

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: فیروز اسماعیلی‌نژاد  
 قائم مقام مدیر مسئول: ولی یعقوبی  
 زیر نظر شورای سیاست گذاری

سردبیر: امید اسماعیلی  
 چاپ: کارگر  
 توزیع: کارو کارگر

عضو انجمن صنفی مدیران نشریات ایران  
 عضو انجمن روزنامه‌های غیر دولتی  
 عضو تعاونی مطبوعات کشور

پست الکترونیکی روزنامه (E-MAIL):  
 Eghtesadsaramad@gmail.com  
 نشانی‌سایت: Eghtesadsaramad.ir  
 کد پستی روزنامه اقتصادسراسرآمد: ۱۵۵۱۷۱۶۱۱۸

نشانی دفتر مرکزی:  
 شهرودی شمالی پلاک ۵۶ واحد ۳  
 تلفن مرکزی روزنامه: ۸۸۷۶۹۳۲۷ - ۰۲۱  
 تلفکس: ۸۸۷۶۹۳۲۷

سازمان شهرستان‌ها:  
 تلفن تماس: ۰۲۱۶۶۹۳۳۷۱۴  
 ۱۰۳ ۶۶۴۱۱۷۷۰-۶۶۳۳۳۳۷۸  
 ایمیل: saramadrazee@yahoo.com  
 تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۳۶۲۷

تولید، پشتیبانی‌ها و مانع زدایی‌ها

بررسی «اقتصادسراسرآمد» از طرحی که امااگرش بیش از مزایای آن است

# طرح پرطمطراق واردات خودرو در اغما



**گروه صمت** - در شرایطی که تعدادی از نمایندگان مجلس از نهایی شدن بررسی مصوبه واردات خودرو خیر می‌دادند، با تداوم سکوت وزارت صمت، به نظر می‌رسد فعلا اجرای طرح بهارستان با مشکل رو به روست. وزارت صمت در طول هفته‌های گذشته چند بار وعده نهایی اما هر بار ارائه جزئیات آن با تاخیر مواجه شده است. چند هفته پس از آن که فاطمی امین وزیر صمت از نهایی شدن برنامه این وزار تخانه برای صنعت خودرو خبر داد، نه تنها هنوز طرحی ارائه نشده که وزیر در اظهارنظری جدید وعده کاهش قیمت خودرو و همچنین افزایش قابل توجه تولید داخلی در هفته‌ها و ماه‌های پیش‌رو را داده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، این وعده در حالی مطرح شده که بر اساس اطلاعات کدال، در هفت ماه نخست امسال، خودروسازان نه تنها به هدف گذاری سالانه نزدیک نشده‌اند که حتی به نظر می‌رسد در تکرار آمار سال گذشته نیز با مشکلاتی مواجه خواهند بود. ای ندر حالی است که سیاست خودرو سازان تا به امروز برخلاف «تولید، پشتیبانی‌ها و مانع زدایی‌ها» منویات رهبری است. وزارت صمت نیز باید جهت خود را فرمایشات همسو کند که تا به امروز هم چندی از این وزارت خانه پرطمطراق دیده نشده.

در چنین شرایطی یکی از اصلی‌ترین گزینه‌هایی که می‌تواند به کاهش فشار بر تولید و باز کردن دست متقاضیان براسای ورود به بازار منجر شود، واردات خودرو است. گزینه‌ای که در سال‌های گذشته رسما متوقف بوده و با وجود تمام گمانه زنی‌ها هنوز هیچ نشانه‌ای برای تغییر در وضعیتش وجود ندارد.

**اگر وعده وزیر صمت محقق نشود!**

فرید زاوه کارشناس خودرو اما در این باره به روزنامه اقتصادسراسرآمد گفت: در شرایطی که نمایندگان مجلس از جلب نظر مثبت وزیر صمت نسبت به طرح واردات محدود خودرو سخن گفته‌اند، هنوز از این وزارت‌خانه

خبر رسمی مبنی بر موافقت با از سرگیری واردات منتشر نشده است. این در حالی است که اگر اجرای وعده وزیر در افزایش تولید با مشکل مواجه شود، یکی از تنها گزینه‌های باقی‌مانده واردات خودرو خواهد بود.

**طرحی که امااگرش بیش از مزایای آن است**

وی معتقد است: البته واردات خودرو در شرایط فعلی با اما و اگرهایی نیز مواجه است. در کنار شرط‌های سختگیرانه مجلس مانند واردات در ازای صادرات،

قیمت نهایی محصولات خارجی نیز تحت تاثیر افزایش قیمت ارز در سال‌های اخیر به شدت بالا خواهد رفت و اگر بنا باشد تعرفه وارداتی سنگینی نیز بر آن‌ها وضع شود، عملا خرید خودروهای جدید جز برای گروهی بسیار محدود ممکن نخواهد بود و این نوع از واردات تاثیر چندانی بسر بازار داخلی نخواهد گذاشت.

**چرا کرونا بهانه کاهش تولید شد**

زاوه با اشاره به این مهم که در ماه‌های گذشته و پس

تولید

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی اعلام کرد:

## ایران می‌تواند سالانه ۲میلیارد دلار درآمد ترانزیتی داشته باشد

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی درباره درانزیت نوشت: جغرافیای ایران به هابت ژئوپلیتیکی آن، اهمیت ویژه‌ای به کشور به لحاظ ترانزیت بار در اقتصاد جهانی بخشیده است با همین زیرساخت‌های موجود هم می‌توانیم درآمد کشور از صنعت ترانزیت را به سالانه ۲ میلیارد دلار در سال برسانیم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، شبکه‌های ارتباطی ریلی، جاده‌ای و هوایی ایران، پتانسیل‌های ارزشمند و یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای کشور محسوب می‌شوند. به‌رغم قرارگیری ایران در مسیرهای ترانزیتی مختلف از جمله کریدور شمال-جنوب (NOSTRAC) و کریدور اقتصادی چین-آسیای میانه-آسیای غربی، کریدورهای حمل‌ونقلی تعریف شده میان کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو) مانند کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI) و کریدور ایران-عراق-سوریه، توجه لازم و کافی به این ظرفیت فوق‌العاده نشده است. عدم توجه لازم به ظرفیت ترانزیتی ایران در حالی است که این موضوع علاوه بر درآمدزایی و نقش مهم در اقتصاد کشور، می‌تواند ارزش راهبردی برای کشور داشته باشد چراکه موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد و کاهش تحریم‌پذیری اقتصاد ایران را به همراه خواهد داشت. به موازات عدم برنامه‌ریزی برای فعال‌سازی این ظرفیت فوق‌العاده در کشور، شاهد فعالیت و سرمایه‌گذاری سنگین رقبای منطقه‌ای و فعال شدن کریدورهای موازی ایران (مانند: ۱. ایجاد مسیر ترانزیتی با اتصال بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان به بندر باکو در آذربایجان از طریق ایجاد خط کشتیرانی در عرض دریای خزر؛ ۲. توانقنامه لاجورد و اتصال ترانزیتی افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه؛ ۳. اتصال ریلی باکو-تفلیس-قارص؛ ۴. سرمایه‌گذاری گسترده چین ذیل ابتکار کمربند و راه در کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC)، ۵. برنامه‌ریزی ترکیه برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی و نقش کمرنگ ایران در آن) هستیم که تهدیدی جدی برای مزیت‌های نسبی ایران به حساب می‌آید. با این توصیف، اگر کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و جهانی را به مثابه یک میدان نقی مشترک میان کشورهای دانیم، می‌توان گفت که کشورهای همسایه و منطقه با ایجاد و فعال‌سازی کریدورهای دیگر، در حال بهره‌برداری از این فرصت و ربودن سهم ایران از این میدان نقی مشترک هستند. خوشبختانه مسئولان کشور به دلایلی مانند تشدید تحریم‌های نفتی و وقوع بحران ارزی در این سال‌ها، ضرورت بهره‌گیری از ظرفیت‌های ربوده شده ترانزیتی کشور به‌عنوان راهبردی برای ایجاد درآمدهای کلان ارزی و خنثی‌سازی تحریم‌های ظالمانه را بیش از پیش درک کرده‌اند و پیش‌بینی می‌شود که میزان توجه به این موضوع در آینده و بخصوص در دولت سیزدهم نیز افزایش یابد. در این شرایط، سوال بسیار مهمی که پیش می‌آید این است که ایران با سرمایه‌گذاری در توسعه کدام بخش از کریدورهای ترانزیتی خود و در کدام زمینه (اعم از سخت‌افزاری و نرم‌افزاری)، می‌تواند در رقابت با کریدورهای رقیب، سهم بیشتری از بازار ترانزیت منطقه را به خود اختصاص دهد و درآمد بیشتری به‌دست آورد؟ اهمیت این موضوع، در اختصاص بودجه‌های سالیانه به طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقلی و به‌خصوص در جذب سرمایه‌های خارجی و قراردادهایی که در آینده ممکن است منعقد شود، دو چندانی می‌شود. به‌طورمثال، در راستای عملیاتی شدن تقاهم‌نامه ۲۵ ساله ایران و چین، چه گرچه‌هایی از طرف ایران در بخش توسعه ترانزیتی بر روی میز قرار خواهد گرفت؟ آیا می‌توان بدون بر خورداری از یک تقه‌نامه یا برنامه ملی، از ظرفیت چنین تقاهم‌نامه‌هایی استفاده بهینه کرد؟ در راستای پاسخ به این سوال کلان، باید به پرسش‌های متعددی پاسخ داد. در این گزارش، به بررسی یکی از ابعاد موضوع پرداخته شده است. تحقق جوش‌های اساسی در افزایش سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه، نیازمند پیگیری‌های مجدانه نمایندگان محترم مجلس و نقش آفرینی فعالانه ریاست محترم فوه مجریه و تحرک بیشتر دستگاه‌های اجرایی برای رفع خلأهای موجود از جمله خلأ برنامه‌ای یاد شده در این گزارش است که انتظار می‌رود در اولین سال از دولت سیزدهم این امر محقق گردد و در سال‌های آتی با پیاده‌سازی و به‌هنگام‌سازی این برنامه، شاهد بهره‌مندی حاکمتری از منافع راهبردی فراوان حاصل از فعال شدن ظرفیت‌های ترانزیتی کشور باشیم.

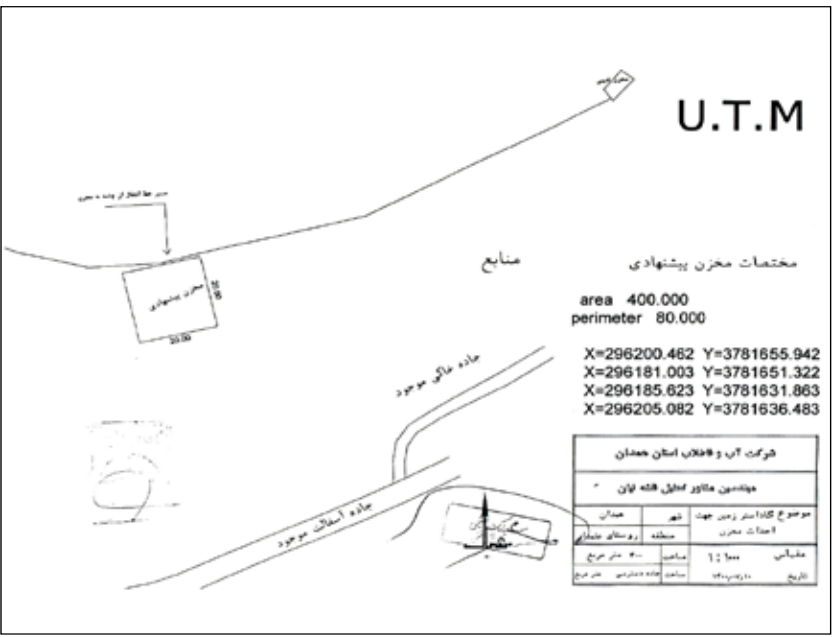


گزارش تهیه شده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

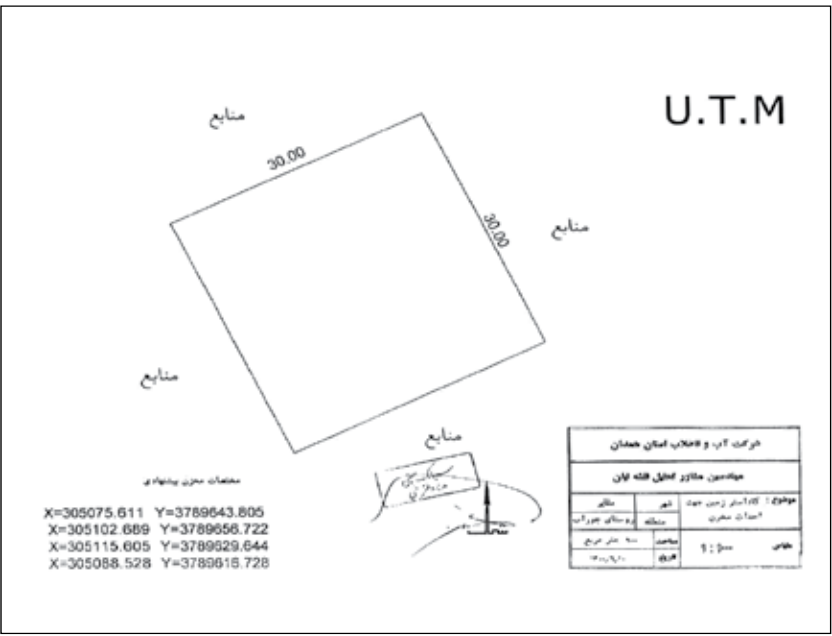
به اطلاع می‌رساند شرکت آب و فاضلاب استان همدان در صدد تملک اراضی مشخص شده در نقشه جهت احداث مخزن در روستای هملدر علیا از توابع شهرستان ملایر می‌باشد. لذا بدین وسیله از تمامی مالکین و صاحبان حقوق عرصه و اعیانی اراضی مشخص شده دعوت میگردد ظرف مهلت یکماه از تاریخ انتشار این اطلاعیه ضمن معرفی کارشناس رسمی دادگستری با در دست داشتن اسناد و مدارک مالکیت خود را به دفتر حقوقی شرکت آب و فاضلاب استان همدان به نشانی: همدان میدان بیمه شرکت آب و فاضلاب استان همدان مراجعه نمایند.

روابط عمومی شرکت آب و فاضلاب استان همدان

## آگهی تملک اراضی (نوبت اول)



## آگهی تملک اراضی (مرحله دوم)



روابط عمومی شرکت آب و فاضلاب استان همدان

به اطلاع می‌رساند شرکت آب و فاضلاب استان همدان در صدد تملک قسمتی از اراضی واقع شده در روستای جوراب از توابع شهرستان ملایر مطابق با نقشه مشخص شده جهت احداث مخزن آب شرب می‌باشد. لذا بدینوسیله از تمامی مالکین و صاحبان حقوق عرصه و اعیانی مشخص شده دعوت می گردد ظرف مهلت ۱۵ روز از تاریخ انتشار این اطلاعیه ضمن معرفی کارشناس رسمی دادگستری با در دست داشتن اسناد و مدارک مالکیت خود به دفتر حقوقی شرکت آب و فاضلاب استان همدان به نشانی: همدان : میدان بیمه جنب اداره ثبت احوال شرکت آب و فاضلاب استان همدان مراجعه نمایند