کارمزد ساتنا و پایا هم با دلار بالا رفت

معاون فناوری اطلاعات بانک شهر حسام حبیب‌الله می‌گوید که کارمزدهای بانکی نسبت به وضعیت قیمت دلار خیلی عقب مانده است.

به گفته حبیب‌الله چون خرید تجهیزات دلاری است و دستمزد توسعه دهندگان نرم‌افزار بالاست باید متناسب با آن کارمزدها افزایش پیدا کند.

پیشتر رئیس مجلس محمدباقر قالیباف گفته بود که افزایش نرخ ارز نباید بر بسیاری از کالاها و خدمات اثرگذار باشد، چرا که اساساً ارتباطی با ارز ندارند.

تعداد کالاها و خدماتی که هیچ تاثیری از افزاش نرخ ارز نگیرند، تقریبا صفر است.

جدیدترین نرخ کارمزدهای بانکی نشان می‌دهد کف کارمزد پایا با رشد ۳۳ درصدی به ۴۰۰ تومان و سقف آن با رشد ۶۰ درصدی به ۱۲ هزار تومان رسیده است. سقف کارمزد ساتنا ۵۰ هزار تومان شده و کارت‌به‌کارت تا یک میلیون تومان ۱۱۰۰ تومان و هر میلیون اضافه، ۳۵۰ تومان است.

کشف ۳ میلیارد تومانی شمش نقره قاچاق در تجریش

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ سردار مهدی افشاری از کشف بیش از ۶ کیلوگرم شمش نقره خارجی قاچاق در میدان تجریش به ارزش بیش از ۳ میلیارد تومان خبر می‌دهد.

مأموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی، از فعالیت یک واحد صنفی در یکی از پاساژهای محدوده میدان تجریش در زمینه نگهداری، تبلیغ و توزیع شمش نقره مطلع شدند و موضوع را به‌صورت ویژه در دستور کار قرار دادند. در ادامه تحقیقات مشخص شد مقادیری شمش نقره خارجی در این محل نگهداری می‌شود که فاقد اسناد و مدارک قانونی بوده و به‌صورت غیرمجاز عرضه می‌شود.

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با بیان اینکه تیم عملیاتی پس از شناسایی دقیق محل و هماهنگی با مرجع قضایی، در یک عملیات غافلگیرانه وارد فروشگاه شده و در بازرسی انجام‌شده بیش از ۶ کیلوگرم شمش نقره خارجی قاچاق را کشف و ضبط کرده و متهم برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد از شهروندان درخواست کرد که در صورت مشاهده هرگونه فعالیت مشکوک در زمینه قاچاق یا احتکار کالا، موضوع را از طریق شماره ۳۰۱۱۰ به پلیس امنیت اقتصادی اطلاع دهند.

مابه‌التفاوت ارز اربعین به حساب خریداران نیامد

برخی از کاربران فارس اعلام کردند که بانک ملی هنوز مابه‌التفاوت ارز اربعین که



در روزهای اول فروش گران‌تر بوده را به حساب آن‌ها واریز نکرده است. بعد از اعتراض به قیمت بالای ارز اربعین در بانک‌ها، بانک مرکزی هر ۱۰۰۰ دینار را به ۱۱۹ هزار تومان کاهش داد و قرار شد بانک‌ها مابه‌التفاوت را به حساب خریداران بازگردانند.

کل سهمیه ارز اربعین برای هر نفر ۲۰۰ هزار دینار و قیمت ریالی آن مجموعا ۲۳ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان بود اما برخی زائران بیش از ۲۵ میلیون برای تومان پرداخت کردند.

یکی از خریداران به فارس می‌گوید که بانک باید ۲ میلیون تومان به من برگرداند. از بانک پیگیری کردم گفتند که به صورت خودکار به حسابت برمی‌گردد اما «بعد از گذشت یک ماه هنوز این رقم به حساب من واریز نشده است.»

ایران صاحب نیروگاه بی‌نظیر زمین گرمایی در خاورمیانه شد

روح الله اسپنانی معاون توسعه طرح‌های شرکت برق حرارتی ایران امروز در نشست با خبرنگاران،گفت تعمیرات نیروگاه‌ها سال قبل ۱۳۰ روزه انجام شد امسال طی ۹۰ روز تمام تعمیرات نیروگاهی انجام شد.

وی همچنین گفت نیروگاه رودشور بزرگترین واحد نیروگاه سیکل ترکیبی کشور و خاورمیانه است که ۳۴۵ مگاوات ظرفیت دارد و ظرفیت معمولی نیروگاه‌های سیکل ترکیبی بین ۱۶۰ تا ۱۹۰ مگاوات است اما این نیروگاه دارای ارث نیروگاه کلاس اف بویلر و یک واحد بخار است که ظرفیت آن بزرگ‌ترین ظرفیت‌های کشور است و راندمان آن ۵۸ درصد است.

به گفته اسپنانی صرفه‌جویی سوخت در نیروگاه رودشور معادل ۷۰۰ میلیون لیتر گازوئیل در سال است که در تولید برق استفاده می‌شود.

یکی دیگر از اقدامات انجام شده را بهره‌برداری از نیروگاه عسلویه در آخر خرداد و نیروگاه فردوسی در آخر تیر ماه سال جاری اشاره کرد و گفت: دو واحد از ۱۸ واحد نیروگاه سیکل ترکیبی به روش بی متقابل به اتمام رسید همچنین دو واحد پکیج قراردادی در ۸ ساختگاه نیروگاهی تکمیل شد.

خودروهای وارداتی آمدند؛ قطعاتشان کجاست؟

همزمان با افزایش تنوع خودروهای وارداتی در بازار ایران، یکی از پرسش‌های اساسی که کمتر از دیگر موضوعات مانند قیمت، تعرفه و میزان واردات مورد توجه قرار گرفته، این است که خودروهای واردشده تا چه اندازه از زیرساخت لازم برای ارائه خدمات پس از فروش برخوردار هستند؛ چراکه واردات یک خودرو صرفا به معنای ورود آن به کشور و تحویل آن به مصرف‌کننده نیست؛ بلکه تامین مستمر قطعات یدکی، ایجاد شبکه تعمیرگاهی، تامین قطعات مصرفی و بدنه و مهم‌تر از همه، ایفای تعهدات مربوط به گارانتی، بخش جدایی‌ناپذیر چرخه عمر یک خودرو محسوب می‌شود.

این وضعیت در حالی مطرح می‌شود که تعداد بالای شرکت‌های واردکننده و افزایش تنوع برندها و مدل‌های خودرو، از یک سو حق انتخاب بیشتری در اختیار مصرف‌کننده قرار می‌دهد، اما از سوی دیگر در شرایط تحریمی و تورم پیوسته می‌تواند بازار خدمات پس از فروش را پراکنده و تامین قطعات را برای هر یک از این خودروها دشوارتر کند. به بیان دیگر، مسئله امروز تنها موضوع چند خودرو وارد کشور شده است؟ نیست، به عبارتی باید پرسید برای این خودروها چه میزان قطعه، چه شبکه‌ای از خدمات و چه سازوکار مشخصی برای ایفای تعهدات پس از فروش وجود دارد؟

در این رابطه، نادر وهاب آقایی - کارشناس خودرو و حوزه خدمات پس از فروش خودرو - درباره وضعیت خدمات پس از فروش و تامین قطعات خودرو، اظهار کرد: در حوزه خدمات پس از فروش و نیاز مصرف‌کنندگان پس از خرید خودرو، همچنان مشکل کمبود قطعه در کشور وجود دارد. با توجه به اینکه قیمت دلار طی یک سال گذشته افزایش قابل توجهی داشته، شرکت‌ها نیز به دلیل افزایش نرخ ارز، قطعاتی را که در اولویت قرار دارند وارد می‌کنند و در وهله نخست تنها به واردات قطعات ضروری و حساس می‌پردازند تا در صورت بروز مشکل برای موتور خودرو، امکان تعمیر آن وجود داشته باشد. در مقابل، سایر قطعات از جمله قطعات مربوط به بدنه خودروها با دشواری بیشتری وارد و تامین می‌شوند.

وی افزود: از سوی دیگر، طبق قانون شرکت‌های خودرویی موظف هستند تامین قطعه را به مدت ۱۰ سال نسبت به محصولاتی که عرضه می‌شود، فراهم کنند، اما واقعیت این است که برخی از شرکت‌هایی که ۱۰ سال پیش اقدام به واردات خودرو کرده‌اند، امروز حتی دیگر وجود ندارند و حتی برخی از آنها تعطیل شده‌اند. در برخی موارد نیز شرکت‌هایی خودروهایی را وارد کرده‌اند که مدل آنها در ادامه با نسخه‌های جدیدتر جایگزین شده و در تامین قطعات این خودروها می‌توان گفت مسئولیت مشخصی متقبل نمی‌شوند.

طبق قانون شرکت‌های خودرویی موظف هستند تامین قطعه را به مدت ۱۰ سال نسبت به محصولاتی که عرضه می‌شود، فراهم کنند، اما واقعیت این است که برخی از شرکت‌هایی که ۱۰ سال پیش اقدام به واردات خودرو کرده‌اند، امروز حتی دیگر وجود ندارند و حتی برخی از آنها تعطیل شده‌اند.

وهاب‌آقایی ادامه داد: حتی در رابطه با بسیاری از خودروهای مونتاژی داخلی، نه‌تنها برخی قطعات در شرکت وجود ندارد، بلکه این قطعات در بازار نیز یافت نمی‌شوند. این موضوع در رابطه با خودروهای وارداتی شدت بیشتری دارد؛ چراکه برای شرکت‌هایی که تعداد محدودی خودروی وارداتی وارد می‌کنند، صرفه اقتصادی لازم برای ایجاد شبکه خدمات پس از فروش و تامین تمامی قطعات وجود ندارد و حتی در برخی موارد شرکت‌ها تامین قطعات اساسی را نیز به‌طور کامل بر عهده نمی‌گیرند.

این کارشناس خودرو تصریح کرد: وقتی



مصرف‌کننده نیز از مجاری قانونی اقدام به پیگیری می‌کند، در بسیاری از موارد راه به جایی نمی‌برد؛ چراکه فرآیند تامین قطعه به اندازه‌ای زمان‌بر می‌شود که مصرف‌کننده از پیگیری تامین قطعه توسط شرکت واردکننده صرف‌نظر می‌کند.

وی با اشاره به روند واردات خودروهای متنوع در تعداد محدود، گفت: شرکت‌های واردکننده خودرو اخیراً اقدام به واردات مدل‌های متنوعی از خودرو کرده‌اند، اما این مدل‌ها در تعداد محدودی وارد می‌شوند و در بهترین حالت ممکن است تعداد آنها بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ دستگاه باشد. همین موضوع نشان می‌دهد که برای چنین تعدادی نمی‌توان یک شبکه خدمات پس از فروش مناسب ایجاد کرد.

آقایی در پاسخ به این موضوع که با توجه به شرایط اقتصادی کشور و واقعیت‌های اقتصادی ایران، آیا ضرورتی دارد این تعداد خودروی متنوع اما در تعداد محدود وارد کشور شود، اظهار کرد: در سایر کشورهای دنیا نیز این موضوع وجود دارد که شرکت‌ها ممکن است تعداد محدودی خودرو وارد کنند، اما در آن کشورها مشکلات مربوط به گمرک، تامین ارز و بسیاری از مشکلات مربوط به واردات و صادرات وجود ندارد. این در حالی است که در کشور ما مشکلات مربوط به ثبت سفارش، تامین ارز، خدمات و فرآیندهای گمرکی همگی دست به دست هم می‌دهند و شرکت‌ها را در تامین قطعات و ارائه خدمات پس از فروش با مشکل مواجه می‌کنند.

فرآیند تامین قطعه به اندازه‌ای زمان‌بر می‌شود که مصرف‌کننده از پیگیری تامین قطعه توسط شرکت واردکننده صرف‌نظر می‌کند. سیاست‌گذاری‌های دولتی و اولویت‌بندی‌ها در حوزه تامین ارز و ثبت سفارش نیز فرآیند تامین قطعات و ارائه خدمات پس از فروش توسط شرکت‌ها را با مشکل بیشتری روبه‌رو ساخته است.

این کارشناس خودرو با اشاره به تاثیر تورم بر خدمات پس از فروش، گفت: گذشته از مواردی که مطرح شد، تورم خود یک عامل اصلی اثرگذار است که باعث می‌شود برای شرکت‌ها صرفه اقتصادی وجود نداشته باشد که همه قطعات را تامین کنند یا حجم زیادی از قطعات را در انبار ذخیره کنند. این مسئله به‌ویژه در حوزه گارانتی اهمیت دارد، چراکه عملاً هزینه مازادی برای شرکت ایجاد می‌کند.

آقایی افزود: طبق بسیاری از گزارش‌ها و شواهد میدانی، شرکت‌ها معمولا از زیر بسیاری از تعهدات مربوط به گارانتی شانه خالی می‌کنند و برای اینکه هزینه‌های مربوط به گارانتی را متقبل نشوند، به روش‌های مختلف تلاش می‌کنند مشکلات پیش‌آمده در حوزه خدمات پس از فروش، به‌ویژه گارانتی، را از حیطه تعهدات خود خارج کنند. حتی در بسیاری از موارد، تعهدات مربوط به گارانتی آنقدر مشمول فرآیندهای زمان‌بر می‌شود و شرکت‌ها با عناوینی از جمله کارشناسی و بررسی توسط شرکت واردکننده تا شرکت مادر، فرآیند ارائه خدمات مربوط به گارانتی را به حدی طولانی می‌کنند که مصرف‌کننده از پیگیری موضوع صرف‌نظر می‌کند؛ چراکه به خودرو و وسیله خود نیاز دارد و نمی‌تواند برای چندین ماه بدون خودرو بماند.

طبق بسیاری از گزارش‌ها و شواهد میدانی، شرکت‌ها معمولا از زیر بسیاری از تعهدات مربوط به گارانتی شانه خالی می‌کنند و برای اینکه هزینه‌های مربوط به گارانتی را متقبل نشوند، به روش‌های مختلف تلاش می‌کنند مشکلات پیش‌آمده در حوزه خدمات پس از فروش، به‌ویژه گارانتی، را از حیطه تعهدات خود خارج کنند.

آقایی تصریح کرد: در برخی موارد نیز شرکت‌ها مسئولیت مشکل پیش‌آمده را متوجه مصرف‌کننده و مشتری اعلام می‌کنند و حتی با کوچک‌ترین تغییراتی که توسط مشتری در خودرو انجام شده باشد، گارانتی خودرو را باطل می‌کنند.

این کارشناس خودرو با تاکید بر ضرورت بازنگری در سیاست واردات خودرو، گفت: امروز و با توجه به شرایط موجود و واقعیت‌های اقتصادی کشور، برای کاهش چالش‌های خدمات پس از فروش، ملزم هستیم تنوع واردات را کاهش دهیم. البته این موضوع خود باعث کاهش حق انتخاب مردم می‌شود، اما از آنجا که مردم در بسیاری از موارد به خودرو به چشم کالای سرمایه‌ای نگاه می‌کنند، باید میان تنوع خودرو و امکان ارائه خدمات مناسب پس از فروش تعادل ایجاد شود.

وی ادامه داد: در حال حاضر حدود ۲۰۰ شرکت واردکننده خودرو در کشور فعالیت می‌کنند و طبق آمارهای جدید، کمی بیشتر از ۳۰ شرکت واردکننده تویوتا در کشور وجود دارد. از آنجا که تعداد واردکنندگان بالا اما تعداد خودروهای وارداتی کم است، عملا کسی به تامین مناسب قطعات و ارائه کامل خدمات پس از فروش اقدام نمی‌کند. بنابراین به جای برخورداری از این حجم بالای تنوع واردکنندگان، بهتر است مسئولیت واردات و تامین قطعات در یک یا نهایتا چند شرکت و تامین‌کننده متمرکز شود و در طرف مقابل، هم اختیار لازم به آنها داده شود و هم نظارت بر وضعیت خدمات پس از فروش آنها به شکل منسجم و جدی صورت گیرد.

وی در پایان خاطرنشان کرد: حتی لازم است تنوع خودروهایی که مدل‌های مختلف زیادی دارند نیز کاهش پیدا کند تا شرکت‌ها بتوانند در تامین خدمات پس از فروش آنها با چالش کمتری مواجه شوند.

بهبود نسبی فعالیت‌های اقتصادی پس از شوک جنگ

رئیس اتاق بازرگانی ایران گفت: اقتصاد ایران پس از شوک ناشی از جنگ، از مرحله افت شدید فعالیت‌ها فاصله گرفته و روند [illegible] در حال ازسرگیری است.

صمد حسن‌زاده، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، امروز در نشست هیئت نمایندگان اتاق ایران، ابراز امیدواری کرد که مذاکرات به مرحله نهایی برسد و توافق احتمالی با حفظ اقتدار ایران و در نظر گرفتن ملاحظات مسئولان، زمینه را برای فعالیت بیشتر بخش خصوصی و اجرای برنامه‌های اقتصادی فراهم کند.

وی با قدردانی از مردم، فعالان اقتصادی، حافظان امنیت و تیم مذاکره‌کننده کشور، اظهار کرد: بخش خصوصی از هرگونه مذاکره و توافقی که عزت و اقتدار جمهوری اسلامی ایران را حفظ کند، حمایت خواهد کرد.

رئیس اتاق ایران در ادامه با اشاره به آخرین گزارش‌های شامخ، گفت: شاخص مدیران خرید در خردادماه ۱۴۰۵ از بهبود نسبی شرایط اقتصادی حکایت دارد. اقتصاد ایران پس از شوک ناشی از جنگ، از مرحله افت شدید فعالیت‌ها فاصله گرفته و روند فعالیت‌های اقتصادی بار دیگر در حال ازسرگیری است.

او این روند را نشانه‌ای امیدوارکننده از تلاش و اهتمام بخش خصوصی و صاحبان کسب‌وکارها دانست و افزود: کاهش موقت شدت شوک‌های واردشده در مقایسه با ماه‌های اسفند ۱۴۰۴ و فروردین و اردیبهشت



۱۴۰۵ نیز در شکل‌گیری این بهبود نسبی مؤثر بوده است.

حسن‌زاده همچنین به نقش دولت و رئیس‌جمهور در توسعه تعاملات بین‌المللی اشاره کرد و ادامه این روند را نیازمند تحرک بیشتر در عرصه روابط خارجی دانست.

رئیس اتاق بازرگانی ایران همچنین از دستور رئیس‌جمهور برای جلوگیری از قطع برق صنایع در شهریورماه قدردانی کرد و گفت: رئیس‌جمهور به وزرای صمت و نیرو تأکید کرده‌اند که صنایع برای جلوگیری از توقف تولید، حفظ اشتغال و پیشگیری از بیکاری نباید در اولویت نخست قطع برق قرار گیرند. بر اساس تصمیمات اتخاذشده، تلاش خواهد شد برق شهرک‌های صنعتی و واحدهای تولیدی در شهریورماه تا حد امکان قطع نشود و زیرساخت‌های لازم برای اجرای این دستور نیز فراهم شود.

مرکز ملی مولدسازی دارایی‌های دولت از خصوصی‌سازی به تملیکی منتقل شد

با حکم مدیرعامل سازمان جمع‌آوری و فروش اموال‌تملیکی، حسین امیررحیمی به عنوان سرپرست مرکز ملی مولدسازی دارایی‌های دولت منصوب شد.

در حکمی از سوی احسان عسکری رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل این سازمان، حسین امیررحیمی به عنوان سرپرست مرکز ملی مولدسازی دارایی‌های دولت منصوب شد.

بر اساس این گزارش، در متن حکم سرپرست مرکز مولدسازی دارایی‌های دولت آمده است: با عنایت به تخصص، تجارب ارزشمند و سوابق ارزنده جنابعالی در حوزه‌های اقتصادی، مدیریتی و نظر به اهمیت اجرای سیاست‌های کلان دولت در زمینه مولدسازی دارایی‌های راکد و مازاد و تعیین تکلیف پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام و در راستای مأموریت‌های سازمان جمع‌آوری و فروش اموال‌تملیکی به موجب این حکم به عنوان سرپرست مرکز ملی مولدسازی دارایی‌های دولت منصوب می‌گردید.

انتظار می‌رود با اتکال به خداوند متعال و بهره‌گیری از ظرفیت‌های قانونی و اجرایی مندرج در مصوبات شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و آیین‌نامه‌های اجرایی مربوطه، در جهت به‌کارگیری مؤثر دارایی‌های بلااستفاده، افزایش بهره‌وری اموال دولتی، تأمین منابع مالی پایدار و حمایت از توسعه زیرساخت‌های ملی نهایت تلاش و همت خود را مبذول فرمایید.

تحقق سیاست‌های مورد انتظار در حوزه مولدسازی دارایی‌های دولت مندرج در بندهای ذیل مورد انتظار است:

- توجه به مأموریت مولدسازی دارایی‌های دولت به منظور افزایش بهره‌وری اموال مازاد دولتی و اتصال آن‌ها به طرح‌های نیمه‌تمام عمرانی
- هماهنگی و برنامه‌ریزی اجرای فرآیند مولدسازی در استان‌ها
- پیگیری تصویب و تکمیل آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط
- پیگیری تعیین تکلیف طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (عمرانی) نیمه‌تمام و تعریف بسته‌های رونق
- ایجاد هماهنگی لازم میان دستگاه‌های اجرایی و نظارتی در زمینه مولدسازی



دارایی‌های دولت

- برقراری حداکثر ارتباط فرآیندی و ساختاری با ارکان سازمان به منظور تحقق وظایف
- پیگیری ویژه برای پروژه‌های خاص ملی و استانی در حوزه مولدسازی

امید است با اتکاء به تجارب و دانش تخصصی خود، در تحقق اهداف عالیه سیاست‌های مولدسازی و ایفای نقش مؤثر در فرآیند بازسازی آسیب‌های ناشی از جنگ‌ها و توسعه متوازن اقتصاد کشور موفق و مؤید باشید.

گفتنی است تا پیش از این مرکز ملی مولدسازی دارایی‌های دولت ذیل سازمان خصوصی‌سازی قرار داشت که با اصلاح ساختار وزارت امور اقتصادی و دارایی و تصویب آن در شورای عالی اداری، این مرکز از سازمان خصوصی‌سازی به سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی منتقل شد.

راه‌آهن ایران در دور باطل دیزل

سال‌هاست کمبود لکوموتیو به‌عنوان یکی از مهم‌ترین موانع توسعه حمل‌ونقل ریلی ایران مطرح می‌شود، اما یک کارشناس حمل‌ونقل ریلی معتقد است مشکل اصلی راه‌آهن کشور صرفاً تعداد لکوموتیوها نیست. مشکل آماده‌به‌کاری پایین ناوگان دیزلی، هزینه سنگین تعمیرات و وابستگی به قطعات و فناوری خارجی است؛ مشکلی که به گفته او با خرید لکوموتیو بیشتر به‌تنهایی حل نخواهد شد.

عباس قربانعلی‌بیک، کارشناس حمل‌ونقل ریلی، آماده به‌کاری لکوموتیوهای دیزلی کشور را حدود ۵۰ درصد اعلام کرد که به این معنا که در هر مقطع زمانی بخش قابل‌توجهی از ناوگان به دلیل تعمیرات، خرابی یا مشکلات تأمین قطعات از چرخه بهره‌برداری خارج است. ریشه این مشکل تنها به تحریم‌های سال‌های اخیر بازنمی‌گردد و بخشی از آن به ساختار تاریخی ناوگان کشش ایران مربوط است. ایران از دهه ۱۳۳۰ مسیر توسعه لکوموتیوهای دیزلی را دنبال کرد و با وجود ورود مدل‌های مختلف از آمریکا، اروپا و سایر کشورها، همچنان وابستگی اصلی شبکه ریلی به کشش دیزلی باقی مانده است.

لکوموتیو دیزلی در عمل یک نیروگاه متحرک است؛ موتور دیزل، ژنراتور و تجهیزات جانبی باید در شرایط سخت و همراه با ارتعاش، تغییرات دمایی و فشارهای مختلف روی خود وسیله نقلیه فعالیت کنند. همین مسئله هزینه تعمیر و نگهداری را افزایش داده و قابلیت اطمینان ناوگان را کاهش می‌دهد.



از نگاه این کارشناس، برقی‌سازی می‌تواند این چرخه را تغییر دهد. در لکوموتیو برقی، نیروگاه از روی وسیله نقلیه حذف شده و انرژی از شبکه برق دریافت می‌شود؛ بنابراین بخش مهمی از تجهیزات پرهزینه موتور دیزل و ژنراتور دیگر روی لکوموتیو وجود ندارد.

تفاوت توان کشش نیز قابل توجه است. به گفته قربانعلی‌بیک، توان لکوموتیوهای دیزلی موجود حدود ۲ مگاوات است، در حالی که لکوموتیوهای برقی در جهان به توان‌های بیش از ۶ مگاوات رسیده‌اند. این افزایش توان می‌تواند تعداد لکوموتیوهای مورد نیاز برای یک قطار را کاهش داده و ظرفیت حمل را افزایش دهد.

محور تهران-مشهد نمونه‌ای است که این کارشناس برای نشان دادن اثر برقی‌سازی بر بهره‌وری مطرح می‌کند. به گفته او، زمان سیر محاسباتی این مسیر با کشش برقی می‌تواند از حدود ۸ ساعت به حدود ۶ ساعت کاهش یابد و در شرایط واقعی نیز امکان رسیدن به زمان سیر حدود ۷ ساعت وجود دارد؛ موضوعی که می‌تواند امکان یک رفت‌وبرگشت کامل قطار در شبانه‌روز را فراهم کند.

با این حال، برقی‌سازی نیازمند سرمایه‌گذاری در زیرساخت است و به همین دلیل این کارشناس پیشنهاد می‌کند کشور به جای آغاز یک پروژه بسیار بزرگ، از مسیرهای کوتاه‌تر شروع کند. محور تهران-قم به‌دلیل کوتاهی، دوخطه بودن و امکان اجرای سریع‌تر، یکی از گزینه‌های پیشنهادی اوست.

ایران امروز از نظر توان فنی اجرای برقی‌سازی نسبت به گذشته در موقعیت مناسب‌تری قرار دارد و تجربه داخلی در ساخت تجهیزات برق و تجهیزات بالاسری خطوط نیز ایجاد شده است. بر این اساس، اگر هدف افزایش سهم راه‌آهن در حمل‌ونقل کشور باشد، ادامه مسیر گذشته و صرفاً افزودن لکوموتیوهای دیزلی نمی‌تواند پاسخگوی نیاز آینده باشد؛ برقی‌سازی خطوط پرتردد و اصلاح شیوه بهره‌برداری می‌تواند راه‌آهن ایران را از چرخه فرسودگی و آماده‌به‌کاری پایین ناوگان دیزلی خارج کند.

کلیسای موجومبار – شبستر – آذربایجان شرقی

