



سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست:

فقط ۳۸ درصد بنزین تولید داخل استاندارد یورو ۴ دارد

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست ضمن توضیح در باره علت حل نشدن معضل آلودگی هوا درباره تولید سوخت استاندارد در کشور گفت: تنها ۳۸ درصد بنزین تولیدی در کشور استاندارد است.

داریوش گل‌علیزاده، سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره منابع انتشار آلودگی در کشور اظهار کرد: منابع انتشار آلودگی در سال‌های اخیر نه‌تنها کم نشده، بلکه افزایش پیدا کرده‌است، به طوری که تعداد خودروهای غیر استاندارد، فرسوده، جمعیت، فعالیت صنایع و مصرف انرژی بیشتر شده است.

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست به مصرف بنزین روزانه در تهران و کل کشور اشاره کرد و توضیح داد: در تهران روزانه ۱۶ میلیون لیتر بنزین و در کشور ۱۰۲ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل مصرف می‌شود. این مواد سوخت فسیلی هستند و انتشار آلاینده‌های ناشی از مصرف آنها باعث بروز اثرات جمعی می‌شود.

به گفته وی مصرف سوخت در نیروگاه‌ها، صنعت، خودرو، موتورخانه‌ها، سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی باعث تجمع آلاینده‌ها می‌شود. این اثرات جمعی بیش از ظرفیت تهویه هوا هستند، بدین جهت باد نمی‌تواند آلودگی را تخلیه کند.

وی تصریح کرد: در تابستان نیز همین میزان انتشار وجود دارد، اما عدم وارونگی دما باعث تخلیه آلودگی و شاخص مطلوب کیفیت هوا می‌شود.

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست تأکید کرد: مشکل اصلی ما این است که طی این سال‌ها هیچ اتفافی برای منابع انتشار ما نیفتاده‌است. با نداشت تکالیف انجام نشده مواجه هستیم این در حالی است که حمل و نقل عمومی را باید توسعه دهیم، خودروهای فرسوده را از رده خارج کنیم که هیچ کدام اتفاق نیفتاده‌است.

گل‌علیزاده درباره توزیع سوخت استاندارد در کشور اظهار کرد: در کشور ۳۸ درصد بنزین تولیدی منطبق بر استاندارد دهای یورو ۴ است که علاوه بر استان تهران در کلاشهرها توزیع می‌شود.

وی در پاسخ به این پرسش ایسنا که در صورت توزیع سوخت استاندارد در کلاشهرها علت آلودگی هوای کلاشهرهایی مانند اراک، اصفهان و خوزستان چیست، گفت: سوخت استاندارد دیزل انتشار آلودگی به اندازه استاندارد دارد. اثرات جمعی تعداد خودروهای موجود و عدم تعویض تجهیزات آلایندگی مانند کاتالیست یا فیلتر گاز دوده باعث به وجود آمدن چنین شرایطی می‌شود. در صورت عدم تعویض این تجهیزات خودرواز حالت استاندارد خارج می‌شود، انتشار آلایندگی بیشتری دارد و باید از طریق مراکز معاینه‌هی رصد شود.

گل‌علیزاده افزود: در شرق، جنوب و غرب تهران صنایعی هستند که به اندازه خود، آلاینده منتشر می‌کنند. موتورخانه‌های بخش تجاری و خانگی نیز از دیگر منابع انتشار هستند. با بار گذاری بیش از ظرفیت، تهویه انجام نمی‌شود و آلودگی ادامه دارد.

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست به تعداد خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده کشور اشاره کرد و گفت: از ۲۵ میلیون خودرو شماره گذاری شده در کشور حدود ۶/۵ میلیون خودرو فرسوده هستند که مصرف انرژی و انتشار آلایندگی بیشتری دارند. همچنین حدود ۹۰ درصد از ۱۲ میلیون موتورسیکلت در حال تردد فرسوده، کاربراتوری و غیراستاندارد هستند.

وی افزود: اکنون با سوخت یورو ۵ و نیز ۶ در صورت انتشار بیش از ظرفیت، اثرات جمعی به صورت آلودگی نمود پیدا می‌کند. در صورت وزش باد با سرعت لازم، تخلیه آلایندگی صورت می‌گیرد، هوا تهویه و صاف می‌شود. اکنون وارونگی دما باعث حبس آلودگی در ارتفاع تنفس مردم می‌شود که آسیب‌های بسیاری برای سلامتی آنان به دنبال دارد.

گل‌علیزاده ادامه داد: تمامی این موارد که به آنها اشاره شد عوامل تشدیدکننده هستند. ما نمی‌گوییم باید مازوت‌سوزی انجام شود، اما عامل اصلی آلودگی هوا مازوت نیست، چراکه اگر این نظریه صادق باشد، در صورت عدم مازوت‌سوزی و گازسوز شدن تمامی نیروگاه‌ها باید مشکل آلودگی هوا نداشت‌ه باشیم که اینگونه تمام برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری‌های خود را زیرسؤال می‌بریم.

وی مشکل اصلی را انجام نشدن تکالیف و راهکارهای اصلی که منجر به کاهش آلودگی هوا می‌شود، دانست و توضیح داد: به دلیل شرایط اقتصادی کشور و محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها نتوانستیم کیفیت سوخت را ارتقا دهیم، توزیع سراسری سوخت استاندارد داشته باشیم، به نوسازی و توسعه حمل و نقل عمومی بپردازیم، نیروگاه‌های تجدیدپذیر ایجاد کنیم و موتورسیکلت‌ها و خودروها را نو کنیم. تمامی این موارد باعث قرار گرفتن در شرایط فعلی شده‌است.

گل‌علیزاده به ارائه راهکارهای کاهش آلودگی هوا پرداخت و افزود: با الکتریکی کردن حمل و نقل عمومی تهران و ورود خودروی نو احتمال حل مشکل آلودگی تهران وجود دارد، اما به هر حال این موارد نیز آلایندگی خاص خود را دارند.

وی اضافه کرد: حل مشکل آلودگی هوا نیازمند تأمین الزامات، زیرساخت‌ها و اعتبارات لازم است. به عنوان نمونه باید برای کمبود حمل و نقل عمومی در کلاشهرهایی مانند تهران سرمایه‌گذاری کنند و اتوبوس نو وارد شهرها کنند. با توسعه مناسب و کارآمد شدن حمل و نقل عمومی مردم به خودروهای کس‌نر نشین رو نمی‌آورند، چراکه استفاده و وسایل حمل و نقل عمومی هم اقتصادی و هم راحت‌تر است. اکنون حمل و نقل عمومی ما کارآمد و جوابگوی نیازهای مردم نیست، چراکه مناطق را به‌طور کامل پوشش نمی‌دهد.

گل‌علیزاده در پایان گفت: راهکار‌ها مشخص است، تنها دولت و مجلس باید اعتبارات و نیازمندی‌های لازم را تأمین کنند.

شهروند - تهران: مسیر شرق به غرب خیابان خاوران واقع در منطقه ۱۵ در فاصله تقریباً دو کیلومتر از خیابان نبرد تا فرهنگسرای خاوران فاقد روشنایی مناسب است. در این مسیر دو ایستگاهی بی‌ارزی نیز وجود دارد که مسافران برای استفاده از آن باید عرض خیابان را رد کنند و این مسئله خطرآرایی برای عابران پیاده به‌وجود آورده است. از مسئولان شهرداری تقاضا دارم رسیدگی کنند.

شنبه ۲۴ دی ۱۴۰۱ | ۲۲ جمادی‌الثنی ۱۴۴۴ | ||||| **جامعه** ||||| شماره ۶۶۷۴

سرویس اجتماعی ۸۸۶۹۸۴۴۰۹

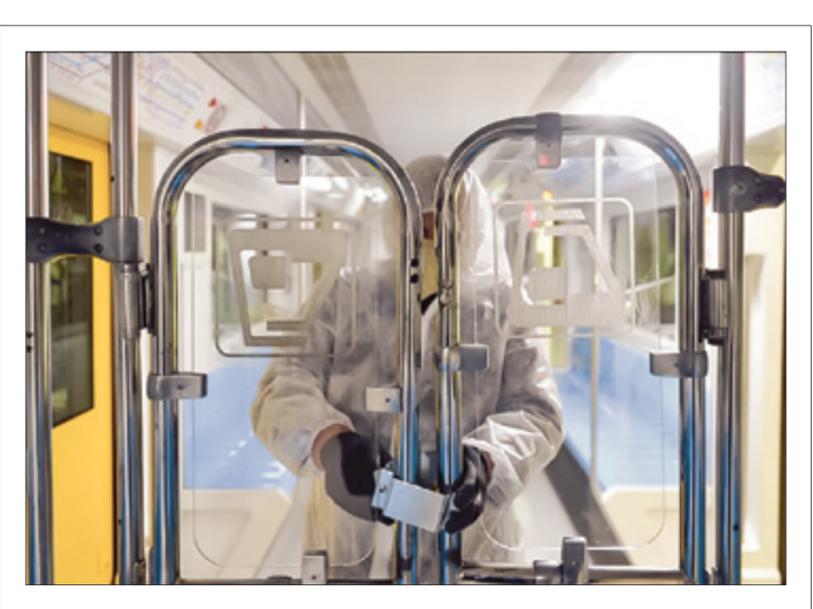
گفت‌وگو

سجاد آذری

مدیرعامل مترو تهران در گفت و گو با «جوان»:

واگن ملی را وارد خط مترو می‌کنیم

محسن هرمزی: انبارهای مترو در تهران و شرکت واگن‌سازی تهران، خالی از قطعه است



سال ۹۵ بود که قرارداد فاینانسی بین مترو تهران و یک شرکت چینی برای تحویل ۶۳۰ واگن مترو بسته شد، همه کارها انجام شده و قرار بود با پرداخت پیش‌پرداخت ۱۵ درصدی قرارداد شروع شود. ۱۵ ماه بعد هم اولین واگن‌های این قرارداد در مترو تهران آغاز به کار کند، ولی از همان زمان این پیش‌پرداخت ۱۵ درصدی مسکوت ماند و فکر دیگر نیز برای تأمین واگن مترو تهران در سال‌های بعد نشد تا وضعیت مترو تهران هر روز بحرانی‌تر از قبل شود. اکنون وضعیت به شکلی است که اعضای جدید کمیسیون عمران و حمل و نقل و تفریح شهروای شهر تهران

در گفت و گو با «جوان» تأکید می‌کنند در حال حاضر به دلیل کمبود واگن حتی اگر خطوط دیگری نیز افتتاح شود، واگنی برای استفاده از آن در این خطوط جدید وجود ندارد. به منظور بررسی راهکارهای اندیشیده‌شده برای حل مشکل مترو تهران به سراغ محسن هرمزی، مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) رفته‌ایم و در گفت و گو با او، آخرین کارهای انجام شده و برای به سرانجام رسیدن قرارداد ۶۳۰ واگن قبلی و داخلی‌سازی واگن‌های مترو نیاز شهر تهران را بررسی کرده‌ایم که در ادامه ارائه می‌شود.

قرارداد ۶۳۰ واگن به کجا رسیده‌است؟
قرارداد ۶۳۰ واگن بخشی از مجموع ۲هزار دستگاهی است که وزارت کشور و دولت متعهد بوده برای مترو کلاشهرها تأمین کند. کار این ۶۳۰ واگن سال ۹۵ نهایی‌شده و منتظر پیش‌پرداخت بودیم که در دولت قبلی اتفاق نیفتاد، اما اکنون با پیگیری‌هایی که انجام شده و دستور آقای رئیس‌جمهور و آقای مخبر قرار است از محل تخصیص نقت پیش‌پرداخت ۱۵ درصدی، کارسازی شود که دارد کارهای نهایی خود را در سازمان برنامه و بودجه طی می‌کند.

واگن‌سازی داخلی به کجا رسید؟
در مورد قرارداد واگن داخلی که به عنوان واگن ملی معروف است، کار گروهی در سنوات گذشته تشکیل می‌شود که شامل پنج شرکت واگن‌سازی تهران، مینا، جهاد دانشگاهی، تیوان ترمز و صدا فن است. اینها و با محورت مترو تهران تحت عنوان کارگروه قطار ملی با همدیگر همراه می‌شوند و یک طرح مفهومی به عنوان قطار ملی طراحی می‌کنند که یک قطار هفت واگنه است و امروز که دارم خدمت شما گزارش می‌دهم، تقریباً نزدیک ۹۶ الی ۹۷ درصد تست‌های انجام این کار پیشرفت داشته‌است؛ یعنی واگن ساخته‌شده و در مراحل تست‌های دینامیکی، استاتیکی، حرکتی و ایمنی است. یک شرکت مشاور اروپایی از روسیه گرفته‌ایم که همراه ماست و در مراحل تست، اکسس و پایش نهایی این کار را انجام می‌دهیم. امیدواریم تا پایان سال تست‌های ما شامل تست‌های ایمنی و موتورسیکلت‌ها و خودروها را تکمیل شود. این واگن برپایه تولید این پنج شرکت است که نام برده و هر کدام متولی یک جزئی از این واگن هستند و در این واگن بیش از ۸۵ درصد از تکنولوژی و تجهیزات داخلی استفاده کرده‌ایم. در این واگن تست‌ها و پایش برای این پنج شرکت می‌شود. ما یک قطار هشت واگنی به ۱۰۵ واگن قبلی اضافه کردیم که به عنوان استارت اولیه پروژه قطار ملی است و دارد مراحل ترک تشریفات خود را می‌گذراند.

ما در مترو تهران این قرارداد را با واگن ساز امضا و برای دوستان وزارت کشور ارسال کردیم که براساس جلسه‌ای که دو هفته پیش داشتیم، ان‌شاه‌الله آقای وزیر مترو جز تک تشریفات را به مترو و شهرداری تهران می‌دهند و قرارداد آن ابلاغ می‌شود. در کنار این موضوع یک مصوبه ۷۷ میلیون یورویی هم برای تأمین منابع مالی این ۱۰۵ دستگاه واگن داریم که البته بیشتر از ۷۷ میلیون یورو نیاز می‌شود، ولی دولت محترم و آقای مخبر یک مصوبه ۷۷ میلیون یورویی جهت استفاده منابع حاصل از فروش نفت داشتند، ردیفی را دیده‌اند و قرارداد کارگزاری آن در هفته گذشته بین مترو تهران و بانک شهر منعقد شده‌است.

فکر می‌کنم ان‌شاه‌الله با ابلاغ ترک تشریفات بحث واگن ملی پایدار شود و ما تا ماه آینده بتوانیم پیش‌پرداخت قرارداد آنها بر پایه دانش داخلی‌سازی خود را آغاز کنیم.
پس روند فعلی از آن قرارداد چه زمانی و چه تعداد واگن تحویل شود؟
پروسه این کار واگن‌ها یک پروسه تقریباً دو ساله است و بین یکسال و نیم تا دو سال اولین واگن آن تولید می‌شود، چون یک طراحی جزئیات دارد و از زمانی که ما قرار ۶۳۰ تا را ببندیم بین ۱۵ تا ۱۸ ماه طول می‌کشند تا واگن اول آن به دست ما برسد، بعد از آن هر ماه تعداد تولید واگن‌ها افزایش پیدا می‌کند، ولی باید اول یک واگن ماکاب ساخته شود.

روند در کل اینگونه است که بعد از پرداخت پیش‌پرداخت برخی از طراحی‌ها انجام خواهد شد و بعد یک واگن ماکاب ساخته می‌شود

قرارداد ۶۳۰ واگن به کجا رسیده‌است؟
قرارداد ۶۳۰ واگن بخشی از مجموع ۲هزار دستگاهی است که وزارت کشور و دولت متعهد بوده برای مترو کلاشهرها تأمین کند. کار این ۶۳۰ واگن سال ۹۵ نهایی‌شده و منتظر پیش‌پرداخت بودیم که در دولت قبلی اتفاق نیفتاد، اما اکنون با پیگیری‌هایی که انجام شده و دستور آقای رئیس‌جمهور و آقای مخبر قرار است از محل تخصیص نقت پیش‌پرداخت ۱۵ درصدی، کارسازی شود که دارد کارهای نهایی خود را در سازمان برنامه و بودجه طی می‌کند.

واگن‌سازی داخلی به کجا رسید؟
در مورد قرارداد واگن داخلی که به عنوان واگن ملی معروف است، کار گروهی در سنوات گذشته تشکیل می‌شود که شامل پنج شرکت واگن‌سازی تهران، مینا، جهاد دانشگاهی، تیوان ترمز و صدا فن است. اینها و با محورت مترو تهران تحت عنوان کارگروه قطار ملی با همدیگر همراه می‌شوند و یک طرح مفهومی به عنوان قطار ملی طراحی می‌کنند که یک قطار هفت واگنه است و امروز که دارم خدمت شما گزارش می‌دهم، تقریباً نزدیک ۹۶ الی ۹۷ درصد تست‌های انجام این کار پیشرفت داشته‌است؛ یعنی واگن ساخته‌شده و در مراحل ترک تشریفات خود را می‌گذراند.



جهاد دانشگاهی در بحث تراکتش و شرکت مینا در بحث بوژی واقعاً سعی و تلاش زیادی کرده‌اند و تکنولوژی خوبی را آورده‌اند. ما داریم با ساختگی‌رانه‌ترین روش و با نظارت مشاور بین‌المللی تست‌ها را انجام می‌دهیم و کار را پایش می‌کنیم. نظرات ساختگی‌رانه داریم تا ان‌شاه‌الله بعداً دچار مشکل نشویم و از نظر کیفیت و تست‌ها تا الان مشکلی نبوده‌است.

چه مواردی در واگن‌های داخلی نسبت به واگن‌های قبلی بهبود پیدا کرده‌است؟

سیستم تراکتشن کلاً تغییر پیدا کرده، سیستم بوژی نیز تغییر پیدا کرده، سیستم ترمز اصلاً در یک شرکت داش‌نبنیان در شیراز تولید می‌شود. ما همیشه سیستم ترمز را از کتار می‌گرفتیم، ولی الان توسط شرکت کی‌وی اس که یک شرکت ایرانی در شیراز است، سیستمش عوض شده و کار آن اکنون قابل رقابت با شرکت کتو است. در بحث طراحی تراکتش و سیستم تعلیق نیز می‌توانم بگویم دوستان جهاد در لبه‌های علمی حرکت کرده‌اند.

ظرفیت واگن‌ها هم تغییری کرده‌است؟

خیر. ظرفیت‌ها همان ظرفیت قبلی است.

در مورد اورال واگن‌ها چه کارهایی در حال انجام است؟

بهره‌داری جزئی از هلدینگ مترو است و برای اورال ما قرارداد جاری با مترو تهران داریم. اکنون هم اورال قطارهای DC نسل قدیم را انجام می‌دهیم و هم به شکل جاری و به مرور اورال قطارهای سری ۳۰۰ و آلومینیومی را انجام می‌دهیم.

قبلاً که با اعضای شورای شهر صحبت می‌کردیم، تأکید داشتند که وضعیت اورال هم خیلی لب مرزی است و اگر این اورال نباشد شرایط بحرانی می‌شود. وضعیت واقعاً اینگونه است؟

دقیقاً به همین شکل است، متأسفانه می‌توانم بگویم در سنوات گذشته نسبت به تأمین واگن و قطعه در شهرداری تهران هیچ حرکتی انجام نشده‌است. قراردادی در چهار، پنج سال گذشته منعقد شده که نمونه آن همین قرارداد ۶۳۰ واگن است و پیش‌پرداختی هم نشده‌اند. از طرف دیگر انبارهای مترو تهران نیز و شرکت واگن‌سازی تهران امروز خالی از قطعه هستند. در این خصوص هم بحث نقدی‌نگی مطرح بود و هم در جاهایی متأسفانه شاید سوءمدیریت موجب شد تا امروز شاهد باشیم که ما در بحث واگن دچار یک شرایط بحرانی اضطراری باشیم.

وضعیت تهران با توجه به شرایطی که تصویرسازی کردید، قرار است در سال‌های آینده به چه شکل باشد؟

برای بعد از آن چه کار کرده‌شود هم چینی‌ها و هم داخلی‌ها، چگونه خواهد بود؟

کیفیت چینی‌ها که مشابه قراردادهای سری ۳۰۰ یا سری آلومینیومی است که در مترو شهر تهران برای تکمیل خطوط آینده و همین خطوط موجود برای رسیدن به این نقطه که به سرفاصله مطلوب ما یعنی ۳ دقیقه برسد به هزار و ۵۰۰ دستگاه واگن نیاز دارد.

تعداد واگن‌هایی که امروز داریم کلاً چه مقدار است؟
تعداد قطارهای هفت واگنه ۱۶۷ رام است که هزار و ۱۶۹ واگن می‌شود. تعداد قطارهای سه واگنه چهار رام است که ۱۲ واگن می‌شود. تعداد قطارهای AC ۱۲۹ رام و قطارهای DC نیز ۴۲ رام است. لوکوموتیو خط ۵ هم ۶۶ دستگاه است و واگن‌های دو طبقه نیز ۲۶۰ عدد است.
پس فعلاً بخشی از نیاز به واگن‌ها را با اورال قبلی‌ها و چیزی که داریم تا ۱۵ ماه آینده تأمین می‌کنید و بعد از این زمان می‌توان پیش‌بینی کرد که اوضاع قطار و مترو تهران بهتر از قبل شود.

ان‌شاه‌الله همینطور است.



ان‌شاه‌الله همینطور است.

حسین سروفاقت

۷۷۰

رفته بود افغانستان؛ مأموریت خارج از کشور. گفت پیرمردی را دیدم که سطل زباله را می‌گشت. پرسیدم پیرمرد! چند تا بچه داری؟ گفت هشت تا دختر؛ دو تا وارد کردم، شش تا مانده.

پرسیدم شوهر شان دادی؟ گفت نه؛ بدهی داشتم. جای بدهی ادا‌م!

ادانت رسمی CNN توثیت کر ده‌است:

– در امریکا نوزادان سیاه‌پوستی که توسط پزشکان سیاه‌پوست به دنیا می‌آیند، اغلب زنده می‌مانند، اما در صورت حضور پزشک سفیدپوست، مرگ و میر شان تا سه برابر افزایش می‌یابد!

چه بر بلند و اوها یو در امریکا، چه کابل و قندهار در افغانستان؛ ظلم و تبعیض همه جا زشت است!

هر کجا مردم به شهروندان در چه یک و در چه دو تقسیم شوند، برخی انسان باشند و برخی انسان تر... بی‌تردید آنجا غروب ارزش‌های انسانی است.

هیچ حیوانی به حیوانی نمی‌دارد رو / آنچه این نامردمان با جان انسان می‌کنند



راه‌اندازی سامانه سچل محکومیت‌های مالی

۴ هزار و ۶۰۰ فعال اقتصادی

بدون پرونده مالیاتی شناسایی شدند

رئیس مرکز آمار و فناوری اطلاعات قوه قضائیه گفت: سامانه «سچل محکومیت‌های مالی» با هدف شفاف‌سازی در فعالیت‌های اقتصادی و ایجاد زمینه اعتبارسنجی راه‌اندازی شد. محمد کاظمی‌فرد، رئیس مرکز آمار و فناوری اطلاعات قوه قضائیه با بیان اینکه یکی از تکالیف مرکز آمار و فناوری اطلاعات قوه قضائیه که هم در سند تحول قضایی و هم در برنامه ششم توسعه قید شده، طراحی «سامانه‌سچل محکومیت‌های مالی» است، گفت: این سامانه از سال گذشته در راستای شفافیت فعالیت‌های اقتصادی و ایجاد زمینه اعتبارسنجی راه‌اندازی شد و امکان استعلام برخط کلیه محکومیت‌های مالی اشخاص محکوم‌علیه و عدم ایفای تعهد اسناد لازم‌الاجرای سازمان ثبت را برای بانک‌ها، مؤسسات مالی و اعتباری، دستگاه‌های اجرایی و اشخاص حقیقی فراهم آورد. وی با بیان اینکه معاون اول رئیس‌جمهور نیز تمام دستگاه‌های اجرایی را ملزم به استفاده از سامانه سچل محکومیت‌های مالی کرده‌است، گفت: به موجب این ابلاغ، تمام دستگاه‌های مشمول باید قبل از انجام هرگونه اقدامی، استعلامات لازم را از سامانه سچل محکومیت‌های مالی دریافت کنند.

رئیس مرکز آمار و فناوری اطلاعات قوه قضائیه یادآور شد: هم‌اکنون بانک مرکزی و وزارت صمت از طریق مرکز ملی تبادل اطلاعات، دستگاه‌های دولتی از طریق سامانه‌های خودکاربری اشخاص حقوقی و عموم مردم از طریق پنجره واحد قوه قضائیه به داده‌ها و اطلاعات سامانه سچل محکومیت‌های مالی دسترسی دارند.

کاظمی‌فرد با بیان اینکه در راستای پیشگیری از بروز اختلافات در معاملات و همچنین تقارن اطلاعاتی برای طرفین معامله، هر شخص حقیقی می‌تواند با طرف مقابل خود، اعتبار معاملات وی را در پنجره واحد قوه قضائیه استعلام کند، گفت: در سال گذشته ۲۰ هزار شخص حقیقی از این ابزار استفاده کردند. در همین رابطه، هادی خانی، معاون وزیر اقتصاد و سرپرست مرکز اطلاعات مالی کشور طی سخنانی گفت: امید داریم که با مساعدت و همکاری قوه قضائیه بتوانیم عقب‌ماندگی‌های موجود در زمینه اجرای قانون مبارزه با پولشویی و قانون مبارزه با تأمین مالی مبارزه با تروریسم را با سرعت و شتاب قابل‌توجهی جبران کنیم. وی با بیان اینکه هنوز چندین سامانه و زیرساخت مرتبط با اجرای قوانین مبارزه با پولشویی و تأمین مالی تروریسم از سوی دستگاه‌های ذیربط ایجاد نشده‌اند، گفت: یکی از این سامانه‌ها که هنوز ایجاد نشده، بانک اطلاعاتی اشخاص پرریسک و پرخطر از حیث مالی و اقتصادی است.

سرپرست مرکز اطلاعات مالی کشور در بخش دیگری از اظهارات خود، تعداد پرونده‌های مشکوک به پولشویی ارسال‌شده از ناحیه این مرکز به مراجع قضایی را هزار و ۳۱ مورد، عنوان کرد و گفت: منشأ احتمالی مالی شناسایی‌شده‌اند که با وجود آنکه سالیان سال فعالیت اقتصادی داشته‌اند، اما فاقد پرونده مالیاتی بودند، گفت: برآورد مالیاتی مرکز اطلاعات مالی کشور از میزان فرار مالیاتی این افراد ۲۴ هزار میلیارد تومان است.

خبر کوتاه

وزیر تهرود، کار و رفاه اجتماعی گفت: یکی از مهم‌ترین راهبردهای دولت سیزدهم، تأمین درمان رایگان برای مردم است و در این مسیر در حال بسترسازی برای اثبیت آن در کل مجموعه‌های درمانی هستیم.
وزیر آموزش و پرورش با بیان این‌که مطالعه تعلیم و تربیت از آموزش و پرورش باید به یک دفعه‌غلی ملی تبدیل شود، گفت: باید از سواد اسمی به سواد چندبعدی برسیم؛ سوادی که منجر به ایفای مسئولیت اجتماعی شود.

رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران از بدن‌زبان‌گره تاکسی‌های بانوان تهران خبر داد و گفت: امکان انتقال اسناد و اسقاط و جایگزینی تاکسی‌های بانوان فراهم شد.

قائم‌مقام وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: تمام فرآیند ارزشیابی و صدور گواهی درجه هنری هنرمندان میراث فرهنگی، صنایع دستی و هنرهای دستی به این وزارتخانه واگذار شد.

رئیس اورژانس کشور گفت: نظام سلامت ایران برای حفظ سلامتی زائران و پیشگیری از انتقال احتمالی بیماری‌ها، برنامه واکسیناسیون کلی سرخچه، فلج اطفال و کرونا را در مناطق ورودی زائران از کشورهای همسایه همچون پاکستان و افغانستان و از طریق دانشگاه‌های علوم پزشکی استان‌های همجوار اجرا می‌کند.

در حالی که رایزنی مقامات حج ایران در عربستان ادامه دارد، نماینده ولی‌فقیه در امور حج و زیارت اعلام کرد: ۸۵ هزار نفر زائر ایرانی به حج می‌روند.

دادستان عمومی و انقلاب تهران با اشاره به تعیین تکلیف ۷۳۴ دستگاه موتورسیکلت گفت: در استان تهران نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش ۸۰۰ درصدی کالای تعیین تکلیف شده را شاهد هستیم؛ ارزش این کالاها ۳۴ هزار میلیارد ریال است.

معاون تحقیقات و فناوری دانشگاه علوم توانبخشی و سلامت اجتماعی گفت: برای تأمین سلامتی زائران ایرانی و شرکت‌کنندگان مراسم رابعین که از کشورهای همسایه به‌سوی وارد مناطق مرزی کشورمان می‌شوند، نیازمند ساختار ملی هستیم.