



اتمام کامل راه آهن میانه به تبریز چند سال زمان می برد

در حالی که مقامات کشوری و استانی با توجه به سفر قریب الوقوع رئیس جمهور به آذربایجان شرقی از اتمام راه آهن میانه به تبریز در سال جاری خبر می دهند، برخی کارشناسان معتقدند این طرح تا پایان سال به اتمام نمی رسد و آنچه افتتاح می شود فقط یک قطعه از پروژه است.

۴

توقف پذیرایی برخی شرکت های هواپیمایی از مسافران

در حالی که مقررات بین المللی مربوط به پرواز تاکید دارد که مقدار مشخصی کیلوکالری باید هنگام سفر برای پذیرایی از مسافر در نظر گرفته شود، چند شرکت هواپیمایی، پذیرایی از مسافر در پروازهای داخلی را به طور کامل حذف کرده اند.

۲

نخستین هفته نامه تخصصی حمل و نقل

چهارشنبه ۱۱ خرداد ۱۴۰۱ | سال ششم | شماره ۳۰۷ | ۸ صفحه



نیاز به هزار لکوموتیو بزرگ نمایی است

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی اعلام کرد: هیچ مشکلی برای تولید سالانه ۱۰۰ لکوموتیو در داخل نداریم و رقم نیاز به هزار دستگاه لکوموتیو، بزرگ نمایی است.



اعلام آمادگی مینا برای ساخت کامل یک خط مترو

مجتبی شفیعی درباره لزوم اجرای پروژه بزرگراهی شهید متوسلیمان، گفت: این پروژه همچنان در دست مطالعه قرار دارد؛ ولی با توجه به قطع شبکه بزرگراهی در این منطقه، باید فکری برای اتصال این شبکه بزرگراهی کرد و این یک نیاز برای منطقه است.



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری:

ایران مخالف هر گونه تحریم صنعت هوانوردی است

ایران مخالف هر گونه تحریم صنعت هوانوردی است

همکاری ایران و روسیه در توسعه خطوط کشتیرانی رو-رودریای خزر

بلا تکلیفی رانندگانی که در طرح فروش قسطی ناوگان کفی شرکت کرده اند

حذف اسقاط؛ تیشه ای بر ریشه حمل و نقل کالای جاده ای

باید توجه داشته کامیون های وارداتی دست دوم هیچ کدام توسط رانندگان به کشور وارد نشده است، زیرا هیچ راننده ای دارای کارت بازرگانی نبوده و امکان ثبت سفارش ورود کامیون به کشور را نداشته است.

خط سلامت

۰۹۶۲۸

از تمامی نقاط کشور بدون پیش شماره

از ۸ صبح تا ۸ شب

راهنمایی و مشاوره تلفنی در زمینه پیشگیری و درمان اعتیاد

SCOCOEX 2022

۱۲ لغایت ۱۵ تیر ماه ۱۴۰۱

مکان: تهران

سالن اجلاس سران و

مرکز نمایشگاه های بین المللی شهر آفتاب



همزمان با سفر اخیر رییس جمهور کشورمان به عمان، دوشرکت هواپیمایی «ایران ایر» و «کارون» مجوز انجام پروازهای مستقیم به این کشور را از سازمان هواپیمایی عمان دریافت کردند.



هوایی

از انتصابات چه خبر؟

انتصاب دو عضو اصلی هیئت مدیره شرکت فرودگاه‌های کشور

وزیر راه و شهرسازی در احکامی جداگانه علی قاسم‌زاده و حسن امجدی را به عنوان اعضای اصلی هیئت‌مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران منصوب کرد. با حکم رستم قاسمی علی قاسم زاده و حسن امجدی به عنوان عضو اصلی هیئت‌مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران منصوب شدند.

در متن احکام جداگانه خطاب به علی قاسم‌زاده و حسن امجدی آمده است: با عنایت به مصوبه شماره ۳۳۱ / ۴۴ / ص مورخ ۲۸ فروردین ۱۴۰۱ مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران به موجب این حکم به عنوان عضو اصلی هیئت‌مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران به مدت ۲ سال منصوب می‌شوید.

امید است با اتکال به الطاف الهی، در اجرای سیاست‌های دولت مردمی و استفاده از تمامی ظرفیت‌ها و استعدادها بالقوه وزارتخانه اهتمام ویژه داشته و با تمتع از تجارب خویش و در چارچوب قوانین و مقررات در ایفای بیهنه و مطلوب وظایف محوله موفق و موید باشید.

از حج چه خبر؟

زائران کدام استان‌ها از فرودگاه امام به حج تمتع می‌روند؟

مقام مسئول در شهر فرودگاهی امام خمینی از اعزام زائران حج تمتع ۱۱ استان از این فرودگاه به فرودگاه‌های جده و مدینه خبر داد. شنبه هفتم خردادماه ۱۴۰۱ جلسه هماهنگی کلیه ارگان‌ها، نهادها و عوامل مؤثر در عملیات حج ۱۴۰۱ در سالن جلسات ترمینال شماره یک برگزار شد.

علیرضا مجذوبی عضو هیئت مدیره و معاون بهره برداری شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در این جلسه اظهار کرد: بر اساس تصمیم اخذ شده در هیئت مدیره و هماهنگی‌های انجام شده با سازمان هواپیمایی کشوری برنامه ریزی لازم برای برگزاری عملیات حج ۱۴۰۱ از ترمینال سلام را انجام داده و همه امکانات را بدین منظور فراهم کرده ایم. در ادامه جلسه قاسمی مسئول حج هواپیمایی ایران ایر افزود: امیدوارم در این مسیر بتوانیم خدمت‌گذاری خوبی انجام داده و از تمامی امکانات به نحوی مناسب بهره برداری کنیم که رضایت همه زائران بیت‌الله الحرام را کسب کنیم. قاسمی همچنین از آمادگی کامل هواپیمایی هما برای اجرای پروژه ملی حج خبر داد.

محمد رضا حاج علیزاده نماینده سازمان حج و زیارت هم در این جلسه عنوان کرد: از ۱۸ خردادماه سال جاری عوامل اجرایی به منظور انجام عملیات حج مستقر خواهند شد و پروازهای مدینه قبل از ۲۲ خرداد تا ۸ تیرماه و مدینه بعد از ۲۶ خرداد تا ۱۲ تیرماه انجام می‌شوند همچنین پروازهای برگشت مدینه قبل از تاریخ ۲۳ تیرماه تا ۶ مرداد ماه و پروازهای مدینه بعد از ۲۷ تیرماه الی ۸ مرداد ماه می‌باشند.

نماینده سازمان حج و زیارت افزود: حجاج استان‌هایی که از فرودگاه امام خمینی (ره) اعزام می‌شوند شامل تهران، مرکزی، البرز، کاشان، سمنان، لرستان، قم، قزوین، زنجان، رشت و کرمانشاه خواهد بود؛ مسئولان کاروان‌ها می‌بایست ۴۸ ساعت قبل از پرواز بار حجاج را تحویل دهند و در جلسه‌های آموزشی کاملاً زائران را توجیه کنند.

وی یادآور شد: واکسن‌های آسترزنکا و سینوفارم مورد تأیید کشور عربستان بوده و همچنین واکسن فلج اطفال نیز به مقررات این کشور اضافه شده است.

این جلسه با حضور نماینده سازمان حج و زیارت، نماینده بعثه مقام معظم رهبری، نمایندگان نیروهای نظامی انتظامی و امنیتی، نماینده شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی و هندلینگ و بهداشت مرزی، مدیران کل و رؤسای ادارات معاونت بهره برداری فرودگاهی، مدیر ترمینال سلام، سرپرست دفتر برنامه ریزی و ساماندهی امور شهری با مدیریت علیرضا مجذوبی برگزار شد.



ایران مخالف هر گونه تحریم صنعت هوانوردی است

که در ابلاغ رئیس جمهور، هیأت دولت و پیام رئیس ستاد کل نیروهای مسلح به اینجانب آمده بر همکاری دو جانبه و توسعه هوانوردی در تمامی ابعاد تأکید شده است و این توسعه محقق نمی‌شود مگر با تعامل، همکاری و اعتماد متقابل. محمدی بخش هدف این کارگاه را تعامل بیشتر، شناخت بیشتر و ایجاد یک راهبرد جدید در حوزه همکاری‌های دو جانبه عنوان کرد: هرچه ایمنی افزایش یابد توسعه هوانوردی افزایش و موضوع اقتصاد هوانوردی محقق خواهد شد.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه در بحران‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای، فضای کشور با یک درایت کامل و به نحو احسن مدیریت شده است افزود: این اعتماد عمومی نسبت به صنعت ایران وجود دارد و با استفاده از این اعتماد و با همکاری‌های متقابل، برنامه‌های ده ساله و رهنمودهای صورت گرفته، امیدواریم توسعه هوانوردی در همه بخش‌ها را شاهد باشیم و از ظرفیت‌های متقابل به طور کامل استفاده شود. وی با بیان اینکه امروز در بخش هماهنگی در بین نیروهای مسلح، پدافند، رادار و کنترل فرودگاه‌ها هیچ محدودیت و مشکلی وجود ندارد خاطر نشان کرد: پیام روشن این جلسه برای دنیا این است که فضای کشور ما، ایمن و امن است و برای همکاری به منظور توسعه هرچه بیشتر در بخش هوانوردی کشور آمادگی داریم.

محمدی بخش با تأکید بر این مطلب که همکاری با سازمان ایکائو باعث توسعه همه جانبه خواهد شد، افزود: شعار ما اجرای ایمنی در همه فعالیت‌هاست و منشور ایکائو نیز اجرا و تضمین ایمنی در این حوزه است، اما تحریم‌های ظالمانه در بخش غیرنظامی هوانوردی کاملاً مغایر با روح این قوانین است.

وی تصریح کرد: بعد از گذشت ۴۳ سال از انقلاب ایران صنعت هوانوردی کشورمان در بخش‌های نظامی و غیرنظامی روی پای خودش ایستاده، فعالیت می‌کند و فعالیت خواهد کرد و امروز جوانان ایرانی در حوزه‌های تخصصی عملیات پرواز، تعمیر و نگهداری، رادار و... صنعت را در بالاترین سطح ممکن عملیاتی نگه داشته‌اند و این مهم تنها با تلاش و مجاهدت تمامی همکارانم در عرصه‌های مختلف محقق شده است.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص تعامل و همکاری دو بخش نظامی و بازرگانی صنعت هوایی در کشور خاطر نشان کرد: ما فضاهای مشترک متعددی شامل فرودگاه‌ها و مناطق پروازی در جمهوری اسلامی ایران داریم که مورد بهره برداری مشترک بخش نظامی و بازرگانی قرار می‌گیرد و همانگونه

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: پیام ما مبنی بر اینکه «ایران مخالف هر گونه تحریم بوده و با آغوش باز تعاملات دوجانبه به خصوص در حوزه‌های آموزشی با ایکائو را می‌پذیریم، به ایکائو منعکس شد.

کاپیتان محمد محمدی بخش در آئین افتتاحیه کارگاه آموزشی همکاری بخش‌های نظامی-غیرنظامی هوانوردی اظهار داشت: ایران از بدو انقلاب اسلامی مورد تحریم‌های هوایی که مخالف منشور ایکائو، ایمنی و تمامی قوانین و قواعد رسمی دنیاست، قرار گرفته است.

وی با اعلام اینکه با وجود تمامی تحریم‌های ظالمانه حمایت جدی از دستگاه‌های بین المللی نداشته ایم، افزود: انتظار ما از ایکائو به عنوان یک نهاد حاکمیتی و قانون گذار در حوزه هوانوردی، حمایت ویژه در این بخش است.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: انتظار ما از این کارگاه آموزشی که یک اقدام شایسته از ایکائو به شمار می‌رود این است که پیام ما مبنی بر اینکه «ایران مخالف هر گونه تحریم بوده و با آغوش باز تعاملات دوجانبه به خصوص در حوزه‌های آموزشی با ایکائو را می‌پذیریم» را به ایکائو منعکس کند.

توقف پذیرایی برخی شرکت‌های هواپیمایی از مسافران

سازمان هواپیمایی پیش‌تر در پاسخ به این سوال که چرا برخی ایرلاین‌ها با وجود محاسبه هزینه پذیرایی، اقدام به حذف کترینگ در سفرها داشتند، ادامه داد: افزایش رضایتمندی مسافر از طریق کترینگ سیاست بیشتر ایرلاین‌ها است و شرکت‌های هواپیمایی نیز به دنبال رضایتمندی مسافر اتفاقاً ترجیح می‌دهند که خدمات کترینگ را در سفرها انجام دهند. با این حال تصمیم نهایی اکنون از سوی خود شرکت‌های هواپیمایی گرفته می‌شود و ما تلاش داریم با تشدید نظارت‌ها همه سفرها با کترینگ همراه باشد.

این درحالی است که تا زمانی که مسافران واکسینه نبودند و فاصله گذاری اجتماعی نیز در پروازها رعایت می‌شد، در حوزه کترینگ و پذیرایی از مسافر، نظارت‌ها سخت‌گیرانه‌تر بود و همه شرکت‌های هواپیمایی کترینگ را حذف کرده بودند. اما از زمستان سال گذشته و با ظرفیت‌گیری کامل پروازها و با وجود اینکه هزینه پذیرایی در طول سفر از روی بلیت حذف نشده است، بسیاری از ایرلاین‌ها پذیرایی به صورت محدود با آب یا میوه و یا غذای سبک را آغاز کردند.

قوانین بین‌المللی همچنین از توزیع غذای گرم در پروازها حمایت می‌کند. اکنون چند شرکت هواپیمایی از جمله هواپیمایی وارن، آسمان، ماهان و معراج پذیرایی گرم و سرد از مسافر را به پروازها بازگردانده‌اند. مقررات جهانی مربوط به پرواز نیز تأکید دارد که مقدار مشخصی کیلو کالری باید هنگام سفر برای پذیرایی از مسافر در نظر گرفته شود. دلیل آن هم افت فشار خون و قند خون مسافران به دلیل کاهش فشار هوا است.

مسافران پذیرایی ندارد. این درحالی است که بر اساس تصمیم ستاد مبارزه با کرونا شرکت‌های هواپیمایی در سفرهای داخلی موظف به پذیرایی از مسافر در پروازهای بالاتر از یک ساعت هستند.

همچنین شرکت‌های هواپیمایی در مقاصد خارجی بدون محاسبه ساعت پروازی موظف به پذیرایی کامل هستند.

از زمانی که فاصله‌گذاری اجتماعی به عنوان مهمترین پروتکل بهداشتی پروازها حذف شده است و محاسبه مبلغ پذیرایی روی بلیت هواپیما انجام می‌گیرد، همچنان ایرلاین‌های مختلفی هستند که به حذف کترینگ ادامه داده‌اند. مدیرکل دفتر نظارت بر فرودگاه‌ها، شرکت‌ها و موسسات هوانوردی



درحالی که مقررات بین‌المللی مربوط به پرواز تأکید دارد که مقدار مشخصی کیلوکالری باید هنگام سفر برای پذیرایی از مسافر در نظر گرفته شود، چند شرکت هواپیمایی، پذیرایی از مسافر در پروازهای داخلی را به‌طور کامل حذف کرده‌اند.

شرکت هواپیمایی زاگرس از جمله ایرلاین‌هایی است که با وجود داشتن پرواز در چند مسیر پروازی طولانی، هیچ پذیرایی از مسافران انجام نمی‌دهد. این شرکت هواپیمایی که در چند مسیر داخلی طولانی از جمله مسیر تهران- بندرعباس که حدود ۲ ساعت طول می‌کشد پرواز دارد، از مسافران فقط با یک بطری آب آشامیدنی پذیرایی می‌کند.

علاوه بر هواپیمایی زاگرس، دو شرکت هواپیمایی دیگر از جمله هواپیمایی هما نیز با حذف کترینگ از پروازها، کرونا را به عنوان بهانه اصلی عنوان می‌کنند.

یکی از مسافران پرواز مسیر تهران- بندرعباس پنجشنبه شب (پنج خرداد) یک شرکت هواپیمایی، به‌تازگی در تماس تلفنی با خیرگزاری ایرنا از عدم پذیرایی مسافران خبر داد و گفت: از مهماندار سوال کردم چرا پذیرایی در این سفر انجام نمی‌شود که به صراحت اعلام کرد این هواپیمایی در هیچ یک از مسیرهای خود از



مشکل خدمات پس از فروش، واردات کامیون‌های دست دوم اروپایی حل شد

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در نامه ای به گمرک، شرکت های مجاز به ارائه خدمات پس از فروش کامیون های کارکرده وارداتی را معرفی کرد. حمداللهی مدیرکل دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در نامه ای به مدیرکل دفتر واردات گمرک ایران شرکت های مجاز به ارائه خدمات پس از فروش به کامیون های وارداتی دست دوم اروپایی را معرفی کرد.



حذف اسقاط؛ تیشه بر ریشه حمل و نقل کالای جاده ای

یک فعال بخش حمل و نقل جاده ای گفت: در طول دو ماه گذشته، بخشی از فعالیت های پیچیده آن دسته از سودجویان و منفعت طلبان که در پروژه واردات کامیون های دست دوم اروپایی به کشور، تمام تلاش خود را برای انحراف اهداف این طرح به کار برده بودند تا بلکه بتوانند این کامیون ها را بدون رعایت مقررات و قوانین مربوطه و خارج نمودن اسقاط، وارد چرخه حمل و نقل نمایند، توسط فعالان صنفی رسانه ای شد.

محسن متقین افزود: این افراد با توجه به اینکه مصوبه هیئت وزیران در سال ۹۷ در اجرایی بند ث ماده ۳۰ قانون احکام دائمی دولت در برنامه های توسعه را سدی در مقابل خواسته های نامشروع خود می دانستند، در اتاق های فکر به این نتیجه رسیده اند که با فشار رسانه ای و تبلیغات و با دست به دامان شدن به بعضی نمایندگان مجلس شورای اسلامی، بتوانند با بحران سازی برای دولت انقلابی، دولت را مجبور به (کان لم یکن) تلقی کردن مصوبه هیئت وزیران نمایند و خروج کامیون فرسوده را که برای ایجاد تعادل در عرضه و تقاضای حمل و نقل جاده ای الزامی دانسته شده است، ملغی یا مشمول مرور زمان نمایند.

وی عنوان کرد: در این راستا نیز بعضی از تشکل های صنفی

که یک شبه متولد شده اند و داعیه نمایندگی رانندگان حمل و نقل جاده ای دارند را نیز به کمک گرفته اند و در چند روز گذشته این بار شاهد انتشار نامه ای در فضای مجازی هستیم که ظاهراً امضای رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی رسیده است.

متقین تأکید کرد: این نامه که قسمت سربگ آن با ظرافت خاصی بریده شده است و فاقد شماره نامه است و از اصالت آن هیچ گونه ادله ای در دست نیست اما انتشار آن در فضای مجازی را می توان بخشی از عملیات روانی همین اتاق های فکر، برای فشار به دستگاه های اجرایی درگیر در موضوع کامیون های دست دوم وارداتی ببلاتکلیف دانست.

وی افزود: اگرچه به نظر می رسد این نامه تنها یک پیشنهاد به

مزیت های اقتصادی اسقاط وسایل نقلیه فرسوده



اصلی ترین مزیت اقتصادی این طرح ها، کاهش مصرف سوخت در بخش حمل و نقل کشور است که بر اساس اطلاعات موجود سالیانه حداقل ۵۷۴ میلیون دلار تخمین زده می شود. مرکز پژوهش های مجلس در گزارشی مزایای اقتصادی اسقاط وسایل نقلیه فرسوده را برشمرد.

بر اساس گزارش منتشر شده توسط این مرکز؛ هرچند اسقاط وسایل نقلیه فرسوده به عنوان یکی از راهکارهای بهبود کیفیت هوا شناخته می شود، اما اجرایی صحیح آن می تواند مزایای اقتصادی متعددی را نیز برای کشور به همراه داشته باشد.

بر اساس این گزارش، اصلی ترین مزیت اقتصادی این طرح ها، کاهش مصرف سوخت در بخش حمل و نقل کشور است که بر اساس اطلاعات موجود سالیانه حداقل ۵۷۴ میلیون دلار تخمین زده می شود.

بین نامه ایجاد بازار بهینه سازی انرژی و محیط زیست، بستر قانونی مناسبی است که طبق آن می توان این مبلغ را در قالب گواهی صرفه جویی انرژی و به عنوان یک ساز و کار تشویقی برای مالکان وسایل نقلیه فرسوده در نظر گرفت.

همچنین باتوجه به زیرساخت گسترده موجود در کشور (حداقل ۲۲۰ مرکز اسقاط)، احیای طرح های اسقاط وسایل نقلیه فرسوده به معنای ایجاد ۱۱ هزار شغل مستقیم و ۱۸ هزار شغل غیر مستقیم و بازیافت سالیانه حداقل ۱۳۵ هزار تن آهن در کشور است.

دست دوم هیچ کدام توسط رانندگان به کشور وارد نشده است، گفت: زیرا هیچ راننده ای دارای کارت بازرگانی نبوده و امکان ثبت سفارش ورود کامیون به کشور را نداشته است.

این فعال بخش حمل و نقل جاده ای عنوان کرد: رانندگان حمل و نقل جاده ای کسانی هستند که این کامیون ها را پس از ورود به کشور و در داخل گمرک ورودی، با مشاهده کامیون (قبل از انجام امور گمرکی) و یا با اتکاء به عکس های این کامیون ها و شماره شاسی و موتور خریداری کرده اند و کل پول قیمت کامیون و هزینه های مترتب بر آن و ارزش کامیون فرسوده که الزاماً در هنگام پلاک گذاری می بایست از چرخه خارج شود را کاملاً پرداخت کرده اند.

وی اظهار کرد: رانندگان این کامیون ها را به صورت قطعی و پلاک گذاری شده خریداری کرده اند. آیا با موافقت پلاک گذاری و تضمین کافی برای خروج اسقاط در طول یک سال، امکان ایجاد تعادل در عرضه و تقاضای حمل کالا که پایه و اساس مصوبات قانونی ورود این کامیون ها بوده در آینده به فراموشی سپرده نخواهد شد؟

متقین گفت: در ثانی رانندگان این کامیون ها مسلماً با عدم اجرای احتمالی اسقاط و خارج کردن کامیون توسط تضمین دهنده، تمامی مشکلات اعم از قفل شدن کارت هوشمند و قطع سهمیه سوخت و... همگی دامنگیر همین رانندگان خواهد شد.

این فعال بخش حمل و نقل جاده ای کالا تأکید کرد: بار دیگر از وزرای راه و شهرسازی، صمت و امور اقتصادی و دارایی درخواست داریم با رعایت مفاد مصوبه هیئت وزیران به شماره ۷۷۶۱۵/۵۵۲۸۴ مورخه ۱۳۹۷/۷/۱۷ موضوع اسقاط کامیون فرسوده، در مقابل ورود



در اتاق های فکر به این نتیجه رسیده اند که با فشار رسانه ای و تبلیغات و با دست به دامان شدن به بعضی نمایندگان مجلس شورای اسلامی، بتوانند با بحران سازی برای دولت انقلابی، دولت را مجبور به (کان لم یکن) تلقی کردن مصوبه هیئت وزیران نمایند و خروج کامیون فرسوده را که برای ایجاد تعادل در عرضه و تقاضای حمل و نقل جاده ای الزامی دانسته شده است

کامیون های دست دوم اروپایی به چرخه حمل و نقل، از جامعه رانندگان حمل و نقل جاده ای حمایت نموده و آثار فشارهای روانی آن دسته از سودجویانی که با پنهان شدن در پشت عناوینی مانند تشکل صنفی از هرنوع لابی گیری ابا نداشته و از فشارهای رسانه ای برای همسو کردن مسئولان تصمیم گیرنده کشور با خود بهره می برند را بی اثر نمایند.

رانندگان خرابی جاده ها را گزارش کنند

یکی از رانندگان ناوگان سنگین با انتشار فیلمی در شبکه های اجتماعی از وضعیت نامناسب جاده نیشابور به مشهد خبر داد. در عین حال روز گذشته سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از آغاز طرح واکنش سریع این سازمان به اطلاع رسانی رانندگان برای بهسازی محورهای برون شهری خبر داد.

بر اساس این طرح، تمامی مردم به ویژه رانندگان حرفه ای که در جاده های برون شهری کشور تردد می کنند، می توانند از طریق سامانه ۱۴۱ نسبت به گزارش موارد نیازمند اقدام سریع در جاده ها شامل مشکلات اولویت دار مرتبط با ایمنی و رویه راه ها با محوریت اقدامات سریع موثر و زود بازده اقدام نمایند.

بر اساس اعلام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، این طرح شامل لکه گیری و اصلاح چاله های مخاطره آمیز در جاده ها، پاکسازی و شستشوی علائم و تابلوهای ایمنی موجود، پاکسازی اجسام زائد از سطح و شانه جاده ها، رفع نقص و عیب از تابلوها، علائم و تجهیزات ایمنی موجود، تکمیل علائم در پیچ های تند فاقد علائم کافی، رفع نقص حفاظ های ایمنی آسیب دیده و مخاطره آمیز، آشکارسازی موقعیت های غیر منتظره و مخاطره آمیز و ایمن سازی مخاطرات بالقوه منجر به حادثه یا انسداد جاده ها است.



از شبکه های اجتماعی

حذف ایران از ترانزیت آسیای میانه؟

یک راننده فعال در بخش ترانزیت کالا در آسیای میانه، از افزایش عوارض ترانزیتی کامیون های ایرانی از خاک ترکمنستان خبر داد.

وی در تماس با ما گفت: ترکمنستان اعلام کرده از اول ماه آینده میلادی (ژوئن) مرز خود را به روی ناوگان خارجی برای ترانزیت از این کشور بازگشایی می کند.

وی افزود: به رانندگان ایرانی هم اعلام شده است در صورت تمایل به فعالیت ترانزیتی در این مسیر می توانند نسبت به اخذ ویزا اقدام نمایند.

این راننده ترانزیت عنوان کرد: این در حالی است که وقتی از سوی رانندگان ایرانی (از جمله خودم) برای دریافت ویزا اقدام شد، عنوان گردید که برای ناوگان ایرانی (فقط ایرانی) ۱۲۰۴ دلار فقط دوزنباغ (پروانه تردد) دریافت می شود که این مبلغ جدلی از پول بیمه و هزینه های دیگر است یعنی با دیگر هزینه ها، حدود ۱۸۵۰ دلار هزینه رفت و ۱۸۵۰ دلار هزینه برگشت گرفته می شود.

اواخر نشان کرد: این مبلغ فقط از ناوگان ایرانی دریافت می شود و با این کار عملاً قدرت رقابت از ناوگان ایرانی در مقابل ناوگان خارجی گرفته می شود چون نه برای راننده ایرانی می صرف در آن مسیر کار کند و نه برای تاجر ارسال بار به ایران و یا خرید بار از ایران صرفه اقتصادی خواهد داشت.

وی با تأکید بر این که این کار عملاً معنی حذف ناوگان ایرانی از مسیر ترانزیت آسیای میانه است، خاطر نشان کرد: در گذشته و قبل از بسته شدن مرز این کشور، چنین هزینه ای از ناوگان ایرانی دریافت می شد اما پس از آن گفته شد که دو کشور ایران و ترکمنستان به توافق رسیده اند که چنین هزینه ای دریافت نشود اما گویا توافقی صورت نگر گرفته است.

این راننده گفت: با توجه به این هزینه ها، اگر یک ناوگان ایرانی بخواهد محموله ای را به مقصد از ترکمنستان حمل کند، برای رفت و برگشت چیزی حدود ۳۰۰ دلار یعنی ۱۰۰ میلیون تومان فقط باید عوارض به کشور ترکمنستان پرداخت کند.

وی افزود: این در حالی است که پیش تر به رانندگان ترانزیت گفته شده بود، قرار است عوارض ترانزیتی بین ۲ کشور صفر-صفر شود یعنی نه آنها عوارض تردد بپردازند و نه ناوگان ایران ولی گویا به توافق نرسیده اند.

نحوه محاسبه افزایش حقوق بازنشستگان

بر اساس محاسباتی که به نقل از یک کارشناس روابط کار و تامین اجتماعی در رسانه های اجتماعی منتشر شده، میزان افزایش حقوق بازنشستگان مختلف مشخص شده است.

طبق این محاسبات که در فضای مجازی منتشر شده است، درصد افزایشی ضرب در پایه حقوق برابر با حقوق بدون مزایای بازنشستگان است.

مطابق این محاسبات:

حداقل بگیرها پایه حقوق شان ضربدر ۵۷.۴ درصد خواهد شد و سایر سطوح پایه حقوق ضربدر ۳۸ درصد بعلاوه ۵۱۵.۰۰۰ تومان می شود.

این بدان معنی است که:

- پایه حقوق یک میلیون می شود ۱۸۷۴.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق یک میلیون و ۵۰۰ می شود ۲.۳۶۷.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق یک میلیون و ۸۰۰ می شود ۲.۸۳۳.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۲ میلیون می شود ۳.۱۴۸.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۲ میلیون و ۵۰۰ می شود ۳.۹۳۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۲ میلیون و ۸۰۰ می شود ۴.۴۰۷.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۳ میلیون می شود ۴.۷۲۲.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۳ میلیون و ۵۰۰ می شود ۵.۳۴۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۳ میلیون و ۸۰۰ می شود ۵.۹۸۱.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۴ میلیون می شود ۶.۳۱۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۴ میلیون و ۲۰۰ می شود ۶.۳۱۱.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۴ میلیون و ۵۰۰ می شود ۶.۷۲۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۴ میلیون و ۸۰۰ می شود ۷.۱۳۹.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۵ میلیون می شود ۷.۴۱۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۵ میلیون و ۲۰۰ می شود ۷.۴۹۱.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۵ میلیون و ۵۰۰ می شود ۸.۱۰۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۵ میلیون و ۸۰۰ می شود ۸.۵۱۹.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۶ میلیون می شود ۷.۷۹۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۶ میلیون و ۲۰۰ می شود ۹.۰۷۱.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۶ میلیون و ۵۰۰ می شود ۹.۴۸۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۶ میلیون و ۸۰۰ می شود ۹.۸۹۹.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۷ میلیون می شود ۱۰.۱۷۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۸ میلیون می شود ۱۱.۵۵۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۹ میلیون می شود ۱۲.۹۳۵.۰۰۰ (بدون مزایا)

- پایه حقوق ۱۰ میلیون می شود ۱۴.۳۱۵.۰۰۰ (بدون مزایا)



ریلی

تخفیف شرکت ریلی رجا به مناسبت دهه کرامت

شرکت حمل و نقل ریلی رجا به مناسبت گرمی داشت ولادت با سعادت امام رضا (ع) و حضرت معصومه (س) طرح ویژه «دهه کرامت» را با ارائه تخفیف و هدایای ویژه به مسافران اجرا می‌کند.



احمدی یادآور شد: بنابراین اگر ۱۵۰ دستگاه لکوموتیوی که طی ۲ سال گذشته متوقف شده اند، بار دیگر راه اندازی شوند، نیاز امروز ما مرتفع خواهد شد. ولی برای میان مدت و بلند مدت به لکوموتیو نیاز داریم اما با عدد هزار دستگاهی که اعلام شده، بسیار متفاوت است که نشان می‌دهد در نیاز هزار دستگاه لکوموتیو بزرگ نمایی شده است؛ به نظر می‌رسد تعداد واقعی مورد نیاز برای ۵ سال آتی اگر ۲۵۰ دستگاه لکوموتیو به ناوگان اضافه کنیم، مشکل ما حل می‌شود؛ یعنی



طی ۲ سال گذشته ۱۴۰ تا ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو از مجموع لکوموتیوهای موجود دولتی متعلق به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران متوقف شده اند؛ از سوی دیگر ۲۵۰ دستگاه لکوموتیو دیگر هم داریم که سال‌هاست متوقفند

ظرفیت جذب بیش از سالی ۵۰ دستگاه لکوموتیو را نداریم به شرط اینکه لکوموتیوهای فعال هم متوقف نشوند اما اگر قرار باشد هر دستگاه لکوموتیوی که اضافه می‌شود، یک دستگاه متوقف شود که اتفاق جدیدی نمی‌افتد. ضمن اینکه این رقم لکوموتیو مورد نیاز نه با شرایط موجود که در صورت اجرای برنامه های توسعه ای شبکه با ترند موجود است.

با افزوده شدن سالی ۵۰ لکوموتیو می توانیم حمل بار شبکه را توسعه دهیم

وی خاطر نشان کرد: حتی اگر قرار باشد ترند موجود تغییر کرده و رشد تندی داشته باشد، نهایتاً نیاز ما به لکوموتیو به ۱۰۰ دستگاه در سال افزایش می‌یابد نه هزار دستگاه؛ تولیدکننده های داخلی می‌توانند همین ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو در سال را هم به راحتی بسازند و هیچ مشکلی نخواهند داشت به شرط اینکه پول آن پرداخت شود؛ این در حالی است که اگر بخواهند سراغ تأمین کننده های خارجی لکوموتیو بروند، تا پول را نقد پرداخت نکنند که محصولی را تحویل نمی‌دهند اما وقتی سراغ سازنده های داخلی می‌آیند، توقع دارند که آنها بدون پیش پرداخت، اقدام به تولید کنند؛ ما این را قبول نداریم، تولیدکننده های داخلی قرار نیست بدون پول کار کنند.

مدیرعامل بخش ریلی گروه مینا درباره داشتن تکنولوژی روز تولید لکوموتیو از سوی سازندگان داخلی گفت: ما هیچ مشکلی در زمینه داشتن آخرین تکنولوژی تولید لکوموتیوهای روز دنیا را نداریم؛ در همین کشور لکوموتیوهای «یورو رانر (Euro Runner)» که لکوموتیو روز دنیا است را تولید کرده ایم و در حال حاضر در شبکه ریلی در حال فعالیت است؛ موتور این لکوموتیوها با یورو ۴ و یورو ۵ جمع شدند؛ همه این لکوموتیوها، بازمهندسی و بازطراحی در داخل شده اند که نشان می‌دهد هیچ مشکلی از نظر تکنولوژی تولید لکوموتیو نداریم اما به شرط آنکه تقاضایی برای تولید وجود داشته باشد.



رئیس انجمن صنفی شرکت های ریلی:

نیاز به هزار لکوموتیو بزرگ نمای است

ادامه داد: به نظر می‌رسد که اولاً در تقاضا بزرگ نمایی شدیدی صورت گرفته است؛ ثانیاً آیا به لکوموتیو نیاز داریم؟ که باید پاسخ داد بلکه نیاز داریم ولی در رقم آن بزرگ نمایی می‌شود. طی ۲ سال گذشته ۱۴۰ تا ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو از مجموع لکوموتیوهای موجود دولتی متعلق به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران متوقف شده اند؛ از سوی دیگر ۲۵۰ دستگاه لکوموتیو دیگر هم داریم که سال‌هاست متوقفند و امکان بازسازی با هزینه مناسب و اقتصادی را دارند؛ هزینه راه اندازی این ۲۵۰ دستگاه لکوموتیو زیاد است ولی بخش خصوصی ای داریم که برای بازسازی آنها اعلام آمادگی کرده است اما اجرای آن زمان بر است.

مدیرکل بازرگانی داخلی راه آهن: با ۱۵۰ لکوموتیو مشکل ما حل می‌شود

وی تأکید کرد: با این حال ۱۵۰ دستگاه لکوموتیوی که طی ۲ سال اخیر متوقف شده اند، طی کمتر از یک سال و حداکثر ۴۰ تا ۵۰ میلیون یورو سرمایه گذاری قابل بازسازی هستند؛ بنابراین همینکه راه آهن بدهی های خود به شرکت های متولی تعمیر و نگهداری لکوموتیوها را پرداخت کند، این لکوموتیوها تجهیز و مجدداً راه اندازی می‌شوند و به سرعت به چرخه حمل و نقل باز می‌گردند؛ در میزگردی که در حاشیه نمایشگاه حمل و نقل ریلی برگزار شد مدیرکل بازرگانی داخلی راه آهن اعلام کرد که راه آهن امروز تنها ۵۰ دستگاه لکوموتیو کم دارد لذا از ایشان سوال شد پس این رقم هزار دستگاه چرا اعلام می‌شود؟ ولی وی اعلام کرد: اگر ۵۰ دستگاه لکوموتیو به ما اختصاص بدهند، مشکل فعلی ما حل می‌شود. اگر طی چند ماه آینده این تعداد به ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو برسد، فعلاً مشکلی نخواهیم داشت.

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی اعلام کرد: هیچ مشکلی برای تولید سالانه ۱۰۰ لکوموتیو در داخل نداریم و رقم نیاز به هزار دستگاه لکوموتیو، بزرگ نمایی است.

بابک احمدی درباره برنامه خرید هزار دستگاه لکوموتیو از سوی شرکت راه آهن و وزارت راه و شهرسازی اظهار کرد: دو موضوع جدید وجود دارد؛ اول اینکه رقم هزار دستگاه از کجا آمده است؟

به نظر می‌رسد این رقم از پیش نویس های اولیه اهداف کمی قانون برنامه ششم که به صورت غیر رسمی اعلام و هیچ گاه هم به صورت رسمی منتشر نشد آمده باشد که در آن ذکر شده بود راه آهن به هزار و ۸۶ دستگاه لکوموتیو نیاز دارد، ۱۴ هزار کیلومتر خط ریلی جدید به همراه ۵۸ هزار دستگاه واگن باری جدید و ۳۵۰۰ دستگاه واگن مسافری جدید نیاز دارد.

وی افزود: آن ۱۴ هزار کیلومتر خط ریلی ایجاد نشد و ۵۸ هزار واگن باری و ۳۵۰۰ واگن مسافری هم، تأمین یا تولید یا خریداری نشده است ولی مسئولان ریلی کشور بر تهیه هزار دستگاه لکوموتیو تأکید دارند که به تنهایی معنایی ندارد؛ این لکوموتیو باید واگنی را همراه داشته باشد تا آن را بکشد یا خطوطی ایجاد شده باشد که روی آن حرکت کند که هیچکدام موجود نیستند؛ بنابراین روی اعداد و ارقام باید کارشناسان تر تمرکز یا اظهار کنیم. این اظهار نظر مسئولان ریلی مثل این می‌ماند که برای ساختمانی که هنوز ساخته نشده و مصالح نداریم، شیرآلات خریداری و برخی تجهیزات تبعی را کنیم.

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی

روی خط ریل



اتمام کامل راه آهن میانه به تبریز چند سال زمان می‌برد

در حالی که مقامات کشوری و استانی با توجه به سفر قریب الوقوع رئیس جمهور به آذربایجان شرقی از اتمام راه آهن میانه به تبریز در سال جاری خبر می‌دهند، برخی کارشناسان معتقدند این طرح تا پایان سال به اتمام نمی‌رسد و آنچه افتتاح می‌شود فقط یک قطعه از پروژه است.

گزارشی در یکی از خبرگزاری ها منتشر شد که در آن از قول مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل عنوان شد: با برنامه ریزی منسجم از سفر آتی هیئت دولت به آذربایجان شرقی نهایت بهره را خواهیم برد تا با تأمین اعتبار و تزریق مالی به سیستم پیمانکاری و بخش اجرایی حداکثر تا سه ماه شاهد اتمام و بهره‌برداری از راه آهن میانه به تبریز باشیم.

این اظهارات در حالی مطرح می‌شود که برخی کارشناسان با تأکید بر سختی و عظمت کار پروژه (وجود پل های بزرگی همچون پل باسمنج و تونل های متعدد که با تلاش دست اندرکاران و کارشناسان، طراحی و اجرا شده و همه شرکت های پیمانکاری و مهندسان مشاور و نیروهای شاغل آنها ایرانی بوده اند، اجرای آن را نشانه دیگری از توان بالای ایران در پروژه های عمرانی دانسته اند اما در عین حال معتقدند این پروژه، در سال جاری به اتمام نمی‌رسد.

به گفته آنان، این طرح یک محور مهم ترانزیتی است که به صورت دوخطه ساخته می‌شود ولی آن چه فعلاً قرار است افتتاح شود یک قطعه از آن از بستان آباد تا ایستگاه خاوران در حوالی تبریز است و با افتتاح این قطعه، قطارهای ترانزیتی نمی‌توانند از این محور استفاده کنند زیرا با ایستگاه موجود تبریز وصل نشده و امکان ادامه حرکت ندارد یعنی فعلاً این مسیر بن بست است و اجرای بخش باقیمانده از ایستگاه خاوران تا ایستگاه موجود تبریز جزو برنامه های آتی است که دست کم پنج سال طول خواهد کشید.

به اعتقاد این کارشناسان، افتتاح قطعه ذکر شده، برای مردم تبریز هم چندان مفید نیست زیرا باید فاصله شهر تا ایستگاه خاوران در حومه شهر را با وسیله دیگری طی کنند بعد با قطار به مقصد خود بروند و در این صورت به علت فاصله ایستگاه از شهر برای مردم جالب نیست. با این اوصاف بهتر است افتتاح یک قطعه اجرایی و کم فایده توسط مقامات محلی صورت گیرد و در تراز افتتاح توسط رئیس جمهوری نیست.

کارشناسان این حوزه با طرح این سوال که چرا این پروژه مهم و بزرگ چرا به صورت ناقص قرار است افتتاح شود و چرا بعد از ۲۰ سال هنوز اجرای بخش انتهایی شروع نشده است؟، تأکید می‌کنند: این روال اشتباه موجب رکود منابع مالی و کاهش بهره‌وری راه آهن کشور است، برای مثال راه آهن قزوین تا رشت که مهم و صعب العبور بوده ساخته شده و در سال ۹۷ افتتاح شده ولی رشت به اهلی هنوز ساخته نشده و اگر امسال هم ساخته شود یعنی این طرح چهار سال راکد مانده تا اتصال به دریای خزر ساخته شود.

به باور کارشناسان؛ اگر این طرح اکنون تا ایستگاه موجود تبریز تکمیل و آماده شده بود برای بهبود مسیر ترانزیتی شرقی غربی از مرز سرخس به مرز رازی مفید و موثر بود ضمن اینکه در شرایط کنونی به علت جنگ روسیه و اوکراین، حمل بارهای چین به اروپا (سالانه حدود ۸۰ میلیون تن) با عبور از روسیه خیلی محدود شده فرصت خوبی بود که بخشی از این بار انبوه به مسیر عبوری از ایران جذب می‌شد.

قطار حومه‌ای قرچک به مترو تبدیل می‌شود؟

مسئولان قرچک، تبدیل قطار حومه‌ای به مترو است و در بررسی وضعیت اجرای طرح حمل و نقل ریلی این بخش از استان تهران به پایتخت، موضوع تبدیل طرح از قطار حومه‌ای به مترو مطرح شد که وزارت راه و شهرسازی به دلیل آن که این طرح مورد نیاز مردم است، نه تنها با آن مخالف نیست، که قطعاً با آن موافقت می‌کند.

این مقام مسئول بیان کرد: در حوزه نهضت ملی مسکن و تأمین زمین مورد نیاز آن و وضعیت مجتمع مسکونی یکپارچه و ۱۰۰ واحدی قرچک نیز مسائلی از سوی مسئولان قرچک مطرح شد که تلاش می‌شود با همکاری مسئولان، این مشکل و نیاز مردم نیز برطرف شود.

ریسسی و اعضای هیأت دولت مورد بررسی قرار می‌گیرد. وی، ادامه داد: یک، از درخواست‌ها، مردم و



مردم و مسئولان شهرستان قرچک درخواست تبدیل قطار حومه‌ای تهران - قرچک - ورامین به مترو را دارند که این امر مورد تأیید وزارت راه و شهرسازی است.

وزیر راه و شهرسازی گفت: مردم و مسئولان شهرستان قرچک درخواست تبدیل قطار حومه‌ای تهران - قرچک - ورامین به مترو را دارند که این امر مورد تأیید وزارت راه و شهرسازی است. رستم قاسمی شامگاه جمعه ۶ خرداد ماه در جمع خبرنگاران خاطر نشان کرد: مسئولان قرچک درخواست‌های مکتوبی خطاب به رییس جمهور ارائه کردند که این درخواست‌ها در جلسه تخصصی با آیت‌الله



توقیف ۲ فروند نفتکش یونانی در آبهای خلیج فارس

روابط عمومی کل سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در اطلاعیه ای اعلام کرد: نیروی دریایی سپاه جمعه ششم خرداد ماه ۲ فروند نفتکش یونانی را به دلیل تخلفات انجام گرفته در آبهای نیلگون خلیج همیشه فارس توقیف کرد.

دریایی



زیربنایی

حمل و نقل ریلی؛ اقتصادی ترین روش جابه جایی کالا در ترانزیت

بنادر شمالی و جنوبی کشور به عنوان مهمترین مبادی ورودی کالا با اتصال به ریل از ظرفیت های بیشتری در تخلیه و بارگیری برخوردار می شوند.

عباس خطیبی معاون شرکت ساخت و توسعه زیر بنای حمل و نقل کشور گفت: برخی از بنادر کشور همچون بندر عباس و امام خمینی به شبکه ریلی متصل هستند و بنادر بوشهر و چابهار در دریای جنوب و بندر انزلی یا کاسپین در دریای خزر نیز در حال احداث هستند.

سیاستهای کلی برنامه ششم توسعه بر اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی و همچنین توسعه حمل و نقل ریلی تاکید دارد. بنابراین رساندن ریل به بندر، در سالهای اخیر یکی از اولویتهای بخش حمل و نقل کشور بوده است.

میرهاد صالحی مدیر کل راه آهن کشور نیز درباره اتصالات ریلی گفت: دو کریدور شمال - جنوب و شرقی - غربی در کشور، در حمل و نقل ریلی سرخس و مرز اینچه برون کاملا باز و فعال هستند و در حال توسعه این مرزها هستیم.

وی در خصوص بخش ترکیبی ریل دریا ریل افزود: امیدواریم بتوانیم از بنادر مختلف مثل اکتانو؛ آستاراخان و کورک با "کشتی رو رو" بار را جابه جا کنیم.

صالحی گفت: ریل تا بندر امیر آباد رو اسکله رفته و نیاز است سازمان بنادر امکاناتی را در بندر امیرآباد پیگیری و کشتی رورو را فراهم کنند تا بتوانند بار را به صورت ترکیبی تا امیر آباد تحویل دهند که از بندر امیرآباد به شبکه ریلی متصل هستیم و می توانیم آن را به بندر شهید رجایی در جنوب کشور یا بندر امام یا مرز رازی تحویل دهیم.

مدیر کل راه آهن کشور گفت: در کریدور شمال - جنوب دو مرز فعال داریم و در مورد بندر امیر آباد نیز با تمهیدی که سازمان بنادر و شرکت کشتیرانی انجام خواهند داد کاملا آماده هستیم زیرا ریل تا بندر امیر آباد رفته و کاملا مهیا است.

وی افزود: بحث ترکیبی از بندر کاسپین مورد توجه است، بندر کاسپین در مجاورت بندر انزلی قرار گرفته و ما در صد هستیم ریل را از رشت متصل کنیم و سازمان بنادر نیز در تلاشند اسکله را برای کشتی رو رو آماده کنند که قطار بتواند از مبدا دیگر در نقطه دیگر از دریای خزر وارد کشتی شود.

معاون شرکت ساخت و توسعه زیر بنای حمل و نقل کشور گفت: راه آهن رشت کاسپین در بخش زیر سازی حدود ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و از مسیر ۳۵ کیلومتری، حدود ۱۲ کیلومتر ریل گذاری شکل گرفته است که تا پایان امسال به بهره برداری می رسد.

بنادر عباس، امام خمینی، بوشهر، چابهار و انزلی از جمله نقاط کلیدی در کریدور راهبردی شمال - جنوب دارند. اما هنوز برخی از این بنادر، به شبکه ریلی متصل نشده اند.

حمید آبابی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: اتصال ریل راه آهن رشت - آستارا به بندر کاسپین در دستور کار دولت قرار گرفته است از این رو برای بندر انزلی ایستگاه تشکیلاتی در این شهر نظر گرفته شده که امیدواریم با در نظر گرفتن محوطه باراندازی بتوانیم از این شرایط استفاده کنیم.

وی افزود: در بندر آستارا با توجه به ایستگاه ریلی که در مرز آستارا وجود دارد؛ هماهنگی خوبی بین بندر آستارا و ایستگاه ریلی صورت گرفته است که از این ظرفیتها استفاده می کنیم و کالاهایی که به صورت ریلی وارد کشور می شوند می تواند از دریا هم جابه جا شوند و از طرفی کالاهایی که در محوطه ریلی قرار می گیرند با توجه به مشکلات گمرکی؛ می توانند در محوطه دریا وجود داشته باشند و بعد وارد سرزمین اصلی شوند.

داشت، با مقامات کشورمان در حوزههای مختلف دیدار و گفتگو کرد.

در حاشیه نشست مشترک ایران و فدراسیون روسیه نیز که در تهران برگزار شد، دوازدهمین پروتکل اجلاس گروه کاری همکاری های حمل و نقل جمهوری اسلامی دو کشور توسط معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی و معاون وزیر حمل و نقل روسیه به امضا رسید.

حمل و نقل و ترانزیت با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک دو کشور ایران و روسیه از مهم ترین محورهای دیدارهای دوجانبه میان مسئولان دو کشور بود. روسیه دارای ظرفیت های بالا در حوزه حمل و نقل برای همکاری با ایران است و تحریم های اخیر علیه این کشور از سوی کشورهای اروپایی نیز فرصت بیشتری برای ایران به منظور انتقال دانش، تجربیات و تکنولوژی در حوزه حمل و نقل فراهم کرده است.

همچنین از آنجا که ایران و روسیه از موسسین کریدور شمال - جنوب هستند، پررنگ کردن نقش تجاری این کریدور و افزایش ترانزیت در این مسیر برای هر دو کشور دستاوردهای فراوانی دارد.

روسیه سالانه حدود ۳۴ میلیون تن با کشورهایی چون ایران تبادلات تجاری دارد که این حجم از کالا می تواند ستون فقرات کریدور شمال جنوب را شکل دهد. پیش از این نیز وزیر راه و شهرسازی با همتای روسی خود یادداشت تفاهمی



پیش بینی می شود در کمیته مشترک همکاری های حمل و نقلی دو کشور که ماه آینده در روسیه برگزار می شود، جزئیات همکاری در این زمینهها بررسی و مورد تفاهم قرار گیرد.

وی خاطر نشان کرد: پیش بینی می شود در کمیته مشترک همکاری های حمل و نقلی دو کشور که ماه آینده در روسیه برگزار می شود، جزئیات همکاری در این زمینهها بررسی و مورد تفاهم قرار گیرد.

الکساندر نوک، معاون نخست وزیر فدراسیون روسیه و هیئت عالی رتبه همراه طی سفری که هفته گذشته به ایران



همکاری ایران و روسیه در توسعه خطوط کشتیرانی رو-رو دریای خزر

افندی زاده با بیان اینکه توسعه همکاری های حمل و نقلی و ترانزیتی دو کشور موضوع اصلی این دیدار بود، افزود: همچنین مشارکت برای توسعه زیر ساخت های ریلی در کریدور شمال-جنوب و توسعه خطوط کشتیرانی رو-رو در دریای خزر و حذف گلوگاه مرزی جاده ای آذربایجان-روسیه به تفصیل مورد مذاکره قرار گرفت.

وی خاطر نشان کرد: پیش بینی می شود در کمیته مشترک همکاری های حمل و نقلی دو کشور که ماه آینده در روسیه برگزار می شود، جزئیات همکاری در این زمینهها بررسی و مورد تفاهم قرار گیرد.

الکساندر نوک، معاون نخست وزیر فدراسیون روسیه و هیئت عالی رتبه همراه طی سفری که هفته گذشته به ایران

معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی کشورمان از گفتگو با همتای روسی خود درباره توسعه حمل و نقل ترکیبی و ترانزیت در مسیر کریدور بین المللی شمال-جنوب و افزایش ظرفیت حمل و نقل در مسیر دریایی خبر داد.

شهاریار افندی زاده معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی درباره زمینه ملاقات با دیمیتری زوروف معاون حمل و نقل روسیه اظهار کرد: توسعه حمل و نقل ترکیبی و ترانزیت در مسیر کریدور بین المللی شمال-جنوب، افزایش ظرفیت حمل و نقل در مسیر دریای خزر و شاخه های غربی و شرقی کریدور و برنامه ریزی برای اجرایی سازی تفاهم نامه اخیر همکاری های ترانزیتی دو کشور از اصلی ترین محورهای این دیدار و گفتگو بود.

راه اندازی سرویس مشترک بین جنوب شرق آسیا، غرب هند و خاورمیانه

این سرویس فعال می شود. یکی از سخنگویان RCL گفت: RGA با هدف بهبود نقل و انتقال دریایی کانتینرها بین خاورمیانه و غرب هند با خاورودر ایجاد شده و به سایر حلقه های موجود حمل کانتینر در مناطق دیگر که بین چین و خلیج فارس دایر است، می پیوندد.

مشتریان ما می توانند محمولات خود را از هوشی مینه و لام چابانگ، مستقیما به جبل علی و صحرار یا از جبل علی و صحرار به مقصد ناواشویا بارگیری کنند، در همین حال مشتریان ما در جبل علی و ناواشویا نیز میتوانند مستقیما به هوشی مینه و لام چابانگ که مقاصد اصلی صادرات کشورهای عربی و هند هستند، محمولات کانتینری خود را ارسال نمایند.



خطوط کشتیرانی RCL، ESL، CU و GFS سرویس مشترک جدیدی را راه اندازی می کنند که آسیای جنوب شرقی، غرب هند و خاورمیانه را به هم متصل می کند.

خطوط کشتیرانی نام برده، دو فروند کشتی هر کدام با ظرفیت ۵ هزار تی ای یو در مسیر بندر هوشی مینه - ویتنام، لام چابانگ - تایلند، پورت کلانگ - مالزی، صحرار - عمان، جبل علی - امارات متحده عربی، ناواشویا - هند و مجددا پورت کلانگ - مالزی و هوشی مینه - ویتنام را برای ارائه سرویس منظم هفتگی برای حمل کانتینر تخصیص می دهند.

این سرویس با نام تجاری RGA توسط RCL در ۶ ژوئن آغاز به کار می کند و کشتی Vira Bhum نیز در

تمرکز سازمان بنادر بر جذب سرمایه گذاری ها در بنادر کوچک



کارویژه اصلی بنادر شرق هرمزگان ارتقای روابط تجاری بالاخص با عمان است

وی افزود: به دلیل هزینه های سنگینی که احتمالا سرمایه گذار نتواند انجام دهد، سازمان بنادر و دریانوردی خود یک سری از هزینه ها را دارد انجام می دهد با این هدف که تمایل سرمایه گذار برای حضور و سرمایه گذاری در این حوزه بیشتر شود. وقتی یک اسکله نو و اورهال شده به سرمایه گذار بدهید، طبیعتا فاصله زمانی بیشتر تا تعمیر و نگهداری آن در اختیارش خواهد بود و این جزو مواردی است که سازمان بنادر قبل از ورود سرمایه گذار انجام می دهد. بنادر شرق هرمزگان اساسا بنادر درآمدزایی برای سازمان نبوده اند و عمدتا با هدف ارتقای روابط تجاری بالاخص با کشور عمان فعالیت می کنند.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان از راه اندازی یک رمپ شناور رو-رو در جاسک خبر داد.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با اشاره به آمادگی موجود در بندر تیب برای جذب سرمایه گذار جهت احداث انبارهای نگهداشت کالا، گفت: همانند بنادر دیگر شرق هرمزگان مثل سیریک و جاسک که در سنوات گذشته با جذب سرمایه گذار اقدام به توسعه آن شده است، در بندر تیب هم که به رغم کوچک بودن، بازدهی بالایی به ویژه در زمینه صادرات کالا داشته است، بر اساس دستورالعمل های سازمان بنادر و دریانوردی، سرمایه گذاری در زمینه ایجاد انبارهای نگهداشت کالا، در اولویت قرار گرفته است.



رئیس شورای عالی استان‌ها گفت در تهران ۱۲۹ ساختمان بسیار پرخطر داریم که مانند یک سونامی نگران‌کننده برای پایتخت هستند. پرویز سروری با اشاره به حادثه متروپل افزود: با توجه به اینکه این دغدغه برای دیگر کلانشهرها نیز وجود دارد به این نتیجه رسیدیم که با بررسی ابعاد حادثه متروپل به بررسی و بازنگری در طراحی این دست ساختمان‌ها بپردازیم.



فرم‌بندی اقدامات لازم به منظور صدور مجوز خاص جهت واردات این تعداد دستگاه اتوبوس برای شهرداری تهران با احتساب صفر نمودن سود بازرگانی و محاسبه نرخ پایه حقوق ورودی و عوارض گمرکی معمول نمایم.

پس از آن و کمتر از یک هفته پیش (۲ خرداد ۱۴۰۱) معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران جزییات ورود حدود ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس دست دوم به ناوگان حمل و نقل عمومی تهران را تشریح کرد.

سید مجتبی شفیع‌ی با بیان این که قطعاً تامین اتوبوس نو و تولید داخل در اولویت است گفت: وزارت کشور قرارداد خرید ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس را دنبال می‌کند که در این میان سهم تهران ۹۰۰ اتوبوس است و یک قرارداد دیگر نیز از طریق تهاتر نفت دنبال می‌شود که ۱۴۰۰ تا ۱۶۰۰ اتوبوس سهم ما خواهد بود و ما نیز در کنار دولت راه‌های دیگر تامین اتوبوس را دنبال می‌کنیم.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در پاسخ به این سوال که خرید اتوبوس‌های دست دوم در چه مرحله‌ای قرار دارد، اظهار کرد: مذاکرات مختلفی داشتیم و پیشنهادات مختلفی به ما ارائه شده که از نظر کیفیت و قیمت در حال بررسی هستیم؛ اما از آنجایی



ویژگی اتوبوس‌های دست دوم وارداتی؛ استاندارد یورو ۵ با حداکثر ۵ سال سن

در ۲۶ آذر و همزمان با روز حمل و نقل گفت: در حوزه اتوبوسرانی حداقل ۴۰۰۰ اتوبوس کم داریم به شکلی که میزان اتوبوس‌های موجود ما یک سوم نیاز شهر تهران است.

وی تأکید کرد: آنچه که همت مدیریت شهری است این خواهد بود که ان‌شاءالله تا عید نوروز بتوانیم از طریق نوسازی و بازسازی، نزدیک به ۱۰۰۰ اتوبوس را وارد چرخه خدمت کنیم.

پس از آن و در اسفند ماه سال گذشته نیز، شهردار تهران در نامه‌ای به رئیس جمهور درخواستی مبنی بر موافقت دولت با واردات فوری یک ماهه ۱۰۰۰ اتوبوس دست دوم مطرح کرد.

شهردار تهران در این درخواست که مربوط به اواخر اسفند سال ۱۴۰۰ بود، همچنین از فرسودگی ۹۰ درصدی ناوگان سامانه اتوبوسرانی شهر تهران خبر داد و تزریق ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به این سامانه را ضروری دانست.

علیرضا زاکانی با تأکید بر افزایش قابل توجه هزینه قیمت خرید یک دستگاه اتوبوس به حدود ۵ میلیارد تومان، دستیابی به این مهم را برای شهرداری تهران غیر ممکن و انجام این کار را مستلزم حمایت بیش از پیش دولت ذکر کرد.

به گفته زاکانی بر همین اساس، شهرداری تهران در نظر دارد حدود ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس درون شهری تولید اروپا و مطابق با استانداردهای روز بین المللی بازسازی شده را با قیمتی حدود ۲۰ درصد قیمت روز داخل از یکی از کشورهای همسایه به نحوی تامین نماید تا حداکثر ظرف مدت یک ماه در اختیار خدمات حمل و نقل عمومی شهرداری قرار گیرد.

شهردار تهران در پایان از رئیس جمهور درخواست کرد: با امعان نظر به مراتب مذکور خواهشمند است دستور

در حالی که در شبکه‌های اجتماعی خبرهایی مبنی بر واردات اتوبوس‌های دست دوم تک کابین از کشور ترکیه با استاندارد آلایندگی یورو ۲ و ۱۳ سال سن شایعه شده، معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تهران بدون اشاره به نام کشوری که قرار است اتوبوس‌های دست دوم از آن وارد شود، گفت که حداکثر سن اتوبوس باید پنج سال و استاندارد آلایندگی حداقل یورو ۵ باشد.

ماجرا از این قرار است که ۱۶ شهریور سال ۱۴۰۰ و حدوداً یک ماه پس از روی کار آمدن شهردار جدید تهران، علیرضا زاکانی در اینستاگرام خود نوشت: تمهیدات جدی برای مترو و اتوبوس داریم.

اندک زمانی بعد و در آبان ماه ۱۴۰۰، زاکانی شهردار تهران در آیین رونمایی از ۱۱۰ دستگاه اتوبوس برای ورود به ناوگان حمل و نقل عمومی عنوان کرد: تا پایان سال شاهد ورود ۲۷۵ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی خواهیم بود.

وی افزود: دولت پس از ۱۰ الی ۱۲ سال عدم انجام تعهدات خود نسبت به شهرداری، طی توافق با وزیر کشور برای توسعه ناوگان عمومی، قرار است از ۳۶۰۰ دستگاه که با تهاتر در حال ورود به کشور است سهم ۱۲۰۰ عددی اتوبوس به تهران را محقق کند.

شهردار تهران ادامه داد: به علاوه دولت سهم اورهال هزار دستگاه اتوبوس شهرداری را به ۲ هزار اورهال افزایش خواهد داد و عملاً یک افق بیش از ۳۸۰۰ دستگاه اتوبوس را خواهیم داشت. زاکانی اظهار داشت: برنامه ریزی‌هایی نیز برای تامین ۵۰ اتوبوس با همکاری بخش خصوصی انجام شده و با برخی دستگاه‌ها نیز مذاکراتی انجام شده است تا آلایندگی‌ها کاهش یابد. پیش از یک ماه بعد از این اظهارات، شهردار تهران

در حوزه اتوبوسرانی حداقل ۴۰۰۰ اتوبوس کم داریم به شکلی که میزان اتوبوس‌های موجود ما یک سوم نیاز شهر تهران است.

که نیاز به مصوبه دولت دارد، شهردار تهران پیشنهاد را به رئیس جمهور داده و رئیس جمهور نیز دستور دادند که در کمیسیون زیربنایی دولت این مسئله بررسی شود و بررسی اولیه انجام شده و توافق با وزارت کشور و صنعت نیز صورت گرفته است و ملاحظات سازمان محیط زیست نیز لحاظ شده و الان فقط منتظر تصویب در دولت هستیم و اگر این مهم تصویب شود در پشتوانه قانونی و مجوزها مشکلی نخواهیم داشت و بر روی بررسی پیشنهادات تمرکز می‌کنیم.

وی با بیان این‌که اگر بتوانیم با قیمت کم اتوبوس‌های با کیفیت وارد کنیم آسیب چندانی به تولید داخل نمی‌خورد، گفت: دقت داشته باشید که تهران به ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس احتیاج دارد که تاکنون ۴۰۰۰ دستگاه اتوبوس سهم تولید داخل است و حداکثر تنها ۱۰۰۰ اتوبوس از این روش تامین می‌شود و دقت داشته باشید که ورود اتوبوس‌های دست دوم یک راهکار موقت است و نمی‌خواهیم به اتوبوس‌های کارکرده متکی شویم.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در مورد شاخص‌های انتخاب اتوبوس گفت: میزان کارکرد برای ما بسیار مهم است و حداکثر سن اتوبوس بایستی پنج سال باشد و استاندارد آلایندگی حداقل یورو ۵ باشد و در کنار آن مسئله قیمت و خدمات پس از فروش نیز مورد توجه خواهد بود.

اعلام آمادگی مینا برای ساخت کامل یک خط مترو

پروژه‌ها شاید پیشنهاد بخش خصوصی باشد که به هر دلیلی نسبت به اجرای این پروژه‌ها تمایل دارند، لذا ما نیز هیچ ممنوعیتی برای مشارکت بخش خصوصی نداریم.

به زودی پروژه‌های مشارکتی بخش خصوصی در شهر تهران اعلام می‌شود

شفیعی خاطرنشان کرد: بر اساس هماهنگی‌ها و برنامه ریزی‌های انجام شده ما به زودی مجموعه‌ای از پروژه‌هایی که می‌تواند با مشارکت بخش خصوصی در شهر تهران انجام شود اعلام و اطلاع‌رسانی خواهیم کرد و این مشارکت از سطح خرد تا کلان را در بخش‌های مختلف شهری اعم از شهرسازی، عمرانی، بافت فرسوده و... همچون مشارکت در پروژه‌های دوچرخه و موتورسیکلت‌های اشتراکی یا ساخت مترو را شامل می‌شود و نکته قابل توجه و جذاب در این بخش، تنوع سید پیشنهادی بسیار زیاد در پروژه‌های مشارکتی شهر تهران است.

به این شیوه دیده شده، به نظر می‌رسد در صورت تامین مالی، انجام این پروژه بهتر از انجام ندادن آن است.

وی در پاسخ به این سوال که آیا شهر تهران در بخش حمل و نقل عمومی اولویت‌های بالاتری نسبت به بزرگراه شهید متوسلیان ندارد؟ گفت: برخی از



معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از تهیه بسته پروژه‌های مشارکتی شهر تهران و بخش خصوصی خبر داد.

مجتبی شفیع‌ی درباره لزوم اجرای پروژه بزرگراه شهید متوسلیان، گفت: این پروژه همچنان در دست مطالعه قرار دارد؛ ولی با توجه به قطع شبکه بزرگراهی در این منطقه، باید فکری برای اتصال این شبکه بزرگراهی کرد و این یک نیاز برای منطقه است.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به مدل پیشنهادی برای اجرای این پروژه بزرگ، اظهار کرد: مدل پیشنهادی از سوی معاونت عمرانی، استفاده از ظرفیت مشارکت بخش خصوصی در این پروژه است و با توجه به اینکه یک مجموعه در بخش خصوصی، پیشنهاد احداث این پروژه و اجرای آن را در قالب یک مدل مالی با مشارکت شهرداری و شهروندان ارائه داده است و در این مدل، تامین مالی این پروژه

مترو

ایستگاه مترو شهدای هفدهم شهریور افتتاح می‌شود

مدیرعامل شرکت مترو تهران گفت: ایستگاه خیابان شهدای هفدهم شهریور در خط ۷ شبکه مترو تهران یکصد و چهل و سومین ایستگاهی است که در مدار خدمت رسانی به مردم قرار می‌گیرد.

ایستگاه خیابان شهدای هفدهم شهریور در خط ۷ شبکه مترو تهران در آستانه بهره‌برداری قرار گرفت. این ایستگاه در تقاطع خطوط ۶ و ۷ واقع شده و یکصد و چهل و سومین ایستگاهی است که در مدار خدمت رسانی به شهروندان قرار می‌گیرد.

مهندس مسعود درستی مدیرعامل شرکت مترو تهران با اعلام مطلب فوق افزود: پیرو وعده‌ای که اواخر سال گذشته و در جریان افتتاح ایستگاه بوستان گفتگو به مردم صبور پایتخت داده بودیم، عملیات اجرایی ایستگاه خیابان شهدای هفدهم شهریور تا قبل از پایان ۳ ماهه نخست سال جاری تکمیل شده و ظرف روزهای باقی‌مانده از خردادماه، امکان بهره‌برداری از آن وجود خواهد داشت.

ایستگاه مذکور در محدوده منتهی الیه ضلع شرقی بازار بزرگ تهران و در منطقه‌ای پرترافیک و متراکم به لحاظ جمعیتی از منطقه ۱۲ واقع شده است. درستی در ادامه صحبت‌های خود به سبک خاص معماری ایرانی-اسلامی ایستگاه خیابان شهدای هفدهم شهریور اشاره کرد و گفت: توجه به طراحی چشم‌نواز محیط داخلی و همچنین نمای بیرونی ایستگاه‌های شبکه مترو تهران، ضرورت انکارناپذیری است که طی سال‌های اخیر بیشتر مدنظر قرار گرفته تا مسافران این وسیله حمل و نقلی پر مخاطب با آثار هنری، جلوه‌های بدیعی را نظاره‌گر باشند.

مدیرعامل شرکت مترو تهران در پایان گفت: همزمان با افتتاح ایستگاه خیابان شهدای هفدهم شهریور و جمع‌آوری و انتقال کارگاه آن، بهسازی بخش باقی‌مانده از بلوار قیام در محدوده حدفاصل چهارراه مشهدی رحیم تا خیابان شهدای هفدهم شهریور به طول تقریبی ۲۳۰ متر نیز انجام پذیرفته تا این بلوار به طور کامل و با امکاناتی همچون مسیر ویژه دوچرخه‌سواری، پیاده‌راه، ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس تندرو و فضای سبز ایجاد شده، با شکلی متفاوت نسبت به گذشته در اختیار شهروندان قرار گیرد.

مدیرعامل شرکت مترو تهران در پایان گفت: همزمان با افتتاح ایستگاه خیابان شهدای هفدهم شهریور و جمع‌آوری و انتقال کارگاه آن، بهسازی بخش باقی‌مانده از بلوار قیام در محدوده حدفاصل چهارراه مشهدی رحیم تا خیابان شهدای هفدهم شهریور به طول تقریبی ۲۳۰ متر نیز انجام پذیرفته تا این بلوار به طور کامل و با امکاناتی همچون مسیر ویژه دوچرخه‌سواری، پیاده‌راه، ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس تندرو و فضای سبز ایجاد شده، با شکلی متفاوت نسبت به گذشته در اختیار شهروندان قرار گیرد.

کاهش عمدی سرعت قطارها صحت ندارد

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه گفت: تا این لحظه با رصد و بررسی دقیق حرکت قطارها و خدمات متروی تهران شاهد هیچ‌گونه کارشکنی و یا کم‌کاری از سوی کارکنان و پرسنل مترو نبودیم.

مهدی شایسته اصل مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه در واکنش به اخبار منتشر شده مبنی بر کاهش عمدی سرعت قطارها توسط راهبران به علت برخی گلابه‌های صنفی و پیگیری حقوق و مزایا گفت: تمامی کارکنان مترو و بخصوص راهبران قطار در خدمت‌رسانی به شهروندان و مسافران با وجدان کاری و علاقه قلبی کار می‌کنند و تا این لحظه با رصد و بررسی دقیق حرکت قطارها و خدمات متروی تهران شاهد هیچ‌گونه کارشکنی و یا کم‌کاری از سوی کارکنان و پرسنل مترو نبودیم.

شایسته اصل با تأکید بر اینکه اعتبار متروی تهران خط قرمز تمام کارکنان این مجموعه است و اقداماتی از قبیل کم‌کردن عمدی سرعت قطار، خاموش کردن تهویه و آنگن‌ها و یا ایستگاه‌ها به‌دور از اخلاق و مرام این پرسنل زحمت‌کش است گفت: تا این لحظه با وجود رصد کامل خدمات مترو، هیچ موردی در این زمینه‌ها مشاهده نشده است.

وی افزود: تمامی کارکنان شرکت بهره‌برداری مترو به‌ویژه حوزه عملیات اعم از تکنسین‌ها، فنی و تعمیرات و نگهداری امور ایستگاه‌ها و بخصوص راهبران قطار با وجود برخی گلابه‌های صنفی و پیگیری حقوق و مزایای خود، در خدمت‌رسانی به شهروندان و مسافران با وجدان کاری و علاقه قلبی کار می‌کنند و تا این لحظه شاهد هیچ موردی از کارشکنی و کم‌کاری نبودیم.



قیمت بنزین افزایش نمی‌یابد

سخنگوی دولت گفت که قیمت بنزین افزایش پیدا نمی‌کند.

علی بهادری جهرمی سخنگوی دولت تاکید کرد که دولت هیچگونه تصمیم یا حتی برنامه‌ای برای افزایش قیمت بنزین یا سایر فرآورده‌های نفتی وجود ندارد.



پلیس راهنمایی و رانندگی

اعلام دلیل شماره گذاری نشدن برخی خودروهای تولید ۱۴۰۰



رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور، توضیحاتی را درباره عدم شماره گذاری برخی از خودروهای تولید سال ۱۴۰۰ ارائه کرد و آن را ناشی از رفتار خودروسازان دانست.

سردار سید کمال هادیانفر در پایان حضور در مرکز نظارت همگانی ۱۹۷ و دیدار چهره به چهره با مردم، گفت: امروز فرصتی پیش آمد تا از نزدیک بنده و شماری از مدیران و معاونان پلیس راهور به‌طور مستقیم با مردم صحبت کرده و نسبت به رفع مشکلات و رسیدگی به درخواست‌های آنان در حد توان و اختیارات قانونی اقدام کنیم.

وی با بیان اینکه مواردی همچون تقدیر و تشکر از پلیس، موضوع ایمنی، مشکلاتی در حوزه گواهینامه و شماره گذاری و... از جمله مواردی بود که در این جلسه از سوی مردم مطرح شد، گفت: پلیس راهور در سال گذشته ۶۸ میلیون خدمت مختلف را به مردم ارائه کرد. امیدواریم که بتوانیم با مجموع خدمات و اقدامات انجام شده گره گشای مشکلات مردم باشیم.

رئیس پلیس راهور فراجا در پاسخ به پرسشی درباره دلیل شماره گذاری نشدن برخی از خودروها از سوی پلیس و اعلام علت این موضوع از سوی خودروسازان به نبود پلاک، گفت: در حال حاضر که با شما صحبت می‌کنم در انبار ایران خودرو بیش از ۷۰ هزار و در انبار سایپا بالغ بر ۶۰ هزار پلاک داریم، پس کمبود پلاک به هیچ عنوان مورد تأیید نیست. حتی گاهی خدمات شماره گذاری ما به این صورت است که پلاکی در شهری دیگر قرار دارد، مالک در شهری دیگر است و خودرو نیز در شهری دیگر تولید شده اما ما در عرض کمتر از ۲۴ ساعت فرآیند شماره گذاری و تعویض پلاک را انجام می‌دهیم.

وی ادامه داد: این موضوع به کوتاهی برخی از خودروسازان باز می‌گردد. خودروهای تولید سال ۱۴۰۰ که شماره شاسی آنها با گروه M کوبیده شده باید پلاک سال ۱۴۰۰ را دریافت کنند و این یک تکلیف و حق قانونی است. نباید انتظار داشته باشند که پلیس آنها را با پلاک سال ۱۴۰۱ شماره گذاری کند. حال اینکه خودروساز اصرار دارد که آن با پلاک امسال شماره گذاری شود کار اشتباهی است و باید بخشی از پول متقاضی را به آنها برگرداند و خودرو با پلاک سال ۱۴۰۰ شماره گذاری و به مردم تحویل داده شود.

هادیانفر با بیان اینکه این موضوع شامل تعدادی از خودروهای ایران خودرو، سایپا و زامیاد می‌شود، گفت: پلیس در این زمینه مشکلی ندارد اما اگر بخواهیم خودروها را با پلاک ۱۴۰۱ شماره گذاری کنیم دچار مشکل خواهیم شد. چرا که شماره شاسی سال ۱۴۰۱ دیگر M نبوده و N است. به همین جهت باید خودروسازان مشکلات خودشان حل کنند و از پلیس انتظار نداشته باشند که دست به تخلف بزنند چرا که این اقدام حق الناس است.

قیمت، به ثبت نام کنندگان اعلام کردند بانک وام نامی دهد و ناوگان ثبت نامی را باید به طور نقدی و با قیمت جدید دریافت کنید که تعدادی از متقاضیان (حدود ۳۰ نفر) با قبول این شرایط، ناوگان مورد نظر را خریداری کردند و مابقی که حدود نصف ثبت نام کنندگان اولیه هستند بلاتکلیف ماندند.

وی با بیان این که شرکت ماموت از زمان ثبت نام ناوگان تا الان حدود هر محصول را ۱۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت داده است، گفت: اگر متقاضیان در همان زمان ثبت نام، ناوگان مورد نظر را به صورت نقد و اقساط از بازار آزاد خریداری کرده بودند اکنون ۶ ما بود که تریلی آنان کار می‌کرد و اقساطش تمام شده بود و ماهیانه مبلغ ۱۵ میلیون اجاره تریلر نیز نپرداخته بودند اما اکنون پس از هفت ماه بلاتکلیفی، این محصول از سوی شرکت، هر روز گران تر عرضه می‌شود.

این راننده با تاکید بر این که حدود ۴۰ نفر از متقاضیان استان یزد بلاتکلیف هستند، بیان کرد: گفته شده، شرایط برای متقاضیان همه استان ها همین گونه است و حدود نصف ثبت نام کنندگان بلاتکلیف هستند. او افزود: بانک توسعه تعاون که طرف قرارداد شرکت ماموت است عنوان کرده شرکت ماموت ۵۰۰ نفر با این بانک قرارداد داشته ولی ۱۰۰۰ نفر برای گرفتن وام معرفی کرده و بانک نمی‌تواند بیشتر از قرارداد وام پرداخت کند. ضمن این که شرکت فوق بعد از گرفتن مبلغ اولیه ۹۹ میلیون تومان قرارداد کاملا به صورت یک طرفه نوشته که ما مجبور شدیم چون پول داده بودیم آن را امضاء کنیم چرا که اگر فسخ می‌کردیم ۲ ماه طول می‌کشید پولمان به حساب برگردد.



بلاتکلیفی رانندگانی که در طرح فروش قسطی ناوگان کفی شرکت کرده اند

یزد هستیم با پرداخت نفری ۹۹ میلیون تومان در طرح فروش قسطی ناوگان کفی این شرکت ثبت نام کردیم که این تعداد متقاضی فقط مربوط به استان یزد بوده و معلوم نیست در کل کشور چه تعداد ثبت نام کرده اند. او ادامه داد: در بهمن ماه سال ۱۴۰۰، برای تعدادی از متقاضیان (حدوداً ۱۴ نفر)، پیام واریز مابقی مبلغ و معرفی به بانک برای گرفتن وام، ارسال شد.

این راننده تاکید کرد: در آن زمان به دیگر متقاضیان اعلام شد، تا آخر هفته صبر کنند که این آخر هفته به هفته آینده و آخر برج و به همین ترتیب تا ۱۸ اردیبهشت ۱۴۰۱ ادامه یافت که در این مقطع و پس از افزایش

چندی پیش (۱۹ اردیبهشت) خبری از قول یکی از رانندگان استان یزد در نقد عملکرد شرکت ماموت در فروش قسطی ناوگان کفی منتشر شد.

اینک یکی دیگر از رانندگان یزدی در تماس با ما از ادامه روند مشکلات افرادی که در طرح فروش قسطی ناوگان این شرکت ثبت نام کرده اند، خبر داده است.

این راننده در شرح ماجرا گفت: در تاریخ ۲۲ آبان ماه سال ۱۴۰۰ بر اساس آگهی سراسری فروش اقساطی محصولات تریلر ماموت (تحویلی ۶۰ روزه)، بنده با تعدادی از همکارانم که ۹۴ نفر در کل استان

سمند و تیا شماره گذاری نمی‌شوند

وی در ادامه گفت: براساس قانون این دستورالعمل هیچ تبصره‌ای ندارد یک بند کاملاً مشخص است، ولی باید عرض کنم در دوره تحولی سازمان ملی استاندارد ایران براساس تعهد ۱۵ ماده‌ای که خودروسازها با امضای شخص مدیران عامل خودروسازها اتفاق افتاده بود مهلت‌های قانونی برای رفع خیلی از این موارد مطرح بوده که مفاد آن از طریق رسانه سابقاً منتشر شده (دی ماه پارسال) و به آگاهی مردم رسیده است.

مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد اضافه کرد: تا کنون سی-او-پی (تایید ایمنی) برای انواع خودروهای سواری، تجاری، فنی، تریلرها و موتورسیکلت به صورت سالیانه صادر می‌شود، اما به جهت تشدید نظارت بر حوزه کیفیت که خواست مردم و شان مردم است زمان صدور آن به یک ماه کاهش یافت.

ایران در دولت مردمی براساس منویات مقام معظم رهبری و فرمان هشت ماده‌ای رئیس جمهور که ناظر بر تدبیر رهبر انقلاب بود و خاستگاه قوه قضاییه، دادستان برای سازمان ملی استاندارد ایران خصوصاً دفتر نظارت بر اجرای استانداردها به جز این مسیر اولاً مسیر دیگری نمی‌توانیم متصور باشیم کار کار بسیار معمولی است.



سازمان ملی استاندارد اعتبار ایمنی سه خودروی سمند، تیا صندوق دار و تیا ۲ را تمدید نکرده و بر این اساس این خودروها شماره گذاری نمی‌شوند.

مهدی انگورج مدیر کل دفتر نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد گفت: همانطور که از اسم عنوان دفتر تخصصی ما برمی‌آید نظارت بر اجرای استانداردهای صنایع فلزی است، سازمان ملی استاندارد به وکالت از مردم مدعی العموم کیفیت است نه متولی، منشاء این گزارشات می‌تواند از سه طریق باشد یکی گزارشات واصله مردمی، دوم آمار و اطلاعاتی که از تعمیرگاه‌های خدمات پس از فروش خودروسازها در ارتباط با تعویض قطعات و خرابی سیستم‌ها و... وجود دارد و سوم براساس ارزیابی که شرکت‌های بازرسی سازمان ملی استاندارد ایران از آن طریق اتفاق افتاد.

انگورج افزود: در دوره تحول سازمان ملی استاندارد

ابتدا گوش کن، گوش دادن به کودک و نوجوان اولین گام برای کمک به آنها جهت رشد سالم و ایمن در برابر آسیب‌های اجتماعی است.

پارینگر هم باشیم.

ساز بهارزه با مولود بخدر شورای هماهنگی بهارزه با مولود بخدر استان قزوین

تین نیوز در شبکه‌های اجتماعی

tinnewsofficial
tinnews
tinnews.ir
@tinnews
tinn.ir
tinnews

TINN in social networks
09019805137
09210692948

حمل و نقل

نخستین هفته نامه تخصصی حمل و نقل ایران
چهارشنبه ۱۱ خرداد ماه ۱۴۰۱
اول ذی القعدة ۱۴۴۳ | ۱ ژوئن ۲۰۲۲
سال ششم | شماره ۳۰۶

هفته نامه حمل و نقل

صاحب امتیاز: مؤسسه اطلاع رسانی

و مطبوعاتی ترابریار نوید (تین)

مدیر مسئول و سردبیر: مسعود ذهبیون

قائم مقام مدیر مسئول: عباس نامجو

همکاران تحریری: کمند روستا زاهدی، سمیرا دشت بانی، عاطفه یزدانی، اعظم بیرمی،

ابوالفضل سلمانی و مرتمی لطفی

صفحه آرا: سمیرا روزبهانی

سازمان آگهی ها: ۰۲۱۴۴۸۹۰۳۶۶

تلفن: ۰۲۱۴۴۸۱۱۶۲

فکس: ۰۲۱۴۴۶۰۳۷۸۵

کد پستی: ۱۴۶۹۶۵۵۹۴۴

آدرس: تهران، اشرفی اصفهانی، بالاتر

از پونک کوچه پنجم،

پلاک ۶۲، طبقه دوم، واحد ۲



بنیانگذاری خط آهن سراسری کشور مان مدیون دو برادر صنعتگر و سیاستمدار در عصر پهلوی اول است. مهدی و مرتضی هدایت، هر دو با پسوند «قلی» خطاب می شدند. مرتضی قلی ایده اش را در زمان سلطنت محمدعلی شاه قاجار در کتاب راه نجات ریخت و برادرش مهدی قلی ۲۰ سال بعد در دوره پهلوی اول ایده او را از کتابش بیرون کشید. تبدیل به لایحه کرد، به تصویب دولت و مجلس رساند و عملیاتی کرد.

خیابان ولیعصر کی و چگونه ساخته شد؟

ساخت جاده مخصوص پهلوی (ولیعصر فعلی) یا همان خیابان پهلوی سابق از سال ۱۳۰۰ شمسی آغاز شد. در آن زمان رضاشاه که وزیر جنگ بود تصمیم به احداث این جاده گرفت.

همچنین درخت کاری اطراف این خیابان و کاشیدن نهر برای آبیاری درختان آن نیز از سال ۱۳۰۰ آغاز شد. بلندترین خیابان شهر تهران با درازای ۱۷٫۹ کیلومتر است که از میدان راه آهن آغاز و تا میدان تجریش ادامه دارد.

ساخت جاده مخصوص پهلوی (ولیعصر فعلی) یا همان خیابان پهلوی سابق از سال ۱۳۰۰ شمسی آغاز شد. در آن زمان رضاشاه که وزیر جنگ بود تصمیم به احداث این جاده گرفت. همچنین درخت کاری اطراف این خیابان و کاشیدن نهر برای آبیاری درختان آن نیز از سال ۱۳۰۰ آغاز شد.

در سال ۱۳۰۷ خیابان پهلوی بالا به دست «بلدیه تهران» سنگفرش شد و سپس با راهبایی آسفالت به پهنه خیابان سازی شهرها، در سال ۱۳۰۹ مجلس شورای ملی قانونی را برای ساخت و گسترش خیابان های تهران تصویب کرد و پس از آن گام های ساخت جاده مخصوص پهلوی آغاز و برای نخستین بار این خیابان



قبریزی شد.

در سال ۱۳۱۰ خورشیدی خیابان الماسیه (باب همایون) و میدان توپخانه و آغاز خیابان لاله زار برای نخستین بار آسفالت شد و یک سال پس از آن در سال ۱۳۱۱ خورشیدی، خیابان پهلوی نیز آسفالت شد.

پس از انقلاب اسلامی، خیابان پهلوی به خیابان مصدق تغییر نام یافت ولی پس از وقایع خرداد ۱۳۶۰ نام آن به خیابان ولیعصر تغییر کرد.

تصویر مربوط به مجله آمریکایی لایف می باشد، عکسی از مراحل اولیه ساخت خیابان ولیعصر تهران در مراحل خاکریزی و کاشت چنارهای اطراف آن می باشد. در این تصویر جالب به جز هتل استقلال «هیلتون» که در دور دست به چشم می خورد، هیچ ساختمان دیگری خودنمایی نمی کند.



افزایش دوام جاده ها با تایر های قدیمی



محققان استرالیایی با افزودن تایرهای قدیمی به آسفالت، مقاومت آنها را برابر نور خورشید افزایش داده اند که این امر می تواند به افزایش دوام جاده ها قبل از ترک خوردن سطح آنها کمک کند.

جاده ها همیشه نیاز به تعمیر دارند، اما تغییر دستورالعمل تعمیر و بهسازی می تواند به دوام آنها کمک کند. محافظت از جاده ها در برابر آسیب های نور خورشید که منجر به ترک ها و چاله هایی می شود که هر راننده با آن آشناست، همیشه یک چالش جدی بوده است.

محققان دانشگاه RMIT استرالیا با انجام یک مطالعه جدید، راهی سازگار با محیط زیست برای محافظت از جاده ها در برابر هجوم پرتوهای خورشید یافته اند. نکته کلیدی در این روش اضافه کردن خرده لاستیک هایی است که از تایرهای قدیمی به دست آمده اند. استفاده از تایرهای مستعمل برای ساخت بتن قوی تر و مقاوم تر در برابر گرما نوبدبخش بوده و محققان در پی پاسخ این پرسش بودند که آیا لاستیک می تواند از آسفالت در برابر تخریب نور ماورا بنفش محافظت کند.

محققان برای آزمایش این ایده، لاستیک خرد شده را با سه غلظت مختلف - ۷.۵ درصد، ۱۵ درصد و ۲۲.۵ درصد - به لایه بالایی آسفالت اضافه کردند. سپس، این نمونه ها در دستگاهی قرار گرفتند که آنها را به مدت یک ماه و نیم در معرض سطوح بالایی از اشعه ماورا بنفش قرار می داد، این روند آسیب دیدن سریع معادل آن چیزی است که جاده های محلی در طول یک سال تحمل می کنند. در نهایت تغییرات خواص شیمیایی و مکانیکی آسفالت اندازه گیری شد.

این گروه دریافت که نمونه هایی با بالاترین غلظت لاستیک تنها به اندازه نصف آسفالت معمولی به علت تابش اشعه ماورا بنفش آسیب دیدند. با این حال، افزودن بیش از حد لاستیک ممکن است باعث کاهش مقاومت جاده در برابر آسیب های مکانیکی شود.

کاهش خودکار سرعت خودرو با یک فناوری جدید



شرکت خودروسازی "فورد" برای بهبود ایمنی افراد در حال آزمایش یک فناوری جدید است که به طور خودکار سرعت وسایل نقلیه را هنگام ورود به مناطقی تعیین شده کاهش می دهد.

در این طرح از "حصار جغرافیایی" (geofences) استفاده می شود. حصار جغرافیایی به محیط های مجازی برای مناطق جغرافیایی در دنیای واقعی گفته می شود که هنگام عبور از مرز آن ها، یک پاسخ نرم افزاری ایجاد می شود. در این مورد، فورد از این فناوری استفاده می کند تا به طور خودکار سرعت وسایل نقلیه متصل به اینترنت را هنگام ورود به مناطقی خاص محدود کند. این مناطق برای مثال می توانند اطراف مدارس، بیمارستان ها یا مناطق خرید باشند. مکان هایی که حجم زیادی از رفت و آمد عابر پیاده در آن ها وجود دارد.

فورد می گوید: این فناوری جدید می تواند نیاز به استفاده از علائم راهنمایی و رانندگی برای مشخص کردن سرعت مجاز را از بین ببرد و از جریمه شدن رانندگان به دلیل عدم رعایت سرعت مجاز جلوگیری کند.

"مایکل هوین" (Michael Huynh) از مدیران فورد در اروپا می گوید: فناوری وسایل نقلیه متصل به اینترنت، پتانسیل اثبات شده ای برای کمک به آسان تر و ایمن تر شدن رانندگی روزمره از خود نشان داده است که برای همه و نه تنها فردی که پشت فرمان قرار دارد، مفید است.

"حصار جغرافیایی" می تواند تضمین کند که سرعت در مکان ها و مواقعی که لازم است برای کمک به بهبود ایمنی و ایجاد محیطی بهتر، کاهش می یابد. این غول خودروسازی در حال حاضر با استفاده از یک خودرو تمام الکتریکی مدل "E-Transit" این فناوری را در شهر کلن آلمان آزمایش می کند.

"حصارهای جغرافیایی" در مناطقی که سرعت مجاز آنها ۳۰ کیلومتر در ساعت و همچنین در مناطقی که سرعت مجاز آنها ۵۰ کیلومتر در ساعت است راه اندازی شده اند.

محققان همچنین از دو خودروی "فورد پرو" (FordPro) برای تجزیه و تحلیل تأثیر محدودیت سرعت از نظر بهبود جریان ترافیک و کاهش خطر تصادف استفاده می کنند.

TINN
تین نیوز
مرجع حمل و نقل ایران
www.Tinn.ir

AIMS
گروه صنعتی
هوشمند آسیا
«گسن پارس»