

آخوندی:

در تحریم‌ها برای هر هواپیما ۱۰ میلیون دلار ضرر می‌گرددیم

● ایسنا؛ وزیر راه و شهرسازی صبح دیروز در صحن علنی مجلس حاضر شد تا به سؤال یکی از نمایندگان پاسخ دهد. سؤالی که پیش از این بارها مطرح شده و از سوی مقامات وزارت راه با پاسخی دقیق مواجه شده بود. پس از آنکه قرارداد خرید صد فروند ایرباس از این شرکت فرانسوی رسماً وارد فرایند اجرا شد، برخی از صحبت‌ها و گمانه‌زنی‌ها به دنبال اثبات این موضوع بودند که هواپیمای تحویل‌شده به ایران دست دوم بوده یا حداقل مجموعی یکی دیگر از شرکت‌های هواپیمایی در کشورهای خارجی بوده است. موضوعی که صبح دیروز نیز در جریان سؤال جواد کریمی‌قدوسی، نماینده مشهد در مجلس شورای اسلامی بار دیگر مطرح شد. این نماینده سؤال اصلی خود را در رابطه با گزارش رسمی از فرایند خرید هواپیماهای جدید تنظیم کرده و معتقد بود وزارت راه و شهرسازی در ارائه گزارش این قرارداد شفافیت را فراموش کرده است و بدون ارائه مدارک به مجلس کار خود را ادامه می‌دهد. این نماینده مجلس در صحبت‌های خود اعلام کرد: سؤال ما این است که همین چند فروند هواپیمایی که وارد کشور شده، به ازای چه مبلغی و با چه مصوبه‌ای خریداری شده است. از سوی دیگر آیا دولت در کنار بازسازی صنعت هوایی، اولویتی را نیز به عرصه جاده و ریل اختصاص داده است یا خیر. سؤالات مطرح‌شده درباره طول زمان پرواز این هواپیماها و اجرایی‌نشدن برخی دیگر از تعهدات دولت‌های خارجی در این عرصه پس از اجرایی‌شدن برجام بخش دیگری از مسائلی بود که وزیر راه و شهرسازی باید برای آنها توضیحی جدید ارائه می‌کرد. همان‌طور که پیش از این نیز ایران‌ایر بارها اعلام کرده وزارت راه و شهرسازی از ابتدا مراحل مختلف مربوط به نهایی‌شدن قراردادها را با قانون داخلی کشور پیگیری کرده و اجازه آن را نداشته است که این توافقات با مسائل غیرشفاف همراه شود؛ موضوعی که عباس آخوندی در صحن علنی مجلس بار دیگر روی آن تأکید کرد و گفت: از نخستین جلسه‌ای که با نمایندگان ایرباس داشتیم، به آنها گفتیم که باید به طور مستقیم با مدیرعامل ایران‌ایر در تماس باشند و به این ترتیب راه ورود هرگونه واسطه‌گری و دلالی به قراردادهای جدید بسته شود. آخوندی درباره ابهام‌های مطرح‌شده در چرایی اولویت‌دادن به خرید هواپیماهای جدید نیز گفته در شرایطی که سن فرسودگی هواپیما در دنیا ۲۴ سال تعیین شده، میانگین سن ناوگان ایران حدود ۲۳ سال است و این به خوبی نشان‌دهنده نیاز فوری به بازسازی این صنعت بوده است. در کنار آن در ایران حدود ۸۰ درصد از پروازها در چند فرودگاه محدود انجام می‌شود و ما برای فعال‌کردن دیگر فرودگاه‌های کشور نیاز به خرید هواپیماهای کوچک داشتیم که خوشبختانه پس از برجام این مهم عملی شد. هرچند آخوندی این توضیحات را برای چندمین‌بار ارائه می‌کرد اما درعین‌حال صحبت‌های وزیر راه حرف جدیدی نیز داشت. طبق اعلام وی ایران پیش از لغو تحریم‌ها برای خرید هواپیماهایی از خانواده ایرباس ۳۲۰، ۵۵ میلیون دلار برای هر فروند پرداخت کرده است. این در شرایطی است که در جریان توافقات جدید قیمت این هواپیماها حدود ۴۵ میلیون دلار بوده و این نشان‌دهنده آن است که ما در خرید هواپیماها نو نسبت به آنچه در گذشته اتفاق می‌افتاده، حداقل ۱۰ میلیون دلار در هر فروند سود کرده‌ایم. در پایان توضیحات آخوندی در جلسه دیروز ۱۲۵ نماینده اعلام کردند که از توضیحات وی قانع شده‌اند تا بار دیگر سؤال تکراری مطرح‌شده درباره کیفیت و نوع قراردادهای بسته‌شده در عرصه هوایی بدون هیچ‌گونه دستاوردی به بایگانی مجلس سپرده شود.

بانک توسعه صادرات ایران با بانک تجارت پاریس قرارداد منعقد کرد

خط اعتباری ۲۵ میلیون یورویی برای ایران

● بانک توسعه صادرات ایران قرارداد خط اعتباری کوتاه‌مدت ریفتایننس ۲۵میلیون‌یورویی را با بانک تجارت پاریس برای واردات کالا و خدمات از کشور فرانسه منعقد کرد. به گزارش بانک توسعه صادرات، این خط اعتباری به منظور ارائه تسهیلات به مستتریان از محل خطوط اعتباری بانک‌های خارجی مخصوصاً در حوزه اتحادیه اروپا برقرار شده است. براساس توافقات به‌عمل‌آمده بانک تجارت پاریس متعهد به تأمین مالی صدرصد ارزش اعتبارات اسنادی مفتوحه از سوی بانک توسعه صادرات ایران با نرخ سود دو درصد سالانه است و دوره تأمین مالی به مدت یک سال از زمان معامله اسناد حمل تعیین شده است. گفتنی است بانک توسعه صادرات علاوه بر تأمین مالی صادرات کالا و خدمات ایرانی‌ای از واردات کالا و خدمات برای ایجاد ارزش‌افزوده و صادرات مجدد حمایت می‌کند.

اقتصاد

بررسی روند «مال» سازی در تهران در گفت‌وگوی چگینی با «شرق»:

مال سازان چه کسانی هستند



عکس عباس چگینی، شرق

که حجم انبوهی از ساختمان‌های بلند احداث شد و نیز گرایش به سمت مال‌سازی افزایش یافت. همچنین به دلیل تحریم و محدودیت مرادوات اقتصادی و محدودشدن بخش صنعت، منابع مالی به سمت مسکن و مال‌ها سوق یافتند. طبیعتاً به‌جز بخش خصوصی، نهادهای نیمه‌دولتی یا بخش عمومی یا ارگان‌های مختلف هم وارد ماجرا شدند؛ حتی ارگان‌های نظامی تا حدی وارد این فضا شدند که به این‌ موضوع دامن زد؛ یعنی هرکس به تناسب خودش وارد این فضا شد.

● **انکار رقابتی بین‌شان به وجود آمد...**

به‌رحال هرکدام می‌خواستند منابع مالی خود را به حرکت درآورند.

● **با ارگان‌ها و نهادهای اشاره کردید. در قیاس با افراد حقیقی که دارای و توان ساخت این مال‌ها را دارند، چند درصد افراد حقیقی بودند و چند درصد نهادهای؟**
اطلاع دقیقی ندارم که بدانم به چه نهاد و ارگانی وصل هستند؛ اما یا با پشتوانه بانک‌ها هستند که خود وابسته به ارگان‌ها و نهادهای هستند یا شرکت‌های بزرگی که این کار را انجام می‌دهند. در برخی موارد نیز اشخاص حقیقی هستند؛ اما بخش عمده‌های مربوط به نهادهای اشخاص یا وابسته به بانک‌ها هستند.

● **با توجه به اینکه در ۱۵،۱۰ سال اخیر مال‌سازی خیلی پررنگ شده، آیا افرادی از وابستگان آقای شهردار توانسته‌اند در این زمینه وارد شوند؟**
واقعاً از این موضوع مطلع نیستم.

● **افراد وابسته به شهرداری چطور؟**

در این زمینه هم مطلع نیستم. شاید بهتر است به جای این موضوع به ساختار مقررات و قوانین بپردازیم که اگر کسی بخواهد در این زمینه اقدام کند، باید براساس مصوبات شورای‌عالی شهرسازی و معماری و براساس طرح‌های بالادستی مثل طرح جامع و طرح تفصیلی اقدام کند که بگویم این منطقه نیازمند مال است یا نه. نه اینکه مثلاً شهرداری نیازمند پولی برای مجوز یا تغییر کاربری باشد و منبع درآمدی کسب کند. ممکن است در بعضی جاها این اتفاقات افتاده باشد؛ مثلاً در پالادیوم تعادل ترافیکی منطقه به هم خورده است. مکان‌یابی باید درست و براساس ضوابط و مقررات باشد.

● **آیا شهرداری به ضوابط مالی پایبند بود؟**

به‌نوعی به سیاست‌های شهرداری برمی‌گردد. اصولاً شهرداری باید مجری سیاست‌های دولت باشد؛ چون دولت سیاست‌گذار جامعه‌به‌عنوان نهاد عمومی و نهاد حاکمیت است و وقتی سیاستی را در حوزه شهر و شهرسازی و سکونت مردم تدوین می‌کند، در طرح‌های توسعه شهری (جامع و تفصیلی) می‌آید و مصوبه در شورای‌عالی و شهرسازی و معماری تصویب می‌شود؛ مثلاً گفته می‌شود سطح طبقات این منطقه باید چقدر باشد، مرکز تجاری‌ای که ساخته می‌شود باید چه مدلی باشد. وقتی از این مقررات عدول می‌کنیم، در واقع از قانون عبور کرده‌ایم و تعادل شهر را به هم می‌زنیم که طبیعتاً سکونت و زندگی را سخت می‌کند و به‌نوعی جایزی از شهر را حتی کران‌تر می‌کند. ناگفته‌نماند شهرداری به همه این فضاها نیاز دارد؛ همان‌طورکه به فضای سکونت، رفت‌وآمد و ارتباطات نیاز دارد، به فضای اداری و تجاری و خرید هم نیاز دارد.

● **در سال‌های گذشته برج‌سازی هم گسترش زیادی داشته است. شرایط برج‌سازی هم با مال‌سازی همخوانی داشت؟**
شهرسازی براساس الگوها و مدل‌هایی است که مصوبه شورای‌عالی معماری شهرسازی و طرح‌های تفصیلی و جامع شهری است. طبیعتاً این الگوها می‌گوید جمعیت‌پذیری هر منطقه شهری، ارتفاع ساختمان‌ها، سطح اشغال زمین و... چقدر باید باشد و همه اینها تابع مقررات است. همین الان می‌توانیم از این پنجره ساختمان‌هایی بیش از ۲۰ طبقه را ببینم. باید ضوابط و مقرراتی برای ساخت این برج‌ها داشته باشیم. مساحت زمین، کوجه و خیابانی که برج‌ها در آن ساخته می‌شود، چه معبری دارد و آیا ظرفیت لازم را دارد یا نه و در مکانی واقع شده که قوانین و مقررات به ما اجازه‌اش را می‌دهد یا نه. روشن است که فراتر از این اتفاق رخ داده. به خیلی از جاها نباید اجازه ارتفاع می‌دادیم که داده شده؛ مثلاً اجازه داده شده از پنج تا ۲۰ طبقه ساخته شود که تعادل شهری را به هم زده و سکونت و رفت‌وآمد و ترافیک را با مشکل مواجه کرده. مسائلی که برای شهروندان ایجاد شده بسیار پیچیده و زیاد است. شاید شهرداری بخشی از منابع درآمدی‌اش را از فروش تراکم به دست آورده؛ ولی راه درست را باید از مسیر دیگری رفت و با همراهی دولت درآمدهای پایدار را ایجاد می‌کرد که به توسعه پایدار کمک کند. در غیراین‌صورت تعادل شهرها به هم می‌خورد و مسائل سکونت و رفت‌وآمد و تمام سرانه شهری به هم می‌خورد. در منطقه‌ای که تراکم زیاد داریم و ساختمان‌های مسکونی زیادی ساخته

می‌شود، در خیلی از کوجه‌ها دوبله پارک می‌کنند؛ مثلاً در کوجه‌ای مدرسه ساخته شده که آن ساختمان به درد مدرسه نمی‌خورد؛ اما به دلیل کمبود فضای آموزشی این اتفاق افتاده است. دلایلش همین تمرکز ساختمان‌سازی است.

● **برج‌های خالی زیادی در منطقه ۲۲ هستند. در ساخت این برج‌ها هم نهادهای ارگان‌ها وارد شده‌اند؟ در منطقه ۲۲ نهادهای نظامی و انتظامی هستند و**

بقیه دستگاه‌ها و میزان حضور بخش خصوصی اندک است. در این منطقه حجم زیادی از برج فراتر از ظرفیت منطقه ساخته شده و تعادل و تراکم آن منطقه را به هم زده است. باید مدت زیادی بگذرد تا این‌ن تعادل ایجاد شود. جمعیت‌پذیری در این برج‌ها مشکلات ترافیکی را افزایش خواهد داد. در آینده رفت‌وآمد از انتهای منطقه ۲۲ تا مرکز شهر مشکل خواهد بود؛ مگر اینکه حمل‌ونقل عمومی گسترده و مترو هم ایجاد کنند. بخشی از این برج‌ها نیمه‌کاره و خالی هستند و تا یکی، دو سال آینده همه تمام خواهند شد و برای سکونت استفاده خواهند شد و مشکلاتی در پی خواهیم داشت.

● **برج‌سازی در این شکل و قالب در منطقه دیگری از تهران هم ایجاد مشکل کرده است؟**
به آن شکل متمرکز خبر. بقیه پراکنده هستند.

● **در مشهد اطلس‌مال و دو‌مال بزرگ دیگر مربوط به آستان قدس ساخته شده است. افرادی که در حوالی این مناطق زندگی می‌کنند، می‌گویند حاشیه‌نشینی بسیار گسترده‌ای در بی مال‌سازی و برج‌سازی‌های آن منطقه رخ داده. ازجمله زمین‌هایی که با زور یا**

ترفند گرفته شده است. آیا می‌توان رابطه‌ای بین گسترش مال‌ها و برج‌ها با حاشیه‌نشینی برقرار کرد که با افزایش ساخت مال‌ها و برج‌ها، حاشیه‌نشینی هم افزایش یافته است؟

درباره گسترش حاشیه‌نشینی به این شکل مشخص کار نشده، اما به هر حال، اثر قیمتی زیادی ممکن است بگذارد. مثلاً در جایی‌که مجتمع بزرگی ایجاد می‌کنید، اول باید زمین خریداری و تملک کنید که همین امر منجر به افزایش قیمت خواهد شد و باعث می‌شود گروه‌های متوسط و پایین از آن مکان جابه‌جا شوند و نتوانند سکونت داشته باشند. ممکن است بعضی از کسانی که در آن مکان، اجاره‌نشین بودند مجبور شوند منطقه را ترک کنند. در واقع آثار قیمتی این اتفاق، می‌تواند اثرات جانبی مخربی داشته باشد.

● **مطالعه دقیقی در این زمینه صورت نگرفته؟**

به صورت تئوری مشخص است. اگر یک منطقه از شهر را به لحاظ اقتصادی فعال کنید در قیمت زمین و مستغلات اثرگذار خواهد بود و باعث می‌شود خیلی از افراد مستاجر آن منطقه مجبور به جابه‌جایی شوند چون تناسب افزایش، نرمال نیست.

● **با توجه به اینکه در زمینه مال، مازاد داریم، اکنون همسویی بین دولت و شورای شهر وجود دارد، برای حل این مسئله یا جلوگیری از صدور مجوزهای جدید در این زمینه صحبتی شده است؟**
همیشه تأکید دولت بر این است که قانون اجرا شود. هر گروهی که می‌خواهد سر کار نباید مهم نیست. ممکن است گروهی از لحاظ تفکر در یک راستا باشد اما اگر این‌طور هم نباشد، مهم اجرای قانون است. ما تصمیم به آبادانی و اجرای درست کارها در کشورمان داریم.

● **اما اگر این نگاه حاکم نباشد و شهرداری باز هم دنبال درآمدزایی باشد...**
همه‌مان قانون و متعاقب آن مصوبات شورای‌عالی معماری و شهرسازی و طرح‌های جامع و تفصیلی را قبول داریم. قانون می‌گوید در این منطقه نباید بیش از پنج طبقه ساخته شود، زمانی که این کار را انجام دهیم باز همین اتفاقات را شاهد خواهیم بود. اگر کارهایمان در چارچوب مقررات باشد چنین اتفاقاتی را شاهد نخواهیم بود. طبیعتاً شهرداری مشکلات زیادی دارد که باید بتواند آنها را حل‌وفصل کند. شهرداری باید برنامه‌های مدونی داشته باشد که بتواند شیوه‌های تأمین مالی دیگری را برای خودش در نظر بگیرد که کم‌کم از مسئله فروش تراکم عبور کند.

ممانعت از تجمع سهام‌گذاران کاسپین مقابل مجلس

● ایلنا؛ هم‌زمان با برگزاری جلسه کمیسیون اصل نود به‌منظور رسیدگی به وضعیت سهام‌گذاران مؤسسه‌های مالی کاسپین و آزمان، تعدادی از این سهام‌گذاران خواستار برگزاری تجمع مقابل مجلس بودند که با حضور نیروهای انتظامی و امنیتی از برگزاری این تجمع ممانعت شد. هم‌زمان نیروهای انتظامی از حضور در تمامی خیابان‌های اطراف مجلس از سهام‌گذارانی که خواهان تجمع مقابل مجلس بودند، خواستند مقابل ساختمان پارلمان تجمع نکنند. در پی حمله تروریستی ۱۷ خردادماه به ساختمان مجلس شورای اسلامی و حرم مطهر حضرت امام خمینی(ره)، پوشش امنیتی مجلس چندبرابر شده است.

تلاش برای راه‌اندازی اتحادیه کسب‌وکارهای اینترنتی

● ایسنا؛ رئیس اتاق اصناف از برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی اتحادیه کسب‌وکارهای اینترنتی خبر داد. علی قاضلی اظهار کرد: فعالیت کسب‌وکارهای نوین در دو سال گذشته مورد بحث زیادی قرار گرفته و بر همین اساس اتاق اصناف معاونتی را برای مدیریت این گروه شکل داده است. وی عنوان کرد: به دنبال پیگیری‌های صورت‌گرفته قرار بر آن شد اتحادیه مستقلی در این حوزه تشکیل شود که برای تشکیل چنین اتحادیه‌ای جلساتی تشکیل شده و در سطح اصناف و دولت پیگیری‌های لازم صورت گرفته است.

امروز قرارداد توسعه فاز ۱۱ با توتال فرانسه امضا می‌شود

● ایلنا؛ امروز اولین قرارداد در قالب قراردادهای جدید نفتی برای توسعه فاز ۱۱ پارس جنوبی با توتال فرانسه امضا می‌شود. این قرارداد با حضور وزیر نفت، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران، مدیرعامل شرکت توتال فرانسه، مدیرعامل شرکت نفت و گاز پارس، مدیرعامل شرکت CNPC چین و مدیرعامل شرکت پتروپارس ایران در باغ کوشک وزارت نفت انجام می‌شود. قرارداد است توتال رهبر کنسرسیومی باشد که سی‌ان‌پی‌سی چین و پتروپارس ایران نیز در آن قرار دارند. این قرارداد به نزدیک به پنج میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد که در مرحله نخست یک میلیارد دلار از سوی توتال سرمایه‌گذاری صورت می‌گیرد.

قطر با ضمانت‌نامه نیسا



۵ سال

ضمانت بی قید و شرط
کمپرسور



گری

iCOOL

اینورتر



هوای شما را داریم...!

www.nia.ir

خدمات مشتریان: 021 - 23 22