



روزنامه

روزنه

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید خبر داد: **بهره‌برداری از ۳۵۰۰ واحد مسکن حمایتی شهرهای جدید تا هفته دولت**



مدیر عامل شرکت عمران شهرهای جدید، برنامه آن شرکت را برای بهره‌برداری از واحدهای مسکونی حمایتی در شهرهای جدید طی هفته دولت و تا پایان سال تشریح کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، شهرام ملکی برنامه آن شرکت را برای افتتاح واحدهای حمایتی مسکن شامل مسکن مهر و نهضت ملی مسکن و اقدام ملی مسکن و اقدام ملی مسکن تشریح کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: برنامه افتتاح سال جاری در بخش مسکن حمایتی شامل مسکن مهر، نهضت ملی مسکن و اقدام ملی مسکن حدود ۲۰ تا ۲۵ هزار واحد است که در صورت تامین اعتبار از محل تسهیلات بانکی، آورده متقاضیان، منابع داخلی شرکت‌ها، منابع صندوق ملی مسکن و منابع در اختیار نهادهای حمایتی شامل کمیته امداد امام (ره) و سازمان بهزیستی کشور این واحدها که پیشرفت مناسبی نیز دارند به بهره‌برداری می‌رسند.

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید ادامه داد: در سالروز آزادسازی خرمشهر در سوم خردادماه سال جاری، حدود ۳ هزار و ۲۰۰ واحد مسکونی افتتاح شد و به بهره‌برداری رسید.

به گفته ملکی، برنامه‌ریزی شده ۳ هزار و ۵۰۰ واحد دیگر نیز در هفته دولت اسماال (۱۴۰۵) تکمیل شده و به بهره‌برداری برسند.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: تکمیل خدمات روبنایی و زیربنایی سایت‌های حمایتی مسکن در شهرهای جدید از دیگر اولویت‌هایی است که هم‌زمان با ساخت واحدها توسط شرکت، پیگیری و دنبال می‌شود.

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید افزود: در این بخش، برنامه‌ریزی شده، آماده‌سازی اراضی و زیرساخت‌های لازم شهری حدود ۱۰۰ پروژه زیربنایی و روبنایی، شامل پروژه‌های آموزشی، ورزشی، فرهنگی، درمانی، پارک و فضای سبز، مذهبی، تجاری و سایر انجام شود و در برنامه افتتاح سال جاری قرار بگیرد.

تردد کشتی‌های تجاری از تنگه هرمز طبق ضوابط جمهوری اسلامی آزاد است



دبیر انجمن کشتیرانی با بیان اینکه هیچ‌گونه مشکلی در تردد کشتی‌های تجاری برای ورود و خروج از منطقه خلیج فارس وجود ندارد، گفت: تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز، طبق ضوابط ایران در حال انجام است. مسعود پل مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در گفتگو با خبرنگار مهر درباره آخرین وضعیت عبور و مرور کشتی‌های تجاری از تنگه هرمز، گفت: در حال حاضر هیچ‌گونه مشکلی در تردد و دریانوردی کشتی‌های تجاری برای ورود به منطقه خلیج فارس و خروج از آن وجود ندارد. وی افزود: برای عبور از تنگه هرمز، ضوابطی از سوی جمهوری اسلامی ایران اعلام شده است و تردد کشتی‌ها با رعایت این ضوابط مجاز است.

پل مه ادامه داد: فعالیت‌های تجاری دریایی با حمایت نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران در حال انجام است و هیچ‌گونه محدودیتی برای تردد کشتی‌های تجاری در این مسیر وجود ندارد.

دبیر انجمن کشتیرانی در پایان خاطر نشان کرد:

ورود کشتی‌های تجاری به منطقه خلیج فارس و همچنین خروج آن‌ها از این منطقه، در چارچوب ضوابط اعلام‌شده، به‌صورت آزاد و بدون مشکل انجام می‌شود.

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

چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۳۷
تلفن دفترشهرستان اه: ۰۲۱- ۸۶-۴۷۵۹۶
سامان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

کریدور «شمال- جنوب» همچنان در محاق!

چرا جغرافیای ایران هنوز به مزیت اقتصادی تبدیل نشده است؟

این همان نقطه‌ای است که ایران باید نسبت به آن حساس باشد. مزیت زمانی تنها ارزش دارد که در تمام طول زنجیره حفظ شود. اگر مسیر روی نقشه کوتاه باشد، اما بار در مرز، بندر، پایانه یا نقطه تغییر شیوه حمل‌چند روز متوقف شود، مزیت نظری مسیر به‌سرعت کاهش می‌یابد. به همین دلیل، مسئله اصلی کریدور شمال-جنوب صرفاً ساخت مسیر نیست؛ مسئله اصلی، تضمین عملکرد کل زنجیره است.

جغرافیا فرصت می‌دهد، اما مشتری را تضمین نمی‌کند

یکی از خطرهای جدی در سیاست‌گذاری ترانزیتی، نگاه قطعی و از پیش تضمین‌شده به مزیت جغرافیایی ایران است.

این تصور که کشور به دلیل موقعیت خود به‌طور طبیعی مقصد جریان‌های بزرگ ترانزیتی خواهد شد، با منطق واقعی بازار حمل‌ونقل سازگار نیست.

بار به جغرافیا و فسادار نمی‌ماند. بار به مسیری می‌رود که برای صاحب کالا اقتصادی‌تر، سریع‌تر، امن‌تر و قابل پیش‌بینی‌تر باشد. این واقعیت به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که کریدورهای مختلف منطقه، هم‌زمان در حال توسعه زیرساخت، ساده‌سازی تشریفات و جذب صاحبان بار هستند.

رقابت کریدورها امروز فقط رقابت بر سر طول مسیر نیست. رقابت بر سر زمان واقعی حمل، ثبات نرخ، سرعت عبور از مرز، نظم حرکت قطار و کامیون، امکان ردیابی، کیفیت خدمات و قابلیت پاسخ‌گویی به مشتری است. یک مسیر طولانی‌تر اما قابل پیش‌بینی، ممکن است برای صاحب کالا جذاب‌تر از مسیری کوتاه‌تر اما پرریسک باشد.

برای ایران، ایسن واقعیت باید به یک تغییر جدی در نگاه سیاست‌گذاری منجر شود. موقعیت جغرافیایی کشور باید از یک گزاره توصیفی به یک برنامه عملیاتی تبدیل شود. داشتن مسیر امتیاز است، اما تنها زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که بتوان آن را به‌عنوان یک خدمت رقابتی به بازار عرضه کرد.



قرار داده است. با این حال، مسئله اصلی برای ایران فراتر از امضای توافق‌ها و تکمیل چند پروژه زیرساختی است. پرسش اساسی این است که آیا کشور می‌تواند مجموعه اجزای پراکنده حمل‌ونقل را به یک محصول منسجم، قابل اعتماد و رقابتی تبدیل کند؟

شمال-جنوب: فرصت ژئوپلیتیکی یا محصول اقتصادی؟

کریدور شمال-جنوب یک مسیر واحد نیست، بلکه شبکه‌ای چندوجهی از حمل دریایی، ریلی و جاده‌ای است که در شاخه‌های مختلف غربی، شرقی و ترانس‌کاسپین عمل می‌کند. موقعیت ایران در این شبکه، از نظر نظری بسیار مهم است، زیرا می‌تواند حلقه اتصال بخش‌هایی از تجارت جنوب آسیا و خلیج فارس با قفقاز، روسیه و شمال اروپا باشد.

مزیت بالقوه این کریدور عمدتاً در کاهش زمان و مسافت حمل‌تعریف می‌شود. در برخی برآوردهای رسمی، زمان حمل در مسیرهای سنتی دریایی میان جنوب آسیا و شمال اروپا حدود ۴۵ تا ۶۰ روز و در مسیر شمال-جنوب حدود ۲۰ تا ۲۵ روز عنوان شده است. این ارقام برای همه کالاهای و همه شرایط قابل تعمیم نیست، اما یک واقعیت را نشان می‌دهد: مهم‌ترین سرمایه این کریدور زمان است.

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



رشت-آستارا؛ آزمون سرعت تصمیم‌اجرا
راه‌آهن رشت-آستارا از مهم‌ترین حلقه‌های زیرساختی شاخه غربی کریدور شمال-جنوب است. اما اهمیت این پروژه فقط در طول خطی با ظرفیت حمل آن خلاصه نمی‌شود. این پروژه به نمادی از یک مسئله بزرگ‌تر در سیاست‌گذاری زیرساختی کشور تبدیل شده است: فاصله میان تشخیص یک ضرورت راهبردی و اجرای آن در زمان مناسب.

در اقتصاد کریدورها، زمان اجرای پروژه نیز بخشی از رقابت است. هر سال تأخیر به این معنا نیست که فقط یک پروژه یک سال دیرتر افتتاح می‌شود. در این فاصله، صاحبان بار قراردادهای خود را با مسیرهای دیگر منعقد می‌کنند، اپرتورهای رقیب خدمات جدید عرضه می‌کنند، پایانه‌های جایگزین مشتری جذب می‌کنند و شبکه‌های حمل‌جدید تثبیت می‌شوند.

کریدور، بازاری ایستا نیست که منتظر تکمیل پروژه‌های ایران بماند. بازار حمل‌ونقل در حال حرکت است و تصمیم‌های امروز صاحبان بار می‌تواند برای سال‌ها مسیر جریان کالا را تعیین کند.

بنابراین، رشت-آستارا باید هم‌زمان به‌عنوان یک پروژه زیرساختی و یک آزمون مدیریتی دیده شود. مسئله فقط ساخت خط نیست؛ مسئله این است که آیا کشور می‌تواند پروژه‌های راهبردی خود را در زمان رقابتی به بهره‌برداری برساند.

مرزها: جایی که مزیت زمان از بین می‌رود
بخش قابل توجهی از زمان از دست‌رفته در کریدورهای بین‌المللی، نه در حرکت، بلکه در توقف شکل می‌گیرد. کامیون و قطار ممکن است در مسیر اصلی سرعت مناسبی داشته باشند، اما توقف در مرز، انتظار برای اسناد، بازرسی‌های تکراری یا ناهماهنگی میان دستگاه‌ها می‌تواند بخش بزرگی از مزیت زمانی را از بین ببرد.

در چنین شرایطی، یکی از مهم‌ترین اولویت‌های سیاست‌گذاری باید کاهش زمان توقف باشد. صاحب کالا زمان حرکت خالص را محاسبه نمی‌کند؛ او زمان کل سفر از مبدأ تا مقصد را می‌سنجد.

از این منظر، اصلاح تشریفات مرزی می‌تواند گاه اثری بیشتر از ساخت بخشی از زیرساخت جدید داشته باشد. کاهش چند روز توقف غیرضروری، مستقیماً بر قیمت تمام‌شده، قابلیت پیش‌بینی و جذابیت تجاری مسیر اثر می‌گذارد. بنابراین، مدیریت مرز باید از یک موضوع اداری به یک مسئله اقتصادی و راهبردی تبدیل شود. هر ساعت تأخیر غیرضروری در مرز، بخشی از مزیت جغرافیایی کشور را مصرف می‌کند.

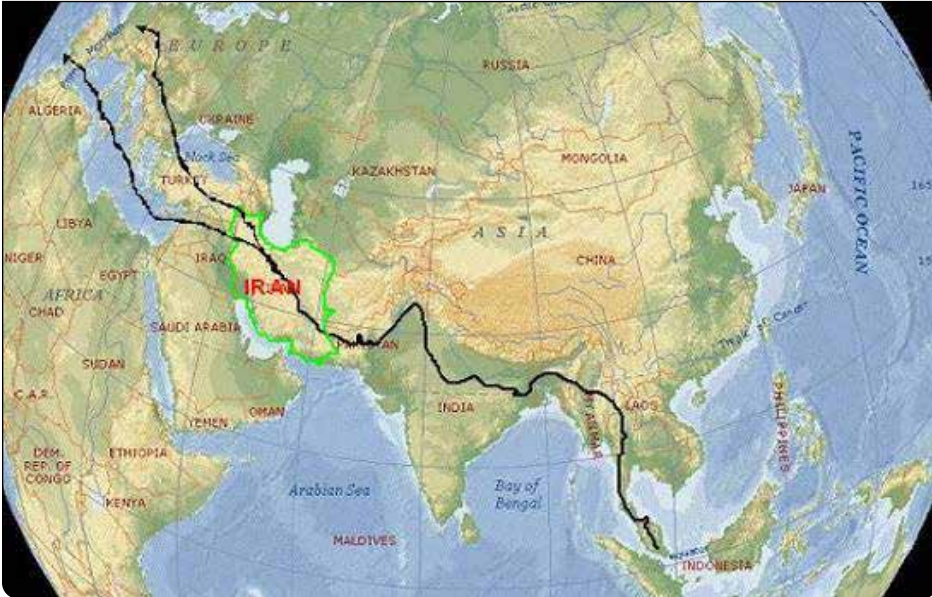
کریدور دیجیتال: فناوری باید به کاهش زمان منجر شود

یکی از محورهای مهم همکاری اخیر میان کشورهای مسیر، حرکت به سوی هماهنگی دیجیتال و تبادل داده است. این موضوع می‌تواند نقطه تحول مهمی باشد، اما تنها در صورتی که دیجیتالی‌شدن به تغییر واقعی فرایندها منجر شود.

تبدیل فرم کاغذی به فایصل الکترونیکی، بدون حذف کنترل‌های سوازی و ثبت‌های تکراری، تحول دیجیتال محسوب نمی‌شود. هدف اصلی باید این باشد که اطلاعات محموله یک بار ثبت شود، دستگاه‌های مختلف بتوانند آن را پذیرند، بخشی از کنترل‌ها پیش از رسیدن بار انجام شود و صاحب کالا بتواند در تمام طول مسیر وضعیت محموله را مشاهده کند.

در این چارچوب، معیار موفقیت کریدور دیجیتال، تعداد سامانه‌های ایجادشده نیست. معیار واقعی باید کاهش زمان توقف، کاهش دویساره‌کاری، افزایش قابلیت ردیابی، کوتاه‌شدن تشریفات و بهبود پیش‌بینی زمان رسیدن باشد. فناوری زمانی ارزش ایجاد می‌کند که زمان و هزینه را کاهش دهد. در غیر این صورت، سامانه جدید ممکن است تنها یک لایه تازه به بروکراسی قدیمی اضافه کند.

رشدبار؛ نشانه مثبت، اما کافی نیست
در سال‌های اخیر، حجم ترانزیت کشور افزایش یافته و آمارهای رسمی از رسیدن ترانزیت ایران به حدود ۲۰ میلیون تن خیر داده‌اند. در بخش ریلی نیز در سال ۱۴۰۴ حجم کل بار جابه‌جاشده از حدود ۴۰ میلیون تن به ۴۴ میلیون تن افزایش یافته و حمل بین‌المللی ریلی نیز رشد داشته است.



این ارقام نشان می‌دهد که ظرفیت بازار وجود دارد، اما افزایش تناژ به تنهایی به معنای موفقیت پایدار نیست. پرسش مهم‌تر این است که آیا ایران توانسته است یک «محصول ترانزیتی پایدار» ایجاد کند یا هنوز بخش بزرگی از جریان بار به شرایط مقطعی، مذاکرات موردی یا تخفیف‌های کوتاه‌مدت وابسته است.

محصول ترانزیتی زمانی شکل می‌گیرد که صاحب کالا مسیر ایران را به‌عنوان یک سرویس پایدار انتخاب کند؛ سرویسی با برنامه حرکت، زمان تحویل، قیمت، ظرفیت و مسئولیت مشخص.

تفاوت میان حمل چند محموله و ساخت بازار پایدار، در همین قابلیت تکرار و اعتماد نهفته است.

مدیریت یکپارچه: کریدور باید از دید مشتری اداره شود

یکی از چالش‌های اصلی کریدورهای بین‌المللی، تعدد سازمان‌ها و پراکندگی مسئولیت‌هاست. راه‌آهن، جاده، بندر، گمرک و نهادهای کنترلی هر کدام وظایف قانونی و سازمانی خود را دارند، اما صاحب کالا کل این ساختار را یک زنجیره واحد می‌بیند.

از دید مشتری، مهم نیست تأخیر در کدام دستگاه ایجاد شده است. او فقط می‌خواهد بداند بار چه زمانی و با چه هزینه‌ای به مقصد می‌رسد.

به همین دلیل، کریدور شمال-جنوب به مدیریت عملکرد یکپارچه نیاز دارد. زمان واقعی مبدأ تا مقصد، متوسط توقف در مرز، درصد تحویل به‌موقع، تعداد سرویس‌های منظم، پایداری نرخ و زمان توقف در پایانه‌ها باید به شاخص‌های اصلی ارزیابی تبدیل شوند.

بدون اندازه‌گیری منظم و شفاف این شاخص‌ها، امکان تشخیص پیشرفت واقعی از پیشرفت اسمی وجود ندارد. برای تصمیم‌گیریان کشور، مسئله اصلی باید از «چه پروژه‌ای ساخته شد؟» به «عملکرد کل زنجیره چقدر بهتر شد؟» تغییر کند.

بازار نباید منتظر پایان پروژه‌ها ماند
یکی از اشتباهات راهبردی آن است که تصور شود ابتدا باید تمام پروژه‌های عمرانی تکمیل شوند و سپس بازاریابی کریدور آغاز شود. بازار حمل‌ونقل چنین فرصتی نمی‌دهد. ایران باید هم‌زمان دو مسیر را پیش ببرد. از یک سو، تکمیل زیرساخت‌های مفقوده باید با سرعت و جدیت دنبال شود و از سوی دیگر، ظرفیت موجود باید از طریق سرویس‌های منظم، تعرفه‌های قابل پیش‌بینی، قراردادهای بلندمدت، تضمین ظرفیت و ارتباط مستقیم با صاحبان بشار به بازار عرضه شود.

کریدوری که پس از تکمیل زیرساخت تازه به فکر مشتری بیفتد، ممکن است با بازاری مواجه شود که پیش از آن توسط مسیرهای رقیب تقسیم شده است.

زیرساخت و بازار باید هم‌زمان ساخته شوند. زیرساخت بدون بار، ظرفیت خالی ایجاد می‌کند و بار بدون زیرساخت پایدار نیز ماندگار نمی‌ماند.

جمع‌بندی: از جغرافیا تا مزیت اقتصادی
ایران برای قرار گرفتن در قلب کریدورها نیاز به تصمیم جدید ندارد؛ جغرافیا این موقعیت را از ابتدا در اختیار کشور گذاشته است. آنچه نیازمند تصمیم، هماهنگی و اراده اجرایی است، تبدیل این موقعیت به مزیت اقتصادی پایدار است. این هدف با تکمیل یک خط آهن، امضای یک توافق یا افزایش مقطعی حجم بشار به تنهایی تحقق پیدا نمی‌کند. موفقیت زمانی حاصل می‌شود که مسیر ایران برای صاحب کالا از نظر زمان، هزینه و قابلیت پیش‌بینی، یک انتخاب منطقی و قابل اعتماد باشد.

برای تحقق این هدف، کشور به نگاه یکپارچه به کریدور، تسریع پروژه‌های راهبردی، اصلاح مرزها، دیجیتالی‌سازی واقعی، هماهنگی نرخ‌ها، مدیریت عملکرد و بازاریابی فعال نیاز دارد.

در رقابت کریدورها، جغرافیا فقط نقطه شروع است. کشورهایی موفق خواهند بود که بتوانند موقعیت خود را به کیفیت خدمت تبدیل کنند.

پرسش اصلی دیگر این نیست که ایران در مسیر قرار دارد یا نه؛ پاسخ این پرسش روشن است. پرسش واقعی این است که آیا ایران می‌تواند از قرار گرفتن در قلب کریدورها، یک مزیت اقتصادی پایدار، قابل اندازه‌گیری و قابل اتکا بسازد.