اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۵ مرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۲۲

قیمت سرسام آور مسکن نتیجه عملکرد دولت روحانی است

رئیس کمیسیون عمران در مجلس شورای اسلامی گفت: عملکرد دولت یازدهم و دوازدهم وضعیت امروز مسکن است با قیمت‌های سرسام آور تبدیل به یک معضل اساسی شده است.
به گزارش اقتصادسرآمد، رضایی کوچی افزود: خواهران و برادران نماینده در بحث مسکن ۵ سال است با وزیر دولت‌های یازدهم و دوازدهم به دفعات مکاتبه کرده ایم که کشور نیازمند افزایش تولید مسکن است. ما همواره به تولید سالانه یک میلیون مسکن با توزیع مناسب معتقد بوده‌ایم؛ اما دولت اصرار داشت که کمبود مسکن نداریم. بارها گفتیم که توزیع مسکن با هدف سوداگری در حال شکل گیری است و کسی توجه نکرد و امروز شاهد خانه‌های خالی و لوکس در کنار کمبود مسکن هستیم .نماینده مردم جهرم در ادامه اظهار کرد: نتیجه عملکرد دولت یازدهم و دوازدهم وضعیت امروز مسکن است با قیمت‌های سر سامان آور تبدیل به یک معضل اساسی شده است.

سعیدی نیا استاد شهرسازی به «اقتصادسرآمد» می‌گوید

افت قیمت زمین در پی بحران خشکسالی

گروه ساختمان – در طول تاریخ هر وقت خشکسالی و قحطی سرزمینی را تحت تاثیر قرار داده، مردم از یک نقطه به نقطه دیگری مهاجرت کرده‌اند و حتی برخی مناطق بر اثر این جابه‌جایی‌ها متروکه شده‌اند. اتفاقی که برای شهر سوخته در سیستان هم افتاد؛ شهری که به دلیل حذف آب زندگی نیز در آن نابود شد و در واقع یک تمدن بزرگ در این منطقه به دلیل خشکسالی از بین رفت و این سرنوشتی است که شهرها در برابر پدیده خشکسالی با آن مواجه می‌شوند. مشکلات مترتب بر خشکسالی جدی است آن‌قدری که طبق گفته‌های یک استاد شهرسازی هر زمان اقلیم دست رد به سینه آسمان و زمین منطقه یا شهری زده است، مرگ و نابودی را به ارمغان آورده است و کاهش قیمت زمین نیز یکی از طبیعی‌ترین اثرات آن در منطقه است. او از شهر سوخته نام می‌برد که منابع آبی علت اصلی ظهورش در ایران باستان بود و حال تنها خاطره باقی مانده از آن بر قامت سیستان، خرابه‌های یک تمدن بزرگ به دلیل خشکسالی است. اثرات منفی خشکسالی بر زندگی شهری و زمین‌های اطراف آن بدیهی است و همه می‌دانند که کاهش کیفیت زندگی از اصلی‌ترین اثرات این بحران زیست محیطی است که به دنبال نابودی گیاهان، فضای سبز و عناصر حیاتی شهرها و زمین‌های کشاورزی و مسکونی را نیز مورد هجوم خود قرار می‌دهد.
به گزارش اقتصادسرآمد، به‌طور کلی شهرهای ما به اصطلاح محیط مصنوع درمقابل محیط طبیعی هستند که توسط انسان‌ها ساخته شده‌اند اما گسترش این محیط مصنوع اندازه‌یی دارد و این پیشروی‌ها باید با محیط طبیعی قبلی هماهنگ باشد و بر اساس منابع آبی منطقه شکل گرفته باشد تا تولید محصولات باغی، کشاورزی و سایر احتیاجات جامعه را از همان محل برآورده شود. متاسفانه در دنیای جدید موضوع وابستگی شهرها به طبیعت محلی آنها کم رنگ‌تر شده است. شکل گیری شهرها در گذشته هرگز به این صورت نبود و شهرها در صد سال گذشته ۱۰۰درصد با محیط طبیعی خود سازگار بودند.

تاثیر خشکسالی بر قیمت زمین

احمد سعیدی‌نیا استاد شهرسازی هم این سخنان را قبول دارد و در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، می‌گوید: تاثیر خشکسالی بر قیمت زمین امری بدیهی و روشن است به‌طوری که وقتی شهری دچار خشکسالی می‌شود در واقع رو به مرگ می‌برد و مردم آن نیز مهاجرت می‌کنند در این شرایط زمین‌های باقیمانده به هیچ دردی نمی‌خورد بنابراین قیمت آن کاهش می‌یابد.

ناهمگونی ظرفیت محیطی زمین شهرها

ظرفیت محیطی » اصطلاحی است که او از آن نام برده و می‌گوید: این اصطلاح اخیرا در مناسبات شهرسازی مطرح شده است و طبق آن برآوردهایی برای ظرفیت و جمعیت‌پذیری، تعداد کارخانه‌ها و سایر نیازهای منطقه یا شهرها انجام می‌شود. البته ظرفیت محیطی در بسیاری از مناطق کشور ما کم است.
این استاد شهرسازی درباره وضعیت کنونی زمین‌ای مناسب ساخت مسکن اطراف شهرها به لحاظ آبی توضیح می‌دهد و عنوان می‌دارد: ابتدا وقتی به کم آبی بر می‌خوریم به سمت استفاده از آب فاضلاب کشیده می‌شویم اما بعد از مدتی آب فاضلاب هم پایین می‌آید و وضعیت بدتر می‌شود. در صورتی که اگر بخواهیم آب را از مناطق دیگر به مناطق کم آب منتقل کنیم این اقدام هم به علت رقابت شدید ممکن است به ماجراهای سیاسی-اجتماعی تبدیل شود.

راهکارهایی برای کاهش خطرات

به گفته وی، از بین رفتن حیات انسانی بعد از خشکسالی سرنوشتی قابل پیش‌بینی است که بارها درباره آن هشدارهایی داده شده است اما همواره بشر به دنبال راه‌حل‌های حداقلی برای عبور از مخاطرات گشته تا شاید بتواند از خطر نیستی نجات یابد. اما حداقل کاری که می‌توانیم برای کاهش مخاطرات پدیده خشکسالی در پیش بگیریم این است که جمعیت را به نقاطی که از منابع آبی خوبی برخوردارند پراکنده کنیم.

تمایل سرمایه‌داری به استفاده از بحران

نظام سرمایه داری همواره قصد داشته است که از خطراتی که دنیا را تهدید می‌کند، حداکثر استفاده را ببرد و یکی از درگاه‌های آن هم بحران آبی است که با آن مواجه هستیم. البته نظام سلامت هم گاهی در مقابل این دیدگاه‌ها می‌ایستد. بحران زمین‌های کشاورزی و تبدیل آنها به زمین های مسکونی نیز همینگونه اند.
کنترل منابع آب در دست مدیریت شهرهاست. چون مدیریت شهری می تواند امکان صرفه‌جویی در آب را با به‌کارگیری سیستم‌های دوگانه پیاده کند یا آبیاری فضای سبز را در دست بگیرد. مدیریت شهری می‌تواند این اقدامات را انجام دهد با وجود این مدیریت منابع آب هم آستانه‌یی دارد چون روزی به این نقطه خواهیم رسید ومنابع آبی نداریم که بخواهیم آن را مدیریت کنیم. استفاده از فاضلاب شهری و تصفیه آن برای مصرف در تقابل با روند خشکسالی پیش بینی می‌شود. پیش‌بینی دوم جداسازی آب مصرفی از آب آشامیدنی است تا صرفه‌جویی انجام شود اما باز هم این سوال مطرح است که جداسازی باید چگونه باشد؟ چون برای استحمام و شست‌وشوی ظروف هم نمی‌توانیم از آب بدون کیفیت استفاده کنیم. اما در این بین باید دانست شهرسازی تابع تکنولوژی در احداث ساختمان، جاده، پل، تاسیسات آب، برق و گاز است و غیر قابل انکار.

برگزیده

مدیرعامل شرکت راه آهن

درخواست افزایش قیمت بلیت قطار به شورای عالی ترابری رفت

مدیرعامل شرکت راه آهن از ارائه تقاضای شرکت‌های ریلی مسافری مبنی بر افزایش قیمت بلیت از سوی شرکت راه آهن به شورای عالی ترابری خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد،سعید رسولی درباره لغو یا ادامه وضعیت فروش بلیت قطارهای مسافری تا ۵۰ درصد ظرفیت به دلیل کرونا اظهار کرد: پروتکل‌های بهداشتی را ستاد ملی مقابله با کرونا تصویب و ابلاغ می‌کند و شرکت راه آهن مرجع تغییر این وضعیت نیست؛ البته حفظ سلامتی مسافران و همکاران ما در قطارها، اولویت ماست.رسولی تأکید کرد: اخیراً با دکتر حریرچی معاون وزیر بهداشت درباره واکسیناسیون مهمانداران و نیروهای عملیاتی قطارهای مسافری دیدار داشتیم که با موافقت وزارت بهداشت همراه شد؛ ما از ابتدای شروع واکسیناسیون علیه کرونا، نامه نگاری‌های متعددی با وزارت بهداشت برای اولویت دادن به واکسیناسیون مهمانداران و مأموران قطارهای مسافری داشتیم که بالاخره با این درخواست موافقت و قرار شد به زودی واکسیناسیون مأموران قطارهای مسافری تا چند روز آینده آغاز شود.گفتنی است هفته گذشته خبرگزاری مهر طی گزارشی بر مطالبه به حق مهمانداران و مأموران قطار مبنی بر واکسیناسیون، تأکید کرده بود.وی با بیان اینکه شرکت راه آهن در مدت یک سال و نیمی که از شیوع کرونا سپری شده، کمک‌های خوبی به شرکت‌های ریلی داشته، افزود: پرداخت تسهیلات کرونایی که دولت برای شرکت‌های ریلی مسافری در نظر گرفته، مدت طولانی است که به دلیل سخت‌گیری بانک عامل در وثایق متوقف مانده و شرکت‌های ریلی بعضاً نتوانسته‌اند این وثایق را تأمین و تسهیلات کرونایی را دریافت کنند.مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران یادآور شد: با این حال شرکت راه آهن تا به امروزه تا جایی که توانسته کمک‌هایی به شرکت‌های ریلی داشته است.وی در پاسخ به این پرسش که چگونه شرکت‌های هواپیمایی کوچک با دارایی‌های محدود توانستند به سرعت تسهیلات کرونایی با ارقام نسبتاً بالا دریافت کنند ولی شرکت‌های ریلی مسافری علی رغم داشتن سرمایه‌های خوبی در زمینه واگن، از دریافت این تسهیلات بازمانده‌اند؟ گفت: باید از مدیران بانک عامل این سوال را پرسید که چرا هنوز هم از اعطای تسهیلات کرونایی به شرکت‌های ریلی سر باز می‌زنند؟ ما همه آنچه مورد نظر مدیران بانک عامل بود و در جلسات متعددی که حضوری یا تلفنی با آنها مطرح شد، پذیرفتیم؛ حتی شرکت راه آهن قبول کرد تا ضمانت بانکی شرکت‌های ریلی مسافری را Back to Back متقبل شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی

هشدار وزارت شهرسازی به مردم برای ثبت‌نام در طرح‌های مسکن اقساطی

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: هنوز تجربه کلاهبرداری‌های عمده‌ای که در قالب پروژه‌های بزرگ در شهر تهران اتفاق افتاد و هزاران خانواده درگیر آن هستند، فراموش نشده است. اگر وزارت راه و شهرسازی هم به این موضوع ورود کرده به این دلیل است که از جایگاه دولت به مردم باید هشدار دهد وگرنه هیچ مسئله شخصی با اعضای این اتحادیه ندارد.به گزارش اقتصادسرآمد، چند روز گذشته مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران اعلام کرد که درباره اظهارات معاون وزیر راه و شهرسازی نسبت به عملکرد این اتحادیه شکایت کرده است. طبق گفته مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران یکی از ایرادات وزارت راه و شهرسازی به این اتحادیه استفاده از عنوان مسکن ملی برای پروژه‌هایش در حالی که عنوان این پروژه طرح ملی مسکن اقساطی است و با نام پروژه طرح اقدام ملی مسکن کاملا متفاوت است.حال اینکه معاون وزیر راه و شهرسازی می‌گوید؛ عملکرد این مجموعه برای ما روشن نیست و از آنجایی که این تشکیلات برای فعالیت خود مجوزی دریافت نکردند و از نام مسکن ملی استفاده شده، وزارت راه و شهرسازی نسبت به برخورد حقوقی با آن اقدام کرده است. محمود محمودزاده درباره بحث شکایت اتحادیه تعاونی‌های عمرانی شهر تهران از وزارت راه و شهرسازی اظهار داشت: تاکنون این مجموعه هیچ مجوزی را از وزارت راه و شهرسازی دریافت نکرده است. هر تعاونی که تشکیل می‌شود برای تشکیلات خود از وزارت تعاون مجوز می گیرد که این مجوز برای تشکیلات است و نه برای نوع کاری که انجام می‌دهد. نوع کار، مجوزهای خاص خود را دارد و هیچ فرد غیرذیصلاحی حق ندارد در حوزه مسکن مشغول به کار شود.وی ادامه داد: هیچ مجموعه‌ای نباید از عنوان مسکن ملی برای پروژه‌های خود استفاده کند. تعاونی عمرانی شهر تهران نام پروژه‌های خود را طرح ملی مسکن اقساطی اعلام کرده در حالی که کلمه ملی به پروژه‌های دولتی تعلق می گیرد و نباید از عنوانی که دولت پروژه خود را نزدیک به دو سال است با همین عنوان به مردم معرفی کرده، استفاده شود.معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه نوع فعالیت این اتحادیه کاملا مرتبط با وزارت راه و شهرسازی است و باید مجوزهای مورد نیاز را از وزارت راه و شهرسازی دریافت کند، گفت: هر کسی که در حوزه مسکن فعالیت می کند باید از وزارت راه و شهرسازی مجوز دریافت کند.

با حضور رئیس مجلس شورای اسلامی انجام شد

آغاز پروژه طرح صنعتی سازی ساختمان توسط وزارت دفاع

پروژه ملی طرح صنعتی سازی ساختمان توسط وزارت دفاع با حضور رییس مجلس شورای اسلامی آغاز به کار کرد.
به گزارش اقتصادسرآمد، با حضور دکتر قالیباف رئیس شورای مجلس اسلامی و امیر سرتیپ حاتمی وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، بهره برداری از طرح ملی صنعتی سازی ساختمان توسط وزارت دفاع آغاز شد.
بر اساس این گزارش پروژه مذکور به عنوان یک طرح استراتژیک برای تغییر ریل ساختمان سازی کشور در وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح که با حمایت ستاد کل نیروهای مسلح از مهرماه سال ۹۸ آغاز شده و طی آن کشور به دانش طراحی ساخت و نصب ساختمان های مدولار که تاکنون در انحصار دو یا سه کشور بوده است دست یافته است.
در این طرح، چرخه احداث یک ساختمان ۱۲طبقه با زیر بنای حدود ۱۱هزار متر مربع با ظرفیت تقریبی ۷۰واحدآپارتمان از ۳سال به حدود ۶ ماه کاهش می یابد.این طرح مطابق با آیین‌نامه‌های روز دنیا طراحی و از نظر کاهش مصرف انرژی، عایق بندی صوتی و حرارتی، زلزله و آتش سوزی بسیار مناسب است و قیمت تمام شده آن نیز مناسب تر از سایر روش های مرسوم است.در این نوع ساختمان ها پرت انرژی به شدت کاهش یافته و نسبت به سیستم سنتی اسکلت فلزی متداول در کشور قیمت تمام شده آن ارزان تر خواهد بود.
در معماری این ساختمان ها آرامش، آسایش، سبک و الگوی جدیدِ مطابق با فرهنگ اصیل ایرانی اسلامی رعایت شده است .با ایجاد حجم های هندسی مناسب در پلان، نمای ساختمان از مطلوبیت بصری برخوردار گشته و قابلیت تطابق با بافت و اقلیم مناطق مختلف کشور نیز مدنظر قرار گرفته شده است.
تولید و ثبات دانش فنی، طراحی فرآیند تولید، طراحی ماشین آلات خطوط تولید و مونتاژ کارخانه در زمینی به مساحت ۳۰۰هزار متر مربع و ۷۰هزار متر زیر بنا با ایجاد زیر ساخت بسیار مناسب از جمله انتقال آب غیر شرب و انشعابات گاز و برق و ۲۳۰ هزار متر مربع احداث خیابان های ارتباطی، فضای سبز، شبکه روشنایی و محوطه سازی، همگی توسط متخصصین متعهد و نخبه داخلی در کوتاه ترین زمان ممکن محقق گردید و انشاء الله در تابستان امسال شاهد ساخت اولین بلوک ۱۲ طبقه با این روش خواهیم بود.

نگاه

«راه‌آهن سراسری ایران» شاهدی برجسته از میراث صنعتی بشر است

سفیر و نماینده دائم ایران در یونسکو راه‌آهن سراسری ایران را شاهدی برجسته از میراث صنعتی بشر و بیانگر تعامل و هم‌افزایی دانش و تجربه بین‌المللی در کشورمان دانست و گفت: راه‌آهن نقش منحصر به‌فردی در تحولات سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی منطقه نیز داشته است.به گزارش اقتصادسرآمد از ایرنا، احمد پاکتچی از پاریس و به صورت مجازی در چهل و چهارمین نشست کمیته میراث جهانی حضور داشت، گفت: از دولت قرقیزستان برای حمایت‌ها و از سایر کشورهای عضو که در این حمایت، کشور قرقیزستان را همراهی کردند و از اعضای کمیته که از پرونده حمایت کردند و نتیجه آن در ثبت موفقیت‌آمیز راه‌آهن سراسری ایران متبلور شد، تشکر می‌کنم.پاکتچی خاطرنشان کرد: راه‌آهن سراسری ایران شاهدی برجسته از میراث صنعتی بشر و بیانگر تعامل و هم‌افزایی دانش و تجربه بین‌المللی در کشورمان بوده است. این اثر با ارزش‌های برجسته جهانی که قدمتی از دوره قاجار و بعد از آن دارد، ضمن آنکه نشان دهنده تحولات آغازین دوره صنعتی در منطقه است، نقش منحصر به‌فردی در تحولات سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی منطقه نیز داشته است.سفیر و نماینده دائم ایران در یونسکو تصریح کرد: افتخار می‌کنم ایران از فعال‌ترین اعضای کنوانسیون ۱۹۷۲ است. بر این باور هستم که این ثبت در کنار سایر ثبت‌های انجام شده به حفاظت و پاسداشت هر چه بیشتر میراث بشری و ارتقای بیشتر آگاهی‌ها از مفهوم ارزش جهانی، منجر می‌شود.او ادامه داد: از کشور میزبان، جمهوری خلق چین، برای میزبانی بسیار عالی این جلسه مثمرثمر کمیته میراث جهانی تشکر می‌کنم.در نشست روز دهم کمیته میراث جهانی که پرونده راه آهن سراسری ایران بررسی و تصویب شد، شروین گودرزی معاون مرکز میراث ناملموس تهران و مصطفی پورعلی مدیرکل دفتر ثبت آثار و حفظ و احیا میراث معنوی و طبیعی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از تهران و به شکل مجازی حضور داشتند.به گزارش خبرنگار گروه فرهنگی ایرنا، در نشست عصر روز یکشنبه (۲۵ جولای ۲۰۲۱) چهل و چهارمین اجلاس کمیته میراث جهانی یونسکو (UNESCO) پرونده راه آهن سراسری ایران (موسوم به راه آهن شمال – جنوب) بررسی و با تصویب اعضای کمیته، راه آهن سراسری ایران با طول حدود ۱۴۰۰ کیلومتر در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شد.چهل و چهارمین جلسه کمیته میراث جهانی یونسکو (UNESCO) پس از وقفه‌ای یک‌ساله به دلیل شیوع بیماری کرونا در جهان از ۲۵ تیر (۱۶ ژوئیه) در شهر فوجوی چین آغاز شد و تا نهم مرداد (۳۱ ژوئیه) ادامه دارد. در این دور از اجلاس که بدلیل شرایط و دستورالعمل های بهداشتی مقابله با کرونا به شکل مجازی (آنلاین) برگزار می‌شود و صرفا اعضای کمیته بین‌الدول در فوجو چین حضور دارند، ترکیبی از موضوعات سال گذشته و امسال (۲۰۲۰ و ۲۰۲۱) مورد بررسی قرار می گیرد که در طول آن بسیاری از اماکن و جاذبه‌های گردشگری جهان به‌عنوان میراث جهانی معرفی خواهد شد. در این نشست که تا نهم مرداد ۱۴۰۰ ادامه دارد، در مجموعه ۳۹ اثر پیشنهادی از سوی اعضای کمیته میراث جهانی بررسی می‌شود که از این تعداد، ۲۲ اثر آن مربوط به آثار پیشنهادی سال ۲۰۲۰ است که نشست آن به‌دلیل همه گیری کرونا برگزار نشد. پیش از این ۲۲ اثر فرهنگی -تاریخی و ۲ اثر طبیعی ایران به عنوان آثار فرهنگی ملموس و ۱۶ اثر و عنصر ارزشمند ایران به عنوان آثار فرهنگی ناملموس در فهرست میراث جهانی یونسکو به ثبت رسیده و اکنون راه آهن سراسری ایران به عنوان بیست و پنجمین میراث فرهنگی ملموس و نخستین میراث صنعتی کشورمان در این فهرست قرار می گیرد. قرار است پرونده منظر فرهنگی اورامانات/هورامان هم فردا (سه‌شنبه ۵ مرداد) (۲۷ ژوئیه) در کمیته میراث جهانی مطرح و بررسی شود.به گزارش گروه فرهنگی ایرنا، تدوین پرونده ثبت جهانی مسیر راه‌آهن شمال و جنوب ایران در سال ۹۷ آغاز شد. ساخت مسیر راه‌آهن سراسری ایران از بندر ترکمن در شمال کشور آغاز و به بندر امام‌خمینی (ره) در جنوب کشور منتهی شد. آغاز احداث راه‌آهن ایران در سال ۱۳۰۵ شمسی به تصویب رسید و یک سال بعد از آن بود که مهندسان ایرانی، آلمانی و آمریکایی احداث این مسیر ۱۳۹۴ کیلومتری را آغاز کردند.مسیر راه‌آهن سراسری ایران نه‌تنها از حیث تکنیک و کیفیت ساخت، بلکه از بعد گردشگری و برخورداری از مناظر و جاذبه‌های طبیعی ویژه در جهان حائز اهمیت است و به همین دلیل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و هم وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی این مسیر تاریخی را برای ثبت در فهرست میراث جهانی یونسکو درنظر داشتند. اکنون یونسکو در اجلاس چین به جهانی‌شدن این مسیر مملو از جاذبه‌های طبیعی، بناهاو پل‌ها و ایستگاه‌ها و تاسیسات و حتی لوکوموتیوهای تاریخی رای داد.اگرچه پیشینه احداث و بهره‌برداری موفق نخستین راه‌آهن در ایران به دوره قاجار و سال ۱۲۲۷ خورشیدی (۱۸۴۸ میلادی) از رشت به بندر پیربازار و بندر انزلی می‌رسد که بقایای آن همچنان در مسیر رشت به پیربازار با یک لوکوموتیو بخار در محوطه اداره کل بنادر استان گیلان وجود دارد؛ تحقق کامل این آرزوی ملی تا سال ۱۳۰۶ به طول انجامید. قرارداد نقشه‌برداری برای احداث خطوط راه‌آهن با کنسرسیومی متشکل از شرکت آمریکایی یولن و شرکت‌های آلمانی فیلیپ هولتسمان – ویولیوس برگر و زیمینس باواونیون در سال ۱۳۰۶ به بهای هر کیلومتر حداکثر ۳۶۸ تومان بسته شد. راه‌آهن سراسری ایران در سال ۱۳۱۴ بهره برداری شد و علی منصور، وزیر راه و شهرسازی وقت، در دوازدهم مرداد ۱۳۱۴ لایحه‌ای برای تشکیل مؤسسه راه‌آهن دولتی کشور به تصویب مجلس شورای ملی رساند تا از اول مهر ۱۳۱۴ «نگاهداری و به‌کارانداختن همه اموال و اثاثیه و ابنیه و وسایل نقلیه و ساختمان‌های فنی متعلق به خطوط آهن و کشتیرانی دریاچه ارومیه» را به‌عهده بگیرد.

اخبار

استفاده از سازندگان غیر مجاز، عمر ساختمان ها را تا ۲۵ سال کاهش می‌دهد

رئیس انجمن سازندگان شهر تهران گفت: استفاده از افراد فاقد صلاحیت و سازنده غیر مجاز و همچنین مصالح بی کیفیت عمر ساختمان‌ها را تا ۲۵ سال کاهش می‌دهد.به گزارش اقتصادسرآمد، شهاب سعادت نژاد رئیس انجمن سازندگان شهر تهران با اشاره به اینکه به کارگیری سازنده ذیصلاح در فرآیند ساخت و ساز سبب ارتقای کیفیت ساختمان‌ها و نیز افزایش عمرمفید آنها می‌شود، گفت: از دولت جدید درخواست می‌شود که در ساخت و سازهای انبوه، شرایط مناسبی را برای به کارگیری سازندگان ذی صلاح و شرکت‌های واجد صلاحیت در ساخت و سازها به کار گیرد.او ادامه داد: در شرایطی که هزینه‌های ساخت ساختمان‌ها بسیار بالا رفته برای مصرف کننده نهایی افزایش کیفیت و ایمن بودن ساختمان‌ها بسیار مهم شده است.سعادت نژاد بیان کرد: مردم با جمع آوری در آمدهای خود به سختی می‌توانند اقدام به خرید یک واحد ساختمانی کنند، بنابراین داشتن کیفیت یک واحد برای خریداران بسیار مهم است.
رئیس انجمن سازندگان شهر تهران توضیح داد: بنابراین نیاز به سازنده دارای صلاحیت و استفاده از افراد متخصصی در صنعت ساختمان، کنترل کیفیت و مصالح ساختمانی و مدیریت زمان ساخت بیش از پیش مشهود شده است.او تاکید کرد: زمانی که در ساختمان‌ها اجازه داده می‌شود بر خلاف قوانین و مقررات ملی، اشخاص متفرقه و بدون داشتن صلاحیت کار، فرآیند تخصصی تولید ساختمان را انجام دهند نتیجه آن به تولید انبوه ساختمان‌های ناایمن، بی کیفیت و طول عمرمفید کم منجرمی شود.
رئیس انجمن سازندگان شهر تهران اظهار کرد: ساخت مسکن توسط افراد غیرمتخصص و فاقد صلاحیت زمینه ساز صرف وقت و هزینه‌های گزاف تولید می‌شود و سبب می‌شود که همچنین شاهد تولید ساختمان‌هایی باشیم که میانگین عمرمفید آن‌ها به عددی کمتر از ۲۵ سال برسد، این درحالی است که در دنیا میانگین عمرمفید ساختمان‌ها حدود صد سال است.سعادت نژاد یادآور شد: دلیل افزایش عمرمفید ساختمان‌ها به صد سال در کشورهای پیشرفته در به کارگیری مصالح مرغوب و با کیفیت و به کارگیری نیروی متخصص و افراد دارای صلاحیت در فرآیند ساخت وسازها است. این درحالی است که در کشور ما صرف دارا بودن سرمایه مجوزی برای مداخله افراد غیرمتخصص در احداث ساختمان شده است.
بازرس اصلی انجمن انبوه سازان استان تهران با بیان اینکه در صورتی که وزارت خانه‌های راه و شهرسازی و کشور به عنوان متولیان کار ساخت و ساز در شهرها و پروژه‌های ساختمانی ،نسبت به الزامی شدن قوانین ساخت و ساز که خودشان وضع کرده‌اند باید باکنترل های خود مانع حضور افراد بدون صلاحیت وارد این صنعت بزرگ شوند، افزود: با اجرای این طرح‌ها می توان امیدوار بود که کیفیت ساختمان‌ها با حضور افراد و شرکت‌های دارای صلاحیت و انبوه سازان که تخصص آنها کار ساختمان است و مجوزات مربوطه را در این راستا دارند، شاهد تولید ساختمان های با کیفیت و عمرمفید بالا باشیم.رئیس انجمن سازندگان شهر تهران تاکید کرد: دراین راستا دولت باید حمایت‌های لازم را در جهت رفع موانع ساخت، عدم افزایش هر روز قیمت مصالح ساختمانی و اجرای پروژه های ساختمانی توسط افراد و شرکت‌های دارای صلاحیت انجام دهد تا شاهد ساخت ساختمان‌هایی با کیفیت بالا و قیمت مناسب باشیم و بتوانیم به نیاز اولیه جامعه که داشتن یک مسکن ایمن و با کیفیت است پاسخ دهیم.او با تاکید بر اینکه حمایت از بخش خصوصی و انجمن‌ها به عنوان بازوی خوبی در کنار دولت در جهت اجرای پروژه های ساختمانی باکیفیت و حتی صنعتی سازی باشند، افزود: باتوجه به وعده دولت جدید در ساخت ساختمان در تعداد بالا، استفاده از متخصصان و سازندگان دارای صلاحیت و انبوه سازان و ارائه امکانات مناسب به آنها و رفع موانع تولید می‌تواند کمک شایانی به صنعت بزرگ ساختمان که در حال حاضر به صورت نیمه جان در آمده صورت گیرد.

افزایش ۲۰ درصدی تولید لاستیک ناوگان سنگین

رئیس گروه خدمات بازرگانی وزارت صمت، از افزایش ۲۰ درصدی تولید لاستیک ناوگان حمل و نقل سنگین خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، آقای محمد علی امامی رئیس گروه خدمات بازرگانی گفت: از سال ۹۹ هر چند با سختی‌هایی مواجه بودیم، اما تولید داخل را به سمت و سوی تولید داخل هدایت و سعی کردیم تا نیاز لاستیک خودرو را به تولید داخل اختصاص دهیم.وی افزود: تایر کالایی راهبردی برای کشور است و در سه ماهه نخست امسال، ۱۵ میلیون یورو ارز برای واردات لاستیک سنگین تامین شده است و بر اساس مصوبه هیئت وزیران و نیز تبصره ٤ ماده۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، رصد کالاهای حساس و ضروری الزامی است و توزیع این کالاها باید بر اساس ضوابط صورت گیرد.امامی گفت: اکثر فروشندگان اصرار دارند که همه کالاها به صورت سیستمی و شفاف به فروش برسد و همین امر نشان از موفقیت این طرح دارد در طرح توزیع سیستمی تایر، کالا از تولید تا توزیع مورد رصد قرار می‌گیرد و این شفافیت می‌تواند دلالی را کاهش دهد؛ البته ممکن است، برخی به دلیل از دست دادن مشتری از این طرح ناراضی باشند، اما در حال حاضر این مشکل هم برطرف شده است.وی اضافه کرد: در تولید داخل دو بخش لاستیک‌های باربری و دیگر رادیال است و در بخش باربری خود کفا هستیم، اما در بخش رادیال حدودا ۸۰ درصد نیاز به واردات داریم.امامی همچنین گفت: رصد اطلاعات سامانه اعم از عمده فروشی و خرده فروشی حاکی از آن است که تایر با سرعت بالایی در شبکه عرضه می‌شود و این سامانه کارایی لازم را داشته است. وی با بیان اینکه قیمت‌گذاری تایر در مقطعی به درخواست فروشندگان و توسط خودشان صورت می‌گرفت، افزود: در این زمان قیمت افزایش پیدا کرد و بازار نیز واکنش منفی نشان داد؛ در حال حاضر فروشندگان با ارائه اسناد خرید به سازمان حمایت، محدوده قیمت‌گذاری خود را می‌دانند، اما مکلفند که قیمت فروش خود را در سامانه ۱۲٤ اعلام کنند.
ایشان در مورد مشکلات به وجود آمده در تایر اندازه ۲٤-۱۲ گفت: به دلیل دپوی صورت گرفته در این سایز، قرار شد تا این تایر در سامانه کالا نیز به فروش برسد.امامی با بیان این که طرح توزیع سیستمی تایر موجب معرفی خرده‌فروشان به مشتریان شده است، گفت: در حال حاضر یک شبکه توزیع مکانیزه برای تولیدکننده و عمده‌فروش ایجاد شده است که می‌تواند منجر به افزایش کارایی، بهبود عملکرد و کاهش قیمت در بازار تایر شود. در واقع با این اقدام مساحت عرضه محدود و زمان و عمق عرضه افزایش پیدا کرده است.وی با اشاره به اهمیت بازار تایر برای کشور افزود: مهمترین مواد اولیه واحد کائوچویی است که انهم از اسیای شرقی وارد می‌شود تایر یک کالای استراتژیک برای کشور است چرا که سیستم حمل و نقل به آن بستگی دارد و آرامش این بازار خصوصاً برای تایرهای سنگین ضروری است در ۳ ماه ابتدایی سال جاری در حوزه تایرهای سنگین ۳۵ میلیون یورو ثبت سفارش، حدود ۳٦ میلیون یورو تخصیص ارز و نزدیک به ۱۵ میلیون یورو نیز تأمین ارز صورت گرفته است.امامی گفت: در حال حاضر بازار به گونه‌ای است که به دلیل افزایش ۲۰ درصدی تولیدات و نیز افزایش نظارت بر بازار، عطش واردات در آن کاهش یافته است. بر اساس آمار، ۷ تولیدکننده تایرهای سنگین حدود ۵۳۲ هزار حلقه تولید کرده‌اند که از این مقدار ٤٦۷ هزار حلقه آن به فروش رسیده است.
وی همچنین در درباره آمار تولید و فروش تایرهای سواری افزود: در ۳ ماه ابتدایی امسال، ۵ میلیون و ۲۱۲ هزار حلقه تایر توسط ۸ شرکت تولید شده که تاکنون حدود ٤ میلیون حلقه آن در بازار عرضه شده است؛ بنابراین در حال حاضر هیچگونه کمبودی در بازار تایر سواری احساس نمی‌شود.محمدعلی امامی رئیس گروه خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت در پایان با تمجید از عمکرد طرح توزیع سیستمی تایر گفت: با توجه به تجربه موفق سامانه جامع تجارت در حوزه رصد زنجیره تجاری و موفقیت‌های صورت گرفته در برخی کالاها خصوصاً تایر، در تلاش هستیم تا سایر کالاهای اساسی نیز مشمول این طرح قرار بگیرند.