



پنجشنبه ۲۰ شهریور ۱۳۹۹ - شماره ۸۷۴

تجازه

فاصله ۲ میلیاردی کامیون‌های وارداتی با قیمت واقعی!

شیر دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور با اشاره به واقعی نبودن قیمت تعیین شده برای کامیون‌های وارداتی و تولید داخل، گفت: طرح نوسازی ناوگان فرسوده تاکنون اجرایی نشده و اگر مشکلات و موانع آن حل نشودامیدی برای نوسازی ناوگان وجود ندارد چرا که کامیون‌داران نمی‌تواننداز کربمی اظهارکرد: تاکنون نوسازی ناوگان فرسوده برای کامیون‌داران از طریق خودروسازان داخلی با واردات اجرایی نشده است و چندین نکته و مشکل وجود دارد که اگر آن‌ها برطرف نشود استقبال چندانی از این طرح که می‌تواند تاثیر بسزایی روی معیشت رانندگان و منافع ملی بگذارد، نخواهد شدوی افزود: ناوگان فرسوده از نظر آلایندگی و مصرف سوخت بسیار بیشتر از ناوگان نو برای رانندگان و کشور ضرر و زیان به همراه دارد و از سویی دیگر نیز برای تامین قطعات ناوگان فرسوده رانندگان دردرس‌های بسیاری متحمل شده و از کشور ارز خارج می‌شود، بنابراین با نوسازی ناوگان آسایش، ایمنی و سلامت رانندگان نیز بیش از پیش تضمین می‌شود اما پیشنهادهائی داشنیم و اگر در سال‌های گذشته به آن توجه شده و نوسازی ناوگان حداقل در دو سال گذشته اجرایی می‌شد بسیار به صرفه تر از امروز بود.دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور ادامه داد: دو سال گذشته یک دستگاه ناوگان نو مانند ۵۰۰ FHH کمتر از ۵۰۰ میلیون تومان بود اما امروز به سه و نیم میلیارد تومان رسیده است! یا اگر اراده‌ای برای اجرای این طرح در دو سال گذشته وجود داشت و این کار انجام می‌شد، برای رانندگان بهتر نبود؟ البته در سال گذشته نیز در راستای اعتراض کامیون‌داران پیشنهاداتی مطرح کردیم اما متأسفانه کوتاهی‌هایی در این زمینه صورت گرفت و اگر پارسل هم طرح نوسازی اجرایی می‌شد توانایی دولت برای پرداخت و توانایی رانندگان برای بازپرداخت و تامین نقدینگی در راستای نوسازی ناوگان بیشتر از امروز بود. کربمی تصریح کرد: از سوی دیگر معتقدیم که قیمت کامیون‌های وارداتی در کشور به هیچ وجه واقعی نیست چرا که به عنوان مثال یک راننده برای خرید کامیون وارداتی باید حدود سه و نیم میلیارد تومان پرداخت کند در حالی که قیمت همان کامیون در کشورهای همسایه مانند ترکیه و عراق نهایتاً یک و نیم میلیارد تومان است. اگر به قیمت‌های جهانی هم نگاه کنیم به همین نتیجه می‌رسیم، به عنوان مثال همین کامیون که در کشورهای همسایه قیمتی معادل ۵۰ هزار یورو دارد اگر با نرخ آزاد یعنی دلار ۲۵ هزار تومانی هم وارد شود قیمتی معادل یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان پیدای می‌کند اما چه اتفاقی می‌افتد که قیمت آن پس از وارد شدن به کشور سه و نیم میلیارد تومان می‌شود.وی با تأکید بر اینکه قیمت کامیون‌های وارداتی باید واقعی شود تا توان اقتصادی رانندگان برای نوسازی ناوگان افزایش پیدا کند، گفت: اگر قیمت کامیون واقعی شود هزینه تعمیر و نگهداری و قطعات آن نیز برای رانندگان منطقی تر می‌شود و در آن زمان می‌توان با اصلاح نکات دیگر امیدوار بود کامیون‌داران از این طرح استقبال بیشتری کنند و هر چه سریعتر شاهد نوسازی ناوگان در کشور باشیم.دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور همچنین درباره طرح نوسازی ناوگان از طریق ساخت داخل نیز گفت: حتی اگر این طرح هیچ مشکلی نداشته باشد و با وجود این که سازمان راهداری به نمایندگی از دولت ۹ درصد از سود ۱۸ درصدی تسهیلات بانکی برای نوسازی را تقبل کرده‌است، کامیون‌داران اگر بخواهند در قالب این طرح کامیون خود را نو کنند، حدود ۴۰ میلیون تومان باید در ماه پرداخت کنند و سوال این جاست کدام کامیون‌دار و با چند ساعت کیلومتر کار در روز می‌تواند چنین تسهیلاتی پرداخت کند؟گوی اضافه کرد: به عنوان مثال یکی از خودروسازانی که بنز دهه ۶۰ را در داخل تولید می‌کند طی قرارداد نوسازی که با سازمان راهداری امضا کرده قیمتی معادل یک میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان برای خودرو خود تعیین کرده و قرار است طی مدت ۶ سال قیمت خودرو خود را در قالب تسهیلات از کامیون‌داران بگیرد در حالی که در سامانه تنها ۶۰ ماه (پنج سال) امکان بازپرداخت برای رانندگان وجود دارد. کربمی ادامه داد: اگر قیمت دو میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومانی تا دو میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومانی شرکت دیگری که با وارد کردن قطعات چینی و مونتاژ کردن آن، اسم خود را تولید کننده گذاشته در نظر بگیریم به این نتیجه می‌رسیم که نه تنها قیمت‌های ارائه شده از سوی آن‌ها واقعی نیست بلکه اگر یک کامیون دار بخواهد اقساط آن را طی مدت زمان ۶ سال پرداخت کند ماهانه حدود ۳۳ میلیون تومان باید قسط بدهد و اگر بدک کش آن را نیز خریداری نکند اقساطش به ۴۰ میلیون تومان می‌رسد که این قسط به هیچ وجه برای رانندگان کامیون ممکن نیست.



هیچ یک از مدیران سازمان هواپیمایی در پرواز هواپیمای باسوج متهم نیستند
معاون سازمان هواپیمایی کشوری اظهار داشت: هیچیک از مدیران فعلی سازمان هواپیمایی کشوری در پرونده متهم نیستند بلکه به عنوان مطلع در دادگاه‌ها حضور پیدا می‌کنند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی دهقان معاون سازمان هواپیمایی کشوری در جمع خبرنگاران درباره استقلال کمیته بررسی سوانح هوایی در سازمان هواپیمایی کشوری اظهار داشت: موضوع استقلال این کمیته در دستور کار است و آئین‌نامه‌های آن در دست تدوین قرار گرفته است و کار گروهی برای انجام مراحل آن در وزارت راه و شهرسازی تشکیل شده است.وی همچنین درباره آخرین وضعیت پرونده هواپیمایی باسوج در دادگاه گفت: هیچیک از مدیران فعلی سازمان هواپیمایی کشوری در دادگاه در رابطه با این پرونده متهم نیستند بلکه به عنوان مطلع در دادگاه‌ها حضور پیدا می‌کنند.

گزارش «اقتصادسراسرآمد» از سرانجام پروازهای ایران و ترکیه

بلیت ترکیه بخیریم یا نه؟!؟

شیر گروه راه و مسکن - کاپیتان زنگنه رییس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: هنوز تاریخ انجام پروازهای ترکیه مشخص نیست و فعلاً مردم بلیت پروازهای ترکیه را خریداری نکنند. این در حالی است که تردد ایرانی‌ها به ترکیه بیش از سایر کشورهاست. به گزارش اقتصادسراسرآمد، با گسترش ویروس کرونا در ایران، بسیاری از کشورهای دنیا محدودیت‌های جدیدی را بر روی ایرانیان و مسافرانی که به منظوره گردش به ایران آمده بودند اعمال کردند. در این بین همسایگان اقدام به بستن مرزهای مشترک خود با ایران کرده و دیگر کشورها نیز شرایط جدیدی نیز در این مورد ایجاد نمودند. در اول مردادماه برخی از شرکت‌های هواپیمایی طبق شرایط و الزاماتی که کشور ترکیه لحاظ و اعلام کرده بود نسبت به فروش بلیت استانبول اقدام کردند. بلیت‌ها هم به فروش رفت. پروازها به ترکیه از شب بیست و هشتم تیرماه آغاز می‌شد. صبح همان روز رییس جمهوری کشورمان در سخنرانی خود از ابتلای ۲۵ میلیون ایرانی به ویروس کرونا خبر داد. چند ساعت بعد در حالی چیزی بهه برقراری پروازهای تهران - استانبول باقی نمانده بود، ترکیه تمام پروازهای ایرانیان را به کشور خود رالغو کرد. مقصود اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در پاسخ به این سوال که آیا بین انتشار خبر ابتلای ۲۵



پروازهای ایران - ترکیه در ۲۵ مرداد فراهم خواهد شد و ترکیش ایرویز و ایرلاین‌های ایرانی تردد خود را از سر می‌گیرند. البته این موضوع بسته به میزان شیوع کرونا دارد و در صورتی که اوضاع تا آن زمان بهبود نیابد، احتمالاً پروازهای مشترک از ۱۱ شهریور کلید خواهد خورد. دبیرش مسافران ایرانی خودداری می‌کنیم. البته این تصمیم فقط برای ایرانی‌ها نبود، ترکیه پروازهای افغانستان را هم لغو کرد. سپس اول شهریور ماه دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: پروازهای ایران - ترکیه با وجود صحبت‌ها و مذاکرات انجام شده همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد، بنابراین از مردم می‌خواهیم که فعلاً بلیت پرواز این کشور که از طریق هواپیمایی ترکیه انجام می‌شود را خریداری نکنند. از سرگیری پروازهای ایران و ترکیه از اوائل تیر ماه بارها در رسانه‌ها منتشر شد اما با وجود اینکه ترک‌ها این خبر را تأیید کرده بودند و برخی اوقات شرکت‌های هواپیمایی داخلی نیز بلیت فروشی خود را در این مسیر پروازی آغاز کرده بودند، به یکباره پروازها لغو می‌شد. حتی اخیراً جلال ابراهیمی - رییس خانه اقتصاد ایران و ترکیه - از دو زمان احتمالی برای از سرگیری پروازهای مشترک میان ایران و ترکیه خبر داد. وی در این باره گفت: در روزهای اخیر یکی از مقامات ترک اعلام کرده که احتمالاً شرایط برقراری مجدد

هیچ پرونده بازی در باره مسکن مهر تا پایان سال باز نخواهد ماند

هیچ پرونده بازی در باره مسکن مهر تا پایان سال باز نخواهد ماند

شیر معاون وزیر راه گفت: مشکلات مسکن مهر فقط به گردن وزارت راه و شهرسازی نیست و تا ماین زیر ساخت‌های آن چندین وزارتخانه نقش خواهند داشت. هفته گذشته در جلسه‌ای تصمیم‌گیری شد که تا پایان سال هیچ پرونده بازی از موضوع مسکن مهر نداشته باشیم و تأکید وزیر راه و شهرسازی به معاون خودشان هم همین موضوع بوده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرزانه صادق مالواجرد روز چهارشنبه در سی و پنجمین جلسه شورای عالی استان‌ها با اشاره به ظرفیت‌های شورای عالی استان‌ها افزود: شورای عالی شهرسازی و معماری ایران نیز دارای ظرفیت‌های خوبی است که می‌تواند با شورای عالی استان‌ها همکاری کند. وی ادامه داد: این شورا بر اساس قانون سال ۱۳۵۲ تشکیل شد و بر اساس بند ۳۰ این مصوبه، همه طرح‌های جامع، لایح و آیین‌نامه‌ها و هر آنچه که مربوط به کالبد سرزمینی ایران است در این شورا مورد بحث و بررسی و تصویب قرار می‌گیرد. دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تصریح کرد: همچنین بر اساس بند ۱۶ این قانون مصوبات این شورا لازم‌الاجرا برای شهرداری هاست.

صادق مالواجرد گفت: آنچه که باعث می‌شود در شهرهای ما بر اساس آن طرح‌ها صدور پروانه ساخت انجام شود طرح تفصیلی است. طرح‌های تفصیلی در مقیاس یک ده هزارم ترسیم شده و آنچه که ملاک کار شهرداری هاست طرح‌های تفصیلی یک ده هزارم است. وی با بیان اینکه کمک شورای عالی استان‌ها می‌تواند در تهیه طرح‌های جامع و فرایند تصویب آن بسیار مؤثرمر باشد، تصریح کرد: مدت زمان تهیه طرح‌های جامع در استان‌ها بسیار زیاد است و گاهی بین ۳ و ۴ سال طول می‌کشد که فقط به دست شورای عالی شهرسازی و معماری برسد. صادق مالواجرد ادامه داد: طرح‌های جامع در صورت پیگیری شوراها می‌تواند با سرعت بیشتری به نتیجه رسیده و تصویب شود. بنابراین این مشکل با پیگیری اعضای شورای عالی استان‌ها و شورای شهرها از شورا‌های برنامه ریزی استان‌ها می‌تواند سریع تر انجام شود.

وی با بیان اینکه تهیه طرح‌های تفصیلی بر اساس طرح‌های جامع انجام می‌شود، گفت: طولانی شدن زمان تهیه و تصویب طرح‌های جامع سبب می‌شود طرح‌های تفصیلی دیرتر تهیه شود و حتی تهیه طرح‌های تفصیلی کندتر از تهیه طرح‌های جامع است. معاون وزیر راه و شهرسازی شورای عالی استان‌ها را ر کن چهارم حاکمیت دانست و گفت: آنجایی که اعضای شوراها نمایندگان مردم هستند و وظیفه پیگیری و مطالبه خواسته‌های مردم و نظارت بر اجرای آن را دارند. اینکه در حال حاضر تهیه طرح‌های جامع تا ۱۰ سال طول می‌کشد و اتفاقات ناگواری را در شهرها رقم می‌زند، بنابراین شوراها می‌توانند به ما کمک کنند.

اخبار حمل و نقل ۱

راه‌اندازی سرای نوآوری صنایع دریایی و فراساحل در بندرعباس

رییس دانشگاه آزاد اسلامی از ایجاد سسرای نوآوری صنایع دریایی و فراساحل با محوریت دانشگاه آزاد اسلامی واحد بندرعباس داد و گفت: با وجود برخورداری کشورمان از نعمت دریا و ساحل، علم و فناوری دریا در کشور مغفول مانده است.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، محمدمهدی طهرانچی روز چهارشنبه در سفر به استان هرمزگان و در بازدید از مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوپاکو) اظهار داشت: با راه‌اندازی این سراء، جوانان می‌توانند در بخش‌های مختلف ناوربری و صنایع دریایی و فراساحل، در محیط عملی آموزش ببینند.وی ادامه داد: سرای کشتی‌سازی و نوآوری محصول‌های دریایی در ایزوپاکو ایجاد می‌شود و بازار مصرف محصول‌های شرکت‌های دانش بنیانی که در این سرا مستقر می‌شوند، شرکت‌های زیرمجموعه ایزوپاکو خواهند بود.وی خاطر نشان کرد: صنعت کشتی‌سازی و صنایع فراساحل یکی از نمونه‌های صنعت دانش بنیان در دنیا به شمار می‌رود و از این رو یکی از اهداف دانشگاه آزاد، برنامه‌ریزی در حوزه‌های مرتبط با علوم دریایی است.

بازگشایی آزمایشی مرز زمینی ایران و ترکمنستان
سخنگوی گمرک گفت: مرز زمینی سرخس پس از توقف بیش از پنج و نیم ماه، امروز به صورت آزمایشی بازگشایی می‌شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد به نقل از صدا وسیمما، سید روح اله لطیفی، افزود: این مرز که از اوایل اسفندماه و به دلیل شیوع بیماری کووید ۱۹ بسته شده بود و بنا بود همزمان با افتتاح پل دوستی در اواخر خرداد ماه مجدداً شروع به کار کند، امروز چهارشنبه ۱۹ شهریور، باهماهنگی بین سازمان‌های همجوار در این مرز بازگشایی می‌شود.وی تصریح کرد: در حله آزمایشی بازگشایی مسیر جاده‌ای این مرز، محموله‌های صادراتی در نقطه صفر مرزی با تغییر کشنده، تحویل کامیون‌های ترکمنستان می‌شود تا به مقاصد تجاری حمل شود. لطیفی اضافه کرد: با هماهنگی‌های صورت گرفته، در مرحله آزمایشی که به مدت سه روز انجام می‌شود چند کامیون در روز، کالای خود را تحویل کامیون‌های طرف مقابل خواهند داد تا پس از مدتی آن نشاءالله شاهد تردد بیشتر باشیم. وی گفت: ترکمنستان و ایران چهار مرز در استان‌های خراسان رضوی و گلستان دارند که متأسفانه به دلیل توقف مرزها، از تیرماه، صرفاً از طریق ریلی امکان تبادل کالا با این کشور در مرزهای سرخس و اینچه برون فراهم آمده بود.

تکمیل پنج طرح طلایی راهسازی در سال جهش تولید
معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی گفت: با توجه به شعار جهش تولید، ۱۳۰ طرح کلیدی در بخش‌هایی از جمله دریایی، ریلی و جاده‌ای برای تکمیل در سال جاری انتخاب شده که از این تعداد پنج پروژه طلایی راهسازی باید در اسرع وقت تکمیل شوند. به گزارش اقتصادسراسرآمد به نقل از ایرنا، امیرمحمود غفاری گفت: یکی از شاخص‌های این پنج پروژه، تعلق به صوبات سفر مقام معظم رهبری است که متأسفانه اجرای آنها طولانی شده و وظیفه ما بوده که آنها را در اسرع وقت تمام کنیم. وی اضافه کرد: یکی از این پنج پروژه طلایی که از ۱۳۰ طرح برگزیده انتخاب کرده ایم طرح فروین- الموت - تنکابن است و تلاش می‌کنیم تا پایان دولت دوازدهم حداقل سه قطعه اول آن که ۶۳ کیلومتر است را به بهره برداری برسانیم.معاون وزیر گفت: در بازدید امروز، تذکرات لازم به پیمانکاران قطعه داده شد تا شاهد تسریع در اجرای طرح باشیم. غفاری گفت: با توجه به شرایط خاص منطقه و محدودیت عملیات عمرانی به دلیل شرایط آب و هوایی، امیدواریم تا خرداد ۱۴۰۰ این قطعه را زیر بار ببریم.معاون وزیر راه با اشاره به دلایل کندی اجرای پروژه افزود: محدودیت منابع مالی، صعب العبور بودن منطقه و شرایط خاص آن، باعث شده انجام کارهای مهندسی در این طرح، بسیار دشوار و کند شود، از سوی دیگر برخی مشکلات مانند رانش زمین در قطعه سه طرح، موانعی را بر سر پیشرفت سریع طرح ایجاد کرده است.

جزییات و علت تغییر سرمایه‌گذار راه‌آهن شلمچه-بصره
معاون ساخت و توسعه راه‌آهن بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل از تغییر سرمایه‌گذار راه‌آهن شلمچه-بصره و واگذاری اجرای این پروژه به یک بخش خصوصی خبر داد و گفت: با تغییر سرمایه‌گذار، مسلمان سریع‌تر و بهتر می‌توانیم این پروژه را تمام کنیم که بازه زمانی پیش بینی شده برای آن دو ساله است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، احداث خط ریلی شلمچه - بصره که در سال‌های گذشته قرار بود توسط بنیاد مستضعفان و یکی از شرکت‌های زیرمجموعه این بنیاد راه‌اندازی شود با مصوبه اخیر هیئت دولت با تغییراتی مواجه شده و سرمایه‌گذار آن تغییر کرد. عباس خطیبی _ معاون ساخت و توسعه راه‌آهن بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل- در این باره به ایسنا گفت: از آنجا که سرمایه‌گذار جدید یک شرکت خصوصی است که پیشنهادات بهتری برای انجام این پروژه دارد تصمیم گرفتیم تا سرمایه‌گذار آن را از بنیاد مستضعفان به این شرکت خصوصی تغییر دهیم و با توجه به مذاکرات صورت گرفته امکانات و توانایی بیشتری در سرمایه‌گذار جدید برای پیشبرد هر چه سریع‌تر این پروژه وجود دارد.

افزایش آرایه خدمات اجتماعی و فرهنگی به حاشیه‌نشین‌ها
ظهر امروز جلسه برنامه‌ریزی مشترک ستاد ملی بازآفرینی شهری پایدار و شورای اجتماعی وزرات کشور در خصوص آسیب‌های اجتماعی و توانمندسازی ساکنان سکونتگاه‌های غیر رسمی برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در جلسه‌ای برنامه‌همکاری بین شورای اجتماعی وزارت کشور و ستاد ملی بازآفرینی شهری پایدار در خصوص توانمندسازی ساکنان بافت‌های فرسوده مورد بررسی قرار گرفت و پنج استان به عنوان پایلوت برای این منظور در نظر گرفته شدند. در این جلسه که با حضور حبیب خراسانی معاون ساماندهی و بازآفرینی شهری شرکت بازآفرینی شهری ایران، لیلی باتمانی مدیر اداره ساماندهی سکونتگاه‌های غیر رسمی وزارت کشور و مسوولان ۱۰ سازمان مرتبط با سکونتگاه‌های غیر رسمی برگزار شد، خراسانی با یادآوری این که یکی از اولویت‌های کشور موضوع حاشیه نشینی است، گفت: تا سال ۸۲ که سند سکونتگاه‌های غیر رسمی تدوین شد تاکنون کارهای بسیاری در زمینه کاهش حاشیه نشینی و آرایه خدمات به ساکنان این بافت‌ها انجام شد، از سال ۹۶ نیز این فعالیت‌ها تحت اقدام مشترک دستگاه‌ها ادامه پیدا کرد.