



مذکره ای برای واردات واگن نداشته ایم

مدیرعامل شرکت راه آهن گفت: به هیچ عنوان مذاکره ای برای واردات واگن نداشته ایم. سید میعاد صالحی در حاشیه نهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی با بیان این مطلب افزود: به دنبال تولید داخل لکوموتیوهای زیمنس و جی ام هستیم و یک شرکت دانش بنیان نیز توانسته چرخ های مونوبلوک داخلی تولید کند.

۰۴

فاز دوم آزادراه تهران-شمال به امسال می رسد؟

در شرایطی که معاون وزیر راه و شهرسازی از افتتاح باند رفت آزادراه تهران-شمال تا پایان امسال خبر داده بود، بهره برداری از این پروژه و بعدها نصف آن بارها به تعویق افتاده است که به گفته مسئولان این وزارتخانه و پیمانکار آن دلیلی جز افزایش قیمت ها و تورم که روی هزینه ساخت آزادراه تهران-شمال اثر گذاشته ندارد.

۰۳

نخستین هفته نامه تخصصی حمل و نقل

چهارشنبه ۴ خرداد ۱۴۰۱ سال ششم | شماره ۳۰۶ | ۸ صفحه



حزبیات خرید هزار اتوبوس دست دوم

شهردار تهران گفت: مترو تهران به ۳ سال زمان برای بهبود شرایط موجود احتیاج دارد و در همین راستا قرارداد خرید ۶۳۰ واگن با چین امضا و همچنین تهیه ۴۲۰ واگن داخلی دنبال می شود.



هیچ سفارشی به واگن سازی های کشور داده نشده است

مدیرعامل شرکت واگن پارس اراک با بیان اینکه امید است که به زودی در خصوص تولید واگن های مترو نیز حمایت لازم از واگن پارس صورت گیرد، گفت: کشور در حال حاضر به بیش از ۱۵۰۰ تا دو هزار دستگاه واگن



وزیر راه و شهرسازی: نیازمندی لکوموتیو ایران بیش از یک هزار دستگاه است

افزایش آمار پروازهای داخلی و عبوری کشور

حدود ۱۰۰ هکتار از زمین های بندر امیرآباد آزاد می شود

قیمت بنزین افزایش نمی یابد

دلیل ندادن ویزای پاکستان به رانندگان کامیون های ایرانی چیست؟

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری گفت: مقامات سفارت پاکستان در ایران می گویند هولوگرامی که باید روی روایید رانندگان کامیون های ایرانی چسبانده شود، به اتمام رسیده است؛ لذا ویزا نمی دهیم.

نهمین نمایشگاه بین المللی

حمل و نقل ریلی

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

THE 9th INTERNATIONAL EXHIBITION OF **RAIL**

& TRANSPORTATION RELATED INDUSTRIES EQUIPMENT

۳ الی ۶ خرداد ۱۴۰۱

محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران

برگزارکننده:

میلادفایر

TEL: (+98) 21 41 984

info@miladfair.com

www.miladfair.com

SCOCOEX 2022

۱۲ لغایت ۱۵ تیر ماه ۱۴۰۱

مکان: تهران

سالن اجلاس سران و

مرکز نمایشگاه های بین المللی شهر آفتاب



هوایی



سقوط یک فروند هواپیمای آموزشی اف ۷ در منطقه انارک اصفهان

در پی سقوط یک فروند هواپیمای اف ۷ در نایین اصفهان، خلبان و کمک خلبان به شهادت رسیدند. صبح روز سوم خرداد ماه یک فروند هواپیمای اف ۷ در منطقه عمومی نایین اصفهان و در حین تمرینات تیراندازی آموزشی هوایی، به علت نقص فنی دچار سانحه شد و سقوط کرد.

از انتصابات چه خبر؟

سیدی مدیرعامل شرکت فرودگاهها شد

وزیر راه و شهرسازی در حکمی حمیدرضا سیدی را به سمت معاون وزیر، رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران منصوب کرد.

رستم قاسمی در این حکم بر اقدام در جهت تحقق گام دوم انقلاب و آرمان های نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و راهبردهای دولت خدمتگزار با بهره گیری از حداکثر توان علمی و حرفه ای موجود در کشور با همکاری سایر بخش های تخصصی مربوطه در مجموعه وزارت راه و شهرسازی تاکید کرده است.

در این حکم همچنین تحقق اهداف و چشم اندازهای مقرر و اهتمام ویژه به مبانی کلیدی از جمله بروز رسانی تجهیزات و فناوری های ارتباطی، ناوبری و نظارتی با پیگیری مجدانه و همکاری تنگاتنگی با مراکز علمی و دانش بنیان، توسعه مهارت ها و بهبود شرایط کاری منابع انسانی متخصص به عنوان بزرگترین و ارزنده ترین سرمایه شرکت، ارتقای سطح کیفی خدمات رسانی به مسافری و رعایت حقوق شهروندی در سطح فرودگاههای کشور، ایجاد منابع جدید درآمد پایدار و ارتقاء رقابت پذیری و سهم شرکت در بازار ناوبری منطقه ای از طریق افزایش ترافیک هوایی و نوآوری در خدمات، برقراری تعامل موثر با سازمان هواپیمایی کشوری و بخش های نظامی جهت پیشبرد اهداف و ارتقاء ایمنی و امنیت فضای کشور، بهره گیری از آخرین دستاوردهای علمی و صنعتی داخلی و بین المللی در حوزه های فرودگاهی و هوانوردی، اصلاح ساختار سازمانی و راه اندازی حلقه های اندیشه ورز به منظور ارتقاء بهره وری فرودگاهها، ترغیب و تشویق بخش خصوصی و غیر دولتی در توسعه فرودگاه ها از طریق تسهیل سرمایه گذاری و ارائه مشوق ها و امتیازات قانونی، و همچنین تلاش برای ارتقای سطح دانش، مهارت، بهره وری و نوآوری منابع انسانی متخصص اعم از کارشناسان و مدیران فرودگاه ها از طریق آموزش و انتقال تجارب با ایجاد ارتباط مستمر و موثر با دانشگاهها و سایر مراکز تحقیقاتی و دانش بنیان تاکید شده است. سیدی پیش از این به عنوان سرپرست، جایگزین سیاوش امیرمکری در شرکت فرودگاهها شده بود.

سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب شد

وزیر راه و شهرسازی، در حکمی سعید چلندری را به عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب کرد. با حکمی از سوی رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی، سعید چلندری به عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب شد. در متن این حکم آمده است:

با توجه به تعهد، تخصص و تجربه جنابعالی، به موجب این حکم شما را به عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب می نمایم. امید است با اتکال به الطاف الهی و در اجرای سیاست های دولت مردمی و با تمتع از تجارب خویش و در چارچوب قوانین و مقررات در ایفای بینه و مطلوب وظایف محوله موفق و مؤید باشید. پیش از این محمد مهدی کربلایی سمت مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) را بر عهده داشت. چلندری دانش آموخته رشته مدیریت اجرایی است که بازرسی ویژه رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، جانشین مدیرکل فرودگاه بین المللی مهرآباد، مدیرکل فرودگاه های استان های کردستان، مازندران، خراسان رضوی، مدیرکل فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) و مجری طرح های عمرانی این فرودگاه، قائم مقام معاون بازرگانی هواپیمایی زاگرس، مجری احداث شهر فرودگاهی چابهار، قائم مقام و معاون بازرگانی و خدمات فرودگاه های هواپیمایی آتا را در سوابق کاری خود دارد.

افزایش آمار پروازهای داخلی و عبوری کشور

با تعداد ۲۲۷ پرواز، پرتردترین مسیر در پروازهای داخلی و بیشترین مسافر نیز در این مسیر گزارش شده است. طبق آمارمنتشر شده، پروازهای داخلی ۹۳ درصد از کل نشست و برخاست پروازهای مسافری را به خود اختصاص داده اند که حدود ۹۳ درصد اعزام و پذیرش مسافر و ۸۵ درصد ارسال و پذیرش بار و پست را شامل می شود.

براساس این گزارش کل پروازهای فرودگاههای تحت مالکیت شرکت فرودگاه ها در فروردین ماه ۱۴۰۱ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست برخاست یک درصد، در اعزام و پذیرش مسافر ۴۷ درصد و ارسال و پذیرش بار ۵۰ درصد افزایش را نشان می دهد.



و ارسال و پذیرش بار و پست در چهار فرودگاه اختصاصی طبق گزارش منتشر شده درکل پروازهای چهار فرودگاه اختصاصی (کیش، قشم، چابهار، ماکو) در فروردین ماه سال جاری نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۲ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۳۵ درصد و در ارسال و پذیرش بار و پست ۴۲ درصد افزایش وجود داشته است.

طبق آمار، کل پروازهای فرودگاه های تحت مالکیت در فروردین ماه ۱۴۰۱ نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست ۴ درصد افزایش، در اعزام و پذیرش مسافر یک درصد کاهش و در ارسال و پذیرش بار و پست ۶ درصد افزایش وجود داشته است.

پروازهای داخلی فرودگاه های تحت مالکیت در فروردین ماه ۱۴۰۱ نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست ۵ درصد، در اعزام و پذیرش مسافر بدون تغییر و در ارسال و پذیرش بار و پست ۱۰ درصد افزایش وجود داشته است. بر اساس گزارش شرکت فرودگاهها؛ پروازهای چهار فرودگاه اختصاصی در فروردین ماه ۱۴۰۱ نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست ۱۲ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۱۰ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۱۵ درصد افزایش وجود داشته است. در فروردین ماه ۱۴۰۱ حداقل ۸۰ درصد نشست و برخاست کل پروازها به ترتیب در ۹ فرودگاه مهرآباد، مشهد، کیش، شیراز، اهواز، اصفهان، بندرعباس، تبریز و قشم انجام پذیرفته است.

مسیر تهران-مشهد پرتردترین مسیر پروازی داخلی بر اساس گزارش منتشر شده در فروردین ماه ۱۴۰۱ حداقل ۸۰ درصد نشست و برخاست پروازهای داخلی به ترتیب در ۹ فرودگاه مهرآباد، مشهد، کیش، شیراز، اهواز، اصفهان، بندرعباس، تبریز و قشم انجام پذیرفته است. در فروردین ماه سال ۱۴۰۱ مسیر مشهد- مهرآباد

بررسی آمار پروازهای داخلی در فرودین ماه سال جاری نشان می دهد که اعزام پذیرش مسافر از فرودگاه های کشور افزایش ۴۷ درصدی داشته است و پرتردترین مسیر در پروازهای داخلی در فروردین سال ۱۴۰۱ مسیر تهران- مشهد با تعداد ۲۲۷ پرواز بوده است.

بر اساس گزارش منتشر شده توسط مرکز اطلاعات و آمار شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران، پرتردترین مسیر در پروازهای داخلی در فروردین ماه سال ۱۴۰۱ مسیر مهرآباد- تهران با تعداد ۲۲۷ پرواز بوده و بیشترین نشست و برخاست داخلی در فرودین ماه سال ۱۴۰۱ در پنج فرودگاه مهرآباد، مشهد، کیش، شیراز، اهواز انجام شده است. بالاترین نشست و برخاست با افزایش ۶۰/۳۱ درصدی متعلق به فرودگاه بین المللی مهرآباد تهران و پس از آن مشهد با ۶۰/۱۳، کیش، ۶۰/۹ و شیراز با ۸۸/۷ و اهواز ۵۶/۴ درصد است. در این زمینه کمترین نشست و برخاست متعلق به فرودگاه های گچساران، زابل با ۰/۸۰ درصد و لامرد با ۰/۹۰ درصد بوده است.

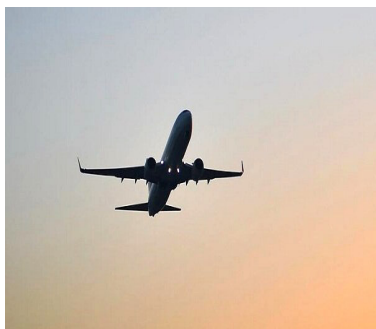
افزایش اعزام و پذیرش مسافر و ارسال و پذیرش بار در فروردین ماه

بر اساس این گزارش کل پروازهای فرودگاه های تحت مالکیت شرکت فرودگاه ها در فروردین ماه ۱۴۰۱ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست برخاست یک درصد، در اعزام و پذیرش مسافر ۴۷ درصد و ارسال و پذیرش بار ۵۰ درصد افزایش را نشان می دهد.

همچنین بر اساس آمار پروازهای داخلی فرودگاه های تحت مالکیت این شرکت در فروردین ماه ۱۴۰۱ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۳ درصد کاهش، در اعزام و پذیرش مسافر ۴۰ درصد و در ارسال و پذیرش بار و پست ۴۲ درصد افزایش وجود داشته است. افزایش نشست و برخاست و اعزام و پذیرش مسافر

افزایش ۴۰ درصدی تعداد صندلی هواپیماها

گذشته به شدت افزایش یافته است، افزود: در مدت اخیر تعداد صندلی هواپیماها نیز ۴۰ درصد افزایش یافته است، اما همچنان این میزان افزایش پاسخگوی تقاضای فعلی نیست. رئیس سازمان هواپیمایی گفت: از ۲۵ اسفندماه ۱۴۰۰ تا ۱۵ فروردین امسال دو و نیم میلیون نفر توسط حمل و نقل هوایی جابه جا شدند. محمدی بخش درباره میزان هواپیماهای سرپا نیز گفت: اکنون ۱۵۸ فروند هواپیمای عملیاتی داریم و تعداد صندلی ناوگان هوایی نیز ۴۰ درصد افزایش یافته، اما درخواست نسبت به مشابه سال قبل ۲.۵ برابر شده است و شاهد استقبال مردم از این بخش هستیم.



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری از افزایش ۴۰ درصدی تعداد صندلی هواپیماها خبر داد و گفت: برنامه خرید هواپیمای و بازگرداندن ۱۰۰ فروند هواپیمای زمین گیر شده به چرخه پرواز در دستور کار است. محمد محمدی بخش درباره مشکل کمبود صندلی پرواز، اظهار کرد: در مدت اخیر چند فروند هواپیمای خرید شده است و در حال افزایش ناوگان نیز هستیم. در برنامه فعلی نیز تصمیم داریم هواپیماهای زمین گیر را سرخط بیاوریم. وی با بیان اینکه درخواست پرواز نسبت به سال های



کدام یک از تخلفات رانندگی جرم هم محسوب می‌شود؟

معاون اجتماعی و فرهنگی ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا برخی از موضوعات جرم‌انگاری شده در تخلفات رانندگی را تشریح کرد. معاون پلیس راهور فراجا با اشاره به ضرورت بازدارندگی مجازات‌ها برای جلوگیری از وقوع دوباره جرائم نیز اظهار کرد: در جرم زدایی یا همان قضارداری باید به یک نکته توجه شود و آن بازدارندگی مجازات‌ها است.



فاز دوم آزادراه تهران-شمال به امسال می‌رسد؟

در شرایطی که معاون وزیر راه و شهرسازی از افتتاح باند رفت آزادراه تهران-شمال تا پایان امسال خبر داده بود، بهره‌برداری از این پروژه و بعدها نصف آن بارها به تعویق افتاده است که به گفته مسئولان این وزارتخانه و پیمانکار آن دلیلی جز افزایش قیمت‌ها و تورم که روی هزینه ساخت آزادراه تهران-شمال اثر گذاشته ندارد.

پس از افتتاح منطقه یک آزادراه تهران شمال در ششم اسفند ماه سال ۱۳۹۸، مسئولان وزارت راه و شهرسازی وعده دادند که فاز دوم این پروژه را البته به صورت نصفه ونیمه تا پایان سال ۱۳۹۹ یا نهایتاً تا پایان دولت دوازدهم یعنی بهار سال ۱۴۰۰ خواهند ساخت. یعنی قرار بود باند رفت منطقه دوم آزادراه تهران-شمال به بهره‌برداری برسد. اما نرسید و افتتاح این این پروژه باز هم با تاخیر و بدقولی مواجه شد. البته خلف وعده‌های اولیه هم به این دلیل رخ داد که در ماه‌های قبل از افتتاح فاز نخست، تورم و افزایش هزینه‌های عمرانی، دست‌اندرکاران و متولیان این آزادراه ۲۶ ساله را به این نتیجه رسانده بود که در بهار ۱۴۰۰ تنها یک باند از منطقه دوم را افتتاح کرده و بار ترافیکی را توانان با جاده چالوس از آن عبور دهند.

اما این وعده اصف شده به بهار و حتی اسفند ماه سال گذشته هم نرسید و با وجود اینکه بارها تمدید شده به نظر می‌رسد به پایان امسال هم نرسد. یکی از دلایل اصلی بری این تاخیرهای طولانی مدت، افزایش هزینه‌های ساخت در پی بالا رفتن مکرر قیمت‌ها طی ماه‌ها و سال‌های قبل است و مسئولان وزارت راه و شهرسازی و بنیاد مستضعفان بارها به آن اشاره کرده‌اند.

محمدباقر نوبخت -رئیس سابق سازمان برنامه و بودجه- در جریان بازدید خود از منطقه دوم آزادراه تهران-شمال که دی ماه

سال ۱۳۹۹ انجام شد، در این باره به ایسنا گفت: از آخرین بازدید صورت گرفته از منطقه ۲ آزادراه تهران شمال که در تیرماه انجام شد، تا امروز ۱۲۰۰ میلیارد تومان برای این قطعه از آزادراه سرمایه گذاری شده است. البته تورم هزینه احداث این قطعه از آزادراه را تا حدود دو برابر افزایش داد.

وی با بیان اینکه هزینه احداث قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال بیش از پیش بینی ها و برآوردهای اولیه بود، افزود: براساس برآوردهای اولیه هزینه احداث قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال ۲۰۰۰ میلیارد تومان پیش بینی شد اما تورم سبب شد تا این رقم به ۳۷۰۰ میلیارد تومان برسد.

خبراله خادمی -معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل- هم درباره آخرین وضعیت فاز دوم آزادراه تهران-شمال اینگونه توضیح داد که یکی از مشکلات اساسی در توسعه و پیشرفت فیزیکی این محور آزادراهی افزایش حدود دو برابری هزینه‌های ساخت طی سال گذشته بود؛ به گونه‌ای که در تیر ماه سال گذشته حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان برای ساخت و بهره‌برداری باند غربی آن پیش‌بینی شد اما در حال حاضر هزینه آن طی سال گذشته و ناشی از تورم به بیش از ۳۴۰۰ میلیارد تومان رسیده است.

و نهایتاً تورم افتتاح این منطقه از آزادراه تهران-شمال را مرحله‌ای کرد، ابتدا آن را به نصف کاهش داد و نهایتاً به تونل البرز تقلیل پیدا کرد. تابستان سال گذشته هم به پایان رسید، دولت تغییر کرد و مسئولان وزارت راه شهرسازی و بنیاد مستضعفان وعده دادند که تا



از شبکه‌های اجتماعی

بلا تکلیفی ۵۰ روزه سه کامیون یخچالدار در گمرک بازرگان

رئیس هیئت مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچالدار با طرح این پرسش که مسئولیت مشکلات سراسری رگمی و گرفتاری رانندگان در پایانه‌های مرزی و گمرکات بر عهده کدام ارگان، سازمان، اداره یا مسئولی است، گفت: در صورت عدم رعایت ضوابط و مقررات توسط شرکت‌های حمل و نقلی بین المللی، نظارت بر عدم اجرای صحیح ضوابط و مقررات و برخورد با این سوجریانات بر عهده کدام ارگان، سازمان، اداره یا شخصی است؟ عبدالله خاتعلی افزود: آیا شرکت‌های حمل و نقلی بین المللی ملزم به رعایت ضوابط و مقررات تأسیس خود از جمله الزام عقد قرارداد با متصدی حمل یا راننده نیستند؟ وی عنوان کرد: اخیراً یک شرکت حمل و نقلی بین المللی که دفتر آن در استان اردبیل است، در تاریخ ۱۴۰۱/۰۱/۲۰ اقدام به اجاره سه دستگاه کامیون یخچال دار ایرانی بدون عقد قرارداد حمل، جهت ترانشیپمنت (تخلیه محموله وارداتی به صورت پشت به پشت: از یک کامیون به کامیون دیگر) و عبور ترانزیت محموله نهال درخت کاج و گل که از ترکیه وارد ایران شده و باید از مرز لطف آباد به مقصد ازبکستان از ایران خارج می شد، نموده است.

او با بیان این که قرار بود محموله این سه کامیون یخچالدار در گمرک لطف آباد مجدداً جهت ارسال به ازبکستان در ناوگان خارجی ترانشیپمنت شود، اظهار کرد: از آنجا که حمل و نگهداری این گونه محموله‌ها به دلایل زیست محیطی، آفات نباتی، نیاز محموله به شرایط مناسب و دمای ثابت خاص محموله، باید از ابتدای سفر با کامیون یخچال دار حمل شوند، اما برای کاهش هزینه‌ها یا هر دلیل دیگری این محموله بعد از تعطیلات نوروزی با کامیون چادری وارد گمرک بازرگان ایران شده است.

رئیس هیئت مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچال دار تأکید کرد: به همین دلیل مسئولان سازمان دفع آفات نباتی و گمرک اعلام کرده اند اجازه خروج این محموله‌ها را از گمرک بازرگان نخواهند داد و باید این محموله‌ها به کشور ترکیه مرجوع یا در ایران منهدم شوند که تا این تاریخ هیچ یک از این موارد ارجاع یا اقدام اتفاقی نیفتاده است و این سه کامیون همچنان در گمرک گرفتار هستند.

خاتعلی گفت: نکته جالب توجه و مورد نظر این است که به گفته رانندگان در مراجعات مکرر به مسئولان دفع آفات نباتی، گمرک و درخواست رفع مشکل و تخلیه محمولات در ناوگان ترکیه‌ای جهت برگشت، ایشان اعلام می‌کنند که کاری از دست ما بر نمی آید.

این فعال صنفی ادامه داد: وقتی رانندگان می‌گویند کامیون‌های ما با اجازه مجموعه گمرک با بیجک وارد شده اند، مسئولان به ایشان اعلام می‌کنند: «از ابتدا که نماینده این شرکت حمل و نقل بین المللی برای اخذ مجوز ترانشیپمنت محموله‌ها از کامیون‌های چادری ترکیه‌ای به کامیون‌های یخچال دار ایرانی به ما مراجعه کرده، ما به ایشان اعلام کردیم که این محموله‌ها باید به کشور ترکیه مرجوع گردد، ایشان بدون اجازه و خودسرانه این محموله‌ها را از کامیون‌های ترکیه‌ای به کامیون‌های ایرانی تخلیه نموده است.

خاتعلی افزود: رانندگان به‌طور مداوم به مسئولان اداره کل راهداری و مدیر پایانه مرزی بازرگان نیز مراجعه کرده و ایشان هم اعلام می‌کنند کاری از دست ما بر نمی آید، چون این کامیون‌ها وارد پروسه حمل و نقل نشده اند که راهداری و حمل و نقل جاده ای بتواند وارد موضوع شود. کانون کشوری رانندگان کامیون‌های یخچال دار نیز در سازمان راهداری خصوصاً دفتر ترانزیت پیگیر رفع مشکل بوده که متأسفانه تا کنون نتیجه‌ای حاصل نشده است.

وی خاطر نشان کرد: حال چند پرسش مطرح می‌شود:

- ۱_ آیا کامیون می‌تواند بدون هماهنگی با مسئولان پایانه مرزی و گمرکات و دریافت اجازه و بیجک، وارد مجموعه گمرک شود؟
- ۲_ بر فرض اینکه تریلرهای چادری ترکیه‌ای که با این محمولات وارد گمرک شده اند در بدوردربازی به بیجک ورود نداشته اند، بعد از ورود به گمرک چه؟ چه نوع اظهار گمرکی کشیده‌اند؟
- آیا در بدوردرد اعلام کرده اند که قرار است محمولات خود را در گمرک بازرگان ترانشیپمنت کنند یا قرار است که به صورت ترانزیت از خاک ایران عبور کنند؟
- ۳_ آیا برای ورود کامیون‌های یخچال دار ایرانی به گمرک نیاز به اجازه و اخذ بیجک جهت بارگیری یا تخلیه از مجموعه گمرک می‌باشد یا نه؟
- ۴_ آیا برای ترانشیپمنت کامیون‌های حامل محمولات صادراتی یا واردتی شماره پلاک هر دو کامیون در بیجک ثبت و درج نمی‌شود؟
- ۶_ اگر مسئولین اجازه تخلیه و عبور این محمولات از خاک ایران نداده اند؟
- عاقبتاً کامیون‌های حامل این محمولات هم نمی‌بایستی بدون بار از ایران خارج شوند.
- ۷_ پس این کامیون‌ها چگونه از مرز بازرگان عبور و از ایران خارج شده یا هنوز در ایران هستند؟

رئیس هیئت مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچال دار عنوان کرد: مسئولیت بلا تکلیفی و مشکلات روحی و روانی به وجود آمده برای رانندگان کامیون‌های یخچال دار ایرانی که حدود ۵۰ روز است در گمرک بازرگان به دور از خانه و خانواده با کمترین امکانات به سر می‌برند، با کدام دستگاه است؟ وی افزود: مسئولیت بلا تکلیفی رانندگان در گمرک که به دلیل تردد بالای کامیون‌های ورودی و خروجی، ازدحام جمعیت تردد افراد بومی مرزی، کنترل‌های لازم و دقیق و بر تردد و عملکرد افراد ورودی و خروجی در آن صورت نمی‌گیرد که این امر موجب نگرانی راننده شده و باید نگهبان کامیون باشد، گمرکی که امکاناتی برای تخلیه و نگهداری مواد غذایی و فاسد شدنی ندارد، با کدام ارگان، سازمان، اداره یا مسئولی است؟ طبق اطلاعات حاصله در سال‌های اخیر مدیریت و مسئولیت پایانه‌های مرزی به وزارت راه و سازمان راهداری واگذار گردیده است.

پایان سال ۱۴۰۰ باند رفت منطقه دو آزادراه تهران-شمال افتتاح خواهد شد. و دوباره وعده‌ها تکرار شد و قرار بود پروژه نصف شده منطقه دو آزادراه تهران-شمال تا پایان امسال به بهره‌برداری برسد اما شاید باز هم به وقتی دیگر موکول شود. چرا که به گفته رستم قاسمی -وزیر راه و شهرسازی- از آذر ماه سال ۱۴۰۰ مقرر شده تا پایان سال ۱۴۰۱ هر ماه حدود سه درصد پیشرفت فیزیکی داشته باشد و این در حالی است که از همان زمان تا امروز به زحمت سه درصد پیشرفت فیزیکی در این پروژه دیده می‌شود.

قاسمی در همان زمان که همراه پرویز فتح -رئیس بنیاد مستضعفان- برای بازدید از آزادراه تهران-شمال در این باره گفت: در حال حاضر کار در این منطقه از آزادراه به واسطه مشکلات تأمین مالی از سوی دولت که آن هم به دلیل تغییر و تحولات و جابجایی در دولت‌های دوازدهم و سیزدهم رخ داد، به یک درصد پیشرفت فیزیکی در ماه رسیده است، ولی خوشبختانه در جلسه امروز مقرر شد با رفع این موانع و تأمین مالی مناسب و حل مشکلات این بخش توسط دولت، میزان پیشرفت ماهانه پروژه به ۲.۵ تا ۳ درصد برسد تا کار مسیر رفت این قطعه در پایان ۱۴۰۱ تکمیل شود و انشالله با قول‌های وزیر محترم مشکلات تأمین مالی این پروژه برطرف می‌شود.

وی افزود: تا امروز قطعه دوم با احتساب تونل، ۷۴ درصد در باند رفت و بدون تونل، ۶۳ درصد در این مسیر پیشرفت داشته که انشالله کار در مسیر رفت این قطعه تا پایان سال ۱۴۰۱ به اتمام می‌رسد.

این قول و قرارها در حالی گذاشته شده است که به گفته خبراله خادمی -معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و



یکی از مشکلات اساسی در توسعه و پیشرفت فیزیکی این محور آزادراهی افزایش حدود دو برابری هزینه‌های ساخت طی سال گذشته بود؛ به گونه‌ای که در تیر ماه سال گذشته حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان برای ساخت و بهره‌برداری باند غربی آن پیش‌بینی شد اما در حال حاضر هزینه آن ناشی از تورم به بیش از ۳۴۰۰ میلیارد تومان رسیده است.

توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور- پیشرفت فیزیکی امروز باند رفت منطقه دو آزادراه تهران-شمال حدود ۷۷ درصد بوده و این یعنی از آذر ماه سال گذشته تا امروز تنها سه درصد پیشرفت در ساخت آن وجود داشته است.

حالا سوال اینجاست که در ماه‌ها آتی سازندگان و پیمانکاران می‌خواهند روند ساخت در آزادراه تهران-شمال را افزایش دهند و به پایان امسال و نوروز سال ۱۴۰۲ برسانند یا آنکه باز هم مانند گذشته وعده‌های خود را تکرار کرده و تنها تاریخ‌اش را تغییر می‌دهند؟

دلیل ندادن ویزای پاکستان به رانندگان کامیون‌های ایرانی چیست؟

کرده است.

ماجرای عجیب عدم صدور ویزای پاکستان برای رانندگان

کامیون‌های ایرانی

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل و بین الملل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای درباره علت توقف صدور ویزا از سوی دفاتر نمایندگی پاکستان در ایران برای رانندگان کامیون‌های ایرانی گفت: این موضوع در حوزه معاونت کنسولی وزارت خارجه است. با این حال ما پیگیری‌هایی انجام داده‌ایم. صفری معاون اقتصادی وزارت امور خارجه نیز دیدارهایی با مقامات پاکستانی داشته است و مکاتباتی را سازمان راهداری با سفارت پاکستان در ایران انجام داده است.

هدایتی افزود: نظر پاکستانی‌ها و سفارت این کشور در تهران این است که هولوگرام یا برجسب ویزایی که باید از سوی دفاتر نمایندگی پاکستان بر روی روادید چسبانده شود به اتمام رسیده و از اسلام آباد این هولوگرام‌ها هنوز به ایران نرسیده است. وی تأکید کرد: امروز ملاقاتی با سفیر پاکستان داریم. این همسایه جنوب شرقی در سه شهر مشهد، زاهدان و تهران دفاتر نمایندگی دارد که در تهران سفارتخانه و در مشهد و زاهدان دفاتر کنسولی است. بیشترین تقاضای سفر رانندگان ایرانی به پاکستان از سوی تشکل‌های صنفی حمل و نقلی استان‌های شرقی انجام می‌شود که امیدواریم این مشکل به زودی مرتفع شود.

مرزی غربی و شرقی ما گفت: پایانه‌های مرزی ما با عراق و همچنین پایانه‌های مرزی شرقی ما در کانون حرکت ریزگردها هستند که مرزهای شرقی به صورت ریزگردهای محلی و مرزهای غربی به صورت هجوم گسترده ریزگردها از عراق و سوریه به پایانه‌های مرزی غربی ما است. وی تصریح کرد: تأثیرات گسترده‌ای و تأسیسات سرمایشی و گرمایشی ما گذاشته، رانندگان فعالیت نیروهای مرزی را کاهش داده، کل پایانه‌های مرزی را آلوده کرده و بر عملکرد همکاران نیز که در آلودگی‌های بسیار شدید مرزهای عراق بدون تعطیلی و در طول کل شبانه روز مجبور به بازدید از کامیون‌ها هستند مختل

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری گفت: مقامات سفارت پاکستان در ایران می‌گویند هولوگرامی که باید روی روادید رانندگان کامیون‌های ایرانی چسبانده شود، به اتمام رسیده است؛ لذا ویزا نمی‌دهیم.

جواد هدایتی درباره عوارض ورود کامیون‌های ایرانی به کشورهای همسایه گفت: در بین همسایگانمان، کشورهای ارمنستان، آذربایجان و افغانستان از رانندگان ایرانی عوارض دریافت می‌کنند. ترکمنستان نیز پیش از کرونا عوارض سنگینی از رانندگان دریافت می‌کرد ولی پس از شروع کرونا، مرزهای ترکمنستان در بیش از دو سال اخیر بسته بود ولی قرار است به زودی باز شود. سایر کشورهای همسایه شامل ترکیه، عراق اعم از اقلیم و مرزهای جنوب عراق و پاکستان نظام عوارضی ندارند و از رانندگان ما عوارض دریافت نمی‌کنند.

آذربایجان و ارمنستان عوارض سنگینی از کامیون‌های ایرانی می‌گیرند

وی درباره مبالغ دریافتی عوارض از سوی این کشورها خاطرنشان کرد: رقمی که جمهوری آذربایجان به عنوان عوارض از کامیون‌های ایرانی می‌گیرد در ۴ مدل مختلف است. مثلاً نوع کالا از نظر اشتعال پذیری یا خطرناک بودن، تناژ کالا، میزان ماندگاری کامیون در این کشور، مدت زمان حمل و نقل، مسیرها و جاده‌های محل تردد و ... هر کدام عوارض جداگانه‌ای دارند که سبب شده تا مبلغ عوارض دریافتی از رانندگان ایرانی زیاد باشد.

هدایتی درباره آسیب رساندن ریزگردها به فعالیت پایانه‌های



برگزاری نهمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی؛ ۳ تا ۶ خرداد
این نمایشگاه با حضور رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی، سید میعاد صالحی مدیرعامل شرکت راه آهن، شهردار اهندی زاده معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی، بابک احمدی رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و دیگر متولیان حوزه حمل و نقل ریلی افتتاح شد.



قاسمی با بیان اینکه به منظور توسعه ظرفیت حمل و نقل کشور برنامه ریزی انجام گرفته است، گفت: از مهم ترین مشکلات مان در این حوزه بخش واگن و ریل است که در صد توسعه آن هستیم و دراین راستا توانمندی هایی در کشور وجود دارد.

وی افزود: سازندگان ایرانی در حوزه ساخت واگن توانمند هستند و در این زمینه نیاز به کشورهای دیگر وجود ندارد، لذا با انعقاد قراردادهای جدید به شرکت ها سفارش داده ایم تا امسال حجم تولیدشان افزایش یابد.

به گفته وزیر راه و شهرسازی، حدود ۱۴ هزار کیلومتر راه آهن در کشور وجود دارد و سه هزار کیلومتر نیز کریدورهای



نیازمندی لکوموتیو ایران بیش از یک هزار دستگاه است

توافقات بسیار خوبی صورت گرفت. وی توضیح داد: روز گذشته نیز با کشورهای حاشیه خلیج فارس در عمان توافق بسیار خوبی در زمینه حمل و نقل دریایی و حمل و نقل ترکیبی انجام شد تا عمانی ها با ایجاد یک مرکز لجستیک در ایران بتوانند کالاهای خود را از طریق خطوط ریلی ایران به آسیای میانه ارسال کنند. قاسمی گفت: فردا نیز با معاون نخست وزیر روسیه که به ایران سفر می کند، دیدار خواهیم داشت. وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: ظرفیت ایران در میزان عبور حجم باری از کشور بیش از ۲۰ میلیون تن است و این به آن معنا است که میزان مذکور می تواند ۲۰ میلیارد دلار درآمد برای کشور را در پی داشته باشد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به سرعت پایین سیر قطارها در کشور، گفت: سرعت قطارهای مسافری و واگن های باری باید تغییر کند. رستم قاسمی در مراسم افتتاح نهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته که روز سه شنبه، سوم خرداد ماه برگزار شد، گفت: حجم شرکت کنندگان حوزه دانش بنیان و شرکت های ساخت بخش واگن و لکوموتیو امروز نشان داد دارای توانمندی بسیار خوبی هستیم. وی با بیان اینکه طی چند ماه گذشته با سفر به کشورهای همسایه یکی از موضوعات مهم که توافق با کشورهای مختلف در حوزه حمل و نقل بود را دنبال کردیم گفت: با ترکمنستان، آذربایجان، ارمنستان و قزاقستان و ... در حوزه حمل و نقل

نمایشگاه ریلی



مذاکره ای برای واردات واگن نداشته ایم

مدیرعامل شرکت راه آهن گفت: به هیچ عنوان مذاکره ای برای واردات واگن نداشته ایم.

سید میعاد صالحی در حاشیه نهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی با بیان این مطلب افزود: به دنبال تولید داخل لکوموتیوهای زیمنس و جی ام هستیم و یک شرکت دانش بنیان نیز توانسته چرخ های مونوبلوک داخلی تولید کند.

او عنوان کرد: متأسفانه اولویت دهی به بخش حمل و نقلی ریلی بار در طول ۵ ساله برنامه ششم توسعه اتفاق نیفتاده است؛ اما در دولت سیزدهم اولویت بر ارتقای حمل و نقل ریلی است. وی افزود: تلاش ما این است که هم در حوزه تزریق منابع و اعتبارات و هم اولویت دهی به صنعت حمل و نقل ریلی بتوانیم پیشرو باشیم. دو هفته قبل تفاهمی میان وزرای راه و شهرسازی و جهاد کشاورزی به امضا رسید که در آن اولویت به حمل و نقل ریلی کالاهای کشاورزی داده شد.

مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه در سال ۱۴۰۰ رکورد ۱۱۰ ساله ترانزیت ریلی را با یک میلیون و ۳۱۹ هزار تن بار ترانزیتی شکستیم که این عدد ۲.۵ برابر سال قبل از آن و نسبت به آخرین رکورد ترانزیت ریلی در سال ۱۳۹۷ که یک میلیون و ۵۹۷ هزار تن بود، با هم افزایش را نشان می دهد.

وی با بیان اینکه در سال گذشته رکورد صادرات از مرزهای ریلی هم شکسته شد گفت: یک میلیون و ۹۲۰ هزار تن صادرات از مرزهای ریلی در سال گذشته اتفاق افتاد. صالحی ادامه داد: برای سال ۱۴۰۱ با توجه به تفاهم نامه های خوبی که در این دو ماه با کشورهای همسایه داشتیم و همچنین تفاهم نامه ای که دیروز با قزاقستان امضا کردیم و قرار شد ۵ میلیون تن بار بین المللی داشته باشیم، پیش بینی ما این است امسال بتوانیم رکورد خوبی در ترانزیت بین المللی به دست بیاوریم. البته ظرفیت حمل ریلی بار از شبکه ما بسیار بالاست.

وی یادآور شد: امیدواریم با تزریق لکوموتیو به کشور چه به صورت سفارش تولید داخل و چه به صورت ارائه تسهیلات به تعمیر لکوموتیوهای که زمینگیر و قابل بهره برداری هستند بتوانیم تفاهم نامه ها با کشورهای همسایه را به خوبی پیگیری و اجرا کنیم؛ البته برخی لکوموتیوهای زمینگیر ما ۷۰ تا ۸۰ ساله اند و اگر حتی نقدینگی به بخش تعمیرات لکوموتیوها هم تزریق شود باز هم امکان راه اندازی مجدد آنها یا نیست یا به صرفه نیست.

صالحی با بیان اینکه تا کنون سند جامعی برای توسعه صنعت ریلی نداشته ایم تصریح کرد: بنای ما این است که اطلس کاملی از نیازهای ما و همچنین وضعیت فعلی اعم از میزان کیلومتر خطوط موجود و میزان کیلومتر کمبود ریل و نیز محورهای لازم برای اتصال خطوط آنتی به چشمه های بار، اتصال های ترانزیتی و امثال آن را تهیه کنیم که به زودی این اطلس تهیه و رونمایی خواهد شد. وی خاطر نشان کرد: دو مرکز فعال ریلی در حال حاضر داریم؛ بنادر شمال و جنوبی هم به شبکه ریلی متصل هستند؛ بندر کاسپین در آستانه پیوستن به شبکه ریلی است؛ منطقه آزاد انزلی هم در حال احداث اسکله ریلی رو-رو است تا به محض رسیدن ریل به بندر کاسپین، بخش دیگری از کریدور شمال-جنوب فعال شود. همچنین اگر راه آهن رشت-آستارا متصل شود این کریدور تقویت می شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: حوزه حمل و نقل ریلی یک صنعت اشتغالزاست و از سوی دیگر در این بخش، جزو کشورهای با فناوری پایین یا متوسط محسوب می شویم و به شدت نیازمند انتقال فناوری به این بخشیم و باید از شرکت های دانش بنیان برای توسعه صنعت ریلی تولید قطعات صنعت ریلی هستیم؛ در حوزه تولید لکوموتیو نیز تولید لکوموتیوهای زیمنس و جی ام را در دستور کار داریم هم در زمینه تولید انزکتور و هم پوسته موتور در اولویت ماست؛ در زمینه تولید چرخ مونوبلوک این اتفاق توسط یکی از شرکت های داخلی ما افتاده است.

امضای ۲۰ نماینده مجلس پای در خواست تحقیق و تفحص از شرکت راه آهن

ریلی، آمده است: در سال های اخیر بر سرعت از رده خارج شدن کشنده های ریلی موجود در شبکه راه آهن کشور افزوده شده به طوری که هم اکنون افزون بر ۴۰ درصد از کل دارایی کشنده های ریلی کشور از حیز انتفاع ساقط شده است.

در ادامه تاکید شده است: لازم به ذکر است ارزش جایگزینی این تعداد از کشنده های ریلی که طی سالیان طولانی با استفاده از منابع عمومی و بیت المال در اختیار شرکت راه آهن قرار گرفته بودند رقمی بالغ بر ۶۰۰ میلیون دلار برآورد می شود. بهره وری نامناسب از این کشنده ها و عدم تعمیر و نگهداری مناسب از این دارایی های ریلی، اصلی ترین دلیل رخداد چنین معضلی است و قصور راه آهن به عنوان بزرگترین دارنده ناوگان لکوموتیو و بهره بردار کشنده ها در شبکه ریلی، قابل تحقیق و تفحص جدی است.

۸- انتصابات غیر مرتبط و خلاف شایسته سалاری
۹- اختفای آمار و عدم شفافیت در آمار عملکردی راه آهن
در متن درخواست تحقیق و تفحص از شرکت راه آهن در مورد توقف و از کارافتادگی بیش از ۴۰۰ کشنده



درخواست تحقیق و تفحص مجلس از راه آهن تا کنون توسط ۲۰ نماینده مجلس امضا شده است. این درخواست با توجه به یکی از وظایف مجلس شورای اسلامی که نظارت بر عملکرد وزارتخانه ها و سازمان ها جهت اجرای قوانین و شفاف سازی عملکرد دستگاه های اجرایی است، ارایه شده است. محورهای تحقیق و تفحص از شرکت راه آهن به شرح زیر است:
۱- عدم اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی
۲- توقف و از کارافتادگی بیش از ۴۰۰ کشنده ریلی
۳- افت در عملکرد شرکت راه آهن
۴- حفظ ساختار سنتی و عدم استفاده از متدهای نوین علمی
۵- واردات از خارج و تضعیف تولید ملی
۶- طلب معوق پیمانکاران
۷- توقف فرآیند ساخت راه آهن شلمچه بصره

هیچ سفرشی به واگن سازی های کشور داده نشده است

همچنین خط تولید واگن های مترو نیز راه اندازی شد و امید است وزارت کشور و شهرداری کلانشهرها به این ظرفیت توجه کنند و سفارشات ساخت واگن های مترو در این شرکت با قدرت دنبال شود.

وی بیان کرد: قیمت تولیدات شرکت به مراتب از محصولات تولیدی در جهان ارزاتر است، امروز قیمت واگن باری، مسافری شرکت واگن پارس اراک از واگن های چینی ارزاتر است و حتی لوکوموتیو تولیدی شرکت قادر به رقابت با نمونه های خارجی است، هر یک واگن تولیدی در کشور نسبت به واردات، بالغ بر ۷۵ هزار یورو و یک واگن مسافری نیز حدود ۶۰۰ هزار یورو صرفه جویی ارزی دارد.

مولانژاد گفت: واردات لوکوموتیو به صورت کامل از برنامه دولت خارج شده است که این امر حاصل پیگیری تیم مدیریتی شرکت و استان است.

با اشاره به تحویل و رونمایی ۷۴ دستگاه واگن و لوکوموتیو افزود: امروز ۷ تایپ واگن باری، ۲ تایپ واگن مسافری و یک نوع لوکوموتیو به شبکه حمل و نقل کشور تحویل می شود.





دریایی

بنادر ایران ظرفیت بسیار خوبی برای ترانزیت کالا دارند

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار مقامات بندری و ریلی قزاقستان، اعلام کرد: ترانزیت کالا از مسیر ایران، کاهش قابل توجه قیمت تمام شده را برای این کشور به دنبال دارد.



زیربنایی

کمبودهای حمل و نقل کشور کجاست؟

یکی از عمده مشکلاتی که تولید در ایران با آن دست و پنجه نرم می‌کند مربوط به مسائل مربوط به حمل و نقل می‌شود؛ اشکالات سیستم حمل و نقل کشور و هزینه‌های سرباری که برای تولیدکننده به وجود می‌آورد موجب شده، بنگاه‌های اقتصادی هم در بخش صادرات و هم در حوزه فروش داخلی با مشکلات عدیده ای مواجه شوند.

آنطور که کارشناسان و فعالان اقتصادی می‌گویند در شرایط فعلی اصلاح و نوسازی ناوگان حمل و نقل در تمام بخش‌ها به ویژه جاده‌ای، ریلی و دریایی و بازسازی این بخش یک امر ضروری به‌شمار می‌آید چراکه با تقویت این حوزه هزینه جابه‌جایی محصولات برای تولیدکننده کاهش یافته و در نهایت قیمت تمام‌شده کالاها مناسب خواهد شد.

کمبود لوکوموتیو داریم

در این رابطه، سید علی حسینی عضو کمیسیون لجستیک و گمرک و حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران در مورد اثرگذاری حمل و نقل بر بخش تولید و بازرگانی کشور، اظهار کرد: در وهله نخست باید به بخش حمل و نقل ریلی اشاره کرد که با توجه به ارزان بودن این بخش، استفاده زیادی می‌شود. منتهی مشکلی که در این بخش داریم کمبود لوکوموتیو داریم که به دلیل تحریم‌ها این لوکوموتیوها زیاد نیست و با پدیده رسول واگن با بار مواجه هستیم یعنی واگن‌ها را بارگیری کرده ایم اما به دلیل نداشتن دیزل لوکوموتیو، دیو شده اند. وی افزود: پیشنهاد شد که تولید داخل را به راه آهن اختصاص دهند و در صورت نیاز، از خارج لوکوموتیو وارد کنیم.

کشتیرانی باید نوسازی شود

حسینی گفت: در بخش دریایی هم به دلیل تحریم‌ها هم در زمینه صادرات و هم در زمینه واردات، مشکلاتی در بخش بارگیری در دریا داریم؛ کشتی‌های حامل بار به کشورهای خارجی می‌روند و بر اساس کنوانسیون‌های بین المللی باید آلاینده‌ی پایینی داشته باشد، در بعضی مواقع به دلیل عدم نوسازی و به روزرسانی کشتی‌ها، مواد اولیه شرکت‌های تولیدی ما با تأخیر وارد کشور می‌شود که تولیدکنندگان را با مشکل مواجه می‌کند. در بخش صادرات هم از این دست مشکلات به وجود می‌آید.

وی تصریح کرد: جدای از این موضوع، در حمل و نقل دریایی نسبتاً سبک در خلیج فارس، به دلیل اینکه برخی از کشورها همچون بحرین و کویت از پذیرش کشتی‌های ما خودداری می‌کنند، به همین دلیل در این زمینه هم مشکل داریم و باید با مذاکراتی که انجام می‌شود این مشکلات حل شود.

سهم کشتیرانی ایران در دریای خزر باید بالای ۵۰ درصد باشد

عضو اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: در دریای خزر از این دست مشکلات داریم البته در سالهای اخیر سهم ایران در کشتیرانی در دریای خزر سهم نسبتاً قابل قبولی شده و حدود ۴۰ درصد ایران سهم دارد اما نظر ما این است که این سهم باید بالای ۵۰ درصد قرار گیرد.

عمر ناوگان جاده‌ای ما بالاست

وی به حمل و نقل جاده‌ای اشاره کرد و گفت: به دلیل فرسودگی ناوگان و بالا بودن هزینه‌های نگهداری ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و نبودن سیستم هوشمند حمل و نقل در ترابری سنگین، مشکلاتی را در این زمینه داریم که مهمترین آنها خودمالکی کامیون‌هاست که در بیشتر مواقع بارهایی را می‌زنند که به سودشان باشد و از این طریق هزینه‌های بالای نگهداری کامیون‌هایشان را جبران کنند. حسینی افزود: پیشنهاد دادیم که دولت در گسترش شرکت‌مالکی کار کند و نوسازی ناوگان را انجام دهد؛ همچنین با توجه به اینکه میانگین عمر ناوگان ما ۲۵ سال است عمر ناوگان را پایین بیاورد.

ایجاد می‌کند.

کلنگ بزرگ ترین کارخانه کاغذ تحریر کشور هم سال ۸۷ در بندر امیرآباد به زمین زده شد و فروردین سال ۹۶ با حضور میدانی رئیس جمهور وقت به بهره برداری رسید. مسوولان وقت اعلام کرده بودند که این کارخانه قرار است با تولید سالانه ۱۵۵ تا ۱۶۰ هزار تن کاغذ تحریر، حدود ۱۰ درصد نیاز کشور به واردات کاغذ تحریر را کاهش دهد. برای ساخت این کارخانه در شرق مازندران هم یک‌هزار و ۵۵۰ میلیارد ریال اعتبار هزینه شده بود تا مشکل بیکاری این منطقه را حل کند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد از استقرار بعضی از واحدهای تولیدی منافی با مأموریت های صنایع دریایی در بندر انتقاد کرد و افزود: بیش از یک‌هزار و ۲۰۰ فعالیت صنایع دریایی در دنیا وجود دارد که بندر امیرآباد ظرفیت ایجاد همه این صنایع را دارد و نیازی به تعریف و اجرای واحدهای تولیدی خارج از مأموریت دریایی ندارد.

وی با تأکید بر این که بندر امیرآباد به نسل سوم بنادر کشور رسیده است، توضیح داد: علاوه بر انجام فعالیت تخلیه، بارگیری و نگهداری کالاها، اکنون ۱۱ واحد تولیدی و صنعتی مرتبط با مأموریت های دریایی در محوطه بندر فعالیت دارند که کار بسته بندی و فرآوری کالاها، صادراتی و وارداتی را انجام می دهند. سعیدی پور با اعلام این که در حال حاضر ۸۸۵ میلیارد تومان طرح های سرمایه گذاری از بخش خصوصی در بخش



بیش از یک‌هزار و ۲۰۰ فعالیت صنایع دریایی در دنیا وجود دارد که بندر امیرآباد ظرفیت ایجاد همه این صنایع را دارد و نیازی به تعریف و اجرای واحدهای تولیدی خارج از مأموریت دریایی ندارد.

های فرآوری محصولات دامی و نفتی در این بندر دست اقدام و اجرا قرار دارد، گفت: مجموع سرمایه‌گذاری جذب شده بخش خصوصی از ۲ سال پیش تاکنون در این بندر حدود یک‌هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بوده است که بیش از یک‌هزار میلیارد تومان آن به بهره برداری رسید و بقیه در دست اجرا است.



حدود ۱۰۰ هکتار از زمین‌های بندر امیرآباد آزاد می‌شود

در مجموع ۹۰۰ میلیارد تومان اعتبار از محل تسهیلات بانکی و آورده بخش خصوصی سرمایه گذاری شد. معادل ۳۵ میلیون یورو از این اعتبار در قالب ارزی برای خرید ماشین آلات از سوی دولت تخصیص داده شده بود. این واحد تولیدی سولزی وابسته به شرکت آراین شیمی است و زمینی به مساحت ۲۰ هکتار برایش در بندر امیرآباد اختصاص یافته بود. قرار بود در این کارخانه سالانه ۳۰۰ هزار متر مکعب تخته فیبری فشرده تولید و برای بیش از ۳۰۰ نفر هم شغل ایجاد شود.

کلنگ مجتمع فولاد امیرآباد هم دهه فجر سال ۸۵ با هدف تولید اسمی ۴۰۰ هزار تن شمش فولاد در سال با سرمایه حدود ۷۰۰ میلیارد ریالی به زمین زده شد و قرار بود در زمان آغاز به کار برای ۵۰۰ نفر و در طرح توسعه یک‌هزار و ۵۰۰ نفر شغل

مدیرکل بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد گفت که سه کارخانه فولاد، کاغذ و واحد تولیدی ام دی اف یکصد هکتار از زمین‌های بندر را اشغال کرده‌اند که به دلیل جانمایی نامناسب و حضور غیر کارشناسی ورشکسته شده‌اند که با انجام فرایند فسخ قرارداد، زمینشان پس گرفته می‌شود.

محمدعلی اصل سعیدی پور روز دوشنبه پس از بازدید خبرنگاران از ظرفیت های بندر امیرآباد در یک نشست خبری از واحد تولیدی ام دی اف، کارخانه فولاد و کاغذ سازی به عنوان سه کارخانه ای نام برد که به علت بی ارتباط بودن فعالیتشان با کارکرد بندر ورشکسته شده اند.

کارخانه تولید ام دی اف بندر امیرآباد مرداد ماه سال ۹۹ بهره برداری شد. برای ساخت این کارخانه طبق اعلام مسوولان وقت

تسهیل تردد کشتی‌های با پرچم ایران به همه بنادر روسیه

کشور دوست و بزرگ ایران و روسیه و کشوهای نظیر هند و عمان در دستورکار قرار گیرد.

سرمایه گذاری ایران در خرید و ساخت کشتی برای فعالیت در دریای خزر معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: در خرید کشتی و ساخت کشتی برای فعالیت دریای خزر به سرعت سرمایه گذاری می‌کنیم و در این راستا سه فروند کشتی بزرگ وجود دارد، ۴ فروند کشتی در دست خرید و ۱۲ فروند کشتی نیز سفارش ساخت شده است.

وی ضمن درخواست از معاون وزیر حمل و نقل روسیه به منظور تسریع راه‌اندازی خط منظم کشتیرانی رو-رو بین بنادر روسیه و بنادر شمالی ایران مانند امیرآباد، انزلی و نوشهر راه اندازی شود، گفت: از روسیه می‌خواهیم تاریخ راه اندازی این کشتیرانی را به ایران اعلام کند تا فعالیت‌ها به صورت عملیاتی پیش برود.



نیست و باید به صورت پروژه محور تبادلات تجاری بین دو

تولید سوخت کم سولفور با همکاری شرکت‌های دانش بنیان



شرکت‌های دانش بنیان خبر داد و گفت: شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق شده با همکاری شرکت‌های دانش بنیان، اقدام به تولید سوخت کم سولفور داخلی برای تامین نیاز شناورهای ناوگان کند. این مجموعه اقدامات باهدف ایجاد و استقرار فناوری تولید سوخت کم سولفور مستمر آ در حال انجام است که پیشرفت‌های خوبی نیز حاصل شده است.

مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره قشم خاطر نشان کرد: میزان سرمایه‌گذاری صورت‌گرفته در پروژه سوخت‌رسانی (بانکرینگ) بندر سلخ قشم تا این مرحله بالغ بر ۱۷۰۰ میلیارد ریال بوده است و هم اکنون نیز علاوه بر احداث زیرساخت‌ها، نسبت به اخذ مجوزها و گواهینامه‌های بین‌المللی مربوطه نیز اقدام شده است.

مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره قشم از تولید سوخت کم سولفور داخلی با همکاری شرکت‌های دانش بنیان خبر داد و گفت: سوخت کم سولفور در همکاری با شرکت‌های دانش بنیان تولید می‌شود و استقرار فناوری تولید سوخت کم سولفور به طور مرتب در حال انجام است.

محسن فخاری با بیان اینکه پروژه سوخت رسانی (بانکرینگ) بندر سلخ قشم، با صدور تصویب‌نامه خاص هیات وزیران به مرحله اجرا درآمده است، افزود: این پروژه در ۵ کیلومتری بندر صیادی سلخ واقع در جزیره قشم و با موقعیت مناسب و فاصله ۵ مایلی با خلیج فارس احداث شده و به‌صورت ویژه برای سوخت‌رسانی به شناورهای ناوگان در نظر گرفته شده است.

وی از تولید سوخت کم سولفور داخلی با همکاری



نرخ جدید کرایه تاکسی در سال جاری تغییر نمی‌کند

سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران گفت: با توضیحاتی که از سوی شورا داده شده، افزایش نرخ کرایه تاکسی در سال جدید ابطال نخواهد شد. نرخ جدید کرایه تاکسی در شهر تهران همچون روند هرساله در اول اردیبهشت ماه اعمال شد که با ۲۵ درصد افزایش همراه بود.

مترو

تفاهم نامه تکمیل متروی پرند منعقد شد

شرکت عمران شهر جدید پرند اعلام کرد: تفاهم نامه‌ای بین شرکت عمران و شرکت مترو منعقد شد که بر مبنای آن تمام مطالبات شرکت مترو تا سقف تعهدات پیش بینی شده از طریق شرکت عمران به صورت تهاتر انجام شود.

تکمیل مترو پرند با حمایت استاندار تهران، امام جمعه شهر جدید پرند و شرکت عمران شهر جدید در سال جاری به پایان می‌رسد.

«محسن وطن خواهی» رئیس هیات مدیره و مدیر عامل شرکت عمران شهر جدید پرند بعد از امضای این تفاهم نامه گفت: نگاه ارزنده‌ای به حمایت از پروژه مترو پرند داریم.

وی افزود: پیشرفت و توسعه مترو یکی از شاخص‌های توسعه یافتگی شهرها محسوب می‌شود که شرکت عمران تلاش می‌کند با حمایت و پشتیبانی خود از آبادانی شهر پرند دریغ نکند و شهری خوب و زندگی خوب برای مردم شریف پرند فراهم سازد.

ورود فروشگاه‌های زنجیره‌ای به ایستگاه‌های متروی پایتخت

مهدی شایسته اصل ضمن اشاره به رویکرد مدیریت شهری ششم در زمینه یکپارچگی، انسجام و هم‌افزایی زیرمجموعه‌های شهرداری تهران با یکدیگر و سایر نهادها، عنوان کرد: ضمن چارچوب و بسترهای کلان تنظیم شده از سمت سازمان زیباسازی در حوزه تبلیغات، شرکت مترو درحال تعامل جدی با مجموعه هم‌شهری است تا موضوعات فرهنگی، آموزشی و اطلاع رسانی به شهروندان را مدنظر قرار دهد. چرا که قرار است مترو از ظرفیت تبلیغات فقط به عنوان درآمدزایی استفاده نکند.

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه در ادامه اضافه کرد: البته درحال حاضر براساس مصوبات و رویه‌های موجود، حدود ۱۵ الی ۲۰ درصد ظرفیت تبلیغاتی شرکت مترو برای موضوعات فرهنگی و اجتماعی، آموزش‌های عمومی، سلامت، اطلاع رسانی و مناسبت‌ها استفاده می‌شود.

شایسته اصل از مذاکره با فروشگاه‌های زنجیره‌ای خبر داد و گفت: درتلاش هستیم تا از ظرفیت این فروشگاه‌ها در ایستگاه‌های مترو استفاده شود. فروشگاه شهروند که جزو خانواده شهرداری محسوب می‌شود جزو اولویت نخست شرکت مترو قرار دارد.

وی با بیان اینکه تعامل و مذاکره اولیه با مدیرعامل شهروند انجام شده است، افزود: امیدواریم که محصولات با قیمت نازل و با صرفه‌تر، در قالب «مترو مارکت» در اختیار شهروندان قرار گیرد.

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران و حومه ضمن اشاره به تفاهم نامه این شرکت با سازمان مدیریت میادین میوه و تره شهرداری تهران بار، گفت: استقرار و عرضه ۳۱ غرفه در ایستگاه‌های مترو نیز با همکاری سازمان میادین میوه و تره بار پیش بینی شده است.

شایسته اصل در پایان عنوان کرد: درحال حاضر این غرفه‌ها مستقر شده‌اند. امیدواریم در آینده‌ای نزدیک با مدیریت سازمان میادین بتوانیم در تمامی ساعات فعالیت مترو، عرضه محصولات و مایحتاج عمومی را با قیمت نازل و فارغ از حضور دلال به شهروندان ارائه کنیم. در سال‌های اخیر برای تامین تجهیزات برق و ... آسانسور، پله‌برقی، درهای ورودی، تجهیزات برق و ... همگی از تولیدات داخلی استفاده شده است. هر واگن مترو ظرفیت پذیرش ۴۴ مسافر به صورت نشسته و ۱۸۰ مسافر به حالت کلی (نشسته و ایستاده) دارد. یک قطار مترو با ۷ واگن به طور متوسط ۳۲۵ برابر یک وسیله نقلیه خصوصی، مسافر طی روز جابجا می‌کند. متوسط زمان رسیدن به مقصد با استفاده از مترو یک سوم زمان استفاده شده با بهره‌گیری از وسایل نقلیه شخصی است.



جزئیات خرید ۱۰۰۰ اتوبوس دست دوم

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران جزئیات ورود حدود ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس دست دوم به ناوگان حمل و نقل عمومی تهران را تشریح کرد.

مجتبی شفیعی در خصوص چارپی ورود اتوبوس‌های دست دوم به ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت با اشاره به تجربه موفق ورود اینگونه اتوبوس‌ها به تهران اظهار کرد: در گذشته یک سابقه موفق داشتیم که اتوبوس‌های "ایکاروس" در دوره‌ای وارد ناوگان شدند و از آنجایی که نسبت به اتوبوس‌های موجود آن زمان وضعیت بهتری داشت هم راننده و هم مردم راضی بودند و سال‌ها این اتوبوس‌ها در تهران کار کرد.

وی با بیان این‌که یکی از سریع‌الوصول‌ترین راه‌های بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی، توسعه اتوبوس است، ادامه داد: اما وضعیت شبکه اتوبوسرانی نیز در حال حاضر به قدری فرسوده است که ما از هر روش ممکن برای تامین اتوبوس استفاده می‌کنیم تا این ناوگان فرسوده که دچار کمبود شدید اتوبوس است را دوباره فعال کنیم و از هیچ کانالی صرفه‌نظر نمی‌کنیم.

وزارت کشور قرارداد خرید ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس را دنبال می‌کند

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان این‌که قطعا تامین اتوبوس نو و تولید داخل در اولویت است اما با توجه به کسری منابع و سابقه ۱۰ ساله کمبود اتوبوس خیلی نمی‌توان امیدوار بود که همه تخم‌مرغ‌هایمان را در سبد تولید داخل و منابع داخلی شهرداری بگذاریم، 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.

شفیعی با بیان این‌که بحث تامین اتوبوس از طریق واردات نیاز به مجوز دولت دارد، تصریح کرد: ما از یک طرف به دنبال مصوبات از دولت هستیم و از طرف دیگر بر روی شاخص‌ها، قیمت و مشخصات فنی اتوبوس‌ها بحث و بررسی می‌کنیم، اما در کل امیدواریم بتوانیم از این مجموع کارهای انجام شده و در حال انجام ۴۰۰۰ الی ۵۰۰۰ اتوبوسی که در تهران کم داریم را تامین کنیم.

امسال تمرکز ما بر توسعه اتوبوس است

وی با بیان این‌که اورهال کردن ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس را در سال جاری دنبال می‌کنیم، ادامه داد: ما از همه ظرفیت‌ها استفاده می‌کنیم تا بتوانیم ناوگان اتوبوسرانی‌مان که سریع‌الوصول‌ترین راه برای بهترکردن شبکه حمل و نقل عمومی است را بهبود دهیم چرا که مترو زمان‌بر است و امسال تمرکز ما بر توسعه اتوبوس است.

ارائه پیشنهاد خرید اتوبوس‌های دست دوم به رئیس جمهوری

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 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 مساله 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 برخی از پیشنهادات قابل بررسی است و همه پیشنهادات از خرید اتوبوس داخلی ارزان‌تر است، گفت: ما در بررسی‌مان به میزان کارکرد، مدل، شاخص‌های محیط زیستی و غیره توجه می‌کنیم.

روزی ۲ میلیون نفر با اتوبوس جابه‌جا می‌شوند

شفیعی در پاسخ به این سوال که آیا بهتر نیست که از تولید داخلی برای تامین اتوبوس‌ها استفاده کنیم؟ اظهار کرد: روزی دو میلیون نفر با اتوبوس جابه‌جا می‌شوند که به دلیل کمبود شدید ناوگان در فشار و زحمت هستند و از طرفی دیگر بحث حمایت از تولید داخل به طور جدی دنبال می‌شود و ما باید برای این چالش راهکار مناسبی ارائه کنیم که هر دو طرف یعنی مردم و خودروساز دیده شوند.



دقت داشته باشید که تهران به ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس احتیاج دارد که تامین ۴۰۰۰ دستگاه اتوبوس سهم تولید داخل است و حداکثر تنها ۱۰۰۰ اتوبوس از این روش تامین می‌شود

تهران به ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس احتیاج دارد

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 تامین 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 با تاکید بر این‌که اتوبوس‌های باکیفیت بالا که با یک اورهال ساده از اتوبوس نو چیزی کم نخواهند داشت می‌توانند سال‌های سال در ناوگان اتوبوسرانی خدمت‌رسانی کنند و نکته قابل توجه این است که خدمات پس از فروش توسط خودروسازان داخلی انجام می‌شود، در مورد شاخص‌های انتخاب اتوبوس گفت: میزان کارکرد برای ما بسیار مهم است و حداکثر سن اتوبوس بایستی پنج سال باشد و استاندارد آلاینده‌ی حداقل یورو ۵ باشد و در کنار آن مساله قیمت و خدمات پس از فروش نیز مورد توجه خواهد بود.

ساعت اجرای طرح ترافیک

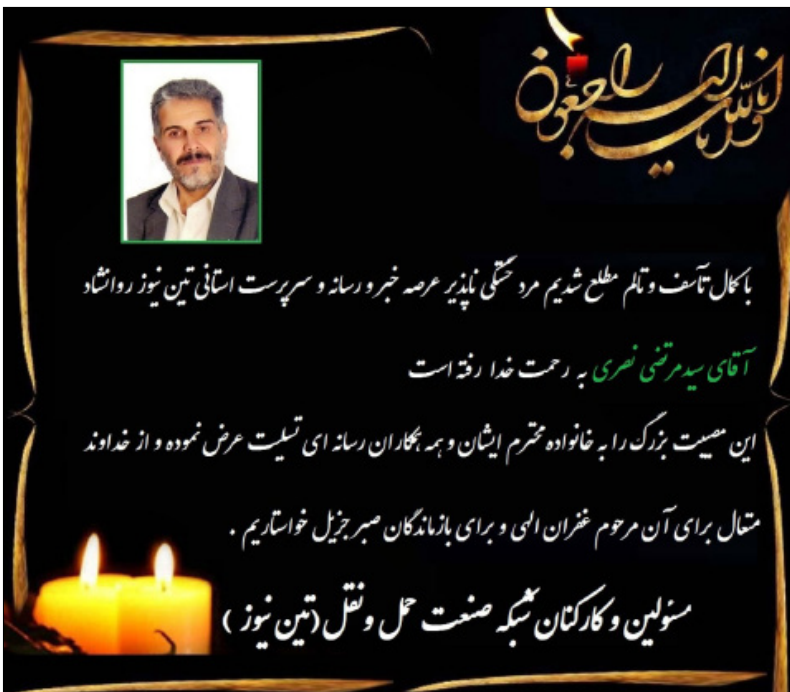
تهران تغییر می‌کند؟

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ معتقد است که در حال حاضر ساعت ۱۷ زمان مناسبی برای پایان طرح ترافیک در تهران است.

با فروکش شدن کرونا در سال جاری نیز در نهایت ساعت پایان طرح ترافیک کاهش پیدا کرده و به ساعت ۱۷ رسید. زمانی که پیش‌بینی می‌شد در نیمه اول سال ساعت اجرای آن افزایش هم پیدا کند، اما تاکنون خبری از این افزایش ساعت نشده و طرح ترافیک تهران از ساعت ۶:۳۰ صبح آغاز شده و تا ۱۷ ادامه دارد.

سردار محمد حسین حمیدی، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ درباره ساعت اجرای طرح ترافیک در تهران و اینکه آیا پلیس موافق این ساعت است یا خیر؟ گفت: فعلا برنامه‌ای برای تغییر ساعت طرح ترافیک وجود ندارد و پلیس هم موافق ساعت اعلام شده است.

وی درباره اینکه آیا با توجه به وضعیت ترافیک ساعت ۱۷ زمان مناسبی برای پایان طرح است، گفت: ما ضرورت نمی‌دانیم که این ساعت تغییر کند و نظراتمان را هم در این خصوص اعلام کرده‌ایم و اگر ضرورتی پیدا کند و نیاز به افزایش یا هرنوع تغییری در ساعات باشد، حتما آن را اعمال خواهیم کرد.





خودرو

قیمت بنزین افزایش نمی‌یابد

سخنگوی دولت گفت که قیمت بنزین افزایش پیدا نمی‌کند.

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



بازار

جزئیات فروش دیگنیتی بهمن موتور و فیدلیتی در سامانه یکپارچه خودرو

بهمن موتور دیگنیتی و فیدلیتی را به روش فروش فوق العاده و پیش فروش از طریق سامانه سامانه ثبت نام یکپارچه خودرو عرضه می‌کند؛ تاریخ قرعه کشی آخرین فروش اینترنتی خودرو پس از ثبت نام اعلام می‌شود. ثبت نام طرح فروش فوق العاده بهمن موتور در سامانه یکپارچه فروش خودرو آغاز شد.

سامانه فروش خودرو چیست؟

طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، سامانه یکپارچه تخصیص خودرو با هدف ایجاد شفافیت و امکان عرضه عادلانه تر برای همه خودروهای تولیدی، آغاز به کار کرده است. در این سامانه به نفع مشتریان و در جهت افزایش رضایتمندی آن‌ها، موضوع عرضه چند برابری خودرو نسبت به دفعات گذشته در نظر گرفته شده است و فرآیند به صورت شفاف تحت نظارت سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان پیگیری خواهد شد.

محصولات بهمن موتور

در طرح جدید بهمن موتور سه محصول این خودرو سازی با قیمت مصوب عرضه می‌شوند:

فیدلیتی پرایم تی پ۱ با پرداخت ۸۴۴ میلیون تومان
فیدلیتی پرایم تی پ۲ (۷ نفره) با پرداخت ۸۵۹ میلیون تومان
دیگنیتی پرایم با پرداخت ۹۳۵ میلیون تومان

ثبت نام بهمن موتور

ثبت نام در نام طرح جدید فروش بهمن موتور از روز سه شنبه مورخ ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۱ آغاز و یک هفته ادامه خواهد داشت. تقدم و تأخر در زمان ثبت نام تأثیری در شانس برنده شدن کاربران در قرعه کشی نخواهد داشت. سامانه ثبت نام بهمن موتور ۱۴۰۱ یکپارچه

ثبت نام بهمن موتور فقط از طریق سامانه یکپارچه عرضه خودرو به آدرس <https://sale.iranecar.com/public/> home امکان پذیر است.

شرایط فروش بهمن موتور در سامانه فروش

انطباق همزمان کارت ملی، گواهینامه، حساب بانکی و سیم کارت به نام شخص متقاضی برای ثبت نام
کد ملی (هر کد ملی یک خودرو)
سن (بالای ۱۸ سال)
برای کلیه طرح‌های تا اطلاع ثانوی، محدودیت فاصله زمانی آخرین خرید، از سایر خودرو سازها (۴۸ ماهه) ملاک است.

تبصره: در صورت اتصال به سامانه برخظ راهور ناجا به سامانه فروش خودرو سازان (صرفاً برای فروش فوق العاده یا فوری) نداشتن پلاک فعال انتظامی ملاک قرار خواهد گرفت.

های سازنده کامیون نیز از آن زمان متقاضی دریافت گواهی اسقاط شدند. با توجه به اینکه به طور متوسط سالیانه بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه موتور در کشور تولید می‌شود و با توجه به اینکه اسقاط هر خودروی سواری معادل هفت موتور سیکلت است، بین ۳۰ تا ۴۰ هزار فقره گواهی اسقاط مورد نیاز بود.

وی اضافه کرد: در این شرایط انباشت گواهی اسقاط در مراکز اسقاط ۸۰ تا ۱۰۰ هزار فقره بود به عبارتی تولیدکنندگان موتور سیکلت در مدت ۲ سال همه گواهی اسقاط موجود در مراکز اسقاط را مصرف کردند. رئیس هیات مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده، تصریح کرد: در این شرایط باید گواهی اسقاط جدید تولید می‌شد اما طبیعی بود که قیمت گواهی جدید بر اساس قیمت جدید خودروهای فرسوده تعیین می‌شد، نه مطابق با نرخ های سال ۹۶ و قبل از آن؛ به عبارتی وقتی قیمت پراید از ۲۰ میلیون تومان به ۲۰۰ میلیون تومان رسیده به تبع قیمت خودروی فرسوده نیز افزایش یافته و دیگر کسی حاضر نیست آن را با قیمت پنج یا ۶ میلیون تومان به مراکز اسقاط تحویل دهد.

وی اظهار داشت: در پی افزایش قیمت خودرو، قیمت خودروهای فرسوده نیز به شدت افزایش یافت اما قیمت گواهی اسقاط افزایش چندانی نداشته است، به طوری که قیمت هر گواهی در بهمن ۱۴۰۰ حدود چهار میلیون و ۵۰۰ هزار تومان بود.

مشهدی شریف ادامه داد: در اسفند ۱۴۰۰ که سازندگان موتور سیکلت تقاضای زیادی برای دریافت گواهی اسقاط داشتند، مراکز اسقاط باید خودروهای فرسوده را با قیمت روز تحویل می‌گرفتند و گواهی جدید صادر می‌کردند، به طوری که قیمت خودروهای فرسوده به بیش از ۱۵ میلیون تومان رسید.



دلیل افزایش قیمت گواهی اسقاط خودروهای فرسوده چیست؟

کاهش تقاضا برای خرید گواهی شد، به طوری که فقط برای خودروهای موجود در گمرک گواهی اسقاط مصرف می‌شد. وی افزود: این اتفاق، کاهش قیمت گواهی اسقاط خودروهای فرسوده را به همراه داشت و مراکز اسقاط از روی ناچاری و به دلیل وضعیت نامناسب اقتصادی، نسبت به فروش پایین تر از قیمت تمام شده گواهی اسقاط اقدام می‌کردند که سبب شد قیمت گواهی به یک میلیون و ۳۰۰ هزار تومان کاهش یابد. مشهدی شریف با بیان اینکه از ۲۷ بهمن ۹۸ دوباره محلی برای صدور گواهی اسقاط خودروهای فرسوده بابت تولید موتور سیکلت پیدا شد، ادامه داد: شرکت

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای فرسوده با اشاره به تأثیر گرانی خودرو بر گواهی اسقاط این خودروها، گفت: طرح گواهی صرفه جویی انرژی با هدف بهبود شرایط نوسازی خودروهای فرسوده در نوبت طرح در هیات دولت است. محمود مشهدی شریف ادر مورد دلیل افزایش قیمت گواهی اسقاط خودروهای فرسوده، افزود: قیمت گواهی اسقاط در سال‌های ۹۳ و ۹۴ نزدیک به چهار میلیون تومان بود، اما از تیرماه ۹۶ با توقف واردات خودرو، صدور گواهی اسقاط خودروهای فرسوده عملاً مصرفی نداشت. به گفته این مقام صنفی، همین موضوع باعث

چرا در فروردین، خودرو کم تولید شد؟

در فروردین ماه سال جاری خودروسازان طبق دستور دولت، اقدام به تکمیل و تجاری سازی محصولات ناقص انباشت شده در پارکینگ های خود کرده اند که همین مساله منجر به کاهش تولید شده است.

بررسی آمار ارائه شده از سوی خودروسازان به بورس در فروردین ماه نشان می‌دهد که سه شرکت ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در مجموع ۴۳ هزار و ۴۷۷ دستگاه انواع محصول سواری را تولید کرده اند که در مقایسه با تیراژ حدوداً ۶۳ هزار دستگاهی در فروردین ۱۴۰۰، تولید خودروسازان حدود ۳۱ درصد با کاهش همراه بوده است.

البته بر اساس تجارت سال‌های گذشته، کاهش تولید خودرو در فروردین ماه به عنوان ماه نخست سال تقریباً طبیعی است اما افت ۳۱ درصدی بیشتر از پیش بینی‌ها بود و بر خلاف روال معمول در سالهای گذشته است.

بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد که در فروردین ماه سال جاری خودروسازان طبق دستور دولت، اقدام به تکمیل و تجاری سازی محصولات ناقص انباشت شده در پارکینگ‌های خود کرده اند؛ به گونه‌ای که بخشی از قطعات را که برای تولید جدید بود را جهت تکمیل خودروهای ناقص، به کار گرفته اند.

به عنوان نمونه گروه خودروسازی سایپا در این رابطه ضمن اشاره به اینکه میزان خودروهای ناقص در فروردین ماه سال جاری نسبت به سال گذشته حدود ۴۷ درصد کاهش یافته، اعلام کرده است که «موجودی خودروهای ناقص گروه سایپا که در پایان فروردین ماه سال گذشته حدود ۵۸ هزار دستگاه بود با انجام تکمیل کاری، تا پایان فروردین ماه سال جاری به حدود ۳۱ هزار دستگاه رسید.»

گروه خودروسازی ایران خودرو نیز اعلام کرد که از ابتدای فروردین تکمیل خودروهای ناقص را به صورت ویژه در دستور کار قرار داده است.

خط اعصاب

۰۹۶۲۸

از تمامی نقاط کشور بدون پیش شماره

از ۸ صبح تا ۸ شب

راهنمایی و مشاوره تلفنی در زمینه پیشگیری و درمان اعتیاد

tinnewsofficial
tinnews.ir
tinnews
@tinnews
tinnews
tinnews

۰۹۰۱۹۸۵۱۳۷
۰۹۲۱۰۶۹۲۹۸

تین نیوز
در شبکه های اجتماعی



حمل و نقل

نخستین هفته‌نامه تخصصی حمل و نقل ایران
چهارشنبه ۴ خرداد ماه ۱۴۰۱
۲۴ شوال ۱۴۴۳ | ۲۵ می ۲۰۲۲
سال ششم | شماره ۳۰۶

هفته‌نامه حمل و نقل

صاحب‌امتیاز: مؤسسه اطلاع‌رسانی

و مطبوعاتی ترابر یار نوید (تین)

مدیر مسئول و سردبیر: مسعود ذهبیون

قائم‌مقام مدیر مسئول: عباس نامجو

همکاران تحریریه: کمند روستا زاهدی، سمیرا دشت‌بانی، عاطفه یزدانی، اعظم بیرمی،

ابوالفضل سلمانی و مرثی لطفی

صفحه آرا: سمیرا روزبهانی

سازمان آگهی‌ها: ۰۲۱۴۴۸۹۰۳۶۶

تلفن: ۰۲۱۴۴۴۸۱۱۶۲

فکس: ۰۲۱۴۴۶۰۳۷۸۵

کد پستی: ۱۴۶۹۶۵۵۹۴۴

آدرس: تهران، اشرفی اصفهانی، بالاتر

از پونک کوچه پنجم،

پلاک ۶۲، طبقه دوم، واحد ۲

کنت دومونت فرت؛ اولین رئیس پلیس تهران

کنت دومونت فرت (Conte de Monte Forte) با نام کامل آنتوان دمونتۀ فرت (زاده ۱۸۷۸ ناپل – درگذشته ۱۹۱۶ تهران) اولین رئیس پلیس ایران بود. در سال ۱۸۷۸ میلادی، ناصرالدین شاه از امپراتور اتریش درخواست مستشار نظامی نمود. امپراتور چهار نفر مستشار نظامی را به ایران فرستاد که یکی از آنان کنت دومونت فرت بود. کنت موفق شد یک سال بعد نظامنامه نظمیه ایران را به تصویب شاه برساند.

او در بدو ورود ابتدا در خانه‌ای واقع در سرخت بربرپه‌ها، پشت پارک ظل السلطان ساکن شد و بعدها که الطاف شاه را به خود مشاهده کرد، تصمیم گرفت خانه‌ای در خور داشته باشد؛ لذا زمینی را در ضلع شمالی خیابان لاله‌زار تهران، از حاج ابراهیم خان ظهیرالدوله خریداری نمود و با همسر، یک دختر و دو پسرش به آنجا نقل مکان نمود.

کنت از سال ۱۲۹۶ ق تا ۱۳۰۹ ق رئیس پلیس و وزیر نظمیه بود و پس از آن به امور تشریفاتی می‌پرداخت. در دورهٔ وزارت منصب امیرتومانی داشت و سالانه سه‌هزار تومان حقوق و سهم علیق این منصب را دریافت می‌نمود. نامبرده همچنین لقب نظم‌الملکی را از ناصرالدین‌شاه دریافت نمود. علت برکناری وی



مخالفت مردم با قرارداد رژی بود و اینکه شاه شرط مردم را برای برکناری خارجی‌ان از مناصب مهم مملکتی پذیرفته بود.

کنت در سال ۱۳۳۵ ق برابر ۱۹۱۶ میلادی در زمان سلطنت محمدعلی شاه در تهران درگذشت و جسدش در گورستان دولاپ مدفون گشت.

هوشمندی و کاردانی کنت و کوشش وی در حراست شهر و نظم بخشیدن به امور مورد توجه خاص شاه قرار گرفت، چنانکه روزی ناصر الدین شاه به مناسبت شایستگی و کفایتی که بارها از او دیده بود این رباعی را گفت و به وی فرستاد:

اندیشه کنند، خیل رندان ز پلیس	یک جو نرود به خرج ایشان تلبیس
در کندۀ کنت فرت خواهد فرسود	در چرخ اگر خطا نماید برجیس!

اداره نظمیه تهران سال ۱۲۷۵ خورشیدی تأسیس شد و به پیشنهاد کنت ۴۰۰ نفر پلیس پیاده و ۶۰ پلیس سوار در آن استخدام شدند. نخستین اداره نظمیه در خیابان امیرکبیر کنونی برپا شد و در هر محله از دارالخلافه دوره ناصری، یک رئیس و یک نظمیه زیر نظر کنت فعالیت می‌کرد.

محله‌های سنگلج، دروازه دولت ، چاله میدان و عودلاجان محله‌هایی بودند که برای هرکدام یک دفتر نظمیه و یک رئیس نظمیه برای سر و سامان دادن به امور محله انتخاب شد.
کتابچه کنت مجموعه‌ای از قوانین جزا بود که کنت براساس قوانین اروپا تنظیم کرده بود و شرح وظایفی برای مستخدمان در باب ارباب‌های خود و... در آن ذکر شده بود.یکی از تغییر و تحولاتی که به دستور کنت در تهران رخ داد، برداشتن طاق کوچه‌ها بود؛ دزدان و مجرمان برای فرار از دست پلیس از پشت‌بام‌ها، تردد و به کمک این طاق‌ها راه فرار خوبی برای خود دست و پا می‌کردند.

تعقیب و گریز مجرم و پلیس از روی این طاق‌ها با پریدن از بامی به بام دیگر و طاقی به طاق دیگر معمولاً منجر به فرار مجرم می‌شد. در نتیجه کنت شروع به خراب کردن کوچه‌ها کرد. ناصرالدین شاه تعلق خاطر زیادی به کنت داشت و در هر نزاع و اختلاف نظری بدون توجه به اصل ماجرا از کنت طرفداری می‌کرد. همین موضوع قدرت زیادی به نظمیه داده بود.



نخستین اتوبوس ایران به وسیله بازرگان بلژیکی در استان گیلان شهر رشت مورد استفاده قرار گرفت، ولی با سپری شدن زمان با در نظر گرفتن مقدار قیمت اتوبوس و هزینه کرایه اتوبوس، زیر ساخت های حمل و نقل و سوددهی از نظر اقتصادی مورد قبول واقع نشد و به همین دلیل اتوبوس ذکر شده به یکی از تجار ایرانی با نام معین التجار واگذار شد.

خودروی پرنده برقی ۸۶ کیلویی در آسمان پرواز می کند



یک خودروی پرنده برقی که با الهام از یک انیمیشن ساخته شده، می تواند با سرعت ۶۳ مایل و به مدت ۲۰ دقیقه پرواز کند. وزن آن نیز ۸۶ کیلوگرم است.تا مدتی قبل خودروهای پرنده بخشی از داستان ها و فیلم های علمی تخیلی بودند اما اکنون محققان انواع مختلفی از آنها را ابداع کرده اند. در همین راستا توسعه دهندگان با الهام از یک کارتون علمی تخیلی به نام «جتسونز» خودروی پرنده ای به نام «جتسون وان» را ابداع کرده اند.

این وسیله نقلیه برقی عمود پرواز می تواند با یک بار شارژ، مسافت ۲۰ مایل را طی کند و حداکثر سرعت آن نیز ۶۳ مایل برساعت است. توسعه دهندگان این ابزار ادعا می کنند همه می توانند با پرداخت ۹۲ هزار دلار به راحتی این خودرو را بخرند و استفاده کنند.

«جتسون وان» در اکتبر ۲۰۲۱ میلادی رونمایی و با محبوبیت زیادی روبرو شد و عده زیادی برای خرید آن سفارش ثبت کردند. همچنین خودروی پرنده مذکور با وزن ۸۶ کیلوگرم می تواند به مدت ۲۰ دقیقه پرواز کند. شارژ باتری آن نیز ۲ ساعت طول می کشد. وسیله نقلیه به وسیله یک فرمان و اهرم کنترل می شود.

درهمین راستا شرکت سوئدی-لهستانی «جتسون» که این وسیله نقلیه را می سازد، ویدئوی جدیدی را منتشر کرده که در آن یک خلبان در حال هدایت خودروی پرنده دیده می شود.

در ویدئو مذکور یک خلبان ناشناس به طور حرفه ای خودروی پرنده را بر فراز مراتع و درختان هدایت می کند.البته خودروی پرنده مذکور در کشورهای مختلف با محدودیت های متعددی روبرو است و این بدان معنا است که هم اکنون نمی توان در شهرها از آن استفاده کرد. اما سازندگان «جتسون وان» معتقدند همزمان با تمایل مردم به حرکت در آسمان به جای جاده، این روند نیز تغییر می کند.

تولید سریع‌ترین جت تجاری جهان



شرکت بمباردیر جت تجاری جدید خود یعنی گلوبال ۸۰۰۰ را که به ادعای این شرکت سریع‌ترین و دوربردترین جت تجاری تولیدی جهان است، تولید کرده است.

این جت دارای کابینی لوکس بوده و حداکثر سرعت آن به ۱۱۵۲ کیلومتر در ساعت می‌رسد. حداکثر مسافتی که این جت می‌تواند طی کند، ۱۴۸۱۶ کیلومتر است.

صنعت تولید جت خصوصی در حال حاضر احیا شده و بازار آن ۲۰ درصد پررونق تر از سطح قبل از همه‌گیری کرونا است. متخصصان می‌گویند این رشد به بالاترین حد خود رسیده و در نتیجه، انگیزه زیادی برای تولید هواپیماهای جدید که هم از نظر عملکرد و هم از نظر امکانات قدرتمند باشند، وجود دارد.

جت تجاری گلوبال ۸۰۰۰، حداکثر ۱۹ مسافر را حمل می‌کند. طراحی این هواپیما مبتنی بر هواپیمای گلوبال ۷۵۰۰ همین شرکت است که سرعت آن در طول پروازهای همراه با هواپیمای تعقیب ناسا موسوم به اف ای ۱۸ به حداکثر سرعت مافوق صوت ۱.۰۱۵ ماخ رسید.

گلوبال ۸۰۰۰ دارای بالی به طول ۳۱.۷ متر است و به لطف بال صاف موسوم به فلکس که برای ارائه حداکثر کنترل و پایداری در طیف وسیعی از سرعت‌ها طراحی شده، در باندهای کوتاه هم قابل استفاده است. نیروی مورد نیاز این هواپیما توسط یک جفت موتور جنرال الکتریک تأمین می‌شود که نیروی رانش ۱۸۹۲۰ پوندی ایجاد می‌کند.

عرشه پرواز این هواپیما دارای مجموعه‌ای از تجهیزات ناوبری پیشرفته است، از جمله چهار نمایشگر بزرگ، کنترل پرواز با سیم، یک نمایشگر سربالا (HUD)، سیستم بینایی پیشرفته (EVS)، سیستم بینایی مصنوعی (SVS)، سیستم پرواز گرافیکی و برنامه‌ریزی، رادار هواشناسی چند اسکنه، و ناوبری مبتنی بر عملکرد (PBN).



تین نیوز

مرجع حمل و نقل ایران

www.Tinn.ir



گروه صنعتی

هوشمند آسیا

«گسن پارس»