

راه و شهرسازی

پرواز عمان–مشهدبه زودی آغاز می‌شود
شرکت عمان ایر اعلام کرد: پرواز عمان به مقصد مشهد به زودی آغاز می‌شود.
شرکت هواپیمایی عمان‌ایر در توییت رسمی خود اعلام کرد.به‌زودی یکی دیگر از پروازهای خود به مقصد ایران (شهر مشهد) را به زودی آغاز خواهد کرد.عمان ایر اعلام کرده است پرواز به مشهد دومین مقصد پروازی به مقصد ایران بعد از تهران خواهد بود.بیشتر این شرکت دومین پرواز روزانه خود به تهران را آغاز کرده بود.بر اساس این گزارش، ایران بعد از لغو تحریم‌ها بر نامه‌های جذب توریست را بیشتر کرده است. در ماه ژانویه امسال عبدالجسین خدری رئیس شرکت خدری جهان دریا گفت: پروازهای کشورهای اسلامی حوزه خلیج فارس برای ارتباط بیشتر با ایران–مسقط–بمبئی مطالعه می‌شود و توسط سازمان بنادر و دریایی ایران حمایت خواهد شد.

خط هوایی تهران –سؤل تاپایان ۲۰۱۶برقرار می‌شود

وزیر زمین؛ زیرساخت و حمل و نقل کره جنوبی در دیدار با عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی کشورمان گفت: در سفر رئیس جمهوری کره جنوبی به تهران دو یادداشت تفاهم ریلی میان ایران و کره جنوبی به امضا می‌رسد و تا پایان ۲۰۱۶ خط هوایی بین تهران و سئول برقرار می‌شود.

کانگ هواین افزود: رئیس جمهوری کره جنوبی در سفر به ایران قرار است فردا با رئیس جمهوری اسلامی ایران ملاقات کند و یادداشت تفاهم در حوزه توسعه زیر ساخت‌ها و راه‌آهن نیز میان دو کشور امضا می‌شود.

وی ضمن ابراز خرسندی از فراهم شدن زمینه همکاری کره جنوبی و ایران، ابراز امیدواری کرد در آینده نزدیک زمینه همکاری‌های دو کشور در حوزه حمل و نقل و زیرساخت‌ها افزایش یابد.
کانگ‌هواین با بیان اینکه برای همکاری‌های بیشتر با ایران چند محور را در دستور کار قرار داده ایم، گفت: دو کشور در زمینه‌های راه‌آهن، مدیریت حمل و نقل، سیستم های مدیریت حمل‌ونقل هوشمند، حمل‌ونقل هوایی و سایر بخش‌ها همکاری بیشتری خواهند داشت و در همین زمینه گروه پژوهشی کره‌ای برای بررسی زمینه‌های همکاری به ایران سفر می‌کند.

وزیر زمین، زیرساخت و حمل و نقل کره جنوبی با اشاره به روش‌های تامین مالی پروژه‌های قابل همکاری با ایران نیز توضیح داد: پروژه‌ای که زودتر از سایر پروژه‌ها با مشارکت دو کشور عملیاتی می‌شود پروژه ریلی اصفهان– اهواز است که در این زمینه سند همکاری بین دو کشور امضا می‌شود. وی با تأکید بر اینکه احداث راه آهن اصفهان–اهواز یکی از پروژه‌های مهم در حوزه راه‌آهن برای ایران است، افزود: خوشحالم که می‌توانیم در این پروژه مشارکت کنیم. علاوه بر این قرار است یادداشت تفاهم بین شرکت راه آهن ایران و شرکت هیوندای جهت تامین ۴۵۰ واگن برای ایران امضا شود.

کانگ‌هواین با تأکید بر اینکه تلاش می‌کنیم فاینانس این دو پروژه را از طرف بانک صادرات واردات (اگزیم بانک) و فاینانس های کره‌ای تأمین شود، افزود: بسته مالی فاینانس پیشنهاد شده پروژه‌های اولویت‌دار را به ویژه پروژه راه‌آهن اصفهان –اهواز پوشش می‌دهد. علاوه بر این برای تأمین فاینانس سایر پروژه‌ها با وزارت دارایی کره جنوبی مذاکره کردیم تا بسته‌های مالی دیگر را بررسی و پیشنهاد کنند. وزیر زمین، زیرساخت و حمل و نقل کره جنوبی از اهاندازی سیستم «تبادل یورو» بین ایران و کره در آینده نزدیک خبر داد و گفت: من به وزیر راه و شهرسازی ایران قول می‌دهم تمام تلاش خود را برای ارائه سایر روش‌های تأمین مالی پروژه‌ها به کار گیریم. کانگ‌هواین خاطرنشان کرد: تأمین مالی پروژه‌ها به صورت «اعتبار صادراتی (Export Credit)» است اما فاینانس های کره‌ای این تسهیلات را به شرکت‌های خصوص کره ارائه می‌دهند و آنها نیز در باره جزئیات و شرایط با شرکت‌های ایرانی مذاکره و تفاهم می‌کنند.

وی تأکید کرد: سعی می‌کنیم در خصوص نحوه تأمین مالی پروژه‌ها شرایط لازم را فراهم کنیم، چرا که رئیس جمهوری کره اعلامند به تهیه بسته فاینانس برای اجرای پروژه‌ها است. وزیر زمین، زیرساخت و حمل و نقل کره جنوبی خواستار تضمین تأمین فاینانس اجرای پروژه‌ها از سوی ایران شد و برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حمل و نقل و مسکن و شهرسازی اعلام آمادگی کرد. وی به همکاری‌های ایران و کره جنوبی در صنعت هوانوردی اشاره کرد و گفت: حدود یک ماه و نیم گذشته شرکت هواپیمایی کره جنوبی مجوز راه‌اندازی پروازهای مستقیم بین تهران و سئول را دریافت کرد و تا پایان سال میلادی ۲۰۱۶ این پروازها راه‌اندازی می‌شود که امیدواریم فرآیند اجرای آن به زودی فراهم شود.

مدیرعامل شرکت هواپیمایی عمان ایر

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از احیای قرارداد‌های خرید کشتی در راستای توسعه و نوسازی ناوگان این شرکت به عنوان یکی از اولویت‌ها خبر داد و گفت: به دنبال زنده کردن قراردادهای معلق شده هستیم که پیش‌پرداخت آنها اجرا شده‌است. محمدسعیدی اظهار کرد: یک بحث جدی در ساخت –کشتی– داریم و این مسئله بسیار گسترده و پیچیده‌ای است، نکته اول این است ابتدا باید ببینیم که ظرفیت‌های داخلی –کشتی‌سازی– به چه شکل است.

وی تصریح کرد: ظرفیت‌های محدودی در داخل داریم که متأسفانه به دلیل مشکلات تحریم‌ها و دلایل دیگر در طول سال‌های گذشته نتوانسته رشد کند و توسعه یابد. وی افزود: ظرفیت موجود باید با جوینت شدن با شرکت‌های معتبر بین‌المللی توسعه یابد، یعنی همان انتقال دانش که باید آنرا پشتیبانی کند، همین کشتی‌سازی است. شرکت‌هایی مثل ایروایکو، پرشیاهرمز که متعلق به کشتیرانی است باید با شرکت‌هایی که دارای فناوری روز دنیا هستند، جوینت شوند. وی با بیان این‌که این یک

۳

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از احیای قرارداد‌های خرید کشتی در راستای توسعه و نوسازی ناوگان این شرکت به عنوان یکی از اولویت‌ها خبر داد و گفت: به دنبال زنده کردن قراردادهای معلق شده هستیم که پیش‌پرداخت آنها اجرا شده‌است. محمدسعیدی اظهار کرد: یک بحث جدی در ساخت –کشتی– داریم و این مسئله بسیار گسترده و پیچیده‌ای است، نکته اول این است ابتدا باید ببینیم که ظرفیت‌های داخلی –کشتی‌سازی– به چه شکل است.

قرار دادهای خرید کشتی زنده می‌شوند



مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

بحث تکنیکی است، یادآور شد: بدون این کار و همراه شدن با شرکت‌های صاحب تکنولوژی قطعاً نمی‌توانیم در بخش ساخت کشتی خیلی پیشرفت داشته‌باشیم. مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأکید کرد: البته دانش بسیار خوبی در داخل کشور وجود دارد و دانشگاه‌ها و اساتید خیلی برجسته‌ای داریم، اما برای آن‌که رشد بسیار سریع‌تر روی دهد باید با شرکت‌های بزرگ دنیا مشارکت کنیم.سعیدی ادامه داد: نکته دوم بحث اقتصادی بودن است؛ به هر حال شرکت‌های بزرگی مثل کشتیرانی به موضوع اقتصادی

کشور کشتی‌ها ساخته شود، اظهار کرد: کشتیرانی جزو شرکت‌های بین‌المللی هستند و باید با رقبای بزرگ رقابت کنند، متأسفانه این رقابت بسیار تنگاتنگ شده‌است. زمانی فاصله این رقابت‌ها یکساله بوده که الان به ماه رسیده و اگر نتوانیم ناوگان کشترانی را سریع نوسازی کرده و آنرا در مدت کوتاهی گسترش دهیم از دامنه و دایره رقابت بین‌المللی خارج می‌شود.سعیدی به تبعات این خارج شدن اشاره کرد و افزود: این مسئله باعث می‌شود تانمارکت‌های بین‌المللی را از دست بدهیم که در این صورت جایگزین کردن و به دست آوردن دوباره مارکت کار بسیار سختی است.

وی افزود: همچنین باید کیفیت را باید در کشتی‌سازان داخلی به نقطه‌ای برسانیم که با کیفیت خارجی‌ها قابل رقابت باشد.

وی با اشاره به این‌که در این مقوله مارکت و بازار، بحث مهمی است، بیان کرد: اگر شما همه اینها را برسیم که زمان ساخت کاملاً بتواند یعنی خریدار نباشد شیب یاد‌رعلا نمی‌تواند موفق باشد. مدیرعامل کشتیرانی با اشاره به بیان این‌که اگر بتوانیم به مرحله‌ای برسیم که کشتی‌ها را در داخل بسازیم قطعاً طالب این هستیم که در

معاون بر نامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد:

جزئیات اقتصادمقاومتی در بخش حمل و نقل

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

اقتصادمقاومتی ۲۹بهمن ۱۳۹۲از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد که تشخیص حوزه های فشار در شرایط تحریم و تلاش برای رفع آسیب پذیری، داشتن اقتصادی روبه رشد، سازماندهی الگوی اقتصادی علمی و به‌ویژه خروج از وابستگی رامی توان نام برد.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی یادآور شد: با توجه به موضوع اقتصاد مقاومتی برای دولت، برنامه هایی برای توسعه کشور تصویب و به دستگاه‌ها ابلاغ شد. وی ادامه داد: از آنجایی که اکثر پروژه‌های تصویب شده، جزء مأموریت دستگاه‌ها بود، در اقتصاد مقاومتی نمود چشمگیری نداشت و نیل به منویات مقام معظم رهبری حاصل نشد. براین اساس، طبق فرمان مجدد ایشان در شهریور سال ۱۳۹۴ ستادی با همکاری هر سه قوه با نام «ستاد فرماندهی

اقتصاد مقاومتی» تشکیل و در جلسه پنجم ستاد یازدهم برنامه ملی تصویب شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: براساس مصوبه ستاد فرماندهی اقتصادمقاومتی، وزارت راه و شهرسازی به پیشبرد توسعه زیرساخت‌های تجارت خارجی و ترانزیت و مکلف شد که در برنامه ملی دوم با عنوان پیشبرد رونگرایی اقتصاد، قرار دارد. وی افزود: با برگزاری جلسات کارگروه داخلی و وزارت راه و شهرسازی و همکاری لازم با ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی، پروژه های اولویت دار سال ۱۳۹۵ وزارت راه و شهرسازی از سوی معاون اول رییس جمهور در فروردین سال جاری، ابلاغ شد. امینی توضیح داد: در این ابلاغیه وزارت راه و شهرسازی موظف است تا پایان سال ۱۳۹۵ برای ساخت و بهره‌برداری ۵۹۱ خط ریلی، ۱۲۰



کیلومتر آزادراه، ۱۰۷۰ کیلومتر بزرگراه و ۴۵ کیلومتر راه اصلی در بخش حمل و نقل و همچنین رونق تکمیل و بهسازی حاشیه کلاشترها و بافتهای فرسوده در بخش ساختمان‌مبادرت کند. وی افزود: با توجه به اینکه وزارت راه و شهرسازی مصرف کننده بیش از دو سوم انرژی است و ناوگان حمل و نقل نیز فرسوده شده، همکاری وزارت راه و شهرسازی در ۱۷ پروژه دیگر، پیشنهاد شده‌است.



معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، گفت: با توجه به ابلاغیه اخیر معاون اول رییس جمهوری، جلسه تشریح و تبیین پروژه های مصوب به مجریان زیربخش وزارتخانه در پنجم فروردین تشکیل شد و امیدواریم با برنامه‌زمان‌بندی منظم، رفع چالش های منابع مالی و اعمال اصلاحات مورد نیاز در موارد قانونی، پروژه های محوله را تا پایان سال به‌تمام برسانیم.

نخستین کشتی لاینر خط RCL تایلند در بزرگترین بندر تجاری ایران



در بندر شهید رجایی اشاره کرد و افزود: این کشتی ۳۰۰ متر طول و ۱۱٫۸ متر آبخور داشت و جزو کشتی های اقیانوس پیماست که در سال ۲۰۰۱ ساخته شده‌است.

رشد معاملات مسکن در ابتدای سال

رئیس اتحادیه صنف مشاوران املاک با تأکید بر اینکه سونامی افزایش قیمت‌ها را پیش‌بینی نمی‌کنیم، گفت: در ۶ ماهه ابتدای امسال رشد معاملات مسکن را خواهیم داشت. حسام عقابایی با اشاره به آخرین آمار معاملات مسکن اظهارداشت: در شهر تهران از تاریخ اول تا یازدهم اردیبهشت‌ماه،

ایرباس ها برای ۵ هزار نفر اشتغالزایی می‌کنند

ایرباس برای ۵ هزار نفر اشتغال ایجاد می‌شود. محمدرضا کاظمی پور اظهار داشت: با ورود ناوگان جدید هوایی مشکل بیکاری حلانگ ها و گروه پروازی رفع می‌شود. وی با اشاره به ظرفیت اشتغالزایی هر

دوشنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۳۹۵ شماره ۳۵۹

اخبار صنعت

اخبار

نیم‌نگاه ایران به توسعه ترانزیت دریایی در خزر

پس از آنکه هیات‌هایی از کشورهای اروپایی در جریان مذاکرات خود با طرف‌های ایرانی صحبت‌های ابتدایی برای مشارکت در توسعه دریایی ایران را مطرح کرده و بسیاری از بنادر جنوبی ایران در فهرست سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی قرار گرفتند، حواالات آن‌رسیده تا آب‌های شمالی کشور نیز بهبود نسبی اوضاع را تجربه کنند.

ایران از سال‌های دور در مناطق مختلف غربی و شرقی دریای خزر پایگاه‌های ترانزیتی و اقتصادی بنا کرده که نتایج آن مطرح شده‌نام سه‌بندر نوشهر، انزلی و امیرآباد در فهرست بنادر فعال در این منطقه بوده‌است.

هرچند با توجه به محدودیت نسبی اوضاع خزر در قیاس با خلیج فارس، تنهایی توان روی نقش منطقه‌ای این دریا تأکید کرد اما افزایش قابل توجه مبادلات ایران با همسایگان خزر مانند روسیه و آذربایجان باعث شده آینده این بنادر نیز برای اقتصاد ایران اهمیت زیادی پیدا کند.

در این بین بندر امیرآباد با توجه به زیرساخت‌های قوی و البته توان بالای سرمایه‌گذاری در پس کرانه‌اهمیتی فراوان دارد و از این رو در برنامه‌های آینده وزارت راه و شهرسازی نیز بندر محوریت خاصی دارد.

پس از آنکه بر نامه‌های ابتدایی برای بهبود نسبی اوضاع این بندر به کار بسته شد، حالا وزیر راه و شهرسازی از دو اتفاق مهم در این بندر رونمایی کرده که سواحل شرقی خزر را تا حد زیادی با ارتقای جایگاه رو به رو می‌کند. آخوندی در جریان بازدید خود از این بندر گفته با ساخت شش اسکله جدید، امیرآباد به ظرفیت تخلیه و بارگیری ۷٫۵ میلیون تنی در سال می‌رسد و این رقم در قیاس با ۴٫۵ میلیون تن فعلی قطعاً جهشی قابل توجه به حساب خواهد آمد.

در کنار اتصال امیرآباد به شبکه ریلی کشور نیز دغدغه دیگری است که وزیر راه از پیگیری جدی آن خبر داده‌است. موضوعی که می‌تواند با توجه به قدمت راه آهن استان مازندران و البته اتصال ریلی اخیر کشور از طریق اینچه‌برون به ترکمنستان نقش آفرینی قابل توجهی به امیرآباد بدهد. در این بین هرچند سازمان بنادر از ارائه اطلاعات دقیق از اوضاع دریایی ایران ظفر می‌رود اما به نظر می‌رسد سرمایه‌گذاران بین‌المللی جدیدی نیز برای ورود به امیرآباد اعلام آمادگی کرده‌اند که ترکیب این منابع با بودجه دولتی می‌تواند عملیاتی شدن طرح‌های توسعه‌ای در امیرآباد را سرعت دهد. بحث اتصال بنادر اصلی کشور به شبکه ریلی و راه اندازی حمل و نقل ترکیبی از سال‌ها پیش به‌عنوان یکی از اولویت‌های زیرساختی کشور مطرح بوده و شاید اتصال خطوط ریلی به بندری که توسعه‌توان تخلیه و بارگیری‌اش در دستور کار قرار دارد گامی مهم در راستای رسیدن به این هدف به‌شمار آید.

راه‌آهن کشور تشنه ۳۵ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری

دبیر انجمن صنایع ریلی گفت: برای تحقق اهداف درصنعت ریلی ۳۵ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در این صنعت نیاز است.

صادق جمشیددوست در نشست خبری با اشاره به اینکه توسعه حمل و نقل ریلی توسعه اقتصادی کشور را به دنبال دارد، اظهار داشت: توانمندی مهندسی حمل و نقل در کشور ایران بالا است.

وی ادامه داد: تحول در حمل و نقل ریلی، مزایایی نظیر کاهش مصرف سوخت، کاهش تولید آلاینده زیست‌محیطی، ارتقای ایمنی و افزایش سرعت سیر را به دنبال دارد.

دبیر انجمن صنایع ریلی گفت: از مشکلات اساسی صنایع حمل و نقل، نبود نقش آفرینی صاحبان صنعت در حوزه‌های تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری است. وی با تأکید بر اینکه از نظر بار و مسافر ریلی در حد استاندارددبین‌المللی نیستیم، افزود: در برنامه پنجم توسعه باید سهم ریل در حمل و نقل مسافر به ۱۸ درصد و در جابه‌جایی بار به ۳۰ درصد افزایش می‌یافت، اما این هدف محقق نشد و امروز سهم راه‌آهن در جابه‌جایی مسافر ۵ درصد و در حمل بار ۸ درصد است.

جمشیددوست افزود: راندمان مالی صنعت حمل و نقل ریلی در کشور پایین و بین ۵-۷ درصد است، از سوی دیگر نرخ سود تسهیلات بانکی بیش از ۲۵ درصد است، بنابراین بانک‌ها مشارکتی در توسعه صنعت ریلی نخواهند داشت. دبیر انجمن صنایع ریلی گفت: از سوی دیگر شرکت‌های ریلی امکان استفاده از جوه اداره شده و تسهیلات صندوق توسعه ملی را هم ندارند، بنابراین ثبت سفارشی انجام نمی‌شود، چون نقدینگی وجود ندارد. وی با تأکید بر اینکه نظام تعرفه، حقوق و عوارض گمرکی در صنعت ریلی باید اصلاح شود، اظهار داشت: شرایط اقتصادی ناپایدار عامل توجیه نامناسب مالی شرکت‌های ریلی است. در حالی که در کشورهای خارجی شرکت‌های ریلی با چنین مشکلاتی مواجه نیستند. دبیر انجمن صنایع ریلی بیان کرد: از سوی دیگر واگن‌ساز خارجی در ابتدای قرارداد و پس از گذشایش ال‌سی، حجم بالایی از رقم قرارداد را دریافت می‌کند، اما در ایران نقدینگی وجود ندارد تا حتی رقم پیش‌پرداخت از سوی شرکت‌ها به واگن‌سازها پرداخت شود. وی افزود: در این راستا ورود واگن‌های دست دوم خارجی نیز باب شده، با وجود آنکه مغایر با سیاست‌های برنامه پنجم بود، اما برخی دولت‌ها آن را اجرا کردند که موجب شد متوسط سن ناوگان ریلی کشور افزایش یابد. دبیر انجمن صنایع ریلی بیان کرد: امروز بزرگترین واگن‌ساز به بازسازی کننده واگن تبدیل شده‌است و این منطقی نیست. وی یادآور شد: امروز ۲۳ هزار دستگاه واگن باری، ۱۶۸۰ دستگاه واگن مسافری و ۴۹۰۰ دستگاه لکوموتیو در سیر وجود دارد که لازم است تا سال ۱۴۰۴ تعداد واگن‌های باری در سیر به ۵۰ هزار دستگاه و تعداد واگن‌های مسافری به بیش از ۲ هزار دستگاه و تعداد لوکوموتیوهای موجود به ۸۰۰ دستگاه برسد. جمشیددوست افزود: برای تحقق اهداف در صنعت ریلی بیش از ۲۵ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در این صنعت مورد نیاز است.

صرفه جویی ۴ میلیارد تومانی باتعمیر گرم کوره‌ها

یک مقام مسئول در بنیاد مستضعفان با اشاره به انجام تعمیر گرم کوره برای نخستین بار در کشور، گفت: اجرای این روش ۴ میلیارد تومان صرفه جویی به همراه داشت.

مجید ضیایی در جمع خبرنگاران با بیان اینکه به‌طور متوسط کوره‌های ذوب هر ۸ تا ۷ سال باید تعمیرات اساسی شود که روش معمول برای این کار این است که کوره را خاموش می‌کنند، گفت: در این روش قسمتی که نیازمند تعمیر است، تخریب شده و دوباره با سازی می‌شود.

وی با اشاره به اینکه تعمیرات کوره بین ۱۰۰ تا ۱۲۰۰ روز زمان می‌برد، اظهار داشت: روش سرد علاوه بر تحمیل هزینه‌های بالا، زمان تولید را هم از بین میبرد بنابراین زبان‌های زیادی را به کارخانه تولیدی وارد می‌کند. این مقام مسئول بنیاد مستضعفان با اعلام اینکه برای نخستین بار در کشور تعمیر گرم کوره را انجام دادیم، گفت: با همکاری یک شرکت پرتغالی توانستیم با این روش، بدون توقف خط تولید، تعمیرات اساسی را در کوره در یک زمان ۱۷ روزه عملیاتی کنیم که این اقدام، صرفه جویی ۴ میلیارد تومانی به همراه داشت.

وی تصریح کرد: یکی از اهداف مادر همکاری با پرتغالی‌ها انتقال دانش روش تعمیر گرم بود که در صورت تأمین تجهیزات مورد نیاز متخصصان ایرانی می‌توانند تعمیر گرم انواع کوره (برای سایر صنایع) را بدون نیاز به خارجی‌ها انجام دهند.