



فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی گفت: باید مسکن های مهر و ملی به متقاضیان واقعی بر سند. تا ۷۰۰ هزار متقاضی که در نوبت قرار دارند به این امکان دست پیدا کنند. به گزارش اقتصادسرامد، فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی در دیدار با شهرام ملکی، مدیر عامل شرکت عمران شهرهای جدید، اعضای هیات مدیره و مدیران عامل شهرهای جدید در سراسر کشور تاکید کرد: باتوجه به محدودیت منابع مالی، تسهیلات مربوط به مسکن مهر باید به متقاضی اول آن برسد و برای آن دسته از واحدهای مسکن مهر که توسط افراد و اگدار می شوند می توان به نرخ روز هزینه ها را بر آورد و از خریداران دریافت کرد. وی خطاب به مدیر کل دفتر طرح ریزی و پایش طرح های مسکن گفت: باید مسکن های مهر و ملی به متقاضیان واقعی برسد تا ۷۰۰ هزار متقاضی در نوبت به این امکان دست پیدا کنند.

صادق با هشدار نسبت به تکرار موضوع واگذاری مسکن های مهر و ملی در شهرهای پرند و پردیس در سال های گذشته اظهار کرد: نباید متقاضیان بعدی مسکن مهر شامل شرایط متقاضی اول شوند و در این زمینه باید از طریق سامانه اسناد و املاک با پالایش صورت گیرد. وی بیان کرد: ۳۵۰ هزار متقاضی در دهک های یک تا ۴ قرار دارند که تاکنون تعداد زیادی از این افراد نتوانستند اقساط خود را پرداخت کنند.

وزیر راه و شهرسازی درباره شرکت عمران شهرهای جدید گفت: این شرکت یکی از شرکت های زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی است که در کنار برنامه کلان بسیار بر آن، نگرانی های زیادی درباره آن داشتیم.

صادق افزود: بارگذاری جمعیتی در شهرهای جدید بدون توجه به طرح های بالادست انجام شد که تبعات بسیاری داشت و شهر جدید پردیس یکی از نمونه های آن است که به بافت شهر جدید و نقشه توپوگرافی آن توجه نشد. وی تاکید کرد: باید به خانوارهایی که توان سکونت در کلاشهرها را نداشتند، خانه اختصاص پیدا می کرد که با ایجاد شهرهای جدید این فرصت برای آنها فراهم شد. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اجرای برخی کارهای غیرکارشناسی در شهرهای جدید گفت: مدیران شهرهای جدید باید توجه داشته باشند که در کنار احداث مسکن مهر و ملی وظیفه شهرسازی را بر عهده دارند و باید به نسل های آینده در این شهرها توجه شود. وی با اشاره به مشکلات مالی شهرهای جدید بیان کرد: علی رغم مشکلات این شهرها باید به ثروت نهفته آنها توجه شود، چرا که زمین به تنهایی ارزش ندارد. صادق با بیان اینکه مشکلات شهرهای جدید در شرایط فعلی به صورت کامل بر عهده وزارت راه و شهرسازی است، تاکید کرد: باید یک منطقه در شهرهای جدید به بخش دانش بنیان اختصاص پیدا کند تا با سرمایه گذاری بخش خصوصی همانند پارک علم و فناوری پردیس شاهد ارزش افزوده آن برای کشور باشیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی:

۱۶ کیلومتر نخست منطقه سه

آزادراه تهران-شمال

در حال احداث است



اجرای تونل ها گفت: برای دو دستگاه ماشین حفاری مکانیزه تونل (TBM) مطالعات و بررسی های لازم در حال انجام است و در صورت تأمین منابع و طی فرآیندهای قانونی برای ورود این تجهیزات، می توان زمان اجرای عملیات را به میزان قابل توجهی کاهش داد و در صورت تحقق شرایط پیش بینی شده، زمان ساخت تا حدود نصف کاهش پیدا کند. مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور ادامه داد: در کنار روش مکانیزه، برنامه اجرای سنتی پروژه نیز متوقف نشده است. استفاده از ماشین آلات موجود، احداث تونل دسترسی و خدمت، افزایش جبهه های کاری و به کارگیری روش های مهندسی و مدیریتی می تواند امکان پیشبرد عملیات را حتی در صورت فراهم نشدن تجهیزات مکانیزه فراهم کند. بازوند با اشاره به حساسیت های زیست محیطی اجرای این منطقه گفت: محیط زیست برای منطقه سه یک موضوع حاشیه ای نیست و از مرحله مطالعات در فرآیند آماده سازی پروژه مورد توجه قرار گرفته است. برای هشت کیلومتر ابتدایی مسیر، مجوز زیست محیطی اخذ شده و مجوز زیست محیطی کردپور دره جالوس تا انتهای منطقه سه، نیز دریافت شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی از ورود منطقه سه آزادراه تهران-شمال به مرحله اجرا خبر داد و گفت: مطالعات و الزامات مورد نیاز این منطقه انجام شده و مجوزهای زیست محیطی بخش های مختلف مسیر نیز اخذ شده است. به گزارش اقتصادسرامد، هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، در جلسه بررسی آخرین وضعیت اجرایی منطقه سه آزادراه تهران-شمال اظهار کرد: منطقه سه آزادراه تهران-شمال از پیچیده ترین بخش های این آزادراه است و اجرای آن به دلیل شرایط خاص توپوگرافی، حجم بالای تونل ها و پل های بزرگ و محدودیت دسترسی به جبهه های کاری، نیازمند برنامه ریزی دقیق و تأمین به موقع منابع و تجهیزات است. وی افزود: در حال حاضر ۱۶ کیلومتر نخست منطقه سه، از پل زنگوله تا محدوده ولی آباد، در دست اجرا قرار دارد و احداث این بخش با تقسیم بندی اجرایی مشخص و با استفاده از ظرفیت پیمانکاران داخلی دنبال می شود. بازوند همچنین اعلام کرد: اعتبار مورد نیاز برای ساخت این بخش حدود ۷۰ همت است و در صورت تأمین منابع مالی مورد نیاز از سوی دولت و سرمایه گذار، امکان تکمیل و بهره برداری آن در یک برنامه ۴۸ ماهه وجود دارد. بازوند با اشاره به بررسی روش های نوین برای کاهش زمان

«سرامد» منتشر کرد:

چالش های فرسودگی ناوگان برای تجارت جادهای

افزایش سن کشنده های فعال چه تاثیری در لجستیک ایران دارد؟



ظرفیت نوسازی سالانه ۴ هزار کشنده

در شرایطی که تجارت دریایی با محدودیت مواجه شده و بار بیشتری به سمت جاده هدایت می شود، این مسئله اهمیت دوچندانی پیدا می کند. افزایش کارکرد کشنده های قدیمی برای پاسخگویی به تقاضای بیشتر حمل کالا، می تواند استهلاک، خرابی و هزینه تعمیرات را افزایش داده و در نهایت موجب کاهش بهره وری ناوگان و کند شدن جریان توزیع کالا شود. بنابراین، نوسازی ناوگان دیگر صرفا یک برنامه توسعه ای بلندمدت نیست، بلکه بخشی از الزامات حفظ تاب آوری اقتصادی کشور در شرایط بحرانی محسوب می شود.

قلی زاده از ظرفیت نوسازی سالانه چهار هزار کشنده خبر داد و گفت: سال گذشته چهار هزار دستگاه در سامانه نوسازی ثبت شد و این ظرفیت قابلیت افزایش دارد، اما فعال شدن سامانه و تأمین ارز، شرط اجرای آن است. وی همچنین از برنامه حذف کشنده های بالای ۵۰ سال با پرداخت پاداش نقدی خبر داد و خاطر نشان کرد: بر اساس پیشنهاد مطرح شده، علاوه بر گواهی اسقاط، مبلغی معادل ۱۵ هزار دلار از محل صرفه جویی سوخت به مالک ناوگان فرسوده پرداخت می شود تا این خودروها از چرخه حمل و نقل خارج شوند.

در مجموع، چالش ناوگان فرسوده در نمی توان با اتکا به یک سیاست مقطعی حل کرد. تجارت جاده ای در شرایط کنونی بیش از گذشته به ستون فقرات جابه جایی کالا تبدیل شده و هر گونه اختلال در ظرفیت آن می تواند آثار خود را در هزینه حمل، قیمت کالا و استمرار تجارت نشان دهد. از این رو، فعال سازی ظرفیت نوسازی چهار هزار دستگاهی، تأمین پایدار منابع ارزی، تسریع در اسقاط کشنده های بسیار قدیمی و استفاده از مشوق هایی می تواند بخشی از فشار موجود بر ناوگان را کاهش دهد؛ مشروط بر آنکه نوسازی از یک برنامه محدود به یک سیاست پایدار و مستمر برای حفظ امنیت زنجیره تأمین کشور تبدیل شود.

محدودیت سوخت برای کامیون های فرسوده

از طرف دیگر مدتی قبل بود که رسانه ها گزارش دادند؛ در راستای اجرای اصلاحیه آیین نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، دستورالعمل تخصصی

رییس جمهور:

سیاست گذاری در حوزه

صنایع دریایی مبتنی بر اهداف

روشن و قابل سنجش باشد

مسعود پزشکیان رئیس جمهور اسلامی ایران با تأکید بر ضرورت بازتعریف مأموریت ها و اولویت های ششورای عالی صنایع دریایی کشور متناسب با شرایط کشور، خواستار تدوین سیاست ها و برنامه های دقیق، هدفمند، قابل سنجش و زمان بندی شده برای تحقق اهداف دریامحور و بهره گیری مؤثر از ظرفیت های مغفول سواحل و دریاها شد. به گزارش اقتصادسرامد، جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور به ریاست مسعود پزشکیان برگزار شد و در جریان آن مهم ترین مسائل و اولویت های حوزه صنایع دریایی کشور، راهکارهای تقویت ظرفیت های این بخش و همچنین عملکرد ششورای عالی صنایع دریایی مورد بررسی و تصمیم گیری قرار گرفت. در این جلسه، هشت دستورکار از جمله بررسی اصلاحات مورد نیاز قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی؛ بررسی پیش نویس آیین نامه جدایش و بازیافت شناورهای فرسوده، تدوین بسته حمایتی احیا و حفاظت از دانش و مهارت ساخت لنج های چوبی و دریاوردی سنتی در خلیج فارس و همچنین گزارش عملکرد شورای عالی صنایع دریایی، از سوی دبیرخانه شورا ارائه و بررسی شد. رئیس جمهور در این جلسه با تأکید بر ضرورت بازتعریف مأموریت ها و اولویت های شورای عالی صنایع دریایی، اظهار



داشت: باید متناسب با شرایط کنونی کشور و تحولات حوزه صنایع دریایی، چشم انداز و اهداف مشخص، روشن و قابل سنجشی برای شورا تعیین یا بازنگری شود تا سیاست گذاری ها بر مبنای یک چشم انداز روشن و اهداف معین صورت گیرد. پزشکیان همچنین دریامحور کردن کشور با هماهنگی و هم افزایی میان دستگاه های مختلف و بهره گیری حداکثری از ظرفیت های مغفول مانده سواحل و دریا های کشور به عنوان اهداف و مأموریت های این شورا را مورد توجه قرار داد و تأکید کرد: مأموریت های کلان شورای عالی صنایع دریایی باید به سیاست ها و برنامه های دقیق، تفکیک شده، هدفمند و دارای زمان بندی مشخص تبدیل شود تا امکان ارزیابی میزان تحقق اهداف و اثربخشی اقدامات فراهم باشد. رئیس جمهور در بخش دیگری از سخنان خود، بر ضرورت کاهش فرآیندهای اداری و بروکراسی در حوزه صنایع دریایی تأکید کرد و گفت: در برخی فرآیندهای اجرایی، از جمله نوسازی ناوگان دریایی آسیب دیده در جریان جنگ اخیر، باید سازوکارهایی برای تسهیل امور و تسریع فرآیندهای اداری ایجاد شود.