

اقتصاد سرآمد

چهارشنبه ۲۶ خرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۸۸

نگاه

گمرک می‌گوید

راهداری در توسعه ترانزیت مدیریت مناسبی ندارد

در حالی که سازمان راهداری مدعی مدیریت بهینه پایانه‌های مرزی است، گمرک می‌گوید راهداری نمی‌تواند در توسعه ترانزیت مدیریت مناسبی داشته باشد. به گزارش اقتصادسرآمدز مهر، بارها و بارها مزیت جغرافیایی ایران در حوزه ترانزیت و قرار گرفتن در کریدورهای شمال-جنوب و شرق به غرب یادآوری شده اما این به تنهایی کافی نیست و باید زیرساخت‌های لازم را برای تبدیل مزیت جغرافیایی به مزیت رقابتی فراهم کرد.
این در حالی است که به دلیل وجود نهادهای متعدد و متکثر که نه تنها امکان همگرایی ندارند بلکه بعضی‌ها چالش با یکدیگر روی می‌آورند، صنعت ترانزیت خصوصاً ترانزیت جاده‌ای در ایران در حال تضعیف روزافزون است؛ به خصوص که رقابتی منطقه‌ای ما برنام‌های بلندمدت برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی و همچنین رابزین با دیگر کشورها را برای جذب بارهای آنها از مسیرهای خود دارند. کارشناسان اقتصاد حمل و نقل معتقدند برای توسعه ترانزیت صرفاً مزیت جغرافیایی کافی نیست و باید سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در بخش‌های مختلف اقتصادی انجام داد که مهمترین آنها ایجاد زیرساخت‌های دسترسی مناسب به آب‌های آزاد، همچنین برقراری رابطه میان کشورهای منطقه با موقعیت‌های جغرافیایی مناسب، توسعه کمی و کیفی ناوگان، افزایش پایانه‌های مرزی و از همه مهمتر ایجاد قوانین و مقررات مناسب و نیز برقراری هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط در بخش ترانزیت است، برای رفع موانع ترانزیت از اهمیت بالایی برخوردار است.

در این میان پایانه‌های مرزی از جایگاه مهمی برای توسعه ترانزیت برخوردارند؛ در حال حاضر ۳۲ پایانه مرزی مجهز تا سال ۸۸ در کشور ایجاد شده است که با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران اگر همه امکانات موجود در پایانه‌های جاده‌ای و ریلی مرزی بسیج شوند می‌توان با استفاده از ظرفیت‌های موجود به توسعه اقتصادی کشور و صادرات و واردات کالا کمک شایان توجهی کرد.

کارشناسان معتقدند در حال حاضر مهمترین موانع ترانزیت در ایران در بخش نرم افزاری، وجود قوانین و مقررات موازی و دست و پاگیر، تشویشات اداری، ژالده، تأخیر فراوان در ترانزیت کالا از مسیر ایران، تعدد سازمان‌های تصمیم گیر و اجرایی در حوزه ترانزیت، اقدامات کنترل‌سی مضاعف و دخالت در وظایف سازمان‌های مذکور بدون هماهنگی با آنها، عدم انطباق مقررات حمل و نقل بین‌المللی و گمرکی ایران با عرف رایج بین‌الملل، نبود تعرفه دقیق و رقابتی برای حمل کالا از مسیر ایران، نگاه جزیرهای سازمان‌های مرتبط با ترانزیت و نبود نگرش کلان و مثبت نسبت به این حوزه و ... بیان می‌کنند.

در حال حاضر دستگاه‌های متعددی مانند وزارت راه و شهرسازی، شامل سازمان پنادر، شرکت راه‌آهن و سازمان راهداری، گمرک ایران، نیروهای انتظامی و دیگر دستگاه‌ها در حوزه ترانزیت دخالت می‌کنند اما متأسفانه تعرفه‌های رقابتی در بخش‌های یاد شده با دیگر زیرساخت‌های کشوری همسایه شب شده تا تعرفه رقابتی نداشته باشیم و تعرفه مثلاً تخلیه و بارگیری کالا در بنادر ایران با بنادر کشورهای منطقه اختلاف زیادی دارد یا اینکه تعرفه حمل ریلی کالا که از سوی شرکت راه آهن اخذ می‌شود نسبت به کشورهای همسایه و رقیب از تعرفه بالاتری برخوردارند.
گذشته از موارد مذکور، معطلی بالای ناوگان جاده‌ای و ریلی ایران برای حمل کالای ترانزیتی، هزینه‌های بالای اخذ روادید از سوی دستگاه‌های ذی ربط، توقف‌های متعدد کامیون‌های ترانزیتی در مسیر ترده جاده‌ای، درنقشه‌های غیرضروری و از سوی وزارت جهاد کشاورزی برای کالاهای خوراکی و غذایی و مشکلات نقل و انتقال پول در کشور ما از دیگر موارد کاهنده توسعه ترانزیت محسوب می‌شود.

با یک طایی معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در گفت و گو باخبرنگار مهر گفت: براساس ماده ۶ مصوبه جلسه هفتم شورای عالی آادری کشور، اداره امور و هماهنگی فعالیت‌های همه پایانه‌های مرزی بر عهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است که نشان می‌دهد این سازمان مدیریت به پایانه مرزی را بر عهده دارد.
و افزود: هماهنگ کردن همه اره واحدهای مستقر در مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور بر عهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است اما در سه سال گذشته بر اساس تصمیم هیئت‌مدیره کشور، مدیریتی پایانه‌های مرزی به گمرک واگذار شده بود که نهایتاً در جلسات هیئت دولت و ستاد هماهنگی اقتصادی دولت به دستور رئیس‌جمهور بار دیگر مدیریت پایانه‌های مرزی به وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری منتقل شد.

طایی به وجود نهادهای متعدد در پایانه‌های مرزی اشاره و اظهار کرد: رکن موفقیت در مدیریت پایانه‌های مرزی، تعامل سازنده بین همه این نهادها است. همچنین باید سازمان راهداری در جمع آوری و اشتراک گذاری اطلاعات فعالیت به نهاد، به مدیریت بهینه پایانه‌های مرزی اقدام کند.

معاون حمل و نقل سازمان راهداری گفت: این سازمان در حال مطالعه الگوهای مختلف مدیریت بهینه پایانه‌های مرزی در کشورهای پیشرو است تا یک ساختار کارآمد برای مدیریت پایانه‌های مرزی کشورمان طراحی و اجرا کند.
وی از دیگر برنامه‌های سازمان راهداری را واگذاری امور تصدی گر ایانه از ستاد مرکزی سازمان راهداری به مدیریتی‌های استانی است تا چابک سازی مدیریت پایانه‌های مرزی افزایش یابد. طایی تأکید کرد: ایجاد سامانه یکپارچه حمل و نقل بین‌المللی با همکاری دستگاه‌های مرتبط در ستاد کار سازمان راهداری است؛ برای تحقق این موضوع، نیاز به یکپارچه سازی خدمات در بخش‌های سخت افزاری و نرم افزاری دارم. به گفته این مقام مسئول در سازمان راهداری، نهادهای بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای شامل اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای (IRU) سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو) و ... نیز یکپارچه سازی مدیریت نهادهای کنترل مرزهای هر کشور تأکید دارند. بنابراین تحقق راه‌اندازی چنین سامانه‌ای به ارتقا جایگاه لجستیکی ایران در مجامع تخصصی بین‌المللی منجر خواهد شد.



پرواز در فرودگاه‌های کشور ۲ برابر شد

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گفت: در ماه‌های فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۰ کل پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نسبت به ماه‌های مشابه سال گذشته ۱۰۰ درصد افزایش یافته‌به گزارش اقتصادسرآمد، سیاوش امیرمکری بیان کرد: فروردین و اردیبهشت امسال در مجموع ۴۸ هزار و ۷۳۵ پرواز با جابه جایی حدود سه میلیون و ۶۳۷ هزار مسافر در فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت انجام شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۱۰۰ درصد و در اعزام و پذیرش مسافر ۷۵ درصد افزایش نشان می‌دهد.امیرمکری افزود: در پروازهای داخلی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۱۰۰ درصد و در اعزام و پذیرش مسافر ۷۱ درصدافزایش وجود داشته است؛ همچنین آمار پرواز و جابه جایی مسافر در پروازهای خارجی و بین‌المللی نیز رشد ۱۰۰ درصدی را نشان می‌دهد.مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران همچنین با بیان اینکه اردیبهشت امسال ۲۳ هزار و ۴۶۴ پرواز با جابه جایی بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار مسافر در فرودگاه های تحت مالکیت شرکت انجام شده است.

بررسی «اقتصادسرآمد» از وضعیت نقشه راه توسعه کشور

آمایش سرزمینی ایران بر روی کاغذ



از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

سرنجام خطوط کلی نقشه راه توسعه سرزمین رجب پناهی کارشناس مسائل اقتصادی و توسعه ای در گفت و گو با روزنامه اقتصادسرآمد در خصوص سند ملی آمایش سرزمین گفت: نیل به توسعه یافتگی در هر جامعه‌ای در وهله اول، مستلزم وجود عزم و اراده ملی برای پیشرفت و تعریف الگوی توسعه متناسب با پیش نویس الگوی اسلامی – ایرانی پیشرفت، بر

محورهایی چون متنوع‌سازی اقتصاد، ارزش آفرینی از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.



از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

از موقعیت مفصلی کشور در شبکه جریان‌های ارتباطی بین‌الملل، فراهم‌سازی عدالت، رفاه و کیفیت زندگی برای همه مردم، پاسداری از منابع طبیعی و محیط زیست، دستیابی به نظام اسکان و فعالیت شبکه‌ای، متعادل، منسجم و برخوردار از امنیت بالنده موجود و نیز نظام حکمرانی توسعه‌گرا و عدالت‌محور تأکید شده است.

پرواز در فرودگاه‌های کشور ۲ برابر شد

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گفت: در ماه‌های فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۰ کل پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نسبت به ماه‌های مشابه سال گذشته ۱۰۰ درصد افزایش یافته‌به گزارش اقتصادسرآمد، سیاوش امیرمکری بیان کرد: فروردین و اردیبهشت امسال در مجموع ۴۸ هزار و ۷۳۵ پرواز با جابه جایی حدود سه میلیون و ۶۳۷ هزار مسافر در فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت انجام شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۱۰۰ درصد و در اعزام و پذیرش مسافر ۷۵ درصد افزایش نشان می‌دهد.امیرمکری افزود: در پروازهای داخلی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در فروردین و اردیبهشت ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۱۰۰ درصد و در اعزام و پذیرش مسافر ۷۱ درصدافزایش وجود داشته است؛ همچنین آمار پرواز و جابه جایی مسافر در پروازهای خارجی و بین‌المللی نیز رشد ۱۰۰ درصدی را نشان می‌دهد.مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران همچنین با بیان اینکه اردیبهشت امسال ۲۳ هزار و ۴۶۴ پرواز با جابه جایی بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار مسافر در فرودگاه های تحت مالکیت شرکت انجام شده است.

بررسی «اقتصادسرآمد» از وضعیت نقشه راه توسعه کشور

آمایش سرزمینی ایران بر روی کاغذ

برنامه های چشم انداز توسعه دیدم می شود اما در عمل اتفاق خاصی نیافتاده است.

تاریخ خطوط کلی نقشه راه توسعه سرزمین این کارشناس مسائل شهری و توسعه‌ای با اشاره به انجام آمایش سرزمینی در دهه ۴۰، اظهار داشت: با وجود اینکه چنین برنامه ریزی شده بود اما نگرش متفاوت است. در دوره دوم از سال ۵۴ تا ۵۶ بود، مطالعات طرح جامع صورت گرفت که مصادف با وقوع انقلاب شد. در دوره سوم از سال ۶۲ تا ۶۸ بود که مطالعات طرح آمایش سرزمینی صورت گرفت که با جنگ هشت ساله مصادف شد. در دوره چهارم از سال ۶۷ تا ۷۶ تا ۸۴ بود که مطالعات نظری به پایه توسعه ملی نسبی مواجه بودیم و این باعث توقف شد. دوره پنجم نیز از ۷۶ تا ۸۴ بود که مطالعات نظری به پایه توسعه ملی مطرح شد که آن هم به دلیل شتاب زدگی و فراهم نبودن بستر با اشکالاتی مواجه شد. دوره ششم از سال ۸۴ کنون ادامه دارد اما با رکود روبرو است.

در این سند موضوع بهره‌گیری حداکثری از مزیت «موقعیت منطقه‌ای ممتاز کشور» در راستای تنوع‌بخشی به اقتصاد و نیز پیوند دادن منافع کشورهای منطقه به ثبات و تعامل با ایران، از طریق راهبرد «تقویت نقش مفصلی کشور در شبکه گذرگاه‌های ترانزیتی منطقه‌ای بین‌المللی» مورد توجه قرار گرفته است. پیوند جریان‌های بین‌المللی شرق به غرب (یک کرمنبد– یک جاده، راه ابریشم، بزرگراه‌های آسیایی، اتصال اروپا با آسیا– EATL، جنوبی آسیا) و شمال به جنوب، فعال‌سازی و تقویت ارتباطات هوایی و دریایی (اعم از فرودگاه‌ها و بنادر)، تجاری‌سازی گذرگاه‌های ترانزیتی منطقه و توسعه زیربناها و رونهای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مراکز لجستیک از مهم‌ترین تدابیر تقسیم‌کنیم و هر کسی هر کاری که در منطقه خواست انجام دهد.

بر روی کاغذ بله، در عمل خیر
رجب پناهی، با اشاره به پیش‌بینی آمایش سرزمینی در اسناد بالادستی گفت: با وجود اینکه چنین پیش‌بینی شده است، اما فقط روی کاغذ مانده است یعنی در تمام

رجب پناهی، با اشاره به پیش‌بینی آمایش سرزمینی در اسناد بالادستی گفت: با وجود اینکه چنین پیش‌بینی شده است، اما فقط روی کاغذ مانده است یعنی در تمام

رجب پناهی، با اشاره به پیش‌بینی آمایش سرزمینی در اسناد بالادستی گفت: با وجود اینکه چنین پیش‌بینی شده است، اما فقط روی کاغذ مانده است یعنی در تمام

رجب پناهی، با اشاره به پیش‌بینی آمایش سرزمینی در اسناد بالادستی گفت: با وجود اینکه چنین پیش‌بینی شده است، اما فقط روی کاغذ مانده است یعنی در تمام

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: کمیسیون عمران در اولین جلسه هفته آتی بحث افزایش لجام گسینخته اجاره بهای منازل و س‌ساز و کار تعدیم قرار دادهای اجاره منازل در شرایط کرونایی را بررسی می‌کند.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد رضا ضرابی یکی بیان کرد: بانوجه به گزارش های میدانی از افزایش لجام گسینخته اجاره بهای منازل در شهرهای مختلف و از س‌سوی دیگر بانوجه به فرا رسیدن فصل تابستان که اکثر جابه جایی ها به تعدیم قرار دادهای اجاره در این فصل اتفاق می افتد، کمیسیون عمران هفته آینده به صورت فوق العاده این موضوع را بررسی خواهد کرد.وی در ادامه اظهار کرد: آمار حاکی از این است که در اردیبهشت امسال نرخ رشد سالیانه اجاره در کل کشور ۳۳ درصد بوده است. این افزایش لجام گسینخته قابل قبول نبوده و کمیسیون تمام تلاش خود را برای کنترل وضعیت سه کار خواهد گرفت. عده‌ای از فرصت پیش آمده در یماهوی انتخابات سوء استفاده کرده اند و هرچور باب میل شان بوده است کرایه منازل را بالا برده اند و متأسفانه برخی از مسائل به حاشیه رفته است.نماینده مردم جهرم در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: کمیسیون عمران در جلسه آتی خود بحث کنترل افزایش لجام گسینخته اجاره بهای منازل و ساز و کار تعدیم قراردادهای اجاره در شرایط موجود را بررسی خواهد کرد.وی در ادامه تأکید کرد: مسئولان دولت تا آخرین روز و ساعاتی که مسئولیت دارند باید پاسخگوی عملکرد خودشان باشند و به وظایف قانونی خودشان عمل نکنند و نگذارند بیش ازاین هزینه های اجاره بها خانواده ها را متأسصل کند. متولیان امر می بایست بر اساس مصوبات ستاد ملی کرونا حوزه مسکن و اجاره بها را مدیریت کنند.به گزارش ایسا، سال گذشته ستاد ملی کرونا با توجه به اپیدمی ویروس کووید ۱۹ در مصوبه‌ای سقف مجاز افزایش اجاره بها در تهران را ۲۵ درصد، سایر کلانشهرها ۲۰ درصد و دیگر شهرها ۱۵ درصد اعلام کرد. در روز ۲۳ خردادماه ۱۴۰۰ نیز در هفتاد و دومین جلسه ستاد ملی کرونا حداکثر سقف افزایش نرخ اجاره که مصباحینه باید افزایش دهند دقیقاً به همین میزان تعیین شد. با این حال آمار رسمی از عدم توفیق سیاستگذار در اجرای این مصوبه حکایت دارد. بانک مرکزی در گزارش اردیبهشت ماه ۱۴۰۰ آمار رشد اجاره‌بها نسبت به ماه مشابه سال قبل در تهران ۳۲.۶ درصد و در دیگر مناطق شهری ۳۶.۳ درصد اعلام کرد.

پیشنهاد وزارت راه به دولت:

فوت راهداران حین خدمت شهادت قلمداد شود

معاون توسعه سازمان راهداری از ارائه طرحی به دولت خبر داد که در صورت تصویب فوت راهداران در حین خدمت به‌عنوان شهید راه خدمت قلمداد شوند.به گزارش اقتصادسرآمد، عباسعلی بنی‌اسدی با بیان که این اقدام به منظور حمایت‌های مادی و معنوی از خانواده‌های این قشر زحمتکش در دستور کار قرار دارد، اظهار کرد: مطابق تبصره ۱ ماده ۴ قانون اصلاح اساسنامه بنیاد شهید و تبصره ذیل ماده یک قانون جامع خدمت‌رسانی به ایثارگران، تعیین مصادیق عملی شهید، مفقودالاثَر، جانباز آزاده و اسیر در چارچوب و قوانین نیروهای مسلح کل نیروهای مسلح تهیه و به تصویب هیات وزیران می‌رسد. وی افزود: لذا از آنجایی که سالیانه تعدادی از عوامل خدوم راهداری در حین عملیات راهداری و خدمت به مردم جان شیرین خود را از دست می‌دهند و خانواده‌های آن‌ها فاقد هرگونه پشتوانه معنوی و مادی می‌شوند و دولت به صورت خاص سازمان متبوع هیچ گونه مجوزی جهت حمایت از آن‌ها ندارد، لذا برای حمایت از خانواده‌های این قبیل همکاران خدمتگزار پیشنهاد مربوطه جهت مسیر مراحل تصویبی به دولت ارسال شده است و امیدواریم که این پیشنهاد مورد تأیید هیات دولت قرار گیرد.

.....

طرح ملی مسکن شهر اندیشه سال ۱۴۰۲ تمام می‌شود

شرکت عمران شهر اندیشه با اشاره به دلیل پیشرفت کند پروژه طرح ملی مسکن این شهر اعلام کرد: این واحد‌ها سال ۱۴۰۲ تحویل خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، روابط عمومی شرکت عمران شهر اندیشه در پاسخ به انتشار مطلبی تحت عنوان «پیشرفت کند پروژه طرح ملی مسکن در شهر جدید اندیشه» دلایل کند شدن روند ساخت این طرح را به شرح زیر اعلام کرده« برنامه اقدام ملی تولید و عرضه مسکن که خرداد سال ۱۳۹۸ توسط وزیر راه و شهرسازی در شهر جدید اندیشه آغاز شد، که سهم شهر جدید اندیشه از این برنامه ۲۵۰۰ واحد بوده که در چند پروژه در دست احداث است.متأسفانه با شیوع ویروس کرونا در کشور از اواخر سال ۱۳۹۸ (حدود ۹ ماه پس از آغاز عملیات اجرایی)، تبعات گسترش و همه‌گیری این بیماری پروژه‌های اقدام ملی تولید مسکن را نیز همانند سایر بخش‌های کشور هدف قرار داده و موجب ایجاد اختلال در اجرای آنها شده است.مطابق مصوبات ستاد ملی مقابله با بیماری کرونا، در زمان فراگیری شهرستان در وضعیت قرمز کرونا، می‌بایست پروژه‌های ساختمانی و کارگاه ها به صورت موقت تعطیل شوند. لذا با عنایت به اینکه شهرستان شهریار (شهر جدید اندیشه) در این مدت چندین بار در وضعیت قرمز کرون قرار گرفته، تعطیلی پروژه ها اجتناب ناپذیر بوده است.از سوی دیگر شرایط نامساعد اقتصادی که ناشی از تحریم‌های بالادستی علیه ملت شریف ایران بوده است نیز موجب شده تا در برخی برهه‌های زمانی، تهیه مصالح ساختمانی مورد نیاز برای پیش برد پروژه ها با وقفه روبرو شده و موجب کندی پیشرفت کار شود.در خصوص پروژه طرح شهر جدید اندیشه نیز باید خاطر نشان کرد در کنار احداث ساختمان های طرح اقدام ملی تولید مسکن، محوطه سازی و احداث خیابان ها و رهیاب شهر جدید اندیشه نیز بر عهده شرکت سازنده این پروژه بوده که همزمانی اجرای آنها بر حجم عملیات اجرایی افزوده و موجب شد تا پیشرفت پروژه در نظر کند به نظر برسد. با بیان لازم به ذکر است که زمان تحویل مسکن های اقدام ملی تولید مسکن شهر جدید اندیشه که نویسنده مطلب مورخ ۱۴۰۰/۳/۱۴ با آن اشاره کرده سال ۱۴۰۲ است و هم اکنون پروژه ها با لحاظ موارد یاد شده مطابق با برنامه زمانبندی شده و با نظارت این شرکت در دست اجرا هستند و این شرکت تلاش دارد تا با یاری پروردگار و تلاش خدمتگزاران مردم، پروژه های در دست اجرا را در اسرع وقت با کیفیت مطلوب به پایان رساند»

.....

ایرانی ها دیگر بزرگ ترین خریدار خارجی مسکن ترکیه نیستند

اتباع عراقی به بزرگ ترین گروه خارجی خریدار خانه در ترکیه تبدیل شدند. به گزارش اقتصادسرآمد از خبرگزاری آناتولی ترکیه، کاهش محدودیت های کرونایی در ترکیه باعث شده تا تمایل اتباع خارجی برای خرید خانه در ترکیه افزایش داشته باشد؛ به گونه ای که طبق اعلام مرکز آمار این کشور، در ماه می، میزان خرید خانه توسط اتباع خارجی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۶.۲ درصد افزایش داشته و در ۱۷۷۶ واحد رسیده است. پس از کاهش ارزش پول ملی ترکیه، جذابیت خرید خانه توسط خارجی ها بیشتر شده است. از کل ۹ هزار و ۱۶۶ واحد فروخته شده، استانبول محبوب ترین شهر برای خرید خانه بوده و طی یک سال اخیر ۱۱ هزار و ۳۵۶ مورد از کل معاملات مسکن صورت گرفته مربوط به این شهر بوده است. پس از استانبول نیز شهرهای آنکارا با ۵۶۵۳ مورد و ازمیر با ۳۲۹۸ مورد، محبوب ترین شهر ها برای خرید خانه در ترکیه بوده اند. به گفته مرکز آمار ترکیه، در ماه می اتباع عراقی با خرید ۳۳۹ واحد خانه، بزرگ ترین گروه بزرگ خریدار خارجی مسکن ترکیه بوده‌اند و ایرانی ها با خرید ۳۳۱ خانه در صدر این ماه قرار گرفته‌اند. شهرودان روسی با خرید ۱۱۹ خانه در ترکیه سومین گروه بزرگ خارجی خریدار مسکن بوده اند. محبوب ترین شهر برای خرید خانه توسط اتباع خارجی در این بازه زمانی استانبول با ۸۱۸ خانه، آناتلیا با ۳۴۱ خانه و آنکارا با ۱۰۶ خانه بوده است. سال قبل در مجموع ۴۰ هزار و ۸۱۲ خانه در ترکیه به خارجی ها فروخته شد که این رقم نسبت به سال قبل از آن، ۱۰.۳ درصد کاهش یافته است. طبق قوانین جدید، اتباع خارجی با خرید خانه‌ای به ارزش ۲۵۰ هزار دلار و بالاتر می‌توانند شهروندی و تابعیت ترکیه را به دست آورند. از زمان تصویب این قانون، خرید خانه توسط اتباع خارجی ها رونق زیادی داشته و تامر اوزرت–مدیر گروه اویوزوترلار– گفت: نوسانات بازار ارز روی بخش مسکن ترکیه هم دارای پیامدهای مثبت و هم منفی بوده اما کاهش ارزش پول ملی باعث ارزان تر شدن خانه‌های پیش چشم خریداران خارجی شده است.

.....

مشکل رانندگان در تامین لاستیک

مدیرکل دفتر حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اعلام کرد که گزارش‌هایی از رانندگان درباره مشکلات آن‌ها در زمینه تامین لاستیک از طریق سامانه کالا دریافت کرده‌ایم و آن را به وزارت صمت انتقال داده‌ایم. به گزارش اقتصادسرآمد، داریوش باقر جوان اظهار کرد: از سال ۱۳۹۷ که مشکلاتی برای رانندگان در تامین لاستیک به وجود آمد سامانه‌ای در سازمان راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترجیحی برای تامین لاستیک به ارز نیمایی تبدیل شد تا ابتدای سال جاری هم سامانه برقرار بود اما تامین لاستیک هم به وزارت صنعت، معدن و تجارت واگذار شد و رانندگان باید از طریق سامانه کالا این وزارتخانه نیازشان را اعلام می‌کردند. البته سال گذشته با دستور وزیر راه و شهرسازی لاستیک‌های وارد شده و موجود در گمرک با ارز ترجیحی در تخصیص شلده و تا هفته‌های اخیر این لاستیک‌های باقی مانده با نرخ ارز ترجیحی در اختیار این وزارتخانه قرار می‌گرفت همچنین در کنار آن لاستیک با استفاده از ارز نیمایی نیز در بازار عرضه می‌شد. باقر جوان با بیان اینکه طی ماه‌های گذشته حدود ۸۰۰ هزار لاستیک باز از راهداری ایجاد کردیم و بر اساس پیمایش رانندگان به آن‌ها حواله لاستیک می‌دادیم رانندگان می‌توانستند از طریق آن حواله لاستیک مورد نیازشان را از محل تولید داخلی با واردات یا نرخ ارز ترجیحی دریافت کنند.وی افزود: تامین لاستیک تا سال گذشته برقرار بوده اما از زمانی که ارز ترج