسازی شوند و اگر این بهسازی انجام نشود مجبور به تقلیل سرعت لکوموتیوها می‌شویم. وی افزود: برای مثال سال‌های گذشته مسیر قطار تهران- مشهد ۱۵ ساعته بود اما الان به ۱۱ ساعت کاهش یافته است، چرا که با بهسازی خطوط موفق به کاهش تقلیل سرعت لکوموتیوها شدیم.

مدیر عامل شرکت راه‌آهن کاهش زمان سفرهای ریلی را قابل تحقق اعلام کرد و افزود: در حال حاضر نیاز به ناوگان قوی و پرسرعت داریم که البته لکوموتیوهای ما در برخی مسیرها ۱۴۰ تا ۱۶۰ کیلومتر سرعت دارند اما برخی مسیرها با گذشت زمان بهسازی نشده و سرعت لکوموتیوها در این مسیرها به ۸۰ الی ۴۰ کیلومتر هم می‌رسد. صالحی افزود: باید تقلیل سرعت‌ها را با حفظ ایمنی کاهش دهیم که این کار نیاز به بودجه دارد.

معاون وزیر راه و شهرسازی موضوع دوم را هدفمند شدن خطوط ریلی دانست و گفت: باید بین ۳۶ پروژه مختلف ریلی نیمه تمام اولویت‌بندی کنیم. وی ادامه داد: در حال حاضر تکمیل خطوط ریلی چابهار- زاهدان، بیرجند- زاهدان، شلمچه- بصره، سرخس- بافت و رشت- آستارا در اولویت قرار دارد. مدیر عامل شرکت راه‌آهن درباره وضع خط ریلی شلمچه- بصره گفت: موانع متعدد سیاسی، امنیتی و اقتصادی در مسیر تکمیل این پروژه ریلی قرار دارد که بخشی از آنها مربوط به داخل کشور است و بخشی در خاک عراق است. صالحی خاطرنشان کرد: در عراق باید ۱۶ کیلومتر مین‌روبی شود و بعد از آن در خاک بصره ۳ کیلومتر را عراقی‌ها صاف کردند، سپس به عبور از اروند رود می‌رسیم که در این خصوص در حال انجام مطالعات تکمیلی هستیم.

وی ادامه داد: نکاتی هم باید داخل ایران حل شود. اختلاف مرزی بین ایران و عراق بود که سال ۹۹ یک تفاهم برای رفع اختلاف مرزی امضا شد و جلسات متعددی با ستاد کل نیروهای مسلح داشتیم. برای عمل به این تفاهمنامه به وفاق در دستگاه‌های داخلی کشور نیاز بود که اکنون موانع مرتفع شده است. به گفته صالحی ریل‌گذاری این مسیر در حال تکمیل است و دیوارهای جدید مرزی هم گذاشته شده است.

ترانزیت ۶۱۴ هزار تن کالا از پایانه مرزی پرویزخان

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان کرمانشاه از ترانزیت ۶۱۴ هزار تن کالا از پایانه مرزی پرویزخان و معاینه فنی بیش از ۲۹ هزار خودرو سنگین در مراکز معاینه فنی این استان طی شش ماه خبر داد.

فریبرز کرمی، از تردد ۱۵۶ هزار خودرو سنگین در پایانه‌های مرزی این استان طی شش ماه ابتدایی سال خبر داد و گفت: طی این بازه زمانی تردد ۱۵۶ هزار مسافر از پایانه‌های مرز، ترانزیت ۶۱۴ هزار تن کالا از پایانه مرزی پرویزخان و بارگیری ۲۵۴ هزار تن کالا از پایانه مرزی پرویزخان به اقصی نقاط کشور به ثبت رسید.