

دریا پایانه

بنادر

انتقال تخلیه کالا به بندر نگین ترافیک بوشهر را کاهش داد



فرماندار بوشهر با اشاره به انتقال عملیات تخلیه کالا به مجتمع بندری نگین گفت: این اقدام علاوه بر افزایش بهره‌وری بندری، موجب کاهش ترافیک درون‌شهری و تحقق یکی از مطالبات مهم شهروندان بوشهری شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد مظفری در جریان بازدید از روند تخلیه محموله گندم در مجتمع بندری نگین، اظهار کرد: توسعه مجتمع بندری نگین از برنامه‌های راهبردی دولت چهاردهم در راستای تحقق سیاست‌های اقتصاد دریا محور است و پهلوگیری نخستین کشتی فله‌بر حامل ۳۰ هزار و ۴۰۰ تن گندم در این مجتمع، نشانگر آغاز مرحله جدیدی از فعالیت‌های عملیاتی در بندر بوشهر است.

وی با اشاره به سیاست‌های کلان دولت چهاردهم در تأمین کالاهای اساسی افزود: ثبت سفارش و واردات ارقام مورد نیاز کشور با برنامه‌ریزی دقیق و بر اساس نیازسنجی ملی انجام می‌شود.

مظفری ادامه داد: ورود این کشتی که بزرگ‌ترین شناور پهلو گرفته در جزیره نگین محسوب می‌شود، بیانگر ظرفیت بالای بندر بوشهر در پذیرش و تخلیه محموله‌های حجیم است.

وی بندر بوشهر را یکی از بنادر چندمنظوره و راهبردی کشور دانست و گفت: این بندر از آمادگی کامل برای ارائه خدمات به انواع کالاهای فله، کانستیری و تجاری برخوردار است و زیرساخت‌های موجود آن پاسخگوی نیاز فعالان اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای است.

کسب رتبه برتر روابط عمومی گروه کشتیرانی کسربیستمین جشنواره ملی انتشارات روابط عمومی



روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بیستمین جشنواره ملی انتشارات روابط عمومی حائز ۱۰ رتبه برتر شد و به عنوان برگزیده ملی معرفی گردید. به گزارش اقتصادسراسرآمد به نقل از روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، طی مراسم اختتامیه بیستمین جشنواره ملی روابط عمومی که ۷ مهرماه جاری از سوی انجمن متخصصان روابط عمومی ایران با حضور پروفیسور ساروخانی پدر علم جامعه‌شناسی ارتباطات و جمعی از اساتید و متخصصان علم ارتباطات و روابط عمومی در سان همایش‌های سازمان مدیریت صنعتی برگزار شد، روابط عمومی گروه کشتیرانی به عنوان روابط عمومی برگزیده ملی مورد تقدیر قرار گرفت و لوح تقدیر همراه با تندیس جشنواره به مدیر روابط عمومی اهدا گردید.

این گزارش حاکی است: رتبه‌های کسب شده توسط روابط عمومی گروه کشتیرانی در بیستمین جشنواره انتشارات عبارت از گزارش (رتبه اول)، مصاحبه (رتبه اول)، مقاله (رتبه اول)، رپرتاژ آگهی (رتبه اول)، تیتراژ (رتبه دوم)، عکس (رتبه دوم)، رسانه‌های اجتماعی (رتبه دوم)، سرمقاله (رتبه سوم)، پوستر (رتبه سوم) و کلیپ (رتبه سوم) می‌باشد. شایان ذکر است سال گذشته نیز روابط عمومی گروه کشتیرانی در نوزدهمین جشنواره ملی انتشارات روابط عمومی حائز ۱۰ رتبه برتر ملی شده بود.

آگهی موضوع ماده ۲ ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی رواراضی وساختنهای فاقد سند رسمی برابر رای شماره ۰۸۲۶۶/۱۱۰۰۲۰۳۰۴۰۶ مورخه ۱۴۰۴/۰۷/۲۳ هیات قانون مذکور مستقر در ثبت سبزوار تصرفات مالکانه وبلا معارض حسن قلعه نوبلی به ش ۱۷۱۹ و شماره ملی ۰۷۹۰۹۷۵۲۳۸ - صادره از سبزوار فرزند رجبعلی در ازشندانگ یک باب ساختمان به مساحت ۱۱۴/۶۵ مترمربع (میزان ۳۲/۲۲ پلاک ۱۹۹ فرعی ومیزان ۸۱/۴۲ متر مربع از پلاک ۲۰۱ قسمتی از پلاک ۱۹۹۱۴۲ فرعی از ۵ اصلی واقع در بخش ۳ سبزوار مع الواسطه از محل مالکیت رسمی رجبعلی قلعه نوبلی مرز گردیده است. لذا مراتب به منظور اطلاع عموم دردنوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراض دارند می توانند از تاریخ انتشار نوبت اول آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم وضمن اقامه دعوی از طریق مراجع قضائی در مهلت یکماهه گواهی تقدیم دادخواست ارائه نمایند.در صورت انقضای مهلت مذکور وعدم وصول اعتراض سند مالکیت طبق مقررات صادر خواهد شد.

مالف ۴۰۴/۱۳۹۷

تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۴/۰۷/۲۳ تا ۱۴۰۴/۰۸/۱۴ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۴/۰۸/۱۴

رئیس ثبت اسناد واملاک سبزوار -علی آب باریکی



نشست دست‌ور داد هزینه تعمیرات اساسی ۹دستگاه ریل باس و نیز منابع توسعه زیرساخت‌های شبکه ریلی به شیوه‌های مشخص شده، تأمین شود. رئیس دولت چهاردهم پس افزایش بهره‌وری، ماموریت‌محور کردن فعالیت قطارهای حومه‌ای، افزایش کیفیت خدمات در راستای ارتقای رضایت‌مندی مردم، بهبود خدمات برای استفاده تکمیلی خانواده‌ها از مترو و قطار با اتصال ایستگاه‌ها و ایجاد پارکینگ در کنار آن‌ها تأکید کرد. رئیس‌جمهور پس از بازگشت از مسیر ورامین، با استفاده از مسیر ریلی به مرکز لجستیک و بندر خشک آپرین در محدوده اسلاشهر رفت و از بخش‌های مختلف آن بازدید کرد. پزشکشان همچنین در این بازدید بر کاهش مصرف انرژی، کاهش تأخیر در جابه‌جایی کالا، کنترل سوله‌های موجود در این مرکز توسط هوش مصنوعی و مدیریت عملکردها با تکنولوژی‌های جدید تأکید کرد. جبارعلی ذاکری، مدیرعامل راه‌آهن نیز در نشست توسعه راهبردی قطارهای حومه‌ای و منطقه‌ای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به تشریح آخرین وضعیت زیرساخت‌های این مجموعه پرداخت و گفت: چنانچه طرح توسعه قطارهای حومه و منطقه‌ای تکمیل شود، در مجموع می‌توانیم با ۳۰۰عدد ریل باس، سالانه ۱۶۰میلیون مسافر جابه‌جا کنیم. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین خاطرنشان کرد: طرح توسعه سطح ۴۰۲ قطار حومه‌ای در محور غرب استان تهران نیز ۷۵درصد پیشرفت داشته است. مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به مزایای استفاده از قطار حومه‌ای تصریح کرد: استفاده از این قطارها باعث می‌شود تا میزان تصادفات جاده‌ای و نیز مصرف سوخت کاهش یابد. همچنین در وقت و هزینه مسافران صرفه‌جویی خواهد شد و علاوه‌بر این، با استفاده از راه‌آهن میزان ترافیک و آلودگی هوا نیز کاهش می‌شود.

اهمیت نقش آفرینی بخش خصوصی

در بسیاری از کشورها، پروژه‌های حمل و نقل عمومی به بخش خصوصی سپرده می‌شود و آن‌ها از ارزش افزوده‌ای که حمل و نقل ایجاد می‌کند، درآمذزایی می‌کنند، اما در ایران، مدل اقتصادی مناسبی برای این کار طراحی نشده‌است. هزینه احداث خطوط بسیار بالاست و در عین حال، قیمت بلیت مترو به دلیل شرایط اقتصادی نمی‌تواند از حدود مشخصی فراتر برود. بنابراین سرمایه‌گذاران خصوصی تمایل چندانی برای ورود به این حوزه ندارند. در حال‌حاضر، بسیاری از فرصت‌های سرمایه‌گذاری، بدون استفاده باقی مانده‌اند. اگر یک نهاد متولی برای هماهنگی میان دولت، شهرداری و بخش خصوصی ایجاد شود، می‌توان از ظرفیت‌ها و سرمایه بخش خصوصی برای توسعه حمل و نقل عمومی بین‌شهری استفاده کرد؛ در غیراین صورت، پروژه‌ها به شکل ناقص اجرا شده و در نهایت ممکن است کارآمدی لازم را نداشته باشند.

براساس یک برآورد، روزانه حدود ۲۰۰هزار نفر از قطارهای حومه‌ای که برای تردد بین تهران و شهرهای اقماری پیش‌بینی شده است، استفاده می‌کنند. البته مقصد همه این افراد تهران نیست، اما احتمالاً حداقل نیمی از این افراد سفرهای شغلی و تحصیلی به مقصد پایتخت را به وسیله قطارهای موجود در شبکه سنتی ریلی انجام می‌دهند. این بازار بزرگ مشروط به پیش‌بینی یک مدل اقتصادی مناسب قطعا می‌تواند سرمایه‌گذاران داخلی را به مشارکت ترغیب کند. شرکت‌های خصوصی ناگزیر هستند مبتنی بر برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری صورت‌گرفته خدمات قطار حومه‌ای را ارائه کنند تا در نبود خطوط ریلی مدرن و سریع‌السیر، به نیاز سفر هرروزه ساکنان شهرهای اقماری پاسخ دهند، اما قیمت غیر واقعی بلیت این مسیر در شرایطی تعیین شده که جبران مابه‌التفاوت هزینه واقعی سفر پیش‌بینی نشده‌است.

چالش‌های پیش روی حمل‌ونقل حومه‌ای

یکی از ارکان مهم تمرکززدایی از کلانشهرها، مسئله کیفیت حمل و نقل حومه‌ای است که رابطه مستقیمی با حجم جابه‌جایی مسافران دارد. با توجه به اهمیت این موضوع حرکت به سمت احداث خطوط حمل و نقل ریلی حومه‌ای در کشور طی سالیان گذشته آغاز شده است. قطارهای حومه‌ای نقش بسزایی در کاهش تراکم کلانشهرها ایفا می‌کنند؛ به‌طوری‌که اگر این سیستم در رقابت با سایر سیستم‌های حمل نقل عمومی جهت جابه‌جایی مسافران از نظر مدت زمان سیر، هزینه و دیگر شاخصه‌های مطلوبیت بهتر عمل کند، نه تنها با افزایش تقاضای مسافران در همه ساعات اوج و غیر اوج مواجه می‌شود، بلکه باعث مهاجرت معکوس از شهر مادر به شهرهای اطراف خواهد شد. امروزه قطارهای حومه‌ای

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

دستور رئیس‌جمهور برای توسعه راهبردی قطارهای حومه‌ای

پزشکیان: باید نقاط تبادلی ایستگاه‌های مترو و شبکه

راه‌آهن منطقه‌ای ایجاد شود

گروه ترانزیت - «برای توسعه راهبردی قطارهای حومه‌ای کارگروهی تشکیل شود و مسائلی همچون اصلاح ساختار، بهره‌گیری از تجربه مشاوران مجرب داخلی و بین‌المللی، مشخص شدن شیوه مدیریت، برنامه‌ریزی، اجرای طرح‌ها و تأمین منابع را بررسی کند.» باید نقاط تبادلی ایستگاه‌های مترو و شبکه راه‌آهن منطقه‌ای تکمیل و تجهیز شود تا مسافران و شهروندان بتوانند جابه‌جایی و تردد آسانی با استفاده همزمان از این شبکه داشته باشند. این جملات بخش‌هایی از صحبت‌های روز پنجشنبه (۱۸آبان ماه) مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور در نشست توسعه راهبردی قطارهای حومه‌ای و منطقه‌ای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، توسعه قطارهای حومه‌ای در اطراف تهران نقش بسیار مؤثری در حفظ محیط زیست و جلوگیری از آلودگی هوا دارد. به باور کارشناسان؛ توسعه قطارهای حومه‌ای می‌تواند به کاهش بار ترافیکی شهر تهران کمک کند و در کنترل ترافیک از شهرهای اقماری استان تهران به کلانشهر تهران و تسهیل جابه‌جایی مسافر موثر باشد. همچنین باید در نظر داشت که توسعه قطارهای حومه‌ای موجب توسعه یافتگی حومه شهرهای بزرگ و ایجاد اشتغال می‌شود. این در حالی است که بررسی تجربیات سایر کشورهای جهان نشان می‌دهد که در کشورهای اروپایی شکل شهرها بر اساس کریدورهای حمل و نقلی و حتی کریدورها نیز براساس شیوه شهرسازی آن شهر ترسیم شده‌اند.

باید در خاطر داشت که با توجه به قدمت بالای راه‌آهن در کشوری چون ایران که در ساخت و توسعه خطوط شاهکارهای فنی را توسط متخصصان به‌کار برده است، اما در مجموع شکل و شیوه کریدورها به شکل توسعه شهری هیچ تناسبی ندارد و چنانچه بخواهیم توسعه شهری بر مبنای حمل و نقلی داشته باشیم باید تمامی مدهای حمل و نقلی را با یکدیگر یکپارچه کنیم. در چنین شرایطی است که باید ترسیم نقشه راه برای شهرها و کریدورها به نحوی باشد که شهرها را در اطراف



با پیگیری نیروی دریایی ارتش صورت گرفت؛

۹ آذر به عنوان روز ملی جزایر سه گانه در تقویم رسمی کشور ثبت شد



رسانه هندی بیزنس لاین به نقل از یک منبع آگاه خبر داد هند از تحریم‌های بندر چابهار پروژ ه این کشور در بندر چابهار اکنون که معافیت از تحریم‌ها تا اوایل سال آینده تمدید شده است، طبق معمول ادامه خواهد یافت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اگرچه مدت زمان معافیت تا اوایل سال آینده، کوتاه است، اما به دهلی نوفضای کافی می‌دهد تا فعالیت‌هایش را برای چند ماه ادامه دهد و سپس با توجه به وضعیت تحریم‌ها، پس از پایان معافیت، تصمیمات بیشتری بگیرد.

دریافت معافیت، مایه آسودگی خاطر بزرگی است، زیرا توسعه بندر چابهار هم از نظر استراتژیک و هم از نظر اقتصادی برای هند اهمیت دارد. این امر به این کشور اجازه می‌دهد تا با دور زدن پاکستان، به افغانستان و آسیای میانه و تا روسیه و اروپا دسترسی پیدا کند.

هند و ایران در ماه مه گذشته، قراردادی ۱۰ ساله برای اداره و مدیریت بندر چابهار توسط هند که در نزدیکی مرز جنوب شرقی ایران با پاکستان واقع شده است، نهایی کردند. این قرارداد شامل سرمایه‌گذاری تقریباً ۱۲۰ میلیون دلاری هند و ۲۵۰ میلیون دلار دیگر برای دریافت بدهی است. این قرارداد رسماً توسط شرکت دولتی «ایندین پورترس گلوبال لیمیتد» (IGPL) هند و سازمان بنادر و دریانوردی ایران امضا شد.

آمریکا در سپتامبر امسال، اعلام کرد معافیت تحریم‌ها برای فعالیت در بندر چابهار ایران را که در سال ۲۰۱۸ صادر شده بود، از ۲۹ سپتامبر لغو خواهد کرد. پس از تصمیم آمریکا مبنی بر لغو معافیت، وزارت امور خارجه هند در مورد اهمیت این پروژه با این کشور وارد مذاکره شد و خواستار تمدید معافیت شد.

بنابر گزارش ایسنا یک منبع آگاه دیگر گفت: «فعالیت‌های هند در این بندر می‌تواند تا پایان دوره معافیت به راحتی ادامه یابد. پس از آن، هند بر اساس شرایط، گام بعدی را بر خواهد داشت. در صورت ادامه تحریم‌ها، هند می‌تواند در خواست تمدید معافیت دیگری را مطرح کند.» بر اساس گزارش بیزنس لاین، هند و ایران این بندر را به عنوان یک مرکز کلیدی برای کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب به طول ۷۲۰۰ کیلومتر برای جابجایی بار میان هند، ایران، افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا، با دور زدن پاکستان، در نظر گرفته‌اند.