



روزنامه

روزنه

دیدار وزیر راه و شهرسازی با معاون رئیس کابینه وزیران در امور حمل و نقل و ارتباطات ترکمنستان



وزیر راه و شهرسازی در سفر به ترکمنستان، با بابتر آتایف معاون رئیس کابینه وزیران در امور حمل و نقل و ارتباطات ترکمنستان دیدار و گفتگو کرد. به گزارش اقتصادسرامد، در این دیدار که در شهر آوازه بر گزار شد، دو طرف پس از بررسی آخرین وضعیت مناسبات اقتصادی و تجاری میان ایران و ترکمنستان، بر توسعه روابط دو جانبه تأکید کردند. بحث و تبادل نظر در خصوص انرژی و زیر ساخت ها ، حمل و نقل و ترانزیت و گفتگو درباره افزایش همکاری های ریلی، و رفع موانع موجود در بخش جابه جایی کالا و مسافر از دیگر موضوعات مطرح شده در این نشست بود. بنا بر این گزارش، وزیر راه و شهرسازی کشورمان در سفر به ترکمنستان، علاوه بر سخنرانی در اجلاس بین المللی «عشق زنان در حفظ صلح و دوستیایی به توسعه پایدار» در شهر آوازه با رشید مردوف، وزیر امور خارجه ترکمنستان و رییس ترکمنی کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور نیز دیدار کرد گفتگو کرد.

درخواست تاسیس ۵۰۰ایر لاین جدید در کشور



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: حدود ۵۰ درخواست برای تأسیس شرکت هواپیمایی به سازمان ارائه شده است. به گزارش اقتصادسرامد، ابوذر شیروی، با اشاره به آیین نامه جدید تأسیس، فعالیت، اداره و نظارت بر شرکت های هواپیمایی به تسنیم اظهار کرد: این آیین نامه در دولت تصویب و تیر ماه به سازمان هواپیمایی کشوری ابلاغ شد و ملاک عمل سازمان قرار گرفته است. وی یادآور شد: بر اساس این آیین نامه، شرکت های هواپیمایی باید حداقل ۲۰۰۰ فروند هواپیما داشته باشند که از این تعداد، ۲۰۰ فروند باید ملکی و ۲۰۰ فروند اجاره ای باشد. وی تأکید کرد: در مجموع باید ۵۰۰ فروند هواپیما در AOC شرکت هواپیمایی وجود داشته باشد. وی ادامه داد: همچنین تا پایان سال سوم برنامه هفتم توسعه، سازمان هواپیمایی کشوری مکلف شده است همه شرکت های هواپیمایی موجود و فعال، شرایط تعیین شده را احراز کنند. بنابر این تا پایان سال سوم برنامه هفتم توسعه، هیچ شرکت هواپیمایی با یک، دو یا ۳ فروند هواپیما فعالیت نخواهد کرد. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به اینکه هم اکنون ۳۶ شرکت هواپیمایی فعال در کشور داریم، درباره تعداد درخواست های جدید برای تأسیس شرکت هواپیمایی گفت: حدود ۵۰ درخواست تأسیس شرکت هواپیمایی داریم که تعداد این درخواست ها همچنان در حال افزایش است. وی تأکید کرد: رویکرد سازمان هواپیمایی کشوری در صدور مجوز برای فعالیت شرکت های هواپیمایی، سختگیرانه خواهد بود.

بهره مندی حدود ۱۲۰۰ روستا از راه آسفالت در دولت چهاردهم



معاون فنی و راه روستایی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از احداث، بهسازی، نگهداری، ایمن سازی و آسفالت ۲۱ هزار و ۶۳۴ کیلومتر راه روستایی و فرعی در راستای توسعه خدمات به روستائیان در دولت چهاردهم خبر داد. به گزارش قتصادسرامد، اعلی خاقتایی با مقایسه گستر دگی شبکه راههای راههای روستایی کشور پیش و پس از پیروزی انقلاب اسلامی، گفت: در حالی پیش از پیروزی انقلاب در مجموع ۸۲۰۰ کیلومتر راه روستایی (آسفالت، شوسه و خاکی) در کشور وجود داشت که در حال حاضر، ۲۰۳ هزار و ۲۴۸ کیلومتر راه روستایی و ۲۸ هزار و ۹۹۵ کیلومتر راه فرعی در کشور وجود دارد. وی با مرور بر عملکرد دوساله دولت چهاردهم در حوزه ساخت و نگهداری راههای فرعی و روستایی، اظهار کرد: در این بازه زمانی، ۵۸۶۶ کیلومتر راه روستایی احداث و همچنین بهسازی آسفالت، ترمیم، نگهداری و روکش مجدد آسفالت ۱۵ هزار و ۷۶۸ کیلومتر از محورهای فرعی و روستایی اجرای شده است. معاون فنی و راه روستایی خاطرنشان کرد: اجرای پروژه های احداث راه روستایی در دو سال اخیر، موجب بهره مندی ۱۱۷۳ روستای عبورکننده از این مسیر ها، از راه دسترسی مناسب شنی و آسفالت شده است.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار سردبیر: شورای سردبیری دبیر تحریر: سعید قلیچی

چاپ: مصمیم دبیر عکس: اصغر بشارتی طرح و کارنگاتور: فریبا عزیزی توزیع: موسسه نشریات جراری تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۷۲۷ تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۷۵۹۶

«سر آمد» گزارش می دهد؛

ایران زیر بار هزینه های تحمیلی به لجستیک

افزایش هزینه های تجارت با طولانی شدن صف کامیون ها در مرزها



مشکل، ظرفیت کل زنجیره لجستیک است. اگر کشتی نتواند بار را جابه جا کند، بار به جاده می رود. اگر جاده ظرفیت نداشته باشد، بخشی از بار به ریل منتقل می شود. اگر ریل هم با کمبود ظرفیت مواجه شود، کالا در پایانه ها و مرزها متوقف خواهد شد.

نگاهی به وضعیت مرزهای ریدمان و بازرگان مرز ریدمان نمونه ای روشن از تغییر مسیر تجارت و فشار بر زیرساخت های مرزی است. گزارش های منتشر شده نشان می دهد ظرفیت اولیه این مرز برای تردد حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ کامیون در روز پیش بینی شده بود، اما در مقاطعی تعداد کامیون ها به ۶۰۰ تا ۸۰۰ دستگاه در روز رسیده است. این افزایش چندبرابری، بدون توسعه متناسب زیرساخت، به طور طبیعی به ازدحام منجر می شود. پیش تر نیز خبرهایی درباره توقف چند هفته ای کامیون ها در ریدمان منتشر شده بود. این وضعیت برای کامیون های یخچال دار و محموله های کشاورزی حساس تر است. کامیون یخچال دار در زمان توقف همچنان نیازمند سوخت و انرژی برای حفظ دمای محموله است و طولانی شدن زمان انتظار، احتمال خسارت به کالا را افزایش می دهد. در چنین شرایطی، مرز دیگر فقط یک نقطه عبور نیست؛ به یکی از گران ترین حلقه های زنجیره حمل کالا تبدیل می شود. در سوی دیگر کشور، بازرگان یکی از مهم ترین دروازه های تجارت زمینی ایران با ترکیه و اروپا است. اهمیت این مرز باعث می شود هرگونه اختلال در آن، اثر خود را فراتر از یک پایانه مرزی نشان دهد. توقف چند هفته ای کامیون ها به معنای تأخیر در تحویل

مسیرهای دریایی، کرایه حمل را نیز به شدت افزایش داده است. به گفته رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران، هزینه جابه جایی برخی کالاها که پیش از این حدود ۲۸۰۰ تا ۳ هزار دلار بود، اکنون به حدود ۱۳ هزار دلار رسیده است. این یعنی هزینه حمل در برخی مسیرها بیش از چهار برابر شده است. این جهش را باید در تغییر مسیر بخشی از تجارت جست و جو کرد. در ماه های اخیر، اختلال در مسیرهای دریایی باعث شده بخشی از کالا به سمت جاده و ریل حرکت کند. اما شبکه زمینی برای جایگزینی کامل ظرفیت دریای طراحی نشده است. یک کشتی می تواند در یک سفر حجم بزرگی از کالا را جابه جا کند؛ انتقال همان حجم از کالا با کامیون، به تعداد بسیار زیادی خودرو نیاز دارد. بنابراین وقتی بار ناگهان از دریا به جاده منتقل می شود، افزایش تقاضا، کمبود ظرفیت، صف و در نهایت افزایش کرایه قابل پیش بینی است. در این میان برخی کارشناسان معتقدند که راه آهن می توانست بخشی از بار جاده ای را جذب کند، اما شبکه ریلی نیز از افزایش تقاضا در امان نمانده است. براساس اظهارات فعالان حمل و نقل، زمان جابه جایی برخی محموله ها در مسیرهای ریلی به ۲۱ تا ۳۰ روز رسیده است. در برخی مسیرهای تجارت با چین نیز زمان رسیدن کالا به ایران به طور قابل توجهی افزایش یافته است.

کرایه حمل چهار برابر شد بحران در مرزها تنها به افزایش هزینه توقف نمی شود. افزایش تقاضا برای مسیرهای زمینی، هم زمان با اختلال در

باز تاب

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران:

انتقال عملیات گمرکی به پس کرانه ها؛ راهبرد رفع گلوگاه های مرزی



رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی تهران با تشریح آخرین وضعیت کربدروهای ترانزیتی و چالش های این بخش، تصریح کرد: انتقال عملیات گمرکی به «پس کرانه ها» و حذف توقف های غیر ضروری در مرزها، تنها راهکار عملی برای خروج از بن بست های مرزی و کاهش هزینه های سنگین تحمیلی به صاحبان کالا است. به گزارش اقتصادسرامد، پیمان سندنجدی در حاشیه دومین نشست شورای سیاست گذاری هفتمین نمایشگاه حمل و نقل، لجستیک و صنایع جانبی تهران در جمع خبرنگاران با بیان اینکه بخش حمل و نقل همواره با مسائل روز کشور در حال تغییر و انطباق است، اظهار داشت: پیش از شرایط اخیر، بیش از ۷۰ تا ۷۵ درصد کالاهای کشور از مسیر دریا جابه جایی شد و ظرفیت های ریلی و جاده ای به تنهایی توان جایگزینی این حجم عظیم بار را نداشتند؛ اما با بروز مشکلات در حوزه دریایی، ناگزیر بخش عمده بار به شبکه ریلی و جاده ای منتقل شد که این امر به طور طبیعی منجر به افزایش زمان سیر و رشد هزینه های لجستیک شده است. وی افزود: اکنون شاهد رشد قیمت ها به دلیل افزایش نرخ سوخت و سایر هزینه های عملیاتی هستیم. برای مثال در حوزه ریلی، هزینه جابه جایی هر کانتینر که پیش تر بین ۲۸۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار بود، اکنون به ۱۳ هزار دلار رسیده است. با این حال، شبکه ریلی کشور همچنان فعال است؛ هر چند زمان جابه جایی در برخی مسیرها به ۲۱ تا ۳۰ روز رسیده، اما این افزایش زمان ناشی از حجم بالای تقاضا و فرآیندهای فنی تخلیه و بارگیری مجدد در نقاط مرزی است که با توانمندی فنی مهندسان راه آهن مدیریت می شود.

سندنجدی با اشاره به بحران توقف طولانی مدت کامیون ها در مرزهای کشور خاطرنشان کرد: هم اکنون در مرز بازرگان ۴ تا ۵ هزار کامیون و در مرز ریدمان نیز شاهد تجمع ۲ تا ۳ هزار دستگاه هستیم که توقف های ۲۳ روزه و بیشتر را رقم زده است. هر روز توقف کامیون در مرز، هزینه ای معادل ۱۵۰ تا ۱۷۵ دلار جریمه به صاحب کالا تحمیل می کند. وی با استقبال از رویکرد اخیر وزارت اقتصاد برای اجرای طرح انتقال عملیات گمرکی به «پس کرانه ها» تصریح کرد: این طرح که قرار است عملیات گمرکی در مکان هایی قبل از رسیدن به مرز انجام شود، یک تحول اساسی است. با اجرای این طرح، کامیون ها دیگر در مرز ایستایی نخواهند داشت و جریان حرکت کالا تسهیل می شود که این اقدام می تواند بخش بزرگی از هزینه های غیر ضروری را حذف کند.

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران در خصوص سرنوشت ۱۷ هزار کانتینر ایرانی مانده در پاکستان توضیح داد: طبق قوانین بین المللی در بابی، در شرایط بحرانی، انتقال کالا به بنادر امن الزامی است که این کانتینرها به بندر کراچی منتقل شدند. در حال حاضر هویت صاحبان افزون بر ۱۷ هزار کانتینر شناسایی شده و لیست دقیق آن ها به دولت پاکستان ارائه شده است. بخشی از این کانتینرها در حال جابه جایی و بازگشت به کشور هستند و برای مابقی نیز در انتظار موافقت نهایی وزارت بازرگانی پاکستان هستیم.

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶ پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir عضو انجمن روزنامه های غیردولتی نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۷۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

وقتی هزینه افزایش پیدا می کند

اقتصاد تجارت فقط با دلار و تومان محاسبه نمی شود. زمان نیز قیمت دارد. هر روز توقف یک کامیون یعنی یک روز خواب سرمایه، یک روز پر داخت دستمزد و هزینه خودرو و یک روز تأخیر در تحویل کالا. وقتی این تأخیر به هفته ها می رسد، هزینه آن دیگر قابل چشم پوشی نیست. در مورد کالاهای فسادپذیر، هزینه حتی بیشتر است. محصولی که باید در چند روز به بازار برسد، اگر چند هفته در مرز متوقف بماند، ممکن است بخشی از ارزش خود را از دست بدهد یا اساساً امکان عرضه آن از بین برود. برای تولیدکننده نیز تأخیر در رسیدن مواد اولیه و قطعات، می تواند برنامه تولید را مختل کند. بنابراین افزایش هزینه لجستیک در نهایت از مرز عبور می کند و به داخل اقتصاد می رسد. وقتی هزینه حمل یک محموله از ۳ هزار دلار به ۱۳ هزار دلار می رسد، این افزایش نمی تواند در حساب شرکت حمل و نقل باقی بماند. واردکننده باید این هزینه را پرداخت کند و بخشی از آن را در قیمت تمام شده کالا لحاظ خواهد کرد. تولیدکننده نیز در صورت افزایش هزینه مواد اولیه و قطعات، با افزایش هزینه تولید مواجه می شود. در طرف دیگر، صادرکننده ایرانی با مشکل رقابت مواجه است. محصولی که باید به شرایط فعلی به نظر می رسد که ایران برای چنین شرایطی به یک شبکه واقعی حمل و نقل چندوجهی نیاز دارد؛ شبکه ای که در آن دریا، جاده، ریل، گمرک و مرز به جای انتقال بحران از یک نقطه به نقطه دیگر، مکمل یکدیگر باشند. در غیر این صورت، هر اختلال در یک مسیر، می تواند صفی تازه در مسیر دیگر ایجاد کند. امروز این صف در مرز دیده می شود؛ اما هزینه آن در نهایت در قیمت کالا، هزینه تولید، صادرات و قدرت خرید مردم خود را نشان خواهد داد.

یک هشدار برای تجارت خارجی

صف کامیون ها در مرزهای ایران در واقع نشانه ای از یک مشکل بزرگ تر است: شبکه حمل و نقل کشور در برابر تغییر ناگهانی مسیرهای تجاری، ظرفیت محدودی دارد. وقتی حدود ۷ تا ۸ هزار کامیون در دو مرز متوقف می شوند، هر کامیون روزانه ۱۵۰ تا ۱۷۰ دلار هزینه ایجاد می کنند، هزینه حمل برخی کالاها از حدود ۳ هزار دلار به ۱۳ هزار دلار می رسد و زمان حمل ریلی نیز افزایش می یابد. دیگر نمی توان مسئله را صرفاً یک مشکل پایانه ای دانست. تجارت خارجی به شبکه ای نیاز دارد که بتواند در زمان بحران، مسیر خود را تغییر دهد بدون آنکه هزینه آن چند برابر شود.

در شرایط فعلی به نظر می رسد که ایران برای چنین شرایطی به یک شبکه واقعی حمل و نقل چندوجهی نیاز دارد؛ شبکه ای که در آن دریا، جاده، ریل، گمرک و مرز به جای انتقال بحران از یک نقطه به نقطه دیگر، مکمل یکدیگر باشند. در غیر این صورت، هر اختلال در یک مسیر، می تواند صفی تازه در مسیر دیگر ایجاد کند. امروز این صف در مرز دیده می شود؛ اما هزینه آن در نهایت در قیمت کالا، هزینه تولید، صادرات و قدرت خرید مردم خود را نشان خواهد داد.

در پیچه

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد:

اخطار به کارفرمایان برای بازپس گیری اراضی مسکن کارگری



معاون وزیر راه و شهرسازی با هشدار به مالکان بنگاه های اقتصادی و کارفرمایانی که زمین دریافت کرده اند اما تاکنون اقدامی برای آغاز ساخت انجام نداده اند، تأکید کرد: بر اساس ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن، در صورتی که زمین در اختیار متقاضی ساخت در مهلت تعیین شده آغاز نشود، مکلف به بازپس گیری زمین هستیم. به گزارش اقتصادسرامد، علی نبیان، درباره آخرین وضعیت تأمین مسکن کارگران به اینها اظهار داشت: در توافقی با بنگاه های اقتصادی که متقاضی تأمین مسکن برای کارگران خود هستند، ۶ هزار و ۲۲۵ هکتار زمین در ۱۶ استان کشور شناسایی شده که این اراضی برای تأمین مسکن حدود ۱۸۰ هزار نفر در نظر گرفته شده است. وی ادامه داد: تاکنون یک هزار و ۳۹۹ هکتار از این اراضی در برنامه تأمین زمین قرار گرفته و فرآیند تأمین زمین برای بخشی از نیاز ۱۸۰ هزار نفری انجام شده است. همچنین آماده سازی بخشی از این اراضی در حال انجام است و پس از تکمیل آماده سازی، باید در سریع ترین زمان ممکن وارد مرحله ساخت وساز شوند. معاون وزیر راه و شهرسازی با هشدار به مالکان بنگاه های اقتصادی و کارفرمایانی که زمین دریافت کرده اند اما تاکنون اقدامی برای آغاز ساخت انجام نداده اند، تأکید کرد: بر اساس ماده ۱۲ قانون جهش تولید مسکن، در صورتی که زمین در اختیار متقاضی قرار گیرد اما عملیات ساخت در مهلت تعیین شده آغاز نشود، مکلف به بازپس گیری زمین هستیم. نبیان افزود: قراردادهایی که با متقاضیان منعقد می شود معمولاً یک ساله یا ۱۸ ماهه است و اگر در این بازه زمانی عملیات ساخت وساز آغاز نشود، زمین از متقاضی پس گرفته خواهد شد. وی ادامه داد: همکاران ما در ادارات کل راه و شهرسازی استان ها این موضوع را دنبال می کنند و تاکنون نیز در برخی استان ها زمین هایی که در اختیار متقاضیان قرار گرفته اما ساخت وساز در آنها انجام نشده، بازپس گرفته شده است. مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن درباره اولویت بندی مراکز صنعتی و بنگاه های اقتصادی نیز گفت: تأمین زمین برای مسکن کارگری متقاضی محور است و هر جا متقاضی وجود داشته باشد، بر اساس میزان تقاضا برای تأمین زمین اقدام خواهیم کرد. وی تأکید کرد: نمی توان بدون وجود متقاضی، امکانات و زمین را برای یک مجموعه فراهم کرد. مبنای اقدام سازمان، تقاضایی است که از سوی بنگاه ها و کارگران ارائه می شود و سازمان مکلف است متناسب با این تقاضا، نسبت به تأمین زمین اقدام کند. نبیان خاطرنشان کرد: در این طرح، تأمین زمین بر عهده وزارت راه و شهرسازی است و سایر اقدامات از جمله دریافت تسهیلات و آماده سازی اراضی توسط متقاضیان انجام می شود.