

پیگیری وزیر راه و شهرسازی
برای تأمین مالی پروژه‌های مسکن؛
کمیته مشترک بانک مرکزی و وزارت راه برای
تسریع در پرداخت تسهیلات تشکیل می‌شود



نشست مشترک وزیر راه و شهرسازی و رئیس کل بانک مرکزی به منظور تأمین مالی پروژه‌های مسکن و با تأکید بر تشکیل کمیته مشترک برای تسریع در پرداخت تسهیلات برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرامد، به‌منظور رفع موانع پرداخت تسهیلات به پروژه‌های مسکن حمایتی و تسریع در عقد قراردادهای بانکی، نشست مشترکی میان فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی و محمدرضا فرزین رئیس کل بانک مرکزی هفدهم آبان ماه در ساختمان بانک مرکزی برگزار شد.

وزیر راه و شهرسازی در این نشست، بر لزوم پرداخت تسهیلات ساخت برای تمام ۸۵۰ هزار واحد مسکن حمایتی در سراسر کشور تأکید کرد. وی خواستار اعمال مبلغ افزایش یافته وام مسکن به ۶۵۰ میلیون تومان برای قراردادهای جدید و واحدهایی که دارای بیش از ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی هستند، شد.

بنابر این گزارش از مجموع ۸۵۰ هزار واحد مسکن حمایتی دارای متقاضی فعال، تاکنون حدود ۳۰۰ هزار واحد هنوز موفق به عقد قرارداد تسهیلات بانکی نشده‌اند که ادامه ساخت آنها نیازمند تأمین فوری منابع مالی است.

محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی، در این نشست اعلام کرد: بانک ها متعهدند پرداخت تسهیلات به همه ۸۵۰ هزار واحد مسکن حمایتی را بر اساس برنامه زمان‌بندی دنبال کنند. برای تحقق این هدف، کمیته‌ای متشکل از نمایندگان بانک مرکزی و وزارت راه و شهرسازی تشکیل می‌شود که هر دو هفته گزارشی از روند پرداخت‌ها، مشکلات و موانع احتمالی ارائه خواهد داد. رییس کل بانک مرکزی با بیان اینکه بانک‌ها موظف به پرداخت تسهیلات مسکن حمایتی هستند، افزود: با بانک‌هایی که در عقد قرارداد تأخیر داشته‌اند، نشست‌های مشترک برگزار می‌کنیم و تصمیمات لازم اتخاذ خواهد شد.

از دیگر تصمیمات مهم نشست امروز، پیش‌بینی امکان درج دلیل رد درخواست در سامانه تم برای امکان پایش بر خط و وضعیت پرداخت‌ها و شفاف‌سازی فرآیندها بود.

نخستین قطار از روسیه وارد بندر خشک آپرین شد



قطارنخستین قطار از روسیه با پیمایش مسیر ۶۵۰۰ کیلومتری پس از ۱۰ روز وارد بندر خشک ریلی آپرین شد. پروژ (شنبه) نخستین قطار باری برنامه ریزی شده از روسیه به بندر خشک آپرین در ایران وارد شد. این قطار شامل ۶۲ کانتینر ۴۰ فوتی حامل کاغذ، خمیر کاغذ و سایر مشتقات کاغذ است که مقصد آن‌ها ایران و عراق است. این قطار سفر خود را از ۹۰۰ کیلومتری شمال مسکو آغاز کرده و با عبور از کشورهای روسیه، قزاقستان و ترکمنستان، از مرز «اینچوبرون» وارد ایران شده و در مدت ۱۲ روز به بندر خشک آپرین رسیده است.

به گزارش اقتصادسرامد، مرتضی جعفری در مراسم ورود نخستین قطار باری برنامه‌ریزی شده از روسیه به بندر خشک آپرین گفت: توسعه کریدور شمال-جنوب از سال ۲۰۲۲ در دستور کار قرار گرفت، اولین قطاری که در این مسیر حرکت کرد توقف‌های طولانی مدت داشت و نرخ تعرفه‌ها بالا بود، به طوری که صاحبان کالا رغبتی به استفاده از این مسیر نداشتند. وی با بیان اینکه در حال حاضر به طور متوسط هر ۱۰ روز یکبار یک قطار در این کریدور حرکت می‌کند، گفت: امروز نخستین قطار از روسیه وارد بندر خشک ریلی آپرین شد و به منظور توسعه مسیر، هماهنگی بین راه آهن‌های کشورهای مسیر راه و بسترسازی‌های لازم باید انجام شود. جعفری تصریح کرد: این قطار با طی مسیر ۶۵۰۰ کیلومتری طی ۱۰ روز به آپرین رسید، درحالی که قطار روسیه به بندرعباس ۱۵ روزه طی مسیر می‌کند و سایر مسیرهای جایگزین دست کم ۴۵ روز زمان می‌برد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سرمدبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

«سرآمد» به بهانه دومین سالگرد ابلاغ سیاست‌های اقتصاددریامحور بررسی کرد؛

«سیاست‌های کلی دریامحور» در دوراهی اجرا!

ظرفیت‌های اقتصاد دریامحور ایران پشت سد موانع دستگاههای اجرایی

روزنه گروه دریاپایه – شانزدهم آبان‌ماه، یس‌آ‌آور روزی است که سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد؛ سندی که ابلاغ آن با هدف نجات اقتصاد ایران از خشکی گرای می‌زمن و هدایت آن به سمت دریا، تجارت و زنجیره ارزش جهانی صورت گرفت. این سیاست کلی در سال ۱۴۰۲ و در ه‌بند ابلاغ شد که در بند نخست آن، سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی، تقسیم کار ملی، مدیریت چابک و کارآمد به‌منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا مورد تأکید قرار گرفته است.
باین حال، پس از گذشت دوسال از ابلاغ این سند، به باور کارشناسان اقدامات اجرایی ملموس و قابل مشاهده‌ای در جهت توسعه دریاپایه در کشور صورت نگرفته است.

به گزارش «اقتصادسرآمد» با گذشت دوسال از ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد دریاپایه، هنوز خروجی مشخصی از این سیاست‌ها دیده نمی‌شود. این جمله‌ای است که طی روزهای گذشته بارها و بارها از سوی کارشناسان، تحلیلگران، مسئولان اجرایی و نمایندگان مجلس شنیده شده است. مجتبی یوسفی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در یک برنامه تلویزیونی در این‌باره اظهار کرد: «بیش از ۱۰ درصد ظرفیت موجود در بندر و سواحل کشور بلااستفاده مانده است». از طرف دیگر، علی خضریان، دیگر نماینده مجلس شورای اسلامی نیز در انتقاد از بی‌برنامگی دولت جهت اجرای سیاست‌های ابلاغی توسعه دریاپایه گفته است: «در این دوسال، جز برگزاری چند نشست و همایش، اقدام مؤثر و ساختاری مشاهده نشده و زیرساخت‌های دریایی کشور در رکود و بی‌برنامگی قرار دارد».

ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در جنوب و شمال، یکی از معدود کشورهای دارای موقعیت ممتاز ژئواستراتژیک در منطقه محسوب می‌شود، اما علی‌رغم این مزیت، هنوز بخش اعظم اقتصاد کشور بر پایه منابع خشکی و نفت‌خام استوار است. طبق گزارش‌های رسمی سازمان بنادر و دریانوردی، کمتر از ۳۰ درصد ظرفیت بالقوه حمل‌ونقل دریایی، صنایع شیالیتی و گردشگری ساحلی مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. ایران با بیش از ۲۴۰۰ کیلومتری خط ساحلی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، یکی از ۱۰ کشور برتر جهان از نظر دسترسی به آب‌های آزاد است.
باین حال، سهم اقتصاد دریامحور از تولید ناخالص داخلی کشور کمتر از ۵ درصد است. کارشناسان معتقدند که توسعه دریامحور باید به‌عنوان ستون اصلی برنامه هفتم توسعه تلقی شود، اما نبود برنامه‌ریزی راهبردی، ناهماهنگی میان دستگاه‌ها و تغییرات پی‌درپی مدیریتی موجب شده این سیاست‌ها در حد شعار باقی بمانند.

استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی و موقعیت جغرافیایی، به‌ویژه

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری خبرداد:

گام مهم ایران در بومی‌سازی صنعت هوانوردی

رییس سازمان هواپیمایی کشوری از ورود تیم‌های فنی کشور به مرحله طراحی دو نوع هواپیمای مسافربری سبک خبر داد و اعلام کرد ایران برای اتصال فرودگاه‌های کوچک و توسعه شبکه پروازی منطقه‌ای، ساخت هواپیماهای بومی ۲۰ صندلی را در دستور کار قرار داده است.

به گزارش اقتصادسرامد، حسین پورفرزانه از ورود تیم‌های فنی کشور به مرحله طراحی دو نوع هواپیمای مسافربری سببیک خبر داد و گفت: پس از موفقیت در ساخت هواپیمای باری «سیمرغ»، ایران آماده است وارد فاز تولید هواپیماهای منطقه‌ای برای اتصال فرودگاه‌های کوچک کشور شود.

پورفرزانه در خصوص روند ساخت و آزمایش هواپیمای ملی «سیمرغ» گفت: یکی از محورهای اصلی در برنامه هفتم، توسعه صنایع پیشران است و صنعت هوایی کشور یکی از مهم‌ترین آن‌ها به‌شمار می‌آید. در این بخش، دو محور اساسی شامل توسعه حمل‌ونقل هوایی و ساخت هواپیمای بومی دنبال می‌شود.

وی افزود: در حوزه حمل‌ونقل هوایی باید هر چهار رکن اصلی این صنعت یعنی ناوگان، فرودگاه‌ها، صنایع پشتیبانی و نیروی انسانی توسعه پیدا کند. در کنار این، بخش ساخت هواپیما بومی نیز به عنوان یکی از صنایع پیشران مورد توجه قرار گرفته است.

وی با اشاره به سابقه فعالیت کشور در این حوزه گفت: در سال‌های گذشته، مجموعه‌های داخلی به‌ویژه وزارت دفاع اقدامات گسترده‌ای در زمینه تولید هواپیماهای غیرنظامی انجام داده‌اند. پروژه «ایران ۱۴۰» از نمونه‌های شاخص این مسیر بود که پس از قطع همکاری با شرکت اترک‌ایرانی آنتونوف، صنعتگران ایرانی با تکیه بر دانش و تجربه داخلی کار ساخت را ادامه دادند. اکنون به دلیل وجود متخصصان برجسته، در صنعت هوا و فضا در حوزه‌های نظامی و غیرنظامی جزو کشورهای برتر دنیا هستیم که نتیجه این تلاش‌ها، طراحی و ساخت هواپیمای «سیمرغ» بوده که برای مأموریت‌های ترابری (کارگو) طراحی شده است. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: «سیمرغ» مراحل تست‌های کارخانه‌ای را با موفقیت پشت سر گذاشته و اخیراً مجوز پرواز آزمایشی (Permit to Flight) صادر شده است. در تست‌های پروازی، رفتار و عملکرد هواپیما با داده‌های شبیه‌سازی‌شده قبلی مقایسه می‌شود تا در صورت نیاز اصلاحات طراحی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: مصمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷
تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۲۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



ناخالص داخلی ایران کمتر از دودصد است؛ در حالی که این شاخص در کشورهایی چون کره‌جنوبی، چین و نروژ بین ۱۰ تا ۲۰ درصد متغیر است. همچنین در صنعت کشتی‌سازی، کمبود سفارش، ضعف فناوری و فرسودگی تجهیزات موجب کاهش بهره‌وری بنگاه‌های فعال شده است. همچنین در بخش شیلات، نبود زنجیره سرد کافی برای صادرات آبزیان و کمبود ناوگان حمل‌ونقل یخچال‌دار، باعث شده ایران از ظرفیت صادراتی خود به کشورهای منطقه استفاده کامل نکند.

چشم‌انداز آینده توسعه دریا پایه چیست؟

با وجود ظرفیت‌های عظیم جغرافیایی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران در سواحل شمالی و جنوبی، سیاست‌های توسعه دریامحور در کشور هنوز فاقد انسجام اجرایی، متولی واحد و نقشه راه مشخص هستند. اقتصاد دریاپایه یا «اقتصاد آبی» در دهه اخیر به یکی از محورهای اصلی رشد پایدار در جهان بدل شده است. کشورهایمانند چین، کره‌جنوبی، هند و نروژ با بهره‌گیری از دریا به‌عنوان منبع قدرت اقتصادی، انرژی، تجارت و اشتغال، توانسته‌اند سهم درخورتوجهی از اقتصاد جهانی را به خود اختصاص دهند.

در دهه گذشته، بخش عمده پروژه‌های دریایی کشور به‌دلیل نبود مدل مالی پایدار، نوسانات ارزی و تحریم‌ها با توقف یا تأخیر مواجه شده‌اند. نبود صندوق توسعه دریایی با ابزارهای تأمین مالی اختصاصی، یکی از عوامل بازدارنده در جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی است. توسعه دریامحور در ایران از یک شعار ملی به یک ضرورت راهبردی تبدیل شده است. استمرار وضعیت کنونی به معنای عقب ماندن از تحولات منطقه‌ای و جهانی در حوزه اقتصاد آبی است. ایران برای تحقق جایگاه واقعی خود در اقتصاد دریاپایه نیازمند اراده سیاسی مستمر، ساختار حکمرانی واحد و برنامه‌ریزی علمی مبتنی بر داده است.

به باور تحلیلگران و کارشناسان، استفاده از تجربیات جهانی، توجه به اصول یکپارچه مدیریت مناطق ساحلی، نگاه جامع به ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی و توجه به فناوری‌های نوین و نوآوری در حوزه دریایی، حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در حوزه دریایی در کنار طراحی روش‌های نوین تأمین منابع مالی و توجه به تسهیل سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و همچنین تسهیل شرایط برای مشارکت مردم بر مبنای توسعه اجتماعمحور و توجه ویژه به توسعه ظرفیت بنادر و ظرفیت لجستیک باید به‌صورت ویژه مورد توجه قرار گیرد.



متخصص باسواد و باتجربه، از زیرساخت‌های فنی، دانشگاهی و صنعتی بسیار پیشرفته‌ای بر خوردار است.

دریامحور چند روز پیش از این‌ا از تصویب نهایی برنامه جامع تحقق توسعه دریامحور در ۵۶ ماده خبر داد؛ طرحی که با بازنگری اساسی در برنامه مصوب دولت پیشین تدوین شده، ۱۲ ماده جدید را به محتوای قبلی افزوده و بر زنجیره ارزش فعالیت‌های تجاری، تهیه حساب‌های اقماری توسعه دریامحور و افزایش کارآمدی دستگاه‌ها با بهره‌گیری از ظرفیت‌های مردمی تأکید دارد. همچنین طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته با تصویب پیش‌نویس طرح جامع توسعه دریامحور، در نخستین قدم، اولین برنامه اجرایی پنج‌ساله‌ای ارائه خواهد شد که سه‌سال اول اجرای آن به برنامه هفتم متصل خواهد شد.

بحران نبود یکپارچه‌سازی برای حکمرانی دریا

بسیاری از کارشناسان معتقدند که یکی از مشکلات اساسی، نبود نظام یکپارچه‌سازی در اجرای این سیاست‌هاست؛ موضوعی که در ابلاغیه سیاست‌های توسعه دریامحور نیز مورد تأکید قرار گرفته، اما هنوز به‌طور کامل محقق نشده و متولی اصلی آن مشخص نیست. مسئله دیگر، ضعف در هماهنگی میان بخش دولتی و بخش خصوصی است؛ نه اینکه این هماهنگی وجود نداشته باشد، اما میزان آن کم‌رنگ است. به نظر می‌رسد بخش خصوصی پای کار آمده و وظایف محول‌شده را به خوبی انجام داده است، اما برای دستیابی به اهداف کلان، نیازمند عزمی جدی از سوی بخش دولتی هستیم تا هم‌سطح با بخش خصوصی در اجرای سیاست‌ها مشارکت کند.

برخی گزارش‌ها حاکی از این است که در حال حاضر در حوزه دریا ۱۷ دستگاه مختلف تصمیم‌گیر هستند و این تعدد مسئولان باعث شده هیچ‌کس پاسخگویی وضع ناپس‌امان موجود نیاشد. هر جا ذی‌نفعان زیاد شوند، مسئولیت از بین می‌رود. باید مدیریت یکپارچه و چابک در حوزه دریایی شکل گیرد تا ظرفیت‌های بی‌نظیر کشور به نتیجه برسد. این در حالی است که در بندهای ابلاغی این سیاست‌ها آمده که باید سیاست‌گذاری یکپارچه و مدیریت واحد در امور دریایی برای دستیابی به جایگاه شایسته ایران در منطقه ایجاد شود. همچنین در بندر چهار، تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه‌بندی دریا و پس کرانه‌ها الزامی دانسته شده است، اما متأسفانه در بسته‌های اجرایی دولت هنوز این مدیریت واحد دیده نمی‌شود.

در حوزه صنایع دریایی، حمل‌ونقل، شیلات و گردشگری دریایی نیز نشانه‌های روشنی از عقب‌ماندگی مشاهده می‌شود. طبق برآوردهای کارشناسی، سهم صنایع دریاپایه از تولید

انجام شود. پس از اتمام این مرحله، هواپیما وارد فاز اخذ گواهینامه صلاحیت پروازی (Type Certificate) و سپس تولید تجاری خواهد شد.

پورفرزانه گفت: در این پروژه، یک تفاهم‌نامه چهارجانبه بین سازمان هواپیمایی (به‌عنوان نهاد ناظر)، شرکت سازنده، ایرلاین بهره‌بردار و نهادهای پشتیبان امضا شده تا همه مراحل طراحی، تولید و بهره‌برداری با هماهنگی کامل انجام شود.

وی همچنین از ورود تیم‌های فنی کشور به طراحی دو نوع هواپیمای مسافربری منطقه‌ای خبر داد و افزود: تولید هواپیماهای مسافربری نیز در برنامه‌های آینده ما قرار دارد. ایران با توجه به وسعت جغرافیایی و تعدد فرودگاه‌های کوچک، نیاز جدی به پروازهای کوتاه‌برد دارد تا بتوان شهرهای کوچک را با هواپیماهای سبک ۲۰ صندلی به شبکه پروازی اصلی متصل کرد و در عین حال امکان انجام پروازهای بین‌المللی نیز فراهم شود. کشور ما در این زمینه مانند بدن انسان است که اگر تنها رگ‌های اصلی داشته باشد و بدون مویرگ باشد، بافت‌های بدن رشد درستی نخواهند داشت. به زودی با همکاری شرکای تجاری، اجرای طرح تولید این هواپیماها آغاز خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه صنعت هوایی ایران از قدیمی‌ترین صنایع کشور است، گفت: ایران از سال ۱۳۱۶ وارد صنعت هوانوردی شد؛ در حالی که در آن زمان برخی کشورها هنوز در مرحله توسعه اولیه بودند. امروز اما ایران علاوه بر



سازمان امور مالیاتی کشور

آقای جواد نصرتی صدیقیانی (۹۹۹۹۲۹۳۴۵۹۹)

کارمنداداره کل امور مالیاتی شرق تهران

نظر به اینکه پرونده شما به اتهام (غیبت غیر موجه «به صورت متوالی» از تاریخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۱ لغایت ۱۴۰۴/۰۴/۰۷ تا ۱۴۰۴/۰۷/۰۶ در شعبه چهارم هیات بدوی رسیدگی به تخلفات اداری سازمان امور مالیاتی کشور مطرح می‌باشد، بدینوسیله به شما ابلاغ می‌گردد ظرف ۳۰ روز پس از نشر آگهی دفاعیه کتبی خود را به انضمام مدارک لازم به هیات مزبور به نشانی: تهران، خیابان میرداماد، خیابان مصدق شمالی، جنب کوچه دوم، پلاک ۴ طبقه سوم دفتر شعبه چهارم هیات بدوی رسیدگی به تخلفات اداری تسلیم یا ارسال نمایید. بدیهی است در صورت عدم مراجعه و یا عدم ارسال دفاعیه، با توجه به مستندات موجود در پرونده اتخاذ تصمیم خواهد شد.

میم الف: ۲۹۶۵ شناسه آگهی: ۰۴۳۲۲۴۱

سازمان امور مالیاتی کشور