اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۵ دی ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۴۵

اخبار

واکنش رییس سازمان هواپیمایی به سویه جدید

ورود امیکرون ربطی به پروازها ندارد

رییس سازمان هواپیمایی کشـوری با اشاره به تشدید کنترل و نظارت بر پروازهای داخلـی و خارجی برای جلوگیری از شیوع سـویه جدید ویروس کرونا گفت: چنین مسـئله‌ای که مسـافر مبتلا به امیکرون از طریق پروازها به ایران وارد شده مورد تایید نیست.به گزارش اقتصادسـرآمد، محمـد محمدی بخش در پاسـخ به سـوالی مبنی بر اینکه با توجه به شناسایی سویه جدید ویروس کرونا به نام امیکرون در ایران آیا محدودیت‌ها و ممنوعیت‌هـای جدیدی برای پروازهـای داخلی و خارجی ابلاغ شـده است یا خیر،به ایسـنا اظهار کرد: تاکنون پروتکل جدیدی که ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها پروازهای داخلی و خارجی را افزایش دهد، از سـوی وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی یا ستاد ملی مقابله با کرونا به ما ابلاغ نشده استوی افزود: البته اخیرا سـتاد ملی مقابله با کرونا دستورالعمل جدیدی را برای تشدید اقدامات پیشگیرانه و کنترلی اعلام کرده که اگر مسافری مشـکوک به کرونا بود و تست منفی PCR یا کارت واکسن نداشـت آن را به آزمایشگاه‌های مرجع معرفی کنیم. این دستورالعمل چهارشنبه هفته گذشته به همه مبادی و فرودگاه‌ها اعلام شـد و بر اجرای درست و دقیق آن نظـارت می‌کنیم‌ریس سـازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: اگر مسافران تست منفی بسیار و کارت واکسـن که در آن هر دو دز دریافتی آن‌ها شده باشد را در اختیار داشته باشند، هیچ مشکل و محدودیتی برای پروازهای مسـافری ندارند.محمدی بخش تاکید کرد: البته در روند غربالگری، مسافرانی که از نظر علائم بالینی مشکوک به ویروس کرونا باشند نیز تحت این کنترل‌های قرار می‌گیرند و آزمایشـگاه‌های مرجع را بر اسـاس دسـتورالعمل جدید ابلاغ شـده به همه فرودگاه‌های کشور اعلام کرده‌ایم.وی در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه آیا مسـافر مبتلا به امیکرون از طریق سفرهای هوایی و پروازهای ایرلاین‌های داخلی به ایران وارد شده است؟ تاکید کرد: چنین موضوعی به هیچ وجه تایید نمی‌شود و تاکنون گزارشی مبنی بر این موضوع اعلام نشده است.

برقراری پروازهای کویت-آبادان-کویت

خواسـت خدایی مدیر فـرودگاه آبـادان از برقراری پروازهای کویت-آبادان-کویت خبـر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود خواست خدایی، مدیر فرودگاه بین المللـی آیت‌الله جمـی (ره) آبـادان ، از برقراری پـرواز مسـیر آبادان-کویت-آبادان در ایـن فرودگاه خبر داد و گفت: با توجه به نام گذاری سـال ۱۴۰۰ به عنوان سال «تولید، پشـتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها» توسط مقام معظم رهبـری، برای برقراری مجـدد پروازهای مسـافری در فرودگاه بین‌المللی آبادان برنامه‌ریزی و نخسـتین پرواز آبادان-کویت و بالعکس روز سه‌شنبه هفته جاری با اسـتفاده از ناوگان هواپیمایی جمهوری اسـلامی ایران «هما» انجام شـد. این پرواز به صورت هفتگی در روزهای سه‌شـنبه انجام می‌شود.وی افزود: به مدت ٤ سـال هیچ پرواز خارجی در فـرودگاه بین المللی آبادان انجام نشده بود. بنابراین ترمینال خارجی توسط شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و حسب دستور مدیرعامل این شرکت مورد بهسازی قرار گرفت. این ترمینال به همت کارکنـان مجموعه فرودگاه آبادان و همکاری و همیاری نهادها و سـازمان‌های مستقر در فرودگاه در کمترین زمان ممکـن برای برقراری مجدد پروازهای خارجی تجهیـز و تمام تجهیـزات اعم از تسـمه نقاله‌ها، گیت‌های گذرنامه، گیت‌های ترانزیت خارجی، گیت‌های پذیرش مسافر، پلیس فرودگاه و ... آماده شد.خواسـت‌خدایی با بیان اینکه برقراری پرواز کویت، زمینه را برای برقراری سایر پروازهای خارجی نیز فراهم می‌کند، گفت: در حال رایزنی برای برقراری پرواز بـه مقاصد دبی، اسـتانبول و چند کشـور دیگر هستیم. حتی مسافران غیر ایرانی از کشورهای مختلف نیز از ایـن پروازها بهره خواهند بـرد. چراکه به عنوان مثال تجار عراقی می‌توانند از طریق فرودگاه بین المللی آبادان به کشورهای مذکور و سایر مقاصد پرواز کنند و تقاضای خود برای این پروازها را نیـز اعلام کرده‌اند. مدیر فرودگاه بیـن المللی آبادان با اشـاره به برقراری پروازهای کارگو در مسیر آبادان- گفت: این پروازها از سه ماه پیش با پیگیری‌ها و آماده‌سازی زیرساخت‌های لازم و تسـریع در روند فعالیت سـرمایه‌گذاران آغاز شده است

چمران: کمبود هزار واگن در متروی تهران

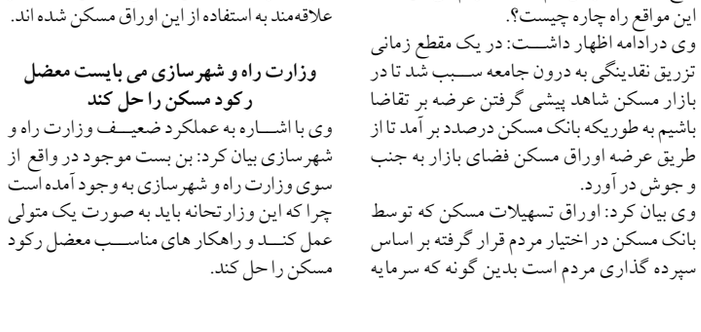
رییس شورای اسلامی شهر تهران گفت: در حال حاضر مترو تهران نیازمند تعمیرات جدی اسـت؛ حدود ۹۰۰ واگن نیازمند نوسـازی و حـدود ٤۰۰ واگن دیگر از رده خارج شـده‌اند و با توجه به حجم مسافران نزدیک به هزار واگن هم کم داریم.به گزارش اقتصادسـرآمد، مهدی چمران در مـورد کاهش تعداد قطـار مترو در سـاعات پرتردد، گفت: مترو پرتردد‌ترین وسیله نقلیه ناوگان حمل و نقل عمومی در کشـور است که با کم و کاستی‌هایی روبرو اسـت.رییس شورای اسلامی شهر تهران افزود: در حال حاضر مترو تهران نیازمند تعمیرات جدی است؛ حدود ۹۰۰ واگن نیازمند نوسازی و حدود ٤۰۰ واگن دیگر از رده خارج شده‌اند و با توجه به حجم مسافران نزدیک به هزار واگن هم کم داریم؛ برای کاهش زمان طولانی ورود قطار به ایسـتگاه‌های مترو نیازمند تعداد بیشتری از واگن هستیم که متاسفانه در این شرایط خرید واگن چندان هم ممکن نیست.چمران با اشاره به عدم تمایل ورود بخش خصوصی به ناوگان حمل و نقل عمومی تاکید کرد: اگر مدت زمان نقل و انتقال مسافران مترو به ۳ دقیقه برسد، بی‌شک شاهد کاهش ازدحام مترو در زمان‌های پرتردد خواهیم بود، عدم سودآوری حمل و نقل عمومی دلیلی بر نبود تمایل بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه شده است.

مرزهای مسافری ایران با کشورهای همسایه بسته شد

سخنگوی گمرک از بسته شدن مرز زمینی ایران با کشورهای همسایه در بخش مسافری خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، روح‌الله لطیفی درباره آخرین وضعیت مرزهای ایران با کشورهای همسایه در بخش مسافری اظهار داشت: با توجه به ابلاغیه ستاد ملی مبارزه با کرونا و وزارت کشور برای پیشگیری از شیوع نوع جهش یافته ویروس کرونا (اومیکرون) مرز زمینی در بخش مسافری با کشورهای همسایه از امروز (چهارم دی ماه) به مدت ۱۵ روز بسته خواهد شد.وی ادامه داد: در حال حاضر محدودیت تردد مسافر بین مرزهای زمینی با ترکیه، عراق، افغانستان، آذربایجان، پاکستان، ارمنستان قطعی شده است و مرز زمینی در بخش مسافری با این کشورها به مدت دو هفته بسته خواهد بود و تردد مسافر در این مرزها تحت شرایط خاص است.سخنگوی گمرک ایران افزود: تنها افرادی مجوزهای اقامت دائم، تحصیل، درمان و تجارت دارند می‌توانند دراین ایام در این مرزهای گفته شده تردد داشته باشند و همچنین خانواده‌های دیپلمات از این ممنوعیت تردد مستثنی هسـتند.لطیفی گفت: درباره کشور ترکمنستان از گذشته (از ابتدای شیوع ویروس کرونا) تبادل مسافر در این مرز نداشته‌ایم.

یک کارشناس اقتصاد مسکن به «اقتصاد سرآمد» می‌گوید

راه و شهرسازی بایستی معضل رکود مسکن را حل کند



گروه راه و مسکن – بررسی آخرین وضعیت قیمت اوراق مسـکن نشان می‌دهد که هر برگ اوراق تسهیلات مسـکن ماه‌های فروردین، اردیبهشت و خرداد سال گذشـته به ترتیب ۱۰۷ هزار و ۷۰۰ تومان، ۱۰۷ هزار تومان و ۱۰۷ هزار و ٤۰۰ تومان قیمت دارد. اوراق تسهیلات مسکن مهرماه ۱۰۷ هزار و ۷۰۰ تومان و آبان ماه نیز ۱۰۸ هزار و ۵۰۰ تومان قیمت دارد که این گزارش براساس قیمت آبان‌ماه نوشته شده اسـت. همچنین با در نظر گرفتن ۸۰ میلیون تومان وام جعاله که برای آن باید ۱۶۰ برگه به مبلغ ۱۷ میلیـون و ۳۶۰هزار تومان خریداری کنند، مجموع هزینـه خریـد اوراق ۶۰ میلیون و ۷۶۰هزار تومان می‌شـود.به گـزارش اقتصاد سـرآمد، زوج‌های تهرانی نیز برهمین اسـاس می‌توانند تا سقف ٤۸۰ میلیون تومان شامل ۲۰۰ میلیون تومان تسـهیلات خرید مسکن برای هر نفر و ۸۰میلیون تومـان وام جعاله دریافت کنند؛ بنابراین زوجین باید ۸۰۰برگه تسهیلات مسکن خریداری کنند که هزینه آن ۸۶میلیون و ۸۰۰هزار تومان می‌شود که همراه با هزینه ۱۷ میلیون و ۳۶۰ هزار تومانی وام جعاله که برای آن باید ۱۶۰ ورق تسهیلات مسکن خریداری کنند، در مجموع باید ۱۰٤ میلیون و ۱۶۰ هزار تومان پرداخت کنند.این کارشناسان بورس و اوراق بهادار درخصوص حد مجاز خرید اوراق تسهیلات مسـکن به افرادی که قصد خرید این اوراق با اسـتفاده از کدهای معاملاتی را دارند، هشدار دادند. چرا که وضعیت مسکن در آشفته بازار مسکن ملی، حضور چین درایران و فرازوفرود این حوزه مشخص نیست. دریافت وام مسـکن به خودی خـود به معضل بزرگی برای مستاجران بدل شده و خرید اوراق مسکن مشکلی اسـت افزون بر مشکلات دیگر در این بخش.

چرا بسیاری از امتیاز گرفتن وام خانه محروم می‌شوند

فرج عبدالهی، کارشناس اقتصاد مسکن دراین باره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: بسیاری از افراد هستند که قصد خرید مسکن دارند اما به هر دلیلی نمی‌توانند به اندازه‌ی کافی پـول جمع کنند. از طرفی ممکن است بسیاری از افراد حتی سرمایه‌ی اولیه‌ای را هم برای سـپرده‌گذاری نزد بانک‌های مختلف از جمله بانک مسکن نداشته باشند و به طبع از امتیاز گرفتن وام خانه محروم می‌شوند. در این مواقع راه چاره چیست؟.

وی درادامه اظهار داشـت: در یک مقطع زمانی تزریق نقدینگی به درون جامعه سـبب شد تا در بازار مسکن شاهد پیشی گرفتن عرضه بر تقاضا باشیم به طوریکه بانک مسکن درصدد بر آمد تا از طریق عرضه اوراق مسکن فضای بازار به جنب و جوش در آورد.

وی بیان کرد: اوراق تسهیلات مسکن که توسط بانک مسکن در اختیار مردم قرار گرفته بر اساس سپرده گذاری مردم است بدین گونه که سرمایه مردمی به صورت سپرده در بانک نگه داری شده و بانک نیز مابه التفـاوت آن را یا در اختیار خود شخص سپرده گذار و یا در اختیار غیر، قرار داده تا از آن در بخش مسکن استفاده کنند.

به گفته عبدالهی، در حال حاضـر به دلیل رکود حاکم بر بازار مسکن، سرمایه گذارانی که راغب به صرف سرمایه های خود در این بازار بوده اند کمتر علاقه‌مند به استفاده از این اوراق مسکن شده اند.

وزارت راه و شهرسازی می بایست معضل رکود مسکن را حل کند

وی با اشـاره به عملکرد ضعیـف وزارت راه و شهرسازی بیان کرد: بن بست موجود در واقع از سوی وزارت راه و شهرسازی به وجود آمده است چرا که این وزارتخانه باید به صورت یک متولی عمل کنـد و راهکار های مناسـب معضل رکود مسکن را حل کند.

این کارشناس مسکن معتقد است، در حال حاضر بانک مسکن یکی از بانک های توسعه ای است، یکی از اهداف بانک‌ها، برداشتن گام جهت توسعه مسکن است .در همین راسـتا سیستم بانکداری بانک مسکن نیز باید به گونه ای باشد که افزایش سـودآوری را برای هر دو طـرف یعنی بانک و متقاضیان داشته باشد.

وی تصریح کرد: در حال حاضر با توجه به شرایط پیش آمده در دو حوزه مسکن و بانک، مسئولین کشـور باید به طور جدی راجع به آن اقدام کنند ،چرا که مردم به دلیل اینکه دراین بخش مصرف کننده محسوب می‌شـوند توان انجام هیچ کاری را ندارند.

اوراق حق تقدم تسـهیلات مسکن درگذشته ۳۵ میلیون تومان بود که امـروزه به ۶۰ میلیون تومان افزایش‌یافته است. سود این وام ۵/۱۷ درصد است ولی با توجه به روند سـریع پرداخت آن می‌توان آن را نادیده گرفت. اقسـاط ایـن وام در حدود یک‌میلیون تومان در ماه است. یکی از مواردی که باید در مورد این وام در نظر داشته باشید این است که این وام را فقط به خانه‌ای می‌دهند که می‌خرید و نمی‌توانید روی سـند خانه‌ای وام بگیرید و آن را هزینه خانـه‌ی دیگری کنید. در ایـن مقاله به زبانی سـاده مراحل دریافت وام اوراق حق تقدم تسهیلات مسکن را مرور می‌کنیم.

برای گرفتن این وام سروکار شما با بانک مسکن، فرا بورس و کارگزاری‌هـای بورس خواهد بود. شـما زمانی که به فرا بورس مراجعـه می‌کنید فهرستی از اوراق حق تقدم تسهیلات مسکن را به شما خواهد داد که از میان آن حق انتخاب دارید. قیمت ایـن اوراق در روزهای اخیر بین ۹۱ تا ۹۳ هزار تومان است؛ بنابراین برای دریافت یک وام ۶۰ میلیون تومانی به‌اضافه یک وام جعاله مسکن تعمیرات مسکن ۱۰ میلیون تومانی باید حدود ۱۳ میلیون تومان اوراق تسه خریداری کنید درنتیجه درنهایـت به‌جای ۷۰ میلیون تومـان، حدود ۵۷ میلیون تومان پول خواهید داشت.

برگزیده

یک مقام مسئول در وزارت راه‌و شهرسازی

راه‌اندازی مسیر ترانزیتی ریلی پاکستان-ایران-ترکیه

مدیرکل دفتر تجاری سـازی وزارت راه و شهرسازی از راه‌اندازی مسیر ترانزیتی ریلی پاکستان-ایران-ترکیه خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهر ماه امسال طبق مصوبات سـازمان همکاری اقتصادی اکو مبنی بر راه انـدازی کریدور ITI (استانبول-تهران-اسلام آباد) توسط اعضای این سازمان برای اتصال شرق به غرب، دو محموله پارچه و لاستیک از مقصد کراچی پاکستان به سوی ترکیه حرکت کرد و طبق گفته وزیر راه و شهرسازی این تردد آزمایشـی بوده و طبق توقع صورت گرفته با پاکستان، کامیون‌های ایرانی هم می‌توانند از هر نقطه ایران به طور مسـتقیم تا چین حرکت کرده و کامیون‌های پاکستانی هم می‌توانند از مسیر ایران به اروپا تردد کنند.البته تردد ازاین کریدور موضوع جدیدی نیست و از سال‌ها قبل استفاده از این کریدور مورد توافق کشورها بوده اما اخیرا با توافق‌های صورت گرفته اولین تردد به صورت آزمایشی از این مسیر انجام شد. طبق مطالعات بازار، با استفاده از کریدور ITI زمان تردد نسبت به مسیر فعلی که مورد استفاده کشورهای مبدا و مقصد قرار می‌گیرد از ۲۵ تا ۳۰ روز به کمتر از ۱۲ روز می‌رسد و این کاهش زمان تردد تاثیر مستقیم بر کاهش هزینه‌ها می‌گذارد.طبق گفته مدیرکل دفتر تجاری سازی وزارت راه و شهرسازی کریدور ITI می‌تواند جایگزین مسیر دریایی کانال سوئز شود.از این روز با توجه افزایش هزینه‌های حمل دریایی پس از کاهش فراگیری ویروس کرونا، کریـدور ترانزیتی زمینی جایگزین می‌تواند مسیر ارزان‌تری برای صاحبان کالا باشد. امین ترفع، مدیرکل دفتر تجاری سازی وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا درباره تردد آزمایشی کامیون‌های پاکستانی از مسیر ایران به سمت ترکیه و اروپا اظهار داشت: تردد کامیون‌های پاکستانی به اروپا از مسیر ایران قطعا برای صاحبان کالا و بار صرفه اقتصادی دارد البته کریدور ITI بسیار قدیمی است و مسیر جدیدی نیست و از مجموع کریدورهای اکو محسوب می‌شـود.وی با بیان اینکه سه کشور ایران ترکیه و پاکستان جزو موسسان این کریدور هستند، گفت: هر چند این این کریدور اتفاق جدیدی در منطقه به حساب نمی‌آید و بستر اسنادی و قانون‌گذاری آن وجود داشته اما اخیرا با همکاری سازمان راهداری و وزارت امور خارجه و دبیر خانه اکو تردد ازاین مسیر ترانزیتی عملیاتی شده و اتفاقا و کشورهای طرف این کریدور از ترددی که اخیرا انجام شده، بسیار راضی هسـتند و قرار بر این است که این ترددها ادامه‌دار باشد.مدیرکل دفتر تجاری سازی وزارت راه و شهرسازی افزود: پیش از فعالیت این کریدور، کالا از بنادر پاکسـتان از مسیر دریایی و از از اقیانوس هند، کانال سوئز و دریای مدیترانه به ترکیه می‌رسید اما مسیر جایگزین ایران بسیار کوتاه‌تر و ارزان‌تر خواهد بود.

عضو کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد

اجرای طرح قیر رایگان نیازمند سازوکار نظارتی دقیق

عضو کمیسیون عمران مجلس می گوید که سازو کار اجرای طرح قیر رایگان باید آنقدر دقیق و نظارت شده باشد که امکان بروز فساد و ایجاد رانت برای عده ای خاص ایجاد نشود.به گزارش اقتصادسـرآمد، کمال حسین پور در خصوص طرح قیر رایگان با بیان اینکه باید سـازو کار بسیار دقیقی برای اجرای طـرح قیر رایگان در نظر گرفته شـود،به مهر گفت: نظارت‌ها باید انقدر دقیق باشـد تا کسـانی که می‌خواهند رانت ایجاد کنند، نتوانند به اهداف خود برسـند.عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به اینکه در هر چیزی احتمال انحراف وجود دارد، گفت: مهم نظارت دستگاه‌های نظارتی است که باید جلوی این فسادها را بگیرد، هرچند این امر نافی نقش مجلس نیست که ما نباید طرح‌هایی را تصویب کنیم که احتمال بروز فسـاد در آنها زیاد است.نماینده مردم پیرانشـهر و سردشت در مجلس شورای اسلامی با اشـاره به اینکه قیر رایگان برای مناطق محروم در نظر گرفته شده است، توضیح داد: در شهرهای دیگر مانند تهران نیست که به وفور پیمانکار وجود داشته باشد یا مواد آسفالت در دسترس باشد. در شـهرهایی که در نواحی مرزی یا دورافتاده و استان‌های محروم واقع شده اند، شاید یک پیمانکار هم وجود نداشته باشد. وی اضافه کرد: ضمن اینکه پیمانـکاران موجود در این مناطق نیز آنقدر قدرت مالی ندارند تا خودشان قیر خریداری کنند، بنابراین قیر رایگان می تواند برای توسعه مناطق روستایی مفید واقع شود، البته همان طورکه اشاره کردم، باید سـازو کار بسیار دقیقی برای آن در نظر گرفته شـود تا باعث ایجاد رانت نشود.عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به اینکه میزان قیر برای هر پروژه‌ای تعریف شده و به همان میزان اختصاص می‌یابد، گفت: در این طرح تلاش شده اسـت قیر رایگان به پیمانکارانی داده شود که در مناقصه‌ای مشخص برنده شده باشند.حسـین‌پور تاکید کرد که دستگاه‌های اجرایی و نهادهای مرتبط از جمله وزارت راه و شهرسـازی، بنیاد مسکن، سازمان نوسازی باید ساز و کار لازم را برای جلوگیری از هرگونه رانت در نظر بگیرند و قطعاً مجلس هم نظارت‌های لازم را در این زمینه به عمل خواهد آورد.وی در خصوص لایحه بودجه ۱٤۰۱ گفت: مجلس به هیچ عنوان نمی‌خواهد بار اضافی بر دوش دولت بگذارد و اگرهم در بودجه تغییراتی ایجاد شود به منظور رفاه مردم و برای حل مشکلات جامعه است .نماینده مردم پیرانشهر و سردشت در مجلس با اشاره به اینکه ما نمی‌خواهیم بودجه ۱٤۰۱ بودجه‌ای باشد که دولت نتواند آن را اجرا کند گفت: نمی‌خواهیم تنظیم لایحه‌ای که دولت آن را تهیه کرده بهـم بخورد و مطابق با اهداف دولت نباشد.

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه خبرداد

۷۵۰ هزار واحد نهضت ملی مسکن وارد مراحل اجرا و ساخت شد

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی گفت: ۷۵۰هـزار واحد نهضت ملی مسـکن در مراحل مختلف از جمله کلنگ زنی، اجرا و ساخت قرار دارد.به گزارش اقتصادسرآمد،محمود محمودزاده درباره آخرین وضعیت اجـرای طرح نهضت ملی مسـکن،به ایرنا افزود: اکنون بیش از ۲۱۰ هزار واحد آماده کلنگ زنی است که در سفرهای استانی رییس‌جمهوری نیز بخشی از آن از جمله در سفر اخیر به یزد کلنگ‌زنی شـد.وی بیان‌داشت: همچنین ٥٤۰ هزار واحد نیز در مراحل مختلف سـاخت و اجرا قرار دارد.محمودزاده خاطرنشـان‌کرد: در مجموع نزدیک به ۷۵۰ هزار واحد مسکن در مراحل مختلف از جمله آماده کلنگ‌زنی یا ساخت قرار دارد.وی درباره سرنوشت خانه‌دار شدن افرادی که در سـال‌های گذشـته در طرح اقدام ملی مسکن ثبت نام کردند نیز گفت: بر اساس پیشـنهاد وزارت راه و شهرسازی و با این هدف که متقاضیان طرح اقدام ملی مسـکن بتوانند از مزایای طرح نهضت ملی مسکن استفاده کنند، این دو طرح در هم ادغام شد.این مقام مسوول توضیح‌داد: طرح مسکن ملی و نهضت ملی هر رو در قالب یک طرح در حال اجرا و پیشرفت فیزیکی است و همه کسانی که در چند سال اخیر در طرح‌های مسکنی شرکت کردند می‌توانند از مزایای یکسانی برخوردار شوند.معاون مسـکن و سـاختمان وزارت راه و شهرسازی ادامه‌داد: به دلیل تفاوت در میزان تسـهیلات و سایر مزایای طرح نهضت ملی، بسیاری از متقاضیان تقاضا داشتند از مزایای جهش تولید ملی استفاده کنند که اکنون به این تقاضا پاسخ داده شده اسـت.به گزارش ایرنا، از روز ۲۸ مهرماه ثبت‌نام اجرای قانون جهش تولید مسکن در سامانه جامع طرح‌های حمایتی مسکن به نشـانی saman.mrud.ir در ۳۱استان آغاز شده است و تا ۱۵ دی‌ماه ادامه دارد.اسـتفاده نکردن از تسهیلات یارانه‌ای دولتی در بخش مسکن و سبز بودن فرم «ج»، فقدان مالکیت خصوصی، متاهل یا سرپرست خانوار بودن و سابقه دست‌کم پنج سال سکونت در شهر مورد تقاضا، چهار شرط اصلی خواهد بود. درخصوص شـرط تاهل، پنج گروه شامل خانم‌های بالای ۳۵ سال، افراد دارای معلولیت بالای ۲۰ سال، نخبگان علمی، مردان مجرد بالای ٤۵ سال و بیماران خاص، می‌توانند ثبت‌نام کننـد. درباره نداشـتن مالکیت نیز برخی گروه‌های درآمدی در بعضی مناطق بر اساس تشخیص وزارت راه و شهرسازی از این شرط معاف هستند.

گزارش

راه آهن شلمچه-بصره؛ حلقه مفقوده تسخیر بازارهای غرب آسیا

به نظر می رسد هفته جاری با سفر وزیر راه به عراق، قرارداد احداث پل مرزی و ریلی اروند برای تکمیل خط آهن شلمچه-بصره به امضا برسد.

به گزارش اقتصادسرآمد، رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی سه شنبه ۳۰آذر در حاشیه مراسم بهره برداری از ۵۲٦ دستگاه واگن باری و مسافری در جمع خبرنگاران از دستیابی به توافق با عراق برای آغاز احداث راه آهن شلمچه-بصره خبر داد.وی افزود: «هفته آینده (هفته جاری) در عراق قرارداد احداث راه‌آهن شـلمچه-بصره را امضا می‌کنیم. تکمیل این خط می‌تواند ایران را به دریای مدیترانه وصل کند.»

هم از ترانزیت ریلی غافل بوده ایم هم صادرات ریلی

ترانزیت کالا یکی از شـاخص‌های مهم گسترش تجارت و رشد اقتصادی-سیاسی کشورهای واسط است. یکی از منابع اصلی تولید ثروت و قدرت ایران نیز در قرون گذشته عبور کالاهای تجاری کشورهای مختلف از این سرزمین بوده است. با این حال در یکی دو قرن گذشـته ترانزیت ایران به شدت افت داشته و حتی در دهه‌های اخیر نیز موقعیت‌های جدید باعث رشد آن به مقادیر مطلوب نبوده است.

امکان صادرات به سوریه فراهم نیست

ضعف حال حاضر ترانزیت در کشور به قدری است که ایران حتی در مواردی برای ارسال کالاهای صادراتی خود به دیگر کشورها نیز دچار چالش است. از جمله حوزه‌های راهبردی و اقتصادی ایران که معطل چالش لجستیک کالا است، صادرات به سوریه است.

نیاز اعضای جبهه مقاومت به اتصال ترانزیتی با یکدیگر

ایران تنها کشوری بود که در سـال‌های بحران در کنار سوریه ایستاده و انواع کمک‌های مستشاری، نظامی و سیاسی را به این کشور گسیل داشت تا آن را از سقوط به دامن جبهه تکفیری و حامیان آن حفظ کند. این کار باعث تعمیق هر چه بیشتر روابط میان دو کشور شد، به طوری که ایران و سوریه به عنوان مهم‌ترین متحدان هم در منطقه شناخته شدند.

با این حال، این اتحاد راهبردی و امنیتی به حوزه‌های اقتصادی تسری نیافت و در حالی که این کشور پس از شکسـت جبهه تکفیری تحت فشار شدید اقتصادی است، امکان تردد تجاری میان ایران و سوریه وجود ندارد.

در شرایطی که ایران و سوریه تحت تحریم قرار دارند، می‌توانند با استفاده از ظرفیت‌ها و صنایع موجود در دو کشور، نیازهای یکدیگر را برطرف کرده و گام‌های مؤثری در زمینه خنثی سازی تحریم بردارند. این فرصت اما گرفتار عدم وجود مسیرهای ترانزیتی میان ایران و سوریه است.

اهمیت عراق در ترانزیت میان ایران و سوریه

در بُعد زمینی، میان ایران و سوریه تنها کشور عراق قرار دارد. علی رغم آنکه عراق نیز جزو کشـورهای جبهه مقاومت دسته بندی می‌شـود، نه تنها پل اقتصادی میان ایران و سوریه نیسـت، بلکه به عنوان مانعی تجاری میان دو کشور عمل می‌کند.

عراق اجازه هیچ گونه ترانزیت کالا را از خاک خود نمی‌دهد و کلیه کالاهای ورودی از منظر دولت آن وارداتی حساب شده و به واسطه قوانین داخلی از خروج آن جلوگیری می‌کند. بسـیاری از این اقدامات تحت نفوذ آمریکا در شبکه تصمیم سازی دولت این کشور صورت می‌گیرد.

این کشور نه تنها اجازه ترانزیت جاده‌ای از خاک خود به سوریه را نمی‌دهد، بلکه راه آهن شلمچه بصره نیز که سال هاست ساخت آن مورد توافق ایران و عراق قرار گرفته و از سوی ایران پیگیری می‌شود به دلیل کارشکنی‌های این کشور معطل مانده است.

عراق همچنان اجازه ترانزیت از خاک خود را صادر نمی‌کند

اگرچه عراق اواخر سال گذشته ٦ مرز را برای ترانزیت کالا از خاک خود آزاد اعلام کرد، اما ترانزیت میان ایران و سوریه از قلمروی سرزمینی عراق هنوز عملیاتی نشده اسـت. اعلام این مرزها در پی تصویب کنوانسیون TIR در پارلمان عراق صورت گرفت که برخی از مرزهای ایران و سـوریه نیز جزو این موارد هستند.

بر اساس برخی شنیده‌ها از فعالان اقتصادی ایرانی در حوزه عراق، این کشور فعال سـازی ترانزیت را به بعد از پیوسـتن کامل این کشـور به کنوانسیون TIR موکول کرده، هر چند که این کنوانسیون صرفاً پیمانی جهت تسهیل و استانداردسازی ترانزیت میان کشورهای عضو بوده و بدون آن نیز ترانزیت کالا از بسیاری از کشورها انجام می‌شود.

کارشناس اقتصاد حمل و نقل: ستاد توسعه روابط اقتصادی ایران و عراق همچنان دبیر ندارد

در همین رابطه علی ضیایی کارشـناس اقتصاد حمل و نقل در گفت وگو با خبرنگار مهر، عراق را یکی از بزرگترین شرکای تجاری ایران در منطقه دانست و گفت: اکثر حجم تجارت ایران با این کشـور را صادرات غیر نفتی تشکیل می‌دهد و از این حیث آسیب پذیری کمتری در مقابل تحریم‌ها دارد.

وی افزود: با این حال حجم صادرات ایران به عراق در سال‌های اخیر کاهشی بوده و به ٦ میلیارد دلار در سال رسیده است. این موضوع نشان دهنده آن است که نقش راهبردی روابط اقتصادی میان دو کشور از سوی مسئولان امر درک نشده و توجه کافی به آن صورت نمی‌گیرد.

معاون اول رئیس جمهور هر چه سریع‌تر دبیر ستاد روابط ایران و عراق را منصوب کند

ضیایی یکی از مهم‌ترین نهادهای موجود جهت ارتقای تجارت میان دو کشور را ستاد توسعه روابط اقتصادی ایران و عراق عنوان و اظهار کرد: عملکرد این ستاد در سال‌های گذشته پایین‌تر از حد انتظار بوده و در حالی که انتظار می‌رود تا در دولت جدید فصل تازه‌ای در روند کار این نهاد و روابط اقتصادی ایران و عراق به وجود آید، ستاد توسعه روابط اقتصادی ایران و عراق حتی دبیر ندارد.

کارشناس اقتصاد حمل و نقل گفت: پیگیری مسائل اقتصادی که در صدر آن ترانزیت کالا از عراق است وظیفه سـتاد مذکور و سفارتخانه ایران در عراق اسـت. فعالان این حوزه انتظار دارند تا دبیر این ستاد هرچه سریع‌تر توسط معاون اول رئیس جمهور منصوب شود.

سوریه؛ تحت فشار سنگین اقتصادی

معاونت دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه وارد کار شود

وی با بیان اینکه عراق مهم‌ترین پل ترانزیتی میان ایران و سوریه است افزود: این پل ترانزیتی همچنین دسترسی ایران به لبنان و مدیترانه را نیز برقرار خواهد کرد. با این حال عراق همچنان اجـازه ترانزیت کالاهای ایرانی را نمی‌دهد و لازم است تا دستگاه دیپلماسی اقتصادی کشور عزم خود را برای گشودن این مسیر باز کند. در این رابطه اراده سایر دستگاه‌ها برای تأمین امنیت کامیون‌های ایرانی نیز ضروری است.

ضیایی تصریح کرد: در سال‌های اخیر فشار اقتصادی غرب بر سوریه بسیار سنگین شده و این کشور به سختی با این مشکلات دست و پنجه نرم می‌کند. جبهه مقاومت پس از سال‌ها نبرد در سـوریه که به شکست جبهه تکفیری و غربی در این کشور منجر شد، اکنون گرفتار نبرد اقتصادی است. این در حالی است که فعالیت جبهه مقاومت در این حوزه به مراتب کمتر از عرصه نظامی بوده و پیش بینی می‌شود در صورت عدم اتخاذ تصمیمات حیاتی در این رابطه، سوریه بیش از این تاب مقاومت در برابر فشارهای تحریمی را نداشته باشد.

پیشنهاد: تهاتر کالایی میان ایران و سوریه

از جمله مهم ترین این اقدامات راه اندازی مسیر ترانزیتی میان ایران و سوریه جهت مبادلات کالا و تهاتر اقتصادی میان دو کشور است.مهر