

**گروه اقتصادی** –امین ترغف درباره راه‌اندازی کریدور اقتصادی چین–پاکستان (CPEC) و اثر گذاری آن بر سایر کشورهای منطقه به ویژه بر جاپهار و بندر شهید بهشتی اظهار داشت:
را ابتدا بایدسد به این موضوع توجه داشته باشیم که حمل و نقل یکی از شئون اقتصاد است. کشور چین پس از اینکه پروژه ابتکار BRI (کمربند و جاده) را مطرح کرد به دنبال آن چند کریدور اقتصادی هم تعریف شد که این کریدورهای اقتصادی مانند قلاب هایی عمل می‌کنند که به توسعه اقتصادی چین فراتر از مرزهای جغرافیایی خود کمک خواهد کرد.

وی افزود: یکی از این کریدورهای اقتصادی مسیر چین– پاکستان است، دیگری میریو است که از روسیه می‌گذرد و همچنین مسیر دیگر آسیای مرکزی تعریف شده که و از ایران می‌گذرد.
چین تمام این مسیرها را به عنوان مجموعه کریدورهای اقتصادی در قالب پروژه BRI تعریف کرده‌است.
مدیرکل تجاری سازی و تشکیکل‌های وزارت راه و شهر سازی با تاکید بر اینکه سرمایه گذاری چین در پاکستان تنها در بخش حمل و نقل نیست و در تمام شئون اقتصادی پاکستان در حال سرمایه گذاری است، گفت: چین سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی، زیرساخت‌های اقتصادی و تولید در پاکستان آغاز کرده است و ساخت بندر گودار جزئی از برنامه‌های چین در این کشور است. ترغف تاکید کرد: مسیر چین–

پاکستان یک کریدور اقتصادی است حال اینکه در ایران کریدور اقتصادی نداریم که بخواهیم با این مسیر مورد مقایسه قرار دهیم. ایران دارای مسیرهای حمل و نقلی است که تمام آنها ویژگی کریدور را ندارند. هر چند مسیر حمل و نقلی از جاپهار به افغانستان یا به سمت شمال تعریف شده‌اند اما کریدور ترانزیتی به معنای مجموعه‌ای از مسیرها، فرایندها، مقررات تجاری و ضوابط تجاری بین چند کشور است که به تمام این مجموعه کریدور گفته می‌شود.

وی با بیان اینکه انتظارات ما از کریدور به تعریفی نازل از مسیر حمل و نقلی شده اظهار داشت: مسیر حمل و نقلی جاپهار با کریدور اقتصادی چین– پاکستان ماهیت یکسان ندارند چراکه توسعه اقتصادی چین–پاکستان بسیار توسعه یافته‌تر است.
دبیر شورای سلماندهی مبادی ورودی و خروجی کشور–بیابان اینکه باید باور و انتظار خودمان را از موضوعات مربوط به کریدورها تغییر دهیم، ادامه داد: انتظارات ما در مشارکت با سایر کشورها باید به این سمت تغییر کند که در نتیجه حمل و نقل توسعه اقتصادی در کشورمان ایجاد شود. این هدف زمانی محقق می‌شود که بتوانیم موانع تجای و تبادلات مالی را برطرف سازیم. در این شرایط است که از مسیر حمل و نقل و ترانزیت، توسعه پایدار ایجاد می‌شود. در این شرایط است که جابه جایی بار از بندر جاپهار به ظرفیت آسمی خود می‌رسد یعنی باید از تمام ظرفیت ۸۵ میلیون تن بندر شهید بهشتی استفاده شود و در این صورت است که اقتصاد جاپهسار و فراتر از آن، منطقه مکران متحول می‌شود. ترغف در پاسخ به این سوال که آیا بدون رفع تحریم‌ها و پیوستن به



**مدیرکل تجاری سازی و تشکل‌های وزارت راه:**

## هزینه ارسال بار به بندار ایران افزایش یافته است

مدیر کل تجاری سازی و تشکل های وزارت راه اظهار داشت: تجار باید اطمینان خاطر داشته باشد که بار با حداقل ریسک به مقصد می‌رسد، حال اینکه بندار و خطوط کشتیرانی ایران تحت تاثیر تحریم‌ها قرار گرفته‌اند از این رو هزینه ارسال بار به بندار ایران افزایش یافته در نتیجه مزایای رقابتی ایران کاهش پیدا کرده‌است.

پیمان‌هایی مانند شانگهای می‌توان این اهداف را عملیاتی کرد، گفت: تا زمانی که با محدودیت‌هایی مانند تبادلات مالی و … مواجه هستیم، کشورمان پر ریسک محسوب می‌شود. ترانزیت به معنای حداقلی آن یعنی یک تاجری

نتیجه ماند و تعیین تکلیف نهایی در این نشست‌ها به آینده‌ای موکول شد که گویا تا کنون زمانش فراتر رسیده است.
حالا و باسوی کار آمدن وزیر جدید راه و شهر سازی هم خبر جدیدی در این باره نشده اما روز گذشته اظهاراتی مطرح شد که ابهاماتی درباره قیمت بلیت هواپیما به وجود آورد.
رستم قاسمی –وزیر راه و شهر سازی– در حاشیه مراسم تودیع و معارفه مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به سوالاتی مبنی بر اینکه چرا تاکنون

نتیجه ماند و تعیین تکلیف نهایی در این نشست‌ها به آینده‌ای موکول شد که گویا تا کنون زمانش فراتر رسیده است.
حالا و باسوی کار آمدن وزیر جدید راه و شهر سازی هم خبر جدیدی در این باره نشده اما روز گذشته اظهاراتی مطرح شد که ابهاماتی درباره قیمت بلیت هواپیما به وجود آورد.
رستم قاسمی –وزیر راه و شهر سازی– در حاشیه مراسم تودیع و معارفه مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در پاسخ به سوالاتی مبنی بر اینکه چرا تاکنون

گروه اقتصادی – به نظر می‌رسد بی‌میلی بانکها در پرداخت تسهیلات ساخت مسکن در سال جاری نیز دیده می‌شود؛ تا جایی که صدای نمایندگان مجلس درآمد. این در حالی است که مطابق قانون بودجه ۱۴۰۰ بانکها باید وامهای ۲۰ ساله به حوزه ساخت و ساز پرداخت‌کنند.

با گذشت حدود هفت ماه از سال جاری ظاهرا هنوز بانکها به تکلیف خود در ارائه انواع تسهیلات ساخت و نوسازی مسکن مطابق قانون بودجه ۱۴۰۰ عمل نمی‌کنند تا جایی که نمایندگان مجلس در نامه ای به صالح آبادی –رئیس کل بانک مرکزی– ضمن آشناء به عدم اجرای کامل و صحیح جزء ۱۱ بندالف جدول ۱۸ قانون بودجه سال ۱۴۰۰ خواستار پیگیری و نظارت جدی بر این موضوع شدند. طبق جزء ۱۱ از بند الف تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۱۴۰۰ گلبه بانکها و مؤسسات اعتباری غیربانکی موظفند برای احداث و نوسازی چهارصد هزار واحد مسکن روستایی و شهری در شهرهای کمتر از بیست و پنج هزار نفر جمعیت و هشتصد هزار واحد مسکن شهری (با اولویت محلات و مناطق محروم) نسبت به پرداخت سه میلیون و ششصد هزار میلیارد ریال (۳۶۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰)

مدیرکل غله و خدمات بازرگانی هرمزگان:

### اقتصادی

اهمیت است. تجار باید اطمینان خاطر داشته باشند که بار با حداقل ریسک به مقصد می‌رسد، حال اینکه ناشی از تحریم‌ها بندار و خطوط کشتیرانی ایران تحت تاثیر قرار گرفته‌اند از این رو هزینه ارسال بار به بندار ایران افزایش یافته در نتیجه مزایای رقابتی ایران کاهش پیدا کرده‌است.

وی با تاکید بر اینکه تجارت به بستتر کم تنش نیاز دارد، افزود: تاجر بین المللی در پروسه ترانزیت بار خود باید از مسیر اطمینان خاطر داشته باشد و اسانسا معنای امنیت این است که یک بیمه بین‌المللی بار کشتی یا کمپون را از مبدأ تا مقصد پوششش دهد که فعلا ایران این مزیت محروم است.

مدیر کل تجاری سازی و

این عوامل در نهایت منجر به این خواهد شد که چسبندگی اقتصادی بیشتر شود در این صورت تجارت بین‌المللی افزایش می‌یابد.
ترغف درباره گرایش افغانستان به پاکستان با راه‌اندازی کریدور اقتصادی در افغانستان تغییر کرده و هنوز کسی نمی‌تواند گرایشات طالبان را پیش‌بینی کند و مواضع افغانستان فرابت‌هایی نیست.
حنما طالبان فرابت‌هایی با پاکستان دارد اما آیا این فرابت‌ها باعث می‌شود که به طور کامل به سمت پاکستان روی آورَد؟ باید دید چرا و سوی افغانستان چیست؟
وی گفت: با ناگاهی به کشورهای شرق چین، می‌بینیم که زیرساخت‌های

### اقتصادی

تشکل‌های وزارت راه و شهر سازی با اشاره به ورود چین به پروژه زنجیره مروراید ادامه داد: با توجه به نظر به‌های ژئوپولوتیکی مانند زنجیره مروراید، که چین در حال سرمایه‌گذاری در این بنادر است تا منافع سیاسی، اقتصادی و نظامی خود را در این بنادر توزیع کند بنابراین موضوع فقط بندر گوادر و حمل و نقل نیست و موضوعات بسیار کلان‌تر و بزرگ‌تری از یک مسیر در میان است. ترغف تاکید کرد: اما موضوع مهم این است که باید دید ایران چطور می‌تواند در این عرصه و جریان رقابت ترانزیتی ورود کند. کاملا طبیعی است که هر کدام از کشورهای منطقه خلیج فارس عملان

**با توجه به نظر به‌های ژئوپولوتیکی مانند زنجیره مروراید، زنجیر‌های ا بنادر در دنیا وجود دارند که چین در حال سرمایه‌گذاری در این بنادر است تا منافع سیاسی، اقتصادی و نظامی خود را در این بنادر توزیع کند بنابراین موضوع فقط بندر گوادر و حمل و نقل نیست و موضوعات بسیار کلان‌تر و بزرگ‌تری از یک مسیر در میان است.**

تشکل‌های وزارت راه و شهر سازی ادامه داد: در حال حاضر با اکثر کشورهای عضو شانگهای توافقنامه‌های داریم و با بسیاری از این کشورها در سازمان اکو پشرفت‌هایی در زمینه اسناد داریم و در بحث کریدور شمال –جنوب با اکثریت این کشورها در یک چارچوب همکاری می‌کنیم اما هر چه که بتوان مانع موجود از جمله تحریم‌ها را برطرف کرد در بخش حمل و نقل بین‌المللی مشکلات کمتر و در نتیجه ظرفیت‌ها بیشتر می‌شود.

تعیین ششده در جلسه مذکور، تخلف محسوب می‌شود.»

در حالی‌به این نکته دراطلاعیه تاکید شده بود که «هیچ تصمیمی برای افزایش قیمت‌بلیت‌هواپیما نداریم» که رستم قاسمی ساعتی قبل از آن گفته بود که اگر محدودیت‌هایی مانند پذیرش ۶۰ درصدی مسافر در پروازهای داخلی برداشته شود، قیمت بلیت هواپیما کاهش پیدا خواهد کرد. البته سازمان هواپیمایی در این اطلاعیه به این مسأله هم اشاره کرده بود که باید نرخ‌ها بالاتر از سقف تعیین شده نباشد اما طی ماه‌های گذشته هیچ کدام از ایرلاین‌ها نرخ نامه تعیین شده مصوب موجود را که به ابان‌ماه مسال



بانک مسکن برای پروژه‌های اقدام ملی اختصاص یافته یک سی و پنجم رقمی است که متقاضیان واریز کرده‌اند. شرایط فعلی حاکی از آن است ج‌سای خالی بانکها در پروژه اقدام ملی که حالا به جهش تولید و تامین مسکن وصل خواهد شد احساس می‌شود. تسهیلات مسکن ملی به ۲۵ میلیون تومان افزایش یافته که اگر مشکلات اولیه همچون دریافت پروانه ساختمانی از سوی شهرداری‌ها اجازه پیشرفت کارها را بدهد و تسهیلات هم به داد پروژه برسد با ۲۵۰ میلیون تومان می‌توان طرح را به مرحله مناسبی از پیشرفت رساند. اما احتمالاً این رویه تسهیلات بانکی حکم نونشادارو بعد از مرگ س‌هبار را در پروژه مسکن ملی ایفا خواهد کرد. تا اواسط شهریورماه طبق اعلام

رئیس سازمان مدیریت پسماند شهرداری بندرعباس:

### افزایش چشمگیر زباله‌های عفونی پس از شیوع کرونا

سلامت جامعه با مخاطرات احتمالی مواجه نشود.
وی ادامه داد: همه مراکز درمانی، بیمارستانها و مطب پزشکان تحت پوشش جمع‌آوری زباله‌های عفونی قرار گرفته‌اند تا در این شرایط حساس کرونایی همه زباله‌ها به موقع جمع‌آوری و دفع شود.
رئیس سازمان مدیریت پسماند شهرداری بندرعباس با تاکید بر اینکه دفع به‌موقع و همراه با ششویه نامه‌های بهداشتی این زباله‌ها می‌تواند از گسترش ویروس کرونا جلوگیری کند، خاطر نشان کرد: در صورت بروز هرگونه تخلف از

بانک مسکن از ۸۶۴۰ میلیارد تومان آورده متقاضیان ۲۸۴۰ میلیارد تومان آن برای احداث پروژه‌های طرح اقدام ملی مسکن به حساب سازندگان واریز شده و ۲۴۴ میلیارد تومان نیز تسهیلات بانکی بوده که هیچ تاخیری نامقدار آورده متقاضیان ندارد.

رکود ساخت و ساز ناشی از کاهش توان متقاضیان مصرفی و تشکل اجرایی نگرفتن قانون ج‌شش تولید و تامین مسکن تاکنون به نوعی عملکردضعیف بانکها در بخش مسکن را توجیه می‌کند اما اگر قرار باشد طبق قانون نام آن از فردا شروع خواهد شد تالبانته به مرحله تولید و تامین مسکن سالیانه یک میلیون واحد مسکونی ایجاد شود، بانکها دیگر نمی‌توانند از زیر بار پرداخت وامهای حوزه مسکن شانه‌خالی‌کنند.

انتقاد به خلأ تسهیلات در بخش ساخت‌وساز:

### هفت‌ماه گذشت؛ بانکها به روی خودشان نیاوردند!

خود درخصوص پرداخت تسهیلات ساخت مسکن عمل کرده‌اند؛ تازه اگر همه واحدهای در حال ساخت از به‌طور کامل این موضوع محقق نشده است. فرشید پورحاجت دبیر کانون انبوه‌سازان –می‌گوید: تنها راه تامین مسکن کشور به کارگیری توان بخش خصوصی است و دولت توانایی ساخت و ساز ندارد. اما بخش خصوصی با انواع واقسام موانع و مشکلات درگیر است، برای یک استعمال ساده حدود دو ماه وقت سزاندن را می‌گیرند. دستگاههای خدمات‌پروانه‌های صادره ۳۲۰۳ هزار و ۴۰۷ واحد بوده که آمار زمستان ۱۳۹۹ هنوز اعلام نشده اما اگر در زمستان نیز برای حدود ۱۰۰ هزار واحد پروانه صادر شده باشد کل واحدهای احداثی در سال گذشته حدود ۲۵۰ هزار واحد بوده‌است. ش‌اهد و قران حاکمی از آن است که ساخت و ساز در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال گذشته کاهش یافته و در شهر تهران ۱۸ درصد نسبت به سال قبل افت کرده‌است.
با این اوصاف احتمالاً در شش‌ماه نخست سال جاری بانکها در بهترین حالت به حدود یک سوم تعهد

تسهیلات ساخت مسکن (معادل بیست درصد (۲۰٪) تسهیلات نظام بانکی) به افراد واجد شرایط اقدام نمایند.
با توجه به این بخش از قانون بودجه ۱۴۰۰ به هر واحد مسکونی ۳۰۰ میلیون تومان تسهیلات اختصاص می‌یابد. این در حالی‌است که شورای پول و اعتبار از اوایل خردادماه امسال بانکها را مکلف به پرداخت تسهیلات ساخت تا سقف ۲۵۰ میلیون تومان برای مسکن شهری و ۱۰۰ میلیون تومان برای مسکن روستایی کرد. یعنی اگر به تمامی ۱،۲ میلیون واحد تکلیفی، وام پرداخت شود مبلغ کل تسهیلات ۲۴۰ هزار میلیارد تومان خواهد شد؛ در حالی‌که قانونگذار بانکها را مکلف به پرداخت ۳۶۰ هزار میلیارد تومان کرده‌است.

البته‌اواخر فروردین امسال محمود شایان –مدیرعامل بانک مسکن –اعلام کرد که سقف وام ساخت مسکن در تهران و کلانشهرها برای آن دسته از انبوه‌سازانی که از فناوریهای نوین استفاده کنند ۲۵۰ میلیون تومان خواهد بود. اما سوال این است که مگر چند واحد مسکونی توسط انبوه‌سازان مطابق فناوریهای نوین احداث می‌شود؟ در سسالهای اخیر از سوی فعالان

گروه اقتصادی –مدیرکل غله و خدمات بازرگانی هرمزگان گفت: از ابتدای سال تاکنون ۱۲۶ هزار تن برنج به مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس وارد شده است.
مسعود دشوارگر با بیان اینکه از این میزان تاکنون ۱۰۷ هزار تن برنج از این بندر ترخیص و به سراسر کشور فرستاده شده است، افزود: اکنون حدود ۲۰ هزار تن برنج در انبارهای بندر شهید رجایی بندرعباس در حال ترخیص و ارسال به مناطق مختلف کشور است.

وی با اشاره به اینکه این برنج‌ها در کوتاهترین زمان به انبارهای استراتژیک کالاهای کشور فرستاده

