

خبر

افزایش ۲۱ درصدی قیمت اجاره‌بها در پاییز ۹۸

● بر اساس آمار رسمی مرکز آمار ایران، قیمت اجاره‌بهای واحدهای مسکونی در مناطق شهری ایران در پاییز امسال در مقایسه با پاییز ۹۷، بالغ بر ۲۱ درصد افزایش یافته است.به گزارش تسنیم، بر اساس آمار مرکز آمار ایران در پاییز امسال، شاخص قیمت اجاره‌بهای واحدهای مسکونی در مناطق شهری، به ۱۶۲٫۸ رسیده که نسبت به فصل قبل (۱۵۱٫۹)، ۷٫۲ درصد افزایش داشته است.در این فصل، بیشترین نرخ تورم فصلی مربوط به استان همدان با ۱۳٫۷ درصد افزایش و کمترین آن مربوط به استان آذربایجان غربی با ۱٫۷ درصد افزایش است. در فصل تغییرات شاخص قیمت اجاره‌بها در فصل پاییز ۹۸ نسبت به فصل مشابه سال قبل (تورم نقطه به نقطه)، ۱۱٫۶ درصد است که نسبت به فصل تابستان امسال (۲۳٫۱ درصد)، ۱۰٫۵ واحد درصد کاهش نشان می‌دهد.بیشترین نرخ تورم نقطه به نقطه مربوط به استان لرستان با ۲۴٫۸ درصد افزایش و کمترین آن مربوط به استان آذربایجان غربی با ۱۰ درصد افزایش است؛ به عبارتی، خانوارهای استان لرستان به‌طور متوسط ۱۳٫۲ واحد درصد بیشتر از میانگین کل کشور و خانوارهای استان آذربایجان غربی ۱۱٫۶ واحد درصد کمتر از میانگین کل کشور در بخش اجاره‌بها هزینه کرده‌اند.نرخ تورم چهار فصل منتهی به فصل پاییز ۹۸، نسبت به دوره مشابه سال قبل در بخش اجاره‌بها، برابر ۲۳٫۵ درصد است. اطلاع یادشده در استان لرستان (۳۲٫۵ درصد) بیشترین عدد و در استان آذربایجان غربی (۹٫۹درصد) کمترین عدد را نشان می‌دهد.همچنین متوسط افزایش هزینه اجاره‌بها برای کل خانوارهایی که تمديد قرارداد داشته‌اند، در فصل پاییز ۹۸ برابر با ۳۱۰۲ درصد است.

اتوبوس سانه‌دیده نقص فنی داشته است

● مدیرکل حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با تاکید بر اینکه هنوز گزارش پلیس از علت حادثه سقوط اتوبوس در منطقه سوادکوه اعلام نشده است، نقص فنی را محتمل‌ترین علت عنوان کرد.داریوش باقر‌جوان در گفت‌وگو با مهر، با اشاره به حادثه سقوط اتوبوس تهران – کاله به دره و آخرین اطلاعات به‌دست‌آمده از این حادثه تاکنون اظهار کرد: اتوبوس ساعت ۲:۳۰ بامداد از ترمینال شرق تهران و تعاونی ۱۵ این ترمینال حرکت کرد و متأسفانه در حوالی شهر سوادکوه دچار سانحه شده و به دره سقوط کرد.او افزود: در این سقوط، متأسفانه ۱۲ نفر در صحنه تصادف و هفت نفر نیز در بیمارستان جان خود را از دست دادند.مدیرکل حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ادامه داد: نمایندگان سازمان راهداری در محل حادثه حضور دارند و در حال بررسی هستند تا اقدامات بعدی نیز انجام شود.باقر‌جوان درباره علت حادثه گفت: گزارش پلیس فعال اعلام نشده، اما آنچه تاکنون می‌توان گفت، این است که ظاهر نقص فنی وسیله نقلیه باعث بروز این حادثه شده است. البته باید منتظر ارائه گزارش نهایی باشیم.مدیرکل حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، با رد فرضیه خواب‌آلودگی راننده نیز گفت: ظاهر اهر بعد از وقوع نقص فنی، مسیر اتوبوس ادامه داشته و با انحراف از جاده دچار سانحه می‌شود. این مقام مسئول در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تاکید کرد: این اتوبوس به سامانه پایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) مجهز بوده است.

تشکیل جلسه فوق‌العاده شورای عالی بورس

● جلسه فوق‌العاده شورای عالی بورس، به‌منظور سیاست‌گذاری درباره آغاز به کار بازار در هفته پیش‌رو برگزار شد. به گزارش مهر، اعضای شورای عالی بورس، به صورت فوق‌العاده تشکیل جلسه دادند. این جلسه قرار است سیاست‌گذاری برای مدیریت و حرکت بازار در هفته پیش‌رو را انجام دهد. بر اساس پیش‌بینی کارشناسان، بازار سرمایه هفته پیش‌رو را با آرامش و حرکت صعودی شاخص آغاز خواهد کرد.

بازار بورس در هفته آینده متعادل می‌شود

● رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار از امکان بازگشت دامنه نوسان بازار سرمایه از دو به پنج درصد خبر داد و گفت: برای هفته آینده بازار متعادل‌ری پیش‌بینی می‌کنیم.شاپور محمدی در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به جلسه‌ای که به ریاست وزیر امور اقتصاد و دارایی در سازمان بورس برگزار شد، اظهار کرد: هدف از این جلسه، ارائه گزارشی از تحولات اخیر بازار سرمایه و اقدامات سازمان بورس و نهادهای بازار سرمایه از جمله فعالان حقوقی به شورای عالی بورس بود.او با بیان اینکه در هفته جاری نقدشوندگی بازار بسیار مناسب بود، توضیح داد: برای همه افرادی که تمایل به دسترسی به نقدشوندگی خودشان داشتند، امکان اینکه بتوانند برخی از دارایی‌های سهامی و دارایی‌های خود را بفروشند، وجود داشت. از سوی دیگر، در روزهای آخر این هفته، بازار متعادل شد و انتظارات خود را با رویدادهای اخیر تنظیم کرد.

لیلا مرگن، طرح جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل تجاری در بهمن سال ۱۳۹۶ با حضور رئیس‌جمهور کلید خورد. قرار بود با آغاز این طرح، ۲۰۲هزارو ۵۰۰ خودروی سنگین در سه سال اسقاط و با خودروهای جدید و استاندارد داخلی جایگزین شود تا علاوه بر حل مشکل آلودگی هوای کلان‌شهرها، اشتغال در کشور ایجاد شود. با گذشت بیش از دو سال از افتتاح این پروژه از سوی رئیس‌جمهور، نه‌تنها هیچ خودروی سنگینی جایگزین نشده، بلکه بازمهم رئیس‌جمهور در نیمه دی سال جاری در اردبیل خط تولید خودروی سنگینی به نام «چاپار» را افتتاح کرده است؛ اقدامی که به اعتقاد برخی از فعالان این بخش، صرفاً نمادین بود. بسیاری از صاحب‌نظران این حوزه بر این باورند که جایگزینی خودروهای سنگین فرسوده نیازمند منابع مالی است که این منابع در اختیار دولت قرار ندارد؛ اما معلوم نیست چرا مسئولان صرفاً به افتتاح‌های بدون نتیجه دل خوش کرده‌اند. امیرحسن کاکایی، عضو هیئت‌علمی دانشگاه علم‌وصنعت، در گفت‌وگو با «شرق» عنوان می‌کند: ساخت خودروی سنگین در داخل کشور در ۳۰ سال گذشته زیان‌ده بوده است.

بهمن‌سال ۹۶، طرح جایگزینی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل تجاری با حضور رئیس‌جمهور کلید خورد. قرار بود در این طرح از طریق منابع مالی صندوق توسعه ملی و مدیریت اجرایی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، ۲۰۲هزارو ۵۰۰ دستگاه انواع اتوبوس، کامیون، کشنده، کامیونت و مینی‌بوس فرسوده در سه سال اسقاط و با جایگزینی تولیدات استاندارد داخلی، نوسازی شود. از زمان آغاز این طرح تا امروز، هیچ اثری از نوسازی ناوگان فرسوده نیست و تردد خودروهای سنگین فرسوده در جاده‌ها، نفس مردم کلان‌شهرها را تنگ کرده است. با وجود این، رئیس‌جمهور نیمه دی نیز در اردبیل در خط تولید خودروی «چاپار» حاضر شد تا شاید تکانی به طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل داده بشود. این در حالی است که غلامرضا خادمی‌یزدی، رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان حمل‌ونقل جاده‌ای، درباره تولید انبوه این خودرو به تاجران نیزوز می‌گوید: با وضعیت فعلی تحریم‌ها، امکان انبوه‌سازی این خودرو وجود ندارد. درحال‌حاضر سایا و ایران‌خودرودیزل به ثبت‌نام‌نندگان خودروهای سنگین پیشنهاد داده‌اند برآید را جایگزین خودروهای سنگین کنند. او ادامه می‌دهد: متأسفانه به دلیل نبود قطعه‌کافی، هنوز این خودروی ملی به تولید انبوه نرسیده است؛ بنابراین هنوز قیمت نهایی این خودرو مشخص نیست. از این اقدامات نمادین در کشور زیاد رخ داده است و حالا برای مشخص‌شدن قیمت نهایی این خودرو باید منتظر ماند. خادمی‌زاده عنوان می‌کند: متأسفانه در دو سال گذشته خودروسازان خودروهای سنگین نتوانسته‌اند خودروهای معوق خود را روانه بازار کرده و به دست مشتری برسانند.

ردخبر تحویل برآید به‌جای خودروی سنگین
اگرچه خادمی‌زاده از پیشنهاد خودروسازان برای تحویل برآید به‌جای خودروهای سنگین خبر می‌دهد، امیرحسین قناتی، مجری طرح جایگزینی خودروهای

اقتصاد



طرح جایگزینی خودروهای سنگین هنوز در نقطه صفر درجا می‌زند

افتتاح نمادین

فرسوده، در گفت‌وگو با «شرق» این ادعا را رد می‌کند؛ البته او ارائه اطلاعات درباره دلیل توقف طرح نوسازی ناوگان فرسوده را به روز شنبه موکول می‌کند. رضا رستمی، نایب‌رئیس کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی کشور نیز در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند در رابطه با پیشنهاد دریافت برآید، چیزی نشنیده است. او به این پرسش که چرا طرح جایگزینی خودروهای فرسوده با گذشت بیش از دو سال از آغاز آن به سرانجام نرسیده است، این‌گونه پاسخ می‌دهد: این طرح هنوز اجرا نشده است، گفته‌اند برای نوسازی ناوگان برنامه‌ای دارند؛ اما هنوز این برنامه ابلاغ رسمی نشده است. قرار بود یک خودروی فرسوده بالای ۲۵ سال را خارج کنیم و به‌جای آن یک خودرو با تسهیلاتی که می‌دهند، جایگزین شود؛ بااین‌حال هنوز این مسئله اجرایی نشده است. رستمی مشکل مالی را مهم‌ترین دلیل اجرانشدن طرح جایگزینی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل تجاری اعلام می‌کند. به گفته او: باید برای چنین طرحی منابع مالی تأمین شود. بانک‌هایی باید پای کار بایند و تسهیلاتی را برای این کارها در نظر بگیرند. کار کوچکی نیست که خیلی زود انجام شود. کار خیلی بزرگی در کشور است و تأمین منابع مالی آن سخت است.

شرکت محوری، راهی برای اجرای برنامه نوسازی
نایب‌رئیس کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی کشور با تاکید بر اینکه نمی‌توان ناوگان سنگین کشور را یکباره نوسازی کرد، اجرای این برنامه را به صورت مرحله‌ای امکان‌پذیر می‌داند. او می‌گوید: قیمت هر کامیون بین دو تا دوونیم میلیارد تومان است. پیشنهاد دولت برای جایگزینی کامیون‌های فرسوده این است که ۵۰ درصد وام بلاعوض پرداخت کند، ۳۰ درصد وام بلندمدت و ۲۰ درصد هم آورده فرد یا شرکتی باشد که قصد دارد نوسازی انجام دهد. رستمی اضافه می‌کند: ما به دولت پیشنهاد دادیم که برای نوسازی به سمت شرکت‌محوری حرکت کند. اجرای چنین طرحی نیازی به منابع مالی قوی دارد. بحث وام و تأمین مالی را برخی بانک‌ها باید انجام دهند. بانک مرکزی

می‌گوید: شرکت‌های خودروی سنگین ایران روزبه‌روز ضعیف‌تر شده‌اند و برخی شرکت‌ها هم خوابیده‌اند. تکان خوردن این شرکت‌ها زمان می‌برد اما اصل ماجرا در نوسازی ناوگان فرسوده، پول و برنامه است.

او تاکید می‌کند: مکانیسم تولید انبوه خودروی سنگین با خودروهای سواری متفاوت است. اگر یک کارخانه خودروی سنگین سالانه صد هزار خودرو بسازد، عدد خیلی بزرگی است؛ درحالی‌که واحدهای تولید خودروی سواری سالانه یک‌میلیون خودرو می‌سازند.

اقتصاد نامناسب دلیل عدم نوسازی

کاکایی عوامل اقتصادی و نحوه تعیین هزینه حمل‌ونقل را عامل مؤثری در توقف نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین در کشور معرفی می‌کند.

او اضافه می‌کند: در دنیا پلیس به خودروهای فرسوده اجازه تردد نمی‌دهد. در نتیجه افراد برای دوام فعالیت ناگزیر به جایگزینی خودروی فرسوده خود هستند اما در ایران پلیس راهنمایی‌وراندگی به دلائیل مختلف که عمده آن اجتماعی است، جلوی تردد خودروهای فرسوده را نمی‌گیرد. در شرایطی که قیمت کامیون یک میلیارد تومان است و یک کامیون ۴۰ ساله با کمترین هزینه تردد می‌کند، دارنده خودروی نو قادر به رقابت با خودروهای فرسوده نیست.

این عضو هیئت‌علمی دانشگاه علم و صنعت می‌گوید: اقتصاد حمل‌ونقل جاده‌ای تناقض‌هایی دارد و هرروز بیمارتری می‌شود، به همین خاطر کمتر کسی جرئت می‌کند پولش را در چرخه اقتصادی حمل‌ونقل سنگین وارد کند.

او درباره دلیل افتتاح پروژه جدید توسط رئیس‌جمهور درحالی‌که پروژه‌های قبلی بدون نتیجه مانده، بیان می‌کند: این سؤال را باید به شکل دیگری پرسید. من متعجب هستم که چرا یک نفر در چنین شرایطی وارد چرخه تولید خودروی سنگین شده است، وگرنه رئیس‌جمهور طبق معمول در سفرهای استانی خود برخی پروژه‌ها را افتتاح کرده است. کاکایی ادامه می‌دهد: ما در ایران ۳۰ خودروساز داریم و ۳۴ پروانه در زمینه وجود دارد که سال‌هاست تکلیف آن مشخص نشده است. افرادی پروانه که می‌گیرند، می‌توانند از مبادی مختلف وام بگیرند. مجوز واردات و صادرات بگیرند و از برخی مزایا استفاده کنند؛ اما درحال‌حاضر وضعیت این پروانه‌ها مبهم است.

او یادآور می‌شود: مورد اخیرى که شاهد افتتاح آن از سوی رئیس‌جمهور بودیم، گویا یکی از کارآفرینانی است که به‌ظاهر دوست دارد حرکتی در کشور انجام دهد و اشتغال ایجاد کند. واقعیت این است که اقتصاد خودروی سنگین سال‌هاست با چالش جدی روبه‌رو است و در ۳۰ سال گذشته بسیاری از واحدهای سازنده خودروهای سنگین زیان‌ده هستند. این عضو هیئت‌علمی دانشگاه علم و صنعت می‌گوید: خیلی از اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های فرسوده دست شرکت‌های دولتی است و این خودروها اکثرًا کهنه، قدیمی و دودزا هستند اما دولت اقدامی برای نوسازی آنها نمی‌کند.

این عضو هیئت‌علمی دانشگاه علم‌وصنعت از ریفرمیت پتروشیمی‌ها حداقل مشابه بنزین تولیدی پالایشگاه‌ها بوده است. در پایان ذکر این نکته مهم ضرورت دارد که برای اطمینان علمی و جلب اعتماد افکار عمومی، می‌بایست تدبیری اندیشید تا در این قبیل موارد سازمان مشخصی مثل سازمان ملی استاندارد، حق اظهارنظر تخصصی و علمی داشته باشد و اظهارنظر کارشناسی آن (بدون هرگونه ملاحظات سیاسی) قاطع‌الخطاب می‌اجازت می‌شود. «مجلس نهم درباره وضعیت

آلاینده‌ی بنزین‌های تولیدی صنایع پتروشیمی (ریفرمیت) که در تاریخ ۲۰ بهمن ۹۳ چاپ شده بود، در ادامه آمده است: «جمع‌بندی: با عنایت به مراتب فوق و بررسی مستندات، مدارک و گزارش‌های واصله و موجود، جمع‌بندی و نتایج حاصله به شرح زیر می‌باشد:

۱- تأثیرگذاری بنزین عرضه‌شده در جایگاه‌های سوخت بر افزایش آلودگی هوای کلان‌شهر تهران فاقد هرگونه گزارش مستند علمی می‌باشد. ۲- بنزین مصرفی تهران از طریق پالایشگاه‌های تهران و امام خمینی سازنده تأمین می‌شد و ریفرمیت پتروشیمی از جنوب به تهران ارسال نشده است.

۳- ارتباط افزایش سرطان طی سال‌های گذشته با ریفرمیت تولیدی پتروشیمی‌ها از لحاظ علمی اثبات نشده است. ۴- اغلب آزمایش‌های انجام‌گرفته در آزمایشگاه‌ها و سنجش آلاینده‌ها در ایستگاه‌های سنجش از جامعیت لازم برخوردار نبوده و قابل استناد نمی‌باشد. ۵- آلاینده‌ها طیف وسیعی را شامل می‌گردد، لذا تأکید صرف بر ترکیبات آلی فرار از اعتبار علمی لازم برخوردار نمی‌باشد. ۶- میزان بنزن ریفرمیت تولیدی پتروشیمی‌ها برخی پایین‌تر و برخی مشابه ریفرمیت واحدهای پالیشگاهی می‌باشد؛ بنابراین بنزین تولیدشده

گذر

برگزاری همایش فقر‌پژوهی

● نخستین همایش فقرپژوهی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با شعار «مقابله با فقر نیازمند اراده، آگاهی و حمایتگری است»، در روزهای ۲۵ و ۲۶ دی برگزار می‌شود. اختتامیه جشنواره پایان‌نامه‌های برتر دانشجویی در حوزه فقر نیز در چارچوب همایش فقرپژوهی در تاریخ ۲۶ دی‌ماه در سالن همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار خواهد شد. بنا به اطلاعیه سایت رسمی این همایش (www.pov-irty-research.ir)، هدف از برگزاری این همایش، شناخت و تقویت اجتماع ملی پژوهشگران حوزه فقر، تعامل میان حوزه «سیاست‌گذاری- اجرا» و «دانشگاه- پژوهش» و تشویق و ترغیب دانشگاهیان به انجام پژوهش‌های حاوی توصیه سیاستی در زمینه ابعاد مختلف فقر عنوان شده است.در این همایش علاوه بر معرفی برگزیدگان برترین پایان‌نامه‌ها و رساله‌های دانشجویی حوزه فقر، پنل‌هایی درباره «فقر چندبعدی» و «فقر آموزشی» با ارائه استادان دانشگاه، پژوهشگران و مسئولان اجرایی برگزار خواهد شد. سسه پنل تخصصی این همایش با عنوان‌های «تحلیل فقر چندبعدی در ایران»، «مبارزه با فقر آموزشی (تحلیل رویکرد برندگان جایزه نوبل ۲۰۱۸)» و «رسانه، بازنامایی و مطالعه فقر (اثر برگزیده دانشجویی در حوزه فقر از نگاه خبرنگاران)» در روزهای چهارشنبه و پنجشنبه (۲۵ و ۲۶ دی) برگزار خواهد شد.آثار برگزیده دانشجویی در حوزه فقر در این همایش ارائه و مورد بحث مخاطبان و خبرنگاران مشارکت‌کننده در همایش قرار خواهد گرفت. شایان ذکر است از میان آثار حاضر در همایش از پایان‌نامه‌های برتر تجلیل خواهد شد.در پنل «مبارزه با فقر آموزشی (تحلیل رویکرد برندگان جایزه نوبل ۲۰۱۸)، علی زرافشان (معاون سابق متوسطه وزارت آموزش‌وپرورش)، علی باقرزاده (مشاور وزیر و رئیس مرکز اطلاع‌رسانی حوزه وزارتتی آموزش‌وپرورش)، احمد میدری (معاون رفاه اجتماعی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی)، زهرا میل‌علمی (عضو هیئت‌علمی دانشگاه مازندران)، طیبه موسوی (کارشناس آموزش‌وپرورش)، سعید نوری‌آزاد (فعال رسانه‌ای)، مهدی بهلولی (فعال صنفی فرهنگیان) و شمار دیگری از مسئولان اجرایی و دانشگاهیان به طرح بحث و سخنرانی خواهند پرداخت.در پنل «تحلیل فقر چندبعدی در ایران»، باقر درویشی (عضو هیئت‌علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه ایلام)، یعقوب اندایش (عضو هیئت‌علمی دانشگاه شهید چمران اهواز)، علی دینی‌ترکمانی (عضو هیئت‌علمی مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی)، میرحسین موسوی (عضو هیئت‌علمی دانشگاه الزهرا)، اسمعیل ابونوری (عضو هیئت‌علمی دانشگاه سمنان)، فرشاد طاهمی‌اردستانی (عضو هیئت‌علمی دانشگاه صنعتی شریف)، مریم شریفیان‌ثانی (عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم زیستی و توان‌بخشی)، سیدهدای موسوی‌نیک (مدیرکل دفتر مطالعات رفاه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی) و همچنین شماری از دانش‌آموختگان که در زمینه فقر چندبعدی کار پژوهشی انجام داده‌اند (مرتضی نصرت‌آبادی، جواد عرب یارمحمدی و مرضیه گودرزی) به ارائه بحث و گفت‌وگو خواهند پرداخت.در پنل «رسانه و فقرپژوهی»، آثار برگزیده دانشجویی ازسوی شوروی علمی از حیث عمومی و مسئله‌محوربودن و ارزش رسانه‌ای توسط شماری از خبرنگاران پیش‌گسوت در جوان حوزه اجتماعی و فقر ارزیابی می‌شود.اختتامیه همایش و تقدیر از برگزیدگان دانشجویی و استادان راهنمای این دانش‌آموختگان نیز در چارچوب اختتامیه سوسمین کنفرانس حکمرانی و سیاست‌گذاری عمومی در روز پنجشنبه ساعت ۱۵ تا ۱۸ در مرکز همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار خواهد شد. شایان ذکر است اختتامیه همایش با حضور وزرای تعاون، کار و رفاه اجتماعی و علوم، تحقیقات و فناوری و برخی مسئولان دیگر برگزار خواهد شد.کلیه علاقه‌مندان به مشارکت در کنفرانس می‌توانند برای ثبت‌نام به سایت کنفرانس حکمرانی (http://gppconference.ir) مراجعه کنند. برای دانشجویان و محققان حوزه فقرپژوهی تخفیف ۷۰درصدی ثبت‌نام لحاظ می‌شود. دانشجویان و دانش‌آموختگانی که اثری پژوهشی در حوزه فقر داشته و مایل به استفاده از این تخفیف هستند می‌توانند با دبیرخانه همایش فقرپژوهی به شماره ۶۶۵۹۱۳۶۴ تماس بگیرند.

شرکت مشاور سرمایه‌گذاری معیار

دارنده مجوز رسمی از سازمان بورس و اوراق بهادار

مدیریت ثروت خود را به معیار بسپارید

تلفن: ۵-۸۸۱۹۲۱۵۴

۶-۸۸۱۹۲۴۷۵

تهران تا ۵ سال آینده در تأمین آب به مشکل برمی‌خورد

بلندمدت، ۴۹ درصد بارندگی‌ها در استان تهران رشد داشته است.مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای تهران ادامه داد: از اول مهر تا ۱۶ دی‌ماه نیز ورودی آب سدهای پنج‌گانه تهران چهار درصد افزایش داشته و به ۲۲۶ میلیون مترمکعب رسیده است.او ادامه داد: امسال به دلیل شرایط خوب مخازن سدها، استفاده بیشتری از آب‌های سطحی برای تأمین آب شرب صورت گرفت؛ به‌طوری‌که ۲۷ درصد رشد داشته است.

گفت: این عدد به اندازه تعداد یک شهر متوسط است؛ بنابراین اگر مسئولان و مجلسی‌ها به موضوع طرح‌های آب‌رسانی تهران که در حال اجراست یا باید اجرای آن آغاز شود، توجهی نکنند، شک نکنید تا پنج سال آینده تهران در تأمین آب شرب به مشکل برخورد خواهد خورد.رضوی درباره وضعیت سدهای پنج‌گانه تهران نیز گفت: بارندگی‌ها از اول مهر تا ۱۸ دی‌ماه نسبت به سال گذشته ۱۳ درصد کاهش داشته، اما نسبت به

مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای تهران با اشاره به اینکه سالانه ۲۵۰ هزار نفر به جمعیت استان تهران اضافه می‌شود، گفت: اگر به طرح‌های آب‌رسانی تهران توجه نشود، شک نکنید که تا پنج سال آینده تهران در تأمین آب به مشکل برخورد خواهد خورد.

سیدحسن رضوی در گفت‌وگو با فارس، با اشاره به اینکه سالی ۲۵۰ هزار نفر به جمعیت استان تهران اضافه می‌شود،