اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۷ تیر ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۹۸

گزارش

۶۵ درصد مسکن مهر را دولت تدبیر و امید ساخت

سرآمد وزارت راه و شهرسازی در گزارش جدید خود در خصوص عملکرد دولت در بخش مسکن مهر اعلام کرد که ۶۵ درصد از طرح مسکن مهر در دولت تدبیر و امید اجرایی شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد از ایرنا اتمام واحدهای باقی‌مانده مسکن مهر از جمله اولویت‌های دولت‌های یازدهم و دوازدهم بود.

اطلاعات منتشر شده در کتاب وزارت راه و شهرسازی از عملکرد مسکن مهر نشان می‌دهد، یک میلیون و ۹۴۹ هزار واحد مسکن مهر از ابتدای اجرای طرح تاکنون تکمیل و تحویل شده که عملکرد دولت تدبیر و امید در تکمیل و تحویل واحدهای مسکونی مهر یک میلیون و ۲۵۹ هزار واحد گزارش شده است.

عملکرد دولت تدبیر و امید در تکمیل واحدهای مسکونی مهر نسبت به اجرای کل طرح، ۶۵ درصد است. بر اساس این گزارش، در بخش صدور سند برای واحدهای مسکن مهر از ابتدای اجرای طرح تاکنون یک میلیون و ۲۹۸ هزار واحد سند صادر شده که از این تعداد ۷۷۴ هزار واحد سند در دولت‌های یازدهم و دوازدهم صادر شده است.همچنین از ابتدای اجرای طرح برای ۵۴ هزار و ۴۰۳ واحد تسهیلات پرداخت شده که ۱۳ هزار و ۸۳ واحد از میزان کل، در دولت تدبیر و امید، پرداخت شده است.این گزارش می‌افزاید با احتساب بافت‌فرسوده از ابتدای اجرای طرح مسکن مهر تاکنون یک میلیون و ۸۲۶ هزار واحد مسکن مهر فروش اقساطی شده که از این میزان یک میلیون و ۲۶۲ هزار واحد در دولت‌های یازدهم و دوازدهم محقق شده است. بنابراین گزارش، در جریان وقوع زلزله سرپل ذهاب در کرمانشاه که در آبان ۱۳۹۶ با بزرگی ۷.۳ رخ داد، بیش از ۵۷۶ واحد مسکن مهر در قالب ۲۴ بلوک دچار خسارت شد. از این تعداد ۳ بلوک آن تخریب و ۲۱ بلوک نیازمند بازسازی تشخیص داده شد. سازمان ملی زمین و مسکن ۲۱ بلوک را بازسازی کرد و تحویل مردم داد.

هزینه‌های سازمان ملی زمین و مسکن در خصوص بازسازی و احداث واحدهای مسکن مهر سر پل ذهاب شامل کمک ۱۸۵ میلیارد ریالی بلاعوض از محل منابع سازمان جهت بازسازی بلوک‌های آسیب‌دیده، کمک ۵۵ میلیارد ریالی جهت بازسازی محوطه بلوک‌های آسیب‌دیده از محل منابع سازمان، کمک ۲۷۰ میلیارد ریالی دولت از محل اسناد خزانه و ۲۰۵ میلیارد ریال از محل خسارت بیمه آرمان بوده است.

همه درآمد عوارض آزادراه تهران-شمال هزینه مناطق محروم شد

سرآمد با وجود اینکه بر اساس قانون ۲۵ درصد از کل درآمد عوارض آزادراهی باید صرف نگهداری و بهره برداری شود، بنیاد مستضعفان خبر داده است که همه درآمد خود از عوارض آزادراه تهران- شمال را صرف هزینه در مناطق محروم کرده است.

به گزارش اقتصادسرآمد ازایرنا، بر اساس ماده واحده قانونی مصوب سال ۱۳۶۶ معادل ۱۵ درصد از درآمد آزادراه‌ها به امر نگهداری اختصاص داده شده است که ارتباط مستقیمی با موضوع ایمنی و کاهش حوادث و تصادفات جاده ای دارد.هزینه‌های نگهداری راه با مولفه‌های زیادی از جمله موقعیت مکانی، نوع ترافیک عبوری، تعداد پل‌ها و تونل‌ها و شرایط جوی منطقه ارتباط دارد که اگر به موقع انجام نشود علاوه بر افزایش مخارج موجب تهدید ایمنی مسافران هم خواهد شد و برای منطقه سخت و پیچیده‌ای چون آزادراه تهران- شمال این هزینه‌ها چند برابر است.

اردیبهشت امسال با تصمیم وزیر راه و شهرسازی دستورالعملی تهیه شد که در صورت اجرا شرکت‌های آزادراهی موظف می‌شوند بیش از ۱۵ درصد از درآمد خود را صرف نگهداری آزادراه‌ها کنند.

با این حال امروز مدیرعامل شرکت آزادراه تهران-شمال با اشاره به درآمد ۱۱۵ میلیارد تومانی عوارض تردد مسافران در آزادراه تهران- شمال، گفت: همه درآمد حاصل از اخذ عوارض تردد در آزادراه تهران شمال در سال ۹۹ و بهار ۱۴۰۰ صرف محرومیت‌زدایی از مناطق محروم کشور شد. امروز یکشنبه (ششم تیرماه) روابط عمومی بنیاد مستضعفان به نقل از «سعید شهسواری» خبر داد: سال گذشته درآمد حاصل از اخذ عوارض آزادراهی در مسیر آزادراه تهران- شمال نزدیک به ۸۰ میلیارد تومان بود که این مبلغ در پایان سال ۹۹ برای رفع محرومیت از چهره مناطق محروم کشور هزینه شد و در بهار امسال نیز درآمد این آزادراه از محل عوارض تردد خودروهای عبوری در حدود ۳۵ میلیارد تومان بود که این رقم نیز برای محرومیت‌زدایی از مناطق محروم کشور تخصیص یافت.در این زمینه، «خدایا خاشع» دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها روز یکشنبه در گفت و گو با خبرنگار اقتصادی ایرنا درباره اینکه آیا امکان هزینه کرد همه درآمد آزادراهی خارج از مجموعه ساخت و ساز وجود دارد، گفت: ۲۵ درصد از کل درآمد عوارض آزادراهی باید صرف نگهداری و بهره برداری آزادراه شود که ۱۰ درصد آن برای بهره‌برداری و ۱۵ درصد آن برای نگهداری هزینه می‌شود. با این حال این ۱۵ درصد اکنون حتی برای خط‌کشی یک مسیر آزادراهی هم کافی نیست.وی با اشاره به اینکه ایمنی ارتباط زیادی با نگهداری درست راه دارد، افزود: با صرف ۱۵ درصد از درآمد عوارض آزادراهی نمی‌توان برای نگهداری راه‌ها اقدامی کرد و به همین دلیل وزارت راه در پی افزایش این سهم است.خاشع ادامه‌داد: نگهداری آزادراه تهران- شمال کار سختی است اما تاکنون تیم مدیریتی نمره قابل قبولی در نگهداری این مسیر سخت داشت، ضمن اینکه با مدیریت درست بهره بردار تاکنون همه حقوق‌ها به موقع پرداخت شده و ساخت قطعه دوم آزادراه نیز درحال انجام است.

ماموت قرارداد تولید کامیون را اجرا نمی‌کند

وزیر راه و شهرسازی با انتقاد از عملکرد گمرک در عدم ترخیص کامیون‌های دست‌دوم گفت: ایران‌خودرو دیزل و ماموت قراردادهای تولید کامیون را اجرا نمی‌کنند.به گزارش اقتصادسرآمد، صدرالله بمانا مشاور رئیس سازمان راهداری چندی قبل و حدود ۱۳ ماه پس از آغازثبت‌نام برای واردات کامیون‌های دست‌دوم اروپایی گفته بود: از تعداد ۲۷۰۵ کامیون تعداد ۲۰۳۱ دستگاه ثبت سفارش آنها انجام شده و تعداد ۲۹۱ دستگاه برای ترخیص به گمرکات کشور معرفی شده که از این میان تعداد ۱۸۸ دستگاه ترخیص و تعداد ۴۳ دستگاه کامیون تا هفته گذشته شماره‌گذاری شده است.این در حالی است که وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این‌که با تاکید بر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری و مسافری جاده‌ای کشور گفته است: چند سال است در حال مذاکره و پیگیری برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای هستیم و منابع خود را نیز به این مهم اختصاص داده‌ایم.محمد اسلامی ادامه داد: بر این اساس برای نوسازی ۵۵ هزار کامیون بالای ۴۰ سال در کشور برنامه مدون داریم و با کارخانجات داخلی قرارداد مبادله کرده‌ایم. اکنون کارخانجات باید توضیح دهند که چرا قراردادهای را اجرا نمی‌کنند.

رییس هیات مدیره انجمن‌های صنفی رانندگان: معاینه فنی صوری و مدیرناکارآمد عامل سوانح اتوبوس

همه دلایل واژگونی اتوبوس خبرنگاران و سربازان

سرآمد **گروه راه و ساختمان** - رییس هیات مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان بخش مسافر کشور عدم اجرای دقیق قوانین، نبود مدیران مسئولیت‌پذیر، عدم نظارت بر تولیدات داخلی، تولید بی‌کیفیت قطعات و لوازم یدکی مانند ترمز، نبود نظارت بر کیفیت، صوری بودن معاینه فنی و... را از مهمترین عوامل حادثه‌آفرین بودن اتوبوس‌های بین‌شهری دانست.

به گزارش اقتصادسرآمد، طی روزهای گذشته دو حادثه واژگونی اتوبوس خبرنگاران در حوالی نقده و اتوبوس سربازان در محور یزد شیراز که هفت نفر کشته و ده‌ها زخمی و مجروح بر جای گذاشت، دل میلیون‌ها نفر ایرانی را به درد آورد اما تا کنون هیچ کس مسئولیت این حوادث را بر عهده نگرفته و مردم این سوال را مطرح می‌کنند که چرا تا کنون شاهد عذرخواهی از سوی متولیان امر نبوده‌ایم.به گزارش اقتصادسرآمد، غلامرضا خادمی‌زاده، رییس هیات مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان بخش مسافر کشور در گفت‌وگو با ایسنا در این باره خاطرنشان کرد: چند دهه قبل، ایران خودرو یا ایران ناسیونال سابق، اتوبوس‌هایی برای جاده‌ها و شرایط مختلف آب و هوایی مختلف تولید می‌کرد و که همه آن‌ها از ایمنی و کیفیت لازم برخوردار بودند و با کمترین حادثه مواجه می‌شدیم چرا که در آن زمان تولیدکنندگان و متولیان احساس مسئولیت می‌کردند و این صنایع هم دولتی نبود. بنابراین صاحبان این صنایع دوست داشتند برندشان را برای مردم و مشتریان به اثبات برسانند و خدمات خوبی هم ارائه بدهند و اما طی سال‌ها و دهه‌های اخیر اهمیت این مسئله کم رنگ و کمرنگ‌تر شده است و تولیدکنندگان امروز اتوبوس فروش محصول را پایان مسئولیت‌شان می‌دانند و تولیدشان هم از استانداردهای لازم برخوردار نیست.وی با بیان اینکه اتوبوس‌های نویی هم که امروز تولید می‌شود بدون هیچ تکنولوژی و به صورت کپی‌برداری وارد شده و کف استانداردها را دارد که کافی نیست، افزود: در این میان دستگاه‌های متولی و ناظری مانند وزارت صمت، سازمان استاندارد و سازمان حمایت، نظارت درستی بر این فرآیند ندارند و خودروهای بی‌کیفیت در این کشور حاصل عدم نظارت کافی تولید می‌شود که اسکانیا نمونه و مثال بارز آن بوده که سال‌ها حادثه آفرینی کرده است.

رییس هیات مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان بخش مسافر کشور با اعلام آمادگی برای مناظره با تولیدکنندگان و مسئولان در حوزه حمل و نقل ادامه داد: پروفیل‌های به کار رفته در اتوبوس‌های اسکانیا، نقطه جوش‌ها و نقطه اتصالات هیچ کدام استاندارد را ندارد و کمربندهایی را که پلیس راه اصرار بر داشتن آن می‌کند دو نقطه‌ای است و در هواپیما برای افت از آن استفاده می‌شود در حالی که باید از کمربندهای سه نقطه‌ای در اتوبوس‌ها استفاده کرد که در صورت بروز حادثه مسافران به جلو، عقب یا بیرون اتوبوس پرتاب نشوند. بارها این موضوعات را به مسئولان امر گفته‌ایم اما گوش شنوایی نیست

و اتوبوس‌های نویی هم که در راستا و به نام حمایت از تولید داخلی در کشور مونتاژ می‌شود و به دست مردم می‌رسد، تعداد بسیار زیادی اشکال فنی دارد.

خادمی‌زاده با اشاره به اینکه راننده و مالک اتوبوس برای حفظ جان و مال خودش و مسافرانش هم که شده دوست دارد که بهترین اتوبوس یا قطعات را وارد و خریداری کند، اعلام کرد: بسیاری از اتوبوس‌هایی که به نام برندهایی مانند اسکانیا در داخل کشور کپی‌برداری و تولید می‌شود با استانداردهای اروپایی و با آن اب و هواست و همین است که از اردیبهشت ماه شما اتوبوس‌های بسیاری را در جاده‌های کشور می‌بینید که در موتورشان در حین حرکت باز است چرا که این اتوبوس‌ها با وارد کردن شاسی درایور با شرایط کشور سازنده به ایران وارد می‌شود در حالی که ایران از نظر دما، شرایط آب و هوایی و اقلیمی با کشورهای دیگر متفاوت است. همچنین ترمزهای این ماشین بر اساس استانداردهای کشورهای سازنده طراحی شده و از سوی دیگر لوازم یدکی مانند ترمز در ایران با بدترین کیفیت وارد یا تولید شده و نظارت درستی هم بر آن‌ها نمی‌شود.

لنت‌های ترمزی که با کارتن و مقوا تولید می‌شود

وی با بیان اینکه کارخانه‌های تولید کننده هیچ مسئولیتی در قبال گارانتی ندارند و لوازم بی‌کیفیتی مانند لنت ترمز در ایران بدون کیفیت و با مقوا و کارتن تولید می‌شود، تصریح کرد: مردم حق دارند اعتراض کنند و ما هم معترضیم اما وقتی راننده اتوبوس و مالک آن هیچ اختیار و توانایی برای تهیه چیزی که می‌خواهد، ندارد مجبور است از اجناس بی کیفیت و یا با کیفیت پایین استفاده کند و نهایتا می‌بینیم همین اتوبوس‌های بی کیفیت و قطعات و لوازم بی کیفیت باعث بروز حوادثی مانند تصادفات و واژگونی‌های اخیر می‌شود. به عبارت دیگر وقتی لوازم یدکی در کشور بی کیفیت و تقلبی است رانندگان مجبورند که از همان‌ها خریداری کنند و با لوازم و قطعات فیک و تقلبی هم مسلما حادثه و سوانح جاده‌ای بیشتر خواهد شد. رییس هیات مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان بخش مسافر کشور گفت: سال‌هاست، فریاد نوسازی می‌زنیم و هیچ کمکی از دولت هم نمی‌خواهیم و اما صدای ما به جایی نمی‌رسد. به عنوان مثال در اردیبهشت ماه سال گذشته ۱۰۵ دستگاه اتوبوس برای آغاز نوسازی اتوبوس‌های برون شهری با تخفیف ۵۰ درصدی و به نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی تولید شد اما تا کنون حتی یک دستگاه آن به راننده یا مالک تحویل داده نشده است و وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری هم پاسخگوی ما نیست. یا در شرایطی که نیاز به نوسازی ناوگان بیشتر از هر زمان دیگری است گفته می‌شود که نباید این نوسازی از طریق واردات انجام شود چرا که تولید داخلی کافی است. این در حالی است که مخالفان واردات اتوبوس باید بدانند که سالانه ۳۰۰ دستگاه در کشور و در بهترین حالت تولید می‌شود و هم اکنون ۷۰۰۰ دستگاه اتوبوس فرسوده در کشور داریم که اگر بخواهیم تنها از محل تولید داخلی بهره ببریم ۲۵ سال نوسازی این ناوگان طول می‌کشد و باید دوباره از اول شروع کنیم چرا که اتوبوس‌هایی که در سال‌های نخست نوسازی شدند دوباره فرسوده شده و باید مجددا جایگزین شوند.خادمی‌زاده با بیان اینکه برخی مسئولان نه تنها نوسازی انجام ندادند بلکه خودشان بزرگترین مانع نوسازی هستند، گفت: راننده دوست ندارد سرمایه میلیاردی‌اش را نابود کند و اگر این ترمز در اروپا نصب می‌شود متعلق به شرایط آب و هوایی آنجاست نه ایران؛ در حال حاضر در امارات اتوبوس و خودروهایی که خریداری و وارد می‌شود با استانداردهای امارات تطبیق داده می‌شود و به عنوان مثال اتوبوسی از یک برند اما در قالب استانداردهای امارات و اروپا با یکدیگر فرق دارد.

معاینه فنی‌های صوری و مدیران ناکارآمد عامل سوانح جاده‌ای اتوبوس

وی با بیان اینکه مدیر فنی‌هایی که در شرکت‌ها وجود دارد، و معاینه فنی‌هایی که انجام می‌شود، صوری است تصریح کرد: در معاینه فنی‌ها نهایتا لاستیک و شیشه اتوبوس را چک می‌کنند و مدیرفنی پشت اتوبوس نمی‌نشیند و ترمز آن را تست نمی‌کند که شاهد این حوادث و اتفاقات تلخ نباشیم. به عبارت دیگر عدم اجرای دقیق قوانین، نبود مدیران مسئولیت‌پذیر، نبود نظارت بر تولیدات داخلی، تولید بی کیفیت، نبود نظارت کیفی و صوری بودن معاینه فنی از جمله مهمترین عوامل تصادفات جاده‌ای و سوانح است و به غیر از حادثه واژگونی اتوبوس خبرنگاران، راننده و مالک اتوبوس کمترین تقصیر را سوانح جاده‌ای دارند.

برگزیده حمل و نقل

معاون وزیر راه

توافق اولیه ایران و عراق برای اجرای راه‌آهن شلمچه-بصره

سرآمد در حالی قرار بود عملیات اجرایی راه‌آهن شلمچه- بصره عید فطر ۳ سال قبل آغاز شود که معاون وزیر راه از توافق اولیه با طرف عراقی برای اجرای این پروژه خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، اوایل خرداد ۹۸ هیئت وزیران به‌پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی مصوب کرد شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور به‌نمایندگی از وزارت راه و شهرسازی مجاز است به‌منظور تأمین مالی پروژه راه‌آهن شلمچه ــ بصره به‌طول تقریبی ۳۵ کیلومتر و پل بزرگ در مسیر آن با برآورد تقریبی ۶۰۰ میلیارد تومان تا مرحله بهره‌برداری نسبت به انعقاد قرارداد به‌صورت «BLT» شامل طراحی و احداث پل و مسیر راه‌آهن (شامل زیرسازی و روسازی) و راه‌اندازی تا تحویل آن با شرکت پروژه احداث راه‌آهن و پل شلمچه ــ بصره به‌سهامداری بنیاد مستضعفان با رعایت قوانین و مقررات مربوط اقدام کند.براساس این تصویب‌نامه، تأمین ۶۰درصد منابع مالی مورد نیاز برای ایجاد پروژه و تأسیسات جانبی مربوط تا تحویل دائم، راه‌اندازی و تسویه حساب کامل هزینه‌ها به‌عهده شرکت طرف قرارداد و تأمین ۴۰درصد دیگر منابع مالی موردنیاز از محل ردیف اعتباری به‌عهده شرکت است که به‌تناسب پیشرفت پروژه و براساس قرارداد به شرکت طرف قرارداد پرداخت می‌شود. همچنین طرف عراقی متعهد به تأمین و آزادسازی اراضی مورد نیاز شامل اراضی مسیر و حریم ایستگاه‌ها و کارگاه‌ها و تأمین آب و برق کارگاه‌ها و همچنین تأمین ریل، تراورس و دوراهه (سوزن) مورد نیاز برای روسازی و تجهیزات علایم و ارتباطات این خط ریلی شده است. دوره واگذاری معادل ۱۲۰ ماه مشتمل بر ۲۴ ماه دوره احداث و تکمیل تا مرحله تحویل برای بهره‌برداری و ۹۶ ماه دوره واگذاری منافع بهره‌برداری ــ دوره پرداخت اقساط اجاره (شامل اصل سرمایه و سود مصوب) به "شرکت طرف قرارداد" خواهد بود.اسفند ماه سال گذشته مجتبی یوسفی عضو کمیسیون عمران مجلس از امضای قرارداد اتصال خطوط ریلی شلمچه به بصره و احداث پل بر روی رودخانه اروند با حضور وزیر راه و شهرسازی، نخست وزیر و وزیر حمل و نقل عراق خبر داده و گفته بود: بر اساس توافق صورت گرفته، مقرر شده پروژه اتصال خطوط ریلی ایران به عراق با سرعت انجام شود و با توسعه زیرساخت‌های ریلی اقتصاد کشور بیش از پیش تقویت خواهد شد.این در حالی است که امروز یعنی حدود ۲۵ ماه پس از تصویب‌نامه دولت معاون وزیر راه و شهرسازی از توافق اولیه با عراقی‌ها برای آغاز عملیات اجرایی راه‌آهن شلمچه-بصره خبر داده است.

رییس اتحادیه مسافربری تهران:

اتوبوس خبرنگاران معاینه فنی سکو نداشت

سرآمد در پی اظهارات مطرح شده درباره وضعیت اتوبوس واژگون شده خبرنگاران در حوالی نقده ارومیه، رئیس اتحادیه مسافربری استان تهران اظهار کرد: اگر این اتوبوس همان طور که گفته می‌شود فاقد صورت وضعیت بوده و معاینه فنی سکو نداشته است، سازمان محیط زیست باید پاسخگو باشد.به گزارش اقتصادسرآمد، بعد از ظهر روز چهارشنبه هفته گذشته دوم تیر ماه، یک دستگاه اتوبوس اسکانیا که خبرنگاران را برای بازدید از وضعیت دریاچه ارومیه به این منطقه برده بود در حوالی نقده به دلیل بروز مشکل در سیستم ترمز واژگون شد و دو خبرنگار جوان ایسنا و ایرنا در این حادثه جان خود را از دست دادند. در پی این سانحه دلخراش اظهارات متفاوتی درباره اتوبوس خبرنگاران و شرایط فنی آن مطرح شد که بعضا با یکدیگر تناقض‌های جدی داشت.علی انصافی - رئیس اتحادیه مسافربری استان تهران- درباره این حادثه و اتوبوس مورد نظر در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: اگر همان طور که مطرح می‌شود این اتوبوس فاقد صورت وضعیت بوده مسلما معاینه فنی سکو نداشته است یعنی اگر حتی معاینه فنی را گرفته باشد، روی سکو در پایانه‌ها از سوی مدیر فنی معاینه و تایید نشده است.وی اضافه کرد: سازمان محیط زیست باید از شرکت حمل و نقل معتبری یک دستگاه اتوبوس می‌گرفت تا نه تنها اتوبوسی مجهزتر و بهتر برای خبرنگاران گرفته باشد بلکه اگر از شرکت حمل و نقل اتوبوس می‌گرفتند قبل از حرکت راننده، این اتوبوس روی سکو از سوی مدیر فنی معاینه و تست می‌شد و تمام سیستم آن مورد تایید قرار می‌گرفت.رئیس اتحادیه مسافربری استان تهران ادامه داد: در برخی اظهارات مطرح شده عنوان می‌شود ترمز اسکانیای واژگون شده خبرنگاران به اصطلاح خالی کرده و همین مساله سبب شده تا این اتوبوس واژگون شود اما باید گفت اتوبوس‌های اسکانیا اگر شلنگ ترمزشان پاره شود یا به اصطلاح ترمزشان ببرد، چرخ‌های این خودرو قفل می‌شود و دیگر چنین اتفاقاتی نمی‌افتد اما احتمالا ریتاردر خودرو (ترمز کمکی) با مشکل مواجه شده که چنین اتفاقی را رقم زده است.وی تصریح کرد: مشکل اصلی در این زمینه، نبود زیرساخت‌های مناسب مانند جاده و عدم نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی است چرا که در حال حاضر متوسط عمر اتوبوس‌های بین شهری در ایران ۱۰ تا ۱۵ سال است و نه تنها کارخانه‌های سازنده داخلی، اتوبوس تولید نمی‌کنند بلکه اجازه واردات هم به ما نمی‌دهند و اجازه واردات اتوبوس دست دوم سه ساله در مجلس شورای اسلامی به تصویب نرسید.

معاون وزیر راه و شهرسازی

حذف ایران از کریدورهای منطقه سیاه‌نمایی است

سرآمد معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: کریدورهای متعددی در ایران فعال هستند از جمله کریدور شمال دریای خزر، کریدور میانی و جنوب دریای خزر که هر یک می‌توانند سهمی را از بار بزرگ ۴ میلیارد تنی صادرات و واردات چین به خود اختصاص دهند. بنابراین یک بخشی از این اخبار که درباره حذف ایران از کریدورها گفته می‌شود از روی کم اطلاعی و بخشی هم سیاه‌نمایی است که برای ایجاد ناامیدی در کشور مطرح می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، سعید رسولی درباره افزایش مرزهای ریلی کشور و اتصال ارمنستان به شبکه ریلی کشورمان اظهار داشت: موضوع ترانزیت در تمام شقوق حمل و نقل، به واسطه موقعیت استراتژیک جمهوری اسلامی ایران در نقشه جهان و دسترسی آن به آب‌های آزاد در بنادر جنوبی و شمالی به دریای خزر، یک پل استراتژیک در منطقه و کریدور شرقی- غربی و شمالی- جنوبی محسوب می‌شود که کشورهای شمالی ایران را تا اروپا به خلیج فارس متصل می‌کند و دسترسی کشورهای همسایه محصور در خشکی را که به آب‌های آزاد برقرار می‌سازد.وی با بیان اینکه این موقعیت اقتصادی ایجاب می‌کند که حداکثر استفاده را از ظرفیت‌های ترانزیتی به عمل آوریم، ادامه داد: توجه به کریدورهای ترانزیتی در بخش ریلی جزو اولویت‌های اصلی کشور است و بند ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری هم به موضوع اتصال مراکز عمده بار به شبکه ریلی تاکید دارد و در تمام اسناد بالادستی بر توسعه کریدورهای شمال و جنوب تاکید شده و این تاکیدات را با خط خوش نوشته‌ایم، در دفتر کار همه مدیران راه آهن نصب کرده‌ایم و درباره تمام این موضوعات با اولویت برنامه‌های متعددی تدوین شده‌است.معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به افزایش اتصالات ریلی به کشورهای همسایه تاکید کرد: خوشبختانه در حال حاضر کشورمان مرزهای متعدد ریلی با کشورهای همسایه در شرق، غرب و شمال دارد و به زودی با اتصال شلمچه به بصره یک مرز جدیدی به سمت عراق خواهیم داشت. از سوی دیگر اتصال جمهوری اسلامی ایران از طریق چشمه ثریا به ترکیه یکی دیگر از طرح‌های مهم شرکت راه‌آهن محسوب می‌شود. مطالعات این پروژه در حال انجام است و طرف ترک هم برای این کار اعلام آمادگی کرده و مرز ایران و ترکیه از طریق چشم ثریا دومین مرز ریلی کشورمان با ترکیه خواهد بود.رسولی افزود: همچنین در آذرماه سال گذشته شاهد افتتاح خط ریلی خواف- هرات از مرز شمتیغ بودیم که از این مسیر افغانستان را به شبکه ریلی کشورمان متصل کردیم و این خط ریلی امکان حمل و نقل کالا بین دو کشور را فراهم کرده‌است.

اخبار حمل ونقل

دلخوش: مصوبه اختصاص قیر رایگان بعد از ۴ ماه اجرایی نشده است

سخنگوی کمیسیون حقوقی و قضایی در تذکری، گفت: به‌رغم اینکه مجلس در بودجه موضوع قیر را تصویب کرد اما پس از گذشت ٤ ماه هنوز بند (ز) تبصره یک قانون بودجه اجرایی نشده است.به گزارش اقتصادسرآمد، «سیدکاظم دلخوش اباتری» در نشست علنی مجلس شورای اسلامی همچنین خطاب به رییس مجلس گفت: جلساتی در این ارتباط با وزیر نفت و معاونان وی برگزار شد و قرار بود براساس بندهای یک و دو قانون بودجه مازاد فروش نفت را به موضوع قیر اختصاص یابد که این هم به نیمه دوم سال موکول شده است. بنابراین برای حل مشکل ما استفساریه ای را تدوین کردیم.سخنگوی کمیسیون حقوقی و قضایی با اشاره به اینکه ۲ هفته آینده زمان سرکشی نمایندگان به حوزه انتخابیه است و انتظار می‌رود این استفساریه سریع تر در دستورکار مجلس قرار گیرد، عنوان کرد: فصل سرما در راه است و جای تعجب است که چرا هیات رییسه در اعلام وصول و تکلیف این استفساریه کوتاهی می‌کند.«محمدباقر قالیباف» که ریاست جلسه را بر عهده داشت در پاسخ به اخطار گفت: اصل موضوع حرف درستی است و اگر تامین قیر به نیمه دوم سال موکول شود نه تنها جاده‌های روستایی بلکه حتی جاده‌های شهری نیز آسفالت نمی‌شوند.رییس مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: این اخطار به ما وارد نیست شما استفساریه دادید و باید اعلام وصول شود و سپس به کمیسیون ارائه و سپس پیشنهاد کمیسیون در صحن رسیدگی شود. اما به طور حتم استفساریه را امروز اعلام وصول و به کمیسیون مربوطه ارجاع و از کمیسیون خواهیم خواست در اسرع وقت نظر خود در مورد آن را بدهد.

طرح ۲۰۰ روستای هدف گردشگری تدوین شد

محمد رضا شاملو معاون عمران روستایی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی ضمن اعلام این مطلب که طرح ۲۰۰ روستای هدف گردشگری تدوین شد، جزئیات صدور اسناد روستایی و اسناد شهری را در شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت اعلام کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا شاملو معاون بنیاد مسکن انقلاب اسلامی بیان داشت : بخشی از فعالیت‌های آن بنیاد را در خصوص تهیه طرح‌های هادی، اجرای طرح هادی روستاها، بازنگری طرح‌ها و صدور اسناد مالکیت در شهرهای کوچک و روستاهااست .معاون بنیاد مسکن انقلاب اسلامی گفت: در سال‌های گذشته در زمینه تهیه طرح‌های هادی با حمایت دولت و مجلس برای بیش از ۳۹ هزار و ۷۰۰ روستا طرح هادی تهیه شد که ۳۸ هزار و ۹۰۰ طرح متعلق به روستاهای بالای ۲۰ خانوار است. این روستاها عمدتا روستاهایی است که در آنها حادثه‌ای رخ داده است.شاملو افزود: در زمینه بازنگری طرح‌های هادی نیز با توجه به اینکه دوره طرح هادی روستایی ۱۰ ساله است و در تعداد فراوانی از روستاها و شهرهای کوچک دوره طرح به پایان رسیده است و مردم برای ساخت‌وساز با مشکلاتی مواجه هستند تاکنون برای ۱۱ هزار و ۷۰۰ روستا طرح بازنگری تهیه شده است. برای سال جاری نیز بازنگری حدود ۳ هزار و ۵۰۰ روستا در دستور کار بنیاد مسکن قرار دارد.وی توضیح داد: طرح هادی و بهسازی محیط روستایی در بیش از ۲۱ هزار روستا به اجرا درآمده است.به گفته معاون بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، آن بنیاد در زمینه صدور سند نیز تاکنون برای بیش از ۳ میلیون و ۴۰۰ هزار واحد روستایی با همکاری سازمان ثبت اسناد و املاک سند صادر کردیم. همچنین در شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت نیز برای ۲۷۳ هزار واحد شهری سند صادر شده است. برای سال جاری نیز در حدود ۱۴۰ هزار واحد در برنامه کاری بنیاد است تا سند صادر شود.وی در خصوص بافت‌های باارزش گردشگری نیز اعلام کرد: تاکنون برای حدود ۲۰۰ روستای دارای بافت باارزش و هدف گردشگری طرح تهیه شده است. در ۱۱۵ روستا نیز کارهای اجرایی آغاز شده یا انجام شده و به اتمام رسیده است.

تصویب و اجرای نظامنامه‌های امنیتی برای ارتقای استانداردهای مرتبط

سیاوش امیرمکری مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در دیدار با فرمانده جدید پلیس فرودگاه‌های کشور با اشاره به تدوین نظامنامه امنیتی فرودگاه مهرآباد با همکاری همه دستگاه‌های مربوطه، خواستار پیگیری تصویب آن شد.به گزارش اقتصادسرآمد، سیاوش امیرمکری رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها با همراهی سیدضیاء کشمیری مدیرکل حراست و امنیت فرودگاهی، احمد ایزدبین مدیرکل دفتر مدیرعامل و پاسخگویی به شکایات و عباس مسیبی مدیر روابط عمومی با سرهنگ محسن عقیلی فرمانده پلیس فرودگاه‌های کشور دیدار و گفتگو کرد.امیرمکری در این دیدار ضمن خیرمقدم به فرمانده جدید پلیس فرودگاه‌های کشور، با اشاره به تعاملات بسیار خوب گذشته، گفت: فرصت‌های خدمت رسانی محدود هستند و امیدوارم در سایه تعامل و همکاری بتوانیم بیش از گذشته رضایتمندی مردم و مسافران هوایی را رقم بزنیم.وی برنامه‌ریزی برای تکمیل دیوارهای حفاظتی و دوربین‌های مدار بسته در فرودگاه‌های کشور را یادآور شد و گفت: با وجود کمبود بودجه و موانعی چون فراگیری کرونا و افزایش قیمت، امنیت فرودگاه‌ها همچنان در اولویت بوده و بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته در حال انجام است.مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها همچنین خرید تجهیزات کمک بازرسی برای فرودگاه‌های کشور در سال‌های اخیر را مورد توجه قرار داد و اظهار داشت: کاهش ایستایی مسافران و تسریع در فرآیند بازرسی با تجهیزات جدید از جمله اهداف این اقدام بوده است که طبیعتا رضایت مسافران را نیز در پی داشته است.امیرمکری همچنین به تدوین نظامنامه‌های امنیتی فرودگاه مهرآباد بعنوان الگویی برای تعمیم به فرودگاه‌های کشور بر اساس شرایط منطقه‌ای با همکاری کلیه دستگاه‌های ذیربط اشاره کرد و اظهار امیدواری کرد: با تصویب آن در کمیته حفاظتی و امنیتی هوانوردی کشور زمینه اجرایی کردن آن فراهم شود.

هاشمی: شورای شهر تهران ۱۳ مرداد تحویل منتخبان جدید می‌شود

رییس شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به اینکه چه زمانی شورای پنجم پایان می یابد، گفت: سیزدهم مردادماه شورا را به منتخبان جدید شورای شهر در دوره ششم تحویل می دهیم.به گزارش اقتصادسرآمد، محسن هاشمی در سخنانی پس از نشست شورا در جمع خبرنگاران اظهار داشت: بر اساس قانون باید ۱۳ مرداد ماه دوره پنجم را به پایان برسانیم لذا سیزدهم مرداد، شورا را به منتخبان جدید تحویل خواهیم داد.وی گفت: از روز ۱۴ مرداد نیز آمادگی برگزاری مراسم تودیع و معارفه را داریم.

رئیس شورای شهر تهران، همچنین در ابتدای نشست شوراطی سخنانی با بیان اینکه ریشه سوانح جاده ای فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی کشور، و جایگزین نشدن سیستم ایمن و راحت است، سوانح جاده ای رخ داده در روزهای اخیر را به خانواده های قربانیان، بویژه جامعه رسانه ای و جامعه فرهنگی کشور تسلیت گفت.وی افزود: اگر مصوبه سال ۱۳۹۶ شورای اقتصاد برای تامین ۱۹ هزار اتوبوس شهری وبین شهری اجرا شده بود، شاید این عزیزان در کنار خانواده های خود بودند.هاشمی گفت: امیدواریم با یکدست شدن مجلس، شورا و دولت در این دوره، نوسازی وتوسعه سیستم حمل ونقل عمومی در شهر و مسیر بین شهری تسریع شود.رییس شورای اسلام