کارشناس انرژی:

روش ۳ نرخی موجب کاهش مصرف بنزین نمی‌شود

کارشناس انرژی گفت: بنزین سه‌نرخی کاربردی در زمینه اصلاح مصرف بنزین و کارآیی مناسبی از منظر اقتصادی و سیاستی نیز ندارد.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، مهدی هاشم‌زاده در رابطه با طرح‌های بنزینی روی میز دولت تصریح کرد: یکی از گزینه‌های مطرح‌شده در زمینه اصلاح وضعیت بنزین، ایجاد بنزین سه‌نرخی با ۶۰ لیتر بنزین ۱۵۰۰ تومانی، ۴۰ لیتر بنزین سه هزارتومانی و در نهایت مازاد مصرف نیز با نرخ سوم است که در نهایت اجرای این موضوع نیز دوباره تکذیب شد.

وی با انتقاد از طرح بنزین سه‌نرخی گفت: نکته بسیار مهم این است که بنزین سه‌نرخی کاربردی در زمینه اصلاح مصرف بنزین و کارآیی مناسبی از منظر اقتصادی و سیاستی نیز ندارد. بنزین سه‌نرخی اولاً مهم‌ترین مسئله بنزین کشور یعنی قاچاق بنزین را حذف نخواهد کرد و قیمت بنزین آزاد در مرزهای کشور بیش از ۸۰ هزار تومان در هر لیتر است و اخذ نرخ سوم حتی معادل ۱۰ هزارتومانی نیز اثرگذاری نخواهد داشت.

کارشناس انرژی افزود: همچنین عیب بعدی بنزین سه‌نرخی این است که بنزین به‌نرخ سوم شناخته می‌شود و همچنین مصرف بنزین نیز بعد از مدت کوتاهی کنترل نخواهد شد و از همه معایب بزرگ‌تر این است که تفاوتی بین مصرف صنعت حمل‌ونقل و مصرف شخصی افراد ایجاد نخواهد شد.

هاشم‌زاده ادامه داد: بنابراین، کماکان تک‌سرنشینی صرفه خواهد داشت و شاهد تداوم سفرهای تک‌سرنشینی خواهیم بود. از طرف دیگر هیچ‌یک از دهک‌های مختلف جامعه ذی‌نفع اصلاح وضعیت بنزین با اجرای طرح بنزین سه‌نرخی نخواهد شد و در نهایت این طرح منجر به افزایش درآمد دولت بدون هیچ مزیتی برای دهک‌های مختلف جامعه خواهد شد.

تحلیلگر مسائل اقتصادی:

جریمه‌مالیاتی تبدیل به ابزار کسب درآمد شده است

به گفته تحلیلگر مسائل اقتصادی، سازمان مالیاتی، جرایم مالیاتی را از حالت بازدارندگی تبدیل به یک ابزار کسب درآمد تبدیل کرده است.

اسماعیل کبودی، تحلیلگر مسائل اقتصادی در گفت‌وگو با «اقتصاد ۱۲۰» گفت: مدیران سازمان مالیاتی با حرص و ولع عجیبی به دنبال گرفتن جریمه‌های سنگین و کمرشکن از تولیدکنندگان هستند.

وی افزود: سازمان مالیاتی گاهی اوقات جرایم سنگینی مثل سه برابر خود مبلغ مالیات هم دریافت می‌کند که واقعا عجیب است.

به گفته این تحلیلگر مسائل اقتصادی، سازمان مالیاتی، جرایم مالیاتی را از حالت بازدارندگی تبدیل به یک ابزار کسب درآمد تبدیل کرده است.

وی پیش از این هم در برنامه «تراز» رادیو گفت‌وگو با موضوع اصلاح ساختار نظام مالیاتی با بیان اینکه در سازمان امور مالیاتی کشور اصول فدای وصول شده است، اظهار کرد: متأسفانه از رأس سازمان تا پایین‌ترین رده‌ها، تمام تمرکز بر رسیدن به اهداف وصول درآمد است، درحالی‌که اصول اساسی مانند فرهنگ‌سازی، اعتمادسازی و شفافیت نادیده گرفته می‌شود. اولین و مهم‌ترین سؤال یک مالیات‌دهنده این است که پولی که من پرداخت می‌کنم کجا هزینه می‌شود و چه خدمتی در ازای آن دریافت خواهم کرد.

این استاد دانشگاه افزود: اگر مردم به‌صورت ملموس ببینند که پرداخت مالیات به رفاه بیشتر، امنیت بالاتر و آینده بهتر برای فرزندانشان منجر می‌شود، خودشان به شریک و عامل وصول مالیات برای دولت تبدیل خواهند شد. اما اکنون این احساس وجود ندارد و دولت در اقناع ذهن مردم موفق نبوده است.

کبودی با اشاره به دیدگاه کوتاه‌مدت و غیرراهبردی حاکم بر مدیریت کشور، گفت: متأسفانه نگاه غالب در میان برخی مدیران این است که برنامه‌ای ایجاد شود که تا روزی که من مدیر هستم، مشکلی پیش نیاید. به همین دلیل به‌جای اصلاحات ساختاری و بلندمدت که ممکن است در کوتاه‌مدت هزینه داشته باشد، به راهکارهای موقتی و روزمره روی می‌آورند.

این تحلیلگر با بیان اینکه برنامه‌های ما به‌جای استراتژیک و بلندمدت بودن، کاملاً تاکتیکی شده‌اند، بیان کرد: این رویکرد ما را در یک دور تسلسل گرفتار کرده است. کسری بودجه ایجاد می‌شود، برای جبران آن مالیات را افزایش می‌دهیم، این کار درآمد مردم را کاهش می‌دهد و با کاهش درآمد، پایه مالیاتی نیز کوچک‌تر شده و دوباره به کسری بودجه می‌رسیم.

جدول نرخ سکه، ارز و بورس

نوع سکه	قیمت بازار (به تومان)
سکه تمام طرح جدید	۱۱۷/۶۰۰/۰۰۰
سکه تمام طرح قدیم	۱۱۱/۳۰۰/۰۰۰
نیم سکه	۶۰/۲۰۰/۰۰۰
ربع سکه	۳۵/۴۰۰/۰۰۰
گرمی	۱۶/۷۰۰/۰۰۰
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۱۱/۲۷۴/۵۰۰
نوع ارز	
دلار(توافقی)	۷۰/۶۵۷
یورو(توافقی)	۸۳/۴۸۲
پوند	۹۲/۷۶۵
لیر ترکیه	۱/۷۵۹
درهم امارات	۱۹/۳۷۱
هزار دینار عراق	۴۹/۲۸۸
بورس	
شاخص کل بورس تهران	۳/۰۹۸/۷۶۳
شاخص کل هموزن	۹۰۳/۶۵۳

عبور از چالش کم‌آبی امکان‌پذیر است

خبر وزیر نیرو از کمک شهرداری به کاهش مشکل آب تهران

وزیر نیرو با بیان اینکه شهرداری تهران بیش از ۱۰۰ حلقه چاه در اختیار دارد که برخی از آنها برای شرب مناسب است، گفت: اگر آنها را در اختیار بگیریم تا حدودی مشکلات شرب تهران برطرف می‌شود و در حال انجام این کار هستیم.

به گزارش ایرنا، «عباس علی‌آبادی» دیروز در حاشیه جلسه هیئت دولت در جمع خبرنگاران با بیان اینکه در شرایط خشکسالی به سر می‌بریم، گفت: از مهرماه تاکنون حتی یک قطره باران در برخی مناطق نباریده که نشان از شرایط سخت دارد. باید صبوری کنیم تا از این شرایط عبور کنیم اما همین مسئله هزینه برای جامعه به دنبال دارد.

وی با بیان اینکه تلاش شده با مدیریت فشار تلفات آب را به سرعت کاهش دهیم، افزود: بروز مشکلات در برخی از مناطق ناشی از ضربه دشمن بود. در این زمینه به سرعت در حال شناسایی مناطق و اصلاح آنها هستیم که از جمله آنها ضربه وارد شده در منطقه تجریش بود که تا منطقه ولنجک را تحت تاثیر قرار داد.

وی ادامه داد: اقدام دیگر سرعت بخشی به پروژه انتقال آب از سد طالقان بود که در مدت هشت ماه به انجام رسید و الان در مدار است. همچنین جلوگیری از برداشت‌های مجاز در دستور کار است.

علی‌آبادی تاکید کرد: خشکسالی امسال در قیاس با ۵۶ سال گذشته بی‌سابقه است و هیچ وقت نبوده که حتی یک قطره باران در مهر و آبان در کشور نباریده باشد و باید این شرایط را درک کنیم.

وزیر نیرو درباره استفاده از منابع آبی در اختیار شهرداری‌ها نیز گفت: شهرداری تهران تعدادی چاه در اختیار دارد که برخی از آنها برای شرب مناسب است و در حال در اختیار گرفتن آنها هستیم. حتی اگر چاهی برای شخص من باشد مطابق قانون وقتی مردم نیاز دارند باید در اختیار قرار بدهیم.

علی‌آبادی تاکید کرد: شهرداری بیش از ۱۰۰ حلقه چاه در اختیار دارد که اگر آنها را در اختیار بگیریم تا حدودی مشکلات شرب تهران برطرف می‌شود. اگر همه مردم پایین‌تر از الگوی مصرف به مصرف آب بپردازند، اوضاع سامان می‌یابد.

وی اظهار داشت: اکنون میزان کسری آب آن‌قدر نیست که نتوانیم از این شرایط عبور کنیم، در این راستا نیازمند همکاری مردم و استفاده بهینه از همه ظرفیت‌ها هستیم.

وی درباره بارورسازی ابرها برای بارش باران نیز گفت: بارورسازی ابرها در حال انجام است اما ابتدا باید ابری موجود باشد تا بتوان آن را بارور ساخت. اینکه عده‌ای مطرح می‌کنند عدم استفاده از شیوه بارورسازی ابرها به دلیل هزینه بالا است، درست نیست.

وزیر نیرو خاطر نشان کرد که بارورسازی ابرها بین پنج تا ۱۵ درصد در افزایش بارش‌ها مؤثر است.

۸۰۰ نیروگاه برق‌آبی در دست احداث

وزیر نیرو درباره ناترازی برق هم گفت: برنامه‌ریزی کشور برای تولید برق پاک و گسترش انرژی‌های تجدیدپذیر با شتاب در حال پیشرفت است. هم‌اکنون بیش از ۸۰۰ نیروگاه برق‌آبی در استان‌های مختلف در دست احداث قرار دارند که نشان از تمرکز جدی دولت بر توسعه انرژی‌های پاک دارد.

علی‌آبادی ادامه داد: در نمایشگاه بین‌المللی اخیر، همه ساختمان‌های دولتی و وزارتخانه‌ها به پنل‌های خورشیدی تجهیز شده‌اند و نصب پنل‌های خورشیدی در مدارس کشور نیز آغاز شده است. این سامانه‌ها به شبکه‌های ۲۰ کیلوولت متصل‌اند و نمونه‌هایی از نیروگاه‌های کوچک با ظرفیت حدود سه مگاوات در مناطقی چون جنوب تهران و خرم‌آباد در حال بهره‌برداری هستند.

وی با بیان اینکه در کنار توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر، اصلاح و ارتقای نیروگاه‌های حرارتی نیز دنبال می‌شود، افزود: سیستمی برای جبران شرایط خارج از استاندارد در اغلب نیروگاه‌ها پیاده‌سازی شده تا توان تولید برق افزایش یابد. از جمله پروژه‌های شاخص می‌توان به نیروگاه سیکل ترکیبی رودشور و نیروگاه قشم اشاره کرد که مجموعاً حدود ۳۰۰۰ مگاوات ظرفیت دارند و با سرعت در حال ورود به مدار تولید هستند.

به کشورهای همسایه برق صادر می‌کنیم

علی‌آبادی با بیان اینکه در کشور نیروگاه کم نداریم و از لحاظ نیروگاهی در وضعیت مطلوبی هستیم، گفت: حتی می‌توانیم به کشورهای همسایه برق صادر کنیم که اکنون نیز در حال انجام است و درآمد آن صرف یارانه‌ها و معیشت مردم می‌شود.

وزیر نیرو با یادآوری اینکه امروز به همسایگان شمالی که کشورهای پیشرفته‌ای هستند، تجهیزات نیروگاهی صادر می‌کنیم، اظهار داشت: از کشور ترکمنستان برق می‌گیریم و به جای آن خدمات ارائه می‌دهیم. در تلاشیم از ارز در اختیارمان، استفاده بهینه داشته باشیم.

وی تولید برق در کشور در شرایط کنونی را مناسب دانست و گفت: اگر سوخت لازم را در اختیار داشته باشیم، حتماً به تولید برق خواهیم پرداخت.

علی‌آبادی وضعیت سوخت نیروگاه‌ها در آستانه ماه‌های سرد سال را مناسب دانست و گفت: در زمینه سوخت وضعیت بهتر سال‌های گذشته است و مخازن پُر است.

وی افزود: تعمیرات اغلب نیروگاه‌ها به اتمام رسیده و فرکانس برق ما روی عدد ۵۰ است که حتی از اتحادیه اروپا نیز بهتر است.

گفتنی است روز گذشته علیرضا زاکانی، شهردار تهران در حاشیه نشست هیئت دولت در جمع خبرنگاران، از در اختیار گذاشتن چاه‌های آب شهرداری تهران به وزارت نیرو سخن گفت و ادامه داد: وزارت نیرو هیچ چاه آبی در اختیار شهرداری نگذاشته بلکه این شهرداری است که چاه‌های آب خود را در اختیار وزارت نیرو گذاشته است.

براساس مستندات رسمی

فاجعه بانک آینده محصول هیئت‌مدیره منصوب سهامدار اصلی است

مستندات رسمی نشان می‌دهد عامل ناترازی و زیان‌دهی بانک آینده، معوق شدن ۹۷ درصد تسهیلاتی است که تا سال ۱۳۹۸ توسط هیئت مدیره منصوب سهامدار اصلی، پرداخت شده است.

به گزارش اقتصاد معاصر، روز سه‌شنبه سخنگوی قوه قضائیه در اظهاراتی، اعضای هیئت مدیره منصوب دولت و بانک مرکزی در دو سال پایانی فعالیت بانک آینده را به‌عنوان متهمان پرونده بانک آینده معرفی کرد.

طبق اظهارات سخنگوی قوه قضائیه، این افراد مکلف و موظف بوده‌اند امور بانک آینده را ساماندهی کنند تا زیان انباشته کاهش پیدا کند، اما در زمان مسئولیت این افراد به حجم زیان بانک افزوده شده است و استقراض بانک آینده از بانک مرکزی متوقف نشده است.

تشکیل چنین پرونده‌ای و اتهام به مدیران دولتی بانک آینده، چندین سؤال در ذهن مخاطبان ایجاد می‌کند که ضرورت دارد در این‌باره تامل شود.

اگر شما در آبان ۱۴۰۲ به جای هیئت مدیره منصوب دولت و بانک مرکزی، مسئولیت مدیریت بانک آینده‌ای را برعهده می‌گرفتید که به دلیل معوق شدن ۹۷ درصد تسهیلات اعطایی (طبق گزارش‌های رسمی) نه تنها توان پرداخت سود ماهانه سپرده‌ها را ندارد، بلکه برای تامین هزینه‌های اداری هم باید استقراض کند، چه اقدامی انجام می‌دادید؟

پرداخت سود سپرده‌های مشتریان را متوقف می‌کردید؟ آیا هیئت مدیره منصوب دولت و بانک مرکزی اساسا اجاره چنین کاری را داشتند؟ می‌دانید عواقب توقف پرداخت سود سپرده در یک بانک دارای مجوزی که هفت میلیون سپرده‌گذار دارد چیست و چه اثری بر کل شبکه بانکی و اقتصاد کشور خواهد شد؟

این نگرانی به مشتریان سایر بانک‌ها هم سرایت می‌کرد، آیا اتفاقی غیر از بروز آشوب در کشور قابل تصور بود؟ در آن صورت هیئت مدیره به جرم اخلال در نظام اقتصادی کشور بازداشت نمی‌شد؟

اگر شما در آبان ۱۴۰۲ به جای هیئت مدیره منصوب دولت و بانک مرکزی مسئولیت بانک آینده‌ای را برعهده داشتید که عمده دارایی‌های آن قابل فروش نیست و اختیارات مناسبی هم برای فروش آنها ندارید و بانک از این ناحیه مدام در حال زیان‌دهی بود، چگونه مانع از ادامه زیان‌دهی بانک می‌شدید؟

آیا قبل از تفهیم اتهام به اعضای هیئت مدیره منصوب دولت و بانک مرکزی در بانک آینده، مواد ۳۰ و ۳۱ قانون بانک مرکزی مطالعه شده است؟ برمبنای کدام بخش از این دو ماده قانونی مسئولیت استمرار زیان‌دهی و استقراض بانک آینده از بانک مرکزی را متوجه هیئت سرپرستی (یا هیئت مدیره) منصوب بانک مرکزی می‌دانند؟

خیال راحت هیئت‌مدیره خطاکار

دوره فعالیت بانک آینده با احتساب بانک تات در مجموع ۱۷ سال بوده است و همان‌طور که سخنگوی قوه قضائیه هم اعلام کرد، بانک آینده تا پیش از استقرار هیئت مدیره منصوب بانک مرکزی و دولت بیش از ۲۵۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته و ۱۵۴ هزار میلیارد تومان بدهی به بانک مرکزی داشته است.

حال سؤال این است که چرا اعضای هیئت مدیره بانک آینده در دو سال آخر عمر این بانک به عنوان متهم احضار شده‌اند و اعضای هیئت مدیره ۱۵ سال قبل که در دوره آنها زیان انباشته و بدهی بانک به بانک مرکزی به این ارقام رسیده بود، در فراغت به سر می‌برند؟

از ابتدای سال ۱۳۹۲ تا ۳۰ آذر ۱۳۹۸ در بانک آینده، جلال رسول‌اف مدیرعامل (عموی محمد رسول‌اف، فیلمساز ضد انقلاب)، قاسم بختیاری‌فر رئیس هیئت مدیره و ناصر کریمی عضو هیئت مدیره بانک آینده بوده‌اند.

همچنین محمد علی بهزادیان از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ نایب‌رئیس هیئت مدیره بانک آینده بوده است. مرتضی شاکری هم در سال‌های ۹۴ و ۹۵ عضو هیئت مدیره و در سال‌های ۹۶ تا ۹۸ نایب‌رئیس هیئت مدیره بانک آینده بوده است.

مسئولان قوه قضائیه می‌دانند علت پایان کار هیئت مدیره بانک آینده در آذر ماه ۱۳۹۸ رای هیئت انتظامی بانک‌ها به برکناری این افراد به دلیل تخلفات متعدد بوده است. چرا از آن زمان تاکنون برای افرادی که هیئت انتظامی بانک‌ها حکم صادر کرده است، به جرایم آنها در قوه قضائیه رسیدگی نشده است؟

وقتی بانکی به دلیل مطالبات معوق گسترده، ناتراز می‌شود و نمی‌تواند اصل و سود سپرده‌ها را پرداخت کند، یا باید با بازی پانزی و جذب سپرده جدید، سود سپرده‌های قبلی را پرداخت کند که در این صورت ناترازی بانک تشدید و آثار آن به آینده منتقل خواهد شد و یا اینکه باید به صورت خودکار از بانک مرکزی استقراض کند و در این حالت با تغییر هیئت مدیره هم این ناترازی حل نخواهد شد.

عمده تسهیلات پرداختی به شرکت‌های سهامداران و شرکت‌های بانک، برخلاف مقررات بانک مرکزی و قوانین مصوب کشور پرداخت شده و دقیقا تاریخ این پرداخت‌ها در سال‌های قبل از ۱۳۹۹ بوده است.

این تسهیلات معوق شده باعث ناترازی بانک آینده شده پس چرا پرونده‌ای برای اعضای هیئت مدیره بانک آینده در سال‌های ۹۲ تا ۹۸ تشکیل نشده است؟

مستندات صورت‌های مالی بانک آینده و گزارش‌های بانک مرکزی نشان می‌دهد ۸۵ درصد از تسهیلات بانک آینده به اشخاص مرتبط با سهامدار و شرکت‌های بانک پرداخت شده و ۹۸ درصد اصل و سود این تسهیلات پرداخت شده، بازگشتی نداشته و این عدم بازگشت تسهیلات موجب ناترازی بانک آینده شده است.

بنابراین سهامدار قطعا در بروز بحران بانک آینده مقصر بوده است. اخیرا به صورت رسمی «علی انصاری» سهامدار اصلی با حضور در ایران مال، به صورت مکتوب و شفاهی اعلام کرد «من ایران مال را ساختم».

سال‌ها بی‌اعتنایی سهامدار اصلی به قانون

چرا در طول این سال‌ها و حتی بعد از گزیر بانک آینده، اقدامی در جهت رسیدگی به تخلفات متعدد این شخص به عنوان سهامدار اصلی بانک که برخلاف قانون با هدر دادن منابع سپرده گذاران بانک در پروژه‌های متعدد ازجمله ایران مال، انجام نشده است؟

چرا بعد از اینکه در مهر ماه ۱۴۰۲ دیوان عدالت اداری مصوبه شورای پول و اعتبار را تایید کرد و بر مازاد بودن سهام علی انصاری مهر تایید زد، به دلیل آنکه سهامدار مازاد، سال‌ها با دور زدن قانون، سهامداری خود را انکار کرده بود، این تخلف رسیدگی نشد؟

وقتی همه بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد تنها راه نجات بانک آینده از زیان‌دهی و عدم استقراض از بانک مرکزی، افزایش سرمایه نقدی کلان توسط سهامداران بوده و راهی جز این قابل تصور نبوده است، چرا مسئول نجات بانک آینده را هیئت مدیره منصوب در دو سال پایانی فعالیت این بانک دانسته‌اند؟ آیا سهامداران به عنوان مالکان بانک آینده باید با افزایش سرمایه به صورت نقدی، این بانک را از ناترازی نجات می‌دادند یا هیئت مدیره منصوب بانک مرکزی؟

پاسخ به این سؤالات می‌تواند گامی بلند در راستای تحقق عدالت‌محوری و فسادستیزی باشد.

رئیس کانون کارگران ساختمانی اعلام کرد

قطع بیمه ۳۵۰ هزار کارگر ساختمانی با سپردن بازرسی و نظارت به بخش خصوصی!

رئیس کانون کارگران ساختمانی گفت: اشتباهات بازرسی‌های خصوصی تأمین اجتماعی در چهار سال گذشته منجر به قطع بیمه بیش از ۳۵۰ هزار کارگر ساختمانی شده است.

«اکبر شوکت» در گفت‌وگو با خبرگزاری تسنیم، درباره بازرسی‌های اشتباه تامین اجتماعی از کارگران ساختمانی تصریح کرد: بازرسی‌های اشتباه بخش خصوصی، معیشت هزاران کارگر را نابود کرده است.

او افزود: متأسفانه در سال‌های اخیر، بازرسی از وضعیت شغلی کارگران ساختمانی به بخش خصوصی واگذار شده است. بازرسان خصوصی نه شناخت کافی از شغل‌های گردشی و پروژه‌ای دارند و نه درک درستی از وضعیت معیشتی کارگران.

رئیس کانون کارگران ساختمانی ادامه داد: آن‌ها تنها با یک بازدید لحظه‌ای تصمیم می‌گیرند که یک فرد دیگر کارگر نیست و بیمه‌اش را قطع می‌کنند. گاهی فقط به‌دلیل داشتن یک کارت‌خوان یا مغازه کوچک به نام خود یا خانواده، کارگر را «کارفرما» تلقی می‌کنند. این تصمیم‌ها بدون شناخت واقعی از زندگی این افراد گرفته می‌شود.

شوکت افزود: در چهار سال گذشته، بیش از ۳۵۰ هزار کارگر ساختمانی بیمه خود را از دست داده‌اند در حالی که بخش عمده‌ای از آن‌ها کارگران واقعی بوده‌اند. این افراد سال‌ها حق بیمه پرداخت کرده‌اند و حالا نه بیمه درمان دارند و نه امیدی به بازنشستگی. چنین برخوردی با قشری که ستون اصلی ساخت‌وساز و عمران کشور بوده است واقعاً بی‌انصافی است.

او ادامه داد: بازرسی باید بر اساس شناخت میدانی از نوع شغل و وضعیت معیشتی فرد انجام شود نه بر مبنای یک گزارش لحظه‌ای. کارگر ساختمانی ممکن است امروز در پروژه‌ای مشغول باشد و فردا بیکار. نمی‌توان با یک بازدید کوتاه سرنوشت بیمه او را تعیین کرد.

رئیس کانون کارگران ساختمانی با بیان اینکه خواسته اصلی ما این است که روند بازرسی‌ها اصلاح شود افزود: باید بازرسی‌ها دوباره تحت نظارت دقیق و با حضور نمایندگان صنفی انجام شود. همچنین لازم است سازوکاری برای رسیدگی به اعتراض کارگرانی که بیمه‌شان قطع شده، ایجاد شود.

او تصریح کرد: اجازه بدهید صادقانه بگویم که کارگران ساختمانی ضعیف‌ترین و آسیب‌پذیرترین قشر جامعه هستند اما متأسفانه برخورد با آن‌ها خارج از انصاف است. این قشر زحمتکش، نه امنیت شغلی دارد و نه پشتوانه مالی. کمترین انتظارشان این است که بیمه‌شان بدون دلیل قطع نشود.

گفتنی است، بازرسی، یک امر نظارتی است. بر اساس سیاست‌های اصل ۴۴، قرار بود تصدی‌گری‌ها واگذار شود و بازرسی و نظارت با دولت باشد اما درباره کارگران ساختمانی، برعکس شده است!

کارشکنی بزرگ در مسیر نهضت ملی مسکن

نهادهای دولتی، اراضی تحت تملک را ارث پدری خود می‌دانند

بسیاری از دستگاه‌ها، اراضی تحت تملک خود را «سرمایه» و «دارایی» خود می‌دانند و از واگذاری آن امتناع می‌کنند یا فرآیند آن را چنان طولانی می‌کنند که عملاً اجرای پروژه را متوقف می‌سازد.

به گزارش فارس، بحران مسکن در ایران، بیش از آنکه بحرانی پولی یا تکنولوژیک باشد، بحرانی در «تأمین زمین» است.

در مرکز این چالش، یک پرسش کلیدی همواره مطرح بوده است: متولی اصلی واگذاری زمین کیست و آیا این متولی، ابزار لازم برای تحقق اهداف خود را در اختیار دارد؟

با آغاز به کار «نهضت ملی مسکن» و وعده ساخت چهار میلیون واحد مسکونی، این پرسش دیگر جنبه‌ای تئوریک ندارد، بلکه به پاشنه آشیل بزرگ‌ترین پروژه عمرانی دولت تبدیل شده است.

پاسخ صریح به بخش اول سؤال، مثبت است. بر اساس قوانین متعدد، به‌ویژه «قانون جهش تولید مسکن» (مصوب ۱۴۰۰)، به وضوح وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان متولی و مسئول اصلی شناسایی، آماده‌سازی و واگذاری زمین برای پروژه‌های مسکن، خصوصاً مسکن حمایتی، تعیین شده است.

این وزارتخانه، نه تنها در قالب سازمان ملی زمین و مسکن، بلکه به‌عنوان دبیر شورای عالی مسکن، محوریت این فرآیند را بر عهده دارد.

اما «متولی بودن» در این‌جا به معنای «مالک بودن» تمام اراضی نیست و اینجاست که چالش آغاز می‌شود. قانون جهش تولید مسکن، درک درستی از این معضل داشته و در ماده ۱۰ خود، راهکاری انقلابی اما پرچالش را پیش‌بینی کرده است.

این ماده، تمام وزارتخانه‌ها، مؤسسات و دستگاه‌های دولتی (به‌ویژه وزارت جهاد کشاورزی، وزارت دفاع، وزارت اقتصاد و...) را مکلف می‌کند که اراضی مازاد خود در داخل محدوده‌ها و حریم شهرها را ظرف دو ماه به وزارت راه و شهرسازی (به نمایندگی از دولت) منتقل کنند. در صورت استنکاف، سند این اراضی باید به نام دولت صادر شود.

این قانون، وزارت راه را از یک مالک صرف، به یک «گیرنده و توزیع‌کننده» قدرتمند تبدیل می‌کند که وظیفه دارد زمین‌های بایر و معطل‌مانده در اختیار سایر ارگان‌ها را به چرخه تولید مسکن بازگرداند.

بنابراین، بر روی کاغذ، وزارت راه نه‌تنها متولی است، بلکه قوی‌ترین ابزار قانونی تاریخ مسکن‌سازی ایران را برای جمع‌آوری زمین در دست دارد.

اما در عمل، اجرای همین ماده ۱۰ به بزرگ‌ترین نبرد بوروکراتیک دولت تبدیل شده است. بسیاری از دستگاه‌ها، اراضی تحت تملک خود را «سرمایه» و «دارایی» خود می‌دانند و از واگذاری آن امتناع می‌کنند یا فرآیند آن را چنان طولانی می‌کنند که عملاً اجرای پروژه را متوقف می‌سازد.

گزارش‌های متعدد از جلسات شورای عالی مسکن و هشدارهای مکرر رئیس‌جمهور، همگی نشان از مقاومت جدی در برابر اجرای این قانون دارد. وزارت راه، با وجود داشتن «تولیت» قانونی، در عمل باید برای دریافت هر هکتار زمین، وارد چانه‌زنی‌های فرسایشی بین‌دستگاهی شود.

هدف‌گذاری ساخت چهار میلیون واحد مسکونی، نیازمند تخصیص زمینی در مقیاس ده‌ها هزار هکتار است. اما چالش اصلی، تأمین «زمین قابل ساخت» است. منظور از زمین قابل ساخت، صرفاً یک قطعه زمین بایر در بیابان نیست، بلکه زمینی است که یا در محدوده شهری قرار دارد و یا قابلیت «الحاق به محدوده» را داشته و از همه مهم‌تر، امکان «آماده‌سازی» (تأمین آب، برق، گاز، فاضلاب و دسترسی) برای آن وجود داشته باشد.

تجربه تلخ مسکن مهر در ساخت‌وسازهای فاقد زیرساخت در حاشیه شهرها، نشان داد که واگذاری زمین بدون خدمات، نه‌تنها بحران مسکن را حل نمی‌کند، بلکه بحران‌های اجتماعی و زیرساختی جدیدی می‌آفریند. هزینه آماده‌سازی زمین و رساندن خدمات به نقاط دوردست، گاه از هزینه ساخت خود واحدها نیز فراتر می‌رود.

بنابراین، وزارت راه برای موفقیت، نیازمند دو نوع زمین است:

نخست اراضی داخل محدوده است. اینها طلاهای پنهانی هستند که عمدتاً در اختیار سایر دستگاه‌ها (موضوع ماده ۱۰) یا به‌صورت بافت فرسوده در دست مردم هستند.

دوم هم اراضی برای الحاق است. یعنی زمین‌هایی که باید با کمترین هزینه زیرساختی به شهرها متصل شوند.

برای ایجاد تعادل در بازار، عرضه زمین باید آن‌قدر انبوه، مستمر و «دارای خدمات» باشد که هزینه زمین را - حداقل در پروژه‌های حمایت- از قیمت تمام‌شده مسکن حذف کند.

تا زمانی که وزارت راه درگیر چانه‌زنی برای آزادسازی زمین‌های دولتی است و تا زمانی که فرآیند الحاق به محدوده و تأمین خدمات زیربنایی (که خود در اختیار وزارت نیرو و نفت است) به کندی پیش می‌رود، این «تولیت» قانونی بر روی کاغذ باقی مانده و گره کور مسکن، کورتر خواهد شد.

روایت‌هایی از حضور مافیا در بازار قطعات خودرو

رئیس اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو گفت: هر زمان علت تداوم مشکلات بازار قطعات خودرو را جویا می‌شویم می‌گویند مافیا اجازه نمی‌دهد، اما نمی‌دانیم این مافیا چه کسانی هستند.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ جواد برازنده، بزرگ‌ترین معضل این بخش را ورود گسترده قطعات بی‌کیفیت چینی به‌صورت قاچاق دانست و افزود: تمامی قطعات وارداتی از مسیرهای غیرقانونی وارد کشور می‌شوند و به همین دلیل ساماندهی بازار عملاً ممکن نیست. او با اشاره به افزایش تقاضا برای قطعات استوک گفت: استقبال از این قطعات به‌دلیل اصلی و باکیفیت بودن آن‌هاست. رئیس اتحادیه آهنگران و صنعتگران خودرو ادامه داد: در حال حاضر ثبت سفارش قطعات نیز به هیچ عنوان انجام نمی‌شود. هر زمان علت تداوم مشکلات را جویا می‌شویم، می‌گویند «مافیا اجازه نمی‌دهد» اما نمی‌دانیم این مافیا چه کسانی هستند که باید از آن‌ها اجازه گرفت تا مشکلات قطعات خودرو حل شود.

انحصار عامل واردات قاچاق

گفتنی است بر اساس برخی گزارش‌ها، شرکت‌های واردکننده لوازم یدکی خودرو، عامل اصلی تأمین قطعات در بازار ایران به شمار می‌آیند. البته بیشتر سهم بازار در اختیار چند تامین‌کننده است که تعداد آنها به ۱۰ شرکت نمی‌رسد که نوعی انحصار است. همین مسئله زمینه قاچاق را ایجاد کرده است.

این شرکت‌ها، ادعا دارند که به دلیل برخورداری از اعتبار، تجربه و تخصص در فرآیند واردات، می‌توانند بسیار سریع‌تر و مطمئن‌تر از واسطه‌ها نیاز بازار داخلی را برطرف کنند. همچنین با توجه به تنوع بالای خودروهای داخلی و به‌ویژه رشد استفاده از خودروهای چینی، نیاز به قطعات یدکی روزبه‌روز افزایش یافته اما نظارت مؤثری بر این بازار وجود ندارد و ورود قطعات قاچاق از دیگر کشورهای آسیایی به ایران با نام کالای چینی افزایش یافته است.

واردات قطعه از چین هم در انحصار برخی شرکت‌هاست و از نفوذ بالایی در گمرکات اصلی کشور مانند بندرعباس، بوشهر و فرودگاه امام خمینی هم برخوردارند.

واردات قطعه از اروپا هم انحصاری است و توسط یک شرکت صورت می‌گیرد و واردات و توزیع قطعات یدکی انواع خودروهای سبک، نیمه‌سنگین، سنگین و حتی ماشین‌آلات راهسازی را شامل می‌شود.

لازم به یادآوری است؛ بازار لوازم یدکی خودرو در ایران به‌خصوص در بخش خودروهای چینی، بازاری بزرگ و پرتقاضاست که با ایجاد انحصار، زمینه برای واردات قاچاق فراهم می‌شود.

نیازمندی‌های کیهان

قبول آگهی تلفنی
از ساعت ۸ صبح الی ۶ بعدازظهر
تلفن: ۵-۳۳۱۱۲۲۹۲
۳۳۱۱۲۱۹۳
niyaz.mandiha@kayhan.ir

مرکز: ۳۳۱۱۰۲۰۲ - ۳۳۱۱۰۲۰۸ - ۳۳۱۱۲۱۹۳ - ۳۳۱۱۳۵۱۹ - ۳۳۹۱۱۵۶۸ - ۳۳۱۱۲۲۹۱ - ۳۳۱۱۰۲۱۰ - ۳۳۱۱۹۲۳۶ - ۳۳۱۱۳۰۸۵ - ۳۳۱۱۸۰۵۰ - ۳۳۱۱۲۱۹۵ - ۳۳۹۴۲۰۰۰

جنوب: سعدی ۳۳۹۶۲۲۱۱ - ۳۳۹۶۲۲۳۳ - شرق استان تهران ۳۶۲۵۷۰۷۴ - اسلامشهر ۵۶۳۴۴۳۴۳ - چهاردانگه ۵۶۳۵۹۵۹۸

شمال: قلهک ۲۲۶۰۳۶۳۵ - شمیران ۲۲۷۱۲۹۷۶ - مطهری ۸۸۹۰۰۸۶۷ - ۸۸۸۰۱۵۵۲ - شهرآرا ۶۶۵۹۲۲۶۶-۶۶۵۹۳۰۱۰-۱۱

برگ سبز خودرو پیکان مدل ۷۹ به شماره انتظامی ۴۲۱ ب ۵۷ -- ایران ۲۸ به رنگ سفید روغنی به شماره شاسی ۷۹۴۷۰۹۱۳ و شماره موتور ۱۱۱۲۷۹۶۶۵۴۳ به مالکیت اینجانب یعقوب بابایی مفقود گردیده از درجه اعتبار ساقط است. (بروجرد)

برگ سبز خودرو پراید مدل ۸۸ به شماره انتظامی ۵۷ب۷۲ -- ایران ۴۱ به‌شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۸۰۳۳۱۹ و شماره موتور ۳۰۱۱۷۰۹ بنام خانم منصوره برنجی مفقود گردیده از درجه اعتبار ساقط است. (بروجرد)

برگ سبز هایما مدل ۱۴۰۴ بشماره شاسی NAADACD۱ESYK۴۸۵۵۲ بشماره پلاک ۴۱۲ ب ۲۹ - ایران ۸۹ مفقود و فاقد اعتبار است.

فقدان مدرک تحصیلی (نوبت سوم)
مدرک فارغ التحصیلی اینجانب پوریاطهماسبی فرزند رضا به شماره شناسنامه ۳۱۵۸ صادره از اهواز در مقطع کاردانی رشته معماری صادره از واحد دانشگاهی شوشتر با شماره ۰۱۸