



رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) گفت: عملیات اربعین حسینی ۱۴۰۴ با اعزام و پذیرش ۱۸۹ هزار ۶۹۶ زائر در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به پایان رسید.

به گزارش اقتصادسمرآمد، سعید چلندری، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اظهار کرد: عملیات اربعین حسینی ۱۴۰۴، در مجموع با اعزام و پذیرش ۱۲۳۸ پرواز خروجی و ورودی و میزبانی از ۱۸۹ هزار و ۶۹۶ زائر، در شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به پایان رسید.

عضو ستاد اربعین حسینی وزارت راه و شهرسازی افزود: این پروازها از ۴ مردادماه ۱۴۰۴ (برابر با اول صفر) تا ۲۶ مردامه (۲۳ صفر) انجام شد که با ارائه خدمات رسانی شایسته به زائرین اباعبدالله الحسین اعم از فضاسازی مناسب، استقبال از زائران با برپایی مواكب فرهنگي و مذهبي، توانستیم رضایتمندی صد درصدی زائرین را کسب کنیم.

چلندری با اشاره به بازدید وزیر راه و شهرسازی در زمان عملیات اربعین حسینی از عمود صفر شهر فرودگاهی امام(ره) تصریح کرد: با توجه به کیفیت بالای تسهیلات و خدمات ارائه شده به زائران اربعین حسینی و تلاش‌های صورت گرفته در راستای اعزام و پذیرش کلیه ی زائران حاضر در ترمینال سلام، بدون حتی یک مسافر جامانده؛ مقام عالی وزارت راه و شهرسازی طی بازدید صورت گرفته، از مجموع اقدامات شهر فرودگاهی در عملیات اربعین ۱۴۰۴ اعلام رضایت داشته و در پایان از زحمات همکاران تقدیر و تشکر کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد:

آغاز طرح مسکن مستأجران از ماه آینده



معاون وزیر راه و شهرسازی از آغاز طرح مسکن استیجاری از ماه آینده خبر داد و گفت: علاوه بر طرح ویژه مسکن استیجاری، روزانه ۳ هزار وام ودیعه به مستأجران پرداخت می‌شود.

به گزارش اقتصادسمرآمد، حبیب طاهرخانی، معاون امور مسکن و ساختمان در نشست خبری با بیان اینکه مسکن یکی از نیازهای اصلی خانوار و رفاه خانوار است، اظهار داشت: مسکن موضوعی است که سیاست‌گذاران کلان به آن توجه می‌کنند البته درک مسأله واقعی مسکن و اتخاذ سیاست‌های بخش مسکن موضوع ساده‌ای نیست.

وی ادامه داد: مسکن بنابر ابعاد کالبدی، وجه اجتماعی و اقتصادی عمیقی دارد و موضوع برنامه ریزی منسجم برای ۱۰ سال آینده است از این رو فاز اول طرح جامع را انجام دادیم و در این مرحله نیاز واقعی مسکن در حال بررسی است.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: امیدواریم طرح جامع مسکن را با ارایه عمومی به اجماع کلی برسانیم تا پیش برد سیاست‌های مسکن اثر گذار باشد.

وی با اشاره به آمار متقاضیانی که نسبت به پرداخت آورده خود اقدام نکردند، افزود: ساخت طرح ملی مسکن دو منبع اصلی تامین مالی می‌شود یک بخش آن، آورده متقاضی مسکن و بخش دیگر تسهیلات بانکی است. رقم قراردادهای نهضت ملی مسکن نهایی نیست و برای پیمانکاران تاخیرات مجاز و غیر مجاز تعریف شده و رقم نهایی ساخت مسکن بستگی به تاخیرات ساخت دارد و برخی از پروژه‌ها به دلیل عدم پرداخت آورده متقاضی دچار تاخیر در ساخت می‌شوند.

طاهرخانی ادامه داد: البته برخی از پروژه‌ها هم به تسهیلات بانکی متصل نشدند و در این شرایط بار تامین مالی پروژه بر عهده آورده متقاضی است و همین موضوع می‌تواند پیمانکار را مشمول تاخیر مجاز کند. در حال حاضر ۶۰۰ هزار پروژه شروع شده داریم که ۴۷۲ هزار به تسهیلات بانکی متصل شده است و وقتی تسهیلات متصل نمی‌شود بار آن بر دوش مردم قرار می‌گیرد. البته ۱۲۰ هزار پروژه به تسهیلات بانرخ جدید متصل شده است و درخواست ما از مردم این است که همراهی لازم را داشته باشند.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۹۹۶

«سرآمد» بررسی کرد؛

توسه ترانزیت ریلی ایران در گرو چیست؟

از اصلاح سیاست‌ها و قوانین تا به‌روزرسانی تجهیزات و ناوگان ریلی

سرآمد گروه حمل و نقل – حمل و نقل ریلی، شبکه راه‌آهن و ناوگان ریلی کشور در گیر چالش‌های متعددی است. کارشناسان بر این باورند که زنجیره‌ای از دلایل موجب شده تا با وجود برنامه‌ریزی‌های خوب صورت گرفته، این بخش از حمل و نقل کشور نتواند به جایگاه اصلی خود دست پیدا کند. در میان چالش‌ها و مشکلات حمل و نقل ریلی مسائل متعددی از سطح کلان تا خرد مشاهده می‌شود و به همین علت است که کارشناسان معتقدند راه نجات راه‌آهن ایران، مجموعه‌ای از اقدامات در سطح سیاست‌گذاری، قوانین را شامل می‌شود و در ادامه باید برای جذب سرمایه‌گذاری و به‌روزرسانی تجهیزات و اجرای ناوگان ریلی تلاش کرد.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، بررسی گزارش‌های منتشرشده و همچنین اظهارات صورت‌گرفته از سوی فعالان حمل و نقل ریلی نشان می‌دهد که بسیاری بر این باورند که علت اصلی بیماری مزمن صنعت ریلی کشور در حال حاضر، ناترازی درآمد و هزینه‌های آن است. در این میان نیز این نکته دارای اهمیت است که درآمد و هزینه‌ها هر کدام از مرجعی جداگانه دستور می‌گیرند. به بیان دیگر، می‌توان گفت در حالی‌که درآمد شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری از دولت و ستاد تنظیم بازار دستور می‌گیرند، اما هزینه‌های این بخش از تورم بازار و قیمت‌های موجود در بازار پیروی می‌کنند. وجود چنین چالشی است که موجب ایجاد شکاف بیشتر میان درآمد و هزینه این بخش شده است.

عدم افزایش به موقع قیمت بلیت قطار به ناترازی بین درآمد‌ها و هزینه‌ها دامن زده است. در حال حاضر شرکت‌های مسافری به دلیل نداشتن بودجه کافی برای بازسازی و نوسازی واگن‌ها، مجبور به توقف آن‌ها هستند. البته کارشناسان معتقدند که توسعه ناوگان می‌تواند به کاهش ترافیک جاده‌ای، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش تلفات ناشی از تصادفات منجر شود. همچنین فعالان صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در گفت‌وگوهای خود اظهار می‌کنند که متأسفانه در سال‌های گذشته، به علت اقتصاد ضعیف بخش مسافری، سرمایه‌گذاری قابل توجهی در این بخش صورت نگرفته است. بررسی‌ها نیز حاکی از این است

وزیر راه و شهرسازی:

اعتماد به بخش خصوصی موتور محرک صنعت ساختمان است



از شور و نشاط نسل جوان حاضر در نمایشگاه تمجید کرد و گفت: با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، تولیدکنندگان داخلی با استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته، بهترین کیفیت را در زمینه مصالح ساختمانی ارائه می‌کنند.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به بازدید خود از چند غرفه نمایشگاه، افزود: بازار مصالح ایرانی در کشورهای همسایه و بازار جهانی با استقبال بسیار خوبی مواجه است و ما در کمیسیون‌های اقتصادی مشترک با هفت کشور منطقه، بارها بر این موضوع تأکید کرده‌ایم.

صادق با بیان اینکه دولت با کاهش دخالت‌های غیرضروری و افزایش اعتماد به بخش خصوصی، زمینه‌ساز رشد و توسعه این نمایشگاه و صنعت ساختمان خواهد بود، یادآور شد: برگزاری این نمایشگاه به‌طور کامل توسط بخش خصوصی و اتاق تعاون مدیریت شده است.

وی در ادامه به اهمیت مقررات ملی ساختمان، صنعتی‌سازی مصالح و شناسنامه‌دار کردن محصولات اشاره کرد و گفت: اجرای مبحث نوزدهم مقررات ملی ساختمان که از دی‌ماه امسال آغاز می‌شود، تضمین‌کننده کیفیت مصالح صنعتی‌شده و استاندارد در بازارهای داخلی و خارجی خواهد بود.

وزیر راه و شهرسازی همچنین با اشاره به طرح‌های پیشران صنعت ساختمان و مسکن در قانون برنامه هفتم توسعه، ابراز امیدواری کرد که با همکاری و هم‌افزایی بخش‌های مختلف، این پروژه‌ها به بهترین شکل اجرایی شوند.

وی همچنین از شفافیت آمار و اطلاعات در سامانه‌های وزارت راه و شهرسازی خبر داد و از خبرنگاران خواست تا در انتقال واقعیت‌ها و پیشرفت‌ها به مردم، نقش هدایت‌گر و اطلاع‌رسان مؤثری ایفا کنند. فرزانه صادق در پایان با اشاره به همکاری‌های بین‌المللی، از جمله تفاهم‌نامه با کشور ارمنستان در حوزه ساختمان، شهرسازی و حمل و نقل، افزود: این همکاری‌ها با هدایت بخش خصوصی ادامه خواهد داشت و به توسعه پروژه‌های مشترک در حوزه‌های راه‌سازی و تونل‌سازی در ارمنستان منجر خواهد شد.

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران – خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و پهبشتی – پلاک ۴۵۶ طبقه سوم – واحد ۳



خدمات، کاهش اعتماد عمومی به حمل و نقل ریلی و آسیب به برند صنعت ریلی کشور نیز خواهد شد. عدم افزایش به موقع قیمت بلیت قطار به ناتسرازی بین درآمد‌ها و هزینه‌ها دامن زده است. به نظر می‌رسد حذف نظارت‌های بی‌مورد و اجازه کنترل قیمت توسط یک صنعت براساس مکانیسم عرضه و تقاضا می‌تواند به مرور زمان قیمت‌ها را تثبیت کند و در درازمدت، قیمت‌ها خودبه‌خود کنترل شده و رقابتی‌تر خواهد شد. در شرایطی که سرمایه‌گذاری در این صنعت سودمند باشد و شرکت‌های مسافری بر مبنای سود حاصل از فعالیت، ناوگان را توسعه دهند و باعث اشتیاق دیگران به سرمایه‌گذاری شوند، تعداد ناوگان مسافری افزایش می‌یابد. در بلندمدت، موضوع توسعه ناوگان از نظر کمی باعث ایجاد رقابت در شرکت‌های مسافری در بحث قیمت می‌شود و خود شرکت‌های حمل مسافری مانع افزایش قیمت خواهند شد. زمانی که قیمت بلیت سرکوب نشود، مانند یک فتر فشرده در جای دیگری آزاد می‌شود.

یکی انباشت عدم‌سرمایه‌گذاری هم اگر در راه‌آهن وجود داشته که صرفاً مختص نیروی کشش نیست. در سال‌های گذشته، در صنعت ریلی سرمایه‌گذاری قابل توجهی صورت نگرفته است. این کمبود امروز در بحث خطوط، لکوموتیو ... حاصل انباشت چندسال گذشته است. در حال حاضر، در بخش حمل و نقل مسافری ریلی از نظر نیروی کشش وضعیت پایدارتر بوده و روند، کاهششی نیست. همچنین روند تعداد لکوموتیوهای آمادیه کار (گرم) نیز مقداری رو به صعود است. کارشناسان بر این باورند که اگر شرکت‌های مسافری توان پرداخت به موقع هزینه‌های لکوموتیوها را داشته باشند و درآمد آن‌ها متناسب با نرخ تورم تنظیم شود، بسیاری از لکوموتیوهای سرد فعلی می‌توانند مجدداً به چرخه فعالیت بازگردند.

مقام مسئول در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

وزار تخانه‌ها و صنایع برای جابه‌جایی زائران اربعین اتوبوس ندادند

معاون دفتر حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: علی‌رغم مصوبه ستاد اربعین و دستور مکتوب معاون اول رئیس‌جمهور مبنی بر تخصیص ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس از سوی صنایع بزرگ (نفت، گاز، معادن و فولاد) در بازه زمانی ۲۱ تا ۲۴ مرداد، متأسفانه این امر محقق نشد و تنها دو وزارتخانه به این تعهد عمل کردند.

به گزارش اقتصادسمرآمد، مهدی قلی‌زاده، درباره میزان جابه جایی زائران با حمل و نقل عمومی جاده‌ای در ایام اربعین به اینلنا اظهار داشت: در بازه زمانی سفرهای اربعین یک میلیون و

۴۰۰ هزار تردد زائران از / به مرزهای ۶ گانه از طریق حمل و نقل عمومی جاده‌ای ثبت شد. وی ادامه داد: از یک میلیون و ۴۰۰ هزار تردد حمل و نقل جاده‌ای ۷۲ درصد تردها از طریق خودروهای شخصی و حدود ۲۰ درصد از طریق حمل و نقل عمومی و عمدتاً اتوبوس انجام شد. معاون دفتر حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با بیان اینکه مجموعاً ۹۲ درصد زائران اربعینی از طریق حمل و نقل جاده‌ای جابه‌جا شدند، گفت: ۹۲ درصد زائران از مجموعه خدمات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استفاده کردند که این عدد قابل توجهی محسوب می‌شود.

قلی‌زاده با تأکید بر کمبود ناوگان اتوبوسی برای جابه‌جایی زائران اربعینی اظهار داشت: در این بازه زمانی برای جابه‌جایی زائران ۶ هزار و ۸۹۵ دستگاه اتوبوس در اختیار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قرار بر این بود که ۳ هزار دستگاه اتوبوس که از طریق صنایع بزرگ بالا دستی نفت گاز معادن و فولاد در بازه زمانی ۲۱ تا ۲۴ مرداد ماه در اختیار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قرار بگیرد تا در پیک بازگشت زائران اربعینی ناوگان مورد نیاز تامین شود اما متأسفانه علیرغم همه پیگیری‌های انجام شده و دستور مکتوب معاون اول رئیس‌جمهور که وزارتخانه‌ها مکلف شدند ناوگان خود را در اختیار سازمان بگذارند اما از تمام مجموعه‌های مکلف، فقط دو وزارتخانه اتوبوس‌های اصلی و ذهاب خود را اختصاص دادند اما آن هم عدد بسیار ناچیزی بود و در واقع این تعداد اتوبوس نقشی در جابه‌جایی زائران نداشتند. قلی‌زاده گفت: در واقع وزارتخانه‌ها و مجموعه‌های مکلف شده از دستور معاون اول

تمکین نکردند و باید در این باره توضیح دهند.