توضیحات سخنگوی سازمان هواپیمایی در مورد بلیت ۲۱ میلیون تومانی

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری گفت: قیمت اعلام‌شده مربوط به یک پرواز مستقیم نبوده، بلکه به یک سفر ترکیبی شامل دو قطعه پروازی مجزا تعلق داشته است.

مجید اخوان با اشاره به بررسی‌های انجام‌شده اظهار داشت: مسیر مورد استناد در خبر منتشرشده، یک سفر ترکیبی (Connecting Flight) شامل دو پرواز مستقل تهران–مشهد و مشهد–اصفهان است که توسط دو شرکت هواپیمایی متفاوت انجام می‌شود. از این‌رو، مجموع نرخ این دو قطعه پروازی به اشتباه به‌عنوان قیمت یک بلیت مستقیم تهران–اصفهان مطرح شده است.

وی افزود: اطلاعات مربوط به مسیر، شرکت‌های هواپیمایی، زمان پرواز، توقف و قیمت هر قطعه، مطابق ضوابط سازمان هواپیمایی کشوری، به‌صورت شفاف در سامانه فروش بلیت نمایش داده می‌شود و مسافر پیش از خرید به تمامی این جزئیات دسترسی دارد. بنابراین، انتشار قیمت ۲۱ میلیون تومانی بدون اشاره به ماهیت ترکیبی سفر، بیانگر واقعیت بازار پروازهای مستقیم داخلی نیست.

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه نرخ بلیت پروازهای مستقیم تهران–اصفهان در همان بازه زمانی در چارچوب نرخ‌های متعارف بازار عرضه شده است، تصریح کرد: انتشار اخبار مبتنی بر برداشت نادرست از اطلاعات سامانه‌های فروش، می‌تواند موجب ایجاد نگرانی و تشویش افکار عمومی درباره وضعیت قیمت بلیت پروازهای داخلی شود.

اخوان با تأکید بر مسئولیت رسانه‌ها در صحت‌سنجی اطلاعات پیش از انتشار، خاطرنشان کرد: بی‌توجهی به جزئیات فنی پرواز و مشخصات درج‌شده در سامانه فروش، از جمله ترکیبی بودن مسیر و استفاده از دو شرکت هواپیمایی، به انتشار اطلاعات نادرست منجر شده است. انتظار می‌رود رسانه منتشرکننده با انتشار اصلاحیه و توضیحات تکمیلی، نسبت به رفع ابهام ایجادشده اقدام کند. این سازمان ضمن حمایت از حقوق حرفه‌ای صنعت هوانوردی و صیانت از اعتماد عمومی، حق پیگیری موضوع از طریق مراجع قانونی را برای خود محفوظ می‌داند.

سند منطقه آزاد مشترک ریمدان-گبد نهایی می‌شود

محمدسعید اربابی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در نشست کارگروه منطقه آزاد مشترک ریمدان-گبد در چارچوب دهمین کمیته مشترک تجاری ایران و پاکستان با اشاره به روند رو به گسترش همکاری‌های اقتصادی دو کشور در مرز ریمدان-گبد اظهار کرد: جمهوری اسلامی ایران با ایجاد منطقه منفصله ریمدان در محدوده منطقه آزاد چابهار و فراهم‌سازی زیرساخت‌های اولیه، گام‌های مؤثری برای فعال‌سازی این منطقه در حوزه تجارت، صادرات، واردات و ترانزیت کالا برداشته است. ایجاد منطقه آزاد مشترک ریمدان-گبد فصل جدیدی از همکاری‌های اقتصادی دو کشور را رقم خواهد زد و با تسهیل تجارت، جذب سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌های مشترک و افزایش مبادلات، زمینه تحقق اهداف دوجانبه و ارتقای روابط اقتصادی ایران و پاکستان را فراهم می‌کند.

اربابی با تأکید بر جایگاه راهبردی ریمدان-گبد در اتصال کریدورهای منطقه‌ای گفت: این منطقه آزاد مشترک نه‌تنها برای ایران و پاکستان، بلکه برای سایر کشورهای منطقه نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و می‌تواند به یکی از مهم‌ترین مراکز تجارت، ترانزیت و همکاری‌های اقتصادی جنوب آسیا و آسیای مرکزی تبدیل شود.

در این نشست طرفین ضمن بررسی ابعاد مختلف اجرایی تفاهم‌نامه ایجاد منطقه آزاد مشترک، درباره تدوین متن نهایی سند همکاری برای ارائه و امضای آن در دهمین کمیته مشترک تجاری ایران و پاکستان توسط وزرای بازرگانی دو کشور به تبادل نظر پرداختند. این اقدام، گامی مهم در مسیر عملیاتی‌سازی توافقات اقتصادی تهران و اسلام‌آباد و توسعه همکاری‌های راهبردی میان دو کشور همسایه به شمار می‌رود.

اجرای طرح مسکن استیجاری برای زوج‌های جوان

شرکت عمران شهرهای جدید با هدف حمایت از خانوارهای جوان و ساماندهی بازار اجاره، اجرای طرح «مسکن استیجاری» را در ۱۲ شهر جدید و ۷ استان آغاز کرد.

شهرام ملکی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید از جزئیات اجرایی برنامه مسکن استیجاری خبر داد. این طرح در راستای اجرای قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن و با هدف کاهش فشار بازار اجاره توسط دولت چهاردهم در دستور کار قرار گرفته است.

طبق اظهارات ملکی، شرکت عمران با بهره‌گیری از ظرفیت تهاتر اراضی و املاک، در حال تأمین واحدهای مسکونی آماده بهره‌برداری است. وی تأکید کرد که تاکنون فرآیند تأمین حدود ۱۰۰۰ واحد در ۷ استان آغاز شده که از این میان، مصوبات ۷۰۴ واحد دریافت شده و ۱۹۰ واحد نیز در آماده‌باش کامل برای واگذاری به متقاضیان قرار دارد.

در ضمن برای هر واحد حدود ۵۰۰ میلیون تومان از محل منابع داخلی شرکت جهت انجام نصبیات کامل (از جمله کابینت، پکیج و...) هزینه خواهد شد تا واحدها به صورت «آماده سکونت» به دست زوج‌های جوان برسد.

جزئیات وام اسکان موقت و بازسازی به آسیب‌دیدگان جنگ اعلام شد

رئیس هیئت عامل صندوق ملی مسکن گفت: در مجموع با مشارکت ۵۰ درصدی بانک مسکن، ۲۰ هزار میلیارد ریال به‌عنوان تسهیلات قرض‌الحسنه ودیعه مسکن موقت به متقاضیان شناسایی و معرفی شده، پرداخت می‌شود.

خسرو مختاری، رئیس هیئت عامل صندوق ملی مسکن با تأکید بر اینکه حمایت از برنامه‌ها و سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی، از جمله پشتیبانی از آسیب‌دیدگان حوادث در حوزه مسکن، از مأموریت‌های کلیدی این صندوق بر اساس مصوبات قانونی است، از تخصیص منابع اعتباری ویژه برای بازسازی و اسکان آسیب‌دیدگان مناطق مسکونی متأثر از شرایط جنگی خبر داد.

وی با اشاره به مأموریت بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در فرآیند بازسازی مناطق آسیب‌دیده، افزود: با هدف آغاز هرچه سریع‌تر عملیات ساخت‌وساز و مرمت واحدهای مسکونی خسارت‌دیده، مبلغ ۳ هزار میلیارد ریال تسهیلات تعمیرات به‌صورت علی‌الحساب در اختیار بنیاد مسکن انقلاب اسلامی قرار گرفته است. این نهاد مسئولیت ارزیابی خسارت، اعتبارسنجی فنی و هدایت پروژه‌های بهسازی را بر عهده دارد تا خسارت‌های واردشده به منازل شهروندان در مناطق غیر از کلان‌شهرها در کوتاه‌ترین زمان ممکن جبران شود.

مختاری بیان کرد: بر اساس مصوبه هیئت دولت، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی مدیریت اجرای تعمیرات جزئی در بیش از ۶۰ هزار واحد مسکونی و تجاری آسیب‌دیده از جنگ تحمیلی سوم را با مشارکت آسیب‌دیدگان بر عهده داشته و این عملیات را به اتمام رسانده است.



رئیس هیئت عامل صندوق ملی مسکن درباره تأمین سرپناه موقت برای خانوارهایی که واحدهای مسکونی آن‌ها به‌طور موقت غیرقابل سکونت شده است، اظهار کرد: ۱۰ هزار میلیارد ریال از منابع صندوق به‌عنوان تسهیلات قرض‌الحسنه ودیعه مسکن موقت به بانک مسکن پرداخت شده تا با مشارکت این بانک، در مجموع ۲۰ هزار میلیارد ریال تسهیلات در قالب وام‌های قرض‌الحسنه اسکان موقت به متقاضیانی که از سوی بنیاد مسکن شناسایی و به شبکه بانکی معرفی شده‌اند، پرداخت شود.

وی ادامه داد: تاکنون ۳ هزار و ۱۲۵ درخواست دریافت این تسهیلات به بانک مسکن معرفی شده که از این تعداد، یک‌هزار و ۶۷۱ میلیارد تومان از محل منابع صندوق ملی مسکن و بانک مسکن پرداخت شده و پرداخت مابقی نیز در دست انجام است.

مختاری در تشریح سقف و ضوابط این تسهیلات حمایتی یادآور شد: این تسهیلات بر اساس الگوی جمعیتی مناطق آسیب‌دیده تعیین شده است؛ به‌گونه‌ای که سقف وام در مناطق روستایی ۳ میلیارد ریال، در شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت ۴ میلیارد ریال، در شهرهای بالای ۲۵ هزار نفر جمعیت ۶ میلیارد ریال و در مراکز استان‌ها، به استثنای کلان‌شهرهای بالای یک میلیون نفر که بر اساس ضوابط قانونی، تأمین اسکان موقت آن‌ها بر عهده شهرداری‌هاست ـ تا سقف ۷ میلیارد ریال تعیین شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی در پایان خاطرنشان کرد: تأمین منابع این تسهیلات به‌صورت مشارکتی انجام می‌شود؛ به‌طوری‌که ۵۰ درصد از محل منابع صندوق ملی مسکن و ۵۰ درصد دیگر از سوی بانک مسکن پرداخت می‌شود.

اگر موضوع ایمنی پرواز است پول چه تغییری در ایمنی ایجاد می‌کند؟

پاسخ ایران‌ایر به گزارش منتشرشده درباره دریافت هزینه از مسافران بابت اضافه‌بار دستی، به جای رفع ابهام، پرسشی اساسی را بی‌پاسخ گذاشته است. این شرکت محدودیت وزن بار دستی را ناشی از «الزامات ایمنی پرواز» می‌داند، اما اگر همان بار با دریافت هزینه همچنان وارد کابین هواپیما می‌شود، این سؤال مطرح است که پرداخت وجه، دقیقاً کدام مؤلفه ایمنی را تغییر می‌دهد؟

در پاسخ منتشرشده از سوی ایران‌ایر، بار دیگر تأکید شده که محدودیت ۵ کیلوگرمی بار دستی بر اساس استانداردها و الزامات ایمنی پرواز تعیین شده است. اصل وجود این محدودیت محل اختلاف نیست؛ تقریباً همه شرکت‌های هواپیمایی دنیا برای وزن و ابعاد بار همراه مسافر ضوابط مشخصی دارند و رعایت این ضوابط برای حفظ ایمنی و نظم کابین ضروری است.

اما گزارش منتشرشده اساساً درباره اصل وجود مقررات نبود؛ بلکه درباره نحوه اجرای این مقررات و دریافت هزینه از مسافران پرسش مطرح کرده بود. پاسخی که ایران‌ایر منتشر کرده، به این پرسش نپرداخته و صرفاً مقررات موجود را تکرار کرده است.

نکته‌ای که همچنان نیازمند توضیح است، استناد ایران‌ایر به «الزامات ایمنی پرواز» است. اگر محدودیت وزن بار دستی یک الزام ایمنی است، این الزام باید یک معیار فنی باشد؛ معیاری که برای همه مسافران به یک شکل اعمال شود و با پرداخت یا عدم پرداخت هزینه تغییر نکند.

پرسش اینجاست که اگر همان بار پس از دریافت وجه همچنان وارد کابین هواپیما می‌شود، پرداخت پول دقیقاً چه تغییری در وضعیت ایمنی آن ایجاد کرده است؟



اگر پاسخ ایران‌ایر این است که دریافت این مبلغ، هزینه یک خدمت اضافی است، لازم است توضیح داده شود این خدمت دقیقاً چیست و چرا همزمان برای توجیه این رویه به «الزامات ایمنی پرواز» استناد می‌شود. زیرا استانداردهای ایمنی، اصول فنی هستند و اصول فنی نباید با پرداخت هزینه تغییر کنند.

وزن بار تغییری نکرده است. ابعاد آن تغییری نکرده است. فضایی که در کابین اشغال می‌کند تغییری نکرده است. شرایط پرواز نیز هیچ تفاوتی نکرده است.

بنابراین سؤال کاملاً روشن است؛ دریافت وجه، کدام مؤلفه ایمنی را تغییر می‌دهد که همان بار، بدون هیچ تغییر فیزیکی، مجاز به ورود به کابین می‌شود؟

از سوی دیگر، اگر واقعاً اضافه‌وزن بار دستی می‌تواند ایمنی پرواز را تحت تأثیر قرار دهد، انتظار می‌رود این محدودیت بدون هیچ استثنایی اجرا شود؛ چرا که ایمنی پرواز، موضوعی نیست که بتوان آن را با پرداخت وجه تغییر داد. اگر هم پرداخت وجه باعث می‌شود همان بار بدون تغییر وارد کابین شود، ایران‌ایر باید توضیح دهد مبنای فنی و حقوقی این تصمیم چیست.

پاسخ منتشرشده همچنین به پرسش‌های مهم دیگری نیز پاسخی نداده است. مشخص نیست مبالغ دریافتی بابت اضافه‌بار دستی بر چه اساسی محاسبه می‌شود، این مبالغ بابت چه خدمتی اخذ می‌شود و آیا دستورالعملی مشخص برای این رویه وجود دارد یا خیر. همچنین هیچ توضیحی درباره ارتباط میان دریافت این هزینه و استناد به الزامات ایمنی ارائه نشده است.

این پرسش‌ها به معنای مخالفت با مقررات حمل بار یا زیر سؤال بردن استانداردهای هوانوردی نیست؛ برعکس، تأکید بر اجرای یکسان و شفاف همین استانداردهاست. اگر محدودیت وزن بار دستی برای حفظ ایمنی وضع شده است، این محدودیت باید برای همه یکسان باشد. و اگر در عمل، همان بار پس از دریافت هزینه وارد کابین می‌شود، افکار عمومی حق دارد بداند چه تغییری رخ داده که وضعیت ایمنی نیز تغییر کرده است.

ایران‌ایر می‌تواند با یک پاسخ روشن، این ابهام را برطرف کند؛ پاسخی که نه به تکرار مقررات، بلکه به اصل سؤال بپردازد: اگر اضافه‌بار دستی برای ایمنی پرواز محدود شده است، دریافت وجه دقیقاً چه تغییری در آن ایجاد می‌کند که همان بار بدون هیچ تغییر فیزیکی، مجاز به ورود به کابین هواپیما می‌شود؟

تا زمانی که پاسخ مستدل و شفافی به این پرسش ارائه نشود، استناد به «الزامات ایمنی پرواز» به‌تنهایی نمی‌تواند ابهام موجود را برطرف کند و این سؤال همچنان پابرجا خواهد بود که آیا معیار نهایی، ایمنی است یا امکان پرداخت هزینه.

افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت مصالح ساختمانی

سازندگان پروژه جدیدی را شروع نمی‌کنند

رئیس انجمن صنفی انبوه‌سازان تهران با اشاره به افزایش شدید هزینه‌های ساخت‌وساز از ابتدای [illegible] روزه، از رشد ۱۰۰ درصدی قیمت مصالح ساختمانی و جهش دستمزد نیروی کار خبر داد و گفت: در شرایط فعلی سازندگان امکان آغاز پروژه‌های جدید را ندارند و تنها تلاش می‌کنند پروژه‌های نیمه‌تمام را به پایان برسانند.

ایرج رهبر، رئیس انجمن صنفی انبوه‌سازان تهران درباره وضعیت ساخت‌وساز در پنج ماهه سال جاری با توجه به شرایط کشور اظهار داشت: بخشی از سازندگان در قالب طرح نهضت ملی مسکن تعهداتی بر عهده دارند که همچنان به سختی در حال اجرای آن هستند، اما بخش دیگری از فعالیت‌های ساختمانی مربوط به ساخت‌وسازهای غیردولتی و بخش خصوصی است که پس از جنگ ۴۰ روزه با افزایش چشمگیر هزینه‌ها مواجه شده‌اند.

وی افزود: پس از این دوره، قیمت مصالح ساختمانی، نهاده‌های تولید و همچنین دستمزد نیروی انسانی به شکل کم‌سابقه‌ای افزایش یافته و هزینه‌های ساخت را به شدت بالا برده است.

رئیس انجمن صنفی انبوه‌سازان تهران درباره میزان افزایش قیمت نهاده‌های ساختمانی گفت: به طور متوسط قیمت مصالح و نهاده‌های ساختمانی تا ۱۰۰ درصد افزایش یافته است و در برخی اقلام مرتبط با محصولات پتروشیمی، این افزایش حتی از ۱۰۰ درصد نیز فراتر رفته است.

رهبر ادامه داد: تنها در طول ۴۰ روز جنگ، قیمت میلگرد حدود ۲۳ میلیون تومان افزایش پیدا کرد که نمونه‌ای از جهش بی‌سابقه قیمت مصالح ساختمانی در این مدت است.

وی با اشاره به رشد قابل توجه دستمزد نیروی کار اظهار داشت: پیش از جنگ، دستمزد روزانه یک کارگر ساده بین یک میلیون و ۲۰۰ هزار تا یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان بود، اما اکنون این رقم به حدود ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان رسیده است. همچنین دستمزد نیروهای فنی نیز به حدود ۴ تا ۴.۵ میلیون تومان در روز افزایش یافته است.

رهبر درباره هزینه تمام‌شده ساخت نیز گفت: در حال حاضر، حتی در بهترین شرایط، هزینه ساخت هر متر مربع به حدود ۵۵ میلیون تومان رسیده و در برخی پروژه‌ها بین ۶۰ تا ۷۰ میلیون تومان نیز برآورد می‌شود.

وی با اشاره به قراردادهای طرح نهضت ملی مسکن افزود: قراردادهای این طرح بر مبنای قیمت‌های سال ۱۴۰۲ و با نرخ هر متر مربع ۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان منعقد شده است. حتی اگر تعدیل ۱۰۰ درصدی نیز اعمال شود،



رقم قرارداد به حدود ۱۶ میلیون تومان می‌رسد، در حالی که هزینه واقعی ساخت هر متر مربع اکنون حدود ۳۵ میلیون تومان است. وزارت راه و شهرسازی باید هرچه سریع‌تر درباره قیمت قراردادهای نهضت ملی مسکن تصمیم‌گیری کرده و نسبت به بازنگری در نرخ‌ها اقدام کند، چراکه ادامه اجرای پروژه‌ها با قیمت‌های فعلی برای سازندگان امکان‌پذیر نیست.

رهبر در ادامه با اشاره به قیمت واحدهای نوساز در تهران گفت: در مناطق شمالی پایتخت، قیمت فروش هر متر مربع واحد نوساز کمتر از ۴۰۰ میلیون تومان نیست.

وی در پایان با اشاره به وضعیت سرمایه‌گذاری در بازار ساخت‌وساز اظهار داشت: با توجه به شرایط فعلی، سازندگان تمایلی به آغاز پروژه‌های جدید ندارند و امکان ورود به ساخت‌وسازهای تازه برای آنها وجود ندارد. در حال حاضر، اولویت فعالان این بخش تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام است تا این پروژه‌ها بیش از این تحت تأثیر تورم و افزایش هزینه‌ها قرار نگیرند.

پاکستان هزینه انبارداری کانتینرهای ایرانی را ۸۰ درصد کاهش داد

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران از تخفیف ۸۰ درصدی هزینه انبارداری پاکستان برای اجناس ایران، گفت: بر اساس اعلام گمرک کراچی، حدود ۱۰ هزار کانتینر متعلق به ایران در این بندر متوقف شده است.

پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران با تشریح آخرین وضعیت کانتینرهای توقیف‌شده ایرانی در بندر کراچی، اظهار کرد: در جریان جنگ تحمیلی سوم، با مشکل جدی توقف کانتینرهای بازرگانان ایرانی در بندر کراچی مواجه شدیم. بر اساس قوانین بین‌المللی، کشتی‌ها ناچار به تخلیه این کانتینرها در این بندر بودند، اما تعداد دقیق کانتینرها، هویت صاحبان کالا و نحوه ترخیص آن‌ها مشخص نبود و ابهامات زیادی در این زمینه وجود داشت. علاوه بر این، هزینه‌های سنگینی از جمله دموراژ، انبارداری و دیتنشن به این کانتینرها تحمیل شده بود که برای رفع این مشکلات، پیگیری‌های گسترده‌ای از سوی تهران صورت گرفت. در نهایت تصمیم بر اعزام یک تیم تخصصی به پاکستان گرفته شد و هیئتی متشکل از اتاق ایران، اتاق تهران و سایر اتاق‌های ذی‌ربط به این کشور اعزام شدند.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران بیان کرد: در جریان این سفر، جلسات مفیدی با رئیس گمرک و مدیر بندر کراچی برگزار و مدارک و الزامات لازم برای ترخیص کانتینرها بررسی شد. همچنین در دهمین نشست توسعه روابط تجاری ایران و پاکستان، موضوع رفع موانع موجود بر سر راه ترخیص این کانتینرها مطرح شد و خوشبختانه در قالب چهار بند ذیل تفاهم‌نامه حوزه حمل‌ونقل، نحوه ترخیص آن‌ها به تصویب رسید.

سنندجی با ابراز امیدواری نسبت به آغاز سریع فرآیند ترخیص کانتینرها، گفت: نخستین اقدام در تهران، شناسایی صاحبان کالا بر اساس اطلاعات موجود است و پس از آن، با اطلاع‌رسانی گسترده و احتمالاً استقرار یک تیم ترخیص در بندر کراچی، عملیات جابه‌جایی آغاز خواهد شد.

وی با اشاره به آمار اعلام‌شده از سوی گمرک کراچی، تصریح کرد: بر اساس اعلام گمرک کراچی، حدود ۱۰ هزار کانتینر متعلق به ایرانی‌ها در این بندر متوقف شده است.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران با ابراز خرسندی از تخفیف ۸۰ درصدی هزینه‌های انبارداری، عنوان کرد: این تخفیف یکی از مهم‌ترین دستاوردهای سفر هیئت ایرانی به پاکستان بود و می‌تواند بخش قابل‌توجهی از بار مالی تحمیل‌شده به بازرگانان را کاهش دهد.

سنندجی درباره مسیر انتقال این کانتینرها نیز گفت: اگرچه بهترین مسیر زمینی، مرز ریمدان است، اما ظرفیت پایین این مرز در سمت پاکستان و نبود زیرساخت‌های کافی، مشکلات زیادی ایجاد خواهد کرد. به نظر می‌رسد بهترین راهکار، حمل دریایی و تخلیه کانتینرها در بندرعباس یا چابهار باشد که شرایط مساعدتری دارند. البته برای کاهش تراکم در گمرک، نیازمند هماهنگی با گمرک جمهوری اسلامی ایران و طرف پاکستانی هستیم تا عملیات ترانشیپ قبل یا بعد از گمرک انجام شود.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران با اشاره به وظایف صاحبان کالا برای تسریع در روند ترخیص کانتینرها، اظهار کرد: اطلاع‌رسانی کاملی درباره تغییر اسناد، اختیارات شرکت‌های حمل‌ونقل و مذاکره با خطوط کشتیرانی انجام خواهد شد. دسته‌بندی دقیق این موارد تهیه و اعلام خواهد شد و با اجرای آن، روند جابه‌جایی کانتینرها می‌تواند با سرعت بسیار بیشتری انجام شود و زمان‌بر نخواهد بود.

خانه اربابی و باغ تیل – شبستر – آذربایجان شرقی



هشدار راهداری به زائران

بلافاصله پس از بازگشت به کشور رانندگی نکنید

علی زندی‌فر، مدیرکل دفتر ایمنی و پایش



هوشمند حمل‌ونقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به تداوم سفرهای زیارتی و بازگشت زائران در ایام اربعین حسینی و آغاز سفرهای دهه پایانی ماه صفر، گفت: با استقرار گشت‌های نظارتی در سطح محورهای مواصلاتی و کنترل تردد ایمن وسایل نقلیه در مسیرهای تردد زائران، اقدامات لازم برای ارتقای ایمنی این سفرها تا پایان ایام یادشده با جدیت ادامه دارد.با توجه به گرمای هوا و خستگی ناشی از سفر، زائرانی که با وسایل نقلیه شخصی قصد عزیمت به محل سکونت خود را دارند، لازم است پیش از ادامه مسیر، در پایانه‌های مرزی یا مجتمع‌های خدماتی – رفاهی توقف کرده و پس از استراحت و خواب کافی، سفر خود را ادامه دهند.

مدیرکل دفتر ایمنی و پایش هوشمند حمل‌ونقل سازمان راهداری ادامه داد: آغاز رانندگی بلافاصله پس از ورود به کشور می‌تواند موجب وقوع حوادث رانندگی ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی شود؛ از این‌رو از زائران درخواست می‌شود با رعایت کامل مقررات و توصیه‌های ایمنی، سفر معنوی خود را با آرامش و سلامت به پایان برسانند.

زندی‌فر همچنین به زائران توصیه کرد به ازای هر دو ساعت رانندگی، حداقل ۱۵ دقیقه در مجتمع‌های خدماتی – رفاهی توقف کنند و پس از رفع خستگی، مسیر خود را ادامه دهند.