

# اقتصاد سرآمد

شنبه ۲۲ آبان ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۰۸

## ۱۵ هزار کیلومتر خطر ریلی داریم؛ اما بهره‌وری زیر ۱۰ درصد است

پایین شبکه ریلی انتقاد می‌کند. که تا کنون هیچ برنامه‌ای از سوی دستگاه سیاست‌گذار صنعت حمل و نقل ریلی برای حل مشکل بهره‌وری اندک این صنعت ارائه نشده است.

به گزارش اقتصادسرآمد از مهر، رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی روز دوشنبه ۱۰ آبان ماه سال جاری در مراسم تکریم و معارفه مدیران عامل پیشین و جدید سازمان پناذر و دریانوردی با اشاره به اهمیت ژئوپولیتیک موضوع حمل و نقل در کشور عنوان کرد: امروز در حوزه حمل و نقل دریایی، سازمان پناذر و دریانوردی پیشگام است و توانسته به مسیر تحریم‌ها عبور کند، اما در حمل و نقل هوایی، ریلی و جاده‌ای، عقب‌ماندگی جدی در کشور وجود دارد که حتماً باید برای عبور از این شرایط، راهکارهایی را پیش بگیریم که مطالعات آن در دست انجام است. امیدواریم بتوانیم تحول‌آنی در حوزه حمل و نقل هوایی، ریلی و جاده‌ای ایجاد کنیم که بخشی از این تحول‌ات شامل نوسازی ناوگان است.

وی همچنین با اشاره به اهمیت تکمیل کریدورهای ریلی جنوب به شمال خاطر نشان کرد: اگر کریدورهای ریلی تکمیل شده بود، درآمد زیادی نصیب کشور می‌شد ولی الان از این درآمد محروم هستیم. ۱۴ تا ۱۵ هزار کیلومتر ریل در کشور داریم اما سهم ریل از حمل کالا در کشور ۱۰ درصد است که اصلاً قابل قبول نیست. بنابراین باید تغییر جدی در بخش حمل و نقل دریایی و حمل و نقل ریلی کشور اتفاق بیفتد. وزیر راه و شهرسازی ۱۸ آبان ۱۵۰۰ نیز در سیزدهمین همایش قیر و آسفالت با اشاره به تعیین سقف ۳۰ درصدی ظرفیت حمل بار ریلی در قانون برنامه ششم توسعه گفت: متأسفانه به این رقم نرسیدیم و در حال حاضر سهم ریل از حمل بار کمتر از ۱۰ درصد است.

وی دیگر ایرادات صنعت ریلی را برشمرد و گفت: پایین بودن سرعت قطارها که سبب شده حمل بار بیشتر از معمول طول بکشد، نبودن کریدورهای ریلی به چشمه‌های بار در کشور، فرسوده بودن ناوگان ریلی و پایین بودن بهره‌وری شبکه ریلی علی‌رغم وجود ۱۰ هزار کیلومتر خط ریلی در کشور از معایب حمل و نقل ریلی ماست. محمدرضا رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز چندی پیش با اشاره به اهمیت حوزه حمل و نقل ریلی گفته بود: بر اساس برنامه ششم باید حداقل ۳۰ درصد بار کشور از طریق شبکه ریلی جابه‌جا شود که امروز این عدد کمتر از ۱۰ درصد است. باید کالبدشکافی شود چرا به این هدف نرسیدیم و فاصله خیلی زیاد است. یکی از دلایل اصلی این است که شبکه ریلی در کشور کامل نیست و خیلی از کانون‌های بار کشور به شبکه سراسری راه‌آهن متصل نیست.

این نماینده مجلس شورای اسلامی، رقابت غیرمنصفانه ریل و جاده را هم از دلایل مهم عدم تحقق اهداف ریلی عنوان کرد و افزود: کندی سرعت شبکه ریلی یکی دیگر از مصائب این بخش است، در زمان حاضر متوسط سرعت کمتر از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت است. این در حالی است که ایران می‌تواند مسیر ترانزیتی کشورهای منطقه باشد، با وجود تلاش‌هایی که صورت گرفته اما در بخش کریدورهای شمال و جنوب موفق عمل نکرده‌ایم.

فارغ از عدم توقیف راه آهن در رسیدن به اهداف برنامه، در سال‌های اخیر، شبکه حمل و نقل ریلی کشور، با افت در عملکرد حمل بار و مسافر مواجه شده است. مسئولان پیشین شرکت راه آهن، دلایلی از جمله کرونا، کمبود قطعات ناشی از تحریم در حوزه کشنده‌های ریلی، رقابت نابرابر ریل و جاده و نهایتاً عدم تکمیل شبکه ریلی را ریشه‌های افت در شاخص‌های عملکردی عنوان می‌کردند. این در حالی است که کارشناسان معتقدند این عوامل نمی‌تواند ریشه‌های بهره‌وری پایین شبکه حمل و نقل ریلی کشور باشد. در همین ارتباط مجدداً شاهدی چون کارشناس اقتصاد حمل و نقل در گفتگو با خبرنگار مهر عنوان کرد: در دو سه سال اخیر، عملکرد حمل بار و مسافر ریلی نسبت به سال ۱۳۹۷ که اوج تاریخی عملکرد شبکه حمل و نقل ریلی کشور با جابه‌جایی ۵۰۴ میلیون تن بار و ۲۸٫۵ میلیون مسافر ثبت شد، در حالی اتفاق افتاد که نه تنها شبکه با افزایش طول و توسعه زیرساخت‌ها همراه بود، بلکه اتفاقی چون کرونا نتوانست فرصتی برای ایجاد ظرفیت بیشتر برای حمل بار ریلی ایجاد کند که متأسفانه این اتفاق مهم رخ نداد.

این کارشناس اقتصادی میزان تقاضای موجود برای حمل بار توسط ریل را بالغ بر ۱۰۰ میلیون تن عنوان کرد و افزود: به لحاظ کمبود ظرفیت ریل در حال جابه‌جایی توسط ریل است، تقاضا برای حمل ۵۰ میلیون تن بار تماماً ریل پسند دیگر وجود دارد که شبکه به واسطه بهره برداری غلط و سستی قادر به پذیرش آن نیست. بنابراین، ریشه‌ای‌ترین مشکل شبکه حمل و نقل ریلی کشور، بهره برداری غلط از شبکه است و دیگر مشکلات در اولویت‌های بعدی قرار می‌گیرند. وی افزود: اگر هم اکنون بهبود بهره‌وری در شبکه حمل و نقل ریلی اتفاق بیفتد و میزان عملکرد شبکه ریلی کشور به اندازه میانگین سایر کشورها شود، قابلیت جابه‌جایی بالغ بر ۱۵۰ میلیون تن بار ریل پسند موجود و بالفعل که در حال جابه‌جایی به وسیله جاده‌ها هستند، در مجموعه شبکه ریلی وجود خواهد داشت. حمل این ۱۵۰ میلیون تن بار در شبکه حمل و نقل ریلی، می‌تواند علاوه بر رسیدن به اهداف برنامه‌های توسعه، از زبان ۳ میلیارد داری در مصرف سوخت توسط ناوگان جاده‌ای کشور جلوگیری کند. به بیان دیگر، با این مهم کشور قادر خواهد بود در شرایط فعلی اقتصادی، ۲ میلیارد دلار بیشتر فرآورده‌های سوختی صادر کند و ارز حاصله را به جای مصرف در راستای جابه‌جایی بار جاده‌ای، خرج توسعه زیرساخت‌های اقتصاد کند. شاهدی چون راهکار ریشه‌ای حل مشکلات حمل و نقل ریلی کشور را خروج دولت و خصوصاً شرکت راه آهن از فعالیت‌های تصدی‌گری در حوزه حمل بار و مسافر دانست و عنوان کرد: شرکت راه آهن باید به نقش تنظیم‌گری به جای تصدی‌گری در حوزه حمل بار بپردازد. اساساً، یکی از عوامل تعیین‌کننده پراخت‌های جاده‌ای نسبت به حوزه ریلی نیز در کم بودن نقش تصدی‌گریانه دولت در این حوزه است.



### آغاز به کار کریدور ترانزیتی زمینی امارات– ترکیه از طریق ایران

کریدور ترانزیتی امارات–ترکیه از طریق ایران با عبور اولین محموله افتتاح شده طی این مسیر پیش از این از بندر شارجه تا بندر مسرین ترکیه ۲۰ هزار طول می‌کشید و به واسطه ایران به ۸ روز کاهش یافت. به گزارش اقتصادسرآمد، موقعیت جغرافیایی ایران قابلیت اتصال کشورها و مناطق مختلف جهان را داشته و می‌تواند نقش ترانزیتی ویژه‌ای در تجارت بین‌المللی ایفا کند. در قرن‌های گذشته این موقعیت و عبور کالاهای تجاری کشورها از ایران موجب قدرت آفرینی برای کشور بوده، اما در دهه‌های گذشته این نقش روز به روز کمرنگ‌تر شد. در زمان حاضر مجدداً موقعیت برای احیای ترانزیت ایران فراهم شده و فرصت بازاریابی اثرگذار اقتصادی راهبردی کشور در اقتصاد جهانی محیا است. عبور کالای تجاری سایر کشورها از ایران می‌تواند عنواند اقتصادی و راهبردی متعددی به همراه داشته باشد. با وجود مشکلات متعدد در مسیر ترانزیت از خاک ایران، هم اکنون نیز برخی کریدورها به صورت محدود فعالیت می‌کنند. در این بین افغانستان و عراق جزو کشورهای اصلی طرف ترانزیت ایران هستند. سایر کشورها مانند ترکیه، امارات، ترکمنستان، سایر کشورهای آسیای میانه و... نیز مشتریان ترانزیت ایران را تشکیل می‌دهند. در این بین توسعه ترانزیت ایران و راه اندازی کریدورهای جدید کار بزرگی است که در ماه‌های اخیر سرعت بیشتری نسبت به قبل گرفته است.

#### بررسی «اقتصادسرآمد» از تبعات جهش سه‌ساله در قیمت مسکن

# «مزاحم تورمی» در بازار ساخت‌وساز



#### گروه راه و ساختمان – مزاحم مسکن‌سازها در تهران و دیگر

شهرهای کشور، به‌عنوان «مهم» اصلی رکود فعالیت‌های ساختمانی» شناسایی شد. دو گراز روند رشد قیمت مسکن و رشد تیراژ ساخت طی سه سال گذشته عصر جهش قیمت ملک مشخص می‌کند، بازار مسکن‌سازی در مناطق شهری کاملاً به رشد قیمت حساس است و هر زمان، افزایش قیمت ملک سرعت گرفته، سازندها واکنش معکوس نشان داده‌اند. رابطه معکوس بین «جهش قیمت مسکن» و «تیراژ ساخت واحدهای مسکونی» در تهران و سایر شهرهای کشور نشان‌دهنده وجود مزاحم تورمی در مسیر مسکن‌سازها طی دست‌کم سه سال گذشته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، بررسی‌ها درباره وضعیت ساخت‌وساز مسکن به لحاظ نرخ رشد تیراژ ساختمانی طی سه سال گذشته و رابطه آن با تغییرات تورم مسکن در هر فصل در مقایسه با فصل مشابه سال قبل نشان می‌دهد در مقطعی که شیب تورم مسکن افزایش یافته در همان زمان رشد تیراژ ساختمانی نیز کمتر شده است. این موضوع می‌تواند نمایانگر مهم‌ترین دلیل سازندها برای خروج از بازار مسکن طی دست‌کم سه سال اخیر باشد و به این نتیجه منجر شود که علت خروج سازندها از بازار، توقف یا کند شدن روند رشد تیراژ ساختمانی در این بازه زمانی ناتوانی سازندها از ساخت بوده است و نه عدم تمایل آنها برای ساخت‌وساز؛ چرا که به دلیل جهش قیمت مسکن در دوره اخیر و استمرار آن برای یک دوره دست‌کم سه ساله، تقاضای مصرفی که تقاضای واقعی و موثر بازار مسکن شناخته می‌شود به اجبار در بازار بیرون رانده شده و در نتیجه سازندها قادر به فروش واحدهای مسکونی ساخته شده نیستند.

**مخایره یک پیام مهم از دوره سه ساله افزایش قیمت مسکن**

عباس زینعلی، یک کارشناس صنعت مسکن در

گفتگو روزنامه اقتصادسرآمد، نبود خریدار برای واحدهای ساخته شده و چشم‌انداز استمرار جهش قیمت و رکود معاملاتی منجر به ناتوانی سازندها برای ساخت مسکن شده است. او ادلیلی بر وضعیت فعلی مسکن دانست و به خبرنگار ما می‌گوید: در هر زمان که سرعت رشد قیمت مسکن در هر فصل افزایش داشته است رکود ساخت و ساز نیز عمیق‌تر

و سرعت رشد تیراژ ساختمانی با افت بیشتری همراه شده است. این موضوع نشان‌دهنده مخایره یک پیام مهم از دوره سه ساله اخیر جهش قیمت مسکن خطاب به سیاستگذار مسکن است.

#### بازار ساخت و ساز و «مزاحم تورمی»

وی ادامه تصریح کرد: در بازار ساخت و ساز «مزاحم تورمی» وجود دارد و همین عامل است که باعث ناتوانی سازندها از ادامه فعالیت‌های ساختمانی، کاهش سرعت رشد تیراژ مسکن‌سازی و در نتیجه افزایش عمق رکود در این بازار و در نهایت کاهش عرضه مسکن به بازار شده است.

زینعلی در بخش دیگری از سخنان خود یادآور شد: در واقع مسیر درست حل این بحران از اجرای طرح مسکن‌سازی سالانه یک میلیون واحدی عبور نمی‌کند. بلکه سیاستگذار مسکن باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی کند که این ناتوانی سازندها که در نتیجه ناتوانی تقاضای مصرفی از ورود به بازار برای خرید مسکن ایجاد شده است برطرف شود.

**شرط تأمین، حلقه آخر زنجیره ساخت و عرضه**
این کارشناس صنعت مسکن گفت: بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد در صورت نبود مشکل خریدار در بازار مسکن و به شرط تأمین حلقه آخر زنجیره ساخت و عرضه که همان خرید از طریق متقاضیان مصرفی است، سازندها نیز به بازار ورود کرده و برای شروع پروژه‌های ساختمانی اقدام می‌کنند. اما تا زمانی که مزاحم جدید رغبت نشان می‌دهند، اما تا زمانی که مزاحم تورمی در مسیر قرار دارد به ناچار قادر به حضور در بازار ساخت و عرضه مسکن نخواهند بود یا این حضور به‌شدت محدود خواهد بود.

### برگزیده

تشکیل قرارگاه وزارت کشور برای ساماندهی امور حمل و نقل

## دولت اراده بسیار قوی در زمینه ساماندهی حمل و نقل عمومی دارد



معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور گفت: دولت با تشکیک یک قرارگاه، اراده بسیار قوی خود را در ساماندهی امور مربوط به حمل و نقل عمومی نشان داده است. به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی جمالی نژاد در سسی وهفتمین مجمع عمومی سالیانه اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور افزود: در دولت سیزدهم اراده قوی و عمیقی در زمینه ساماندهی امور مربوط به حمل و نقل عمومی وجود دارد و به همین منظور هم قرارگاهی در وزارت کشور بر گراز شده است. وی ادامه داد: در این قرارگاه، علاوه بر تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی، مباحث اعتباری و تأمین منابع نیز مطرح است و اگر حتی راهی را در این زمینه ندیدم راه می‌سازیم. جمالی نژاد افزود: در این قرارگاه همه استان‌ها می‌توانند شرکت و پیشنهاد خود را مطرح کنند. معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور تصریح کرد: خوب این است که با تغییر دولت و با حضور دکتر وحیدی در وزارت کشور، اراده ایشان در بحث نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی بسیار قوی و عمیق است و در این خصوص نیز جلسات زیادی برگزار شده که بنده این موضوع را مبارک می‌دانم. جمالی نژاد با بیان اینکه شرایط خاص و کرونا و همپنطور نوسانات قیمت بر نوسازی تاکسی اثر گذاشته، گفت: در این قرارگاه و در وزارت کشور، در زمینه نوسازی تاکسی اتوبوس و حمل و نقل اتوبه و همپنطور موضوعات مربوط به پسماند در جلسات هفتگی برگزار خواهد شد. وی تأکید کرد: اما علاوه بر برگزاری این جلسه‌ها در قرارگاه، همت دست‌اندرکاران و یبگری و مطالبه امور توسط آنها نیز در این زمینه بسیار مهم است. جمالی نژاد در بخش دیگری از سخنان خود افزود: باید مجموعه حمل و نقل عمومی و به ویژه رانندگان تاکسی را توانمند کنیم زیرا آنان از خانواده‌های مظلومی هستند و نیاز است در جلسات مانند جلسات مجمع عمومی برای آنها آندیشه ورزی شود. وی تصریح کرد: فعالیت رانندگان تاکسی بسیار مهم است و می‌تواند مانند رضایتمندی عمومی و تأمین امنیت نقش مهمی دراند، بنابراین باید از آنها پشتیبانی شود و بنده هم به عنوان یک سرباز در وزارت کشور از رانندگان حمایت می‌کنیم. معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور ادامه داد: بیمه رانندگان تاکسی از ماه جاری اجرایی می‌شود و در این طرح رانندگان واقعی بیمه خواهند شد و در مباحث مربوط به نوسازی تاکسی هم وظیفه است که تسهیلاتی در این زمینه تخصیص یابد.

تأکید وزیر بر اهتمام مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

## بهره‌مندی از توان دانش‌بنیان‌ها در طرح‌های نوین ساخت‌وساز



وزیر راه و شهرسازی گفت: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، برای سرعت بخشیدن به حوزه ساخت و ساز باید از شرکت‌های دانش‌بنیان دعوت به همکاری کند تا طرح‌های خود را در خصوص ساختمان‌ارایه دهند. به گزارش اقتصادسرآمد، رستم قاسمی شاخص‌های ارتقاء واقعی و مناسب‌سازی قیمت برشمرد و افزود: سرعت ساخت در قیمت تمام‌شده تأثیر فراوانی دارد؛ بدین معنا که ساختمانی که در یکسال احداث می‌شود نسبت به ساختمانی که در دو سال و بیشتر احداث می‌شود، از نظر قیمتی متفاوت است. وی ادامه داد: با توجه به اینکه قیمت‌های تمام‌شده ساختمان در کشور بسیار گران‌تر از سایر کشورها انجام می‌شود، باید مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در این بخش اهتمام ویژه‌ای داشته باشد. عضو کمیته دولت، تأکید، سرعت و توجه به اقلیم را در روش‌های ساخت و ساز نیز مورد تأکید قرار داد و افزود: در خصوص مسکن با توجه به وضعیت نه چندان مناسبی که به دلیل سستی‌سازی وجود دارد، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، باید از شرکت‌های دانش‌بنیان و بهره‌مندی از روش‌های نوین ساخت دعوت به عمل آورد. قاسمی بیان کرد: در کشور، توانمندی برای ساخت و ساز به صرفه، کیفی و سریع وجود دارد و در بخش‌های دیگر این موضوع به اثبات رسیده است که باید این شیوه در ساخت‌وساز و ساختمان‌سازی نیز نهادینه شود. وی همچنین در بخش دیگری از سخنان خود، روش‌های احداث زیرساخت‌ها را در حوزه‌های حمل‌ونقلی کشور نامناسب ارزیابی کرد و گفت: در وزارت راه و شهرسازی، در حوزه روش‌های نوین ساخت، کاری انجام نشده است که در این دوره باید جبران شود؛ بنابراین از شرکت‌های دانش‌بنیان و جدید باید دعوت کنیم تا در حوزه ساخت و ساز، مصالح و تجهیزات، روش‌های جدید را ارائه دهند تا کیفیت، سرعت و قدمت ساختمان‌ها و دیگر حوزه‌های حمل‌ونقل افزایش‌یابد. وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: برای شرکت‌های دانش‌بنیانی که نمونه‌های مناسبی ارائه دهند، برای پالیورت سرمایه‌گذاری می‌کنیم و حمایت‌های لازم را از شرکت‌های دانش‌بنیان خواهیم داشت. قاسمی بر تغییر در روش‌های تأمین مصالح نیز تأکید کرد و افزود: انجام تحقیقات، روی مواد و مصالح در ساختمان‌سازی نیز مهم است و باید در روش‌های تأمین مصالح، تغییر ایجاد شود. وی تأکید کرد: باید از تجربیات کشورهای موفق نیز در زمینه ساخت و ساز استفاده کنیم تا هم در بخش مصرف انرژی کیفیت لازم را داشته باشد و هم مقادیر در برابر زلزله باشند. این نگاه را در خصوص ارتقای مصالح ساختمانی و سبک‌سازی مصالح نیز باید داشته باشیم.

### اخبار

### مقاوم‌سازی خانه‌های روستایی کشور ۱۰سال آینده تمام می‌شود

رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی گفت: طرح مقاوم‌سازی خانه‌های روستایی سراسر کشور تا ۱۰ سال آینده به اتمام می‌رسد و برای اینکار سالانه باید ۲۵۰ هزار واحد جدید ساخته شود. به گزارش اقتصادسرآمد، اکبر نیکنژاد روز چهارشنبه در مراسم معارفه مدیرکل جدید بنیاد مسکن انقلاب اسلامی آذربایجان شرقی، افزود: امید است در سال ۱۴۱۰ جشن پایان ساخت واحدهای مقاوم در روستاها را برگزار کنیم که برای تحقق این هدف باید سالانه پنج درصد از واحدهای غیرمقاوم روستایی را مقاوم‌سازی کنیم. به گفته وی برای اتمام مقاوم‌سازی خانه‌های روستایی باید سالانه ۲۵۰ هزار واحد جدید ساخته شود که این امر نیاز به همراهی همه مردم و دستگاه‌های اجرایی دارد. نیکنژاد با تأکید بر اینکه باید اقتصاد ۵۰ درصد واحدهای مسکونی روستایی در کشور تا زمان حاضر خبر داد و اظهار داشت: باید توجه داشت که خدمت به آحاد مردم به ویژه روستائیان اصلی‌ترین اولویت همه ما است که در همه جا کارگشا بوده و بنای جمهوری اسلامی نیز از مردم است. وی ضمن قدردانی از بانک‌های مهم در بخش تولید کنیم، گفت: اگر واحدهای مسکونی خود را نوسازی نکنیم کسی نمی‌تواند تضمین کند در آینده چه اتفاقی خواهد افتاد؛ هرچند اقدامات انجام شده تاکنون در این بخش زیاد بوده است، اما اقدامات بر زمین مانده نیز زیاد است. نیکنژاد با تأکید بر اینکه باید اقتصاد مقاومتی را سرلوحه فعالیت‌های خود قرار دهیم، افزود: در این راستا باید بر توانمندی‌های داخلی تکیه کنیم؛ به عنوان مثال اگر تمامی مایحتاج خود را تأمین کنیم و حتی صادرکننده هم باشیم، تحریم‌ها هیچ تأثیری نخواهد داشت و کانون این حوزه‌های اقتصادی می‌تواند روستاها ما باشد و برای همین منظور باید خدمات در روستاها را افزایش دهیم. به گزارش ایرنا، تا پایان این مراسم از خدمات ۶ ساله حافظ باباپور، قهرمانی و حجت‌الله سروری به عنوان مدیرکل جدید بنیاد مسکن آذربایجان شرقی معرفی شد.

### بهربرداری از طرح توسعه خطوط راه‌آهن شهری

طرح توسعه خطوط ایستگاه راه‌آهن شهری به طول ۷۰۰متر به همراه تجهیز سالن مسافری و بهسازی و ساختمان‌های اداری و فنی آن با حضور سید میعاد صالحی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به بهره‌برداری رسید. به گزارش اقتصادسرآمد، بازسازی پائل و دفتر ترافیک، تقویل و تکمیل سکوی یک ایستگاه، بهسازی مسجد و سرویس بهداشتی ایستگاه راه آهن شهری از جمله اقدامات صورت گرفته است. فرماندار ویژه شهرستان رى در حاشیه بهره برداری از این طرح عمرانی در جمع خبرنگاران با بیان اینکه از تعطیلی ایستگاه راه آهن شهری بیش از یک دهه می‌گذرد، گفت: راه‌اندازی مجدد این ایستگاه یکی از مخططات اصلی مردمی و شهرستان‌های جنوب شرقی استان تهران است. حسین توکلی کجانی اظهار داشت: بهسازی و توسعه ریلی ایستگاه راه آهن شهری به طول ۷۰۰متر در یک برنامه زمانبندی ۵ ماهه از محل اعتبارات داخلی راه آهن شهری انجام شده است. وی با بیان اینکه از اول آذر ماه ایستگاه راه آهن شهری مانند گذشته پذیرای مسافران خواهد بود، خاطر نشان کرد: چندین قطار از خط تهران مشهد و قطارهای حومه‌ای در این ایستگاه توقف خواهند داشت. توکلی از ساخت یک مجتمع ایستگاهی راه آهن در شهرستان خیر داد و افزود: این مجتمع ایستگاهی با خطوط ۶- و ۷-متر و تهران، ایستگاه خطوط مختلف اتوبوسرانی و تاکسیرانی همراه خواهد بود تا شاهد کاهش پیاده شدن مسافران جنوب استان تهران در ایستگاه مرکزی راه آهن باشیم. وی اضافه کرد: طرح ساخت مجتمع ایستگاهی در چند سال گذشته بلا تکلیف بود ولی از سال گذشته پیرو تأکیدات انجام شده، طرح تجهیز کارگاه اجرا شده و هم اکنون این معارضانی دارد که پس از رفع آنان کار آغاز خواهد شد. توکلی با بیان اینکه فرمانداری نهایت تلاش خود را برای رفع معارضان ساخت مجتمع ایستگاهی شهری انجام داده است، تأکید کرد: تمامی دستگاه‌ها و افراد حقیقی و حقوقی باید در جهت حل این مشکلات و ساخت این طرح بزرگ عمرانی تلاش کنند.

### تعیین قیمت ثابت ۷،۵میلیون تومانی برای هر تیر فنر تا پایان سال

عضو کمیسیون عمران مجلس از تحویل قیر به پیمانکاران معرفی شده از سوی دستگاه‌های اجرایی با قیمت ثابت هر تن ۷،۵ میلیون تومان بدون احتساب کارمزد و مالیات تا پایان سال خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، اقبال شاکری در گفت‌وگو با تسنیم، اظهار کرد: دپروژ در کمیسیون عمران مجلس در مورد قیر تصمیم‌گیری شد. بر این اساس قیمت هر تن کیوم باتوم که مواد اولیه تولید است ۷،۵ میلیون تومان تعیین شد که با ۲۰ درصد کارمزد و مالیات بر ارزش افزوده هر تن قیر به قیمت ثابت تا پایان سال جاری ۹ میلیون ۳۷۵ هزار تومان خواهد بود. وی با بیان این‌که این قیمت ثابت است، یادآور شد: قیمت قیر قبلاً در هر تن تا ۱۴ میلیون تومان افزایش یافته بود. وی تأکید کرد: شرکت‌های تولیدکننده ملکش شده‌اند به ازای دریافت هر تن و کیوم باتوم ۸۰۰ کیلوگرم قیر به پیمانکاران معرفی شده از سوی دستگاه‌های اجرایی تحویل دهند. عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: مبنای تحویل ۲ میلیون تن قیر مورد نیاز دستگاه‌های اجرایی تصمیم کمیسیون عمران مجلس است. شاکری بیان کرد: برای سال ۱۴۰۱ و بعد از آن نیز یک حکم مشخص و بدون ابهام تصویب می‌شود تا بر اساس آن قیر دستگاه‌های اجرایی در استفاده مشخص و ابلاغ شود تا بتوانند از فرودین ماه قیر را دریافت و کار خود را شروع کنند.

### ممنوعیت تردد تاکسی‌های کاربراتورى در شهرهای آلوده‌ا

مدیریت امور اجرایی معاینه فنی خودروهای کشور بسا تأکید بر لزوم بهره‌گیری از ظرفیت معاینه فنی خودرویی کشور به نحو شاخص‌تر در برخورد جدی و بدون ممانسأت با تخلف فنی معاینه فنی خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، عبدالله موتلی در تشریح روند تأثیر معاینه فنی آلودگی هوا به ویژه در فصل سرد سال و همچنین نقش معاینه فنی در آلودگی خودرو و سلامت شهروندان گفت: به رغم سرمایه‌گذاری گسترده و آماده بودن زیرساخت‌های فنی، سخت افزاری و نرم افزاری از ظرفیت بزرگ معاینه فنی خودرویی کشور به نحو شایسته‌ای در راستای کاهش آلودگی هوا، بهینه‌سازی مصرف سوخت، بهبود عملکرد خودرویی و ایمنی تردد در کشور استفاده نمی‌شود. وی افزود: ملاک عمل فرسودگی خودروها بر اساس معاینه فنی است. در گذشته ملاک فرسودگی خودروها تعیین سن خودرو بود، به عنوان نمونه یک خودرو پس از رسیدن به یک سن مشخص فرسوده محسوب می‌شد و پس از آن حق تردد از آن سلب و اسقاط می‌گردید اما به جهت اینکه امکان چن سلب مالکیت از افراد بر اساس قانون وجود ندارد دیوان عدالت اداری کشور این مساله را مغایر با قانون تشخیص داد و هم اکنون ملاک فرسودگی خودرو ر سن خودرو نیست بلکه ملاک تأیید سلامت خودرو از طریق انجام آزمون‌های دوره‌ای معاینه فنی بر اساس سن مرز فرسودگی خودرو است. وی ادامه داد: جهت راه اندازی هر مرکز معاینه فنی چند میلیارد تومان هزینه می‌شود و چند ماه تا یکسال به منظور آموزش کارکنان متخصص و کارشناسان مربوطه زمان نیاز است اما به رغم وجود این بستر ارزشمند از حدود ۳۶ میلیون خودروی کشور (۲۴ میلیون خودرو سبک و سنگین ۳ میلیون موتور سیکلت) تنها حدود ۹ میلیون خودرو سبک و سنگین و ۶۶ دستگاه موتور سیکلت در سال ۱۳۹۹ و در شش ماه سال ۱۴۰۰ تعداد ۴ میلیون و ۵۰۰ دستگاه خودرو و سنگین و ۱۸۱ دستگاه موتور سیکلت از خدمات معاینه فنی استفاده کرده‌اند. که این مسئله به دلیل عدم رعایت قانون هوای پاک از جانب برخی ارگان‌های مسئول بر الزام شهروندان از خدمات معاینه فنی است.