اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۴ بهمن ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۶۹

اخبار

۵۰۰ میلیارد تومان تسهیلات برای اتمام واحدهای مسکن مهر پردیس پرداخت می شود

برای تکمیل پروژه‌های مسکن مهر در پردیس و در راستای دستور رئیس جمهور برای اتمام این واحدها پرداخت تسهیلات ۵۰۰ میلیارد تومانی به مرحله نهایی رسید.به گزارش اقتصادسرآمد، با توجه به تکمیل پروژه‌های مسکن مهر و لزوم تامین مالی جهت تزریق به پروژه‌ها،شرکت عمران از سال گذشته اقدام به دریافت وام هزار میلیارد تومانی از بانک مسکن کرد که امسال هم این تسهیلات با مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان مورد پیگیری قرار گرفته و ظرف چند روز آینده پرداخت آن آغاز می‌شود.۱۴ هزار واحد مسکن مهر در شهر پردیس قرار دارد که بخش عمده‌ای از این واحدها در مراحل تکمیلی هستند.برای اتمام این واحدها و همچنین تکمیل خدمات زیربنایی و روبنایی این واحدها از بانک مسکن در سال‌های گذشته تسهیلات هزار میلیارد تومانی درخواست شده بود که نیمی از این تسهیلات پرداخت شده است.

بی توجهی ایرلاین‌ها به بخشنامه لغو کف قیمت بلیت هواپیما

در حالی که ۵ روز از بخشنامه سازمان هواپیمایی کشوری به شرکت های هواپیمایی مبنی بر لغو مصوبه کف قیمت پرواز می گذرد، همچنان هیچ ایرلاینی اقدام به فروش بلیت زیر ۶۰۰ هزار تومان نمی کند.به گزارش اقتصادسرآمد، کاپیتان محمد محمدی بخش معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ۱۹ دی ماه ضمن حمایت تلویحی از مصوبه انجمن شرکت‌های هواپیمایی مبنی بر تعیین کف قیمت بلیت پروازهای داخلی، به ایرلاین هایی که این مصوبه را رعایت نکنند، هشدار «برخورد» داد.رئیس سازمان هواپیمایی گفته بود فروش بلیت هواپیما در نرخ‌های پایین ممنوع است.با این حال پس از انتقاداتی که رسانه‌ها مطرح کردند، میر اکبر رضوی سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری ۲۸ دی ماه از ملغی شدن مصوبه انجمن شرکت‌های هواپیمایی در خصوص تعیین کف نرخی بلیت هواپیما خبر داد.رضوی افزود: در روزهای اخیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با ابلاغ صورتجلسه ای به شرکت‌های هواپیمایی با تعیین کف نرخی، حداقل قیمت فروش بلیت در پروازهای داخلی را ۶۰۰ هزار تومان اعلام کرده بود.

طولانی ترین شبکه راه آهن سریع السیر جهان در چین به ۵۰ هزار کیلومتر می‌رسد

بر اساس یک برنامه حمل و نقل ۵ ساله جدید که این هفته توسط شورای دولتی چین صادر شد، این کشور قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ طول شبکه راه آهن سریع السیر خود را به ۵۰۰۰۰ کیلومتر (۳۱۰۷۰مایل) افزایش دهد. به گزارش اقتصادسرآمد از راشاتودی، بر اساس یک برنامه حمل و نقل ۵ ساله جدید که این هفته توسط شورای دولتی چین صادر شد، این کشور قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ طول شبکه راه آهن سریع السیر خود را به ۵۰۰۰۰ کیلومتر (۳۱۰۷۰مایل) افزایش دهد.بر اساس برنامه دولت چین، تا سال ۲۰۲۵ این شبکه راه‌آهن ۱۲۰۰۰ کیلومتر طولانی تر از پایان سال ۲۰۲۰ خواهد بود.این شبکه آنقدر وسیع است که افزایش ۱۲ هزار کیلومتری از مجموع طول شبکه های ریلی سریع السیر در اسپانیا، ژاپن، فرانسه، آلمان و فنلاند فراتر رفته است. طبق داده های اتحادیه بین المللی راه آهن، مجموع طول شبکه این کشورها در سال گذشته ۱۱۹۵۴ کیلومتر بود.به گفته تحلیلگران، پکن در حال تسریع سرمایه گذاری خود در زیرساخت ها برای مهار کند شدن رشد اقتصادی چین است. راه آهن سریع السیر این کشور در پایان سال گذشته به ۳۸۰۰۰ کیلومتر رسید که ۸۰۰۰ کیلومتر طولانی تر از هدف تعیین شده توسط پکن در سال ۲۰۱۷ بود. با این حال، سند شورای دولتی می گوید که سیستم حمل و نقل هنوز ناموزون و توسعه ناکافی است. در این بیانیه آمده است: کاستی های آشکاری در راه‌آهن‌های بین‌شهری و شهری در خوشه‌های کلیدی شهرها و کلان‌شهرها وجود دارد.جمعه گذشته، پروژه ای به ارزش ۲۳۸ میلیارد یوان (۳۷,۵ میلیارد دلار) برای ساخت دو خط راه آهن سریع السیر جدید در مجموع به طول ۸۲۶,۸ کیلومتر تصویب شد.

پلیس اعلام کند که چه کسانی از خط ویژه عبور می کنند

خزانه دار و عضو شورای اسلامی شهر تهران گفت: پلیس اعلام کند که مجوز ورود به خط ویژه به چه کسانی داده شده و چرا شهروندان باید علیرغم استفاده از حمل و نقل عمومی در ترافیک بمانند.به گزارش اقتصادسرآمد، حبیب کاشانی در جلسه شورای شهر تهران با اشاره به حضور سردار حمیدی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در صحن شورای شهر گفت: پلیس راهور کاملا با شورا ارتباط کاری دارد و این نوع رابطه از نوع صفر تا ۱۰۰ است و موضوعات مختلف را از جمله زیرساخت‌ها در بر می گیرد.وی با اشاره به اینکه به راهکارهای میان مدت به غیر از راهکارهای دیگر برای رفع معضل ترافیک و آلودگی هوا در پایتخت نیاز داریم، گفت: من به شخصه زمانی که از شورا می‌خواهم به سمت طرشت تردد کنم ۴۵ دقیقه در ترافیک می‌مانم در حالی که وجود چراغ قرمز و مأمور راهنمایی و رانندگی در کاهش ترافیک بسیار مؤثر است.خزانه دار عضو شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر اینکه بازنگری نقاط ترافیکی بسیار حائز اهمیت است و ضرورت دارد گفت: آموزش نیز برای کاهش ترافیک مورد غفلت واقع شده و باید هر چه بیشتر به این مسأله توجه شود.وی ضمن انتقاد از عبور تعداد زیادی خودرو که چراغ LED دارد و وارد خط ویژه می‌شوند، گفت: متأسفانه مردم تهران زمانی هم که از حمل و نقل عمومی استفاده می کنند در ترافیک می‌مانند چرا که تعداد زیادی از خودروها از خطوط ویژه عبور می کنند. این عضو شورای شهر تهران افزود: اعضای شورای شهر مجوز عبور از خط ویژه را ندارند در گذشته یکسال این مجوز داده شد و سرانجام برچیده شد اکنون پلیس به ما اعلام کند که چه کسانی از این خط عبور می کنند که این مسیر شلوغ شده است.کاشانی تأکید کرد: مجوز ورود به خط ویژه باید محدود و از ورود بدون مجوز نیز خودداری و برخورد قانونی کرد.

سخنگوی سازمان هواپیمایی

ممنوعیت پرواز از تهران به لندن تکذیب شد

سخنگوی سازمان هواپیمایی ضمن اشاره به اینکه همه پروازها به مقصد لندن انجام می شود، از تغییر شرایط ورود به عراق برای مسافران هوایی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، میراکبر رضوی در در خصوص خبر منتشر شده در فضای مجازی مبنی بر ممنوعیت پرواز از تهران به لندن اعلام کرد: همه پروازها از مبدا تهران به مقصد لندن انجام میشود و هیچ ممنوعیتی برای انجام پرواز به کشور انگلستان از طرف سازمان هواپیمایی کشوری اعلام نشده است و خبر بازنشر شده مربوط به سال گذشته بوده است.رضوی افزود: کشور انگلستان نظیر کشورهای دیگر برای جلوگیری از گسترش ویروس کرونا دستورالعمل هایی را اعلام کرده است که مسافران برای ورود به این کشور باید دستورالعمل ها را رعایت کنند.رضوی افزود: این دستورالعمل ها توسط شرکتهای هواپیمایی در زمان خرید بلیت به اطلاع مسافران رسانده می شود.

بررسی «اقتصاد سرآمد» از به کمارفتن طرح نوسازی خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین

تیر خلاص به اعتماد عمومی در حوزه حمل و نقل جاده‌ای

گروه راه و ساختمان – اعتماد، بزرگ‌ترین سرمایه اجتماعی هر ملتی است و به‌راحتی به‌دست نمی‌آید؛ سال‌ها و دهه‌ها زمان نیاز است تا ذره‌ذره شکل بگیرد و در روح و روان جامعه نهادینه شود. اشکالات و خطاها هم همیشه وجود داشته و دارد و هیچ‌گاه با بهترین آموزش‌ها و تربیت‌ها هم به صفر نمی‌رسد، زیرا انسان محصور در مکان و زمان بوده و آگاهی امروز او نسبت به فردا کمتر است همان‌طور که نسبت به دیروز بیشتر خواهد بود. این امر ممکن‌الخطا بودن را توجیه می کند اما قطعا با آموزش و تربیت باید آن را به حداقل رساند. نکته مهم در ارتباط با این موضوع (آگاهی) اعتماد و پذیرش خطا و اشتباه است. این امر آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی را کاهش می‌دهد.

به گزارش اقتصادسرآمد، هر بار در حوزه حمل‌ونقل، حادثه‌ای رخ داد موضوع فرهنگ رانندگی مطرح شد و همه متهم شدند در حالی‌که هیچ‌گاه هیچ‌کس بازخواست و مجازات نشد. فرسودگی، کیفیت و استاندارد نه‌فقط در خودرو که در جاده‌ها و نه‌فقط در جاده‌ها در علائم راهنمایی و رانندگی و این مسائل نه‌فقط در علائم جاده‌ای که در نقاط حادثه‌خیز، زنجیره‌ای از چالش‌ها را به‌وجود آورده است.

هر بار در حوزه حمل‌ونقل، حادثه‌ای رخ داد موضوع فرهنگ رانندگی مطرح شد و همه متهم شدند در حالی‌که هیچ‌گاه هیچ‌کس بازخواست و مجازات نشد. کارشناسان حوزه فنی چقدر از به اصطلاح زیرسبیلی رد کردن خودروها با وجود قابل‌قبول نبودن سیستم تعلیق و ترمز سخن گفته‌اند؟ چندبار پلیس از جزئیات گزارش حوادث صحبت کرده است؟ گلایه و کلی‌گویی چه مشکلی از زنجیره معضلات کم می‌کند؟ چرا در حوادثی که رخ می‌دهد و روزبه‌روز افزایش می‌یابد، کسی به‌عنوان متهم در دادگاه و قوه قضاییه به جامعه پاسخ نمی‌دهد؟ اگر حقیقت، شفاف به جامعه اعلام شود، به‌طور قطع، آمار حوادث و جانباختگان کاهش پیدا می‌کند. آمار مرگ‌ومیرهای مربوط به وسایط نقلیه، چه در سوانح رانندگی و چه آلودگی زیست‌محیطی، وضعیت ناگواری دارد که روح و روان جامعه را فرسوده کرده است.

تیر خلاص به اعتماد عمومی در حوزه حمل و نقل جاده‌ای

مهرداد بهبودی در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: امروز فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل منجربه فرسودگی جامعه شده و بار بهداشت و سلامت را سنگین‌تر کرده است. هنگامی که گفته می‌شود باز شدن کیسه هوا به شرایط برخورد بستگی دارد در حالی که تصادف زنجیره‌ای رخ داده نمی‌تواند پاسخ مناسبی باشد و اینکه هم عنوان شود مشکل فلان بخش به خودروساز ارتباطی ندارد و سازنده باید پاسخگو باشد به نوعی فرار به جلو است. پذیرش این‌که وسایط نقلیه کشور دارای فناوری پایین‌تر از تکنولوژی روز جهان است، بخشی از مشکلات را حل می‌کند. ادعای اینکه در تولید و کیفیت می‌توانیم با تولیدکنندگان جهانی رقابت کنیم، تیر خلاص به اعتماد ملی است.

تکنولوژی نیم قرن پیش کامیون‌های ایرانی را احاطه کرده است

وی ادامه داد: تکنولوژی خودروهایی که در کشور در حال تولید است مربوط به فناوری نیم قرن قبل است. در حوزه سیستم تعلیق و ترمز با آنچه در شرکت‌های خودروساز جهانی تولید می‌شود، فاصله بسیاری داریم. وی افزود: در نسل جدید خودروها، انواع و اقسام ترمزهای ABS، دیسکی بودن چرخ‌های جلو و عقب را شاهد هستیم. هوشمندسازی ترمز کمک زیادی به کاهش حوادث و در نتیجه مرگ‌ومیرهای سوانح رانندگی کرده است. با هوشمندسازی خودروها اگر راننده به خودرو جلویی نزدیک شود، حسگر به خودرو فرمان می‌دهد و اگر حتی راننده ترمز نکند، این حسگر خودرو را به عقب کشیده و ترمز می‌کند.

بهبودی با بیان اینکه نوسازی ضرورت اجتناب‌ناپذیر ناوگان حمل‌ونقل عمومی است، گفت: متاسفانه طرح نوسازی خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین به کما رفته و معضلات را در این بخش افزون کرده است. او اظهار کرد: سیستم ترمزی که روی این خودروها وجود دارد، در زمان خود ممکن است با سطح استاندارد بالا بوده باشند اما امروز با افزایش خودروها دیگر پاسخگو نیستند. رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران با بیان اینکه تردد تعداد زیاد خودروها در جاده‌ها، ارتقای استانداردها را ضروری می‌کند، گفت: تولید سیستم تعلیق و ترمز در کشور باید با حساسیت بیشتری دنبال شود.خودروهای فرسوده و دوگانه‌سوزهای به مثابه بمب‌های ساعتی بوده و هر لحظه آبستن حادثه هستند. ایمنی خودروها به لحاظ استاندارد و کیفیت یک موضوع است و فرسودگی و از رده خارج شدن خودروها مسئله دیگری بوده که آینده ناوگان حمل‌ونقل عمومی را بستری برای حوادث ناخوشایند کرده است. مسئولان و سازندگان به گوش باشند که ملزم به پاسخگویی هستند.درحالی که کم و بیش اقداماتی در خصوص نوسازی ناوگان کامیون های ایرانی انجام شده، مسوولان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از ممنوعیت ورود کامیون های ایرانی به جاده های اروپایی خبر داده اند. این در حالی است که در اواخر سال ۹۴، مسوولان وزارت راه و وزارت نفت تفاهم نامه ای را در خصوص نوسازی ۶۵ هزار دستگاه کامیون به امضاء رساندند. بر اساس این تفاهم نامه مقرر شد تا در یک بازه ۴ ساله ۶۵ هزار کامیون فرسوده کشور نوسازی شود که به نوبه خود اقدام مناسبی بود. اما تا به امروز به رغم تمام ضروریات نوسازی این بخش هنوز اتفاق مثبتی برای نوسازی کامیون‌های فرسوده رخ نداده است.

برگزیده‌ها

معاون وزارت راه و شهرسازی

امکان ویرایش اطلاعات سکونتی دریافت‌کنندگان پیامک خانه خالی

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی گفت: ویرایش و اصلاح اطلاعات سکونتی افرادی که پیامک خانه خالی را دریافت کردند، امکان‌پذیر است و هم اکنون ثبت‌نام در سامانه املاک و اسکان ادامه دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده افزود: امکان ویرایش اطلاعات آن دسته از افرادی که پیامک خانه‌های خالی را دریافت کردند در سامانه املاک و اسکان وجود دارد.وی با بیان اینکه با هدف ویراش اطلاعات سکونتی خانوارها ثبت‌نام در سامانه املاک و اسناد ادامه دارد، گفت: اگر هنوز خانواری وضعیت سکونتی خود را تعیین نکرده، بهتر است نسبت به درج اطلاعات سکونتی خود اقدام کند. معاو وزیر راه و شهرسازی درباره پیامک خانه‌های خالی که به برخی شهروندان ارسال شد، افزود: اطلاعات سکونتی بخش عمده‌ای از افراد در سامانه املاک و اسکان وجود دارد و هنگام مراجعه به سامانه ملاحظه خواهند کرد که اطلاعات هویتی و سکونی آن‌ها در سامانه موجود است، اما ممکن است نیاز به مراجعه و ویرایش داشته باشد. محمودزاده با بیان اینکه پیامک خانه‌های خالی برای افرادی ارسال شد که سکونت در آن‌ها ثبت نشده است، افزود: ما این خانه‌ها را معادل خالی خانه در نظر نگرفتیم، بلکه به معنای این بود که واحد مسکونی با این مشخصات موجود است که اقامت در آن ثبت نشده است.وی گفت: بر این اساس روند قانونی ارسال پیامک صورت گرفت تا اصلاح و ویراش اطلاعات از سوی مالکان انجام شود و اگر واحد ثبت شده از سوی خود مالک یا فرد دیگری درحال استفاده است، مشخصات اجاره و سکونت در سامانه ثبت شود.معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی بیان‌داشت: قانونگذار مهلتی را برای ثبت‌نام در سامانه املاک و اسکان در نظر گرفته است تا در این تاریخ خود اظهاری انجام شود. خوداظهاری به مفهوم تایید اطلاعات موجود در سیستم است و اگر تایید نکنند یعنی اطلاعات در سیستم درست است.نخستین فهرست قطعی شناسایی شده از خانه‌های خالی که معادل یک میلیون و ۱۷۰ هزار واحد است، ۲۸ دی‌ماه در وزارت راه و شهرسازی تکمیل و برای صدور قبض‌های مالیاتی قبل از پایان سال به سازمان امور مالیاتی ارسال شد.بر اساس اصلاحیه ماده ۵۴ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم مصوب آذرماه ۱۳۹۹،اگر واحد مسکونی در شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر بیش از ۱۲۰ روز خالی از سکنه باشد، مشمول مالیات می‌شود و به‌ازای هر ماه بیش از زمان مذکور، ماهانه مشمول مالیاتی بر مبنای مالیات بر درآمد اجاره به شرح ضرایب سال نخست معادل ۶ برابر مالیات متعلقه، سال دوم معادل ۱۲ برابر مالیات متعلقه و سال سوم به بعد معادل ۱۸ برابر مالیات متعلقه خواهد شد.

عضو شورای شهر تهران

مسافربرهای غیرقانونی با تهدید مانع فعالیت تاکسی‌های خطی می‌شوند

عضو شورای شهر تهران با اشاره به اینکه بی‌انضباطی موتورسیکلت‌ها نه تنها ساماندهی نشده بلکه طی سال‌های اخیر رشد هم داشته است گفت: پلیس راهور نسبت به برخورد با تخلف مسافربرهای غیرقانونی در پایتخت ورود کند.به گزارش اقتصادسرآمد، جعفر تشکری‌هاشمی عضو شورای شهر تهران در صحن شورای شهر پس از استماع گزارش سردار حمیدی رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اظهار داشت: بیش از ۳۰ درصد موتورسیکلت‌های کشور در تهران تردد می‌کنند و ۵۰ درصد کشته‌شده‌های ناشی از تصادفات مربوط به موتورسیکلت‌ها است.وی گفت: بدترین ناهنجاری‌های رفتاری حین رانندگی مانند عبور از چراغ قرمز و حرکت در پیاده‌رو توسط این موتورسیکلت‌ها انجام می گیرد و متأسفانه طی سال‌های گذشته تا کنون نه تنها ساماندهی موتورسیکلت‌ها بیشتر نشده بلکه بی‌انضباطی آنها بیشتر شده است و برخی از خیابان‌ها به لحاظ تردد موتورسیکلت‌ها بیشتر به سیرک شباهت دارد تا محل تردد موتورسیکلت لذا باید چاره اساسی اندیشید.وی به موضوع رانندگان کامیون‌ها اشاره کرد و گفت:به دلیل اینکه این کامیون‌ها اکثرا در شب می‌توانند بار حمل کنند با سرعت بالا و با حجم زیادی بار در بزرگراه‌ها تردد می کنند و این مسأله جان شهروندان را به خطر انداخته است.رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران ادامه داد:عمر مفید برخی خودروها بسیار بالا بوده و باید از دوربین‌های پردازش تصویری برای بررسی معاینه فنی آنها استفاده شود.وی گفت: من به شخصه چند شب پیش خودرویی را دیدم که بار میلگرد داشت و با سرعت بالا و با میلگردهایی که از خودرو بیرون بود تردد می‌کرد و این مسأله چیزی به غیر از استقبال از مرگ در تهران برای شهروندان نیست. لذا ساماندهی این موضوعات اهمیت زیادی دارد.وی به مسأله تخلیه و بارگیری خودروهای باربر اشاره کرد و گفت:این مسأله هم باید ساماندهی شود و زمان بارگیری را با همکاری پلیس راهور سامان داد.وی اعلام کرد: مسافربرهای غیرقانونی به صورت کلونی حتی با تهدید و ارعاب مانع از تاکسی‌های خطی و راهور می‌شوند و سبب بروز مشکل برای شهروندان شده‌اند این‌ها همان‌هایی هستند که از شهرهای دیگر به تهران می آیند و شب‌ها در ماشین می‌خوابند و به نوعی کلونی ناشناخته هستند.وی در پایان به اخذ تخلفات ساکن رانندگی توسط مأموران پلیس اشاره کرد و گفت: افسران می‌توانند به موضوعات با اهمیت‌تر مانند تخلفات حادثه‌ساز بپردازند و نیروهای داوطلب مردمی یا پرسنل پارکبان‌ها در این زمینه بکارگیری شوند.

اظهارات الهام اسماعیلی درباره معماری ایرانی

معماری امروز مانند معماری قدیم زیبا نیست

عضو هیئت مدیره نظام مهندسی ساختمان گفت: معماری امروز مانند معماری قدیم، زیبا نیست و معماران نسل حاضر دیگر دید معماران و طراحان قدیمی را ندارند.به گزارش اقتصادسرآمد، الهام اسماعیلی درباره معماری ایرانی اظهار کرد: معماری قدیم اگر در دید امروز ما زیبا و فاخر به نظر می‌رسد، به این دلیل است که هماهنگی و یکپارچگی در مقوله‌های متعدد در نوع از معماری عجین شده است. از نگاه من این زیبایی چیزی نیست که به قصد یا به صورت یک آیتم جداگانه تأثیر زیادی ایجاد کرده باشد؛ بلکه این زیبایی ناشی از هماهنگی، تأثیرگذاری، همکاری و یکپارچگی عوامل مختلف در کنار یکدیگر بوده که در شکل نهایی خود تبدیل به یک اثر معماری شده است. در واقع کاربردی بودن و بحث زیبایی ساختمان در معماری از هم دیگر جدا نیستند.وی افزود: یک اثر معماری زمانی می‌تواند خوب به نظر برسد که با شرایط اقلیمی و محیطی پیرامونش هماهنگی داشته و در عین حال با نیازهای مردم، متناسب باشد. همچنین یک طراح زمانی می‌تواند یک اثر را زیبا خلق کند که مسائل فرهنگی و اصالت را در کارش وارد کند. بنابراین زیبایی مقوله جداگانه‌ای نیست که تنها بر روی یک اثر بنشیند.عضو هیئت مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان یزد ادامه داد: معماری امروز مانند معماری قدیم، زیبا نیست. معماران نسل حاضر دیگر دید معماران و طراحان قدیمی را ندارند و مانند آن‌ها مسائل محیطی و اقلیمی و ضرورت‌های فرهنگی را مهم نمی‌شمارند. آنها فقط به جنبه زیبایی‌شناسی اثر توجه می‌کنند. در واقع هدف این معماران زیبا نشان دادن اثرشان است. به عنوان مثال منظره‌های خاص، ویوهای بی‌نظیر و فضاهای جذاب مطابق مد روز در اولویت کاری آن‌ها قرار دارد.به گفته این کارشناس معماری، معماری امروز به مقوله ژورنالیسم و مد در معماری بیشتر تمرکز دارد، استفاده از آخرین مد معماری برای پدید آوردن اثری زیبا امری است که با مرور زمان اتفاق افتاده و نمی‌توان جلوی آن را گرفت. حال سوال مهم اینجاست که آیا ایجاد فضای ژورنالی می‌تواند زندگی راحتی را هم فراهم کند یا خیر!؟ آیا مسائل فرهنگی، زیست محیطی یا حتی میزان رعایت مصرف انرژی در ساختمان‌های جدید لحاظ شده یا خیر!؟ متأسفانه جواب اکثر این سوال‌ها منفی است و باید بگوییم که معماران ما به تمام جوانب معماری توجه نمی‌کنند و خبر بدتر این است که درخواستی هم از طرف مردم یا کارفرما در این‌باره وجود ندارد.

گزارش

مشکلات حمل و نقل از کمبود لوکوموتیو تانبود بهره‌وری

در حالی که مسئولان بخش حمل و نقل ریلی از برنامه خرید یک‌هزار دستگاه لوکوموتیو خبر داده‌اند، اما کارشناسان اقتصاد حمل و نقل، مشکل را نه در کمبود کشنده که در نبود بهره‌وری می‌دانند.به گزارش اقتصادسرآمد، در ماه‌های اخیر یکی از مشکلات بخش حمل و نقل ریلی، در کنار نبود بهره‌وری و کاهش درآمدهای بخش باری، زمین گیر شدن لوکوموتیوها و کشنده‌ها خصوصاً لوکوموتیوهای باری است.وزیر اقتصاد: مذاکره با روس‌ها برای خرید ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو باری سید احسان خاندوزی وزیر اقتصاد نیز در سفر اخیر هیئت دولت به مسکو، از مذاکره با روس‌ها برای خرید ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو باری خبر داد.

آبان ماه سال جاری سید میعاد صالحی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در جلسه کارگروه توسعه حمل و نقل ریلی اعلام کرد: در بخش مسافری و به ویژه در بخش باری با کمبود لوکوموتیو مواجهیم، به همین منظور شرکت راه آهن به دنبال تأمین یکهزار دستگاه لوکوموتیو ظرف حداکثر ۳ سال است. ۱۵۰ دستگاه از این لوکوموتیوها از تولیدکنندگان داخلی و ۸۵۰ دستگاه به صورت واردات از طریق بخش غیردولتی یا رأسا با استفاده از منابع داخلی یا منابع بودجه عمومی تأمین خواهد شد.

پیشتر نیز رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی اعلام کرده بود: نیازمند یک هزار دستگاه لوکوموتیو برای تردد در ۱۴ هزار کیلومتر خط آهن هستیم. در بخش حمل و نقل خصوصاً در حوزه ریلی و هوایی شرایط چندان مناسب نیست. بیش از ۱۴ هزار کیلومتر راه آهن داریم اما عمر ناوگان بالاست و کمترین سن ناوگان ریلی ۴۰ سال است. برای حل مساله زمینی و ریلی، دستور کاری در حال تهیه است که ظرف یک ماه آینده در دولت و با مشارکت و توافق وزارت صنعت، معدن و تجارت، نوسازی در حوزه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در کشور شروع می‌شود.

این در حالی است که در سال‌های اخیر عدم توفیق راه آهن در تحقق برنامه ششم توسعه در بخش ریلی شامل کسب سهم ۳۰درصدی از حمل بار و ۲۰ درصدی حمل مسافر داخلی، مورد انتقاد کارشناسان بوده و مسئولان بخش صنعت ریلی آن را به کمبود لوکوموتیو گره می‌زنند.

با این حال کارشناسان صنعت ریلی معتقدند، صرف کمبود لوکوموتیو منجر به عدم تحقق اهداف برنامه‌های توسعه و سیاست‌های بالادستی در حوزه ریل نشده و دلایل دیگری از جمله بهره برداری نامناسب از شبکه ریلی علی الخصوص کشنده‌های ریلی موجود، علت العلل پایین بودن میزان عملکرد شبکه ریلی کشور در مقایسه با اهداف برنامه‌های توسعه است.

طبق آمار منتشر شده توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی به عنوان واسط بین بخش خصوصی و بخش دولتی در حوزه حمل و نقل ریلی، تعداد کشنده‌های در سرویس موجود در شبکه راه آهن کشور تا انتهای شهریورماه سال جاری، نسبت به سه ماهه اول سال ۱۳۹۸ با افت ۱۱ درصدی مواجه شده و از ۵۸۰ دستگاه به ۵۱۶ دستگاه تقلیل پیدا کرده است. یعنی در طول یک سال و نیم، بیش از ۶۴ کشنده ریلی با ارزش جایگزینی بالغ بر ۲۵۰۰ میلیارد تومان، به واسطه تعمیر و نگهداری نامناسب و غیر اصولی و بهره برداری نامناسب، به طور کلی زمین گیر شده است.

طبق جدول زیر، افت محسوس در حوزه عملکردی کشنده‌های ریلی دولتی در طول مدت یک سال قابل مشاهده است. همانگونه که در این جدول مشاهده می‌شود، کاهش تعداد کشنده‌های ریلی بخش دولتی به کاهش ۳.۵ میلیارد تن-کیلومتری عملکرد باری این کشنده‌ها منجر شده است. این در حالی است که کشنده‌های در اختیار بخش خصوصی، به واسطه شرایط درست تعمیر و نگهداری، توانسته‌اند عملکرد خود را حتی مقداری افزایش دهند. ذکر این نکته لازم است که همین افزایش عملکرد کشنده‌های خصوصی در شرایطی اتفاق افتاده است که این بخش به واسطه حجم بالای مطالبات خود از شرکت راه آهن، برای انجام تعمیرات و نگهداری لوکوموتیوهای خود با بحران مواجه است.

سبحان نظری دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی در گفتگو با خبرنگار مهر، درباره اظهار نظر مدیرعامل شرکت راه آهن مبنی بر خرید هزار دستگاه لوکوموتیو گفت: مشکل فعلی نبود بهره وری در بخش ریلی صرفاً ناشی از کمبود لوکوموتیو نیست بلکه مشکل ما در کمبود کشنده‌های ریلی عدم موفقیت در نگهداری آنهاست.

وی افزود: ما جزو کشورهایی هستیم که در نرم جهانی مقایسه لوکوموتیو با واگن قرار داریم که نشان می‌دهد کمبود لوکوموتیو آن گونه که اعلام می‌شود مشهود نیست بلکه نمی‌توانیم آنها را تعمیر و نگهداری کنیم. چرا به جای تعمیر لوکوموتیو دنبال خرید می‌رویم؟دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی یادآور شد: باید در درجه اول اهتمام به نگهداری لوکوموتیوهای موجود و آماده به کار داشته باشیم و سپس به دنبال خرید لوکوموتیو جدید برویم. به خصوص که در شاخص جهانی نگهداری لوکوموتیو در پایین‌ترین رده قرار داریم.

نظری تصریح کرد: اگر چه نیاز به خرید لوکوموتیو جدید هست اما این راهم باید در نظر گرفت که آیا مشکل بخش ریلی ما با خرید هزار دستگاه لوکوموتیو برطرف می‌شود؟

وی افزود: توسعه ناموزان، ضربه بیشتری به بخش ریلی می‌زند. باید به ازای هر دستگاه لوکوموتیو ۵۰ دستگاه واگن باری و ۱۰ کیلومتر شبکه ریلی ایجاد شود. به عبارت دیگر اگر هزار دستگاه لوکوموتیو خریدیم باید ۵۰ هزار دستگاه واگن خریداری و ۱۰ هزار کیلومتر خط آهن احداث شود.نظری خاطرنشان کرد: به نظر من تأمین رقم هزار دستگاه کشنده ریلی دور از دسترس است چرا صرفاً به کمبود لوکوموتیو می‌پردازیم و کمبود واگن و شبکه را یادآور نمی‌شویم. البته معتقدم تقاضای بار ریلی در صورت تأمین این تعداد لوکوموتیو و واگن وجود دارد. حتی در حال حاضر هم تقاضای بار ریلی بیش از آنچه عرضه می‌شود وجود دارد.دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی گفت: مگر می‌شود هزار دستگاه کشنده ریلی تهیه کرد اما لوکوموتیوران آموزش دیده به پرسنل راه آهن اضافه نکرد؟ این تعداد کشنده، ۷ تا ۸ هزار راهبر کشنده نیاز دارد که آموزش آنها به تنهایی چند سال طول می‌کشد.

وی با تاکید بر اینکه تأمین همه موارد گفته شده اعم از لوکوموتیو، واگن و زیرساخت ریلی به ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار میلیارد تومان نیاز دارد، بیان کرد: به طور میانگین قیمت هر کشنده (لوکوموتیو) ۶۰ میلیارد تومان است که عملاً ۶۰ هزار میلیارد تومان برای خرید لوکوموتیوهای مورد نظر شرکت راه آهن نیاز داریم. ۱۰۰ هزار میلیارد تومان نیز برای تأمین ۵۰ هزار واگن و ۲۰۰ هزار میلیارد تومان هم برای توسعه زیرساخت شبکه ریلی نیاز است.کارشناس اقتصاد حمل و نقل: مشکل، بهره برداری غیر بهینه شرکت راه آهن است. در همین رابطه محمدجواد شاهجویی کارشناس اقتصاد حمل و نقل در گفتگو با خبرنگار مهر اعلام کرد: ریشه مشکلات موجود راه آهن و عدم تحقق سهم در نظر گرفته شده بخش ریلی در حوزه حمل بار و مسافر داخلی، کمبود کشنده‌های ریلی نیست. بلکه عدم بهره برداری درست و اصولی شرکت دولتی راه آهن از شبکه و دارایی‌های آن است. تا زمانی که ریشه مشکل به درستی شناسایی نشود، نمی توان انتظار داشت که مسیر درستی برای حل آن در پیش گرفته شود. وی افزود: دیگر شرایط بودجه‌ای کشور این اجازه را نمی‌دهد که با استفاده از بودجه‌های عمومی به خرید دارایی‌های ریلی اقدام کنیم و برای بهبود بهره برداری از آنها خود را به زحمت نیندازیم. از سوی دیگر، بخش خصوصی نیز با وجود شیوه برخورد فعلی شرکت راه آهن تمایلی برای سرمایه گذاری جدید در این حوزه از خود نشان نمی‌دهد که بدون شک حق دارد.

این کارشناس اقتصاد حمل و نقل خاطرنشان کرد: در خصوص انتقال مالکیت واگن‌های باری به بخش خصوصی تجربه نامناسبی برای بخش خصوصی خلق شد. زیرا در حالی که راه آهن خود را ملزم به سیر ۳۰۰ کیلومتر در روز ناوگان انتقال یافته کرده بود، آنچه در عمل اتفاق افتاد، میانگین سیر ۱۰۰ کیلومتری روزانه واگن‌های باری متعلق به بخش خصوصی بود. بنابراین اگر بنا باشد دوباره چنین اتفاقی برای بخش خصوصی در حوزه سرمایه گذاری خرید کشنده‌های ریلی اتفاق بیفتد، بدون شک این بخش حاضر به این کار نخواهد شد.

شاهجویی تاکید کرد: راه آهن باید در گام اول، یکی از بانک‌های دولتی داخلی را متقاعد کند که با ایجاد تسهیلات مناسب برای خرید کشنده‌های ریلی جدید توسط بخش خصوصی اقدام و در گام دوم، بازپرداخت تسهیلات یاد شده را، متناسب با میزان عملکرد کشنده‌های خریداری شده بخش خصوصی تضمین کند. به این ترتیب راه آهن ملزم خواهد شد به تعهدات خویش در خصوص سیر بهره ور کشنده‌های جدید خریداری شده و پرداخت مطالبات شرکت‌های بخش خصوصی عمل کند. به عبارت دیگر، راه آهن یک بار هم که شده، به جای آنکه بخواهد از بودجه عمومی و بیت المال هزینه کند و یا توقع داشته باشد که بخش خصوصی بدون پشتوانه، این شرکت را همراهی کند، خود را به زحمت انداخته و با قبول تعهدات منطقی برای بهبود میزان بهره برداری از شبکه ریلی اقدام ورزد تا به این واسطه اقتصاد این حوزه به ریل اص