



روزانه

نقشه راه جدید راه آهن
برای کاهش سوانح



مدیر عامل راه آهن، در جلسه کارگروه مدیریت بحران و ارتقای ایمنی، بر ضرورت تحول در نظام نگهداری ناوگان، تقویت پایش های فنی و عملیاتی و توسعه اقدامات پیشگیرانه برای ارتقای ایمنی و پایداری شبکه ریلی تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سومین جلسه کارگروه مدیریت بحران و ارتقای ایمنی راه آهن در سال جاری، با حضور جبار علی ذاکری، معاون وزیر راه و شهر سازی و مدیرعامل راه آهن، اعضای هیئت مدیره، اعضای کمیسیون عالی سوانح و نمایندگان انجمن های صنفی ریلی به صورت حضوری و مدیران کل مناطق به صورت برخط، در ساختمان مرکزی شهدای راه آهن برگزار شد. ذاکری در این نشست از تلاش کارکنان ادارات ایمنی و نظارت بر شبکه، سیر و حرکت و پلیس راه آهن قدردانی کرد و گفت: پایش های فنی و عملیاتی در شبکه ریلی باید تقویت شود. همچنین بررسی به موقع پست های بازدید و روند تعمیرات اساسی باید با هدف ارتقای ایمنی و رعایت دقیق مقررات انجام شود.

معاون وزیر راه و شهر سازی بر ضرورت تحول در حوزه نگهداری تجهیزات و دستگاه های ریلی تأکید کرد و گفت: ارتقای کیفیت تعمیرات و نگهداری و افزایش آماده به کاری ناوگان، از الزامات بهبود عملکرد شبکه

ریلی است. ذاکری تصریح کرد: پیشگیری از سوانح ریلی با شناسایی به موقع نقاط قص، رفع عوامل خطر و تقویت نظارت در فرآیند سیر و حرکت قطارها امکان پذیر است.

وی آموزش، بازآموزی و توانمندسازی نیروی انسانی را از ارکان اصلی پیشگیری از سوانح دانست و گفت: با شناسایی زودهنگام عوامل خطر، رفع نواقص و افزایش آمادگی نیروهای عملیاتی می توان احتمال تکرار سوانح و رخداد های مشابه گذشته را کاهش داد.

مدیرعامل راه آهن با اشاره به برنامه تأمین امنیت ایستگاه های پر تردد گفت: ۱۰ دستگاه تجهیزات ایکس ری خریداری شده است و این تجهیزات ماه آینده نصب و راه اندازی می شود. وی تأکید کرد: استفاده از این تجهیزات، سطح کنترل و امنیت ایستگاه های پر تردد را افزایش می دهد. ذاکری با بیان اینکه برنامه افزایش سرعت سیر قطارها در محورهای تهران -قم، زنجان و مشهد تا سقف ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت در دستور کار قرار دارد، تأکید کرد: افزایش سرعت قطارها باید همزمان با تقویت اقدامات پیشگیرانه و ایمنی در حاشیه خطوط ریلی انجام شود. مدیرعامل راه آهن بر شناسایی نقاط بحرانی و حادثه خیز تأکید کرد و گفت: مسدودسازی گذرگاه های غیر مجاز و اجرای طرح های ایمن سازی از جمله صهار کشی و احداث دیوارهای بتنی در نقاط

آسیب پذیر، برای جلوگیری از ورود افراد به حریم خطوط ریلی ضروری است. ذاکری با اشاره به گزارش معاون عملیاتی پیشگیری پلیس راه آهن درباره گشت زنی و بازرسی های شبانه روزی در طول خطوط ریلی گفت: شناسایی و جمع آوری افراد حاضر در حریم ریلی و پیشگیری از رفتارها و سرگرمی های پرخطر، در کاهش حوادث و ارتقای امنیت شبکه مؤثر است.

در این نشست، سرپرست اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه، مدیران کل راه آهن تهران و جنوب شرق، رئیس کمیسیون عالی سوانح، مدیرکل واگن ها و پلیس راه آهن، گزارش عملکرد و راهکارهای عملیاتی خود را برای ارتقای ایمنی شبکه ریلی و پیشگیری از شبه حوادث و سوانح ارائه کردند.

تحریم های آمریکاصنعت هوانوردی ایران رامتوقف نمی کند

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه تحریم های جدید آمریکا علیه شرکت های هواپیمایی ایران ادامه یک سیاست شکست خورده است، گفت: تحریم ها اگر چه ممکن است هزینه فعالیت و تأمین برخی نیازهای صنعت را افزایش دهد، اما تاکنون نتوانسته و امروز نیز نخواهد توانست چرخه پروازهای کشور رامتوقف کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کاپیتان ابوذر شیرودی در واکنش به تحریم ۲۷ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران گفت: اقدام جدید آمریکا نه ابتکاری تازه و نه نشانه اثر بخشی سیاست های این کشور، بلکه تکرار سیاستی شکست خورده علیه ملت ایران است؛ سیاستی که صنعت هوانوردی کشور طی چند دهه گذشته با آن مواجه بوده و هر بار با توانمندی و ایستادگی متخصصان ایرانی روبه رو شده است. وی افزود: صنعت هوانوردی ایران سالهاست با محدودیت در خرید هواپیما و قطعات، خدمات فنی، بانکی، بیمه ای و تعمیر و نگهداری مواجه است، اما با وجود همه این فشارها، آسمان ایران متوقف نشده و نخواهد شد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاست گذاری: مهدی دهدار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریر: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶۰۷۵۹۶

«سرآمد» منتشر کرد:

زنگ خطر صف طولانی کامیون هادر مرز

برنامه ریزی برای کانتینرهای ایرانی در پاکستان ادامه دارد



محدودیت در تردد دریایی و اختلال در مسیر تنگه هرمز، بخشی از این جریان تجاری با محدودیت مواجه شده و تقاضا برای استفاده از مسیر زمینی ایران افزایش یافته است. از سوی دیگر، نیمه فعال شدن مرز میرجاوه به دلیل مسائل امنیتی نیز بر شدت ازدحام در ریمدان افزوده است. پیش از این بخش قابل توجهی از کامیون ها از مرز میرجاوه عبور می کردند، اما با کاهش شدید ظرفیت پذیرش در این مرز، بخشی از بار و ناوگان به سمت ریمدان هدایت شده است.

ظرفیت گلوگاه اصلی در طرف پاکستانی

محدودیت ظرفیت پذیرش در طرف پاکستانی نیز یکی دیگر از حلقه های اصلی این زنجیره است. براساس اعلام مسئولان سازمان راهداری، طرف پاکستانی در بهترین شرایط امکان پذیرش حدود ۳۰ تا ۴۰ کامیون در روز را دارد، در حالی که حجم تقاضای ایجاد شده در شرایط فعلی به مراتب بیشتر از ظرفیت موجود است. این محدودیت در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می کند که ریمدان تنها محل عبور کامیون های صادراتی نیست و همزمان بخشی از کالاهای وارداتی و کالاهای اساسی مانند برنج نیز از این مسیر وارد کشور می شود. همچنین بخشی از بارهای ترانزیتی که از کراچی وارد مسیر می شوند، از همین مرز عبور می کنند.

بنابراین، افزایش همزمان جریان صادرات، واردات و ترانزیت در مرزی که زیرساخت های آن متناسب با چنین حجمی از تقاضا نیست، طبیعی است که به شکل گیری صف های طولانی و افزایش زمان توقف ناوگان منجر شود. در واقع، مسئله ریمدان صرفاً افزایش تعداد کامیون ها نیست؛ بلکه ناهماهنگی میان حجم تقاضای ایجاد شده و ظرفیت واقعی زیرساخت های مرزی، به گلوگاهی تبدیل شده که اثر آن مستقیماً به صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل منتقل می شود.

صف ۵۵۰۰ کامیون در مرز بازرگان

این وضعیت البته محدود به مرزهای شرقی کشور نیست. در مرز بازرگان نیز افزایش فشار بر شبکه زمینی حمل و نقل مشاهده می شود؛ مرزی که یکی از مهم ترین مبادی تجارت خارجی ایران به شمار می رود و در شرایط فعلی با افزایش حجم ورودی و خروجی ناوگان مواجه شده است. پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران در گفتگو با مهر درباره چالش های توقف طولانی کامیون های تجاری در مرزها اظهار کرد: با توجه به اینکه تجارت دریایی کشور هنوز به روال عادی بازنگشته است، حمل و نقل جاده ای و ریلی اهمیت بسیار زیادی پیدا کرده و این دو موضوع در شرایط فعلی بسیار حائز اهمیت هستند. وی افزود: در

عالی مسکن به تصویب برسد و ابلاغ شود.

وزیر راه و شهر سازی با بیان اینکه این طرح اهمیت بسیاری در برنامه ریزی های حوزه مسکن دارد، گفت: نیازسنجی مسکن، برنامه ریزی برای بافت های فرسوده، الحاق اراضی به محدوده شهرها، بازنگری طرح های جامع، مکان یابی شهرها و شهرک ها و همچنین اولویت بندی نحوه ورود دولت به حوزه مسکن از موضوعاتی است که در طرح جامع مسکن مورد توجه قرار گرفته است. صادق ادامه داد: با نهایی شدن و تصویب این طرح، امیدواریم یک چشم انداز ۱۰ ساله برای برنامه ریزی در حوزه مسکن کشور داشته باشیم. وی با اشاره به بررسی طرح جامع مسکن در کمیسیون عمران مجلس، گفت: بررسی های فنی و تخصصی این طرح انجام شده و برخی مباحث نیز پیش از این در کمیته های تخصصی ذیل کمیسیون عمران بررسی شده بود، اما این نخستین بار بود که طرح جامع مسکن در سطح کمیسیون عمران مورد بررسی جامع قرار گرفت. وزیر راه و شهر سازی افزود: با توجه به مباحث مطرح شده در این جلسه، لازم است نقاط ضعف و موضوعاتی از جمله مسکن استیجاری، نحوه واگذاری زمین بر اساس قوانین بالادستی و اولویت بندی نحوه ورود دولت به حوزه مسکن، در کمیته های تخصصی کمیسیون عمران مورد بررسی بیشتری قرار گیرد.

صادق تأکید کرد: در بحث اولویت بندی، دهک های یک تا پنج نسبت به سایر دهک ها

سازمان آتکی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران – خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی –

پلاک ۵۵۶ طبقه سوم – واحد ۳

پنج شنبه – ۱۹ شهریور ۱۴۰۵
سال دوازدهم – شماره ۵۸۰

در غیر این صورت، انتقال فشار از یک شیوه حمل و نقل به شیوه دیگر، صرفاً محل ایجاد گلوگاه را تغییر می دهد.

سرنوشت کانتینرهای ایرانی در پاکستان

در کنار صف های کامیون، سرنوشت کانتینرهای ایرانی باقی مانده در پاکستان نیز به یکی از مسائل مهم زنجیره لجستیک کشور تبدیل شده است. بخشی از این کانتینر ها که در جریان اختلالات حمل و نقل دریایی در پاکستان باقی مانده اند، همچنان نیازمند تعیین تکلیف و انتقال به داخل کشور هستند. سندجی در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت کانتینر های ایرانی باقی مانده در پاکستان و اینکه آیا این کانتینر ها به کشور منتقل شده اند یا همچنان در پاکستان قرار دارند، گفت: در حال برنامه ریزی برای انتقال این کانتینر ها هستیم. جلسه ای با مدیران گمرک و مدیران مرتبط در کراچی و مجموعه های معادل آن برگزار شده و در حال برنامه ریزی هستیم تا کانتینر های باقی مانده جابه جا شوند. رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران تأکید کرد: حتماً صاحبان کانتینر ها و صاحبان کالا به اتاق بازرگانی تهران مراجعه کنند تا براساس برنامه ریزی های انجام شده بتوانیم صاحبان کالا را شناسایی کنیم؛ صاحبان باید خودشان برای انجام این فرآیند مراجعه کنند، زیرا عملیات اجرایی جابه جایی و ارائه مدارک باید توسط آنها انجام شود. بنابراین لازم است صاحبان کالا مراجعه کنند تا بتوانیم روند جابه جایی کالاها را تسریع کنیم. سندجی در پایان خاطر نشان کرد: انتقال بخشی از کانتینر های ایرانی از پاکستان به داخل کشور در حال انجام است، اما تعداد زیادی کانتینر همچنان در پاکستان وجود دارد و برای جابه جایی این تعداد کانتینر، صاحبان کالا حتماً باید درخواست خود را اعلام کنند تا این انتقال انجام شود.

زنگ خطر در مرزهای زمینی

آنچه اکنون در مرزهای زمینی کشور رخ می دهد، تنها یک ازدحام مقطعی در صف کامیون ها نیست؛ بلکه تصویری از میزان آمادگی شبکه لجستیکی ایران برای مواجهه با شوک های ناگهانی در تجارت خارجی است. اختلال در مسیر دریایی، بخشی از بار را به سمت جاده و ریل سوق داده و افزایش تقاضا در مرزهایی مانند ریمدان و بازرگان، ظرفیت محدود زیرساخت های موجود را نمایان کرده است. از یک سو صاحبان کالا با افزایش هزینه و زمان توقف مواجه اند و از سوی دیگر، ناوگان حمل و نقل تجاری نیز با معطلی طولانی و افزایش هزینه های عملیاتی روبه رو شده است.

در چنین شرایطی، فعال شدن شبانه روزی مرزها، ایجاد مسیرهای ویژه برای کالاهای اساسی، تقویت زیرساخت های پایانه های مرزی، افزایش هماهنگی با کشورهای طرف تجاری و تسریع در تعیین تکلیف کانتینر های باقی مانده در کشورهای دیگر، از جمله اقداماتی است که می تواند از تبدیل یک اختلال در مسیر دریایی به بحران در زنجیره حمل و نقل زمینی جلوگیری کند. تجربه ماه های اخیر نشان می دهد که مسیرهای جایگزین، زمانی می توانند پشتوانه تجارت خارجی کشور باشند که ظرفیت آنها نه فقط برای شرایط عادی، بلکه برای دوره های جهش ناگهانی تقاضا و بروز اختلال در مسیرهای اصلی نیز پیش بینی شده باشد؛ در غیر این صورت، هر شوک در تجارت دریایی می تواند موج جدیدی از فشار را در مرزهای زمینی ایجاد کند.

در مجموع، تداوم توقف و معطلی کامیون ها در مرزها، علاوه بر اختلال در جریان تجارت و افزایش زمان ترخیص و جابه جایی کالا، هزینه های حمل و نقل و لجستیک را افزایش می دهد؛ هزینه هایی که در نهایت به قیمت تمام شده کالا منتقل شده و فشار بیشتری بر مصرف کننده نهایی وارد می کند.



از اولویت بیشتری برای ساماندهی وضعیت مسکن برخوردار هستند و باید در سیاست گذاری ها توجه ویژه ای به این گروه داشته باشیم. وی همچنین از ادامه بررسی طرح جامع مسکن با مشارکت جامعه کارشناسی خبر داد و گفت: این طرح در ادامه با اعضای کمیسیون عمران و کمیته های تخصصی این کمیسیون و همچنین نخبگان، استادان دانشگاه، توسعه گران، انبوه سازان و سایر فعالان و اثر گذاران حوزه مسکن بررسی خواهد شد.