



چهارشنبه ۴ آبان ۱۴۰۱ ■ شماره ۳۵۴۳

رییس اتاق بازرگانی ایران و چین گفت: افای‌تف‌اف از سوی هر دو طرف ماجرا گروگان گرفته شده است و مساله سیاسی است. مجیدرضا حریری در پاسخ به این سؤال که آیا دولت عزمی برای تصویب این مساله دارد یا خیر؟ گفت: دولت افای‌تف‌اف را نگاه داشته است تا تکلیف تحریم روشن شود. در حقیقت تا زمانی که ما در تحریم هستیم، تصویب این کنوانسیون دردی از ما دوا نمی‌کند.

وی در توضیح این مطلب ادامه داد: ما در تحریمی سفت و سخت هستیم و حتی بانک مرکزی ایران در تحریم به سر می‌برد، در نتیجه ما مثل پرنده‌ای هستیم که در قفس تحریم گرفتاریم و تا زمانی که تحریم حل نشود و در این قفس باز نشود، تصویب افای‌تف‌اف و ... درد ایران را دوا نمی‌کند .

وی در پاسخ به این سؤال که آیا صحبت از اینکه در صورت

حریری: افای‌تف‌اف فعلا گروگان سیاست است

تصویب افای‌تف‌اف بانک‌های چینی و روسی می‌توانند با ایران کار کنند، درست است یا خیر؟ گفت: در شرایط فعلی ما مراوده بانکی با روسیه و چین هم نداریم و بهانه‌ی آنها نیز اتفاقا همین مساله عدم عضویت در افای‌تف‌اف است اما با توجه به شرایط هـر بانکی که با ما کار کند، دچار تحریم می‌شود از این رو بعید می‌دانم حتی اگر افای‌تف‌اف مصوب بشود، این بانک‌ها حاضر به مراوده با ما باشند.

■ **مریم فکری**

یک کارشناس اقتصادی معتقد است: سیاست‌ها و قوانین متضاد و اغتشاش در تصمیم‌گیری‌ها باعث می‌شود که ثبات به وجود نیاید و در این شرایط، میل به سرمایه‌گذاری در بخش تولید مسکن منفی می‌شود.

سقوط وحشتناک تولید مسکن در بهار امسال، این روزها موجی از نگرانی را وارد بازار مسکن کرده است که سمت و سوی قیمت‌ها چه خواهد بود. آن‌طور که در آخرین گزارش مرکز آمار ایران مربوط به بهار امسال دیده می‌شود، در مجموع در حدود ۹۰ هزار واحد مسکونی در کشور ساخته شده است.

بنا به این گزارش، در بهار امسال تعداد ۹۰ هزار و ۲۹۰ واحد مسکونی در پروانه‌های صادرشده برای احداث ساختمان از سوی شهرداری‌های کشور پیش‌بینی شد که نسبت به فصل گذشته ۲۱۸ درصد و نسبت به فصل مشابه سال گذشته ۱۲٫۷ درصد کاهش داشته است، به عبارتی، در حالی در بهار امسال حدود ۹۰هزار واحد مسکونی در کشور مجوز ساخت دریافت کرد که این میزان در تابستان سال گذشته معادل ۹۳هزار واحد، در پاییز ۹۳هزار واحد و در زمستان ۱۵هزار واحد بوده است.

کارشناسان اعتقاد دارند که سیاست‌هایی که تاکنون دولت دنبال کرده، روی عرضه و تولید مسکن اثر منفی داشته است. این در شرایطی است که دولت وعده ساخت مسالانه یک میلیون واحد مسکونی را داده بود.

سخت‌گیری و فشار به سازندگان

غلامرضا سلامی، مشاور اسبق وزیر راه و شهرسازی و اقتصاددان با تحلیل بازار مسکن در نیمه دوم سال گفت: تحلیل مشکل است، چون عوامل متعددی مثل بازارهای دیگر، در بازار مسکن موثر است. مسایل بین‌المللی، وضعیت بازار ارز، مسایل داخلی کشور، همه و همه دست به دست هم می‌دهد و آثار متفاوتی روی بازار مسکن می‌گذارد. وی افزود: اما به‌طور کلی سیاست‌هایی که تاکنون دولت به‌کار برده، روی عرضه و تولید اثر منفی گذاشته است. زمانی هم که عرضه کم شود، در میان‌مدت و حتی کوتاه‌مدت باعث بالا رفتن قیمت‌ها می‌شود؛ به خصوص این‌که تورم هم به شدت بالا باشد. بنابراین پیش‌بینی من این است که با توجه به شرایط کنونی، بازار مسکن به سیر صعودی خود ادامه می‌دهد. مشاور اسبق وزیر راه و شهرسازی با اشاره به سیاست‌هایی که در عرضه مسکن اثر منفی داشته است، تصریح کرد: سخت‌گیری‌ها و فشارهایی که

■ **کاترین فرمهر**

دیروز نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران گفت: طرح راه اندازی تراموا (قطار سبک شهری) در پایتخت در دست بررسی و مطالعه است که می‌تواند بخشی از نیازهای شهر در بخش حمل و نقل را برطرف کند و منتظر هستیم که مطالبات انجام شده در این خصوص به شورای شهر اعلام شود. پرویز سروری روز سه‌شنبه در حاشیه یکصدمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران در جمع خبرنگاران، اظهار داشت: رفع مشکلات حوزه حمل و نقل اولویت ششورا و شهرداری تهران به شمار می‌آید و به همین دلیل از هر ظرفیتی که باعث گشایش امور شود و به تقویت شبکه کمک کند، استقبال می‌کنیم.روز قبل نیز زاکانی خاطرنشان کرد: دو یا سه خط تهران امکان بارگذاری تراموا را دارد که مطالعات و بازدید خارج از کشور در این راستا انجام و دو جلسه برگزار شده است.

ترن وای

تیرهائیان قدیم همان حسی را به «ترن وای» داشتند که سیاستین فالکتر به متروی پاریس در عصر حاضر داشت. او در جایی نوشته بود که عاشق متروی پاریس و حتی بوی آن است، «هنرو عصاره پاریس است.» در روزهای هم که تنها وسیله نقلیه در پایتخت شتر و اسب بود، ترن‌وای پایتخت ساخته شد، عصاره شهر و بوی شهر تراموا یا واگن اسبی را پهره‌پردازی کرد. به گواه نوشته بود که تماشای شهر از فراز واگن اسبی تماشایی غربی است: «بازارهای تهران حقیقتا تماشایی است! کالسکه، ترن‌وای، اتومبیل ... و در هر خیابانی ممکن است حرکت کند، حرکت می‌کنند... تماشای غربیی داردا!»

سال ۱۳۰۷ هجری قمری بود که اول بار شرکت سهامی بلژیک راه‌آهن و تراموای تهران در ایران تراموا یا واگن اسبی را پهره‌پردازی کرد. به گواه اطلاعات ثبت شده در خانه اتحادیه تهران، این خط از میدان توپخانه به سمت شمال شرقی پایتخت کشیده شده و از خیابان چراغ گاز و به روبه‌روی بازار پامناز نزدیک سفارت روسیه می‌گذشت. خط ۱۲ واگنه، ۵۰راس اسب برای رفت‌وآمد واگن‌ها داشت. پزشک ناصرالدین شاه در مورد واگن اسبی نوشته بود: «تراموای برای تهران مفید است و به پیاده خدمت بزرگی می‌کند زیراکه عبور از خیابان‌ها مخصوصا از خیابان چراغ گاز به علت کثرت سواره و شتر برای شخص پیاده اشکال فراوان دارد.» واگن اسبی اما یک ریل مخصوصی در خیابان لاله‌زار و درسمت جلوی در خانه امین‌السلطان، سدراعظم نیز داشت.

تراموا چیست؟

تراموا یا واگن برقی نوعی قطار شهری است که واگن‌های آن بر روی ریل‌هایی که در خیابان تعبیه شده اند، حرکت می‌کنند. واگن های تراموا به طور معمول از قطارهای عادی و حتی متروها سبک تر و کوتاه تر بوده و برای حمل مسافر نیز مورد استفاده قرار می گیرند.

آشنایی با تراموا، قطار سبک شهری

به سازندگان و سرمایه‌گذاران مسکن وارد می‌شود، مالیات‌های سنگین و جریمه‌ها و تنبیه‌های متعدد را در حوزه مسکن شاهد هستیم. از یک طرف می‌گویند مسکن جای سرمایه‌گذاری نیست و از طرف دیگر، بورس مسکن را رماندازی می‌کنند. این سیاست‌های متضاد را من نمی‌دانم چگونه می‌شود تعریف کرد.

سلامی افزود: صندوق املاک و مستغلات که افتتاح شد، خیلی خوب است که مردم روی ملک سرمایه‌گذاری کنند. اما از آن طرف که مسکن سرمایه‌گذاری نمی‌کنند، می‌گویند سوداگر هستند

و قیمت ملک را بالا می‌برند. سرمایه‌گذاری روی ملک ضروری است و خود یک تقاضای مهم در بازار مسکن است.

وقتی این بخش را تنبیه



کاربری با افزودن و کاستن از تعداد واگن ها و بدون نیاز به تغییر در تعداد راننده، می توان ظرفیت آنرا کم و زیاد نمود.

• تراموا به دلیل حرکت در سطح نیاز به تهویه اضافی مانند آنچه در تونل های مترو نیاز است، ندارد. این امر به خودی خود باعث صرفه جویی در مصرف سوخت می شود. ضمن اینکه در تراموا

خیزی از پله های برقی موجود در ایستگاه های مترو هم نیست.

• اگر بخواهید از مناظر در مسیر لذت ببرید، تراموا پیشنهاد بهتری است. چرا که دید بسیار دلپذیری برای نسبت به مترو که در داخل تونل حرکت می کند، دارد.

• یعنی تراموا در مقایسه با مترو در هنگام بروز آتش سوزی بسیار بالاتر می باشد و در نتیجه دسترسی نیروهای امدادی به مصدومین نیز آسان تر است.

• برای بسیاری از مسافران سهولت دسترسی به ایستگاه های تراموا، یکی از عوامل محبوبیت آن به شمار می رود. این ایستگاه ها چون در خیابان هستند و مانند ایستگاه های مترو نیاز به عبور از پله برقی و رفتن به دل زمین ندارند، مورد استقبال بیشتر مسافران می باشند.

• هر چند تراموا یکی از وسایل محبوب برای سفرهای داخل شهری به شمار می رود، از کاستی های میرا نیست. هر چند نباید تعصیه صدای کمتری گروهی غیر از مسافران، چشم گیر است. • تراموا یک وسیله هزینه بر است. سرمایه اولیه مورد نیاز برای راه اندازی آن در مقایسه با وسیله ای چون اتوبوس بیشتر است؛ هرچند که طول عمر آن بسیار بیشتر از اتوبوس است. • تراموا برای برخی یک مزاحم است! چرا که باعث کاهش سرعت برای وسایل نقلیه دیگر از قبیل اتومبیل و اتوبوس می شود.

• به نظر می رسد که تاسیسات و دکل های برق بالای ریل های تراموا که جهت تغذیه برق نصب می شوند، می توانند در بعضی نقاط جلوی دید ساختمان ها را گرفته و در حقیقت آلودگی بصری برای آنها به وجود آورند.

می کنید و فشار می‌آورید، به‌طور طبیعی میل به سرمایه‌گذاری کم می‌شود و تولید سازنده هم

پایین می‌آید.

وی با بیان این‌که در سال جدید آمار پروانه‌های ساختمانی وحشتناک پایین آمده است و این روی بخش عرضه اثر منفی دارد، گفت: این شرایط به‌طور معمول در مسایل داخلی خیلی مهم است. اگر دولت بتواند بر مشکلات فایق آید، مسلمانان بازارها از جمله به آراشی می‌رسند. اما اگر بی‌ثباتی‌ها ادامه پیدا کرد، یک مقاریی ترس مردم از سرمایه‌گذاری در بخش مسکن بالا خواهد رفت و تقاضای نیز کاهش می‌یابد. البته تقاضای واقعی وجود دارد و این بخش از تقاضای باعث می‌شود که قیمت ملک بالا رود، چون در مقابل آن عرضه‌ای نداریم.

سلامی خاطرنشان کرد: با این حال، من اعتقاد دارم که قیمت مسکن در آینده بالاتر خواهد رفت.

تراموای ژنو

شبکه تراموای ژنو نیز در سال ۱۸۶۲ با واگن های اسب رو کار خود را آغاز کرد. از همین رو تراموای ژنو اگر سریع ترین تراموای اروپا نباشد اما یکی از نخستین ترامواهای اروپا به شمار می رود. این شبکه تا سال ۱۹۲۰ بزرگ ترین تراموای این قاره سبز بود. خطوط تراموای ژنو امروز از ۴ خط تشکیل شده اند که نام آنها را به خاطر راحتی و روان بودن زبانزد کرده است.

تراموا یک راه اصلی و مهم جابجایی مردم در هنگ کنگ به شمار می رود. شبکه تراموای هنگ کنگ که از سال ۱۹۰۴ شروع به کار کرده ۱۲۰ ایستگاه و ۶ خط دارد. شبکه تراموای هنگ کنگ یکی از مدود سیستم هایی است که واگن های دو طبقه دارد. تراموای افسانه ای هنگ کنگ با نام Peak Tram funicular که در سال ۱۸۸۸ ساخته شده و مقصد آن به سمت Victoria Peak در غرب شهر است نیز یکی از تجربه های منحصر به فرد سفر در هنگ کنگ است.

تراموای پراگ
تراموای پراگ در سال ۱۸۷۵ با اسب هایی که واگن ها را می کشیدند وارد شبکه حمل و نقل کشور چک شد. کمتر از ۲۵ سال دیگر و در سال ۱۸۹۱ نیز تراموهای برقی جای اسب ها را گرفتند. امروزه بیش از ۳۰۰ میلیون مسافر هر ساله از ۳۰ خط این شبکه استفاده می کنند. برای گردشگرانی که قصد گردش در شهر تاریخی پراگ را دارند، تراموا بهترین گزینه به شمار می رود.

تراموای بوداپست
تراموای بوداپست که در سال ۱۸۶۶ وارد چرخه حمل و نقل این شهر شد مانند سایر کشورها متکی به اسب بود. در سال ۱۸۷۷ تراموای بخار و بلافاصله بعد نیز تراوای برقی وارد کار شد. پس از آن همزمان تراموهای اسب، بخار و برقی با هم فعالیت می کردند. تا اینکه در سال ۱۹۰۰ استفاده از تراموهای بخار و در سال ۱۹۲۸ نیز استفاده از تراموهای اسب به تدریج منسوخ شد و عرصه برای تاخت و تاز تراموهای برقی فراهم گردید.

تراموای آمستردام
دوچرخه تراموا معمول ترین وسیله های حمل و نقل در آمستردام به شمار می روند. شبکه تراموای این شهر ۱۵ خط و ۵۰۰ ایستگاه دارد. بنابراین اگر حوصله رکاب زدن ندارید، تراموا بهترین وسیله برای گشت زدن در شهر است. در پایان باید اضافه کرد که تراموای آمستردام در سال ۱۸۷۵ شروع به کار کرده و برقی شدن آن نیز به سال ۱۹۰۰ باز می گردد.
تراموای بلک پول، انگلیس
بلک پول شهری در شمال غربی انگلیس با تنها ۱۲۲ هزار جمعیت است. تراموای این شهر نیز تنها یک خط به طول ۱۸ کیلومتر و ۲۷ ایستگاه دارد. اما آنچه که تراموای این شهر را منحصر به فرد می سازد علاوه بر نخستین تراموای برقی بریتانیا، این است که یکی از معدود مکان هایی در دنیاست که ترامواهای دو طبقه دارد.

روزنامه صبح ایران

امدپاز

اقتصادی۳

اخبار کوتاه

اداره گمرک چین اعلام کرد؛

چین بزرگترین خریدار نفت روسها

آمارهای اداره کل گمرک چین نشان می‌دهد که صادرات نفت روسیه به این کشور در ماه سپتامبر نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۲ درصد رشد کرده است. آمارهای اداره کل گمرک چین نشان می‌دهد که صادرات نفت روسیه به این کشور در ماه سپتامبر نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۲ درصد رشد کرده است. اما در عین حال همچنان سودی‌ها بزرگ‌ترین صادرکننده طلای سیاه به پکن به شمار می‌روند. دلیل بالا رفتن صادرات نفت روسیه، اقدام پالایشگاه‌های کوچک و مستقل در چین برای واردات نفت تخفیف‌خورده از روسیه بوده است.به‌طور کلی در ماه سپتامبر روسیه ۴۷.۴۶ میلیون تن نفت به چین صادر کرده است که معادل روزانه ۱۸۲ میلیون بشکه است. این رقم البته در ماه می ۲ میلیون بشکه و در ماه آگوست ۱۹۶ میلیون بشکه در روز بود. چین همچنین ۷۵۲ میلیون تن برابر با ۱۸۲ میلیون بشکه در روز نفت از عربستان وارد کرده که ۵۴ درصد کمتر از مدت مشابه سال گذشته بوده است. در ۹ ماه نخست امسال عربستان در مجموع ۶۵۸۴ میلیون تن نفت به چین صادر کرده که یک درصد نسبت به سال گذشته پایین‌تر است، اما صادرات روس‌ها با ۹ درصد افزایش به ۶۴.۲۶ میلیون تن رسیده است.

آمارهای گمرکی از واردات نفت چین از مالزی نیز حاکی از دو برابر شدن ورود نفت از این کشور است. چین همچنین در ماه سپتامبر روزانه ۷۹۵ هزار بشکه نفت از آمریکا دریافت کرده و البته هیچ آماری از سوی اداره کل آمار این کشور درباره واردات نفت از ونزولا و ایران ارائه نشده است.

بانک مرکزی اعلام کرد؛

انتشار اطلاعات بدهکاران کلان بانکی

تأپایان شهریور ۱۴۰۱

بانک مرکزی فهرست اطلاعات تسهیلات و تعهدات کلان جاری و غیر جاری بانک‌ها در پایان شهریورماه ۱۴۰۱ که مورد بررسی نهایی قرار گرفته است را منتشر کرد.

به‌گزارش امتیاز و به نقل از بانک مرکزی، با اشاره به بخش ۱ از بند ۲ تبصره ۱۶ قانون بودجه ۱۴۰۱ کل کشور درخصوص انتشار مانده تسهیلات و تعهدات کلان و اشخاص مرتبط شبکه بانکی در تارنمای بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و با عنایت به مصوبه اخیر شورای پول و اعتبار که تسهیلات و تعهدات بیشتر از یک هزار میلیارد ریال تسهیلات و تعهدات کلان و اشخاص مرتبط محسوب می‌گردد، فهرست اطلاعات «تسهیلات و تعهدات کلان» ۱۸ و «اشخاص مرتبط» ۲۲ بانک و مؤسسه اعتباری در پایان شهریور ماه ۱۴۰۱ که مورد بررسی نهایی قرار گرفته به انضمام اطلاعات «تسهیلات کلان غیرجاری» به تفکیک هر بانک منتشر شده است.

شایان ذکر است اطلاعات تسهیلات و تعهدات کلان مرتبط سایر بانک‌ها و مؤسسه اعتباری پس از دریافت و بررسی نهایی منتشر خواهد شد.

یک مقام مسئول عنوان کرد؛

افزایش ۶ هزار مگاواتی ظرفیت تولید برق در تابستان سال آینده

معاون برق و انرژی وزیر نیرو با اشاره به تابستان بدون خاموشی امسال، از تدوین ۱۴۰ برنامه برای عبور از دومین سال بدون خاموشی در وزارت نیروی دولت سیزدهم خبر داد. به **گزارش امتیاز** و به نقل از وزارت نیرو همایون حائری با بیان اینکه امسال با تدوین ۱۰۰ برنامه راهبردی توانستیم تابستان را بدون خاموشی سپری کنیم، اظهار کرد: با برگزاری جلسات متعدد با مدیران صنعت برق و برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای عبور از دومین سال بدون خاموشی، ۱۴۰ برنامه راهبردی را تدوین کردیم.

وی افزود: مدیران صنعت برق با تجربه سالیان گذشته خود بعد از پایان یافتن یک بار تابستان ۱۴۰۱، پیشنهادات و برنامه‌ریزی‌های باعث عبور موفقیت آمیز از تابستان آمده و تقدیم وزیر نیرو کردند که بر اساس این برنامه، برای تمامی اقدامات این صنعت زمانبندی لازم در نظر گرفته شده است. معاون برق و انرژی وزیر نیرو با بیان اینکه انجام کامل ۱۰۰ برنامه راهبردی امسال باعث عبور موفقیت آمیز از تابستان شد، گفت: این برنامه ۱۴۰ اقدامی که برای تابستان ۱۴۰۲ در نظر گرفته شده در چهار محور «برنامه و اقدامات بخش تولید و تأمین برق»، «برنامه و اقدامات بخش مدیریت مصرف و تقاضا»، «برنامه و اقدامات بخش شبکه‌های انتقال و فوق توزیع برق» و «همکاری‌ها و اقدامات ستادی» تدوین و تبیین شده است.

وی با اشاره به تقسیم بندی برنامه تابستان ۱۴۰۲ خاطرنشان کرد: برنامه و اقدامات بخش تولید و تأمین برق شامل ۲۵ برنامه در بخش «فرازش در میزان تولید و ظرفیت تأمین برق» نسبت به اوج بار ۱۴۰۱ و «افزایش قابلیت اطمینان و آمادگی بخش تولید و تأمین برق»، «برنامه و اقدامات بخش مدیریت مصرف و تقاضا» شامل ۳۱ برنامه در دو بخش «اقدامات کاهش اوج مصرف برق از طریق مدیریت مصرف و تقاضا» و «توسعه و استمرار مدیریت مصرف و تقاضا و ارتقای سطح آگاه سازی و بهره وری در مصرف برق» است. حائری ادامه داد: برنامه و اقدامات بخش شبکه‌های انتقال فوق توزیع برق نیز شامل ۷۱ برنامه در دو بخش «اقدامات ضروری در رفع محدودیت‌های نقاط مشکل ساز در تابستان» و «افزایش سطح پایداری و آمادگی شبکه سراسری برق» و همکاری‌ها و اقدامات ستادی شامل ۱۳ برنامه از دیگر قسمت‌های برنامه‌ریزی برای برنامه تابستان ۱۴۰۲ است.

معاون برق و انرژی وزیر نیرو با اشاره به جزئیات افزایش ۶ هزارمگاواتی ظرفیت تولید برق، گفت: این برنامه افزایش ظرفیت شامل به مدار آوردن ۳۰۲۶ مگاوات واحدهای نیروگاه حرارتی جدید، ۱۴۷۸ مگاوات واحدهای نیروگاه جدید صنایع، ۸۵۰ مگاوات واحدهای نیروگاه تجدیدپذیر، ۲۹۰ مگاوات واحدهای نیروگاه تولید پراکنده مقیاس کوچک، ارتقای توان و بازسازی به میزان ۴۹۰ مگاوات از واحدهای نیروگاهی جزایری موجود و ارتقای توان به میزان ۲۵ مگاوات واحد سوم نیروگاه برق آبی در است.