اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۲۲ فروردین ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۲۷

ضرورت سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی

عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی گفت: سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است و باید جاده ابریشم احیا شود.به گزارش اقتصادسرآمد، روح‌الله متفکرآزاد در جلسه مجلس شورای اسلامی در تذکری شفاهی اظهار کرد: ما شاهد تحولات اقتصادی در دنیا و تغییر قطب‌های اقتصادی هستیم به‌گونه‌ای که در شرق جهان کالا تولید می‌شود و در غرب این کالاها به مصرف می‌رسد.وی با تأکید بر ضرورت احیای جاده ابریشم گفت: با توجه به موقعیت ویژه و استثنایی جمهوری اسلامی ایران، اگر در حوزه ریلی سرمایه‌گذاری شود، ما می‌توانیم طی ۱۷ روز کالاها را از شرق به غرب جهان ارسال کنیم و این نکته برای توسعه کشور بسیار کلیدی است.عضو هیئت‌رئیسه مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی و کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است و سرمایه‌گذاری در این حوزه می‌تواند حدود ۱۵ میلیارد دلار عایدی برای کشور داشته باشند.نماینده مردم تبریز در مجلس شورای اسلامی متذکر شد: سال گذشته در طرح تعاملی بین مجلس و معاون اول رئیس‌جمهور برای احداث ۳ هزار کیلومتر مسیر ریلی، کریدورهای اولویت‌دار مشخص شد بنابراین مقدمات اجرای این طرح باید فراهم شود.

گزارش «اقتصاد سرآمد» از افزایش پرونده‌های قضایی با رشد فعالیت املاک در بستر سایبر

فضای مجازی رقیب جدی مشاوران سنتی املاک

گروه راه و ساختمان - پیدایش فناوری‌های نو ظهور و تغییر نسل خریداران و فروشندگان در سال‌های اخیر محرک تغییرات در بازار املاک و مستغلات شده است. این عوامل تمامی جنبه‌های معاملات املاک را دست خوش تغییر کرده است، از نحوه فروش تا مدت زمان انتظار برای آنکه دارایی‌ها بفروش برسند. این موضوع بسیاری از معامله گران در این بازار را به فکر درباره آینده نقش مشاورین املاک و سامانه‌های جایگزین وا داشته است. کاهش ارتباط میان مشاورین املاک و معامله گران یکی از بزرگترین تغییراتی است که در بازار املاک و مستغلات در حال شکل گرفتن است. بسیاری از افراد با این پرسش رو به رو هستند که خود شخصاً اقدام به خرید و فروش املاک نمایند و یا این فرآیند را به مشاورین املاک بسپارند؟

به گزارش اقتصادسرآمد، تا همین دو سه سال پیش مشاورین املاک بخش جدایی ناپذیر بازار بوده‌اند و تصور عدم نیاز به خدمات آنها و حذفشان از بازار کمی دشوار است. زیرا با تمام نقدهای موجود به نحوه فعالیت بعضی از مشاورین املاک، همچنان بخش قابل توجهی از فعالین بازار به خدمات آنها نیاز دارند و سامانه‌های موجود به بلوغ کامل نرسیده‌اند. ز خدماتی که همچنان افراد را به بهره گرفتن از مشاورین املاک ترغیب میکند میتوان به مهارت‌های مذاکره آنها برای به فروش رساندن املاک به حداکثر قیمت ممکن برای فروشندگان و یا خرید املاک با حداقل قیمت ممکن برای خریداران، دسترسی به اطلاعات بازار، نظارت بر فرآیند خرید و فروش مسکن و بررسی اعتبار اسناد اشاره کرد.

در حال حاضر کمیسیون معاملات مسکن مبلغ قابل توجهی بوده و این موضوع یکی دیگر از انگیزه‌های افراد برای کنارگذاشتن مشاورین املاک است. این درحالیست که استفاده از سامانه‌های ارتباط دهنده خریداران و فروشندگان هزینه‌ای بر دوش آنها تحمیل نمی‌کند. شکی وجود ندارد که خدمات مشاورین املاک ارزش آفرین است؛ اما سایت‌های نوظهوری که ارتباط مستقیم میان خریداران و فروشندگان ایجاد می نمایند، در حال گسترش مخاطبان خود میان فعالان این بازار هستند..

رونق از کسب مشاوران املاک رخ برتابید

حسین بابایی کارشناس حوزه مسکن در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد؛ گفت: این مهم غیرقابل انکار است که سامانه‌های برخط که امکان ارتباط مستقیم خریداران و فروشندگان را فراهم می کنند دیدگاه افراد را در بازار املاک و مستغلات نسبت به گذشته تغییر داده‌اند؛ اما نمیتوان انتظار داشت که این روند لزوماً به خروج مشاورین املاک از بازار منجر گردد. زیرا با توجه به گستره خدمات مشاورین املاک، آنها همچنان میتوانند نقش‌های خود را در آینده ایفا کنند.

فضای مجازی رقیب جدی مشاوران املاک سنتی

وی ادامه داد: این روزها با پیشرفت تکنولوژی و ارتباطات، خریدوفروش اینترنتی کالاها و اقلام نیز داغ شده است و در این میان بازار املاک نیز از قافله عقب نمانده و سامانه‌های فضای مجازی به‌عنوان رقیب جدی مشاوران املاکی که به‌صورت سنتی اقدام به خریدوفروش ملک می کنند، فعالیت می‌کنند.

افزایش پرونده‌های قضایی با رشد معاملات املاک در فضای سایبری

او می‌افزاید: حالا بسیاری از مالکان ترجیح می‌دهند واسطه‌گران را از معامله حذف کرده و با انتشار یک آگهی در شبکه‌های تبلیغاتی فضای مجازی، خود به دنبال خریدار یا مستأجر بگردند و از سوی دیگر نیز مستاجرین و خریداران نیز اغلب ترجیح می‌دهند به‌جای آنکه زمان خود را صرف سرزدن به مشاوران املاک کنند، با بررسی آگهی‌های فضای مجازی، ملک موردنظر خود را پیدا کنند. اما این کار امروزه پرونده‌های قضایی زیادی را باز کرده و بسیاری از موجران و مستاجران را نیز روانه دادگاه‌ها.

تأثیر فضای مجازی در افزایش قیمت و نارامی مسکن

بابایی تأثیر فضای مجازی در افزایش قیمت و بروز نارامی مسکن را محسوس عنوان کرد و گفت: متأسفانه درآشفته بازار فضای مجازی، برخلاف تصور برخی افراد، نقش واسطه‌ها پررنگ‌تر از خریداران و فروشندگان واقعی شده است و در این میان بی‌شک افرادی متضرر می‌شوند که واقعاً نیازمند سرپناه هستند.وی اظهار کرد: خریدوفروش ملک در فضای مجازی، فرصت را از مشاورین املاک گرفته و واسطه‌ها درجهت کسب منافع بیشتر باهم به رقابت افتاده‌اند. فضای مجازی یکی از عوامل اصلی نابسامانی بازار مسکن در چندسال اخیر بوده که متأسفانه سایت‌های فعال در حوزه مسکن بدون کار کارشناسی، افزایش قیمت مسکن را موجب شدند.

البته کارشناس حوزه مسکناین را هم می گوید که قطعا عده‌ای از بنگاه داران متکی به روش های سنتی در این فضا متضرر خواهند بود. مگر این که به روش های جدید مجهز شده و از فرصت فضای مجازی به نفع خود بهره برداری کنند.سایت‌های اینترنتی مسکن عمدتاً به دنبال سودجویی خود هستند و با درج قیمت‌ها در سایت‌ها، کانال‌ها فضایی را فراهم می‌کنند که عمدتا زمینه‌ساز رشد نامتعارف قیمت مسکن و ترویج سوداگری در این بخش هستند، به همین دلیل با هماهنگی دادستان کل کشور و وزارت صمت در سال گذشته جلوی درج قیمت در برخی سایت‌ها گرفته شد و قرار شد خود را قانونمند کنند. خرید و فروش ملک از طریق فضای مجازی با تمرکز بر روی شش شاخص کاهش هزینه‌های خانوارها، تسهیل رفت و آمد، کاهش بار ترافیک، بهبود شرایط سرمایه گذاری در بازار مسکن، تولید ثروت و افزایش اشتغال بر اساس شعار سال راهی جدید را تقریبا از زمان شروع به کار دولت یازدهم در بازار ملک آغاز کرده که به نظر می‌رسد با ورود به فاز پیش‌رونق مسکن در نیمه اول سال جاری، چشم‌انداز روشنی پیش روی این سایت‌ها قرار دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد با توسعه استفاده از فضای مجازی بین مردم، برخی سایت‌های مجازی املاک، تنها پس از حدود یک سال از زمان راه‌اندازی به رشد ۴۰۰ درصدی در تعداد بازدید رسیده‌اند.

برگزیده‌ها

معاون وزیرراه و شهرسازی

اقساط ۴ میلیونی مسکن نهضت ملی در ۲۰ سال

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره متقاضیان نهضت ملی با بین اینکه اگر پس از ارسال سه دوره پیامک تا یک ماه و نیم اقدام به افتتاح حساب و واریز وجه نکنند از سامانه حذف خواهند شد، گفت: اقساط بلند مدت ماهیانه ۳ تا ٤ میلیون تومان طی مدت زمان ۱۰ تا ۲۰ ساله است.به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا جعفری معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید در یک برنامه تلویزیونی به تشریح سیاست ها و اقدامات صورت گرفته در طرح نهضت ملی مسکن در کشور پرداخت. جعفری تعداد کل متقاضیان این طرح را بالغ بر ۵ میلیون و ٤۲۰ هزار نفر اعلام کرده و گفت: از این تعداد تاکنون تعداد ۲ میلیون و ۳۰۰هزار نفر با توجه به شرایط اعمال شده مورد تایید قرار گرفته اند که پس از پالایش نهایی پیامک های افتتاح حساب و واریز وجه اولیه برای آن ها ارسال شده است؛ نکته مهم آن است که اگر متقاضیان پس از ارسال سه دوره پیامک تا یک ماه و نیم اقدام به افتتاح حساب و واریز وجه نکنند از سامانه حذف خواهند شد.معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه میزان واریزی وجه اولیه متقاضیان در طرح نهضت ملی مسکن را ٤۰ میلیون تومان اعلام کرد و افزود: عملیات اجرایی پروژه ها پس از واریز این وجه و کمک تسهیلات در نظرگرفته شده (در تهران ٤۵۰ میلیون تومان، در کلان شهرهای اطراف تهران و کلانشهرها های اصلی و مادر ٤۰۰ میلیون تومان و مراکز استان‌ها ۳۵۰ میلیون تومان) آغاز خواهد شد؛ در این راستا تلاش داریم با مدیریت بحث زنجیره تولید مصالح ساختمانی با کیفیت، قیمت تمام شده واحدها را به حداقل رسانده و با همین میزان تسهیلات و وجه اولیه واحد های مسکونی با متراژ ۷۵ تا ۱۱۰ متر را احداث و به متقاضیان تحویل دهیم.این مقام مسئول از پرداخت اقساط بلند مدت ماهیانه ۳ تا ٤ میلیون تومان طی مدت زمان ۱۰ تا ۲۰ ساله در این طرح خبر داد و گفت: طبق سیاست اولیه وزارت راه و شهرسازی و به حداقل رساندن هزینه ساخت واحدها تلاش بود تا هزینه زمین از قیمت واحدها حذف شود؛ این درحالی است که برخی از اراضی خارج از محدوده و الحاقی نیاز به آماده سازی در ابعاد زیربنایی و روبنایی دارند که کمی حائز ملاحظه خواهد بود.به گفته وی هدف ما در اجرای این طرح صرفا مسکن سازی نبوده و نیازهای ساکنین در ابعاد گوناگون مد نظر ما خواهد بود و قطعا نادیده گرفتن این مسئله در طرح های پیشین باعث بروز مشکلات متعددی در این حوزه بوده است.مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید در ادامه سخنان خود تأکید کرد: تکلیف دولت در زمینه تولید مسکن و حمایت از اقشار کم درآمد آن است تا با برنامه ریزی های انجام شده ظرفیت تأمین مسکن برای دهک های مختلف را فراهم کرده و با مدیریت هزینه و زمین قیمت تمام شده مسکن را به حداقل برساند.

یک مسئول وزارت راه و شهرسازی

افزایش مراجعات برای استفاده از مسیر ایران به سمت روسیه

مدیرکل کریدورهای ترانزیتی وزارت راه و شهرسازی اظهار داشت: ناوگان ریلی ایرانی در مسیر کشورهای cis نمی‌توانند تردد داشته باشند چراکه استانداردهای این کشورها را ندارند و این یک مانع جدی است و تا زمانی که ناوگان استاندارد و مناسب برای تردد از مسیر این کشورها نداشته باشیم، سهم بسیار بزرگی از ترانزیت را از دست می‌دهیم.به گزارش اقتصادسرآمد، امین ترفع، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی وزارت راه و شهرسازی درباره فعال شدن کریدورهای ایران و کشورهای منطقه با توجه به انسداد کریدورهای شرقی و غربی روسیه متصل به اروپا به ایلنا اظهار داشت: در حال حاضر کشورهای اروپای شرقی مرزهای خود را به سمت روسیه بسته‌اند و تحریم کردند. بنابراین بارهای ترانزیتی که قبلا از چین و از مسیر روسیه به طور مستقم وارد اروپا می شد و دیگر نمی تواند از مسیر تردد داشته باشند. این ظرفیت و این میزان بار به سمت مسیر دریای خزر و مسیر جنوبی ایران سرریز خواهد شد و در واقع ارتباط با اروپا از این مسیرها ادامه پیدا می‌کند.وی ادامه داد: در چند سال گذشته راه‌آهن قارص بین کشورهای آذربایجان، گرجستان و ترکیه ساخته شد و عملا بار در از مسیر دریایی خزر در ادامه از مسیر ریلی به ترکیه می‌رسد و از ترکیه به سمت اروپا منتقل می‌شود. این مسیر و مسیر ریلی و جاده ای جنوبی از طریق ایران جایگزین مسیر شرقی –غربی روسیه است که در حال حاضر مسدود شده است.ترفع با بیان اینکه به طور قطع در این شرایط، بخشی از این بار به سمت کریدورهای ایران جذب می‌شوند، گفت: سال گذشته میزان بار ترانزیتی کشور حدود ۱۱ میلیون تن بود و با بررسی ظرفیت‌سنجی و ظرفیت‌هایی که در گلوگاه وجود دارد امسال می‌توانیم با همین زیرساخت‌ها به ۲۰ میلیون تن ترانزیت برسیم.مدیرکل کریدورهای ترانزیتی وزارت راه و شهرسازی افرود: زیرساخت‌های ترانزیتی کشور با همین وضعیت موجود و فعلی جابه‌جایی ۲۰ میلیون تن بار ترانزیتی را کفایت می‌کند و برای رسیدن به این عدد به ارتقای ظرفیت از جنس ظرفیت فرایندی و نه زیرساختی نیاز داریم. به طوریکه اگر گلوگاه‌های مرزی و مشکلات ناوگان را بتوانیم در مدت و برنامه کوتاه جبران و رفع کنیم و به عدد ۳۰ میلیون تن بار ترانزیتی می‌رسیم. وی درباره استفاده ایران از فرصت موجود و وضعیت کریدورهای روسیه و انتقال از/به روسیه گفت: موضوع واضح و روشن این است که دریای سیاه فعلا برای مسائل تجاری امن نیست و از سوی دیگر مسیر شرقی –غربی روسیه به شدت مورد تاثیر قرار گرفته و موضوع دیگر این است که شرایط به سرعت در حال تغییر است. اما درباره افزایش تقاضا برای استفاده از کریدورهای ترانزیتی ایران حتما مواردی وجود دارد.

پشتیبانی ایران در سه بخش اسکان، حمل و نقل هوایی و دریایی

ایران، مشارکت در جابه‌جایی مسافران جام جهانی قطر را عهده دار شد

وزیر راه و شهرسازی از پشتیبانی جمهوری اسلامی ایران در سه بخش اسکان، حمل و نقل هوایی و دریایی از جام جهانی ۲۰۲۲ قطر خبر داد و گفت: حمل و نقل هوایی بخش قابل توجهی از مسافران از جزیره کیش به دوحه و برعکس بر عهده ایرلاین‌های ایرانی است.

به گزارش اقتصادسرآمد، رستم قاسمی، وزارت راه و شهرسازی، با حضور در جزیره کیش، جام جهانی فوتبال را یکی از رویدادهای مهم و تاثیرگذار در عرصه بین المللی برشمرد و گفت: درجریان سفر رییس جمهور کشورمان به کشور قطر، پشتیبانی ایران از این رویداد در دستور کار قرار گرفته است و بر اساس توافق‌های اولیه در سفر آیت الله رییسی به قطر و دیدار با امیر این کشور اسکان، حمل و نقل هوایی و دریایی بخشی از مسافران و گردشگران جام جهانی ۲۰۲۲ از جمله پشتیبانی‌های ایران از این رویداد خواهد بود.

وی با بیان اینکه روزهای یکشنبه و دوشنبه ۲۱ و ۲۲ فروردین دیدارهای مختلفی با مسئولان قطر از جمله وزیر حمل و نقل و ارتباطات این کشور انجام خواهد شد، عنوان کرد: جزیره کیش نقطه تمرکز ایران در پشتیبانی از این رویداد خواهد بود، اما همه استان‌های ساحلی و غیر ساحلی نزدیک به آب‌های همیشه خلیج فارس می‌توانند از ایفای نقش کشورمان در جام جهانی ۲۰۲۲ قطر سهیم باشند.

قاسمی با تاکید بر اینکه وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی و وزارت حمل و نقل و ارتباطات دولت قطر مهمترین دستگاه‌های متولی در همکاری برای پشتیبانی از این رویداد هستند، گفت: همه برنامه‌ها در داخل ایران با همکاری وزارتخانه‌های دیگری همچون وزارت خارجه، میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و ورزش و جوانان انجام خواهد شد.

وی یادآور شد: همچنین در جریان این پشتیبانی‌ها حمل و نقل هوایی بخشی قابل توجهی از مسافران از جزیره کیش به دوحه و برعکس این مسیر بر عهده ایرلاین‌های ایرانی خواهد بود. آبان ماه امسال قطر میزبان مسابقات جام جهانی فوتبال است با توجه به نزدیکی کیش به این کشور استفاده از این فرصت از بهمن ماه سال ۱۳۹۹ در دستور کار سازمان منطقه آزاد کیش قرار گرفته و در این راستا مقرر شده ۵۲۰ میلیارد ریال برای توسعه زیرساخت های ورزشی جزیره کیش از جمله استانداردسازی ۲ زمین چمن و احداث سه زمین دیگر تا مرداد ماه امسال هزینه شود.

نگاه

تله خوشبینی بیش از حد چالش بزرگ نظام برنامه‌ریزی ترانزیت ایران

خوشبینی بیش از حد نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران با القابی نظیر شاهراه ترانزیتی منطقه و جهان به‌عنوان تله ترانزیتی و مهمترین چالش در نظام برنامه‌ریزی برای ترانزیت کشور به‌شمار می‌رود.

به گزارش اقتصادسرآمد، تلاش‌های فعلی برای ارتقای ترانزیت کشور را مثبت و شایسته قدردانی دانسته اما خلأ یک برنامه‌ریزی راهبردی در این مسیر را تا حدی برجسته و نمایان برشمرده است مبنی بر اینکه با رجوع به تجربه چند دهه گذشته می‌توان با اطمینان بالایی پیش‌بینی کرد که تلاش‌های فعلی اگرچه توانسته‌اند بخشی از عقب‌ماندگی‌های ۷ سال اخیر را جبران کرده، اما همچنان نمی‌توانند بخش بزرگی از استعدادهای ترانزیتی ایران را فعال کند.

تلاش‌های حاضر از نوع کوتاه مدت و عملیاتی و در جهت بهره‌برداری بهتر از ظرفیت‌های حمل‌ونقلی موجود است که در خوش‌بینانه‌ترین حالت می‌تواند عملکرد ترانزیتی سنوات گذشته (متوسط ۱۰ میلیون تن در سال) را به ۲۰ یا نهایتاً ۳۰میلیون تن کالا در سال برساند؛ اما برای دستیابی به استعدادهای ترانزیتی برآورد شده کشور (یعنی ۸۰میلیون تن در سال و بالاتر) به یک برنامه میان مدت و بلند مدت قابل اتکا برای سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساختی نیاز است.

در گزارش مرکز پژوهش‌ها با عنوان «برنامه ملی ترانزیت؛ ضرورت و الزامات» تاکید شده تمرکز بر امور عملیاتی و کوتاه مدت و کم‌توجهی نسبت به تهیه یک برنامه ملی برای سرمایه‌گذاری‌های راهبردی در حوزه ترانزیت در شرایطی رخ می‌دهد که اولاً تهدیدهای منطقه‌ای ایجاد شده برای استعدادهای ترانزیتی ایران، زیان یکسانی را متوجه کشور نمی‌کنند.

ثانیاً همه فرصت‌های ترانزیتی ایران نیز از منافع و قطعیت یکسانی برخوردار نیستند. در چنین شرایطی، بی‌برنامگی و عدم استفاده از روش‌های علمی برای شناسایی زیرساخت‌های دارای اولویت برای سرمایه‌گذاری، نه تنها می‌تواند به بازدهی اندک یا حتی انجماد منابع مالی محدود کشور از طریق سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌های فاقد اولویت منجر شود، بلکه شکست در رقابت‌های ترانزیتی منطقه‌ای و عدم‌النفع‌های کلان و راهبردی متعاقب آن را نیز متوجه کشور می‌کند.

تله ترانزیتی؛ مهمترین چالش در نظام برنامه‌ریزی برای ترانزیت

در این گزارش از خوش‌بینی بیش از حد نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران (با القابی همچون چهارراه یا شاهراه ترانزیتی منطقه و جهان) به عنوان تله ترانزیتی حال حاضر کشور تعبیر شده و از آن به‌عنوان مهمترین چالش در نظام برنامه‌ریزی برای ترانزیت کشور یاد شده است.

چراکه این امر موجب ساده‌پنداری نسبت به اخذ تصمیمات راهبردی در این حوزه می‌شود در حالی که شناسایی اولویت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه ترانزیت ایران، اساساً مسأله‌ای چند بُعدی (سیاسی، امنیتی، اقتصادی، و حمل‌ونقلی) و دارای عدم قطعیت‌های قابل توجه است که حل آن تنها با استفاده از روش‌های علمی روزآمد امکان‌پذیر است. قرار گرفتن در این تله ترانزیتی موجب عدم احساس نیاز جدی به تهیه برنامه کلان‌نگر و قابل اتکا برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی شده است که اتخاذ تصمیمات فاقد پشتوانه کافی مطالعاتی از نمودهای آن می‌باشد.

الزامات تهیه برنامه ملی ترانزیت

این گزارش با تاکید بر اینکه با داشته‌های فعلی کشور (خصوصاً در زمینه مطالعاتی)، تهیه برنامه ملی ترانزیت به‌صورت خلق‌الساعه امکانپذیر نخواهد بود، برای تحقق این مهم پیش‌نیازها و الزاماتی در حوزه سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساختی همچون پذیرش کاستی‌های مطالعاتی در زمینه ترانزیت و شکل‌دهی جریان علمی در این زمینه، در نظر گرفتن سناریوهای محتمل از آینده روابط سیاسی و اقتصادی بین‌المللی در ارزیابی‌ها، ارزیابی ایده‌های جدید و ابتکارعمل‌های مبتنی‌بر مشارکت ایران در زنجیره ارزش جهانی، نگاه شبکه‌ای به‌جای نگاه نقطه‌ای (در نظر گرفتن هزینه‌های مورد نیاز برای رفع کل گلوگاه‌های موجود در یک کریدور)، در نظر گرفتن تعارضات احتمالی ترانزیت با صادرات، در نظر گرفتن کریدورهای رقیب (اعم از کریدورهای موجود و کریدورهای در دست برنامه‌ریزی) در ارزیابی‌ها، همکاری نهادهای ذی‌ربط و تشکیل چرخه بازخوردگیری بین نهادهای مختلف و اولویت‌بندی بین طرح‌ها و ابتکارعمل‌ها را پیشنهاد می‌دهد.

اخبار

امکان توسعه ظرفیت پروازی مسیر ایران - قطر روزانه تا ۲۰۰ پرواز وجود دارد

رییس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: امکان توسعه ظرفیت پروازی ایران - قطر با عاملیت ایرلاین های ۲ کشور تا ۲۰۰ پرواز در روز وجود دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد محمدی بخش در نشست بررسی توانمندیها و برنامه ریزی های ایران برای پشتیبانی از جام جهانی اظهار داشت: هم اکنون روزانه ۷۲ پرواز شامل ۳٦ پرواز از سوی ایران و ۳٦ پرواز از سوی قطر برقرار است که در صدد هستیم این ظرفیت را با همکاری مشترک با دولت قطر افزایش دهیم.وی افزود: هم اکنون ظرفیت توسعه این پروازها از مبدا فرودگاه های بین المللی موجود در استان های هرمزگان، تهران، مشهد، بوشهر، اصفهان، شیراز، خوزستان و جزیره کیش روزانه تا ۱۰۰ پرواز از طرف ایران و ۱۰۰ پرواز از طرف قطر وجود دارد.محمدی بخش یادآور شد: همچنین علاوه بر هواپیماهای مسافری ایران قابلیت بکارگیری ۱۱ فروند هواپیمای پهن پیکر برای حمل و جابجایی انواع بار از مبدا ایران و تمام نقاط جهان به کشور قطر را دارد و انتظار می رود در نشست های مشترک با طرف های قطری این موارد پیشنهاد و به تصویب برسد.وی اضافه کرد: برای بهره‌گیری از فرصت های جام جهانی امکان جذب حداکثری گردشگران علاقه‌مند تماشای مسابقه های جام جهانی کشورهای مختلف از جمله عراق، افغانستان، روسیه و تاجیکستان در ایران وجود دارد.

سرمایه گذاری در حوزه ریلی یک ضرورت اجتناب ناپذیر است

یک عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: سرمایه گذاری در حوزه ریلی در کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب یک ضرورت اجتناب ناپذیر است.به گزارش اقتصادسرآمد، روح الله متفکر آزاد در تذکری شفاهی در جریان جلسه مجلس، بیان کرد: تحولات اقتصادی در دنیا و تغییر قطب های اقتصادی که در شرق کالا تولید شده و در غرب یعنی کشورهای اروپایی به مصرف می رسد و یا در اروپا تجهیزات تولید شده و به شرق ارسال می شود بر ضرورت احیای جاده ابریشم دلالت دارد. با توجه به موقعیت استثنایی ایران اگر در حوزه ریلی سرمایه گذاری صورت گیرد، می توان ظرف ۱۷ روز کالا را از شرق به غرب عالم ارسال کرد. این نقطه کلیدی توسعه کشور در آینده است.وی در ادامه اظهار کرد: سرمایه گذاری در حوزه ریلی در کوریدور شمال به جنوب و شرق به غرب یک ضرورت اجتناب ناپذیر است. سرمایه گذاری در این حوزه می تواند بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار عایدی برای کشور داشته باشد. دنیا عطش ایجاد این کریدور را دارد.نماینده مردم تبریز در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: سال گذشته در طرح تعاملی بین مجلس و معاون اول رئیس جمهور برای احداث ۳۰۰۰ کیلومتر مسیر ریلی، کوریدور های اولویت دار مشخص شد. سرمایه گذاری در این حوزه نیز قرار است از سوی صنایع بزرگ و معادن صورت گیرد. ضروری است هرچه سریع تر مقدمات اجرای این طرح فراهم شود. از سوی دیگر راه آهن کشور ما مسافر پایه طراحی شده اما ضروری است که این طراحی برای حمل بار نیز صورت گیرد.

افزایش ۱۰۰ درصدی عوارض ساختمانی در مرحله صدور پروانه و نظارت فنی

عضو شورای شهر تهران در پنجاه و هفتمین جلسه شورا به افزایش ۱۰۰ درصدی عوارض ساختمانی در مرحله صدور پروانه و نظارت فنی اشاره کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، ناصر امانی در تذکر پیش از دستور خود ضمن گرامیداشت یاد و خاطره امیر ارتش جمهوری اسلامی ایران سپهبد صیاد شیرازی و شهیدان روحانی در صحن مطهر رضوی گفت: تذکرات اعضای شورا به ویژه اعضای کمیسیون عمران و حمل و نقل در شش ماهه دوم سال گذشته تاکید بر این موضوع بود. معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران هم در جلسات هم‌اندیشی و در صحن شورا از امضای قراردادی خبر دادند که بر اساس آن تا سقف ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای تأمین قطعات و لوازم یدکی قطارهای مترو در دی ماه سال ۱٤۰۰ تأمین می‌شد.وی افزود: این قرارداد با شرکت بهره برداری مترو، بانک شهر، معاونت مالی و اقتصادی شهرداری و شرکت شهر آتیه منعقد خواهد شد. از مبلغ ۸۰۰ میلیارد تومان ۲۲۰ میلیارد تومان از محل تسهیلات کرونا، صد میلیارد تومان اعتبار غیرنقدی شهرداری، ٤۷۰ میلیارد تومان از ردیف اعتبار تملک سرمایه‌ای و ۱۰ میلیارد تومان هم قرار بود نقدی به شرکت پرداخت شود.امانی تاکید کرد: از ۱۹ دی ماه سال گذشته این قرارداد آماده امضا و اجرایی شدن بوده که متأسفانه تا امروز نهایی نشده و امضا نگردیده است. پرسش من این است که کدام پروژه اولویت‌دار در تهران از حمل و نقل عمومی مهم‌تر است و در حمل و نقل عمومی کدام سیستم از مترو مهم‌تر و حیاتی تر است؟ چرا باید بیش از سه ماه یک قرارداد در کش و قوس بروکراسی اداری معطل بماند آن هم در شورا و شهرداری که عنوان مدیریت جهادی و انقلابی را یدک می‌کشد؟ متأسفانه موفق نشده‌ایم متروی تهران را از بحران به ارث رسیده از دوره پیش پس از هفت ماه عبور دهیم و انبارهای این شرکت همچنان خالی است.وی عنوان کرد: یکی از لوایحی که شهرداری تهران به شورای ششم تقدیم کرد و در شورا با اصلاحات جزئی به تصویب رسید عوارض ساخت و ساز سال ۱٤۰۱ بود و حتی در کمیسیون تلفیق فرمانداری هم با دفاع خوبی که انجام گرفت بدون هیچ گونه تغییری به تأیید رسید. آن گونه که هنگام بررسی این لایحه مطرح شد مناطق تهران به چند گروه تقسیم شده بودند و به گفته معاون شهرسازی، مناطق جنوبی و کم برخوردار تهران در این لایحه حداقل افزایش را نسبت به سال قبل داشتند اما متأسفانه با ابلاغ دستورالعمل مصوبه شورا و اجرای آن به ویژه فرمول‌های پیچیده و چند بعدی که در دستورالعمل قید شده شاهد افزایش‌های فوق‌العاده در عوارض صدور پروانه و نظارت فنی در مناطق جنوبی هستیم.

کرایه شناور شامل تاکسی‌های گردشی نمی‌شود

معاون نظارت و امور مناطق سازمان تاکسیرانی شهر تهران با اشاره به اینکه کرایه‌های شناور شامل تاکسی‌های گردشی نمی‌شود، گفت: امیدواریم بتوانیم از آغاز سال ۱٤۰۲ در حوزه نظارت، ساماندهی و کنترل قیمت در تاکسی‌های گردشی شاهد تحول باشیم.به گزارش اقتصادسرآمد، وحید سرلک درباره شناور شدن کرایه‌ها در تاکسی‌های گردشی و خطی از ابتدای اردیبهشت، اظهار کرد: شناور شدن کرایه‌ها مشمول تاکسی‌های خطی می‌شود و برای تاکسی‌های گردشی همکاران بنده در تلاش برای راه‌اندازی سیستم دیگری هستند.وی ادامه داد: بنابراین برای تاکسی‌های گردشی اقدامی برای اجرا در دستور کار نیست و کارهایی به‌صورت مطالعات در دستور کار قرار دارد چراکه ضرورت دارد که به این بخش از تاکسی‌ها به‌صورت مجزا پرداخته شود با این حال در تلاش برای برنامه‌ریزی‌هایی برای افزایش نظارت بر تاکسی‌های گردشی هستیم تا کنترل قیمت‌ها به‌شکل بهتری صورت گیرد.معاون نظارت و امور مناطق سازمان تاکسیرانی شهر تهران تصریح کرد: برای تحقق این امر باید به‌سمت هوشمند شدن تاکسی‌ها حرکت کنیم؛ در این راستا چند موضوع به‌صورت تحقیق در حال انجام است مانند نصب GPS روی تاکسی‌ها تا از فعالیت آنها در سایر مناطق مطلع شویم.وی خاطرنشان کرد: در تاکسی‌های گردشی و تلفنی نیازمند ساماندهی اساسی هستیم اما به‌دلیل اینکه در حال فراهم کردن زیرساخت‌های مربوطه هستیم بعد از رسیدن به جمع‌بندی زمان زیادی برای اجرا نیاز نیست بنابراین امیدواریم بتوانیم حداکثر تا پایان سال وعده این را بدهیم که از آغاز سال ۱٤۰۲ در حوزه نظارت، ساماندهی و کنترل قیمت در آنها و تردد آنها، شاهد تحولاتی باشیم.