

اخبار



۶ میلیون خانوار مستأجر در کشور داریم

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: در حال حاضر ۶ میلیون خانوار مستأجر در کشور داریم که طی ۱۰ سال آینده تعداد آنها بیشتر هم می‌شود. هادی عباسی گفت: مطالعات طرح جامع در خصوص مسکن انجام شده است که طبق ارزیابی‌های صورت گرفته ۶ میلیون خانواده مستأجر در کشور داریم و تعداد واحدهای فرسوده هم ۸ میلیون واحد مسکونی می‌رسد. به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، تا ۱۰ سال آینده ۱۲ میلیون زوج جوان در کشور داریم که نیازمند مسکن هستند و ممکن است همین امر تعداد مستأجران را در کشور افزایش دهد. وی افزود: همچنین طبق بررسی‌های انجام شده ۳ میلیون جوان بالای ۳۰ سال داریم که ازدواج نکرده‌اند و این عدد و بررسی‌ها به طور قطع باید در آمارهای مسکن کشور محاسبه و در نظر گرفته شود و روی این میزان آمار ساعت‌ها تحقیق و مطالعه کرد.

پیشرفت

۵۵.۵ درصدی نهضت ملی مسکن پدیدس

مدیرعامل شرکت عمران پردیس از پیشرفت فیزیکی ۵۵.۵ درصدی نهضت ملی مسکن این شهر خبر داد و گفت: خرید و فروش امتیاز نهضت ملی مسکن ممنوع بوده و غیرقانونی است. خلیل محبت‌خواه با یادآوری اینکه واحدهای طرح اقدام ملی مسکن پردیس به نهضت ملی مسکن تبدیل شده است، اظهار کرد: براین اساس واحدهای مذکور از تسهیلات ۵۵۰ میلیون تومانی نهضت ملی مسکن استفاده می‌کنند. ۲۰۴۳ واحد نهضت ملی مسکن در پردیس در دست ساخت است. وی با اشاره به اینکه میانگین ارزیابی متقاضیان این واحدها حدود ۴۰۰ میلیون تومان است، گفت: بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته واحدهای نهضت ملی مسکن پردیس تا آخر سال آینده تکمیل و تحویل می‌شود. خرید و فروش امتیاز این واحدها ممنوع بوده و غیرقانونی است. در صورت مشاهده معامله امتیاز، با فرزندندان برخورد قانونی صورت می‌گیرد.

انعقاد ۳۶۰ قرارداد

سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی در بنادر کشور

حسین یداللهی، مدیرکل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به انعقاد بیش از ۳۶۰ قرارداد با بخش غیردولتی در بنادر کشور گفت: فرایند جذب سرمایه‌گذار با نگاه شفاف‌سازی حداکثری، تسهیلگری مراحل اداری، بهره‌مندی از فضای مزایده‌ای و فراخوان‌های عمومی در راستای توسعه دریامحور در دستور کار سازمان بنادر قرار دارد. این مسئول با بیان اینکه کشورهای خارجی و پیشران در حوزه جذب سرمایه‌گذار در بنادر نیز با همین رویه پیش‌رفته‌اند، اظهار داشت: در طول زمان هر چه فرصت‌های واگذاری اراضی محدودتر شد، تلاش بر این بود از منابع محدود استفاده بهینه شود و بهترین متقاضیان و فعالان اقتصادی برای سرمایه‌گذاری و جذب بار با استراتژی توسعه دریامحور انتخاب شوند.



عکس: علی محمدی / ایران

تغییر اولویت‌ها برای رشد ترانزیت

گفت‌وگو

تجاری‌سازی کریدورهای ترانزیتی مهم‌ترین عامل رشد ترانزیت و جذب بار است. تجاری‌سازی کریدورها نیز علاوه بر توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها به عوامل متعددی وابسته است که نبود این عوامل، سهم کریدورهای ترانزیتی ما از حمل بار را نسبت به ظرفیت موجود، پوشش نمی‌دهد. خسرو سربانی مدیرکل ترانزیت، لجستیک و امور توافقنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»، با اشاره به برنامه‌های ارتقای ترانزیت، اولویت‌های دستیابی به این هدف را تشریح کرد.

● دولت رشد ترانزیت را به عنوان یک راهبرداقتصادی دنبال می‌کند، ظرفیت‌های این راهبردی نیز در کشور وجود دارد اما با توجه به ظرفیت‌ها، ایران سهم زیادی از ترانزیت در منطقه ندارد. دلیل آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

رشد ترانزیت فقط مربوط به حمل‌ونقل نیست. اگر بخواهیم نحوه عملکرد ترانزیت را سطح‌بندی کنیم، لایه اولیه ترانزیت، لجستیک و حمل‌ونقل و لایه دوم یا لایه بیرونی ترانزیت، تجارت و جابه‌جایی کالا است. در موازات این دولا به بحث‌های جابه‌جایی مالی، اسنادی و بسیاری موضوعات دیگر را نیز باید ببینیم. مشکل ساختاری ما در حوزه ترانزیت، کم‌توجهی به لجستیک حمل‌ونقل و افراد آموزش دیده‌ای که باید در این عرصه حضور داشته باشند، است، در مقایسه با کشورهای همجوار، افراد آموزش دیده برای رهبری لجستیک و حمل‌ونقل را نداریم.

● ایران محور کریدور شمال- جنوب است. ظرفیت بالایی برای این کریدور بخصوص در وسایل اخیر ایجاد شده است، اما فاصله میزان تحقق ترانزیت با ظرفیت

موجود هنوز هم زیاد است. برای کاهش این فاصله چه راهکارهایی را باید دنبال کرد؟

از دلایل سهم کم کریدور شمال - جنوب در ترانزیت، می‌توان به غیبت برنامه‌های راهبردی اشاره کرد. در هیچ سطحی برنامه‌ای برای ارتقای ترانزیت ارائه نشده است. مطالعات مختلفی درخصوص برنامه افزایش ترانزیت ارائه شده است، در سال‌های گذشته وزارت راه و شهرسازی مطالعه ارزشمندی درخصوص شناسایی آسیب‌های ترانزیت را انجام داد اما شناسایی آسیب به‌تنهایی کافی نیست، باید راهبردی تدوین شود تا بتوان تناژ

افزایش داد و آمار بالاتری از میزان کنونی را شاهد باشیم. در ماه‌های اخیر بحثی بسیار مورد توجه قرار گرفته است، بعد از اینکه مسیر ترانزیتی توسط کشورهای همسایه معرفی می‌شود، بلافاصله برخی آن را توطئه دشمن می‌دانند، درحالی که این اقتصاد حمل‌ونقل است که سبب می‌شود مسیر ترانزیتی نسبت به مسیر دیگر در بازار رقابتی، در جایگاه بالاتری بایستد. در سایه فقدان یک راهبردی برای ارتقای ترانزیت، شاهد این هستیم که افراد مختلف، تناژ متفاوتی از ترانزیت

باید منجر به اتصال ریلی شود؟ یا در داخل کشور زیرساخت‌ها بدون توجه به منافع ملی ایجاد شود؟ در سال‌های گذشته شاهد بودیم برخی زیرساخت‌هایی که در اولویت نبودند، اجرا شدند. از دیدگاه کارشناسی، قائل به‌اسم‌گذاری کریدورهای مختلف ترانزیتی مانند شمال- جنوب شرق - غرب نیستیم. مسأله اصلی این است که هریک از نهادهای درگیر در ترانزیت کالا، نقش خود را درست ایفا کنند. چه فرقی می‌کند کانتینری که در بندر تخلیه می‌شود در مسیر کدام کریدور باشد این محموله باید در اسرع وقت و با کمترین هزینه از قلمرو کشور عبور داده شود.

● در برنامه هفتم توسعه ناگاه ویژه‌ای به ترانزیت شده است. این برنامه چه ویژگی‌هایی برای توسعه حمل‌ونقل و ترانزیت دارد؟

در سال‌های گذشته دچار خوشبینی بیش از اندازه نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران شدیم که موجب جدی گرفته نشدن ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی برای رقابت ترانزیتی با سایر کشورهای منطقه است. مسلماً روابط سیاسی و اقتصادی بین کشورها نقش بسیار اساسی برای ارتقای ترانزیت یا ارتقای جایگاه ترانزیت ایران دارد و بهره‌برداری از استعدادها ترانزیتی کشور زمانی به‌کمال می‌رسد که روابط اقتصادی ایران با کشورهای هدف در زمینه‌های سیاسی تجاری و اقتصادی توسعه یافته باشد.



از دلایل سهم کم کریدور شمال - جنوب در ترانزیت، می‌توان به غیبت برنامه‌های راهبردی اشاره کرد. در هیچ سطحی برنامه‌ای برای ارتقای ترانزیت ارائه نشده است. مطالعات مختلفی درخصوص برنامه افزایش ترانزیت ارائه شده است، در سال‌های گذشته وزارت راه و شهرسازی مطالعه ارزشمندی درخصوص شناسایی آسیب‌های ترانزیت انجام داد، اما شناسایی آسیب به‌تنهایی کافی نیست، باید راهبردی تدوین شود تا بتوان تناژ کالاهایی که از قلمرو ایران عبور می‌کند را افزایش داد و آمار بالاتری از میزان کنونی را شاهد باشیم

در برنامه هفتم توسعه، تشکیل شورای عالی ترانزیت پیش‌بینی شده است. فقدان این شورا، نقصان اساسی در حوزه حمل‌ونقل این است که به‌جای شورای عالی ترانزیت که خواسته سال‌های قبل بوده، می‌بایست شورای عالی لجستیک در کشور داشته باشیم. چون تفاوتی بین کالاهای ترانزیتی، کالاهای صادراتی و کالاهای وارداتی نیست. چرا باید سعی کنیم کالای ترانزیت از قلمرو کشور با کمترین هزینه عبور کند اما هزینه حمل‌ونقل کالای وارداتی یا صادراتی بالاتر از کالای ترانزیتی باشد؟

ترانزیت زنجیره تأمین است که هر دو سر آن در خارج از کشور است فرستنده و دریافت‌کننده کالا در کشور نیست اما در واردات و صادرات یک‌سر زنجیره تأمین در داخل واقع شده و تولیدکننده، صادرکننده، واردکننده و مصرف‌کننده، ذی‌نفعان اصلی هستند که می‌بایست در اولویت تجارت کشور باشند و حتی هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک‌اگر برای آنها کمتر از ترانزیت نباشد، باید با آن برابر باشد.

برای مثال اگر در نظر بگیریم از یک کشوری کالایی را به یک کشور هدف ترانزیت می‌کنیم و صادرکننده ما هم همان کالا را به کشور هدف صادر می‌کند، بنابراین به لحاظ حمل‌ونقلی نباید هزینه ترانزیت کالای مشابه کمتر از هزینه حمل کالای صادراتی باشد. اگر هزینه ترانزیت کمتر از هزینه حمل کالای صادراتی باشد، در بازار هدف کالایی که ما ترانزیت کردیم به لحاظ هزینه‌های تمام شده قیمت پایین‌تری دارد و می‌تواند از نظر رقابتی، بازار را نسبت به کالای صادراتی خودمان، از آن خودش کند.

تأکید می‌کنم که دیدگاه‌ها و رویکردها در خصوص ترانزیت باید تغییر کند و باید ایده‌ها و ابتکار عمل‌های بهتری را ارائه دهیم تا بتوانیم در زنجیره ارزش جهانی جایگاه خودمان را افزایش دهیم و با ارائه طرح‌های ترانزیتی و برنامه‌های راهبردی جایگاه کشور را ترانزیت منطقه ارتقا دهیم. در بنادر کشور ظرفیت‌های کافی هم برای کالاهای ملی و هم برای کالاهای ترانزیتی وجود دارد و از این منظر جای هیچ نگرانی نیست. زمان آن فرا رسیده تا از اینکه برای رشد ترانزیت فقط بر این موضوع که ایران چهارراه و شاهراه ترانزیت با کمترین هزینه و زمان است، تکیه کنیم، فراتر برویم و با واقع‌بینی بیشتر، برنامه‌های عملی برای رشد ترانزیت ارائه کنیم.



چگونه با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در منطقه، ارتقای ترانزیت اتفاق می‌افتد؟

برش

در سال‌های گذشته دچار خوشبینی بیش از اندازه نسبت به موقعیت ترانزیتی ایران شدیم که موجب جدی گرفته نشدن ضرورت برنامه‌ریزی راهبردی برای رقابت ترانزیتی با سایر کشورهای منطقه است. مسلماً روابط سیاسی و اقتصادی بین کشورها نقش بسیار اساسی برای ارتقای ترانزیت یا ارتقای جایگاه ترانزیت ایران دارد و بهره‌برداری از استعدادها ترانزیتی کشور زمانی به‌کمال می‌رسد که روابط اقتصادی ایران با کشورهای هدف در زمینه‌های سیاسی تجاری و اقتصادی توسعه یافته باشد.

۲۰۰ هزار واحد نهضت ملی مسکن در شهرهای

جدید وارد فرایند ساخت شد



مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید با اعلام اینکه در حال حاضر ۱۴۰ هزار واحد نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید در حال ساخت است از عملیاتی شدن فرایند ساخت ۲۰۰ هزار واحد مسکونی خبر داد. علیرضا جعفری روند اجرای نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید را تشریح کرد و گفت: هم‌اکنون ۱۴۰ هزار واحد نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید در حال ساخت است. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: با مجموع مدل‌های مختلف مشارکت، پروژه‌های خودمالکی و همچنین صدور پروانه، تعداد واحدهای در دست اجرای نهضت ملی در سراسر کشور به ۲۰۰ هزار واحد رسیده است. جعفری توضیح داد: تعدادی از واحدهای نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید تکمیل شده است و در حال آماده‌سازی و تکمیل زیرساخت‌ها و محوطه‌های آن هستیم که در ۳ ماهه ابتدای سال آتی تحویل خواهد شد. طرح نهضت ملی مسکن از جمله طرح‌های کلان دولت سیزدهم است که براساس آن،

اتمام ۱۰۰ پروژه نیمه‌تمام در حوزه بازآفرینی شهری



مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با بیان اینکه تمرکز شرکت در کنار نوسازی مسکن، اتمام پروژه‌های نیمه‌تمامی است که منجر به ایجاد نشاط و شادی ساکنان این بافت‌ها می‌شود، اظهار کرد: طبق بررسی‌های انجام شده تا پایان سال مالی ۱۴۰۲ می‌توانیم ۱۰۰ پروژه را به بهره‌برداری برسانیم. محمد آیینی، معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: اکنون بیش از ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار بنای ناپایدار در کل کشور وجود دارد و در صورت عدم شتاب‌بخشی به نوسازی بافت‌های فرسوده هریک به عنوان یک بمب ساعتی به شمار می‌رود که در مواقع بحران‌های طبیعی مانند سیل و زلزله جان تعداد زیادی از هموطنان را در معرض خطر قرار می‌دهد. مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران یکی از مهم‌ترین راهبردهای این شرکت را در کنار همکاری با شهرداری‌ها و سیستم بانکی، تدوین بسته‌های تشویقی برشمرد و گفت: تدوین بسته تشویقی ۱۹ بندی کالبدی که سال گذشته به تصویب شورای عالی مسکن و شهرسازی رسید، نقش مهمی در افزایش نوسازی دارد و اکنون چند بسته تشویقی دیگر از جمله بسته تشویقی بافت‌های تاریخی و نما و منظر شهری بافت‌های فرسوده در دست تهیه و تدوین قرار دارد و هدف این است که در حوزه کیفی و