

اقتصاد سرآمد

یکشنبه ۶ تیر ۱۴۰۰ - شماره ۱۹۷

نگاه

شوگ سنگین وزارت نفت به ترانزیت

فرآورده‌های نفتی

مدیر کل ترانزیت و حمل و نقل بین المللی سازمان راهداری با اشاره به شوگ توقف ترانزیت فرآورده‌های نفتی به کشور، گفت: مصوبه دولت برای توقف ترانزیت سوخت،

به گزارش اقتصاد از تسنیم ، جواد هدایتی، اظهار کرد: در بحث ترانزیت سال گذشته به دلایل متعددی، سال خوبی برای این بخش نبود. البته نه فقط در حوزه ترانزیت بلکه در حوزه تجارت بین المللی به دلیل پاندمی ویروس کرونا اکثر کشورها مرزهای خود را بسته تا به یک شرایط با ثبات برسند و بتوانند راه‌حلی را برای جلوگیری از ورود ویروس به کشور خود اجراء کنند. وی ادامه داد: به‌خصوص در شروع پاندمی کرونا در کشور یعنی اسفند ۹۸ به یکباره تمام کشورهای همسایه مرزهای خود را با ایران بستند . به استثنای تعدادی کشورها به دلیل شرایط خاص ارتباطات تجاری برقرار ماند اما به صورت کنترل شده این کار انجام شد.

وی با یادآوری این که بسیاری کشورها مرزهای خود را برای تردد کامیون‌های ایرانی بستند، افزود: این برنامه حدود ۳ ماه طول کشید و از اوایل خرداد سال گذشته آرام آرام باز گشایی مرزها آغاز شد و تقریبا نیمه اول سال از دست دادیم تا به یک حالت عادی و نرمال در مرزها برسیم (بازگشت به دوران قبل از کرونا). شرایط اقتصادی خیلی از کشورهای ایران تحت تاثیر شیوع ویروس کرونا قرار گرفت و زمانی که اقتصاد دنیا وارد رکود می‌شود حجم تجارت و مراودات اقتصادی تاثیر منفی می‌گذارد و به تبع آن حجم ترانزیت نیز کاهش می‌یابد.مدیرکل ترانزیت و حمل و نقل بین المللی سازمان راهداری از افزایش اضافه کردن یک شوک خیلی جدی به حمل‌ونقل جاده‌ای، دریای، هوایی و ریلی وارد کرد. ادیبهشت سال گذشته تحت مصوبه‌ای داشت مبنی بر این‌که ترانزیت سوخت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران ممنوع شد.هدایتی بیان کرد: این هم اتفاقی بود با توجه به این‌که تقریبا ۲۵ درصد ترانزیت از کشور را فرا آورده‌های نفتی و سوخت تشکیل می‌دهد، این مصوبه توقف و شوک داخلی را به ترانزیت وارد کرد. در واقع سال گذشته فرآورده‌های نفتی که از کشور ترانزیت می‌شد را با این اقدام از دست دادیم.وی با بیان این‌که بخش عمده‌ای از فرآورده‌های نفتی از مسیر ایران ترانزیت می‌شد را از دست دادیم، گفت: این در عامل باعث شد سال گذشته میزان ترانزیت کشور کاهش یابد.وی در خصوص آمار مربوط به ترانزیت افزود:

ترانزیت کشور انتهای سال ۹۹ در مقایسه با سال ۹۸ (حمل و نقل جاده‌ای) از نظر تعداد تردد کامیون‌های حاصل محموله‌های ترانزیتی ۲۶ درصد و در وزن محموله‌های ترانزیتی نیز ۲۹ درصد کاهش داشته‌یم.مقام مسئول سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در پاسخ به این پرسش که آیا مصوبه دولت برای توقف ترانزیت فرآورده‌های نفتی کارشناسی شده‌ بود و دلیل آن چه بوده است، اظهار کرد: این مصوبه به این برمی‌گشت که وزارت نفت در شرایط خاص تحریمی علاقه‌مند بود به جای ترانزیت از داخل کشور، فروش نفت و فرآورده‌های نفتی را انجام دهد. تصمیماتی از این دست از جنبه‌های مختلف قابل بررسی است و این تصمیم کارشناسی نبود است.هدایتی تاکید کرد: برای کسی که از مسیر کشور سوخت را ترانزیت می‌کند اگر مسیرش مسدود شود به این معنی نیست که دیگر نمی‌تواند سوخت را بفروشد، مسیر ترانزیت را تغییر می‌دهد و از مسیر کشور دیگری این کار را انجام خواهد داد.

وی تصریح کرد: بنابراین به لحاظ حمل‌ونقلی در سطح مناسبات منطقه‌ای این یک تصمیم درست نبوده است. مدیر کل ترانزیت و حمل و نقل بین المللی سازمان راهداری با اشاره به این‌که خیلی از کشور از جمله افغانستان، عراق و کلا همسایه‌های شرقی و غربی ترانزیت فرآورده‌های نفتی را از قلمرو ایران انجام می‌دادند، اظهار کرد: تنها مرز بسته ایران به لحاظ ورود کامیون،مرز ترکمنستان است. یکی از دلایل کاهش ترانزیت نیز مباحث مربوط به کشور ترکمنستان است؛ کردیم.روای‌های غارتزایی، کشورهای آسیای میانه بود که از بنادر جنوبی و ترکیه بارهای ترانزیتی قابل توجهی به صورت روزانه به مقصد کشورهای آسیانه میانه حمل می‌شد.هدایتی ادامه داد: سال گذشته به دلیل شیوع پاندمی کرونا با تصمیم ترکمنستان در بستن تمام مرزهای خود، باعث کاهش ترانزیت کالا از قلمرو کشور شد و هنوز هم با کشور ترکمنستان مرزها به حالت قبل بازنگشته و به صورت ترانزیشنیمت کار می‌کنیم. وی افزود: شرایط سال ۹۹ یک شوک و زلزله در تمام حوزه‌های اقتصادی کشورهای دنیا از جمله ایران وارد کرد. با توجه به این‌که شرایط و اکسیناسیون کرونا و مقداری از محدودیت‌های کرونایی کاهش می‌یابد و کشورها بر اساس علم پزشکی که شناخت بهتر در مبارزه با کرونا آرام آرام به شرایط عادی نزدیک می‌شویم، به این ترتیب افق روشنی را می‌توان ترسیم کرد؛ احتمالا گشایش بهتری در حوزه‌های اقتصادی خواهیم داشت که البته جهشی نخواهد بود.وی اضافه کرد: با استدلال و دلایل وزارت راه و شهرسازی پس از این‌که در مدیریت پایانه‌های مرزی به این وزارتخانه محول شد، دولت مصوبه خود درباره ترانزیت را بلااثر کرد و قانع شد شرایط ترانزیت فرآورده‌های نفتی از قلمرو کشور به حالت قبل بازگردد و بیش از این فرصت‌های ترانزیتی از دست نرود. دیماه سال گذشته بر اساس پیشنهاد وزارت نفت، ممنوعیت ترانزیت سوخت را لغو کرد.

وی در عین حال گفت: البته تا دوباره تبار فعال در بخش ترانزیت سوخت دوباره به قلمرو جمهوری اسلامی و شرایط موجود اعتماد کنند، زمانبر است و بعضا ممکن است برخی فرصت‌های ترانزیتی سسوختری را برای همیشه از دست داده باشیم. چرا که یک تجار که مسیری خود را پیدا کند به سختی مسیر را تغییر می‌دهد.



رئیس

رئیس اتحادیه صنف مسافربری استان تهران گفت: ارگانی که مسئول ایاب و ذهاب خبرنگاران بسود ارزان بودن را

اولویت قرار داده و این اتوبوس نیز زیر نظر هیچ شرکتی نبوده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی انصافی؛ رئیس اتحادیه صنف مسافربری استان تهران در گفتگو با ایسکانیوز گفت: اتوبوسی که حامل خبرنگاران بود بر خلاف گفته‌ها که اعلام کرده بودند نوع اتوبوس بت است بلکه اسکانیا بوده و فکر کنم مدل ۸۵ بود. سیستم ترمز این اتوبوس‌ها به نحوی هست که اگر اشکالی برای ترمزها یا پیش‌بیاد بالافاصله چهارچرخ توسط قفل کن، قفل میشود پس معلوم میشود که این واژگونی به دلیل بریدی است. ترمز نیست و اشکال جای دیگریست که منسازم نظر کارشناسان می‌باشد.

وی افزود: بهترین نوع اتوبوس‌ها در ایران اسکانیا و ولوو است که این اتوبوس هم اسکانیا بوده نه بنز، که همه این اتوبوس‌ها به قفل کن ترمز مجهز هستند. رئیس اتحادیه صنف مسافربری تهران گفت: خبرنگاران قصد تهیه گزارش و ارائه اطلاعات به مردم را داشتند که متأسفانه به دلیل بی‌انصافی تشریع کرد؛ چنانچه عواملی که خبرنگاران را برده بودند از شرکت معتبر اتوبوس‌را کرایه می‌کردند چنین اتفاقی نمی‌افتد. حتی راننده به دلیل اینکه ارزان‌تر حساب شود، صورحساب نیز نگرفته

است. زمانی صورتحساب داده میشود که مدیر فنی ماشین را بازدید، بررسی و تایید میکند. البته تمامی اتوبوس‌ها معاینه فنی ۶ ماهه نیز باید داشته باشند ولی علاوه بر آن باید مورد تایید مدیرفنی برای انجام سفر را دریافت کرده باشد که متأسفانه این کار در این سفر انجام نشده است و همگی به خاطر ارزان تر تمام شدن بوده است. **۵۰ درصد مقصر اصلی وزارت راه و شهرسازی است**

رئیس اتحادیه صنف مسافربری بیان کرد: با توجه به پیگیری‌هایی که انجام دادیم لازم است عرض

ظرفیت پارک فناوری پردیس سه برابر شد

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به الحاق ۲۸۰ هکتار اراضی به پارک علم و فناوری پردیس گفت: سال‌هاست که ۹۰ هکتار به این مجموعه واگذار شده اما این ۹۰ هکتار هم به صورت کامل تحویل داده نشده و در گام اول وظیفه ما رایا تعهدات باقیمانده است و در گام بعد واگذاری ۲۸۰ هکتار اراضی جدید را در دستور کار قرار دادیم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد اسلامی در مراسم میادله تهاهنامه‌های همکاری بین وزارت راه و شهرسازی و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری با بیان اینکه در چند سال گذشته با حضور آقای ستاری شاهد ایجاد ظرفیت‌های مناسب برای ظهور استعدادهای نخبگان و فعالیت شرکت دانش بنیان بوده‌ایم اظهارداشت: نخبگان و فعالان در حوزه فعالیت‌های دانش بنیان باید به این سازوکار اعتماد کنند و تکیه گاهی داشته باشند که بتوانند در پرتو آن بدون وقفه برای پیشرفت کشور اقدام کنند.وزیر راه و شهرسازی با اشاره به الحاق ۲۸۰ هکتار اراضی به پارک علم و فناوری پردیس گفت: سال‌هاست که ۹۰ هکتار به این مجموعه واگذار شده اما این ۹۰ هکتار هم به صورت کامل تحویل داده نشده و در گام اول وظیفه ما رایا تعهدات باقیمانده است و در گام بعد واگذاری ۲۸۰ هکتار اراضی جدید را در دستور کار قرار دادیم.

ناگفته‌هایی از اتوبوس حامل خبرنگاران در گفتگو با رئیس اتحادیه صنف مسافربری

اتوبوس ترمز داشته است!



« ارگانی که مسئول ایاب و ذهاب خبرنگاران بودارزان بودن را اولویت قرار داده و این اتوبوس نیز زیر نظر هیچ شرکتنی نبوده است.

کنم که این جاده به هیچ عنوان استاندارد نبوده و شیب بسیار تندی داشته است در واقع ۵۰درصد مقصر اصلی وزارت راه و شهرسازی است که این جاده‌ها را درست نکرده است.

شعبه مسافرتی اتوبوس‌ها به دلیل مقرون به صرفه بودن از شرکت معتبر اتوبوس‌را کرایه می‌کردند چنین اتفاقی نمی‌افتد. حتی راننده به دلیل اینکه ارزان‌تر حساب شود، صورحساب نیز نگرفته است. زمانی صورتحساب داده میشود که مدیر فنی ماشین را بازدید، بررسی و تایید میکند. البته تمامی اتوبوس‌ها معاینه فنی ۶ ماهه نیز باید داشته باشند ولی علاوه بر آن باید مورد تایید مدیرفنی برای انجام سفر را دریافت کرده باشد که متأسفانه این کار در این سفر انجام نشده است و همگی به خاطر ارزان تر تمام شدن بوده است.

وی تاکید کرد: مقصر اصلی دیگر در تصادف

برداشت کند. صورتحساب زمانی که داده میشود در واقع سرنشینان نیز بیمه می‌شوند. وی گفت: ارگانی که مسئول ایاب و ذهاب خبرنگاران بود ارزان بودن را اولویت قرار داده و صرفا یک راننده برای انجام این کار صحبت کرده و این راننده نیز زیر نظر هیچ شرکتی نبوده است. اضافی در پایان بیان کرد: البته نباید تقصیرها بر گردن راننده باشد زیرا مقصر واقعی وزارت راه و شهرسازی است که جاده را استانداردسازی نکرده است. در پی واژگونی یک دستگاه اتوبوس حامل خبرنگاران در نقده که منجر به مرگ دو نفر و مصدومیت ۱۸ نفر شد، دادگستری آذربایجان غربی از بازداشت راننده این اتوبوس خبر داد.

پس از این حادثه که عصر روز چهارشنبه، دوم تیر، رخ داد، فرمانده انتظامی شهرستان نقده علت حادثه را «نقص فنی» و اشکال در «ترمز» اتوبوس عنوان کرده بود. ناصر عنتیانی، رئیس دادگستری آذربایجان غربی، اعلام کرد که راننده اتوبوس برای بررسی‌های بیشتر بازداشت شده و تحقیقات همه‌جانبه برای اتوبوس گشته است که این اتوبوس بر اساس آن چه رسانه‌ها گزارش داده‌اند، چندان قراصه نبوده و «به طور طبیعی» زیاد از این اتفاقات داریم. به گفته آقای شهرداری، این اتوبوس پس از بازدید خبرنگاران از توئل کاتانی سسیب» از یک جاده روستایی بر می‌گشته است.

منوچهر شاکر، فرماندار نقده آذربایجان غربی هم گفته است که این اتوبوس دارای ۲۶ سرنشین بود و از این تعداد ۲۰ نفر خبرنگاری بودند. آقای شاکر همچنین گفته است که از مجموع سرنشینان اتوبوس چهار نفر به علت وخامت حال از طریق بالگرد و ۹۰ مصدوم دیگر توسط آمبولانس به ارومیه اعزام شدند.

وی اظهار کرد: اتوبوس خبرنگاران حتی معاینه فنی هم نداشت زیرا اگر گذاشته بود میتوانستیم شرکت مربوطه را زیر سوال ببریم ولی در شرایط فعلی نمیتوان از کسی بازجویی یا سوال کرد. رئیس اتحادیه صنف مسافربری عنوان کرد: راننده به خاطر اینکه صورتحسابی هم دریافت نکرده گرفتار شده و امیدواریم که حداقل اتوبوس بیمه داشته باشد که در غیر اینصورت بایستی دبه هم

برگزیده حمل و نقل ۱

معاون وزیر راه:

۴۴۰ کیلومتر آزادراه در دست احداث داریم



رئیس

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با بیان اینکه ۴۴۰ کیلومتر آزادراه در دست احداث است، گفت: بخشی از آزادراه‌های در حال احداث تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، خیرالله خادمی گفت: در ۲ سال گذشته برای احداث ۶۶۰ کیلومتر آزادراه برنامه‌ریزی و نزدیک به ۷ هزار میلیارد تومان برای احداث این آزادراه‌ها سرمایه‌گذاری کردیم که قیمت روز این پروژه‌ها حداقل ۱۵ هزار میلیارد تومان است.

وی ادامه داد: ۹ پروژه آزادراهی با پیشرفت فیزیکی بالا وجود داشته‌اند که باید آن‌ها را به بهره‌برداری می‌رساندیم؛ در سال گذشته ۲۲۱ کیلومتر آزادراه به بهره‌برداری رسید که ۲۵۰ برابر متوسط سالانه بود. آزادراه گذر جنوبی تهران (غذیر) و کنار گذر شرقی اصفهان از جمله این پروژه‌ها بودند. در حال حاضر ۶ پروژه آزادراهی دیگر نیز در حال انجام است و غیر از یکی از آن‌ها که پیشرفت فیزیکی ۷۰ درصد دارد، بقیه پروژه‌ها پیشرفت فیزیکی بالای ۸۰ درصد دارند.

خادمی با بیان اینکه پروژه‌های باقی مانده ۴۴۰ کیلومتر طول دارند، گفت: اگر منابع مالی وعده داده شده که ۳ هزار میلیارد تومان است، در اختیار ما و بخش خصوصی قرار بگیرد این پروژه‌ها نیز مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. اکثر این پروژه‌ها در مرحله روز کاری هستند. به عنوان مثال پیشرفت فیزیکی آزادراه اراک-سرخس آباد بالای ۹۰ درصد است و پیشرفت فیزیکی آزادراه شیراز-اصفهان که ۲۲۵ کیلومتر طول دارد، بالای ۷۰ درصد است.

وی افزود: قطعه دوم آزادراه تهران-شمال و نیز آزادراه منجیل-رودبار ۲ پروژه دیگر هستند که احداث آن‌ها در دست اقدام است. نبود آزادراه منجیل-رودبار باعث ایجاد گلوگاه در آزادراه قزوین-ترشش شده است. این آزادراه توئل و پل‌های زیادی دارد و مباحث تمکک اراضی هم در آن مطرح بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: ۵۰ کیلومتر از آزادراه حرم تا حرم نیز پروژه دیگری است که تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد. همچنین ۴۰ کیلومتر از آزادراه مراغه به هشترو نیز به بهره‌برداری خواهد رسید. از سوی دیگر پروژه احداث آزادراه مرند به تبریز فعال است (احداث این آزادراه‌ها می‌تواند عملکرد خوبی در توسعه شبکه آزادراهی کشور باشد و در افزایش تردد جاده‌ای کشور کمک کند.

رئیس کمیسیون عمران

دلیل وقوع تصادفات ضعف مدیریت و نظارت است



رئیس

رئیس کمیسیون عمران اظهار داشت: برخلاف گفته‌های و مانورهای وزیر راه و شهرسازی در این باره، هیچ اقدام خاصی برای فوسازی ناوگان جاده‌ای انجام نشده است و همچنان ناوگان جاده‌ای فرسوده‌ای داریم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدضا رضایی کوچی درباره دو تصادف اتوبوس خبرنگاران و سربازان اظهار داشت: در دست دادن این جوانان و سرمایه‌های ملی کشورمان که موجب تأثر و تألم خاطر تمام جامعه شده را به خانواده ایشان تسلیت می‌گویم و این حادثه ضعف مدیریت را یک بار دیگر گوشزد می‌کند.وی تاکید کرد: اینکه در کمتر از ۲۴ ساعت بر اثر دو حادثه در جاده‌های کشور ۷ نفر از جوانان کشورمان را از دست داده‌ایم و ۵۱ مصدوم داشته‌یم نشان‌دهنده ضعف مدیریت و نظارت در سیستم حمل و نقل جاده‌ای است.رئیس کمیسیون عمران ادامه داد: برخلاف اینکه مدعی هستند سن ناوگان اتوبوسی بالا نیست اما واقعیت چیز دیگری است و امروز با ناوگان پیر و فرسوده جاده‌ای مواجه هستیم و از سوی دیگر هزینه نوسازی ناوگان برای رانندگان بسیار بالا است.رضایی کوچی با بیان اینکه از برنامه نوسازی ناوگان جاده‌ای بسیار عقب هستیم، گفت: وزارت راه و شهرسازی در حوزه نوسازی ناوگان جاده‌ای وقت بسیار کمی گذاشته است و در حالی که در حوزه ناوگان جاده‌ای با فرسودگی، مصرف بالای سوخت و تصادف بی در پی مواجه هستیم و رانندگان هم در کنار درآمد کم از آراشش خاطر برخوردار نیستند، متأسفانه وزارت راه و نظارت خوبی در این حوزه ندارد.وی افزود: موضوع حائز اهمیت این است که در حال حاضر ۹۰ درصد جابه‌جایی‌های بار و مسافر از طریق جاده انجام می‌شود و جاده‌ها دیگر توان و کشش این حجم از جابه‌جایی‌ها را ندارند. متأسفانه شبکه ریلی هم عملکرد ضعیفی داشته و به همین دلیل تمام بار جابه‌جایی‌ها بر دوش جاده افتاده است.رئیس کمیسیون عمران با اشاره به اتهامات موجود در دلایل وقوع دو تصادف اتوبوس خبرنگاران و سربازان اظهار داشت: برای روشن شدن همین ابهامات در علل وقوع این دو تصادف روز دوشنبه هفته جاری وزیر راه و شهرسازی، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و مسئولان رهاور در کمیسیون عمران باید حضور یابند و پاسخ دهند. رضایی کوچی تاکید کرد: مسئولان باید درباره نحوه نظارت بر مجوزهای تردد، مباحث فنی و... در جلسه روز دوشنبه پاسخگو باشند و این موضوعات مورد بررسی قرار می‌گیرد.

اخبار حمل و نقل ۱

احضار مسئولان مر تبط با حادثه واژگونی اتوبوس خبرنگاران به مجلس

کمیسیون عمران مجلس این هفته علاوه بر احضار مسئولان مر تبط با حادثه واژگونی اتوبوس خبرنگاران، مسائل و مشکلات اجاره مسکن در کشور را مورد بررسی قرار می‌دهد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نشست کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی روزهای یکشنبه و سه‌شنبه (۶ و ۸ تیر ماه) برگزار می‌شود.بر اساس این گزارش بررسی مسائل و مشکلات اجاره مسکن در کشور و ارائه گزارش درخصوص مسکن حمایتی توسط معاون وزیر راه و شهرسازی و بررسی طرح اصلاح قانون حمایت از بهسازی و نوسازی بافتهای فرسوده پیرامون حرم مطهر حضرت امام رضایع) و حرم مطهر حضرت معصومه (س) در دستور کار روز یکشنبه کمیسیون قرار دارد. مسائل و مشکلات مربوط به رایجه‌های مرزی با حضور مسئولین ذیربط، طرح اصلاح قانون مهندسی و کنترل ساختمان در عمران، در جلسه روز سه‌شنبه کمیسیون عمران مجلس مورد بررسی قرار می‌گیرد. جلسه کمیته حمل و نقل ریلی در خصوص ارزیابی عملکرد حمل و نقل ریلی در سال ۹۹ و برنامه امسال کمیته حمل و نقل زمینی؛ جهت بررسی مسائل و مشکلات مربوط به پایانه‌های مرزی با حضور مسئولین ذیربط، کمیته معماری و شهرسازی برای بررسی اصلاح تبصره (۲) ذیل ماده (۲۹) قانون نوسازی و عمران شهری در عمران، کمیته مسکن و عمران شهری و روستایی؛ در خصوص ارائه گزارش بنیاد مسکن درخصوص طرح توسعه پایدار منظومه‌های روستایی و کمیته نظام های فنی، اجرایی و مهندسی؛ به منظور طرح اصلاح قانون مهندسی و کنترل ساختمان در عمران روز دوشنبه(۷ تیرماه) برگزار می‌شود.

تأمین ۱۳ درصد هزینه های جاری متروی تهران از فروش بلیت

نایب رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه گفت: با انتشار ویروس کرونا کاهش مسافران مترو در سال ۱۳۹۹ نیز سیزده درصد هزینه های جاری بهره برداری از مترو از طریق فروش بلیت تأمین شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی عبدالله پور با اشاره به اینکه شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه سالانه برای انجام امور جاری حدود ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد افزود: این رقم تنها شامل هزینه فعالیت های جاری در جمله تأمین قطعات یدکی مصرفی، بیمه تجهیزات، هزینه های سخت افزاری و نرم افزار، قطار شویی و نظافت، هزینه آب، برق و سوخت، پرداخت حقوق و دستمزد کارکنان رسمی و پیمانکاران نمی‌شود.مدیرعامل شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه تصریح کرد: بهره برداری از مترو هزینه بالایی دارد و تأمین این مبالغ از عهده شرکت خارج است و دولت هم در سال ۱۳۹۹ تنها ۲۰ میلیارد تومان به عنوان یارانه بلیت به مترو پرداخت کرده است و مترو تنها با کمک فروش بلیت های شهری تهران به کار خود ادامه داده است.وی گفت: ما در شرکت بهره برداری متروی تهران همانند دیگر بخش های حمل و نقل از نظر مالی بسیار تحت فشار هستیم چرا که کنار هزینه های جاری برای نگهداشت مترو و تعمیرات اساسی نیاز به اعتبار زیادی داریم.عبدالله پور با بیان اینکه در سال ۱۳۹۹ طبق محاسبات انجام شده هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برای به روزرسانی و تعمیرات اساسی ناوگان و سایر تجهیزات شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه و جبران عقب افتادگی این تعمیرات اعتبار نیاز بود بخاطر نشان کرد: امسال بانوجه تغییر قیمت ها و افزایش تعداد ناوگانی که نیاز به تعمیرات اساسی دارند قطعاً این رقم افزایش می‌یابد.مدیرعامل شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه گفت: با توجه به شرایط به وجود آمده تنها ۵۰ درصد از درآمدهای پیشی پیشی شده از فروش بلیت محقق شد و همین شرایط را سخت تر کرده است.وی در پایان خاطرنشان کرد: کاهش درآمدهای مترو از هیچ طرفی جبران نشد اما تمام توان خود را به کار گرفتیم برای حفظ سلامت شهروندان با حداکثر ظرفیت خدمات رسانی داشته باشیم تا سفری ایمن را برای شهروندان رقم بزنیم.

ادامه گران فروشی بلیت هواپیما با وجود اختطار سازمان هواپیمایی

یک هفته بعد از هشدار سازمان هواپیمایی به گران‌فروشی بلیت هواپیما، برخی شرکت‌های هواپیمایی با قیمت بیشتر از نرخ مصوب آبان سال ۹۹، در تلاش برای رونمایی از قیمت‌های جدید بلیت هواپیما هستند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، پاییز سال گذشته و بعد از افزایش ناگهانی ۶۰ درصدی قیمت بلیت هواپیما، جلسات زیادی بین شرکت‌های هواپیمایی و متولیان صنعت هوایی برگزار شد و نهایتاً سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد که بلیت هواپیما ۱۰ درصد نسبت به قیمت‌های خردادماه سال ۹۹ گران می‌شود. در آن زمان همچنین مقرر شد محدودیت ارزان‌ترین نرخ برای شرکت‌ها از جدول نرخنامه حذف شده و هیچ حداقل قیمتی وجود نداشته باشد و ایرلاین‌ها بتوانند در سقف قیمتی بلیت فروشنی کنند. همچنین هیچ شرکت هواپیمایی مجاز به افزایش قیمت بالاتر از سقف تعیین شده نباشد. نرخنامه مصوب روی سایت انجمن شرکت های هواپیمایی دانلود شد و مسافران می‌توانستند با آگاهی از نرخ‌های مصوب با بلیت های زیر یک میلیون تومان سفرهای هوایی در مسیرهای پرتردد و پرتقاضا مثل کیش،مشهد،تبریز و بندرعباس را طی کنند.با این حال از ابتدای خرداد ماه امسال ماجرای پاییز سال گذشته دوباره تکرار شد و ایرلاین‌ها این بار با افزایش ۴۰ درصدی در عوول از نرخ‌های مصوب سال ۹۹ اقدام به فروش بلیت داشتند. بهانه اصلی ایرلاین‌ها هم ادامه اجرای فاصله‌گذاری اجتماعی در پروازهاست که به گفته دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی میتواند ایرلاین‌ها را تا مرز ورشکستگی پیش براند.سال گذشته نیز بعد از آنکه ستاد ملی مقابله با کرونا دستورالعمل ظرفیت ۶۹ درصدی را به شرکت‌های هواپیمایی ابلاغ کرد، شرکت‌ها نتوانان افزایش نرخ بلیت هواپیما در پروازهای داخلی شدند.دستورالعمل ستاد ملی مقابله با کرونا برای کاهش مسافرگیری پروازها بود و بر اساس آن ایرلاین‌ها موظف شدند از اول آبان سال ۹۹ با ۶۰ درصد ظرفیت هر پرواز، بلیت‌فروشی کنند. با ابلاغ این پروتکل جدید، ایرلاین با استناد به اینکه کاهش تعداد مسافران موجب ضرر و زیان آنها است اعلام کردند که قیمت بلیت‌ها هم باید تغییر کند.مقصود اسعدی سامانی درباره وضعیت مالی شرکت‌های هواپیمایی، گفت: مرحله نخست ارائه تسهیلات برای خسارت‌های ناشی از کرونا حدود ۲ هزار میلیارد تومان بود که به شرکت‌های هواپیمایی تخصیص داده شد.وی گفت: برخی شرکت‌های هواپیمایی توانستند این وام را دریافت کنند و چند شرکت به دلیل مسائل داخلی هنوز موفق به دریافت تسهیلات نشدند. دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی اضافه کرد که دلیل تداوم خسارت ناشی از کرونا و محدودیت استفاده از ۶۰ درصد ظرفیت هواپیما دارد، گفت: امیدواریم هر چه زودتر محدودیت ۶۰ درصد ظرفیت هواپیما چون مبنای علمی ندارد و در هیچ کشوری اجرائی نمی‌شود و ادامه این روند شرکت‌های هواپیمایی را ورشکستی مواجه خواهد کرد.سامانی گفت: اکنون به دلیل انجام واکنش‌هایوزی از دولت می‌خواهیم محدودیت ۶۰ درصد را بردارد و نگذار شرکت‌ها بیش از این متضرر شوند.به گزارش ایرنا، شورای عالی هواپیمایی متشکل از نمایندگان وزارت راه و شهرسازی، سازمان هواپیمایی کشوری، وزارت اقتصاد و دارایی، سازمان برنامه و بودجه و شرکت‌های هوایی ترک نهایی بلیت پروازهای داخلی را تعیین می‌کنند و امکان افزایش نرخ به صورت خودسر از سوی ایرلاین‌ها وجود ندارد.