

پایگاه خبری راه و شهرسازی

پس از ۵ سال توقف؛  
قطار بین المللی تهران - وان  
راه اندازی شد



پس از ۵ سال توقف، اولین قطار بین المللی تهران - وان از مبدا تهران حرکت کرد.  
به گزارش اقتصاد سرآمد، پس از ۵ سال توقف، اولین قطار بین المللی تهران - وان از مبدا تهران حرکت کرد.

این قطار با ظرفیت ۲۸۰ نفر از مقصد تهران حرکت می کند و با توقف در تبریز به نهایت به وان می رسد. قطار بین المللی تهران - وان در ایستگاه وازی تشریفات گمرکی و گذرنامه داخل کشور را انجام می دهد. سپس در ایستگاه کاپیکوی لکوموتیو ترکیه ای جایگزین و تشریفات گمرک و گذرنامه ترکیه نیز انجام می شود. با توافق انجام شده قرار است هفته ای ۲ قطار از تهران به وان در روزهای یکشنبه و چهارشنبه ساعت ۱۲:۳۰ اعزام شود و در روزهای دوشنبه و پنجشنبه از وان به تهران برگردد.

سازمان ملی زمین و مسکن اراضی بیش از ۱.۵ میلیون واحد مسکونی را تأمین کرد

ساختمان وزارت راه و شهرسازی سازمان ملی زمین و مسکن به عنوان یکی از سازمان های تابعه وزارت راه و شهرسازی از سال ۱۳۹۸ در تأمین اراضی مورد نیاز برای اجرای طرح های مسکن فعالیت مستمر داشته است. تازه ترین برآوردها نشان می دهد که این سازمان تاکنون زمین مورد نیاز برای بیش از یک میلیون و ۵۲۲ هزار واحد مسکونی را تأمین کرده است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، سازمان ملی زمین و مسکن مأموریت دارد تا به منظور اجرای برنامه هفتم توسعه و سایر قوانین مرتبط، زمین مورد نیاز برای اجرای طرح های مسکن را تأمین کند. این اقدام به منظور تسهیل اجرای طرح های مسکن به ویژه برای اقشار کم برخوردار و همچنین کاهش هزینه تمام شده مسکن برای متقاضیان انجام شده و همچنان ادامه دارد. در همین رابطه، عملکرد سازمان ملی زمین و مسکن در تأمین زمین برای طرح های حمایتی از جمله نهضت ملی مسکن، طرح جوانی جمعیت و مسکن محرومان تشریح شد. بر اساس آمارهای ثبت شده در سامانه طرح های حمایتی مسکن، سازمان ملی زمین و مسکن تاکنون زمین مورد نیاز برای یک میلیون و ۵۲۲ هزار و ۴۷۷ متقاضی را تأمین کرده است. بررسی ها نشان می دهد که بیشترین ثبت نامها در ۲۳ شهر انجام شده که شامل کرمانشاه، قم، دماوند، اسلامشهر، یزد، اهواز، بندرعباس، کرمان، تهران، سستنج، زنجان، اردبیل، نصیرشهر، همدان، مشهد، ارومیه، رودهن، رشت، پاکدشت، اشتهارد، خرم آباد، اراک، شاهین شهر، شیراز و بومهن است.

رتبه بندی شرکت های هواپیمایی  
کلید خورد

با توجه به وظایف نظارتی و حاکمیتی سازمان هواپیمایی کشوری، نتایج رتبه بندی شرکت های هواپیمایی در راستای ارتقای سطح رضایتمندی مسافران بخش هوایی کشور در پایان هر ماه در وبگاه سازمان هواپیمایی کشور منتشر می شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، پیر و دستور وزیر راه و شهرسازی در خصوص ضرورت ایجاد تناسب بین مجوزهای پروازی صادره برای شرکت های هواپیمایی با سطح کمی و کیفی خدمات ارائه شده توسط آنها و در راستای وظایف نظارتی این سازمان و با هدف ارتقای سطح رضایتمندی مسافران بخش هوایی کشور، طرح رتبه بندی شرکت های هواپیمایی توسط این سازمان تدوین شد و در صدور مجوزهای پروازی بر نامه ای و فوق العاده فصل آینده پروازی مبنای عمل قرار خواهد گرفت.

مدیرکل دفتر نظارت بر فرودگاه ها، شرکت ها و موسسات هوانوردی در این خصوص گفت: در این طرح، رتبه بندی شرکت های هواپیمایی بر اساس یک شاخص تجمیعی صورت می گیرد که مشتمل بر زیرشاخص های کمی و کیفی است. ذیل این شاخص، شرکت های هواپیمایی بر اساس شاخص های "مشخصات ناوگان" و شاخص های "سطح کیفی خدمات ارائه شده" مورد ارزیابی و رتبه بندی قرار می گیرند. صدیق نیا افزود: بر این اساس در حوزه شاخص های مشخصات ناوگان، سه زیر شاخص (۱- تعداد ناوگان ۲- میانگین عمر ناوگان ۳- در دسترس بودن ناوگان) بر اساس متوسط ساعتهای بهره برداری (و در حوزه سطح کیفی خدمات ارائه شده، سه زیر شاخص (۱- متوسط تاخیرات ۲- متوسط شکایات ۳- متوسط پروازهای ابطالی) مورد محاسبه قرار می گیرند.

گروه حمل و نقل - فیروز اسماعیلی - گسترش

ناترازی ها در بخش های مختلف اقتصاد ایران، به ناوگان حمل بار در جاده های کشور هم رسیده است؛ تا جایی که طی روزهای گذشته رضا اکبری، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری کشور به صراحت اعلام کرده که در بخش کامیون ناترازی داریم و میزان واردات و اسقاط برابر نیست. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، آنطور که مسئولان وزارت راه و شهرسازی در صحبت های خود اعلام می کنند، در حال حاضر واردات کامیون به کشور انجام می شود، اما خبری از اسقاط کامیون های فرسوده نیست. با چنین رویه ای طبیعی به نظر می رسد که در عمل شاهد افزایش کامیون ها و افزایش خواب کامیون ها در بنادر کشور باشیم و در پی آن نارضایتی راننده ها بیشتر شده باشد.

برخی گزارش ها حاکی از آن است که حدود نیمی از کامیون های باری کشور متوسط عمر بالای فرسودگی دارند (سن فرسودگی برای ناوگان باری ۱۶ سال تعیین شده است). بار بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کشور بردوش حدود ۴۱۱ هزار کامیون است که بیش از ۲۰۰ هزار کامیون (حدود ۵۰ درصد ناوگان باری) عمر بیشتر از ۱۹ سال دارد. این در حالی است که براساس ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه ای کشور، قرار بر این شده تا برای نوسازی ناوگان باری، کامیون های با عمر ۳ سال کارکرد در ازای اسقاط کامیون فرسوده وارد کشور شوند.

سهم و سایل نقلیه فرسوده از کل ناوگان حمل و نقل عمومی



باری کشور ۴۵ درصد است که منجر به افزایش مصرف سوخت، افزایش آلودگی هوا و کاهش ایمنی شده است. این در حالی است که در سال های گذشته طرح هایی برای نوسازی ناوگان باری از جمله طرح نوسازی ۶۵ هزار دستگاه کامیون با سن بالاتر از ۳۵ سال و کشنده بالای ۱۰ اتن و طرح جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل و نقل درون شهری و برون شهری به تصویب رسیده و در هر

خبر

«روزنامه اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

# حمل و نقل جاده ای در تور ناترازی

## اسقاط کامیون های فرسوده در مقابل واردات کامیون، تناسب ندارد



دو طرح عملکرد بسیار ضعیفی رقم خورده است.

### موانع نوسازی ناوگان کامیون ها

زمستان سال گذشته بود که برخی گزارش های رسمی اعلام کردند که طرح نوسازی ۶۵ هزار کامیون تنها ۶ درصد عملکرد و طرح جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل و نقل درون شهری و برون شهری عملکرد کمتر از یک درصدی از ۱۰۸ هزار کامیون هدف گذاری شده برای نوسازی داشته اند. فعالان حوزه حمل و نقل با اشاره به موفق نبودن طرح های نوسازی کامیون ها که در کشور به اجرا درآمده است، بر لزوم تغییر رویکرد مکانیسم طرح های نوسازی تأکید می کنند.

بسیاری از کارشناسان معتقدند که تأمین مالی طرح نوسازی ناوگان باری جاده ای عموماً بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید است، اما ریسک بالای نوسازی باعث شده ذی نفعان این طرح از نوسازی خودداری کنند. بر اساس قانون نوسازی ناوگان باری، منابع حاصل از صرفه جویی سوخت نوسازی صرف تأمین نقدینگی شرکت های تولید کننده خواهد شد، اما عدم تخصیص این منابع موجب به عقب افتادن طرح های نوسازی شده است. با توجه به این که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل بار در حوزه جاده ای است و از طرف دیگر حمل و نقل جاده ای نقش مؤثری در توسعه کشور و همچنین وابستگی مستقیم به تأمین مایحتاج مردم دارد، از این رو نوسازی کامیون ها اهمیت دوچندانی دارد. افزایش ایمنی جاده ای، کاهش مصرف سوخت، بهبود شاخص های

کشور نیز در گفت و گویی با ایسنا، در پاسخ به آخرین وضعیت نوسازی کامیون ها در کشور اظهار کرد: در حال حاضر تعداد کامیون ها در کشور زیاد است. در این چند سال بیش از ۳۰ هزار کشنده به کشور وارد و به ناوگان اضافه شده است، اما کمتر از این عدد اسقاطی داشتیم. شرایط اسقاط در کشور بر اساس قوانین به نوعی تنظیم شده که یک کشنده وارد می شود، ولی کشنده فرسوده دیگر اسقاط نمی شود. بنابراین هر چه وارد شده به ناوگان اضافه می شود و تعداد را بالا می برد.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در این قسمت کمبودی نداریم، بلکه ناترازی در تعداد کامیون اتفاق افتاده است. در حال حاضر خواب کامیون ها در بنادر از جمله بندرعباس برای بارگیری افزایش پیدا کرده و نارضایتی راننده ها زیاد شده است. باید حتماً یک کامیون که وارد می کنیم یک تا دو برابر، اسقاط کامیون فرسوده داشته باشیم تا سن ناوگان کاهش و بهره وری افزایش یابد.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در پایان تصریح کرد: قوانینی که برای نوسازی ناوگان در سال های قبل مصوب شده اسقاط را به عنوان یک شرط الزامی قرار نداده که به آن اعتراض کردیم و به دنبال اصلاح قانون هستیم. هر کامیونی که قرار است به ناوگان اضافه شود حتماً خواست وزارت راه این است که حداقل معادل و مشابه آن اسقاط شود. در این صورت نوسازی باید اتفاق بیفتد و تعادل نیز برقرار شود، زیرا هر چه کامیون جدید اضافه شود تعادل برهم می ریزد.

### امکان تشدید چالش نوسازی کامیون ها

یکی از مشکلات اساسی در این زمینه، عدم شفافیت در فرآیند واردات ناوگان است. مشخص نیست که چه افرادی اقدام به دریافت مجوز واردات کامیون ها می کنند و نحوه توزیع این کامیون ها چه وضعیتی دارد. این ابهام به

محیط زیست، افزایش توان عملکردی ناوگان حمل و نقل داخلی و بین المللی و در نهایت بالا رفتن افزایش سرعت عملکرد از مزایای نوسازی و استفاده از حمل و نقل کارآمد است.

### افزایش خواب کامیون ها در بنادر

رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

شایانی خواهد کرد نایب رئیس سابق کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران درباره شرایط بنادر کشور بیان کرد: کلاً بنادر همیشه باید رو به توسعه باشند، یعنی دستگاه ها، ماشین آلات و مسایل سخت افزاری را باید به روز کنند. بنادر ما از این جهت یک مقدار زیادی عقب مانده اند. وی افزود: این عقب ماندگی یک مقداری به دلیل شرایط اقتصادی و بخشی هم به خاطر مسایل تحریمی است. ما باید بنادر خود را تجهیز کنیم و امکانات به روزتری وارد آنها کنیم. در مورد بحث نرم افزاری به نظر می آید بسا توجه به آمدن هوش مصنوعی و ماشین های خودران که نمونه اش را در بعضی از بنادر دنیا می بینیم، فکر می کنم ورود این فناوری به بنادر ما نه تنها یک چیز ضروری است بلکه امری حیاتی به شمار می رود. روز به روز بنادر ما باید نسبت به این مسئله آگاهی بیشتری داشته باشند و روی آن سرمایه گذاری کنند.

حسینی درباره شرایط نیروی انسانی شاغل در بنادر توضیح داد: باید در بحث نیروی انسانی که در بنادر اشتغال دارند، یک بازنگری اساسی شود تا نیروی انسانی ماهر و کارآمد در بخش بنادر داشته باشیم.

وی افزود: خود بنادر با مدل های مختلف حمل و نقل باید تجهیز شوند، به راه آهن وصل شوند و اگر فرودگاهی در نزدیکی آنها است، می توانند از طریق فرودگاه، بحث لجستیک و زنجیره تأمین را انجام دهند.

این فعال صنعت لجستیک گفت: یکی از مشکلاتی که در بندر شهید رجایی داریم، بحث کمبود انبارهای سرپوشیده و هانگار است. خیلی وقت ها کانتینرها مدت زیادی در محوطه می مانند و علیرغم اینکه صاحبان کالاها می گویند کانتینرها را در محوطه های انباری سرپوشیده تخلیه کنید، این اتفاق رخ نمی دهد.

وی ادامه می دهد: هزینه های نگهداری از کانتینرها بالاست و اگر هم عملاً بخواهند کانتینرها را تخلیه کنند، امکاناتی برای نگهداری وجود ندارد. به خصوص بندر شهید رجایی که بندر اصلی کانتینری ما هست، این مسئله خیلی نمود دارد.

حسینی افزود: در این بندر صاحبان کالا هزینه های زیادی برای دمو راژ کانتینر



پرداخت می کنند، در حالی که می توان برای کالاهایی که مشکلی وجود ندارد، کانتینرها را در انبارهای سرپوشیده نگهداری کرد و بارگیری بعد از اینکه کارهای گمرکی انجام شد، پیگیری شود تا هزینه های دمو راژ کشتی ها را کم کنیم. وی اضافه کرد: اینها مسائلی است که در بنادر به روز دنیا وجود دارد و فکر می کنم که این مسئله خیلی زودتر باید اتفاق می افتاد.

به گفت نایب رئیس سابق کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران، بحث ترافیک داخل بنادر مهم است. ترافیک داخل بنادر یکی از معضلاتی است که فعالان اقتصادی با آن درگیر هستند.

وی افزود: بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) بنادر شلوغ و پرتراکم ما هستند. به نظر می آید بحث ورود و خروج کامیون ها و ترافیک داخل بندر باید ساماندهی شود و تمرکز سازمان بنادر روی این موضوعات باید بیشتر شود. حسینی تأکید کرد: روی توسعه خود عرصه بندر هم باید فضای بیشتری برای آینده بنادر در نظر داشته باشیم.