اقتصاد سرآمد
پنجشنبه ۲۹ فروردین ۱۳۹۸ - شماره ۴۷۶

وزیر راه به بلغارستان می‌رود

اسلامی، عصر امروز به منظور شرکت در کمیسیون مشترک همکاری‌های ایران و بلغارستان عازم صوفیا، پایتخت این کشور خواهد شد.محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی، عصر امروز در رأس هیئتی به منظور شرکت در نوزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و بلغارستان، عازم صوفیا، پایتخت این کشور اروپایی شده و از صبح فردا در مذاکرات شرکت خواهد کرد.در این اجلاس کمیته‌های کاری مختلف شامل کمیته تجارت، صنعت، مناطق آزاد تجاری، اتاق‌های بازرگانی و خدمات فنی-مهندسی، کمیته انرژی، سرمایه‌گذاری، امور بانکی و بیمه‌ای، کمیته حمل‌ونقل، ارتباطات و امور گمرکی و کمیته اجتماعی و سایر همکاری‌ها شامل گردشگری، کشاورزی، علمی، آموزشی، فرهنگی، جوانان و ورزش، تعاون، کار و رفاه اجتماعی، همکاری‌های استانی، امور حقوقی و قضایی، هواشناسی و تایید صلاحیت تشکیل خواهد شد.

علی رغم توافقات انجام شده؛

تخلفات ایرلاین‌ها ادامه دارد

سرآمد اگرچه مقامات ارشد سازمان هواپیمایی کشوری و انجمن شرکت های هواپیمایی بر رعایت توافق ایرلاین ها در خصوص دامنه نرخ تعیین شده نرخ بلیت تأکید دارند، اما گزارش ها از وجود برخی تخلفات خبر می دهد.

شرکت‌های هواپیمایی در آستانه تعطیلات نوروزی در نشستی با مقامات ارشد سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص تعیین سقف قیمتی برای بلیت سفرهای نوروزی، بر تعیین سقف و کف قیمت بلیت هواپیما بر اساس جدولی که در آذر ماه سال گذشته تعیین کرده بودند، به توافق رسیدند.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی نیز در گفت وگویی که اواخر اسفند ماه سال قبل داشت، اعلام کرد: با توجه به اینکه در تعطیلات نوروز هواپیماها در نیمه نخست تعطیلات در پروازهای رفت و در نیمه دوم در پروازهای برگشت یک سر خالی تردد می کنند که در هنگام تردد خالی، مجبورند بلیت را با حداقل قیمت به فروش برسانند، از این رو یک دامنه قیمتی حداقلی و حداکثری برای خود تعیین کرده اند که این کف و سقف قیمت‌ها بر اساس جدولی است که در آذرماه برای این منظور تعیین شده بود.

وی افزود: در آذرماه سال گذشته شرکت‌های هواپیمایی بر اساس نرخ ارز نیمایی، قیمت تمام شده و میزان دسترسی‌ای که به ارز داشتند، قیمتی را برای بلیت‌های خود تعیین کردند. این تعیین نرخ سبب شد تا دامنه قیمتی برای بلیت هواپیما ایجاد شود که از ۱۰۰ هزار تومان شروع شده و به ۸۰۰ هزار تومان می‌رسد.

با این حال برخی مسافران از عدم رعایت سقف قیمتی اعلام شده از سوی شرکت‌های هواپیمایی گلایه مند بودند. حتی تعدادی از نمایندگان مجلس یا مقامات قضائی نیز در صفحات شخصی خود در فضای مجازی با انتشار عکسی از بلیت هواپیما، از قیمت بالای بلیت‌ها انتقاد کردند.

در این بین برخی کارشناسان معتقدند قیمت‌هایی که از سوی نمایندگان مجلس یا رسانه‌ها در فضای مجازی منتشر شد، همگی در همان مقطع قیمتی که از سوی انجمن شرکت‌های هواپیمایی و سازمان هواپیمایی کشوری در فهرست قیمت هر مسیر هوایی درج شده بود، قرار داشته است. اما با این حال به دلیل آنکه سقف قیمتی را شرکت‌های هواپیمایی بالا گرفته اند، مردم از پرداخت هزینه بلیت ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تومانی ناراضی اند.

رضا جعفرزاده سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در واکنش به این فضای ایجاد شده درباره نرخ بلیت هواپیما در ایام تعطیلات نوروز، اظهار داشت: هیچ گزارش مردمی و هیچ گزارشی از نهادی مبنی بر گران‌فروشی بلیت هواپیما دریافت نکرده‌ایم. فروش بلیت هواپیما در دامنه حداقلی و حداکثری قیمت‌ها که در آذرماه سال گذشته تعیین شده بود، فروخته شده است. اما ممکن است در برخی مسیرها نرخ بلیت هواپیما با حداکثر نرخ مجاز تعیین شده به فروش رسیده باشد.

یکی از رسانه‌ها نیز با درج قیمت برخی پروازها در طول تعطیلات نوروز و مقایسه آن با جدول اعلامی از سوی انجمن شرکت‌های هواپیمایی، به این نتیجه رسیده بود که در تعدادی از پروازها سقف قیمتی رعایت نشده است.

چنین وضعیتی در دو سال اخیر که همواره شرکت‌های هواپیمایی مجری پروازهای اربعین، بر اجرای توافق این شرکت‌ها در زمینه تعیین سقف قیمت بلیت پروازهای نجف به توافق می رسند، به چشم می‌خورد و مشاهده می‌شد که برخی ایرلاین‌ها یا آژانس‌های هواپیمایی، سقف قیمتی توافق شده را رعایت نمی کردند که البته معمولاً بالاترین دستگاه حاکمیتی در صنعت هوانوردی (سازمان هواپیمایی کشوری) برخورد مناسبی با گرانفروشان نمی کرد و تنها به انتشار اسامی تعدادی از آژانس‌های متخلف و تهدید به لغو مجوز آنها محدود می‌شد.

مقصود اسعدی سامانی درباره وجود پروازهای بالاتر از قیمت مندرج در جدول آذرماه، اظهار داشت: این توافق کاملاً رعایت شد و دامنه قیمت بلیت‌ها در سایت انجمن شرکت‌های هواپیمایی قرار داشت.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی تأکید کرد: در رصدی هم که از قیمت بلیت‌ها در بازار داشتیم، می‌توان گفت عمده پروازها زیر سقف قیمتی توافق شده میان شرکت‌های هواپیمایی قرار داشت. همه ۱۶ شرکت هواپیمایی فعال، دامنه نرخی را رعایت کردند و حتی عمدتاً در بسیاری از روزهای تعطیلات، به دلیل کاهش مسافر، زیر سقف نرخی اقدام به فروش بلیت کردند.

امداد هوایی ایران برای کمک‌رسانی مجهز نیست

سرآمد کارشناس صنعت هوانوردی مطرح کرد: نیروهای انسانی که برای این وسایل پرنده آمادگی دارند خلبان و نیروهای پرسنلی هستند که در بخش غیرنظامی فعال بوده‌اند و درنتیجه برای بحران‌های سیل و زلزله آمادگی ندارند.

در حالی همواره از ضعف وضعیت امداد هوایی در جاده‌ها سخن به عمل می‌آمد که اخیراً این ضعف با توجه به سیل اخیر در چند استان کشور به‌شدت نسبت به گذشته بیشتر احساس شد. خبرهایی که حتی در طول این سال‌ها بسیار شنیده می‌شد که برای مثال «یک فروند هواپیمای امداد هوایی در حال انتقال یک بیمار سقوط کرد.» شاید بتوان گفت که متأسفانه امدادرسانی هوایی ایران به دلایل مختلف شاخصه‌های یک امدادرسانی ایمن را ندارد و موضوع وجود نداشتن ناوگان ایمن و مجهز هلی کوپتری نیز، همواره موردانتقاد مسئولان هلال‌احمر و اورژانس بوده است.

علیرضا بحیرایی کارشناس صنعت هوانوردی در این رابطه می گوید: حدود شش سال گذشته ایران ۵ فروند هلیکوپتر دست‌دوم از آلمان خریداری کرد که قرار بود به‌صورت آمبولانس هوایی خدمت‌رسانی کند اما از آن پس هم متأسفانه در ناوگان امدادرسانی هوایی با مشکل روبه‌رو بودیم.

او در ادامه عنوان می کند؛ ما اگر بخواهیم یک ناوگان مجهز در جهت امدادرسانی در مواقع بحران مانند سیل اخیر داشته باشیم، نیازمند یکسری هلیکوپتر با امکانات مدرن و بروز برای حمل و نجات مصدومان هستیم.

این کارشناس هوایی با تأکید بر این مسئله که باید حداقل تعداد ناوگان هوایی امدادرسان در کشور ما با توجه به وسعتی که دارد بالای ۴۰ فروند باشد، تصریح کرد: «متأسفانه ما در خرید لوازم قطعات یدکی برای تجهیز هلیکوپترها به‌واسطه تحریم‌ها دچار مشکل هستیم، درحال‌حاضر تعدادی هلیکوپتر ساخت روسیه در ناوگان امداد هوایی فعال هستند که در رابطه با تأمین قطعات این تعداد مشکل خاصی وجود ندارد اما برای مثال موتورهای «هلیکوپترهای آلوئت ۳» برای اورهال و تعمیر باید به کمپانی مگان ارسال شود و باید ما قطعات این هلی کوپتر را از فرانسه خریداری کنیم. از سوی دیگر با توجه به اینکه ما تحریم هستیم و اجازه نداریم از پول دلار برای مبادلات خودمان استفاده کنیم از همین رو سر پا نگه داشتن این هلیکوپترها بسیار سخت می‌شود.

بحیرایی در توضیح مطلب فوق می‌افزاید: ما باید یکسری شرکت‌های پشتیبان قطعه داشته باشیم که بتوانند این قطعات را خریداری کنند اما با توجه به اینکه این شرکت‌ها خودشان مشکلات بسیار زیادی دارند و از طرف دیگر دولت از خدمات این شرکت‌ها استفاده می کند اما پول آنها را به موقع پرداخت نمی کند باعث شده که این شرکت‌ها نیز نتوانند در این رابطه خدمات‌دهی کنند اگر هم خدمات ارائه کنند با ضعف روبه‌رو است.

او ساخت هلی کوپتر در ایران را مانند ساخت هواپیمای مسافری امکان‌پذیر نمی‌داند و می گوید: ساخت هواپیما بحث بسیار پیچیده‌ای است و برای آن باید حداقل ۱۰ سال آینده را ببینیم. ما در بخش نظامی توانسته‌ایم کارهایی را انجام بدهیم اما با توجه به این که ورود به بخش غیرنظامی هوانوردی مستلزم رعایت و الزام گواهینامه‌های بین‌المللی است هم‌اکنون ورود به حوزه ساخت هواپیما امکان‌پذیر نیست.

احتمال احداث خط اتوبوس تندرو در مسیر تهران – کرج

سرآمد مطالعه احداث ۴ خط جدید مترو در تهران به اتمام رسیده و خط ۱۱ مترو در دو منطقه ۲۱ و ۱۸ به شهروندان خدمات‌رسانی خواهد کرد.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از انجام مطالعات امکان‌سنجی طرح احداث خط اتوبوس تندرو (بی آر تی) در مسیر تهران - کرج خبر داد. محسن پورسیدآقایی در بازدید از منطقه ۲۱ تصریح کرد: مطالعه طرح احداث بی آر تی به‌منظور پوشش سفرهای رفت‌وبرگشت تهران - کرج در حال انجام است که با توجه به تقاضای سفر، ایستگاه وردآورد نیز در این طرح دیده‌شده است.

وی با بیان اینکه بزرگراه شهید همت، آزادراه تهران - کرج و جاده مخصوص به‌عنوان سه محور پیشنهادی در دست مطالعه و ارزیابی است گفت: این محورها با ایستگاه‌های محدود و با هدف دسترسی سریع‌تر شهروندان به‌عنوان سامانه تندرو در حال مطالعه‌اند.

معاون شهردار تهران بر ضرورت رفع مسائل و مشکلات موجود و توسعه حمل‌ونقل عمومی در منطقه ۲۱ به‌عنوان غربی‌ترین نقطه تهران تاکید کرد و گفت: مطالعه احداث ۴ خط جدید مترو در تهران به اتمام رسیده و خط ۱۱ مترو در دو منطقه ۲۱ و ۱۸ به شهروندان خدمات‌رسانی خواهد کرد. وی با تاکید بر اینکه در طراحی اولیه خط ۱۱ مترو تصریح‌شده که این خط به‌تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی مسائل و مشکلات حمل‌ونقل عمومی در مناطق ۲۱ و ۱۸ باشد و از سوی دیگر، افق بهره‌برداری از ۴ خط مطالعه شده، سال ۱۴۲۰ تعیین شده است، خاطرنشان کرد: به همین دلیل، طراحی ال آر تی و بی آر تی در این مناطق در دستور کار قرار خواهد گرفت.

پورسیدآقایی در ادامه به طرح‌های اصلاح هندسی در منطقه ۲۱ اشاره کرد و گفت: اصلاح هندسی دسترسی به مسیر زیرگذر اسماعیل‌آباد، اصلاح هندسی بزرگراه فتح در تقاطع بزرگراه شهید لشگری، اصلاح هندسی تبادل بین کندرو - تندرو در مسیر شرق به غرب حدفاصل آذر ۵ و زیرگذر اسماعیل‌آباد در دست اجراست. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از نصب پل عابر پیاده شهرک فرهنگیان - متروی استادیوم آزادی در آینده نزدیک خبر داد و بر نصب نیوجرسی در بخشی از بزرگراه آزادگان به‌جای گاردیل‌ها و نرده‌های موجود و تجهیز بزرگراه‌های فتح و شهید لشگری به دوربین‌های کنترل سرعت در این منطقه تاکید کرد.

معاون شهردار تهران بر ضرورت ساماندهی پارک حاشیه‌ای در معابری که تقاضا و ظرفیت پارک دارند، اشاره کرد و گفت: طرح نهایی پارک حاشیه‌ای در منطقه ۲ در حال اجراست اما تا اجرای نهایی آن در منطقه ۲۱، می‌توان به روش دستی، پارک حاشیه‌ای را در این منطقه مدیریت و ساماندهی کرد. چندی قبل نیز، معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در روزهای پایانی اسفند ماه سال ۹۵ نشستی با حضور نمایندگان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، شهرداری های تهران و کرج و استانداری های تهران و البرز به منظور ایجاد خط بی آر تی (سامانه اتوبوس تندرو) در محور تهران ـ کرج برگزار کرد. در این خصوص، عبدی پور کارشناس راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: با این شرایط ایجاد خطوط بی آر تی توانست بسیاری از محدودیت های تهران را پوشش دهد؛ همین موفقیت راه اندازی خطوط بی آر تی از یک سو و شکست طرح قطار حومه ای کرج ـ تهران که با استقبال چندانی از سوی ساکنان استان البرز در مقایسه با جاده و متروی گلشهر ـ صادقیه مواجه نشد، وزارت راه و شهرسازی را بر آن داشته تا با ایجاد خطوط بی آر تی در مسیر کرج ـ تهران، بخشی از مسافران خودروهای شخصی و اغلب تک سرنشین را به حمل و نقل عمومی جاده ای منتقل کند که اتفاقا اقدام مثبتی است.

نگاه

۳۲ندکی تا احیای راه ابریشم ریلی

سرآمد با رسیدن اولین قطار باری در ۲۴ بهمن ۹۴ از چین به ایران، کریدور ریلی بین ایران و چین احیا شد و اکنون تنها یک فاصله ۳۲ کیلومتری بین شلمچه و بصره وجود دارد که اگر این قطعه نیز تکمیل شود، راه ابریشم ریلی با عبور از کشورهای چین قزاقستان، ترکمنستان، ایران، عراق، ترکیه و رسیدن به اروپا، شرق و غرب را بهم متصل می کند.

کارشناسان متخصص در تاریخ راه آهن عراق که مقالات گوناگونی را پیرامون اثرات راه آهن در تحولات عراق به رشته تحریر درآورده اند، بر این باورند که این پدیده از اولین روز ظهورش در این کشور همواره اقتصاد و سیاست منطقه ای و بین المللی را به هم گره زده و تبعات آنها، تحولات داخلی عراق را نیز تحت تاثیر گذاشته است.

طبق اسناد تاریخی مسئله احداث خط آهن در عراق به دلیل ابعاد فرا منطقه ای که دارد، همواره مورد توجه قدرت های بزرگ از جمله امپراطوری عثمانی -در آخرین ایام حیاتش- بریتانیا -ابرقدرت وقت- و آلمان -رقیب انگلستان- بود.

در اواخر قرن نوزدهم وقتی که امپراطوری عثمانی آخرین نفس های خود را می کشید، «سلطان عبدالحمید دوم» آخرین سلطان عثمانی طرح «جامعه اسلامی» برای وحدت کشورهای اسلامی را مطرح کرد و یکی از طرح های اقتصادی برای تحقق این هدف، خط آهن بود که عثمانی ها به طور ویژه روی دو خط آهن «مکه –دمشق –استانبول» و «بصره –موصل –استانبول» متمرکز شدند.

آلمان ها که در آن زمان متحد عثمانی ها بودند، در همین راستا طرح خط آهن بغداد –برلین را مطرح کردند و سلطان عثمانی نیز با آن موافقت کرد اما بریتانیا از بیم آسیب دیدن منافع اش در هندوستان، این طرح را متوقف کرد.

در نتیجه جنگ جهانی اول و سقوط امپراطوری عثمانی تمامیت طرح در عراق متوقف شد اما انگلیسی ها وقتی عراق را اشغال کردند با توجه به نیازی که احساس کردند، طرح احداث خط آهن را مناسب با سیاست های خود، در عراق از سر گرفتند.

در این راستا اولین قطار بصره به بغداد در ۱۹۲۰ بر روی ریل قرار گرفت و در ۱۹۲۵ خط آهن بغداد به کرکوک و در ۱۹۴۰ خط آهن بغداد به موصل و در نهایت خط آهن بغداد به استانبول در ۱۵ جولای ۱۹۴۰ تکمیل شد. دولت مستقل عراق نیز با بازپس گرفتن اداره خط آهن از استعمار انگلستان در ۱۶ آوریل ۱۹۳۶ عملا مدیریت آن را به دست گرفت تا این روز در تاریخ عراق به روز ملی راه آهن عراق نامگذاری شود. به رغم اینکه همواره تاکید شده است که داستان راه آهن در عراق با تمامیت و یکپارچگی ارضی و امنیت ملی این کشور ارتباط دارد، اما هرگز این صنعت در نتیجه فشارهای خارجی، نتوانسته است به وضعیت مطلوب خود برسد. بعد از سقوط رژیم دیکتاتوری صدام در ۹ آوریل ۲۰۰۳ و اشغال عراق توسط نیروهای آمریکایی، راه آهن عراق براثر حملات گروه های تروریستی و همچنین سرقت و فساد اداری در این کشور دچار بزرگترین تخریب ها شد. با وجود همه اینها، نظام جدید حاکم بر عراق در طول ۱۶ سال گذشته کوشیده است که همه این چالش های داخلی و خارجی را پشت سر بگذارد و دوباره خط آهن را در این کشور احیا کند. رویکرد حکومت جدید و مجموعه قوای عراق به نظر می رسد راهبردهای خود را در مرحله پیشرو ترسیم کرده اند. دولت عراق با توسعه همکاری های اقتصادی خود با همه کشورهای منطقه –بدون استثنا- می کوشد این اطمینان را بدهد که عراق در مباحث اقتصاد و امنیت منطقه ای، نگاهی جمعی دارد و مایل به آسیب رساندن به امنیت و اقتصاد هیچ یک از کشورهای پیرامون خود را ندارد.

برهمین اساس است که رهبران جدید عراق طرح نظام جدید منطقه ای را با محور اقتصاد و امنیت مطرح کرده اند تا مجموعه طرح های اقتصادی از جمله طرح احیای راه آهن عراق و اتصال به راه ابریشم ریلی در این چارچوب عمومی سازماندهی شود.

اخبار حمل ونقل

کاهش ۱۶۰۰۰ میلیارد بدهی ایران ایر

طی مصوبه‌ای از سوی دولت حدود ۱۶ هزار میلیارد ریال از بدهی‌های این شرکت تسویه و به سرمایه این ایرلاین افزوده شده است.هیئت وزیران به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی با افزایش سرمایه دولت در شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (ایران ایر) و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران تا سقف ۳۵ هزار میلیارد ریال موافقت کرد.مصوبه دولت به شرح ذیل است؛«۱- در اجرای بند (ح) تبصره (۷) قانون بودجه سال ۱۳۹۷ کل کشور، پس از کسر سهم صندوق توسعه ملی و سهم عاملیت بانک‌ها، بدهی ارزی شرکت‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) بابت اصل و سود تسهیلات دریافت شده از حساب ذخیره ارزی براساس آخرین صورت‌های مالی حسابرسی شده آنها برای سال مالی منتهی به ۱۳۹۶/۱۲/۲۹، جمعاً به مبلغ سی و پنج هزار میلیارد (۰۰۰ر۰۰۰ر۰۰۰ر۰۰۰ر۳۵) ریال به شرح جدول زیر از طریق افزایش سرمایه دولت در شرکت‌های مزبور تسویه می‌شود: ۲- ترتیب اعمال افزایش سرمایه طبق نظر مجمع عمومی شرکت‌های یادشده صورت می گیرد و مانده مطالبات حساب ذخیره ارزی از این بابت و تا سقف مبلغ فوق تسویه شده محسوب می گردد.»/تسنیم

کاهش ۱۲ درصدی سفرهای نوروزی با ناوگان حمل و نقل عمومی

حاجی اسماعیلی گفت: از ۲۵ اسفند ۹۷ تا ۱۷ فروردین ۹۸ میزان سفر با ناوگان حمل و نقل عمومی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۲ درصد کاهش داشته است.محسن حاجی اسماعیلی مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در تشریح گزارش سفرهای نوروزی ۱۳۹۸ در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای اظهار کرد: در طرح سفرهای نوروزی ۱۳۹۸ حدود ۶۲ هزار دستگاه انواع ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای شامل ۱۴۵۰۰ دستگاه اتوبوس، ۳۱۵۰۰ مینی‌بوس و ۲۶۳۰۰ دستگاه سواری کرایه بین شهری به مردم خدمت‌رسانی کردند.وی افزود: از ۲۵ اسفند ۱۳۹۷ تا ۱۷ فروردین ۱۳۹۸ بالغ بر هفت میلیون و ۳۶۶هزار و ۴۴۳ مسافر در قالب ۷۰۵ هزار و ۱۷۳ سفر با ناوگان حمل‌ونقل عمومی جابجا شدند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۲ درصد کاهش داشته است.این مقام مسئول در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای دلایل کاهش سفر با ناوگان حمل‌ونقل عمومی را شرایط جوی و وقوع سیلاب‌ها در استان‌های مختلف اعلام کرد و گفت: صدور اطلاعیه‌های متعدد از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و پلیس راهور ناجا، منجر به امتناع مردم از انجام سفر شد.مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان اینکه ۴۳.۲ درصد سفرهای انجام شده درون استانی و ۵۶.۸ درصد برون استانی بوده است، بیان کرد: از مجموع سفرهای انجام شده با ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای ۲۳۸ هزار ۳۲۵ سفر معادل ۳۳.۸ درصد با اتوبوس، ۱۱۸ هزار و ۶۶۶ سفر معادل ۱۶.۸ درصد با مینی‌بوس و ۳۴۸ هزار و ۱۸۲ سفر معادل ۴۹.۴ درصد با سواری کرایه انجام شد./باشگاه خبرنگاران

انتصاب معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارت راه و شهرسازی

وزیر راه و شهرسازی با صدور حکمی مهدی عبوری را به عنوان معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارت راه و شهرسازی منصوب کرد.محمد اسلامی در متن حکم مهدی عبوری معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارت راه و شهرسازی آورده است: با توجه به تجربه، تخصص، تعهد و سابقه مدیریتی جنابعالی به موجب این حکم به عنوان «معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی» وزارت راه و شهرسازی منصوب می‌شوید. امید است با استعانت از خداوند متعال در اجرای سیاست‌های دولت تدبیر و امید و استفاده از تمامی ظرفیت‌ها و استعدادهای بالقوه در اجرای ماموریت‌های محوله، اهتمام ویژه داشته باشید. در این حکم از مواردی شامل، اصلاح ساختار سازمانی، نظام جبران خدمات و چابک سازی و کاهش دیوان سالاری در وزارتخانه به منظور بهره مندی حداکثری از توان تخصصی منابع در ستاد وزارت، استان‌ها و همه دستگاه‌های تابعه... یاد شده است./صدا و سیما

راه‌آهن خلیج‌فارس-مدیترانه؛ شاهراه اتصال ایران به کشورهای اروپایی

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: اتصال ریلی ایران، سوریه و عراق می تواند در انتقال کالا از اقیانوس هند و کشورهای جنوب آسیا موثر باشد و این کشورها می توانند کالاهای ترانزیتی خود را از این طریق به اروپا ارسال کنند.سیدکمال الدین شهریاری عضو کمیسیون عمران مجلس اجرای پروژه ساخت راه آهن ایران- عراق- سوریه را مثبت ارزیابی کرد و گفت: اجرای این پروژه استراتژیک می تواند به سکویی برای توسعه اقتصادی سه کشور به ویژه جمهوری اسلامی ایران تبدیل شود.نماینده مردم دشتی و تنگستان در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: حمل و نقل ریلی در تمام کشورهای دنیا یکی از ارزان ترین و ایمن ترین روش های جابه جایی مسافر و کالا محسوب می شود.ایجاد یک خط ترانزیت ریلی از خلیج فارس به دریای مدیترانه به عنوان دو قطب بسیار مهم در بحث تجارت منطقه ای و جهانی، می تواند اقتصاد منطقه را شکوفا کند.پروژه ساخت راه آهن ایران- عراق- سوریه، علاوه بر آثار مثبت اقتصادی برای کشور، موجب تقویت قدرت محور مقاومت در عرصه منطقه ای نیز می شود.شهریاری ادامه داد: پروژه ساخت راه آهن ایران- عراق- سوریه، علاوه بر آثار مثبت اقتصادی برای کشور، موجب تقویت قدرت محور مقاومت در عرصه منطقه ای نیز می شود. این نماینده مردم در مجلس دهم گفت: در شرایط کنونی ایران بخش اعظمی از صادرات خود را از مسیر ترانزیت دریایی انتقال می دهد، حال ساخت خط راه آهن میان سه کشور ایران، سوریه و عراق و اتصال ریلی خلیج فارس به دریای مدیترانه می تواند زمینه افزایش صادرات و اتصال ایران به کشورهای اروپایی را فراهم کند./خانه ملت