

روزنه

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید:
هم افزایی دستگاه‌ها برای بهره‌برداری از پروژه
قطار حومه‌ای مشهد- کلبهار - چناران



معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید بر ضرورت هم‌افزایی دستگاه‌ها برای بهره‌برداری از پروژه قطار حومه‌ای مشهد- کلبهار - چناران تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، شهرام ملکی جدید در میز تخصصی راه و مسکن که به ریاست علیرضا قائمی معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری خراسان رضوی برگزار شد، بر ضرورت هم‌افزایی دستگاه‌ها برای بهره‌برداری از پروژه قطار حومه‌ای مشهد- کلبهار - چناران تأکید کرد و گفت: این طرح به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های حمل و نقلی استان خراسان رضوی در توسعه شهری و مدیریت سرریز جمعیت نقش ویژه‌ای دارد.

ملکی با اشاره به طول حدود ۴۰ کیلومتری مسیر و تکمیل عملیات زیرسازی پروژه گفت: اکنون تنها عملیات روسازی و نصب تجهیزات باقی‌مانده و این طرح می‌تواند با هم‌افزایی سازمان برنامه‌بودجه، شرکت عمران شهر جدید کلبهار و سایر دستگاه‌های مرتبط تا افاق ۱۴۰۶ به بهره‌برداری برسد.

وی افزود: پروژه قطار حومه‌ای مشهد- کلبهار زمان سفر را از حدود یک ساعت و نیم به ۲۴ دقیقه کاهش می‌دهد و این موضوع مطالبه جدی مردم و یک فرصت استثنایی برای توسعه استان است.

معاون وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: شرکت عمران شهرهای جدید آمادگی دارد ۵۰ درصد منابع موردنیاز را از طریق فروش اراضی و ظرفیت‌های داخلی تأمین کند، مشروط بر اینکه سازمان برنامه‌بودجه نیز ۵۰ درصد دیگر را متقبل شود. همچنین تخصیص کامل اعتبار ۲۳۰ میلیارد تومانی سال جاری برای خرید ریل ضروری است.

معاون سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای:

هرمزگان الگوی کشوری

در حوزه راهداری و روسازی جاده‌هاست

معاون سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در جریان بازدید ۸۰۰ کیلومتری از محورهای استان هرمزگان، این استان را شایسته تبدیل شدن به الگوی کشوری در حوزه راهداری و روسازی جاده‌ها دانست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اروجلی علیزاده با حضور در نشست شورای اداری اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای هرمزگان، عملکرد این استان در اجرای پروژه‌های راهداری را قابل قبول خواند.

وی بر ضرورت اجرای فعالیت دقیق و مهندسی در محور استراتژیک و راهبردی بندرعباس - سیرجان تأکید کرد و گفت: باید با استفاده حداکثری از ظرفیت‌های داخلی و ماشین‌آلات موجود، نسبت به رفع مشکلات حوزه راهداری اهتمام ورزید.

معاون راهداری خاطر نشان کرد: تقویت مرزها با هدف افزایش درآمدها یکی از برنامه‌های اولویت‌دار به‌منظور ایجاد ظرفیت‌ها و منابع مالی در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.

در این نشست، گزارشی از ظرفیت‌ها و عملکرد ۶ ماهه نخست ۱۴۰۴ اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان هرمزگان در حوزه‌های مختلف راهداری، راه روستایی، حمل و نقل، توسعه مدیریت و منابع ارائه و درباره مسائل موجود و راهکارهای پیشنهادی تبادل نظر شد.

آگهی ابلاغ برگ تفهیم اتهام به آقای محمدرضا محبی

نوبت دوم

نظر به مفاد ماده ۷۳ قانون آئین دادرسی مدنی، برگ ابلاغ تفهیم اتهام شماره ۲/۱۴۰۴به مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۱۱ مبنی بر ابلاغ موارد اتهامی (غیبت غیر موجه) به آقای محمدرضا محبی فرزند علی احسان اله کارمند ادارات مرکزی، ابلاغ می گردد.

این آگهی در دو نوبت متوالی در روزنامه کثیرالانتشار درج و به نامبرده ابلاغ می گردد حداکثر ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخ درج این آگهی دفاعیات خود را به دفتر اداره کل سرمایه‌انسانی این بانک ارسال نماید.

میم الف: ۲۲۵۰ شناسه آگهی: ۲۰۰۱۶۲۳

اداره کل سرمایه انسانی بانک کشاورزی

«سراسرآمد» از برگزاری نخستین جلسه ستاد ملی ترانزیت گزارش می‌دهد؛

ترسیم نقشه راه «گذر مرز به مرز»

کلیات سند ملی ترانزیت به تصویب رسید

دست یابد. کارشناسان معتقدند؛ تحقق این هدف نیازمند اصلاحات جدی در حوزه ریلی و گمرکی به خصوص گذر روان از مبادی ورودی و خروجی کشور است. سرعت پایین قطارهای باری و بوروکراسی سنگین در مرزها، دوماًنص اصلی جذب بار ترانزیتی هستند. تجربه اخیر کاهش زمان ترخیص کالا در بنادر طی شرایط بحرانی (از میانگین ۳۰ روز به حدود ۱۰ روز رسیده بود) نشان داده که با اراده مدیریتی می‌توان بسیاری از این موانع را برطرف کرد.

انتقاداز بوروکراسی زائد در مرزها

محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور در جلسه «ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت)» با اشاره به اینکه ترانزیت یکی از مهم‌ترین مسائل و اولویت‌های کشور در چنددهه گذشته بوده است، بیان کرد: تهیه سند برنامه ملی ترانزیت یکی از تکالیف قانون برنامه هفتم پیشرفت است. ترانزیت



یک مسئله راهبردی، سیاسی، اقتصادی، تجاری و فرهنگی است. وی ادامه داد: ترانزیت یکی از مزیت‌های کشور بوده و موقعیت جغرافیایی ایران ایجاب می‌کند که توسعه راه‌های ترانزیتی به‌طور جدی دنبال شود. در کنار منافع اقتصادی، توسعه راه‌های ترانزیتی می‌تواند به حفظ جایگاه فرهنگ اصیل و عمیق ایران کمک کند؛ بنابراین این مسئله اولویت‌دار کشور باید پیگیری شود.

معاون اول رئیس‌جمهور با تأکید بر لزوم حل چالش‌های مدیریتی برای بهبود وضعیت ترانزیتی کشور، خاطر نشان کرد: اصلاحات ساختاری یکی از اهداف برنامه هفتم پیشرفت است که این مسئله باید در ترانزیت هم در نظر گرفته شود. بوروکراسی زائد در مرزهای ایران نسبت به کشورهای همسایه یکی از چالش‌های کشور است که نتیجه آن عدم‌انفع ما از مزایای ترانزیت بوده است. کاغذبازی و بوروکراسی

تصویب رسید.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، براساس گزارش خبرگزاری‌ها

در نخستین نشست ستاد ملی گذر، فرانزه صادق، وزیر راه و شهرسازی و دبیر ستاد، گزارشی از وضعیت کنونی ترانزیت ایران ارائه کرد و پیش‌نویس سند ملی «گذر مرز به مرز» را در اختیار اعضا گذاشت. در ادامه پس از بررسی‌ها، کلیات این سند به تصویب رسید و مقر شد دستگاه‌های اجرایی طرف یک‌هفته نظرات تکمیلی خود را برای نهایی‌شدن و ابلاغ سند ارائه دهند. این سند ملی نقشه راهی برای تحول ترانزیت کشور محسوب می‌شود؛ از حذف مجوزهای زائد و ایجاد سامانه رهگیری هوشمند گرفته تا ارائه مشوق‌های اقتصادی و تقویت جایگاه ایران در شبکه‌های بین‌المللی ترانزیت. براساس اهداف تعیین‌شده، ایران باید تا پایان برنامه هفتم توسعه به جابه‌جایی ۴۰ میلیون تن کالای ترانزیتی در سال

موجب کاهش درآمد ایران از مسئله ترانزیت شده است. از سویی، گاهی وجود اختلاف‌نظر در یک ماده از قانون موجب می‌شود که قانون به درستی اجرایی نشود. عارف افزود: ما در مرزهای کشورمان مشکل داریم. کامیون‌ها در پایانه‌های مرزها به دلایل مختلف معطل می‌مانند که این مسئله برای کشور هزینه ایجاد می‌کند. در دیدگاه خوش‌بینانه، و سواس ما در مرزها زیاد است، در حالی که باید اصل را بر اعتماد گذاشت و اگر خلاقی رخ داد، با آن برخورد شود. وی با اشاره به تجربه موفق اداره کشور در جنگ ۱۲ روزه، گفت: این تجربه اثبات کرد که با هماهنگی می‌توان کشور را به خوبی اداره کرد. اکنون هم هیچ راهی جز ایجاد هماهنگی برای حل مشکل در پایانه‌های مرزی نداریم تا یک صدا از مرزها شنیده شود. هماهنگی و انسجام در مدیریت پایانه‌های مرزی یک ضرورت است.

معاون اول رئیس‌جمهور همچنین با تأکید بر لزوم اهمیت مسائل امنیتی در مرزها، خاطر نشان کرد: در تصمیمات مربوط به مرزها باید مسائل امنیتی مورد توجه باشد، ولی نباید این موضوع مسائل ترانزیتی را به چالش بکشد. همچنین باید تصمیماتی بگیریم که موجب افزایش سرعت عمل در تردد از مرزها شود. وقتی اطلاع داریم که کامیونی سند معتبر برای حمل کالا دارد، با کاربست سازوکارهای مشخص، اجازه دهیم آن کامیون از خاک کشورمان به مقصد کشور دیگر در اسرع وقت عبور کند.

برنامه بهبود وضعیت لجستیک در ایران

ایران سال‌هاست از ظرفیت‌های لجستیکی خود به‌طور کامل بهره‌برداری نکرده و همین مسئله موجب شده تا جایگاه کشور در شاخص‌های بین‌المللی با واقعیت‌های جغرافیایی و اقتصادی‌اش فاصله‌ای معنادار داشته باشد. تازه‌ترین داده‌ها نشان می‌دهد ایران در میان ۱۳۱ کشور، در رتبه ۱۲۵ لجستیک جهانی قرار گرفته است؛ جایگاهی که به گفته کارشناسان نتیجه سال‌ها غفلت از اهمیت این حوزه است. در حالی که در کشورهای توسعه‌یافته بیش از ۶۳ درصد رشد اقتصادی خود را از لجستیک به دست می‌آورند و حتی پیش‌بینی کرده‌اند تا دهه آینده بیش از ۹۳ درصد اشتغال‌شان برپایه این حوزه و نظام بازرگانی شکل گیرد؛ بررسی شاخص‌های جزئی نیز نشان می‌دهد ضعف‌های ایران گسترده است؛ رتبه ۸۳ در کیفیت زیرساخت، ۱۰۲ در فرایندهای گمرکی، ۱۱۱ در حمل و نقل بین‌المللی و ۱۱۰ در زمان ترخیص کالا. به باور او، این وضعیت تا زمانی که نگرش‌های مدیریتی و تصمیم‌سازی اصلاح نشود، بهبود نخواهد یافت.

وزیر راه و شهرسازی:

ایستادگی در برابر تحریم‌ها راه پیشرفت و توسعه راهموار می‌کند

حمایت‌های آمریکا تلاش کردند تا کشور را در وضعیت بحرانی قرار دهند، اما مردم با هوشیاری و وحدت خود از این بحران عبور کردند.

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود به وضعیت خدمات حمل و نقل در شرایط بحرانی اشاره کرد و افزود: در ایام جنگ ۱۲ روزه که کشور با چالش‌های جدی روبه‌رو بود، تمام تلاش خود را به کار گرفتیم تا خدمات به مردم قطع نشود.

صادق بیان کرد: در بخش حمل و نقل، با تلاش ایران ایر و هماهنگی سایر دستگاه‌های تابعه توانستیم حجاج بسیاری را بازگردانیم و رکوردهای بی‌سابقه‌ای در جابه‌جایی کالا و مسافر ثبت کنیم.

وزیر راه و شهرسازی همچنین تأکید کرد: با وجود تهدیدات و حملات به مسیرهای متنی به بنادر، کامیون‌داران رکوردهای جدیدی را ثبت کردند و این نشان از عزم و همت مردم ایران است.

وی بیان کرد: ما در وزارت راه و شهرسازی به عنوان یک خانواده بزرگ، همچنان بر ادامه مسیر توسعه کشور با تکیه بر همت مردم متعهد هستیم. صادق گفت: با پشتوانه مردم، هیچ‌گاه از پای نمی‌نشینیم و همچنان به مسیر پیشرفت و ایستادگی ادامه خواهیم داد.

وی در ادامه بیان کرد: همواره در مسیر تجدید پیمان با شهدای ۸ سال دفاع مقدس و شهدای جنگ ۱۲ روزه این سرزمین ایستاده‌ایم و به خدمت صادقانه به مردم ایران ادامه خواهیم داد.

وزیر راه و شهرسازی همچنین در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به دیدار با دانش‌آموزان در تبریز گفت: این سرزمین، سرزمین اصیل است و جوانان و نوجوانان ما در ایام جنگ ۱۲ روزه بر خلاف تصور دشمن نقش‌آفرینی کرده‌اند. صادق تصریح کرد: ایران اسلامی هرگز از پای نخواهد نشست و همچنان در مسیر توسعه و ایستادگی پیش خواهد رفت.



بررسی‌ها نشان می‌دهد که برنامه هفتم توسعه، با تمرکز بر سیاست‌های کلی نظام در حوزه حمل و نقل و اقتصاد دریامحور، بیش از ۲۰ تکلیف مستقیم و غیرمستقیم را برای دستگاه‌های اجرایی تعریف کرده است. این تکالیف عمدتاً بر سیاست‌گذاری، زیرساختی و مشوق‌محور استوارند و هدف اصلی آن‌ها، افزایش سهم ایران در ترانزیت جهانی تا ۲.۵ میلیون تن کنونی به حداقل ۴۰ میلیون تن سالانه تا پایان برنامه است. کارشناسان بر این باورند که پیشرفت در حوزه ترانزیت و لجستیک مختلط است. از یک سو، سند ملی ترانزیت تدوین و در آستانه تصویب با دستور رئیس‌جمهور قرار دارد که پیش‌بینی می‌کند با افزایش سالانه ۶ میلیون تن، هدف ۴۰ میلیونی محقق شود. از طرف دیگر، در سال اول برنامه، تنها ۲۰ میلیون تن ترانزیت (۵۰ درصد هدف) محقق شد. سهم لجستیک در قیمت نهایی کالا همچنان ۱۹ درصد است -دو برابر میانگین جهانی- که نشان‌دهنده ناکارآمدی زنجیره تأمین است.

ریشه‌های عقب‌ماندگی ترانزیت و لجستیک

عقب‌ماندگی ایران از برنامه هفتم در ترانزیت و لجستیک، ریشه در عوامل ساختاری و اجرایی دارد. نخست، تحریم‌های بین‌المللی که دسترسی به سرمایه‌گذاری خارجی و فناوری‌های نوین را مسدود کرده است. موانع بانکی و بیمه‌ای مانع جذب شرکای خارجی در کریدورهای ترانزیتی شده است. همچنین فرایندهای طولانی ترخیص کالا (تا ۷۲ ساعت در برخی موارد) و مجوزهای متعدد، رقابت‌پذیری ایران را در برابر رقبایی مانند ترکیه و امارات کاهش داده است. کمبود سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها نیز به دلیل محدودیت‌های بودجه‌ای و عدم جذب بخش خصوصی (به دلیل ریسک‌های سیاسی) مانع تکمیل پروژه‌های کلیدی می‌شوند.

این ریشه‌ها، نه‌تنها به عقب‌ماندگی از اهداف برنامه منجر شده، بلکه سهم ایران در زنجیره ارزش ترانزیتی را به حاشیه رانده است؛ در حالی که رقبا با تمرکز بر فناوری و دیپلماسی، سهم خود را در چندان کرده‌اند. باین‌حال، برنامه هفتم توسعه، فرصتی طلایی برای جهش ایران در ترانزیت و لجستیک است، اما عقب‌ماندگی کنونی ریشه‌دار در تحریم و ضعف‌های داخلی -می‌تواند این فرصت را به چالش تبدیل کند. با اجرای قاطع تکالیف و رفع ریشه‌ها، ایران می‌تواند نه‌تنها اهداف ۴۰ میلیونی را محقق سازد، بلکه به هاب واقعی منطقه تبدیل شود.



جنگ تحمیلی، گفت: از ماه‌های اولیه انقلاب شاهد ترور و کارشکنی‌های بسیاری بودیم که در نهایت به جنگ تحمیلی منتهی شد. وی افزود: در آن دوران، ملت ایران در برابر تمام دنیا ایستاد تا نشان دهد که زیر بار حرف زور نمی‌رود. در ادامه نیز هشت سال دفاع مقدس که با رهبری امام خمینی (ره) آغاز شد، در حقیقت نقطه عطفی در تاریخ ایران بود.

صادق ادامه داد: در کنار جنگ، تحریم‌ها و فشارها و تبعیض‌های شدید هم وجود داشت، اما مردم ایران با وجود همه اینها، هرگز از مسیر توسعه و پیشرفت کشور دست نکشیدند و در بسیاری از بخش‌ها رکوردهای جدیدی ثبت شد.

وی همچنین به تحمیل مجدد جنگ و تهدیدات اخیر اشاره کرد و گفت: در روزهای اخیر، به‌ویژه پس از حملات هوایی و پهپادی، رژیم صهیونیستی و