

زونه

وزیر راه و شهرسازی:

شہریور ۱۴۰۵ بازطراحی ترمینال یک
فرودگاہ امام خمینی (ره) تکمیل می شود



وزیر راه و شهرسازی از طراحی مجدد و بازآفرینی ترنیتال یک فرودگاه امام خمینی (ره) خبر داد و اظهار امیدواری کرد تا قبل از نیمه خست سال ۱۴۰۵، اقدامات عملی در ریزش طراحی ترنیتال یک انجام و فضای مطلوب برای برای خدمات رسانی به مسافران ایجاد شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، با حضور فرزانه صادقی، وزیر راه و شهرسازی، رامین کاشفانفاد، چهارم پرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، جهرم معمار برجسته کشور و به عنوان مباحث داواری و طراحی در مرحله دوم فراخوان طرح مشارکت ایده پردازی باز طراحی مفهوم معماری داخلی ترنیتال یک فرودگاه امام خمینی وارد مرحله نهایی شدند، نشست داواری و انتخاب طرح های بر معماری بر گزار و طرح های برتر انتخاب شدند.

وزیر راه و شهرسازی در این نشست ضمن تشکر از هیأت داوران و طرح‌های پذیرفته شده بر ضرورت بازطراحی ترسیم‌های یک فرودگاه هوایی (ره) با رویکردی جامع‌نگار، «اسلامی-ایرانی» با عنوان «مطالبه عمومی تأکید کرد. شهرسازی اظهار امیدواری کرد که طرح پذیرفته شده بتواند معماری ارزشمند ایرانی را در نمایش بگذارد. صادق همچنین در حاشیه این نشست در خصوص جزئیات نشست و نتایج آن با اشاره به اینکه فرودگاه بین‌المللی اصفهان میسر (ره) از مهم‌ترین فرودگاه‌های کشور است؛ گفت: با توجه به بررسی‌های انجام‌شده، این فرودگاه در خصوص وضع موجود و نوع خدماتی که ارائه می‌دهد، چالش‌ها و مشکلاتی دارد، بخشی از مشکلات آن به مردم ارایه می‌شود و بخش دیگر نوع خدماتی است که به مردم ارایه می‌شود و بخش دیگر مربوط به موضوعات زیبایی‌شناسی است.

صادق تصریح کرد: ورود و خروج فرودگاه باید بتواند فرهنگ و تمدن یک کشور را به نمایش بگذارد که در فرودگاه امام (ره) به آن کمتر پرداخته شده است. بنابراین در بررسی و بازطراحی به دنبال حل آن هستیم.

وزیر راه و شهرسازی همچنین نوع ارتباط مسافر با بدرفه کنندگان و استقبال کنندگان را از دیگر موضوعات مورد توجه در این فرودگاه بین‌المللی و باطراحی آن عنوان کرد؛ گفت: برخی از موضوعات بوده که بسته شده و قابل دیدن نیست و این مضمون بر عملکرد و زیباشناسی اثر گذاشته است که در باطراحی اصلاح خواهد شد. وی با اعلام اینکه در انتخاب طرح‌های برتر و باطراحی ترسیم یک فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) از استادان برجسته معماری برای داوری بهره لازم گرفته شده است، توضیح داد: امروز مطرح برتر مورد بررسی قرار گرفت و طرح‌های پس از بررسی‌ها وارد فاز عملکرد و اجرایی می‌شود.

صادق اظهار امیدواری کرد: طی مدت کوتاهی این موضوع وارد فاز عملی و اجرایی شود و تا پایان شهریور ماه سال آینده آثار آن را در فرودگاه امام شاهد و ناظر باشیم. به گفته رامین کاشف‌آذر سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، به واسطه پاسخگویی به بخشی از مطالبات عمومی، با طرحی ترنیمال یک فرودگاه امام خمینی (ره) در برنامه قرار گرفت و با انتشار فراخوان ۱۴ شرکت در این مسابقه شرکت کردند که در مرحله اول، ۸ شرکت به عنوان شرکت‌هایی که طرح آنها پذیرفته شده به مسابقه وارد شدند. در مرحله دوم نیز ۵ طرح پذیرفته شده که در نشست امروز، طرح‌های خود را ارائه دادند.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
برای سرویس دهی حمل و نقل مأموریت‌های اداری (خودرو سبک)
سال ۱۴۰۵-۱۴۰۴
ساختمان مرکزی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
۲۰۰۴۰۰۰۰۳۱۰۰۰۰۰۷

[illegible]

زمانی ارائه پیشنهاد: ساعت ۱۸ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱/۲۰
پایان کارشای پانک تا ساعت: ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱/۲۱
نوع کسب اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقشه به آدرس: شهرک قدس، میدان
بلوار خوریدین، چهار راه مرز، نبش پلوزان جنوبی، ساختمان مرکزی
درت علوم، تحقیقات و فناوری، طبقه ششم اداره کارپرداز و مناقصات مراجعه
دهد یا بشماره تلفن ۰۲۱-۸۲۳۳۳۱۸۱-۲۰۷۲۲۸ تماس حاصل نمایند.
فرمانده: ۳۳۳۵۰ شماره آگهی: ۲۰۷۲۲۸

اداره کل منابع انسانی و پشتیبانی

«سرآمد» از شتاب بی سابقه رقابت کریدوری منطقه گزارش می دهد؛

تداوم تعلل ایران در تکمیل کریدورهای ترانزیتی!

آذربایجان، ترکیه و قزاقستان با هماهنگی بازیگران بین‌المللی در حال تثبیت جایگاه خود هستند

گروه ترانزیت-امید اسماعیلی - در حالی که رقابت بر کدپوری در منطقه با شستایی می سابقه در جریان است، فعالان اقتصادی و حمل و نقلی کشور هشدار می دهند، تأخیر در تکمیل کردورهای شمال جنوب و شرق مغرب می تواند ایند این را یکی از مهم ترین مشکلات ترانزیت اقتصادی خود محروم کند. این در حالی است که بررسی ها نشان می دهد، رفقای منطقه ای ایران با سر مایه گذاری های هافمند و تصمیم گیری های سریع، برای تصاحب سهم بیشتر از ترانزیت از آسیا بسیار برداشته اند؛ آینده جایگاه ترانزیتی ایران بیش از هر زمان دیگری به چابکی در تصمیم سازی و اقدام های عملی وابسته شده است.

به گزارش «اقتصاد سراسر آمد»، ایران با موقعیت ژئوپلیتیکی استراتژیک خود، دروازه اتصال آسیای میانه، قفقاز، جنوب و شرق آسیا به خلیج فارس و دریای عمان محسوب می شود. این موقعیت، کشور را به یکی از مسیرهای کلیدی ارتباطی منطقه تبدیل کرده است. با این حال، تأخیر در تکمیل کربورهای ترانزیتی و پروژه های زیرساختی مرتبط، تهدیدی جدی برای بهره برداری اقتصادی از این ظرفیت ها به شمار می رود. یو تاندر فست های طلایی ایران در بازارهای منطقه ای و جهانی را به رقبای همسایه واگذار کند.

به باور کارشناسان؛ تکمیل این کریدورها روتق تجاری ایران را تقصیم می کند. از طرف دیگر، تکمیل این کریدورها می تواند باعث افزایش صادرات غیر نفتی، اشتغالزایی در بنادر و مناطق مرزی و تقویت روابط اقتصادی با همسایگان شود. همچنین ارتباط کشورها منطقه مانند روسیه، هند، پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس را عمیق تر کرده و ایران را به محور تجارت منطقه تبدیل می کند.

کریدورهای ترانزیتی، شهر گهای لجستیکی کشور هستند. امکان صادرات سریع و ارزان کالا، کاهش هزینه حمل و نقل و جذب سرمایه گذاری خارجی را فراهم می کند. ایران با شبکه گسترده ای، ریلی و بندری خود می تواند نقش کلیدی در کریدورهای عبوری منطقه ایفا کند. این مسیرها تنها به تسهیل تجارت با کشورهای منطقه کمک می کنند، بلکه امکان گسترش همکاری های منطقه ای در فضای جایگاه ایران در تجارت بین المللی را نیز فراهم می آورد.

پل مه در دومین همایش حمل و نقل و توسعه اقتصادی:

**چرخه بندری توسط بنادر عراق
در حال بلعیده شدن است**

دبیر انجمن کشیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار داشت: امروز چرخه بندری و تجارت ما توسط بنادر فاو و ام‌القصر عراق در حال بلعیده شدن است. بندر ام‌القصر به عنوان محل ورود و خروج کالاهای مازناش دارد و در حال حاضر کالاهای وارداتی ما از عراق به صورت ترازیت عبور می‌کند.

به گزارش اقتصادسراسر، مسعود پل مه در دومین همایش حمل و نقل و توسعه اقتصادی در مرکز همایش رایزن گفت: با وجود داشتن حداقل زیرساخت‌های لازم، اما اقتصاد مقیاس، بهره‌وری و حمایت از بخش خصوصی فراموش شده است؛ نتیجه این است که بخش خصوصی برای حفظ منافع خود به سمت امارات و ترکیه می‌رود.

پیل مه گفت: بیش از ۶۰ درصد از همکاران ما در انجمن کشتیرانی، مدیریت و منابع مالی شان را به امارات و ترکیه منتقل کرده‌اند، زیرا سازمان‌های تأمین اجتماعی و امور مالیاتی رفتارهای ضد رقابتی دارند. در چنین شرایطی آیا می‌توانیم چنین روندی را ادامه دهیم تا سرمایه و منافع ملی حفظ شود؟

مدیر کل بازرگانی خارجی راه آهن:

رشد بی سابقه حمل و نقل ریلی؛

حمل ۴۰ قطار کانتینری در مسیر ریلی چین - ایران

مدیر کل بازرگانی خارجی راه آهن با بیان اینکه تعداد قطارهای کانتیری در مسیر ریلی چین - ایران طی هفت ماه سال جاری به ۴۰ رام قطار رسیده است، گفت: این در حالی است که در ۷ سال گذشته تنها ۷ رام قطار در این مسیر اعزام شده است.



وی افزود: در اطراف کشور مان ۱۱ کریدور فعال وجود دارد که باید با آنها هم افزایی و همکاری کنیم تا سهم شایسته ایران از چهار دست اورویم. این مقام صنفی بیان داشت: امروز برای عبور یک میلیارد دلار برای انتقال ریلی از یکسکن به افغانستان سرمایه گذاری کرده و افغانستان در حال اتصال به خط ریلی چین است؛ ما باید خط ریلی خود را به افغانستان پیوند بزنیم. وی در خاتمه تأکید کرد: از دولت می‌خواهیم به این باور برسند که بخش خصوصی می‌تواند نقش شفاف‌بخش ایفا کند. مدیران شایسته کشور این باور دارند، اما در بدنه دولت چنین باور و حمایتی احساس نمی‌شود و بخش خصوصی را رقیب خود می‌دانند.



داده و این در حالی است که ایران هنوز سهم محدودی از ناوگان تجاری این دریا را در اختیار دارد. نبود کشتی های رور و وضعف ناوگان حمل و نقل دریایی، یکی از گلوگاه های مهم در تکمیل زنجیره ترانزیت شمالی به شمار می رود.

کریڈور شمال-جنوب؛ میدان رقابت جلدی

چند روزی در شمال جنوبی که در حال تبدیل شدن به میدان رقابتی بود و کشورهایی که زودتر آماده شوند، سهم بیشتری از بازار پانده را برای خود اختصاص خواهند داد. در چنین شرایطی ایران با تأخیرات زیاد در پیرواسی و احداث نیروگاه، در معرض تضعیف می‌تواند این مزیت را تضعیف کند. کارشناسان حمل و نقل معتقدند، بخش مهمی از چالش این امر نه در تورن، بلکه در داخل هر دو شکل گرفته است. فرسودگی خطوط ریلی، پایین بودن بهروری عملیاتی، طولانی بودن تشریفات گمرکی و عقب ماندگی در دیجیتالی سازی فرایندها، عاملی تعیین کننده است. این موضوع در رابقت کار بدوری، عاملی برای افزایش سودها، زیرا اسباباج بار بیش از هر چیزی به زمان و هزینه و قابلیت پیش بینی مسیر تورن گرداند.

در مقابل، تحولات ژئوپلیتیکی منطقه همزمان فرصت‌های نیز برای ایران ایجاد کرده است. افزایش نامی در رخ میسرهای اقتصادی، اختلال در کانال سوئز و تنش‌های بین‌المللی باعث شده است سیرهای مالی دیواره در کانال توجه را غیر کند. در سیرهای به این تقاضا باشد، همچنان کنش تبدیل شدن به هاب شرقی نیز منطقه را دارد.

کشورهای مانند ایران، چین، ترکیه و حتی قزاقستان نیز با برنامه‌ریزی منسجم و هماهنگی با بازیگران بین‌المللی در

هزینه‌های حمل و نقل و لجستیک ایران ۲ برابر متوسط جهانی است

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران گفت: فرسودگی و هزینه‌های بالای لجستیک کشورمان که تا دو برابر متوسط جهانی است، قدرت رقابت شرکت‌های ایرانی را در مقابل شرکت‌های خارجی جای پایین برده است. به گزارش اقتصاد سرآمد، محمود نجفی عرب در این باره اظهار داشت: «اینده اقتصاد ایران در گرو تصمیمات مهمی است که نوآوری حمل و نقل یکی از مهمترین آنها به شمار می‌رود. ی‌ی گفت: بخش خصوصی آماده سرمایه‌گذاری و توسعه کشور است، اما فضای موجود تنگه نیست؛ نجفی عرب اظهار داشت: «بسیک بالای مالی مقرراتی، به بی‌ثباتی و تسریع غیر بخشنامه‌ها و ویژه بخشنامه‌ها، گمرکی و مالیاتی و همچنین فرسودگی و هزینه‌های بالای لجستیک که تا ۲ برابر متوسط هزینه‌های جهانی است، انگیزه‌های بخش خصوصی را کاهش داده است. ی‌ی خاطر نشان کرد: «این‌ها در حالیست که ایران دارای فرصت‌های ژئوپلیتیکی است. نظیر: «همچون کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب است که می‌تواند جایگاه ایران را در تجارت جهانی تثبیت کند. رئیس اتاق تهران با تاکید بر لزوم حرکت از مدیریت بخشی به مدیریت یکپارچه حمل و نقل، تصریح کرد: انتظار ضمانت اجرایی قوانین از طریق مقررات عالی بر سر واگذاری‌ها، ثبات و تسهیل در کریدورها و اصلاح تعرفه‌ها و تفاوت‌های بازرگانی با سایر کشورها ضروری است»

به گزارش تسنیم، مسدود شدن شریان‌های قلبی، می‌تواند منجر به بروز مشکلاتی در عملکرد قلب و عروق شود. در این میان، بیماری‌های قلبی-عروقی، از جمله بیماری‌های شریانی، می‌تواند منجر به بروز مشکلاتی در عملکرد قلب و عروق شود. در این میان، بیماری‌های قلبی-عروقی، از جمله بیماری‌های شریانی، می‌تواند منجر به بروز مشکلاتی در عملکرد قلب و عروق شود.