اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۱۱ خرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۷۷

نگاه

لایحه موافقتنامه همکاری ریلی ایران و افغانستان تصویب شد

نمایندگان مجلس شورای اسلامی لایحه موافقتنامه ایران و افغانستان در زمینه ارتباط بین المللی راه‌آهن را تصویب کردند.به گزارش اقتصادسرآمد از ایرنا، نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی لایحه موافقتنامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اسلامی افغانستان در خصوص ارتباط بین‌المللی راه‌آهن را با ۱۷۸ رای تصویب کردند.

در جریان بررسی این لایحه کمال علیپور نماینده مردم قائم شهر در موافقت با این لایحه گفت: واردات کشور افغانستان حدود ۷ میلیارد دلار است و با وجود وضعیت نابسامان مرزی سهم ایران از این رقم ۳میلیارد دلار است و برای توسعه این رقم باید حمل و نقل ریلی در نقاط مرزی افغانستان مورد توجه قرار گیرد.وی با تاکید بر اینکه حمل و نقل ریلی اشتغال و تولید را تقویت می‌کند، افزود: نباید بازار مهم افغانستان را به دیگر کشورها واگذار کنیم باید جاده ابریشم زنده شود.حسن نوروزی نماینده مردم رباط کریم در مخالفت با این لایحه گفت: در این موافقتنامه موضوع تامین امنیت خط ریلی در کشور افغانستان لحاظ نشده است باید همه جوانب امنیتی در لایحه مورد توجه قرار گیرد و یک ماده برای تعهد امنیت از سوی افغانستان در این لایحه لحاظ شود. بر اساس ماده ۱ این لایحه دو طرف موافقت کردند با هدف انجام حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالا بین کشورهای خود ارتباط مستقیم راه‌آهنی برقرار نمایند.

همچنین طرف‌ها موافقت نمودند نسبت به پذیرش و ارائه خدمات مربوط به مسافر و کالا، از جمله گذر هنگام انجام عملیات حمل و نقل راه‌آهنی بین دو کشور اقدام نمایند. طبق ماده ۲، پرداخت‌های مربوط به خدمات طبق تعرفه‌هایی که در قلمرو دو کشور معتبر است صورت خواهد گرفت. ثبت رسمی اسناد، انجام حمل و نقل بار با راه‌آهن و واگن و نحوه استفاده از راه‌آهن و واگن و ترتیب حمل ونقل مسافر طبق موافقتنامه‌های دوجانبه بین دستگاه‌های (ادارات) ذیربط طرف‌ها تنظیم خواهد شد.

بر اساس ماده ۳ این لایحه، طرف‌ها موافقت کردند به موقع در جهت تامین وسایط نقلیه راه‌آهنی و خدمات مسافری به لحاظ مبادلات تجاری خارجی و بارگذرکه به پایانه‌های راه‌آهنی می‌رسند اقدام نمایند و آنها را برای مقاصد بعدی طبق قواعد بین‌المللی حمل ونقل معتبر در قلمرو طرف ذیربط اعزام نمایند.ماده ٤ این لایحه بدین شرح است: طرف‌ها موافقت نمودند که در زمینه نظارت‌های بهداشتی گمرکی و مرزی هنگام عبور و مرور مسافر و بار مفاد موافقتنامه‌ها یا کنوانسیون‌های بین‌المللی که طرفها عضو آن هستند رعایت شود و درصورت بروز هرگونه مساله‌ای که در این موافقتنامه و یا کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد حکم قرار نگرفته، قوانین و مقررات جاری در قلمرو کشورهای طرف‌ها اعمال شود.در ماده ۵ آمده است: طرف‌ها موافقت نمودند که براساس موافقتنامه‌های دوجانبه بین خود، مراجع صلاحیت‌دار هر طرف در قلمرو طرف دیگر، نمایندگان، شعبات و نمایندگی‌های خود را جهت تنظیم امور مسافرین و حمل و نقل بار تاسیس نمایند. فعالیتهای این نمایندگان، دفاتر و نمایندگی‌ها تابع قوانین و مقررات جاری طرف اخیر می‌باشد.

ماده ٦ - هر یک از طرف‌ها باید با مسافر و کالاهای طرف دیگر به نحوی که با مسافر و کالای خود رفتار می‌نمایند عمل کنند. این نحوه رفتار شامل دسترسی آزاد به نقاط مقصد، تامین فضا برای بارهای موجود در پایانه‌ها، تخلیه و بارگیری آنها، سوار و پیاده شدن مسافرین، استفاده از خدمات مرتبط با ارتباط بین‌المللی راه‌آهنی می‌باشد.

بر اساس ماده ۷ این لایحه، مراجع صلاحیت‌دار طرف‌های مسئول نظارت بر اجرای این موافقتنامه بدین شرح می‌باشند: از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران راه آهن جمهوری اسلامی ایران و از طرف دولت جمهوری اسلامی افغانستان اداره خط آهن جمهوری اسلامی افغانستان. در ماده ۸ آمده است: طرف‌ها موافقت می‌نمایند با حفظ اولویت برای توسعه منسجم حمل و نقل راه‌آهنی، تحقیقات علمی و سایر اقدامات لازم در این زمینه و نیز آموزش کارکنان حمل و نقل راه‌آهنی اقدام نمایند. طرفها مراجع صلاحیت‌دار خود را مسوول تنظیم و تصویب برنامه‌ها و شرایط همکاری یاد شده و اجرای آنها می‌نمایند.ماده ۹ بدین شرح است: تمامی اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای این موافقتنامه توسط مراجع صلاحیت‌دار طرفها و براساس مشورت و مذاکره از طریق مجاری دیپلماتیک حل و فصل خواهد شد، چنانچه مراجع صلاحیت‌دار در خصوص موارد مورد اختلاف به توافق نرسند، موضوع توسط طرفها مورد بررسی قرار می‌گیرد. در ماده ۱۰ این لایحه آمده است: مفاد این موافقتنامه ناقض حقوق هر طرف از نظر اتخاذ و اجرای اقدام‌های لازم برای حفظ امنیت ملی، نظم عمومی، بهداشت و اصول اخلاق اجتماعی و منافع اقتصادی آن طبق قواعد حقوق بین‌الملل و حقوق ملی آن طرف نیست.ماده ۱۱ این موافقتنامه بدین شرح است: با توافق طرف‌ها این توافق نامه قابل اصلاح و تغییر می‌باشد. تمامی اصلاحات این موافقتنامه به صورت پروتکلهای جداگانه تنظیم خواهد شد که بخش‌های جدایی ناپذیر این موافقتنامه را تشکیل خواهند داد و با رعایت ماده (۱۲) لازم الاجرا خواهند شد.

فروش تور ترکیه همچنان ممنوع است

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: فروش تور مسافرتی به ترکیه همچنان ممنوع است.به گزارش اقتصادسرآمد، در حالی که همچنان فروش انواع تورهای مسافرتی ممنوع است اما برخی از دفاتر خدمات مسافرتی برای ایام تعطیلات پیش‌رو فروش تورهای داخلی و خارجی به ویژه پکیج سفر به ترکیه را آغاز کرده‌اند. مقصود اسعدی سامانی، دبیرانجمن شرکت‌های هواپیمایی اظهار داشت: ممنوعیت فروش تور و پکیج سفر به ترکیه برداشته نشده است اما معمولا مسافرانی که اقدام به خرید بلیت هواپیما از یک آژانس مسافرتی می‌کنند درخواست رزرو هتل هم از آنها دارند. بنابراین ممکن است آژانس‌ها علاوه بر فروش بلیت خدماتی مانند ترانسفر فرودگاهی، رزرو هتل و ... را به آنها ارایه دهند. وی تاکید کرد: البته موضوع مهم این است که بلیت فروشی و ارایه خدمات سفر در قالب پکیج به صورت جمعی انجام نمی‌شود و فروش بلیت به صورت انفرادی است.دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اظهار داشت: این ممنوعیت از سوی ایران اعمال شده و ترکیه از ایران چنین درخواستی نداشته است اتفاقا ترکیه به دنبال احیای صنعت گردشگری کشور خود پس از واکسیناسیون عمومی و افزایش درآمدها است.اسعدی سامانی با اشاره به میزان پروازهای ایران و ترکیه گفت: در هفته بیش از ۳۰ پرواز بین دو کشور انجام می شود.

سیستان‌وبلوچستان همچنان در اغما «اقتصاد سرآمد» گزارش می‌دهد

راه‌هایی که هرگز آسفالت به خود ندیده‌اند

گروه راه و ساختمان – سال‌های سال است که مشکلات استان محروم و مرزی سیستان و بلوچستان در تمامی حوزه‌ها مورد بحث و بررسی اهل رسانه‌ها از جمله فقر، اعتیاد، بیکاری، ازدواج کودک قرار می گیرد. مردم پهناورترین استان کشور با سختی بسیار و با ابتدایی‌ترین امکانات بهداشتی و رفاهی زندگی خود را می گذرانند و اینها کم بود که حوادث جاده‌ای در محورهای نابسامان این استان و مخصوصا در بخش جنوبیش تبدیل به جاده های مرگ شده و روزانه شاهد کشته و مجروح شدن تعداد زیادی از این مردم هستیم. راه‌هایی که بعضا هرگز آسفالت به خود ندیده‌اند در استانی کم برخوردار جان جنین‌های سیستان و بلوچستان را می گیرد و زنان را به سقط وادار می‌کند. یک‌راه خاکی هفتاد و پنج کیلومتری که دهستان ایرافشان را به مرکز شهرستان می‌رساند. این راه خاکی با بودجه‌ای بالغ‌بر پنجاه و پنج تا چهار میلیارد تومان تبدیل به یک جاده آسفالت می‌شود اما سال‌هاست که فراموش شده است و زنانی مجبورند در دست‌اندازهای این جاده جنین خود را از دست دهند.به گزارش اقتصاد سرآمد، سیستان‌وبلوچستان در دو دهه اخیر به‌رغم حجم قابل‌توجهی از اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های متعدد و متنوع بخش دولتی و غیردولتی در حوزه محرومیت‌زدایی و آبادانی، شاهد پیشرفت درخوری نبوده و کماکان در رتبه‌بندی استان‌های کشور از منظر شاخص‌های توسعه (آموزش، اشتغال، درمان، دسترسی به امکانات و خدمات و امثالهم) در رده‌های انتهایی قرار دارد؛ پربیراه نیست اگر این واقعیت تلخ که نشان‌دهنده ناکارآمدی پروژه محرومیت‌زدایی و توسعه استان است را چنین تعبیر کنیم که سیاست‌گذار و متولی امر در مواجهه با بیماری مزمن محرومیت و توسعه‌نیافتگی استان، سال‌هاست که انتظار دارد بیمار با خوردن استامینوفن بر بیماری صعب‌العلاج خویش فائق آید! اینکه هر چند وقت یک‌بار طرح‌ها و پیشنهادهای مشعشعی از سوی سیاست‌گذاران و متولیان امور برای برون‌رفت استان از این ورطه صادر می‌شود، تماما تنها مصادیق تعویض برند یا دز قرص مُسَکن است.

ادامه مساله سیستان‌وبلوچستان در فقدان جامعیت

محسن سعیدی کارشناس حمل ونقل جاده‌ای در ابن خصوص به خبرنگار روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: مساله سیستان‌وبلوچستان در فقدان جامعیت، یکپارچگی نهادی و مشارکت مردم حل نمی‌شود.

فقدان یک دستورکار مشخص و گام به گام برای توسعه متوازن استان

وی تصریح کرد: فقدان وجود یک برنامه توسعه جامع و مبنا در این استان، سبب شده تا دستگاه‌های دولتی و غیردولتی مختلف در سال‌های اخیر هر یک به فراخور حوزه ماموریتی و بودجه خود دست به اقدامات پراکنده‌ای در جای‌جای استان بزنند. طیف این اقدامات از محرومیت‌زدایی و ایجاد امکانات زیست اولیه گرفته تا ابرپروژه‌های زیرساختی و صنعتی نشان‌دهنده فقدان یک دستورکار مشخص و گام به گام برای توسعه متوازن استان است.

مشارکت موثر مردم محلی در پیشبرد امور استفاده نشده است

این کارشناس حمل ونقل جاده‌ای با بیان این نکته که، بسیاری از تلاش‌های صورت گرفته عقیم مانده است، افزود: به‌رغم تمام تلاش‌ها اما از آنجا که هنوز ساختارها و زمینه‌های محرومیت و فقر در این استان به درستی شناسایی و هدف قرار نگرفته و از مشارکت و همراهی موثر مردم محلی در پیشبرد امور استفاده نشده است.

در استفاده از ظرفیت واقعی توسعه استان درک اشتباه داریم

وی می گوید: در استفاده از ظرفیت واقعی توسعه استان درک اشتباه داریم نکته دیگری بود که این کارشناس حمل و نقل جاده‌ای به آن اشاره کرد و گفت: به گواه تاریخ اصلی‌ترین پیشران توسعه‌آفرین استان، بهره‌گیری از موقعیت ممتاز منطقه‌ای در حوزه بازرگانی و ترانزیت بوده که قرن‌ها عاملی برای رونق تمدن در این قلمرو بوده است. با این حال با توجه به این واقعیت که در جهان امروز فرصت‌های توسعه فرّار بوده و از همین رو بسیاری از رقبای منطقه ای گوی رقابت را در حوزه ترانزیت بین‌الملل ربوده و نیز در حوزه سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها و تاسیسات گردشگری در مناطق مستعد مشابه بسیار موفق عمل کرده، دیگر نباید انتظارات غیرواقعی و تصویرپردازی‌های موهوم از پتانسیل‌های توسعه استان را مبنا قرار داد.سعیدی خاطرنشان کرد: فعال‌سازی دیپلماسی و قرارگیری آن به‌عنوان جاده صاف‌کن حرکت ماشین اقتصاد در تسهیل تعاملات اقتصادی مرزنشینان، حل منازعه حق‌آبه هامون در این استان اهمیت بسیاری دارد.

چه این واقعیت را بپذیریم و چه نپذیریم توسعه در ایران به کاتالیزورها(لابی‌گری و چانه‌زنی) و به تعبیری دوپینگ‌هایی وابسته است که الزاما با منطق علمی و تجربی توسعه در بسیاری از کشورهای دیگر چندان شبیه نیست. فقدان وجود راه‌های مواصلاتی (جاده‌ای، ریلی و هوایی) که پیونددهنده قوی میان این استان با شهرهای پررونق پیرامون و به‌ویژه پایتخت در سیستم کشورداری به‌شدت مرکزگرای ایران باشد، سبب شده تا پیوندهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان با قلمروهای داخلی ضعیف باشد و به سبب وجود زیرساخت‌های رقابت‌پذیرتر در کشورهای همجوار، مرزنشینان معمولا به کشور همسایه مراجعه کنند.جاده های غیراستاندارد جنوب شرق کشور یکی از مشهورترین و معروف ترین جاده های کشور هستند به طوری که هر روز شاهد تصادف ها و حوادث رانندگی در جاده های اصلی و فرعی آن هستیم. قاچاق سوخت و انسان، خواب آلودگی رانندگان ناشی از طولانی بودن مسیرها و مشکلات فنی راهها، مثلث مرگ در جاده های سیستان و بلوچستان را تشکیل می دهند که تاکنون جان دهها بلکه صدها انسان بی گناه را گرفته است. جاده‌های جنوبی استان از نظر نواقص جاده ای در رفع قوس ها و بزرگراه دچار مشکلاتی است که با توجه به روند توسعه استان باید به این موضوع توجه ویژه شود.

برگزیده حمل ونقل

سخنگوی سازمان هواپیمایی

آخرین وضعیت محدودیت پروازهای خارجی در دوران کرونا

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری گفت: محدودیت سفر به ۴۲ کشور به علت شیوع کرونا بدون تغییر برقرار بوده و سفر به عراق نیز با رعایت پروتکل‌های ویژه در حال انجام است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد حسن ذبیخش در خصوص آخرین وضعیت و شرایط سفرهای خارجی افزود: محدودیت پروازهای خارجی بدون تغییر هنوز ادامه دارد.وی گفت: فقط کشور انگلیس از فهرست محدودیت ها خارج شده است و پروازها به این انگلستان برقرارشد. پروازها به عراق نیز به ضرورت و با رعایت پروتکل های ویژه در حال انجام است.به گفته ذبیخش به دلیل شیوع کرونا تغییری در وضعیت سفر به کشورهای پرخطر و ویژه به وجود نیامده است.سخنگوی سازمان هواپیمایی توضیم داد: اکنون سفر به هند، پاکستان، فرانسه، بوتسوانا، برزیل، جمهوری چک، عراق، استونی، ایرلند، لسوتو، مالاوی، موزامبیک، اسلواکی، آفریقای جنوبی و زامبیا به عنوان کشورهای دارای شرایط ویژه ممنوع است.وی گفت: برای این کشورها ممنوعیت پذیرش مسافر چه با پرواز مستقیم چه غیرمستقیم داریم که استثنائی برای دیپلمات‌ها و نمایندگان سازمان‌های بین‌المللی با رعایت شرایط و پروتکل‌های کرونا قائل هستیم.گفت: فهرست ۲۷ کشور نیز که به عنوان کشورهای پرخطر با شرایط خاص مسافر پذیرش می شود شامل آلبانی، آندورا، بحرین، بولیوی، بوسنی و هرزگوین، کلمبیا، مصر، استونی، اکوادور، مجارستان، اردن، کوزوو، لتونی، لبنان، مالت، مولداوی، مونته نگرو، مقدونیه، فلسطین، سنت لوسیا، صربستان، سیشل، اسلونی، سوئد، سوریه، تانزانیا و امارات متحده عربی اعلام می شود. سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری اظهار داشت: کشورهای پرخطر که با بروز بالای بیماری شناخته شده‌اند، دارای شرایط عدم منع تردد با الزام ارائه تست PCR منفی با اعتبار ۹۶ ساعته در مبدأ و انجام تست مجدد پس از ورود به کشور برای مسافران بالای ۸ سال هستند. اگرچه پرواز مستقیمی به برخی از کشورهای نامبرده وجود ندارد اما ستاد کرونا با این استدلال که مسافر از طریق پرواز کانکشن در مسیرهای ذکر شده جابجا و وارد ایران شود، نام برخی کشورها را که ایران پرواز مستقیمی به آن ندارد در فهرست کشورهای ممنوع و پرخطر آورده است.بیخش افزود: همه اتباع ایرانی و خارجی که قصد سفر به ایران را دارند، ملزم به ارائه گواهی تست مولکولی (RT-PCR) منفی از نظر کووید ۱۹ با مدت اعتبار حداکثر ۹۶ ساعت از آزمایشگاه‌های مورد تایید وزارت بهداشت کشور مبدا به زبان انگلیسی یا مورد تایید کنسولگری پیش از سوار شدن به هواپیما در فرودگاه مبدا هستند.سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: مسافران باید فرم خوداظهاری عدم ابتلا به کووید۱۹ را در فرودگاه مبدا قبل از صدور کارت پرواز تکمیل و به نماینده شرکت هواپیمایی ارائه کنند و همچنین فرم تعهد مسافر را در طول پرواز تکمیل و در فرودگاه مقصد به نماینده وزارت بهداشت مستقر در فرودگاه تحویل دهند.

وزیر راه:

بزرگراه اهر - تبریز به زودی افتتاح می‌شود

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به طرح ساخت بخشی از بزرگراه اهر - تبریز که ۱۳ سال از کلنگ‌زنی آن می گذرد، گفت: این مسیر بزرگراهی تا چند روز آینده به بهره‌برداری می‌رسد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد اسلامی با حضور در یکصدمین جلسه علنی مجلس شورای اسلامی به سوال چند تن از نمایندگان مجلس پاسخ داد که در نهایت، مجلس از توضیحات وزیر راه و شهرسازی قانع شد.اسلامی ابتدا در پاسخ به سوال نماینده مردم ورزقان درباره وضعیت طرح عمرانی یکی از مسیرهای بین المللی، گفت: این پروژه ترکیبی از مسیر بین المللی نوردوز - ورزقان - خواجه - تبریز است که از خواجه تا نوردوز به طول ۱۲۰ کیلومتر به صورت بزرگراه طراحی شده است.وزیر راه و شهرسازی افزود: مطالعات این طرح سال ۸۶ آغاز شده و طرح کریدوری آن سال ۸۷ تصویب شده است و فرایند تامین اعتبار، شرایط را به گونه ای پیش برده که تا سال ۹۷ کمتر از ۲۰ درصد پیشرفت داشته است.وی افزود: وزارت راه و شهرسازی در این دوره با رایزنی ها و هماهنگی های صورت گرفته با «مس سونگون» که یکی از مراکز بزرگ صنعتی معدنی منطقه است، نسبت به جلب مشارکت مالی اقدام و مذاکرات در سال ۹۶ انجام و توافقات صورت گرفت، به نحوی که در احداث بزرگراهی که موجب دسترسی به سونگون و کاهش تاثیرات ترافیکی می شود مشارکت کنند تا این پروژه، تامین اعتبار و احداث شود.اسلامی یادآور شد: اکنون از ۱۲۰ کیلومتر این پروژه ۶۰ کیلومتر در قالب ۵ قطعه درحال ساخت است، قطعات یک تا چهار حدود ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، قطعه ۵ که کنارگذر ورزقان محسوب می شود حدود ۳۰ درصد پیشرفت دارد و مسیر طی شده قطعات یک تا ٤ به آسفالت و بهره برداری رسیده است و قطعه ۵ نیز با رفع موانع مالی تکمیل شود.وزیر راه و شهرسازی خبر داد: در روزهای آینده بزرگراه ۹۰ کیلومتری تبریز - اهر افتتاح خواهیم شد.وی توضیح داد: این پروژه تاثیر خود را در تکمیل قطعات جنوبی کریدور خواهد گذاشت، اما ابهامی که در این زمینه وجود دارد و برای نماینده سوال ایجاد کرده پیرامون دخالت هایی است که در ساخت این مسیر شده است.وی گفت: مشاوران مستقلی را موظف به انجام مطالعات کردیم، مطالعات تکمیلی براساس مفروضات بار ترافیکی و جمعیتی انجام شده است و جمع بندی و ارائه گزارش تهیه شده توسط مشاوران منتخب این بود که مسیر انتخاب شده کاملا درست، دقیق و کارشناسی است و حداقل احجام و هزینه را به نسبت گزینه های دیگر خواهد داشت.

معاون وزیر راه و شهرسازی

کاهش ۲۰ درصدی قیمت مسکن در برخی مناطق تهران

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: قیمت مسکن در حال حاضر در برخی مناطق تهران بین ۱۵ تا ۲۰ درصد کاهش یافته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمود زاده معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی با بیان اینکه پالایش تعداد واحدهای خالی از سکنه در کشور انجام شده است، گفت: شناسایی واحدهای خالی از سکنه در کشور به صورت کامل صورت گرفته و در حال حاضر هم اثرات بسیار موثری در حوزه مسکن داشته به طوری که آمار و اطلاعات حاکی از بهبود وضعیت این بازار است.او ادامه داد: آمارهای میدانی دستگاه‌های درگیر حاکی از آن است که عرضه مسکن در دو ماه گذشته نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۵ درصد افزایش داشته که این خود نشان دهنده اثر مثبت در بحث شناسایی واحدهای خالی از سکنه است.معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه موضوع سامانه املاک و اسکان یک موضوع کاملا جدی و زیربنایی است که از طریق دستگاه‌های مختلف دنبال می‌شود؛ گفت: هرسال با انجام اقدامات موثرتر و برنامه ریزی دقیق‌تر در حوزه سامانه املاک و اسکان شاهد گسترده‌تر شدن ابعاد این سامانه در کشور خواهیم شد که نتیجه آن بهبود وضعیت بازار مسکن و انجام برنامه‌ریزی دقیق‌تر برای کنترل عرضه و تقاضا در این بازار خواهد بود.محمود زاده توضیح داد: قیمت مسکن در حال حاضر براساس آمارهای رسمی صادر شده کاهش ۳ تا ٤ درصدی داشته است، ولی آنچه در بازار مسکن رخ داده و همچنین آمارهای اعلام شده در برخی مناطق تهران حاکی از آن است که قیمت‌ها بین ۱۵ تا ۲۰ درصد کاهش یافته است.وی ادامه داد: با استفاده از سیاست‌هایی که در سال جدید به کار گرفته‌ایم؛ امیدواریم شاهد تداوم چشمگیر کاهش قیمت‌ها و ایجاد ثبات قابل قبولی در حوزه مسکن باشیم.معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه وزارت راه و شهرسازی به صورت فصلی آمار و اطلاعات املاک در شهرهای مختلف را بر روی سایت بارگذاری می‌کند، افزود: آمار و اطلاعات مسکن تا اسفند ماه سال ۹۹ به زودی بر روی سایت وزارت راه و شهرسازی قرار می‌گیرد.محمود زاده توضیح داد: پیش از این مقرر شده بود که به صورت ماهانه آمار و اطلاعات قیمت‌ها در شهرهای مختلف ارائه شود، اما با توجه به آنکه تعداد خرید و فروش مسکن در شهرهای مختلف به صورت منطقی و علمی امکان پذیرتر و به واقعیت نزدیک‌تر است؛ بنابراین آمار و اطلاعات در شهرهای مختلف به صورت فصلی در سامانه قرار می‌گیرد.

اخبار حمل ونقل

ساخت ترمینال جدید فرودگاه امام(ره) با استفاده از شرایط کرونایی

مدیرعامل شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) با تأکید بر ضرورت ساخت ترمینال جدید این فرودگاه گفت: چون شرایط کرونایی ماندگار نیست باید از وضعیت رکود استفاده کنیم.به گزارش اقتصادسرآمد،محمدمهدی کربلایی اظهار کرد: پیش بینی‌های حاکی از عادی شدن وضعیت صنعت هوانوردی در سال ۲۰۲٤ است و گردشگری به قبل از دوران کرونا برمی گردد.وی ادامه داد: اما معتقدم اقتصاد دنیا نمی‌تواند خیلی صبر کند و زودتر فعال می‌شود. باید از شرایط رکود استفاده کنیم. فاصله ما با دنیا در بحث فرودگاهی زیاد است.وی تصریح کرد: در مقایسه با کشورهای همجوار به‌لحاظ موقعیت بهترین وضعیت را داریم؛ صرفه‌جویی در پروازهای ترانزیتی را داریم و نمی‌توانیم منتظر بهبود وضع باشیم و بعد فرودگاه را توسعه دهیم.وی با بیان این‌که توسعه یک فرودگاه یا ساخت فرودگاه جدید ٤ تا ۵ سال زمان می‌برد، گفت: فرودگاه‌های بین‌المللی یک موضوع حیثیتی برای کشورهاست. بعید می‌دانم فرودگاه تازه‌ساز در ترکیه صرفه اقتصادی داشته باشد اما رئیس‌جمهور این کشور با توجه به اهمیت، آن را مدیریت کرده است. مدیرعامل شهر فرودگاهی امام(ره) اضافه کرد: با توجه به این‌که شرایط کرونایی ماندگار نیست باید از وضعیت رکود استفاده کنیم تا فاصله ایران با کشورهای همجوار را در صنعت هوانوردی کاهش دهیم.

همکاری ۱۲۲ تولیدکننده تجهیزات داخلی با مترو تهران

مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه اعلام کرد: این شرکت در دو سال اخیر با تشکیل کارگروه «ساخت داخل»، ضمن شناسایی و تایید ۱۲۲ تولید کننده داخلی، آن‌ها را به تامین تجهیزات و تاسیسات شبکه راه آهن ریلی پایتخت ترغیب کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، شرکت راه آهن شهری تهران و حومه، علی امام در آستانه افتتاح دو ایستگاه باقرخان و شهرک آزمایش افزود: بخش قابل توجهی از تجهیزات این دو ایستگاه از طریق تولیدات سازنده‌های داخلی تامین شده است.وی گفت: با توجه به اهمیت تامین به موقع تجهیزات ویژه شبکه مترو که تا ٦۵ درصد هزینه‌های احداث هر کیلومتر از خطوط را شامل می‌شود، استفاده از توان صنعتگران داخلی و بومی‌سازی تجهیزات مترو در سال‌های اخیر مورد توجه جدی قرار گرفت. در این راستا با تشکیل کمیته «ساخت داخل» و ایجاد سامانه آنلاین سازندگان و تامین کنندگان مورد تایید شرکت مترو، این بخش از تولیدکنندگان داخلی را شناسایی شدند و آنها را به حضور در عرصه تجهیز ایستگاه‌ها و خطوط ترغیب کردیم. وی با اشاره به اینکه در اوج تحریم‌های اقتصادی روند توسعه شبکه مترو پایتخت متوقف نشد، گفت: در این رابطه تجهیزات ویژه مورد نیاز شبکه مترو با کارکرد سنگین شامل پله برقی، آسانسور، فن تهویه، رکتیفایر، باتری، الکتروموتور ضد حریق، اتوماسیون پست‌های برق فشار قوی، گیت‌های ورود و خروج، سیستم‌های مه‌پاش تهویه، سوزن و کراس اوور، دمپر، سایلنسر، سیستم‌های بچینگ، شارژر، اینورتر، سرکابل و مفصل، یو پی اس، تجهیزات پست‌های برق فشار قوی جی آی اس، سیستم مدیریت تجهیزات ایستگاه و ... از طریق سازندگان داخلی تامین شد.مدیرعامل شرکت مترو تهران و حومه خاطرنشان کرد: اوج تلاش‌های صورت گرفته در زمینه بهره مندی از توان تامین کنندگان و صنعتگران ایرانی در دوره اخیر، طراحی و تولید یک رام قطار ملی مترو طی ۱۸ ماه و با عمق داخلی‌سازی ۸۵ درصد بود که اواخر سال گذشته به ثمر نشست و بار دیگر ثابت کرد که با تکیه بر ظرفیت متخصصان بومی، می‌توان در بسیاری از صنایع پیچیده خودکفا شد.ناوگان مترو تهران و حومه در هفت خط و حدود ۱٤۰ ایستگاه فعال است و توسعه این ناوگان در خطوط ٦ و ۷ در حال انجام است.

تحمیل هزینه ماهانه ۱۰۰ میلیاردی کرونا در بخش حمل و نقل تهران

شهردار تهران از تحمیل هزینه ماهانه ۱۰۰ میلیارد تومان در بخش حمل و نقل شهرداری تهران با شیوع کرونا ویروس خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، پیروز حناچی در نشست خبری که با حضور معاونین خدمات شهری و امور اجتماعی و فرهنگی شهرداری تهران برگزار شد، گفت: معاونت خدمات شهری و معاونت اجتماعی شهرداری تهران دو حوزه گسترده شهرداری محسوب می شود. بسیاری از بوستان هایی که در این دوره مدیریت شهری احداث شده است برج باغ هایی بودند که قرار بود برای آنها پروانه صادر شود اما با تدبیر به بوستان ها تبدیل شدند.وی افزود: در خیابان ولیعصر از موضوعات محوری است که از نیمه دوم سال ۹٦ این خیابان به واسطه درختان چنار که ۱۸ هزار اصله بود و در طول ۲۰ کیلومتر تنها ٦۰۰۰ درخت از آن باقیمانده بود. ظرف مدت سه سال بیش از ۳۰۰۰ درخت در این مسیر کاشته شد که نقش بسیار موثری داشتند.شهردار تهران ادامه داد: شهرداری تهران در این مدت مسئولیت های مضاعفی را تقبل کرده، برای مثال بوستان های جنگلی که نگهداشت آنها به ویژه در فصول مختلف و سال های خشکسالی و ترسالی نیازمند شیوه خاصی است و بر عهده سازمان جنگل ها و مراتع است؛ اما با توجه به شرایط دولت این سازمان امکان نگهداری این جنگل ها را نداشت. لذا شهرداری تهران این کار را پذیرفت. وی در بخش دیگری از صحبت های خود به میادین میوه و تره بار در شهر تهران اشاره کرد و افزود: در ارزیابی هایی که از خدمات ارائه شده شهرداری تهران از سوی شهروندان انجام شده میزان رضایتمندی مردم از عملکرد این سازمان مناسب بوده و ۳۰ تا ۳۵ درصد قیمت های محصولات ارائه شده در میادین نسبت به سطح شهر متناسب تر بوده است.وی به توسعه کمی و کیفی سازمان آتش نشانی اشاره کرد و افزود: خوشبختانه توسعه خوبی در تجهیزات و تعداد ایستگاه ها انجام شده و نتیجتا شرایط این سازمان با قبل از حادثه پلاسکو اصولا قابل مقایسه نیست.حناچی با اشاره به شیوع کرونا ویروس و هزینه هایی که این اپیدمی به شهرداری تهران متحمل کرده است گفت: حدود ۱۵۰ تا ۱۷۰ نفر روزانه در شرایط عادی تعداد متوفیان شهر تهران بوده که توسط سازمان بهشت زهرا مدیریت می شده، اما در شرایط کرونا روزانه تعداد این متوفیان به دو برابر افزایش پیدا کرد.موضوعی که قابل مقایسه با سایر نقاط جهان بود اما کاری که بهشت زهرا(س) انجام داد در تاریخ این سازمان باقی خواهد ماند. این سازمان در کمال احترام و انجام شرعیات تلاش کرد گامی در جهت تصلی و همکاری با خانواده ها داشته باشد.شهردار تهران در پاسخ به سوال دیگری در خصوص هزینه های شیوع کرونا ویروس که به شهرداری تهران تحمیل شده، گفت: برآورد اولیه ما در حمل و نقل نشان می دهد ماهیانه ۱۰۰ میلیارد در بخش های مختلف حمل و نقل به شهرداری تحمیل شده هر چند که در ساعات پیک در اتوبوس و مترو با مشکل مواجه هستیم، اما زمانی که کرونا حل شود نیز تعداد مسافران ما به قبل از اپیدمی بر نمی گردد. لذا رقم های سنگینی در این حوزه وجود دارد، بسیاری از کلانشهرها در دنیا که وضعیت اقتصادی بهتری دارند رقم های زیادی را از دولت دریافت کردند اما شهرداری تهران در این حوزه کمکی از دولت دریافت نکرده است.

اعلام ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های تردد در تعطیلات نیمه خرداد

کمیته امنیتی، اجتماعی و انتظامی ستاد ملی مدیریت بیماری کرونا در اطلاعیه‌ای ممنوعیت و محدودیت های سفر و تردد در تعطیلات نیمه خرداد را تشریح کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، در اطلاعیه کمیته امنیتی، اجتماعی و انتظامی ستاد ملی مدیریت بیماری کرونا آمده است: سفر بین استانی بدون توجه به رنگ بندی شهرها از ساعت ۱۲ ظهر روز چهارشنبه ۱۲ خرداد لغایت ساعت ۱۲ ظهر روز دوشنبه ۱۷ خرداد ممنوع می باشد. همچنین برابر طرح هوشمند مدیریت محدودیت ها برای ورود خودروهای غیربومی به شهرهای قرمز و نارنجی جریمه ها اعمال خواهد شدهمانگونه که از طریق رسانه ملی و مطبوعات و فضای مجازی اعلام شده بر اساس تصمیمات جلسه ۰۸-۰۳-۱٤۰۰ ستاد ملی مقرر شد تا تردد بین استانی در تعطیلات پیش رو ممنوع گردد.