

نخستین خط ریلی سریع‌السیر برقی با فاینانس ۱۵ میلیارد یوانی چین بانرخ سود ۶ درصد ساخته می‌شود تهران – اصفهان در یک ساعت

این پروژه از سال ۸۵ کلید خورد، اما عباس آخوندی که وزیر شد، ادامه ساخت این خط ریلی مهم را متوقف کرد!



عکس: مهر

ساخت آن مسیر کنونی تهران-اصفهان (حدود ۶ ساعت) به یک ساعت کاهش می‌یابد.

تکمیل پروژه

رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی در خصوص راه‌اندازی نخستین قطار برقی کشور گفت: مسائل فنی پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان-قم-تهران تا دو-سه هفته آینده تعیین تکلیف خواهد شد. مجری طرح‌های زیربنایی استان اصفهان نیز در این باره گفت: پیش‌بینی می‌کنیم پروژه قطار سریع‌السیر را تا پایان دولت سیزدهم تحویل دهیم. در حال حاضر تعداد مسافران جاده‌ای تهران-اصفهان سالانه ۱۶ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر است که اگر قطار سریع‌السیر این مسیر روی ریل پرسرعت بنیاید، پیش‌بینی‌ها از انتقال ۳۸ درصد آنها از جاده به ریل حکایت دارد. برآورد تعداد مسافران قطار سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان در سال ۱۴۰۱ (بافرض ساخته شده بودن آن در حال حاضر) ۷ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر است این در حالی است که پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۳۰ تعداد تقاضای سفر این قطار به ۱۷ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر برسد. اگر شیوه تردد مسافران از تهران بدون احداث قطار برقی تهران-اصفهان و با استفاده از جاده ادامه داشته باشد، برای جابه‌جایی این تعداد مسافر باید مسیرهای جاده‌ای گسترش یابد. سرمایه‌گذاری مستقیم در بخش جاده‌ای و افزایش هزینه‌های غیر مستقیم دولت در بخش مصرف سوخت، آلودگی هوا و تصادفات جاده‌ای تا ۳ سال آینده، ۱۸۶۰۱ هزار میلیارد تومان برآورد کرد.

موافقت دولت با فاینانس ۱۲.۸ میلیون یورویی برای نوسازی لکوموتیوها

شورای اقتصاد با تأمین قطعات لکوموتیوهای شرکت راه‌آهن از محل فاینانس ۱۲.۸ میلیون یورویی موافقت کرد. شورای اقتصاد به ریاست سید مسعود میرکاظمی معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور در جلسه ۸ تیر ماه امسال با پیشنهاد دو سال و نیم قبل وزارت راه و شهرسازی در تاریخ ۸ اسفند ۱۳۹۸ مبنی بر امکان واردات قطعات ضروری ناوگان لکوموتیوهای راه آهن موافقت کرد. براساس این مصوبه، شرکت راه آهن می‌تواند معادل ۱۲ میلیون و ۸۶۷ هزار و ۱۱ یورو مشتمل بر ۱۰ میلیون و ۶۲۵ هزار یورو اصل تسهیلات خارجی (فاینانس) و ۲ میلیون و ۲۴۲ هزار و ۱۱۵ یورو سود آن به عنوان وام خارجی برای خرید قطعات ضروری لکوموتیوها استفاده کند.

سید میعاد صالحی مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران اواخر آذر ماه سال گذشته در مراسم الحاق ناوگان ریلی به شبکه راه آهن اظهار داشت: در حال حاضر ۹۵۰ دستگاه لکوموتیو در کشور وجود دارد که ۲۰۰ دستگاه از این تعداد از ۲۰ سال گذشته زمینگیر بودند و از آنها به عنوان برداشت قطعه استفاده می‌شود. همچنین کمتر از ۲۰۰ دستگاه دیگر در طول ۳ سال اخیر زمینگیر و حدود ۶۰ لکوموتیو هم در ۷ ماه اول ۱۴۰۰ زمینگیر شدند. صالحی تأکید کرد: بنابراین در حال حاضر کل شبکه ریلی با حدود ۵۰۰ دستگاه لکوموتیو در حال گردش است.

نام‌نویسی بیش از ۵۰ هزار نفر برای دریافت زمین مسکن

مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی از نام‌نویسی بیش از ۵۰ هزار نفر برای دریافت زمین مسکن براساس قانون جوانی جمعیت خبر داد. پروانه اصلائی با اعلام این خبر گفت: پس از تصویب آیین‌نامه، واگذاری زمین و مسکن آغاز می‌شود.

ساخت و تکمیل ۷۱۵ کیلومتر بزرگراه و راه اصلی در ۱۰ ماه گذشته

وزارت راه و شهرسازی از ساخت و تکمیل ۷۱۵ کیلومتر بزرگراه، راه اصلی و بهسازی راه‌های موجود از ابتدای روی کار آمدن دولت سیزدهم تا کنون خبر داد. وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد: از ابتدای روی کار آمدن دولت سیزدهم تا کنون، که قریب به ۱۰ ماه گذشته است، با توجه به ضرورت وجود شبکه‌های گسترده‌ای از راه‌های اصلی، فرعی، بزرگراه‌ها، شاهراه‌ها و... با رویکرد اتصال تمام نقاط کشور، راهسازی، توسعه و ایمن‌سازی راه‌ها به عنوان یکی از اولویت‌های این ارگان قرار گرفت و طی بازه زمانی مذکور ساخت و تکمیل ۱۶۷ کیلومتر از آزادراه‌های کشور در کارنامه وزارت راه و شهرسازی در دولت سیزدهم به ثبت رسید. امضای تفاهنامه قرارداد مشارکت آزادراه شرق تهران به طول یکصد کیلومتر، امضای تفاهنامه قرارداد مشارکت آزادراه لامرد پارسیان در استان فارس به طول ۶۵ کیلومتر، تصویب‌نامه تأمین مالی و احداث قطعات ۷ و ۸ آزادراه اصفهان-شیراز و تصویب‌نامه تأمین مالی و احداث کنارگذر ماهشهر در استان خوزستان به طول ۲۸ کیلومتر انجام شد. همچنین ساخت و تکمیل ۷۱۵ کیلومتر بزرگراه و راه اصلی و بهسازی مسیرها از دیگر اقداماتی بود که توسط شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور انجام شد.

اهداف و مزایای قطار برقی تهران-اصفهان
کاهش زمان سفر و افزایش آسایش مسافر
کاهش ترافیک و سوانح بین شهری
ایجاد ظرفیت و گسترش شبکه ریلی در جابه‌جایی مسافر
افزایش اشتغال
توسعه گردشگری و سفرهای زیارتی
کاهش مصرف انرژی (سوخت)، آلودگی و تغییرات مرتبط با اثرات زیست‌محیطی
ورود فناوری‌های نوین و انتقال تکنولوژی در موضوعات ایمنی، مدیریت ساخت و بهره‌برداری، بومی‌سازی مراحل طراحی و ساخت
ایفای نقش کلیدی در مواقع بحرانی به عنوان ستون معین شهر تهران
شروعی بر توسعه سایر خطوط ریلی سریع‌السیر شامل تهران - مشهد، تهران - تبریز، اصفهان - شیراز و - اهواز

هزینه‌های سرمایه‌گذاری	
موضوع	هزینه (میلیارد تومان)
هزینه ساخت	۱۱۵،۹۱۵
هزینه تأمین کل ناوگان	۱۳،۴۵۵
مجموع هزینه ساخت و تأمین ناوگان	۱۲۹،۳۷۰

اهداف و مزایای قطار برقی تهران-اصفهان		
سال	افق	مسافر (میلیون نفر)
۱۴۰۱	تقاضای موجود	۷.۲
۱۴۰۶	سال اول بهره‌برداری	۸.۳
۱۴۱۵	افق میان مدت	۱۰.۹
۱۴۳۰	افق طرح	۱۷.۳

اهداف و مزایای قطار برقی تهران-اصفهان (میلیارد تومان)	
ارزش اسقاط	۳۸۴،۴۴۳
فروش بلیط	۳۲۰،۱۹۳
درآمدهای جانبی (تبلیغات، اجاره تجاری و ...)	۳۲،۰۱۹
مجموع درآمدهای مستقیم (مالی)	۷۳۶،۶۵۵
درآمد حاصل از صرفه‌جویی زمان سفر	۱۳۳،۲۳۶
درآمد حاصل از کاهش تصدافات	۵۰،۳۴۸
درآمد حاصل از ایجاد اشتغال	۶،۷۶۰
درآمد حاصل از صرفه‌جویی در مصرف سوخت	۱۹۹،۷۱۳
درآمد حاصل از کاهش آلودگی	۲۳،۰۳۸
درآمد حاصل از کاهش هزینه نگهداری راه	۶،۲۴۸
مجموع درآمدهای غیرمستقیم (منافع ملی)	۴۱۹،۳۴۳
مجموع درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم	۱،۱۵۵،۹۹۸

منافع اقتصادی قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان

کل کشور منفعت دارد در دستور کار قرار گرفته است. نخستین قرارداد ساخت خط سریع‌السیر ریلی در کشور مربوط به مسیر پرمسافر تهران-قم-اصفهان است. با این قرارداد دانش فنی احداث خطوط ریلی سریع‌السیر وارد کشور شده و علاوه بر ۳ استان تهران، قم و اصفهان ۱۰ تا سال آینده در ۸ استان دیگر که ۸۰ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده است، خط ریلی سریع‌السیر احداث می‌شود و این خطوط با تکیه بر دانش فنی داخلی ساخته خواهد شد و به این

دقیق، دارای توجیه فنی و اقتصادی است. به این ترتیب از قبل منابع ایران در چین، تسهیلات به کشور پرداخت شده است. طرح قطار سریع‌السیر نیز به عنوان موضوعی علمی، جدید و با تکنولوژی روز، در زمره طرح‌هایی قرار گرفته است که برای احداث آن از تسهیلات پرداختی از سوی چین استفاده می‌شود. سود این تسهیلات ۶ درصد است.

در شرایطی که مسیرهای ریلی ما سنتی بوده، در این صنعت نیاز به تحول اساسی داریم به همین دلیل ورود تکنولوژی پیش‌رسان و راهبردی که برای

در سال‌های گذشته، به واسطه منابع مالی ایران در کشور چین که به خاطر تحریم‌ها امکان انتقال آن نبود، قرارداد تأمین منابع طرح‌های زیرساختی در حوزه‌های مختلف مانند زیربنای حمل‌ونقل، نفت، پتروشیمی، فولاد و... با چین منعقد می‌شود و همه این طرح‌ها با ارزیابی



علیرضا مولوانی
مجری طرح قطار سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان

بیشترین مانع در تحقق این امر خودتخریمی داخلی و مدیرانی هستند که هنوز از دولت قبل در رأس کار قرار دارند و اعتقادی به احداث این مسیر ریلی ندارند. قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان به صورت صد درصدی توسط پیمانکاران داخلی ساخته می‌شود. برخی تجهیزاتی که برای ساخت این خط وارد شده، در حال حاضر با همان استاندارد و کیفیت در کشور تولید می‌شود. برای بهره‌برداری از این قطار دولت هیچ هزینه‌ای نخواهد داشت و بهره‌برداری از آن به بخش خصوصی واگذار می‌شود.

پایتخت بسیار مؤثر خواهد بود. با احداث نخستین قطار سریع‌السیر، در ساخت مسیرهای سریع‌السیر دیگر، ۳۰ تا ۵۰ درصد در هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌شود. قطار برقی تهران-اصفهان ۲ هزار نفر اشتغالزایی مستقیم و ۲۵ هزار نفر اشتغالزایی غیرمستقیم دارد. در حال حاضر ۷۰ درصد زیرسازي مسیر از قم تا اصفهان تکمیل شده و تا پایان امسال ریل‌گذاری این مسیر شروع می‌شود. تأکید رئیس‌جمهور تکمیل قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان تا پایان دولت سیزدهم است.

ترتیب از خروج ارز از کشور جلوگیری می‌شود. با وجود چند برابر شدن هزینه‌های ارزی، ساخت قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان هنوز اقتصادی است. در کشورهای بهره‌بردار از قطارهای سریع‌السیر، این قطارها درآمزا هستند. ساخت قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان موجب تمرکززدایی از پایتخت می‌شود و برخی مشکلات حاشیه‌نشینی پایتخت را حل می‌کند. از سوی دیگر با توجه به اینکه اصفهان، معین استان تهران در مواقع بحران است، این قطار هنگام وقوع زلزله یا حوادث دیگر، برای حل مشکلات

آنگهی فراخوان ارزیابی کیفی و شناسایی و انتخاب سرمایه‌گذار (حقوقی یا حقیقی)

شرکت عمران شهر جدید پردیس در نظر دارد بر اساس مصوبه هیأت‌مدیره ۸۸۸/۵۸ مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۲۳ نسبت به ارزیابی کیفی، شناسایی و انتخاب سرمایه‌گذار ذیصلاح اقدام نماید.
موضوع: مشارکت در ساخت مجتمع تجاری سپید واقع در فاز ۹ و احداث خدمات روبنایی (شامل آموزشی و مذهبی و فرهنگی) واقع در فاز ۳ (مرکز منحه‌ها) شهر جدید پردیس در قالب بسته‌مشارکتی (M3-02) (بامشخصات مندرج در جدول ((
نام و نشانی شرکت عمران شهر جدید پردیس: فاز یک، میدان عدالت، خیابان فروردین شمالی، خیابان پیام، خیابان عمران، تلفن: ۶۰۰۰-۷۶۷۲۵۵۰۰ داخلی: ۲۰۰ و ۲۰۳-۲۰۰ کدپستی: ۱۶۵۸۱۳۵۴۴

جدول شماره (۱)	
آورده شرکت عمران شهر جدید پردیس (ریال)	آورده شریک با سرمایه‌گذار (با اعمال تنزیل بروز) ریال
جمع قیمت زمین	۸۸۳/۹۱۳/۴۰۰/۰۰۰
هزینه احداث کاربری‌های انتفاعی	۷۰۰/۶۴۸/۷۱۰/۷۱۳
یک قطعه زمین تجاری به‌شماره (۲۱-۲۴) ۹-۳ (سپید) واقع در فاز ۹	یک قطعه زمین تجاری به‌شماره (۲۱-۲۴) ۹-۳ (سپید) واقع در فاز ۹
جمع قیمت زمین تجاری به‌شماره (۲۱-۲۴) ۹-۳ (تجاری سپید)	۸۸۳/۹۱۳/۴۰۰/۰۰۰
هزینه احداث کاربری‌های غیر انتفاعی	۵۳/۰۱۰/۱۶۶/۴۸۳
یک قطعه مذهبی به‌شماره (۲۷-۲۵) ۳-۶	یک قطعه مذهبی به‌شماره (۲۷-۲۵) ۳-۶
یک قطعه فرهنگی به‌شماره (۹-۳۳) ۳-۶	یک قطعه فرهنگی به‌شماره (۹-۳۳) ۳-۶
جمع قیمت زمین تجاری به‌شماره (۲۱-۲۴) ۹-۳	یک قطعه آموزشی به‌شماره (۶-۴۳) ۳-۶
جمع قیمت زمین	۷۸۱/۲۳۵/۱۳۶۰/۲۴۶
هزینه ساخت	۷۸۱/۲۳۵/۱۳۶۰/۲۴۶
جمع هزینه نظارت عالیه	۹/۱۱۳۶/۱۳۵۰/۱۰۰
جمع آورده شرکت عمران	۸۹۳/۰۵۷۱/۷۵۰/۱۰۰
جمع کل مبلغ سرمایه‌گذاری پروژه	۱/۶۷۴/۱۳۰۷/۱۱۰/۱۳۴۶

جدول شماره (۲)

محاسبه سهم الشرکه طرفین مطابق مصوبه مجمع عمومی شرکت عمران شهر جدید پردیس ابلاغی به‌شماره ۷۱۷/۴۵۷/۹۹/۱۱۱۱ مورخ ۱۳۹۹/۰۵/۱۴ و گزارش هیأت کارشناسان رسمی دادگستری و کارشناس رشته حسابداری پس از کسر هزینه‌های ساخت کاربری‌های غیر انتفاعی از آورده شرکت عمران پردیس

سهم الشرکه پایه شرکت عمران در کاربری‌های انتفاعی	درصد	۵۰/۹۸%
سهم الشرکه پایه شرکت عمران در کاربری‌های انتفاعی	درصد	۴۹/۰۲%

روابط عمومی شرکت عمران شهر جدید پردیس

لازم به ذکر است هزینه خرید اسناد فر اخوان ۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ (پانصد هزار) ریال می‌باشد.

روابط عمومی شرکت عمران شهر جدید پردیس