روزنامه
سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶ -۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

دوشنبه ۲۵ خرداد ۱۴۰۵
سال دوازدهم- شماره ۲۵۱۱

روزنه

وزیر راه و شهرسازی:
فرآیندها و کاهش بوروکراسی‌های اداری ساخت و ساز مسکن اصلاح شد

وزیر راه و شهرسازی در نشست با تشکل‌های حرفه‌ای صنعت ساختمان و مسکن، از اصلاح فرآیندها و کاهش بوروکراسی‌های اداری ساخت و ساز مسکن در دوره جنگ ۴۰ روزه و پس از آن خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، وزیر راه و شهرسازی در نشست با تشکل‌های حرفه‌ای صنعت ساختمان و مسکن با موضوع تاب‌آوری ساختمان، برگزار شد، اعلام کرد: بسیاری از فرآیندهای ساخت و ساز در دوره جنگ به منظور تسریع در امر بازسازی، تسهیل شد که به سایر ساخت و سازها نیز تسری می‌یابد.

وی با بیان اینکه طی کمتر از دو سال گذشته، وزارت راه و شهرسازی با مسائل و وضعیت پیچیده‌ای به لحاظ رخدادهای بیرونی و همچنین حجم قابل توجه تعهدات نسبت به شرایط خاص جاری، رو به رو بوده است، افزود: به اجرای سیاست‌های حمایتی در بخش مسکن و حمایت از گروه‌های کم‌درآمد جهت دسترسی به مسکن مناسب معتقد و متعهد هستیم.

صادق ادامه داد: در تمام دنیا نیز دولت به موضوع تامین مسکن حمایتی ورود می‌کند. اما این ورود، بنا بر تجربه موفق سایر کشورها، تجارب قبلی در ایران و دیدگاه‌های کارشناسی باید مبتنی بر واقعیت‌ها و جلوگیری از تکرار اشتباهات گذشته صورت گیرد. اساساً، ورود تصدی گرایانه دولت به ۱۰۰ درصد فرایندهای ساخت و ساز، سیاست درستی نیست و دولت باید در سیاست‌های حمایتی خود ضمن فراهم کردن مشوق‌ها و تسهیل شرایط، زمینه را برای عرضه مسکن از جانب بخش خصوصی، فراهم کند.

وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: قطعاً سیاست الحاق به محدوده شهرها با درنظر گرفتن ملاحظات کارشناسی، آمایش سرزمین و... متناسب با نیازهای موجود به عنوان یکی از راهکارهای تامین زمین و مسکن برای خانوارها مورد استفاده قرار می گیرد اما نمی‌توان تنها با این دیدگاه که در نقاط مختلف کشور اراضی زیادی برای الحاق به محدوده شهرها وجود دارد، بدون در نظر گرفتن ملاحظات کارشناسی و امکانات این اراضی، الحاق به محدوده انجام داد و برای ساخت مسکن روی این اراضی اقدام کرد. چرا که در برخی موارد، هزینه آماده‌سازی زمین و تامین خدمات برای ساخت مسکن روی این اراضی، چندین برابر کل هزینه ساخت تمام می‌شود و هدف که تامین مسکن ارزان قیمت برای کم‌درآمدهاست، عملاً محقق نخواهد شد.

نصرالله ابراهیمی به اقتصاد سرآمد خبر داد:
اجرای طرح های توسعه گردشگری دریایی در بوشهر

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر از اجرای طرح های توسعه گردشگری دریایی و ساحلی در قالب پروژه های متعدد در این استان خبر داد.

نصرالله ابراهیمی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد از توسعه طرح های گردشگری دریایی و ساحلی در قالب پروژه های متعدد در این استان خبر داد.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، افزود: از جمله این پروژه ها می توان به توسعه گردشگری در جزایر خارگ و خارگو،ایجاد آکواریوم دریایی و توسعه اسکله‌های گردشگری اشاره کرد.

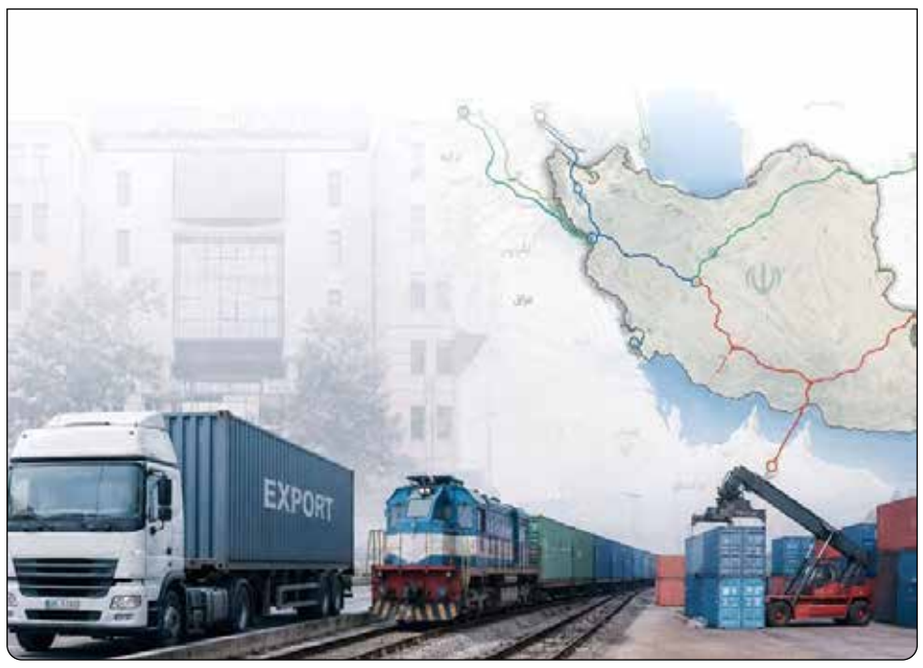
این مقام مسئول در استان بوشهر با اشاره به توسعه اقامتگاه های گردشگری در طول نوار ساحلی استان بوشهر همچنین از احداث هتل‌ها و مجتمع‌های گردشگری در عسلویه، دیلم، بندر امام حسن، بوشهر و دلوار با سرمایه گذاری بخش خصوصی خبر داد.

وی در ادامه گفته های خود یادآور شد: با وجود خسارت‌های گسترده وارد شده به میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری بوشهر در جریان جنگ اخیر، مسیر بازسازی و توسعه در استان با جدیت دنبال می‌شود.

«سرآمد» منتشر می‌کند؛

فعال‌سازی کریدور ریلی اینچه‌برون ضرورتی برای تقویت امنیت غذایی

وابستگی ۸۰ درصدی واردات غلات به بنادر جنوبی



سرآمد اینچه‌برون باید به‌عنوان یکی از مسیرهای رسمی، برنامه‌ای و پایدار واردات غلات و نهاده‌های دامی در برنامه دولت قرار گیرد. موضوع اینچه‌برون در حال حاضر صرفا یک پروژه محلی در استان گلستان فرض می‌شود؛ با این حال جایگاه واقعی این منطقه، تبدیل شدن به بخشی از راهبرد ملی امنیت غذایی، کاهش وابستگی به مسیرهای جنوبی، کاهش نقش واسطه‌های اماراتی و ترکیه‌ای، و اتصال پایدار ایران به شبکه ریلی روسیه، آسیای مرکزی و چین است.

ایران برای تأمین کالاهای اساسی، به‌ویژه گندم، جو، ذرت، دانه‌های روغنی و نهاده‌های دامی، سالانه به واردات چندمیلیون‌تنی وابسته است. با وجود این وابستگی، الگوی فعلی واردات کشور از نظر مسیر حمل، مبدأ تأمین، تسویه ارزی و تمرکز جغرافیایی دارای آسیب‌پذیری جدی است. اینچه‌برون می‌تواند یکی از مسیرهای اصلاح این آسیب‌پذیری باشد.

مسئله فعلی واردات کالای اساسی

بخش مهمی از واردات کالای اساسی ایران در سه سطح دچار تمرکز و آسیب‌پذیری است:

تمرکز در مسیرهای جنوبی و بنادر خلیج فارس؛

تمرکز در شبکه‌های مالی و تجاری وابسته به امارات، ترکیه و اروپا؛

استفاده محدود از ظرفیت مستقیم روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و مسیرهای ریلی شرق خزر.

بر اساس برآوردها، به طور عادی بیش از ۷۵ درصد محصولات اساسی کشاورزی مورد نیاز کشور با عاملیت کشورهایی وارد می‌شد که چه بعنوان تأمین‌کننده کالا و چه بعنوان محل تسویه، در ساختار تحریمی و ژئوپلیتیکی، همسو با غرب یا در معرض فشارهای غرب قرار دارند. در الگوی فعلی، بخش مهمی از واردات حتی زمانی که منشأ تولید آن روسیه است، از طریق شرکت‌ها و مسیرهای مالی اماراتی، ترکیه‌ای و اروپایی انجام می‌شود. این یعنی حتی افزایش واردات از روسیه نیز بدون اصلاح مسیر لجستیک و سازوکار تسویه، لزوما به معنای کاهش وابستگی به امارات نیست.

آمارها نشان می‌دهد در واردات کالای اساسی با منشأ روسیه، سهم شرکت‌های روسیه صرفا ۱۴ درصد است و در مقابل، امارات متحده عربی ۳۹ درصد، ترکیه ۳۵ درصد، و سایر کشورها ۱۲ درصد در واردات کالای اساسی از روسیه نقش واسطه گری دارند. این عدد نشان می‌دهد که حتی تجارت با روسیه نیز در بسیاری موارد از مسیر واسطه‌ها انجام می‌شود و سهم تجارت مستقیم با طرف روسی پایین است.

عدم توازن جغرافیایی تولید، مصرف و واردات

یکی از دلایل اصلی ضرورت فعال‌سازی اینچه‌برون، عدم توازن جغرافیایی میان محل مصرف و مسیر واردات است. بر اساس آمارها، حدود ۷۰ درصد نیاز غلات دامی و انسانی کشور در نیمه شمالی کشور پراکنده است، اما حدود ۸۰ درصد تأمین گندم، جو و ذرت از بنادر جنوبی انجام می‌شود. این یعنی بخش مهمی از کالا پس از ورود از جنوب، باید دوباره با هزینه بالای لجستیک و سوخت به مناطق شمالی، مرکزی و شرقی کشور منتقل شود.

در حوزه مصرف نهاده، حدود ۶۹ درصد مصرف در شمال کشور و ۳۱ درصد در جنوب کشور متمرکز است. در حوزه تولید گندم و جو، سهم شمال کشور حدود ۲۰ درصد و سهم غرب و جنوب حدود ۸۰ درصد برآورد شده، اما در واردات نهاده، حدود ۶۸ درصد از مسیر بنادر جنوبی وارد می‌شود. این ساختار، هزینه حمل داخلی را بالا می‌برد و در شرایط بحران، فشار مضاعفی بر شبکه حمل‌ونقل و بازار نهاده وارد می‌کند.

بنابراین، واردات ریلی از اینچه‌برون می‌تواند بخشی از این عدم توازن را به‌ویژه برای تأمین نیاز استان‌های شمالی، شمال‌شرقی، مرکزی و بخشی از غرب کشور اصلاح کند.

اهمیت اتصال ریلی به روسیه و چین

روسیه و قزاقستان از مبادی طبیعی تأمین گندم، جو، دانه‌های روغنی و بخشی از نهاده‌های خوراک دام برای ایران هستند. از طرف دیگر، چین بزرگ‌ترین مقصد صادرات نفت ایران و یکی از مهم‌ترین مراکز تسویه مالی غیرغربی برای کشور است. ایران باید بتواند میان منابع ارزی خود در چین، ظرفیت تولید غلات در روسیه و آسیای مرکزی، و نیاز وارداتی خود در داخل کشور اتصال ایجاد کند.

در شرایط فعلی، ۹۰ درصد منشأ ارز واردات کالای اساسی، نفت است و مقصد اصلی صادرات نفت ایران نیز چین است. اما سهم چین از واردات کالای اساسی ایران عملا بسیار ناچیز است، زیرا چین صادرکننده اصلی غلات مورد نیاز ایران نیست. راه‌حل این مسئله، خرید مستقیم از چین نیست؛ بلکه ایجاد سازوکار سه‌جانبه یا چندجانبه‌ای است که در آن منابع ارزی ایران در چین برای تأمین کالا از روسیه و آسیای مرکزی به‌کار گرفته شود.

برای عملیاتی شدن چنین الگویی، مسیر لجستیکی نیز باید متناسب باشد. اینچه‌برون می‌تواند محل اتصال سه ضلع «منابع ارزی چین، تولید غلات روسیه و آسیای مرکزی، و نیاز وارداتی ایران و منطقه» باشد. به همین دلیل، اینچه‌برون می‌تواند هاب رفت‌وبرگشت کالا میان ایران، روسیه، آسیای مرکزی و چین باشد.

مزیت راهبردی اینچه‌برون

اینچه‌برون در شرق دریای خزر و در اتصال با ترکمنستان قرار دارد. این موقعیت، ایران را از مسیر ریلی به آسیای مرکزی و سپس به روسیه متصل می‌کند. مزیت اصلی این مسیر، زمینی و ریلی بودن آن است. برخلاف مسیرهای دریایی که در شرایط جنگ، بحران بیمه، محدودیت ناوگان، کاهش ترانزیت آب خزر یا اختلال در بنادر دچار مشکل می‌شوند، مسیر ریلی می‌تواند با برقراری پیشنیازهای اقتصادی‌اش پایدارتر شود.

مزیت‌های اصلی اینچه‌برون عبارت است از:

۱. دسترسی ریلی به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه و تعداد کشور کمتر در مسیر نسبت به مرز سرخس؛

۲. امکان کاهش وابستگی به بنادر جنوبی برای بخشی از واردات غلات؛

۳. امکان تبدیل منطقه آزاد اینچه‌برون به پایانه غلات اوراسیا؛

۴. امکان ایجاد مسیر رفت‌وبرگشت کالا با روسیه، آسیای مرکزی و چین؛

۵. امکان استفاده از ظرفیت مناطق آزاد برای تسهیل ورود، تخلیه، ذخیره و توزیع کالا؛

۶. کاهش ریسک‌های امنیتی و ژئوپلیتیکی مسیرهای دریایی و مسیرهای غربی خزر (آستارا)؛

۷. کاهش هزینه حمل داخلی برای مصارف نیمه شمالی کشور.

محدودیت‌های مسیرهای جایگزین فعلی

افزایش واردات از روسیه از مسیرهای موجود، بدون توجه به محدودیت‌های لجستیکی شدنی نیست. از طرفی مسیرهای خزر و مسیرهای ریلی نیز هرکدام محدودیت‌های خاص خود را دارند.

در دریای خزر، چند مشکل هم‌زمان وجود دارد: کاهش تراز آب، محدودیت ناوگان فله‌بر، سن بالای کشتی‌های فعال، ظرفیت محدود بنادر مبدأ و مقصد، کمبود تجهیزات تخصصی تخلیه و بارگیری غلات، ترافیک فصلی و یخبندان در برخی بنادر شمالی. در گزارش‌های رسمی آمده است که تراز دریای خزر از سال ۱۳۷۵ حدود ۲٫۱ متر کاهش یافته و فقط از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ حدود ۷۰ سانتی‌متر افت داشته است. همچنین هر ۵۰ سانتی‌متر افت تراز، می‌تواند عقب‌نشینی قابل توجه خط آب و محدودیت عملیاتی برای بنادر ایجاد کند.

از سوی دیگر، تمرکز بر مسیر غربی کریدور شمال ـ جنوب نیز به‌تنهایی کافی نیست چرا که در شرایط بروز بحران امنیتی و سیاسی در درگیری با آمریکا، نمی‌توان به همکاری جمهوری آذربایجان برای تامین نیاز ایران اتکا کرد. بنابراین، فعال‌سازی شاخه شرقی از مسیر ترکمنستان، قزاقستان و اینچه‌برون، باید در کنار سایر مسیرها به‌عنوان مسیر پشتیبان و مکمل دنبال شود.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اعلام کرد:

بهسازی و ارتقاء کیفی کریدورهای ده‌گانه جاده‌ای در صدر پروژه‌های راهداری کشور

سرآمد رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: بهسازی، ارتقاء کیفیت آسفالت و ایمن‌سازی کریدورهای ده‌گانه جاده‌ای در صدر پروژه‌های راهداری کشور در سال جاری قرار دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، رضا اکبری در نخستین نشست ستاد برنامه و بودجه، از بهسازی و ایمن‌سازی کریدورهای ده‌گانه جاده‌ای به‌عنوان مأموریت اصلی این سازمان در سال جاری یاد کرد.

وی اظهار کرد: بر این اساس، از ابتدای سال جاری بیشترین منابع اعتباری به نگهداری و اجرای پروژه‌های بهسازی محورهای کریدوری تخصیص یافته و تا پایان سال جاری، ارتقاء کیفی مسیرهای کریدوری با جدیت دنبال خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی بر ضرورت نظارت بر اجرای باکیفیت پروژه‌های راهداری در کریدورها تأکید و خاطرنشان کرد: کنترل کیفی این مسیرها باید به نحوی صورت گیرد که موجب ماندگاری روکش آسفالت این جاده‌ها در بازه زمانی چندساله شود.اکبری از مدیران کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌های کشور خواست نسبت به تخصیص منابع اعتباری و پیگیری مستمر برای تحقق پروژه‌های خاص و دارای اهمیت اقدام کنند.

وی همچنین از اجرای برنامه‌های متعدد به‌منظور آمادگی برای خدمات‌رسانی به زائران اربعین حسینی خبر داد و افزود: در کنار توجه به موضوعات مرتبط با حوزه حمل‌ونقل و جابه‌جایی زائران، تقویت زیرساخت‌ها و بهسازی محورهای مواصلاتی به‌ویژه در مسیرهای منتهی به پایانه‌های مرزی در دستور کار قرار گرفته است.معاون وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: با وجود شرایط جنگی، رانندگان ناوگان حمل‌ونقل کالا همچنان پای کار تأمین کالاهای اساسی مورد نیاز مردم ایستاده‌اند و عملیات حمل کالا از بنادر و مرزها به سایر نقاط کشور در حال انجام است.اکبری با قدردانی از تلاش‌ها و خدمات رانندگان در جابه‌جایی کالا در سطح جاده‌های کشور، تصریح کرد: رسیدگی ویژه شکایات رانندگان و پیگیری مطالباتی همچون پرداخت به‌موقع کرایه آن‌ها باید در دستور کار قرار گیرد.وی از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان یکی از دستگاه‌های اجرایی تأثیرگذار در مرزها یاد و اظهار کرد: این سازمان با توسعه و بهبود زیرساخت‌ها در پایانه‌های مرزی و مدیریت فرآیندهای حمل و نقلی، نقش موثری در تسهیل تردد و جابه‌جایی کالا از مرزهای زمینی ایفا می‌کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به فعالیت ۲۶ پایانه مرزی در سطح کشور، گفت: هدایت ترافیک، ارائه خدمات رفاهی، بهسازی مسیرهای منتهی به مرزها، کنترل رفت و آمد و تسهیل شرایط تردد در مرزها از مهمترین اقداماتی است که باید نسبت به اجرای آن‌ها اهتمام ورزید.اکبری به افزایش توجه مسئولان ارشد کشوری نسبت به مناطق مرزی اشاره و خاطرنشان کرد: انجام بازدید میدانی و برگزاری نشست‌های مشترک با مرزبانی، گمرک و استانداری‌ها به‌منظور ساماندهی و تسریع در امور مرتبط با حمل‌ونقل و ترانزیت جاده‌ای در دستور کار مدیران کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌های مرزی قرار گیرد.وی تسریع در روند تکمیل پروژه‌های در حال اجرا و نیمه‌تمام و خودداری از آغاز عملیات اجرایی پروژه‌های جدید را مهمترین رویکرد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در حوزه راه روستایی در سال جاری برشمرد و افزود: پرداخت مطالبات پیمانکاران، مولدسازی اموال غیرمنقول و رصد مستمر خدمات‌رسانی مجتمع‌های خدماتی – رفاهی بین‌راهی به کاربران جاده‌ای از دیگر موضوعات مورد تأکید است.

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور در گفت و گو با اقتصاد سرآمد:

تهیه پلتفرم مدیریت پایدار مقصد گردشگری تالابی

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از تهیه پلتفرم مدیریت پایدار مقصد گردشگری تالابی در آینده نزدیک در راستای توسعه گردشگری تالابی کشور خبر داد.

محمد جهانشاهی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد از تهیه پلتفرم مدیریت پایدار مقصد گردشگری تالابی در آینده نزدیک در راستای توسعه گردشگری تالابی کشور خبر داد.

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی،افزود: تهیه این پلتفرم پس از تاییداعضای کمیته در جلسه بعدی کمیته ملی طبیعت گردی به تصویب خواهد رسید.به گفته این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، تهیه یک پلتفرم برای ایجاد نظام مدیریت مقصد گردشگری (□□□) در توسعه گرشدگری تالابی کشور بسیار حائز اهمیت است که امیدواریم با راه اندازی این پلتفرم، فرایند ورود و خروج گردشگران یا به عبارتی دیگر راهبری توسعه گردشگری در یک سایت تالابی را با کمک همه ذینفعان با ایجاد زمینه های مشارکت جامعه محلی مدیریت کنیم.

جهانشاهی، خاطرنشان ساخت: توسعه گردشگری مطالعه نشده و بدون برنامه در پهنه های طبیعی کشور مخصوصاً مناطق حساس زیست محیطی مثل تالاب ها، قطعا مشکلات زیادی را در زمینه های زیست محیطی و اجتماعی ایجاد خواهد کرد.

دبیر کمیته ملی طبیعت گردی و گردشگری سبز وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی،بیان داشت: همچنین اجرای چنین طرح های توسعه گردشگری تالابی در بازه زمانی کوتاه مدت می تواند آسیب های بلند مدتی را برجا بگذارد و باعث ایجاد خسارت های جبران ناپذیری بر این عرصه ها شود.

وی اذعان داشت: در همین راستا با تلاش یکی از فعالان حوزه های تالابی و ساحلی و گردشگری دریایی کشور، پروسه تهیه پلتفرم مدیریت پایدار مقصد گردشگری تعریف شده است؛ این پلتفرم بر اساس آخرین بروزرسانی های انجمن جهانی اکوتوریسم در دنیا طراحی و بومی سازی شده است.

این مقام مسئول کمیته طبیعت گردی و گردشگری سبز کشور، تصریح کرد: امیدواریم به زودی و بعد از جمع بندی نهایی، این پروژه در یکی از تالاب های کشور با همکاری سایر دستگاه ها به ویژه سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان یک پروژه الگویی اجرایی شود.