اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۱۰ مرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۲۵

مردم در تکمیل آورده‌های خود برای تسریع در اجرای طرح اقدام ملی مسکن اهتمام داشته باشند

امضای تفاهم‌نامه احداث ۱۰ هزار واحد مسکن برای خبرنگاران و هنرمندانوزیر راه و شهرسازی با اعلام این مطلب که مقدمات امضای تفاهم‌نامه تامین مسکن خبرنگاران و هنرمندان از یکسال گذشته آغاز شد بر اهتمام مردم نسبت به تکمیل آورده‌ها برای تسریع در طرح اقدام ملی مسکن، تاکید کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی در مراسم امضای تفاهم‌نامه احداث ۱۰ هزار واحد مسکن برای خبرنگاران و هنرمندان با حضور سیدعباس صالحی وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی، گفت: امضای تفاهم‌نامه با وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی برای تامین مسکن خبرنگاران و هنرمندان تکلیف وزارتخانه را برای تامین مسکن این اقشار، تشدید کرد.وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه وزارت راه و شهرسازی در فلسفه وجودی‌اش ماموریت و وظیفه دارد تا در زمینه خانه‌دار شدن اقشار مختلف جامعه از جمله خبرنگاران و هنرمندان گام بردارد، افزود: در این دوره سازوکارها را به گونه‌ای تدوین کردیم که بیانگر سیاست پابرجای تولید مستمر مسکن باشد. برای اینکار با اهتمام ویژه تلاش کردیم و طرح اقدام ملی مسکن با سرعت در حال پیشرفت است.

یک کارشناس بازار مسکن به «اقتصادسرآمد» می‌گوید

سیاستگذاری نوین نیاز بازار مسکن ایران

گروه راه و مسکن -فاطمه ملایی- در شرایط فعلی اقتصاد مسکن که رکود در آن هر روز عمیق‌تر می‌شود و همواره تامین مسکن برای مردم دشوارتر می‌شود، اقدامات عملیاتی برای ساماندهی و توسعه این بخش به امری حیاتی تبدیل شده است. اقداماتی که با تصمیمات هدفمند و علمی می‌تواند ابتدا موانع پیش روی تولید را برداشته و در نهایت تعادل را بین عرضه و تقاضا ایجاد کند. این در حالی است که در چند ماه اخیر، خرید آپارتمان در سعادت آباد با کاهش جدی متقاضی مصرفی روبرو شده و مشکلاتی زیادی برای تولیدکننده و مشاغل مرتبط با ساخت و ساز در محله‌های گران شهر ایجاد کرده است.

به گزارش اقتصادسرآمد- ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا، پس از رفع مشکلات کلان اقتصادی و کاهش قیمت مصالح و تجهیزات ساختمانی، امری است که می‌تواند بازار مسکن را بهبود بخشیده و این بخش را ساماندهی کند. این مهم تا امروز به هیچ صورت در برنامه‌های متولیان تصمیم‌گیری در بخش مسکن نبوده و این شرایط نابسمان را ایجاد کرده است.

در حالی که یکی از نیازهای سیاستگذاری هدفمند و برنامه‌ریزی برمبنای عرضه و تقاضای واقعی در بازار مسکن، اطلاعات دقیق از نیاز بازار و مشخصات کاربردی دیگر این بخش است که شفافیت و اطلاع‌رسانی گسترده، شرط کارا بودن آن است. گفتنی است این امر مدتهاست در دستور کار متولیان تصمیم‌گیری در وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته و آنها هم با ایجاد سامانه اطلاعات بازار مسکن این مهم را به مرحله اجرا درآوردند. اما این سامانه به دلیل وجود یک منبع دریافت اطلاعات یعنی مشاورین املاک، نمی‌توانست مشخصات تمام املاک را دریافت کرده و پردازش کند. از این رو اواخر سال گذشته، سامانه املاک و اسکان ایجاد شد و تمام مالکان موظف به درج اطلاعات ملکی شان در این سامانه شدند. نیاز است تا بستری که تمام مردم به آن اعتماد داشته باشند و نیازی به درج اطلاعات ملکی اشخاص در آن وجود نداشته باشد، به ارائه آمار و اطلاعات پرداخته و فقط روند نوسانات قیمت و میزان تقاضای واقعی بازار مسکن را ارائه دهد. این بستر نیز باید با مدیریت بخش خصوصی فعالیت کرده و اطلاعات آن برای فعالیت‌های مطالعاتی در اختیار سیاستگذاران قرار بگیرد.

گذر از نگاه سنتی به مسکن در دولت سیزدهم

محمدعلی دهقان کارشناس بازار مسکن کشورمان در خصوص بکارگیری سیاست‌های نوین در این بخش به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: اگرچه تعدادی از مدیران و سیاستگذاران اقتصادی طی دهه های گذشته این اعتقاد را دارند که مسکن پیشران اقتصاد کشور است اما گروهی از کارشناسان اقتصادی با رد این فرضیه عنوان می کنند مسیر سیاست گذاری برای بخش مسکن و ساختمان باید تغییر کند.

سیاستگذاری نوین نیاز بازار مسکن ایران

وی تصریح کرد: طی سال های گذشته گروهی از مدیران و سیاست گذاران عنوان می کردند که تولید مسکن خود پیشران اقتصاد کشور است پس باید این پیشران به حرکت دربیاید تا هم اشتغال در کشور ایجاد شود و هم بتواند سرپناهی برای مردم ساخته شود.دهقان با یادآوری این مهم که دولت سیزدهم باید کلیشه‌های گذشته در اقتصاد ایران را رها کند، ابراز داشت: برای رد این فرضیه که «مسکن پیشران اقتصاد ایران است و در صورت حرکت می تواند شاخه های مختلف صنعتی را به تحرک بیندازد.»، دو دلیل وجود دارد. اول آنکه تحرک در هر بخش اقتصادی می توان آثار خود را به بخش های دیگر سریز کند. دوم آنکه در اقتصادی که نرخ بیکاری بالایی دارد اولویت ها با تحرک در بخش هایی است که می تواند اشتغال پایدار ایجاد کند.

به گفته وی اشتغال ایجاد شده در بخش مسکن فصلی و موقت است. نکته مهم آن است که مسکن از نظر اقتصادی بخشی از سرمایه فیزیکی است و ساخت مسکن به معنی سرمایه گذاری و ایجاد سرمایه جدید است. بعد از ساخت مسکن، مشاغل مرتبط با آن نیز ناپدید می شوند و مسکن ساخته شده می تواند بدون نیاز به نیروی کار جدید، به دارندگان آن خدمت ارائه کند. در حالی که مصرف کنندگان برای خرید مسکن و پرداخت اقساط ناشی از آن نیازمند اشتغال پایدار و بادوام هستند.

این کارشناس بازار مسکن معتقد است: اگر دولت با تصور پیشرانگی بخش مسکن منابع بانکی و بودجه ای را به این بخش اختصاص دهد طبیعتا این منابع را از سایر بخش های اقتصادی دریغ کرده است. در این حالت به جای ایجاد اشتغال، مسکن ساخته می شود. اما اگر جامعه هدف مسکن ساخته شده توان درآمدی برای پرداخت اقساط را نداشته باشد این تلاش نصیب کسانی می شود که بیش از آنان درآمد یا دسترسی به تسهیلات بانکی دارد. بنابراین سیاستی که با هدف کاهش فاصله طبقاتی به اجرا درآمده در عمل به نتیجه متفاوتی خواهد رسید.

دولت جدید باید منابع محدود جامعه را به سمت فعالیت های مولد و اشتغال زا هدایت کند. به عنوان مثال در این زمینه صنایعی که امکان صادارت داشته باشند، می توانند از جمله بهترین گزینه ها باشند. زیرا صنایع صادرات محور، در بخش قابل تجارت قرار دارند و مولد بودن خود را در ایجاد امکان رقابت با رقبای خارجی نشان داده اند. در این صورت، سرمایه گذاری در این بخش ها موجب ایجاد اشتغال مولد می شود.در سال جاری سیاست خود را کاهش قیمت مسکن از طریق تشویق عرضه و نه تحریک تقاضا - قرار دهد. آنها عنوان می کنند در صورت بروز نشانه های از بین رفتن ریسک غیراقتصادی، به دلیل ایجاد انتظارات مثبت امکان تعدیل قیمت اسمی فراهم می شود. در چنین وضعیتی افزایش اجاره نیز چاشنی کاهش قیمت اسمی می شود تا نسبت قیمت مسکن به اجاره به حد طبیعی خود نزدیک شود. در این حالت فضای سیاست گذاری در بخش مسکن افزایش خواهد یافت.

سیاست سمت تقاضا که باعث تثبیت قیمت های اسمی مسکن در سطح فعلی می شود باعث بروز نوسانات جدید در بازار اجاره می شود و در نتیجه خانوارهای مستاجر در شرایط نامناسبی قرار خواهند گرفت.

برگزیده حمل و نقل

رییس گمرک ایران

رشد ۹۵ درصدی ترانزیت کالا از مرزهای زمینی

کارنامه تجارت خارجی کشور در چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۰ حاکی از بهبود وضعیت این بخش و رشد آمارهای صادرات و واردات است.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی میر اشرفی، رئیس کل گمرک ایران با بیان مطلب فوق گفت: در این مدت ۵۰ میلیون و ۸۰۰ هزار تن کالا به ارزش ۲۹ میلیارد دلار بین ایران و کشورهای مختلف مبادله شد که مقایسه آن با مدت مشابه سال قبل نشان‌دهنده رشد ۲۱ درصدی در وزن و ۴۷ درصدی در ارزش کالاها است.وی افزود: سهم صادرات کالاهای غیرنفتی از مجموع تجارت خارجی ۳۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تن به ارزش ۱۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته از نظر وزن ۲۷ درصد و از حیث ارزش ۶۵ درصد رشد داشته است.رئیس کل گمرک ایران اظهارداشت: عمده کالاهای صادر شده در این مدت شامل گاز مایع شده، پلی‌اتیلن، محصولات نیمه تمام از آهن، متانول، بنزین، شمش آهن و فولاد و صنایع فولادی، میله‌های آهنی، پروپان مایع، قیر و کاتد از مس بود.میراشرفی کشورهای مقصد کالاهای صادراتی ایران را به ترتیب چین با حدود ۱۰ میلیون تن به ارزش ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار، عراق با ۱۰ میلیون و ۹۰۰ هزار تن به ارزش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار، امارات متحده عربی با ۴ میلیون و ۳۰۰ هزار تن به ارزش یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار، ترکیه با یک میلیون تن به ارزش ۹۲۳ میلیون دلار و افغانستان با یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن به ارزش ۷۲۸ میلیون دلار اعلام کرد. رئیس کل گمرک ایران همچنین با اشاره به بهبود وضعیت ترانزیت کالا از قلمرو کشورمان اظهارداشت: در چهار ماهه ابتدای امسال ۳میلیون و ۷۵۳ هزار تن کالا از مرزهای زمینی جمهوری اسلامی ایران وارد شد و کانتینرهای حامل کالا پس از انجام تشریفات گمرکی وطی مسیرهای گوناگون، مرزهای خروجی را به طرف کشورهای مقصد ترانزیت ترک کردند. وی افزود: مقایسه میزان ترانزیت کالا در چهار ماهه نخست امسال با مدت مشابه سال گذشته حاکی از رشد ۹۵ درصدی است و به نظر می‌رسد در صورت ایجاد زیرساخت‌های مناسب و رفع برخی از مشکلات این حوزه می‌توان افزایش بیشتری را در این زمینه انتظار داشت.معاون وزیر اقتصاد در مورد مهمترین کشورهای طرف معامله واردات در چهار ماهه ابتدای امسال گفت: امارات متحده عربی با صادرات ۴ میلیون تن کالا به ارزش ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار به ایران در جایگاه نخست و چین با یک میلیون تن کالا به ارزش ۳ میلیارد و یکصد میلیون دلار، ترکیه با یک میلیون و ۳۰۰ هزار تن به ارزش یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار، آلمان با ۳۵۱ هزار تن به ارزش ۵۶۳ میلیون دلار و سوئیس با ۶۷۲ هزار تن به ارزش ۵۳۹ میلیون دلار در رده‌های بعدی قرار دارند.

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی

تفاهم‌نامه ساخت ۱۰ هزار مسکن برای خبرنگاران و هنرمندان امضا شد

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی از امضای تفاهم نامه این وزارت خانه با وزارت ارشاد برای آغاز ساخت پروژه ۱۰ هزار واحدی مسکن خبرنگاران و هنرمندان خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده مراسم امضای تفاهم نامه وزارت راه و شهرسازی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی اظهار کرد: این تفاهم برای مسکن دار شدن اقشار تحت پوشش این وزارت خانه انجام می‌شود؛ در این تفاهم نامه قریب به ۱۰ هزار واحد در نظر گرفته شده است.وی افزود: قریب ۷۵ هزار متقاضی اولیه توسط وزارت ارشاد به وزارت راه و شهرسازی معرفی شد؛ مراحل پالایش اولیه و شاخص های سه گانه ای برای واجد شرایط بودن متقاضیان پیش بینی شده، بررسی شد و از میان کسانی که واجد شرایط بودند، مجدداً از وزارت ارشاد خواستیم تا اولویت بندی کنند و افرادی که در اولویت بالاتری هستند را به ما معرفی کند.معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: ۹ هزار نفر تا الان به وزارت راه و شهرسازی معرفی شده‌اند که امیدواریم تا قبل از ۱۷ مرداد که روز خبرنگار است، تلاش می کنیم تا از طریق پیامک به خبرنگاران، هنرمندان و سایر اقشاری که معرفی شده‌اند، اعلام کنیم تا به سامانه مراجعه کرده و اطلاعات خود در آن بارگذاری کنند تا در پروژه‌های که ظرفیت داریم یا با ایجاد پروژه‌های جدید، امکان خانه دار شدن آنها فراهم شود.وی یادآور شد: مجدداً درخواست کرده‌ایم که هزار نفر دیگر با اولویت بندی وزارت ارشاد به ما معرفی شوند تا ظرفیت ۱۰ هزار واحدی که در تفاهم نامه آمده، تکمیل شود؛ البته سقف این تفاهم نامه سه ساله است اما در همان سال اول امکان آن را داریم که کل ۱۰ هزار را پوشش داده و ساخت و ساز شروع کنیم.محمودزاده ۳ گروه اصلی معرفی شده را خبرنگاران، هنرمندان و دیگر اقشار و کارمندان وزارت ارشاد عنوان و تصریح کرد: در تفاهم نامه قید کرده‌ایم اگر اراضی در اختیار وزارت راه و شهرسازی به حدی بود که ذیل ماده ٦ آئین نامه قانون ساماندهی و تولید مسکن، امکان ارائه و واگذاری داشته باشد، این زمین‌ها نیز مجدداً امکان تبدیل به پروژه‌های جدید برای اقشاری که از سوی وزارت ارشاد معرفی می‌شوند، وجود دارد؛ برای معرفی‌های بعدی می‌توانیم از منابع داخلی وزارت ارشاد از جمله صندوق هنر و سایر منابعی که در اختیار وزارت راه و شهرسازی از جمله زمین و تسهیلات بانکی، امکان مسکن دار شدن اقشار هدف را راحت تر از قبل فراهم کنیم.

رییس کمیسیون عمران مجلس

قانون مربوط به آزادسازی نرخ بلیط هواپیما به پایان رسیده است

رییس کمیسیون عمران مجلس با اشاره به ضرورت نظارت بیشتر بر قیمت بلیط هواپیماها گفت: قانون آزادسازی بلیط هواپیما با هدف افزایش کیفیت و رقابت میان شرکت‌های هواپیمایی در برنامه پنجم لحاظ شده اما در برنامه ششم حرفی به میان نیامده که به معنی پایان اجرای قانون مذکور درباره تعیین نرخ بلیط است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا رضائی کوچی درباره افزایش بی ضابطه نرخ بلیط هواپیما و ادعای شرکت‌های هواپیمایی مبنی بر تنظیم قیمت‌ها براساس قانون آزادسازی بلیط هواپیما، گفت: قانون آزادسازی بلیط هواپیما با هدف رقابت برای ارتقا کیفیت خدمات در برنامه پنجم توسعه ذکر شده اما در برنامه ششم از آن نامی برده نشده که این به معنی پایان قانون آزادسازی بلیط هواپیما است.این نمایند مردم در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه زمانی آزادسازی نرخ بلیط هواپیما معنی پیدا می کند که تعادلی میان عرضه و تقاضا وجود داشته باشد، عنوان کرد: در شرایط فعلی تعداد صندلی‌ها بسیار محدود بوده و تقاضا بیشتر از عرضه است لذا در این شرایط آزادسازی قیمت معنی ندارد ضمن اینکه این قانون باهدف افزایش کیفیت پروازها تصویب شد در حالی که در این مدت کیفیت‌ها نیز تغییری نکرده است از این رو وزارت راه و شهرسازی و سازمان هواپیمایی کشوری باید بر روی قیمت‌ها نظارت بیشتری داشته باشند.نماینده مردم جهرم در مجلس ادامه داد: قرار بر این است که جلسه‌ای میان وزیر راه و شهرسازی و مدیران شرکت‌های هواپیمایی برگزار و بر روی یک قیمت مشخص توافق حاصل شود و تمام ایرلاین ها مکلف هستند که در همان چارچوب بلیط بفروشند. از طرفی بارها از وزارت راه و شهرسازی درخواست کردیم تا هزینه تمام شده هر صندلی در یک ساعت پرواز را برای شرکت‌های هواپیمایی محاسبه و مشخص کنند اما متاسفانه هیچ اقدامی انجام نداد.رییس کمیسیون عمران مجلس اضافه کرد: هر چند که شرایط برای ایرلاین ها نیز دشوار بوده و حدود نیمی از هزینه‌های آنها بر اساس نرخ ارز تعیین می‌شود اما باید قیمت تمام شده هر صندلی برای شرکت‌های هواپیمایی را بصورت شفاف محاسبه کرده و بر اساس آن تصمیم گرفته شود. ضمن اینکه باید با افزایش نظارت مانع افزایش قیمت و تحمیل فشار مضاعف به مردم شویم .این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی، گفت: با افزایش قیمت بلیط هواپیما بسیاری از مردم امکان استفاده از هواپیما را نخواهند داشت و تنها افراد ثروتمند بهره مند می‌شوند. لذا در طولانی مدت با کاهش مسافر، ایرلاین ها با مشکلات متعددی رو برو خواهند شد.

نگاه

۳ مزیت ورود نقدینگی مردم به زیرساخت‌های عمرانی

در حالی که بودجه‌های عمرانی روز به روز نسبت به هزینه اجرای پروژه کوچک‌تر می‌شود، نقدینگی موجود در جامعه مدام در حال رشد است، یکی از روش‌های هدایت این نقدینگی استفاده از آن در تامین مالی پروژه‌ها است که برای مردم منفعت دارد.به گزارش اقتصادسرآمداز فارس، یکی از روش‌های اجرای پروژه‌های همرانی و زیرساختی خصوصا در شرایطی که اعتبارات عمرانی محدود است، هدایت نقدینگی موجود در جامعه به سمت تامین زیرساخت‌های عمرانی و در واقع مردمی کردن اقتصاد است.صندوق پروژه یکی از روش‌های مناسب استفاده از نقدینگی موجود در جامعه برای تکمیل این پروژه‌های عمرانی است و با توجه به منافعی که دارد (تضمین اصل و سود سرمایه) قطعا مورد استقبال قرار می گیرد که در این باره می‌توان به ذکر یک نمونه موفق خارجی اشاره کرد.تونل مانش که از آن به عنوان بزرگترین و پر هزینه ترین پروژه عمرانی در اروپا یاد می شود، مجموعه ای از تونل‌های راه آهن و تاسیسات و امداد است که با ۵۲ کیلومتر طول، فرانسه و انگلستان را از مسیری که در زیر دریا می گذرد، به یکدیگر متصل می کند. این تونل که هزینه احداث آن بالغ بر ٦ میلیارد پوند معادل ۸ میلیارد دلار اعلام شده است، در پایین‌ترین نقطه، ۱۱۵ متر با سطح آب دریا فاصله دارد.

درحال‌حاضر شرکت GetLink مدیریت و مالکیت تونل مانش را دراختیار دارد، عبور قطارها از این تونل ۲۰ دقیقه زمان می‌برد، در خطوط ریلی تونل، قطارهای سریع‌السیر یوروستار برای حمل مسافر استفاده می‌شود. جابه‌جایی وسایل نقلیه هم از همان خطوط انجام می‌شود که قطارهای موسوم به یوروتونل شاتل آن را برعهده دارند.سالانه میلیون‌ها مسافر و وسیله نقلیه و چندمیلیون بار ازطریق تونل مانش بین اروپا و انگلستان جابه‌جا می‌شود.اجرای این پروژه را در ابتدا گروهی به نام CTG بر عهده گرفت که کنسرسیومی متشکل از دو بانک و پنج شرکت عمرانی انگلیسی و سه بانک و پنج شرکت عمرانی فرانسوی بود، بانک ها در این کنسرسیوم مسئولیت جذب سرمایه و تضمین سرمایه‌گذاری را بر عهده داشتند و شرکت های عمرانی مسئولیت طراحی و مدیریت فرآیند های ساخت و ساز را پذیرفته بودند.

شرکت‌های عمرانی فرانسوی با تشکیل کنسرسیومی به نام GIE Transmanche Construction، حفر تونل از سانگات را آغاز کردند و از سمت دیگر شرکت های عمرانی انگلیسی با تشکیل کنسرسیومی موسوم به Translink Joint Venture عملیات حفر تونل از صخره شکسپیر را آغاز نمودند.این پروژه نمونه موفقی از اجرای قراردادهای BOOT به شمار می رود که در آن بخش خصوصی سرمایه گذاری، ساخت و بهره برداری از پروژه در مدتی معین را برعهده می گیرد و پس از پایان مهلت بهره برداری، کل پروژه را به بخش دولتی واگذار می کند.در ادامه فرآیند ساخت این پروژه شرکتی به نام یوروتونل تاسیس شد که علاوه بر تبدیل CTG به زیرمجموعه خود، مسئولیت جذب سرمایه برای این پروژه را بر عهده گرفت.یوروتونل با قراردادی ۵۵ ساله، مجوز بهره برداری از تونل مانش را از دولت های انگلیس و فرانسه دریافت کرد تا بتواند از عوائد حاصل شده در این ۵۵ سال بهره برداری، اصل و سود سرمایه گذاری انجام شده را به سرمایه گذاران پروژه پرداخت کند.تامین مالی این پروژه با توجه به حجم زیاد پول مورد نیاز برای ساخت آن سبب شد که این شرکت شروع به تامین مالی عمومی کند، به این صورت که علاوه بر تزریق وام توسط ۵۰ بانک به این پروژه، مردم نیز در سرمایه‌گذاری این پروژه سهیم شدند، به طوری که هزینه اولیه ٤,٦۵ میلیارد دلاری ساخت پروژه در همان ابتدا و در سال ۱۹۸۵ میلادی تامین شد.اجرای این پروژه یک نمونه موفق از تامین مالی پروژه های زیربنایی به واسطه حضور مردم و بخش غیر دولتی در دنیا به شمار می‌رود؛ در ایران نیز چند سالی است که با توجه به مشکلات مربوط به کسری بودجه ناشی از کم شدن فروش نفت، نگاه‌ها به سمت دخیل کردن مردم و ایجاد بستر مناسب برای بخش غیردولتی در جهت ورود به پروژه های زیربنایی ملی چرخیده است.در همین رابطه محمدجواد شاهجویی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل به فارس می گوید: بدون شک بودجه های محدود دولتی نمی‌تواند پاسخگوی تامین مالی پروژه های بزرگ زیربنایی کشورها باشد.به گفته وی در رابطه با ایران مساله ایجاد روش های جدید تامین مالی عمومی برای ساخت و بهره برداری از پروژه‌های زیربنایی که نهایتا به انتفاع عمومی منجر می‌شوند، بسیار حیاتی است.وی افزود: دولت ها در ایران هنوز به این نتیجه مهم دست نیافته اند که حضور مردم در این حوزه نه تنها برای توسعه و آبادانی هر چه سریع تر کشور حیاتی است، بلکه بستری برای کنترل اقتصاد کشور ایجاد خواهد کرد زیرا ایجاد روش‌های نوین تامین مالی مردمی برای احداث پروژه های زیربنایی، سرمایه گذاری مردم در فعالیت‌های غیر مولد را کاهش می دهد مشروط بر آنکه مدل تامین مالی مناسب انتخاب شده و تضامین ارائه شده برای سرمایه گذاران مکفی و قابل اعتماد باشد.این کارشناس اقتصادی بومی‌ترین مدل برای حضور مردم در فرآیند تامین مالی پروژه های زیربنایی را تاسیس شرکت‌های سهامی عام پروژه محور دانست و بیان کرد: در روش ایجاد شرکت سهامی عام پروژه مردم به صورت واقعی سهام دار دارایی‌های موجود پروژه می‌شوند که ۳ مزیت مهم دارد.وی توضیح داد: اول آنکه دارایی های موجود پروژه در شرایط تورمی ارزش خود را از دست نمی‌دهد، دوم آنکه کف سود سرمایه گذاری آنها توسط نهادهای ضامن تضمین می شود و سوم آنکه امکان بهره‌مندی از سود بیشتر در صورت افزایش سودآوری عملیاتی پروژه در دوره بهره برداری برای آنان وجود خواهد داشت.

اخبار حمل ونقل

مجوز نخستین تاکسی هوایی در فرودگاه بین المللی پیام البرز صادر شد

مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین المللی پیام استان البرز در پست اینستاگرام خود از صادر شدن نخستین مجوز تاکسی هوایی تحت عنوان تاکسی هوایی البرز توسط بخش خصوصی مستقر در این منطقه خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، نادر ثناگو مطلق افزود: یکی از برنامه هایی که به صورت جدی در این فرودگاه از یک سال پیش تا کنون در حال پیگیری بوده راه اندازی تاکسی و آمبولانس هوایی بوده که با توجه به ظرفیت های پیام مجوز تاکسی هوایی توسط بخش خصوصی از سازمان هواپیمایی کشوری گرفته شده است.وی اضافه کرد: با شروع فعالیت تاکسی هوایی البرز در فرودگاه بین المللی پیام در آینده نزدیک امکان برقراری پرواز و جابه جایی مسافران به تمام فرودگاه های کشور به خصوص فرودگاه هایی که خدمات دهی پروازی زیادی در آنها صورت نمی گیرد، امکان پذیر خواهد بود.ثناگو مطلق خاطر نشان کرد: با توجه به سیاست های کلی توسعه حمل و نقل هوایی کشور ایجاد بستر مناسب برای این مهم در دستور کار وزارت راه و شهرسازی بوده که با صدور مجوز فعالیت تاکسی هوایی البرز یک قدم بزرگ برای پیشبرد این هدف برداشته شد.منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه پیام وابسته به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات از ظرفیت های مهم اقتصادی و پروازی کشور محسوب می شود.فرودگاه پیام البرز در ۲ بخش باری و مسافری خدمات ارائه می کند ضمن اینکه تاکنون حدود ۷۰ واحد تولیدی و صنعتی در منطقه ویژه اقتصادی پیام مستقر شده است.

اشتیاق مقامات روس برای تکمیل کریدور شمال-جنوب

دو نفر از مقامات روس در حاشیه دوازدهمین نشست اقتصادی روسیه و جهان اسلام در کازان در دیدار با سفیر جمهوری اسلامی ایران خواهان همکاری هر چه بیشتر دو کشور برای تکمیل کریدور شمال - جنوب شدند. به گزارش اقتصادسرآمد، از کازان پایتخت جمهوری تاتارستان دو مقام روس شامل رییس مرکز صادرات روسیه و رئیس سازمان کریدورهای بین المللی در دیدارهای جداگانه با کاظم جلالی سفیر جمهوری اسلامی ایران در حاشیه دوازدهمین نشست اقتصادی روسیه و کشورهای اسلامی خواستار همکاری بیشتر دو کشور برای تکمیل کریدور شمال جنوب بخصوص احداث خط آهن رشت - آستارا در این مسیر شدند.ورونیکا نیکیشینا رییس مرکز صادرات روسیه در این دیدار تکمیل کریدور شمال جنوب را برای رونق اقتصادی دو کشور و منطقه مهم عنوان کرد و گفت از اروپا تا هند نیاز بسیار مهمی به این مسیر دارند. وی تصریح کرد: ایران و روسیه در این مورد کارهای زیادی در آینده با هم خواهند داشت.رئیس سازمان کریدورهای بین المللی روسیه نیز در دیدار با سفیر ایران بر اهمیت تکمیل این کریدور تاکید کرد و خواستار احداث خط آهن رشت - آستارا برای تکمیل این مسیر مهم اقتصادی بین المللی شد.وی افزود: ولادمیر پوتین تاکید خاصی بر راه اندازی کریدور های بین المللی خصوصا در مسیر شمال جنوب دارد. جلالی سفیر جمهوری اسلامی ایران در فدراسیون روسیه در این دیدارها گفت. : یکی از مهمترین موضوعاتی که سفارت ایران در یکسال اخیر هم در ایران و هم در روسیه پیگیری کرده تکمیل کریدور شمال-جنوب بوده است و ایران از هر کسی که در این بخش کمک کند حمایت و از کمک هایش نیز استفاده خواهد کرد. وی گفت: در دیدارهایی که بارها با مقامات روسیه از جمله هفته گذشته با معاون وزارت خارجه داشته ام چشم‌اندازهای اجرای عملی پروژه کریدور حمل و نقل بین المللی «شمال-جنوب» مورد تاکید و بررسی قرار گرفته است.جلالی خاطر نشان کرد : برای اولین بار با همکاری مشترک ایران و روسیه محور شمال جنوب به صورت ترکیبی ماه گذشته فعال شد و اولین محموله کاغذ از فنلاند به مقصد هند در آستارا توسط کامیون بارگیری و مجددا در رشت از طریق قطار به مقصد ارسال شد. سفیر ایران گفت بر اساس توافق مقرر شد با شیوه ترکیبی ماهانه دو محموله و بعد از سه ماه هفته ای یک تا دو محموله در این مسیر جابجا شود.کاظم جلالی سفیر جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه کریدور شمال-جنوب نقش مهمی در توسعه مبادلات تجاری دو کشور خواهد داشت، اظهار کرد: این راه، آینده درخشانی خواهد داشت بنابرین تکمیل هر چه سریعتر این مسیر ضروری است. با اجرای این پروژه، شمال اروپا به شرق آسیا از طریق ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه متصل می‌شود و هدف اولیه‌ای که برای این طرح نوشته شد، ترانزیت سالانه پنج میلیون تن کالا از این مسیر است.

صحبت‌های «خطرناک» درباره هواپیما

رییس هیأت‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران با اشاره به اظهارات اخیر دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی که گفته «لزومی ندارد همه اقشار از هواپیما استفاده کنند» این صحبت‌ها را «خطرناک» و قابل تأمل خواند و گفت: با وجود افزایش غیرقانونی بلیت هواپیما و اخطارها و هشدارهایی که مکرر داده می‌شود، چرا قیمت‌ها هنوز تغییر نکرده و با عاملان آن برخورد جدی‌تری صورت نمی‌گیرد.به گزارش اقتصادسرآمد، مقصود اسعدی سامانی ـ دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ـ در توجیه گرانی این نوبت، در عین حال که اجرای قانون آزادسازی نرخ و عرضه و تقاضا را توجیه آورده، بلیت هواپیما را دغدغه عمومی مردم ندانسته و گفته است: حمل و نقل هوایی چه تعداد از مسافران را در کشور جابه جا می‌کند که چنین جوی برای قیمت بلیت هواپیما ایجاد کرده‌اند؛ در سال ۹۴ حدود یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون نفر سفر در کشور انجام شده که سهم حمل و نقل هوایی فقط ۱۸ میلیون نفر سفر بوده است، یعنی سهم یک‌درصدی داشته که از این یک درصد، ٦۵ درصد کارکنان دولت و ماموریتی هستند و بلیت هواپیما دغدغه جامعه نیست.او همچنین بیان کرده است: شاهد بودیم با تغییرات قیمت بلیت هواپیما تقاضا کاهش پیدا نکرد. باید این واقعیت را بپذیریم کسانی که ضرورت دارند باید از هواپیما استفاده کنند و لزومی ندارد همه اقشار از هواپیما استفاده کنند. حرمت‌الله رفیعی ـ رییس هیأت‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران ـ در واکنش به این اظهارات و همچنین افزایش قیمت بلیت هواپیما که ظاهرا از دستور رسیدگی و برخورد خارج شده است، گفت: از سال گذشته که قیمت بلیت هواپیما بی‌رویه بالا رفت تا حالا، برخورد قطعی با شرکت‌های هواپیمایی که بلیت را گران کرده‌اند، صورت نگرفته است. سوال من از آقایان این است اگر آزادسازی نرخ شده، چرا کف و سقف برای قیمت‌ها گذاشته‌اید، چرا در سیستم فروش، نرخ‌های پایین را می‌بندید و از دسترس خارج می‌کنید و فقط فروش صندلی با قیمت بالا را باز می‌کنید؟ آیا این‌ها معنی آزادسازی نرخ می‌دهد؟او با اشاره به اظهارات اخیر دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی مبنی بر این‌که سهم سفرهای هوایی را یک درصد اعلام کرده که ٦۵ درصد آن یک درصد هم به کارکنان دولت و ماموریتی اختصاص داشته است، اظهار کرد: البته که روی این آمار بحث است و فکر نمی‌کنم اعداد دقیقی باشد، ولی اگر این صحبت‌ها مطرح شده که فاجعه است. به فرض این‌که آمار درست باشد، یعنی شرکت‌های هواپیمایی از حساب دولت گرفته‌اند که برای منافع خود خرج کنند!؟ از طرفی، گفته‌اند «کسانی که ضرورت دارند باید از هواپیما استفاده کنند و لزومی ندارد همه اقشار از هواپیما استفاده کنند»، این صحبت‌ها خطرناک است. اگر همه این اظهارات درست باشد، شرکت‌های هواپیمایی حق نداشتند ارز ٤۲۰۰ تومانی یارانه بگیرند و از سوختی با قیمت کمتر از آب استفاده کنند. شرکت‌های هواپیمایی باید جواب بدهند که تا الان که این همه یارانه گرفته‌اند بر چه اساس بوده است.او ادامه داد: با وجود گرانی‌های پی در پی بلیت هواپیما و اخطارهایی که برای برخورد با گران فروش‌ها داده می‌شود، اما در یک سال گذشته سازمان هواپیمایی تمام‌قد از شرکت‌های هواپیمایی حمایت و دفاع کرد، با وجود آن‌که بارها گفته شد افزایش قیمت بلیت هواپیما غیرقانونی است. الان هم شاهد برخوردی با شرکت‌های هواپیمایی که غیرقانونی نرخ بلیت را افزایش داده‌اند، نیستیم.رفیعی گفت: زمانی انگشت اتهام را به سمت آژانس‌های مسافرتی می‌گرفتند و به محض این‌که بلیت هواپیما گران می‌شد با دوربین صدا و سیما و مامور تعزیرات به دفاتر خدمات مسافرتی می‌آمدند که گران‌فروش‌ها را پلمب کنند. ما بسیار جنگیدیم و مقابله کردیم که اثبات کنیم آژانس، فروشنده محصولات دیگران است و نمی‌تواند قیمت را تعیین و یا گران کند.