

پیشخوان

مرگ سالانه ۹۰۰ نفر

در حوادث ناشی از کارهای ساختمانی



است. به گزارش وزارت راه و شهرسازی، حامد مظاهریان

گفت: رقم جان‌باختگان حوادث ناشی‌ا کارهای ساختمانی، غیرقابل قبول است و باید تلاش‌های مضاعفی برای کاهش آن امر انجام شود که عدم به کارگیری افراد فاقدصلاحیت در فرآیند ساختمانی، یکی از این اقدامات است. معاون وزیر راه و شهرسازی، افزود: مطابق قانون نظام‌مهندسی ساختمان، تنها افراد با صلاحیت، حق دخالت در ساخت و سناز را دارند؛ زیرا تولید ساختمان به پیچیدگی هر مقوله تخصصی دیگری است که سایر صنوف انجام می‌دهند. مظاهریان ادامه داد: مجموعه وزارت راه و شهرسازی انتظار دارد در مورد ساخت و ساز هم مانند سایر تخصص‌ها، متخصصان واقعی به این امر وارد شوند، در واقع باید افراد متخصص که در این زمینه تجربه دارند و صلاحیت آنها رسماً تأیید شده، باید به ساخت و ساز بپردازند. وی ادامه داد: باید به این سمت حرکت کنیم که در تولید ساختمان، پیمانکار ساخت و حتی کارگر ساختمانی هم ماهر باشند و صلاحیت کارگر را وزارت کار، رفاه و امور اجتماعی به رسمیت شناخته باشد، آن وقت می‌توان تضمین کرد که شاهد کاهش حوادث ناشی از کار در ساختمان نباشیم.

■ **توجه به مسائل فنی در کار گروه حوادث ساختمانی**

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: حوادث ساختمان دارای دو بحث فنی و حقوقی است، بحث حقوقی آن به وزارت راه و شهرسازی مرتبط نیست و در این زمینه باید، قوه قضاییه اظهارنظر کند و مقرران را شناسایی کند.

مظاهریان تصریح کرد: کار گروه حوادث ساختمانی، بحث را معطوف به مسائل فنی کرده‌است و تا افراد بتوانند در بحث فنی متوجه اشکالات شوند و در فرآیند ساخت هم اصلاحات لازم را انجام دهند.

وی افزود: توجه به مسائل فنی سبب می‌شود تا عباد مختلف خانه‌های شش‌سالی شود؛ اما وقتی مباحث حقوقی مطرح می‌شود، معمولاً افراد به دلیل آنکه سعی در بی گناه جلوه دادن خود دارند و چوه حادثه را به درستی تشریح نمی‌کنند، بنابراین بهتر است که این دو بخش را کاملاً از هم جدا باشند تا بتوانیم فرآیندهای ساخت و ساز را به درستی شناسایی و اصلاح کنیم. این مقام مسئول درباره پیگیری حوادث ساختمانی ناشی از گودبرداری‌ها و ساخت وسازهایی بی‌ضابطه و همچنین عدم رعایت نکات فنی و مهندسی، گفت: پیگیری حوادث ساختمانی از طریق مباحث مقررات ملی ساختمان و ترویج مقررات ملی ساختمان قابل انجام است. همچنین یافته‌های مستندسازی حوادث، کمک می‌کند مقررات و کدهای ساختمانی متناسب با نوع حادثه اصلاح شود و بدین طریق، حوادث کاهش پیدا کند.

بازار مسکن چندان از تصمیمات دولت

متأثر نیست

یک کارشناس مسکن گفت:

سرمایه‌های سنگینی در بخش مسکن وجود ندارد که بخواهد وارد بازار ارز شود.

به گزارش ایسنا، مهدی سلطان محمدی اظهار کرد: تحقیقات نشان داده رابطه‌ای بین نرخ دلار

و قیمت مسکن وجود دارد. هر زمان سرمایه‌های سرگردان به سمت بازارهای رقیب مسکن برود از بخش مسکن خارج می‌شود و تقاضا در بازار مسکن کاهش می‌یابد. البته این پدیده در شرایطی خاص مجال بروز پیدا می‌کند که به نظر نمی‌رسد هم‌اکنون چنین شرایطی حاکم باشد.

وی افزود: با نوسانات اندکی که دلار نشان می‌دهد نتیجه‌گیری از این که سرمایه‌های سرگردان سنگینی از بازار مسکن به سمت بازار ارز می‌رود یا برعکس، قابل آنکست نیست؛ زیرا نه بازار مسکن امکان ورود و خروج فوری منابع را دارد و نه دلار از این شرایط برخوردار است. این کارشناس مسکن با بیان این که بازارهای مسکن و ارز در مواردی رقیبند و در پاره‌های موقع هم‌مسنگی دارند، گفت: در مواردی که تورم بالا می‌رود، ارزش ریال کاهش می‌یابد. کاهش ارزش ریال باعث می‌شود قیمت‌های اسمی مسکن و دلار بالاتر نشان دهند. بنابراین هر دو متغیر، متأثر از متغیر سوم تحت عنوان تورم قرار می‌گیرند.

سلطان محمدی، اثرگذاری معکوس‌رأ حالتی دیگر بین دو بخش مسکن و ارز دانست و گفت: در مواقعی مسکن و دلار اثر معکوس‌رأ دارند که این پدیده نوعاً تحت عنوان بیماری هلدنی شناخته می‌شود. وقتی درآمدهای ارزی کشور به شکل شدیدی افزایش می‌یابد قیمت دلار با ارز خارجی به طور نسبی در مقایسه با تورم، پایین‌تر می‌ماند. ولی مسکن چون کالایی قابل وارد کردن در تجارت در سطح جهانی نیست قیمت آن بالا می‌رود. این پدیده را در دهه ۵۰ و نیز در زمان دولت نهم که قیمت نفت به شدت بالا رفت شاهد بودیم.

هر درباره پیش‌بینی از آینده بازار مسکن گفت: آن چه مسلم است این که تا پایان سال وضعیت مسکن به همین روال خواهد بود. حرکت این بخش، اندکی به سمت رونق است ولی منجر به پیش قیمت یا رونق چشمگیر نخواهد شد. اندکی قیمت‌ها رو به بالا می‌رود و میزان معاملات افزایش می‌یابد که به تبع آن ساخت و ساز اندک اندک بیشتر می‌شود.

این کارشناس مسکن، توان دولت برای ایجاد رونق در بخش مسکن را محدود دانست و افزود: بازار مسکن چندان از تصمیمات دولت متأثر نیست. هر چند دولت‌مدران همواره بیان می‌کنند قدرت کنترل بازار مسکن را دارند، اما مواردی هم به بخش مسکن به سمت رونق رفته خارج از اراده دولت‌مدران بوده و زمانی هم که وارد رکود شده، تلاش‌های دولت برای خروج از رکود کف‌یافته بوده است.

سلطان محمدی تأکید کرد: در عین حال دولت می‌تواند اقداماتی از جمله کاهش نرخ بهره بانکی را برای خروج سرمایه‌ها از بانک و ورود به بازار مسکن انجام دهد. هر چند دولت توانسته نرخ تورم را کاهش دهد اما به دلیل مشکلات عدیده سیستم بانکی توانسته نرخ بهره را پایین بیاورد. اقدامات کوتاه مدت دیگر، افزایش اعتبارات بخش مسکن است که دولت در این زمینه تلاشی می‌کند. مقدار وام مسکن افزایش یافته و نرخ بهره تسهیلات کاهش یافته است. وی سایر تلاش‌های دولت را اقدامات زیرساختی دانست و گفت: اقدامات زیرساختی است در کوتاه مدت نتیجه نمی‌دهد. آماده‌سازی زمین‌ها، بهبود قوانین و مقررات، کاهش موانع سرمایه‌گذاری، ایجاد ثبات در اقتصاد کلان و بهبود درآمد خانوارها پارامترهایی است که می‌تواند به بازار مسکن رونق دهد و متأثر از سیاست‌های دولت است که در کوتاه مدت به نتیجه نمی‌رسد.

افزایش تولید مسکن در نیمه اول سال آینده

یک کارشناس اقتصادی با بیان اینکه سیاست‌های اقتصادی دولت در بخش مسکن باعث قطع شدن این بخش شده است گفت: نیمه اول سال آینده شاهد افزایش تولید، افزایش معاملات، افزایش سرمایه‌گذاری‌ها و همچنین افزایش قیمت است.

به گزارش تجارت، بیت‌الله ستاریان، با بیان اینکه بعد از برجام پیش‌بینی می‌شد که با توجه به تأثیر این موضوع بر اقتصاد کشور تحولاتی نیز در قیمت مسکن ایجاد شود، افزود: ولی همچنان این ر کود در بازار مسکن وجود دارد و این موضوع ناشی از مسائلی است که ما در اقتصاد کلان کشور با آن روبرو هستیم.

با تکمیل قطعه نخست آزادراه حرم تا حرم

میزان آزادراه‌های افتتاح شده کشور به رقم ۲۵۰۰ کیلومتر نزدیک‌شده، رقمی که هر چند در تاریخ ایران بی‌سابقه است، اما هنوز راهی طولانی تا رسیدن به استانداردهای در نظر گرفته شده در برنامه‌های توسعه دارد. به گزارش ایسنا، وزارت راه و شهرسازی در حوزه جاده‌ای یکی از اصلی‌ترین اولویتهای خود را به افزایش ضریب نفوذ آزادراه‌ها در جاده‌های کشور اختصاص داده

و در چند جبهه مختلف برای اجرایی شدن این سیاست‌ها برنامه‌ریزی می‌کند. در کنار آزادراه تهران – شمال که پس از سال‌های طولانی توانسته یکبار دیگر یک برنامه جدی برای افتتاح و بهره‌برداری پیدا کند کار بر روی پروژه‌های چون آزادراه اصفهان به شیراز، آزادراه تبریز به بازرگان و آزادراه قزوین به رشت ادامه دارد تا با تکمیل و بهره‌برداری کامل از آنها ضریب نفوذ آزادراه‌های ایران به شکل قابل توجهی افزایش پیدا کند. این موضوع در حالی پیگیری می‌شود که ساخت آزادراه‌های جدید از نظر بعد هزینه برای دولت هزینه‌ای بسیار بالا به وجود می‌آورد تا جایی که طبق اعلام این وزارت‌خانه ساخت هر کیلومتر آزادراه جدید رقمی نزدیک به ۱۲ میلیارد تومان طلب می‌کند. از این رو در جریان برنامه‌ریزی‌های کلان وزارت راه و شهرسازی در کنار مطالعه برای ساخت آزادراه‌های جدید همچنین تأمین منابع مالی نیز اهمیت بالایی پیدا کرده و این موضوع به شکل هم‌زمان در برنامه ششم توسعه دنبال می‌شود. طبق اعلام معاون اقتصادی وزیر راه و شهرسازی، در این برنامه نفوذ آزادراه‌های کشور با رشدی ۲۰۰ درصدی از ۲۵۰۰ کیلومتر فعلی به حدود ۷۵۰۰ کیلومتر افزایش خواهد یافت. این برنامه کلان در قالب پیگیری ساخت آزادراه‌هایی که در مرحله ساخت هستند و البته طرح‌هایی که فعلاً در مرحله پژوهش و مطالعه به سر می‌برند پیگیری خواهد شد.

برای عملی کردن این وعده بسیار بزرگ اصلی‌ترین دغدغه تأمین منابع مالی لازم برای ساخت ۵۰۰۰ کیلومتر آزادراه جدید خواهد بود. معاون آخوندی گفته این وزارت‌خانه تخمین می‌زند که ساخت این پروژه‌ها به حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان منابع اعتباری نیاز داشته باشد که دولت در بهترین حالت حدود یک سوم از منابع این را به پروژه‌ها تزریق خواهد کرد. طبق اعلام آملینی در قالب بودجه‌های سننواتی و بودجه عمومی دولت این امکان را پیدا می‌کند که بین ۱۰ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان از منابع مورد نیاز برای ساخت این آزادراه‌ها را به پروژه‌ها وارد کند و مابقی باید از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی تأمین شود. با وجود بهبود نسبی شرایط برای حضور سرمایه‌گذاران در پروژه‌های زیرساختی ایران هنوز بسیاری از برنامه‌ریزی‌ها برای ورود نهایی

پرواز ایرباس جدید هما از ۴ ماه دیگر به خارج



ایرباس ۳۲۱ هیچ محدودیتی در سوار کردن اشخاص خاص ندارد.

سیدقاسم‌بی‌نیاز، رییس مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی وزارت راه و شهرسازی در واکنش به اظهارات مدیرعامل اسبق هواپیمایی آسمان که از ممنوع الخروج بودن هواپیمای ایرباس ۳۲۱ خبر داده بود، اظهار کرد: دو موضوع ممنوع الخروج بودن ایرباس ۳۲۱ و محدودیت استفاده برخی افراد خاص از آن مطرح شده که هر دو این موارد کذب است.

با کمک بخش خصوصی هدنگذاری شد؛

رشد ۲۰۰ درصدی آزادراه‌ها در ۵ سال آینده



ساخت ۵۰۰۰ کیلومتر آزادراه جدید خواهد بود. معاون آخوندی گفته این وزارت‌خانه تخمین می‌زند که ساخت این پروژه‌ها به حدود ۵۰ هزار

میلیارد تومان منابع اعتباری نیاز داشته باشد که دولت در بهترین حالت حدود یک سوم از منابع این را به پروژه‌ها تزریق خواهد کرد. طبق اعلام آملینی در قالب بودجه‌های سننواتی و بودجه عمومی دولت این امکان را پیدا می‌کند که بین ۱۰ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان از منابع مورد نیاز برای ساخت این آزادراه‌ها را به پروژه‌ها وارد کند و مابقی باید از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی تأمین شود.

با وجود بهبود نسبی شرایط برای حضور سرمایه‌گذاران در پروژه‌های زیرساختی ایران هنوز بسیاری از برنامه‌ریزی‌ها برای ورود نهایی

سرمایه‌گذاران مستقیم خارجی به پروژه‌های

عمرانی در تعداد زیادی از پروژه‌ها محقق

نشده و نیاز به نهایی شدن مذاکرات دارد.

بخش خصوصی داخلی که شامل پیمانکاران و

سرمایه‌گذاران می‌شود نیز با توجه به طلب‌هایی

که از سال‌ها قبل دارند در انتظار تسویه اینها

و سپس برنامه‌ریزی برای ورود به طرح‌های

جدید هستند. این دو دغدغه مهم احتمالاً باید

با همکاری دولت و مجلس در برنامه ششم یک

راه‌حل جدی پیدا کنند، زیرا در غیر این صورت

احتمال آن وجود دارد که این برنامه‌ریزی کلان در

عرصه عمل با اما و اگرهای جدید مواجه شود.

■ **آزادراه شیراز- اصفهان شهریور ۹۷ به**

بهره‌برداری می‌رسد

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت

ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل، ابراز

امیدواری کرد که آزادراه شیراز- اصفهان هفته

دولت سال ۹۷ آماده بهره‌برداری باشد.

خبرالله خادمی در آئین آغاز عملیات اجرایی

قطعه هفتم آزادراه شیراز به اصفهان، گفت:

که از پروژه‌های آزادراهی کشور، ۱۵ هزار نفر به

شکل مستقیم و حدود ۲ برابر این رقم به شکل

غیرمستقیم مشغول به فعالیت هستند.

وی با اشاره به فعالیت بیش از پنج هزار دستگاه

ماشین آلات سنگین در این پروژه‌های آزادراهی،

ادامه داد: اکنون حدود یک هزار و ۲۵۰ کیلومتر

آزادراه در نقاط مختلف کشور در دست اجراست

که می‌تواند حدود ۶۰ درصد آزادراه‌های موجود

کشور باشد.

خادمی گفت: هم‌اینک ۲ هزار و ۲۰۰ کیلومتر

تردد فرودگاهی ۳۴ هزار هواپما در آذر



آذرماه امسال ۳۳ هزار و ۹۷۵ فروند

هواپما در فرودگاه‌های تحت مالکیت

شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی

ایران مستند و بر خاست کردند.

در این مدت چهار میلیون و

۲۲۲ هزار و ۲۰۰ مسافر از فرودگاه‌های کشور اعزام و

پذیرش شدند و فرودگاه‌های مهرآباد، مشهد، امام خمینی

(ره) و کیش به ترتیب برترافیک‌ترین فرودگاه‌های

کشور بودند.

بر اساس این گزارش، فرودگاه مهرآباد با پذیرش ۱۰ هزار و

۶۹۲ فروند هواپما، موفق به اعزام و پذیرش یک میلیون و

۳۴۴ هزار و ۶۹۰ مسافر و ارسال ۹ میلیون و ۱۷۹

کیلوگرم بار شد.

آزادراه در کشور داریم و اجرایی شدن یک هزار

و ۲۵۰ کیلومتر آزادراه در مقابل آن، عدد بسیار

بزرگی است.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: این آزادراه‌ها

در قالب ۶ پروژه آزادراه شیراز به اصفهان، آزادراه

کنسار گذر جنوبی تهران، آزادراه شمال، آزادراه

منجیل، آزادراه خرم‌آباد به اراک و آزادراه تبریز

به ارومیه به شکل ویژه و خاص با عملیات اجرایی

مناسی در حال اجراست که تحولی را در راه‌های

دسترسی کشور ایجاد می‌کند.

خادمی با اشاره به اینکه احداث ۲ هزار و ۸۰۰

کیلومتر راه اصلی و بزر گراهی نیز در کشور مراحل

احداث را طی می‌کند، گفت: در مجموع می‌توان

گفت که امروز به هر مغم مشکلات و تنگناهی مالی

موجود در کشور، بخش‌های عمرانی و خصوصاً

راهسازی و به ویژه آزادراهی با فعالیت خوبی در

حال اجرا است.

وی، پروژه آزادراه شیراز اصفهان را یکی از

اصلی‌ترین پروژه‌های آ‌زاده راهی کشور دانست

و تصریح کرد: حدود ۵۰ کیلومتر از این پروژه در

قالب روسازی بتونی چهار خطه انجام می‌شود

که این اتفاق برای نخستین بار در کشور روری

خواهد داد. خادمی افزود: برای این منظور، اولین

دستگاه کاملاً پیشرفته بخش روسازی بتونی نیز

وارد کشور و در کارگاه مستقر شده است.

وی ادامه داد: اجرای این روسازی بتونی می‌تواند

مبنای خوبی برای سایر پروژه‌ها باشد و به افزایش

عمر پروژه‌های روسازی و خصوصاً راهسازی

کشور کمک کند.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای

حمل و نقل کشور همچنین گفت: در بحث

پروژه‌های ریلی نیز به دنبال اتصال پنج استان

کشور به شبکه ریلی تا پایان دولت هستیم.

خادمی اضافه کرد: تعداد استثنایی که در بخش

ریلی کشور ایجاد می‌شود نیز به میزان اشتغال

ایجاد شده در پروژه‌های بزر گراهی خواهد بود.

قطعه هفتم آزادراه شیراز به اصفهان، ۱۲۰ کیلومتر

طول دارد.

برسی فعالیت نرم افزارهای اینترنتی در بخش حمل و نقل

چراغ سبز دولت به آژانس‌های موبایلی و اینترنتی



به این مسأله ورود کنند.

■ **مدیر ساماندهی آژانس‌های تهران: طرح**

شکایت در قوه قضائیه

از سوی دیگر سیدعلی رضوی، مدیر ساماندهی

آژانس‌های تهران، شمیرانات و ری هم گفت:

طبق ماده ۹ قانون توسعه حمل و نقل عمومی،

هر گونه حمل و نقل در سطح شهرها باید تحت

نظر شهرداری باشد. طی سال‌های گذشته یک

تا دو شرکت به بهانه داشتن مجوز فعالیت در

فضای مجازی وارد حیطه حقیقی شده‌اند که این

موضوع مشکلاتی را ایجاد کرده و اکنون توسط

اتحادیه شکایاتی در این زمینه به قوه قضاییه

ارجاع داده شده است.

رضوی همچنین عنوان کرد: این آژانس‌ها

با کاهش ۱۰ درصدی قیمت نسبت به جذب

مشتریان اقدام کرده و بدون مجوز به فعالیت

می‌پردازند؛ این در حالی است که اگر زمانی برای

مردم مشکلی ایجاد شود، حتی مکان فیزیکی

این شرکت‌ها برای پیگیری موضوع مشخص

نیست.

وی ادامه داد: ما طبق جلساتی که با برخی از

این شرکت‌ها داشتیم از آنها خواسته‌ایم که

خود را با ما منطبق کنند. در نهایت نیز از ورود

تکنولوژی‌های جدید استقبال می‌کنیم، اما بر این

سبک ۲۰۰ پیش‌بینی زندگی کنیم. بر همین اساس

لازم است از این تکنولوژی‌ها در بخش‌های

مختلف از کشاورزی و صنعت گرفته تا سلامت

و … بهره بگیریم.

واعظی در ادامه با تأکید بر اینکه لازم است در

تمام بخش‌ها به بهره‌گیری از فضای الکترونیک

فکر شود، گفت: اکنون کسب و کارهای سنتی

نمی‌توانند برای کسب و کارهای جدید مزاحمتی

ایجاد کنند؛ چرا که اینها تجربه کسب و کارهای

سنتی نبوده و تنها با یکدیگر همکاری دارند.

وی با بیان اینکه دولت نیز در مجموع دید مثبتی

را می‌داند که تقویت فضای مجازی به معنای

ایجاد شغل و فرصت‌های جدید است. به همین

دلیل همواره از این فضا حمایت کرده و اکنون هم

امیدواریم که مجلس و دولت همکاری‌های لازم

را برای قانونگذاری در این بخش انجام دهند.

■ **صحت مخالفین چیست؟**

از سوی دیگر میثم مظفر، رئیس سازمان

تاکسیرانی شهرداری تهران به‌تازگی سخنانی

را در انتقاد از فعالیت آژانس‌های موبایلی مطرح

کرده و می‌گوید: هیچکس باسختگوی امنیتی و

تأیید صلاحیت این‌گونه خودروها نیست و باید

پیش‌ساز و سایر ارگان‌های امنیتی به این مسأله

ورود کنند. قانون صراحتاً اعلام کرده است که

باید حمل و نقل درون‌شهری عم از آژانس‌های

خودرو و تاکسی‌ها زیر نظر شهرداری تهران باشد.

از سوی دیگر نحوه جذب و فعالیت رانندگان

خودروها مشخص نیست و از آنجا که هیچ‌گونه

مجوز فعالیتی ندانند، لازم است ارگان‌های ذریعط