

چهره ها



کاسه صبر

آیت‌الله عبدالکریم عابدینی، نماینده ولی‌فقیه در استان قزوین براین باور است که از حـرف برخی از مسئولان بوی

خواری می‌آید.

او گفته‌است: کاسه صبر مردم از رفتار ذلت مآبانه برخی مسئولان کشور لبریز شده‌است و امروز شاهدیم که رهبر معظم انقلاب ملت ایران را به سمت عزت فرا می‌خواند؛ اما عده‌ای دیگر به دنبال به ذلت کشاندن مردم هستند و حرف‌هایشان بوی خواری و ذلت می‌دهد و خود را بدهکار آمریکا و اروپا می‌دانند.

به گفته آیت‌الله عابدینی، این عده با مهلت دادن اروپا به دنبال به تاراج گذاشتن عزت و اقتدار ملت ایران هستند و تذکرات شفاف رهبری را نمی‌بینند و نمی‌فهمند.



پایان تندروی

عبدالمحمد زاهدی، استاندار قزوین معتقد است زمان تندروی‌های سیاسی در جامعه به پایان رسیده‌است.

او گفته‌است: سال انتخابات و رقابت‌های سیاسی را در پیش داریم و ضرورت اصلی ما در شرایط فعلی مدیریت با آرامش جامعه‌است.

به گفته زاهدی، اینکه هر کسی صاحب فکر سیاسی است و باید رقابت سیاسی وجود داشته‌باشد حرفی نیست؛ اما باید پذیرفت تندروی‌های گذشته واقعا جواب نمی‌دهد و الان باید به فکر کلیت نظام باشیم.

البته نماینده عالی رتبه دولت در قزوین، اشاره نکرده که منظور او از تندروی چه‌بوده‌است؛ اما آگاهان سیاسی، این گفته را در فشار ذی‌نفعان در جنبش کابینه محلی و انتقادهای محافظه کاران به برخی انتصابات جست و جو می‌کنند.



روایتی تازه از هفت سنگان

حجت‌الاسلام قدرتی، رئیس کل دادگستری استان قزوین،ابعد جدیدی از پرونده هفت سنگان را گشوده‌است.

او گفته‌است: رسیدگی به این پرونده در صلاحیت دستگاه قضایی استان قزوین نبوده و اساسا رسیدگی به اتهام برخی از متهمان این پرونده در صلاحیت محاکم تهران بوده و قانونا باید همان سال ۹۲ پرونده به تهران ارسال می‌شد که متأسفانه به این دلیل که موضوع خارج از مسیر قانونی مورد پیگیری قرار گرفت، تحقق نیافت و پرونده در استان ماندگار شد اما پس از بررسی جامع که حدود یک سال طول کشید در حال حاضر پنج ماه است که پرونده به تهران ارسال شده‌است.



ناکاتالیزور سیاسی

منوچهر حبیبی، معاون جدید سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار قزوین تأکید کرده که کاتالیزور هیچ گروه سیاسی نخواهد بود و تنها گفتفمان اعتدال را پیش می‌گیرد.

او گفته‌است: به آرامش سیاسی استان اعتقاد ویژه دارم و تمام تلاش خود را به این موضوع در دوره جدید کاری صرف می‌کنم. معاون سیاسی، درحالی‌بر این نکته تأکید می‌کند که از هیچ گروه سیاسی حمایت نمی‌کند که این گفتفمان مسبق به سابقه بوده‌است، آنجاکه واعظی، رئیس دفتر دولت، اساسا نقش اصلاح طلبان را در پیروزی روحانی رد کرده‌بود. با این همه درشرایطی که اصلاح‌طلبان در پیروزی روحانی نقش کلیدی داشتند؛ بنابراین این جریان انتظار دارد که معاون جدید سیاسی این مساله را مدنظر داشته‌باشد.

اوایل دهه ۸۰ پس از آنکه متروی تهران به هشتگرد در دستور کار قرار گرفت، برای نخستین بار موضوع احداث متروی هشتگرد به قزوین مطرح شد؛ اما با گذشت حدود ۱۴ سال از آن زمان، هنوز خوب و بد اجرایی شدن این طرح پلاکتیلف مانده، دوباره به مرحله مطالعات و خانه اول بازگشته‌است.

این موضوع آن زمان مطرح شد تا برای بسیاری از مسافران آزادراه قزوین- تهران، خبری خوش از مسافرتی آسوده داشته باشد. پس از آن بارها این طرح در کشش و قوس قرار گرفت؛ البته به اجرا نرسید، اما موضوع تا آنجا پیش رفت که مسئولان ارشد وزارت راه و شهرسازی از دیده شدن اعتبار برای اجرای پروژه متروی هشتگرد به محمده در پیش‌نویس بودجه سخن گفتند، حتی گفته شد که مترو تا سال ۹۶ به قزوین می‌رسد.

اما آخوندی، وزیر پیشین راه و شهرسازی که از مخالفان سرسخت اجرای این پروژه بود، اعتقاد داشت که این طرح ضرورت و توجیه اساسی به ویژه از نظر اقتصادی ندارد و سیاست اصلی بر توسعه حمل و نقل ریلی است؛ چه اینکه کارشناسان، آن را بهترین و امن‌ترین نوع حمل و نقل می‌دانند. از همین رو بود که آخوندی، سیاست دوخطه کردن راه آهن قزوین به تهران را در پیش گرفت.

با این وجود، به دنبال استعفاى وزیر پیشین راه و شهرسازی و اخباری مبنی بر راه‌اندازی متروی تهران به هشتگرد در سال ۹۸، دوباره زمزمه اجرای این طرح به گوش رسید و استاندار قزوین به تازگی خواستار اجرای طرح یادشده شد.

در ایـن بین، علی فرخزاد، معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار قزوین هم از وارد شدن طرح مترو به فاز مطالعاتی خبر داد و بیان کرد که مشاور باید تعیین کند بهترین طرح برای مسیر بین قزوین و تهران، تقویت خطوط ریلی است یا احداث مترو.

او با بیان اینکه فاز اول و دوم مطالعه حدود ۳ماه طول می‌کشد، ایـن را هم گفته بود که قرارداد مطالعه طرح در سه فاز تعریف شده و گام به گام جلو خواهیم رفت تا هر مرحله که توجیه نداشته متوقف شود.

البته آنگونه که پیمان پیرمرادی، مدیر کل دفتر فنی استانداری گفته اشکالات مسیر استخراج و مطالعات زیست محیطی انجام شده‌است و موضوع استفاده از ظرفیت موجود شبکه ریلی و دو خطه شدن راه‌آهن قزوین به تهران و با افزایش سرعت قطارهای موجود تا ۱۷۲ کیلومتر مورد بحث قرار می‌گیرد تا نتیجه نهایی حاصل شود.

● سرعت مترو؛ توجیه اصلی

اما با همه این‌ها، «پيام شهر» برای واکاوی بیشتر، توضیحات بیشتری از علی فرخزاد، معاون عمرانی استاندار قزوین می‌خواهد.

او می‌گوید: طرحی مانند متروی تهران تا هشتگرد به این دلیل سال‌ها به طول انجامید که از منابع دولتی برای آن هزینه شده و امسال به بهره برداری می‌رسد و مشکل اجرای طرح متروی هشتگرد به قزوین نیز اعتبارات آن است؛ اما چنانچه این طرح از طریق فاینانس خارجی یا سرمایه‌گذار بخش خصوصی اجرا شود، مشکلی از نظر سرمایه و نگرانی از نظر طولانی شدن زمان اجرای آن وجود نخواهد داشت

رویداد

به گفته فعالان صنعت قطعه‌سازی خودرو، این صنعت در حال حاضر نه تنها در قزوین، بلکه در سراسر کشور حال و روز خوبی ندارد و نیازمند حمایت دولت است.
براین اساس به تازگی، منوچهر حبیبی، سرپرست معاونت امور اقتصادی استانداری قزوین، در جلسه کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان، بر لزوم هماهنگی همه دستگاه‌های مرتبط برای حل مشکلات سرمایه در گردش و نقدینگی واحدهای تولیدی این صنعت که برای ۱۶ هزار نفر اشتغالزایی داشته، تأکید کرده‌است.

● قیمت خودرو آزاد باشد

حسن زارع نژاد، رییس انجمن قطعه سازان خودروی استان قزوین، در گفت و گو با پیام شهر، بااشاره به بخشی از مشکلات صنعت قطعه‌سازی خودرو بیان می‌کند: پرداخت نکردن مطالبات قطعه‌سازان و تأمین نشدن مواد اولیه به نرخ مناسب که موجب افزایش قیمت خودروها می‌شود، از مهم‌ترین مشکلاتی است که به این صنعت آسیب می‌زند.

او، بهره‌های بانکی را از دیگر دلایل عمده بروز مشکل در صنعت کشور به ویژه قطعه‌سازی خودرو می‌داند و می‌افزاید: با وجود تورم و گرانی که به خودی خود آفتی برای صنعت کشور محسوب می‌شود، بهره‌های بانکی بالا برای تولیدکنندگان به چالشی بزرگ بدل شده‌است.

زارع نژاد، در خصوص بهره‌های بانکی می‌گوید: بهره‌های بانکی درحال حاضر ۲۲ درصد و حتی بیشتر است؛ درحالی که این وضعیت با حمایت از تولید داخلی در تناقض است و نرخ بهره‌های بانکی باید بین سه تا چهار درصد باشد.

عضو هیأت‌ریسه کانسون کارفرمایان و نایب رییس انجمن صنفی کارآفرینان استان قزوین،

پيام شهر قزوین

سه شنبه ۷ خرداد ۱۳۹۸ | ۲۲ رمضان ۱۴۳۰ | شماره ۳۴۰

پس از ۱۴ سال، متروی هشتگرد- قزوین وارد فاز مطالعاتی شد؛

بازگشت به خان اول

کارشناسان ریلی، آینده کرج را برای قزوین ترسیم می‌کنند

میتراپیرایی



راه‌آهن قزوین- تهران امسال به سر انجام می‌رسد، اضافه می‌کند: با ایـن حال آنچه ما را مجاب به اجرای مترو می‌کند، سرعت مترو است؛ چراکه سرعت خط آهن به دلیل نوع زیرساخت‌ها و ساختار حمل و نقل ریلی کمتر از مترو است و از یک حد بیشتر قابل ارتقا نیست. او ادامه می‌دهد: مترو ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت سرعت خواهد داشت؛ در حالی‌که سرعت قطار ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر است و در صورت احداث مترو می‌توان در زمان هم صرفه‌جویی کرد؛ ضمن اینکه ایستگاه‌های راه آهن موجود، برای سوار شدن مسافران قزوینی از نظر موقعیت مکانی مناسب نیست.

● هزینه‌های سنگین مترو برای قزوین اما یک کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری با اجرای طرح احداث متروی هشتگرد به قزوین مخالف است و دلیل عمده آن را تحمیل هزینه‌های ناشی از احداث مترو به استان و تحت الشعاع قرار دادن راه‌آهن اسلام می‌کند و می‌گوید: در این صورت موازی کاری خواهد شد و مترو تبدیل به رقیب راه‌آهن می‌شود.

سعید کبیری، در این باره به پیام شهر می‌گوید: وقتی خط آهن وجود داشته باشد، ضرورتی برای احداث مترو دیده نمی‌شود؛ ضمن اینکه در حال حاضر هم برای ساکنان قزوین که قصد سفر به پایتخت را با هر مدل از حمل و نقل داشته باشند، یک‌راه وجود دارد که صبح تا ظهر و همچنین بعدازظهر از ساعت ۱۵ تا ۱۶ می‌توان به راحتی از این وسایل استفاده کرد. او، با تأکید بر اینکه ضرورت احداث این خط مترو مشخص نیست، بر برخی عوارضی و تبعات احداث متروی میان قزوین و تهران انگشت می‌گذارد و می‌گوید: از عوارض نزدیک کردن و تسهیل دسترسی ساکنان تهران به قزوین نباید غافل شد؛ چراکه در این صورت تهرانی‌ها به دلیل سهولت در رفت و آمد، تمایل بیشتری به خروج از تهران و سکونت در قزوین پیدا می‌کنند که این سبب افزایش تقاضای مسکن و بالا رفتن قابل توجه قیمت مسکن در قزوین شده و به شهری مانند کرج

تبدیل می‌شود. آنگونه که این کارشناس خاطرنشان می‌کند هزینه چند هزار میلیارد تومانی که برای احداث مترو در نظر گرفته شده، در جاهای بهتری نیز برای توسعه استان قابل هزینه کردن است. کبیری اضافه می‌کند: باید دید که چه تعداد مسافر از این خط مترو استفاده می‌کنند و آیا واقعا از آن، در حدی که سرمایه را برگرداند و جبران‌کننده هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم تحمیل شده به استان باشد، استقبال می‌شود یا خیر.

با این همه او نتیجه می‌گیرد که «از این نظر و با نگاه هزینه و فایده، اجرای طرح مترو میان قزوین و تهران چندان توجیه نداشته باشد».

ایـن کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری ادامه می‌دهد: از نظر فنی و مهندسی، تعداد مسافران، ابعاد جمعیتی، آمایشی، توسعه شهری و... به نظر نمی‌رسد ضرورتی برای اجرای طرح وجود داشته‌باشد.

کبیری خاطرنشان می‌کند: در صورت احداث مترو، قزوین ترمینال تهران خواهد شد و کسانی که قصد سفر به غرب کشور را داشته باشند، دیگر به تهران نمی‌روند و به جـای آن، با پارک کردن خودروهای خود در قزوین، از طریق مترو به غرب کشور خواهند رفت که این شرایط، برای قزوین فایده‌ای ندارد؛ زیرا در این صورت قزوین فقط محل عبور خواهد بود و کسی توقفی در قزوین نخواهد داشت که در این صورت فقط قزوین ترمینال تهران می‌شود و حتی باید هزینه ترمینال شدن برای تهران را هم ما بپردازیم.

او تصریح می‌کند: همواره موضع وزارت راه و شهرسازی تکمیل شبکه راه‌آهن است و وزیر پیشین هم معتقد بود اگر اعتباری وجود داشته‌باشد، باید آن را صرف توسعه راه‌آهن کرد؛ اما برای اجرای طرح‌های دیگر چنانچه یک استان بتواند سرمایه‌گذار جذب کند، منعی وجود ندارد.

این کارشناس با بیان اینکه سیستم ریلی به‌صرفه‌ترین و کم‌آسیب‌ترین سیستم حمل و نقل است، اضافه می‌کند: اختلاف سرعت مترو و قطار و همچنین زمانی که از ایـن طریق صرفه‌جویی می‌شود، به قدری نیست که توجیه‌کننده هزینه سنگین احداث مترو باشد.

کبیری بیان می‌کند: از سوی دیگر با توجه به اینکه راه آهن قزوین بناسـت با هزینه میلیاردی بهسازی و تقویت شود، کیفیت خدمات رسانی آن افزایش خواهد یافت و به نظر می‌رسد اجرای مترو نوعی موازی کاری باشد؛ در مجموع در حال حاضر می‌توانیم فقط بگیریم انجام مطالعات اجرای مترو ضروری است و منتظر نتیجه آن هستیم؛ اما خیلی هم به نتیجه خوشبین نیستیم.

به نظر می‌رسد قصه ۱۴ ساله طرح مترو که تازه به خانه اولش بازگشته، تا ابتدا مشمول نظر کارشناسان بشود، این سؤال را ایجاد می‌کند که چرا طرح بدون پشتوانه مطالعاتی چندین سال روی میز دولتی‌های استان بوده؛ با این همه آنچه می‌نماید در شرایط کنونی که حال اقتصاد خوب نیست، نقش بررسی کارشناسانه به دور از مصلحت تعیین‌کننده باشد تا به سرنوشت متوریل‌های دولت گذشته دچار نشود.

زارع نژاد، اصلاح قوانین بانکی برای کاهش میزان سود وام‌ها در بخش تولید و عملیاتی کردن شعار حمایت از تولید داخلی و رونق تولید از طریق جلوگیری از ورود قطعاتی که ساخت آن‌ها در داخل امکان‌پذیر است، تشکیل واحد بحران برای بررسی و رصد مشکلات واحدهای تولیدی و برنامه‌ریزی برای برطرف کردن آن‌ها را راهکارهایی برای کاهش مشکلات بخش تولید می‌داند.

او، با بیان این مطلب که به طور میانگین ۳۰ درصد دلالات می‌شود و مردم مجبور هستند خودرو را ۳۰ درصد گران تر بخرند، می‌افزاید: ۱۸ درصد از ارزش افزوده خودرو در هم بانک‌ها می‌بلعند که این رقم، ضرری است که قطعه‌سازان در این وضعیت پرداخت می‌کنند.

البته آنگونه که این فعال اقتصادی می‌گوید، تنها تولیدکنندگان نیستند که در این شرایط اقتصادی آسیب می‌بینند، وضعیت فعلی بر روی اشتغال در بخش تولید هم تأثیر منفی داشته‌است؛ به گونه‌ای که مدیران واحدهای تولیدی ۳۰ درصد نیروهای خود را کاهش داده‌اند.

رییس انجمن قطعه‌سازان خودروی استان قزوین بر این نکته تأکید دارد که سود باید به سمت تولیدکننده سرریز شود، نه واسطه‌ها و تحقق این مهم هم در گرو همراهی و همکاری همه و حمایت از تولیدکنندگان است.

زارع‌نژاد در پایان سخنانش خاطرنشان می‌کند: قطعه‌سازان نسبت به فروش خودرو با قیمت‌گذاری دولتی گله‌مند هستند و معتقدند این وضعیت بیشتر به نفع واسطه‌ها خواهد بود؛ از همین رو باید قیمت خودرو آزاد باشد تا با بالانس قیمت‌ها، دست واسطه‌ها از صنعت خودرو کوتاه شود.

چرخ قطعه‌سازی روغن کاری می‌خواهد

در پی جلسه کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان؛



در ادامه با اشاره به تورم و گرانی‌ها در یک سال اخیر خاطرنشان می‌کند: در سال رونق تولید انتظار بیشتری از دولت برای حمایت از تولیدکنندگان داریم تا شعار رونق و حمایت از تولید داخلی از شعار خارج شده و عملیاتی شود. به گفته زارع نژاد، در حال حاضر، هزار و ۲۰۰ قطعه‌ساز خودرو در کشور و ۶۵ قطعه‌ساز در استان قزوین فعال هستند که هر یک از این افراد می‌توانند، روزانه دو هزار و ۸۰۰ قطعه تولید کنند که اگر وضعیت کنونی ادامه داشته‌باشد و فکری به حال تولیدکنندگان نشود، هم روند تولید و هم

اشتغال

افراد بیش از این آسیب می‌بیند. رییس انجمن قطعه‌سازان خودروی استان، از اینکه برخی دستگاه‌های اجرایی مانند دارایی همکاری چندانی نمی‌کنند، انتقاد می‌کند و می‌گوید: حتی در مواردی، مصوبه‌های دولتی در حل موانع تولید نیز از سوی برخی از ادارات نادیده گرفته می‌شود و بر مشکلات تولیدکنندگان به ویژه قطعه‌سازان می‌افزاید.

این فعال اقتصادی معتقد است باید با برطرف کردن موانع کسب و کار، سرمایه‌گذار را برای سرمایه‌گذاری در بخش صنعت و تولید ترغیب