

اخبار کوتاه

توضیحات سازمان هواپیمایی درباره مقررات حمل آلات موسیقی در کابین هواپیما

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری گفت: حمل لوازم شخصی مسافر داخل کابین (Carry-On Baggage) تابع مقرراتی است که در ارتباط با ایمنی مسافر است. این مقررات شامل آلات موسیقی نیز می‌شود و باید از شرکت هواپیمایی و پیش از خرید بلیت هواپیمااستلام شود.به گزارش گروه مسکن و انرژی از سازمان هواپیمایی کشوری، «جعفر یازارلو» درباره اقدام برخی شرکت‌های هواپیمایی در نحوه حمل آلات موسیقی در توضیحاتی افزود: حمل آلات موسیقی داخل کابین نیز از این مقررات مستثنی نیست، هر مسافر طبق مقررات می‌تواند به شرط آنکه شرایط ابعاد و وزن بار داخل کابین را رعایت کند، با خود بار همراه داشته باشد.وی توضیح داد: به‌راه از نظر وزنی در بین شرکت‌های هواپیمایی محدود به هفت کیلو و از نظر ابعاد محدود به یک چمدان با اندازه کوچک حداکثر به ابعاد ۵۶ در ۴۵ در ۱۰ سانتی‌متر می‌شود که با باید در فضای بالای سر مسافر یا زیر پای مسافر جای گیرد.سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: در برخی از هواپیماهای موجود در کشور که ظرفیت حمل مسافر ۱۰۰ نفر و کمتر از آن رادرند مانند هواپیمای CRJ، این ابعاد هم امکان پذیر نیست و جامعه‌دانی در کابین پذیرفته نمی‌شود و به داخل کابین بار هواپیما منتقل می‌شوند؛ بر این اساس پذیرفتن لوازم شخصی مسافر در داخل کابین هواپیما به عنوان بار مجاز رایگان، تابع نوع هواپیما است که باید از شرکت هواپیمایی و قبل از خرید بلیت هواپیما استلام شود.مدیر روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری اضافه کرد: با توجه به اینکه آلات موسیقی ابعاد مختلفی دارند و بیشتر حجیم هستند تا سنگین، چنانچه در قسمت بالای سر مسافران یا زیر پای مسافر جای نگیرند، در هنگام پرواز می‌تواند ایمنی مسافرین را به خطر اندازد که در این گونه موارد طبق مقررات باید در قسمت بار هواپیما نگهداری شوند یا تحت شرایط extraseat for cabin baggage –بر روی صندلی اضافه برای حمل کالا داخل کابین پذیرفته شود. یازارلو در پایان یادآور شد: سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان نهاد حاکمیتی مقررات کلی و لازم‌را به شرکت‌های هواپیما ابلاغ می‌کند و شرکت‌ها نیز بر اساس مقررات ابلاغی، رویه‌های عملیاتی و بازرگانی خود را تدوین و اجرا می‌کنند. چنانچه رویه‌های شرکت‌های هواپیمایی معایر با مقررات کلی ابلاغی و یا خلاف قوانین تشخیص داده شود سازمان هواپیمایی کشوری به موضوعات ورود خواهد کرد.

واردات پنل‌های خورشیدی به‌جای خرید از تولیدکنندگان داخلی

تسنیم‌به‌نقل ازعضوانجمن انرژی‌های تجدیدپذیر ایران از واردات پنل‌های خورشیدی به‌جای خرید از تولیدکنندگان داخلی انتقاد کرده‌نوشته‌است: درحالی‌که کشور تولیدکننده پنل‌های خورشیدی و تجهیزات نیروگاه‌های تجدیدپذیر را دارد، اما واردات کالای مشابه سال داخل آن هم با ارزش نیمایی صورت می‌گیرد. علی‌پژوهان، عضوانجمن انرژی‌های تجدیدپذیر ایران در حاشیه بیست‌و چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق در جمع خبرنگاران اظهار داشت: نارتاری برق مثل سرطان می‌ماند و هرچه می‌گذرد، اگر درمان و چاره‌اندیشی نشود، گسترده‌تر می‌شود.وی افزود: بیش از ۸۵درصد انرژی برق کشور توسط نیروگاه‌های حرارتی تأمین می‌شود، این درحالی‌است که نارتاری گاز در بیش از ۳۰ تا ۴۰ میلیارد دلار، سوخت مازاد در کشور و در تأمین سوخت نیروگاه‌ها هم در فصول سرد سال به شکلی برمی‌خوریم؛ این نارتاری گاز در زمستان سال جاری نیروگاه‌ها را مجبور به مصرف بیشتر سوخت مایع می‌کند که هم به‌لحاظ زیست‌محیطی و هم به لحاظ اقتصادی مضرات فراوانی به‌دنبال دارد.پژوهان با بیان اینکه «درحکمرانی انرژی موفق عمل نکرده ایم"، گفت: اگرچه موضوع توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر در دستور کار قرار گرفته اما تأمین منابع مالی برای آن تبدیل به یک دردسرس شده و بخش‌های مختلف حاکمیت، هماهنگی کمی برای تحقق این هدف‌گذاری بزرگ دارند.وی ادامه داد: چطور می‌توانیم سالانه ۳۰ تا ۴۰ میلیارد دلار سوخت بسوزانیم، اما نمی‌توانیم یک میلیارد دلار برای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر اختصاص دهیم؟عضوانجمن انرژی‌های تجدیدپذیر ایران تصریح کرد: درحالی‌که کشور تولیدکننده پنل‌های خورشیدی و تجهیزات نیروگاه‌های تجدیدپذیر را دارد، اما واردات کالای مشابه سال داخل صورت می‌گیرد؛ آن هم با ارزش نیمایی، در حالی‌که تولیدکنندگان داخلی آلومینیوم را برای ارز‌بازار تأمین می‌کند و هیچ حمایتی از تولید داخل در زمینه پنل‌های خورشیدی انجام نمی‌شود. درحالی‌که ظرفیت تولید فقط به‌اندازه ۳۰۰ مگاوات از این ظرفیت استفاده شده و حتی سازمان‌های دولتی نیز به دنبال واردات پنل خورشیدی هستند و نام شرکت‌های ایرانی تولیدکننده پنل خورشیدی حتی در وندرولیست تأمین کالای شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی قرار نداد.پژوهان باانتقاد از عددسازی‌ها وارائه‌آمار غیرواقعی به جای برنامه‌های مدون گفت: تا‌مؤلفه‌های اقتصادی درست نشود، امکان تحقق برنامه‌هایی چون افزایش ظرفیت ۱۰ هزار مگاواتی نیروگاه‌های تجدیدپذیر میسر نخواهد شد.

«بازوند» سرپرست شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل شد

یا حکم وزیر راه و شهرسازی «بازوند» سرپرست شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل شد. یا حکم وزیر راه و شهرسازی «هوشنگ بازوند» سرپرست شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل شد. پیش از این «خبرالله خادمی» این سمت را بر عهده داشت. در حکم وزیر خطاب به هوشنگ بازوند آمده است: «نظراً به تمهید، تخصص و شایستگی جنابعالی به موجب این حکم به عنوان سرپرست شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل "کشور منصوب می‌شوید.

نیمی از نیروگاه‌ها در زمستان از سوخت‌گاز استفاده می‌کنند



مدیرعامل توانیر معتقد است: در شرایط معمول ۸۰درصد نیروگاه‌ها از گاز و ۲۰ درصد سوخت مایع و مازوت استفاده میکنند اما در زمستان تنها ۵۰درصد نیروگاه‌ها از گاز استفاده می‌کنند. به گزارش گروه مسکن و انرژی از مهر، مصطفی رحبی مشهدی در حاشیه بیست‌و چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق گفت: وزارت نیرو برای اوج‌بار سال ۱۴۰۴ برنامه‌ریزی‌های متعددی انجام داده‌است از جمله ۱۴مگا پروژه که مهم‌ترین آنها تکمیل پروژه‌های در دست‌اجرای نیروگاهی و تعمیرات به‌موقع نیروگاه‌هاست.وی ادامه داد: تاکنون ۱۸ هزار مگاوات از مدار خارج شده و در دست تعمیر هستند، همچنین برای سال آینده افزایش راندمان واحدهای قدیمی به ظرفیت تولید برق کشور افزوده می‌شوند.به گفته مدیرعامل توانیر، نیروگاه‌های بخت‌قدیمی را تغییراتی که در تجهیزات آنها ایجاد می‌شود به تولید آنها افزوده می‌شود و در حوزه تجدیدپذیرها پیش‌بینی شده تا سال آینده ۵۰۰ مگاوات برق تجدیدپذیر به شبکه برق کشور افزوده شود.مدیرعامل توانیر در پاسخ به سوال خبرنگار مهر مبنی بر اینکه با توجه به بردت‌هوانیروگاه‌های کشور چه میزان سوخت مایع و مازوت استفاده می‌کنند، گفت: برای تأمین برق پایدار در زمستان جلسات انجام شده و در شرایط معمول ۸۰درصد از نیروگاه‌ها از سوخت‌گاز استفاده می‌کنند. وی ۲۰ درصد از سوخت مایع امار در زمستان ۵۰درصد از نیروگاه‌ها از گاز و ۵۰درصد اینتا از گازوئیل و سپس از مازوت استفاده می‌کنند، ضمن آنکه تنها ۱۶ نیروگاه در کشور امکان استفاده از مازوت را دارند.



ایران تأمین می‌گردد. حداقل پنج درصد از قدرالسهم وزارت راه و شهرسازی مندرج در قراردادهای مذکور به‌امداد آن، باید از طریق کمیته‌امداد امام خمینی (ره)، سازمان بهزیستی کشور و بنیاد مسکن انقلاب اسلامی برای مسکن حمایتی در شهر و روستا مطابق آیین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با همکاری وزارت راه و شهرسازی، کمیته امداد امام خمینی (ره)، سازمان بهزیستی کشور و بنیاد مسکن انقلاب اسلامی تهیه می‌شود، به تصویب هیات وزیران می‌رسد، اختصاص یابد.» اما این همه ماجرا نیست، قانون گذار برای افزایش ضمانت اجرایی این ماده، تصره هایی را قرار داده است که شامل موارد ذیل است:
«– وزارت راه و شهرسازی مکلف است در قراردادهای منعقدشده، شرط فسخ قرارداد در صورت تأخیر در ساخت‌وساز بیش از حدود تعیین‌شده را پیش‌بینی نماید و در صورت وقوع تأخیر غیرمجاز، نسبت به بازپس‌گیری زمین، تسویه هزینه‌های انجام‌شده به قیمت روز و واگذاری مجدد آن اقدام نماید.
وزارت راه و شهرسازی مکلف است گزارش عملکرد این جزء را سالانه به مجلس ارسال نماید.
۲– به‌منظور تحقق اهداف این قانون و قانون جهش تولید مسکن و تأمین بخشی از منابع مالی طرح‌های توسعه مسکن، وزارت راه و شهرسازی مجاز است در چهارچوب بودجه‌های سالانه برای طرح(پروژه)‌های مسکن محرومین، نسبت به تهاتر اراضی و املاک تحت مالکیت خود پس از اعمال ارزش افزایی، با مطالبات قطعی پیمانکاران طرف قرارداد موضوعات یادشده اقدام نماید.
۳– وزارت راه و شهرسازی مجاز است بخشی از اراضی تحت تملک و در اختیار خود را با انتقال مالکیت از طریق شرکتها و سازمان‌های تابعه خود در سقف بودجه مصوب، در اختیار بانک مسکن قرار دهد.
معادل ارزش روز کارشناسی این اراضی به‌عنوان افزایش سرمایه دولت در بانک مسکن منظور می‌گردد.
بانک مسکن مکلف به مولدسازی این اراضی، ساخت‌کنگر ظرف سه‌سال از زمان واگذاری جهت افزایش ارائه تسهیلات در اجرای قانون جهش تولید مسکن است.
در صورت عدم مولدسازی در زمان مقرر، دارایی‌های مذکور با ارزش روز کارشناسی به وزارت راه و شهرسازی مسترد می‌گردد.
آیین‌نامه اجرایی این بند مشتمل بر نحوه ارزشیابی و ارزش‌افزایی اراضی و املاک ظرف سه‌ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون توسط وزارت راه و شهرسازی با همکاری سازمان و وزارت امور اقتصادی و دارایی تهیه می‌شود و به‌تصویب هیات وزیران می‌رسد.
ب – در صورتی

«تجارت» پیشنهاد جدید وزیر اقتصاد را بررسی کرد

مزیت‌های عرضه خودرو در بورس کالا



حالی که اگر از یک خیابان عبور کنیم و از مردم بپرسیم که خودروی خود را با چه نرخ خریداری می‌کنند، خیلی‌کم‌پیش می‌آید که به‌معنای قیمت‌های کارخانه‌رجوع کنند. کوشکی افزود: این مسئله نشان می‌دهد که عمده سودی که در این میان از تفاوت میان قیمت کارخانه و بازار خلق می‌شود، در نهایت به سود منافع مردم منتهی نمی‌شود و حتی در برخی مواقع سودواسطه‌ها از سود شرکت‌های خودروساز بیشتر است و بخش تاسف‌بار مسئله در این است که شرکت‌های خودروساز تا امروز نزدیک به ۲۰۰ همت زیان انباشته دارند. وی اظهار کرد: با این حال، اینکه تصور شود آزادسازی قیمت خودرو منجر به بهبود وضعیت صنعت می‌شود، به این صورت هم نیست که برخی تصور می‌کنند. چرا که در کنار آزادسازی باید سیستم مدیریتی و به‌رویزی تولید نیز اصلاح شود. چراکه امروز ما شاهد برخی اعتراض‌ها به ارقام و صورت‌های مالی هستیم که در شرایطی که وضعیت مناسب نیست چرا باید هزینه‌ها تا این حد بالا باشد. این کارشناس بورس در رابطه با اینکه عرضه

آپارتمان‌های نوساز از اولویت خرید مردم خارج شده‌است



نائب رئیس اتحادیه مشاوران املاک تهران گفت: مطابق آمارهای رسمی منتشره، پایین بودن قدرت خرید مردم سبب شده تا ساختمان‌های نوساز از اولویت خرید افراد خارج شود و اکنون بیشترین تقاضا برای واحدهای پنج تا ۲۰ سال ساخت است. داود بیگی نژاد دیروز افزود: افزایش نقطه به نقطه نرخ اجاره‌بها در مرداد ماه امسال (نسبت به مرداد ماه سال گذشته) ۴۷٫۳ درصد به ثبت رسید. در مهرماه آرامشی در بازار اجاره‌بهای پایتخت شاهد بودیم و فایل‌های پیشنهادی از سوی مالکان به مشاوران املاک افزایش یافت؛ همین موضوع به کاهش قیمت‌های

پیشنهادی موجران و افزایش قدرت چانه‌زنی مستأجران منجر شد. این مقام صنفی همچنین از رکود سنگین حاکم بر بازار خرید و فروش مسکن خبر داد و اظهار داشت: این مساله ناشی از بالا بودن قیمت‌ها و همچنین عدم همراهی لازم از سوی بانک‌هاست و باید گفت رقم قرار دادهای منعقد به با احتیاجات هم‌خوانی ندارد. از ابتدای امسال تاکنون، آمارهای ماهانه قراردادهای خرید و فروش منعقد در پایتخت از چهار هزار قرارداد فراتر نرفته است. بیگی نژاد تأمین نشان کرد: بیشترین تعداد قراردادهای منعقد شده خرید و فروش تهران به ترتیب در مناطق ۵، ۲، ۱۰ و ۱۱ بوده و مطابق آمارها ساختمان‌های نوساز از اولویت خرید مردم خارج شده و بیشترین تقاضا برای واحدهای پنج تا ۲۰ سال ساخت بوده است.

«تجارت» چشم‌انداز خنده‌دار شدن افشار کم‌درآمد جامعه را بررسی کرد

خودتحریمی مانع بزرگ ساخت مسکن محرومین

که بانکهای عامل به تمهیدات قطعی که حسب ابلاغ بانک مرکزی در رابطه با ماده (۴) قانون جهش تولید مسکن دارند عمل نکنند، بانک مرکزی مکلف است با رعایت قانون، رشد ترانزاه بانک متخلف را به میزان تمهیدات قطعی ایفا نشده کاهش داده و معادل آن را به رشد ترانز نامه سایر بانکهایی که ناتراز نیستند با اولویت بانک مسکن اضافه نماید. بانک مرکزی مکلف است هر ۳ ماه یک‌بار گزارش عملکرد موسسات اعتباری در خصوص ارائه تسهیلات ساخت مسکن را به مجلس اعلام نماید.

عباس اکبر پور عضو هیات رییس‌ه و دبیر انجمن علمی راه و ساختمان

عضو هیات رییس‌ه و دبیر انجمن علمی راه و ساختمان در گفتگو با تجارت به رویکردهای سایر کشورها به حمایت از مسکن اقشار محروم و متوسط جامعه اشاره کرده و می‌گوید: «موضوع حمایت از اقشار کم‌برخوردار جامعه برای خانه دار شدن یک موضوع کلیدی در اقتصاد کشورهای مختلف است. این مسائل در جوامع مختلف حل شده است و کمتر شاهد آن هستیم که خانواده‌ای در کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه برای بهره‌مندی از خانه با مسییر غیر قابل عبوری مواجه شده باشند.» او در ادامه می‌گوید: «یکی از راهکارهای مهم در کشورهای در حال توسعه برای حل معضل مسکن احیای بافت‌های فرسوده است. هر چند بافت‌های فرسوده همه مناطق از جمله بخش‌های شمالی شهرها را شامل می‌شود اما در ایران اغلب این بافت‌ها در منطقه حاشیه‌ای و جنوب پایتخت و سایر کلانشهرهای کشور قرار گرفته‌اند. در واقع متخاطب اصلی احیای بافت‌های فرسوده در کشورمان، اقشار کمتر برخوردار جامعه هستند. وزارت راه و شهرسازی باید اقدامات عملیاتی خود برای احیای بافت‌ها فرسوده را با کارشناسان در میان بگذارد، ما هنوز نمی‌دانیم دولت چهاردهم در این زمینه چه برنامه‌ای را تدارک دیده است.» اکبر پور ادامه می‌دهد: «در سایر کشورها برای توزیع ثروت از بخش‌های برخوردار و ثروتمند جامعه به سمت بخش‌های کم‌برخوردار تر، ۱۳،۴هبرد حمایت یارانه‌ای، حمایت بانکی و تسهیلاتی و نهایتاً حمایت مالیاتی در نظر گرفته شده. در ایران اما این بخش‌ها تماماً به نفع اقشار ثروت مند جامعه است. در ایران هر خانواده‌ای که بیشتر مصرف کند و ثروتمندتر باشد، از یارانه و سوبسید بیشتری بهره‌مند می‌شود. خانواده‌ای که چند خودرو داشته باشد از یارانه سوخت و بنزنی بیشتری بهره‌مند می‌شود. بالعکس خانواده‌ای که فاقد خودرو باشند از یارانه‌هنگفت‌بزرین‌بی بهره هستند. در بخش مالیاتی هم سودگران، دلالان و رانت‌خواران به طرق مختلف از زیر بار پرداخت مالیات شانه خالی می‌کنند اما حداقل بگیر و کارگر و کارمند که بالای ۱۲ میلیون تومان دریافتی داشته باشد، بلافاصله مالیات آنها کسر می‌شود. سیستم بانکی هم و تسهیلات هم به نفع افراد داراست. هر فردی که نفوذ بیشتری داشته باشد یا وثایق تسهیلاتی افزون‌تر، به رانت تسهیلاتی دسترسی بیشتری دارد.»

دبیر انجمن علمی راه و ساختمان یادآور می‌شود: «در کشورهای توسعه یافته و درحال توسعه یسن ۱۰ تا ۹۰درصد قیمت خانه، توسط بانک‌ها به نفع دهک‌های محروم تأمین می‌شود. در ایران اما مردم برای خرید خانه با وام باید از هفت خوانی عبور کنند که پایان آن روشن نیست. دولت بر اساس برنامه هفتم باید مکانیسمی را طراحی کند که دهک‌های محروم به زمین رایگان یا زمین با اقساط بلندمدت و بدون سود دسترسی داشته باشند.

سیستم بانکی هم باید تسهیلات لازم را در اختیار این نوع خانواده‌ها قرار دهد. تشکیل تعاونی‌های مسکن برای کارمندان و صاحبان مشاغل راهکاری است که می‌توان از آن بهره‌بردود و عکس‌های کم‌برخوردار حتی متوسط‌را صاحب‌خانه کرد. از سوی دیگر پروانه ساخت، توسعه و احیای بافت مسکن محرومان باید به گونه‌ای متفاوت از سایر گونه‌های ساخت و ساز باشد. »

خودرو در بورس کالا باعث افزایش قیمت‌ها می‌شود؟ گفت: در طرف دیگر، واقعیت بازار مشخص است و بازار کار خود را انجام می‌دهد، اینکه ما بگوییم با عرضه خودرو در بورس کالا، سیگنال‌هایی برای افزایش قیمت در بازار آزاد خودرو داده می‌شود، درست نیست. کوشکی ادامه داد: اتفاقاً عرضه خودرو در بورس کالا به بازار آزاد این پیام را می‌کند که در موضوع قیمت‌ها باید منطقی تر رفتار کند. در این زمینه ما می‌توانیم موضوع را از روی دیگر سکه بررسی کنیم. به عبارتی اینکه یک سیستم معاملاتی شفاف در بورس کالا و به صورت توافقی شکل بگیرد که در آن قیمت خودرو به شکلی رسمی و توافقی حتی بیشتر از ۲۰ درصد کمتر از قیمت بازار آزاد معامله شود، یعنی بازار آزاد باید محتاطتر و منطقی‌تر رفتار کند. وی در رابطه با نوع و مدل مطلوب عرضه خودرو در بورس کالا خاطر نشان کرد: مهم‌ترین نکته در این رابطه به نوع و نحوه عرضه خودرو در بورس کالا باز می‌گردد. یک مدل در اقتصاد وجود دارد که می‌گوید «آدم صفر بگیرد اما یک بگیرد»؛ یعنی اگر قرار است کاری را انجام دهیم باید آن را درست و مطلوب انجام دهیم و متاسفانه خیلی از تصمیمات در حوزه اقتصاد به صورت ناقص اتخاذ می‌شود و در نهایت منتقدان می‌گویند ما گفتیم این کار را انجام ندهید و حالا هم نتیجه نداده‌ است. این کارشناس بازار سرمایه افزود: بنابراین اگر قرار است در بورس کالا خودرو عرضه شود باید عرضه در اندازه و مقیاس مطلوبی صورت بگیرد، نه اینکه بین ۵ تا ۱۰ درصد از میزان عرضه را در بورس کالا انجام دهیم. به عبارتی میزان عرضه باید در حجمی باشد که اسم آن را بازار بنگاریم، چرا که در غیر این صورت، عرضه خودرو در بورس کالا خاصیت و ماهیت یک بازار را ندارد و در نهایت گرایش قیمت خودروها به قیمت بازار آزاد منتهی می‌شود. کوشکی گفت: نکته دیگر این است که در برخی مواقع ما شاهد ابطل در معاملات هستیم و نهاد ناظر نیز وظیفه‌اش نظارت و معاملات است. اما این نباید به این معنا باشد که زمانی که کشش بازار به سمتی بود که قیمت‌ها را افزایش دهد، نهاد ناظر مدام در حال سرکوب و ابطل معاملات باشد، باید اجازه داد بازار مسیر خود را طی کند تا به یک متادل برسد چرا که در این شرایط، موضوع افزایش قیمت خودرو و نزدیک شدن آن به نرخ بازار آزاد، تا حدودی عطش‌های کاذب سرمایه‌گذاری را از بین می‌برد تا تقاضاهای کاذبی که امروز شکل گرفته و خودرویی که در همه کشورها یک کالای مصرفی است را به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل کرده است، اصلاح شود.