



زمان بهره‌برداری از متروی تهران-پرنده

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: متروی تهران-پرنده به طول ۱۹ کیلومتر در هفته دولت افتتاح می‌شود.

علیرضا جعفری گفت: براساس برنامه ریزی‌ها مقرر شده تا متروی تهران-پرنده که پیشرفت فیزیکی بالای ۷۵ درصدی دارد در هفته دولت امسال وارد خط سرویس‌دهی شود.

وی همچنین از پیشرفت ۹۹ درصدی قطار حومه‌ای تهران-هشتگرد خبر داد و گفت: در خصوص متروی هشتگرد اختلافی بین پیمانکار مترو درخصوص محاسبه صورت وضعیت قطعی پروژه وجود دارد. با توجه به اینکه اسناد و مدارکی که توسط پیمانکار ارائه می‌شود بعضاً مشکلات فنی دارد پرونده در حال ارجاع به شورای فنی کشور برای اعلام نظر نهایی قرار دارد. زمانی که این موضوع در شورای عالی فنی کشور بررسی شود با تغییر نهایی سیگنالینگ این خط بهره‌برداری می‌شود. افزایش متوسط تأخیر پرواز

ایرلاین‌ها به ۹۴ دقیقه

طبق آمار شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، در خردادماه ۱۴۰۲، درصد پروازهای خروجی تأخیر داشتند و متوسط زمان تأخیر پرواز ایرلاین‌ها، به ۹۴ دقیقه افزایش یافت. براساس گزارش منتشر شده توسط مرکز اطلاعات و آمار شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، کل پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در خردادماه ۱۴۰۲ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۲ درصد و در اعزام و پذیرش مسافر ۳ درصد کاهش و در ارسال و پذیرش بار و پست ۲ درصد افزایش داشته است.

پروازهای داخلی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در خرداد ماه ۱۴۰۲ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۵ درصد و اعزام و پذیرش مسافر ۵ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۲ درصد کاهش داشته است. پروازهای بین‌المللی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت نیز نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۳۲ درصد،

اعزام و پذیرش مسافر ۱۶ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۱۵ درصد افزایش داشته است. کل پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در خرداد ماه

۱۴۰۲ نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست ۴ درصد افزایش، اعزام و پذیرش مسافر ۲ درصد کاهش و ارسال و پذیرش بار و پست ۲ درصد افزایش داشته است. پروازهای داخلی نیز در این بازه زمانی نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست یک درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۵ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۶ درصد کاهش داشته است. پروازهای بین‌المللی نیز در نشست و برخاست ۵۰ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۴۹ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۴۸ درصد افزایش داشته است.



عکس: ایرنا

۷ هزار کیلومتر محور ترانزیتی در دست ساخت

تا چند ماه آینده تمام مسیرها از مرکز (تهران) به بندر امام چهار خطه می‌شوند که تحولی در افزایش سرعت جابه‌جایی بار ایجاد خواهد کرد

گزارش

با توجه به سهم بالای بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در تولید ناخالص داخلی و انتقال کالا و مسافر در بین حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل، بهبود وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل این حوزه، یکی از اولویت‌های مهم در راستای توسعه پایدار حمل‌ونقل کشور به شمار می‌رود. براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، ارزش دارایی‌ها و زیرساخت‌های حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای شامل شبکه راه‌های کشور، پل‌ها و تونل‌ها و سایر ابنیه فنی، بالغ بر ۳۰۰۰ همت به نرخ روز برآورد می‌شود که سرمایه قابل توجهی است. ساخت، نگهداری و بهسازی راه‌ها نقش بسیار مهمی در تأمین عبور و مرور ایمن، روان و کاهش مصرف سوخت و استهلاک وسایل نقلیه ایفا می‌کند و کم‌توجهی به این مسأله موجب اختلال در فرایند حمل‌ونقل و چرخ تولید کشور می‌شود. توسعه شبکه‌های مختلف حمل‌ونقل جاده‌ای بخشی از برنامه توسعه اقتصادی کشور است. ساخت آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها، برنامه اتصال گذرگاه‌های ارتباطی مختلف در کشور در کنار توسعه شبکه ریلی است.

مهم‌ترین هدف از ساخت، توسعه بهسازی و نگهداری راه‌ها به‌خصوص در بخش آزادراهی، افزایش ایمنی و کاهش هزینه‌های سفر و حمل کالا و ترانزیت است. از این‌رو احداث آزادراه به‌عنوان راهکاری مناسب برای افزایش ایمنی سفر، ظرفیت ترافیک، کاهش هزینه‌های سوخت، استهلاک خودرو و... مورد توجه صنعت راهسازی قرار گرفته است. موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و عبور کریدورهای ترانزیتی شرق-غرب و شمال-جنوب از کشورمان از یک‌سو و تحولات و پیشرفت‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی کشور از سوی دیگر، ضرورت توسعه شبکه آزادراهی کشور را به منظور افزایش درآمد‌های ملی، ایمنی و آسایش سفرهای جاده‌ای، کاهش هزینه‌های انرژی، قیمت تمام‌شده کالا و... دوچندان می‌کند.

هفته گذشته جاده ملی پاتاوه به دهدشت به‌عنوان بخش مهمی از کریدور شمال-جنوب به طول ۱۳۶ کیلومتر در استان کهگیلویه و بویراحمد با حضور رئیس‌جمهور و وزیر راه و شهرسازی افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. کدخدازاده، معاون ساخت توسعه راه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» با اشاره به افتتاح این مسیر مهم که موجب

کاهش ۶۵ کیلومتری راه‌های موجود در منطقه می‌شود، گفت: علاوه بر این مسیر، راه‌های دیگری در کریدورهای شمال-جنوب و شرق به غرب کشور در دست ساخت است که تکمیل آنها شبکه راه‌های ترانزیتی را تکمیل می‌کند. به گفته محمدرضا کدخدازاده، در مجموع ۷ هزار کیلومتر راه اصلی در حال ساخت است که با اولویت اهمیت و پیشرفت فیزیکی که دارند، تکمیل خواهند شد. حدود ۹۰ درصد این راه‌ها به‌صورت باند دوم است که برای کمک به افزایش سرعت حمل‌ونقل ترانزیتی، وی مهمترین راه در دست ساخت را محور توره-بروجرد نام برد که با بهره‌برداری از آن مسیر تهران تا بندر امام چهار خطه می‌شود.

وی خاطرنشان کرد: حدود ۲۰ کیلومتر از این مسیر باقی مانده که با تکمیل آن بزودی به بهره‌برداری می‌رسد و با بهره‌برداری از آن انتظار داریم ترافیک این محور مهم ترانزیتی نیز کاهش یابد. مسیر حد فاصل تهران تا بندر امام حدود ۹۰۰ کیلومتر و به صورت ۴ خطه و ۶ خطه است، اما در این میان محدوده حدود ۲۷ کیلومتری از مسیر توره به بروجرد در گردنه زالیان باقی مانده است. برنامه‌ریزی بر این است که در ماه‌های آینده، عملیات اجرایی باند دوم این محدوده در ۲ مرحله به اتمام برسد.

معاون ساخت توسعه راه‌ها یکی دیگر از محورهای مهم را مسیر میانه-میان‌دوآب نام برد که بخشی از کریدور غرب کشور است و بزودی به بهره‌برداری می‌رسد. توسعه کریدورهای ارتباطی در داخل و اتصال آن به کریدورهای ترانزیتی بخشی از برنامه دولت با هدف افزایش نقل و انتقالات تجاری با منطقه است.

با توجه به اینکه ۹۰ درصد حمل‌ونقل مسافر جاده‌ای است، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بیشتر احساس می‌شود. به این ترتیب با رشد آزادراه‌ها و توسعه کریدورهای ترانزیتی، جذب بارهای ترانزیتی منطقه در مسیرهای شمال به جنوب تا خلیج فارس و شرق به غرب تسهیل می‌شود. افزایش درآمد ارزی برای کشور نتیجه توسعه راه‌های ترانزیتی است. در حال حاضر برای دستیابی به این هدف، تکمیل حلقه‌های



با توجه به اینکه ۹۰ درصد حمل‌ونقل مسافر جاده‌ای است، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بیشتر احساس می‌شود. به این ترتیب با رشد آزادراه‌ها و توسعه کریدورهای ترانزیتی، جذب بارهای ترانزیتی منطقه در مسیرهای شمال به جنوب تا خلیج فارس و شرق به غرب تسهیل می‌شود.

کمسیون حوزه حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی با اشاره به نقش توسعه راه‌ها در رشد پایدار اقتصادی گفت: توسعه راه‌ها در کشور در نهایت منجر به توسعه اقتصادی می‌شود. وی افزود: با توجه به اینکه هر مسیری بازرگانی، افتتاح، تعریف یا بهسازی می‌شود، به اقتصاد کشور کمک می‌کند، تکمیل آزادراه تهران-شمال نیز به عنوان اصلی‌ترین مسیر تردد بین مرکز و شمال کشور اهمیت خاصی دارد و بهره‌برداری از این مسیر به‌خصوص در گردشگری و توسعه اقتصادی استان‌های شمالی می‌تواند راهگشا باشد. حسینی افزود: این طرح سال‌ها با تکلیف و در دست ساخت بود و اکنون فاز به فاز افتتاح می‌شود که امیدبخش است. آزادراه تهران-شمال با تجهیزات پیشرفته و با رعایت مسائل زیست‌محیطی ساخته شده است. استفاده از تونل برای حفظ محیط زیست بوده است. اهمیت اقتصادی طرح از آنجا است که این مسیر تردد باری نیز داشته باشد تا بندر شمالی را به مراکز اصلی اقتصادی متصل کند. البته در حال حاضر بیشتر کارایی این آزادراه در بخش مسافری و در توسعه صنعت گردشگری است اما بهره‌برداری از این آزادراه برای بنادر و شهرهای شمالی برای کاهش طول مسافت مفید است. انتظار این است که با تکمیل آزادراه تهران-شمال شرایط، امکانات و تسهیلات فراهم شود تا بندر شمالی شرایط بهتری پیدا کند و به راه‌های اصلی و شریانی مراکز بار مراکز اقتصادی، کشاورزی و معدنی وصل شوند. به این ترتیب هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک را کاهش خواهیم داد.

وی گفت: ظرفیت بندر شمالی ۳۵ میلیون تن است، در حال حاضر ۸ میلیون تن از این ظرفیت استفاده می‌شود. از مهم‌ترین مشکلات بندر شمالی راه‌های مواصلاتی است، با احداث آزادراه کارایی و اثر بخشی بندر شمالی در توسعه تجارت صادرات و واردات و ترانزیت افزایش می‌یابد.

افتتاح گذرگاه مرزی جدید میان ایران و اقلیم کردستان

یکی دیگر از گذرگاه‌های ترانزیتی مهم در کشور اتصال ایران به عراق است. اتصال ریلی بین دو کشور فعلاً به اجرا نرسیده است اما روز گذشته وزیر دارایی و اقتصادی اقلیم کردستان عراق از افتتاح گذرگاه مرزی جدید با ایران خبر داد.

آوات شیخ جناب، در حاشیه بازدید از گذرگاه مرزی پرویزخان در یک نشست خبری تأکید کرد که گذرگاه «تیلکو» امروز به طور رسمی افتتاح شد.

شیخ جناب خاطرنشان کرد که افتتاح این گذرگاه تأثیر مثبتی در ایجاد فرصت‌های شغلی خواهد داشت و فعالیت‌های تجاری در منطقه «کرمیان» در اقلیم کردستان عراق را افزایش می‌دهد.

بر اساس این گزارش، این گذرگاه مرزی جدید از سمت اقلیم کردستان در منطقه «میدان» و از سمت ایران در استان کرمانشاه واقع است.

کریدورهای ترانزیتی با احداث آزادراه‌های دارای اولویت در دست اجرا است. به گفته خیرالله خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور تکمیل ۲۹۳ کیلومتر از آزادراه‌های کشور در پنج پروژه اولویت‌دار در سال ۱۴۰۲ است. با افتتاح منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال به طول ۲۲ کیلومتر، آزادراه منجیل-رودبار به طول ۸ کیلومتر، آزادراه اصفهان-شیراز به طول ۲۱۰ کیلومتر، آزادراه تبریز-صوفیان به طول ۲۴ کیلومتر و آزادراه مراغه-هشترود به طول ۲۹ کیلومتر در سال ۱۴۰۲ به شبکه آزادراهی کشور افزود می‌شوند که علاوه بر افزایش طول شبکه، موجب حذف بخش مهمی از گلوگاه‌های ترافیکی منطقه می‌شود.

اتصال بندر شمالی به جنوبی

سیدعلی حسینی، رئیس سابق

بسط و تعمیق مرکز مبادله ارز و طلا به منظور تثبیت نرخ ارز

با اینکه به گفته متولیان بخش حمل‌ونقل نیاز حال حاضر کشور ساخت ۱۰ هزار کیلومتر آزادراه است اما فعلاً کمتر از یک‌دهم این عدد در دست ساخت است. مهم‌ترین عامل در توسعه نیافتگی شبکه بزرگراهی تأمین منابع است. افزایش هزینه‌های ساخت از یک طرف و افزایش هزینه نگهداری راه‌ها از طرف دیگر، احداث آزادراه را با موانعی روبه‌رو کرده است. به گفته فعالان بخش حمل‌ونقل در کشور، از نظر تجهیزات و نیروی انسانی ماهر برای ساخت راه‌های مشکلی نداریم ولی تأمین سرمایه با توجه به مشکلات اقتصادی به‌خصوص تحریم، برنامه‌های توسعه‌ای در بخش آزادراهی را با موانعی همراه کرده است.

عمر مفید ساختمان‌ها در کشور ۵۰ سال کمتر از متوسط جهانی



عکس: سجاد صفری/ایرنا

شکیب با اشاره به مقاومت مسکن مهر اظهار داشت: دیدیم که مسکن مهر در زلزله کرمانشاه خوب جواب داد و سقف واحدهای مسکن مهر نریخت و کسی در این ساختمان‌ها کشته نشد اما تا ۷۰ درصد ساختمان از لحاظ دیوارها و تأسیسات دیگر قابل استفاده نبود و هزینه‌ای برای حاکمیت برای بازسازی ایجاد کرد.

وی در پاسخ به سؤال دیگر «ایران اقتصادی» در خصوص عمر ساختمان ایران و دنیا گفت: در حال حاضر عمر ساختمان در ایران به طور متوسط بین ۳۰ تا ۴۰ سال است در حالی که در دنیا این عدد بین ۷۵ تا ۱۰۰ سال است.

وی در پاسخ به «ایران اقتصادی» در خصوص نظارت بر ساخت وسازها گفت: سازمان نظام مهندسی ساختمان روی ساختمان‌های دولتی نظارت ندارد و تمرکز آن روی ساخت و سازهای بخش خصوصی است، طبق گزارش‌ها هر خانواده ایرانی ۴۵ درصد از درآمد خود را صرف مسکن می‌کند و عملاً استفاده بهینه این سرمایه‌گذاری به خلاقیت اعضای سازمان نظام مهندسی ساختمان بر می‌گردد تا عمر ساختمان افزایش پیدا کند و در برابر سوانح مقاوم باشد البته نهادهای دیگری مانند شهرداری و وزارت صمت در این موضوعات نقش آفرین هستند اما سازمان نظام مهندسی نقش کلیدی دارد.

به بحث ارتقای کیفیت ساخت‌وساز ورود جدی داشتیم تا کمک کنیم این هدف را محقق کنیم. همچنین به موضوع شفافیت سازمان نظام مهندسی وارد شدیم؛ در این راستا با توجه به اینکه در ارائه خدمات مهندسی وحدت رویه وجود نداشت، راه‌اندازی سامانه یکپارچه‌ای را آغاز کرده‌ایم. بخشی از این سامانه آماده شد و تا ۱۵ ماه آینده همه سازمان‌های استانی باید یک نرم‌افزار واحد داشته باشند و دیگر از نرم‌افزارهای پراکنده استفاده نشود. بر این اساس همه حوزه‌ها دارای یک سیستم یکپارچه می‌شوند که دیگر کسی نمی‌تواند در آن مداخله‌ای داشته باشد.

در حال حاضر عمر ساختمان در ایران به طور متوسط بین ۳۰ تا ۴۰ سال است در حالی که در دنیا این عدد بین ۷۵ تا ۱۰۰ سال است. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، روز گذشته در نشست خبری با اشاره به وظیفه طراحی، نظارت و اجرای ساخت ساختمان در کشور که بر عهده سازمان نظام مهندسی است، گفت: این سازمان با اینکه نقش مهمی در افزایش کیفی‌سازی واحدهای ساختمانی دارد اما چون مجری قانون نیست بسیاری قوانین مهندسی در ساختمان‌سازی رعایت نمی‌شود. حمزه شکیب افزود: در دوره جدید

کار را دریافت کند.

رئیس سازمان نظام مهندسی انرژي ساختمان از امسال خبر داد و گفت: ساختمان‌ها از امسال در حوزه مصرف انرژي برچسب انرژی خواهند داشت و رده‌بندی می‌شوند و رعایت حداقلی آن الزامی است تا بتوانند پایان