



روزنامه دریایی

روزنه

مدیرعامل راه آهن:

ترانزیت ریلی از مرزهای ایران به ۷ میلیون تن می‌رسد



مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران از برنامه‌ریزی برای افزایش چشمگیر ترانزیت ریلی از مرزهای ایران خبر داد و گفت: توافقات اولیه در کمیسیون مشترک ایران و ترکمنستان برای ارتقای ظرفیت جابجایی بار از سه نقطه مرزی ایران به ۶ تا ۷ میلیون تن در سال انجام شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، جبار ذاکری در حاشیه بازدید از ایستگاه راه آهن اینچه‌برون با حضور مامت آکامدوف وزیر حمل و نقل ریلی ترکمنستان گفت: این هدف در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت میان‌مدت و بلندمدت با رفع چالش‌ها و تکمیل زیرساخت‌های ریلی در دو کشور محقق خواهد شد.

وی با اشاره به تمرکز ویژه بر ایستگاه اینچه‌برون گفت: ظرفیت حمل بار این خط از حدود ۶۰۰ هزار تن در سال به یک میلیون تن تا یک سال آینده افزایش می‌یابد که با تکمیل زیرساخت‌ها، این ظرفیت می‌تواند تا سه میلیون تن در سال ارتقا یابد.

ذاکری تصریح کرد: برخی موانع داخلی با هم‌افزایی دستگاه‌ها و شرکت‌های ایرانی در حال رفع است و ترکمنستان نیز متعهد به حل مشکلات زیرساختی خود شده است که این همکاری‌های بین‌المللی اینچه‌برون را به قطب کلیدی در کریدور ریلی ایران- ترکمنستان حق‌اقتسان تبدیل خواهد کرد.

وی تأکید کرد: تکمیل زیرساخت‌های اینچه‌برون

و افزایش ظرفیت ترانزیت ریلی از مرزهای ایران

فرصت‌های اقتصادی بی‌شماری برای منطقه ایجاد می‌کند که این تحول، جایگاه ایران را به‌عنوان پلی مستحکم بین آسیای میانه و خلیج فارس در شبکه تجارت جهانی تثبیت خواهد کرد.

مدیر کل دفتر طرح ریزی شهری و طرح‌های توسعه عمران:

اجرای شیوه‌نامه اختصاصی سازی شرح خدمات برای طرح‌های جامع

شهری ضروری

با ابلاغ اجرای شیوه‌نامه اختصاصی سازی شرح خدمات بسرای طرح‌های جامع شهری، از این پس طرح‌های جامع با اصول مساله‌محوری، زمینه‌گرایی، مشارکتی بودن و اتکا بر ظرفیت‌ها و منابع هر شهر تهیه می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رامین ساعد، از الزامی شدن اجرای شیوه‌نامه اختصاصی‌سازی شرح خدمات برای تهیه طرح‌های جامع شهری خبر داد و به پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی گفت: با مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری با عنوان «بازنگری در نگرش و روش تهیه طرح‌های جامع شهری»، «شیوه‌نامه اختصاصی‌سازی شرح خدمات، چارچوب نگرش و روش نوین طرح‌های جامع شهری» تهیه و به ادارات کل راه و شهرسازی ابلاغ شد.

مدیرکل دفتر طرح‌ریزی شهری و طرح‌های توسعه و عمران وزارت راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه در فرآیند تهیه طرح‌های جامع، تغییر اساسی ایجاد شده است در بیان ویژگی‌های این شیوه‌نامه توضیح داد: بر اساس تغییر ایجاد شده، چارچوب شرح خدمات پیشنهادی که نمایانگر ساختار و رتوس مطالعات و بررسی‌های لازم برای تهیه طرح جامع شهری است، باید با تکیه بر اصول مساله محوری، زمینه‌گرایی، مشارکتی بودن و اتکا بر ظرفیت‌ها و منابع خاص هر شهر اختصاصی سازی شده و مبنای تهیه، بررسی و تصویب طرح‌های جامع شهری قرار گیرد.

ساعد مدیرکل دفتر طرح‌ریزی شهری و طرح‌های توسعه و عمران تصریح کرد:شیوه‌نامه اختصاصی‌سازی شرح خدمات طرح‌های جامع شهری با تکیه بر تجارب حاصل از تهیه طرح‌های جامع شهری با نگرش و روش‌شن نوین ابلاغ شده و لازم الاجراست. به گفته وی، اختصاصی‌سازی به معنای فرآیندی که طی آن شرح خدمات خاص هر شهر که بر خاسته از ویژگی‌ها، مسائل و زمینه‌های آن شهر است، مبنای تهیه طرح جامع قرار گرفته و به دلیل پیوند با زمینه و بستر اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، طبیعی، و زیست‌محیطی می‌تواند نقشه راه اختصاصی برای شهر را ترسیم کند.

ساعد تأکید کرد: ابلاغ این شیوه‌نامه گامی برای کارآمد کردن طرح‌های توسعه و عمران شهری و کمک به تحقق پایداری آنها به شمار می‌رود.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

زیر نظر شورای سیاستگذاری

سردبیر: دکتر ایرج گلشنی

چاپ: کارگر

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کارگاتور: فریبا یزیزی

توزیع: کار و کارگر

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۲۹۹۶

روزنامه‌سرآمد گزارش می‌دهد:

الزامات ترانزیت ۴۰ میلیون تنی در برنامه هفتم

رکوردشکنی حمل و نقل بار در جاده‌های ایران ادامه پیدامی‌کند؟



می‌دهد. به باور اقتصاددانان، توسعه صنعت ترانزیت مزایای چندگانه‌ای برای کشور به همراه دارد. از یک سو، عبور کالا از خاک ایران منبع درآمدی پایدار و متنوع برای اقتصاد ایجاد می‌کند و از سوی دیگر، وابستگی متقابل میان ایران و کشورهای منطقه را تقویت می‌سازد. این وابستگی می‌تواند به تقویت همبستگی اقتصادی و افزایش تاب‌آوری کشور در برابر فشارهای خارجی منجر شود.

یکی دیگر از جنبه‌های مهم رشد ترانزیت، آثار اجتماعی و اشتغال‌زایی آن است. گسترش حمل و نقل بین‌المللی نیازمند توسعه خدمات لجستیک، پایانه‌ها و زیرساخت‌های پشتیبانی است که هر کدام زمینه‌ساز ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در کشور خواهد بود. با این حال، مسیر توسعه ترانزیت ایران با چالش‌هایی نیز همراه است. رقابت با مسیرهای جایگزین در منطقه، از جمله کریدورهای آسیای میانه و قفقاز، و همچنین محدودیت‌های زیرساختی و لجستیک می‌تواند بخشی از ظرفیت‌های بالقوه کشور را محدود سازد. به همین دلیل، کارشناسان بر لزوم سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان، توسعه پایانه‌های مرزی و بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای تأکید دارند.

مسیر دستیابی به ترانزیت ۴۰میلیون تن در سال

ترانزیت کالا یکی از منابع مهم درآمد ارزی برای کشورها به‌ویژه کشورهایی است که به دلیل موقعیت جغرافیایی خود می‌توانند کالاها را از طریق بنادر و مرزهای خود جابه‌جا کنند. ایران با ترانزیت ۴۰میلیون تن کالای می‌تواند درآمدهای ارزی قابل‌توجهی از طریق خدمات حمل‌ونقل و ترانزیت دریافت کند و این درآمدها را برای تقویت زیرساخت‌ها و ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل در نظر بگیرد.

رسیدن به هدف ترانزیت ۴۰میلیون تن کالا نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان در توسعه بنادر، خطوط ریلی، جاده‌ها و حمل‌ونقل هوایی است. این امر موجب ایجاد فرصت‌های شغلی در مناطق مختلف کشور می‌شود و زمینه را برای توسعه صنعتی و خدماتی فراهم می‌آورد. به‌ویژه استان‌های مرزی ایران که در مسیر ترانزیتی قرار دارند، از این سرمایه‌گذاری‌ها بهره‌مند خواهند شد. کارشناسان معتقدند که توسعه بنادر، خطوط ریلی و جاده‌ها، به‌ویژه در مناطق مرزی و بندری، می‌تواند به تسهیل جریان کالا کمک کند. همچنین، استفاده از فناوری‌های نوین برای بهبود کارایی سیستم‌های حمل‌ونقل و کاهش زمان ترانزیت بسیار حیاتی است. استفاده از سیستم‌های هوشمند و فناوری‌های نوین نیز در مدیریت ترافیک، رصد کالاها و کنترل لجستیک می‌تواند به تسهیل فرایند ترانزیت و کاهش زمان لازم برای عبور کالاها از ایران کمک کند.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری:

۴۵۰۰ صندلی در سال نخست دولت

چهار دهم به ظرفیت ناوگان هوایی

تجاری کشور اضافه شد

رییس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: در سال اول دولت چهاردهم بیش از ۴۵۰۰ صندلی به ناوگان واید بادی و نروادی اضافه شده و ۱۵ فروند هواپیمای زیر ۱۹ نفر نیز به ناوگان تاکسی هوایی افزوده شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین پورفرزانه، با تأکید بر اهمیت رشد متوازن در چهار رکن اصلی صنعت هوایی کشور گفت و به پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی گفت: ناوگان، فرودگاه‌ها، صنایع پشتیبان و نیروی انسانی، چهار رکن اساسی این صنعت هستند که باید به‌طور هم‌زمان و متوازن توسعه یابند تا بتوانیم صنعت هوانوردی غیرنظامی پایدار و کارآمدی داشته باشیم. معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به مشکلات کمی و کیفی ناوگان هوایی اظهار داشت: کشور به دلیل تنوع اقلیمی نیازمند انواع هواپیماهای واید بادی، نروبادی، رجینال و هواپیماهای کم‌ظرفیت زیر ۱۹ نفر است. به همین منظور، در سال اول دولت چهاردهم بیش از ۴۵۰۰ صندلی به ناوگان واید بادی و نروبادی اضافه شده و ۱۵ فروند هواپیمای زیر ۱۹ نفر نیز به ناوگان تاکسی هوایی افزوده شده است. پورفرزانه از ورود به توسعه هواپیماهای دوزیست خبر داد و گفت: این نوع هواپیماها که قابلیت نشست و برخاست روی آب را دارند، بدون نیاز به بند فرودگاه می‌توانند نقش مهمی در پوشش مناطق محروم به‌ویژه در سواحل شمال و جنوب کشور ایفا کنند. وی درباره وضعیت فرودگاه‌ها نیز بیان داشت: ممیزی و ارزیابی فرودگاه‌ها با هدف کسب مستندات و سرتیفیکت‌های لازم آغاز شده و ادامه دارد تا ایمنی و استاندارد‌های لازم در تمام فرودگاه‌های کشور برقرار شود.



رییس سازمان هواپیمایی کشوری، صنایع پشتیبان را بخش مهم دیگری از صنعت هوایی دانست و افزود: مراکز تعمیرات و نگهداری بازرسی و حمایت شده‌اند تا ناوگان هوایی همواره آماده و به‌روز باشد. همچنین دفاتر طراحی و مراکز آموزشی توسعه یافته‌اند تا پشتیبانی کامل از ناوگان فراهم شود. وی درباره نیروی انسانی تأکید کرد: دانشکده صنعت هوایی که پیش‌تر از سازمان جدا شده بود، مجدداً به زیر مجموعه سازمان هواپیمایی کشوری بازگشته و برنامه‌های آموزشی آن بازتعریف و توسعه یافته است. جذب دانشجوی و هیئت علمی افزایش آموزش به‌مرکز آموزش خصوصی و دولتی ممیزی شده‌اند. معاون وزیر راه در پاسخ به سوالی درباره اقتصاد پایدار صنعت هوایی گفت: افزایش بی‌رویه تعداد هواپیما بدون توجه به ضریب اشتغال و تعداد پروازهای واقعی باعث می‌شود سرمایه‌گذاری‌ها بازگشت مناسبی نداشته باشد. بررسی‌های جامع انجام شده و نیاز واقعی کشور به ناوگان هوایی استخراج شده است. وی افزود: در حالت نرمال کشور به بیش از ۲۰۰ فروند هواپیمای واید بادی و نروبادی نیاز دارد و اعداد بسیار بالاتر مانند ۵۵۰ فروند اقتصادی نیست. همچنین به دلیل تحریم‌ها، امکان لیزینگ هواپما برای پوشش پیک‌های تقاضا وجود ندارد و ناچاریم پیک‌ها را نیز با ناوگان داخلی مدیریت کنیم. پورفرزانه تأکید کرد: صنعت هوانوردی ایران باید به سمت توسعه ناوگان کم‌ظرفیت و جوان‌سازی ناوگان فعلی حرکت کند تا خدمات بهتر و مطمئن‌تری به مردم ارائه شود.