

ایستگاه پایانی
خیال!

۷
حمل و نقل

چه کسی دلار را
گران می کند؟

۳
اقتصاد

میدان تازه

دیپلماسی اقتصادی، ایران را از فشار تحریم نجات می دهد

ائتلاف اقتصادی علیه آمریکا

شکل گیری تقاضاهای کاذب توسط دلالتان و سوداگران در بازار

اجاره کارت ملی برای خرید دلار

صفحه ۲

صفحه ۳

سند دماوند به نام چه کسانی زده شده است

وقف دماوند؟!!

۴

جامعه

نفت سیاست زده
به کدام سو می رود؟

۹

انرژی

بورس املاک، مردم را
خانه دار می کند؟

۶

بازار مالی

همدستی خودروسازان و دلالتان
برای افزایش قیمت خودرو

۳

اقتصاد

وسوسه برج سازی در یکی از
گران ترین خیابان های تهران

۴

جامعه

علل و پیامدهای
خاموشی ها

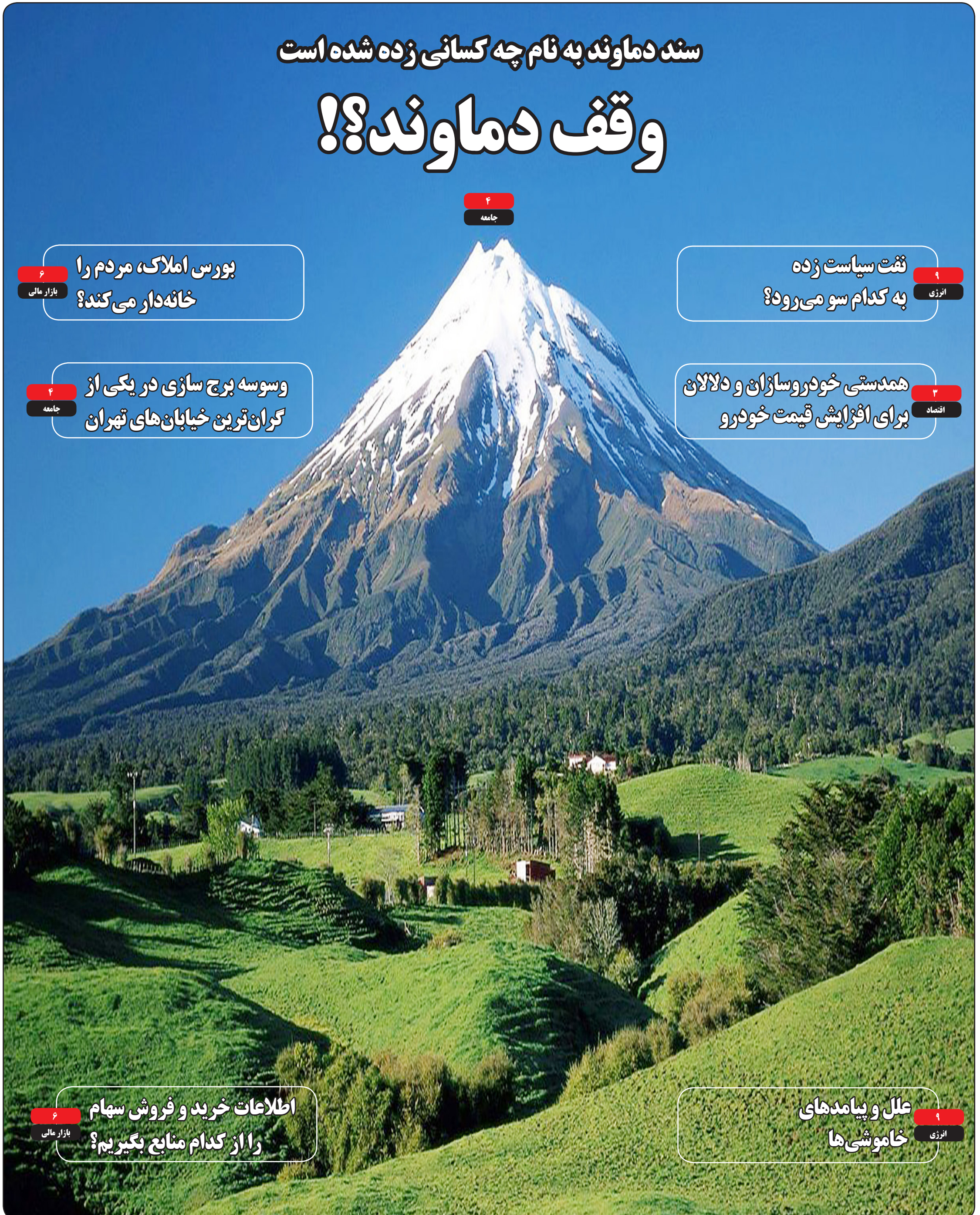
۹

انرژی

اطلاعات خرید و فروش سهام
را از کدام منابع بگیریم؟

۶

بازار مالی





سحیر قصبیان

در سال جهش تولید و در چهارمین مرحله؛ ۵۰ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۶۹ میلیارد تومان به بهره برداری رسید

با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و درچهارمین مرحله امسال، ۵۰ دستگاه واگن باری نو و لکوموتیو به ارزش ۶۹ میلیارد تومان سرمایه گذاری به بهره برداری رسید. با بهره برداری از این واگن‌های باری و لکوموتیو در مجموع در چهار ماهه نخست امسال ۲۵۹ دستگاه

ایستگاه پایانی خیال!

از معاون منابع انسانی شرکت بهره‌برداری مترو تهران (حومه) و تاکنون تنها راهکار، تزریق سوسپد به بخش مسافری بود که حالا دیگر توان پرداخت همان سوسپد هم وجود ندارد. بحران در کاسی مسافرکشی ریلی به وضوح دیده می‌شود.

مسافر بین مودهای حمل‌ونقل مقایسه هزینه – فایده انجام می‌دهد و بر این اساس برای هر سفر ریلی حاضر است مبلغ معینی بپردازد. این مبلغ میزان مطلوبیت سفر با قطار را در نزد مشتری اندازه می‌گیرد و اگر قیمت بلیت بیش از قیمت انتظاری باشد از انتخاب آن منصرف می‌شود، اما اگر قیمت بلیت کمتر از این قیمت انتظاری باشد حتی ممکن است برای بهره‌مندی از این امکان ارزان، سفرهای بیشتری را در برنامه خود بگنجانند. مرور تجربه دهه‌های اخیر، قیمت‌های پایین بلیت (سوسپیدی) و صف بلیت و کیفیت پایین خدمات مسافری ریلی و ضرر انباشته شرکت‌های حمل‌ونقل را به یاد می‌آورد، اما پس از دولت یازدهم، مدیریت راه‌آهن مجوز گرفت و موافقت خود را برای افزایش قیمت بلیت به شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری نشان داد تا از این رهگذر درآمد بیشتری جذب شود و کیفیت خدمات افزایش یابد و شاید به سوددهی برسند؛ اما اهداف این افزایش قیمت محقق نشد. به چه دلیل؟

اولاً) بازار به افزایش ناگهانی قیمت عکس‌العمل منفی نشان داد و در همان اولین سال افزایش قیمت‌ها، ریزش در مشتری قطارهای مسافری دیده شد و حتی در ایام نوروز ضربت اشغال صندلی کاهش پیدا کرد. قیمت‌های ارائه شده بیش از قیمت انتظاری مشتری بودند و ریل جذابیت خود را در مقابل مودهای دیگر حمل‌ونقل مسافر تا حدودی از دست داد.

ثانیاً) این افزایش قیمت، شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری را به سوددهی نرساند و بهبودی در کیفیت خدمات مشاهده نشد. از یک شرکت ضررده نمی‌توان انتظار بهبود کیفیت داشت، حتی اگر میزان ضرر آن مثلاً کسب‌شبه نصف شده باشد؛ چراکه افزایش درآمد بلیت‌فروشی صرف بازپرداخت بدهی می‌شود. در شرایطی که علی‌رغم اشباع قیمت بلیت، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نمی‌توانند دخل و خرجشان را بالانس کنند، نباید انتظار بهبود کیفیت داشت. وضعیت چنان حد است که با گران شدن قیمت بانداژ (به حلقه بیرونی چرخ آلات نقله ریلی که با ریل در تماس است، بانداژ می‌گویند)، انجمن صنفی حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته به شورای رقابت شکایت می‌برد (نامه مورخ ۱۳۹۹/۲/۷). این کیفیت نازل خود باعث کاهش قیمت انتتاری مشتری می‌شود. این چرخه معیوب همان است که خود را در ضرر ۸۰۰ میلیارد تومانی بخش مسافری نشان می‌دهد. بانک‌ها درخواست فالان ریلی را برای دریافت تسهیلات جدی نمی‌گیرند. کدام بانک حاضر است به کاسی که این همه ضرر بالا می‌آورد وام بدهد؟ واضح است که شرکت‌های ریلی امکان بازپرداخت وام را ندارند. در این وضعیت انجمن صنفی به وام گرونیایی با نرخ ۱۸ درصد دست رد می‌زند که این وام هیچ مشکلی را حل نمی‌کند و درخواست وام به نرخ ۱۲ درصدی خود را تا شرکت‌ها ناچار به تعدیل نیرو نشوند. درخواست پولی که نرخ بازگشتش ۲۹ درصد کمتر از نرخ تورم است، اسمش وام نیست. کمک بلاعوضی است. کمک بلاعوضی که از بودجه عمومی باید تأمین شود (این در حالی ست که نرخ تورم در بخش حمل و نقل، بیش از نرخ متوسط ۴۱ درصدی عمومی بوده است.

انواع واگن مسافری، باری و لکوموتیو به ارزش ۴۹۴ میلیارد تومان در حوزه ریلی کشور به بهره برداری رسیده است. در سالی که توسط مقام معظم رهبری سال جهش تولید نامگذاری شده و با بهره برداری از این ۲۵۹ دستگاه ناوگان ریلی در چهار ماهه نخست سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته در مجموع تولید ناوگان ریلی در کشور ۴۸ رشد درصد داشته است. در این مرحله ۴۹ دستگاه واگن باری نو در شرکت‌های واگن سازی پارس و واگن سازی کوثر تولید شده و یک دستگاه لکوموتیو نیز در شرکت مینا لکوموتیو پس از بازسازی کامل وارد خطوط ریلی کشور شد. در مرحله نخست امسال و در فروردین ماه سال جاری،

۵۶ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۱۲۵ میلیارد تومان، در مرحله دوم ۸۸ دستگاه به ارزش ۱۴۴ میلیارد تومان، در مرحله سوم ۶۵ دستگاه به ارزش ۱۵۶ میلیارد تومان و در مرحله چهارم امسال ۵۰ دستگاه ناوگان دیگر به ارزش ۶۹ میلیارد تومان سرمایه گذاری، در مجموع ۲۵۹ دستگاه ناوگان به ارزش ۴۹۴ میلیارد تومان سرمایه گذاری وارد شبکه ریلی کشور شده است. گفتنی است، در راستای توسعه ناوگان ریلی سال گذشته با برنامه ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران و در سه مرحله ۷۷۸ دستگاه ناوگان ریلی شامل لکوموتیو، واگن مسافری و باری به ارزش ۱۲۷۰ میلیارد تومان وارد خطوط ریلی کشور شدند.

هفته‌نامه اقتصادی – اجتماعی



خودروسازها با وام‌های اعطایی دولت پیش روی ماست.

– رقابت دولت با بخش خصوصی معنا ندارد. برنده این رقابت از

قبل معلوم است. شرکت‌های وابسته به دولت و بخش عمومی به آب کر ثروت عمومی وصل هستند و به‌راحتی شرکت خصوصی را از میدان به در می‌کنند. یک شرکت خصوصی مستقل خالی کند، مستقل چگونه می‌تواند با شرکتی که به یک بنگاه بزرگ اقتصادی مانند شستا یا بنیاد مستضعفان متکی است رقابت کند؟ دولت باید خود را از رقابت با بخش خصوصی کنار بکشد. این رقابت، لوث کردن خصوصی‌سازی است. نقش دولت تسهیل رقابت بین خصوصی‌هاست و داوری در مناقشه بین ذینفعان.

دولت به جای آنکه یکی از شرکت‌کنندگان در مسابقه باشد، باید پیست مسابقه را به نفع بخش خصوصی مستقل خالی کند، در موضع داور قرار بگیرد، مراقب باشد که همه شرکت‌کنندگان همه از یک نقطه شروع کنند، تیر شروع را شلیک کند، رگوردها را ثبت کند، مراقب باشد که مسابقه‌دهندگان به همدیگر تنه نزنند و برندگان را تشویق کند. دولت باید رقابت سالم را تضمین کند.

– دولت به جای فعالیت و میدان‌داری در کاسی مسافرکشی ریلی باید به کار اصلی خودش بپردازد و از طریق اهرم‌های حاکمیتی، به فکر اصلاح شاخص‌های کلان اقتصادی و اقتصادی کردن این کسب‌وکار باشد. هم‌اکنون به دلیل ارزانی حامل‌های انرژی، حمل‌ونقل ریلی نمی‌تواند از مزیت نسبی خود در مقایسه دیگر مودهای حمل‌ونقل استفاده کند. وقتی اتوبان و سوخت نسبتاً مجانی را در اختیار حمل‌ونقل جاده‌ای قرار می‌دهیم، اما برای استفاده از ریل از مشتری حق دسترسی می‌گیریم، چرا قیمت انتظاری مشتری برای بلیت قطار پایین نباشد؟

– دولت باید شکل‌گیری سرمایه و ایجاد بخش خصوصی مستقل را تقویت کند. خشت اول خصوصی‌سازی، تضمین حق مالکیت فردی است و سپس امنیت سرمایه و نهایتاً رقابت سالم. اگر خشت اول راست گذاشته می‌شد، امروز دولت نته‌نتها مجبور نبود به شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری ریلی کمک مالی بدهد، بلکه از محل مالیات عملکرد آنها، کسب درآمد می‌کرد.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری: خصوصی‌سازی در مسافرکشی ریلی ذیل فرآیند خصوصی‌سازی کلی در کشور است و کاملاً تحت تأثیر آن است. این ره که دولت به نام خصوصی‌سازی می‌رود به ترکستان است. ظاهراً قافله‌سالار، به ضعف بنیایی دچار است والا برج و باروی ترکستان از این فاصله بعید هم قابل‌مشاهده است.

رونمایی از سامانه آنلاین تأمین کنندگان شده مترو (AVL)

افزایش سرعت تصمیم گیری و اجرا، از دیگر پیامدهای مثبت راه اندازی سامانه AVL است.

او با اشاره به اینکه سامانه آنلاین تأمین کنندگان تأیید شده مترو به صورت جداگانه و آنلاین برای هر پروژه تمام استانداردهای، الزامات، قطعات و تجهیزات مورد نیاز را درج می‌کند، اظهار کرد: تأمین کنندگانی که توان تأمین تجهیزات و استانداردهای مورد نظر را دارند اعلام آمادگی کرده و با ارائه مستندات خود تأییدیه‌های مورد نظر را در کمترین زمان دریافت می‌کنند. همچنین شرکتهایی که به مرور استانداردهای مورد نظر خود را از دست می‌دهند از سامانه خارج می‌شوند و تا زمانی که استانداردهای لازم را به دست نیاورده باشند در سامانه وارد نخواهند شد.

مدیرعامل شرکت متروی تهران با اشاره به این که تأیید استاندارد تجهیزات تولیدی شرکت‌های داخلی فرایندی مستمر است، عنوان کرد: به همین دلیل یک نقشه راه برای موفقیت این سامانه تدوین شده تا ادامه فعالیت آن بر اساس این نقشه انجام شود.

اودر ادامه خاطر نشان کرد: درنتیجه علاوه بر پیامدهای مثبتی که راه اندازی این سامانه برای متروی تهران دارد، سایر اعضای اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور که در حال رسیدن به فاز تأمین و نصب تجهیزات هستند نیز از وجود آن بهره مند خواهند شد زیرا این سامانه می‌تواند با مشارکت اتحادیه قطارهای شهری کشور نقش ارزنده‌ای در توسعه صنعت مترو داشته باشد.

مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) با اشاره به این که قیلدها و اطلاعات مد نظر شرکت مترو برای راه اندازی این سامانه بر روی «سامانه تأمین کنندگان و ارائه دهندگان خدمات شهرداری تهران» بارگذاری شده است، گفت: با توجه به اینکه این سامانه از قبل طراحی شده از نظر زمان و هزینه برای شرکت مترو اجرای سامانه تأمین کنندگان تأیید شده آنلاین مترو بسیار به صرفه بود.

گفتنی است متقاضیان جهت مراجعه به این سامانه در ابتدا باید با گزرانندن مراحل ثبت نام در سامانه my.tehranir و دریافت نام کاربری و رمز عبور به آدرس providers.tehranir مراجعه کرده و مراحل سه گانه خوداظهار عمومی، فنی و مالی را جهت ثبت در سامانه AVL انجام دهند.

امنیت و سلامت، اولویت اول شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)



رعایت تمامی پروتکل‌های تعریف شده از سوی سازمان بهداشت جهانی همواره در دستور کار شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) قرار داروحمین روند موجب رضایت بازرسان سازمان جهانی بهداشت از رعایت پروتکل‌های بهداشتی در فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) شده است. رعایت تمامی پروتکل‌های تعریف شده از سوی سازمان بهداشت جهانی همواره در دستور کار شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) قرار داروحمین روند موجب رضایت بازرسان سازمان جهانی بهداشت از رعایت پروتکل‌های بهداشتی در فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) شده است. مجتبی شمس نژاد مدیرکل دفتر ایمنسی و تضمین کیفیت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با بیان مطلب فوق افزود: نمایندگان سازمان جهانی بهداشت به منظور بررسی شرایط بهداشتی و نحوه ارائه خدمات سلامت، پیشگیری و مقابله با ویروس کووید ۱۹ در سفر خود به ایران رعایت این نکات در فرودگاه بین‌المللی امام خمینی را مورد بررسی قرارداد دادند.

او گفت: نمایندگان این سازمان به همراه نمایندگان وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و مدیران این مجموعه پیشگیری از شیوع ویروس کووید ۱۹ از تجهیزات و تسهیلات موجود در فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) در مطابق با استانداردهای بین المللی در آموزش پزشکی و مدیران این مجموعه دانستند.

مدیرعامل شرکت متروی تهران:

اوراق مشارکت سال ۹۸ مترو منتشر شد



علی امام از انتشار اوراق مشارکت سال ۹۸ شرکت متروی تهران به عاملیت بانک رفاه خبر داد. به گزارش روابط عمومی و امو بین‌الملل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) علی امام مدیرعامل این شرکت از انتشار مبلغ یک هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت سال ۹۸ به عاملیت بانک رفاه خبرداد. او با اشاره به اینکه بدهی‌های انباشته شهرداری تهران به سیستم بانکی موانع بسیاری را برای دریافت مجوز بانک مرکزی و صدور اوراق مشارکت سال ۹۸ ایجادکرده بود، خاطر‌نشان کرد: خوشبختانه با دستور فوری رئیس کل بانک مرکزی، ریزنی‌ها جهت پذیرش عاملیت بانک رفاه و انتشار این اوراق به نتیجه رسید. امام عنوان کرد: از مبلغ ۱۵۰۰ میلیاردتومان اوراق مشارکت سال ۹۸، یک هزار میلیارد تومان آن به

این فرصت محروم نشوند.

■ **شفاف سازی و پرهیز از وابستگی به خارج از کشور**

امام با اشاره به شفاف سازی و پرهیز از وابستگی به خارج از کشور به عنوان دو پیامد مثبت راه اندازی این سامانه تاکید کرد: سیاست گذاری متمرکز، تأمین کالا و تجهیزات به صورت غیر متمرکز، تسری قوانین و آیین‌نامه‌های مصوب و نیز



جور ضعف حکمرانی در نفت

بر دوش مردم

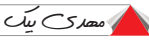
درحالی مسئولین شرکت ملی پخش عدم صدور کارت سوخت از ابتدای سنال جاری را پذیرفته‌اند که هیچ خبری از افزایش سطح ذخیره‌سازی بنزین در کارت سوخت‌ها نیست و مردم باید جور حکمرانی ضعیف در معاونت پالایش و پخش را با از دست دادن سهمیه سوخت بکشند.

هفته گذشته بود که سخنگوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در گزارشی اعلام کرد ماکینگی که ۵۴۰ لیتر در کارت

سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس:

توزیع قیر تهاتری باعث فلج شدن

بورس کالا در این حوزه می‌شود



می‌دهد حدود یک سوم منابعی که برای این طرح صرف می‌شود، میان قیرسازها توزیع می‌شود. اساساً یکی از دلایل تعدد و تکثر قیرسازها هم ناشی از همین رانتی است که به جیب فعالان این حوزه می‌رود.

نماینده مردم اصفهان در ادامه گفت: موضوع بعدی فسادی است که در بخش‌های مرتبط با این طرح، ایجاد می‌شود؛ در واقع زدوبندهایی که بین مدیران، پیمانکاران و دستگاه‌های اجرایی و...به وجود می‌آید. عملاً این کار یک راه انحرافی برای تسویه بدهی‌هاست و قرار نیست واقعا راه‌های روستایی توسعه پیدا کند یا باعث ترقی روستاها و محرومیت زدایی شود.استدلال‌هایی که درباره عمران در روستاها می‌شود به هیچ وجه در اثر اجرای این طرح تحقق پیدا نمی‌کند. تجربه‌های قبلی، نشان می‌دهد که تنها یک سوم قیر رایگان توزیع شده تبدیل به راه روستایی شده و بیش از دو سوم قیر توزیع شده یا راهی بازارهای آزاد و صادراتی شده و یا اینکه حیف و میل شده است. پرونده‌های متعددی که در این زمینه در دستگاه‌های قضایی تشکیل شده نشان می‌دهد که

سوخت خود بنزین داشته باشند از این ماه سهمیه بنزین دریافت نمی‌کنند چراکه سطح ذخیره‌سازی بنزین در کارت سوخت ۹ ماه برابر با ۵۴۰ لیتر است.

این درحالیست که طبق اخبار تأیید شده از سوی فاطمه کاهی سخنگوی شرکت ملی پخش، به دلیل کرونا و سایر موضوعات، صدور کارت سوخت از ابتدای سال جاری صورت نگرفته است. حال سؤال اساسی اینجاست که با حادث شدن اوضاع کرونا و افت شدید تردها، چرا باید جور ضعف در حکمرانی شرکت ملی پالایش و پخش و همچنین شرکت ملی پخش را مردم بر دوش بکشند؟ از سویی با وجود تملل در صدور کارت سوخت

به مدت ۵ ماه، سهمیه کارت برخی از مالکان از این ماه قطع کرده‌اند و از سویی دیگر با افزایش ندانن سطح ذخیره‌سازی بنزین در کارت سوخت، عملاً مردم را به مسابقه مصرف بنزین آن هم در این شرایط وخیم بیماری که اتفاقاً جایگاه‌های سوخت به دلیل اهمال در رعایت پروتکل‌های بهداشتی نقش بسزایی در شیوع بیماری‌های دارند، ترغیب می‌کنند. به نظر می‌رسد همه این‌ نواقص و کوتاهی‌ها از نبود سیاست‌گذاری صحیح در شرکت اصلی یعنی شرکت ملی پالایش و پخش بعنوان یکی از معاونت‌های مهم وزارت نفت آب می‌خورد.



این سیاست یک سیاست شکست خورده است.

سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس خاطرنشان کرد: بحث دیگر از دست رفتن بخشی از درآمدهای صادراتی کشور در اثر اجرای این طرح است؛ در حال حاضر از محل صادرات قیر درآمد ارزی داریم که با اجرای این طرح دچار مشکل می‌شود. نکته بعدی فلج شدن بورس کالا در حوزه قیر است؛ با اجرای این طرح ما دیگر از آن ساز و کار نمی‌توانیم استفاده کنیم چرا که قیمت قیر در بازار سیاه تعیین می‌شود نه در بورس کالا.

طغیانی در پاسخ به این پرسش که دیدگاه نهادهای نظارتی کشور درباره تبعات اجرای این طرح چیست، گفت: دستگاه‌های نظارتی بالاتفاق با اجرای این طرح مخالفند. یعنی هم وزارت اطلاعات، هم سازمان بازرسی و هم دیوان محاسبات معتقدند که اجرای این

علل و پیامدهای خاموشی‌ها

قطعی‌های بلند مدت و کوتاه مدت برق بوده‌ایم که مشکلاتی را برای شهروندان ایجاد کرده‌است. با توجه به این موضوع که بسیاری از صنایع بزرگ نیازمند برق برای ادامه حیات هستند، خاموشی می‌تواند آسیب جبران ناپذیری به آن صنعت و در نهایت به اقتصاد کشور وارد کند. زیان‌های مالی می‌شوند، مشاغل خرد است که بدون برق فروش، تولید و یا ارائه خدمت آن‌ها با مشکل مواجه شده و روند کارشان تا وصل شدن برق متوقف می‌شود که بعضاً ضررهای بسیاری را در پی این اتفاق متحمل می‌شوند.

اما آنچه که شاید کمتر به آن توجه می‌شود، زندگی روزمره مردم است که خاموشی‌ها آن را با آشفتگی روبرو می‌کند. طاق‌ت فرسا بودن گرما، خاموش شدن تلفن‌های همراه، عدم امکان استفاده از وسایل برقی در زمان خاموشی و یا آسیب دیدن آن‌ها به علت خاموشی، کار نکردن آسانسورها و پمپ آب و... قطع شدن دستگاه‌های پزشکی در خانه‌هایی که از بیمار مراقبت می‌شود و... از جمله مشکلاتی است که قطعی برق با خود به همراه می‌آورد.

■ نظر مردم تهران درباره خاموشی‌ها

متنابع اخباری که اخیراً در رابطه با خاموشی در برخی از مناطق تهران گزارش شد، اقتصادآنلاین به سراغ ساکنین مناطق مختلف

تهران رفت تا مشکلات و تجربیات آن‌ها را در این خصوص جویا شود.

یکی از اهالی صادقیه تهران در این باره گفت: قطعی ناگهانی برق سبب سوختن یکی از قطعات کامپیوترم شد که برای تعمیر آن مجبور شدم هزینه زیادی بپردازم. همچنین بارها اتفاق افتاده بود که قطع شدن برف باعث شود مطالبم ناگهان از بین برود و زحمت دوباره برابم ایجاد کند. شهروندی دیگر از منطقه ۴ تهران نیز اظهار کرد: علاوه بر سخت بودن تحمل گرما، یکی از مشکلاتی که قطعی برق برای ما ایجاد می‌کند، قطع شدن آسانسور است که مجبور می‌شویم تعداد زیادی پله را بالا و پایین کنیم و این برای ساکنین طبقات بالاتر معضلی بزرگ است.

همچنین یکی از ساکنین غرب تهران در این خصوص بیان کرد: قطعی برق برای ما قطعی آب را نیز به همراه دارد. زیرا در طبقات بالا بدون پمپ آب نداریم و قطع شدن برق سبب قطع شدن پمپ آب می‌شود که در نتیجه زمان خاموشی‌ها ما نه برق داریم و نه آب.

فرد دیگری از همین منطقه نیز گفت: قطع شدن برق سبب شد درب پارکینگ باز نشود و چون کلید به همراه نداشتم، مجبور شدم در خیابان معطل بمانم تا برق وصل شود که با توجه به گرمای هوا برابم شرایطی غیرقابل تحملی را ایجاد کرده‌بود.

هفته نامه اقتصادی- اجتماعی



تحلیل هفته

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس یازدهم این حق مردم و رسانه‌ها است که بدانند نمایندگان با قیر رایگان چه کرده‌اند



عضو کمیسیون اقتصادی مجلس یازدهم معتقد است که برای پاسخگویی به حساسیت‌هایی که در خصوص مصوبه مجلس یازدهم درباره توزیع قیر رایگان ایجاد شده باید سامانه‌ای طراحی شود تا تمام ورودی‌ها و خروجی‌های قیر رایگان در آن ثبت شود تا مشخص باشد که کدام نماینده چه مقدار قیر را برای چه منظوری دریافت کرده و این قیر دریافتی آیا برای عمران و بهبود وضعیت راه‌ها درحوزه انتخابیه صرف شده یا اینکه در مسیر تبلیغات به نفع فلان جریان و گروه سیاسی به کار گرفته شده است؟

محسن علیزاده با اشاره به ضرورت گسترش دامنه‌های نظارتی در این طرح گفت: باید سامانه‌ای شفاف وجود داشته باشد که در آن مشخص شده باشد این قیرهای توزیع شده، صرف چه کاری می‌شود. اساساً من با شفاف سازی تمام فعالیت‌های یک نماینده موافقم. به جز مواردی که حضرت آقا اشاره کرده‌اند در حوزه مسائل نظامی و امنیتی جایز نیست. این حق مردم و رسانه‌ها است که بدانند که نماینده‌شان از کدام اداره چقدر حواله قیر گرفته است و با آن چه کرده است؟ اما رد کردن کامل این مطالبه بحق مردم در شهرها و روستاهای کشور راهکار مناسبی برای حل این مشکل نیست.

نماینده مردم سپیدان و بیضا در ادامه صحبت‌هایش خاطرنشان کرد: هرچند مخالفان نیز استدلال‌های خود را مطرح می‌کنند اما این تنها اتفاقی است که می‌تواند به توسعه راه‌های روستایی کمک کند. کسانی که مخالف این موضوع هستند، قطعاً در حوزه انتخابیه‌شان با این مشکل مواجه نشده‌اند. من امروز در حوزه انتخابیه بودم، عمده درخواست‌ها و مطالبات مردم از من احداث و بازسازی راه‌های روستایی بوده است. بیش از ۶ ماه است که من انتخاب شده‌ام تا امروز هر بار که به دستگاه‌های

اجرایی در اداره راه سازی و شهرسازی که مراجعه کرده‌ام، گفته‌اند چون قیر نیست نمی‌توانیم کاری کنیم. عضو کمیسیون اقتصادی در ادامه گفت: اگر قیر به این صورت که مصوب شده: توزیع نشود به شما قول می‌دهم که وضعیت راه‌سازی در کشورمان با مشکلات بیشتری مواجه خواهد شد و حتی یک سانت هم راه سازی نخواهد شد. اگر رانتی در این زمینه وجود دارد

باید نظارت‌ها دقیق‌تر شود. من با صراحت می‌گویم اگر رانتی ایجاد می‌شود توسط خود نمایندگان ایجاد می‌شود. او در ادامه تأکید کرد: مگر می‌شود شما به جای حل مساله کل صورت مساله را پاک کنید، وقتی رانتی وجود دارد به جای حذف رانت و افزایش نظارت‌ها، کل صورت مساله را پاک می‌کنند. کسانی که می‌گویند رانت ایجاد می‌شود چه تلاشی برای افزایش شفافیت‌ها کرده‌اند. الان یک امیدوی در روستاها ایجاد شده که یک ظرفیتی برای بهبود وضعیت راه‌های روستایی به وجود آمده است. من ترس و واهمه‌ای از این موضوع ندارم و از طریق وزارت راه و شهرسازی تلاش می‌کنم تا وضعیت راه‌های روستایی حوزه انتخابیه‌ام ارتقا پیدا کند. هر اندازه هم که قیر گرمتم شفاف به رسانه‌ها اعلام می‌کنم.

علیزاده گفت: متقدم که باید سامانه‌ای طراحی شود و به صورت شفاف ورودی‌ها و خروجی‌های قیر در آن ثبت شود. من از سایر همکارانم در مجلس و رسانه‌ها تقاضا دارم که کمک کنند تا این موضوع شفاف شود و مشخص شود که چه فرد یا جریانی از قیر رایگان سوءاستفاده می‌کنند. من امروز جلساتی با راه و ترابری و مسکن و شهرسازی داشته‌ام در حالی که مطالبات اصلی ما از آنها ایجاد و اصلاح راه‌هاست، بسیار امیدوار بودم که تا پایان سال به نایسانمی‌های این بخش پاسخ دهند.

این عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در پایان خاطرنشان کرد: برخی از نمایندگان شرایط حوزه انتخابیه‌شان به گونه‌ای است که کسی از آنها طلب بهبود وضعیت آسفالت خیابان‌ها را ندارد، اما ما در حوزه انتخابیه‌ای وکیل هستیم که مردم این مطالبه را از نمایندگانشان دارند. ایجاد راه یکی از ضرورت‌های غیر قابل انکار برای بهبود وضعیت روستاهاست.

- صاحب امتیاز، مدیر مسئول: امیر دانی
- زیر نظر شورای سردبیری
- رئیس شورای سیاست‌گذاری: سید ابوالفضل بهره دار
- قائم مقام مدیر مسئول: محیا سادات بهره دار
- مشاور رسانه ای: مجید بهره مند

- دبیر گروه سیاسی: زهره دینی
- دبیر گروه اقتصادی: سیدمعمود آریادوست
- دبیر گروه جامعه و شهری: محیا سادات بهره دار
- ناظر چاپ: وحید قهرمانی
- پشتیبانی سایت: امید فرمانی
- مترجم: فاطمه دینی

آدرس: تهران - میدان هفت تیر - ابتدای خیابان کریمخان زند روبروی داروخانه ۱۳ آبان
مجمع اداری کریمخان زند - برج ۸ - طبقه پنجم - واحد ۸۵۱
تلفن تحریریه: ۸۸۸۶۷۵۲۴ - تلفن بازرگانی: ۸۸۸۶۷۵۱۹ - فکس: ۸۸۴۶۳۳۷
سامانه پیامکی: ۰۲۱۸۶۰۲۲۷۷۸
چاپ: کار و کاگر
آیین نامه اخلاق حرفه ای «تدبیر تاز» در سایت این هفته نامه به آدرس ذیل قابل رویت است
www.tadbiretaznews.com / tadbiretaze@gmail.com
instagram:@tadbiretaze

تلخ‌دند

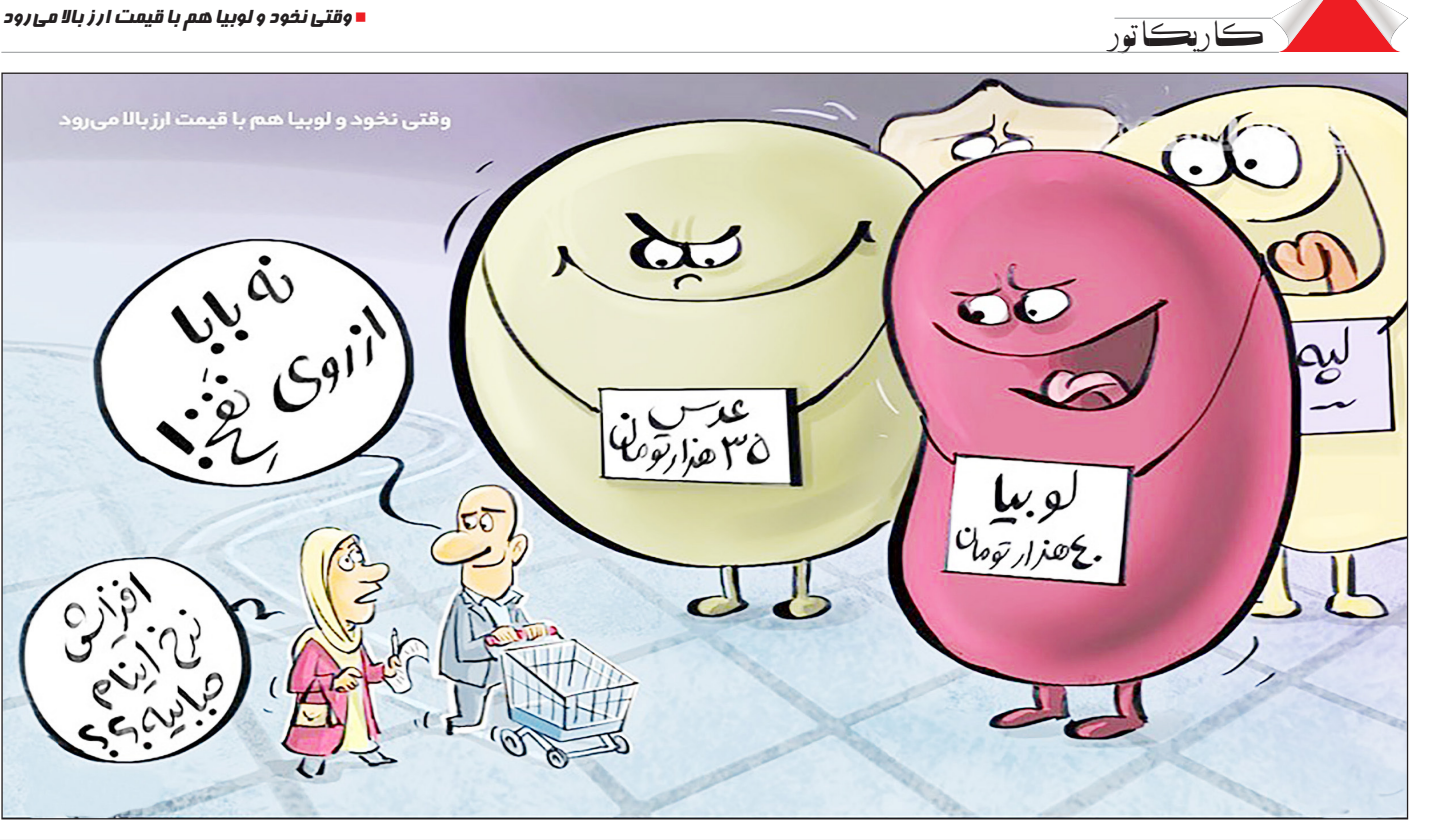
کرونولوژی مواد آرایشی

وحید حاج سعیدک

داشته‌ن رکورد فی نفسه چیز بدی نیست و اگر در باب مسائل ورزشی، فرهنگی، هنری، علمی و سایر زائر های مثبت باشد نه تنها بد نیست بلکه جای بسی شگفتی و شادمانی نیز هست. اما متأسفانه در سال های اخیر ما در برخی امورات صاحب رکورد و عناوین بین المللی شده ایم که نه تنها جای شگفتی و سرور نیست بلکه جای بسی تاسف و ناخرسندی است و به قولی «کز تاسف دشمنان را بر زبان واحسرتا ست». چه به برسد به دوستان، آشنایان، اقوام و سایر فامیل های نسبی و سببی و ... مشست نمونه خروار این داستان هم استفاده بی حد و حصر از لوازم آرایشی است که برای عده ای از نان شب (آن هم در نوع حجیم و دارای جوش شیرین فراوان) واجب تر شده است. تا جایی همه ساله مقادیر متنهایی از مملکت و پول نفت از آب گذشته (آن هم با بدبختی و زحمات برخی دوستان در بند) صرف واردات این وسایل به کشور می شود که بسیاری از آنها قاچاق و از نظر بهداشتی نیز دارای مشکلات عدیده می باشند. دردمندان این گردانندگان این کارتل های لوازم آرایش در حال یافتن بازارهای جدید برای فروش محصولات می باشند که متأسفانه جمعیت هدف آنان (با عرض شرمندگی) از جماعت نسون به جماعت دکور هم کشیده شده است. کرونولوژی یا به عبارتی جستاری در تاریخ در باب آرایش نشان می دهد که این قبیل امورات در گذشته هم مسوق به سابقه بود ولی از روی حساب و کتاب و قاعده و قانون... فی الملل قدما معتقد بودند: آرایش پیران بود افزون ز جوانان... تعمیر ضرور است بناهای کهن را! اما الان دوره و زمانه پشت و رو شده است و پیر و جوان و زن و مرد همه در کار آرایش هستند و حتی شاهد بودیم که در برخی مجالس خاص جماعت نسون در باب زیبایی به جماعت دکور حسودی نیز نموده اند!

هر چند دولت های سابق و فعلی با اجرای برخی طرح ها نظیر «برچسب اصالت» و «ششیم» و برنامه های فرهنگی و اجتماعی در صدد کاهش مصرف مواد آرایشی غیر بهداشتی و قاچاق بوده و هستند ولی نقداً اتفاق خاصی نیفتاده است و ملت کماکان

کاریکاتور



کافه کتاب

یادم تو را فراموش

کتاب روانشناسی «یادم تو را فراموش» نوشته ژان پیر دانتان (روان‌پزشک فرانسوی) با ترجمه مریم سونی منتشر شد. این کتاب با موضوع فراموشکاری‌های روزمره در هزار نسخه و با قیمت ۳۳ هزار تومان توسط نشر شمعدونی منتشر شده است. در معرفی کتاب «یادم تو را فراموش» عنوان شده است: این کتاب به موضوع فراموشی و تاثیر مسائل مختلف مثل اضطراب و مشغله فکری، بالا رفتن سن، بیماری‌های مختلف و حوادث متفاوت بر آن می‌پردازد و سعی در بررسی

مغز و عملکرد آن در قدرت حافظه کوتاه مدت و بلندمدت دارد. این کتاب با آزمون‌های متنوع و راهکارهای متفاوت به ما کمک می‌کند که ذهن خود را فعال نگه داریم و حافظه‌مان را تقویت کنیم و بهبود بخشیم. تفاوت این کتاب با کتاب‌هایی که در این حوزه به چاپ رسیده در این است که با معرفی قدم به قدم انواع حافظه، عملکرد مغز، تاثیر عوامل خارجی بر مغز و حافظه و دلایل بروز ناگهانی و یا تدریجی فراموشی و نیز راهکارهای پیشگیری از آن، عوامل نوین مقابله با ناتوانی ذهنی ناشی از فراموشی را به طور جامع با زبانی قابل درک و ساده معرفی می‌کند و مخاطب را در مواجهه با این موضوع همراهی می‌کند. مصطفی قنولوقاجار، مدیرمسئول انتشارات شمعدونی در

یادداشت ناشر این کتاب نوشته است: زندگی مدرن، استفاده از تلفن‌های همراه هوشمند و رایانه سبب شده تا بیش از هر زمان دیگری به فناوری‌ها محتاج و وابسته باشیم. تصور این که بخواهیم با دوستان و آشنایان تماس بگیریم، اما نگاهی به فهرست ذخیره تلفن همراه خود نیندازیم، تقریباً محال است. هر یک از ما انبوهی رمز عبور برای ورود به سایت‌ها داریم که سعی کرده‌ایم یا در یک جایی این پسوردها را ذخیره کنیم و یا آن‌ها را به طریقی حفظ کنیم. ما گاهی اوقات چیزهایی را که باید به یاد بیاوریم، فراموش می‌کنیم، این فراموشکاری به ویژه در زمان‌های حساس، باعث نگرانی و اضطراب ما می‌شود. به سرعت به فکر فرو می‌رویم که چرا فراموش کرده‌ایم؟ نکند دچار آلزایمر شده‌ایم؟....

اهم اقدامات پب‌شکیرانه
شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه
برای مقابله با کرونا



اجرای طرح فاصله گذاری اجتماعی با نصب علائم هشداردهنده در ایستگاه ها و قطارهای متروی تهران

نصب بزرهای اطلاع رسانی به مسافران در ایستگاه های خطوط هفتگانه مترو و موضوع ابلاغ مصوبه ستاد ملی مبارزه با کرونا مبنی بر الزامی بودن استفاده از ماسک

تمهیدات لازم برای حفظ سلامت گروه های حساس و مسافران مجوز دورکاری برای بانوان باردار و کارکنان دارای بیماری خاص

ارتباط رسانه ای شفاف با خبرنگاران برای مستند سازی عملیات ضد عفونی و اعتماد سازی عمومی در سطح جامعه

تهیه و طراحی اینفوگرافی های آموزشی در صفحه اینستاگرام و سایت شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه

جمع آوری آبجوی ها در ایستگاه ها، جمع آوری دستگیره های تبلیغاتی قطار ها، تعویض اتاق مادر و کودک، تعویض غره های ارانه کهنه مواد غذایی رو باز در ایستگاه ها و اجرای تمهیدات بهداشتی در نمازخانه ایستگاه ها، افزایش دفعات تعویض کیسه های زباله در ایستگاه ها.

نصب پوستر های شهر وندی، بنر و تابلوهای آموزشی در ایستگاه ها و قطار ها، بخش کلیپ های آموزشی از مانتور های ایستگاه ها و قطار ها و همچنین بخش پیام های اطلاع رسانی از اتاق های کنترل در تمامی خطوط هفت گانه

اختصاص غره های رایگان به تولید کنندگان مواد ضد عفونی، شوینده و بهداشتی در ایستگاه های منتخب مترو و برای عرضه به شهروندان و مسافران

ارسال پیامک رعایت فاصله اجتماعی برای یادآوری به شهروندان

توزیع ماسک بین پرسنل شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه

برگزاری جلسات مدیرعامل با معاونین و مدیران به صورت ویدیو کنفرانس (بر خط) و پیگیری مستقیم مدیرعامل

فرام آوردن امکان خرید بلیت تک سفره و شارژ کارت بلیت الکترونیک مترو و اتوبوس به صورت بر خط از طریق سایت تهران من و اپلیکیشن ایزی پی

اتحادیه جهانی حمل و نقل عمومی UITP برای مقابله با ویروس کرونا اقدام به برگزاری جلسسه کنفرانس تصویری با کشورهای عضو کرد که شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه در آن شرکت نمود

شستشو و ضدعفونی تمامی قطارها به صورت روزانه و حداقل روزی ۳ بار در سیستم مکانیزه مترو و واش مطابق دستور العمل های ابلاغی از سوی وزارت بهداشت

تامین تجهیزات و مواد ضد عفونی کننده برای راهبران، مرکز فرمان و کارکنان مطابق با پروتکل ملی برای مبیات از پرسنل و ایجاد مرکز پایش موارد مشکوک و قطعی بیماری در شرکت

ضد عفونی کردن قطارها و پایانه غرب (صادقیه) متروی تهران با همکاری سازمان آتش نشانی

استفاده از تمام ظرفیت تهویه هوا، اصلاح سناریوی هوا ساز جهت تهویه فعال در ایستگاه ها و افزایش مدت زمان کار هوا سازها

اجرای طرح ممنوعیت ورود مسافران بدون ماسک به مترو

عدم تغییر سر فاصله حرکت قطارها با وجود کاهش ۷۰ درصدی مسافران و استفاده از تمام ظرفیت برای خدمت رسانی

کاهش سر فاصله حرکت قطارها در خط ۳ از ۷ دقیقه به ۶ دقیقه از روز سه شنبه مورخ ۹۹/۰۲/۳۰

کاهش سر فاصله حرکت قطارها در خط ۲ از ۳/۵ دقیقه به ۳ دقیقه از روز سه شنبه مورخ ۹۹/۰۱/۳۰

تشکیل ستاد مبارزه با ویروس کرونا در شرکت و انجام برنامه ریزی لازم در این زمینه

شستشو و ضدعفونی پایانه ها، ایستگاه ها، هندریل پله برقی ها، پله های ثابت، مسدولی ها و تمامی کیت ها دستگاه های شارژ بلیت مسافری و تمامی امکاتی که مسافران با آن در تماس هستند در چند نوبت به صورت روزانه.

برگزاری جلسات کارشناسی و مدیریتی مشترک برای نحوه نظافت و مقابله با شیوع ویروس کرونا با همکاری اداره کل پیشگیری و مبارزه با بیماری های واگیر وزارت بهداشت و درمان، اداره کل بهداشت محیط و مدیران و کارشناسان شرکت شهر سالم شهرداری تهران