

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

سردبیر: ایرج گلشنی
چاپ: کارگر
توزیع: کارو کارگر

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

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

دفتر مرکزی: سپهرودی شمالی بین بهشتی
و هوپزه پلاک ۵۰۶ واحد ۳
تلفن: ۸۸۷۹۱۲۲۷ - ۰۲۱ • تلفکس: ۸۸۷۹۱۲۲۷ - ۰۲۱
سازمان آگهی‌ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

سازمان شهرستان‌ها:
تلفن تماس: ۰۲۱۶۹۳۷۱۴
۶۶۴۶۱۷۷۰ - ۶۶۳۳۳۷۸۸ دایرکتوری
ایمیل: saramadrezace@yahoo.com
تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۶۲۷

قانون خوب و باز هم اجرای بد: «اقتصادسراسر» گزارش می دهد

صندوق توسعه حمل و نقل، راهی برای تأمین منابع مالی توسعه ناوگان حمل و نقل

گروه حمل و نقل - امید اسماعیلی - «حمل و نقل» از مباحث راهبردی کشورهاست. یکی از زیربناهای اصلی رشد و پیشرفت هر کشوری، مجموعه حمل و نقل هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای آن کشور است و اهمیت آن تا جایی است که «بدون برخورداری از سامانه حمل و نقل مناسب، هیچ رشد و توسعه‌ای شکل نمی گیرد.» این اصل پذیرفته‌ای در جهان امروز است و نیاز به‌سخت و تأویل و اثبات ندارد.

کشور ما هم بدون تردید، باید در زمینه حمل و نقل به‌اعتلا برسد تا بتواند مسیر رشد و ترقی خود را هموار و تثبیت کند؛ این در حالی است که هنوز توفیق قابل‌قبولی در این زمینه به‌دست نیاورده است. یکی از راه‌های بهبود شرایط حمل و نقل کشور، ایجاد «صندوق توسعه حمل و نقل» است که چند سال از تصویب آن گذشته اما مدعی این قدم بر نداشته است؛ شرح این صندوق را بر اساس گزارش گروه حمل و نقل دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، پی می‌گیریم و در چند و چون آن سخن خواهیم گفت:

مطابق با ماده (۴۸) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، مصوب سال ۱۳۹۶ (به‌منظور ایجاد سازوکارهای تأمین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل و نقل کشور، تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها، بیمه سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل و نقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکه‌ها و زیرساخت‌ها، به دولت اختیار داده شد تا صندوق توسعه حمل و نقل را بر سرمایه اولیه یکصد و نود هزار میلیارد ریال از دارایی‌های خود که در اختیار وزارت راه و شهرسازی، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و وابسته به آن قرار دارد، با استفاده از منابع پیش‌بینی شده در این ماده و نیروی انسانی موجود وزارت راه و شهرسازی و با شخصیت حقوقی مستقل دولتی وابسته به وزارت راه و شهرسازی تشکیل دهد. این صندوق، طبق اساسنامه خود و در چارچوب مصوبات هیئت امنای متشکل از وزرای راه و شهرسازی و امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، توسط هیئت عامل فعالیت می‌کند.

بر اساس این گزارش، در تاریخ ۵ مردادماه سال ۱۳۹۸، هیئت وزیران در نشست با اساسنامه تدوین شده برای تشکیل «صندوق توسعه حمل و نقل کشور» موافقت کرد و معاون اول رئیس‌جمهور، دستور راه‌اندازی این صندوق را به وزرای راه

و اقتصاد و رئیس سازمان برنامه و بودجه ابلاغ کرد. براساس اساسنامه تصویب شده، ازجمله اهداف مهم تأسیس این صندوق که به‌صورت یک شرکت دولتی اداره می‌شود، تأمین مالی و حمایت از سرمایه‌گذاری متقاضیان غیردولتی در توسعه زیربنای ناوگان حمل و نقل کشور و بهره‌برداری از آنها و نیز حمایت از صنایع و شرکت‌های دانش‌بنیان در این حوزه در نظر گرفته شده است.

همچنین در مقایسه با سایر روش‌ها و ابزارهای در دسترس سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی موجود، این صندوق می‌تواند با روش‌های متنوع‌تر و آزادی عمل بیشتر، از طریق ایجاد سازوکارهای حمایتی مطابق با آنچه در اساسنامه‌اش تکلیف شده است، به توسعه هر چه بیشتر زیرساخت‌ها و ناوگان حمل و نقل کمک کند. برای مثال، مطابق با بند «ح» ماده (۲) اساسنامه، صندوق توسعه حمل و نقل کشور می‌تواند با حمایت از تأسیس شرکت پروژه‌های زیرساختی، مسیر تأمین مالی پایدار و مطمئن این پروژه‌ها را هموار کرده و در جهت تکمیل و توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان مورد نیاز حمل و نقلی کشور کام بردارد. همچنین افسای نقش‌های متعددی همچون تسهیل‌گری، اعطای ضمانت‌های الزم به‌عنوان نهاد ضامن سرمایه‌گذاری در شرکت پروژه‌های حمل و نقلی و سرمایه‌گذاری در شرکت پروژه‌های زیربنایی حمل و نقل می‌تواند توسط صندوق توسعه حمل و نقل صورت پذیرد تا این فرایند نوین تأمین سرمایه پروژه‌های زیربنایی در کشور شکل بگیرد. از سوی دیگر، اعطای تسهیلات به متقاضیان سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل از طریق بانک‌های عامل، بررسی بازار و وضعیت فنی، اقتصادی و مالی پروژه‌های پیشنهادی متقاضیان استفاده از منابع مالی صندوق، حمایت و تشویق از صنایع و شرکت‌های دانش‌بنیان مرتبط با حوزه حمل و نقل، بیمه سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل و ارائه تضامین به متقاضیان، حمایت از تهیه و ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری، ارائه خدمات از طریق بانک‌های عامل به شرکت‌های واسطه‌ای (لژیونگ) جهت فروش اقساطی ناوگان حمل و نقل عمومی به‌منظور نو سازی ناوگان، همکاری با سازمان‌ها و شرکت‌های تابع وزارت راه و شهرسازی به‌منظور مدیریت بهینه منابع در اختیار ازجمله وجوه اداره شده، از دیگر فعالیت‌هایی است که صندوق توسعه حمل و نقل مطابق با اساسنامه تصویب شده می‌تواند به آن ورود کند.

مطابق با ماده (۲۰) این اساسنامه، منابع صندوق توسعه حمل و نقل عبارتند از: سرمایه اولیه دولت که از طریق بودجه تأمین می‌شود، بخششی از عوارض خودرو، جاده و سوخت که هر ساله در قوانین بودجه سنواتی تعیین می‌گردد، کلیه درآمدهای حاصل از واگذاری بهره‌برداری و نگهداری از طرح‌های دولتی به بخش غیردولتی، درآمدهای حاصل از پروژه‌های مشارکتی که استهلاک اصل و فرع سرمایه‌گذاری آنان پایان یافته و به دولت منتقل شده است، درآمد حاصل از واگذاری املاک و اراضی مازاد وزارت راه و شهرسازی و کمک‌ها و هدایای اعطایی از سوی نهادهای مختلف و دولت. شایان ذکر است که در تبصره ماده (۲۰) اساسنامه قید شده که منابع صندوق توسعه حمل و نقل پس از گردش خزانه صرفاً در جهت تحقق اهداف صندوق و در راستای فعالیت‌های مربوطه می‌بایست مورد بهره‌برداری قرار گیرد و استفاده از این منابع برای اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و بازپرداخت بدهی‌های دولت به هر شکل ممنوع است. به بیان دیگر، از منابع صندوق می‌بایست به‌صورت پایدار و بازگشت‌پذیر استفاده گردد.

صندوق توسعه حمل و نقل می‌تواند به‌عنوان یک ابزار اهرم برای جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی به پروژه‌های حمل و نقلی عمل کند و از این رهگذر، فرایند تأمین مالی بودجه‌محور پروژه‌های حمل و نقل را که در سال‌های گذشته با چالش کمبود اعتبارات مواجه شده است، تغییر دهد. براساس برآوردهای انجام شده و در صورت امتداد روند موجود در تخصیص اعتبار به طرح‌های دارای ردیف اعتباری در آغاز بهره‌برداری از آنها نیاز خواهد بود. این در حالی است که صندوق توسعه حمل و نقل می‌تواند به‌عنوان یکی از ابزارهای تغییر ریل تأمین مالی پروژه‌های زیربنایی حوزه حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد و ضمن کاهش زمان اجرای پروژه‌ها، باعث جذب نقدینگی سرگردان و کاهش تورم شود.

آخرین وضعیت مالی صندوق
طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، در راستای عملیاتی شدن فعالیت صندوق توسعه حمل و نقل، در بدنبند تبصره ۱۱ قانون بودجه سال ۱۴۰۱ عبارت زیر «به‌منظور توسعه زیربنای حمل و نقل کشور و ارتقای سطح بهره‌وری در این بخش، وزارت راه و شهرسازی با رعایت



چارچوب اساسنامه خود اقدام نماید.»

جمع‌بندی و پیشنهادها

با توجه به گذشت بیش از پنج سال از تصویب قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور که تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل در ماده (۴۸) آن تصریح شده است، عدم فعال سازی این صندوق همچنان مانع بهره‌مندی کشور از اهداف پیش‌بینی شده این صندوق است. لذا پیشنهادهای ذیل در راستای عملیاتی شدن این امر مطرح است: تکمیل هر چه سریع‌تر ساختار سازمانی صندوق و پیش‌بینی جذب و استفاده از نخبگان و خبرگان اقتصاد و مهندسی حمل و نقل در این ساختار از جمله نیازهای فوری است. ۲- تأمین سرمایه اولیه به‌عنوان موتور محرک فعالیت صندوق به‌شمار می‌رود. تخصیص و جذب منابع پیش‌بینی شده به‌منظور تأمین سرمایه اولیه به بودجه سال ۱۴۰۱ و پیش‌بینی بخش باقی‌مانده سرمایه در بودجه سال ۱۴۰۲ ضروری می‌باشد. ۳- به‌منظور هم‌راستایی تسهیلات صندوق با اولویت‌های واقعی حمل و نقل کشور، ضرورت دارد خدمات صندوق

قوانین و مقررات مربوط از طریق شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه مجاز به مولدسازی اموال منقول و غیرمنقول خود و همچنین تغییر کاربری و فروش زمین‌های مازاد در اختیار تا سقف یکصد هزار میلیارد ریال است. نهادت اموال مذکور با طلبکاران طرح‌های این بند مجاز است. منابع حاصل پس از واریز به حساب صندوق توسعه حمل و نقل نزد خزانه‌داری کل کشور صرف تکمیل، توسعه و نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و تجهیزات و ناوگان می‌شود. مبلغ هزار میلیارد ریال از این منابع صرف احداث راه هم‌چنین در بند «و» تبصره ۱۲ قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور تصریح شده است. شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل پس از پرداخت حقوق دولتی (شامل پنجاه درصد (۰/۰۵) سود ویژه و مالیات) به‌منظور قابل تقسیم سالیانه ناشی از فعالیت‌های خود را تا سقف ده هزار میلیارد ریال به حساب صندوق توسعه حمل و نقل نزد خزانه‌داری کل کشور واریز نمایند. صندوق مذکور مجاز است متناسب با مبالغ و ارزی نسبت به تأمین مالی طرح‌ها و زیر طرح (پروژه‌های) مربوط به شرکت با سازمان در

اخبار

اعلام آمادگی ایران برای سرعت بخشی به

ایجاد کار گروه مشترک نظامی با پاکستان
رئیس ستاد کل نیروهای مسلح بر آمادگی ایران برای تسریع در ایجاد کار گروه مشترک نظامی با پاکستان تأکید کرد. به گزارش اقتصادسراسر، سرلشکر باقری در گفت و گوی تلفنی با ارتشبد ساحر شمشاد میرزا، انتصاب وی را به عنوان ریاست کمیته مشترک فرماندهان ارتش پاکستان تبریک گفت. وی با اشاره به روابط حسنه نیروهای مسلح دو کشور از گذشته تا به حال و روند رو به توسعه همکاری‌های دفاعی و امنیتی و به ویژه در ارتقای حکیم امنیت مرز مشترک، آمادگی کامل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران در خصوص سرعت بخشیدن به پیشنهاد ژنرال ندیم رضا رئیس سابق کمیته مشترک فرماندهان ارتش پاکستان مبنی بر ایجاد کار گروه مشترک نظامی دو کشور را اعلام نمود. رئیس ستاد کل نیروهای مسلح همچنین دیدارهای متقابل فرماندهان عالی رتبه و بهره‌گیری از ظرفیت‌های آموزشی، عملیاتی، امنیتی و فنی فیمابین را نشان از جدیت دو کشور در توسعه همکاری‌ها در چارچوب منافع ملی ارزیابی کرد. در ادامه ارتشبد ساحر شمشاد میرزا ضمن تشکر از تبریک و حسن توجه سرلشکر باقری، مرز مشترک دو کشور را مرز مسلح و دوستی نامید و اعلام کرد جمهوری اسلامی پاکستان همواره حامی منافع جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی و بخصوص در مسکنه انرژی هسته‌ای بوده و هیچ مانعی برای گسترش تعامل دو جانبه وجود ندارد. وی تسریع در فعال شدن کار گروه مشترک نظامی دو کشور را از اولویت‌های ارتش پاکستان دانست و از حمایت‌های بی دریغ رهبری جمهوری اسلامی ایران در خصوص مسئله کشمیر قدردانی کرد.

•••••
بودجه سالانه دو مرحله‌ای بررسی می‌شود

سخنگوی شورای نگهبان گفت: دولت هر سال باید احکام و ارقام بودجه را ابتدای آبان‌ماه تقدیم مجلس کند و بعد از تصویب، جداول و منابع و مصارف را به مجلس ارائه دهد. به گزارش اقتصادسراسر، هادی طحان‌نظیف سخنگوی نگهبان درباره طرح مجلس شورای اسلامی برای تغییر شیوه بررسی بودجه گفت: در هفته‌های اخیر طرح اصلاح مواد ۱۸۰ و ۱۸۲ قانون آیین‌نامه داخلی مجلس درباره تغییر و اصلاح سازوکار بودجه‌های سنواتی به شورای نگهبان آمده بود. وی افزود: این طرح دارای اشکالات و ابهاماتی بود که چهارشنبه اخیر مرتفع شد و این طرح خلاف موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد. سخنگوی شورای نگهبان گفت: طبق این طرح بودجه سالانه باید در دو مرحله به تفکیک احکام و ارقام و همچنین جداول تقسیم مجلس شود، ضمن اینکه ابتدای آبان هر سال قسمت اول احکام مورد نیاز و سقف منابع بودجه عمومی، طر‌های عملیاتی، سرمایه‌ای و مالی دولت و همچنین برآورد منابع و مصارف باید تصویب شود و بعد از تبدیل آن به قانون، قسمت دوم که شامل ارقام و جداول است به مجلس تقدیم می‌شود. با این قانون، سازوکار بررسی و تصویب بودجه در مجلس با گذشته متفاوت خواهد شد.

معاون اجتماعی قوه قضاییه اعلام کرد آمار سرق، اولین جرم کشور در پنج سال اخیر



معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه گفت: متأسفانه علیرغم همه زحماتی که دست اندرکاران و کارگزاران در طول سال‌های گذشته کشیدند، در طول ۵ سال گذشته، سرق به عنوان اولین جرم کشور مطرح بوده و دغدغه‌ها و مشکلات زیادی را برای خانواده‌ها و بخش‌های مختلف فراهم کرده است. به گزارش اقتصادسراسر، اصغر جهانگیر در چهارمین نشست شورای پیشگیری از وقوع جرم دادگستری کل استان تهران که در سالن ولایت برگزار شد، اظهار کرد: بحث پیشگیری از سرق و مقوله سرق به عنوان یک مطالبه عمومی در جامعه مطرح است. وی افزود: متأسفانه علیرغم همه زحماتی که دست اندرکاران و کارگزاران در طول سال‌های گذشته کشیدند، در طول ۵ سال گذشته، سرق به عنوان اولین جرم کشور مطرح بوده و دغدغه‌ها و مشکلات زیادی را برای خانواده‌ها و بخش‌های مختلف فراهم کرده است لذا می‌طلبد نگاه و برنامه‌ریزی ویژه‌ای در این خصوص در دستور کار قرار دهیم.

معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه بیان کرد: در همین رابطه چهارمین دستور شورای عالی پیشگیری از جرم با ریاست قوه قضاییه امضا شد با موضوع پیشگیری از سرق بر گزار شد و در آنجا برای ۲۱ دستگاه وظایف و تکالیفی پیش‌بینی شد. جهانگیر با اشاره به اینکه مصوبات شورای عالی پیشگیری از وقوع جرم پس از تصویب سران سه قوه، لازم‌الاجرا و در حکم قانون است، تصریح کرد: مراتب تصویب مصوبات توسط سران سه قوه صورت گرفت و به دستگاه‌های عضو ابلاغ شد و پیگیری‌های لازم نیز صورت گرفت تا وظایف شان در این خصوص انجام گرفته باشد. برنامه‌ها و مأموریت‌های متنوعی برای پیشگیری از سرق برای دستگاه‌های مختلف دیده شده است.

وی با اشاره به اینکه موضوع سرق یک پدیده جهانی است که قبل از اینکه حکومت‌ها شکل بگیرند در جامعه مطرح بوده و به عنوان یک معضل همیشگی و یک جرم طبیعی مورد توجه قرار گرفته است، گفت: پرداختن به سرق در حد یک دستگاه، سازمان یا دستگاه قضایی نیست و زمانی می‌توانیم با موضوع سرق مبارزه کرده و پیشگیری از آن را به صورت جدی در دستور کار قرار دهیم که همه دستگاه‌های کارگزار، نقش خود در پیشگیری از سرق و کاهش سرق را به درستی ایفا کنند. معاون اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم قوه قضاییه با بیان اینکه امروزه ۴۰ درصد از سرق‌ها مربوط به خودرو و لوازم خودرو است، عنوان کرد: اگر وزارت صمت و شهرسازی‌ها به همین یک مقوله بپردازند برای تدابیر در اختیار داشتن پارکینگ و ارتقای ضریب امنیتی خودروها بپردازند، ما به سرعت شاهد کاهش جدی سرق خودرو و لوازمات خودرو و آن خواهیم بود.

وی با تأکید بر اینکه امروزه پرداختن به پیشگیری از سرق و مبارزه با آن به عنوان یک بحث و بخش فرادستگاهی مورد توجه قرار می‌گیرد و به یک دستگاه بر نمی‌گردد، افزود: دستگاه‌های متعدد از شهرداری گرفته تا وزارتخانه‌ها باید نقش خود در این خصوص را ایفا کنند. صدا و سیما، وزارت آموزش و پرورش و همه دستگاه‌هایی که امروز در جامعه نقش‌های فرهنگی، آموزشی و فنی دارند باید در مقوله مبارزه با جرم سرق نقش خود را ایفا کنند.

هفتاد درصد پسماند خانوار در طول شبانه‌روز را پسماند تر تشکیل می‌دهد. با خشک کردن پسماند گیاهی، «خشکاله» یا غذای مناسب تغذیه دام تهیه می‌شود که جایگزینی مناسب و به‌مراتب ارزان‌تر از نهادهای دامی وارداتی است. در کشور ما میانگین تولید زباله بیش از استاندارد جهانی، سالانه هجده میلیون تن زباله است که سه‌چهارم آن را زباله تر تشکیل می‌دهد.

۱
زباله‌های تر اگر در معرض جریان هوا قرار نگیرند به سرعت کپک می‌زنند و بوی بدی می‌گیرند. برای جمع‌آوری و دفع زباله‌های تر نیاز به خشک کردن سریع آن داریم. کافی است پوست میوه و باقیمانده غذا و نان ... را در فضای مناسبی قرار دهیم تا کاملاً خشک شوند. نمدار بودن و خشک نشدن کامل این زباله‌ها می‌تواند تولید کپک کند. خشکاله یا زباله‌های تر خشک شده وقتی آب خود را از دست می‌دهند حجم بسیار کمتری پیدا می‌کنند.

جداسازی زباله‌های تر

۲
خشکاله‌ها خوراک خوبی برای کرم‌های کمپوست هستند. امروز می‌توانید جعبه‌های کوچک کمپوست را از بازار تهیه کنید و آن را در گوشه‌ای از آپارتمان یا فضای بالکن و پشت‌بام نگهداری کنید. خشکاله‌ها را به مرور به آن اضافه کنید و تولید کود مناسب برای گلدن‌هایتان را به کرم‌های کمپوست بسپارید. بعد از زیاد شدن حجم کمپوست می‌توانید در بازه‌های زمانی مشخص مقداری از این کودها را برداشت کنید.

کمپوست در خانه

۳
برچسب‌های کاغذی کوچک روی پوست میوه‌ها، کپک‌هایی که ممکن است در پروسه خشک شدن روی برخی از مواد غذایی ایجاد شود و هر جزو غیرقابل خوردن در خشکاله‌ها را قبل از تحویل به دامداری‌ها از آن جدا کنید تا خشکاله سالمی برای تغذیه دام‌ها باشد.

جداسازی لیبیل‌های کاغذی

۴
نان خشک، پوست میوه و باقیمانده سبزیجات خشک شده خوراک خوبی برای دام‌ها هستند. اکنون در تهران تعدادی از مراکز هستند که این خشکاله‌ها را از شما تحویل می‌گیرند و به دامداری‌ها تحویل می‌دهند. قبل از اینکه بخواهید پسماند خشک شده را به این مراکز تحویل دهید شرایط خشک کردن مواد مجاز این خشکاله‌ها را بشناسید. برای مثال ممکن است دامداری پوسته تخم‌مرغ را در غذای دام‌های خود نگنجانده باشد.

خوراک دام