

مدنی زاده در شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی: معیشت مردم از تصمیمات دولت در مورد آرد و دارو لطمه نخواهد خورد



وزیر امور اقتصادی و دارایی تأکید کرد: هر تصمیمی در مورد نرخ ارز ترجیحی دارو و آرد گرفته شود، به نحوی خواهد بود که معیشت مردم لطمه نخورد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دکتر سید علی مدنی‌زاده، در ادامه سخنان خود در یکصد و سی و چهارمین نشست شورای گفتگوی ولت و بخش خصوصی در پاسخ به سؤالی در خصوص اینکه چرا زمان حاضر برای اجرای سیاست حذف ارز ترجیحی انتخاب شده است، گفت: شما خودتان در جریان تصمیم‌گیری در این ارتباط هستید و می‌دانید این فرایند، مدت طولانی را طی کرد تا به اینجا رسید، ضمن اینکه برخی نگاه‌ها و فشار ها را هم نمیتوان نادیده گرفت.

وی همچنین در پاسخ به برخی از دیگر دغدغه‌های فعالان اقتصادی در خصوص موضوعاتی چون نحوه تأمین سراسرمایه در گردش نگاه‌ها، ثبت وثایق، نحوه ثبت سفارش و ... اظهار داشت: عجالتا در روز های اول اجرای سیاست جدید دولت هستیم و مقرره ها و رویه های مربوط در همه موارد و دغدغه ها، ظرف روز های آینده، تصمیم‌گیری خواهد شد.

مدنی‌زاده در خصوص نحوه تعیین نرخ ارز دارو با بیان اینکه موضوع دارو، خارج از حیطه تصمیم‌گیری دولت بوده، تصریح کرد: در این خصوص فعالان نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان، اعمال خواهد شد و در ادامه، در این خصوص تصمیم‌گیری خواهد شد.

وی با اشاره به گفتگوی دیشب خود در صدا و سیما افزود: همانطور که دیشب نیز گفته شد، در خصوص دارو، یک دغدغه مهم ما این است که آیا رویه بیمه ای، می‌تواند نرخ‌های جدید را در صورت حذف ارز ترجیحی، به شکلی که فشاری به مردم تحمیل نشود، پوشش دهد یا خیر؟ سپس تصمیم‌گیری انجام خواهد شد.وزیر اقتصاد در جواب سؤال دیگری درباره نرخ ارز ترجیحی گفت: من نیز بااین‌اینکه نرخ‌کندم به "نان مردم" گره خورده است، گفت: در خصوص نرخ ارز‌کندم نیز به زودی تصمیم‌گیری خواهد شد اما حتما به نحوی که تأمین نان مردم و معیشت آنها لطمه نخورد.

مدنی‌زاده در جواب این سوال که چرا نرخ ارز ۱۱۲ هزار تومانی از سبوی دولت انتخاب شده است؟ با یادآوری مجدد اینکه هنوز در چند روز اول تصمیم جدید دولت قرار داریم اظهار داشت: برای اینکه اطمینان حاصل کنیم، کالاهای اساسی مورد نیاز مردم، تأمین می‌شود، ارز کالاهای اساسی در پورتال ارزی بانک مرکزی، جداگانه ارائه می‌شود اما در ادامه، همه نرخ‌ها، به هم خواهند رسید.وی تصریح کرد: واقعیت این است که نرخ ارز کالا های اساسی به تدریج، برابر با متوسط نرخ بازار خواهد شد و تمام تلاش بانک مرکزی این خواهد بود که نرخ کالای اساسی دچار نوسان نشود و به نوعی، نرخ "نوسان‌گیری شده" مبنای قرار گیرد.

وزیر اقتصاد در پاسخ به سؤال دیگری از سوی فعالان بخش خصوصی در خصوص نرخ ارز بخش IT و حساسیت‌های آن نیز اظهار داشت: صنعت IT صنعت جدا و ویژه‌ای است و توجه خاصی به آن داریم ولی واقعیت این است که الان در دل یک "تغییر" هستیم که اولویت اول ما، تأمین معیشت و کالای اساسی مصرفی است و بعد به مرور سراغ باقی صنایع و تجهیزات هم خواهیم رفت.

آگهی مفقودی

سند کمپانی خودرو سواری هاج یک مدل ۱۳۹۹ رنگ سفید روغنی به شماره پلاک۷۸م۱۷۴۸ایران ۲۹ و شماره موتور ۸۱۵/۸۹۷۵۲۴۲ و شماره شاسی ۸۱۲۶۸۶۶۸L۱۲۶۸۱۱۰۰NAS۸۱۱۰۰بنام محمد حسین یاوری نام پدر شاپور ۳۲۴۲۸۷۳۱۳ مفقود گردیده واز درجه اعتبار ساقط می باشد.(پلام)

آگهی موضوع ماده ۳ ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی

برای شماره ۱۱۴۷۶/۱۱۰۱۳۰۶۰۳۰۴۰۶ مورخه ۱۴۰۴/۰۸/۱۶ هیات قانون مذکور مستقر در ثبت سبزوار تصرفات مالکانه و بلا معارض حمزه زردکوهی به ش ۷۸۰۲۹۰۶۹۰ و شماره ملی ۷۸۰۲۹۰۶۹۰ صادره از سبزوار فرزند علیرضا در سه دانگ مشاع در شش‌دانگ یک باب ساختمان به مساحت ۱۲۴/۰۶ مترمربع قسمتی از پلاک ۵۶۶ فرعی از ۳ اصلی واقع در بخش ۳ سبزوار که مع الواسطه از محل مالکیت رسمی حسین صدقی معزز گردیده است. لذا مراتب به منظور اطلاع عموم در دونوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراض دارند می توانند از تاریخ انتشار نوبت اول آگهی به مدت دوماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و ضمن اقامه دعوی از طریق مراجع قضائی در مهلت یکماهه گواهی تقدیم دادخواست ارائه نمایند.در صورت انقضای مهلت مذکور عدم وصول اعتراض سند مالکیت طبق مقررات صادر خواهد شد.

مآلف ۴۰۴/۱۵۵۰

تاریخ انتشار نوبت اول ۱۴۰۴/۱۰/۰۲ تاریخ انتشار نوبت دوم ۱۴۰۴/۱۰/۱۴

رئیس ثبت اسناد واملاک سبزوار-علی آب باریکی



نگاره حمل و نقل - امید عباسی -

سال‌هاست که دولت و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تلاش‌هایی برای افزایش مشارکت بخش خصوصی در ساخت و نوسازی ناوگان و توسعه زیرساخت‌ها داشته‌اند. در این مدت قرار دادهای سرمایه‌گذاری متعددی با هدف نوسازی لکوموتیوها، واگن‌ها و توسعه شبکه ریلی کشور به ارزش صد‌ها میلیارد تومان به امضا رسیده و منابع دولتی فراوانی نیز برای تقویت ناوگان ریلی اختصاص پیدا کرده است. در سال‌های اخیر، توسعه حمل و نقل ریلی در جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از محورهای مهم ارتقای کارایی سیستم حمل و نقل و بهبود زنجیره لجستیک ملی مطرح شده است؛ بااین حال، عدم تمایل گسترده بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه چالش‌های جدی‌ای را پیش‌روی سیاست‌گذاران اقتصادی کشور قرار داده است.

به گزارش «اقتصاد سراسرآمد»، با وجود اراده جدی دولت، وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای بهبود بخشیدن، افزایش بهره‌وری و توسعه ناوگان ریلی و توسعه شبکه راه‌آهن کشور، برخی کارشناسان اعتقاد دارند که اقدامات صورت گرفته، هنوز نتوانسته موجب افزایش تمایل سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای حضور پررنگ در این حوزه شود و به نظر می‌رسد هنوز هم جذابیت مورد انتظار فعالان اقتصادی برای نقش آفرینی در این زمینه ایجاد نشده است. این در حالی است که به باور کارشناسان، حمل و نقل ریلی به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی زنجیره لجستیک، نقش محوری در تسهیل تجارت، کاهش هزینه‌های اقتصادی و حفاظت از محیط‌زیست ایفا می‌کند.

ایران با موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود به‌عنوان پل ارتباطی میان آسیا، اروپا و خاورمیانه، پتانسیل بالایی برای بهره‌برداری از شبکه ریلی در نقل و انتقال کالا دارد. حمل و نقل ریلی، مزایایی همچون مصرف سوخت کمتر، کاهش آلودگی محیطی، ایمنی بالاتر و قابلیت جابه‌جایی انبوه کالا، می‌تواند هزینه‌های لجستیکی را به‌طور قابل توجهی کاهش دهد و رشد اقتصادی را تقویت کند. براساس تحلیل‌های کارشناسی، حمل و نقل ریلی صرفه اقتصادی بیشتری در زنجیره تأمین ایجاد می‌کند.

تمام این‌ها در شرایطی است که مطابق برخی گزارش‌ها، سهم ریلی در حمل بار ایران تنها حدود ۱۵-۲۰ درصد است، در حالی که در کشورهای پیشرفته این رقم به بیش از ۳۰ درصد می‌رسد. ایجاد

این شکاف نشان‌دهنده فرصت‌های از دست‌رفته در لجستیک ملی است. توسعه ریلی می‌تواند زنجیره تأمین را کارآمدتر کند، اما چالش‌های اقتصادی مانع تحقق این پتانسیل شده‌اند.

چالش‌های جذب سرمایه در حوزه ریلی توسعه حمل و نقل ریلی در ایران با موانع ساختاری و اقتصادی متعددی روبه‌روست که منجر به عدم تمایل بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری شده است. یکی از اصلی‌ترین چالش‌ها، کمبود منابع مالی و نیاز به سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت است که بازگشت سرمایه را کند می‌کند. پروژه‌های ریلی اغلب زمان‌بر هستند (۱۰-۵۰ سال) و با ریسک‌های بالا همراه است؛ از جمله نوسانات ارزی و تورم که جذابیت اقتصادی را کاهش می‌دهد. علاوه بر این، فرسودگی ناوگان و کمبود واگن و لکوموتیو، بهره‌وری را پایین آورده و هزینه‌های عملیاتی را افزایش می‌دهد.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، الگوهای سستی سرمایه‌گذاری در پروژه‌هاست که بازده واقعی و قابل‌پیش‌بینی برای بخش خصوصی ایجاد نمی‌کند. پروژه‌های ریلی به‌دلیل ماهیت طولانی‌مدت و زمان‌بر بودن (برخی بیش از یک‌دهه تا تکمیل) برای سرمایه‌گذاران خصوصی با ریسک بالا همراه هستند. سرمایه‌گذار در صورت نیاز به خروج از پروژه، با دشواری‌های نقدشوندگی و انتقال سرمایه مواجه است. قوانین و دستورالعمل‌های موجود مانند BOT مناسب سرمایه‌گذاری ریلی طراحی نشده‌اند و نیازمند بازنگری اساسی هستند. شبکه ریلی بیشتر به‌صورت دولتی اداره می‌شود که هم بهره‌وری پایین و هم انگیزه بخش خصوصی برای مشارکت را کاهش داده است. بهره‌وری پایین و عملکرد اقتصادی نچندان مطلوب این شبکه، به‌ویژه در بخش مسافری، یکی از موانع اصلی است. ورود به بخش ریلی مستلزم هزینه‌های سنگین در خرید لکوموتیو، واگن و زیرساخت‌های مرتبط است که اگر بازدهی اقتصادی در کوتاه‌مدت قابل مشاهده نباشد، استقبال سرمایه‌گذاران کاهش می‌یابد.

عدم هماهنگی میان نهادهای مختلف، قوانین دست‌وپاگیر و پیچیدگی‌های اداری نیز باعث تأخیر در اجرای پروژه‌ها می‌شود و جذابیت این بازار را کاهش می‌دهد. از منظر آسیب‌شناسی اقتصادی، سیاست‌های ناپخته مانند بارانه‌های سنگین سوخت برای حمل جاده‌ای، رقابت ناعادلانه‌ای ایجاد کرده که ریلی را در حاشیه قرار می‌دهد. قیمت ارزان بزرین و گازوئیل (کمتر از ۱۰ درصد هزینه واقعی)

«سراسرآمد» تحلیل کرد؛

ریشه‌یابی ناترازی جذب سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی

چالش‌ها و فرصت‌های بخش خصوصی در توسعه

ناوگان و شبکه ریلی

حوزه ریلی برای حضور سرمایه‌گذاران باشد. در این میان، دولت می‌تواند مشوق‌هایی مانند معافیت مالیاتی، تضمین بازگشت سرمایه، پرداخت یارانه صرفه‌جویی سوخت و تسهیلات مالی برای پروژه‌های ریلی ارائه دهد تا جذابیت سرمایه‌گذاری افزایش یابد. همچنین ساده‌سازی فرایندهای اداری، بهبود هماهنگی میان نهاده‌ا و کاهش تأخیرهای قانونی می‌تواند تصویر بهتری از محیط کسب‌وکار به بخش خصوصی نشان دهد.

چشم‌اندازی از آینده سرمایه‌گذاری ریلی حمل و نقل ریلی در ایران همواره به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی توسعه پایدار، کاهش هزینه‌های ملی و افزایش بهره‌وری لجستیک مطرح بوده است؛ صنعتی که در اسناد بالادستی، برنامه‌های توسعه و سیاست‌های کلان، نقش محوری برای آن ترسیم شده، اما در عمل هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در اقتصاد و لجستیک کشور تثبیت کند. سهم پایین ریل از جابه‌جایی بار و مسافر، وابستگی بالای شبکه لجستیک به حمل و نقل جاده‌ای و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش ریلی، نشانه‌هایی آشکار از شکاف میان اهداف اعلامی و واقعیت‌های اجرایی این صنعت است.

برخی کارشناسان معتقدند که در شرایط فعلی بررسی وضعیت حمل و نقل ریلی بدون توجه به ساختار کلان لجستیک کشور امکان‌پذیر نیست. ریل نه یک بخش مستقل، بلکه جزئی از یک منظومه لجستیک است که عملکرد آن به سیاست‌های انرژی، تعرفه‌گذاری، زیرساخت‌های بندری، شبکه جاده‌ای و ساختار تصمیم‌گیری وابسته است. نگاه بخشی و جزیره‌ای به ریل، طی سال‌های گذشته مانع از شکل‌گیری اصلاحات بنیادین و قانونی و اقتصادی ناترازی اقتصادی این صنعت را تشدید کرده است. بااین حال، هر چند حمل و نقل ریلی از نظر اقتصادی و لجستیکی یکی از ستون‌های توسعه پایدار است، اما عدم جذابیت سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی به دلایل ساختاری، قانونی و اقتصادی مانع رشد این بخش شده است. اصلاحات اساسی در سیاست‌گذاری، چارچوب‌های سرمایه‌گذاری و مشوق‌های دولتی برای بازسازی اعتماد سرمایه‌گذاران و توسعه پایدار این بخش امری ضروری است. با اجرای سیاست‌های حمایتی و ایجاد بازار پویا، ریلی می‌تواند سهم بیشتری در حمل بار و مسافر داشته باشد و به رشد اقتصادی کشور کمک کند.

دبیرکل اتاق بازرگانی ایران:

حمایت از دهک‌های پایین شرط موفقیت تک‌نرخی شدن ارز

دبیرکل اتاق ایران، با بیان اینکه تک‌نرخی شدن ارز یک جراحی اقتصادی ضروری است، گفت: موفقیت این سیاست منوط به آماده بودن زیرساخت‌ها و توجه ویژه دولت به حمایت از دهک‌های پایین جامعه است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ابوالفضل روغنی گلپایگانی تک‌نرخی شدن ارز را یک جراحی اقتصادی در کشور دانست و اظهار کرد: سالیان سال است که موضوع تک‌نرخی شدن ارز مطرح بوده و امروز دولت شجاعانه این اقدام را

انجام می‌دهد، اما در عین حال دولت باید به چند مسئله توجه جدی داشته باشد.

وی افزود: تصمیم‌گیری در این حوزه باید در فضایی انجام شود که زیرساخت‌ها آماده باشد و موضوع بسیار مهم و کلیدی، توجه ویژه به دهک‌های پایین جامعه است؛ چرا که با تک‌نرخی شدن ارز، بسیاری از ارزهای رانته که در اختیار گروهایی قرار می‌گرفت، تجمع شده و با یک نرخ واحد در بازار عرضه می‌شود.

دبیرکل اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: طبیعتاً در شروع کار، این سیاست پیچیدگی‌های خاص خود را دارد و احتمال اینکه دهک‌های پایین جامعه آسیب ببینند وجود دارد، اما بررسی برنامه‌های دولت نشان می‌دهد که در نظر دارد کمک‌های معیشتی برای جبران این آثار در نظر بگیرد.

روغنی گلپایگانی تصریح کرد: هدف دولت این است که ارز ارزان به مصرف‌کننده نهایی برسد؛ چرا که در شرایط فعلی دولت ارز ارزان می‌دهد، اما این ارز به سفره مردم نمی‌رسد و در لایه‌های مختلف زنجیره توزیع گم می‌شود. بنابراین باید مسیر به‌گونه‌ای هموار شود که کسی که در زنجیره نهایی مصرف‌قرار دارد، بتواند از آن بهره‌مند شود و این موضوع برای او مطلوبیت و جذابیت داشته باشد.

وی با تأکید بر درستی این سیاست گفت: این اقدام، کار کاملاً درستی است و تأکید اتاق بازرگانی این است که دهک‌های جامعه به‌طور کافی مورد توجه قرار گیرند. امیدواریم نتیجه این سیاست برای اقتصاد ملی خیر باشد و مردم و صنعتگران نیز با همراهی و تحمل، از این دوره عبور کنند.

دبیرکل اتاق بازرگانی ایران خاطر نشان کرد: چندنرخ‌ی بودن ارز و عدم ثبات نرخ ارز آسیب بزرگی به فضای کسب‌وکار وارد کرده است و با ایجاد ثبات در نرخ ارز و تنظیم‌گری مناسب دولت، قطعاً می‌توان از منافع این سیاست به نفع کشور استفاده کرد.