ایرانشهر

مطالبات پیمانکاران راه‌سازی از دولت به بیش از ۱۰۰ همت رسید

سرپرست معاونت برنامه‌ریزی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور گفت: بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان مطالبات پیمانکاران پروژه‌های زیرساخت حمل‌ونقل از دولت است که بیش از ۸۰ همت از این مطالبات مربوط به کارکردهای ثبت‌شده است و با احتساب فعالیت‌هایی که هنوز صورت‌وضعیت نشده‌اند، رقم بدهی به بیش از ۱۰۰ همت می‌رسد. به گزارش تسنیم، محمدرضا کدخدازاده با اشاره به وضعیت مطالبات پیمانکاران پروژه‌های زیرساختی اظهار کرد: پیمانکاران بیش از ۸۰ هزار میلیارد تومان از دولت طلب دارند، اما بخشی از کارهای انجام‌شده آنها هنوز به مرحله ثبت و کارکرد در صورت‌وضعیت‌ها نرسیده است. او افزود: با محاسبه این بخش از فعالیت‌ها، مجموع مطالبات پیمانکاران از دولت به بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان خواهد رسید. سرپرست معاونت برنامه‌ریزی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور درباره سازوکار پرداخت این مطالبات توضیح داد: اعتبارات مورد نیاز در قانون بودجه پیش‌بینی و از سوی سازمان برنامه و بودجه تخصیص داده می‌شود و در ادامه، پرداخت مطالبات از طریق خزانه انجام می‌گیرد.

کدخدازاده با بیان اینکه پرداخت‌ها در حال حاضر به‌صورت نقدی انجام می‌شود، گفت: در سال‌های گذشته بخشی از مطالبات پیمانکاران از طریق اوراق مرابحه، اسناد خزانه اسلامی و سایر ابزارهای مالی پرداخت شده است و امیدواریم امسال نیز از این ظرفیت‌ها برای تسویه بدهی‌ها استفاده شود. او در پاسخ به پرسشی درباره استقبال پیمانکاران از دریافت اوراق مالی به‌جای وجه نقد اظهار کرد: با توجه به تنگناهای اقتصادی حاکم بر پروژه‌ها و شرایط مالی پیمانکاران، بسیاری از آنها با در نظر گرفتن ارزش پول از اوراق استقبال می‌کنند.

راه‌آهن به دنبال فعال‌سازی ظرفیت‌های مغفول برای حمل بار

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر ضرورت افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار کشور، از برنامه‌ریزی برای فعال‌سازی ظرفیت‌های مغفول شبکه ریلی، توسعه قطارهای کامل و دوسربار، افزایش آماده‌به‌کاری لکوموتیوها و جذب بارهای جدید خبر داد.

به گزارش مهر، جبارعلی ذاکری، افزایش بهره‌وری ناوگان و ظرفیت حمل بار را از اولویت‌های این مجموعه برشمرد و بر تدوین برنامه‌های عملیاتی و ارزیابی مستمر عملکرد مناطق ریلی تأکید کرد. او راه‌اندازی قطارهای دوبله و سوبله، توسعه حمل دوسربار و استفاده از ظرفیت قطارهای کامل را از جمله راهکارهای افزایش ظرفیت شبکه ریلی دانست و خواستار شناسایی موانع اجرایی و برنامه‌ریزی برای رفع آنها شد.

مدیرعامل راه‌آهن همچنین توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی و صادرات ریلی را از اولویت‌های این بخش عنوان کرد و گفت: تسریع فرآیند تخلیه و بارگیری در مرزها، کاهش زمان توقف واگن‌ها و جلوگیری از انباشت بار باید با جدیت دنبال شود. ذاکری با اشاره به اهمیت افزایش آمادگی ناوگان لکوموتیو، اصلاح فرآیندهای نگهداری و تعمیرات را ضروری دانست و افزود: شناسایی الگوهای خرابی، استفاده از تجربیات شرکت‌های فعال و مقایسه روش‌های تعمیراتی باید در دستور کار قرار گیرد تا ضمن کاهش خرابی‌ها، میزان بهره‌وری ناوگان افزایش یابد.

او همچنین با تأکید بر ظرفیت اقتصادی قطارهای کامل، توسعه این شیوه حمل را فرصتی برای افزایش عملکرد شبکه ریلی و کاهش هزینه‌های عملیاتی دانست و بر ضرورت رفع موانع اجرایی و استفاده از ظرفیت‌های قانونی برای تقویت مشارکت بخش خصوصی تأکید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه خواستار واگذاری اختیارات لازم به مناطق ریلی برای استفاده بهتر از ظرفیت‌های موجود شد.

تامین اعتبار بازسازی پل B1 کرج

مدیرعامل سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی از تامین اعتبار بازسازی پل B1 کرج از محل مولدسازی دارایی‌های دولتی خبر داد و اعلام کرد: در همین راستا، زمینی به ارزش حدود یک‌هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان با همکاری وزارت راه و شهرسازی برای تامین مالی این پروژه واگذار شده است. به گزارش ایسنا، احسان عسکری، گفت: تامین مالی بازسازی پل B1 کرج که در جریان جنگ آسیب دیده بود، یکی از پروژه‌های اجرایی در چارچوب سیاست مولدسازی دارایی‌های دولت است. او با اشاره به تغییر ماموریت این سازمان افزود: در ماه‌های آینده، ساختار سازمان با عنوان «سازمان مدیریت اموال و مولدسازی دارایی دولت» فعالیت خواهد کرد و ماموریت آن از فروش کالا و خدمات فراتر می‌رود تا از ظرفیت دارایی‌های مازاد دولت برای تامین مالی پروژه‌های عمرانی، آموزشی و توسعه‌ای استفاده شود. عسکری همچنین از برنامه راه‌اندازی نخستین صندوق مولدسازی با همکاری بازار سرمایه خبر داد و گفت: آیین‌نامه این صندوق تهیه شده و سرمایه اولیه آن حدود ۱۰ همت در نظر گرفته شده است. با اضافه شدن پروژه‌های جدید و متناسب با ارزش‌گذاری دارایی‌ها، سرمایه صندوق افزایش خواهد یافت.

مدیرعامل سازمان اموال تملیکی با اشاره به عملکرد این مجموعه اظهار کرد: در مزایده‌های برگزارشده بیش از ۱۲ همت منابع برای دولت تامین شده و حدود ۳۹۶ همت دارایی نیز در سبد مولدسازی سازمان قرار دارد. طی پنج تا شش ماه اخیر، ۱۱۷ همت ملک جدید به این مجموعه اضافه شده و برای آغاز فرآیند ارزش‌آفرینی آنها مصوبه صادر شده است. او ورود سازمان به بورس کالا برای عرضه اموال و کالاها را از دیگر اقدامات جدید دانست و تاکید کرد که این اقدام به افزایش شفافیت و تعمیق بازار سرمایه کمک می‌کند.

سناریوهای بازار ملک در سال ۱۴۰۶

استطاعت مردم بازار مسکن را زمینگیر می‌کند؟



بازار مسکن ایران در آستانه سال ۱۴۰۶ با معادله‌ای پیچیده مواجه است؛ معادله‌ای که در یک سوی آن افزایش هزینه ساخت، تورم مصالح و نهاده‌های ساختمانی و نااطمینانی اقتصادی قرار دارد و در سوی دیگر، خانوارهایی ایستاده‌اند که قدرت خریدشان به‌شدت کاهش یافته و دیگر توان همراهی با موج‌های جدید افزایش قیمت را ندارند. در چنین شرایطی، برخلاف برخی بازارهای دارایی که قیمت‌ها می‌توانند با انتظارات تورمی و تحولات ارزی رشد کنند، بازار مسکن بیش از هر زمان دیگری با محدودیت تقاضای موثر روبروست. این تقابل می‌تواند مسیر متفاوتی برای تورم مسکن در سال آینده رقم بزند؛ به‌گونه‌ای که حتی افزایش هزینه‌های تولید نیز لزوماً به افزایش متناسب قیمت فروش منجر نشود. برآورد یک پژوهشگر مسکن و شهرسازی نشان می‌دهد تورم مسکن در سناریوهای مختلف سال ۱۴۰۶ ممکن است از محدوده نزدیک به صفر تا حداکثر نصف تورم عمومی متغیر باشد؛ پیش‌بینی‌ای که البته به تحولات سیاسی، شرایط اقتصاد کلان، بازار ارز و مهم‌تر از همه استطاعت خانوارها وابسته است.

دو نیروی متضاد در بازار مسکن

علی فرنام، پژوهشگر مسکن و شهرسازی، در گفت‌وگو با تسنیم با اشاره به دشواری پیش‌بینی وضعیت بازار مسکن در سال آینده می‌گوید: به جرأت می‌توان گفت طی سال‌های اخیر پیش‌بینی بازارها و به‌ویژه بازار مسکن در سال ۱۴۰۶ دشوارتر از همیشه است، چراکه در این بازار چندین مولفه متفاوت و حتی متضاد وجود دارد که هر کدام آثار کاهشی یا افزایشی بر بازار می‌گذارند. به گفته او، از یک سو بازارهای موازی وجود دارند که سرمایه را به سمت خود جذب می‌کنند و موجب کاهش ورود پول به بخش تولید و سرمایه‌گذاری در حوزه مسکن می‌شوند. از سوی دیگر، افزایش قابل توجه تورم نهاده‌های ساختمانی بر قیمت تمام‌شده اثر می‌گذارد و مساله استطاعت خانوارها نیز باعث می‌شود بسیاری از متقاضیان با قیمت‌های فعلی اساساً از بازار خرید مسکن خارج شوند. این وضعیت یک تناقض اساسی را در بازار ایجاد کرده است؛ هزینه تولید مسکن افزایش می‌یابد، اما امکان فروش با قیمت‌های متناسب با این افزایش وجود ندارد. در واقع، سازنده با هزینه‌های بالاتری برای تکمیل پروژه مواجه است، در حالی که سمت تقاضا توان پرداخت قیمت‌های جدید را ندارد. نتیجه چنین شرایطی می‌تواند کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری، تعویق پروژه‌های ساختمانی و عمیق‌تر شدن رکود عرضه باشد. فرنام در همین زمینه می‌گوید: تداوم نااطمینانی از آینده بازار، افزایش قیمت نهاده‌ها و کاهش استطاعت مردم، روند منفی سرمایه‌گذاری در بخش مسکن را که بخشی از آمار بخش ساختمان را تشکیل می‌دهد تشدید کرده است. به گفته او، این موضوع در آمار نگران‌کننده رشد منفی بخش ساختمان مرکز آمار ایران و بانک مرکزی در سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵ نیز قابل مشاهده است.

استطاعت خانوارها چگونه به ترمز تورم تبدیل شد؟

یکی از مهم‌ترین شواهدی که می‌تواند فرضیه محدود شدن رشد قیمت مسکن را تقویت کند، وضعیت بازار اجاره است. در شرایطی که تورم عمومی و قیمت بسیاری از کالاها و خدمات افزایش قابل توجهی داشته، رشد اجاره‌بها با محدودیت‌هایی مواجه شده است؛ محدودیت‌هایی که به اعتقاد فرنام، ریشه اصلی آن را باید در کاهش توان مالی خانوارها جست‌وجو کرد. این پژوهشگر مسکن با اشاره به شواهد مربوط به تغییر میزان رشد قیمت مسکن در مقایسه با اجاره‌بها اضافه می‌کند: در وهله نخست می‌توان رشد کمتر اجاره‌بها نسبت به مسکن، سایر اقلام و تورم عمومی را به مساله استطاعت خانوارها نسبت داد. در کنار آن، موضوع کنترل اجاره‌بها نیز احتمالاً به‌طور محدود اثرگذار بوده است. فرنام ادامه می‌دهد: طی یک سال تا یک سال و نیم گذشته با وجود تورم ۳۰ تا ۴۰ درصدی در حوزه اجاره، رشد اجاره‌بها نسبت به برخی اقلام دیگر و تورم‌های دورقمی و حتی بالای سه‌رقمی کمتر بوده است که دلیل اصلی آن را باید در محدودیت استطاعت خانوارها جست‌وجو کرد. این پژوهشگر مسکن توضیح می‌دهد: زمانی که استطاعت خانوار به‌طور عمومی محدود می‌شود، اگر صاحب‌خانه بخواهد اجاره‌بها را افزایش دهد، احتمال خالی ماندن واحد مسکونی وجود دارد. حتی اگر این افزایش اتفاق بیفتد، سهم هزینه مسکن از سبد هزینه خانوار به اندازه‌ای بالا می‌رود که دیگر امکان کاهش سایر هزینه‌های خانوار مانند خوراک، حمل‌ونقل، آموزش و درمان وجود ندارد و در نهایت به جابه‌جایی خانوار از آن واحد مسکونی، محله یا حتی شهر منجر می‌شود. به گفته فرنام، تکرار گسترده چنین رفتاری از سوی موجران، واحدهای مسکونی را در معرض خالی ماندن قرار می‌دهد و مالکان نیز با ریسک کاهش درآمد مواجه می‌شوند. در صورت تکرار گسترده چنین رفتاری از سوی موجران، واحدهای مسکونی خالی می‌مانند و موجران نیز از محل عدم‌النفع ناشی از خالی ماندن واحد، هزینه‌های مورد نیاز بازسازی، هزینه‌های مبادلاتی و احتمال شناسایی و شمول مالیات بر خانه خالی، با ریسک و کاهش درآمد کوتاه‌مدت مواجه می‌شوند. این پژوهشگر مسکن معتقد است نوعی تعادل بر اساس استطاعت خانوارها در بازار اجاره شکل گرفته و همین مساله، رشد اجاره‌بها را در سطوح تورمی پایین‌تری نگه داشته است. او با تعمیم این تحلیل به بازار خرید مسکن تأکید می‌کند: به نظر می‌رسد اکنون همین تحلیل درباره قیمت مسکن نیز مطرح است؛ هرچند افزایش قیمت نهاده‌ها طبیعتاً باید در قیمت تمام‌شده مسکن منعکس شود، اما انتظار می‌رود بند ناف قیمت مسکن از تورم عمومی و برخی قیاس‌های دلاری بریده شود.

مسکن حمایتی زیر فشار بیشتر هزینه‌های ساخت

با وجود محدودیت تقاضا در بازار مصرفی، آثار تورم ساخت در همه بخش‌های بازار مسکن یکسان نخواهد بود. به‌ویژه در پروژه‌های حمایتی که قیمت نهایی تا حد زیادی بر مبنای هزینه تمام‌شده تعیین می‌شود، افزایش قیمت مصالح و خدمات ساختمانی می‌تواند مستقیماً به افزایش آورده متقاضیان منجر شود. فرنام با اشاره به تفاوت وضعیت پروژه‌های ساختمانی در بخش‌های مختلف بازار می‌گوید: نوع ساخت‌وساز نیز می‌تواند در این زمینه متفاوت باشد. برای مثال، در پروژه‌های حمایتی که مسکن تقریباً بر مبنای هزینه تمام‌شده در اختیار متقاضی قرار می‌گیرد، پروژه‌هایی که امروز آغاز می‌شوند یا در مرحله شروع قرار دارند، تورم بیشتری را تجربه می‌کنند؛ چراکه در این پروژه‌ها بحث سود، زمین و حتی بخشی از هزینه‌های جواز عملاً از محاسبات خارج شده یا در حداقل ممکن در نظر گرفته شده است. بنابراین سهم و انعکاس تورم نهاده‌های ساختمانی در این پروژه‌ها بیشتر و پررنگ‌تر خواهد بود. این پژوهشگر در این باره اضافه می‌کند: به همین دلیل مدل رایج مسکن حمایتی، به‌ویژه در قالب نهضت ملی مسکن، با دشواری بیشتری مواجه خواهد شد؛ زیرا هزینه تمام‌شده افزایش می‌یابد و استطاعت متقاضیان نیز محدودتر است. بنابراین باید مدل‌های جایگزین و مکملی برای ترمیم این وضعیت در نظر گرفته شود. بنابراین، حتی اگر بازار عمومی مسکن با محدودیت رشد قیمت مواجه شود، متقاضیان پروژه‌های حمایتی ممکن است فشار بیشتری را از محل افزایش هزینه‌های ساخت تجربه کنند. این مساله ضرورت بازنگری در شیوه تأمین مالی، حمایت از متقاضیان و طراحی مدل‌های اجرایی متناسب با توان اقتصادی خانوارها را برجسته می‌کند.

از رشد نزدیک به صفر تا نصف تورم عمومی

با کنار هم قرار دادن این متغیرها، چشم‌انداز بازار مسکن در سال آینده بیش از هر چیز به توان اقتصادی خانوارها و وضعیت متغیرهای کلان وابسته خواهد بود. افزایش هزینه تولید به‌تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده رشد قیمت فروش باشد؛ همانطور که کاهش قدرت خرید نیز الزاماً به معنای افت اسمی قیمت‌ها نیست. فرنام با تأکید بر دشواری پیش‌بینی وضعیت بازار مسکن در سال آینده می‌گوید: پیش‌بینی همچنان کار بسیار سختی است و به‌شدت به تحولات سیاسی و شرایط کلان اقتصادی وابستگی دارد، اما به نظر می‌رسد حتی در سناریوهای بدبینانه نیز تورم مسکن به‌طور محسوس از تورم عمومی کمتر باشد؛ چراکه استطاعت خانوارها در این بازار به خط قرمز تبدیل شده است و تقاضایی وجود ندارد که بتواند با آن ارقام رشد کند. او در ادامه به نقش بهبود شرایط اقتصادی در احیای سرمایه‌گذاری ساختمانی اشاره کرده و می‌افزاید: در شرایطی که بهبود فضای کسب‌وکار اتفاق بیفتد و استطاعت مردم تقویت شود، نگرانی سازندگان از اینکه پروژه را آغاز کنند اما در پایان با ریسک نبود خریدار مواجه شوند، کاهش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی حتی با سودهای پایین‌تر نیز می‌توان فعالیت ساخت‌وساز را آغاز کرد. برآورد نهایی این پژوهشگر از سناریوهای پیش‌روی بازار نیز نشان می‌دهد: برآورد من این است که در سناریوهای مختلف، تورم مسکن می‌تواند از بازه نزدیک به صفر تا حداکثر نصف تورم عمومی متغیر باشد و میزان آن به استطاعت خانوارها بستگی دارد. البته اگر ریزش جدی در بازار ارز صورت بگیرد، ظرفیت رشد منفی قیمت مسکن نیز فراهم می‌شود.

رکود مسکن مهار تورم به قیمت تضعیف تولید؟

آنچه از این تحلیل برمی‌آید، تفاوت میان مهار رشد قیمت مسکن و بهبود وضعیت بازار مسکن است. کاهش قدرت خرید خانوارها ممکن است اجازه ندهد افزایش هزینه‌های ساخت به‌طور کامل در قیمت فروش منعکس شود، اما همین عامل می‌تواند سرمایه‌گذاری در ساخت‌وساز را نیز تضعیف کند. به این ترتیب، پایین ماندن تورم مسکن لزوماً به معنای بهبود دسترسی خانوارها به مسکن یا افزایش عرضه نیست. در واقع، بازار با دو مساله هم‌زمان روبروست: از یک طرف خانوارها توان خرید واحدهای موجود را ندارند و از طرف دیگر سازندگان نیز با افزایش هزینه‌ها و ریسک فروش مواجه‌اند. ادامه این روند می‌تواند فاصله میان نیاز واقعی جامعه به مسکن و میزان تولید واحدهای جدید را بیشتر کند. از این منظر، استطاعت خانوارها در سال ۱۴۰۶ نه تنها عامل تعیین‌کننده قیمت‌ها، بلکه متغیری اثرگذار بر آینده سرمایه‌گذاری و عرضه مسکن خواهد بود. اگر قدرت خرید تقویت نشود، احتمال تداوم رکود معاملاتی و ساختمانی وجود دارد؛ حتی اگر تورم مسکن در مقایسه با تورم عمومی پایین‌تر بماند.

اقتصاد هوانوردی در تله گرانی بلیت و ضعف سرمایه‌گذاری

بنگاهداری به جای نوسازی ناوگان

در حالی که ترکیه شمار گردشگران ورودی خود را از حدود ۱۵ میلیون نفر در دوران کرونا به ۵۵ تا ۶۰ میلیون نفر رسانده، صنعت گردشگری ایران همچنان با گرانی سفر، محدودیت ناوگان هوایی و ضعف زیرساخت‌ها دست‌وپنجه نرم می‌کند. اکنون در شرایطی که ۳۴ تا ۳۵ شرکت هواپیمایی در کشور فعال هستند، انتقادها از تخصیص منابع ایرلاین‌ها به فعالیت‌های غیرمرتبط با هوانوردی، گسترش پروازهای چارتری و افزایش هزینه بلیت، پرسش مهمی را پیش روی سیاست‌گذاران قرار داده است: چرا توسعه ظرفیت پروازی و نوسازی ناوگان به اولویت نخست صنعت تبدیل نشده است؟ حرمت‌الله رفیعی، رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران، معتقد است مشکل این صنعت صرفاً گران‌فروشی نیست، بلکه ساختار فعالیت برخی شرکت‌ها نیز نیازمند بازنگری است. او با اشاره به تعداد شرکت‌های فعال هواپیمایی می‌گوید: در حال حاضر حدود ۳۴ تا ۳۵ شرکت هواپیمایی فعال داریم و تعداد دیگری نیز در انتظار دریافت مجوز هستند. به اعتقاد رفیعی، باید مشخص شود آیا بازار ایران واقعاً به این تعداد ایرلاین نیاز دارد و آیا ظرفیت موجود به شکل مناسبی مدیریت می‌شود. از منظر اقتصادی، افزایش تعداد شرکت‌ها زمانی به توسعه بازار منجر می‌شود که با افزایش ظرفیت ناوگان، سرمایه‌گذاری و رقابت موثر همراه باشد. یکی از انتقادهای اصلی وی به نحوه تخصیص منابع مالی شرکت‌ها مربوط است. رفیعی تأکید می‌کند: برخی شرکت‌های هواپیمایی به جای اینکه منابع حاصل از فعالیت خود را صرف خرید هواپیما، توسعه ناوگان و نوسازی تجهیزات کنند، به سمت هتل‌داری، باشگاه‌داری و سایر فعالیت‌های اقتصادی می‌روند. این مساله در شرایط محدودیت ناوگان، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ چراکه سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های جانبی می‌تواند منابع مورد نیاز برای توسعه ماموریت اصلی ایرلاین‌ها را محدود کند.

پروازهای چارتری حلقه‌ای در زنجیره افزایش قیمت

گسترش پروازهای چارتری یکی دیگر از موضوعات مورد انتقاد رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی است. چارتر در ساختار متعارف هوانوردی برای استفاده از ظرفیت مازاد صندلی‌ها تعریف شده، اما به گفته رفیعی، استفاده گسترده از آن در بازار ایران، از کارکرد اولیه فاصله گرفته است. او می‌گوید: چارتر در اصل برای استفاده از ظرفیت مازاد صندلی‌های هواپیما تعریف شده است؛ یعنی زمانی که یک شرکت هواپیمایی ظرفیت اضافه دارد، می‌تواند آن را در اختیار چارترکننده قرار دهد. اما امروز شاهد هستیم که بخش عمده‌ای از پروازهای داخلی و خارجی به شکل چارتری عرضه می‌شوند. رفیعی همچنین درباره هزینه ورود به چرخه فروش و دریافت ظرفیت پروازی هشدار می‌دهد: در برخی موارد، شرکت هواپیمایی اعلام می‌کند برای ورود به چرخه فروش یا دریافت ظرفیت پروازی، باید مبلغ بسیار بالایی پرداخت شود. طبیعتاً این هزینه‌ها در نهایت از جیب مردم تأمین می‌شود. از منظر اقتصادی، افزایش هزینه واسطه‌گری و توزیع می‌تواند به قیمت نهایی خدمات منتقل شود. به همین دلیل، رفیعی معتقد است پروازهای برنامه‌ای و زمان‌بندی‌شده باید تقویت شوند و چارتر تنها در جایگاه واقعی خود مورد استفاده قرار گیرد؛ روندی که به گفته وی، در شرایط فعلی به حقوق مصرف‌کننده آسیب می‌زند.

گرانی بلیت و کاهش قدرت خرید مسافران

افزایش هزینه حمل‌ونقل هوایی تنها به بازار بلیت محدود نمی‌شود و بر کل زنجیره گردشگری اثر می‌گذارد. هزینه جابه‌جایی یکی از اجزای مهم قیمت تمام‌شده سفر است و افزایش آن می‌تواند تقاضا برای اقامت، خدمات تفریحی و سایر فعالیت‌های گردشگری را کاهش دهد. رفیعی با اشاره به بالا بودن هزینه سفر در کشور می‌گوید: گاهی مسافر برای سفر از تهران به یک شهر دیگر باید هزینه‌ای پرداخت کند که با هزینه سفر بین دو کشور اروپایی قابل مقایسه نیست. به گزارش مهر، او خواستار بررسی دقیق هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های هواپیمایی شده و می‌افزاید: در برخی محاسبات، هزینه هر ساعت پرواز حدود ۲۰ دلار عنوان می‌شود و باید مشخص شود سایر هزینه‌هایی که شرکت‌ها به آن استناد می‌کنند، تا چه اندازه واقعی و متناسب با شرایط فعالیت آنهاست. البته ارزیابی قیمت تمام‌شده پرواز مستلزم بررسی هزینه سوخت، تعمیر و نگهداری، قطعات، بیمه، فرودگاه و تأمین مالی ناوگان است. با این حال، شفافیت هزینه‌ها می‌تواند زمینه ارزیابی دقیق‌تر نرخ بلیت و عملکرد شرکت‌ها را فراهم کند. رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران همچنین معتقد است افزایش قیمت در یک بخش حمل‌ونقل به سایر بخش‌ها منتقل می‌شود و در نهایت، مردم برای انجام یک سفر معمولی با هزینه‌های سنگین مواجه خواهند شد.

پلتفرم‌های آنلاین و مساله رقابت در بازار فروش

بازار فروش آنلاین بلیت نیز از دیگر محورهای انتقاد رفیعی است. پلتفرم‌ها با هدف تسهیل ارتباط میان تولیدکننده و مصرف‌کننده شکل گرفته‌اند، اما به اعتقاد او، برخی از آنها از نقش واسطه‌گری فراتر رفته‌اند. او توضیح می‌دهد: قرار بود این مجموعه‌ها محصولات تولیدکنندگان خدمات گردشگری را عرضه کنند و در ازای ارایه خدمات، سهم مشخصی از تولیدکننده دریافت کنند. رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران با انتقاد از وضعیت موجود می‌گوید: اما امروز در برخی موارد پلتفرم خودش را صاحب محصول می‌داند، خودش قیمت‌گذاری می‌کند و در عین حال در قبال خدمات ارایه‌شده نیز پاسخگویی مناسبی ندارد. به گفته رفیعی، پلتفرم باید نقش واسطه و عرضه‌کننده را داشته باشد، نه اینکه هم مالک محصول باشد، هم تعیین‌کننده نرخ و هم مسوولیت‌های تولیدکننده را بر عهده بگیرد. او همچنین تأکید می‌کند: اگر پروازی انجام نشد یا مشکلی در ارایه خدمات به وجود آمد، تولیدکننده باید وجه را به سامانه بازگرداند تا پلتفرم بتواند حقوق مسافر را تأمین کند. رفیعی خواستار نظارت دولت بر صدور مجوزهاست تا چند مجموعه محدود بر بخش بزرگی از بازار مسلط نشوند و پاسخگویی به مشتریان تضعیف نشود.

گردشگری ایران ظرفیت بالا و سهم پایین از بازار منطقه

در حوزه گردشگری ورودی، عراق یکی از مهم‌ترین بازارهای ایران محسوب می‌شود. رفیعی می‌گوید: از نظر گردشگران ورودی، عراق یکی از مهم‌ترین و در واقع نخستین بازارهای گردشگری ایران است. به گفته رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران، سفر زائران عراقی به مشهد و قم در کنار افزایش سفرهای تفریحی به کیش، قشم، اصفهان، شیراز و مناطق شمالی، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه گردشگری ایجاد کرده است. او درباره جایگاه ترکیه در پروازهای ایران نیز می‌گوید: از نظر تعداد پروازها، ترکیه جایگاه مهمی دارد. بخشی از مسافران صرفاً به ترکیه سفر می‌کنند، اما گروه زیادی نیز از این کشور به عنوان مقصد واسط برای سفر به سایر کشورها استفاده می‌کنند. رفیعی تأکید می‌کند سفرهای اربعین نیز به دلیل ماهیت زیارتی و سهم بالای حمل‌ونقل زمینی، باید جدا از گردشگری متعارف بررسی شوند. او معتقد است مشکل ایران کمبود جاذبه نیست: ما در ایران از نظر جاذبه‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی چیزی کم نداریم. از تخت جمشید و میدان نقش جهان گرفته تا غار علیصدر و کوه‌های مریخی سیستان و بلوچستان، ظرفیت‌های ارزشمندی داریم. رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران با اشاره به تجربه ترکیه می‌گوید: مشکل اصلی ما کمبود جاذبه نیست، بلکه کمبود مدیریت دلسوز، برنامه‌ریزی و معرفی مناسب ظرفیت‌های گردشگری است. ترکیه در دوران کرونا حدود ۱۵ میلیون گردشگر ورودی داشت، اما امروز توانسته این رقم را به حدود ۵۵ تا ۶۰ میلیون گردشگر برساند. رفیعی گردشگری را ظرفیتی برای ایجاد درآمد در کنار صنعت نفت می‌داند و معتقد است استانداران و مدیران استانی باید برای معرفی جاذبه‌ها و توسعه خدمات اقامتی و حمل‌ونقل برنامه‌ریزی کنند.

مشهد؛ نمونه‌ای از پیوند زیارت و گردشگری

در میان مقاصد داخلی، مشهد از نگاه رفیعی جایگاه ویژه‌ای دارد. او می‌گوید: مشهد یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری کشور است و حدود ۵۵ درصد ظرفیت هتل‌های مورد اشاره در این حوزه در این شهر قرار دارد. به اعتقاد رییس انجمن دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران، موفقیت مشهد تنها به وجود حرم مطهر امام رضا (ع) محدود نیست و معرفی جاذبه‌هایی مانند شاندیز و طرقبه نیز در توسعه بازار گردشگری آن نقش داشته است. رفیعی درباره ضرورت توسعه سایر مقاصد می‌گوید: سایر استان‌ها نیز باید از این تجربه استفاده کنند و با توسعه زیرساخت‌ها، معرفی جاذبه‌ها و ارتقای کیفیت خدمات، سهم بیشتری از بازار گردشگری داخلی به دست آورند.

نوسازی ناوگان پیش‌شرط اصلاح اقتصاد سفر

مجموع انتقادهای مطرح‌شده نشان می‌دهد مشکلات هوانوردی و گردشگری ایران به یکدیگر پیوند خورده‌اند. گرانی بلیت، محدودیت ظرفیت پروازی، گسترش چارتر و ضعف رقابت، هزینه سفر را افزایش می‌دهد و ضعف زیرساخت‌های گردشگری نیز مانع بهره‌برداری از ظرفیت‌های داخلی و خارجی می‌شود. در چنین شرایطی، توسعه صنعت هوایی صرفاً با افزایش تعداد مجوزها محقق نخواهد شد. شفافیت هزینه‌ها، سرمایه‌گذاری در ناوگان، تقویت پروازهای برنامه‌ای و نظارت بر بازار فروش باید در اولویت قرار گیرد. در نهایت، ایرلاین زمانی می‌تواند موتور محرک گردشگری باشد که منابع خود را پیش از بنگاه‌داری، صرف توسعه ناوگان و افزایش کیفیت خدمات کند؛ زیرا بدون حمل‌ونقل رقابتی و مقرون‌به‌صرفه، ظرفیت‌های گردشگری ایران نیز به درآمد اقتصادی پایدار تبدیل نخواهند شد.

درشهر

بررسی ۱۵ فناوری جدید برای کاهش دفن زباله در تهران

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران از بررسی حدود ۱۵ فناوری جدید با هدف کاهش دفن زباله در پایتخت خبر داد و اعلام کرد که شهرداری در کنار بررسی فناوری زباله‌سوز، به دنبال شناسایی روش‌های نوین برای بهبود چرخه مدیریت پسماند است. به گزارش مهر، محمدعلی الفت‌پور، با اشاره به برنامه‌های این سازمان برای استفاده از فناوری‌های جدید اظهار کرد: در زمینه احداث زباله‌سوز، یک شرکت چینی پیشنهادها و برآوردهایی درباره ظرفیت مورد نیاز تهران ارایه کرده است، اما شهرداری همچنان در حال بررسی این پیشنهادها و تعیین ظرفیت مناسب برای اجرای طرح است. او افزود: انتخاب ظرفیت زباله‌سوز باید متناسب با شرایط تهران و میزان پسماند تولیدی شهر باشد و اجرای این فناوری نیز مستلزم رعایت ملاحظات و استانداردهای فنی مشخصی است. از این رو، تصمیم‌گیری درباره نحوه اجرای طرح نیازمند بررسی دقیق ابعاد مختلف آن است. الفت‌پور با تأکید بر اینکه برنامه‌های مدیریت پسماند تهران تنها به احداث زباله‌سوز محدود نمی‌شود، تصریح کرد: حدود ۱۵ فناوری جدید در حوزه مدیریت پسماند در دست بررسی قرار دارد تا علاوه بر استفاده از زباله‌سوز، امکان بهره‌گیری از سایر روش‌های نوین برای کاهش دفن زباله نیز فراهم شود. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران در ادامه با اشاره به قدمت زیرساخت‌های دفن پسماند در پایتخت گفت: تهران در حال حاضر از یک سلول دفن بهداشتی استفاده می‌کند که حدود ۳۰ سال قدمت دارد و این موضوع ضرورت بازنگری در شیوه‌های فعلی مدیریت پسماند و استفاده از فناوری‌های جدید را دوچندان کرده است. او با بیان اینکه میزان پیگیری برنامه‌های سازمان مدیریت پسماند نسبت به دوره‌های گذشته چندین برابر شده است، افزود: با وجود افزایش اقدامات و تلاش‌ها برای پیشبرد طرح‌های جدید، در شرایط فعلی امکان اعلام زمان‌بندی قطعی برای اجرای آنها وجود ندارد. الفت‌پور با اشاره به ضرورت تعیین تکلیف سریع‌تر طرح زباله‌سوز اظهار کرد: تلاش مجموعه سازمان مدیریت پسماند این است که موضوع زباله‌سوز در بازه زمانی کوتاهی به نتیجه برسد و تصمیم نهایی با در نظر گرفتن شرایط، ظرفیت تولید پسماند و نیازهای شهر تهران اتخاذ شود.

استقرار اتوبوس‌های گرم در ۷ نقطه تهران

معاون خدمات اجتماعی سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران از استقرار اتوبوس‌های گرم در هفت نقطه پایتخت و فعالیت شبانه گشت‌های فوریت‌های اجتماعی برای حمایت از افراد بی‌سرپناه خبر داد و گفت: نیروهای عملیاتی پس از دریافت گزارش‌های مردمی از طریق سامانه ۱۳۷، معمولاً کمتر از ۱۵ دقیقه در محل حاضر می‌شوند. به گزارش مهر، یوسف مقدمی با اشاره به اقدامات شهرداری تهران برای حمایت از افراد بی‌سرپناه اظهار کرد: اتوبوس‌های گرم پیش‌بینی‌شده برای ارایه خدمات به این افراد در نقاط تعیین‌شده شهر مستقر شده‌اند تا امکان دسترسی افراد نیازمند به سرپناه موقت و خدمات حمایتی افزایش یابد. او افزود: این اتوبوس‌ها در میدان انقلاب، میدان آزادی، میدان تجریش، میدان امام حسین (ع)، میدان محلاتی، محدوده حرم حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) در شهرری و حرم مطهر امام خمینی (ره) مستقر شده‌اند. معاون خدمات اجتماعی سازمان رفاه، خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران همچنین از اجرای طرح نظارت شبانه بر عملکرد مراکز حمایتی خبر داد و گفت: بر اساس این طرح، هر شب از ساعت ۲۰ تا ۲ بامداد یکی از مدیران سازمان به‌صورت مستقیم بر فعالیت مجموعه‌ها و نحوه ارایه خدمات نظارت می‌کند. مقدمی با تأکید بر فعالیت مستمر گشت‌های فوریت‌های اجتماعی تصریح کرد: نیروهای عملیاتی سازمان در کنار گشت‌های مستقر در مناطق مختلف شهرداری، به‌صورت منظم برای شناسایی افراد نیازمند و انتقال آنان به مراکز حمایتی فعالیت می‌کنند. استقرار این نیروها در سطح مناطق موجب شده زمان رسیدگی به گزارش‌های مردمی به حداقل برسد. او در تشریح عملکرد گشت‌های فوریت‌های اجتماعی در روز یکشنبه ۲۴ آبان‌ماه گفت: در جریان فعالیت این نیروها، ۱۵۱ نفر از افراد نیازمند شناسایی و تحت پوشش خدمات حمایتی قرار گرفتند که از این تعداد، ۱۲۱ نفر به مددسراهای ثابت و سیار منتقل شدند. ۲۷ نفر نیز با توجه به شرایط جسمانی و نیازهای درمانی به مراکز درمانی و بیمارستان‌ها انتقال یافتند تا خدمات مورد نیاز را دریافت کنند.

اختصاص ۹۰ فضای شهری تهران به توسعه ورزش بانوان

مدیرکل حوزه شهردار تهران از اختصاص حدود ۹۰ فضای شهری شامل ۵۲ سوله مدیریت بحران، ۲۷ بوستان مادر و کودک و ۹ بوستان ویژه بانوان برای توسعه فعالیت‌های ورزشی بانوان در پایتخت خبر داد. به گزارش مهر، محمد طیب صحرایی، اظهار کرد: بر اساس هماهنگی‌های انجام‌شده میان سازمان بوستان‌ها و فضای سبز و اداره کل امور بانوان و خانواده شهرداری تهران، نزدیک به ۹۰ فضای شهری هم‌زمان با ایام ولادت حضرت فاطمه زهرا (س) به توسعه ورزش بانوان اختصاص می‌یابد. او افزود: در قالب این طرح، ۵۲ سوله مدیریت بحران در مناطق مختلف تهران در حال آماده‌سازی و به‌روزرسانی است تا در شرایط عادی و زمانی که نیازی به استفاده از آنها برای مدیریت بحران وجود ندارد، برای فعالیت‌های ورزشی بانوان مورد استفاده قرار گیرند. البته امکان استفاده آقایان از این فضاها در برخی ساعات نیز پیش‌بینی شده است. صحرایی ادامه داد: علاوه بر این، ۲۷ بوستان مادر و کودک و ۹ بوستان ویژه بانوان نیز برای فعالیت‌های ورزشی در نظر گرفته شده‌اند که با بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها، دسترسی بانوان به امکانات ورزشی در مناطق مختلف پایتخت افزایش خواهد یافت. مدیرکل حوزه شهردار تهران با تأکید بر اینکه وظایف مدیریت شهری تنها به توسعه زیرساخت‌های عمرانی و خدماتی محدود نمی‌شود، گفت: ارتقای سلامت جسمی و روانی، افزایش نشاط اجتماعی و فراهم کردن بستر زندگی سالم از مسوولیت‌های مهم شهرداری است. او همچنین به برنامه توسعه مسیرهای سرزندگی در تهران اشاره کرد و گفت: ایجاد مسیرهای ایمن و پیوسته برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری از جمله برنامه‌های مدیریت شهری است. بخش‌هایی از این مسیرها در مناطق ۲ و ۵ به بهره‌برداری رسیده و توسعه آنها در سایر مناطق نیز دنبال می‌شود.