



اخبار



برخورد قضایی با

سایت‌های غیرمجاز و

گران فروشی بلیت‌هاوپیمایا

در جلسه شورای عالی هواپیمایی، مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی، از تلاش مجدانه همه شرکت‌های دخیل در پروازهای حج از جمله هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، فرودگاه امام خمینی(ره) و تمام عوامل اجرایی که در عملیات رفت پروازهای حج نقش‌آفرینی کردند، تقدیر به عمل آورد. بذریاش اظهار کرد: عملیات حج، عملیات وسیع و گسترده‌ای است که در این شرایط سخت به لطف خدا با زمان بندی مشخص با موفقیت انجام شد. وی تأکید کرد: در عملیات برگشت حجاج نیز بایستی از حداکثر ظرفیت ناوگان بر اساس زمان بندی مشخص استفاده شود که خدمت‌رسانی به زائران بیت عتیق تداوم داشته باشد. از سوی دیگر دستور پیگیری برنامه‌های ارزی و مشکلات بانک مرکزی از سوی وزیرراه و شهرسازی صادر و مقرر شد موضوعات ارزی شرکت‌های هواپیمایی از سوی ریاست سازمان هواپیمایی کشوری پیگیری و تلاش مضاعف برای رفع گلوگاه‌های آن نیز صورت گیرد.

در این جلسه در خصوص نابسامانی های عرضه بلیت و افزایش قیمت ۲۹ درصدی بلیت که خرداد ماه امسال اعمال شد، نیز تبادل نظر شد. در این جلسه با اشاره به انسداد سایت‌های غیرمجاز، آژانس های مختلف و سایت‌های مجازی که خارج از قیمت مصوب بلیت عرضه می‌کنند، مقرر شد به برخی از شرکت‌های هواپیمایی که خارج از آیین‌نامه‌ها عمل می‌کنند، دو هفته فرصت داده شود تا مطابق ضوابط الزامی عمل کنند. همچنین در این جلسه محمد رضوانی فر مدیرکل گمرک جمهوری اسلامی ایران نیز تصریح کرد که تأمین قطعات طی هفته‌های آتی سرعت بیشتری بگیرد.

تهد بانک‌ها در پرداخت

تسهیلات مسکن

سرپرست دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی گفت: از تهدد بانک‌ها در پرداخت تسهیلات مسکن برای سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ حدود ۲۰ درصد به تعهد خود عمل کرده‌اند. آقای نوروزی افزود: با پیگیری مستقیم رئیس جمهور عملکرد بانک‌ها در پرداخت تسهیلات مسکن در ۲ ماه گذشته بهبود یافته است. سرپرست دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی در مصاحبه با خبرنگار خبرگزاری صداوسیما گفت: بعد از مطرح کردن تعلل برخی بانک‌ها در پرداخت تسهیلات حوزه مسکن در جلسه شورای عالی مسکن، چندین جلسه ویژه با حضور همه مدیران عامل بانک‌ها برگزار شد. نوروزی ادامه داد: علاوه بر بانک مسکن، بانک ملی، ملت، تجارت و صادرات همکاری خوبی داشتند و نسبت به پاراسل قراردادهای بیشتری را ثبت کردند.

کریدور فلو- ترکیه هم برای دور زدن کریدور شمال- جنوب از خاک ایران است. وی با بیان اینکه نباید تمام تمرکز خود را بر راه‌آهن رشت- آستارا بگذاریم، یادآور شد: باید بنادر شمالی شامل کاسپین، انزلی، نوشهر و امیرآباد هم فعال شوند تا بار ترانزیتی روس‌ها به جنوب آسیا از طریق بنادر جنوبی ایران صادر شوند. همچنین باید در جنوب ارمنستان حضور فعال‌تری داشته و مراکز تولیدی بزرگ ایجاد کنیم و به سمت تعریض جاده‌ها و بزرگراه‌های محل تردد کامیون‌های ایرانی از این کشور برویم ضمن اینکه باید این موضوع را در نظر بگیریم که روس‌ها بازنده اصلی از ایجاد کریدور زنگزور نیستند و این ما هستیم که از ایجاد این کریدور قافیه را خواهیم باخت.

افت تاریخی ترانزیت در دولت گذشته

محمد جواد شاهیجویی کارشناس حمل‌ونقل ریلی در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» گفت: در حال حاضر بسیاری از کشورها در حال برنامه‌ریزی برای بازنگری در فعالیت‌های حمل‌ونقلی خود بر مبنای کریدورها هستند و دو کشور امارات و قطر نیز در منطقه ما در این حوزه شاخص هستند اگرچه ایران همواره مزیت جغرافیایی استراتژیک ترانزیتی را در خود داشته اما نتایجی چون چسبندگی امنیت و اقتصاد جهانی به کشورهای دارای این موقعیت سبب شده تا سایر کشورها هم به سمت ایجاد کریدورهای ترانزیتی حرکت کنند تا هم ثروت‌آفرینی کنند و هم امنیت سیاسی خود را ارتقا دهند. وی ادامه داد: در دولت گذشته بهای چندانی به موضوع ترانزیت داده نشد و بیشترین افت آمار ترانزیت و افت تاریخی به ۵ میلیون تن در دولت قبل رخ داد اما دولت سیزدهم که به دنبال احیای ترانزیت با اتخاذ رویکرد دیپلماسی منطقه‌ای است با سد بزرگی چون ایجاد کریدورهای موازی از سوی کشورهای منطقه و همسایه ما روبه‌رو شده است. این کارشناس ترانزیت افزود:

بازرگانان معتقدند وقتی صاحب باری از مسیری استفاده کرده و آن را می‌پسندد، به سختی به سراغ تست سایر محورها و کریدورها می‌رود لذا به دلیل تعللی که دولت گذشته داشته، متأسفانه از برخی رقابت‌های منطقه جا مانده، هرچند که با تلاش‌های دولت سیزدهم، ایران در حال دستیابی به دست بالاتر در این رقابت منطقه‌ای است. وی خاطرنشان کرد: در حال حاضر سهیل‌الوصول‌ترین کریدور برای ایران، شمال- جنوب است که تقریباً بی‌رقیب‌ترین محور منطقه‌ای است، هرچند در حوزه کریدور شرق به غرب رقبای ما با تلاش برای ساخت و راه‌اندازی کریدور زنگزور و نیز کریدور ترنس-کاسپین که تا حدودی فعال است، رقبای جدی‌تری پای تلاش‌های ایران نشسته‌اند.

سایر کشورها هم در کریدور شرق به غرب مانند برخی کشورهای عربی منطقه از جمله عراق و اردن تلاش‌هایی از خود بروز داده‌اند اما با همکاری با اتحادیه‌های منطقه‌ای می‌توانیم بارهای کشورهای آسیای میانه را به شبکه‌های زیرساختی ایران منتقل کنیم.

افت تاریخی ترانزیت در دولت گذشته

در دولت گذشته بهای چندانی به موضوع ترانزیت داده نشد و بیشترین افت آمار ترانزیت و افت تاریخی به ۵ میلیون تن در دولت قبل رخ داد اما دولت سیزدهم به دنبال احیای ترانزیت با اتخاذ رویکرد دیپلماسی منطقه‌ای است

عکس: ایران



ترانزیت در دولت گذشته در جازد

بیشترین افت آمار ترانزیت و کاهش تاریخی آن با ۵ میلیون تن در دهه گذشته به ثبت رسید و باعث شد ایران از رقابت ترانزیتی در منطقه به عقب رانده شود

گزارش

برهان محمودی

خبرنگار

در حالی که دولت سیزدهم یکی از اصلی‌ترین منابع درآمدی خود را برای جایگزینی با فروش نفت، ترانزیت قرار داده، اما برخی کشورهای منطقه نیز در حال ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقلی، کاهش تعرفه‌های گمرکی، همسان‌سازی تعرفه‌های ورود و خروج کالا با کشورهای منطقه، رایزنی با کشورهای همسو با خود برای ایجاد کریدورهای ترانزیتی جدید برای دور زدن موقعیت استراتژیک ایران و راه‌اندازی شبکه‌های بزرگراهی، آزادراهی، ریلی و خطوط حمل‌ونقل دریایی مشترک و حتی ترکیبی از این گونه‌های حمل‌ونقلی هستند.

ایجاد راه‌آهن باکو - تفریس - قارص میان سه کشور آذربایجان، گرجستان و ترکیه برای دور زدن ارمنستان از ترانزیت شمال - جنوب و شرق به غرب بزرگترین نمونه این دست تلاش‌ها است.

با این حال دولت سیزدهم در کنار توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، دیپلماسی فعال اقتصادی با همسایگان و کشورهای منطقه را هم در دستور کار دارد؛ عضویت در اتحادیه‌های اقتصادی منطقه که نمونه عالی آن اتحادیه اوراسیا و همسان‌سازی تعرفه‌های گمرکی با کشورهای عضو این اتحادیه برای انتقال بخشی از بارهای ترانزیتی این کشورها به شبکه‌های زیرساختی ایران است، سبب شده بود

تا سال گذشته رکورد ترانزیت از خاک ایران (اعم از ریلی و جاده‌ای) شکسته شود. همچنین در سفر اخیر بن فرحان وزیر خارجه عربستان به ایران و نیز سفر معاون وزیر امور خارجه کشورمان به جده برای راه‌اندازی دفتر نمایندگی ایران در این کشور، مذاکراتی برای اتصال ریلی ایران و عربستان از طریق عراق مطرح شده بود. این در حالی است که در دولت گذشته کارشناسان بارها نسبت به برنامه عربستان با پشتیبانی آمریکا برای اتصال کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از روش شبکه ریلی جهت انتقال انرژی (نفت خام) از طریق ریل به بنادر جنوبی دریای عمان برای دور زدن تسلط ایران در تنگه هرمز هشدار داده بودند ولی این دیپلماسی فعال دولت سیزدهم بود که برای خنثی کردن این مخاطره ترانزیتی، ابتکار پیوستن ایران به شبکه حمل‌ونقلی جنوب خلیج فارس را کلید زد.

همچنین در حالی که دولت قبل برای ایجاد راه‌آهن شلمچه - بصره تعلل‌های زیادی کرده و سبب شده بود ترکیه و عراق برای ایجاد شبکه ریلی از بندر فاو به ترکیه به تقاهم برسند، اما دولت سیزدهم توانست با پیگیری‌ها در سطوح بالای مدیریتی از جمله در دیدارهایی که آیت‌الله رئیسی با نخست‌وزیر و همتای عراقی خود داشت، ساخت شبکه راه‌آهن شلمچه - بصره را نهایی و عملیات اجرایی آن را در آینده نزدیک آغاز کند. امضای قرارداد سرمایه‌گذاری روسیه در ساخت راه‌آهن رشت - آستارا جهت اتصال راه‌آهن ایران به آذربایجان و سپس روسیه و نیز تکمیل راه‌آهن رشت - بندر کاسپین طی چند ماه آتی برای

تکمیل کریدور ترکیبی ریلی - دریایی شمال، جنوب میان ایران و روسیه، یکی از مهم‌ترین اقدامات ترانزیتی دولت سیزدهم است.

رقابت همسایگان

با این حال نباید از برخی اقدامات کشورهای همسایه شمال غربی ایران برای دور زدن کشورمان از ترانزیت شرق به غرب با ساخت کریدور زنگزور غافل شد. بالاترین مقام ارشد همسایه شمال غربی کشورمان اخیراً در اظهاراتی گفته است کریدور زنگزور میان این کشور و آذربایجان را خواهیم ساخت و احداث این کریدور به سود ایران است؛ این در حالی است که برخی کارشناسان نسبت به برخی نیت‌های سوء سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در احداث این کریدور هشدار داده‌اند.

احسان موحدیان کارشناس ترانزیت در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» در این باره گفت: رئیس‌جمهور این کشور همسایه شمال غربی برای رفع بحرانی‌هایی که

خصوصاً در بخش‌های اقتصادی با آن روبه‌روست، بهترین راه را در این می‌بیند که کریدورهایی که به ابتکار کمربند-راه چین کمک می‌کند، تکمیل کند، به این صورت که تمام کریدورهایی که چین را به اروپا متصل می‌کند از مسیر ترکیه عبور دهد. وی ادامه داد: برخی معتقدند که این اتفاق به سود چین و روسیه و کشورهای آسیای میانه است حال آنکه این اتفاق حتی به ضرر این کشورها هم هست.

موحدیان گفت: ایران تنها رقیب جدی تمدنی ترکیه در منطقه است و اگر این کریدور را راه‌اندازی کند، می‌تواند ایده ایجاد کشورهای ترک‌زبان را عملی کند؛ در حال حاضر راه‌آهن باکو-تفریس-قارص فعال و کریدور میانی شرق به غرب با این خط آهن تقویت شده است اما اصرار همسایه شمال غربی ایران به راه‌اندازی کریدور زنگزور تنها با بهانه‌های اقتصادی قابل توجیه نیست و به نظر می‌رسد دستیابی به اهداف امنیتی- سیاسی هم پشت آن باشد؛



برش

حفظ سهم ایران از ترانزیت منطقه

کارشناس حمل و نقل: برای آنکه مزیت جغرافیایی ایران حفظ شود باید زیرساخت‌های ریلی مهم شامل چابهار- زاهدان، رشت- آستارا و رشت- بندرکاسپین، اینچه برون به شاهرود و... تکمیل شود، همچنین برخی محورها ریلی موجود باستانی بوده و ریل موجود کشتش حمل بار در مقیاس‌های ترانزیتی را ندارد که باید بازسازی شوند. نزدیک ۹۰ سال است که ریل ما از مرز رازی به راه‌آهن ترکیه متصل است که به دریاچه وان می‌رسد و متوقف می‌شود؛ این در حالی است که ترکیه یک شبکه ریلی دیگر دارد که به راه‌آهن سراسری اروپا متصل است و باید با رایزنی‌های سیاسی و دیپلماسی اقتصادی، ترک‌ها را متقاعد به اتصال راه‌آهن ایران به شبکه سراسری راه‌آهن ترکیه کنیم. در این صورت است که می‌توانیم اقتدار ترانزیتی خود را در منطقه حفظ کنیم

شناسایی بنگاه‌های متخلف ادامه دارد

در دو ماه گذشته ۹۵۰ مشاور املاک غیرمجاز در شهر تهران شناسایی شده است

گزارش خبری

ساماندهی بنگاه‌های املاک بخشی از برنامه ساماندهی بازار مسکن و اجاره است که از اواسط اردیبهشت در تهران و سپس در مناطق و شهرهای دیگر شروع شده است. با توجه به نقش مشاوران املاک بر تحولات قیمتی در بازار مسکن، شناسایی بنگاه‌های متخلف که در بازار تأثیر منفی دارند، در اولویت برنامه ساماندهی بازار مسکن قرار گرفته است. دستگاه‌های مختلف به‌صورت هم‌زمان بر عملکرد مشاوران املاک

نظارت دارند و تخلف آنها را به مراجع قانونی و قضایی گزارش می‌دهند. دبیر اتحادیه مشاوران املاک در خصوص اجرای برنامه ساماندهی مشاوران املاک از شناسایی ۹۵۰ مشاور املاک غیرمجاز در شهر تهران خبر داد و گفت: برای برخورد قانونی، اسامی این واحدا به اداره امکان اعلام شده است. سعید لطفی با اشاره به فعالیت غیرمجاز واحدهای مشاور املاک در شهر تهران، اظهار کرد: اتحادیه املاک زیر نظر قانون نظام صنفی است و رأساً نمی‌توانیم واحد صنفی-متخلف-را پلمب کنیم، بر این اساس بنگاه‌های

املاک غیرمجاز را شناسایی و آنها را به اداره امکان معرفی می‌کنیم. وی تصریح کرد: برخی از این بنگاه‌های املاک بزرگ هستند، بنگاه دوطبقه با مساحت ۱۸۰ مترمربع، وقتی بنگاه‌هایی به این بزرگی را می‌بینیم، می‌گوییم مگر می‌شود این جواز نداشته باشد؟! وی بیان کرد: مردم باید از مشاوران املاک درخواست جواز کنند و بعد ببینند آیا به همان آدرس است که در جواز نوشته شده است و بعد تاریخ انقضا باید چک شود، ضمن اینکه کسی که صاحب جواز است باید در بنگاه حضور داشته باشد.

دبیر اتحادیه مشاوران املاک گفت: بنگاه‌هایی که بدون مجوز هستند تخلفاتی مانند اضافه‌دریافت، اجاره مال غیر، فروش مال غیر و... دارند که طبق ماده ۲۸ قانون نظام صنفی با آنها برخورد می‌شود و پلمب می‌شوند. مهم‌ترین تخلف بنگاه‌های معاملات املاک نداشتن مجوز و عدم ارائه کد رهگیری است. براساس ماده ۱۸ قانون جهش تولید مسکن، بنگاه‌های مشاور املاک و موجران و مالکان مکلف به دریافت کد رهگیری از سامانه ثبت معاملات املاک و مستغلات هستند. بنگاه‌های معاملات املاک غیرمجاز



یکی از دلایل افزایش غیرواقعی و سوداگرانه قیمت مسکن هستند. به گفته سیاستگذاران بخش مسکن، با هدف جلوگیری از ارائه قیمت‌های