



وزیر اقتصاد در مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری بسا وزارت میراث‌فرهنگی حمایت از کسب‌وکارهای آسیب‌دیده در شرایط اضطراری ناشی از جنگ را هدف اصلی توافق احیای گردشگری در پسا‌جنگ اعلام کرد.

به گزارش اقتصادسراآمد، سیدعلی مدنی‌زاده وزیر امور اقتصادی و دارایی در این مراسم که در محل وزارت اقتصاد برگزار شد، اظهار داشت: برای رسیدن به امضای این تفاهم‌نامه، تلاش‌ها و هماهنگی‌های گسترده‌ای انجام گرفت و بیش از یکصد نفر ساعت کار کارشناسی صرف شد.

وی با اشاره به گزارش ارائه‌شده توسط وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی در خصوص آسیب‌های وارده به صنعت گردشگری کشور در دوران جنگ و پس از آن،افزود: ما کاملاً بر جدی بودن آسیب‌های وارده‌شده به این صنعت واقف هستیم و می‌دانیم که هم‌اکنون این حوزه از نظر اشتغال و ارائه خدمات با مشکلات قابل توجهی مواجه است.

مدنی‌زاده تأکید کرد که وزارت اقتصاد از همان روزهای اولیه پس از آتش‌بس، قصد کمک به صنعت گردشگری را داشته، اما وقوع محاصره دریایی و محدودیت‌های ناشی از آن، روند کار را با تأخیر مواجه کرد؛ با این حال، تلاش‌ها متوقف نشد.

وزیر اقتصاد از تشکیل کارگروه بازسازی و نوسازی در معاونت سیاست‌گذاری اقتصادی این وزارتخانه خبر داد که با حضور معاونت‌ها و سازمان‌های مرتبط از جمله بانک‌ها، سازمان امور مالیاتی، سازمان بورس و اوراق بهادار، بیمه مرکزی و سایر نهادها فعالیت می‌کند.

وی گفت: در ایین کارگروه بسا همکاری دستگاه‌هایی همچون وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری و وزارت صعت، معدن و تجارت، برنامه‌ریزی دقیق انجام شد تا با استفاده بهینه از منابع محدود، حمایت مؤثر و هدفمندی از بخش‌های آسیب‌دیده صورت گیرد.

مدنی‌زاده افزود: امیدواریم اجرای این تفاهم‌نامه به جلوگیری از کاهش اشتغال در صنعت گردشگری منجر شود و زمینه رونق مجدد این حوزه و جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید را فراهم کند.

وی یکی از مزیت‌های مهم صنعت گردشگری را ارزآوری بالای آن بدون نیاز به سرمایه‌گذاری پیشینی قابل توجه دانست و از وزیر میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی درخواست کرد منابع اختصاص‌یافته را بیشتر به سمت بخش‌های ارزآور این صنعت هدایت کند. وزیر اقتصاد در ادامه به جنبه اجتماعی گردشگری اشاره کرد و گفت: گردشگری نوعی شادی و رفاه فکری برای مردم ایجاد می‌کند. سفر -چه سیاحتی و چه زیارتی- نشاط روحی به همراه دارد که در شرایط پس از جنگ، برای تغییر حال جامعه بسیار حائز اهمیت است.

مدنی‌زاده مفاد تفاهم‌نامه را شامل تسهیلات مالیاتی، بانکی، بیمه‌ای و سایر حمایت‌ها اعلام کرد و افزود: علاوه بر این موارد، توسعه استفاده از کارت افرا (طرح افرا) در حوزه گردشگری نیز در دستور کار قرار دارد.

وی گسترش استفاده از کارت گردشگری را که برای تسهیل مبادلات ارزی گردشگران خارجی راه‌اندازی شده، یکی از برنامه‌های مهم وزارت اقتصاد دانست و تأکید کرد که ظرفیت این کارت‌ها می‌تواند برای تسهیل امور گردشگران خارجی، به‌ویژه برادران عراقی و سایر زائران و گردشگران مسلمان، گسترش یابد.

مدنی‌زاده تأیستان پیش‌رو را فرصتی مناسب برای توسعه این ظرفیت‌ها و جبران بخشی از فرصت‌های ازدست‌رفته عنوان کرد و اظهار داشت: ما همچنین علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در حوزه گردشگری سلامت هستیم، زیرا این بخش می‌تواند ارزآوری قابل توجهی ایجاد و هم‌زمان به رونق بخش بهداشت و درمان نیز کمک کند.

تجدید گروهِ حمل و نقل - فردین مدرسی - آزادراه تهران-شمال به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ملی حمل‌ونقل کشور، پس از حدود سه دهه از آغاز طرح، اکنون در مرحله‌ای قرار دارد که بخش‌های قابل توجهی از آن به بهره‌برداری رسیده و تکمیل قطعه ۳ به عنوان سخت‌ترین بخش پروژه، تعیین‌کننده زمان پایان کار محسوب می‌شود.

اظهارات اخیر مسئولان بنیاد مستضعفان و دولت نشان می‌دهد روند اجرای قطعه سوم آغاز شده، اما شتاب‌گیری پروژه همچنان به تأمین مالی، رفع ملاحظات زیست محیطی و همکاری دستگاه‌ها گره خورده است.

آزاد راه تهران شمال به طول ۱۲۴ کیلومتر از تقاطع همت- آزادگان آغاز و به شهرستان چالوس در مازندران ختم می‌شود. این طرح با هدف هایی مانند کاهش حدود سه ساعته زمان سفر در شرایط عادی، کاهش طول مسیر، افزایش ایمنی، کاهش تصادفات، تسهیل دسترسی به شهرهای شمالی، توسعه گردشگری، بهبود حمل و نقل کالا، صرفه جویی سالانه ۱۲۴ میلیون لیتر سوخت و کاهش آلودگی تعریف شده است.

آزاد راه تهران شمال در چهار قطعه طراحی شده است که قطعه یک شامل ۳۲کیلومتر از تهران تا سه راهی شهرستانک، قطعه ۲ شامل ۲۲کیلومتر از سه راهی شهرستانک تا پل زنگوله، قطعه سه شامل حدود ۵۰ کیلومتر از پل زنگوله تا مرزن آباد، قطعه ۴ شامل ۲۰کیلومتر از مرزن آباد تا کمربندی چالوس است که قطعه یک در سالل ۱۳۹۸ به بهره‌برداری رسید و قطعه ۲ با ۱۴۰۶ متر ۲۲ از افتتاح شد و باند دوم نیز در شهریور سال گذشته به طول ۱۰۵ کیلومتر به بهره‌برداری رسید.

طبق اظهارت مسئولان با احداث تونل البرز غربی پرونده منطقه ۲ بسته می‌شود و پیش‌بینی شده اجرای آن تا سال ۱۴۰۶ به اتمام برسد و زیر بار ترافیک برود و قطعه چهار آزاد راه تهران شمال نیز در گام نخست در سال ۱۳۹۴ افتتاح شده است.بنابراین، در حال حاضر تمرکز اصلی پروژه بر قطعه سه است، قطعه‌ای که به لحاظ طول، دشواری اجرایی و چالش‌های مجوزی، مهم‌ترین گلوگاه تکمیل آزاد راه تهران شمال به شمار می‌رود.

قطعه سه، سخت‌ترین و طولانی‌ترین بخش پروژه واردها‌ز اجرا شده است

حسین دهقان، رئیس بنیاد مستضعفان، در نشست خبری خود اعلام کرده بود که روند ساخت قطعه سوم از چند ماه پیش آغاز شده و بخشی از منابع مالی نیز تأمین شده است. به گفته او، اگر موانع برطرف نشود، امید می‌رود این قطعه طی چهار تا پنج سال آینده تکمیل شود و به بلوغ چهل ساله نرسد. طبق اطلاعات موجود، عملیات اجرایی قطعه سوم از اسفند ۱۴۰۳ آغاز شده و هشت کیلومتر ابتدایی مسیر از محدوده پل زنگوله تا روستای ولی آباد در اولویت اجرا قرار گرفته است تا گلوگاه‌های ترافیکی سیاه‌پیشه کاهش یابد و به گفته رئیس بنیاد مستضعفان حدود ۷م‌از آغاز به کار بخش اول این قطعه می‌گذرد و مسیر اجرای قطعه سه انتخاب و پیش‌بینی‌های لازم انجام شده است.

پیچیدگی و دشواری‌های قطعه سه آزادراه تهران شمال

سهم قابل توجه سازه‌های خاص در این قطعه باعث شده تا کارها کمی سخت‌پیش‌برود بگونه‌ای که بیش از ۴۰ تا ۵۰ درصد این مسیر شامل تونل و پل است و در طرفی دیگر مسیر از کوهستانی جوان عبور می‌کند که به ثبات نرسیده و همین موضوع اجرای سازه‌های سنگین را دشوارتر می‌کند. عبور از مناطق حساس، قطعه سه از مناطق کوهستانی و حفاظت‌شده می‌گذرد و نیازمند مجوزهای زیست محیطی و اجرای پیوست‌های مرتبط با منابع طبیعی است اما با این حال و

یک کارشناس اقتصادی مطرح کرد:

تورم، نقدینگی و جنگ سه عامل افزایش نرخ ارز



کارشناس اقتصادی با بیان اینکه در ماههای اخیر نرخ بسیاری از کالاها تحت تأثیر تورم و شرایط جنگ در بازار افزایش یافته است، نرخ ارز را از این قاعده مستثنی ندانست و گفت: آثار جنگ تعمیلی نرخ ارز در ماههای اخیر بسیار دیگرنگرانی‌ها و روند صعودی نرخ ارز در ماههای اخیر بسیار دیگرنگرانی‌ها درباره آینده تورم و قدرت خرید خانوارها را افزایش داده است.



به گفته رئیس بنیاد مستضعفان کشور با بالاترین استاندارد‌های ایمنی و مهندسی کار در حال انجام است و تلاش می‌شود پروژه به محیط زیست آسیبی نرساند.

گره‌های اصلی:

تأمین مالی و الزامات محیط زیستی

بخش مالی: رئیس بنیاد مستضعفان اعلام کرد اجرای آزاد راه تهران شمال یک طرح مشترک ۵۰-۵۰ بین دولت و بنیاد است، بنیاد سهم خود را جلوتر پرداخت کرده اما دولت ۶۰ همت از برنامه ریزی‌های خود عقب است. بر همین اساس، شتاب‌گیری قطعه سه منوط به تأمین منابع و ابقای تعهدات مالی طرف دولتی عنوان شده است.

در کنار منابع مالی، موضوع مجوزها و شروط محیط زیست نیز نقش کلیدی دارد. در گزارش اشاره شده سازمان حفاظت محیط زیست مجوز مشروط برای قطعه سه صادر کرده و بندها و الزامات اعلام شده در حال بررسی فنی و اجرایی است تا جمع‌بندی دقیق‌تری از شرایط اجرایی پروژه تهیه شود.

پروژه در مسیر تکمیل است، اما قطعه ۳ تعیین‌کننده زمان پایان

با توجه به بهره‌برداری از قطعات یک و چهار و پیشرفت‌های قطعه ۲، می‌توان گفت آزاد راه تهران-شمال وارد مرحله‌ای شده که تکمیل آن بیش از هر چیز به سرنوشت قطعه سه وابسته است؛ قطعه‌ای که هم طولانی‌ترین و سخت‌ترین بخش خوانده می‌شود و هم به دلیل عبور از مناطق حساس و نیاز به سازه‌های پیچیده، اجرای آن نیازمند هماهنگی نزدیک میان دولت، بنیاد مستضعفان و نهادهای محیط زیستی است. اگر تأمین مالی به موقع انجام‌شود، الزامات محیط زیستی تعیین تکلیف و دستگاه‌ها به تعهدات خود عمل کنند، مسئولان از امکان تکمیل این قطعه و در نتیجه نزدیک شدن پروژه به پایان در بازه پنج سال آینده سخن می‌گویند؛ چشم‌اندازی که تحقق آن می‌تواند یکی از قدیمی‌ترین پروژه‌های آزاد راهی کشور را در نهایت به ایستگاه پایانی برساند.

ایستگاه پایانی آزادراه تهران شمال و افزایش نگرانی‌ها در باره پیامدهای منفی آن

کارشناسان و متخصصان حمل‌ونقل معتقدند که اگر توسعه جاده‌های فرعی و سیستم‌های مدیریت ترافیک در این محور هم‌زمان با آزاد راه اصلی پیش‌نرود، این شهرها با بحران‌های ترافیکی و زیست‌محیطی عمیقی روبرو خواهند شد. کارشناسان حمل‌ونقل، برنامه‌ریزی شهری و محیط زیست بر این باورند که آزاد راه تهران شمال همانند یک شمشیر دولبه است. اگرچه مزایای آن غیرقابل انکار است، اما در صورت نداشتن برنامه‌ریزی جامع و هم‌زمان برای توسعه زیرساخت‌های محلی، این طرح عمرانی بزرگ و مهم می‌تواند به یک بحران زیست‌محیطی، ترافیکی و اجتماعی در شهرهای غرب مازندران تبدیل شود.

چالش‌های زیرساختی غرب مازندران با تکمیل آزادراه تهران شمال

شهرهای نوشهر، چالوس، کلاردشت، عباس‌آباد، تنکابن و رامسر در غرب مازندران که همواره به عنوان دروازه‌های ورود به شمال کشور شناخته می‌شوند، در حال حاضر با کمبود زیرساخت‌های ارتباطی مناسب در محورهای فرعی مواجه هستند. ورود ناگهانی حجم عظیمی از خودروهای شخصی و ترازیت به این محورها پس از تکمیل آزادراه، می‌تواند ظرفیت جاده‌های دسترسی به مراکز شهری و مناطق بیلابی را به شدت تحت فشار قرار دهد و در همین راستا، کارشناسان هشدار می‌دهند که بدون توسعه هم‌زمان جاده‌های فرعی و مدیریت

کارشناسان اقتصادی معتقدند رشد نقدینگی، تداوم تورم‌های بالا، افزایش هزینه‌های تولید و تشدید نااطمینانی‌های ناشی از تحولات سیاسی، مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر بازار ارز هستند. بررسی تحولات هفته‌های گذشته نشان می‌دهد در شرایط جنگ، متغیرهایی همچون تشدید ریسک‌های سیاسی، محدودیت دسترسی به منابع ارزی، افزایش هزینه‌های دولت، کسری بودجه و رشد تقاضای احتیاطی برای ارز، نقشی تعیین‌کننده در روند بازار دارند و مداخله بانک مرکزی تنها می‌تواند از شدت نوسانات بکاهد، نه اینکه همه این عوامل را به‌طور کامل خنثی کند.

عبدالناصر همتی رئیس کل بانک مرکزی به تازگی تأکید کرده که نرخ ارز مستقل از تورم، رشد نقدینگی و منابع و مصارف ارزی نیست و نمی‌توان آن را برای مدت نامحدود در یک عدد دستوری تثبیت کرد و در عین حال سیاست نرخ شناور مدیریت‌شده نیز به معنای رهاسازی بازار نیست.

به گزارش اقتصادسراآمد، رحمان سعادت، کارشناس اقتصادی با تأکید بر اینکه مدیریت بازار ارز و کنترل نقدینگی در شرایط فعلی نیازمند بازنگری جدی در سیاست‌های پولی و بانکی است، معتقد است: بخشی از رشد قیمت ارز در شرایط کنونی و با توجه به نرخ تورم، شرایط جنگ و نیز شاخص‌های کلان اقتصادی تا حدی قابل پیش‌بینی بود.

وی به ایرنا افزود: افزایش نرخ ارز تنها به جنگ و تحولات نظامی و سیاسی محدود نمی‌شود و عوامل متعددی در این

ترافیک، این شهرها با گره‌های ترافیکی جدی مواجه می‌شوند. یک شهروند چالوسی گفت که در ایام تعطیلات تابستان و حتی تعطیلات پایان هفته، حجم زیادی از مسافران و گردشگران وارد شهرهای غربی مازندران می‌شوند و این امر بر همگان واضح است که جاده‌های این استان به ویژه در شهرهای نوشهر، چالوس، کلاردشت، عباس‌آباد، تنکابن و رامسر ظرفیت این حجم از تردد خودروها را ندارند و همین امر نیز باعث گره کور ترافیکی در این مناطق می‌شود و مسافت نیم ساعت بین برخی شهرها را مجبور هستیم ۲ تا سه ساعت در ترافیک بمانیم.

شاهین کریمی در گفت و گو با ایرنا اظهار داشت: این در حالیست که آزادراه تهران شمال هنوز به طور کامل تکمیل نشده است و در صورت افتتاح و بهره‌برداری کامل آن، بی‌شک شاهد حجم زیادی مسافر و گردشگر به شهرهای غربی مازندران خواهیم بود که این امر علاوه بر مشکلات ترافیکی، می‌تواند مشکلات زیست محیطی و آلودگی صوتی را نیز به همراه داشته باشد. وی معتقد است که تا زمان افتتاح کامل آزاد راه تهران شمال، مسئولان و متولیان امر باید از هم اکنون به فکر توسعه راه‌های غرب مازندران تا بتوانند از بروز ترافیک و دیگر مشکلات زیست محیطی جلوگیری کنند.

تبدیل شدن به مسیر عبوری به جای مقصد گردشگری

یکی از نگرانی‌های اصلی کارشناسان گردشگری و برنامه‌ریزی شهری، خطر تبدیل شدن شهرهای غرب مازندران به مسیر عبوری صرف است. وقتی دسترسی به شمال از طریق آزاد راه بسیار آسان و سریع شود، مسافران تمایل کمتری برای توقف در شهرهای میانی را خواهند داشت و این موضوع می‌تواند ضربه‌ای جبران‌ناپذیر به اقتصاد محلی وارد کند، زیرا درآمد حاصل از اقامت و خدمات گردشگری به شهرهای بزرگ‌تر یا مقاصد نهایی منتقل شده و کسب‌وکارهای محلی در نوشهر، چالوس و تنکابن با کاهش درآمد مواجه می‌شوند.

فشار بر منابع آب و پسماند شهری

افزایش جمعیت موقت در فصل‌های پر بازدید، فشار مضاعفی بر سامانه‌های فاضلاب، جمع‌آوری زباله و تأمین آب آشامیدنی این شهرها وارد می‌کند. بگونه‌ای که در تعطیلات پایان هفته و با ورود حجم زیادی مسافر و گردشگر، شهروندان با مشکل افت و قطع‌ی آب مواجه می‌شوند.

کارشناسان محیط زیست معتقدند بسیاری از زیرساخت‌های شهری در غرب مازندران که پیش از این نیز با چالش‌های ظرفیتی دست و پنجه نرم می‌کردند، ممکن است در برابر حجم جدید مسافران فلج شوند. این امر می‌تواند منجر به آلودگی محیط زیست، به ویژه دریاها و جنگل‌های هیرکانی شود که تحت تهدیداتی برای پایداری اکوسیستم منطقه است.

مزایای غیرقابل انکار آزادراه

تکمیل آزاد راه تهران شمال می‌تواند دستاوردهای مهمی به همراه داشته باشد: کاهش زمان سفر: مسیر تهران تا چالوس و رامسر به کمتر از ۲ ساعت کاهش می‌یابد که این امر سفرهای روزانه و تفریحی را تسهیل می‌کند. افزایش ایمنی: حذف پیچ‌های خطرناک جاده‌های قدیمی و کاهش ترافیک سنگین در محورهای کوهستانی، به کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای کمک می‌کند. رونق گردشگری و اقتصاد محلی: دسترسی آسان‌تر، می‌تواند جذب گردشگران داخلی و خارجی را افزایش داده و به رونق کسب‌وکارهای مرتبط با گردشگری، هتلداری و خدمات در منطقه کمک کند.

زمینه نقش دارند که مهم‌ترین آن تورم است؛ به طور طبیعی زمانی که سطح عمومی قیمت‌ها افزایش پیدا می‌کند، قیمت ارز نیز به عنوان یک کالا تحت تأثیر قرار می‌گیرد. این کارشناس اقتصادی با اشاره به اینکه طبق نظریه ملبتون فریدمن، پول و ارز نیز نوعی کالا محسوب می‌شود، اظهار داشت: طی سه ماه گذشته شاهد افزایش شدید قیمت بسیاری از کالاها بوده‌ایم؛ برخی کالاها حتی بیش از دو برابر افزایش قیمت داشته‌اند و بسیاری دیگر نیز رشد حداقل ۵۰ درصدی را تجربه کرده‌اند. بنابراین طبیعی است که نرخ ارز نیز از این روند مستثنی نباشد.

سعادت با بیان اینکه جنگ نیز به عنوان یک عامل مضاعف عمل می‌کند، گفت: تشدید تنش‌ها و افزایش نااطمینانی موجب می‌شود تقاضا برای دارایی‌های سرمایه‌ای نظیر طلا، سکه و ارز افزایش پیدا کند و این مسئله فشار بیشتری بر بازار وارد می‌کند. وی خاطر نشان کرد: در سه ماه گذشته دولت ناچار به افزایش هزینه‌ها و تزریق نقدینگی شده و از سوی دیگر، آسیب دیدن برخی واحدهای تولیدی و صنایع مهم از جمله پتروشیمی‌ها، هزینه‌های تولید و افزایش داده است. مجموعه این عوامل فشارهای تورمی را تشدید کرده و در نهایت خود را در بازار ارز نشان می‌دهد.

از سعادت درباره علت جهش نیافتن نرخ ارز در ایام جنگ و پیش از پایان سال گذشته سوال شد که در پاسخ گفت: در آن مقطع، به صورت ناخواسته بخشی از تقاضا برای ارز سرکوب

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

افزایش نگرانی‌ها درباره پیامدهای منفی ایستگاه پایانی آزادراه تهران شمال

آزادراه تهران-شمال؛ فرصت توسعه یا تهدید زیست محیطی

توسعه حمل‌ونقل کالا: تسهیل جا به جایی کالاهای کشاورزی و صنعتی بین استان‌های شمالی و مرکز کشور، می‌تواند به توسعه اقتصادی منطقه کمک کند.

چالش‌ها و تهدیدهای جدی در غرب مازندران اما سوی دیگر این سکه، واقعیت‌های تلخی قرار دارد که اگر به آن‌ها توجه نشود، آزادراه به جای توسعه، به تخریب منطقه منجر خواهد شد.

فشار طاقت‌فرسا بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل محلی

شهرهای نوشهر، چالوس، کلاردشت، عباس‌آباد، تنکابن و رامسر در حال حاضر با کمبود جاده‌های فرعی مناسب، کمربندی‌های ترافیکی و سیستم‌های مدیریت ترافیک مواجه هستند. ورود ناگهانی حجم عظیم خودروها از آزاد راه به این شهرها، باعث ایجاد گره‌های ترافیکی شدید در ورودی و مراکز شهری خواهد شد. جاده‌های دسترسی به مناطق بیلابی مانند کلاردشت نیز که بیشتر باریک و کوهستانی هستند، ظرفیت تحمل این حجم از ترافیک را ندارند.

تغییر کاربری اراضی و تخریب بافت طبیعی

شهریاری فغاری عضو شورای اسلامی شهر کلاردشت افزود: دسترسی آسان‌تر، قیمت زمین را در این مناطق به شدت افزایش داده و انگیزه برای تبدیل اراضی کشاورزی و باغی به ویلا و مجتمع‌های تفریحی را تقویت کرده است. این وضعیت نه تنها در این منطقه بلکه در دیگر شهرهای غربی مازندران از جمله چالوس، نوشهر، عباس‌آباد، تنکابن و رامر به وضوح قابل لمس و مشاهده است و این روند، نه تنها امنیت غذایی را به خطر می‌اندازد، بلکه بافت طبیعی و چشم‌اندازهای منحصر به فرد منطقه را نیز تخریب می‌کند.

افزایش آلودگی و تخریب محیط زیست:

توسعه نامتوازن زیرساخت‌ها می‌تواند باعث شود که شهرهای میچیزتر مانند چالوس بیشترین بهره را از آزاد راه ببرند، در حالی که شهرهای کوچک‌تر و محروم‌تر مانند کلاردشت یا عباس‌آباد با چالش‌های بیشتری مواجه شوند و شفاف توسعه در منطقه نیز عمیق‌تر شود.

راهکارهای پیشنهادی: از کمربندهای ترافیکی تا پارکینگ‌های هوشمند

یک مهندس عمرانی شهری بر لزوم اجرای فوری راهکارهای عملیاتی تأکید کرد و گفت که احداث کمربندهای ترافیکی برای جلوگیری از ورود ترافیک سنگین به مرکز شهرهای شلوغی مانند رامسر و تنکابن یک اصل غیرقابل انکار است چرا که کمربندهای ترافیکی باید احداث شود تا جریان ترافیت از بافت مرکزی شهر عبور نکند.

علی درویش در گفت و گو با ایرنا خاطر نشان کرد: ایجاد ایستگاه‌های بزرگ پارکینگ در ورودی شهرها که مسافران بتوانند خودروی خود را در آنجا پارک کنند و با استفاده از اتوبوس‌های برقی یا شاتل‌های سریع وارد شهر یا مناطق توریستی شوند. این روش می‌تواند ترافیک مرکز شهر را به شدت کاهش دهد. وی ادامه داد: تبدیل نقاط‌های اصلی ورودی به شهرها به پل‌های تقاطع بسا دایره‌های ترافیکی هوشمند و بهسازی جاده‌های دسترسی به مناطق بیلابی مانند کلاردشت، از دیگر اقدامات ضروری است.

این مهندس راه و شهرسازی تصریح کرد: استفاده از ابزارهایی مانند عوارض هوشمند در ساعات اوج شلوغی و ترویج سفر در روزهای غیرتعطیل از طریق تخفیف‌های ویژه به جاذبه‌های گردشگری، می‌تواند به توزیع متعادل‌تر مسافران کمک کند.

شد زیرا با کاهش واردات، نیاز به ارز نیز کاهش پیدا کرد. از سوی دیگر، مدیریت بانک مرکزی نیز در کنترل تقاضا مؤثر بود و همین عوامل مانع از تحقق پیش‌بینی‌ها درباره جهش نرخ ارز در آن مقطع شد. وی با یادآوری اینکه آثار اقتصادی جنگ معمولاً با فاصله زمانی دو تا سه ماهه خود را نشان می‌دهد، خاطر نشان کرد: اگر دولت بتواند نرخ ارز را تا پایان تابستان یا حتی تا پایان سال مدیریت و حفظ کند، باید آن را یک موفقیت بزرگ در مدیریت اقتصادی دانست.

این کارشناس اقتصادی، نرخ سسود را یکی از ابزارها برای اصلاح سیاست‌های پولی و بانکی برشمرد و گفت: در شرایطی که تورم در سطح بسیار بالا قرار دارد، نرخ‌های کنونی هیچ جذابیتی برای سپرده‌گذاری ایجاد نمی‌کند و در نتیجه منابع مالی از سیستم بانکی خارج شده و به سمت بازارهای دارای حرکت می‌کند.

وی افزود: بسیاری از کارشناسان معتقدند نرخ سود بانکی باید متناسب با شرایط تورمی کشور بازنگری شود و به سطحی برسد تا بتواند انگیزه لازم برای ماندگاری منابع در شبکه بانکی را ایجاد کند.

سعادت خاطر نشان کرد: در صورت عدم مدیریت نقدینگی و اصلاح سیاست‌های پولی، خطر تشدید تورم وجود دارد بنابراین باید همه ابزارها و سیاست‌های اقتصادی را به کار بست تا رشد تورم مهار شود.