

اقتصاد

یادداشت

توان مهندسی ایرانی از تهران تا شمال

سعید شاه‌سواری، مدیرعامل شرکت آزادراه تهران-شمال آزاد راه تهران-شمال یک پروژه ملی است و این طرح بعد از انقلاب اسلامی ایران رونمایی شد. در سال ۷۵ قراردادی با بنیاد مستضعفان منعقد می‌شود اما در سال ۷۷ قطعه یک این آزاد راه به شرکت‌های چینی واگذار می شود تا کار را پیش ببرند اما در سال ۹۳ قرارداد با چینی‌ها فسخ و مناقصه در سال ۹۴ برگزار شد و شرکت‌های ایرانی به صورت جلی وارد کار شدند. این آزاد راه در چهار قطعه به طول ۱۲۱ کیلومتر است و تقریبا همه اقدامات انجام شده توسط‌مهندسان ایرانی طراحی و اجراشده است. شاید در ذهن مردم این موضوع نقش ببنددکه شرکت‌های ایرانی توان احداث یک آزاد راه را ندارند اما نکته قابل توجه اینجاست که این پروژه چهار سال است دست شرکت‌های ایرانی افتاده‌وطی همین مدت پیشرفت فیزیکی قابل توجهی داشته است. از عدم اجرای تعهد چینی‌ها که بگذریم از دیگر عوامل تاخیر در اجرای پروژه اخذ مجوزهای مربوط به سازمان منابع طبیعی و تملک و آزادسازی اراضی در محور بود. نکته قابل توجه دیگر مربوط به بازپرداخت سرمایه‌گذاری پروژه است که طبق قراردادی که بنیاد مستضعفان با وزارت راه و شهرسازی دارد ۴۰درصد این سرمایه‌گذاری از محل اخذ عوارض به مدت ده سال قرار است که مستهلک شود و مابقی از طریق دارایی‌های دولت پرداخت خواهد شد. بنیاد مستضعفان بیش از تعهداتش در پروژه سرمایه‌گذاری کرده و این در حالی است که مشکلات اقتصادی زیادی در طول سال‌های گذشته متوجه کشور بوده‌است.توان مهندسی ایران به حدی افزایش یافته که این پروژه بزرگ بدون کمک شرکت‌های خارجی به اجراآمده و قطعا می تواند نمونه کار بزرگی باشد برای انجام پروژه‌های بعدی.

نبض اقتصاد

يك دانه ذرت آلوده وارد کشور نشد

رئیس سازمان ملی استانداردگفت:این سازمان سه سال دربارہ ذرت‌های آلوده مبارزه کرد و اجازه نداد حتی يك دانه ذرت آلوده به کشور وارد شود. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، نیره پیروزیخت در نشست خبری افزود: سازمان ملی استاندارد سه سال دربارہ ذرت‌های آلوده مبارزه کرد و در نهایت بدستور رئیس‌جمهور اجازه ورود حتی يك دانه ذرت آلوده را به کشور نداد. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: ذرت‌های آلوده قرار شد با معدوم یابه کشورهای غیر همسایه فروخته شود، بحثی هم در داخل مطرح شد تا این ذرت‌ها به کارخانه‌های الکل‌سازی بروند که این موضوع هم مورد موافقت قرار نگرفت.

تصمیم اجلاس افای‌تی‌اف تأثیری در بازار ارز ندارد

رئیس‌کل بانک مرکزی برخلاف جوسازی برخی حامیان افای‌تی‌اف که گرانی ارز را ناشی از عدم تصویب لایح مرتبط با این نهاد غربی می‌دانند، گفت: تصمیم اجلاس افای‌تی‌اف تأثیری در روابط و معاملات ما نخواهد داشت. به گزارش تسنیم، عبدالناصر همتی در حاشیه ششمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی با موضوع نظام بانکی در خدمت تولید در پاسخ به سؤال خبرنگار تسنیم مبنی بر این‌که برنامه بانک مرکزی برای مدیریت نوسانات اخیر در بازار ارز چیست، گفت: قبلا هم گفته‌ام که این نوسانات ادامه‌دار نخواهد بود؛ برخی به خاطر اجلاس آتی اف‌ای‌تی‌اف تلاش می‌کنند التهابی در بازار ارز ایجاد کنند ولی همان‌طور که گفتم تصمیم اجلاس اف‌ای‌تی‌اف تأثیر معناداری در بازار را نخواهد داشت.

وی با اشاره به برخی خبرها و اظهارنظرهای دلال‌های ارزی مبنی بر این‌که سد مقاومت دلار ۱۴ هزار تومانی شکسته شد، گفت: طی یک‌سال قبل سه بار این سد مقاومت شکسته شد ولی باز با مدیریت بانک مرکزی تعادل به بازار برگشت و باز هم این اتفاق می‌افتد. رئیس‌کل بانک مرکزی به افرادی که قصد ورود به بازار ارز را دارند توصیه کرد که ریسک دارایی‌های خود را هم در نظر بگیرند.



که گروهی از فعالان اقتصادی را تحت شکنجه قرار دهد. وی از نگرانی فعالان اقتصادی نسبت به افزایش درآمدهای مالیاتی بر اساس بودجه ۹۹ سخن گفت و خاطرنشان کرد: نگران نباشید. چون رویکرد دولت این است که حتی يك ريال هم خارج از چارچوب قانون از مؤبدان دریافت نکند.



اشاره کرد و در پی آن تضادهای فرهنگی، قومیتی و اقتصادی در بافت‌های اجتماعی شهرها، ظهور کلانشهرها و نیز دشواری مدیریتی در ارائه خدمات و معضل ترافیک درون‌شهری اشاره کرد. در شرایط کنونی به‌رغم آن‌که هنوز این طرح ملی به بهره‌برداری نرسیده است شهرستان‌های غرب مازندران به دلیل برخورداری از موقعیت‌های ممتاز طبیعی مانند جنگل، دریا، کوه و جلگه پذیرای میلیون‌ها مسافر، گردشگر داخلی و خارجی است به نحوی که در این شرایط ارائه خدمات‌رسانی به سبیل جمعیت ناخوانده و پنهان در این مناطق برای مسؤولان و برنامه‌ریزان را مشکل کرده است. کارشناسان اعتقاد دارند در صورتی که زیرساخت‌ها و بسترهای لازم در حوزه‌های توسعه شبکه‌های حمل و نقل ارتباطی، بهداشتی، درمانی، پذیرایی، فرهنگی، اقامتی، رفاهی، تفریحی، گردشگری و انتظامی پیش از بهره‌برداری از این طرح در این مناطق فراهم شود، گشایش این آزادراه می‌تواند یک فرصت و عامل تحول در منطقه باشد ولی در غیر این صورت عامل تهدیدکننده محسوب خواهد شد.



ندارد. حتی در مقطعی سازمان جنگل‌ها و مراتع اعلام کرد در جریان ساخت آزادراه تهران-شمال بخش زیادی از منابع طبیعی شمال کشور تخریب شده است. نگرانی دیگر دربارہ این بود که ممکن است ریزش سنگلاخ‌های ناشی از عملیات خاکبرداری این بزرگراه به داخل آبریزهای سد کرج و وضعیت کمی و کیفی آب این سد را که تأمین‌کننده بخشی از آب شرب تهران و البرز است را تغییر دهد. نگرانی دیگر درباره ایجاد شهرک‌های مسکونی و تجاری در کنار آزادراه تهران-شمال است که خوشبختانه اعلام شده مجوز ساخت چنین مراکزی داده نخواهد شد. در چند سال گذشته مطالعات دانشگاهی درباره تبعات محیط زیستی پروژه آزادراه تهران-شمال انجام‌گرفته که این تحقیقات نشان داده اجرای پروژه آزادراه تهران-شمال زیست محیطی آن ایجاد شد. می‌توان با برنامه‌های مدیریتی پیامدهای پروژه را کاهش داد. مسؤولان بنیاد مستضعفان هم می‌گویند در حین ساخت پروژه تهران-شمال کمترین صدمه به محیط زیست وارد شده است.

مزایا و معایب اجتماعی واقتصادی

بدون شک یکی از اساسی‌ترین ارکان توسعه پایدار در هر کشوری راه است و با توجه به وضعیت کنونی جاده کرج - چالوس (کندوان) به دلیل عدم ظرفیت محور ناشی از تردد بالا و وقوع سوانح مرگبار رانندگی در این مسیر غیرایمن، ساخت آزادراه تهران-شمال به عنوان یک شریان حیاتی امری اجتناب‌ناپذیر است. اجرای کامل این طرح ملی بنا به گفته کارشناسان و مسؤولان مزیت‌های فراوانی به‌ویژه دسترسی آسان‌تر به کناره شمالی کشور، رونق اقتصادی شهرها، توسعه بخش حمل‌ونقل، صرفه‌جویی در مصرف و هزینه‌های سوخت، پویایی صنعت گردشگری، گسترش مراکز آموزشی، خدماتی و صنعتی شهرهای ساحلی غرب مازندران همراه خواهد داشت.

برآیند بررسی‌ها نشان می‌دهد با بهره‌برداری از آزادراه شمال، اتفاقات زیادی در شهرستان‌های منطقه غرب مازندران به وقوع خواهد پیوست که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به پیوستن شهرهای این مناطق به یکدیگر، تغییر در الگوی زندگی، به هم ریختن فضاها و بافت‌های اکولوژی شهری

معایب زیست‌محیطی

به طور قطع عبور هر جاده و پروژه عمرانی از مناطق جنگلی همچون کوه‌های بین تهران و شمال، اثراتی بر محیط زیست و منابع طبیعی و اکولوژی آن منطقه دارد. پروژه‌هایی همچون احداث جاده‌های متعدد، انتقال لوله‌های گاز، ایجاد برق‌های فشار قوی و معادن می‌تواند خساراتی برای منابع طبیعی و حیات وحش ایجاد کند. اجرای چنین پروژه‌هایی باید به‌طور قطع با گزارش‌های ارزیابی زیست محیطی همراه باشد زیرا در این بخش سناریوهای مختلف تهیه مزایا و معایب ارزیابی کارشناسی می‌شود و به طور حتم سناریویی با کمترین تخریب برای منابع طبیعی، جنگل و محیط زیست انتخاب می‌شود.

در ابتدای کار احداث آزادراه تهران - شمال سازمان حفاظت محیط زیست در اجرای آن و تعیین مسیر ایراداتی را به این پروژه وارد و با ادامه آن مخالفت کرد؛ اما پس از این‌که پیمانکار آن متعهد شد برای حفظ جنگل‌ها، ۲۵۰ تا ۲۶۰ تونل و تعداد زیادی پل بسازد موافقت سازمان حفاظت محیط زیست را دریافت کرد. با این حال در سال‌های اخیر که ساخت پروژه آزادراه تهران-شمال جدی‌تر شد، دوباره نگرانی‌هایی نسبت به تبعات زیست محیطی آن ایجاد شد. مجوزهای محیط زیست یکی از مسائلی است که طی سال‌های اخیر در رابطه با آزادراه افسانه‌ای تهران-شمال مطرح بوده است. گفته می‌شد قطعات ۲ و ۳ آزادراه مذکور مجوزهای لازم را از سوی سازمان محیط زیست

نگرانی فعالان اقتصادی درباره فشارهای مالیاتی سال ۹۹ بی‌مورد است

مسیر حداکثر سازی وصول، اصول را زیر پا بگذارد. وزیر اقتصاد در نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی به فعالان اقتصادی واقعی و همراه که خوش حساب و شناسنامه‌دار هستند، اطمینان داد نگران افزایش درآمدهای مالیاتی دولت در سال ۹۹ نباشند، چراکه رویکرد دولت به هیچ‌وجه این نیست

در مورد آزادراه تهران-شمال در دو دهه اخیر خبرهای زیادی منتشر شده است. خبرهایی مبنی بر این‌که اجرای این پروژه به چینی‌ها داده شد یا چینی‌ها از ایران رفتند، تاخیر در اجرای پروژه و موارد بسیاری از این قبیل اما این بار با توجه به راه‌اندازی قطعه یک آن، با رویکردی متفاوت به بحث این آزادراه بزرگ پرداخته‌ایم. آزادراه تهران-شمال دارای چهار قطعه است که مجموع آن به ۱۲۱ کیلومتر می‌رسد. قطعه اول از اتوبان همت تقاطع آزادگان تا منطقه دو آب شهرستانک به طول ۳۲ کیلومتر است. این قطعه قرار بود توسط چینی‌ها به بهره‌برداری برسد و بنا به پیشنهاد دولت اصلاحات در سال ۷۷ این پروژه به چشم پادامی‌ها واگذار شد تا تأمین مالی آن را از طریق فاینانس انجام دهند اما پس از ۱۷ سال معطلی و عدم اجرای تعهدات این شرکت و برخی مشکلات باعث شد بنیاد مستضعفان به وزارت راه و شهرسازی پیشنهاد دهد که این پروژه به مهندسان ایرانی واگذار شود. در سال ۹۳ اقدامات برای فسخ قرارداد با چینی‌ها طراحی و در سال ۹۴ مناقصه برگزار شد و بنیاد مستضعفان برنده شد. جالب‌است بدانید در طول ۱۷ ساله که چینی‌ها پروژه را در اختیار داشتند کل افراد فعال در این پروژه، کمتر از ۲۰۰ نفر بود و پس از این مدت طولانی، آزادراه را با ۱۸ درصد پیشرفت تحویل شرکت‌های ایرانی دادند. اما از سال ۹۴ که شرکت‌های ایرانی پای کار آمدند حدود ۵۰۰۰ نیروی اجرایی، مهندس و کارگر در قطعه یک مشغول به کار شدند که اکنون حدود ۹۹ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و احتمالا در نیمه اول اسفند ماه افتتاح می‌شود.

میزان سرمایه‌گذاری انجام شده در این پروژه ۳۶۰ میلیارد تومان است و پیش‌بینی می‌شود پس از تکمیل به ۴۱۰۰ میلیارد تومان برسد. نکته قابل توجه اینجاست ارزش روز سرمایه‌گذاری در قطعه یک آزادراه حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان است.

فرهاد دژپسند، وزیر امور اقتصادی و دارایی در نود و سومین نشست شورای گفت‌وگو با توجه به نگرانی فعالان اقتصادی از شرایط مالیاتی سال ۹۹ و اعمال فشار بیشتر روی بخش خصوصی شناسنامه‌دار و افزایش درآمدهای مالیاتی دولت خاطرنشان کرد: سازمان امور مالیاتی هرگز به دنبال آن نیست که در