



خبر

اطلاعیه سازمان
هواپیمایی درباره
لغو مجوز پروازهای
ایرلاین های متخلف

سازمان هواپیمایی درباره لغو مجوز پروازهای ۱۰ شرکت هواپیمایی در برخی مسیرها و همچنین لغو مجوز برخی شرکت‌های فروش خدمات سفر در اطلاعیه‌ای توضیح داد. روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشور در خصوص اقدامات صورت گرفته در راستای حمایت از حقوق مسافر و کنترل بازار فروش بلیت هواپیما در طول ماه‌های اخیر اطلاعیه‌ای صادر کرد که در آن آمده است: در راستای حمایت از حقوق مسافر و رعایت دستورالعمل‌ها و قوانین صنعت هوانوردی و همچنین تأکید و دستور وزیر راه و شهرسازی مبنی بر ممنوعیت فروش چارتری بلیت در مسیرهای هوایی پرتراфик از مبدأ و به مقصد تهران (-مشهد- تبریز- اصفهان- شیراز- اهواز- بندرعباس) و نیز تخلف گرانفروشی برخی از شرکت‌های هواپیمایی، اقداماتی از جمله لغو مجوز ۱۰ شرکت هواپیمایی در برخی از مسیرها به عمل آمد. همچنین در چهارچوب وظایف و مسئولیت‌های محوله در قالب قانون سازمان هواپیمایی کشور و سایر قوانین و مقررات موضوعه، نظارت‌های لازم در خصوص الزام رعایت مقررات و بخشنامه‌های نرخی و سایر الزامات موضوعه صورت گرفته است.

در این اطلاعیه آمده است: در حوزه برخورد با تخلفات دفتر بلیت هوایی، پروانه فعالیت دفتر دارای مجوز فروش الکترونیکی تخلیق شده و در صورتی که دارای مجوز از این سازمان نبوده به مراجع صلاحیت‌دار معرفی شده‌اند. در خصوص شرکت‌های هواپیمایی نیز در دو حوزه تخلفات نرخی و پروازهای چارتری اقداماتی به شرح ذیل انجام شده است: نخست در حوزه تخلفات نرخی، رصد مستمر و روزانه تمامی کانال‌ها و سیستم‌های توزیع و فروش در جهت انطباق با نرخ‌های نمایش داده شده و فروش رفته با نرخ‌نامه ابلاغی این سازمان انجام می‌گیرد و موارد تخلف به سازمان تعزیرات حکومتی برای برخورد تعزیراتی معرفی می‌شوند که تاکنون چند پرونده در سازمان مزبور تشکیل شده و در دست پیگیری است.

همچنین در حوزه پروازهای چارتری نیز این سازمان با ابلاغ بخشنامه به شرکت‌های هواپیمایی، برقراری پرواز چارتری در ۶ مسیر از مبدأ و به مقصد تهران (مشهد، تبریز، اصفهان، شیراز، اهواز، بندرعباس) را غیرمجاز اعلام و به شرکت‌های هواپیمایی ۱۴ روز مهلت برای حذف پروازهای چارتری در مسیرهای فوق‌الذکر تعیین کرد. با اتمام مهلت تعیین شده، مجوزهای پروازی آن دسته از شرکت‌های هواپیمایی که نسبت به رعایت بخشنامه ابلاغی اقدام نکردند، در برخی از مسیرها ابطال شد که همواره به عنوان آخرین اقدام، در دستور کار این سازمان قرار می‌گیرد. این اقدام در ادامه تذکرات کتبی قبلی، معرفی به دستگاه‌های نظارتی و تعزیراتی وضع شده برای شرکت‌ها در حوزه غیرعملیاتی و بنا به دستور صریح مقام عالی وزارت صورت گرفت.

به ریل منتقل شود؛ این رقم (۳۰ درصد) در خصوص حمل بار، منطقی است اما انتقال ۲۰ درصد بخش مسافری به حمل و نقل ریلی، هدف‌گذاری بلندپروازانه‌ای بود که بتوانیم این حجم از مسافر را با ریل جابه‌جا کنیم. چون اصولاً ریل برای حمل بار است و باید اولویت با حمل بار باشد خصوصاً با کشورهای که مساحتی مشابه ایران دارند و اگر به روی ریلی که برای حمل بار در نظر گرفته شده، مسافر بیاوریم، کار جابه‌جایی بار خراب می‌شود. وی ادامه داد: اگر سهم بار از ریل کم شود، بخش اعظم آن به جاده منتقل شده و در مقابل هزینه‌های جابه‌جایی کالا بسدت افزایش می‌یابد و از نظر اقتصاد ملی، ۷ برابر بیشتر می‌شود. در نتیجه باید هدف‌گذاری در تقویت حمل ریلی بار باشد. وی در پاسخ به این پرسش که تا چه میزان این هدف‌گذاری محقق شده گفت: سهم راه آهن از بار جابه‌جا شده کشور بر اساس آخرین آمار ۴۴ میلیون تن بوده که اگر حجم کل بار در کشور را سالانه ۵۰۰ میلیون تن بدانیم، لذا این حجم باری که در کشور از مسیر ریلی منتقل می‌شود حداکثر ۸ تا ۹ درصد بوده و نتوانسته‌ایم به هدف‌گذاری مورد نظر برسیم؛ البته در سال‌های ۹۶ و ۹۷ بخش ریلی در حال دستیابی به سهم مورد نظر بود اما ناگهان روند رشد متوقف شد و ما هنوز به آمار مورد نظر برنامه ششم نرسیده‌ایم.

وی درباره بخش مسافری نیز گفت: در کشور سالانه یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون نفر جابه‌جا می‌شوند که طبق آمار راه آهن تنها ۳۰ میلیون نفر از این میزان سفر با قطار جابه‌جا می‌شوند و نشان می‌دهد سهم ریل از مسافر ۱/۶ درصد است و نتوانسته‌ایم به هیچ وجه به رقم هدف‌گذاری شده در برنامه ششم توسعه دست یابیم. ضیایی درباره اینکه آیا اختصاص یک درصد درآمد نفتی به بخش ریلی که در برنامه ششم توسعه آمده، محقق شده یا نه گفت: تقریباً هیچ مبلغی از آن محقق نشده است که نشان می‌دهد احتمالاً در برنامه‌ریزی و تصویب قوانین مشکل داریم به خصوص که در قوانین بودجه سنوایی، بعضاً ارقام مندرج در برنامه‌های ۵ ساله توسعه نقض شده و امکان اجرایی شدن برنامه را ملغی می‌کند. لذا این برنامه‌ها در کشور اجرا نمی‌شود و باید در تدوین برنامه هفتم به این موضوع دقت شود. وی با اشاره به اهمیت بهره‌ور شدن راه آهن و حمل و نقل ریلی بیان کرد: تا زمانی که افزایش راندمان را در دستور کار قرار ندهیم، امکان دستیابی به اهداف و برنامه‌های توسعه به سختی امکان‌پذیر است.

ساخت مسیرهای ترانزیتی ریلی

با توجه به راهبرد توسعه اقتصادی همه‌جانبه که دولت بخصوص در ارتباط با منطقه در پیش گرفته است، اولویت ساخت و توسعه شبکه ریلی از محورهای با درجه اهمیت کمتر به سمت محورهای ترانزیتی تغییر پیدا کرده است. بر این اساس دو کریدور مهم رشت-آستارا و شلمچه-بصره در همکاری و مشارکت با دو کشور روسیه و عراق تعیین تکلیف می‌شود.



تکمیل و توسعه حمل و نقل ریلی به عنوان محور توسعه پایدار اقتصادی در برنامه‌های کلان و بالادستی مورد تأکید قرار گرفته است با اینکه در دولت قبل شاهد اتصال برخی استان‌ها به شبکه ریلی بودیم اما مهمترین بخش توسعه حمل و نقل ریلی یعنی تکمیل شبکه ترانزیتی برای استفاده حداکثری از کریدور شمال-جنوب به سرانجام نرسید تا سالانه قریب به ۲۰ میلیارد دلار درآمد ارزی از دست برود



عکس: ایسنا

تکمیل کریدورهای ترانزیتی
معطل مانده دولت قبل

محور ترانزیتی ریلی رشت-آستارا و شلمچه-بصره بعد از سال‌ها معطلی تعیین تکلیف شد تا تحول ترانزیتی محقق شود

گزارش

برهان محمودی

روزنامه نگار

به ۱۱ میلیارد تن در سال می‌رسد و ایران می‌توانست بخش مهمی از جابه‌جایی بار میان این دو کشور را از مسیر ریلی خود بر عهده بگیرد ولی به دلیل متصل نشدن راه آهن رشت به آستارا از این درآمد سرشار ترانزیتی محروم شد. تکمیل و توسعه حمل و نقل ریلی به عنوان محور توسعه پایدار اقتصادی در برنامه‌های کلان و بالادستی مورد تأکید قرار گرفته است با اینکه در دولت قبل شاهد اتصال برخی استان‌ها به شبکه ریلی بودیم اما مهمترین بخش توسعه حمل و نقل ریلی یعنی تکمیل شبکه ترانزیتی برای استفاده حداکثری از کریدور شمال-جنوب به سرانجام نرسید تا سالانه قریب به ۲۰ میلیارد دلار درآمد ارزی از دست برود. کارشناسان حوزه حمل و نقل معتقدند طرح‌های ریلی کشور اولویت‌بندی نشد به همین دلیل ساخت برخی محورهای مهم سال‌ها به طول کشید و محورهایی که فعلاً تقاضایی در حمل بار به آن صورت ندارد احداث شد.

با توجه به راهبرد توسعه اقتصادی همه جانبه که دولت بخصوص در ارتباط با کشور و توسعه مناطق کم‌برخوردار ساخت و توسعه شبکه ریلی از محورهای با درجه اهمیت کمتر به سمت محورهای ترانزیتی تغییر پیدا کرده است. بر این اساس دو کریدور مهم رشت-آستارا و شلمچه-بصره در همکاری و مشارکت با

دو کشور روسیه و عراق تعیین تکلیف می‌شود. این روزها دولت سیزدهم با نهایی کردن لایحه برنامه هفتم توسعه و بزودی ارسال آن به مجلس، به دنبال تحقق برنامه‌ها و هدف‌گذاری‌ها خصوصاً در توسعه زیرساخت‌های اقتصادی است که یکی از مهمترین بخش‌های زیرساختی و عمرانی کشور توسعه حمل و نقل ریلی است. در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی مسافری خصوصاً سریع‌السیر نیز به رغم سرمایه‌گذاری چینی‌ها در راه آهن تهران-اصفهان برای ساخت قطار سریع‌السیر، همچنین اعلام آمادگی روس‌ها برای سرمایه‌گذاری در برقی کردن خط آهن تهران-مشهد اما به دلیل ناکارآمدی مدیران وقت وزارت راه و شهرسازی این دو پروژه عظیم که می‌توانست سهم ریلی از جابه‌جایی مسافر را بشدت افزایش دهند هیچ‌گاه اجرایی نشدند. همچنین کلنگ زنی‌های متعدد نمایشی احداث راه آهن شلمچه-بصره که بارها با سفرهای متعدد مقامات وقت وزارت راه ایران و حمل و نقل عراق میان تهران و بغداد همراه بود هرگز به مرحله اجرا نرسید. دور ماندن ایران از کریدور شرق به غرب و ادامه اتصال راه آهن شلمچه-بصره به اردن و سوریه که می‌توانست ایران را به مدیترانه متصل کند فضای ورود رقیباً خصوصاً ترکیه را فراهم کرد و سبب شده تا عراقی‌ها به احداث راه

معطلی برنامه

در برنامه ششم توسعه، انتقال ۳۰ درصد از حجم بار به ریل به دولت تکلیف شده بود اما در سال‌های اخیر با وجود تأکید سیاست‌های راهبردی کشور بر توسعه حمل و نقل ریلی این امر محقق نشد. علی ضیایی کارشناس حمل و نقل ریلی در این خصوص به «ایران» گفت: در خصوص برنامه ششم در حوزه ریلی دو هدف‌گذاری شاخص داشتیم یکی اینکه یک درصد درآمد نفتی صرف توسعه صنعت ریلی شود دوم اینکه ۲۰ درصد حمل مسافر و ۳۰ درصد حمل بار

آغاز ریل گذاری راه آهن خاش-ایران شهر

تومان آغاز شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: یکی از اولویت‌های اصلی دولت تکمیل کریدور ریلی شمال-جنوب در شرق کشور و توسعه مناطق کم‌برخوردار است که در قالب دو پروژه در برنامه کاری وزارت راه و شهرسازی قرار دارد. وی ادامه داد: در حال حاضر پیشرفت فیزیکی کل پروژه ۶۶ درصد است و طبق برنامه زمانبندی ظرف یک ماه آینده عملیات حفاری تونل‌های مسیر در ۴۰ دستگاه و عملیات اجرایی ۱۳۸ دستگاه پل بزرگ آن به اتمام می‌رسد. خادمی با اشاره به بهره‌برداری از راه آهن زاهدان-خاش اظهار داشت: کل مسیر ریلی زاهدان تا چابهار ۶۲۸ کیلومتر است و عملیات زیرسازی

۴۷۸ کیلومتری نیز با پیشرفت فیزیکی ۸۵ درصد در حال انجام است. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین از اتمام عملیات اجرایی مسیر تا پایان سال ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: به منظور اتمام عملیات اجرایی بخش‌های باقیمانده این مسیر ریلی ۱۳ هزار میلیارد تومان اعتبار مورد نیاز است. وی همچنین در خصوص برنامه اجرایی بخش‌های دیگر کریدور ریلی شمال-جنوب در شرق کشور گفت: قرارداد ساخت مسیر ریلی زاهدان به سمت میلک با اعتبار ۱۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان منعقد شده است و بزودی عملیات اجرایی آن آغاز می‌شود. ادامه مسیر به سمت بیرجند و در نهایت یونسی نیز در ۲۳

قطعه اجرایی تعریف شده که مناقسه بیشتر قطعات برگزار شده است و ظرف دو ماه آینده پیمانکار کل ۹۰۰ کیلومتر مشخص و عملیات اجرایی آن آغاز می‌شود و بدین ترتیب تحول بزرگی در ساخت خطوط ریلی کشور صورت می‌گیرد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور همچنین طول بزرگراه‌های در دست ساخت استان سیستان و بلوچستان را ۶۱۶ کیلومتر اعلام کرد و افزود: برنامه اجرایی بخش بزرگراهی، تکمیل ۱۹۲۰ کیلومتر راه اصلی و بزرگراه در این استان است و عملیات اجرایی کلیه محورهای منتهی به مرکز استان در حال اجرا است و به منظور تکمیل آنها اعتباری بالغ بر ۲۰ هزار میلیارد

تومان نیاز است.

خادمی تکمیل کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور در استان سیستان و بلوچستان را بخش دیگری از برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی در این منطقه از کشور دانست و گفت: این کریدور که از شرق دریای عمان تا غرب خلیج فارس امتداد دارد از



عکس: ایرنا