

عددخبر



تولید بیشتر گاز گلخانه‌ای در ایران نسبت به جهان

برات قبادیان، معاون آموزش وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «امروز بخشی‌نگری‌ها منجر به سهم ۱۰۰ درصدی هر ایرانی در تولید گازهای گلخانه‌ای شده که دست‌کم ۷۲ درصد بیش از متوسط جهانی است. او به ایرنا گفت: «تولید خودروهایی با استاندارد آلایندگی یورو ۵ و در مقابل استفاده از سوخت بنزین که بهترین استاندارد آن یورو ۴، آن هم محدود به چند کلانشهر کشور است، گویای دوگانگی در برنامه‌ریزی‌های رفاهی است.» قبادیان تأکید کرده است که تولید خودروی یورو ۵ بدون تولید کافی و مناسب بنزین یورو ۵ بدون فایده است و سازمان محیط زیست بیشتر از آنکه یقه وزارت نفت را بگیرد یقه وزارت صنعت و خودروسازان را می‌گیرد. □

۳۰

میلیون مترمکعب

آب دزدی در تهران

محمدرضا کرمی‌نژاد، معاون نظارت بر بهره‌برداری آب‌های استان تهران، با اشاره به مصرف غیر مجاز ۲ درصد از کل آب تهران گفت: «سالانه ۳۰ میلیون مترمکعب آب در این استان به‌صورت غیرمجاز استفاده می‌شود.»

او به مهر توضیح داد: «میانگین تعداد انشعاب‌های غیرمجاز در این استان سالیانه ۱۲ هزار رشته است. این انشعاب‌ها بیشتر در شهرهای پیرامون استان و در امور ساخت وسازهای غیرمجاز استفاده می‌شود.» □



خودروها بیمه شخص ثالث ندارند

غلامرضا سلیمانی، رئیس‌کل بیمه مرکزی با اشاره به اینکه ۱۰ درصد خودروها بیمه شخص ثالث ندارند، گفت: «درآمد حق بیمه تولیدی و خسارت پرداختی در ۹ ماه منتهی به آذر ۹۸ به ترتیب حدود ۴۳۲ و ۲۲۴ هزار میلیارد تومان رشد داشته است و رشد حق بیمه تولیدی و رشد خسارت پرداختی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ترتیب حدود ۴۱٫۴ و ۲۴٫۲ درصد بوده است.»

بنا به اعلام بیمه مرکزی، بیمه شخص ثالث زیانده‌ترین مدل بیمه‌ای در ایران است و پس از آن شرکت‌های بیمه‌ای برای بیمه‌نامه‌های تکمیلی درمان متحمل بیشترین خسارت می‌شوند. □



فارس

مردم پهناورترین استان ایران از کمبود راه رنج می‌برند
سیستان و بلوچستان در بیراهه سیل

[شهروند] چکمه‌های بلند پلاستیکی جزء جدانشدنی زندگی بچه‌ها در سیستان و بلوچستان است؛ بچه‌هایی که برای رسیدن به مدرسه گاهی ناچار می‌شوند به آب بزنند و از رودخانه‌ها و مسیل‌ها عبور کنند. معلم سیستان و بلوچستانی می‌گوید رسیدن به کلاس درس در زمستان گرفتاری‌های زیادی دارد. در زمستان گاهی رودخانه‌های فصلی طغیان می‌کنند و دیگر نمی‌شود از کوتاه‌ترین راه به مدرسه رفت. مثلاً اگر رودخانه فصلی سرکش شود برای دسترسی به روستای «سی تل» باید از مسیری حرکت کنید که راه‌تان را ۲۵ کیلومتر دورتر می‌کند. در این مواقع مجبورید از دوراهی خیرآباد به الله‌آباد نایگون حرکت کنید و از آنجا به جاده خاکی برسید که ۶۰ کیلومتر است و البته ۴۰ کیلومتر آن در بستر رودخانه قرار دارد.

محلی‌ها می‌گویند در سیستان و بلوچستان حتماً باید خودرو شاسی‌بلند با کمک‌فنر قوی داشته باشید تا بتوانید در این استان جابه‌جا شوید؛ به اصطلاح خودروهای طبیعت‌نورد «آفرود». خانواده‌های پولدارتر توپوتا و هایلوکس دارند و خانواده‌های فقیرتر گاهی مجبورند تا کمر به آب بزنند تا بتوانند از کوتاه‌ترین مسیر به مقصدشان بروند.

راهی نداشتیم تا فرار کنیم

این روزها سیل در سیستان و بلوچستان خبرساز شده است. مردم منطقه قصرقند، درگان، نیکشهر، کنارک و چابهار گویا بدتر می‌دارند. عباسعلی ارجمندی، مدیر کل مدیریت بحران استان سیستان و بلوچستان به ایرنا گفته است که ۴۰۰ روستای این استان در محاصره سیلاب قرار گرفته است. یکی از اهالی بومی منطقه به «شهروند» می‌گوید راه آسفالت و مناسبی وجود نداشت تا مردم و دام‌هایشان با سرعت بیشتری از مهلکه سیل فرار کنند و همین موضوع باعث شده است تلفات سنگین دومی به آنها وارد شود.

یکی دیگر از اهالی منطقه هم توضیح می‌دهد که اینجا اینترنت هم قطع است و تلفن هم قطع است و تنها یک ساعت در روز آنتن مخابراتی داریم. او تأکید می‌کند حتی تلفنی وجود ندارد که در زمان مناسب و وقتی که آب چندان بالا نیامده بود از دیگران کمک بخواهند.

سهم سیستان و بلوچستان از راه‌های ایران فقط ۱٫۲ درصد

کمبود راه در سیستان و بلوچستان یکی از بزرگ‌ترین معضلات این منطقه است. براساس اعلام اداره کل راهداری سیستان و بلوچستان با وجود اینکه سیستان و بلوچستان پهناورترین استان ایران است و ۱۱٫۱۶ درصد وسعت کشور را دربرمی‌گیرد، اما این استان سهم چندانی از بزرگ‌راه‌های کشور ندارد. این وضع به‌حدی وخیم است که از حدود ۱۶ هزار کیلومتر بزرگ‌راهی که در ایران وجود دارد تنها حدود ۲۰۰ کیلومتر آن در سیستان و بلوچستان قرار دارد و به عبارت دیگر فقط حدود ۱٫۲ درصد از بزرگ‌راه‌های ایران در سیستان و بلوچستان ساخته شده است. به جز این، در ایران چیزی حدود ۲ هزار و ۴۰۰ کیلومتر آزادراه وجود دارد که سیستان و بلوچستان هیچ سهمی از آزادراه‌های ایران ندارد. علاوه بر این، در ایران حدود ۲۰۰ هزار کیلومتر راه روستایی وجود دارد که حدود ۵۲ درصد آن آسفالت است. این درحالی است که در سیستان و بلوچستان فقط ۱۵ هزار کیلومتر راه روستایی وجود دارد که تنها ۳۴ درصد آن آسفالت است. درواقع فقط حدود ۷ درصد راه‌های روستایی ایران در سیستان و بلوچستان است. این درحالی است که این استان بیش از ۱۱ درصد مساحت ایران را تشکیل می‌دهد. در حال حاضر، جمعیت روستایی سیستان و بلوچستان یک میلیون و ۲۸۰ هزار نفر است که ۸۸۰ هزار نفر معادل ۶۹ درصد آن به راه آسفالت روستایی دسترسی دارند، درحالی که از ۱ میلیون و ۹۵۰ هزار نفر روستائین کشور ۱۹٫۵ میلیون نفر، معادل ۹۲ درصد از راه آسفالت برخوردارند.

راه‌سازی در سیستان و بلوچستان برای بخش خصوصی

نمی‌صرفند
حسین میرشفیق، مشاور وزیر راه و شهرسازی که قبلاً معاون راه روستایی این وزارتخانه بود، درباره کمبود راه در سیستان و بلوچستان به «شهروند» می‌گوید که در حال حاضر سازمان‌های دولتی برای احداث راه در کشور با مشکل کمبود بودجه و اعتبار مواجه هستند و از آن سمت استانی مانند سیستان و بلوچستان برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جذابیت ندارد که در آن منطقه سرمایه‌گذاری کنند و راه بسازند.

نبود زیرساخت‌های اقتصادی مناسب در این منطقه موجب می‌شود که تردد در سیستان و بلوچستان آمار قابل توجهی نداشته باشد و طبیعی است که سرمایه‌گذاران راه‌ها می‌خواهند از محل عوارض راه‌ها به درآمدزایی برسند. در سیستان و بلوچستان میزان ترددها برای سرمایه‌گذاران راه‌ها توجیه اقتصادی ندارد.

براساس اعلام وزارت راه و شهرسازی سهم مشارکت دولت در ساخت آزادراه‌ها تنها ۴ درصد است و سهم بخش خصوصی به حدود ۷۰ درصد می‌رسد.

دست‌خالی بودجه‌های دولتی برای راه

از آن سمت منابع دولتی‌ها هم برای ساخت راه جوابگو نیست. جلال بهرامی، معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیر بنای حمل‌ونقل، به ایرنا گفته است که براساس برنامه‌ریزی صورت‌گرفته تا پایان امسال حدود هزار و ۱۰۰ کیلومتر آزادراه در کشور ساخته می‌شود اما توانایی ساخت هزار کیلومتر آزادراه در سال در صورت تأمین شدن سرمایه‌موردنیاز آن وجود دارد.

او توضیح داد است که به طور متوسط سالانه حدود ۶۰ کیلومتر آزادراه ساخته‌ایم که با آنچه نیاز داریم به هیچ‌وجه هم‌خوانی ندارد. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که هزینه

ساخت هر کیلومتر راه از سوی وزارت راه ۱۷ تا ۲۰ میلیارد تومان برآورد شده است. این درحالی است که بودجه سازمان راهداری حدود ۹ هزار میلیارد تومان است و این سازمان بارها اعلام کرده است که با این رقم حتی نمی‌تواند به‌طور مناسب و مطلوب از راه‌ها نگهداری کند.

پروژه‌های راه در سیستان و بلوچستان معطل پول

در حال حاضر هزینه مورد نیاز برای پایان عملیات ساخت چهار بزرگ‌راه در شمال سیستان و بلوچستان ۹۵۴ میلیارد تومان است در حالی که مجموع کل اعتبارات ملی و استانی برای پروژه‌های راه‌سازی اداره کل راه و شهرسازی این استان در سال گذشته ۱۶۳ میلیارد تومان بوده که از این رقم تنها ۱۷ درصد معادل ۲۹ میلیارد تومان تخصیص داده شده است.

بنا به اعلام اداره کل راه و شهرسازی سیستان و بلوچستان مهم‌ترین و بزرگ‌ترین مشکل استان در حوزه زیرساخت کمبود بزرگ‌راه است که به نسبت وسعت استان این کمبود کاملاً فاحش است. اما بزرگ‌ترین مانع در احداث بزرگ‌راه یا تمام بزرگ‌راه‌های در حال ساخت، کمبود اعتبار و بودجه است. هر سال به دلیل کمبود بودجه و اختلاف زیاد بین هزینه‌ها و بودجه تخصیص داده‌شده پروژه‌ها با تأخیر انجام و همین سبب می‌شود تا به نسبت استان‌های دیگر کمبود شدید بزرگ‌راه‌ها در استان خودنمایی کند.

به جز این کیفیت راه‌های این استان چندان مطلوب نیست و به‌عنوان مثال محور مواصلاتی خاش به سراوان معمولاً آمار زیادی از تصادف‌های جاده‌ای را به خود اختصاص می‌دهد و اکثراً استانداردی نبودن جاده‌ها را عامل این حوادث می‌دانند؛ این درحالی است که جاده خاش به سراوان یکی از راه‌های فرعی است و کاملاً ویژگی‌ها و استانداردهای یک جاده فرعی را دارا اما میزان سرعتی که برای تردد در این جاده در نظر گرفته شده است، رعایت نمی‌شود و همین عامل به وقوع حوادث و سوانح جاده‌ای در این محور منجر می‌شود. □

رئیس اتاق بازرگانی تهران:

اعتماد در اقتصاد قربانی شده است

[شهروند] موج ناکارآمدی‌های مدیریتی به موازات رشد روزافزون فسادهای مالی بزرگ‌ترین تهدیدهای حال حاضر اقتصاد ایران هستند. این مسأله را مسعود خوانساری، رئیس اتاق بازرگانی تهران گفته و حالا نتیجه‌گیری او که این عوامل را تنه به تنه تحریم‌ها مسبب به قربان‌گاه رفتن اعتماد در اقتصاد ایران می‌داند، شنیدنی است.

رئیس اتاق بازرگانی تهران در چهارمین دوره اعطای تندیس امین‌الضرب که روز گذشته در تالار وحدت برگزار شد، با بیان اینکه مردم نگران و بی‌اعتماد شده‌اند، اظهار کرد: «علاوه بر تحریم‌هایی که از سوی دشمنان به ما تحمیل شده، حضور مدیران ناکارآمد در کشور شرایطی را به وجود آورده که متأسفانه آنچه در اقتصاد قربانی شده اعتماد است. جوانان با امید از دانشگاه‌ها بیرون می‌آیند اما چگونه می‌شود در فضایی که پر از نگرانی و بی‌اعتمادی است، به فکر کسب‌وکار باشند.»

مسعود خوانساری با تأکید بر اینکه هرچا که امید بوده یا از بین رفته یا بسیار کم‌رنگ شده است، افزود: «تاریخ شهادت می‌دهد که در دهه ۶۰ حضور مردم هم در عرصه جنگ و هم در عرصه اقتصاد از خودگذشتگی کردند و بعد از آن در دهه ۷۰ وارد سازندگی شده و تمام تلاش خود را کردند. دهه ۸۰ نیز دوره اصلاحات بود و اتفاقات بسیار خوبی در حوزه اقتصادی و عرصه بین‌المللی برای کشور رخ افتاد.» رئیس اتاق بازرگانی تهران دهه ۹۰ را دهه سرخوردگی مردم توصیف کرد و گفت: «این دهه با شعار

عدالت آغاز شد اما به دلیل اشتباهات و مدیریت ناکارآمد، سرخوردگی را به دنبال داشت. خوانساری ناامیدی مردم را به‌رغم شعار عدالت و امید دستاورد دهه ۹۰ دانست.»

سوءظن به کارآفرینان

او اضافه کرد: «کارآفرینان، وطن‌پرستان هستند که باید به جامعه شناسانده شوند اما مسئولان دولتی همواره به آنها نگاه توأم با سوءظن داشته‌اند، به همین دلیل ما هیچ‌جا نشانی از آنها نمی‌بینیم.» رئیس اتاق بازرگانی تهران با بیان اینکه در هیچ کتابی اسمی از کارآفرینان نیست، افزود: «کارآفرینان همان‌هایی هستند که در شرایط تحریم اقتصادی کلنگ راه‌اندازی کسب‌وکارها را بر زمین می‌زنند یا جوانانی که استارت‌آپ‌ها را برای توسعه کسب‌وکارهای نوین با تمام مشکلات راه‌اندازی می‌کنند اما هیچ‌گاه آنها را به مردم به‌عنوان یک الگوی قابل تقدیر معرفی نمی‌کنند.»

به گفته خوانساری «هر روز شاهد آن هستیم که خبرهایی در مورد فساد مالی به گوش می‌رسد اما هیچ‌وقت این فسادها مربوط به کارآفرینان و فعالان حوزه کسب‌وکار بخش خصوصی نبوده است.» او در پایان سخنان خود گفت: «باید برای بازگشت امید به مردم تلاش کنیم و این مهم نیاز به همکاری بخش خصوصی و بخش دولتی با یکدیگر دارد.» □

