

شنبه ۲۳ شهریور ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۵۲

نگاه

راهکار تامین مالی وعده مسکنی دولت، اوراق است

یک کارشناس اقتصاد مسکن اظهار داشت: علاوه بر اینکه سیستم بانکی توان تامین منابع لازم برای احداث یک میلیون واحد مسکونی در سال را ندارد باید توجه داشته باشیم که سیاست‌گذاری‌های اعتباری برای سال ۱۴۰۰ هم تعیین شده و چنین منابعی پیش‌بینی نشده است.

به گزارش اقتصادسرماد از ایلنا، مهدی سلطان‌محمدی درباره مأموریت وزارت راه و شهرسازی برای ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال اظهار داشت: موضوع بسیار مهم منابع پولی و سرمایه لازم برای احداث این میزان واحد مسکونی است که این سرمایه یا باید از طریق مردم و بخش خصوصی و یا دولت و سیستم بانکی تامین شود.

به خوبی می‌دانیم که در اقتصاد ما چنین ظرفیتی وجود ندارد کما اینکه اگر چنین ظرفیتی وجود داشت در سال‌های گذشته ساخت و ساز با حجم‌های بالاتری انجام می‌شد و امروز با چنین انباشتی از تقاضا مواجه نبودیم. وی با اشاره به افزایش هزینه‌های ساخت و ساز ادامه داد: هزینه احداث هر متر مربع واحد مسکونی به شدت بالا رفته به طوری که قیمت مصالح نسبت به سه سال گذشته بین ۵ تا ۱۰ برابر شده، بنابرین سازندگان برای پیشبرد پروژه‌های خود به سرمایه بیشتری نیاز دارند. همچنین قیمت زمین و عوارض ساختمانی هم افزایش قابل توجهی داشته و اگر فرضاً سازنده‌ای در سال‌های گذشته توان ساخت ۱۰ واحد مسکونی را داشت با همان سرمایه دیگر قادر به پیشبرد چنان پروژه‌ای نیست. کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه سیستم بانکی هم توان تامین مالی چنین پروژه‌ای را ندارد، گفت: علاوه بر اینکه سیستم بانکی توان تامین منابع لازم برای احداث یک میلیون واحد مسکونی در سال را ندارد باید توجه داشته باشیم که سیاست‌گذاری‌های اعتباری برای سال ۱۴۰۰ هم تعیین شده و چنین منابعی پیش‌بینی نشده است.

سلطان‌محمدی با تأکید بر اینکه با توجه به شرایط فعلی اقتصاد کشور، چنین ظرفیتی در سیستم بانکی وجود ندارد اظهار داشت: تامین چنین حجمی از اعتبار برای بخش مسکن از طریق جذب منابع مردم توسط سیستم بانکی قابل انجام نیست مگر اینکه بانکی‌ها به بانک مرکزی متوسل شوند که آن هم به مفهوم افزایش نقدینگی و بالا رفتن نرخ تورم است که در نهایت در میزان ساخت و ساز اثر می‌گذارد و از آنجایی که هزینه‌ها را افزایش داده و در نتیجه حجم ساخت و ساز را کاهش می‌دهد. این کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه در بخش مصالح ساختمانی برای پروژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال جای نگرانی کمتری وجود دارد گفت: تولید داخل ظرفیت بالایی برای فولاد و سیمان دارد که در حال حاضر بخش قابل توجهی از آن در حال صادرات است که با افزایش ساخت و ساز در داخل کشور می‌توان صادرات را به سمت تقاضای داخلی سوق داد. باید توجه داشته باشیم که تجربه ساخت ۷۰۰ تا ۸۰۰ واحد مسکونی در سال را داریم و آن زمان هم مصالح ساختمانی تولید داخل این نیاز بازار را تامین کرد البته امکان دارد تا حدی فشارهایی وارد شود که منجر به افزایش قیمت مصالح بشود.وی با اشاره به عامل و مؤلفه تامین اراضی برای ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال گفت: مساله بسیار مهم در این پروژه تامین زمین است هر چند که در کشورمان زمین‌های بابر قابل توجهی وجود دارد اما به این معنا نیست که بتوانیم در این اراضی بایر ساخت و ساز داشته باشیم چرا که موضوع بسیار مهمی که هزینه ساخت این پروژه را افزایش می‌دهد، آماده سازی اراضی برای تبدیل مناطق سکونت‌گاهی است.

سلطان‌محمدی افزود: برای تامین این زیرساخت‌ها و احداث ساختمان‌ها و فضاهای عمومی و مایحتاج نیازهای زندگی شهری دولت باید سرمایه‌گذاری‌های کلانی به‌اشعاره به این صورت پروژه ساخت و ساز مسکن موفق نخواهد بود.

کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه در شهرهای بزرگ فعلاً چنین ظرفیتی برای تامین اراضی وجود ندارد گفت: می‌دانیم که در شهرهای بزرگ قیمت زمین به صورت تصاعدی در حال افزایش است و برای اجرای این پروژه نیاز به برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید داریم و این هم موضوعی نیست که به سرعت به اجرا دربیاید و آن را از تور خارج کنیم.

وی با بیان اینکه تبدیل اراضی شهرهای جدید به

زمین‌های قابل سکونت زمان‌بر است اظهار داشت: امروز شاهد آن هستیم که شهرهایی مانند پردیس و هشتگرد که در اطراف تهران ساخت و سازهای انبوهی در این مناطق شکل گرفته هنوز به نحو مطلوبی آماده سکونت نشده‌اند و هنوز هم نیاز به افزایش سرمایه‌گذاری بیشتر در این مناطق وجود دارد. سلطان‌محمدی با اشاره به هزینه‌های احداث این پروژه گفت: اگر برای هر واحد با احتساب مشاعات ۱۰۰ تا ۱۲۰ مترمربع در نظر بگیریم که در کمترین ارقام هر متر چهار تا پنج میلیون تومان هزینه ساخت داشته باشد می‌بینیم که هزینه تمام شده هر واحد چیزی حدود ۵۰۰ میلیون تومان است. وی ادامه داد: باید توجه داشته باشیم که هزینه‌های ساخت و ساز فضاها و ساختمان‌های عمومی، راه‌های دسترسی، انشعابات و هر زیرساختی را که این زمین‌ها را آماده سکونی می‌کند هزینه‌هایی برابر با هزینه ساخت و ساز واحدهای مسکونی دارد بنابرین باید سرمایه‌گذاری‌های کلانی هم در بخش توسعه زیرساخت‌ها شود که این سرمایه‌گذاری‌ها هر عهده دولت است. این کارشناس اقتصاد مسکن تأکید کرد: هر چند که در پروژه‌های ساخت مسکن هزینه این زیرساخت‌ها دیده نمی‌شود اما مسئولین باید توجه داشته باشند که سرمایه‌گذاری برای احداث زیرساخت‌های سکونت‌گاهی کمتر از ساخت و ساز واحدهای مسکونی نیست.



حدود ۷۰ درصد مردم در حوزه مسکن در رنج هستند

عضو هیأت‌رئیس مجلس گفت: دولت آقای روحانی، بنایش بر کار نکردن بود و امروز ۶۰ الی ۷۰ درصد مردم در مورد مسکن در رنج هستند. به گزارش اقتصادسرماد، حجت‌الاسلام علی‌رضا سلیمی عضو هیأت رئیس مجلس شورای اشاره به اهمیت ساخت یک میلیون مسکن در سال گفت: ساخت یک میلیون مسکن شدنی است و یک اراده و همت می‌خواهد و عمده کار برای رسیدن به این هدف این است که زمین را در کشور تعیین تکلیف کنند. وی ادامه داد: الان متأسفانه در بخشی از کشور قیمت زمین تا ۵۰ درصد قیمت ساختمان هم می‌رسد و قیمت زمین به شدت بالا رفته است. عضو هیأت رئیس مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: ۶۰ الی ۷۰ درصد مردم در مورد مسکن در رنج هستند. ان‌شا الله ساخت یک میلیون مسکن هرچه زودتر کلید بخورد. سلیمی خاطر نشان کرد: یکی از کارهایی که باید جدی پیگیری کند این است که قیمت زمین شکسته شود. مساله بعدی این است که دولت باید زمین‌هایی که دارد را در اختیار مردم قرار دهد.

بررسی «اقتصادسرماد» از نقش کرونا در به‌انزوا کشیدن حمل‌ونقل عمومی

دو چرخه واسکوترهای اشتراکی برای رهایی از پاندمی کرونا

حوزه گردشگری (داخلی، ورودی و خروجی) که یکی از موثرهای اشتغال و رشد در دوران تحریم و به صادرات نامرئی محبوب می‌شوند، در این وضعیت پیش آمده عملاً تعطیل شده و به عبارتی چرخ این صنعت اشتغال را نیز متوقف شده است و واحدها و فعالیت‌های فراوانی در زنجیره وابسته به آن از جمله حمل و نقل آسیب دیده و کارکنان آنها ممکن است کار خود را از دست بدهند. هر چند که به علت فقدان نظام آماری منسجم در صنعت حمل و نقل و گردشگری کشور، نمی‌توان برآورد دقیقی از این اثرات ویروس کرونا بر این صنایع داشت، وی با بیان این مهم که مسئله اصلی کاهش تقاضای سفرهای بین شهری و متضرر شدن شرکت‌های حمل و نقل نباید در مدت شیوع کرونا نباید به فراموشی سپرده شود، افزود: استفاده از حمایت‌های دولتی و در عین حال ارائه خدمت از سوی ناوگان برون شهری برای کوتاه مدت و میان مدت به خصوص برای پاسخگویی به سفرهای حومه‌ای پیشنهاد می‌شود. به طور کلی، مسائل و راهکارهای این بخش همچنان جای تأمل بیشتری دارد.

یکی از آثار شیوع این ویروس تأثیر آن بر شبکه‌های حمل و نقل شامل حمل و نقل در بای، ریلی، هوایی و جاده‌ای بوده است. شاهد این مدعا افزایش تعداد مبتلایان و مرگ و میرهای ناشی از انتشار این ویروس بود که دولت‌ها را وادار به اعمال محدودیت‌های اجتماعی برای شهروندان نمود. یکی دیگر از پیامدهای انتشار این ویروس که دایره تأثیر آن حمل و نقل و تدارکات خرده فروشی‌ها را در برمی گرفت عدم اقبال شهروندان به خرید از بازارهای عمومی و زمان‌بشر بیشتر حضور شهروندان در خانه بود. از سوی دیگر فقدان تحقیقات و مطالعات کافی درباره تأثیر شیوع ویروس کرونا بر ظرفیت حمل و نقل به ویژه در تدارکات خرده فروشی از محدودیت‌های مهم این پژوهش بوده است.

از سایر فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی است

و کمتر تقاضای بی واسطه برای آن وجود دارد. تولید و توزیع مهم‌ترین و اکثش‌های اقتصادی هستند که لزوم تقاضا برای حمل و نقل را آشکار می‌کند. وقوع بحران در فعالیت‌های اقتصادی مدعا افزایش تعداد مبتلایان و مرگ و میرهای ناشی از انتشار این ویروس بود که دولت‌ها را وادار به اعمال محدودیت‌های اجتماعی برای شهروندان نمود. یکی دیگر از پیامدهای انتشار این ویروس که دایره تأثیر آن حمل و نقل و تدارکات خرده فروشی‌ها را در برمی گرفت عدم اقبال شهروندان به خرید از بازارهای عمومی و زمان‌بشر بیشتر حضور شهروندان در خانه بود. از سوی دیگر فقدان تحقیقات و مطالعات کافی درباره تأثیر شیوع ویروس کرونا بر ظرفیت حمل و نقل به ویژه در تدارکات خرده فروشی از محدودیت‌های مهم این پژوهش بوده است.

شهرها را در مقابل بحران‌های سلامت عمومی و حوادث طبیعی افزایش دهد.

نقش کرونا در به انزوا کشیدن حمل و نقل جاده‌ای

طیبه خسروی نیا کارشناس صنعت حمل و نقل در گفتگو با روزنامه اقتصادسرماد، مسئله اصلی کاهش تقاضای سفرهای بین‌شهری و متضرر شدن شرکت‌های حمل و نقل دانست و به خیرنگار، ما، استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی سیر نزولی خود را همچنان ادامه دهد.

چیزی که در این میان از اهمیت ویژه‌ای دارد این‌که بودن حمل و نقل ایمن برای کارکنان در بخش‌ها و ادارات مختلف جهان امری بسیار ضروری است. استفاده از وسایل حمل و نقل سبک و غیر موتوری، نظیر دوچرخه و اسکوتر برای مسیرهای کوتاه می‌تواند امنیت کارکنان مشاغل مختلف را تأمین کند و به مرور زمان به جزء جدایی‌ناپذیری از زندگی پایدار شهری تبدیل‌شود و آمادگی

و ی یادآور شد: حمل و نقل فعالیتی مشتق شده

برگزیده حمل و نقل ۱

رئیس کمیسیون معادن اتاق بازرگانی ایران

امکان تحقق وعده‌های خودرویی و مسکنی با ایجاد تعامل جهانی



رئیس کمیسیون معادن اتاق بازرگانی ایران اظهار داشت: باید به معیشت مردم، ساخت مسکن، خودرو و... اهمیت داده شود اما باید منابع آن مشخص شود. یا باید با ایجاد تعاملات جهانی بتوانیم سرمایه‌گذاری خارجی را جذب کنیم و به این بخش‌ها بیاوریم سرمایه‌گذاران در داخل کشور استفاده کنیم. برای این کار باید شرایط کشور را محیط‌کنیم تا سرمایه‌ها از کشور خارج نشود یا ایرانیان خارج از کشور اطمینان داشته باشند و بتوانند سرمایه خود را وارد کشور کنند. به گزارش اقتصادسرماد، بهرام شکوری در مورد اظهارات رئیس جمهور و وزیر صمت مبنی بر ساخت سالانه یک میلیون مسکن و ۳ میلیون خودرو و منابع و همچنین فولاد مورد نیاز آن اظهار کرد: خواسته ما در همه دولتها و از جمله دولت سیزدهم این است که این اتفاق بیافتد، اما واقعیت این است که مانند یک خانواده که می‌گویند می‌خواهیم ماشین خوب بخریم و خانه را عوض کنیم شده‌ایم. اینها آمل و آرزوهای ما است باید دید امکانات و درآمد ما اجازه این کارها را می‌دهد یا نه و اخیر و در این مورد هم شفاف‌سازی شود. وی افزود: اگر قرار باشد ۱ میلیون مسکن با متوسط ۷۰ متر متراز ۱ مدرسه، فضای سبز و... ساخته شود، با توجه به هزینه‌های ساخت محاسبات نشان می‌دهد که نزدیک به ۲۰ تا ۳۰ میلیارد دلار برای آن هزینه شود طبیعتاً باید منابع آن هم اعلام شود. حتی اگر زمین هم رایگان باشد ساخت نیاز به منابع مالی برای تامین مواردی مانند فولاد دارد. مردم هم باید توان پرداخت پول خانه یا خودرو را داشته باشند. اگر مردم می‌توانستند این هزینه‌ها پرداخت کنند تاکنون صاحبخانه می‌شدند. بنابرین باید منابع طرح‌ها مشخص شود. شکوری تصریح کرد: من قبلاً ذکر داده بودم که بانک مرکزی با چاپ پول، پایه پولی را افزایش می‌دهد. دوستان خرده گرفتند که اینگونه نیست؛ پاسخ دادم که در ۲۰ سال گذشته ۷۴ تا ۷۵ درصد درآمد بودجه و ۹۶ درصد هزینه‌های محقق شده است. سوال این است که این اختلاف از کجا می‌آید؟ وی در ادامه خاطر نشان کرد: باید به معیشت مردم، ساخت مسکن، خودرو و... اهمیت داده شود اما باید منابع آن مشخص شود. یا باید با توجه به هزینه‌های ساخت ماشین‌های خارجی را جذب کنیم و به این بخش‌ها بیاوریم و یا از سرمایه‌گذاران در داخل کشور استفاده کنیم. برای این کار باید شرایط کشور را محیط‌کنیم تا سرمایه‌ها از کشور خارج نشود یا ایرانیان خارج از کشور اطمینان داشته باشند و بتوانند سرمایه خود را وارد کشور کنند.

نماینده مجلس

بانک مسکن نقش سازنده‌ای در حوزه مسکن می‌تواند داشته‌باشد



حسینعلی حاجی دلیگانی، نماینده شاهیین شهر، میمه، برخوار در مجلس شورای اسلامی عنوان کرد: بانک مسکن نقش سازنده‌ای در حوزه مسکن می‌تواند داشته باشد.

به گزارش اقتصادسرماد، حاجی دلیگانی نماینده مجلس شورای اسلامی با اشاره به عملکرد بانک مسکن، عنوان کرد: بانک مسکن نقش سازنده‌ای در حوزه مسکن می‌تواند داشته باشد. زمانی که سابقه این مجموعه را مورد بررسی قرار می‌دهیم، شاهد عملکرد بهتری نسبت به بانک‌های تخصصی دیگر هستیم و عملکردش تا اندازه‌ای قابل قبول است.

این نماینده مجلس شورای اسلامی در ادامه گفت و گو با پایسگاه خبری بانک مسکن-هیبتا، تصریح کرد: در قانون برنامه ششم راه کارهایی شناسایی شده که حاصل همکاری دولت، بانک مرکزی و مجلس شورای اسلامی است و اکنون باید این راه کارها در زمینه رشد سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی عملیاتی شود. حاجی دلیگانی با اشاره به قیمت‌گذاری دستوری، گفت: کاملاً نه موافق و نه مخالف با شیوه قیمت‌گذاری دستوری هستیم.

در برخی موارد لازم است دولت به صورت مستقیم ورود کند و در برخی موارد لازم است دولت تسهیلاتی را ایجاد کند و از طریق تسهیل شرایط، باعث کاهش آرام آرام قیمت‌ها شود. این نماینده مجلس ضمن اشاره به عملکرد صنعت بانکداری اظهار داشت: بانک‌ها باید منابعشان را در راستای سازندگی کشور استفاده کنند.

در مسئله خدمات اینترنتی توسط بانک‌ها، کوتاهی صورت گرفته و بایستی بانک‌ها در قالب اجرای برنامه ششم و هم چنین قانون مربوط به دولت الکترونیک خدمات بیشتری را به صورت اینترنتی به مشتریان ارائه دهند. این نماینده مجلس به چاپ توسط بانک مرکزی اشاره و تصریح کرد: برای جبران کمبود بودجه دولت باید راهکاری جز چاپ پول توسط بانک مرکزی اتخاذ شود. تیم اقتصادی دولت جدید، باید فورا در ابتدای تصدی گری‌شنان، راه کارهای هماهنگ و منسجم و کارآمد دیگری را در پیش بگیرند و حرکت خوددشان را آغاز کنند.

اخبار حمل و نقل ۱

وارسی پروازی سامانه‌های ناوبری و کمک ناوبری ۱۴ فرودگاه کشور

سامانه‌های ناوبری و کمک ناوبری و طرح‌های خروجی و ورودی ۱۴ فرودگاه کشور در مرداد و روزهای ابتدایی شهریور سال جاری مورد وارسی پروازی قرار گرفت. به گزارش اقتصادسرماد، در ماه مرداد و روزهای ابتدایی شهریورماه سال جاری، سامانه‌های ناوبری و کمک‌ناوبری و طرح‌های ورودی و خروجی ۱۴ فرودگاه کشور شامل سامانه‌هایی مانند VOR، DVOR و ILS توسط هواپیمای فلاتیت چک شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران وارسی پروازی شدند. در مردادماه، عملیات وارسی پروازی سامانه‌های ناوبری و کمک ناوبری فرودگاه‌های گرگان، کلاله، مشهد، باند ۲۹ راست مهرآباد، سمنج، ماهشهر، آبادان، بجنورد و گچساران انجام شد و در این ماه عملیات وارسی منطقه شمال و شرق کشور با وارسی پروازی طرح‌های پروازی فرودگاه شهید هاشمی‌نژاد مشهد در روز شنبه ۳۰ مردادماه و وارسی پروازی سامانه VOR، DME فرودگاه بجنورد در روز یکشنبه ۳۱ مردادماه به پایان رسید. عملیات وارسی پروازی فرودگاه‌های کشور در روزهای ابتدایی ماه شهریور نیز ادامه پیدا کرد و در این عملیات فرودگاه‌های ذیل مورد وارسی پروازی قرار گرفتند و صحت عملکرد دستگاه‌های ناوبری و کمک‌ناوبری در آنها مطابق استانداردهای موجود تایید شد.

در این ماه همچنین به انجام عملیات وارسی پروازی سیستم کمک ناوبری ILS فرودگاه بین‌المللی شیراز توسط هواپیمای فلاتیت چک، صحت عملکرد دستگاه تایید شد. در ادامه این عملیات نیز مرکز وارسی پروازی و خدمات هوایی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، سامانه‌های کمک ناوبری DVOR، DME و طرح‌های ورودی و خروجی مبتنی بر آن در فرودگاه یاسوج را وارسی و عملیاتی اعلام کرد. سامانه‌های مذکور با توجه به شرایط توپوگرافی استان گلپویه و بویراحمد، نقش حیاتی در بالا بردن ایمنی پروازها ایفا می‌کنند. لازم به توضیح است علی‌رغم محدودیت‌های شرایط اپیدمی کرونا و کاهش پروازها، جهت حفظ ایمنی همین تعداد پرواز در مسیرهای پروازی کشور، فعالیت‌های وارسی پروازی پیوسته در حال انجام است.

۳۲ مورد اجرای حکم قضایی برای رفع تصرف اراضی ملی انجام شد

مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران از اجرای ۳۲ مورد احکام قضایی به منظور رفع تصرف اراضی ملی و صیانت از انفال طی پنج ماهه نخست امسال خبر داد. به گزارش اقتصادسرماد، خلیل محبت خوا، مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران از اجرای ۳۲ مورد احکام قضایی به منظور رفع تصرف اراضی ملی و صیانت از انفال طی پنج ماهه نخست امسال خبر داد. مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران با بیان اینکه بیشترین تعداد اجرای احکام به‌دلیل ارزش افزوده بالای زمین در شهرستان داموند با تعداد ۱۹ مورد بوده است، افزود: در پردیس یک مورد، تهران ۱۰ مورد، شمیرانات یک مورد، فیروزکوه ۳ مورد و ملارد ۲ مورد اجرای احکام قضایی طی ۵ ماهه نخست سال ۱۴۰۰ داشته‌ایم. وی خاطر نشان کرد: ارزش ریالی ۳۲ مورد اجرای احکام در شهرهای ذکر شده بالغ بر هزار و ۱۰۰ میلیارد ریالی است. توسط کارشناسان آن حوزه بررسی شده است که قابل توجه است. محبت‌خواه در پایان با اشاره به شعار (دولت قوی ایران قوی) در راستای فساد ستیزی و ضمن تشکر از تعامل و همکاری دستگاه قضایی یادآور شد: به‌طور حتم و با قاطعیت باید به سودجویانی که قصد تعمدی و دست‌درازی به اراضی ملی و بیت‌المال را دارند بر برخورد قانونی خواهیم کرد و برای تحقق این امر مهم از کلیه توان اجرایی و قانونی خود استفاده می‌کنیم.

۴۰۰ راننده فرودگاه امام ممنوع الکار شدند

کد فعالیت ۴۰۰ خودروی فرودگاهی رانندگان فرودگاه امام از روز هشتم شهریور بسته شده و آنان ممنوع الکار شده‌اند. به گزارش اقتصادسرماد، یک راننده این فرودگاه در تماس با خبرنگار ما با بیان این که توجیه مسئولان برای ممنوع الکار کردن این رانندگان، عدم پرداخت کمسیون‌های شرکت‌ها بوده است، گفت: در حالی که از زمان شروع بیماری کرونا و محدودیت‌های سفر، رانندگان فرودگاه با کمبود مسافر مواجه بوده و بیکار شده‌اند، به این رانندگان گفته شده باید ماهی ۱۵ سرویس انجام داده و کمسیون آن را نیز پرداخت کنند. این راننده عنوان کرد: در رانندگان ملزم شده‌اند حتی اگر سرویس هم نروند کمسیون این ۱۵ سرویس را پرداخت کنند به عبارتی انجام ۱۵ سرویس و پرداخت کمسیون آن برای رانندگان اجباری است. این راننده در گفت و گو با خبرنگار مافوز، در ۲ سال گذشته که کمبود مسافر تقریباً کار رانندگان فرودگاه امام را به تعطیلی کشانده بود هیچ یک از مسئولان سراغی از رانندگان نگرفتند که از کجا و چگونه امرام معاش کرده و چگونه زندگی خود را می‌چرخانند و ی‌احتی چگونه مخارج خودروهای خود را تامین می‌کنند در حالی که چون این خودروها خارجی هستند قطعات و لوازم بدکی آنها بسیار گران بود و با دلار قیمت‌گذاری می‌شود. اظهار کرد: تعدادی از ما رانندگان در این ۲ سال برای تامین معاش خود مجبور شدیم در جاهای دیگری غیر از فرودگاه مشغول کار شویم اما در ۲۰ تا ۲۵ روز گذشته که تا حدودی به تعداد پروازها اضافه و مسافرت‌ها بیشتر شده، به طوری که همکاران ما روزی یک سرویس انجام می‌دهند، اکنون مسئولان به سراغ رانندگان آمده‌اند و درخواست انجام ۱۵ سرویس و پرداخت کمسیون آن را داشته‌اند. وی ادامه داد: این در حالی است که برای تامین مخارج یک خانواده انجام ۱۵ سرویس در ماه بسیار کم است و زندگی راننده با آن نمی‌چرخد و رانندگان به انجام حداقل روزی ۳ سرویس در ماه برای پرداخت، اجاره خانه، هزینه خانوار، قسط خودرو و... نیاز دارند. این راننده فرودگاهی گفت: ضمن این که با اضافه شدن خدمات این ۴۰۰ خودرو در فرودگاه، دیگر شرایط انجام روزی یک سرویس که اکنون بعد از ۲ سال برای برخی همکاران فراهم شده‌است نیز دیگر فراهم نخواهد بود و احتمالاً از ۲ یا سه روز در میان نوبت به هر خودرو می‌رسد. وی افزود: حال سوال این است که آیا ممنوع الکار کردن ۴۰۰ نفر به علت این که سرویس از فرودگاه نداشته‌اند در شرایط فعلی اقتصادی و سیاسی کشور که دشمنان در صدد بحران‌ی نشان دادن اوضاع کشور هستند اقدام درستی است. آیا این کار مطابق قانون کار و قوانین قوه قضاییه است یا خیر؟ او بیان کرد: مسئولان وزارت راه و شهرسازی و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی درخواست پیگیری این موضوع را دادیم. وی همچنین پیشنهاد داد با تغییر کاربری و رنگ خودروها موافقت کنند تا لاقال این افراد از سرمایه‌گذاری ای که کرده‌اند در بخش دیگری استفاده کنند.

اقدامات حمل و نقلی شهرداری تهران برای آغاز سال تحصیلی جدید

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، اقدامات این معاونت برای شروع سال تحصیلی جدید را تشریح کرد. به گزارش اقتصادسرماد، سید مناف هاشمی، با اشاره به اقدامات انجام شده در آستانه آغاز سال تحصیلی جدید اظهار کرد: با توجه به اعلامی که از سوی آموزش و پرورش و وزارت بهداشت صورت گرفته آغاز سال جدید تحصیلی در آبان ماه خواهد بود و در تلاش هستیم تا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل تهران اضافه شود. وی ادامه داد: قرارداد خرید ۲۰۰ دستگاه انجام گرفته و تفاهم‌نامه آن با دو شرکت انجام شده و قرارداد آن به زودی منعقد خواهد شد. همچنین ۳۰۰ دستگاه از اتوبوس‌های دو کابین و تک کابین در حال تعمیر و تجهیز هستند تا آماده به کار شوند. هاشمی گفت: در بحث نوسازی تاکسی‌ها و وام هیئت مدیره به مالکان تاکسی‌ها داده می‌شود، حدود ۱۵ تا ۲۰ میلیون باید آنها پرداخت کنند تا اسقاط انجام شود، ولی حدود ۳۰ میلیون نیز باید اضافه بر این مبلغ توسط مالکان پرداخت شود تا تاکسی‌ها نوسازی شوند و این کار مقدراتی سخت است زیرا معمولاً تاکسی‌داران توان پرداخت این مبلغ را ندارند و شرکت خودروساز بر مبنای تورم قیمت‌ها را افزایش می‌دهد اما با تمام این اتفاقات ۲ هزار تاکسی تاکنون نوسازی شده‌اند و در تلاشیم تا پایان سال ۱۰ هزار خودرو نوسازی شوند.