تجارت
یکشنبه ۱۳ آبان ۱۴۰۳ • ۱ جمادی‌الاول ۱۴۴۶ • شماره ۳۱۲۰
Sun • 3 Nov. 2024 • 8 page

اخبار کوتاه

انجام ۳۶۶ پرواز در مسیر استانبول پس از تحریم پروازهای اروپا

مدیرعامل شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) از جابه‌جایی بیش از ۷۴ هزار مسافر از/به استانبول با ۳۶۶ پرواز پس از اعمال تحریم پروازهای اروپا خبر داد و گفت: در بازه زمانی بعد از تحریم صرفا ۱۰ شرکت هواپیمایی ایرانی به مقصد یا از مبدا استانبول پرواز داشته اند.

به گزارش گروه مسکن و انرژی از ایلنا، سعید چلندری با اشاره به تحریم‌های ظالمانه علیه صنعت هوانوردی تجاری کشورمان و لغو پروازهای اروپا از مبدا و مقصد اروپا اظهار کرد: به منظور پاسخ به نیازهای هموطنان عزیز و با هماهنگی‌های انجام شده با دستگاه‌های ذی‌ربط، برنامه ریزی برای پروازهای استانبول و دبی در دستور کار قرار گرفت. وی افزود: از تاریخ ۲۴ مهر تا ۸ آبان در مجموع ۷۴ هزار و ۱۱۱ نفر مسافر با ۳۶۶ پرواز به مقصد یا از مبدا استانبول اعزام و پذیرش شده‌اند. چلندری با اشاره به تعداد مسافر و پرواز انجام شده سایر مقاصد در بازه بعد از تحریم‌ها نیز گفت: در این مدت بالغ بر یک هزار و ۱۳۰ پرواز انجام و ۱۷۱ هزار و ۱۴۸ مسافر اعزام و پذیرش شده‌اند. چلندری در ادامه به تعداد شرکت‌های هواپیمایی فعال در عملیات جابه‌جایی مسافران به مقصد یا از مبدا استانبول در این مدت اشاره کرد و گفت: در بازه زمانی بعد از تحریم صرفاً ۱۰ شرکت هواپیمایی ایرانی به مقصد یا از مبدا استانبول پرواز داشته و در این مدت هیچ شرکت هواپیمایی خارجی، پروازی به مقصد یا از مبدا استانبول انجام نداده است. همچنین در این بازه زمانی ۱۳ شرکت هواپیمایی ایرانی به ۳۶ مقصد غیر از استانبول پرواز و اعزام و پذیرش مسافر داشته‌اند و ۱۱ شرکت هواپیمایی خارجی به ۱۳ مقصد غیر از استانبول پرواز و اعزام و پذیرش مسافر داشته‌اند. وی ضمن محکوم کردن تحریم‌های ظالمانه علیه صنعت هوانوردی کشورمان به ایجاد مشکلات سفر و افزایش هزینه‌های مردم شریف ایران اشاره و تصریح کرد: این تحریم‌ها متحمل شدن ضرر و زیان مالی و زمانی برای ایرانیان متقاضی سفر به اروپا و برعکس را در پی داشته است به طوری که ضمن افزایش هزینه‌ها، مردم برای سفر به اروپا باید به جای انجام یک پرواز مستقیم دو پرواز انجام دهند. رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در پایان یادآور شد: ساعت ۱۱ روز پنجشنبه دهم آبان پرواز امارات انجام شد. همچنین با مذاکرات و پیگیری‌های انجام شده شرکت هواپیمایی «ترکیش»، از روز جمعه یازدهم آبان فعالیت خود برای پروازهای ایران را آغاز کرد.

مجموعه آزمون‌های نظام مهندسی ساختمان ۱۷ و ۱۸ آبان برگزار می‌شود

مجموعه آزمون‌های نظام مهندسی ساختمان با حدود ۱۳۲ هزار متقاضی در همه استان‌های کشور و در ۷۸ حوزه امتحانی در روزهای ۱۷ و ۱۸ آبان برگزار می‌شود. به گزارش گروه مسکن و انرژی از وزارت راه و شهرسازی، دومین دوره مجموعه آزمون‌های نظام مهندسی ساختمان و ورود به حرفه مهندسی برای متقاضیان هفت رشته مهندسی و کاردان‌ها و معماران تجربی طی ۲ روز ۱۷ و ۱۸ آبان در ۳۱ استان کشور در ۷۸ حوزه امتحانی برگزار می‌شود. مجموعه آزمون‌های نظام مهندسی و کنترل ساختمان در هفت رشته مهندسی شامل؛ معماری صلاحیت‌های (نظارت، اجرا و طراحی)، عمران صلاحیت‌های (نظارت، محاسبات، اجرا)، تاسیسات برقی صلاحیت‌های (نظارت، طراحی، اجرا)، تاسیسات مکانیکی صلاحیت‌های (نظارت، طراحی، اجرا)، شهرسازی، نقشه‌برداری و ترافیک است. همچنین آزمون‌های صلاحیت (طرح و اجرای گود، پی و سازه نگهبان)، صلاحیت (ارزیابی، طرح و اجرای بهسازی) و آزمون تعیین صلاحیت معماران تجربی برگزار می‌شود. آزمون‌های کاردانی نیز به روال دوره‌های پیشین در رشته‌های معماری، عمران، تاسیسات مکانیکی، تاسیسات برقی، شهرسازی و نقشه‌برداری است. بر اساس اعلام دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان، در این دوره از آزمون‌ها در مجموع ۱۳۱ هزار و ۹۶۰ متقاضی شرکت کردند که شامل ۱۲۹ هزار و ۸۲۴ نفر در رشته‌های مهندسی، ۹۷۶ نفر در رشته‌های کاردانی و یک‌هزار و ۱۴۲ نفر معمار تجربی است. آقایان ۷۵ درصد و بانوان ۲۵ درصد شرکت کنندگان این دوره از مجموعه آزمون‌های نظام مهندسی ساختمان را تشکیل می‌دهند. کمترین شرکت کنندگان مربوط به استان کهگیلویه و بویراحمد با یک‌هزار و پنج نفر و بیشترین شرکت کنندگان مربوط به استان تهران با تعداد ۱۹ هزار و ۸۶۶ نفر است. منابع اصلی آزمون شامل مقررات ملی و کنترل ساختمان و دیگر منابعی است که به شرکت کنندگان در رشته‌های مختلف اعلام شده است.

خط لوله گاز جدید چلوند- اردبیل به خطوط لوله سراسری گاز متصل شد

شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران در فرایندی فشرده و شبانه‌روزی موفق شد طی ۱۶ ساعت، عملیات اتصال نهایی خط لوله جدید چلوند- اردبیل به ایستگاه تقویت فشار گاز اردبیل را با موفقیت انجام دهد. به گزارش گروه مسکن و انرژی از شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران، «مهدی باجلان» مسئول پروژه خط لوله گاز جدید چلوند- اردبیل انجام موفق عملیات اتصال نهایی را حاصل همکاری همه‌جانبه مدیریت دیسپچینگ ملی گاز و شرکت عملیات انتقال گاز و گامی اساسی در فرایند راه‌اندازی این پروژه دانست. وی خاطرنشان کرد: اکنون با اتصال نهایی خط لوله گاز جدید ۳۰ اینچ چلوند- اردبیل به خطوط اول سراسری گاز و خط فعلی چلوند- اردبیل، به‌محض اتمام پروژه، می‌توانیم بدون قطع گاز، تزریق گاز را انجام دهیم. مسئول پروژه احداث خط لوله گاز جدید چلوند- اردبیل، اتمام فرایند اتصال نهایی قبل از شروع فصل سرما را مهم دانست و افزود: انجام این عملیات، مستلزم برش خط لوله و قطعی گاز بود که انجام سریع آن سبب شد رکوردی جدید در انجام فرایند Tie-in بدون حادثه در پروژه‌های صنعت گاز به ثبت برسد.

تکذیب ممنوعیت فروش بلیت هواپیما به افغانستانی‌ها

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه خبر عدم فروش بلیت هواپیما به اتباع افغان کذب است، گفت: برای سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های هواپیمایی مسافر اهمیت دارد و محترم است. موضوعات دیگری مانند رنگ، مذهب، ملیت برای شرکت‌های هواپیمایی و سازمان هواپیمایی اهمیتی ندارد. جعفر یازرلو درباره انتشار اخباری مبنی ممنوعیت و محدودیت فروش بلیت هواپیمای داخلی و خارجی به اتباع افغانستانی اظهار داشت: خبر عدم فروش بلیت هواپیما به اتباع افغان کذب است، برای سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های هواپیمایی مسافر اهمیت دارد و محترم است و موضوعات دیگری مانند رنگ، مذهب، ملیت برای شرکت‌های هواپیمایی و سازمان هواپیمایی اهمیتی ندارد. وی تاکید کرد: تمام مسافران برای ایرلاین‌ها حرمت دارند و شرکت‌های هواپیمایی هم در قبال مسافران وظایف و تعهداتی دارند و درباره عدم فروش بلیت به افغانستانی‌ها نه مصوبه و نه بخشنامه‌ای داشتیم و مردم به این موضوعات در فضای مجازی توجه نداشته باشند.

کدام نیروگاه‌های تهران بازنشسته می‌شوند؟

مدیر عامل برق منطقه‌ای تهران گفت: از جمله نیروگاه‌هایی که باید بازنشسته شوند نیروگاه بعثت است که باید یک نیروگاه جدید به ظرفیت ۱۰۰۰ مگاوات را جایگزین آن کنیم. فرهاد شبیهی درباره اینکه چه تعداد نیروگاه در محدوده استان تهران باید از مدار خارج شوند، اظهار داشت: از جمله نیروگاه‌هایی که باید بازنشسته شوند نیروگاه بعثت است که باید یک نیروگاه جدید به ظرفیت ۱۰۰۰ مگاوات را جایگزین آن کنیم، رایزنی می کنیم که بخش گازی این نیروگاه تا ۲ سال آینده محقق شود، چون ظرفیت تهران وابسته به این نیروگاه‌ها است، روی مابقی نیروگاه‌ها مانند منتظرالقائم هم برای نوسازی کار می کنیم. وی با بیان اینکه برخی تجهیزات نیروگاهی فرسوده است، افزود: با استفاده از تجهیزات تولید داخل می‌توانیم ظرفیت نیروگاهی خوبی ایجاد کنیم. مدیر عامل شرکت برق منطقه‌ای تهران گفت: ما احداث یک نیروگاه ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ مگاواتی حرارتی را در ورامین دستور کار داریم که زمان وارد مدار شدن آن بستگی به موقعیت شبکه دارد، در هر حال برنامه داریم که واحدهای گازی بسرعت وارد مدار شود.

تجارت بررسی می‌کند؛ قیمت‌ها در بازار ملک به «کف» رسیده است؟

حباب‌سنج ناکارآمد بازار مسکن

گروه مسکن و انرژی - زهرا سلیمانی: حباب بازار مسکن چگونه شکل می گیرد و چه عددی را شامل می شود؟ برخی تحلیلگران معتقدند که حباب شکل گرفته شده در بازار مسکن ناشی از رویکردهای سوداگرانه به بازار مسکن و. بر آمده از سفته بازی است. گروهی دیگر از کارشناسان و استادان دانشگاهی اما دیدگاهی متفاوت و در برخی موارد متضاد داشته و معتقدند اطلاق عنوان حباب برای بازاری که در طول نیم قرن گذشته همواره صعودی بوده و هرگز توقفی در قیمت های آن مشاهده نشده، بی معناست. مجید گودرزی یکی از تحلیلگرانی است که معتقد است، بازار مسکن با حبابی حداقل ۲۰۰ درصدی مواجه است. گودرزی با محاسبه نرخ مسکن برای هر متر مربع از ۳ طریق «آگهی های مناقصه ساخت»، «درصدهای مشارکت در ساخت مسکن» و «قیمت گذاری از کارشناسان رسمی سازمان نظام مهندسی» به عدد ۱۲ میلیون برای ساخت هر متر مربع می رسد. او در عین حال ۱۲ میلیون تومان دیگر را نیز به عنوان بهای زمین به نرخ ۱۲ میلیون ساخت اضافه کرده و نتیجه گیری می کند نرخ واقعی برای هر متر مربع مسکن در شهری مانند تهران به طور میانگین ۲۴ میلیون تومان است. این در حالی است که میانگین نرخ مسکن در تهران در حال حاضر ۸۸ میلیون تومان برای هر متر مربع است. با این عدد و رقم گودرزی حباب موجود در مسکن را ۲۰۰ درصدی ارزیابی کرده و معتقد است که ترکیدن این حباب باعث رونق در بازار مسمن و ورود مسرف کنندگان به این بازار می شود.

▪ قیمت گذاری بر اساس قیمت تمام شده راه منطقی استخراج نرخ واقعی مسکن

مجید گودرزی تحلیلگر بازار مسکن در گفتگو با تجارت در ارزیابی وضعیت فعلی مسکن در ایران و مصائب اقشار محروم و متوسط جامعه برای بهره مندی از از مسکن حداقلی یادآور شد: «قیمت گذاری ها در بازار مسکن، رها شده، بی قانون و غیر منطقی است. هر فردی در این کشور می تواند از صبح تا عصر، هزاران درصد آگهی فروش مسکن خود را افزایش دهد بدون اینکه کسی از او بپرسد چرا؟ نه مبنای قانونی در این بازار وجود دارد و نه مبنای عرفی. به این دلیل که مسکن یک نیاز ضروری کم کشش است، مالکان تا جایی که توان داشته باشند، نرخ را بالا می برند.»

گودرزی در پاسخ به این پرسش که منطقی ترین راه برای تعیین نرخ مسکن چیست؟ می گوید: «قیمت گذاری بر اساس قیمت تمام شده منطقی ترین راهکار برای استخراج نرخ واقعی مسکن در ایران است. از این طریق نه به کسی اجحاف می شود و نه کسی متضرر می شود. ضمن اینکه سیاست گذاری های این بازار را منطقی می کند. ۳ راه برای پی بردن به قیمت واقعی مسکن پیشنهاد می شود: نخست، مراجعه به آگهی های مناقصه ساخت است. دومین راه، عرف های معمول برای درصدهای مشارکت در ساخت مسکن و نهایتا قیمت گذاری از طریق کارشناسان رسمی سازمان نظام مهندسی است که هر ساله ابلاغ می شود.» او یادآور می شود: «در خصوص مناقصه ها شاهدیم که مثلا قیمت پیشنهادی و قیمت توافقی در ساخت واحدهای نهضت ملی مسکن، ۸ تا ۱۲ میلیون تومان برای هر متر مربع است. برخی موارد به واسطه افزایش قیمت مصالح ممکن است این عدد اندکی بالا رود. از سوی دیگر درسازمان آمارهای رسمی، فهرست بهای نظام مهندسی وجود دارد که هر سال ابلاغ می شود. در آنجا هم عدد و رقمی حول و حوش ۸ تا ۱۲ میلیون تومان برای هر متر مربع پیشنهاد شده بود. موضوع سوم هم نرخ مشارکت در ساخت است، اگر هزینه ساخت یک واحد مسکونی ۱۲ میلیون تومان باشد و مشارکت ۵۰ درصدی میان سازنده و صاحب زمین وجود داشته باشد، طبیعتا همین مقدار هم به عنوان بهای زمین به قیمت ساخت اضافه شده و نرخ نهایی مسکن استحصال می شود. به عبارات روشنتر اگر نرخ ساخت هر واحد مسکونی بین ۸ تا ۱۲ میلیون تومان باشد و همین مقدار هم به عنوان بهای زمین در نظر گرفته شود، متوسط قیمت مسکن در شهری مانند تهران حداکثر ۲۴ میلیون تومان باید باشد. این در حالی است که میانگین نرخ ها حداقل ۴ برابر این رقم است.» او ادامه می دهد: «این موارد راهکارهای اصلی برای استحصال قیمت مسکن است. گزاره‌ای که امروز باعث قفل شدن بازار مسکن و فلاکت مردم در حوزه مسکن شده، نداشتن مبنا برای نرخ هاست. قانونگذار هم در این زمینه یک ترک فعل تاریخی انجام داده است. تا سال گذشته هیچ قانونی برای ساماندهی بازار مسکن وجود نداشت. در سال ۱۴۰۲ قانون ساماندهی بازار مسکن تصویب شد اما همین قانون هم در اجرا با به دلیل نبود ضمات های اجرایی لازم و کار کارشناسی روی زمین ماند. همچنین قانون مالیات بر خانه های خالی و لوکس هم به خاطر نداشتن پایگاه داده از سوی دولت حجتی نتوانست عایدی و درآمدی به اندازه هزینه تصویب قانون هم داشته باشد!» این تحلیلگر بازار مسکن در خصوص وضعیت اقتصادی کشور و تاثیر آن در بازار مسکن می گوید: «جهش هایی که امروز در بحث قیمت مسکن صورت گرفته بی نظیر است و صنعت ساخت و ساز را قفل کرده است. هیچ ارتباط معناداری بین نخ ارز و بازار مسکن وجود ندارد. در دولت های قبل برای مقابله با قاچاق ارز و خروج ارز از کشور، نرخ ارز را بالا بردند اما دستکاری در نرخ ارز اثرات مخرب تری از اصل تحریم ها داشت و زندگی مردم را تحت الشعاع قرار داد. ضمن اینکه رانت زیادی در اختیار برخی افراد خاص قرار داد.»

او در ادامه می گوید: «اینکه نرخ مسکن با ارز محاسبه شود از اساس غلط است. کارگر ایرانی که ماهی ۱۲ میلیون تومان حقوق می گیرد، نمی تواند با نرخ هزینه های شیکاگو مسکن اجاره کند! در آمریکا کارگران و حداقل بگیران بین ۲ هزار دلار معادل ۱۴۰ میلیون تومان درآمد دارد. زمانی می توان نرخ مسکن را با نرخ دلار محاسبه کرد که به حقوق بگیران ایرانی با دلار حقوق پرداخت شود.» گودرزی درباره تاثیر دلار ۷۰ هزار تومانی در بازار مسکن یادآور می شود: «این عدد نرخ واقعی مسکن نیست. پیشنهاد می کنم ارز را بر اساس قدرت خرید ریال محاسبه کرده و آزادسازی کنند. چیزی که در بازار ارز وجود دارد، نرخ واقعی ارز نیست. در دولت روحانی برای مقابله با تحریم ها و قاچاق ارز، نرخ ارز را ۹۰۰ درصد بالا بردند. در صورتی که دستکاری نرخ ارز از تحریم ها بیشتر تاثیر مخرب گذاشت. امروز هم تولید ریالی و فروش دلاری مسکن، یکی از بدترین سناریوهایی است که در بیشتر بخش های اقتصاد ایران از جمله مسکن در حال اجرایی شدن است. افرادی که در حال ایجاد ارتباط بین مسکن و نرخ دلار هستند، حاضر نیستند ودیعه مستاجران خود را دلاری محاسبه کنند. آنها ودیعه مسکن را ریالی می کردند و بر اساس محاسبات من در طول ۵ سال ۹۴ درصد ارزش ودیعه مستاجران از بین رفته است. این روند مستاجران را ضعیف و ضعیف تر می کند. به این روند باید پایان داده شود. یا تولید دلاری و فروش دلاری باید داشته باشیم، یا تولید ریالی و فروش ریالی.» اگر دولت به کارگران ایرانی بین ۱۴۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان حقوق دهد، ایرادی ندارد که مسکن را هم به سمت محاسبه دلاری ببرد. در مجموع باید اولا نرخ ارز واقعی شود و دولت دست از کاسبی با نرخ ارز بردارد و از سوی دیگر زمینو مصالحی که در داخل تولید می شود به گونه ای برای مسکن اقشار محروم و متوسط تخصیص داده شود که آنها با قیمت های پایین تر بتوانند صاحب مکن شوند.

▪ نوسانات قیمتی بازار مسکن حباب نیست

بیت‌اله ستاریان استاد دانشگاه تهران اما معتقد است اساسا مفهومی ذیل عنوان حباب در بازار مسکن بی معناست. به اعتقاد این تحلیلگر حباب زمانی معنا پیدا می کند که برای مدت زمانی ایجاد شده و بعد از فروکش کردن نوسانات بازار ضعیت آرامی را تجربه کند. این در حالی است که به زعم ستاریان بازار مسکن ایران طی ۴۰ سال گذشته همواره صعودی بوده و هرگز رنگ نزول به خود نگرفته و برداشت حباب از آن صورت گیرد. ستاریان در گفتگو با تجارت در پاسخ به پرسشی در خصوص میزان حباب در بازار مسکن می گوید: «قبل از پاسخ دادن به این پرسش باید تعریفی از حباب رد بازار ها ارائه کرد و گفت که حباب چیست و در چه زمانی و حول محور چه کالا هایی شکل می گیرد؟ حباب های قیمتی زمانی اتفاق می افتند که یک کالا به اندازه کافی وجود داشته باشد، اما به دلیل احتکار شدن توسط برخی افراد و گروه های سودجو، کمبود آن در بازارها احساس شود. این کمبود ریشه صالی بروز حباب قیمتی در بازارهای گوناگون است. مثلا در خصوص ارز گفته می شود به دلیل سوداگری برخی یا تحریم و... عرضه ارز در بازارها کاهش پیدا می کند. سپس با افزایش تقاضا این کارتل های سوداگر ارز را در بازارها با قیمت های بالاتر تزریق می کنند. این عطش بازار تقاضا و عرضه محدود قیمت ارز را در محدوده ای ارقا می دهد که در اقتصاد از آن ذیل عنوان حباب قیمتی یاد می شود.»

ستاریان در ادامه یادآور می شود: «اما در بازار مسکن یک چنین وضعیتی در عرضه و تقاضا وجود ندارد. هیچ جریانی قادر به احتکار مسکن نیست تا آنرا در موقعیتی خاص دوباره عرضه کند. احتکار کالا در بازار های مختلف ممکن است اما در بازار مسکن یک چنین امری ممکن نیست. در عین حال بازار مسکن ایران بیش از نیم قرن است که با افزایش قیمت و نسوانات صعودی قیمت مواجه است. وقتی بازاری بیش از نیم قرن با رشد قمیتی مواجه باشد، نمی تواند حباب قیمتی داشته باشد. به عبارت روشنتر، حبابی که بیش از نیم قرن در بازاری ایجاد شده باشد، حباب نیست، بلکه قیمت فزاینده آن کالا و خدمات است.» این استاد دانشگاه در پایان می گوید: «هر سال هم بیشتر از قبل قیمت ها بالا می رود. وهم است که کسی بگوید در اقتصاد مسکن ایران حباب وجود دارد.

چون اولا باید تولید کالای مورد نظر بالا باشد و بعد دست به احتکار زده شود. کسی نمی تواند چند درصد مسکن کشور را احتکار کند که بعد بخواهد حول و حوش آن حباب ایجاد کند. البته از این منظر که حباب قیمتی حول محور بازارهای شکل می گیرد که در آن رویکردهای سوداگرانه به جای رویکردهای مصرفی وجود داشته باشد، احتمال وجود حباب در بازار مسکن ایران منتفی نیست. اما چون این افزایش قیمت ها مستر، فزاینده و طول المدت است، نمی توان نوسانات قیمتی در بازار مسکن را با عنوان حباب قیمتی تحلیل کرد.»

در جلسه بررسی آخرین وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل کشور مطرح شد

انتقاد رئیس جمهور از کیفیت اجرای برخی خطوط ریلی

رئیس جمهوری با انتقاد از کیفیت اجرا برخی مسیرهای ریلی و جاده‌ای بر تسریع در اجرای کریدور مرزی با آذربایجان و نهایی کردن احداث کریدور شمال- جنوب تاکید کرد. به گزارش گروه مسکن و انرژی از تسنیم مسعود پزشکیان در جلسه بررسی آخرین وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل کشور و نیز کریدورهای منطقه‌ای بر تسریع در اجرای کریدور مرزی با جمهوری آذربایجان و همچنین نهایی کردن احداث کریدور شمال- جنوب تأکید و اظهار کرد: با توجه به اهمیت این مسیر در تکمیل کریدورهای منطقه‌ای این پروژه باید هر چه سریع‌تر تکمیل شود. وی با اشاره توافقات حاصل شده درباره تسریع در تکمیل مسیر شلمچه- بصره در جریان سفر اخیرش به عراق، افزود: این مسیر برای ما اهمیت فراوانی دارد و مقامات دولت عراق نیز بر تسریع در اجرا و تکمیل آن تأکید دارند؛ لذا باید همه تلاش خود را برای رفع موانع پیش روی تکمیل این پروژه به کار بگیریم. وی از وزارت راه خواست با همکاری سایر مسئولان مربوطه سناریوهای مطرح برای همکاری با روسیه در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی را نهایی کند. رئیس جمهور با اشاره به اهمیت کریدورهای ترانزیتی اعم از ریلی و جاده‌ای برای کشور و تاکید سند چشم‌انداز بر این موضوع تصریح کرد: در حوزه حمل و نقل اولویت ما افزایش ظرفیت اسکله‌ها، توسعه خطوط راه‌آهن و تأمین ماشین آلات سنگین راه‌سازی است. در خارج از حوزه حمل و نقل نیز تأمین برق، تبادل گاز و سپس توسعه صنایع و تبادل فرآورده‌های نفتی و محصولات پتروشیمی در اولویت‌های بعدی قرار دارند. پزشکیان در بخش دیگری از سخنانش با انتقاد از کیفیت اجرای برخی مسیرهای ریلی و جاده‌ها گفت: کیفیت مصالح به کار رفته در جاده‌ها در برخی مسیرها مناسب نیست و با توجه به اینکه تمرکز ما برای ترانزیت کالا در کشور از این مسیرهاست، باید کیفیت اجرای این مسیرها ارتقا یابد. وی با تأکید بر ضرورت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه‌های حمل و نقل اظهار داشت: علاوه بر حوزه‌های ریلی و ساخت تجهیزات مربوط به حمل و نقل ریلی، مثل لکوموتیو، هم اکنون اسکله‌ها و بنادر ما هم ظرفیت‌های زیادی برای فعالیت بخش خصوصی دارد و حتی سرمایه‌گذاران خارجی نیز می‌توانند در این حوزه فعال شوند.

در این جلسه فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به مذاکرات این وزارتخانه با طرف‌های روسی، گزارشی از آخرین وضعیت توافقات و همکاری‌ها با این کشور در زمینه اجرای زیرساخت‌های حمل و نقلی و کریدورهای منطقه‌ای ارائه کرد. آخرین گزارش مرکز پژوهش های مجلس در وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی کشور، حاکی از مشکلات بسیار در این بخش است. به گزارش روابط عمومی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی این مرکز در گزارشی با عنوان «گزارش نظارتی ارزیابی وضعیت زیرساخت های حمل و نقل ریلی کشور» تصریح کرده است که شبکه حمل و نقل ریلی با طول تقریبی ۱۵ هزار کیلومتر که با در نظر گرفتن سازه های فنی متعدد اعم از تونل، پل، ترانشه، گالری و ... به بیش از ۲۲ هزار کیلومتر می رسد، یکی از مهم ترین زیرساخت های حمل و نقل کشور به شمار می رود.

براساس این گزارش، نگهداری و تعمیرات (نگهداشت) شبکه ریلی در دو بخش خط و سازه های فنی و ارتباطات و علائم الکتریکی صرفا در بخش های بحرانی و الزام آور، سالانه اعتباری بالغ بر ۶ هزار میلیارد تومان نیاز دارد. این در حالیست که کل اعتبار واگذار شده به این حوزه از محل طرح های عمرانی مرتبط با بهسازی و نوسازی در سال ۱۴۰۱، جمعا حدود ۱.۱ هزار میلیارد تومان بوده است.

این گزارش عنوان می کند که علی رغم اینکه اغلب طرح‌هایی که در چند سال اخیر به بهره برداری رسیده، مراکز استان‌های مهم را به شبکه ریلی متصل کرده و یا مسیر ترانزیتی بوده اند، اما ظواهر امر حاکی از عدم کارایی لازم در این طرح‌هاست. اگرچه اتصال مراکز استان ها و بهره مندی هم وطنان از شبکه ریلی از اهداف برنامه ریزی حمل و نقل است، لیکن با توجه به محدودیت های تامین مالی، اولویت تخصیص اعتبار طرح های ریلی باید بر اساس رشد اقتصادی، میزان بار ریل پسند، ملاحظات آمایش سرزمین و اولویت های ترانزیتی کشور تعیین شود.