

مدیر کل راه آهن خوزستان، از جذب چشمه جدید بار جاده‌ای و انتقال آن به روی ریل به میزان تقریبی ۴۰ هزار تن در سال جاری خبر داد. عبدالکریم درویش زاده گفت: با پیگیری‌های صورت گرفته و تشکیل جلسات متعدد با صاحبان بار و شرکت‌های حمل و نقل ریلی در اردیبهشت ماه سال جاری این اداره کل موفق به جذب بار شکر با میزان حمل سالانه ۴۰ هزار تن شد.



شماره سیصد - نسخه آزمایشی - ۱۶ شهریور ماه ۱۳۹۹



رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اعلام کرد که حدود ۴۰ درصد از ظرفیت فرودگاهی کشور خالی است که می‌توان آن را با استفاده از تقویت و توسعه هوانوردی عمومی، به عنوان یکی از حلقه‌های مفقوده جبران کرد. سیاوش امیرمکری در این رابطه اظهار کرد: حدود ۴۰ درصد از ظرفیت فرودگاهی کشور خالی بوده و این ظرفیت خالی ناظر به کلیت شبکه پروازی است و به صورت میانگین در نظر گرفته شده است.



مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید

@tinnewsbot

@tinnews

۰۲۱-۴۴۶۰۳۷۸۹

واکنش کارشناسی به سهم خواهی پدافند هوایی: وظیفه پدافند، ایمنی پرواز نیست

معاون اسبق سازمان هواپیمایی کشوری با تأکید بر اینکه «خدمات هوانوردی» به پروازهای عبوری بر عهده شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی است؛ عنوان کرد: درآمدهای حاصل از پروازهای عبوری باید در راستای خدمات هوانوردی هزینه شود از این رو پدافند در این درآمدها سهمی نباید داشته باشد.

سه راهکار جایگزین رانندگان برای قراردادهای بیمه تکمیلی

به گفته رانندگان حمل و نقل جاده‌ای، با تصویب سازمان راهداری، از برنامه رانندگان نیم درصد بابت هزینه بیمه تکمیلی کسر می‌شود. درحالی که مشخص نیست که شرکت‌های حمل و نقلی این هزینه‌ای که برای بیمه دریافت می‌کنند را به شرکت‌های بیمه ای پرداخت می‌کنند یا خیر؟ کارشناسان معتقدند که برنامه شرکت‌های حمل و نقل این بود که به نحوی از زیر بار هزینه بیمه تکمیلی شانه خالی کنند که به خواسته خود هم رسیده‌اند.

دلیل قطع سامانه نوبت دهی مجازی بندر امام مشخص شد

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی رانندگان بندر امام دلیل قطع سامانه نوبت دهی مجازی حمل بار بندر امام را به روزرسانی این سیستم و اتصال آن به سیستم بانک مسکن عنوان کرد.

به گزارش تین نیوز، به دنبال درج خبری در این شبکه خبری که طی آن ابراهیم دوشانی فعال بخش حمل و نقل جاده‌ای از قطع سامانه نوبت دهی مجازی حمل بار بندر امام خبر داد، سیدعبدالرضا مکتوفی رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی رانندگان بندر امام دلیل قطع این سیستم را اقداماتی دانست که در جهت رفع مشکلات این سامانه در حال انجام است.

قرارداد ۹.۹ میلیون دلاری با آلمان برای خرید فلیت چک

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از امضای قرارداد ۹.۹ میلیون دلاری با شرکت آلمانی برای خرید دومین هواپیمای فلیت چک خبر داد. به گزارش تین نیوز به نقل از مهر؛ سیاوش امیرمکری درباره خرید دومین هواپیمای فلیت چک از سازنده آلمانی گفت: ۹ میلیون و ۹۰۰ هزار دلار با طرف آلمانی قرارداد خرید هواپیمای فلیت چک امضا کرده ایم که شامل هواپیمای، دستگاه FIS (لابراتواری که عملیات هوانوردی فرودگاه را واریسی کرده و بر روی هواپیمای فلیت چک نصب می‌شود) و قطعات یدکی آن می‌شود.

حمل بیش از ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن محموله در راه آهن شرق

مدیر کل راه آهن شرق، از بارگیری و حمل بیش از دو میلیون و ۴۰۰ هزار تن بار شامل سنگ آهن، ذغالسنگ، گندله و سیمان طی پنج ماهه ابتدایی سال جاری در این اداره کل خبر داد. به گزارش تین نیوز به نقل از روابط عمومی اداره کل راه آهن شرق، محمد رضا چنگانی عنوان کرد: در پنج ماه ابتدایی امسال، نزدیک به دو میلیون و ۴۰۰ هزار تن مواد معدنی و دیگر محموله‌ها در این اداره کل بارگیری و به مقاصد مختلف حمل شده است. مدیر کل راه آهن منطقه شرق تصریح کرد، طی مدت مذکور، دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن مواد معدنی شامل سنگ آهن و گندله از مبادی معادن سنگ آهن سگان بارگیری و به مقاصد فولاد اصفهان، فولادخوزستان و بندرعباس حمل شد.



معضلی به نام حق توقف کامیون داران

نرخ جدید حق توقف انواع کامیون در حالی با توافق دو کانون انجمن صنفی کارفرمایان مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالای کشور و کانون انجمن‌های صنفی رانندگان جاده‌ای ناوگان بار کشور مصوب و اعلام شد که این نرخ انتقاد رانندگان و کامیون داران را به دنبال داشت. در این توافق نامه حق توقف برای رانندگان در بخش کشنده محور با ۵ محور ۱۷ هزار و ۸۰۰ تومان تعیین شده است که نسبت به سال گذشته ۵ هزار تومان افزایش داشته است.

همچنین مدت زمان توقف برای بارگیری ۱۲ ساعت و تخلیه نیز ۱۲ ساعت تعیین شده است که سال گذشته ۷ ساعت بوده است. افزایش مدت توقف به ضرر رانندگان است. کارشناسان حمل و نقل جاده‌ای می‌گویند: «هزینه حق توقف طبق محاسبه کارشناسان و همان افرادی که قانون تن-کیلومتر را محاسبه کرده‌اند عددی نزدیک به ۶۰ هزار تومان است.»

کوروش فلاحی، کارشناس حوزه حمل و نقل جاده‌ای به خبرنگار «حمل و نقل» می‌گوید: «قوانین همیشه برای سهولت و شفافیت در انجام امور وضع می‌شوند اما اگر ایجاد قوانین توسط افرادی پایه گذاری شود که تخصص کافی نداشته باشند و یا حقوق طرفین را طبق عدالت در نظر نگیرند قانون ایجاد شده نه تنها مشکلی را حل نخواهد کرد بلکه بر مشکلات موجود می‌افزاید.»

عوامل مهم در تعیین سرفاصله زمانی قطارها

اسماعیل درگاهی، کارشناس مرکز کنترل و فرمان متروی تهران

در تعیین سرفاصله زمانی قطارها عوامل مختلفی دخالت دارند که در این مطلب به معرفی عوامل مهم در تعیین سرفاصله زمانی قطارها می‌پردازیم. ۱- طول تراز (مدارراه): از آن جا که به منظور حفظ ایمنی سیر و حرکت در هر لحظه، فقط و فقط یک وسیله نقلیه ریلی اجازه حضور در یک تراز را دارد، هرچه طول تراز بیشتر باشد، مدت زمان ایجاد محدودیت برای سایر قطارها بیشتر خواهد بود. از این رو یکی از عوامل مهم برای دستیابی به سرفاصله زمانی مطلوب، تراز بندی با طول‌های پهنه است. ۲- محدودیت‌های سرعتی: از دیگر عوامل مؤثر در سرفاصله زمانی، محدودیت‌های سرعتی است



«دانش» حلقه گمشده بین عوامل حمل و نقل جاده‌ای

عبدالله خاتعلی، رئیس هیئت مدیره انجمن رانندگان کامیون‌های یخچال دار استان تهران

حمل و نقل ایران مانند سایر مسائل به دو گروه اساسی تقسیم می‌شود: گروه اول سیاست گذاران، برنامه ریزان و مدیران؛ گروه دوم مجریان، پیمانکاران و رانندگان. متأسفانه حمل و نقل ایران در هر دو بخش با خلأ علمی، کارشناسی و فرهنگی مواجه است. در گروه اول و بالادستی که مدیران نامیده می‌شوند به جرئت می‌توان گفت که تحصیلات بسیاری از این مدیران آکادمیک و در ارتباط با صنعت حمل و نقل نیست؛ یعنی بسیاری از مدیرانی که در وزارت راه و سازمان راهداری مشغول خدمت هستند فارغ التحصیل از دانشگاه‌ها در رشته حمل و نقل نیستند، مانند بسیاری از مدیران در سایر ارگان‌ها که تحصیلات ایشان هیچ ارتباطی با پست و سمتی که در آن مشغول به خدمت هستند، ندارد.



اعتبار هزار و ۲۰۰ میلیارد ریالی برای پل کابلی جاده سوادکوه-تهران

محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی

برای ساخت پل کابلی جاده سوادکوه - تهران حدود هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار پیش بینی شده است. با ساخت این پل بخش زیادی از گره کور ترافیکی برداشته می‌شود. برای ساخت پل کابلی جاده سوادکوه-تهران حدود هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار پیش بینی شده است که تا ۳۰ ماه آینده به پایان می‌رسد. تا پایان سال ۹۹ در قالب طرح اقدام ملی ۳ هزار کیلومتر راه روستایی در کشور زیر پوشش آسفالت قرار می‌گیرد. در حال حاضر ۲ هزار کیلومتر از طرح آسفالت راه روستایی در کشور در دست اجراست که امسال به پایان می‌رسد. مازندران در حوزه راه روستایی با محرومیت‌هایی مواجه است و در این طرح به مناطق محروم در استان‌های کشور از جمله مازندران توجه بیشتری می‌شود.

