

اقتصاد سرآمد

یکشنبه ۲۵ مهر ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۸۶

بررسی فرونشست زمین در ۱۰فرودگاه کشور

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گفت: فرودگاه‌های بررسی‌شده توسط مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی، به هیچ‌وجه شرایط نگران‌کننده‌ای از نظر فرونشست زمین ندارد. به گزارش اقتصادسرآمد، سیایش امیرمکزی در اظهارداشت: بر اساس توافق صورت گرفته بین شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی در زمینه فرونشست زمین در ۱۰ فرودگاه کشور در استان‌های مختلف، تحقیقات انجام می‌شود.مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ادامه داد: حدود دو سال پیش، پیش‌بینی کارشناسان این بود که شاید چنین پدیده‌ای در فرودگاه‌های کشورمان اتفاق افتاده باشد یا در حال رخ دادن باشد، به همین دلیل با مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی، قراردادی منعقد شده تا آنها به بررسی وضعیت ۱۰ فرودگاه کشور از نظر فرونشست زمین اقدام کنند.وی افزود: در گزارش نهایی این مرکز، مشخص شده است در مناطقی که فرودگاه‌ها واقع شده‌اند، به هیچ‌وجه شرایط نگران‌کننده‌ای از نظر فرونشست زمین وجود ندارد.سرپرست سازمان هواپیمایی کشوری همچنین با اشاره به اهمیت فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به عنوان پرتراфик‌ترین فرودگاه کشور و همچنین پروژه بهسازی باند ۲۹ چپ این فرودگاه به عنوان مهم‌ترین پروژه سال ۱۴۰۰ صنعت فرودگاهی افزود: درباره فرودگاه مهرآباد هم باید به موضوع فرونشست زمین دقت شود و پیش‌بینی‌های لازم در این باره صورت بگیرد.

معاون شهردار تهران:

۱۰هزار دستگاه تاکسی تا پایان سال نوسازی می شود

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از سرعت بخشیدن به برنامه های کوتاه مدت معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در دوره جدید مدیریت شهری خبر داد و گفت: ۱۰ هزار دستگاه تاکسی تا پایان سال جاری نوسازی می شود. به گزارش اقتصادسرآمد، سید مجتبی شفیعی با اشاره به اینکه برنامه نوسازی ناوگان تاکسیرانی در دوره قبل آغاز و حدود ۲۷۰۰ دستگاه تاکسی تاکنون نوسازی شده است، گفت: حدود ۱۰ هزار دستگاه تاکسی دیگر تا پایان سال جایگزین تاکسی های فرسوده می شوند که همین امر در کاهش آلودگی هوای تهران نقش موثری دارد.معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با تاکید بر لزوم تسریع برنامه های کوتاه مدت سیستم حمل و نقل عمومی، افزود: طبق دستور شهردار تهران یک برنامه تحولی طراحی شده است که طی آن باید مجموعه ای از اقدامات فوری و ضربتی تا پایان سال انجام گیرد که در همین راستا معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران نیز در سه بخش مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی مجموعه ای از راهکارهای کوتاه مدت را تعریف کرده است.بنا بر اعلام روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، شفیعی همچنین به تصریح برخی موانع و مشکلات موجود پرداخت و گفت: بطور مثال حدود ۷۰۰ دستگاه اتوبوس به دلیل مشکل مخازن CNG متوقف شده بود که روند بازسازی این مخازن از قبل آغاز شده و تا پایان سال باسازای ۵۰۰ دستگاه دیگر انجام خواهد گرفت.وی در پایان افزود: بازسازی و اورهال اتوبوس های BRT و تک کابین دولتی و خصوصی نیز در دستور کار این معاونت است.

بازدید نمایندگان وزیر کشور از قطار ملی مترو و کارخانه واگن سازی تهران

مشاوران وزیر کشور به نمایندگی از این وزارتخانه، ضمن حضور در محل کارخانه واگن سازی تهران، در جریان تانمندی‌ها و قابلیت‌های این صنعت در مجموعه مدیریت شهری پایتخت قرار گرفتند. به گزارش اقتصادسرآمد، پیرو دعوت به عمل آمده از نمایندگان وزارت کشور جهت بازدید از بخش‌های مختلف کارخانه واگن سازی تهران، ۴ نفر از مشاوران وزیر کشور به صورت حضوری در جریان ظرفیت‌های متنوع ایسن مجموعه قرار گرفته و همچنین پروژه طراحی و ساخت قطار ملی مترو با عمق ۸۵ درصد داخلی‌سازی را از نزدیک مورد بررسی قرار دادند.بحث و تبادل نظر پیرامون مواد ۵۴ و ۵۸ قانون برنامه ششم توسعه کشور که بر استفاده حداکثری از توان تولیدی و خدماتی در تامین نیازهای کشور متمرکز بوده و رسیدن به سطح ۸۵ درصد دانش طراحی و ساخت تجهیزات مورد نیاز صنعت حمل و نقل ریلی شهری و بین شهری را الزام کرده است، بخش دیگری از مباحثات انجام شده در نشست پس از بازدید مشاوران وزیر کشور بود که البته قرار شد در این زمینه سلسلتا تکمیلی برگزار و موضوع با جدیت دنبال شود تا نتیجه جهت اخذ تصمیمات لازم به استحضار وزیر محترم کشور برسد.طبق ماده ۵۸ این قانون، دولت مکلف است نسبت به تضمین تسهیلات و تامین ناوگان و تجهیزات قطار شهری از محل منابع پیش‌بینی شده در بودجه سنواتی اقدام و با بهره‌مندی از ظرفیت‌های داخلی، تامین ۱۰۰۰ دستگاه واگن و تجهیزات مربوطه را مدنظر قرار دهد. در این نشست مهندس علی امام مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) و مهندس مجتبی گلشنی مدیرعامل شرکت واگن سازی تهران حضور داشته و توضیحاتی مبسوط در موضوعات مورد نظر ارائه دادند.



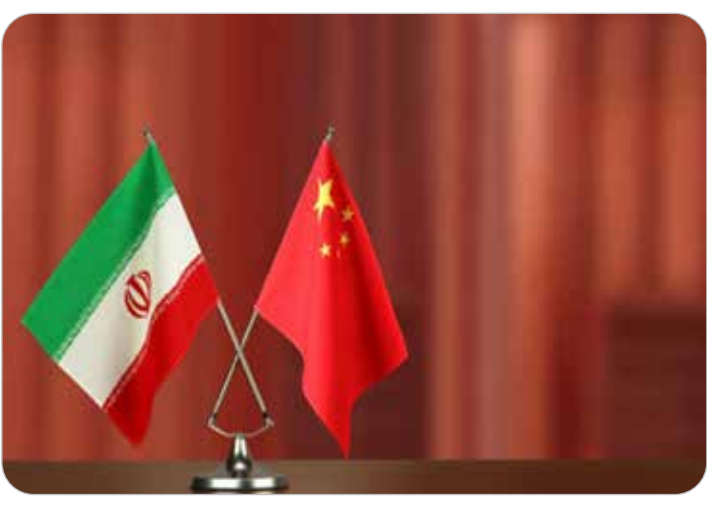
بهرام نیکزاد

سالانه ۱۰درصد طرح هادی روستاهای کشور بازنگری می‌شود

رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی گفت: با توجه به بازگشت جمعیت به سوی روستاها در برخی نقاط نیاز به بازنگری طرح هادی داریم که مطابق برنامه باید هر سال طرح هادی ۱۰ درصد روستاهای کشور بازنگری شود.به گزارش اقتصادسرآمد، اکبر نیکزاد در آیین بهره‌برداری از ۴۱ هزار و چهارصدمین واحد مسکونی طرح ویژه بهسازی و نوسازی مسکن روستایی استان خراسان جنوبی و طرح هادی روستای ماسن شهرستان بیرجند افزود: تاکنون طرح هادی برای ۴۰ هزار روستای بالای ۲۰ خانوار کشور تهیه شده است و طبق یک برنامه ۱۰ ساله هر سال باید ۱۰ درصد روستاها را در برنامه بازنگری داشته باشیم.وی بیان کرد: تلاش می‌کنیم با تامین اعتبارات ملی و استانی این برنامه مهم را به انجام برسانیم تا مردم برای ساخت مسکن مشکلی نداشته باشند.وی افزود: سالانه ۲۰۰ هزار واحد مسکونی در روستاهای کشور نوسازی و مقاوم‌سازی می‌شود و در حال حاضر حدود ۵۰ درصد واحدهای مسکونی روستایی در کشور نوسازی شده است.

بررسی «اقتصادسرآمد» از نقش مهم ایران در حیات ابرپروژه ابتکار کمربند و جاده

ابتکار کمربند و جاده، فقط حمل و نقل نیست



اساس، مناسبات دو یا چند جانبه این دو کشور که پرجمعیت ترین کشورهای آسیایی قلمداد می شوند، با وجود برخی رقابت ها به ویژه در خصوص آینده پروژه های کلان اقتصادی و سیاسی من جمله «یک کمربند یک جاده» به منظور اتصال ارتباط چین به نقاط مختلف آسیا، اروپا و حتی شمال آفریقا و همچنین، پروژه هند برای تکمیل طرح کریدور اقتصادی شمال _ جنوب از طریق بندر چابهار ایران برای برقرار ارتباط میان هند و کشورهای آسیای میانه، قفقاز و شرق اروپا، حائز اهمیت و قدرتمند است به گونه ای که چین دومین شریک تجاری هند پس از آمریکا و هند نیز بزرگترین شریک چین در آسیای جنوبی در نظر گرفته می شود.

نقش مهم ایران در حیات ابرپروژه ابتکار کمربند و جاده

پژوهشگر اقتصاد توسعه و حمل و نقل در این باره به روزنامه اقتصادسرآمد می گوید: ایران نیز یکی از اصلی ترین گزینه‌های همکاری چینی‌ها در اجرای ابتکار کمربند و جاده است؛ جالب اینکه ایران یکی از قابل قبول ترین زیرساخت‌های حمل و نقلی و انرژی در میان کشورهای غرب آسیا و آسیای میانه برای رسیدن چینی‌ها به اروپا را دارد که این مسأله سبب شده تا کشورهای رقیب نتوانند ایران را از این طرح حذف کنند؛ چینی‌ها برای انهایی کردن این ابرپروژه اقتصادی، چاره‌ای جز همکاری دو سویه با ایرانی‌ها ندارند. چین آمید ترقع، تبلیغات گسترده‌ای که دشمنان کشورمان علیه ایران در این پروژه مطرح می‌کردند که قرار است چینی‌ها با سرمایه گذاری در بندر گوادر و راه آهن پاکستان، سرمایه گذاری در ساخت خط آهن جنوب خلیج فارس برای حذف سیطره ایران بر تنگه هرمز و همچنین سرمایه گذاری در کریدور کارس (آسیای میانه- دریای خزر- قفقاز) و قطار پر سرعت ترکیه، ایران را از ابتکار کمربند و جاده حذف کنند، با سفر اخیر

برگزیده

ورود ۳۶۰۰ دستگاه کامیون با عمر کمتر از سه سال

۴۶۰۰ دستگاه کامیون تاکنون نوسازی شده است



معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: ۳۶۰۰ دستگاه کامیون با عمر کمتر از سه سال وارد کشور شده و در گمرکات موجود است. همچنین، ۱۰۰۰ دستگاه کامیون نیز پیش از این، از گمرک ترخیص شد، بنابراین از محل کامیون‌های با عمر سه سال و کمتر، تعداد ۴۶۰۰ دستگاه کامیون تاکنون نوسازی شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، داریوش امانی در باره آخرین آمار نوسازی ناوگان کامیونی از دو محل واردات کامیون با عمر حداکثر سه سال و «تولید داخل» اظهار داشت: وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از سال گذشته تلاش کردند نوسازی ناوگان کامیونی به صورت جدی در دستور کار قرار گیرد.وی اظهار کرد: طبق آخرین آمار رسمی که گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده است، ۳۳۰۰ دستگاه کامیون با عمر کمتر از سه سال وارد کشور شده و در گمرکات موجود است. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: همچنین یک هزار دستگاه کامیون نیز پیش از این، از گمرک ترخیص شده بود و بنابراین از محل کامیون‌های با عمر سه سال و کمتر، تعداد ۴۶۰۰ دستگاه کامیون تاکنون نوسازی شده است. رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اضافه کرد: پس از ورود دستگاه قضایی به موضوع و سرخط کردن تعداد زیادی از دستگاه‌های متولی، شرایط ترخیص این کامیون‌ها تسهیل شد، موانعی که وجود داشت که تا اندازه‌ای برطرف شده است، همچنین فرآیندهای دو مرحله‌ای حذف و یک مرحله‌ای شد.وی اضافه کرد: امیدواریم در اسرع وقت این ۳۶۰۰ دستگاه کامیون هم از گمرکات ترخیص و به ناوگان کامیونی کشور اضافه شود تا به این ترتیب متوسط سن ناوگان کامیونی کاهش یابد و جزو ناوگان جوان لحاظ شود.امانی بیان کرد: همچنین در پروژه نوسازی ناوگان کامیونی، با سه شرکت تولیدکننده داخلی در موضوع تولید کامیون قرارداد داریم که این قرارداد جاری است و تاکنون تعدادی از رانند گار برای نوسازی کامیون کرده‌اند.معاون وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به این سوال که از محل تولید داخل تاکنون چه میزان تقاضا ثبت شده است؟ گفت: نزدیک به ۲۰۰ دستگاه کامیون، از محل تولید داخل ثبت نام شده است و این کار ادامه دارد، امیدواریم موضوع مدت زمان بازپرداخت تسهیلات را با اصلاح قانون افزایش دهیم که این موضوع قطعا روند استقبال از نوسازی ناوگان داخل را هم افزایش می‌دهد.رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اظهار کرد: این تسهیلات که ۸۰ درصد قیمت کامیون است، از محل و وزیر راه و شهرسازی بر اساس متراز سایر واحدها، جاده‌ای پرداخت می‌شود، نرخ سود این تسهیلات میانگین ۶ درصد و پنج ساله است، این مدت زمان پرداخت اقساط، کوتاه است و دنبال این هستیم که با اصلاح قانون، مصوبه بگیریم و مدت بازپرداخت اقساط را به ۱۰ سال افزایش دهیم.

به ۱۰ سال افزایش دهیم.

گزارش

ابتکار کمربند-راه موقعیت ترانزیتی ایران را تقویت می‌کند

مرکز پژوهش های مجلس طی گزارشی به بررسی ابعاد طرح ابتکار کمربند و راه چین و فرصت های همکاری تجاری ایران پرداخت. به گزارش اقتصادسرآمد، معاونت مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی طی گزارشی به بررسی ابعاد طرح «ابتکار کمربند و راه چین» و فرصت‌های همکاری تجاری ایران پرداخت.

در این گزارش آمده: از سال ۲۰۱۳ و در پی تصمیم دولت چین، طرح ابتکاری با عنوان «ابتکار کمربند و راه» به شکل رسمی مطرح و آغاز شده است؛ در چارچوب این ابتکار چین از طریق آسیای میانه و غربی با خلیج فارس و دریای مدیترانه از طرف دیگر با آسیای جنوب شرقی و جنوب آسیا و اقیانوس هند مرتبط می‌شود. این طرح در ابتدا به عنوان شبکه‌ای از طرح‌های زیربنایی منطقه‌ای آغاز شد، اما پیگیری آخرین نسخه آن نشان می‌دهد محدوده این ابتکار همچنان ادامه دارد و در حال حاضر شامل ارتقای سطح هماهنگی سیاست‌ها در قاره آسیا، ادغام مالی، آزادسازی تجاری و اتصال مردم به مردم می‌شود. گستره کشورهای ابتکار کمربند و راه (BRI)، سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را دربرمی گیرد.

در ادامه بیان شده: در این ابتکار تلاش شده است تا اهدافی نظیر بهبود زیرساخت‌های منطقه، ایجاد شبکه ایمن و کارآمد معابر زمینی، دریایی و هوایی، تقویت تجارت، تسهیل سرمایه گذاری و تقویت و کارآمدسازی تجارت برای کشورهای فعال در این طرح محقق شود. این اهداف مطابق با شاخص‌های تسهیل تجارت یعنی دسترسی به بازار داخلی، دسترسی به بازار خارجی، کارایی و شفافیت مدیریت مرزی، در دسترس بودن و کیفیت خدمات و زیرساخت‌های حمل و نقل و در دسترس بودن و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات پیگیری می‌شوند. در سال ۲۰۲۰ سرمایه گذاری چین بیشترین سرمایه گذاری را در کشورهای آفریقایی واقع در مسیر کمربند و راه انجام داده است که حدود ۱۲/۶ میلیارد دلار بوده و تقریباً ۲۷ درصد از کل سرمایه گذاری ۴۷ میلیارد دلار را شامل می‌شود.

در بخش دیگری از این گزارش بیان شده: در سال ۲۰۲۰ سرمایه گذاری چین بیشترین سرمایه گذاری را در کشورهای آفریقایی واقع در مسیر کمربند و راه انجام داده است که حدود ۱۲/۶ میلیارد دلار بوده و تقریباً ۲۷ درصد از کل سرمایه گذاری ۴۷ میلیارد دلار را شامل می‌شود. پیش بینی این است که در سال ۲۰۲۱ چین بیشتر در حوزه‌های مشخصی نظیر زیرساخت‌های حمل و نقل و در حوزه کشورهای آسیایی سرمایه گذاری کند تا از مزایای توافقنامه‌های جدید بهره برداری کند.

در این گزارش ذکر شده: بر اساس آمار وزارت بازرگانی جمهوری خلق چین، کل حجم تجارت چین با کشورهای واقع در کریدورهای طرح ابتکار کمربند و راه (BRI) طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۱۴ حدود ۴۶۰۸ میلیارد دلار بوده است همچنین طی دوره مزبور، حجم تجارت چین با کشورهای واقع در کریدور مزبور ۱۳۴۱ میلیارد دلار بوده و در سال ۲۰۲۰ نیز ۲۰۰۰/۷ درصد رشد به حدود ۱۳۵۰ میلیارد دلار رسیده است که تقریباً ۲۹ درصد از کل تجارت خارجی چین را شامل می‌شود. پیش بینی این است که در سال ۲۰۲۱ چین بیشتر در حوزه‌های مشخصی نظیر زیرساخت‌های حمل و نقل و در حوزه کشورهای آسیای سرمایه گذاری کند از مزایای توافقنامه‌های جدید بهره برداری نماید. در ادامه این گزارش ذکر شده: طبق آمار فوق الذکر، با احتساب خود کشور چین، حدود ۳۷ درصد از کالاهای صادراتی ایران اعم از نفتی و نفتی (به ارزش ۱۱/۵ میلیارد دلار) در سال ۱۳۹۹ (۲۰۲۰) به طور مستقیم به کشورهای واقع در کریدور ابتکار کمربند و راه (BRI) صادر شده است. علاوه بر این، حدود ۳۸ درصد از بازهای وارداتی ایران به ارزش تقریبی ۱۳ میلیارد دلار نیز به طور مستقیم از طریق ۶۶ کشور واقع در کریدور ابتکار کمربند و راه شامل قزاقستان، قزقریزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ترکیه تأمین می‌شود (کشورهای واقع در کریدور مستقیم و مشترک).

در این گزارش آمده: همچنین بر اساس آخرین آمار در سال ۲۰۱۸ میزان اكمال تجاری ایران با کشورهای واقع در کریدور این کمربند، در بخش صادرات ۵۹ درصد و در حوزه واردات ۳۸ درصد است؛ با عنایت به اینکه در سال ۲۰۱۸ تعداد ۶۵ کشور دارای شرایط عضویت در ابتکار کمربند و راه بودند و در سال ۲۰۲۰ تعداد کشورها به ۱۴۰ افزایش یافته است، شاخص اكمال تجاری در صادرات بیش از ۶۵ و در واردات نیز بیش از ۴۵ درصد تخمین زده می‌شود. بنابراین از حیث کم، پتانسیل بالایی در ارتقای روابط تجاری ایران با کشورهای مذکور وجود دارد.

در این گزارش تصریح شده: تحقیقات نشان می‌دهند کاهش ۱۰ درصدی هزینه‌های ریلی، هوایی و دریایی، صادرات را در کشورهای فعال در کریدور ابتکار کمربند و راه به ترتیب ۵/۲ و ۱/۱ درصد، افزایش می‌دهد. طبق این ارزیابی‌ها، بهبود وضعیت شاخص‌های تسهیل تجارت در ایران منطبق با استانداردها و اهداف موجود در ابتکار کمربند و راه، نظیر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و تجاری و تأمین مالی منجر به رشد قابل توجهی در صادرات ایران خواهد شد. بر این اساس، در صورت مدیریت صحیح و تبیین و تصریح دقیق منافع ملی در ابتکار کمربند و راه، افزایش کارایی و شفافیت و پاسخگویی در مدیریت مرزی، در دسترس بودن و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل و در دسترس بودن و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات می‌توانند به ترتیب رشد ۴/۴ درصدی، ۵۲/۹ درصدی و ۱۶۱/۳ درصدی صادرات ایران را منجر شود.

در بخش دیگری از این گزارش می‌خوانیم: اهداف اساسی طرح، محدود به ملاحظات اقتصادی نیست و ماهیت را ماهیت را اقتصادی اهدافی که با محاسبات پکن در عرصه سیاست بین‌الملل ارتباط دارد، هم از منظر ملاحظات کلان سیاست خارجی چین و از هم حیث ترتیبات حاکم بر معادلات منطقه‌ای و جهانی از اهمیت راهبردی برخوردار است. به طور خلاصه باید تأکید کرد ابتکار کمربند و راه، پلتفرم اصلی پکن برای تبدیل به هژمونی نوظهور جهان است و با تلاش آن برای دستیابی به موقعیت ابرقدرتی در نظام بین‌الملل ارتباط دارد. کمالتیکه بر اساس جدیدترین گزارش جامعه اطلاعاتی ایالات متحده آمریکا، چین با پشت سر گذاردن آمریکا، تا سال ۲۰۴۰ به ابرقدرت جهان تبدیل خواهد شد.

در این گزارش بیان شده: از طرفی، در شرایط تحریم نیز می‌توان از طریق توسعه روابط استراتژیک با چین، همچنان از تسهیلات زیرساختی این طرح برخوردار شد. علاوه بر این، هر میزان که چین برای اقتصادهای حاضر در کریدور ابتکار کمربند و راه، به عنوان شریک تجاری و عامل سرمایه گذاری اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، مزایای مشارکت در این طرح برای جذب سرمایه و همچنین تسویه حساب‌های تجاری در شرایط تحریم برای ایران نیزمی‌می‌تواند افزایش یابد. به عبارتی بهتر، باید به این نکته اساسی توجه داشت که ورود ایران به این ابتکار بزرگ، گامی نه فقط در جهت کاهش اثرات اقتصادی تحریم هاست، بلکه راهبردی مؤثر برای خنثی سازی اهداف فرا اقتصادی تحریم‌ها از جمله بی اثر ساختن تلاش‌ها برای تنزل مزیت‌های ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران است. به ویژه آنکه حضور در ابتکار کمربند و راه می‌تواند به تقویت موقعیت ترانزیتی کشور به باکو-تفلیس-جیحان و در قالب فرمول «همه کریدورها به جز ایران» در پی تضعیف آن بود، بیانجامد.

