

اقتصاد سرآمد

شنبه ۲۶ تیر ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۱۴

نگاه

مانع تراشی‌های آذربایجان جلوی افزایش صادرات ایران به روسیه را گرفته است

بیشترین صادرات ایران به روسیه از مسیر زمینی کشور آذربایجان می‌گذرد و این کشور مانع در این امر ایجاد می‌کند؛ به گونه‌ای که در پائیز و زمستان سال گذشته بعضی عبور کامیون‌های ترانزیتی ایران از این کشور از ۲۵۰ کامیون در روز به زیر ۳۰ کامیون در روز کاهش یافت.

به گزارش اقتصادسرآمد از فارس، در یکی دو سال گذشته صادرات ایران به روسیه، بیش از دو برابرس افزایش یافته و موجب ترافیک سنگین کامیون‌ها از مسیر زمینی آستانرا- آذربایجان به سمت روسیه شده است. طبق آمار، تردد از مرز آستانرا در پائیز و زمستان سال ۱۳۹۹ نسبت به سال‌های گذشته افزایش ۳۰۰ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین بر اساس اعلام فریبرز مرادی، مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان گیلان، صادرات از مرز زمینی آستانرا در سه‌ماهه نخست آستان سال ۱۳۹۹ از ۲۰۶ تن بوده است که این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۳ درصد رشد داشته است.

ظرفیت پایانه جاده‌ای آستانرا ۳۰۰ کامیون در روز است، لکن به دلایل مختلف از جمله سنگ اندازی کشور آذربایجان تاکنون در اغلب موارد امکان استفاده کامل از این ظرفیت وجود ندارد. مشکلات اساسی این مسیر ترانزیتی از نیمه دوم سال ۱۳۹۹ آغاز و پس از درگرفتن جنگ قره باغ میان آذربایجان و ارمنستان، تشدید شد.

به طوری که پس از اضمای صلح‌نامه قره باغ و نفوذ سیاسی زیاد ترکیه، کشور آذربایجان اقدام به وضع محدودیت‌هایی شدید بر عبور و مرور کامیون‌ها و کالاهای ترانزیتی ایران در مرز آستانرا نمود. محدودیت‌هایی که به بهانه‌های مختلف همچون تلاش برای کشف مواد مخدر انجام می‌گرفت و عبور کامیون‌ها را از حدود ۲۵۰ کامیون در روز به زیر ۳۰ کامیون در روز کاهش داد. موضوعی که توقف ۱۸الی ۱۰ روزه کامیون‌ها را در پایانه بار گمرک آستانرا به دنبال داشت و زمینه‌ساز نارضایتی رانندگان داخلی، خارجی و بازرگانان شد.توقف بیش از حد کامیون‌های ایرانی در گمرک آستانرا در حالی است که حدود ۵۰درصد از صادرات ایران به روسیه را مواد غذایی تازه‌اعم از میوه‌ها، سبزیجات و صیفی‌جات تشکیل می‌دهند که از فسادپذیری بسیار بالایی برخوردار هستند و ضروری است با کانتینرهای یخچالی و کامیون‌های یخچال‌دار و در اسرع وقت حمل شوند.

خاطر نشان می‌گردد تردد در صادرات کالاهای مذکور به روسیه، رقیب جدی ایران محسوب می‌شود و به نظر می‌رسد یکی از دلایل اصلی سنگ‌اندازی‌های کشور آذربایجان بر سر راه ترانزیت کالاهای ایرانی به روسیه، تعمیق روابط این کشور با ترکیه است.

کشور آذربایجان از طرق مختلف اعصم از پیچیده بودن فرآیند تشریفات ورود کامیون به این کشور، ترانزیت کالا از مرز زمینی آستانرای ایران به روسیه را مختل کرده است. کامیون‌های ایرانی پس از ورود به گمرک این کشور مورد ارزیابی‌های سخت و وقت‌گیر قرار می‌گیرند که بعضاً در حالت عادی و در فصول بهار و تابستان، منجر به معطلی ۲۴ الی ۴۸ ساعتی کامیون‌ها می‌شود. علاوه بر این گمرک آذربایجان، اقدام به شکستن پلمب کانتینر ها، تخلیه محصولات و سگ گردانی بر روی کالاهای می‌کند که عمل مذکور در کنار هزینه بر وقت‌گیر بودن، افت کیفیت و فاسد شدن محصولات را به دنبال دارد.

در کنار این معضل، گمرک آذربایجان به بهانه‌های مختلف دیگر چون قطعی سیستم‌ها، کمبود نیروی انسانی، نبود فضای کافی برای کامیون‌ها و... به طولانی کردن هرچه بیشتر زمان ترانزیت کالاهای ایرانی می‌پردازد. محدودیت‌هایی که در زمان‌های اوج صادرات ایران به روسیه و رفت و آمد زیاد کامیون‌های ایرانی بیشتر می‌شوند و موجب افزایش مدت زمان طی مسیر، فاسد شدن محصولات، افزایش کرایه‌های حمل و در نتیجه محدود شدن تجارت و صادرات ایران به روسیه می‌شود.از جمله محدودیت و مشکلات دیگر تجار ایرانی در گمرک آذربایجان، هزینه زیاد صدور مجوز عبور «دوزیوال» گفته می‌شود.

بر اساس قانون کشور آذربایجان، کامیون‌های ایرانی برای رسیدن به روسیه قبل از شروع مسیر باید دوزیوال آذربایجان را پرداخت کنند. هزینه مذکور حدود ۴۰۰ دلار است که جمعا در مسیرهای رفت و برگشت، توسط تجار ایرانی پرداخت می‌شود. لازم به ذکر است هزینه مجوز عبور فقط مختص کامیون‌های ایرانی است و شامل کامیون‌های روسی نمی‌شود. پس از عبور کامیون‌های ایرانی از مرحله سخت گمرک آذربایجان، در مسیر به سمت مرز روسیه نیز پلیس راه آذربایجان به بهانه‌های مختلف و بعضاً واهی به توقف و جریمه آن‌ها می‌پردازد. طبق مشاهدات عینی رانندگان ایرانی، کامیون‌های روس حتی با انجام تخلیفات جاده‌ای بدون هیچ مشکلی به مسیر خود ادامه می‌دهند اما این کامیون‌های ایرانی هستند که متوقف و جریمه می‌شوند.

این مشکلات و مسائل نه تنها ایجاد تاخیر باعث کاهش کیفیت محصولات ایرانی و متضرر شدن تجار و تولیدکنندگان داخلی می‌شود بلکه به دلیل رقابت ناسالم میان کامیون‌های ایرانی و روس، به نساوگان حمل‌ونقل کشور ضربه وارد می‌شود. همچنین با افزایش تقاضا در فصل سرما برای صادرات کالا به روسیه، این معضلات منجر به افزایش ۱۰۰ الی ۲۰۰ درصدی کرایه‌های حمل (از ۳ هزار دلار به ۶ الی ۸ هزار دلار) می‌شود. لازم به ذکر است که دولت ترکیه مساباات و بستر ترانزیتی خود به روسیه را طوری سامان داده که هزینه ترانزیت هر کانتینر از این کشور به روسیه، در تمامی فصول سال ثابت و برابر ۲ هزار دلار است

در همین راستا ضرورت دارد هر چه زودتر مشکلات مسیر ترانزیتی ایران به روسیه از مرز زمینی آستانرا حل شود زیرا در ماه‌های آینده، صادرات محصولات ایران به روسیه چند برابر می‌شود و بار دیگر این مسیر با تردد بسیار زیاد کامیون‌ها مواجه خواهد شد. رفع مانع تراشی‌های کشور آذربایجان باعث رسیدن کامیون‌ها در اسرع وقت به کشور روسیه می‌شود و امکان افت کیفیت محصولات و فاسد شدن آن را از بین خواهد برد.



زمین‌واحدهای طرح ملی مسکن تهران آماده‌نیست

مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران با بیان این‌که زمین‌های طرح ملی مسکن تهران آماده نیست، گفت: مسکن مهر طرحی بود که تعداد قابل توجهی از مردم را صاحب‌خانه کرد. به گزارش اقتصاد سرآمد، جلیل محبت‌خواه با اشاره به این‌که سهمیه استان تهران در طرح ملی مسکن ۷۳ هزار واحد است، اظهار کرد: از این تعداد ۲۵ هزار واحد برای شهر تهران است. وی یادآور شد: حدود ۱۷۲ هزار نفر برای طرح ملی مسکن استان تهران ثبت‌نام کرده‌اند که از این تعداد ۲۰ هزار نفر هیچ مدرکی را ارائه نداده‌اند. وی بدون اشاره به این‌که چنه تعداد از متقاضیان موثر آورده ۴۰ میلیون تومان‌ی را واریز کرده‌اند، افزود: تمام زمین‌ها برای ساخت مسکن در شهرهای جدید و شهرستان‌ها به جز شهر تهران آماده است و مانعی برای ساخت و ساز در شهرهای اسلامشهر، پاکدشت، رباط کریم، شهریار، قرچک، نسیم شهر، دماوند، صفادشت و فیروزکوه وجود ندارد.مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران گفت: مسکن مهر طرحی بود که تعداد قابل توجهی از مردم را صاحب خانه کرد. فارغ از اینکه به درستی اجرا شد یا در اجرا دچار مشکل بود، باید مسئولین جدید آن را ادامه می‌دادند. هر گونه وقفه در اجرای این طرح‌ها سبب بروز مشکل در حوزه مسکن می‌شود.

تحمیل بار دولت بر مستاجران، «اقتصادسرآمد» گزارش می‌دهد

طرحی که موجر و مستاجر را به جان هم انداخت



گروه راه و مسکن – کاهش عرضه

مسکن در بازار فروش و افزایش بیش از شش برابری قیمت مسکن طی سال‌های اخیر سبب حذف اکثریت مصرف‌کنندگان از بازار خرید مسکن شد. خارج شدن آنها از بازار خرید به معنای افزایش تقاضا در بازار اجاره است. در کنار افزایش قابل توجه نرخ اجاره‌بها؛ شیوع ویروس کرونا و خطراتی که ممکن بود در فرآیند نقل و انتقال مستاجران به وجود آید وزارت مسکن را مجبور به مداخله کرد تا تا هم جابه‌جایی مستاجران را به حداقل برساند و هم از افزایش نرخ اجاره در شرایط ناپایمان اقتصادی دوره کرونا جلوگیری کند. برای این منظور دولت تلاش کرد با استفاده از سه ابزار تعیین سقف اجازش اجاره‌بها، تعدید خودکار قراردادهای و کمک هزینه ودیعه مسکن خواسته خود را محقق کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، کنترل اجاره و تعدید خودکار قراردادهای جمله ابزارهای رایج در بازار اجاره مسکن است و در بسیاری از کشورها اجرا می‌شود. اما نکته‌ای که در این موضوع باید مدنظر قرار بگیرد این است که این ابزارها برای تسهیل غیرتورمی است. اختلاف نرخ تورم عمومی و حداکثر نرخ دستوری دولت برای اجاره به قدری زیاد بود که مالکان تمام سعی خود را برای طفره رفتن از این قاعده انجمام می‌دادند. این رفتار صدقائونی صر به جهت انگیزه‌های سوء نبوده در شرایطی که اجاره‌داری(به‌خصوص در سطح خرد) برای بسیاری از افراد تنها راه کسب درآمد آنها است، تعیین سقف به معنای حذف درآمد این افراد با توجه به شرایط تورمی است.

دولت هیچ بدیل جذابی به مستاجران ارائه نمی‌کرد که موجران را مجبور کند در شرایط رقابتی قرار بگیرند و تن به قواعد او بدهند. از طرف دیگر به دلیل هزینه بالای جست‌وجو و جابه‌جایی در بازار اجاره، مستاجران ترجیح می‌دادند خواسته موجران را بپذیرند. بهرغم پیش‌بینی‌های قضایی دولت،مستاجران تمایلی به پیگیری قضایی نداشتند چرا که اولاً زمان‌بر است و دوماً نیازمند درگیری با موجر است که این به معنای آن بود که شاید بتوانند یک‌سال دیگر در همان واحد

زندگی کنند، و قطعاً سال آخر آنها خواهد بود. در حقیقت یکی از ابعاد منفی این طرح عدم توجه به مناسبات موجر و مستاجر بود.

طرحی دولتی که موجر و مستاجر را به جان هم انداخت

سیدکاظم حسینی پژوهشگر مرکز رشد دانشگاه امام صادق(ع) در گفتگو با اقتصادسرآمد ارتباط با مسائل به وجود آمده از این رهگذر برای مالک و مستاجر بر این‌ام نحوس کرونا به خبرنگار ما، گفت: نتیجه طرح دولت در ایام کرونا تا مناسبات موجر و مستاجر این بود، که تن دادن مستاجر به افزایش خارج از قاعده اجاره باشد که در عمل نه تنها سودی از طرح دولت نبرده بود بلکه رابطه او و موجر تخصصی نیز شده بود.

تحمیل بار دولت بر مستاجران
وی با اشاره به این مهم که طرح دولت عملا موجر



سخنگوی کمیسیون عمران مجلس

زمین‌های رهاشده در شهرها باید وارد چرخه تولید مسکن شوند



سخنگوی کمیسیون عمران مجلس گفت: با اجرای طرح جهش تولید در تأمین مسکن و ساخت واحد مسکونی در زمینه ساخت مسکن به بخشی از نیاز به زمین در شهرهای پر جمعیت رفع خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، عبدالجلال آیری، در رابطه با ضرورت تعیین تکلیف زمین‌ها و بافت‌های فرسوده غیر مسکونی در سطح شهر گفت: در حال حاضر زمین‌های بایر و مخروبه بسیاری در تهران و سایر شهرها وجود دارد که سالیان طولانی به حال خود رها شده و مشکلاتی را برای شهروندان به وجود آورده‌اند، این زمین‌ها به محل انباشت زباله و تخلیه نخاله ساختمانی و تجمع معاندان تبدیل شده از طرفی چهره شهر را نیز زشت کرده است.این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی، اضافه کرد:مانفانده در سایه خلاء نظارتی فردی زمینی در بهترین نقطه شهر خرید و رها می‌کند و هر روز قیمت این زمین بالا می‌رود بدون اینکه مالک کاری کند ضمن اینکه بسیاری از دستگاه‌ها مانند شهرداری‌ها همواره باید این امکان را خدمات رسانی کرده و از زباله‌ها و نخاله‌های ساختمانی رها شده را پاکسازی کنند.نماینده مردم کردکوی، ترکمن، بندرگز، گیشمشان در مجلس دولی است، برخی از این املاک و اراضی در اختیار دستگاه‌های دولتی است، اما به دلیل خلاء قانونی این دستگاه‌ها اجازه نمی‌دهند که املاک مزبور آزاد شود، اما خوشبختانه طبق ماده ۱۰ طرح جهش تولید و تأمین مسکن، املاکی که در اختیار دستگاه‌های دولتی قرار دارد در صورت درخواست وزارت راه و شهرسازی باید به این وزارتخانه تحویل داده شود.ایری خاطر نشان کرد: بر اساس تبصره ۱ ماده ۱۰ طرح جهش و تولید و تأمین مسکن چنانچه دستگاه‌ها اقدام به تحویل اراضی خود نکنند ادارات ثبت اسناد و املاک موظفند به درخواست وزارت راه و شهرسازی، ظرف یک ماه اقدام و سند مالکیت جدید را به نام دولت با نمایندگی وزارت راه و شهرسازی صادر کنند و این وزارت خانه نیز باید برای تأمین مسکن اقدام کند. سخنگوی کمیسیون عمران مجلس رها شده بخشی از نیاز به زمین در شهرهای پر جمعیت رفع خواهد شد. از طرفی برخی از زمین‌ها تحت اختیار مالکان خصوصی است که باید برای آنها نیز فکر عاجلی داشته باشیم و با اتخاذ مالیات، این زمین‌ها را به چرخه تولید مسکن اضافه کنیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی

معاون وزیر راه و شهرسازی