



پیشرفت ۶۹رصدی قطعه سه از آذراه همت- کرج



به گزارش روزنامه تجارت‌به نقل از روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت‌ساخت و توسعه زیربنای‌های حمل‌ونقل کشور، سید حسین میر شفیع ضمن اعلام این مطلب گفت:هم‌اکنون قطعه سوم این آذراه حدود ۶۹درصد پیشرفت فیزیکی دارد که با تکمیل ششمن این قطعه به طول تقریبی ۴ کیلومتر یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های ترافیکی اتوبان تهران- کرج رفع می‌شود. میر شفیع پیشرفت فیزیکی قطعه یک این آذراه را حدود ۹۵درصد اعلام کرد و افزود:هم‌اکنون عملیات اجرایی این قطعه در مرحله اجرای تویکا قرار دارد و قطعه دو نیز با پیشرفت فیزیکی ۹۲درصد در حال انجام است.

معاون ساخت و توسعه آذراه‌ها در خصوص فعالیت چپه‌های کاری این آذراه‌ها نشان‌رخت کرد:در حال حاضر دو چپه کاری در حال اجرای عملیات خاکبرداری هستند و تاکنون حدود ۳ میلیون متر مکعب عملیات خاکبرداری در قطعه سه صورت گرفته‌است. دو چپه دیگر نیز مشغول اجرای عملیات خاک‌ریزی هستند و از ۲۲۰ هزار متر مکعب خاک‌ریزی تاکنون ۱۹۰ هزار متر مکعب آن انجام شده است.

میر شفیع از عملیات اجرایی دو تونل در این محدوده خبر داد و عنوان کرد:هر کدام از این تونل‌ها به طول ۵۴۰ متر است که عملیات اجرایی یکی از این تونل‌ها در مرحله تحکیمات ثانویه است و تحکیمات اولیه فوقانی در دو تونل انجام شده‌است و قابلیت‌گذاری حدود ۴۲۰ متر آن صورت گرفته است.

وی در خصوص عملیات اجرایی تونل شرقی تأکید کرد:تحکیمات اولیه در حال انجام است و تا پایان سال این مرحله به اتمام می‌رسد.میر شفیع این آذراه‌ها را موجب تکمیل کردپرو بین‌المللی شرقی به غرب دانست و افزود:اپهر برداری از این مسیر ترافیک روزانه محور تهران- کرج کاهش می‌یابد و بار ترافیکی درون شهری کرج با اصلاح محور جدید به جاده چالوس و کلاک در دو مسیر رفت و برگشت کاهش چشمگیری می‌یابد.

غفلت از نوسازی صنعت هوانوردی

مربوط به سال‌های اخیر نیست

یک عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان که بیش از ۴دهه در تجهیز ناوگان هوایی سهل‌انگاری و غفلت کردیم، تأکید کرد: به این اعتبار اگر در تجهیز ناوگان هوایی مرتکب غفلت شده و نسبت به خریداری هواپیماهای جدید اقدام نکردیم، مربوط به این یکی، دو سال نبوده است.

به گزارش روزنامه تجارت‌به نقل از ایبنا، عبدالکریم حسین‌زاده، باشار، به‌سانحه‌هوایی هواپیمای تهران-باسوج‌واین که مقصر اصلی این سانحه کذب‌بخش است، اعلام کرد:مسئله این است که نگاه ما به توسعه درون‌سرمزینی و ارتباطاتمان باید به‌طور کامل تغییر یابد.به این اعتبار اگر در تجهیز ناوگان هوایی مرتکب غفلت‌شده‌و نسبت به خریداری هواپیماهای جدید اقدام نکردیم مربوط به این یکی، دو سال نبوده است، ما در تمام این سال‌ها و در زمان تصد نامی وزیران ای ۴ دهه ساخت‌انگاری کرده و در خرید دستگاه‌ها، تکنولوژی و هواپیماهای جدید کوتاهی کردیم. اکنون عمر ناوگان هوایی ما بالا رفته و این مسئله علاوه بر آن که ضربه‌سایت‌مسفر را کاهش می‌دهد، منجر به بروز مشکلاتی در مسائل درون‌سرمزینی می‌شود.

رئیس فراکسیون حقوق شهروندی مجلس دهم با بیان این که امروز همه می‌پرسند چرا صنعت گردشگری ما پیشرفت نمی‌کند، یادآور شد: مسئله این است که آیا توریست‌های خارجی حاضر هستند یا صرف هزینه‌های هنگفت با این هواپیماها سفر کنند؟

وی اضا کرد: از طرف مقابل رئیس سازمان گردشگری ما می‌گوید باید به جای برسیم که سطح خدماتی تیرهای اداری ما هم‌سطح وزارت نفت باشد، درحالی‌که شخصاً معتقدم این اشتباه است و نباید هم‌سطح نفت باشد؛ بلکه باید بارها از سطح نفت نیز بالاتر باشد. پشتهای‌های گردشگری کشور ما به اتمام نمی‌رسد و ظرفیت آن به نهایت خود نخواهد رسید.اما ما نتوانستیم از این ظرفیت‌ها در جهت بهره‌برداری به نفع صنعت گردشگری کشورمان استفاده کنیم و تا زمانی که در این راستا تلاش نکنیم، راه به جایی نخواهیم برد.

نایب رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس در پایان و در واکنش به پرسشی درمورد حضور تعدادی از فعالان محیط زیست حاضر در جلسات اخیر فراکسیون محیط زیست مجلس از جمع کار باخانگان سانحه‌هوایی تهران-باسوج گفت: بنابر پیگیری‌هایی که داشتم، تعدادی از فعالان محیط زیست در این هواپما که دچار سانحه‌شد، حضور داشتند،اما این افراد، آن فعالان محیط زیست نبودند که اخیراً برای حضور در جلسه فراکسیون محیط زیست به مجلس آمده بودند.

رشد قیمت و افزایش

معاملات مسکن ادامه دار است

عضو کمیسیون عمران مجلس، با بیان اینکه اکنون قیمت مسکن از توقف چند سال گذشته خارج و رشدی را تجربه کرده است، گفت: افزایش نرخ ارز و کاهش ارزش پول ملی از عوامل تأثیرگذار در وضعیت فعلی بازار مسکن است.

به گزارش روزنامه تجارت، سیدکمال الدین شهبازی در گفت و‌گوسا خبرنگار خبرگزاری خانه ملت، با اشاره به آمار بانک مرکزی در خصوص رشد ۲۲ درصدی نرخ مسکن در یک سال گذشته، گفت: بازار مسکن در حال خروج از رکود طولانی مدت بوده و جایی که در سال‌های ۹۰ و تا اواخر سال ۹۱ در قیمت مسکن ایجاد شد در طول این چند ساله تقریباً تخلیه شده است. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه نرخ مسکن متناسب با قیمت سایر کالاها و خدمات رشد کرده و اکنون تقریباًمتدان شده‌است،افزود: به همین دلیل اکنون قیمت مسکن می‌تواند از توقف چند سال گذشته خارج و رشدی را تجربه کند.وردیابنک مسکن و افزایش سهم تسهیلات در قیمت خرید خانه تا حدودی به تحریک تقاضا منجر شد، تسهیلات دهی بانک‌ها در حوزه مسکن افزایش تقاضا و در نتیجه رونق بازار مسکن را باعث‌شد. شهبازی با بیان اینکه افزایش نرخ ارز و کاهش ارزش پول ملی نیز از عوامل تأثیرگذار در وضعیت فعلی بازار مسکن بوده است، افزود: این دو عامل اخیر می‌تواند در افرادی که دارای یک سری پس اندازهای خرد هستند ایجاد نگرانی کرده‌و انگیزه‌ای برای ورود آن‌ها به بازار و تبدیل پول به مسکن از ترس کاهش ارزش پول خود می‌کند. شرایط برای افزایش قیمت مسکن و رونق بازار مهیا است، در این چند ماه گذشته رشد قیمت طبیعی بوده و همچنین ماه‌های آینده نیز باید منتظر افزایش نرخ‌ها باشیم.

گروه راه‌ومسکن:این روزها بین وزارت راه و شهرداری

و سازمان نظام مهندسی ساختمان بر سر این‌نامه کنترل ساختمان مبنی بر ارجاع حق نظارت به شهرداری‌ها مناقشه وجود داد. به عبارتی وزارت‌تخانه معتقد است کنترل ساختمان باید از سازمان نظام مهندسی به شهرداری محول شود و نظام مهندسی مخالف این موضوع است.به گفته عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، مردم با این‌نامه نظام مهندسی و کنترل ساختمان فعلی به‌دلیل ضرر می‌کنند؛ یکی اینکه از آن‌ها پول گرفته می‌شود و دوم اینکه حق مردم در انتخاب مهندس از آن‌ها سلب شده‌است. وقتی کوین توزیع شودحتماً کیفیت‌ساخت‌وساز پایین می‌آید.اصطافروش‌وای همین‌جادر می‌آید.چرا باید سازمان نظام مهندسی به‌جای آموزش مهندسان کار را بین افراد توزیع کند؟ مالک باید این اختیار را داشته باشد که مهندس را انتخاب کند و مهندس هم باید به‌بهترین‌شکل کار را تحویل‌دهد.مسئول کنترل ساختمان شهرداری است که در ماده ۳۴ قانون آمده است. آیا شهرداری می‌تواند مسئولیتش را به سازمان نظام‌مهندسی ارجاع دهد؟ طبق قانون هیچ‌دستگاهی حق ندارد مسئولیت خود را در دستگاه دیگری ارجاع دهد.لذا مسئولیت کنترل ساختمان با مهندسان است. نه سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان.

تفاوت ناظر و بازرس در این‌نامه جدید کنترل ساختمان

در حال حاضر مراحل ساخت و ساز در کشور به این صورت است که مالک پس از گرفتن مجوز ساخت از شهرداری به سازمان نظام مهندسی ساختمان مراجعه کرده‌و سازمان هم به عنوان واسطه مهندس ناظری به مالک معرفی می‌کند و ۵درصد حق واسطه‌گری دریافت می‌کند. در طول مراحل ساخت مهندس ناظر نظارت بر ساخت و ساز دارد که معمار مطابق با نقشه و استانداردها ساختمان را بسازد و مهندس ناظر کار کنترل ساختمان را هم بر عهده دارد و در نهایت پس از اتمام مراحل ساخت، بازرسی از سوسی شهرداری فرستاده می‌شود که پامیان کار ا صادر کند و چنانچه از نظر بازرس شهرداری مالک یا مهندس ناظر تخلفی انجام داده باشند باید جریمه شود و شهرداری پرداخت نکند.اما در این‌نامه جدید کنترل ساختمان به این صورت است که مالک بدون مراجعه به سازمان نظام مهندسی ساختمان، مهندس ناظر را خود انتخاب می‌کند و مهندس ناظر به‌عنوان مشاور مالک باید ناظر بر مراحل و تطابق ساخت با نقشه باشد.اما مسئولیت کنترل ساختمان را ندارد و در مراحل ساخت و ساز بازرسی از سوی شهرداری

فرستاده می‌شود تا حقوق عمومی را کنترل کند و در نهایت با فرستادن بازرسی از سوی شهرداری پایان کار صادر می‌شود. باتوجه به اینکه نظارت در تمام مراحل ساخت از سوی شهرداری انجام می‌شود دیگر جریمه‌ای از مالک دریافت نخواهد شد چون تخلفی صورت نمی‌گیرد.

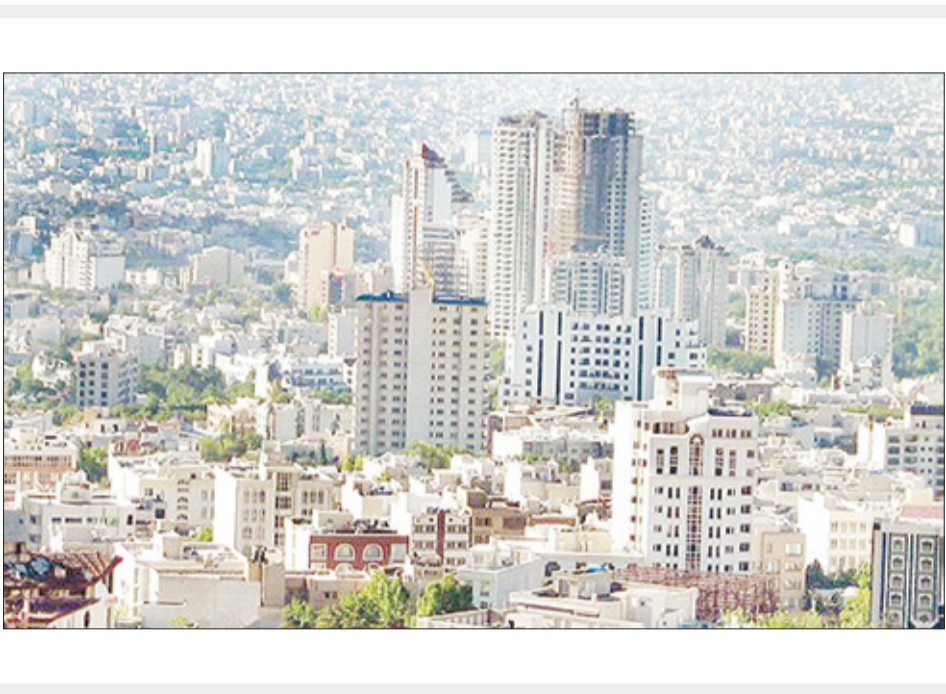
با اجرای این‌نامه جدید کنترل ساختمان موافقم

در خصوص این‌نامه کنترل ساختمان ایرج‌هریرئیس کانون سراسری انبوه‌سازان در گفت و‌گوبا روزنامه «تجارت» می‌گوید: برنام‌های که از چند سال پیش دکتر آخوندی برای سازمان نظام مهندسی ساختمان داشته بر این اساس است که مهندس که نظارت بر نحوه‌ساخت‌وساز دارد نمی‌تواند کنترل‌در زمان ساخت را بر عهده‌داشته‌باشد.لذا سیستم کنترل ساختمان باید اصلاح شود. به این صورت که از طریق بازرس کار کنترل ساختمان انجام شود و بازرس‌ها هم تحت نظارت شهرداری‌ها باشند.

رئیس کانون سراسری انبوه‌سازان تصریح می‌کند: با وجود تلاش‌و دکتر آخوندی تا به این لحظه انجام نظام مهندسی ساختمان، مهندس ناظر را خود انتخاب می‌کند و مهندس ناظر به‌عنوان مشاور شهرداری باشد، اجرایی نشده‌است، لذا نمی‌تویم پیش‌بینی کنیم که دکتر آخوندی می‌تواند تفکر خود را اجرایی کند یا خیر. اما موفق اجرای این‌نامه جدید

در گفت و گو با کارشناسان صورت گرفت؛

آیین نامه جدید ساخت و ساز زیر دره بین «تجارت»



کنترل ساختمان هستم.

آخوندی به دنبال تضعیف سازمان نظام مهندسی ساختمان است

اما سعید سعیدیان در خصوص آیین‌نامه کنترل ساختمان عقیده دیگری دارد و مخالف اجرای این آیین‌نامه است.

این عضو هیات‌مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران، در گفت و گو با «روزنامه تجارت» می‌گوید: در چند سال گذشته آقای وزیر راه‌های مختلفی طی کرده‌است تا بتواند سازمان نظام مهندسی ساختمان را محدود کند. این‌نامه کنترل ساختمان یکی از آن راه‌هایی بوده‌است که وزیر راه و شهرسازی به‌واسطه آن می‌خواهد سازمان نظام مهندسی ساختمان را تضعیف کند. به‌طوری‌که عملاً کنترل ساختمان را از سازمان نظام مهندسی ساختمان بگیرد. به‌شهررداری واگذار کند که خوشبختانه تا امروز آقای وزیر نتوانسته خواسته خود را عملیاتی کند.

عضو هیات مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران تصریح می‌کند: هم‌اکنون سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان استان‌ها و اعضای شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان در مقابل اجرای این آیین‌نامه ایستاده‌اند و نسبت به اقدام وزیر راه و شهرساری اعتراض دارند. خوشبختانه تاکنون این موضوع عملیاتی نشده‌است.

ساختمان هستند و به همین تعداد هم منتظر قبولی در آزمون ورودی سازمان نظام مهندسی ساختمان هستند. لذا بدون شک اعضای سازمان نظام مهندسی ساختمان با اجرای این آیین‌نامه مقابله خواهند کرد. زیرا طبق آیین‌نامه مالک مجوز دارد که مهندس ناظر را انتخاب کند. بنابر این کیفیت ساختمان به‌شدت پایین خواهد آمد.

این کارشناس ارشد اقتصاد مسکن تصریح می‌کند: در خصوص اینکه کنترل ساختمان به شهرداری واگذار شود لازم به ذکر است که طبق تبصره ۷ ماده ۱۰۰ کنترل عمومی ساختمان از سوی شهرداری بوده‌است، اما وقتی سازمان نظام مهندسی و کنترل ساختمان تشکیل شد، شهرداری یک نفس راحتی کشید و شانه از زیر بار این مسئولیت خالی کرد و این مسئولیت طبق قانون به سازمان نظام مهندسی و کنترل ساختمان واگذار شد. در حال حاضر شهرداری هم خود‌امدگی برای پذیرفتن کنترل ساختمان ندارد و این‌نامه می‌خواهد به زور کنترل ساختمان را بر گردن شهرداری باندازد. همچنین کنترل ساختمان هم به نفع شهرداری نیست و هم اینکه شهرداری توان انجام این کار را ندارد. زیرا تا امروز شهرداری از تخلفاتی که در ساخت‌وساز انجام شده‌بخش عمده‌ای از بودجه خود را تأمین کرده است، لذا اگر قرار باشد شهرداری هم خود کنترل ساختمان را انجام دهد و هم بخواهد جریمه کند. در کار آن تناقض ایجاد می‌شود. این عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان تأکید می‌کند: شهرداری تعالی دارد که مسئولیت کنترل ساختمان بر عهده‌اش نباشد و چنانچه مالک یا مهندس ناظر در ساخت‌وساز کوتاهی‌کند یا گزارش این تخلف در کمیسیون ماده ۱۰۰ جریمه دریافت کند، اما اگر بخواهد این مسئولیت را بر عهده بگیرد یا بچران مواجه خواهد شد. زیرا بر شهرداری با قبول این مسئولیت نمی‌تواند در مراحل ساخت به مالک اجازه دهد که تخلف کند و سپس بخواهد این تخلف را جریمه کند. به‌نظم بعید است که این آیین‌نامه صوب شود، اما اگر این آیین‌نامه تصویب و ابلاغ شد به‌طور حتم در ضرر خواهد کرد. زیرا کنترل ساختمان را دیگر انجام نخواهد شد. شهرداری به‌عنوان عاملی که همواره کسب سود و درآمد از تخلف داشته است به‌دلیل اینکه دیگر کسب‌آمدهی ندارد علاقه

و تمایلی به نظارت و کنترل جدی و مومن ساختمان نخواهد داشت. همچنین مهندس ناظر هم که قرار است از سوی مالک به عنوان مشاور انتخاب شود یا توسط هیئت‌تجاری می‌مشاوران نمی‌توانند برخلاف میل و اراده مالک عمل کنند. بنابر این کیفیت ساختمان‌ها به‌شدت تنزل پیدا خواهد کرد و مردم از این جهت مضطر خواهند شد.



مشکلی که هم‌اکنون وجود دارد این است که سازمان‌های نظام مهندسی «اصل و مهندسان «فرع» شده‌اند. در حالی‌که مهندس باید باشد تا سازمان بتواند خدمتی به او ارائه کند. همچنین در حال حاضر تمامی بحث‌های است که با دو ابلاغه اخیر، تمامی درآمد سازمان‌ها کاهش یافته و از هیچکس نمی‌توانیم که درآمد مهندسان کاهش داشته‌است. تنها جایی که سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان وظیفه ارجاع دارد ماده ۲۷ قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان است و گرنه سازمان نظام مهندسی، حق ارجاع ندارد.

عضو کابینه دولت دوازدهم گفت: مسئولیت کنترل ساختمان با مهندسان و نه سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان است. مگر رئیس سازمان نظام مهندسی یک‌استان می‌تواند بگوید که مسئولیت کنترل ساختمان هزار ساختمان را می‌پذیرد؟ یا هم‌اکنون در هیات‌مدیرهای استان‌ها همه مسئولیت کنترل ساختمان را قبول دارید؟ اگر سازمان‌ها مسئولیت کنترل ساختمان را بر عهده‌داشته‌باشند با وقوع زلزله و مثلاً همین زلزله کرمانشاه، مردم حق دارند از سازمان نظام مهندسی ساختمان کرمانشاه شکایت کنند که کنترل را درست انجام نداده است؟ معتقدم اگر بخواهیم از حیثیت مهندسان دفاع کنیم به‌فقط حدود ۱۵ هزار اتوبوس فعال در ناوگان اتوبوسرانی کشور داریم، ولی به دلیل حجم بالای خودروهای شخصی روز به روز شاهد کاهش استفاده مردم از حمل و نقل شخصی هستیم. استفاده مردم از این موضوع چندان مطلوب نیست و ما باید مردم را تشویق کنیم که حداقل در سفرهای کاری از حمل و نقل عمومی استفاده کنند.

معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: پیش‌فروش بلیت‌های نوروزی از ۱۷ بهمن ماه به روش‌های حضوری و اینترنتی آغاز شد. مردم می‌توانند برای تهیه بلیت هم به سایت‌های مجاز مراجعه کنند. رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: اسهال افرادی که بلیت اتوبوس نداشتیم که جای خوشحالی ندارد؛ چرا که نشان می‌دهد استقبال مردم از حمل و نقل عمومی پایین است و امکان افزایش قیمت وجود ندارد. آخرین افزایش قیمتی که داشتیم مربوط به شهریورماه سال ۹۵ بود؛ در حالی‌که طی این مدت ۱۸ تا ۲۰ درصد تورم داشتیم.

بلیت اتوبوس گران نمی‌شود

جاده‌ها در دستور کار داریم که از تردد بارهای غیرمجاز که لطمات فراوانی به سطح راه‌ها و ایاب‌فنی راه‌ها وارد می‌کند، جلوگیری کنیم. نقل خودروهای شخصی در جاده‌ها هستیم، به گزارش روزنامه تجارت به نقل از مهر، داوود کشاورزیان در حاشیه همایش بین‌المللی بندر هوشمنددر جمع خبرنگاران، با اشاره به هماهنگی به وجود آمده میان دستگاه‌های خدماتی و اسدادی در راستای مدیریت برنامه سفرهای نوروزی اظهار داشت: این طرح از ۲۴ اسفندماه آغاز خواهد شد و تا ۱۷ فروردین سال آینده ادامه خواهد داشت؛ ضمن اینکه تعطیلات امسال توزیع بهتری نسبت به سال گذشته دارد. وی ادامه داد: در راستای هوشمندسازی جاده‌ها، دوربین ثبت تخلفات سرعت نصب می‌شود که در قالب قراردادی سه ساله، انجام خواهد شد؛ بر این اساس، در این طرح ۱۹۰۰ دستگاه دوربین جدید در جاده‌ها نصب می‌شود که با احتساب دوربین‌های موجود، تعداد دوربین‌های ثبت رفتارهای پرخطر رانندگان، به ۲۲۰۰ دستگاه خواهد رسید.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: اسهال افرادی که بلیت اتوبوس نداشتیم که جای خوشحالی ندارد؛ چرا که نشان می‌دهد استقبال مردم از حمل و نقل عمومی پایین است و امکان افزایش قیمت وجود ندارد. آخرین افزایش قیمتی که داشتیم مربوط به شهریورماه سال ۹۵ بود؛ در حالی‌که طی این مدت ۱۸ تا ۲۰ درصد تورم داشتیم.

آخوندی در نشست با اعضای شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان مطرح کرد:

اعتلای مهندسی با اصلاح قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان

مهندسی در اجرای بند ۵نظام‌نامه اخلاق حرفه‌ای چه اقدامی انجام داده‌اند؟ گفت: این ابلاغ دولت و هیات وزیران است و همه در اجرای آن موفق هستند و تکلیف دارند. این‌نامه اخلاق حرفه‌ای مهندسی ابلاغ شد. بعد از ۲۳ سال، شاهد بودم که سازمان نظام مهندسی ساختمان هیچ‌قلمی در اینباره انجام نداده است. به همین دلیل نیز بنده به عنوان وزیر و نماینده دولت در این مورد اقدام کردم و ابلاغیه‌ای در این راستا صادر و ابلاغ شد.

تلاش برای جایگزینی دانش فنی به جای توزیع کار

آخوندی افزود: در تمامی قانون از لفظ همکاری صحبت شده‌است. تنها جایی از قانون که سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان را ملزم به اقدام کرده‌است در بحث آموزش بوده‌است، ما نیز همواره گفته‌ایم که چرا سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان در مورد آموزش اقدام نکردند و اتفاقاً نظام مهندسی در ۲۴ سال گذشته اقدام موثری در حوزه آموزش نداشته‌است. همواره اعلام کردیم به‌جای اینکه سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان از توزیع کار صحبت کنند به ارتقای دانش فنی اقدام نمایند. اگر می‌خواهیم نظام مهندسی و همچنین دانش مهندسی را تقویت‌یابد کارهای یک‌بیمارزی انجام‌دهیم. نخست آنکه مهندسی باید توسط صاحب کارش که یادولت، باشد یا شهرداری، یا مالک است انتخاب شود. پیش‌تر، افراد با طلب خاطر سراغ استاد معمار می‌رفتند چون خلق ارزش افزوده می‌کرد.

سیستم پرورگراتیک در سازمان‌های نظام مهندسی

ساختن و وزیر راه و شهرسازی افزود: با این سیستم پرورگراتیک در سازمان‌های نظام مهندسی ساختمان کسی این یقین را دارد که ارزش افزوده

افزایش ظرفیت بندر شهید رجایی به ۸ میلیون TEU

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی با اعلام این خبر که با حضور رئیس جمهوری و وزیر راه و شهرسازی عملیات اجرایی فاز ۳ توسعه بندر شهید رجایی آغاز شد، گفت: براساس دستور کار سازمان بندار و دریانوردی بندار ایران طی دوره ۵ساله هوشمند سازی می‌شوند.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از مهر، محمد راستاد در همایش بین المللی هوشمندسازی بندار با اشاره به روند شتابان و رو به رشد صنعت کشتیرانی و توسعه بندار تجاری جهان، گفت: در سال‌های اخیر شاهد شکل گیری شرکت‌های چندملیتی و پرسوه جهانی سازی بندار هوشمند و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در حمل و نقل دریایی هستیم. بر اساس اعلام آنتکاد در سال ۲۰۱۶ ظرفیت حمل و نقل دریایی به ۱۰۰۴ میلیارد تن خواهد رسید که با توجه به ناوگان دریایی موجود به‌طور میانگین به ۵۰ میلیارد تن مایل رسیده بود.

مدیرعامل سازمان بندار دریانوردی با اشاره به افزایش همکاری‌ها و بعضادغام‌های شرکت‌های کشتیرانی و پورت اپراتور اظهار داشت: ادغام عمودی و افقی، تأسیس اتحادیه‌ها و همکاری‌هایی از این دست برای به دست آوردن سهم بیشتر از رقابت موجود در بازار جهانی حمل و نقل دریایی است.

راستاد هوشمندسازی بندار را زمینه‌ای برای افزایش بهره وری و کارایی فعالیت‌های بندری دانست و افزود: پورت اپراتورها به دنبال کارایی بالاتر و کاهش هزینه‌های خدمات بندری برای خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا از طریق هوشمندسازی بندار هستند. ماهم نباید در بندار ایران از این غافل‌ه عقب‌مانیم. ایران با دارا بودن ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و بنداری با ظرفیتی بالغ بر ۲۱۰ میلیون تن می‌تواند از این صحنه رقابت جهانی با بهره بری از اسمارت پورت به بهره‌مندی مناسب برسد.

به گفته راستاد بندر هوشمند صرفاً به مجموعه اقدامات و امکانات با استفاده از فناوری اطلاعات نیست، بلکه باید ذهنیت به سمت بهره‌برداری از فناوری اطلاعات باشد تا بتواند هوشمندسازی را