اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۱۱ مرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۲۶

## اخبار

### افزایش ۴۰ درصدی قیمت بلیت قطار از مرداد تکذیب شد

سرآمد رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، خبر افزایش ۴۰ درصدی قیمت بلیت در مرداد ماه را رد کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، محمد رجبی گفت: هیچ افزایش قیمتی در نرخ بلیت قطار در مرداد ماه اعمال نمی‌شود، اما در صورت موافقت شورایعالی ترابری، از ابتدای شهریور قیمت بلیت قطار ۲۰ درصد افزایش می‌یابد.وی با رد خبر افزایش ۴۰ درصدی قیمت بلیت در مرداد ماه، مخالفت برخی مسئولان اجرایی را دلیل افزایش نیافتن ۴۰ درصدی قیمت بلیت اعلام کرد و افزود: قرار بود درخواست انجمن برای افزایش ۴۰ درصدی نرخ بلیت قطار در سال ۱۴۰۰ در جلسه اخیر شورایعالی هماهنگی ترابری بررسی و تصویب شود تا بتوانیم هزینه‌های خودمان را مدیریت کنیم، اما با مخالفت‌هایی که صورت گرفت این موضوع از دستور کار خارج شد.رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با بیان اینکه تا پایان مرداد ماه امسال هیچ گونه افزایش قیمتی روی نرخ بلیت قطار نخواهیم داشت، ادامه داد: اگر مصوبه را اخذ کنیم از ابتدای شهریور ۲۰ درصد به قیمت بلیت قطار اضافه می‌شود که البته این افزایش مربوط به نیمه دوم سال گذشته است.رجبی گفت: سال گذشته مصوبه افزایش قیمت ۴۰ درصدی قیمت بلیت قطار را در دو مرحله دریافت کردیم که ۲۰ درصد آن در شهریور ماه سال گذشته افزایش یافت و قرار بود تا شهریور ماه سال گذشته هم ۲۰ درصد دیگر نرخ بلیت قطار را افزایش دهیم، اما این اجازه به ما داده نشد و مسئولان اعلام کردند که فعلا صبر کنیم. این مسئله سبب شده که تاکنون هیچ افزایش قیمتی نداشته باشیم.وی گفت: اگر مخالفتی با این مسئله نشود و بتوانیم مجوز آن را دریافت کنیم، قیمت بلیت قطار از ابتدای شهریور ماه امسال با یک سال تاخیر، ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت.

### فروش عرصه واحدهای مسکن مهر هشتگرد با تخفیف ۵۰ درصدی

عضو هیئت مدیره عمران هشتگرد از تخفیف ۵۰ درصدی فروش عرصه واحدهای مسکن مهر این شهر خبر داد و گفت: منابع حاصل از فروش عرصه صرف تکمیل و تحویل مساکن مهر می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، محمدعلی حاجی‌زاده اظهار کرد: از محل فروش عرصه دولت اجازه داده است مبالغ حاصله را برای تکمیل پروژه‌های مسکن مهر هزینه کنیم.وی تصریح کرد: یکی از راهکارهایی است که می‌توانیم با استفاده از آن واحدهای مسکن مهر به نحو احسن تکمیل کرده و آنها را برای سکونت از همه جهات آماده کنیم.وی بیان کرد: متقاضیان مسکن مهر مالک اعیان هستند و وقتی صاحب عرصه نیز می‌شوند به تبع ارزش افزوده مناسبی حاصل می‌شود. به مرور زمان اعیان استهلاک‌پذیر است یعنی قیمت آن کاهشی است.عضو هیئت مدیره شرکت عمران هشتگرد اضافه کرد: برای هر واحد مسکن مهر در پروژه‌های آپارتمانی به طور متوسط هزینه عرصه حدود ۲۰ میلیون تومان و در پروژه‌های ویلایی ۸۰ تا ۹۰ میلیون تومان است.حاجی‌زاده از فروش عرصه با شرایط ویژه خبر داد و در این باره گفت: خرید عرصه به دو صورت نقد و اقساط امکان‌پذیر است؛ در صورت خرید نقدی مالکان مسکن مهر مشمول ۳۰ درصد تخفیف هستند و در روش قسطی نیز ۳۰ درصد قیمت عرصه پرداخت شده و مابقی نیز بدون کارمزد طی ۵ سال تسویه می‌شود.وی تاکید کرد: برای دستگاه‌های حمایتی مانند بهزیستی و کمیته امداد علاوه بر این تخفیف، تخفیف ۵۰ درصدی در پرداخت نقدی و در اقساطی نیز ۲۰ درصد تخفیف اعمال می‌شود.

### قیمت‌سازی های کاذب در اپلیکیش ها مانع کاهش قیمت مسکن می شود

عضو هیئت رئیسه کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: بهترین روش برای کنترل کوتاه مدت بازار آشفته مسکن، جلوگیری از فعالیت دلالان در سایت‌های خرید و فروش و اجرای دقیق قانون مالیات بر خانه‌های خالی است.به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا زندیان اظهار کرد: قوانین مالیات‌ستانی از سوداگران و دلالان بازار مسکن تنها به عنوان یک مولفه اثر گذار بر کاهش قیمت خانه است اما علاج کار در ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا و رفع کمبودها و جبران عقب ماندگی های حوزه ساخت مسکن، است. وی با بیان اینکه سالانه به ساخت یک میلیون واحد مسکونی نیاز داریم امافقط ۳۰۰ هزار واحد مسکونی تولید می‌شود، افزود: در زمان حاضر سالانه با کمبود حدود ۷۰۰ هزار واحد مسکونی مواجه هستیم که بی توجهی به آن، شرایط بازار خانه را بحرانی تر می کند.عضو هیئت رئیسه کمیسیون اقتصادی مجلس با اشاره به افزایش افسارگسیخته اجاره بهای مسکن، گفت: برخی پلتفرم های معاملات مسکن با قیمت سازی مکرر، مانع کاهش قیمت مسکن می‌شوند چرا که نظارت ها در این حوزه ضعیف است. متاسفانه برخی سوداگران با انتشار آگهی های گسترده فروش و اجاره مسکن در برخی از پلتفرم ها، در صدد تثبیت قیمت های کاذب اجاره بهای مسکن هستند تا به درآمدهای نجومی برسند و طبیعتا برخی از بنگاه های معاملاتی نیز به دلیل افزایش میزان حق کمیسیون معاملات به تداوم این وضعیت کمک کرده و هزینه های بالای اجاره بها و مسکن را به مستاجران و خریداران واقعی، تحمیل می کنند. نماینده مردم بیجار گروس در مجلس با تاکید بر اینکه عدم نظارت بر بازار موجب جولان دلالان و واسطه گرها در بازار شده است، تصریح کرد: بسیاری از دلالان با حضور در بستر خالی از نظارت، اپلیکیشن های خرید و فروش، قیمت سازی کاذب کرده و مانع کاهش قیمت مسکن می‌شود. لذا بهترین شیوه برای کنترل کوتاه مدت این بازار آشفته، جلوگیری از فعالیت دلالان در سایت‌های خرید و فروش و اجرای دقیق و جدی قانون مالیات بر خانه‌های خالی است.

## احداث و تکمیل ۳۳ هزار واحدمسکونی شهری در برنامه سال جاری بنیاد مسکن قرار دارد

جواد حق شناس معاون مسکن شهری بنیاد مسکن انقلاب اسلامی از تکمیل و احداث ۳۳هزار واحد مسکونی توسط بنیاد در شهرهای کوچک خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد،جواد حق‌شناس معاون مسکن شهری بنیاد مسکن انقلاب اسلامی ، در خصوص برنامه‌های بنیاد مسکن برای احداث واحدهای مسکونی شهری به غیر از واحدهای مسکونی ملی که در حال اجراست، گفت: برنامه بنیاد مسکن برای احداث مسکن شهری در شهرهای تحت مسئولیت بنیاد برای سال جاری ۲۰ هزار واحد است که در حال حاضر در برنامه ساخت قرار گرفته است.معاون بنیاد مسکن انقلاب اسلامی ادامه داد: در حال حاضر پروژه‌های امسال آغاز شده است و هم‌اکنون حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند.حق‌شناس افزود: همچنین علاوه بر احداث ۲۰ هزار واحد مسکونی که در برنامه سال جاری بنیاد است حدود ۱۳ هزار واحد از پروژه‌های سال گذشته که به دلیل کمبود اعتبار توان تکمیل آن ها میسر نشد به سال جاری منتقل شده است و تکمیل آن‌ها نیز در برنامه بنیاد مسکن قرار دارد.

### عسکری، نایب رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس در گفتگو با «اقتصادسرآمد»

# حمل و نقل ایمن برای گردشگران تامین نیست

سرآمد **گروه راه** – کشورهای همسایه ایران در سال‌هایی که صنعت گردشگری کشور ما با بی‌مهگردشگری در حال حاضر چرخ اقتصاد بسیاری کشورهای دنیا را به‌گردش درآورده و رتبه نخست صنعت بسیاری کشورها را از آن خود کرده است. نگاهی به آمار گردشگران ایرانی در کشورهای دیگر نشان‌دهنده عادت ایرانی‌ها به سفر و گردشگری است، پتانسیلی که متاسفانه چندین دهه نادیده گرفته شد و موجب رونق اقتصاد کشورهای دیگر شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، یکی از شعارهای دولت روحانی اشتغال‌زایی از طریق توسعه صنعت گردشگری بوده است. شعاری که هرچند تا عمل فاصله بسیاری دارد اما جان تازه‌ای به صنعت مغفول مانده گردشگری کشور دمیده است. یکی از اتفاقات خوشایند سال گذشته، تصویب طرح گردشگری جاده ابریشم بود.

طرح احیای جاده ابریشم و توجه به حمل و نقل ایمن می‌تواند انقلابی در صنعت گردشگری ایران به‌وجود آورد. چینی‌ها که در تمامی فعالیت‌های اقتصادی عادت به پیشتاز بودن دارند،حال که نام جاده ابریشم مطرح است که بیشتر از هر کشوری این جاده را به‌نام چین می‌شناسند، دست به‌کار شده‌اند و طرح‌های احیای جاده ابریشم را کلید زده‌اند. چین سرمایه‌گذاری بالایی در این طرح انجام داده است؛همچنین طرح صدور ویزای مشترک برای کشورهای در مسیر جاده ابریشم را پیشنهاد کرده است.ری مسئولان مواجه بود،درحال برنامه‌ریزی، توسعه و شکوفایی گردشگری در کشورشان بودند.

این روزها زمزمه‌هایی از احیای جاده ابریشم در ایران به‌گوش می‌رسد. براساس آمار، ۸۵میلیون توریست چینی درآمد ۱۱۰ میلیارد دلاری را برای کشورهای حوزه جاده ابریشم خواهند داشت. ۸۵ میلیون گردشگر چینی ، رویایی است که بسیاری کشورهای جهان در اندیشه آن هستند و بدون شک رقابت تنگاتنگی برای جذب این بازار ۸۵میلیون گردشگر چینی به‌وجود می‌آید اما اندک کشورهایی در مسیر جاده ابریشم واقع شده‌اند و شانس جذب این گردشگران را دارند. ایران یکی از کشورهایی است که این فرصت را می‌تواند به‌دست بیاورد. نکته قابل توجه اینجاست که این نخستین بار نیست که گذر چینی‌ها به ایران افتاده است اما تاکنون تمامی این فرصت‌ها سوخته و می‌توان گفت سهم ایران از بازار گردشگری چین هیچ بوده است. در سال ۲۰۱۷ سهم ایران از ۱۲۹ میلیون گردشگر چینی که به دیگر کشورهای دنیا سفر کرده‌اند، تنها ۷۰ هزار بوده است. براساس آمار چینی‌ها بیشتر به‌دنبال کسب و کار و تجارت به ایران آمده‌اند تا برای گردشگری.

**امنیت جاده‌ای و حمل و نقل ایمن برای گردشگران تامین نیست**

محمدجوادعسکری، نایب رئیس اول کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی اما در ارتباط با این مهم به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: امروز امنیت جاده‌ای به لحاظ برخورداری از حمل و نقل ایمن برای گردشگران تامین نیست؛ چرا که متولیان دوره‌های گذشته نگاه آینده نگری به صنعت گردشگری نداشتند.

به گفته وی، سال ۱۳۹۷ بود که علی اصغر مونسان، معاون رئیس جمهور و وزیر میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور اعلام کرد که میانگین درآمد ورود هر گردشگر به ایران حدود ۱۵ هزار دلار و اگر بخواهیم با صنعت نفت معادل‌سازی کنیم درآمد ایران از هر گردشگر در آن تاریخ با صادرات ۳۰ بشکه نفت برابر است. اما نبود زیرساخت جاده‌ای در کشور مانع از رسیدن به این مهم شده است.

**باید به ارزشمندی گردشگری برای کشور پی ببریم**

وی با اشاره به این که، همین چند سطر نخست کافی است تا به ارزشمندی گردشگری به لحاظ درآمدزایی برای کشور پی ببریم؛ صنعتی که نه تنها این روزها به دلیل شیوع بیماری کرونا مورد کم مهری قرار گرفته بلکه پیش از این نیز به خاطر نبود زیرساخت‌های جاده‌ای و غیره چندان مورد توجه نبود، افزود: فارغ از این روزها که کووید ۱۹ جولان می‌دهد و مردم به ماندن در خانه‌ها تشویق می‌شوند، در ایران گردشگری با معضلات متعددی روبه رو بود که اولین آن نبود جاده‌های ایمن و سپس سیستم حمل و نقل مطلوب است.

**ضعف‌های صنعت گردشگری**

به گفته وی، امنیت حمل و نقل عمومی تا خودرو شخصی به عنوان یکی از ضعف‌های صنعت گردشگری شناخته می‌شود؛ چرا که وقتی خودرو مطمئنی نباشد به طور حتم گردشگر هم به کشور ورود نخواهد کرد؛ حتی گردشگری داخلی هم از رونق خواهد افتاد.

عسکری تصریح کرد: متاسفانه باید به صراحت بگویم که در این بخش با برنامه جلو نرفته ایم و علت آن نیز این است که افرادی که متولی صنعت بودند نگاهشان، نگاه آینده نگری نبوده است. این درحالی است که خیلی راحت می توانستیم در حوزه گردشگری نقشه راهی تعریف کنیم و به کمک صنعت خودرو گردشگری را به خصوص توریسم کشاورزی را توسعه دهیم.بودجه‌ای که دولت دوازدهم در ابتدا پیشنهاد داده بود بیشتر از اینکه برای کشور مفید باشد برجامی بود؛ برنامه مالی نبود که با نگاه آینده نگری به کشور در نظر گرفته شده باشد. بنابراین ناچار شدیم آن برنامه مالی را دوباره به دولت برگردانیم؛ چرا که بودجه ای که تصویب می‌شود باید متناسب با ظرفیت‌های کشور تعریف شود. البته به صورت خاص در مورد نیاز مالی شهرداری‌ها برای رفع زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی درون شهری باید به این نکته اشاره کرد که این بخش نیز باید به سمت درآمدزایی حرکت کند، موضوعی که همین حالا در کشورهای توسعه یافته هم دنبال می شود. بنابراین همانطور که اشاره شد یکی از بحث های صنعت گردشگری حمل و نقل است که باید مورد توجه قرار گیرد و به آن نیاز اساسی خواهیم داشت.

الان این گله و شکایت وجود دارد که چرا هنوز حتی زیرساخت های ریلی و جاده ای چندان کامل نشده است؟ علاوه بر تکمیل زیرساخت‌های ریلی، باید توسعه زیرساخت‌هایی همچون آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و اتوبان‌ها و غیره را مورد توجه قرار دهیم تا توریست‌هایی که به کشور ورود کردند احساس کنند که وارد محیط امنی شده اند، نه اینکه در هر نقطه از کشور به خاطر نبود زیرساخت‌ها حادثه‌ای رخ دهد. وقتی تصادفی رخ می دهد اثر مستقیم و منفی آن تا مدت‌ها بر روی افکار عمومی باقی خواهد ماند، مساله ای که امیدواریم با برنامه ریزی مجلس و هماهنگی که بین دولت آینده و مجلس فعلی با اتفاقات خوبی همراه شود.

## برگزیده حمل‌ونقل

وزیر راه و شهرسازی

### شرکت‌های هواپیمایی تا رفع اختلاف‌نظر از افزایش قیمت بلیت خودداری کنند

سرآمد وزیر راه و شهرسازی گفت: تا رفع اختلاف نظر بین سازمان هواپیمایی و انجمن شرکت‌های هوایی، ضروری است ایرلاین‌ها از اقدام ناهماهنگ در افزایش نرخ بلیت هواپیما خودداری کند.به گزارش اقتصادسرآمد، دوماه بعد از افزایش ۴۰ درصدی قیمت بلیت هواپیما بدون رضایت سازمان هواپیمایی، نشست شورای عالی هواپیمایی کشوری با حضور «محمد اسلامی» وزیر راه و شهرسازی و سایر اعضای این شورا با دستور کار «بررسی افزایش قیمت بلیت هواپیما» در محل ساختمان دادمان تشکیل شد.بر اساس اعلام وزارت راه و شهرسازی، بررسی اقدام شرکت‌های هواپیمایی در افزایش نرخ بلیت هواپیما یکی از دستورات این نشست بود.اسلامی در این نشست و در جمع‌بندی موارد مطرح شده گفته است: ضروری است که انجمن شرکت‌های هواپیمایی از اقدام ناهماهنگ با شورای عالی هواپیمایی کشوری در افزایش نرخ بلیت هواپیما خودداری کند.وزیر راه با اشاره به نرخ بلیت هواپیما ادامه داد: در نرخ‌گذاری دو مساله اهمیت دارد. یکی محاسبات عددی هزینه‌ها و درآمد ایرلان‌ها و دیگری نقش حاکمیت در حمایت توامان از همه اقشار جامعه و صنعت هوانوردی است.وی گفته است: هنگامی که محاسبات عددی مبنای تعیین قیمت بلیت هواپیما قرار می‌گیرد، باید مواردی همچون نرخ ارزان سوخت و سهل‌گیری دولت در دریافت مطالبات خود از ایرلاین‌ها نیز به صورت عددی محاسبه شده و در نتیجه نهایی اعمال شود. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اختلاف نظر سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های هواپیمایی در محاسبه قیمت هر صندلی-ساعت پرواز هواپیما گفت: ضرورت دارد که یک کمیته کارشناسی با حضور کارشناسان بی‌طرف، نمایندگان سازمان هواپیمایی کشوری و نمایندگان شرکت های هواپیمایی تشکیل شود تا در مورد این هزینه به اتفاق نظر برسیم. در پایان این نشست مقرر شد این کمیته کارشناسی در اسرع وقت تشکیل شده و بر اساس نتایج آن، در نشست فوق‌العاده شورای عالی هواپیمایی کشوری برای نرخ بلیت هواپیما تعیین تکلیف شود.نجمن شرکت‌های هواپیمایی به دنبال افزایش قیمت بلیت پروازهای داخلی است و اعتقاد دارد چون حدود ۶۰ درصد هزینه شرکت‌های هواپیمایی ارزی است و با توجه به ضرورت الزام رعایت فروش فقط ۶۰ درصد ظرفیت پروازها و همچنین افزایش هزینه‌ها، نرخ بلیت پروازهای داخلی باید از محدوده نرخی تعیین شده از سوی شورای عالی هواپیمایی خارج شده و قیمت‌ها، آزاد، طبق عرضه و تقاضا باشد.از سوی دیگر سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان حاکمیت صنعت حمل و نقل هوایی معتقد است نرخ بلیت پروازهای داخلی باید در شورای عالی هواپیمایی تعیین شود و قانون برنامه پنجم که تعیین کرده بود آزادسازی نرخ بلیت خدمات حمل و نقل هوایی از سال سوم برنامه پنجم لازم الاجرا است.

معاون وزیر راه و شهرسازی

### مسکن ملی به هیچ یارانه‌ای متصل نیست

سرآمد معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در حال حاضر بیش از ۵۰۰ هزار واحدی که در کشور در حال ساخت است، هیچ وابستگی به خط اعتباری دولتی ندارد که منجر به خلق پول جدید شود.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده در درباره جزئیات جلسه مسئولان مرتبط با مسکن و فعالان این حوزه با رییس جمهور منتخب اظهار داشت: در جلسه اخیر با آقای رییسی درباره سازوکار و مکانیزمی که می‌توان از طریق آن به تولید سالانه یک میلیون واحد مسکونی رسید، تبادل نظر صورت گرفت.وی ادامه داد: با حضور طیف‌ها و گروه‌های مختلفی این جلسه برگزار شد و هر یک نقطه نظراتی را درباره بازار مسکن و چگونگی ساخت یک میلیون واحد مسکونی ارایه دادند.معاون وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به این سوال که عده‌ای از کارشناسان بر این باور هستند که با اجرای طرح ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال حجم نقدینگی در کشور افزایش پیدا می کند گفت: دلیل این تحلیل را متوجه نمی‌شوم که چطور تولید مسکن باعث رشد نقدینگی می شود اما شاید عده‌ای نگران تخصیص یارانه‌های دولتی به این بخش باشند اما در حال حاضر طرح مسکن ملی هیچ خط اعتباری از دولت دریافت نکرده است و به هیچ نظام یارانه‌ای وابسته نیست که منجر به رشد نقدینگی شود.محمودزاده با اشاره به مزیت‌های رشد سرمایه‌گذاری در حوزه مسکن اظهار داشت: فعال شدن حوزه مسکن مزیت‌های بسیار بزرگی برای کشور دارد که علاوه بر تحقق هدف نهایی که تامین مسکن برای مردم است، مهمترین اثرگذاری آن افزایش اشتغال و افزایش نرخ رشد اقتصادی است. همچنین درآمد حوزه‌های مرتبط با بخش مسکن هم افزایش می یابد و باعث پویایی بخش خصوصی در این حوزه می‌شود.وی تاکید کرد: شاید تحلیل رشد نقدینگی از این منظر باشد که دولت بخواهد خط اعتباری به پروژه‌های مسکن اختصاص دهد، اما در حال حاضر بیش از ۵۰۰ هزار واحدی که در کشور در حال ساخت است، هیچ وابستگی به خط اعتباری دولتی ندارد که منجر به خلق پول جدید شود.معاون امور مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: در این بخش بحث جابجایی و استفاده از سرمایه‌های کوچک متقاضیان مسکن حمایتی مطرح است که با حمایت دولت این سرمایه‌های کوچک مردمی تبدیل به سرمایه موثر می شود و در نهایت به حل معضل مسکن در کشور کمک می کند.محمودزاده در پاسخ به این سوال که برخی از منتقدان می گویند وقتی در حال حاضر دولت موفق به ساخت ۴۰۰ هزار واحد در طی دو سال نیست چطور دولت آینده می تواند یک میلیون واحد مسکونی در مدت یک سال بسازد اظهار داشت: تجربه‌ای که در قالب طرح ادغام ملی مسکن داشتیم و آن را با ادغام در قانون جهش تولید در قالب یک قانون توسعه دادیم .

دبیر انجمن انبوه‌سازان

### قیمت سیمان به کیسه‌ای ۴۵ هزار تومان بازگشت

سرآمد دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان از بازگشت قیمت سیمان به کیسه‌ای زیر ۳۰ هزار تومان در بورس کالا و ۴۵ تا ۵۰ هزار تومان در خرده‌فروشی‌ها خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، پس از آنکه معاون وزیر صمت و محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی در اوایل هفته گذشته در دو مصاحبه جداگانه در برنامه زنده تلویزیونی از مخالفت خود با عرضه سیمان در بورس کالا خبر دادند، روز چهارشنبه هفته گذشته (روز نوبت عرضه سیمان) در ساعات ابتدایی صبح از عرضه سیمان در بورس کالا خبری نبود تا اینکه از نیمه‌های فعالیت بازار، شرکت‌های سیمانی مکلف به عرضه محصول خود در بورس کالا شدند.در چهارشنبه هفته گذشته حدود ۷۰۰هزار تن سیمان در بورس کالا عرضه شد که این حجم بالای عرضه سبب کاهش قیمت آنکه در هفته‌های قبل تا کیسه‌ای ۱۱۰ هزار تومان شده بود، به زیر کیسه‌ای ۳۰ هزار تومان رسید.بر اساس گزارش‌های آماری بورس کالا، این حجم گسترده عرضه سیمان در بورس، بی سابقه بوده و سبب شد تا بسیاری از سازندگان محصولات خود را در بازار سرمایه به فروش برسانند تا با استفاده از شفافیت این بازار، از ورود دلالان به قیمت گذاری سیمان جلوگیری شود.دبیر کانون انبوه سازان: قیمت سیمان در بورس کالا کیسه‌ای ۲۵ و خرده فروشی ۴۵ هزار تومان شدفرشید پورحاجت دبیر کانون سراسری انجمن‌های انبوه سازان در گفت‌وگو با خبرنگار مهر، با تأیید کاهش قیمت سیمان گفت: اگرچه در ابتدای گرانی سیمان، کاهش برق دیماند کارخانه‌های سیمان و درنتیجه کاهش تولید سبب افزایش قیمت‌ها شد، اما در ادامه دلالان بودند که با ورود به این بازار و کاهش عرضه، افزایش آن به قیمت‌های کیسه‌ای ۷۰ و سپس تا ۱۱۰ هزار تومان را رقم زدند.وی با بیان اینکه عرضه سیمان در بورس کالا موجب ایجاد شفافیت در خرید و فروش‌ها شده و باید این روش برای حذف دلالان و محتکران از بازار سیمان و دیگر نهاده‌های ساختمانی ادامه یابد، افزود: قیمت‌هایی که در بورس کالا کشف شد، قیمت تمام شده هر کیسه ۵۰ کیلویی سیمان است که متوسط ۲۵ هزار تومان در هر کیسه می‌شود؛ اما به این نرخ، ۹ درصد ارزش افزوده، کیسه‌ای ۲ هزار تومان تخلیه و بارگیری، کیسه‌ای ۷ تا ۸ هزار تومان کرایه حمل و نقل، ۱۰ تا ۱۵ درصد سود خرده فروشی و دیگر عوامل نیز افزوده شده و در حال حاضر برای انبوه سازان بین ۴۵ تا ۵۰ هزار تومان بسته به شهر نزدیک یا دور از کارخانه سیمان، تمام می‌شود.

## گزارش

### وجود ۷۰۰ هزار میلیارد تومان پروژه حمل‌ونقل نیمه تمام در کشور

بخش حمل‌ونقل کشور به اندیشه مجدد نیاز دارد و لازم است روح جدیدی در کالبد آن دمیده شود. اصلاح ساختار حمل‌ونقل کشور یکی از راهکارها و شاید ساده ترین آنهاست.

به گزارش اقتصادسرآمد از تسنیم ، حمل‌ونقل به عنوان زیر ساخت اصلی توسعه سایر حوزه‌های اقتصادی از اهمیت بالایی برخوردار است. حمل‌ونقل ایمن، ارزان، کارآمد و در دسترس علاوه بر فراهم نمودن رفاه مردم می‌تواند پویایی و روانی سایر حوزه‌های اقتصادی را نظیر کشاورزی، اقتصاد، صنعت و ... به ارمغان آورد که خود زمینه ساز اشتغال پایدار نیروی کار در کشور می‌شود.

حمل‌ونقل در کشورمان روزهای خوشی را سپری نمی‌کند و دچار نوعی رها شدگی شده است. سالیانه حدود ۱۷ هزار نفر در جاده‌های نه چندان ایمن کشور در تصادفات جان خود را از دست می‌دهند و هر از گاهی نیز خبر سقوط یا نقص فنی یک هواپیما، برخورد قطارها یا از مسیر خارج شدن یک اتوبوس و از دست رفتن جان عده‌ای از هموطنان به دلیل ناوگان و تجهیزات فرسوده، احساسات عمومی را جریحه‌دار می‌کند.

از سوی دیگر، برخی آزادراه‌های چند صد میلیاردی بی مشتری هستند و از سوی دیگر راه‌های شلوغ کم ظرفیت در کشور فراوان است. برنامه مدون توسعه حمل‌ونقل کشور در میان مدت و درازمدت تدوین نشده است. توسعه حمل‌ونقل در شهرهای کشور سهم ناچیزی از کمکهای دولتی دارد و توسعه این بخش غالباً به شهرداری‌های نحیف و کم توان سپرده شده‌اند. توسعه بخش پر اهمیت ریلی کشور گرفتار بحران مالی است در حالیکه توسعه‌های بعضاً غیر ضروری در بنادر بی مشتری کشور در حال کلید خوردن است. ظرفیت‌های ترانزیتی کشور مانند چاه‌های نفتی مشترک، یکی یکی در حال دزدیده شدن توسط رقبای منطقه ای است.

همه این موارد نشان دهنده عدم توازن در حمل‌ونقل کشور است که دلایل متفاوتی برای آن می‌توان متصور بود. بخشی از دلایل عدم توازن بخش حمل‌ونقل به ساختار و بخش جدی تر آن به مدیریت حاکم بر ساختار موجود برمی گردد. باید پذیرفت حمل‌ونقل کشورمان در سازمان تخصصی خود –وزارت راه و شهرسازی– در سایه موضوع مسکن و ساختمان قرار گرفته و تا حد زیادی فراموش شده است. وزارت راه و شهرسازی به عنوان نهاد اصلی متولی، تکالیف خود را از جنبه برنامه ریزی،مدیریت و هماهنگی انجام نداده است و در نتیجه بخش‌های مختلف حمل‌ونقل کشور (جاده‌ای، ریلی، هوایی و ریلی) عملکردی جزیره‌ای و غیر یکپارچه دارند و همچون جزیره‌های منفصل اقدام به سیاستگذاری و برنامه‌ریزی طرح‌ها و پروژه‌ها می‌نمایند. این نوع مدیریت موجب شده است برون‌داد بخش حمل‌ونقل بار و مسافر در کشور –اعم از درون شهری و برون شهری– کاملاً ناموزون باشد. نمونه‌هایی از این عدم توازن به شرح زیر است:

به رغم اینکه بخش‌های مختلف حمل‌ونقل (جاده‌ای،ریلی،هوایی و دریایی) با یکدیگر در تعامل مستقم بوده و بر عملکرد یکدیگر تأثیرگذارند، برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای و عملکردی در این بخش‌ها به‌صورت مستقل در حال انجام است.

درآمد بخش‌های متمول حمل‌ونقل –نظیر بخش دریایی و بندری– عمدتاً بدون نظارت مؤثر به مصرف هزینه‌های همان بخش می‌رسد و در خدمت کل مجموعه حمل‌ونقل کشور قرار نمی‌گیرد. بعضاً سهم کوچکی از این درآمدها می‌تواند تغییرات مثبت شگرف در سایر بخشهای حمل‌ونقل – نظیر ایمنی– ایجاد نماید.

فراهم آوردن خدمات حمل‌ونقل کارآمد، ایمن، در دسترس و ارزان هدفی است که به علل مختلف، فاصله با آن در کشور قابل توجه است. با تمام کاستی‌های امروز بخش حمل‌ونقل، تنها حدود (۰/۵٪) نیم درصد GDP (تولید ناخالص داخلی) ایران به سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل اختصاص دارد، این در حالی است که در کشورهایی که حمل‌ونقل آنها به مراتب وضعیت بهتری دارد سهم سرمایه گذاری دولت در بخش حمل‌ونقل نسبت به GDP، چندین برابر ایران می‌باشد. برای مثال دولت استرالیا حدوداً معادل ۳٪، سوئد بیش از ۲/۵٪، هلند و دانمارک ۲٪، و انگلستان و آلمان ۱/۵٪ کل تولید ناخالص داخلی خود را در بخش حمل‌ونقل هزینه می‌کنند.بر اساس برآوردها حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان طرح توسعه جاده‌ای نیمه تمام و ۲۰۰ هزار میلیارد تومان طرح ریلی نیمه تمام در قانون بودجه انباشته شده است. این در حالی است که در سال ۱۴۰۰ حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان در قانون بودجه به تکمیل این طرح‌ها اختصاص یافته است. لذا با وضعیت فعلی اختصاص بودجه به حوزه حمل‌ونقل، تکمیل و بهره‌برداری از طرح‌های نیمه تمام فعلی در این بخش ۳۵ سال به طول خواهد انجامید. با این وجود همچنان در اندیشه کلنگ زنی و آغاز طرح‌های جدید هستیم. شاید بتوان دهها نمونه دیگر از این دست مشکلات برای بخش حمل‌ونقل کشور ارائه نمود. بسیاری از این ایرادات ریشه‌های مشترک دارند. شاید بتوان ریشه‌های مشترک این مشکلات را در قالب نکات زیر برشمرد:

به رغم توصیه‌های سیاستهای کلی بخش حمل‌ونقل کشور –ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری–، تصریح برنامه‌های توسعه کشور و اجماع متخصصین بخش حمل‌ونقل، تدوین طرح جامع حمل‌ونقل کشور که تعیین کننده رویکردهای یکپارچه توسعه حمل‌ونقل در این مرز و بوم است بدلیل عدم اهتمام و پیگیری وزارت راه و شهرسازی سال‌هاست دچار تأخیر و اهمال است.وزیر راه و شهرسازی مسئول تمام شیوه‌های حمل‌ونقل کشور –حداقل در بخش برون شهری– است. عدم اراده کافی برای مدیریت یکپارچه این بخش در معاونان ستادی وزارتخانه از یک سو و ساختار ناکارآمد وزارت راه و شهرسازی موجب شده است بخش‌های مختلف حمل‌ونقل کشور همچون جزیره‌های منفصل اقدام به سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌ها و پروژه‌ها نمایند. سازمان راهداری و شرکت راه آهن، یکدیگر را رقیب می‌پندارند. بخش هوایی هم با سازمان فربه و ناوگان فرسوده خود دائماً در حال افتتاح فرودگاههای جدید و اضافه کردن به فهرست فرودگاههای بدون پرواز کشور است.

منابع مالی مورد نیاز برای طرح‌های نیمه تمام بخش حمل‌ونقل کشور بسیار بزرگ است. فقط برای تکمیل طرح‌های ریلی دارای ردیف در بودجه کشور، به ۱۵۰ هزار میلیارد تومان (۱۵۰ ه.م.ت) اعتبار نیاز است( بیشتر از کل بودجه عمرانی سال ۱۴۰۰ کشور) . اعتبار سایر طرح‌های حمل‌ونقلی نیمه کاره رقم بسیار بزرگتری است. گذشته از زیرساخت، تکمیل و نوسازی ناوگان حمل ونقل کشور نیز گرفتار مشکلات مالی است. قریب به ۱۰۰۰ لکوموتیو و هزاران واگن باری در کشور کمبود مورد نیاز است که بخش خصوصی کشور توان مالی خرید آن را ندارد.

بخش حمل‌ونقل کشور نیاز به اندیشه مجدد دارد و نیاز است روح جدیدی در کالبد آن دمیده شود. اصلاح ساختار حمل‌ونقل کشور یکی از راهکارها –و شاید ساده ترین آنها– است. اصلاح نگرشهای مدیریتی، یکپارچه‌سازی سیاستگذاری‌های حمل‌ونقل درون شهری و برون شهری، افزایش بهره‌وری و به‌طور کلی در نظر گرفتن اهمیت شایسته این بخش از طریق به کارگیری مدیریتهای متخصص و تحول‌گرا در کنار اختصاص روش‌های تأمین مالی پایدار می‌تواند آینده‌ای روشن برای این بخش رقم بزند