



چهارشنبه ۸ خرداد ۱۳۹۸ - شماره ۵۰۸

نگاه

برقی کردن خط آهن گرمسار -اینچه برون؛

پاچه توجیهی؟



مختصره
کارشناس صنعت حمل و نقل ریلی معتقد است صرف هزینه ۱.۲ میلیارد یورویی برای برقی کردن مسیر گرمسار -اینچه برون توجیه اقتصادی ندارد.

به گزارش خبرنگار مهر، سعید رسولی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دیدار هفته گذشته خود با الکساندر میشارین، قائم‌مقام رئیس راه‌آهن روسیه، راهکارهای تداوم همکاری‌های دو کشور در انجام پروژه‌های ریلی را مورد بررسی قرار داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی کشورمان در بخشی از این دیدار درباره پروژه برقی کردن راه‌آهن گرمسار -اینچه برون اظهار داشت: یکی از پروژه‌های ریلی ما برقی کردن مسیر گرمسار -اینچه برون با همکاری راه‌آهن روسیه است و دولت‌های دو کشور نیز بر اجرای شدن آن تأکید دارند.

معاون وزیر راه و شهرسازی از راه اندازی ایر تاکسی برای دو مسیر پروازی تهران -گرمسار -اینچه برون و غیر اقتصادی بودن اجرای این قرارداد با روس‌ها اظهار داشت: قرارداد برقی سازی راه‌آهن گرمسار -اینچه برون به ارزش ۱.۲ میلیارد یورو در جریان سفر حسن روحانی به روسیه در هفتم آذرماه ۹۴ بین شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و راه‌آهن روسیه به امضا رسید. هدف از برقی سازی این مسیر، افزایش ظرفیت خطوط ریلی و سرعت قطارها عنوان شده است. طبق قراردادی که بین راه‌آهن ایران و راه‌آهن روسیه به امضا رسیده، قرار است ۱۵ درصد سرمایه گذاری در این مسیر توسط منابع داخلی ایران و ۸۵ درصد آن از محل وام دولتی روسیه تأمین و سالیانه از این مسیر بیش از ۱۰ میلیون تن کالا ترانزیت شود.

وی ادامه داد: این اظهارات مدیرعامل شرکت راه‌آهن در حالی مطرح می‌شود که طبق نقشه ظرفیت شبکه ریلی کشور، حداکثر ظرفیت این محور در سال ۹۳ بیش از ۶ میلیون تن و گلوگاه این مسیر بین ایستگاه فیروزکوه و پل سفید با حداکثر ظرفیت ۳ میلیون تن بوده است. کارشناس صنعت ریلی افزود: نکته قابل توجه این است که طبق گزارش شرکت راه‌آهن، عملکرد حمل بار این خط در سال ۹۶ در مجموع ۲۷۸ هزار تن بوده است. هرچند این عملکرد ضعیف برای محور ترانزیتی فوق می‌تواند نتیجه سرعت سیر پایین قطارهای باری باشد، اما اینکه افزایش عملکرد حمل بار در این محور از طریق افزایش ظرفیت به روش برقی کردن با هزینه ۱.۲ میلیارد یورویی با چه توجیهی مورد قبول است؟، سؤالی است که کارشناسان وزارت راه و شرکت راه‌آهن باید به آن پاسخ دهند. وی تأکید کرد: با نرخی که شرکت زیمنس برای برقی کردن مسیر دو خطه تهران -مشهد داده بود و ۲۵۰ هزار دلار برای هر کیلومتر بود، هزینه برقی کردن مسیر گرمسار -اینچه برون ۱۲۵ میلیون دلار می‌شود که ۱۰ درصد رقم قرارداد کنونی ایران با روسیه است.

مدیر گروه حمل و نقل مرکز مطالعات اقتصادی دانشگاه علم و صنعت تصریح کرد: آنچه مهم و مورد توجه است اشتباهی است که در انتخاب روش مورد نظر شرکت راه‌آهن (برقی کردن) با هزینه بسیار بالا برای افزایش ظرفیت این محور انجام شده است. محور شمال که یکی از قدیمی ترین محورهای ساخته شده در کشور محسوب و سیستم ناوبری آن از پیش از انقلاب تا کنون به صورت سنتی کنترل می‌شود در گام اول نیاز به ارتقا دارد تا پس از آن، با افزایش عملکرد و رسیدن به ظرفیت موجود نسبت به انجام سایر روش‌های افزایش ظرفیت اقدام کرد. به عبارت دیگر مشکل اصلی عملکرد ضعیف این محور ریشه در اشباع ظرفیت خط ندارد چراکه عملکرد آن یک دهه ظرفیت موجود است و آنچه هم اکنون مورد نیاز است افزایش بهره‌وری و ارتقای سیستم‌های ناوبری این ناحیه از شبکه ریلی کشور است.



افتتاح پروژه تعریض آزاد راه کرج - تهران

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای البرز گفت: برای تعریض آزاد راه کرج - تهران دو و نیم میلیارد تومان هزینه شده است. به گزارش اقتصادسراآمد به نقل از ایستنا، مهرداد جهانی در حاشیه این مراسم اظهار کرد: این طرح به طول ۲ کیلومتر در خط جنوبی آزادراه کرج-تهران و در محدوده شهر گرمدره اجرا شده است. برای اجرای این طرح دو و نیم میلیارد تومان از محل اعتبارات ملی هزینه شده است. این مسئول بیان کرد: قرارداد توسعه آزاد راه تهران -کرج در دی ماه سال گذشته منعقد شده و قرار بود که طی یک سال انجام شود، اما پس از گذشت شش ماه به بهره برداری رسید. جهانی عنوان کرد: محدوده گرمدره گره ترافیکی سنگینی داشت که با بهره برداری از این طرح بخشی از مشکلات ترافیکی آزاد راه تهران - کرج برطرف شد. در اجرای این طرح تعداد خطوط آزاد راه تهران - کرج از سه خط به چهار خط رسیده است.

«اقتصادسر آمد» فت و خیز صنایع هوایی ایران را بررسی می کند؛

غروب هوانوردی ایران در دهه ۶۰



اجرا می شود، اظهار کرد: فرودگاه ها در این بخش هزینه های زیادی را دریافت می کنند و شرکت فرودگاه تلاش می کنند این هزینه ها را کاهش دهند.

وی با بیان این که اوایل دهه ۶۰ تکلیفی شدن قیمت بلیت هواپیما باعث شد هوانوردی عمومی ایران غروب کند، گفت: بعد از آزادسازی نرخ ها زمینه توسعه هوانوردی عمومی در کشور فراهم شده است.

علی عابدزاده نیز در آیین امضای تفاهنامه سه جانبه سازمان هواپیمایی، شرکت فرودگاه ها و معاونت فناوری علمی و فناوری ریاست جمهوری اظهار کرد: بعد از سال ۶۱ دولت وقت تصمیم گرفت در حوزه اقتصاد حمل و نقل هوایی ورود کرده و بر آن نظارت کند.

وی با بیان این که تکلیفی شدن حمل و نقل هوایی باعث زیان به آن شد، افزود: قبل از پیروزی انقلاب، هوانوردی عمومی همای حمل و نقل تجاری داشتیم؛ در آن زمان بیش از ۱۰۰ فروند هواپیما در این حوزه داشتیم.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با یادآوری این که بعد از تکلیفی شدن نرخ به سمتی رفتیم که حمل و نقل عمومی در حوزه اقتصادی به صفره نبود، تصریح کرد: به این دلیل هوانوردی عمومی در کشور غروب کرد، در این بخش شاهد کاهش بودیم. اما بعد از آزادسازی نرخ ها کمک کمک زمینه توسعه هوانوردی عمومی در کشور فراهم شده است.

توسعه و آموزش باید بیشتر مورد توجه قرار می گرفت؛ می توانیم موانع و هزینه ها را کاهش دهیم و به این صنعت توجه کرد. وی با اشاره به تفاهنامه امروز، تصریح کرد: در رابطه با فرودگاه های کوچک بسیار مشکل داریم؛ فرودگاه ها توسعه زیادی داشته اند بدون آنکه بتوانیم برای بهره برداری از آنها کار انجام داده باشیم. حوزه اقتصادی به صفره نبود، تصریح کرد: به این دلیل هوانوردی عمومی در کشور غروب کرد، در این بخش شاهد کاهش بودیم. اما بعد از آزادسازی نرخ ها کمک کمک زمینه توسعه هوانوردی عمومی در امسال چند ایر تاکسی در هوانوردی عمومی

نکرده ایم و در طراحی، توسعه و آموزش باید بیشتر مورد توجه قرار می گرفت. به گزارش اقتصادسراآمد، شهرام آدم نژاد در آیین امضای تفاهنامه سه جانبه سازمان هواپیمایی، شرکت فرودگاه ها و معاونت فناوری علمی و فناوری ریاست جمهوری اظهار کرد: در منطقه از منظر مانند حمل نیروی گارد پرواز و... از جمله تعهدات ستاد توسعه فناوری های فضای، حمل و نقل پیشرفته معاون علمی و فناوری ریاست جمهوری است.

معاون وزیر راه و شهرسازی از راه اندازی ایر تاکسی برای دو مسیر پروازی تهران -گرمسار -اینچه برون و غیر اقتصادی بودن اجرای این قرارداد با روس‌ها اظهار داشت: قرارداد برقی سازی راه‌آهن گرمسار -اینچه برون به ارزش ۱.۲ میلیارد یورو در جریان سفر حسن روحانی به روسیه در هفتم آذرماه ۹۴ بین شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و راه‌آهن روسیه به امضا رسید. هدف از برقی سازی این مسیر، افزایش ظرفیت خطوط ریلی و سرعت قطارها عنوان شده است. طبق قراردادی که بین راه‌آهن ایران و راه‌آهن روسیه به امضا رسیده، قرار است ۱۵ درصد سرمایه گذاری در این مسیر توسط منابع داخلی ایران و ۸۵ درصد آن از محل وام دولتی روسیه تأمین و سالیانه از این مسیر بیش از ۱۰ میلیون تن کالا ترانزیت شود.

تشکیل صندوق رفاه؛ شاه کلید حل مشکلات بیمه رانندگان

مختصره
حل مشکلات بیمه ای در حوزه تأمین اجتماعی از جمله مطالبات مهم رانندگان برون شهری است و عدم شفاف سازی این سازمان نسبت به بیمه رانندگان، مشکلاتی را برای آنان به وجود آورده است.

نقل از تبین نیوز، عضو کارگروه مطالبات رانندگان کشور، تشکیل صندوقی به نام صندوق رفاه را شاه‌کلید حل مشکلات بیمه تأمین اجتماعی رانندگان عنوان کرد. مختار داوودی بهره‌مندی از مزایای سختی کار را مهمترین خواسته صنفی رانندگان دانست و اظهار کرد: حل مشکلات بیمه‌ای در حوزه تأمین اجتماعی از جمله مطالبات مهم رانندگان برون شهری است و عدم شفاف‌سازی این سازمان نسبت به بیمه رانندگان، مشکلاتی را برای آنان به‌وجود آورده است.

وی گفت: عدم برخورداری از شرایط سخت و زیان‌آور بودن شغل رانندگی، بهره‌مند نبودن از بیمه بیکاری به‌علت پرداختن نشدن سه درصد از سوی کارفرما، تحت پوشش نبودن بخش‌هایی از هزینه‌های پزشکی غیر ارادی مثل کارت سلامت و عدم نظارت این سازمان بر موضوع بیمه رانندگان همچون سایر سطوح کارگری که در گذشته منجر به پایمال شدن بخشی یا کل سوابق بیمه‌ای رانندگان در دوره کسر از صورت وضعیت و بارنامه شد؛از جمله این مشکلات است.

او افزود: بهره‌مند نبودن از بیمه تکمیلی، مورد قبول واقع نشدن از کارافتدگی راننده با توجه به ابطال کارت سلامت و محروم شدن از رانندگی باوجودی که هر کدام از این بندها برای جامعه رانندگان مهم و حیاتی است و از همه مهمتر عدم بهره‌مندی از مزایای سختی کار که مهمترین خواسته صنف است، از دیگر مشکلات رانندگان در بخش تأمین اجتماعی است.

این راننده خود مالک با تأکید بر این‌که مدیر قبلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و همچنین تأمین اجتماعی از مخالفان تصویب سخت و زیان‌آور شناخته شدن شغل رانندگی بودند و این موضوع موجب شد طرح مذکور از دستور نمایندگان مجلس خارج شود، بیان کرد: یکی از مشکلات رانندگان برای سخت و زیان‌آور شناخته شدن این شغل، مشخص نبودن کارفرماست.

عضو هیئت‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان مسافری کشور گفت: برای مثال هر اتوبوس بسته به مسافت یا یک راننده و گاهی ۲ یا سه راننده مبادرت به جابه‌جایی مسافر می‌کند و ممکن است آن اتوبوس در ماه یک‌بار راننده دوم یا سوم را به کار بگیرد و اگر وسیله نقلیه کارگاه در نظر گرفته شود، این وسیله یا در اثر تصادف و یا مدت سنوات اسقاط می‌شود، بنابراین کارفا در نظر گرفتن مالک وسیله برای طلب بیمه‌ای، معنا ندارد.

داوودی افزود: از سوی دیگر، شرکت حمل‌ونقل هم با مالکان قرارداد همکاری داشته و به‌طور رسمی نقشی در استخدام رانندگان ندارد، به عبارتی شرکت‌ها خدماتی بوده و درقبال درصد پولی که از مالک می‌گیرند، وظیفه تهیه بار و مسافر، تهیه خدمات و پرداخت هزینه‌هایی که مالک باید به شهرداری و شرکت‌های بیمه‌ای بپردازد را انجام می‌دهند، بنابراین آنها هم کارفرما محسوب نمی‌شوند.

تخلیه ۴۰۰هزار تن کالای استراتژیک در بندر شهیدرجایی



مختصره
مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با تشریح اقدامات ویژه بندر شهید رجایی در خدمات رسانی بدون نوبت به کشتی های حامل کالا اساسی، گفت: از ابتدای امسال تاکنون حدود ۴۰۰ هزار تن کالای اساسی و استراتژیک در بندر شهید رجایی تخلیه شده است.

به گزارش اقتصادسراآمد به نقل از تسنیم، اله مراد عقیفی پور با اشاره به تدابیر و تمهیدات اندیشیده شده برای خدمات رسانی سریع و دقیق به کشتی‌های حامل کالاهای اساسی مورد نیاز مردم در بندر شهید رجایی اظهار داشت: از ابتدای سال ۹۸ تاکنون، برای کمک به شرایط اقتصادی کشور تلاش کردیم تا برای ترخیص و خروج کالاهای بندر شهید رجایی به عنوان اصلی‌ترین دروازه تجارت بین المللی ایران تسهیلاتی را فراهم کنیم و این امر باعث شده تا خروج کالاهای سرعت بیشتری بگیرد.

وی افزود: علاوه بر پهلودهی بدون نوبت و تخصیص امکانات و تجهیزات تخلیه کالاهای کشتنی و نگهداری آنها در محوطه‌ها، هماهنگی‌های مؤثری با دستگاه‌های همکار از جمله گمرک صورت گرفته تا کالاهای اساسی وارده به بندر در کمترین زمان ممکن از بندر خارج و به مقاصد تعیین شده در داخل کشور ارسال شود.

عقیفی پور با اشاره به تخلیه ۳۹۴ هزار و ۱۵۴ تن انواع کالای اساسی، استراتژیک و ویژه‌ای کشتی‌ها در بندر شهید رجایی خاطرنشان کرد: طی نخستین ماه بهاری امسال ۲۰۷ هزار و ۴۹۷ تن و در ماه اردیبهشت نیز ۱۸۶ هزار و ۶۵۷ تن از این‌گونه کالاهای در اسکله‌های این بندر تخلیه و برای تنظیم بازار روانه استان‌های مختلف شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: براساس اطلاعات اعلام شده از سوی کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا، برنامه ریزی شده است تا دستکم ۱۰ فروند کشتی حامل دام زنده و محموله‌های شکر و روغن خوراکی در سال جاری در بندر شهید رجایی پذیرش و به فراخور نیاز کشور و بدون قائل شدن محدودیت زمانی برای تنظیم بازار روانه بازارهای داخلی شوند.

وی تأکید کرد: تلاش می‌کنیم با همکاری ارگان‌های دیگر این سرعت بیش از پیش افزایش یابد، خروج کالا از بندر تسهیل و ماندگاری کالاهای کمتر شود تا کالاهای سریع‌تر به دست مصرف‌کننده نهایی برسد.

اختصاص سالانه یک درصد در آمد نفت به صنعت ریلی

در سال رونق تولید، کمیسیون عمران مجلس از برگزاری این رویداد مهم اقتصادی برای رونق کسب‌وکار داخل حمایت می‌کنند. به گزارش اقتصادسراآمد به نقل از تبین نیوز، عضو کمیسیون عمران مجلس بایبان این‌که افزایش سرمایه‌گذاری از مزیت‌های برگزاری نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی است، گفت: در سال رونق تولید، کمیسیون عمران مجلس از برگزاری این رویداد مهم اقتصادی برای رونق کسب‌وکار داخل حمایت می‌کنند. شهرام کوسه‌غزای بایبان این‌که سمت‌وسوی نمایشگاه بین‌المللی امسال باید در راستای جذب سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی باشد، اظهار کرد: در برنامه ششم توسعه سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل ریلی مورد توجه جدی دست‌اندرکاران قرار گرفته است و برگزاری نمایشگاه‌های مختلف، فرصت مناسبی برای آشنایی سرمایه‌گذاران با فرصت‌های سرمایه‌گذاری در این حوزه است تا زمینه‌های رونق تولید و کسب‌وکار در این بخش فراهم شود. وی یادآور شد: بدون تردید، راه‌آهن در برگزاری نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی نقش مهمی ایفا می‌کند و فعالان عرصه صنایع ریلی و فعالان این بخش هر سال می‌توانند با بسته‌های سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی بیشتر آشنا شوند. وی در ادامه با اشاره به چگونگی حمایت مجلس از صنایع ریلی، تأکید کرد: مجلس ابزاری جز قانون گذاری در دست ندارد و همواره با تصویب قوانین و مقررات به دنبال تسهیل انجام سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در بخش حمل‌ونقل ریلی است. عضو کمیسیون مجلس بیان کرد: در راستای توسعه صنعت ریلی کشور در برنامه ششم توسعه، حمایت ویژه‌ای از حمل‌ونقل ریلی شده است که بر اساس آن سالیانه یک درصد از محل درآمدهای نفتی به توسعه زیربناهای حمل‌ونقل ریلی کشور اختصاص یافته است.

ملخ‌ها به اطراف فرودگاه امام رسیدند

تعداد زیادی ملخ در مناطق مختلف شهرستان رباط کریم از جمله شهر رباط کریم، پرند، اطراف فرودگاه امام خمینی (ره) و زمین‌های کشاورزی و باغات مشاهده شده است. به گزارش اقتصادسراآمد به نقل از ایرنا، افزایش غیرطبیعی تعداد ملخ‌ها در مناطق مختلف شهرستان رباط کریم موجب نگرانی کشاورزان بویژه غله کاران شده و این درحالی است که مسئولان می‌گویند این ملخ‌ها مشکلی ایجاد نمی‌کنند. تعداد زیادی ملخ در مناطق مختلف شهرستان رباط کریم از جمله شهر رباط کریم، پرند، اطراف فرودگاه امام خمینی (ره) و زمین‌های کشاورزی و باغات مشاهده شده است. تعداد ملخ‌ها در مناطق مختلف به حدی است که در خیابان‌ها و محله‌های مختلف نیز می‌توان تعداد زیادی از این حشرات را مشاهده کرد. تعداد ملخ‌ها در شهر پرند به حدی بوده که کف خیابان‌ها پوشیده از این حشرات بوده و مردم شهر را با مشکل مواجه کرده است. دبیر و مسئول صنفی کشاورزان رباط کریم در خصوص حضور ملخ‌ها در شهرستان رباط کریم اظهار داشت: برخی منابع از حضور تعدادی ملخ در شهرستان خبر داده اند که این موضوع از سوی کارشناسان مورد بررسی قرار گرفته و تعداد آن‌ها قابل توجه بوده است. رضا افشار اظهار داشت: به منظور از بین بردن این آفت و مقابله با عمل تخمگذاری ملخ‌ها برای سال آینده در چند مرحله اقدام به سمپاشی کرده ایم تا بتوانیم با آن‌ها مقابله کنیم.

افتتاح سومین مسیر دریایی ایران و هند

سومین مسیر دریایی ایران و هندوستان رسماً افتتاح شد. به گزارش اقتصادسراآمد به نقل از تبین نیوز، سومین مسیر دریایی ایران و هند، از بندر کاندله هندوستان به قشم، با ورود کشتی تجاری «ششاط» به جزیره قشم رسماً افتتاح شد. این کشتی هندی به نام «ششاط» حامل محموله ۱۳ هزار تنی از کالاهای هندوستان وارد جزیره قشم در ایران شد تا به این ترتیب این مسیر دریای رسماً افتتاح شود.

ادامه عملیات احداث پل نهم در اهواز

چشم‌انظاری پل نهم اهواز برای بهره‌برداری به پایان می‌رسد. مدیر پروژه احداث پل نهم اهواز گفت: پیش‌بینی می‌شود پروژه احداث پل نهم تا ۲ ماه آینده پایان یابد و به بهره‌برداری برسد. به گزارش اقتصادسراآمد به نقل از باشگاه خبرنگاران جوان، عملیات تکمیلی پل نهم در ۳ لاین رفت و برگشت به طول یک کیلومتر از پارک شهروند ملی راه (ساحلی شرقی) آغاز می‌شود و به انتهای خیابان وهابی (ساحلی غربی) ختم می‌شود. وی اظهار کرد: بار ترافیک پل سوم و میدان کیانپارس بوسیله این پل روانه جاده کمربندی اهواز اندیشمک خواهد شد. دوستی با بیان اینکه ساخت این پل به روش طره‌ای است و سرعت پیش‌رونده احداث آن مطلوب است، اذعان داشت: پیش‌بینی می‌شود تا ۲ ماه آینده عملیات احداث پل به پایان برسد و به بهره‌برداری برسد. مدیر پروژه احداث پل نهم اهواز تصریح کرد: کابلی بودن پل و تعداد کم پایه‌های در رودخانه کارون که منجر به رسوب گذاری و به اصطلاح پیر شدن رودخانه می‌شود، از ویژگی‌های خاص این پل است. این مقام مسئول، بتنی بودن عرشه اصلی پل، دهانه ۳۰ متری، استفاده از ۱۱۸ شمع، ۲۵ هزار متر مکعب بتن، ۳ هزار تن آرماتور و ۳۵۰ تن کابل را از خصوصیات پل نهم اهواز عنوان کرد.