

یکشنبه ۳۱ تیر ۱۳۸۶ - ۷ رجب ۱۴۲۸ - ۲۲ جولای ۲۰۰۷ شماره ۲۵۸۸

نیچ نگاه

وضعیت ناوگان حمل و نقل هوایی ایران

۲۲ درصد ناوگان هوایی مسافری موجود کشور در اختیار بخش دولتی و 1۸ درصد آن در اختیار بخش عمومی و خصوصی است.

ظرفیت ناوگان حمل و نقل هوایی ایران در پایان سال ۸۵ نسبت به فروردین سال ۸۳ معادل ۶/ ۳۲ درصد افزایش نشان می دهد.

به گزارش مهر ، در اسفندماه سال گذشته تعداد ۱۵ شرکت هواییمایی داخلی به نام های هواییمایی جمهوری اسلامی ایران ، ایران ایر تور ، شرکت خدمات هوایی کشور- آسمان ، ماهان ، کیش ، کاسپین ، آریا ، ساها، نفت ، چابهار ، سفیران، تابان ، ارم ، قشم و فارس قشم در شبکه حمل و نقل هوایی مسافر، فعالیت کرده اندکه از این میان شرکت های ایران ایرتور ، ساها و هما دولتی و بقیه متعلق به بخش عمومی و خصوصی هستند .

این شرکت ها با داشتن ۱۲۲ فروند هواییمای مسافری که ۷۴ فروند (۷/ ۶۰ درصد) آنها ملکی و ۳۸ فروند (۳/ ۳۹ درصد) آن ها استیجاری است جابه جایی مسافران را درمسیرهای داخلی و خارجی برعهده داشته اند .

۳۴ درصد ناوگان هوایی مسافری موجود کشور دراختیار بخش دولتی و ۶۸ درصد آن در اختیار بخش عمومی و خصوصی است که این نسبت در تعداد صندلی های ناوگان با توجه به اینکه ناوگان هوایی پهن پیکر به طور عمده در اختیار بخش دولتی است برای بخش دولتی ۴۲ درصد و برای بخش عمومی و خصوصی ۵۸ درصد است .

تعداد کل صندلی های ناوگان هوایی کشور از حدود ۱۵ هزار و ۱۰۰ صندلی در اسفندماه سال ۱۳۸۳ به ۱۹ هزارو ۶۰۰ صندلی در اسفندماه سال ۸۴ و ۲۱ هزار و ۶۰ صندلی در اسفندماه سال گذشته افزایش یافته است .

تغییرات یاد شده نسبت به اسفندماه سال ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ بیانگر افزایش ۶/ ۳۲ درصدی ظرفیت ناوگان نسبت به اسفندماه سال ۱۳۸۳ و ۵/ ۲ درصدی نسبت به اسفندماه سال ۱۳۸۴ ، کاهش ۹/ ۱۲ درصدی هوایپماهای ملکی نسبت به اسفندماه ۱۳۸۳ و ۸/ ۱۰ درصدی نسبت به اسفندماه سال ۸۴ است .

همچنین افزایش ۶/ ۱۲۸ درصدی هوایپماهای استیجاری ثبت داخل نسبت به اسفندماه ۱۳۸۳ و ۳ درصدی نسبت به اسفندماه سال ۸۴ و افزایش ۳۹ درصدی هوایپماهای استیجاری ثبت خارج نسبت به اسفندماه ۸۴ ، افزایش ۴/ ۳۹ درصدی تعداد کل صندلی ها نسبت به اسفندماه ۱۳۸۳ و ۴/ ۷ درصدی نسبت به اسفندماه ۸۴ و رشد ۶۶۵ درصدی در تعداد صندلی های استیجاری نسبت به اسفندماه ۸۳ و ۴۶ درصدی نسبت به اسفندماه ۸۴ ازدیگر تغییراتی بود که در سال های ۸۴ و ۸۳ مشاهده شده است .

در اسفندماه سال گذشته نیز میانگین سنی ناوگان ملکی کشور حدود ۱۸ سال ، ناوگان استیجاری ثبت داخل ۳/ ۱۵ سال و ناوگان استیجاری ثبت خارج ۳/ ۱۳ سال و در مجموع حدود ۹/ ۱۶ سال بوده است .

بالاترین سن ناوگان درمیان شرکت های هواییمایی مربوط به شرکت هواییمایی ساها با سن ۳۱ سال و در رده های بعدی هواییمای جمهوری اسلامی ایران با سن ۲۲/۶ سال ، ماهان ۲۰ ، نفت ۱۲/ ۱۸ ، ارم ۷/ ۱۷ سال ، ایران ایرتور ۳/ ۱۷ ، سفیران ۲/ ۱۷ ، کیش ایر و تابان ۳/ ۱۶ ، آسمان و کاسپین ۱۶ ، آریا ۸/ ۱۵ ، چابهار ۱/ ۱۳ ، قشم ۱۳ و فارس قشم ۸ سال عمر دارند .

در سال گذشته حدود ۱۲ هزار و ۴۲۳ هزار مسافر داخلی توسط شرکت های ایرانی جابه جا شده که این رقم نسبت به رقم مشابه سال ۱۳۸۴ از رشدی حدود ۲/ ۱۸ درصد برخوردار است .

سهم سه شرکت هما ، ایران ایرتور و ساها در این سال به ترتیب ۶/ ۳۸ ، ۲۰ و ۱/ ۸ درصد و در مجموع ۴/ ۶۰ درصد کل پروازهای داخلی بوده است .

این رقم در سال های ۸۲ ، ۸۳ و ۸۴ برای سه شرکت یاد شده به ترتیب ۹/ ۶۵ ، ۸/ ۶۴ و ۶۴ درصد بوده است .

با بررسی سهم بازار شرکت های ایرانی از کل بازار پروازهای خارجی مشاهده می شود که سهم شرکت های ایرانی از ۷۷ درصد در سال ۱۳۷۵ به ۷/ ۷۵ درصد در سال ۱۳۸۰ و ۳/ ۶۸ درصد در سال ۱۳۸۵ کاهش یافته که سهم از دست رفته به وسیله شرکت های خارجی جبران شده است .

فرناز حبیبیان - مراسم تودیع سعیدنژاد

و معارفه زیاری مدیرعامل جدید راه‌آهن با حضور وزیر راه و ترابری و برخی مدیران شهری برگزار شد .

به گزارش «ابراراقصدای» وزیر راه و ترابری دراین مراسم با اشاره به گسترده‌تر شدن شبکه ریلی کشور در طول سال های پس از انقلاب در ابعاد کمی و کیفی، تاسیس دانشکده راه‌آهن در دانشگاه علم و صنعت را یکی از اقدامات مهم در زمینه پیشبرد اهداف کشور در خصوص بومی کردن دانش صنعت حمل و نقل ریلی عنوان کرد .

وی با بیان اینکه در حال حاضر در مجموعه دولت فرصت خوبی برای پیشرفت شبکه ریلی کشور بوجود آمده است، تصریح کرد: در صورت اختصاص بودجه حاصل از صرفه‌جویی در سوخت به توسعه شبکه ریلی امکان افزایش چندبرابری اعتبارات این بخش به راحتی وجود خواهد داشت .

رحمتی ضمن تشکر از زحمات ۶ ساله سعیدنژاد در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی، خاطر‌نشان کرد: برخی فعالیت هایی که در این شرکت انجام شده است به واسطه بلندمدت بودن در سال های آینده به بهره‌برداری خواهند رسید ولی به طور کلی تمام اقدامات در جهت بالا بردن ظرفیت در حد تقاضای مردم است .

اجرای طرح مجریان ذیصلاح باعث کاهش قیمت ساخت و ساز در کشور می‌شود.

عبدالقادر ناصحی دبیر مجمع روسای سازمان های نظام مهندسی کشوردر گفت‌وگو با ایسنا، هدف از اجرای طرح مجریان ذیصلاح را شناسایی فعالان عرصه صنعت ساختمان اعلام و اظهار کرد: با اجرای این طرح، معماران تجریبی نیز به طور رسمی به عنوان افراد واجد صلاحیت وارد عرصه ساخت و ساز می‌شوند.

وی با تاکید بر این مطلب که متولی مستقیم حوزه ساختمان در مسایل فنی، سازمان نظام مهندسی است نسبت به مستثنی بودن پروژه‌های دولتی از قانون این سازمان گفت: طبق مقررات نظام مهندسی، رعایت مقررات ملی ساختمان برای ساختمان‌هایی که توسط مردم یا بخش خصوصی احداث

مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی گزارش‌های نظارتی ارائه شده در مورد وضعیت طرح های عمرانی کشور را دارای اشکالات عمده متعددی دانست و بر لزوم رفع این اشکالات تاکید کرد.

به گزارش ابرار اقتصادی به نقل از دفتر اطلاع رسانی مرکز پژوهش ها ، دفتر مطالعات برنامه و بودجه این مرکز در پاسخ به درخواست یکی از نمایندگان مجلس ضمن تشریح فرآیند تنظیم گزارش های نظارتی طرح های عمرانی، برخی از اشکالات عمده وارد بر این گزارش ها را برشمرد و افزود: مهم ترین مسئله در مورد این گزارش ها عدم توجه تصمیم گیران به اطلاعات، ارقام و تحلیلل های ناشی از این گزارش هاست و جدا بودن فرایندهای تصمیم گیری طرح های عمرانی و برنامه ریزی آن ها از روند و نتایج گزارش های نظارتی، به خودی خود باعث می شود که این گزارش ها فرعی و غیرضروری به نظر آیند و از کیفیت تهیه آن ها در مراحل مختلف کاسته شود. به عنوان مثال در چنین وضعیتی تطابق یا عدم تطابق موافقت نامه ها با شرایط واقعی طرح ها تبدیل به یک مسئله غیرکاربردی می شود و در صورتی که این عدم تطابق هیچ



بودجه عمرانی راه‌آهن در سال ۸۰ معادل 1۵۰ میلیارد ریال بود که این رقم در سال ۸1 به ۴ هزار و ۱۵۰ میلیارد ریال رسید.

محمد سعیدنژاد هم در این مراسم با بیان اینکه تمام اقداماتی که در طول ۶ سال فعالیت در این سمت انجام داده است، نتیجه خرد جمعی و ابتکارات اکثریت کارمندان راه‌آهن بوده است، اظهار داشت: با وجود اینکه در طول این سال ها

مراسم تودیع و معارفه مدیرعامل راه آهن برگزار شد

راه آهن امسال به بخش خصوصی واگذار می شود

کرد و گفت: بودجه عمرانی راه‌آهن در سال ۸۰ معادل ۶۵۰ میلیارد ریال بود که این رقم در سال ۸۶ به ۴ هزار و ۹۵۰ میلیارد ریال رسید .

وی در ادامه از نهایی شدن قرارداد خرید ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو در سه شنبه هفته گذشته خبر داد و خاطرنشان کرد: با تلاش کلیه همکاران در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ۱۳ هزار و ۳۶۳ واگن در سال ۸۰، امروز به ۱۹ هزار و ۹۴۱ واگن رسیده است .

سعیدنژاد اضافه کرد: پروژه انتقال خطوط راه‌آهن منطقه ۱۷ تهران به زیر زمین نیز نهایی شده و اعتبارات مورد نیاز برای آن در روز چهارشنبه هفته گذشته پرداخت شده است .

وی در پایان سخنرانی خود با اشاره به حادثهٔ کم سابقه نیشابور، ضمن ابراز تاسف مجدد از این سانحه، به جنجال مطبوعاتی که پس از این اتفاق علیه مدیر عامل راه‌آهن رخ داد اشاره کرد و گفت: در آن زمان استعفاي خود را نوشتم ولی وزیر با آن موافقت نکرد.

سعيدنژاد گفت: راه‌آهن برای خصوصی سازی به سازمان خصوصی سازی معرفی شده که امور مقدماتی آن انجام و امسال واگذار خواهد شد.

دبیر مجمع روسای سازمان های نظام مهندسی کشور:

دولت هیچ کنترلی به مسایل فنی صنعت ساختمان ندارد

براساس قانون، پروژه‌های دولتی ملزم به رعایت مقررات ملی ساختمان نیستند.

می‌شوند لازم الاجراست اما براساس قانون، پروژه‌های دولتی ملزم به رعایت مقررات ملی ساختمان نیستند.

در ایران، دو قانون نظام مهندسی و سازمان مدیریت به طور موازی در زمینه ساخت وسازها اعمال می‌شود.

دبیر مجمع روسای سازمان نظام مهندسی کشور و رییس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان قزوین خواستار اصلاح قانون در این زمینه شد و با تاکید بر ضرورت تدوین قانون جامع ساختمان عنوان کرد: در هیچ کشوری دو قانون مدون برای یک موضوع وجود ندارد در حالی که در ایران، دو قانون نظام مهندسی

مرکزپژوهشهای مجلس:

گزارش های نظارتی طرح های عمرانی مشکلات متعدد دارد

سوی دیگر مجموعه افرادی که کار نظارت بر طرح ها را انجام می دهند، باید دانش، تجربه و صلاحیت این امر را داشته باشند ، ضمن این که بازدید از حدود پنج هزار پروژه عمرانی ملی و ۵۹ هزار

طرح هایی که از منابع داخلی شرکت ها و موسسات دولتی تامین اعتبار می شوند و موافقت نامه ای با سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور مبادله نمی کنند، می گردد.

مرکز پژوهش ها با بیان این که هر فعالیت نظارتی باید بر اساس مبانی ثابت و صحیح باشد می افزاید: نظارت سازمان مدیریت و برنامه ریزی ضوابط مبنای اطلاعات آن دسته از طرح ها و پروژه های عمرانی است که درموافقت نامه های متبادله بین این سازمان و دستگاه های اجرایی ذکر می شوند که متاسفانه این اطلاعات نیز به عللی نظیر مطالعه

و تصویب شتابزده طرح ها بعضا قابل اعتماد نیستند و مندرجات آنها به خصوص در بخش حجم عملیات و به تبع آن پیشرفت فیزیکی طرح ها ناقص یا نادرستند.

یکی دیگر از مشکلات این است که گزارش های نظارتی بر پایه اطلاعات طرح ها و پروژه هایی ارائه می شوند که موافقت نامه های اجرایی آن ها تا زمان بازدید مبادله شده باشند، بنابراین اگر موافقت نامه طرح یا پروژه ای قبل

کرد و گفت: بودجه عمرانی راه‌آهن در سال ۸۰ معادل ۶۵۰ میلیارد ریال بود که این رقم در سال ۸۶ به ۴ هزار و ۹۵۰ میلیارد ریال رسید .

وی در ادامه از نهایی شدن قرارداد خرید ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو در سه شنبه هفته گذشته خبر داد و خاطرنشان کرد: با تلاش کلیه همکاران در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ۱۳ هزار و ۳۶۳ واگن در سال ۸۰، امروز به ۱۹ هزار و ۹۴۱ واگن رسیده است .

سعیدنژاد اضافه کرد: پروژه انتقال خطوط راه‌آهن منطقه ۱۷ تهران به زیر زمین نیز نهایی شده و اعتبارات مورد نیاز برای آن در روز چهارشنبه هفته گذشته پرداخت شده است .

وی در پایان سخنرانی خود با اشاره به حادثهٔ کم سابقه نیشابور، ضمن ابراز تاسف مجدد از این سانحه، به جنجال مطبوعاتی که پس از این اتفاق علیه مدیر عامل راه‌آهن رخ داد اشاره کرد و گفت: در آن زمان استعفاي خود را نوشتم ولی وزیر با آن موافقت نکرد.

سعيدنژاد گفت: راه‌آهن برای خصوصی سازی به سازمان خصوصی سازی معرفی شده که امور مقدماتی آن انجام و امسال واگذار خواهد شد.

Sunday, 22 Jul 2007,Number 2588

عمران شهرستان ها

مشاور وزیر راه خبرداد:

اختصاص ۷۵ درصد اعتبار امسال

پل روگذر دریاچه ارومیه

تاکنون ۱۱۰ میلیارد ریال از ۱۵۰ میلیارد ریال بودجه مصوب سال ۸۶ تخصیص داده شده که این مبلغ کفایت هزینه پروژه پل روگذر دریاچه ارومیه را نکرده و برای تامین منابع مالی بیشتر تلاش می شود.

جواد توکلی- مشاور وزیر راه و ترابری- در گفت‌وگو با ایسنا، با اظهار امیدواری از آماده شدن یک خط از طرح برای امسال گفت: این امر وقتی میسر خواهد بود که بودجه مورد نیاز طرح در اختیارمان قرار گیرد که البته علاوه بر رقم مصوب، ۲۵ میلیارد تومان دیگر برای بهره‌برداری از یک خط پل سرمایه نیاز است.

وی ادامه داد: اگر ۲۵ میلیارد تومانی که به عنوان متمم بودجه سال گذشته به مجلس شورای اسلامی ارایه شده بود، دریافت می‌کردیم باید شاهد بهره‌برداری از یک خط پروژه می‌بودیم ولی متأسفانه به دلیل عدم تصویب متمم بودجه در مجلس شورای اسلامی نتوانستیم رقم فوق را دریافت کنیم. وی خاطرنشان کرد: با توجه به اینکه این طرح، یک طرح ۱۰۰ ساله است باید تمام جوانب امر را مورد بررسی قرار می‌دادیم به همین دلیل از خدمات مشاوران خارجی در این طرح برای کنترل استفاده می‌کنیم. مشاور وزیر راه در پاسخ به

این سوال که زمان بندی برای اتمام طرح چه زمانی خواهد بود؟ اظهار کرد: پیشرفت طرح بستگی به بودجه‌ای دارد که در اختیار ما قرار می‌گیرد ولی در حال انجام سریع پروژه هستیم. البته درهشت ماه گذشته پس از سفر رییس جمهوری به آذربایجان غربی تلاش بسیاری برای طرح صورت گرفت و یک سری از مشکلات پروژه حل شد و توانستیم کارهای اجرایی طرح را با سرعت خوبی پیش ببریم.

وزیر راه نیز چندی پیش خبر از پیشرفت ۸۰ درصدی پل روگذر دریاچه ارومیه داده و اظهار کرده بود با عدم تامین متمم بودجه سال گذشته برای طرح وعده داده شده که بخشی از اعتبار موردنیاز با مکانیزم جابه جایی اعتبارات بودجه‌های عمرانی تامین شود. طول این پل به گفته مجری طرح پل روگذر دریاچه ارومیه ۱۷۴۰ متر است.



مدیر راه و ترابری مازندران اعلام کرد:

بهره برداری از کمربندی بهشهر

در حال حاضر تمام جاده‌های اصلی و فرعی شهرها و ۴۶درصد جاده های روستایی مازندران آسفالت هستند.

عبدالرحمن بیگدلی مدیر کل راه و ترابری استان مازندران در گفت و گو با ایرنا افزود: با احداث کمربندی بهشهر، ترافیک درون شهری بهبود یافته و وسایل نقلیه از سمت غرب به شرق و بالعکس در حرکت بوده و نیازی به ورود به شهر نخواهند داشت. انتخاب مسیر کمربندی در شمال جاده باعث گردیده تا نسبت به اجرای آن در سمت جنوب از هزینه کمتر و رانندگاری بیشتری برخوردار باشد.

وی تصریح کرد: به دلیل وجود واحدهای مسکونی و اداری که عمدتا در جنوب جاده قرار دارند از احداث کمربندی از سمت جنوب جاده خودداری شد. وی در خصوص احداث بزرگراه کناره شمال کشور گفت: احداث این بزرگراه از زمان سفر مقام معظم رهبری به استان و با دستور ایشان آغاز شده است که در حال حاضر ۸۵درصد از احداث این طرح در محور استان مازندران به پایان رسیده است.

مدیر کل راه و ترابری استان مازندران ادامه داد: تعدادی از شهرهای استان به دلیل اینکه مسیر اصلی از داخل شهر عبور می‌کند نیاز به کمربندی ندارند و با چهار خطه کردن جاده اصلی شهر این مشکل برطرف شده است.

وی گفت: به دلیل مسکونی بودن و احداث مجتمع‌ها و صنایع در حاشیه جاده‌های استان، جاده‌های مازندران تبدیل به یک خیابان بزرگ شده است که این مورد احتمال بروز خطر را افزایش می‌دهد. «بیگدلی» یادآور شد: در جاده‌های استان مشکلی در خصوص امنیت جاده‌ها نداریم و تمام جاده‌های استان استاندارد است و علت بروز حوادث و سوانح فراوان در این محورها نبود کنترل و مدیریت سرعت در این جاده‌هاست. وی افزود: وقتی در شهر کوچکی جاده‌ای ساخته می‌شود باید مطابق همان جاده رانندگی کرد اما متأسفانه به دلیل نبود مدیریت سرعت، تفاوتی در رانندگی در جاده‌های کوچک و بزرگ وجود ندارد که این مورد علت اصلی بروز حوادث است.

مدیر کل راه و ترابری استان مازندران در خصوص افتتاح کمربندی بهشهر و ناتمام بودن این طرح گفت: برای احداث این کمربندی بالغ بر ۶۰میلیارد ریال هزینه شده است و از نظر ما به جز دو ورودی شرقی و غربی که عملیات احداث تقاطع غیر همسطح آن ناتمام است این کمربندی ایمن است و به همین دلیل به بهره برداری رسیده است.

لازم به ذکر است؛ بهره برداری از کمربندی بهشهر که به طول ۸٫۷کیلومتر و صرف هزینه‌ای بالغ بر ۶۰میلیارد ریال در مدت شش سال آماده شد، آغاز شده است.



با تصویب هیات وزیران صورت گرفت؛

اختصاص ۴ میلیارد ریال

به تکمیل راه االشتر به بروجرد

هیات وزیران با تکمیل مبلغ چهار میلیارد ریال جهت تکمیل راه االشتر به بروجرد موافقت نمود.

به گزارش دبیرخانه شورای اطلاع‌رسانی دولت، هیات وزیران بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری مبلغ چهار میلیارد ریال از محل اعتبار هزینه‌های پیش بینی نشده سرمایه‌ای قانون بودجه سال ۱۳۸۶ کل کشور، جهت تکمیل راه االشتر به بروجرد در اختیار این وزارتخانه قرار داد تا پس از مبادله موافقت نامه با سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور برابر قوانین و مقررات مربوط هزینه شود.

این مصوبه در تاریخ ۲۶ تیرماه سال جاری از سوی معاون اول رییس جمهور برای اجرا ابلاغ شد.