

معاون رئیس جمهور خبر داد

پرداخت خسارت ۵۰میلیارد تومانی

برای برف گیلان



رئیس کل بانک مرکزی می گوید
رانت خواران ۵۰درصد
توان ما را می گیرند



در صفحات بعدی بخوانید

وضعیت افت وخیز صنعت درگفت وگو با مهدی صادقی نیارکی
سرپرست معاونت امور صنایع صمت

عمق ساخت باتمام قوا باید افزایش یابد

با کاهش سهم درآمدهای نفتی در اقتصاد ومنفی شدن رشد اقتصادی بانفت، آمارهای جدید نشان می دهد که نقش وسهم بخش صنعت ومعدن در رشد اقتصادی کشور یاتولید ناخالص داخلی بدون نفت، افزایش پیدا کرده است. به گونه ای که بار رشد اقتصادی بدون نفت کشور بر دوش بخش صنعت ومعدن افتاده است. آمارهای جدید برای بسیاری از کارشناسان قابل توجه است. چرا که بعد از تشدید تحریم ها، چندان تصور نمی شد که بخش صنعت ومعدن بتواند در حوزه اقتصاد ملی نقش آفرینی کند.

کرکره بورس

شنبه چگونه بالا می رود؟

درصد بازدهی
هفتگی
۴۶۰ هزار واحد
شروع با عدد

شاخص کل بورس تهران روز شنبه عدد ۴۶۰ هزار واحد را ثبت می کند. بورس تهران همچنان بدون وقفه رشد صعودی خودش را تجربه می کند، به طوری که در آخرین روز هفته جاری عدد شاخص کل این بازار به عدد ۴۵۹ هزار و ۷۹۰ واحد رسید که در مقایسه با پایان هفته گذشته حدود ۲ درصد رشد را تجربه کرد. در واقع، بازدهی هفتگی بورس تهران به ۲ درصد رسید.

یک پیش بینی داخلی از رشد اقتصادی ۹۸

بدون نفت؛ ۱٫۸ درصد

مطابق با اعلام مرکز پژوهش های مجلس، هر چند به دلیل نرخ رشد منفی بخش نفت، رشد اقتصادی کشور در سال ۹۸ هم چنان منفی خواهد بود، اما رشد اقتصادی بدون نفت در سال ۹۸ حدود ۱٫۸ درصد برآورد می شود

اولاً، بارندگی های بیش از انتظار در سال آبی قبل، موجب شد که برآوردهای مثبت قبلی از رشد این بخش بهبود یابد. ثانیاً تحولات بازار مسکن، حجم سرمایه گذاری در بخش ساختمان را در نیمه اول سال ۱۳۹۸ افزایش داده است

رشد تولید ساختمان های مسکونی در نیمه اول سال ۱۳۹۸ به اندازه ای بوده است که رشد منفی تولید ساختمان های دولتی (ناشی از کاهش حقیقی طرح های عمرانی) را نیز پوشش داده و رشد کل بخش ساختمان را به طور نسبتاً قابل توجهی افزایش داده است

بایسته های توسعه حمل و نقل ریلی

علی رغم وجود حدود سیزده هزار کیلومتر خطوط ریلی ساخته شده در کشور و وجود برنامه توسعه حمل و نقل ریلی کشور با اعتبار کلی حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان، میزان بار حمل شده توسط راه آهن در مقایسه با وضعیت مطلوب قابل توجه نیست. بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس و دفتر گزارش

طرح جامع حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، سهم راه آهن از حمل بار در سال های اخیر حدود ۷ تا ۱۲ درصد برآورد می شود، در حالی که بر اساس گزارش های موجود، متوسط حمل بار توسط ریل (به صورت تن-کیلومتر) در اروپا ۱۸ درصد، در آمریکا ۳۸ درصد و در روسیه ۸۸ درصد است.

بر اساس قانون برنامه ششم توسعه، سهم حمل و نقل ریلی از حمل زمینی بار باید حداقل به ۳۰ درصد برسد. بدین ترتیب در سال ۱۴۰۰ باید حدود ۲۰۰ میلیون تن کالا از طریق حمل و نقل ریلی جابه جا شود، در حالی که در کمتر از دو سال مانده به موعد مذکور، این عدد در حال حاضر کمتر از یک سوم عدد مدنظر در قانون برنامه ششم توسعه است.

صرفنظر از راهکارهای افزایش سهم ریل در حمل بار نظیر بهبود بهره وری شبکه ریلی، کاهش زمان سیر و اولویت دهی به قطارهای باری در مسیرهای ترانزیتی، توجه به تکمیل خطوط اولویت دار باری و ترانزیتی (با نگاهی به استفاده از روش های مشارکت عمومی خصوصی (PPP)) می تواند در تحقق چشم انداز حمل و نقل ریلی تأثیرگذار باشد.

اما بدون شک مهم ترین حلقه مفقوده در امر تحقق سهم ریل در حمل بار زمینی در کشور تکمیل نبودن زیر شبکه ریلی در اتصال به مراکز عمده تولید و جذب بار اطراف خطوط ریلی کشور است.

در حال حاضر و بر اساس شرح وظایف تعریف و تفکیک شده در وزارت راه و شهرسازی عمده مسئولیت احداث خطوط زیر ساخت حمل و نقل نظیر راه و آزادراه و همچنین راه آهن در قالب بیش از سی کلان طرح ریلی به عهده شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور از معاونت های وزارت راه و شهرسازی است. این شرکت دولتی حسب جدول مندرج در پیوست قانون بودجه کل کشور عملاً تنها مکلف ومحدود به احداث خط ریلی اصلی واسط بین شهرهای مبدأ ومقصد مندرج در عنوان طرح ها نظیر جابهار- زاهدان، گرگان- بجنورد- مشهد بوده وبه لحاظ قانونی امکان احداث خطوط ریلی تکمیلی در حوالی خط اصلی برای پوشش مراکز بار محدوده طرح را دارا نیست. چه بسیار طرح های کلان ریلی نظیر راه آهن اصفهان- شیراز یا گذشت بیش از یک دهه از زمان افتتاح به دلیل کامل نبودن خطوط جانبی و فرعی عملاً در حمل و نقل بار ناموفق بوده وسرمایه عظیم احداث زیر ساخت موجود عملاً با بهره وری پایین وبلیکه ضرره در حال استفاده است. شایان ذکر است که به استثنای چند طرح محدود، سیاست ساخت خطوط ریلی در کشور به صورت ساخت خطوط ریلی ترکیبی (باری-مسافری) است وباتوجه به نوع رویکرد، به لحاظ سهولت دسترسی وزمان سیر برای جذب مسافر عمدتاً جذابیت های قابل ملاحظه ای ندارد.

باید توجه داشت که هزینه واحد هر کیلومتر ساخت راه آهن (شامل مهندسی، زیرسازی، روسازی، ساختمان، راهای دسترسی و... بدون احتساب هزینه ناوگان) در کشور به حدود ۲۵۱۷۵ میلیون ریور (در سال جاری حدود ۲۰-۲۰۰ میلیارد تومان) برآورد می شود. لذا باآوری این نکته ضروری است که هزینه اجرای زیر ساخت های حمل و نقل از جمله احداث خطوط ریلی بسیار سنگین بوده وعمد بهره برداری مناسب از زیر ساخت های ساخته شده مزبور عملاً نتیجه ای جز بیلا استفاده ماندن سرمایه گذاری عظیم انجام شده ندارد.

در همین راستا همکاران و هماهنگی ویژه مابین وزارت راه وشهرسازی (معاونت های برنامه ریزی، حمل و نقل وراه آهن وزیرساخت) وسازمان برنامه وبودجه کشور به منظور اصلاح طول واعتبار مورد نیاز طرح ها واحتمالاً اصلاح یا بازنگری بخشی از قوانین کشور در حوزه احداث وبهره برداری از خطوط ریلی فرعی ضروری است.

گله مند هستند. آنها می گویند که جمعه ها روز کار ما است چرا که مردم می توانند با خودروی شخصی خود بایند و خرید کنند. فروشندگان مولوی در حالی با فروشگاه های زنجیره ای رقابت می کنند

شهرها را پوشش می دهند. در این روزها که فروشگاه های زنجیره ای با انواع و اقسام تخفیف ها و ترغیبه ها سعی می کنند مشتری دارند، فروشندگان «صاحب جمع» از وضعیت فروش شان

ره، آجیل و سایر خوراکی هایی که در هر آشپزخانه و خانه ای به آن نیاز می شود. در این خیابان تا جایی که چشم کار می کند، مغازه و دالان هایی است که کالاهای مشابه یکدیگر را عرضه می کنند،

«ایران» از «تقاطع مولوی و صاحب جمع» گزارش می دهد

دست خالی از اینجا بر نمی گردید

مرجان اسلامی فر

درست از تقاطع خیابان «مولوی» و «صاحب جمع» شروع می شود. مرکز خرید برنج، حبوب، گوشت، مرغ، روغن،

خاطره مردم از روز اول افتتاح آزمایشی آزادراه تهران- شمال

نیمه اول اسفند با ۸۰ کیلومتر سرعت وارد شوید

سپهیا یادگاری

عبور آزمایشی از قطعه اول آزاد راه تهران- شمال روز گذشته آغاز شد و به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی بهره برداری رسمی از آزادراه در نیمه اول اسفند با حضور رئیس جمهوری خواهد بود.

ورودی قطعه یک آزادراه تهران- شمال در انتهای بزرگراه همت غرب بعد از خروجی دهکده المپیک است. با آغاز عبور آزمایشی از این قطعه، تابلوی چالوس در انتهای اتوبان همت، نصب شده است.

با اینکه عبور آزمایشی از آزادراه محدود به دو ساعت و از ساعت ۱۲ تا ۱۴ روز گذشته بود اما استقبال مردم برای ورود به آزادراه بسیار زیاد بود. روز گذشته تعداد زیادی از خودروهای عبوری با توقف در انتهای بزرگراه همت غرب، در انتظار ورود به آزادراه تهران ـ شمال بودند. شهروندان علت حضور خود را ثبت لحظه ورودشان در آزادراه به عنوان اولین خودروی عبوری از قطعه یک آزادراه تهران شمال عنوان کردند. ورودی قطعه یک آزادراه تهران ـ شمال در انتهای بزرگراه همت غرب بعد از خروجی دهکده المپیک است. این قطعه از بزرگراه همت منشعب می شود و تا شهرستانک در جاده قدیم کدوان ادامه دارد.

قرار بود قطعه یک آزادراه در بهمن ماه به صورت رسمی افتتاح شود، اما مسئولان شرکت بهره برداری از آزادراه اعلام کردند، افتتاح آزادراه به تعویق افتاده است. اما رئیس جمهوری روز سه شنبه و در مراسم گرامیداشت ۲۲ بهمن ماه، دستور داد تا عبور آزمایشی از آزادراه روز چهارشنبه آغاز شود. با دستور رئیس جمهوری روز گذشته مهم ترین قطعه آزادراه تهران ـ شمال به صورت آزمایشی زیر بار ترافیک رفت تا در نیمه اول اسفند به صورت رسمی بازگشایی شود.

آزادراه تهران- شمال ۴ قطعه دارد که قطعه چهارم آن در سال ۹۵ به بهره برداری رسید. قطعه دو و سه آن نیز در حال آماده سازی است. اما قطعه یک، مهم ترین قطعه آزادراه است که طول مسیر تهران- شمال را ۶۲ کیلومتر

کاهش می دهد و صرفه جویی ۸۶

میلیون لیتر بنزین در سال با شروع عبور و مرور از این قطعه اتفاق می افتد. سعید شاهسواری، مدیر عامل شرکت احداث و بهره برداری آزادراه تهران ـ شمال در گفت وگو با «ایران» در پاسخ به این سؤال که تا افتتاح رسمی عبور آزمایشی ادامه دارد؟ گفت: عبور آزمایشی فقط روز گذشته و امروز خواهد بود و آزادراه از ساعت ۱۲ تا ۱۴ به روی شهروندان باز است. اما دوباره تا افتتاح رسمی بسته می شود.

شاهسواری، افتتاح قطعه آزادراه را طبق اعلام وزارت راه و شهرسازی نیمه اول اسفند عنوان کرد و گفت: عبور آزمایشی در دو روز با هماهنگی پلیس راه انجام شد و فقط محدود به دو روز است. آزادراه دوباره بسته می شود تا نواقص آن رفع شود. او بحث هایی مانند نظافت، کنترل و نصب دوربین های سرعت و «خرده کاری های باقیمانده» را علت بسته شدن دوباره قطعه یک تا نیمه اول اسفند اعلام کرد.

■ **عوارض**
نرخ عوارض آزادراه مهم ترین سؤالی است که مردم می پرسند، اما تاکنون نرخ دقیق آن اعلام نشده است. پرویز فتح، رئیس بنیاد مستضعفان، به عنوان سازنده آزادراه، در خصوص تعیین نرخ عوارض گفت: مدیریت نرخ گذاری عوارض طبق قانون با دولت و وزارت راه و شهرسازی است و ما هم تابع آن هستیم. ما مدعی آن هستیم که در آزادراه تهران- شمال سرمایه گذاری کرده ایم و قرارداد داریم و باید با همان تشریفات قانونی، این سرمایه گذاری به بنیاد مستضعفان برگردد.

رئیس بنیاد مستضعفان ادامه داد: اگر نرخ را کم بگذارند، ما به جای ۱۰ سال، باید ۱۵ سال در آزادراه خیمه بزنیم. حداقل باید ۱۰ سال از آزادراه بهره برداری کنیم تا اصل پولمان برگردد و سپس محور را به وزارت راه و

شهرسازی تحویل می دهیم. درباره نرخ عوارض آزادراه از بنیاد هم نظرخواهی کرده اند اما نرخ گذاری مصوبه دولت است.

به گفته فتح، رئیس جمهوری شخصاً در خصوص عوارض آزادراه تهران-



امیر رحیمی/ ایران



سپهیا

برخی دانستنی ها درباره آزادراه؛ از ساعت تا عوارض

- **عوارض تردد در زمان عبور آزمایشی آزادراه تهران- شمال رایگان است**
- **تردد آزمایشی در قطعه نخست آزادراه تهران- شمال ۶۲ کیلومتری سفر، بیش از ۱٫۵ ساعت از زمان ازدحام مسافران کم می کند**
- **آزادراه تهران- شمال نخستین آزادراه کف بتنی ایران است**
- **با بهره برداری از قطعه نخست، سالانه ۸۶ میلیون لیتر در مصرف سوخت صرفه جویی می شود**
- **صرفه جویی سوخت باعث کاهش ۳۷ میلیون تنی آلودگی هوا خواهد شد**
- **نرخ عوارض آزادراه کمتر از ۵۰ هزار تومان خواهد بود**

در خصوص ظرفیت و گنجایش

آزادراه برای بار ترافیکی در ایام پیک، مدیرعامل شرکت احداث و بهره برداری آزادراه تهران ـ شمال

گفت: آزادراه از نظر گنجایش و ظرفیت بار ترافیکی مشکلی ندارد اما با توجه به مقصد آن که جاده فعلی چالوس است، باید کنترل های ترافیکی رعایت شود تا مشکلی در ایام پیک به وجود نیاید. در روزهای پیک سفر در هماهنگی با پلیس شاید لازم باشد مسیر یکطرفه شود.

■ **تردد ماشین سنگین**

عبور ماشین سنگین از آزاد راه ممنوع است. شاهسواری علت آن را ممنوع بودن تردد ماشین سنگین از جاده چالوس عنوان کرد. به گفته مدیرعامل شرکت آزادراه تهران- شمال، سازه آزادراه از نظر فنی برای عبور ماشین سنگین طراحی شده است اما چون

انتهای آن به جاده چالوس منتهی می شود و عبور ماشین سنگین از جاده چالوس ممنوع است، فعلاً تردد ماشین سنگین از آزادراه ممنوع است.

■ **سرعت ۸۰ کیلومتر**

در خصوص تعیین سرعت حرکت در آزادراه، معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در طرح مهندسی ساخت، سرعت عبور از آزادراه ۱۰۰ کیلومتر است اما با توجه به کوهستانی بودن مسیر و وجود ۳۲ کیلومتر تونل و ۳ کیلومتر پل در مسیر، برای حفظ ایمنی، فعلاً سرعت مجاز حرکت ۸۰ کیلومتر و در

تونل ها ۷۰ کیلومتر در ساعت تعیین شده است. اما اگر در آینده پلیس افزایش سرعت را بدون مانع عنوان کند ممکن است سرعت به ۱۰۰ کیلومتر برسد.

به گفته خادمی با توجه به کوتاه شدن زمان سیر از یک ساعت و نیم به