فروش و خدمات ویژه
نوین زعفران
کیفیت و رتبه جهانی
واحد سفارشات تلفنی: ۱۱۱ - ۰۵۱۳
SAFFRON@NOVINSAFFRON.COM NOVINSAFFRONCO ۰۹۱۲ ۳۳ ۱۱ ۷۰۰

دنیای اقتصاد
روزنامه صبح ایران
ضمیمه هفتگی استان‌های خراسان ۳۴۳
دوشنبه/ ۴ اسفندماه ۱۳۹۹/ ۱۰ رجب ۱۴۴۲
۲۲ فوریه ۲۰۲۱/ سال نوزدهم/شماره ۵۱۱۵/ ۴ صفحه / ضمیمه رایگان

در صفحه ۲ بخوانید

پیشرفته‌ترین تصفیه‌خانه غشایی کشور در مشهد

یادداشت

مشکلات شرکت‌های حمل و نقل بعد از حادثه اسلام قلعه

محمود امتی *

محموله های صادراتی از کشور که به طور امانی یا پرداخت های آتی به افغانستان ارسال شده بود، از جمله مناقشات و آسیب‌های صادرکنندگان بعد از حادثه گمرک اسلام قلعه خواهد بود.

آتش سوزی در مرز افغانستان باعث شد که چندین میلیون دلار سرمایه تجار، تولیدکننده، صادرکننده، مالکان و رانندگان کامیون و شرکت‌های حمل و نقل که دسترنج سال ها کار و تلاش بود، به دلیل سهل انگاری و بی‌توجهی از بین برود و به یقین، جبران و بازگشت به شرایط قبل زمانبر بوده و به این سرعت قابل ترمیم نیست. انتظار می رود چنین فاجعه عمیقی، روابط تجاری را تا مدتی دچار تنش کرده و موجب کاهش سطح معاملات تجاری و اقتصادی و درگیری‌های حقوقی و مالی زیادی شود. هر چند هنوز جمع بندی و آمار دقیقی از کامیون های ایرانی سوخته در این حادثه نداریم؛ اما صدها محموله ترانزیت با کانتینرهای خطوط کشتیرانی و صدها محموله صادراتی که از داخل کشور و از مرز توسط شرکت های حمل و نقل بین المللی بارگیری شده بودند، از جمله خسارت های وارده به مجموعه شرکت های حمل و نقل در این حادثه بوده است. جانمایی و استقرار مجدد اماکن و امکانات مورد نیاز گمرک و سایر بخش های دولتی و خصوصی به جدیت و اراده دولت افغانستان بستگی دارد و اگر در این خصوص تسریع نشود، به یقین، کاهش تردد محموله‌های صادراتی و ترانزیت را شاهد خواهیم بود یا حداقل بخشی از بارها به مرزهای ماهی رود و میلک منتقل خواهد شد . درباره امکان انتقال بار و ترانزیت از مسیر راه آهن خواف- هرات نیز باید گفت؛ همانطور که آمار و ارقام از ابتدای بازگشایی مسیر ریلی خواف- هرات نشان می دهد، توفیق و گشایش چندانی تاکنون حاصل نشده است. ضرورت تامین امنیت مسیر، دو طرفه نبودن بار ریلی، کامل نبودن خط ریل تا هرات که ۴۰ کیلومتر از آن باقیمانده، دسترسی نداشتن راحت و روان به ریل همانند ناوگان جاده‌ای و تامین بار برگشت از افغانستان، باعث می شود که در حال حاضر شرایط صددرصدی برای بهره مندی از این خط آهن مهیا نباشد.

ادامه در همین صفحه

تامین واگن توسط بخش خصوصی هم مشکل حمل و نقل ریلی را برطرف نکرد

واگن‌های صادراتی در برزخ دلال‌بازی

دنیای اقتصاد- اواخر مهرماه پارسال بود که خبر واگذاری تامین واگن صادراتی برای سیر در آسیای میانه به بخش خصوصی مطرح شد. خبری که علی رسولیان، معاون وقت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خراسان رضوی اعلام کرد؛ اتفاقی که بنا به درخواست تشکل‌های بخش خصوصی رقم خورد و قرار بود طبق پیش‌بینی‌ها نتایج مطلوبی در حوزه تامین واگن به دنبال داشته باشد.

صفحه ۴

بعد از وقوع انفجار و آتش سوزی
در مرز افغانستان، وضعیت تردد کامیون ها چگونه است؟

سال سخت ترانزیت خراسان

همین صفحه

عکس ماهواره‌ای پس از حادثه آتش‌سوزی در اسلام قلعه (۱۳۹۹/۱۱/۲۶)

سرنوشت زیاندیدگان آتش‌سوزی مرز افغانستان:

ردیابی پرداخت خسارت اسلام‌قلعه

دنیای اقتصاد- رئیس اتاق تجارت ولایت هرات درباره پرداخت خسارت به زیان دیدگان در حادثه انفجار و آتش سوزی گمرک اسلام قلعه می‌گوید: حکومت افغانستان مکلف به پرداخت جبران خسارت به متضررین است و این تعهد نیز داده شده اما تاکنون شرایط چگونگی پرداخت جبران خسارت مطرح نشده است.

صفحه ۳

دفاع شهردار مشهد از طرح ویژه تفصیلی بافت پیرامون حرم

صفحه ۴

چرا خراسان شمالی از انتقال آب چابهار سهمی ندارد؟

صفحه ۲

زیستگاه نژاد متفاوت قوچ اوریال در خراسان جنوبی

صفحه ۲

بنیانگذار تروند زعفران کارآفرین برتر ملی شد

بنیانگذار و مدیرعامل تروند زعفران قائن به عنوان کارآفرین برتر ملی در سال ۹۸ انتخاب و لوح و تندیس این افتخار ماندگار در مراسمی با حضور اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس جمهور به مهندس محسن احتشام اعطا شد.

سیزدهمین جشنواره کارآفرینان برتر همزمان با روز اقتصاد مقاومتی و کارآفرینی و با هدف شناسایی کارآفرینان در سراسر کشور و انتخاب برترین کارآفرینان و معرفی آنان به عنوان الگوهای برتر به آحاد جامعه خصوصا جوانان توسط وزارت کار و رفاه اجتماعی برگزار شد.

در این مراسم از مهندس محسن احتشام بنیانگذار و مدیرعامل گروه تولیدی و کشاورزی تروند زعفران قائن در راستای نوآوری و تحول گرآیی و کارآفرینی در دو محصول استراتژیک زعفران و زرشک به عنوان کارآفرین برتر ملی تجلیل و تقدیر شد.

مدیر کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی خراسان جنوبی که در ویدئو کنفرانس برگزیدگان سیزدهمین جشنواره کارآفرینان برتر ملی حضور داشت گفت: محسن احتشام از شرکت تروند زعفران قاین از استان خراسان جنوبی به عنوان کارآفرین برتر کشور معرفی شد.

غلامرضا با تبریک این افتخار بزرگ به جامعه کارآفرینان استان اظهار کرد: برگزیدگان سیزدهمین جشنواره کارآفرینان برتر ملی ۲۹ بهمن ماه جاری با حضور اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهوری، محمد شریعتمداری وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و عیسی منصوری معاون توسعه کارآفرینی و اشتغال معرفی شدند.

بعد از وقوع انفجار و آتش سوزی در مرز افغانستان، وضعیت تردد کامیون ها چگونه است؟

سال سخت ترانزیت خراسان

دنیای اقتصاد، زهرا صفدری- امسال بدون شک، سخت ترین سال ترانزیت خراسان رضوی در سال های اخیر بود و پس از کرونا، از دست دادن فرصت‌های صادراتی، تعطیلی برخی مرزها برای چندماه و سخت گیری های ترکمنستان در تردد کامیون های ایرانی، حادثه انفجار و آتش سوزی گمرک اسلام قلعه بود که این تلخی و سختی را پررنگتر کرد.

درست است که انفجار تریلی ها و تانکرهای سوختی و در نهایت آتش سوزی گسترده، آن سوی مرز دوغارون و در مرز اسلام قلعه افغانستان به وقوع پیوست اما بسیاری از کامیون ها و خودروهایی که در آن گمرک متوقف بودند، یا بارشان متعلق به شرکتهای ایرانی بوده یا خودرو متعلق به ایران بوده و بارهای امانی دیگر کشورها قرار بود توسط کامیون های ایرانی به افغانستان ترانزیت شود. از همه اینها هم که بگذریم، این حادثه چند روز قبل از آغاز اسفندماه رخ داد؛ اسفندماهی که هرسال، حجم زیادی از بارهای صادراتی برای ایام نوروز به افغانستان ارسال می شد. اسفند پارسال به سبب کرونا، وضعیت تردد کامیون ها دچار مشکل شد و امسال هم این حادثه و تخریب گمرک اسلام قلعه باعث به شدت کند شدن ترددها و توقف های طولانی مدت خواهد شد و این یعنی زیان بزرگی به بخش صادرات، حمل و نقل بین المللی و ترانزیت وارد می شود.

● آغاز تردد کامیون های حامل کالاهای فسادپذیر از ۲۹ بهمن

البته مسوولان دو طرف برای راه اندازی دوباره ترددها و کاهش خسارت به این بخش ها در تلاشند؛ چهار روز پس از وقوع این حادثه و از چهارشنبه ۲۹ بهمن ماه، تردد کامیون های حامل کالاهای صادراتی فسادپذیر از سر گرفته شد و فعالان اقتصادی امیدوارند زمینه سازی برای عبور دیگر کالاها هم هر چه سریعتر اتفاق بیفتد. به گفته ناظر گمرکات خراسان رضوی، هم اکنون در آن سوی مرز، گمرک اسلام قلعه کامیون ها را پذیرش می کند اما تشریفات گمرکی در گمرک هرات صورت می گیرد.

امید جهانخواه معتقد است با توجه به آسیب زیادی که به گمرک اسلام قلعه وارد شده، بازگشت به شرایط قبل متحمل گذشت زمان است. او اشاره‌ای هم به سیل ۱۳۹۵ مرز دوغارون و توقف تردد کامیون ها به دلیل آن اتفاق می‌زند و می گوید: در سیل آن سال، پس از ۴۸ ساعت اولین محموله‌ها را از مرز خارج کردیم، در روزهای ابتدایی ۳ یا ۴ دستگاه عبور می کرد و پس از آن کم کم، به تعداد کامیون‌های عبوری افزوده شد. در حال حاضر هم وضعیت در حال مدیریت است و امیدوارم با افزایش ظرفیت پذیرش طرف افغانستانی، بر تعداد کامیون‌هایی که می توانند از مرز ایران خارج شوند، افزوده شود.

● وقوع چنین حادثه ای از قبل پیش بینی می‌شد

اما محمود سیادت، نایب رئیس اتاق بازرگانی خراسان رضوی به دلیل وقوع این حادثه و هشدارهایی که از قبل در این خصوص مطرح بود، اشاره ای می کند و می گوید: به شخصه در همین موضوع در دو، سه سال گذشته چندین بار هشدار داده بودم؛ زیرا در فضایی نامناسب و بدون امکانات زیربنایی و حداقلی مثل باسکول و اطفای حریق و حتی سرویس بهداشتی و نبود رستوران مناسب و در شرایطی که چند صد دستگاه حامل سوخت در محیطی محدود در کنار یکدیگر قرار دارند، چنین اتفاقی قابل پیش بینی بود. امیدوارم این حادثه هشدار و زنگ خطری برای بهبود زیرساختهای مناسب در مرزهای مشترک دو کشور به ویژه در طرف افغانستان باشد و بر این باورم که اگر به بخش خصوصی افغانستان فرصت داده شود، ناتوانی‌ها و کاستی های بخش دولتی به سرعت از جانب آنها قابل جبران است و می توانند با سرمایه گذاری لازم، فضای مناسب را برای تردد کامیون ها و اقلام صادراتی ایجاد کنند.

ادامه در صفحه ۳

مشکلات شرکت های حمل و نقل بعد از حادثه اسلام قلعه

ادامه یادداشت

هم اکنون شرکت های حمل و نقل برای ارسال محموله‌های ترانزیتی که به مبادی ورودی رسیده است، با صاحبان کالا در حال رایزنی هستند تا تغییر مرز بدهند و از دو مرز دیگر ترانزیت کنند.

در مورد محموله‌های متوقف در پشت مرز دوغارون نیز، شرکت ها منتظر تصمیم گیری و اعلام نظر مقامات دو طرف ایرانی و افغانستانی هستند؛ البته به درخواست تجار و بخش خصوصی قرار شده برای محموله‌های سوختی و تره‌بار متوقف پشت مرز، طرف افغانستانی مسیری از دوغارون تا هرات را بازگشایی و پوشش امنیتی می‌دهد تا از بخشی از مشکلات کاسته شود . این را هم نباید نادیده گرفت که اقدام سریع و موثر دست اندرکاران گمرک و پایانه مرزی دوغارون و نیز، مرزبانی و فرمانداری تایباد در پذیرش کامیون‌های برگشتی ایرانی و افغانستانی برای فرار از آتش سوزی اسلام قلعه و خلوت کردن یک مسیر خروجی تا تایباد، باعث شد که بیش از هزار کامیون از مهلکه خارج و طعمه حریق نشوند و گرنه آمار خسارت به بیش از دو برابر فعلی افزایش می‌یافت.

نکته اینکه، با توجه به تذکرها و پیش‌بینی حادثه‌ای مشابه در مرز دوغارون و تجربه و مصیبت به بار آمده، باید چیدمان توقف و تفکیک کامیون‌های سوختی و گازی در این مرز صورت گیرد و برای اختصاص مسیری جداگانه برای تردد این کامیون‌ها تدبیراندیشی شود.

مهمتر از آن، باید یک ایستگاه آتش نشانی با استانداردهای بین‌المللی و قوی و لوله کشی خط خشک اطفای حریق، در محوطه اختصاصی تخلیه و بارگیری و پارکینگ مختص این محموله‌ها و پایانه مرزی دوغارون به سرعت راه اندازی شود زیرا خطر در کمین است .

* مسوول شورای نظارت راهبردی امور کمیسیون‌های اتاق بازرگانی مشهد

کارآفرین ارجمند جناب آقای محسن احتشام
مدیر عامل محترم گروه تولیدی وکشاورزی تروند زعفران
از اینکه با کسب عنوان «کارآفرین برتر ملی» و دریافت تندیس افتخار از دست معاون اول رئیس جمهوری، مایه مباهات اهالی خراسان به ویژه مردمان سخت کوش خراسان جنوبی شده اید به خود می بالیم و توفیق روز افزون شما را از درگاه خدای مهربان خواهانیم.
محمد قربانی، سرپرست روزنامه دنیای اقتصاد در خراسان جنوبی

دوست ارجمند
جناب آقای رضا پرداختی
مصیبت وارده را تسلیت عرض نموده برای آن مرحوم رحمت واسعه الهی و برای شما و سایر سوگواران شکیبایی و سلامتی آرزومندیم.
سرپرستی روزنامه دنیای اقتصاد در خراسان رضوی

خراسان شمالی

چرا خراسان شمالی از انتقال آب چابهار سهمی ندارد؟

تسنیم – استاندار خراسان شمالی از نبود خراسان شمالی در طرح انتقال آب از چابهار انتقاد کرد.

محمدعلی شجاعی در نشست استانداران منطقه ۵ کشور با اشاره به طرح انتقال آب از خلیج فارس و عمان به استان‌های شرقی کشور، گفت: اینکه طرحی برای توسعه منطقه ۵ برنامه‌ریزی شود اما خراسان شمالی شامل آن نباشد قابل قبول نیست. وی با بیان اینکه چرا خراسان شمالی از آب دریای عمان در خط انتقال آب چابهار به استانهای شرقی سهمی ندارد، افزود: طرح انتقال آب چابهار با هدف توسعه سرمایه گذاری است و نبود خراسان شمالی در این طرح به معنای عدم سرمایه گذاری به دلیل کمبود آب و پیمودن دوباره چرخه فقر است.

استاندار خراسان شمالی گفت: گاهی به دلیل عدم اطلاع درست مسوولان کشوری از وضعیت خراسان شمالی تعجب می کنم و می‌پرسم نقشه اتاق شما شامل ۳۰ استان است؟

شجاعی به موقعیت جغرافیای خراسان شمالی و وجود ۳۰۱ کیلومتر مرز مشترک با کشور ترکمنستان اشاره داشت و افزود: چه زمانی می خواهیم متوجه شویم این مرز روزی به درد کشور و به ویژه استان های منطقه ۵ می خورد؟

وی در پایان با بیان سوال دوباره که چرا خراسان شمالی شامل طرح انتقال آب چابهار به کریدور شرق کشور نیست؟ گفت: تصمیمات باید عاقلانه باشد و حتی بانگاه سطحی متوجه می شویم خراسان شمالی باید در طرح انتقال آب دریای چابهار سهم داشته باشد.

خطر بروز حادثه‌ای بدتر از پلاسکو در کمین دو پاساژ بجنورد

ایسنا – رئیس سازمان آتش نشانی بجنورد گفت: خطر بروز حادثه‌ای بدتر از پلاسکو در کمین دو پاساژ «لادن و ارم» در بجنورد است.

گریوانی با اشاره به اینکه آتش نشانی بازدیدهایی را در بخش‌های مختلف این شهر انجام داده است، گفت: تاکنون دو هزار بازدید توسط آتش نشانی بجنورد از قسمت‌های مختلف انجام شده که ۵۵ مرکز تجاری و اداری و بهداشتی و درمانی اخطار ایمنی گرفتند که مشکلات جدی در آنها مشاهده می‌شد.

وی افزود: در واقع در پاساژ ارم سیستم اطفاء حریق وجود ندارد و سیتم اطفاء حریق در پاساژ لادن از کار افتاده است و مشکلات دیگری نیز در این دو پاساژ مشاهده شده است که به مالکان آنها مهلت داده شده تا نواقص را هرچه سریع‌تر مرتفع کنند.

گریوانی تاکید کرد: در دو پاساژ مذکور باید نواقص هرچه سریع‌تر حل شوند چراکه در صورت بروز حادثه، ممکن است مردم در آنجا گیر بیفتند و حادثه‌ای بدتر از پلاسکو اتفاق بیفتد.

وی با اشاره به کاروانسرای تاریخی سردار در محل سبزه میدان بجنورد نیز بیان کرد: در این کاروانسرا کالاهایی همچون نخ، پشم، ابر، پر و... به صورت غیر اصولی در غرفه‌ها چیده شده و در واقع این کالاها در آنجا فقط فشرده شده‌اند که در صورت بروز حادثه ای همچون آتش سوزی، از آنجایی که بخش شرق، شمال و غرب آن منطقه بافت فرسوده وجود دارد و منازل و واحدهای تجاری به صورت شیروانی هستند، احتمال بروز آتش سوزی در سطح بزرگ دور از انتظار نیست و از سوی با توجه به موقعیت مکانی دسترسی آتش نشانی به آنجا نیز امکان پذیر نخواهد شد.

رئیس سازمان آتش نشانی بجنورد بیان کرد: تراکم و بار وسایل انباشت شده در این کاروانسرا خیلی بالا و چیدمان نامناسب است که باید تدبیری برای چیدمان کالاها اندیشیده شود.

وی خاطرنشان کرد: علاوه بر آن اخطارهایی نیز به بیمارستان تخصصی زنان بنت الهدی، امام علی(ع)، امام حسن(ع) و تامین اجتماعی نیز بابت سیستم‌های اطفاء و اعلام حریق داده شده است.

شرکت‌ها

در یازدهمین دوره جایزه ملی مدیریت مالی ایران رقم خورد

تندیس سیمین برای ایران خودرو خراسان

گروه شرکت‌ها – شرکت ایران خودرو خراسان به عنوان تنها شرکت خودروسازی کشور در یازدهمین دوره جایزه ملی مدیریت مالی ایران در سال ۱۳۹۹، موفق به دریافت رتبه یک سطح تندیس سیمین شد.

بیژن زاهدی فرد مدیرعامل ایران خودرو خراسان، همسویی شرکت با استانداردهای مالی روز دنیا را هدف از حضور در جایزه ملی مدیریت مالی ایران دانست و افزود: بهبود بهره‌وری، ارتقای زیرساخت‌ها، شفافیت و سلامت اداری در حوزه مالی در جهت تحقق اهداف سازمان و برنامه‌های ابلاغی گروه صنعتی ایران خودرو از مهمترین راهبردهای مدیریت مالی و اقتصادی شرکت ایران خودرو خراسان است که کسب اینگونه موفقیت‌ها نشان از دستیابی به اهداف مشخص شده دارد.

محمود پردره مدیر مالی و اقتصادی این شرکت هم در این باره گفت: ایران خودرو خراسان در حالی موفق به کسب رتبه یک سطح تندیس سیمین در این دوره شده است که سومین سال حضور خود در جایزه ملی را تجربه کرده است.

پردره کسب این رتبه را نشان از کیفیت کار گروهی و سیستمی شرکت دانست که باعث شده شرایط لازم برای حضور در این ارزیابی فراهم شود.

تصفیه‌خانه فاضلاب لوکال چهل بازه افتتاح شد

پیشرفته‌ترین تصفیه‌خانه غشایی کشور در مشهد

دنیای اقتصاد – تصفیه‌خانه فاضلاب لوکال چهل بازه مشهد به عنوان پیشرفته‌ترین تصفیه‌خانه غشایی کشور با ظرفیت متوسط چهار هزار و ۳۲۰ متر مکعب در شبانه روز افتتاح شد.

عکس: محسن بخشنده خ /ایرنا

این تصفیه‌خانه با روش تصفیه بیوراکتورهای غشایی (MBR) با هدف تصفیه فاضلاب شهری، کنترل آلودگی آب، تامین آب مورد نیاز فضای سبز و درختان سطح شهر مشهد به بهره‌برداری رسید.

در واقع، تصفیه‌خانه‌های لوکال در شبکه جداسازی آب شرب از آب خام و رساندن آب به کمربندهای سبز و فضای اصلی شهر مشهد بسیار اثرگذار خواهد بود.

محمدرضا کلایی، شهردار مشهد در مراسم افتتاح این تصفیه‌خانه، به تشریح ویژگی‌های این طرح پرداخت و گفت: تاکنون تصفیه‌خانه‌هایی که با روش MBR پیشرفته عمل می کردند، خروجی آنها در محیط طبیعی رهاسازی می‌شد زیرا BOD و COD آنها در حدود ۱۰۰ بود اما امروز با BOD 10 و COD 20 کاملا شرایط آبیاری فضای سبز را فراهم کرده‌ایم و کیفیت آب مانند آب رودخانه در بالادست است و آب موجود این قابلیت را دارد تا در بستر جداسازی آب شرب از آب خام و آبیاری فضای کلان شهر مشهد در حوزه سبز مورد استفاده قرار بگیرد. همچنین می توانیم آن را به کمربند سبز منتقل و تامین منابع آبی را برعهده داشته باشیم.

● امیدواریم مشهد به شهری پیشتاز در زمینه مسائل زیست محیطی تبدیل شود

امیرحسین قاضی‌زاده هاشمی، نایب رئیس مجلس شورای اسلامی هم که در مراسم افتتاح این تصفیه‌خانه حضور داشت، ضمن قدردانی از اقدامات شهرداری مشهد در زمینه مسائل زیست محیطی، ابراز امیدواری کرد که این حرکت‌ها تداوم داشته باشد تا مشهد به شهری پیشتاز در این حوزه تبدیل شود.

قاضی‌زاده هاشمی با تقدیر از احساس مسوولیت و سرمایه‌گذاری شهرداری مشهد در پروژه کشف رود گفت: یکی از ضروریات زندگی بشر امروز، حفظ سلامت محیط زیست است و یکی از جدی‌ترین مواردی که محیط زیست را به خطر می‌اندازد، دفع فاضلاب به صورت روان است. در مشهد به دلیل نبود شبکه جمع آوری فاضلاب مناسب و وجود کارخانه‌ها و صنایع دارای فاضلاب صنعتی در اطراف این کلانشهر، خطراتی جدی برای شهروندان ساکن در اطراف این مناطق، محصولات کشاورزی و آلودگی آب‌های زیرزمینی ایجاد می کند و امیدواریم اقدامات انجام شده در کشف رود در سراسر مسیر رخ دهد تا شاهد روان آب آلوده در بستر کشف رود نباشیم.

● توجه ویژه مدیریت شهری به موضوع آب

محمدحسین ودیعی، نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر مشهد هم در مراسم افتتاح این تصفیه‌خانه گفت: به گفته کارشناسان و متخصصان، آب کالای مصرفی نیست بلکه می توان چندین بار از آن استفاده کرد و در این راستا، مدیریت شهری و شورای شهر مشهد از ادوار گذشته و در این دوره به صورت ویژه به این موضوع توجه کرده است.

ودیعی بیان کرد: تصفیه‌خانه‌های لوکال یکی از راهکارهایی است که به رفع این مشکل کمک می کند. تصفیه‌خانه‌های بزرگی در اطراف مشهد وجود دارد اما استفاده بهینه از خروجی‌های پساب آنها به دلیل مشکلاتی که در انتقال وجود دارد، امکان‌پذیر نیست.

نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر مشهد درباره ویژگی‌های تصفیه‌خانه چهل بازه تصریح کرد: نخستین تاسیسات بازچرخانی پیشرفته آب برای آبیاری فضای سبز، جلوگیری از افت آب‌های زیرزمینی و تولید آب با کیفیت در محل مورد نیاز برای آبیاری فضای سبز از جمله این ویژگی‌ها است که سبب ایجاد چشم‌انداز روشن برای بهبود فضای سبز مختص شهروندان می‌شود.

ودیعی گفت: قرارداد اولیه این پروژه در سال ۱۳۹۵ بین سرمایه‌گذار و مدیریت شهری مشهد منعقد شده بود و مقرر شد تا از طریق خرید پساب تولیدی، سرمایه‌گذاری صورت گرفته بازگشت شود. قرارداد اولیه پروژه ۲۵ میلیارد تومان بود اما تغییرات ناگهانی نرخ ارز و قیمت‌ها سبب شد تا لایحه اصلاحی در کمیسیون اقتصادی شورای شهر بررسی و این پروژه امروز به بهره‌برداری برسد.

● اجرای ۷ تصفیه خانه لوکال در مشهد با مشارکت بخش خصوصی

مهدی یعقوبی، معاون خدمات شهری شهرداری مشهد هم از پیش بینی هفت تصفیه‌خانه لوکال در این کلانشهر با همکاری شهرداری و بخش خصوصی خبر داد و گفت: در مقایسه با منابع آبی موجود که ناپایدار بوده و متناسب با شرایط اقلیمی در اختیار قرار می‌گیرد، می توان گفت پساب تصفیه شده به عنوان یک منبع آبی پایدار مطرح است و به حفظ محیط زیست کمک می کند.

قرارداد اولیه این پروژه در سال ۱۳۹۵ بین سرمایه‌گذار و مدیریت شهری مشهد منعقد شده بود. قرارداد اولیه پروژه ۲۵ میلیارد تومان بود اما تغییرات ناگهانی نرخ ارز و قیمت‌ها سبب شد تا لایحه اصلاحی در کمیسیون اقتصادی شورای شهر بررسی و این پروژه امروز به بهره‌برداری برسد

وی افزود: حوزه خدمات شهری شهرداری برای استفاده از پساب تصفیه شده تلاش‌های زیادی را انجام داده و در این راستا ارتباط خوبی با دستگاه‌های مختلف از جمله استانداری، آب منطقه‌ای، شرکت آب و فاضلاب و محیط زیست استان برقرار کرده و مجوز لازم برای ایجاد تصفیه‌خانه لوکال در ۱۵ نقطه شهر مشهد را دریافت کرده است؛ البته پس از جانمایی و بررسی‌های صورت گرفته تعداد آنها به هفت تصفیه‌خانه کاهش یافت.

● بهره‌برداری از تصفیه خانه لوکال سیدی در سال آینده

یعقوبی با بیان اینکه در حال حاضر دو تصفیه خانه لوکال در مشهد اجرایی شده که یکی از آنها «سیدی» با ظرفیت ۱۴۰ لیتر بر ثانیه در حال انجام است و امیدواریم تا اوایل سال آینده مورد بهره برداری قرار گیرد، اظهار کرد: تصفیه‌خانه لوکال دوم «چهل بازه» با ظرفیت تولید پساب ۵۰ لیتر بر ثانیه است که هر دو با مشارکت سرمایه گذار بخش خصوصی اجرا شده است.

وی با تاکید بر اینکه تصفیه خانه چهل بازه با دوره بهره‌برداری ۱۵ ساله از طریق سرمایه‌گذار بخش خصوصی اجرایی شده است، تصریح کرد: فرایند احداث این تصفیه‌خانه بسیار پیشرفته بوده و در قالب دانش روز دنیا اجرایی شده و ترکیبی از تصفیه بیولوژیکی فاضلاب است که این روش پیشرفته در کنار دستگاه‌های مدرن حداقل فضای ممکن (حدود دو هزار مترمربع) را اشغال کرده و خروجی آن پساب با کیفیت است.

معاون خدمات شهری شهرداری مشهد خاطرنشان کرد: پساب تولیدی تصفیه‌خانه چهل بازه در قالب یک خط انتقال به شبکه جداسازی آب شرب از آب خام منتقل شده و سپس به عرصه‌های کمربند سبز شهر انتقال یافته و برای آبیاری درختان مورد استفاده قرار می گیرد.

یعقوبی یکی از شاخصه‌های تصفیه خانه چهل بازه را مباحث زیست محیطی آن دانست و گفت: دو پروژه بزرگ محیط زیستی دیگر را با همین رویکرد در شهر مقدس مشهد با حمایت شورای شهر و تخصیص اعتبار مورد نیاز و همراهی شورای شهر اجرایی کردیم که یکی از آنها نخستین تصفیه‌خانه سپتاژ کشور در حاشیه کشف رود است و در حال حاضر با ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی در حال اجرا است و تا پایان خردادماه سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

معاون خدمات شهری شهرداری مشهد خط انتقال خین عرب نیز با تخصیص اعتبار مورد نیاز و دریافت پساب کافی اجرایی شده و تصفیه تکمیلی به رغم نیاز به تجهیزات خارجی در فرایند طولانی دریافت شده است تا برای سال آینده بیش از ۶ میلیون متر مکعب در سال ظرفیت ایجاد کند.

خروج مرغ، عامل کمبود آن در بازار خراسان رضوی

مرغ تامین می‌شود اما به بازار نمی‌رسد

دنیای اقتصاد – فراز و نشیب قیمت گوشت مرغ و کمبود آن در خراسان رضوی به عنوان یکی از استان های تولیدکننده مرغ از جمله مسائلی است که طی روزهای گذشته موجب التهاب در بازار مواد پروتئینی این استان شده است.

چالش تامین نهاده‌های دامی که چندی پیش موجب تاثیر منفی در تولید و قیمت‌گذاری گوشت مرغ شده بود، با تامین ۱۰۰ درصدی نهاده در این بخش از ابتدای آذر ماه رفع شد و پس از حل این مشکل خالی بودن بازار از مرغ گوشتی در شرایطی رقم می خورد که گوشت قطعه بندی شده مرغ به وفور و با قیمت‌های گزاف در بازار موجود است که این خود گویای نبود کمبود در تامین و تولید آن است. به گزارش ایرنا، در حالی که قیمت مصوب گوشت مرغ به ازای هر کیلوگرم ۲۰۴ هزار ریال است در زمان موجود بودن آن در بازار با نرخ ۲۸۰ هزار ریال عرضه می‌شد و اکنون هم به ندرت در بازار موجود است. قیمت اغلب اقلام و کالاهای مصرفی در خراسان رضوی در حوزه کشاورزی و پروتئینی به دلیل کنترل و مدیریت مطلوب همیشه کمتر از میانگین کشوری بوده است و همین امر بخصوص در زمینه اقلام پروتئینی مانند مرغ موجب شده برخی تولیدکنندگان با استفاده از امکانات تولید در خراسان رضوی، محصول نهایی خود را با توجه به بالاتر بودن قیمت در سایر استانها با هدف کسب سود بیشتر از استان خارج کنند. ساماندهی و مدیریت این مساله به گفته معاون بهبود تولیدات دامی جهاد کشاورزی اقدامی سخت و اجرای آن توسط نیروی انتظامی در محورهای خروجی استان امری نشدنی است و بیشتر اتخاذ تدابیر لازم در واحدهای تولیدی و کشتارگاهی ممکن است اما نیازمند وجود عزم لازم در این زمینه است.

● فعالیت ۱۴۰۰ واحد تولیدکننده مرغ گوشتی در خراسان رضوی

استان ۶ میلیون و ۴۰۰ هزار نفری خراسان رضوی دارای ۱۴۰۰ واحد تولیدکننده مرغ گوشتی با ظرفیت تولید هر دوره ۲۶ میلیون قطعه است. روزانه ۴۲۰ تن گوشت مرغ در خراسان رضوی مصرف می‌شود. معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی در این زمینه گفت: در تامین مرغ گوشتی برای استان هیچ مشکلی نداریم و هر شب به صورت میانگین ۲۰۰ هزار مرغ کشتار می‌شود. حسن جعفری از نبود مرغ در بازار ابراز شگفتی کرد و افزود: این در حالی است که گوشت قطعه بندی شده مرغ با توجه به اینکه نرخ مصوب ندارد به وفور در بازار و با قیمت های بالا عرضه می‌شود. وی ادامه داد: مشکل در تامین مرغ و کشتار نیست بلکه مشکل از مرحله کشتار به بعد و عرضه در بازار است.

● تصمیم برای جلوگیری از خروج مرغ کشتار شده از استان

معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی با اشاره به تصمیماتی که هفته گذشته در ستاد تنظیم بازار استان گرفته شده است، گفت: توقف قطعه بندی گوشت مرغ و جلوگیری از خروج مرغ کشتار شده به استانهای دیگر از مسائلی است که مورد تاکید و تصویب قرار گرفت. وی افزود: مرغ برای خروج از استان باید مجور از اداره کل دامپزشکی بگیرد اما گاهی در این زمینه قاچاق انجام می‌شود. جعفری ادامه داد: آمار مشخصی از میزان قاچاق و خروج مرغ از استان چه به صورت زنده و چه کشتار شده نداریم.

وی گفت: تا پایان هفته هم طبق اخبار اعلام شده تصمیمات خوبی در این زمینه برای مدیریت و کنترل گوشت مرغ و قیمت آن در وزارت جهاد کشاورزی گرفته می‌شود.

معاون بهبود تولیدات دامی سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی افزود: هم اکنون مشکل اصلی بعد از کشتارگاه و کشتار مرغ است. وی ادامه داد: این ماه بیش از ۷.۵ میلیون قطعه جوجه ریزی در استان انجام شده و مستند بر این آمار روند جوجه ریزی و تولید در استان عادی است. جعفری گفت: راه حل مدیریت و کنترل این شرایط سخت گیری در کشور برای تولید، توزیع و انتقال مرغ است.

وی با بیان اینکه میانگین قیمت مرغ در خراسان رضوی کمتر از دیگر استانهای کشور است افزود: همین امر تولیدکنندگان را به انتقال تولید خود و کسب سود بیشتر ترغیب می کند و علاوه بر آن با توجه به نبود قیمت مصوب برای گوشت قطعه‌بندی شده مرغ رغبت تولیدکنندگان به عرضه اینگونه تولید آن بیشتر است.

● مرغداران موظف به عرضه مرغ با نرخ مصوب هستند

رئیس سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی هم با اشاره به تامین ۱۰۰ درصد نهاده مورد نیاز مرغداران در قالب نهاده‌های ذرت و کنجاله سویا در استان از اول آبان ماه امسال گفت: تمامی مرغداران از ۱۵ آذر ماه موظف شدند ۱۰۰ درصد مرغ گوشتی تولیدی خود را با قیمت مصوب به بازار عرضه کنند و بر این اساس قیمت گوشت گرم مرغ برای مصرف کننده هر کیلوگرم ۲۰۴ هزار ریال می‌باشد.

محمدرضا اورانی افزود: مبنای مقدار مرغ مورد تعهد هر مرغدار، ۱۵۰۰ گرم گوشت مرغ به ازای هر قطعه جوجه ریزی اولیه است که این عدد با احتساب ۴۰ روز دوره پرورش، پنج درصد تلفات و ۷۵ درصد لاشه استحصالی در کشتارگاه محاسبه شده است.

وی ادامه داد: از این تاریخ به بعد مرغداران متقاضی مجوز کشتار باید به مدیریت جهاد کشاورزی شهرستان مراجعه، فاکتور فروش مرغ با نرخ مصوب را ارائه دهند و پس از ارائه تعهد تحویل مرغ با نرخ مصوب با درج تعداد مرغ و مقدار گوشت مرغ مورد تعهد برای صدور مجوز کشتار به دامپزشکی معرفی شوند. اورانی معتقد است آمار جوجه ریزی نشان می‌دهد که خراسان رضوی هیچ کمبودی در این بخش ندارد اما فاصله نرخ مرغ در خراسان رضوی با نرخ آن در دیگر استان‌ها باعث شده مرغ بیشتری از استان خارج شود.

مبنای مقدار مرغ مورد تعهد هر مرغدار، ۱۵۰۰ گرم گوشت مرغ به ازای هر قطعه جوجه ریزی اولیه است که این عدد با احتساب ۴۰ روز دوره پرورش، پنج درصد تلفات و ۷۵ درصد لاشه استحصالی در کشتارگاه محاسبه شده است

خراسان جنوبی

زیستگاه نژاد متفاوت قوچ اوریال در خراسان جنوبی

ایرنا – منطقه حفاظت شده درمیان در استان خراسان جنوبی با وجود هزاران راس قوچ و میش اوریال، زیستگاه بزرگترین و زیباترین قوچ اوریال در ایران است.

منطقه حفاظت شده درمیان در فاصله ۲۰ کیلومتری شهر اسدیه مرکز شهرستان مرزی درمیان قرار دارد. این منطقه با مصوبه شماره ۲۸۴ شورای عالی محیط زیست و وسعت ۸۴ هزار و ۳۹ هکتار به عنوان منطقه حفاظت شده به مناطق تحت مدیریت سازمان حفاظت محیط زیست پیوست و به دلیل وجود گونه منحصر به فرد قوچ اوریال شهرت جهانی دارد.

مدیرکل حفاظت محیط زیست خراسان جنوبی گفت: قوچ اوریال منطقه حفاظت شده درمیان کمی متفاوت از قوچ اوریال سایر مناطق کشور است که این موضوع جذابیتی برای گردشگران، کارشناسان محیط زیست و حتی شکارچیان حرفه‌ای ایجاد کرده است. حسن اکبری افزود: قوچ اوریال منطقه درمیان با توجه مرزی بودن این شهرستان، رفت و آمدهایی به خاک افغانستان دارند که این رفت و آمدها یک انتقال ژنی را نیز قطعا به دنبال دارد و باعث تنوع بیشتر گونه‌های حیات وحش ما می‌شود و ارزش حفاظتی آنها نیز بالاتر می‌رود. وی عنوان کرد: قوچ اوریال منطقه درمیان به لحاظ جثه از بسیاری از نژادهای اوریال کشور بزرگتر است، ما در منطقه حفاظت شده نایبندان طبس هم قوچ اوریال داریم اما نوع آن با قوچ‌های منطقه حفاظت شده درمیان کاملا متفاوت است.

مدیرکل حفاظت محیط زیست خراسان جنوبی گفت: قوچ اوریال منطقه حفاظت شده درمیان و سر بیشه به سبب شاخ بزرگتر و گردش خاص شاخص و موی‌های بلند در ریش و سینه شکل زیباتری از سایر گونه‌های قوچ اوریال دارد. وی افزود: قوچ اوریال این منطقه جثه و رشد شاخ بیشتری دارد و این موضوع جذابیتی برای محققان محیط زیست و شکارچیان حرفه‌ای در دنیا ایجاد کرده است. اکبری اظهار کرد: انجام مطالعات ژنتیکی به ما کمک می کند که متوجه شویم قوچ اوریال منطقه گونه منحصری است. وی گفت: در برنامه داریم که مطالعات ژنتیکی انجام دهیم تا به طور دقیق مشخص شود که آیا نژاد قوچ اوریال منطقه ما متفاوت از قوچ‌های اوریال سایر مناطق کشور است.

مدیرکل حفاظت محیط زیست خراسان جنوبی تصریح کرد: با انجام مطالعات ژنتیکی تفاوت نژاد مشخص می‌شود، هرچند قوچ اوریال منطقه در میان در مجموع تفاوت‌هایی با قوچ اوریال سایر مناطق کشور دارد.

● افزایش جمعیت قوچ اوریال

افزایش جمعیت قوچ اوریال خبر خوشی است که مدیر حفاظت محیط زیست درمیان اعلام کرد و گفت: براساس سرشماری زمستانه امسال بیش از هزار راس قوچ اوریال در منطقه حفاظت شده درمیان شناسایی شده و نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد افزایش یافته است.

محمدعلی خسروی زارگر بیان کرد: بارندگی‌های مناسب در ۲ سال اخیر و حفاظت از این گونه ارزشمند از علل افزایش جمعیت این گونه جانوری با ارزش است.

وی قوچ اوریال هیبرید درمیان را زیبا و بی‌نظیر توصیف کرد و افزود: این گونه جانوری حاصل جفت گیری قوچ اوریال افغانستان با قوچ اوریال بومی منطقه است و با نژاد خالص و بومی ایران تفاوت‌های زیادی دارد.

امهال بدهی واحدهای تولیدی خراسان جنوبی

مدیرکل دفتر جذب و حمایت از سرمایه‌گذاری استانداری خراسان جنوبی گفت: مهلت استفاده از شرایط ویژه امهال بدهی واحدهای تولیدی استان به بانک‌ها تا پایان شهریور ۱۴۰۰ تمدید شد.

علی اکبر اکبری راد افزود: به دنبال تقاضای برخی از واحدهای تولیدی که دارای مطالبات معوق هستند و با هدف مساعدت به آن دسته از واحدهای تولیدی که نتوانستند در فرصت تعیین شده قبلی تسهیلات خود را امهال کنند این تصمیم اتخاذ شده است. وی گفت: براساس این مصوبه بانک‌ها و موسسات اعتباری موظف هستند مطالبات واحدهای تولیدی که تمام یا بخشی از آن غیر جاری شده است را به درخواست آنها برای یکبار و حداکثر به مدت پنج سال با اخذ ۷/۵ درصد از میزان بدهی و با تنفس ۶ ماه امهال کنند.

مدیرکل دفتر جذب و حمایت از سرمایه‌گذاری استانداری خراسان جنوبی افزود: این مصوبه مشمول واحدهای تولیدی دارای مجوز از وزارت جهاد کشاورزی یا وزارت صنعت، معدن و تجارت و معرفی شده از سوی ستاد تسهیل و رفع موانع تولید استان خواهد بود. وی تصریح کرد: مهلت امهال صرفا برای مشتریانی امکان پذیر است که به تشخیص موسسه اعتباری و بر مبنای اعتبارسنجی انجام شده و مطالبات پس از امهال در سررسیدهای مقرر قابل وصول باشد.

اکبری راد گفت: چنانچه مشتری وفق مفاد قرارداد امهال، در موعد یا مواعد مقرر طی دوره امهال نسبت به بازپرداخت قسط یا اقساط مطالبات امهالی اقدام کند بابت مطالبات امهالی مشمول ممنوعیت‌های ناظر بر اشخاص دارای بدهی غیر جاری نمی‌شود.

وی از صاحبان صنایع و فعالان اقتصادی و کارآفرینان مشمول این ابلاغیه خواست در صورت درخواست بهره‌مندی از این مصوبه تقاضای خود را به ادارات جهاد کشاورزی یا صنعت، معدن و تجارت استان یا دفتر جذب و حمایت از سرمایه‌گذاری استانداری خراسان جنوبی ارسال کنند. ساز و کار این مصوبه در چارچوب روش‌های امهال بانک‌ها و موسسات اعتباری است که در شهریور ماه گذشته ابلاغ شد. امهال بدهی مهلت دادن به بدهکار برای بازپرداخت بدهی است که در این طرح جریمه تاخیر لحاظ نمی‌شود.

بعد از وقوع انفجار و آتش سوزی در مرز افغانستان، وضعیت تردد کامیون ها چگونه است؟

سال سخت ترانزیت خراسان

جهانخواه: اگر تقاضایی برای خروج سریعتر کالاهایی که در دوغارون مانده، وجود دارد، می‌توانیم برای انتقال از دیگر گمرکات هم مرز با افغانستان مانند ماهیرود و میلک استفاده کنیم

ادامه از صفحه اول

● آسیب اقتصاد دو کشور بعد از این حادثه

بیشترین بار ترانزیتی و صادراتی افغانستان از مسیر دوغارون و اسلام قلعه وارد ایران می شود. ایران نیز تامین کننده بسیاری از کالاهای افغانستان است و این توقف علاوه بر ضربه به روند تجاری دو کشور، به بازار شکننده افغانستان هم ضربه می زند و مردمی که در شرایط سخت اقتصادی هستند، با افزایش قیمت مواجه می شوند و این موضوع برای آنها قابل تحمل نیست.

سیادت با بیان اینکه بعد از وقوع حادثه، در تعامل با دوستان افغانستانی در صدد بودیم که از وقفه تردد کامیون ها جلوگیری شود، ابراز امیدواری می کند که مجموعه تلاشهای بخش خصوصی، والی هرات و نمایندگی های ایران و رایزن تجاری کشورمان در افغانستان، منجر به بازگشایی سریعتر مرز برای تردد کامیونها شود و همزمان پاکسازی محیط نیز صورت گیرد.

● پیش بینی بر آورد آسیب به بیش از هزار دستگاه کامیون

بخش خصوصی افغانستان معتقد است که خسارت وارد شده باید از سوی دولت این کشور جبران شود؛ چون ممکن بود در حالت عادی در اثر چنین حادثه ای، خسارت هایی وارد شود اما نه با این حجم از تعداد تانکر و کامیون. در روزهای ابتدایی بعد از وقوع آتش سوزی در گمرک اسلام قلعه خبرهایی مبنی بر سوختن ۵۰ کامیون در این حادثه منتشر شد اما فعالان اقتصادی معتقدند پیش بینی ها درباره تعداد کامیون ها و تریلی های خسارت دیده بسیار بیشتر از ۵۰۰ دستگاه است و آنطور که برخی ارزیابی‌ها نشان می دهد، ممکن است تعداد این خودروها به ۱۰۰۰ دستگاه هم برسد.

در همین راستا، اتاق بازرگانی خراسان رضوی از فعالان بخش حمل و نقل و صادرکنندگان ایرانی که در این حادثه دچار ضرر و زیان شده اند، درخواست کرده که میزان خسارت وارد شده به خود را با انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان، اتاق مشهد و سازمان صمت در جریان بگذارند تا هر چه سریعتر برآوردی از میزان خسارت وارد شده به ایرانیان اعمال شود و در کنار پیگیری حقوقی افغانستانی ها از دولتشان، برای دریافت خسارت شرکت های ایرانی هم مراتب برای پیگیری به وزارت خارجه، سرکنسولگری و رایزن تجاری ایران در افغانستان اعلام شود.

حادثه اسلام قلعه، زنگ خطری برای مرزهای ایران

اما نکته مهمی که پس از حادثه گمرک اسلام قلعه از سوی فعالان اقتصادی مطرح است، نبود زیرساخت های مناسب و توقف تعداد زیادی از کامیون ها در مرز است که باعث گسترده بودن این حادثه شده است.

محمدحسین روشنک، رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی خراسان رضوی معتقد است حادثه انفجار و آتش سوزی در گمرک اسلام قلعه، زنگ خطری برای مرزهای ایران است. وی می گوید: ما این ضعف را در مرزها و پایانه‌های مرزی‌مان هم در افغانستان و ترکمنستان و هم در دیگر مرزهای خراسان و استان های دیگر از گذشته داشته‌ایم و این احتمال که اتفاق در ایران هم می‌افتاد، وجود داشت. وی می‌افزاید: سوال اینجاست که در مرزی که چندهزار دستگاه تریلی دارای بار سوخت بنزین، گاز و گازوییل و... وجود دارد، چه امکاناتی برای اطفای حریق و محافظت در دو طرف وجود داشته است؟ امکانات لازم در آن سوی مرز وجود نداشته و در این سو هم نیست. از طرفی، اصولا این ضعف مطرح است که چرا باید چندهزار دستگاه کامیون این طرف و آن طرف مرز متوقف باشند؟ اگر این تریلی ها و کامیون‌ها بارانداز ند، باید انبار عمومی با مشخصات فنی و مراقبتی صد در صدی وجود داشته باشد تا بارها در انبار عمومی تخلیه شود؛ اما اگر کامیون‌ها قرار است حرکت کنند؛ چرا تعداد فراوانی کامیون نزدیک هم قرار داشتند؟ و چرا کامیون‌های حامل سوخت از دیگر کامیون‌ها و تریلی‌ها تفکیک نشدند؟ و چرا در گمرک اسلام قلعه فقط یک خروجی برای عبور کامیون‌ها وجود دارد درحالی که دست کم باید چهار خروجی داشته باشیم. رئیس کمیسیون تجارت اتاق مشهد تاکید می کند: این ایرادها از گذشته وجود داشته و قابل پیش بینی بود. ما هم این موضوع را بارها در جلسه کمیسیون تجارت اتاق مطرح کرده و هشدار داده بودیم که این وضعیت خطرناک است.

● تلاش برای زمینه سازی عبور ۱۵۰۰ کامیون حامل سوخت مایع و گاز

همانطور که ایران برای اطفای حریق در اسلام قلعه کمک کرد، برای پاکسازی آن گمرک هم اعلام آمادگی کرده است. سیادت، نایب رئیس اتاق مشهد تاکید می کند: ما برای تردد کامیون ها از مرز دوغارون در حال مذاکره ایم و امیدواریم حالا که شرایط عبور کالاهای فسادپذیر فراهم شده، شرایط عبور حدود ۱۵۰۰ کامیون حامل سوخت مایع و گاز در مرز مانده که امور گمرکی آنها در اسلام قلعه انجام شده، فراهم شود و مقرر شد فضا برای انتقال سریعتر این دستگاهها آماده شود. بخشی از این کامیونها، بعد از انفجار، با اجازه مرزبانی ایران بلافاصله وارد دوغارون شدند تا از حریق نجات یابند.

سیادت با بیان اینکه با وقوع این حادثه، همه چیز در محوطه گمرک اسلام قلعه از بین رفته است، می گوید: البته از قبل بنا بود که گمرک اسلام قلعه بار دیگر به شهر هرات منتقل شود. امور گمرکی دو سال پیش به صورت موقت و برای جلوگیری از قاچاق و فساد، به اسلام قلعه سپرده شد که البته این موضوع چندان موفق نبود و پیش از این حادثه هم دولت افغانستان به دنبال این بود که گمرک بار دیگر به هرات منتقل شود و وقوع این اتفاق، این انتقال را تسریع میکند.

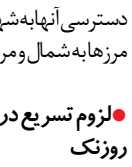
● ضرورت ایجاد گذرگاهی فوری بین مرز دوغارون و اسلام قلعه

روشنک، رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی مشهد با تاکید بر لزوم ایجاد گذرگاهی اضطراری بین مرز دوغارون و اسلام قلعه در وضعیت کنونی می گوید: باید گذرگاهی اضطراری و موقت با همکاری فوری دو کشور ایجاد شود تا فعلا جایگزین گمرک قبلی باشد و جابجایی کالا صورت گیرد. سپس و به مرور زمان، همان گذرگاه موقت دائمی شود تا سرعت کار بیشتر باشد و حتی بتوان مسیر عبور تریلی های سوخت را از دیگر کامیون‌ها جدا کرد.

روشنک ادامه می دهد: باید در این راستا هماهنگی لازم صورت گیرد. این موضوع برای افغانستان مهمتر است؛ زیرا مشکل این کشور از ما بیشتر است و اگر ترانزیت و صادرات از ایران صورت نگیرد، برای تامین کالا دچار مشکل می شود و کمبود کالا باعث تورم و گرانی در هرات و افغانستان خواهد شد. وی می افزاید: بهترین کار این است که در دو، سه کیلومتری مسیر کنونی دوغارون به اسلام قلعه، گذرگاهی فوری ایجاد شود؛ می توان ظرف یک هفته این گذرگاه را ایجاد کرد تا مسیر برای انتقال کالاهای اضطراری فراهم شود.

● نقاط قوت و ضعف عبور کالاها از مرزهای دیگر

اما راه دیگری که برای انتقال کالاها به افغانستان مطرح است، عبور از دیگر مرزهای مشترک دو کشور است؛ مرز «ماهی رود» در خراسان جنوبی و «میلک» در سیستان و بلوچستان، دیگر مرزهای مشترک دو کشور است؛ البته برای جایگزین کردن این مرزها، نقاط ضعفی وجود دارد و برخی از فعالان اقتصادی معتقدند این کار به دلیل زمانبر بودن و هزینه بر بودن، چندان به صرفه نیست.



امید جهانخواه، ناظر گمرکات خراسان رضوی در این باره می گوید: اگر تقاضایی برای خروج سریعتر کالاهایی که در دوغارون مانده، وجود دارد، می توانیم برای انتقال از دیگر گمرکات هم مرز با افغانستان مانند ماهی رود و میلک استفاده کنیم؛ اما چون بیشترین کالاهای موجود در مرز، فاسدشدنی هستند، برای عبور آنها از دوغارون در حال رایزنی هستیم تا آسیبی به کالا نرسد و سپس امور مربوط به دیگر کالاها انجام شود. اگر طرف مقابل برای پذیرش دیگر کالاها آمادگی داشته باشد، ما مشکلی برای انجام تشریفات گمرکی نداریم.

اما روشنک معتقد است این مرزها ظرفیت کافی برای عبور بارهای استان ما را ندارند و از طرفی، در خارج از خراسان رضوی قرار دارند. او میگوید: بحث و اصرار ما بر این است که در منطقه خودمان این کار صورت گیرد؛ زیرا برای استفاده از دیگر مرزها، زمان زیادی نیاز است و نیروهای بسیاری باید سازماندهی شوند.

سیادت هم با اشاره به مزیت های مسیر تردد کالاها به افغانستان از خراسان رضوی تصریح می کند: مسیر استان ما تا هرات، سریعتر و امن تر از دیگر نقاط این کشور است زیرا امکانات خوبی در هرات وجود دارد اما مرزهای دیگر چنین جاده ای ندارند و ناامن اند و دسترسی آنها به شهر مناسب نیست. البته مسیر دیگر مرزها به شمال و مرکز افغانستان نزدیکتر است.

● لزوم تسریع در فعالیت مسیر راه آهن خواف- روزنک

نایب رئیس اتاق مشهد همچنین با تاکید بر لزوم تسریع در فعالیت مسیر راه آهن خواف- روزنک اعلام می کند: فعال شدن این مسیر می تواند از اینگونه آسیب ها جلوگیری کند و از ترافیک دوغارون بکاهد تا در این وضعیت ما صادرات را از مرزهای خراسان رضوی ادامه دهیم؛ در غیر این صورت بسیاری از بارها به سمت مرزهای ماهی رود و میلک میرود که این موضوع از نظر اقتصادی به زیان استان ما و هرات است. برای جلوگیری از این اتفاق، بهترین گزینه، فعال سازی مسیر راه آهن است و باید تلاش مجدانه‌ای برای بازسازی مرز اسلام قلعه صورت گیرد. وی خاطرنشان میکند: خوشبختانه با حضور قدرتمند بخش خصوصی در راه آهن خواف که مورد حمایت راه آهن جمهوری اسلامی است، ایجاد تاسیسات به طور پرشتابی در حال انجام است. پیش از این، عملیات گمرکی در خواف انجام میشد و قرار بود سال آینده این امور به گمرک شمتیغ منتقل شود. هم اکنون هم می توان این امور را تا یکی دو ماه دیگر در خواف انجام داد تا تاسیسات شمیتغ ایجاد شود.

اما روشنک در این باره می گوید: به نظر می رسد افتتاح این پروژه تشریفاتی بوده و تاکنون حرکت گسترده‌ای برای عبور کالا از آن مسیر صورت نگرفته است؛ وگرنه امروز این خط آهن می توانست به دردمان بخورد. اگر گمرک و زیرساخت های راه آهن خواف مهیا بود، در این شرایط بیشترین کمک را به بخش صادرات می توانست داشته باشد.

راه آهن خواف- هرات که تا روزنک افغانستان رسیده است ظرفیت دیگری برای انتقال کالاهای صادراتی به شمار می رود؛ اما درباره این مسیر هم چند نکته وجود دارد؛ نخست اینکه هنوز ظرفیت‌های گمرک شمتیغ برای این خط آهن مهیا نشده است و دوم اینکه، واگن ها برای انتقال کالاهایی مثل سیمان مناسب است اما درباره مواد غذایی و سوخت نمی توان روی این مسیر حساب کرد. با همه اینها، اگر زیرساخت های گمرکی این مسیر تکمیل شود، بی شک در بهبود روند تبادلات کالایی اثرگذار خواهد بود.

روشنک: در مرزی که چندهزار دستگاه تریلی دارای بار سوخت بنزین، گاز و گازوییل و... وجود دارد، چه امکاناتی برای اطفای حریق و محافظت در دو طرف وجود داشته است؟ امکانات لازم در آن سوی مرز وجود نداشته و در این سو هم نیست

سیادت: اگر به بخش خصوصی افغانستان فرصت داده شود، ناتوانی‌ها و کاستی‌های بخش دولتی به سرعت از جانب آنها قابل جبران است و می‌توانند با سرمایه گذاری لازم، فضای مناسب را برای تردد کامیونها و اقلام صادراتی ایجاد کنند

خبر مرتبط

حدود ۲۰۰۰ کامیون در مرز دوغارون، معطل ورود به افغانستان اند

دنیای اقتصاد- رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی می گوید: نزدیک به ۲هزار کامیون هم اکنون در صف انتظار مرز دوغارون برای ورود به افغانستان هستند.

احمد زمانیان یزدی با بیان اینکه می توان از مرزهای دیگر کشورمان با افغانستان برای انتقال موقت کالاها استفاده کرد، خاطرنشان می کند: بهتر است هرچه سریعتر مرز اسلام قلعه برای عبور کامیون ها بازگشایی شود. کار نباید متوقف باشد و دستگاه دیپلماسی کشورمان باید برای این موضوع رایزنی های لازم را انجام دهد. این موضوع به نفع خود افغانستان است زیرا اگر قرار به تغییر مسیر کامیون ها و ورود ازمرز دیگری باشد، قطعا زمانبر و هزینه بر خواهد بود.

زمانیان تاکید می کند: اگر مرز اسلام قلعه برای طولانی مدت بسته باشد، کار ترانزیت و صادرات در اصطلاح قفل می شود. از زمان وقوع حادثه، سازمان های دولتی به بندر شهیدرجایی بندرعباس اعلام کرده اند که فعلا برای دوغارون هیچ محموله ای ارسال نشود و کار در اینجا تعطیل است؛ اما معتقدیم که این چاره درد نیست و باید دو طرف هر چه سریعتر برای بازگشایی مرز وارد مذاکره شده و چاره اندیشی کنند.

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی ادامه می دهد: پارکینگ گمرک اسلام قلعه تخریب شده اما سیستم اداری آنجا سر جای خود است. کالاهای ما هم مهم بوده و مورد نیاز مردم افغانستان است. از طرفی، برخی کالاها را نمی توان زیاد در مرز و درون کانتینر و کامیون نگه داشت؛ زیرا هزینه دموراژ کانتینرها بالاست. کالاهای فسادپذیر هم باید هر چه سریعتر حمل شوند و تغییر مسیر به دلیل زمانبر بودن، برای آنها خوب نیست. وی درباره ظرفیت راه آهن خواف- هرات برای انتقال کالاها می گوید: راه آهن خواف- هرات ظرفیت کافی ندارد و فقط برای کالاهای خاصی مثل سیمان مطلوب است اما برای مواد غذایی و کانتینری و سوخت نمی توان کار را از این مسیر انجام داد.

زمانیان با بیان اینکه به دنبال جمع آوری اطلاعات و آمار از شرکت های حمل و نقلی درباره میزان خسارت وارده به آنها هستیم، می گوید: باید ببینیم چه مقدار کامیون و کالا از بین رفته است. دولت ایران باید پیگیر اخذ خسارت بابت این آسیب ها باشد.

وی وقوع این حادثه را تلنگری برای بهبود وضعیت ترانزیت و عبور کامیون ها می داند و می گوید: کامیون ها در مرز اسلام قلعه، ۱۰ تا ۱۲ روز توقف دارند؛ در حالی که نباید در این حد آنجا بمانند. امیدواریم پس از این حادثه، تمهیدات لازم از سوی دولت افغانستان اندیشیده شود تا دیگر شاهد چنین اتفاقاتی نباشیم.

خبر

در دبیرخانه شورای گفت‌وگوی خراسان رضوی بررسی شد

چالش بیمه‌ای شرکت‌های تاسیساتی و ساختمانی

دنیای اقتصاد- در سی و نهمین جلسه دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، مشکلات بیمه‌ای، مالیاتی و بانکی پیمانکاران شرکت‌های تاسیساتی و ساختمانی استان بررسی شد.

جلال رضایی، عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ساختمانی و تاسیساتی خراسان رضوی در خصوص مشکلات بیمه‌ای این شرکت‌ها به ایراد سخن پرداخت و گفت: وقتی دستگاه دولتی به عنوان کارفرما در پروژه‌های عمرانی، سهم حق بیمه خود را نداده و لیست بیمه را رد می‌کند، تامین اجتماعی پیمانکاران برای وصول مطالبات تحت فشار قرار می‌دهد؛ اما برخی از پیمانکاران معتقدند در این زمینه در شهرستان‌ها سلیقه‌ای عمل می‌شود. سوال این است که آیا در خصوص نحوه عملکرد تامین اجتماعی در این زمینه، ابلاغ کلی به شهرستان‌ها صورت گرفته است؟

وی افزود: موضوع دوم اینکه، تامین اجتماعی قبل از ابلاغ مطالباتش به پیمانکار طرح‌های عمرانی و دستگاه مرتبط با آن، شروع به اقدام در حوزه مالی می‌کند و با وجود اینکه بخشی از مبالغ درخواستی، سهم دولت است اما فشارهای اصلی برای وصول مبالغ بر دوش پیمانکار قرار می‌گیرد؛ در این شرایط یا حساب پیمانکار مسدود شده یا مبالغ از حسابش برداشت می‌شود.

رضایی تصریح کرد: درخواست ما این است که قبل از این وصول، تامین اجتماعی از دستگاه اجرایی استعلام کند که آیا طلب پیمانکار را پرداخت کرده است یا نه؟ اگر این بدهی دولت پرداخت نشده، نباید سهم بیمه دولت از پیمانکار کسر شود. تقاضای ما این است که فکری اساسی برای این موضوع صورت بگیرد و اگر دستگاه دولتی به پیمانکار بدهکار است، حساب آن دستگاه مسدود شود.

عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ساختمانی و تاسیساتی خراسان رضوی در خصوص بخشنامه مربوط به بازرسی تامین اجتماعی نیز گفت: طبق قانون درباره بازرسی کار مشاوران و پیمانکاران، چون دسترسی به کارگاه وجود ندارد و امکان بازدید نیست، مبلغی قطعی از سوی تامین اجتماعی به عنوان حق بیمه اعلام می‌شود. از طرفی، تامین اجتماعی به موضوع لیست‌های بیمه ورود کرده و اجازه رد کردن اسامی برخی افراد در لیست را نمی‌دهد و شهرستان‌ها هم در این خصوص بسیار سلیقه ای عمل می کنند.

● تقسیط حق بیمه برای حدود ۴۰۰ شرکت خراسانی

عبدالله ابراهیمی، رئیس اداره وصول درآمد تامین اجتماعی خراسان رضوی نیز با بیان اینکه این سازمان به خاطر عدم تطابق درآمدها و هزینه‌هایش دچار مشکل است، گفت: در مقطعی که مشکل سازمان کمتر بود، تنفسی برای پرداخت حق بیمه‌ها قائل می‌شد؛ اما ۷-۶ سال است که اعلام شده دریافت لیست به همراه حق بیمه آن امکان پذیر خواهد بود و اگر قرار باشد حق بیمه در ماه بعد واریز شود، عملا روند متوقف می‌شود و امکان ارائه لیست در ماه بعد وجود نخواهد داشت. ضمن اینکه لیست پرسنل هر ماه به علاوه حق بیمه‌اش طبق ماده ۳۶ قانون تامین اجتماعی باید پرداخت شود؛ اما با وجود این ماده قانونی، سیاست اداره کل تامین اجتماعی استان تقسیط حق بیمه در هر ماه برای ۴۰۰-۳۰۰ واحد بوده است. از طرفی، در سال جاری با توجه به وضعیت پاندمی کرونا و آسیب کسب و کارها، دو مرحله امهال حق بیمه درنظر گرفته شد که مرحله دوم امهال از آذر تا اسفندماه اعمال می‌شود.

ابراهیمی افزود: ما تنها منبعی که به آن دسترسی داریم و می‌توانیم از طریق آن، تامین درآمد کنیم؛ دریافت لیست‌ها و حق بیمه‌ها براساس آن است؛ اما برخی پیمانکاران طرح های عمرانی به رغم صدور صورت حساب برای آنها، هنوز پولی به حساب سازمان واریز نکرده اند. از طرفی، متاسفانه دستگاه‌های اجرایی ۵ درصد سهم خود را در حق بیمه طرح های عمرانی به حساب تامین اجتماعی واریز نمی‌کنند و بعضا مبالغی هم که واریز می‌شود، مطابق با کارکرد لیست بیمه نیست؛ به طور مثال، قراردادی که کارکرد لیست هایش یک میلیارد تومان است، مبلغی حدود ۵۰۰ میلیون تومان می‌پردازد.

● پیشنهاد مساعدت تامین اجتماعی با پیمانکار، وقتی کارفرما حق بیمه را نپرداخته است

علی اکبر لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی هم در این باره اذعان کرد: در تامین اجتماعی به دلیل نبود اختیارات استانی و ارسال بخشنامه‌ها از تهران، مساعدت‌ها را نمی‌توان روی کاغذ پیاده یا طی امضای تفاهم‌نامه آن را مکتوب کرد. باید به این نکته توجه داشت که تامین اجتماعی استان نمی تواند این کار را انجام دهد.

لبافی افزود: اگر سند و مدرکی باشد که دستگاه در پیمان به تعهدش عمل نکرده، تامین اجتماعی موضوع برداشت مبلغ حق بیمه سهم دولت از حساب دستگاه را در دستور کار قرار می‌دهد و این موضوعی است که از تهران به استان‌ها ابلاغ شده است.

رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی استان گفت: پیشنهاد ما این است که در خصوص طرح‌های عمرانی، در قراردادهایی که دستگاه اجرایی به تعهداتش در قبال پیمانکار عمل نکرده و امکان پرداخت به وجود نمی‌آید، موضوع از طریق پیمانکار برای تامین اجتماعی شفاف شود تا مساعدت‌ها صورت بگیرد.

رئیس اتاق تجارت ولایت هرات:

حکومت افغانستان مکلف به پرداخت خسارت به متضرران است

دنیای اقتصاد- رئیس اتاق تجارت ولایت هرات درباره پرداخت خسارت به زیان دیدگان در حادثه انفجار و آتش سوزی گمرک اسلام قلعه تصریح کرد: حکومت افغانستان مکلف به پرداخت جبران خسارت به متضررین است و این تعهد نیز داده شده اما تاکنون شرایط چگونگی پرداخت جبران خسارت مطرح نشده است.

محمد یونس قاضی زاده درباره میزان خسارت‌های ناشی از حادثه انفجار در گمرک اسلام قلعه گفت: آمارهای ابتدایی نشان می‌دهد که صدها میلیون دلار خسارت به بازرگانان افغانستان وارد شده است. مرز اسلام قلعه برای بازرگانان افغانستان و ایران اهمیت زیادی دارد؛ چون بیشتر اموال بازرگانان از این مسیر به دیگر کشورها ارسال و از دیگر کشورها به افغانستان وارد می‌شود.

رئیس اتاق تجارت ولایت هرات از نبود یک برنامه منظم برای جداسازی اموال آتش‌زا از دیگر اموال، فسادادای در گمرک و نبود استاندارد در قسمت نمونه گیری میانگین و استاندارد به عنوان عوامل وقوع حادثه گمرک اسلام قلعه نام برد.

قاضی زاده اذعان کرد: اسلام قلعه بزرگترین گذرگاه افغانستان است و باید در اولین فرصت، بازگشایی شود؛ همانطور که هم اکنون هم تلاش‌هایی برای بازگشایی این گذرگاه در جریان است.

رئیس اتاق تجارت ولایت هرات در حال حاضر یک هزار دستگاه خودرو پشت مرز افغانستان مانده است و ما از جمهوری اسلامی ایران به خاطر اجازه ورود خودروهای بارگیری شده در آن سوی مرز و همکاری در بخش آتش نشانی سپاس گزاریم. تلاش‌ها در حال انجام است تا این خودروها هر چه سریعتر و در اولین فرصت، پس از طی مراحل قانونی وارد شهر هرات شود.

قاضی زاده به انتقال امور گمرکی به هرات اشاره و ابراز کرد: هم اکنون گمرک بر اساس هدایت ریاست جمهوری افغانستان به هرات منتقل شده است و گمرک اسلام قلعه پس از احیای مجدد، به عنوان گمرک مرزی برای طی مراحل مربوط به محموله‌های نفت و گاز باقی خواهد ماند.

دنیای اقتصاد

روزنامه صبح ایران

WWW.DONYA-E-EQTESAD.COM ● info@ donya-e-eqtesad.com

ضمیمه هفتگی استان‌های خراسان

■ روزنامه اقتصادی صبح ایران
■ صاحب امتیاز : دنیای اقتصاد تابان ■ مدیر مسوول: علیرضا بختیاری
■ نشانی: خیابان شهید مطهری- حدفاصل سنایی و میرزای شیرازی - پلاک ۳۷۰
■ مدیر هنری: محمد عسگری ■ تلفن: ۸۷۷۶۲۲۰۷-۰۲۱
■ لیتوگرافی و چاپ: امید نشر وچاپ ایرانیان

سرپرست خراسان رضوی: شهناز رمارم- دبیر ضمیمه خراسان: احسان میرزاده
نشانی: مشهد،بلوار شهید صادقی،خیابان آپادانا،شماره۱۳
تلفن: ۳۷۶۲۵۳۵۳-۰۵۱ و ۵-۳۷۰۵۶۸۵۴-۰۵۱ نمابر:۸۹۷۸۰۲۱۷-۰۲۱ آگهی ها: ۰۹۱۲ ۴۱۹ ۸۶ ۳۵
خراسان جنوبی، محمد قربانی: ۸-۳۲۳۴۲۶۰۷
نسخه الکترونیک: www.Xhden.ir
سامانه ارتباطی:۳۰۰۰۲۵۷۷۰۱

تامین واگن توسط بخش خصوصی هم مشکل حمل و نقل ریلی را برطرف نکرد

واگن‌های صادراتی در برزخ دلال‌بازی

دنیای اقتصاد،زهرا رضایی- اواخر مهرماه پارسال بود که خبر واگذاری تامین واگن صادراتی برای سیر در آسیای میانه به بخش خصوصی مطرح شد. خبری که علی رسولیان، معاون وقت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خراسان رضوی اعلام کرد؛ اتفاقی که بنا به درخواست تشکلهای بخش خصوصی رقم خورد و قرار بود طبق پیش‌بینی‌ها نتایج مطلوبی در حوزه تامین واگن به دنبال داشته باشد.

اما ظاهرا پیش‌بینی‌ها در این زمینه چندان درست از آب درنیامد و بخش خصوصی خواستار تجدیدنظر در این موضوع؛ اعمال شرایطی متفاوت و حتی تامین واگن توسط دولت است؛ زیرا آنطور که فعالان اقتصادی می گویند، ۷۰ تا ۸۰ شرکت ایرانی متقاضی دریافت واگن هستند که این مساله رقابت شدیدی را در بازار ایجاد کرده است؛ به طوری که واگنی که ترکمنستان با ۲۰۰ دلار واگذار می‌کند در همان بدو ورود به خراسان رضوی، ۷۰۰ تا ۸۰۰ دلار برای صادرکننده آب می خورد.

● **تاثیر واسطه‌های ایرانی و ترکمنستانی در افزایش نرخ واگن**

فعالان اقتصادی می گویند در حال حاضر تامین واگن به بخش خصوصی سپرده شده و دولت هیچ نظارتی بر این حوزه ندارد. به طور مثال، در شرایط فعلی تعداد زیادی از شرکت‌ها مسوول تامین واگن هستند که این شرکت‌ها در آسیای میانه و ترکمنستان مبالغ بسیاری را تحت عناوینی که وجاهت قانونی ندارد، دریافت می کنند؛ البته ناگفته نماند دلالان هم به افزایش قیمت واگن دامن زده‌اند.

به گفته کاظم شیردل عضو هیات مدیره اتحادیه صادرکنندگان خراسان رضوی، وضعیت کنونی نرخ اجاره واگن‌ها حاکی از آن است که واسطه‌ها و دلال‌های ترکمنستانی و ایرانی موجب افزایش قیمت واگن شده‌اند؛ به طوری که هر واگن بزرگ به قیمت ۱۲۰۰ دلار، واگن متوسط ۸۰۰-۷۰۰ دلار و واگن کوچک ۶۰۰-۵۰۰ دلار واگذار می‌شود. حال اگر واگنی ۲۰۰ دلار با هزینه جانبی ۵۰ دلاری واگذار شود، قیمت تمام شده آن باید ۳۰۰-۲۵۰ دلار باشد.

شیردل به دنیای اقتصاد می گوید: راه آهن جمهوری اسلامی در قبال واردات ۵۰ واگن، ۴۰۰ میلیون تومان ضمانت‌نامه بانکی از شرکت‌های وارد کننده دریافت کرده است؛ این شرکت‌ها، واگن‌ها را از طریق واسطه‌ها تهیه می کنند و واسطه‌ها هم پس از بررسی، زمان تقاضای واگن را پیش‌بینی کرده و نسبت به عرضه واگن به قیمت بالاتر اقدام می کنند.

علی بهرام‌زاده، مدیرعامل یکی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی هم در این باره تصریح می کند: دولت ترکمنستان ۷۵ تا ۸۰ درصد واگن‌های خود را به بخش خصوصی واگذار کرده و به دنبال آن است که شرکت‌های رانتی‌اش از ایران سوءاستفاده کنند. در حقیقت، مصوبه کمیسیون حمل و نقل مجلس ترکمنستان اشاره دارد که بابت هر واگن ۱۷۵ دلار به خزانه دولت این کشور واریز شود. علاوه بر این، کارمزدی هم به شرکت خصوصی تعلق بگیرد؛ چنان که حداکثر ۱۰۰ دلار برای واگن‌های معمولی و ۱۵۰ دلار برای واگن‌های یخچالی و گازکش و... دریافت شود؛ اما شرکت‌های ترکمنستانی از این مساله سوءاستفاده می کنند و واگن‌ها را به ۷۰۰ تا ۹۰۰ دلار واگذار می کنند. در این بین ۱۰۰ دلار هم کارمزد شرکت‌های تامین واگن داخلی است که این مسائل سبب افزایش قیمت نهایی واگن شده است. علاوه بر این، شرکت‌های ریلی خصوصی ترکمنستان در عمل، در اختیار ترکیه است و ترکیه نیز تمایل دارد که تردد در این مسیر کاهش یابد.

شیردل: هر واگن بزرگ به قیمت ۱۲۰۰ دلار، واگن متوسط ۷۰۰تا۸۰۰ دلار و واگن کوچک ۵۰۰تا۶۰۰ دلار واگذار می‌شود. حال اگر واگنی ۲۰۰ دلار با هزینه جانبی ۵۰ دلاری واگذار شود، قیمت تمام شده آن باید ۲۵۰تا۳۰۰ دلار باشد

● **چرا نیازمند واگن‌های وارداتی هستیم؟**

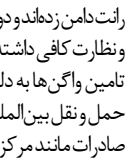
از آن جایی که واگن‌های ایرانی به دلیل تطابق نداشتن با معیارهای ترکمنستان، اجازه سیر به آسیای میانه را ندارند، همیشه نیازمند واگن وارداتی هستیم؛ اما اگر واگن صادراتی دارای بار توسط وارد کنندگان به کشور وارد شود، موضوع صرفه بیشتری دارد در غیر این صورت، دولت یا اشخاص حقیقی و حقوقی باید واگن امدادی به کشور وارد کنند و در داخل کشور، بارگیری صورت گیرد. مرتضی قندچی، نائب رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی در این باره می گوید: مشکل کمبود واگن صادراتی در تمام مقاطع سال به اشکال مختلف وجود دارد. ممکن است در یک ماه ۳ برابر نیاز واگن داشته باشیم اما در مابقی ماه‌های سال با کمبود واگن مواجه هستیم و هیچ تدبیری در این خصوص از سوی دولت و بخش خصوصی اندیشیده نشده است.

قندچی با اشاره به اهمیت توجیه اقتصادی صادرات ریلی، اذعان می کند: به دلیل توقف و تعرفه‌هایی که راه آهن از بخش خصوصی دریافت می کند، هزینه‌ها بسیار بالاست و این مسائل عملا در قیمت تمام شده کالاها و محموله‌های صادراتی اثر گذار است. علاوه بر این بحث کمبود تجهیزات، امکانات انبارداری و جابه‌جایی واگن‌ها نیز مزید بر علت شده است؛ این تجهیزات شامل دیزل، امکانات مانور، نیرو و پرسنل مانور و امکانات انبارداری شامل خطوط مختلف برای جابه‌جایی واگن‌ها و تخلیه و بارگیری آنهاست که هزینه حمل و نقل ریلی را افزایش داده است. به بیان دیگر تامین واگن، هزینه‌های سنگین کرایه، توقف و استفاده از خطوط ریلی به طور ارزی و ریالی، کمبود تجهیزات دیزل و لوکوموتیو و انبارداری، سکوهای تخلیه و بارگیری از علل افزایش هزینه‌های حمل و نقل ریلی است. اما بهرام‌زاده، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی همراهان شب توس می گوید: واگن‌های ایرانی از ابتدای باز شدن مرز ریلی سرخس اگر شرایط تعویض محور را هم داشته باشند، نمی توانند در کشورهای CIS سیر کنند. این مساله ناشی از آن است که پروتکلی میان ایران و این کشورها در سال ۱۳۷۶ امضا شد که طبق آن، هنوز کشور ما به طور رسمی جز کنوانسیون SMGS نیست و چون واگن‌های ایرانی نمی تواند در کشورهای CIS سیر داشته باشد، ترکمنستان برای درآمدزایی نهایت سوءاستفاده را از این مساله کرده است. در نتیجه ایران از این درآمدها محروم است و رفت و آمدها یک طرفه است. وی خاطرنشان می کند: دولت ترکمنستان مدعی است که واگن‌ها را به شرکت‌های خصوصی واگذار کرده است، در حالی که این شرکت‌ها خصولتی هستند و بارانت به آنها برون سپاری شده است و هزینه زیادی برای واگن‌های بزرگ از صادرکنندگان اخذ می کنند.

نصیری: هم‌اکنون ۹۶ شرکت واردات واگن را انجام می‌دهند و در سال جاری، ۷۳۳۴ واگن موافقت حمل گرفته‌اند و ۵۵۷۸ واگن وارد کشور شده و در اختیار صادرکنندگان قرار گرفته است

● **نقش شرکت‌های خصولتی در واگذاری واگن‌ها**

البته ابراهیم عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی مشهد در این باره می گوید: گرچه عنوان می شود که تامین واگن به بخش خصوصی واگذار شده؛ اما در عالم واقع واگذاری واگن در اختیار شرکت‌هایی است که به نوعی خصولتی هستند که به رانت دامن زده‌اند و دولت هم نتوانسته در این حوزه کنترل و نظارت کافی داشته باشد. در گذشته پیشنهاد دادیم که تامین واگن‌ها به دلیل تخصص در اختیار شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی یا مجموعه‌های ذی نفع در حوزه صادرات مانند مرکز توسعه صادرات قرار گیرد تا از ایجاد بازار سیاه و افزایش سرسام‌آور قیمت واگن جلوگیری شود؛ اما متاسفانه به این پیشنهادها اعتنایی نشد. هم اکنون قیمت واگنی که ۲۰۰ تا ۳۰۰ دلار است، در خراسان رضوی با هزینه‌ای بیش از یک هزار دلار واگذار می‌شود و قطعا این نرخ‌ها، هزینه صادرات را افزایش می‌دهد؛ مساله‌ای که به یکی از موانع حوزه صادرات تبدیل شده است.



عطایی به اعتراض فعالان اقتصادی افغانستان به گرانی هزینه حمل و نقل ریلی در ایران هم اشاره ابراز می کند: در نشستی که میان مسوولان اقتصادی خراسان رضوی و هرات برگزار شد، تجار افغانستانی نسبت به هزینه حمل و نقل ریلی گلایه داشتند و عنوان می کنند با توجه به مسافت، هزینه حمل و نقل ریلی از مسیر راه آهن خواف- هرات بسیار بالاست و حمل و نقل جاده‌ای به مراتب به‌صرفه‌تر از حمل و نقل ریلی است. این موضوع به مسوولان در سطح ملی منعکس شد تا شاید در این باره تدبیری اندیشیده شود. نکته دیگر اینکه، در گذشته از ازبکستان هم واگن وارد ایران می‌شد؛ اما ترکمنستان با اعمال عوارض سنگین مانع از ورود واگن از ازبکستان شده تا کشور ما مجبور به خرید واگن از ترکمن‌ها شود.

شیردل در این باره با اشاره به تلاش‌های سفیر ایران برای ورود واگن ارزان قیمت به ایران، معتقد است به دلیل تضاد منافع برخی از جریانات، این تلاش‌ها نتیجه‌ای نداشته است. او تصریح می کند: این معضل در آینده حادتر خواهد شد؛ زیرا زمانی که ۸۰۰ دلار بابت واگنی پرداخت می‌شود، این مبالغ در دفاتر قانونی ثبت نمی‌شود و این مسائل به مشکلات مالیاتی دامن می‌زند.

● **نظارت دولت بر فرآیند تامین واگن واقعی و بدون غرض باشد**

قندچی هم با بیان اینکه سه راه حل برای کاهش قیمت واگن وجود دارد، می گوید: در بلندمدت باید طرف مقابل را مجاب کرده یا امکاناتی را فراهم کنیم تا واگن‌های ایرانی بتوانند در کشورهای مقابل سیر کنند اگر این مهم محقق شود، بسیاری از مشکلات از ریشه حل می‌شود. در کوتاه مدت دولت و بخش خصوصی باید واگن از خارج کشور خریداری کنند تا نیاز مندبه واردات واگن اجاره‌ای نباشیم. دولت هم باید نظارتی بر فرآیند تامین واگن داشته باشد که این نظارت باید واقعی و بدون غرض باشد. همچنین، بخش خصوصی در هلدینگ‌های قوی وارد سیستم شود و بتواند به تعداد مناسب و کافی واگن وارد کند؛ اگر این مشکلات حل و فصل شود، قیمت تمام شده کاهش می‌یابد، توقف‌ها و هزینه‌های بین مسیر کمتر می‌شود و برای صادرکنندگان توجیه اقتصادی دارد که کالای خود را با واگن ایرانی یا روسی به آسیای میانه ارسال کنند. وی ادامه می‌دهد: دولت باید با دیپلماسی و تیم کارشناسی قوی به این حوزه ورود پیدا کند و مشکلات را بررسی و حل کند و از سوی دیگر بخش خصوصی باید از طریق ایجاد هلدینگ‌های قوی و همکاری‌های دوجانبه وارد موضوع شود تا بدین طریق دست واسطه‌ها از این حوزه‌ها قطع شود.

نایب رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی می‌افزاید: تامین واگن باید برعهده دولت باشد اما دولت مدعی است که این امور به بخش خصوصی واگذار شده است. تامین واگن هزینه‌بردار بوده و نیازمند حمایت دستگاه دیپلماسی است؛ اما عملا دولت اقدام خاصی در این حوزه انجام نداده است و در قضیه تامین واگن هیچ‌گونه دخالتی ندارد بخش خصوصی جسته و گریخته به صورت شرکت‌های حقیقی و حقوقی در بحث تامین واگن فعالیت دارند؛ اما تامین واگن گران‌تر از هزینه‌ای است که دولت واگن را به صورت امدادی تامین می کرد. در واقع، در ۲۵ سال گذشته دولت هیچ‌گاه در تامین واگن، حضور دائمی و مستمر نداشته؛ بلکه به صورت مقطعی به این حوزه ورود پیدا کرده است.

● **ورود ۵۵۷۸ واگن وارداتی به کشور در سال جاری**

ناگفته نماند که علیرضا نصیری، معاون مدیر کل راه آهن خراسان در نشستی که دی ماه امسال در دبیرخانه شورای گفت‌وگوی خراسان رضوی برگزار شد، به این موضوع اشاره کرد و گفت: تا اسفند سال ۹۷ راه آهن خود وارد کردن واگن را به عهده داشت و از آن سال، مقرر شد واگن از سوی بخش خصوصی وارد شود و امروز شاهد این مشکلات هستیم. هم‌اکنون ۹۶ شرکت واردات واگن را انجام می دهند و در سال جاری، ۷۳۳۴ واگن موافقت حمل گرفته‌اند و ۵۵۷۸ واگن وارد کشور شده و در اختیار صادرکنندگان قرار گرفته است. این ارقام تقریبا مشابه مدت سال قبل بوده و مشکلی در واردات واگن‌های خصوصی نداشته‌ایم. وی افزود: ما حاضریم هماهنگی لازم را انجام دهیم و در جلسه‌ای بین راه آهن کشور و مسوولان و بخش خصوصی استان، این راهکارها ارائه شود. ما مشکلی با ارائه پیشنهادات در بحث معرفی شرکت تعاونی یا شرکت تحت نظارت اتاق بازرگانی برای واردات واگن نداریم.

● **راه حل چیست؟**

پیشنهاد برخی از فعالان اقتصادی برای حل این مشکل این است که دولت پس از رایزنی با مقامات ترکمن و نظارت و مدیریت بر فرآیند تامین واگن به این حوزه ورود کند و در چارچوب قوانین و آیین نامه‌های کمیته‌ای ویژه، واگن مورد نیاز را تامین کند. صادرکنندگان می گویند اداره کل راه آهن خراسان رضوی تنها با یک تا دو شرکت برای تامین واگن قرارداد ببندد؛ آن شرکت هم به ازای هر واگن، ۲۰ تا ۵۰ دلار اجرت دریافت کند و واگن تهیه شده را در مرز به راه آهن تحویل دهد و راه آهن نیز درخواست‌های صادرکنندگان را به صورت سیستماتیک ثبت و واگن‌ها را واگذار کند.

شیردل، عضو هیات مدیره اتحادیه صادرکنندگان خراسان رضوی میگوید: در شرایط فعلی در حال تهیه پیشنهاد و منعکس کردن آن به رئیس اتاق بازرگانی ایران و پیگیری آن از طریق مجلس و مسوولان کشوری هستیم؛ لازم است بخشنامه‌های قبلی در این موضوع منقضی و بخشنامه جدید ابلاغ شود.

«در شرایط فعلی شرکتی احداث شده است که ۷۰ تا ۸۰ درصد اعضای آن را صادرکنندگان تشکیل می دهند، حال اگر تامین واگن در اختیار این شرکت‌ها قرار گیرد، از هزینه‌های سرسام‌آور واگن کاهش خواهد یافت.» عطایی، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد با بیان این نکته خاطرنشان می کند: این کمیسیون درباره هزینه‌های سرسام‌آور حمل و نقل بین‌المللی مکاتباتی با اداره کل راه آهن و سطوح ملی مانند وزارت راه داشته اما هنوز پاسخ منطقی در این رابطه دریافت نکرده است. ما معتقدیم از آن جا که حوزه حمل و نقل ریلی، بین‌المللی است؛ مساله تامین واگن باید به انجمن حمل و نقل بین‌المللی که دارای مجوز است، سپرده شود.

قندچی: تامین واگن، هزینه‌های سنگین کرایه، توقف و استفاده از خطوط ریلی به طور ارزی و ریالی، کمبود تجهیزات دیزل و لوکوموتیو و انبارداری، سکوهای تخلیه و بارگیری از علل افزایش هزینه‌های حمل و نقل ریلی است

اخبار کوتاه

پذیرش ۷۰درصد اظهارنامه‌های مالیاتی با فعال شدن موتور ریسک

دنیای اقتصاد- مدیرکل امور مالیاتی خراسان رضوی از پذیرش ۷۰ درصد اظهارنامه‌های مالیاتی بدون رسیدگی و با فعال شدن موتور ریسک به عنوان یکی از مهمترین دستاوردهای طرح جامع مالیاتی خبر داد.

احمدرضا مدبرنیا گفت: برای اولین بار و با اجرای ماده ۹۷ قانون مالیات‌های مستقیم در سال جاری و برای عملکرد سال ۹۸، نزدیک به ۷۰ درصد خود اظهاری مودیان و بر مبنای الگوی مدیریت ریسک و تمکین مالیاتی مورد پذیرش قرار گرفت. این دستاورد در سایه اجرای پروژه‌های طرح جامع مالیاتی و حرکت نظام مالیاتی به سمت هوشمندسازی به دست آمده است.

مدیرکل امور مالیاتی خراسان رضوی تصریح کرد: همه نظام‌های مالیاتی با انجام بازی ریسک و تمکین مالیاتی به دنبال کاهش هزینه‌های وصول مالیات، افزایش رضایت‌مندی مودیان و وصول درآمدهای مالیاتی به صورت واقعی و عادلانه از فعالیت‌های اقتصادی هستند که منجر به بهبود تمکین مالیاتی به عنوان شاخص کارآمدی و اثربخشی نظام مالیاتی می‌شود. مدبرنیا اضافه کرد: بر مبنای دستورالعمل مذکور، اولویت اول ادارات امور مالیاتی، رسیدگی به دفاتر و اسناد و مدارک ابرازی یا به دست آمده و متکی به بانک‌های اطلاعاتی سازمان است. ادارات امور مالیاتی موظفند مادامی که مودیان مالیاتی همکاری لازم را در خصوص نگهداری و ارائه اسناد و مدارک مثبته داشته باشند و امکان حسابرسی بر مبنای یاد شده وجود داشته باشد، از اعمال سلیقه و برآوردهای غیرکارشناسی خودداری کرده و اولویت اول خود را در رسیدگی‌های مالیاتی، اسناد و مدارک قرار دهند.

پرداخت ۱۰۰ درصد مطالبات زعفران‌کاران خراسان رضوی

ایرنا- مدیر سازمان تعاون روستایی خراسان رضوی از تصفیه کامل و پرداخت ۱۰۰ درصد مطالبات زعفران‌کاران این استان که محصول خود را به دولت فروخته‌اند، خبر داد.

ایرج ناصری مقدم افزود: در اجرای طرح خرید حمایتی زعفران، دولت ۱۲ هزار و ۴۸۳ کیلوگرم از این محصول راهبردی را از کشاورزان خریداری کرد.

وی ادامه داد: در این راستا، پنج هزار و ۵۰۰ کشاورز محصول خود را به دولت تحویل دادند که در مجموع میزان مطالبات آنان هزار و ۶۴۰ میلیارد ریال بود. مدیر سازمان تعاون روستایی خراسان رضوی گفت: امروز با پرداخت ۱۳۰ میلیارد ریال بقیه ۹درصد مطالبات باقی مانده زعفران‌کاران نیز پرداخت و به صورت کامل با آنان تصفیه حساب شد.

خرید حمایتی زعفران از نیمه آبان ماه امسال تا پایان ۳۰ آذر ماه انجام شد و با توجه به این که در این طرح هدف اصلی، خرید حمایتی محصولات، مدیریت بازار و جلوگیری از کاهش بیش از اندازه قیمت محصول و متضرر شدن کشاورزان بود، حجم خرید، مد نظر قرار نداشت و بیشتر حمایت از کشاورز مورد توجه بود.

۶۰۰میلیارد تومان تسهیلات برای مکانیزاسیون کشاورزی

ایرنا- رئیس سازمان جهاد کشاورزی خراسان رضوی گفت: از ابتدای آغاز به کار دولت تدبیر و امید ۶ هزار و ۴۵۲ میلیارد و ۲۷۰ میلیون ریال تسهیلات مکانیزاسیون به کشاورزان در این استان پرداخت شده است.

محمدرضا اورانی افزود: این تسهیلات طی سالهای ۹۲ تا پایان دی ماه امسال در جهت توسعه مکانیزاسیون بخش کشاورزی پرداخت شده است. وی ادامه داد: پایین بودن ضریب نفوذ و توسعه مکانیزاسیون در حوزه کشاورزی یکی از مهمترین نقاط ضعف خراسان رضوی است که خوشبختانه دولت یازدهم و دوازدهم به این امر بیش از پیش توجه کرد.

رئیس جهاد کشاورزی خراسان رضوی گفت: خرید هفت هزار و ۸۲ دستگاه انواع تراکتور، ۱۶۳ دستگاه انواع کمباین و هشت هزار و ۸۴۱ دستگاه انواع ادوات و دنباله‌بندها نتیجه پرداخت این میزان تسهیلات در استان است. اورانی افزود: طی سال ۹۸ معادل هزار و ۱۱۰ میلیارد ریال و امسال تا کنون ۲ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال تسهیلات مکانیزاسیون پرداخت شده که به این ترتیب طی ۲ سال گذشته معادل ۶ سال تسهیلات در استان پرداخت شده که اقدام بزرگی است.

وی ادامه داد: این استان از زمان روی کار آمدن دولت تدبیر و امید در شاخص سطح مکانیزاسیون از ۱.۲ اسب بخار در هکتار طی سال ۹۲ به ۱.۸۶ اسب بخار در هکتار رسیده است که افزایش چشمگیری محسوب می‌شود.

شورای عالی شهرسازی خواستار توقف ساخت بزرگراه جنوبی مشهد شد

مهر- شورای عالی شهرسازی و معماری در نامه‌ای به استاندار خراسان رضوی خواستار توقف احداث بزرگراه جنوبی مشهد با هدف جلوگیری از کوه خواری در مشهد شد.

فرزانه صادق مالواجرد معاون معماری و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی و دبیر شورای عالی شهرسازی در نامه‌ای به استاندار خراسان رضوی خواستار توقف احداث بزرگراه جنوبی مشهد شد. در این نامه که معاون وزیر راه به معتمدیان استاندار خراسان رضوی نوشته، آمده است: با توجه به اینکه کوه‌های واقع در جنوب مشهد، مرکز تنفس این شهر است و همچنین با هدف جلوگیری از کوه خواری و هر گونه ساخت و ساز کالبدی در این منطقه از مشهد، خواهشمند است دستور فرمائید تا هر چه سریع‌تر این پروژه متوقف شود.

در این نامه از وجود «تردید در صحت و سقم مطالعات ترافیکی مشهد» و همچنین «مغایرت طرح تفصیلی این منطقه از مشهد با اسناد فرادستی» نیز رونمایی شده است.

یک هفته پس از انتقاد رئیس شورای شهر به اقدام کمیسیون ماده ۵ اتفاق افتاد

دفاع شهردار مشهد از طرح ویژه تفصیلی بافت پیرامون حرم

دنیای اقتصاد- بعد از اینکه طرح ویژه تفصیلی بافت پیرامون حرم امام رضا(ع) در کمیسیون ماده ۵ خراسان رضوی به تصویب رسید، رئیس شورای شهر مشهد از اینکه این طرح مراحل قانونی مربوط به بررسی در شورای شهر را به طور کامل نگذرانده، انتقاد کرد.

اما شهردار مشهد اخیرا در جمع خبرنگاران از تصویب این طرح دفاع کرده است. محمدرضا کلایی با تاکید بر اینکه طرح ویژه تفصیلی بافت پیرامون حرم کاملا قابل دفاع است، گفت: البته دغدغه‌های شورای شهر مشهد دغدغه حداکثری است و طبیعتا از ابزارهای خود استفاده خواهند کرد؛ اما بنده به عنوان عضو کمیسیون ماده پنج و شهردار مشهد، مشخصا معتقدم که طرح اخیری که به تصویب رسیده، تمام دغدغه‌های موجود را در نظر گرفته است. کلایی خاطرنشان کرد: آنچه در ابتدا ارائه شد و آنچه در نهایت در کمیسیون ماده پنج مطرح شد، تفاوت‌های خیلی جدی با یکدیگر داشت. ما چند دغدغه داشتیم و اعتقاد بنده این بود که دغدغه‌های ممکن تا حد زیادی رفع شده است. وی تصریح کرد: بخشی از دغدغه‌های ما مربوط به موضوعات حمل‌ونقل و ترافیک و بخشی دیگر مربوط به کاهش حد پایین متراژ برای ساخت و ساز بود که به صورت کامل در این طرح رفع شد؛ البته این دغدغه‌ها فقط مربوط به ما نبوده بلکه دغدغه‌های شورای شهر مشهد، آستان قدس رضوی و تولیت آستان قدس رضوی است که تا حد زیادی رفع شده است.

شهردار مشهد عنوان کرد: بخشی دیگر از دغدغه‌ها مربوط به پروژه‌های سرمایه‌گذاری بود. انتقاد ما این است که پروژه‌های سرمایه‌گذاری باید در شهر مشهد با محوریت دستگاه قضا و در محل خود پروژه تعیین تکلیف شود نه در تهران. این موضوع عملا در مصوبه ارائه شده و مصوبه کمیسیون ماده پنج نیز بر آن تصریح داشته است که ۱۴۳ پروژه سرمایه‌گذاری باید با محوریت دستگاه قضا تعیین تکلیف شود و این اختیار داده شد تا در کمیسیون ماده ۱۰۰ مسائل بررسی شود.

● **طرح مصوب، با طرح اولیه فاصله جدی دارد**

کلایی ادامه داد: بنده معتقدم آن چیزی که به آن رسیدیم با طرح اولیه فاصله جدی دارد و بسیار پخته‌تر شده است و حاضرم کاملا از آن دفاع کنم زیرا این طرح کاملا قابل دفاع است. وی تاکید کرد: ترجیح می‌دهم تاثیر منطقی که به نفع همه مردم، هویت شهر مشهد و نظرات کارشناسی بود را در این طرح در نظر بگیرم.

شهردار مشهد بیان کرد: آقای استاندار دو کار بسیار مهم انجام داد که ممکن است دیده نشده باشد که البته این ماجرا کمی بی انصافی است؛ اقدام اول او انتقال کامل موضوع از تهران به مشهد است. ما در گذشته با شیوه نامه‌ای مواجه بودیم که کاملا به آن اعتراض داشتیم که چرا تصمیم‌گیری در تهران است. در حال حاضر این شیوه نامه به کمیسیون ماده پنج منتقل شده است. وی افزود: نکته دوم این است که همه ذی‌نفعان را گرد هم آورد و گفت‌وگو و جلسات زیادی برگزار شد تا اقناع صورت بگیرد و به نظرم این دو اقدام استاندار را باید به صورت جدی حمایت کنیم. بنده به عنوان عضو کمیسیون ماده پنج حتما از طرح حمایت می کنم و امیدوارم اجرا، تحقیق و ابلاغ آن بتواند سروسامانی به وضع موجود بدهد.