

کتابخبر

ارز آوری مناسب تولید گیاهان دارویی کم آب بر برای اصفهان

رئیس سرای نوآوری و مرکز رشد گیاهان دارویی دانشگاه آزاد اسلامی استان اصفهان گفت: می‌توان در حوزه تولید گیاهان دارویی کم‌آب بر ورود پیدا کرد. در این حوزه ارزآوری بسیار خوبی وجود دارد اما باید به خام‌فروشی در این عرصه سروسامان داد به گزارش اصفهان امروز، کامران صفوی در نشست رویداد ارائه نیازهای فناوریانه صنعت گیاهان دارویی در اتاق بازرگانی اصفهان که به همت کمیسیون اقتصاد دانش بنیان و مسرای نوآوری برگزار شد، به معرفی خدمات و زیرساخت‌های سرای نوآوری گیاهان دارویی و مرکز رشد پرداخت و اظهار کرد: فناوری حوزه گیاهان دارویی بسیار حوزه حساسی است و ما از سال ۸۸ با مجوز وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی مرکز رشد گیاهان دارویی را ایجاد کردیم و اکنون تنها مرکز رشد تخصصی گیاهان دارویی در دانشگاه آزاد واحد اصفهان است. رئیس منطقه دو زیست‌بوم فناوری دانشگاه آزاد اسلامی گفت: حدود ۶۰ شرکت فناوری در دانشگاه آزاد واحد اصفهان داریم؛ ضمن اینکه مدرسه تخصصی گیاهان دارویی در این دانشگاه وجود دارد و هر فردی در هر حوزه تخصصی کشت، فراوری، داروسازی می‌تواند آموزش ببیند. او افزود: بسیاری از افراد در حوزه ابتدایی گیاهان دارویی مثلا در حد یک ایده پایان‌نامه هستند که ما می‌توانیم آنها را پذیرش و حمایت مالی و زیرساختی کنیم و سپس وارد مرکز رشد نماییم تا از مرحله نمونه به یک مورد تجاری تبدیل سپس به سرای نوآوری راه پیدا کنند. اکبر پرستانی، معاون فناوری و نوآوری دانشگاه آزاد اسلامی استان اصفهان نیز با تأکید بر برگزاری چنین رویدادهای دانش‌بنیایی گفت: یکی از مضللات ما اکنون خام‌فروشی گیاهان دارویی است که باید در کشور سروسامان پیدا کند. او اشاره به رویداد ارائه نیازهای فناورانه صنعت گیاهان دارویی در اتاق بازرگانی اظهار کرد: باتوجه‌به مشکل زیست‌بوم استان اصفهان می‌توان در حوزه تولید گیاهان دارویی کم‌آب بر ورود پیدا کرد در این حوزه ارزآوری بسیار خوبی وجود دارد اما باید به خام‌فروشی در این عرصه سروسامان داد زیرا برخی از کشورهای همسایه در این زمینه بیشتر از کشور ما ورود پیدا کرده‌اند.

کاهش تورم ماهانه به زیر ۲ درصد

تورم کل کشور در شهریور ۱۴۰۳ به صورت ماهانه و هم به صورت نقطه به نقطه و سالانه نسبت به مرداد ماه کاهش یافته است. نرخ ماهانه این شاخص به ۲ درصد رسیده است، به گزارش اکوپراین، به نظر می‌رسد پرونده تورم تابستان ۱۴۰۳ با برقراری آرامش نسبی در قیمت‌ها بسته شده است.
تازترین گزارش مرکز آمار حاکی از آن است که در شهریور ماه، نرخ تورم کل کشور هم به صورت ماهانه و هم به صورت نقطه‌ای و سالانه نسبت به مرداد ماه کاهش یافته تا حدی که نرخ ماهانه این شاخص به ۲ درصد افت کرده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که تورم شهریور ماه در مناطق روستایی سطحی کمتر از مناطق شهری داشت و کاهش تورم ماهانه در مناطق روستایی شدیدتر از مناطق شهری بوده است. همچنین، بین کالاهای خوراکی و غیرخوراکی، سطح تورم برای اقلام خوراکی پایین‌تر از دیگر گروه کالایی بوده است. تورم ماهانه اقلام خوراکی تا حدی پایین آمده که به کمتر از یک درصد رسیده است. از میان گروه‌های کالایی مختلف نیز، تورم ماهانه «میوه و خشکبار» منفی شده و تورم سالانه‌ی «روغن‌ها و چربی‌ها» به کمترین سطح خود از فروردین ۱۳۹۲ تاکنون روستایی است. طبق داده‌های مرکز آمار، تورم ماهانه شش‌ه‌ه‌ه‌ر ماه در کل کشور به ۱٫۷ درصد رسیده در حالی‌که در مرداد ماه ۲ درصد بوده است. نرخ نقطه به نقطه این شاخص نیز از ۱۱٫۶ درصد در مرداد ماه به ۱۱٫۲ درصد در آخرین فصل از تابستان اسمال رسیده است، به نظر می‌رسد در صورت ادامه این فرآیند تورم سالانه نیز به سمت خروج از کانال ۳ درصد حرکت کند چراکه در طی همین یک ماه از ۳۳٫۸ درصد به ۳۴٫۲ درصد افت کرده است. نرخ تورم به زبان ساده نشان می‌دهد که قیمت یک سبد یکسان از کالا و خدمات مورد استفاده خا‌خور در هر ماه چند درصد نسبت به گذشته تغییر کرده است. گزارش مرکز آمار حاکی از آن است که تورم ماهانه در مناطق روستایی ۱۵ درصد بوده در حالی که این نرخ در مناطق شهری ۱٫۸ درصد به ثبت رسیده است. بنابراین، به طور کلی در شهریور اسمال تورم ماهانه در مناطق روستایی پایین‌تر از شهرها بوده است، هر دو نرخ نیز نسبت به مرداد ماه کاهش یافته‌اند اما این کاهش در مناطق روستایی شدیدتر از شهرها بوده است. تورم نقطه به نقطه مناطق روستایی نسبت به مرداد تغییر نکرده و در سطح ۲۸٫۷ درصدی مانده اما این نرخ در مناطق شهری از کانال ۲۲ درصد عقب‌نشینی کرده و به ۳۱٫۷ درصد افت کرده است. تورم سالانه نیز شاهد تغییرات قابل توجهی بوده به طوری که این نرخ در مناطق شهری از کانال ۳۵ درصدی خارج شده و به ۳۴٫۶ درصد نزول کرده است. در روستاها نیز تورم سالانه از بالای ۲۲ درصد به ۳۱٫۹ درصد رسیده است. به طور کلی در شهریور ماه، سطح تورم اقلام غیرخوراکی و خدمات بالاتر از کالاهای خوراکی، آشناسمینی و دکانبات بوده است. همچنین، هم کالاهای خوراکی و هم کالاهای غیرخوراکی شاهد کاهش تورم در شهریور نسبت به مرداد ماه بوده‌اند. در حال حاضر، طبق داده‌های مرکز آمار تورم ماهانه خوراکی‌ها از بالای یک درصد به ۰٫۹ درصد رسیده است. این نرخ در اقلام غیرخوراکی نیز از ۲٫۴ درصد به ۲٫۱ درصد افت کرده است. نکته قابل توجه، کاهش شدید تورم سالانه خوراکی‌ها است. این نرخ با رسیدن به سطح ۳۹٫۱ درصدی رکورد زده و به کمترین سطح خود از آذر سال ۱۳۹۹ به بعد رسیده است. از میان اقلام خوراکی، تورم ماهانه «میوه و خشکبار» به منفی ۴درصد رسیده که نشان از کاهش قیمت این محصولات نسبت به مرداد دارد.
بالاترین تورم ماهانه خوراکی‌ها نیز مربوط به «قند شکر و شیرینی» بوده‌است. نکته حائز اهمیت در کالاهای غیرخوراکی و خدمات، تورم ماهانه ۳۹ درصدی در گروه «موزش» است که به نظر می‌رسد متأثر از افزایش شهریه مدارس در آستانه سال تحصیلی جدید باشد.

سه‌شنبه| ۰۳ مهر ۱۴۰۳ | **سال سیستم** | شماره ۴۹۹۴ | صفحه ۲۷۴۴۶ | تلفن ارتباط خوانندگان: ۳۶۲۹۳۷۵۰

چالش‌های ترکیب ناهماهنگ مسیر حمل‌ونقل از مسکن

با گذشت ۱۲ سال از ادغام وزارت راه و مسکن، اعضای کمیسیون عمران مجلس و کارشناسان حوزه حمل‌ونقل مشکلات زمین‌مانده بخش راه و مسکن را دلیلی محکمی برای تفکیک دوباره این وزارتخانه‌ها می‌دانند.

به گزارش ایمنه، بهار سال ۱۳۹۰ بود که لایحه پیشنهادی دولت برای ادغام وزارت راه و ترابری و وزارت مسکن و شهرسازی در مجلس تصویب شد.دولت در راستای اجرای برنامه پنجم توسعه برای کوچکسازی دولت، وزارت جدیدی به نام راه و شهرسازی را ایجاد کرد و قرار شد همه امکانات، تعهدات، اعتبارات، نیروی انسانی و اموال منقول و غیرمنقول دو وزارتخانه به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود.

این تصمیم از همان روزهای نخست با مخالفت کارشناسانی روبه‌رو شد که معتقد بودند برای تمرکز بهتر بر هر حوزه و دوری از مغفول ماندن یکی به نفع دیگری، این دو وزارتخانه باید از یکدیگر جدا باشند.

۴ یک موضوع و دو دیدگاه

درباره جدایی یا ترکیب این دو وزارتخانه دو نظریه اساسی وجود دارد نخست این که حوزه راه و ترابری یک حوزه وسیع و جداگانه از حوزه مسکن است و به گفته یکی از وزرای سابق راه و ترابری، تنها عنصر مشترک در این دو وزارتخانه سیمان است، اما نظریه دوم این است که مسکن و حمل‌ونقل فصل مشترک عمیقی دارند و توسعه حمل‌ونقل و برنامه‌ریزی برای آن وابسته به توسعه مسکن خواهد بود.

در یک دهه گذشته نیز بارها موضوع تفکیک وزارت راه و شهرسازی و مسکن در مجلس مطرح شد، زیرا مشکلات مسکن به‌ویژه موفق نبودن در ساخت سالانه یک میلیون واحد مسکونی و فراوانی مأموریت‌های بخش حمل‌ونقل، کابایت از آن دارد که این ادغام نتوانسته به اهداف و برنامه‌های توسعه در حوزه‌های عمران، حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی دست پیدا کند در مقابل مخالفان بر این باور بودند که جداسازی دوباره این وزارتخانه بار مالی به دولت تحمیل می‌کند به همین دلیل توجیه‌پذیری اقتصادی آن مورد تردید قرار گرفت، اما در حال حاضر با گذشت ۱۲ سال از ادغام، موضوع تفکیک وزارت راه و شهرسازی در دستور کار مجلس قرار دارد.

وزارت راه و شهرسازی کنونی با زیرمجموعه عریض و طویلی شامل شش معاونت ستادی، هفت شرکت مادر تخصصی، شش سازمان، یک مرکز تحقیقاتی و ۶۶ اداره کل استانی که هر یک خود به اندازه یک وزارتخانه بزرگ هستند، یکی از بزرگ‌ترین وزارتخانه‌ها به شمار می‌آید که همین موضوع بر اجرای وظایف و هماهنگی بین زیرمجموعه‌ها سایه افکنده است.

۴ دو سال انتظار در بهارستان

در پائین سال ۱۴۰۱ محمدرضا رضایی کوچی؛ رئیس کمیسیون عمران مجلس در گفتگو با مهر با اشاره به اینکه مجلس روی موضوع تفکیک وزارت راه و شهرسازی مصمم است، اظهار کرد: دولت و رئیس‌جمهور نیز موافق این کار هستند، زیرا معتقدیم که تفکیک این وزارتخانه به بهبود وضعیت راه و مسکن کشور کمک می‌کند.

او ادامه داد: مجموعه بزرگ مسکن و حمل‌ونقل از یک جنس نیستند و بسیاری اوقات نزدیک کردن این دو مجموعه به یکدیگر باعث می‌شود، انرژی‌ها هدر برود و به جایی هم نمی‌رسد به همین دلیل سند سام پیش طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی را به هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی ارائه دادیم و با توجه به تغییر وزیر راه و شهرسازی، منتظریم که وزیر جدید زودتر این موضوع را عملیاتی کند.

رضایی کوچی در کنار هم ماندن هر دو مجموعه راه و شهرسازی را موجب آسیب جدی به حوزه مسکن و حمل‌ونقل دانست و گفت: مجموعه وزارت راه و شهرسازی بسیار مشکل‌هاست و باید برای موفقیت در حوزه حمل‌ونقل و مسکن، دو وزارتخانه مستقل برای این دو بخش داشته باشیم، این تفکیک در استان‌ها انجام شده است، به این معنا که حوزه مسکن در یک جا و حمل‌ونقل در جای دیگری است.

با این حال موضوع جداسازی دو وزارتخانه با مخالفت نمایندگان مجلس روبه‌رو شد از جمله کمال حسین پور؛ عضو کمیسیون عمران که در این باره گفت: تفکیک وزارتخانه‌ها حل درستی برای برطرف سازی مشکلات مسکن و راه نیست؛ زیرا مشکلات مسکن راه را یک نفر هم می‌تواند برطرف کند، بنابراین چاره کار تفکیک در حال حاضر نیست.

او خاطرنشان کرد: اگر اوایل دولت بود وقت برای تفکیک و هماهنگی وجود داشت که دولت با مجلس مخالفت کرد و این باعث شد تا تفکیک وزارتخانه به تأخیر بایفتد و در حال حاضر هم مجلس با تفکیک آن هم در این زمان مخالف است.

مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران نیز با اشاره به مطرح شدن پیشنهاد تفکیک وزارتخانه در ابتدای دولت سیزدهم اظهار کرد: در آن زمان نه دولت راضی بود و نه رأی نمایندگان به حد نصاب رسید، بنابراین این تفکیک صورت نگرفت و امروز برای این کار دیگر وقت نیست، زیرا بحران مسکن و راه خودش دست کم از جنگ ندارد، بنابراین در حال حاضر این مسئله به صلاح نیست.



برخی از نمایندگان نیز موافق این تصمیم بودند از جمله حجت‌الله فیروزی‌پور که از موافقت کمیسیون عمران با طرح تفکیک این وزارتخانه خبر داد و اظهار کرد: به نظر می‌رسد که دولت تمایلی به اجرایی شدن این تفکیک ندارد.

او یادآور شد: وزارت و را و شهرسازی ربطی به مسکن ندارد و ادغام این وزارتخانه‌ها اول هم اشتباه بود، چراکه یک نفر نمی‌تواند هم مشکل راه را حل کند هم مسکن را، این دو اساسا با یکدیگر مرتبط نیستند از سوی دیگر در حال حاضر در بخش حمل‌ونقل زمینی، دریایی و هوایی مشکلات زیادی است که باید حل آن رسیدگی شود، درباره مسکن هم بهتر است نگوئیم که چقدر بر این باور بودند که جداسازی دوباره این وزارتخانه بار مالی به دولت تحمیل می‌کند به همین دلیل توجیه‌پذیری اقتصادی آن مورد تردید قرار گرفت، اما در حال حاضر با گذشت ۱۲ سال از ادغام، موضوع تفکیک وزارت راه و شهرسازی در دستور کار مجلس قرار دارد.

۴ اصرار کمیسیون عمران و موافقت دولت

در نتیجه این بررسی‌ها، تفکیک وزارت راه و شهرسازی انجام نشد و این وزارتخانه همچنان به کار خود ادامه داد تا این که تابستان سال جاری محمدرضا رضایی کوچی؛ رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در گفتگو با ایسنا اظهار کرد: مجلس با تفکیک وزارت راه و شهرسازی اصرار دارد اما فعلا در راستای تعامل مجلس با دولت طرح مجلس در این زمینه مسکوت مانده است.

او با تأکید بر لزوم جداسازی وزارت راه و شهرسازی به دو وزارتخانه ادامه داد: کمیسیون عمران مجلس در این زمینه طرحی فوری را آماده کرد، اما مسعود پزشکیان از رئیس مجلس درخواست کرد که این طرح در حال حاضر مطرح نشود، اما وزارت راه و شهرسازی بسیار عریض و طویل است و حدود ۲۳ شورای معاونان دارد به همین دلیل کمیسیون عمران بعد از تشکیل دولت بحث تفکیک وزارت راه و شهرسازی را دنبال خواهد کرد.

رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: معاونان، مدیران و بخش خصوصی معتقدند که تفکیک باید انجام شود و خواسته ما نیز آن است که ظرف شش ماه آینده این تفکیک صورت گیرد.

۴ پیش‌نیازهای کوچک‌سازی دولت

مرتضی ناصریان؛ کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور در گفتگو با ایمنه تفکیک وزارت راه و شهرسازی و تشکیل وزارت حمل‌ونقل و لجستیک را ضروری دانست و اظهار کرد: با توجه به اهمیت موضوع تعیین تکلیف بخش حمل‌ونقل کشور که به‌دنبال ادغام دو وزارت سابق راه و ترابری و مسکن و شهرسازی در ذیل وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است و بحث‌هایی که در این زمینه بین مسئولان اجرایی، متخصصین و نمایندگان مجلس شورای اسلامی مطرح شده باید به این موضوع توجه کرد که کوچکسازی دولت از سیاست‌های مؤکد و شایسته است و در این راستا در قانون برنامه پنجم کاهش تعداد وزارتخانه‌ها تصویب شد.

او اشاره به این که کوچکسازی دولت می‌تواند بدون کاهش تعداد وزارتخانه‌ها با روش‌هایی همچون کاهش تصدی‌گری و خصوصی‌سازی نیز صورت گیرد افزود: در هنگام تنظیم برنامه پنجم که موضوع ادغام این دو وزارتخانه مطرح شد، این مسئله مورد تأکید مخالفان بود که تا زمانی که تصدی‌های دولت کم نشده و حجم کارهای حوزه وزارتخانه‌ها بالا است، ادغام ممکن است آن‌ها را به سمت قفل شدن و پایین آمدن کارایی‌ها سوق دهد.

کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور با تأکید بر اهمیت موضوع گفت: انتظار می‌رفت انتخاب وزارتخانه‌ها برای تلفیق و تغییر شرح وظایف آن‌ها بر مبنای فعالیت ملون و کارشناسی همه جانبه، با توجه به تجارب دیگر کشورها، شرایط کنونی کشور و وضعیت مطلوب آتی باشد در حالی که ادغام دو وزارت سابق راه و ترابری و مسکن و شهرسازی در سال ۱۳۹۰ طبق یک برنامه مطالعه شده نبود و حتی اجرای نتایج مطالعات قبلی در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور بین سال‌های ۸۲ تا ۸۴ نیز منتهز نبود.

۴ بدون پژوهش تصمیم‌گیری نکنیم

ناصریان شعار هفته پژوهش را «بدون پژوهش تصمیم‌گیری نکنیم» بیان کرد و ادامه داد: در عمل تصمیم مهمی همچون ادغام دو وزارتخانه، بدون پژوهش و بدون سترسازی منطقی گرفته شد، قبل از این ادغام نیز عدمی تشکیل وزارت امور زیربنایی را مطرح می‌کردند، اما همان زمان کارشناسان به شدت این مسئله را نقد کردند.

او سهم بخش ترابری و حمل‌ونقل در اقتصاد ملی را ۱۰ برابر سهم آن در ساختوساز دانست و گفت: به این ترتیب فروش شد که وظیفه اصلی وزارت راه‌وترابری مدیریت عرصه و تقاضای حمل‌ونقل و تنظیم بازار در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل است و شامل ساختوساز زیربنایه‌ای‌شود، همان‌گونه که وقتی مقایه‌ی هم‌چون تبعیت شهرسازی از اقتصاد نادیده گرفته می‌شود سهم ما از شهرسازی و اقتصاد شهری تنها به ساخت مسکن و پروژه‌هایی همچون مسکن مهر معطوف می‌شود.

کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور ادغام دو وزارت سابق و تشکیل وزارت راه و شهرسازی در شرایط غیرعادی و بدون مطالعه قبلی را به‌دلیل نداشتن پشتوانه کارشناسی، محکوم به شکست عنوان کرد و افزود: در عمل مشکلات بسیاری ایجاد شد از جمله این که شرح وظایف پیش‌نهادی برای وزارت ادغامی راه و شهرسازی بعد از یک سال و نیم از ادغام در سال ۹۱ «با وجود تکلیف قانونی برای تهیه سه ماهه» تهیه شد و به‌دلیل نواقص در مجلس شورای اسلامی به تصویب نرسید تا آنکه دولت جدید لایحه شرح وظایف وزارت راه و شهرسازی را پس گرفت.

ناصریان، کوچک‌سازی دولت را دارای الزاماتی دانست و افزود: این وظیفه به معنای کوچک کردن بخش فکور و کارشناسان متخصص ستادی‌ان نیست، بلکه باید با تمرکز بر وظایف حاکمیتی و با اتخاذ سیاست‌های خصوصی‌سازی، از بدنه کم‌تحرک و زائد شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی کم کرد و در این صورت می‌توان یک وزارت جاقی و کم‌تحرک را به یک وزارت متناسب و چابک تبدیل کرد.

کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور کاهش شدید بدنه کارشناسی ستاد وزارت از کارشناسان امور حمل‌ونقل را نتیجه این ادغام بیان کرد و گفت: پس از ادغام کارشناسان معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه به کجا رفتند؟ چه مقدار از بدنه کارشناسی مجرب اقتصاد حمل‌ونقل کم شد؟ چرا پژوهش‌کده حمل‌ونقل به طور کامل راکد شد؟ آیا اتفاق مشابهی برای کارشناسان ستادی بخش مسکن نیز افتاد؟ یعنی مسئولان ادغام در وزارت راه و شهرسازی به جای تلفیق و کم کردن از بدنه غیرضروری بخش حمل‌ونقل، موفق به غیرفعال کردن عوامل کارشناسی و ساختار بخش حمل‌ونقل در ستاد وزارت و مراکز راهبردی آن شدند و در مقابل بخش‌های غیرستادی و استانی و شرکت‌های قابل واگذاری همچون آرمایشگاه فنی مکانیک خاک و هما باقی ماندند که قرار بود به بخش خصوصی واگذار شوند.

۴ بخش فروش شد حمل‌ونقل ریلی

ناصریان با اشاره به وجود یک معاونت تخصصی به امور حمل‌ونقل و دو معاونت تخصصی در امور مسکن و ساختمان و معاونت معماری و شهرسازی در وزارت موجود گفت: کسی نمی‌داند در حالی که مطابق سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل اولویت با بخش ریلی بوده و ۳۰ سال است راماهن روند نزولی در حمل‌ونقل کشور را طی می‌کند و فاصله آن به اهداف چشم‌انداز روزبه‌روز بیشتر می‌شود، چرا یک معاونت ستادی در امور ریلی نداری؟

او افزایش شدید طرح‌های راه و راه‌آهن در پیوست قانون بودجه در سال‌های اخیر را موجب ابانابت تکالیف دولت در طرح‌های نیمه تمام و پراکنده شدن منابع محدود در طرح‌های متعدد دانست و یادآور شد: طرح جامع حمل‌ونقل که از نیازهای مبرم بخش حمل‌ونقل کشور برای تشخیص اولویت‌ها است، با گذشت ۲۰



www.esfahanemrooz.ir
info@esfahanemrooz.ir

چالش‌های ترکیب ناهماهنگ مسیر حمل‌ونقل از مسکن



سال از شروع اجرا و تکلیف قانونی از برنامه پنجم تاکنون به‌دلیل سوءمدیریت و نبود توجه کافی تاانمام مانده است. کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور با تأکید بر این که مسئولیت وزیر تنها به انتصاب افراد شایسته بر سازمان‌های تابعه محدود نمی‌شود، ادامه داد: در شرایطی که دو وزارت سابق با مسئولیت‌های گسترده بر عهده یک وزیر است، امکان تمرکز مناسب بر وظایف موردنظر برای وزیر و ستاد وزارت فراهم نمی‌شود، ممکن است وظایف ستاد وزارت در هدایت زیربخش‌های حمل‌ونقل رها شود و در چنین شرایطی ناهماهنگی و خطر اتلاف منابع بیشتر خواهد بود یا آنکه شخص وزیر حل مشکلات اساسی بخش حمل‌ونقل را دنبال می‌کند که در این صورت چند سال زمان برای آشنایی با بخش حمل‌ونقل و فعالیت‌های گسترده و متنوع آن لازم است.

۴ چالش‌های مدیریت هم‌زمان راه و مسکن

ناصریان این ادغام را در سطح استانی نیز محرک و مفید ندانست و تصریح کرد: همان‌گونه که در استان‌ها یک اداره کل نمی‌تواند در مدیریت هم‌زمان امور راه و مسکن همچون گذشته عمل کند، در سطح ملی هم یک وزیر و چند معاون نمی‌توانند تمام مسائل این دو حوزه وسیع، متنوع و متفاوت را مدیریت نمایند. او اهداف و راهبردهای این دو بخش را نیز متفاوت ارزیابی کرد و افزود: متخصصان امور مسکن با راهسازی و راهداری مجزا هستند، پیمانکاران ساختمانی غیر از پیمانکاران راهسازی هستند، مشاوران مقررات و حتی فهرست بهای کاری آن‌ها به‌طور کامل جدا است و باید پرسید که این ادراک تابعه دو وزارت سابق راه و ترابری و مسکن و شهرسازی کدامیک از ادارات شبیه هم هستند؟

۴ مشکلات اساسی بخش حمل‌ونقل

ناصریان با اشاره به وجود مشکلات اساسی در بخش حمل‌ونقل خاطرنشان کرد: علاوه‌بر آنکه در امور زیرساخت‌ها نیاز به کار عمرانی فراوان و تغییر اساسی روال کنونی مطالعه و اجرای پروژه‌های زیربنایی داریم، در امور بهره‌داری شیوه‌های ترابری نیز با مشکلات بسیاری روبه‌رو هستیم که آثار آن در کمبود وسایل سفر، عمومی همچون قطار و هواپیما، گرانی نسبی کرایه‌های حمل بار، کمبود ترانزیت، بالا بودن نرخ سوانح ترابری، نبود رضایت کاربران ترابری و صاحبان بار، نابسامانی‌های شرکت‌های ترابری، ناتوانی در ایجاد بستر مناسب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی، نواقص واگذاری امور شیرکامیتی، مشاجرات بخش خصوصی و دولتی به‌ویژه وضعیت حمل ریلی مشهود است.

عنوان کرد و توضیح داد: این ادغام حمل‌ونقل را به خاشیه برده و در این مدت توجه شایسته‌ای به این حوزه نشده است از سوی دیگر حوزه وظایف وزارت راه و ترابری سلیاق بسیار وسیع و بر اقتصاد ملی مؤثر است و هر کدام از زیربخش‌های حمل‌ونقل جدایی، ریلی، هوایی، دریایی و جاده‌ای شامل کالا و مسافر، جز اصلی‌ترین نیازهای جدی امروز به شمار می‌آیند و چالش‌های متعدد و مباحث پیچیده و تخصصی دارند.

کارشناس ارشد شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور با اشاره به عقب‌ماندگی‌های بخش حمل‌ونقل در تمام این شیوه‌ها از مباحث علمی روز دنیا افزود: با توجه به موقعیت استراتژیک کشور و به تناسب رشد اقتصادی کشور این بخش‌ها به قدری رشدی را تجربه دارد که باید تا سال‌های طولانی وزارت مستقلی برای اصلاح اساسی این موضوعات داشته باشیم زیرا متعقدم که بخش حمل‌ونقل می‌تواند پیش‌شان اقتصاد کشور باشد، بنابراین تحول بخش حمل‌ونقل به عنوان بخشی پیشران در تحول اقتصادی و اجتماعی باید با تمرکز ویژه دنبال شود.

۴ دلایل مهم تفکیک وزارت حمل‌ونقل

ناصریان نیاز فراوان به توسعه زیربناها، ضرورت تحول در نظام تأمین مالی بخش حمل‌ونقل، تحول اساسی در اقتصاد حمل‌ونقل در بخش‌های دریایی، هوایی و ریلی برای رسیدن به جایگاه مناسب، باالفل کرن جایگاه و موقعیت استراتژیک ترانزیتی کشور و عملی کردن سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل را از مهم‌ترین دلایل تفکیک وزارت حمل‌ونقل برشمرد و گفت: برای رسیدن به جایگاه مورد انتظار بخش حمل‌ونقل در چشم‌انداز کشور و ارائه الگوی ایرانی – اسلامی از پیشرفت در این بخش نیاز به یک وزارت مستقل با عنوان جدید وزارت حمل‌ونقل و لجستیک دارد تا تأکیدی باشد که این وزارت تنها کار عمرانی نمی‌کند بلکه مأموریت اصلی آن سامان دادن به حمل‌ونقل است، او با اشاره به محفوظا ماندن تمام شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه دو وزارت سابق به شکل قبل ادامه داد: معاونت‌های تخصصی حوزه مسکن و شهرسازی و معاونت‌های برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل نیز مانند سابق وجود دارند همچنین با وجود با گذشت ۱۲ سال این ادغام از حد تغییر کم وزیر و دو معاونت ستادی و ادارات استانی فراتر نرفت و روند کار در وزارتخانه راه و شهرسازی، طبق روال قبل از ادغام این دو وزارتخانه است. قوانین بسیاری در دو حوزه حمل‌ونقل و مسکن وجود دارند که در هزاردلی وظایف راه و شهرسازی تاکنون بر زمین مانده است از جمله ساماندلی بازار مسکن و ایجاد کربودهای ریلی و زمینی و راه‌های مواصلاتی کشورهای همسایه که تفکیک وزارت راه و شهرسازی را به یک ضرورت تبدیل کرده است.

برای پیگیری جدیدترین اخبار در سایت اصفهان امروز اسکن کنید



کتابخبر

حجم سد زاینده‌رود به ۲۹۳ میلیون مترمکعب رسید

بر اساس آخرین آمار اعلام‌شده از سوی دفتر مطالعات پایه منابع آب، حجم آب پشت سد زاینده‌رود به ۲۹۳ میلیون متر مکعب رسیده که برابر با ۲۴ درصد از حجم سد بوده و نسبت به سال گذشته ۳۴ درصد کاهش را ثبت کرده است. به گزارش ایمنه، بر اساس آخرین آمار اعلام‌شده از سوی دفتر مطالعات پایه منابع آب، از ابتدای سال آبی تا سی و یکم شهریور ۱۴۰۲ موجودی مخزن ۱۸ سد در کشور کاهش داشته است. بیشترین کاهش حجم سد مربوط به سد «سفثال» در هرمزگان است که نسبت به سال گذشته ۶۵درصد کاهش پیدا کرده است. سپس سد «رودبار» در استان لرستان با ۵۴ درصد کاهش، سد «سهل» در استان کرمان با ۳۷ درصد کاهش، سد «کمال صالح» در استان مرکزی و سد «زاینده رود» در استان اصفهان با ۳۴ درصد کاهش، سد «پایزده خرداد» در حوضه قمود با ۲۹ درصد کاهش بیشترین کاهش حجم را در بین مهم‌ترین سدهای کشور داشته‌اند.

از سوی دیگر بیشترین افزایش حجم مربوط به «وشمگیر، گلستان، بوستان» در گلستان است که نسبت به سال گذشته حجم آن ۵۵۲۳ درصد افزایش پیدا کرده است. ۱۳ سد دریاچه ارومیه در حال حاضر ۶۲۴ میلیون متر مکعب آب دارند که برابر ۲۸ درصد از حجم این سدهاست و نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد افزایش پیدا کرده است. سدهای پنج‌گانه تهران در حال حاضر ۴۹۰ میلیون متر مکعب آب دارند که برابر ۲۶ درصد از حجم این سدهاست و نسبت به سال گذشته ۳۲ درصد افزایش نشان می‌دهد.

در خوزستان که پرآب‌ترین جلگه کشور است، نیز «تنجیره کارون» بیش از ۸۰ هزار و ۵۶ میلیون متر مکعب، سد «دز» ۱۶۲۵ میلیون متر مکعب، سد «کرخه» بیش از ۲۷۱۳ میلیون متر مکعب، سد «حجر» ۱۶۴ متر مکعب و سد «ارون» ۷۵۰ میلیون متر مکعب آب دارد که در این بین بیشترین افزایش حجم مربوط به سد «کرخه» است که نسبت به سال گذشته ۲۵درصد افزایش را ثبت کرده است.

تفویض اختیار امور مرتبط با حوزه آردونان به کارگروه‌های شهرستایی

مدیر کل دفتر هماهنگی امور اقتصادی استانداری اصفهان گفت: تمامی امور اجرایی و مدیریتی حوزه آرد و نان به کارگروه آرد و نان شهرستان‌ها به استثنای موارد کالان، واگذار شد. به گزارش اصفهان امروز، امید شریفی با بیان اینکه هشتاد و چهارمین جلسه کارگروه آرد و نان استان به ریاست معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری و با حضور اعضا برگزار شد، اظهار کرد: علاوه بر تصمیم‌گیری در حوزه تفویض اختیار به شهرستان‌ها، در این نشست ارتقا کیفیت آرد واحدهای خیرازی استان، آخرین وضعیت میزان سهمیه شهرستان‌ها و گزارشات رسانی به دبیرخانه کارگروه، با حضور مسئولان دستگاه‌های مرتبط مورد بررسی قرار گرفت.

او گفت: با رویکرد تمرکززدایی از مرکز استان، به استثنای موارد کالان از جمله راهبری تأمین و توزیع حوزه گندم و تنظیم گری کارخجانات آرد که الزاما نیازمند تصمیم‌گیری در سطح استان است، تمامی امور اجرایی و مدیریتی حوزه آرد و نان به کارگروه آرد و نان شهرستان‌ها واگذار شد.

به سوی آینده پایدار

چهارمین نمایشگاه تخصصی صنعت برق و اتوماسیون صنعتی ورومین نمایشگاه تخصصی انرژی‌های نوو تجدیدپذیر اصفهان، فرصتی بی‌نظیر برای تعامل بین فعالان صنعت برق، اتوماسیون صنعتی و انرژی‌های تجدیدپذیر فراهم می‌کند. به گزارش اصفهان امروز، این نمایشگاه‌ها نه تنها بستری برای معرفی آخرین فناوری‌ها و دستاوردهاست، بلکه به عنوان محلی برای تبادل دانش و تجارب، می‌تواند نقشی کلیدی در پیشبرد اهداف توسعه‌ای کشور ایفا کند. اهمیت برق و انرژی‌های تجدیدپذیر در تأمین آینده پایدار و اقتصادی کشور به گونه‌ای است که برگزاری این رویدادها می‌تواند زمینه‌ساز توسعه زیرساخت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری‌های بیشتر در این حوزه‌ها شود و بحران‌های مربوط به انرژی در کشور را به حداقل برساند. باتوجه به بازدید مسئولین کشوری و استانی از این رویداد امید می‌رود همکاری نزدیک میان دولتمردان و صنایع بتواند بیشینه دستاوردها را برای آینده پایدار ایران به ارمغان آورد.

برگزاری مجمع شرکت سرمایه‌گذاری استانی سهام عدالت اصفهان

مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار گفت: مجمع پنج شرکت سرمایه‌گذاری استانی در نیمه نخست سال جاری برگزار و مجمع ششم استان لغو شد. به گزارش اصفهان امروز، ولی‌الله جعفری اظهار کرد: مجمع چهار استان به دلیل تصویب نشدن صورت‌های مالی و رعایت نکردن مصوبات شورای عالی بورس تشکیل نشد. او با اشاره به اتفاقات و رویدادهای رخ داده در مجمع شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی در نیمه نخست سالال جاری افزود: از ابتدای سال ۱۴۰۳ تا پایان شهریور مجمع پنج شرکت سرمایه‌گذاری استانی شامل استان‌های گیلان، مرکزی، اصفهان، کرمان و کرمانشاه برگزار شد. مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار با اشاره به مجامعی که نیمه ابتدای سال جاری برگزار نشدند تصریح کرد: قم، چهارمحال و بختیاری، قزوین و یزد، چهار استان هستند که مجمع آن‌ها به دلیل تصویب نشدن صورت‌های مالی و رعایت نکردن مصوبات شورای عالی بورس تشکیل نشد. جعفری درباره مجمع لغوشده اظهار کرد: مجمع شش استان فارس، خوزستان، همدان، کردستان، خراسان جنوبی و ایلام نیز به دلیل به‌روزر نبودن اطلاعات تعاونی‌ها و آماده نبودن صورت‌های مالی لغو شد.