اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۲۴ خرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۸۶

اخبار حمل ونقل

دولت آینده باید به قوانین مجلس در حوزه مسکن پایبند باشد

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: اگر دولت آینده همانند دولت فعلی به قوانین مجلس و سیاست‌های تولید مسکن جهت برقراری تعادل میان عرضه و تقاضا توجه نکند، با توجه به افزایش تقاضا با مشـــکلات متعددی مواجه خواهیم شد.به گزارش اقتصادسرآمد، رحمت اله فیروزی پوربادی با اشاره به کاهش قیمت مسکن در ماه‌های اخیر، گفت: بازار مسکن نسبت به اجرای قوانین مجلس واکنش نشان داده به نحوی که در دو ماه اخیر شاهد کاهش قیمت مسکن در پایتخت و سایر مناطق کشور بودیم اما تداوم این روند کاهشی در گروی توجه هرچه بیشتر دولت آینده به اجـــرای چند مولفه اصلی در حوزه مســـکن اســـت. نماینده مردم نطنز و بخش قمصر در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: دولت آینده باید سیاست و برنامه مشخصی برای ساماندهی بازار مسکن به ویژه بازار اجاره خانه داشته باشـــد از طرفی باید به قوانین مصوب مجلس از جمله مالیـــات بر خانه های خالی، قانون جهش تولید و تامین مســـکن و موارد مطروحه در قانون بودجه، در خصوص تامین زمین ارزان قیمت برای ســـاخت انبوه خانه و ارائه تســـهیلات مناسب جهت ساخت واحد مسکونی، بازسازی بافت فرسوده و خرید خانه توجه ویژه صـــورت بگیرد.این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: اگر دولت آینده همانند دولت فعلـــی به قوانین مجلس و سیاست های تولید مسکن جهت برقراری تعادل میان عرضه و تقاضا توجه نکند، با توجه به افزایش تقاضا با مشکلات متعددی مواجه خواهیم شد. از طرفی برای ساماندهی بازار اجاره بها نیز باید سقفی مشخص کرده و بر فعالیت بنگاه‌های معاملاتی نظارت دقیقی داشته باشد.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی اضافه کرد: بی‌تردید یکی از شروط کمیسیون عمران برای رای اعتماد به وزیر راه و شهرسازی دولت آینده اهتمام آن به اجرای قوانین مجلس است.

هشدار بازوی پژوهشی مجلس به احتمال حذف ایران از ترانزیت منطقه قفقاز

مرکز پژوهش های مجلس در گزارشی نسبت به تلاش مثلث جمهوری آذربایجان، ترکیه و رژیم صهیونیستی برای حذف ایران از ترانزیت منطقه قفقاز هشدار داد. به گزارش اقتصادسرآمد، مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشـــی درباره آثار جنگ ارمنستان و آذربایجان (جنگ قره باغ) بر ایران اعلام کرد: «افزایش بازیگری ترکیه، رقیـــب منطقه‌ای ایران و رژیم صهیونیســـتی، مهمترین دشمن جمهوری اســـلامی ایران در منطقه قفقاز جنوبی، آثار سوء آشکاری بر منافع و امنیت ملی کشـــور دارد.اما در کنار این دو عامل، باید به توافق ۹ بندی توجه کرد که روسیه طراح آن بوده و دو طرف را وادار به قبول آن کرد. گـــزارش مرکز پژوهش‌های مجلس می‌افزاید: در این توافق برخی نکات گنجانده شده است که می تواند آثاری فراتر از روابط دو کشور جمهوری آذربایجان و ارمنســـتان برای منطقه داشته باشد. یکی از این موارد، آخرین بند توافق و اشاره‌ای مبهم به بازگشـــایی خطوط مواصلاتی بین جمهوری آذربایجان، ارمنســـتان و منطقه نخجوان اســـت.این گزارش درباره یکـــی از بندهای توافـــق آذربایجان و ارمنســـتان می گوید: «طرف آذربایجانی برداشـــتی حداکثری از بند ۹ توافقنامه انتهای جنگ با ارمنستان داشـــته و قصد دارد تا کریدوری از ســـرزمین اصلی آذربایجان با گذر از خاک ارمنستان به سمت نخجوان ایجاد کند.به احتمال بســـیار زیاد ترکیه در پشت این خواسته قرار دارد و شاید در حقیقت، خواسته ترکیه باشـــد که از زبان مقام‌های جمهوری آذربایجان بیان شده است؛ چون عملیاتی شدن این مسیر کمک شایانی به هدف منطقه‌ای ترک‌ها در ایجاد ترکســـتان بزرگ خواهد بود.»در گزارش مذکور آمـــده: «در صورتی که کریدور مـــورد نظر ترکیه از ســـرزمین جمهوری آذربایجان به نخجوان ایجاد شود، بی تردید ترکیه این مسیر را به شاهراه اصلی انتقال و ترانزیت کالا و انرژی تبدیل خواهد کرد و موفق خواهد شد تا مرز ایران با ارمنســـتان را در عمل به منطقه‌ای بی خاصیت تبدیل کند.این مســـیر گام مهمی در ایجاد رؤیای ترکستان بزرگ و اتصال زمینی ترکیه به کشـــورهای ترک زبان آسیای مرکزی خواهد شـــد که یکی از پیامدهای آن کنار گذاشته شدن ایران از معادلات انتقال و ترانزیت کالا، انرژی و داده منطقه آســـیای مرکـــزی و قفقاز است.»بازوی پژوهشـــی مجلس به نمایندگان خانه ملت پیشنهاد داده تا اقدام‌های زیر در دستور کار قرار گیرد و از بخش‌های اجرایی نیز عملیاتی شدن آنها را پیگیری کند:

۱-تکمیل هرچه سریع‌تر مســـیر ترانزیتی (کریدور) شمال-جنوب که مدتهاســـت باقی مانده و همچنین مسیر (کریدور) شرق به غرب.

۲- افزایـــش مســـیرهای مواصلاتـــی و ترانزیتی با جمهوری آذربایجان، به ویژه در مناطق تازه آزاد شده مانند خداآفرین تا بخش‌هایی از نیازهای آذربایجان پوشش داده شود

۳. تســـهیل در مبـــادلات بین دو بخش از ســـرزمین جمهوری آذربایجان با نخجوان از مســـیر جمهوری اسلامی ایران با تسهیل در مقررات مربوط

۴. تکمیل و تعمیر جاده مرزی بین جمهوری اسلامی ایران و ارمنستان که بخش اندکی از این مسیر در داخل ایران باقی مانده و می توان با کمک به راه اندازی آن در ارمنســـتان، هم به اقتصاد خارجی کشور یاری رساند و هم به طور طبیعی، انتظـــار افزایش مداخله ایران در درگیری‌های آذربایجان و ارمنســـتان را در این منطقه داشت.

وام اجاره ۷۰ میلیون تومان شد

وزیر راه و شهرسازی از افزایش سقف وام ودیعه مسکن در تهران از ۵۰ به ۷۰ میلیون تومان خبر داد؛ در دیگر کلانشهرها و سایر شهرها نیز به ترتیب ۴۰ و ۲۵ میلیون تومان خواهد بود.به گزارش اقتصادسرآمد، ستاد ملی کرونا مبلغ وام ودیعه مسکن برای ســـال ۱۴۰۰ را به تصویب رساند. طبق اعلام محمد اسلامی ـ وزیر راه و شهرسازی ـ تسهیلات کمک ودیعه اجاره در سال جاری ۷۰ میلیون تومان برای شهر تهران، ۴۰ میلیون تومان برای دیگر کلانشهرها و ۲۵ میلیون تومان برای سایر شهرها در نظر گرفته شده است.متقاضیان تا پایان شهریورماه فرصت دارند برای ثبت نام به سامانه tem.mrud.ir مراجعه کنند. این وام برای کسانی است که تا کنون موفق به دریافت آن نشده‌اند. بنابراین آنطور که اسلامی گفته به کسانی که سال گذشته وام را دریافت کردند تعلق نخواهد گرفت.با اینکه اسلامی درباره نرخ سود تسهیلات برای سال جاری صحبت نکرد، احتمالا با نرخ سال گذشته یعنی ۱۳ درصد و روش بازپرداخت همانند قبل خواهد بود.بنابراین گزارش، تسهیلات مرابحه خرید کالا و خدمات یا همان وام کمک ودیعه اجاره در سال ۱۳۹۹ در تهران، کلانشهرها و سایر شهرها به ترتیب ۵۰، ۳۰ و ۱۵ میلیون تومان بود که از اوایل مردادماه ۱۳۹۹ در ستاد ملی مقابله با کرونا تصویب شد و مهلت پرداخت آن تا پایان اسفندماه به اتمام رسید.

وجود ۲۰ میلیون نفر بد مسکن در ایران، «اقتصادسرآمد» گزارش می دهد

شکست طرح مسکن دولتی

گـــروه راه و ســـاختمان – با وجود انتقادهای بسیار به طرح مسکن ملی، در هفته اخیر دور جدیـــد ثبت نام آن شروع شده اســـت. این درحالی است که در طرح بزرگ دیگر مســـکن یعنی مســـکن مهر هنوز با وجود گذشت یک دهه از شروع آن، صاحبان آن با مشکلاتی مواجه هستند و پرونده آن بسته نشده است. طرح مســـکن ملی یکی از پرچالش‌ترین طرح‌های دولـــت یازدهم بود. حتـــی وزیر راه و شهرسازی در میانه کار یک بار از نبود زمین برای اختصاص به ایـــن طرح گلایه کرد که ناشـــی از مقاومت‌های دستگاه‌های دولتی عنوان کرده بود. یک بار هم از عدم تحویل به موقع سخن گفت و به مشکلات آن اشـــاره کرد. با این حال، با وجود انتقادهای بســـیار به طرح مســـکن ملی، در هفته اخیر دور جدید ثبت نام آن شـــروع شـــده است. این درحالیســـت که در طرح بزرگ دیگر مسکن یعنی مسکن مهر هنوز با وجود گذشت یک دهه از شروع آن، صاحبان آن با مشکلاتی مواجه هستند و پرونده آن بسته نشده است.درباره مسکن ملی نیز طبق آخرین آمارهای اعلامی از سوی وزارت راه و شهرسازی در نوبت قبلی بیش از ۵۰ درصد متقاضیان کسانی بودند که قبلا صاحب خانه بودند و دقیقا به همین دلیل نام آنها از لیســـت دریافت مسکن ملی حذف شده است.

به گزارش اقتصادســـرآمد، از ســـوی دیگر طبق آخرین اعلام بیش از ۶۰ هزار نفـــر به دلیل عدم واریز وجه از این لیســـت توســـط وزارت راه و شهرسازی حذف شده‌اند تا اسامی جدیدی به این لیست اضافه شود. ۹ هزار واحد برای مسکن ملی نیز به دلیل نداشتن زمین بلاتکلیف هستند. این خبر اعلامی از سوی مقامات وزارت راه و شهرسازی نیز نشان می‌دهد همچنان مشکل تخصیص زمین در این طرح پابرجاست. اما با وجود این، در حالی که روزهای پایانی فعالیت دولت یازدهم اســـت اما در هفته گذشته مجددا ثبت نام برای این طرح شروع شد. طبق اعلام یکی از معاونان وزیر راه و شهرســـازی از ۴۰۰ هزار واحد مسکن ملی وعده داده شده تنها ۶۰ هزار واحد تا پایان دولت یازدهم به دست متقاضیان خواهد رسید و کسانی که خود را برای خرید این مســـکن‌ها آمـــاده می‌کنند باید بدانند برای دریافت این مسکن‌ها ممکن است با تاخیر در دریافت مسکن مواجه شوند و از سوی دیگر ممکن است این طرح نیز به مانند مسکن مهر به زودی پرونده‌اش بسته نشود. با این حال آینده خرید این مسکن‌ها همچنان اقتصادی محسوب خواهد شد؟.

گسترش پهنه‌های بافت فرسوده نیازمند بهسازی و بازسازی

مهدی غلامی کارشـــناس مســـکن در خصوص چالش جدیدی به نام «مســـکن ملی» به روزنامه اقتصادســـرآمد، گفـــت: ایران به عنـــوان یکی از کشورهای در حال توســـعه با توسعه شهرنشینی شدیدی روبه‌رو است که این مسئله در کنار سایر عوامل ازجمله افزایش جمعیت و تعداد خانوارها، گسترش پهنه‌های بافت فرسوده نیازمند بهسازی و بازسازی و عوامل مشابه به طور مداوم نیازمند برنامه‌ها و سیاســـت‌هایی در جهت تأمین مسکن درخور و مناسب برای افراد جامعه است.

وی با اشاره به این مطلب که طرح مسکن دولتی با «پسوند»های مختلف پس از جنگ جهانی دوم شـــکل گرفت که در هیچ یک از کشورهای بکار گرفته موفقیتی کســـب نکرد، افزود: بســـیاری از کشورهایی که به این طرح پرداختند، پس از مدت کوتاهی به ناکارآمد بودن آن اذعان داشته و از ادامه ساخت و ساز در این بخش خودداری کردند.

وجود ۲۰ میلیون نفر بد مسکن

این کارشناس مســـکن در ادامه ســـخنان خود، تصریح کرد: وجـــود ۲۰ میلیون نفر بد مســـکن، افزایـــش مداوم قیمـــت خانه در کلان شـــهرها، تلاطم‌های گاه و بیگاه از ســـوی بازارهای موازی به حوزه مسکن، اضافه شدن ســـالیانه ۷۰۰هزار زوج به بازار مصرفی مسکن، ایجاد فضای دلالی ملک ناشـــی از کمبود عرضه متناسب با تقاضا در شـــهرهای بزرگ و نبود نظـــارت کیفی بر بخش عمده‌ای از ساخت و سازها از مهمترین معضلات بخش مسکن و ساختمان محسوب می شود.

به گفته غلامی، طرح‌های مســـکنی در دوره‌های مختلف مجلس و دولت‌های بعـــد از انقلاب در حالی با پسوندهای مختلف ارائه شده که وزیر راه و شهرسازی معتقد اســـت که مسکن با پسوند را قبول ندارد. بر این اساس وزارت راه و شهرسازی طرح اقدام ملی را در دستور کار قرار داده که به ظن مسئولان این وزارتخانه، نهضتی پایدار در حوزه تولید و عرضه مسکن محسوب می‌شود. حال باید ببینیم مســـکن انقلاب پس از ارائه جزئیات قرار است چگونه به خانه‌دار شدن مردم کمک کند.

متاسفانه، یکی از مشکلاتی که امروز در طرح ملی مسکن وجود دارد هزینه بالای ساخت آن است که محمود محمودزاده معاون وزیر راه و شهرسازی در گفتگو با خبرنگار خبرگزاری موج اعلام کرد که «هزینه ساخت هر مترمربع برای پروژه‌های مسکن ملی حداقل ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان است، بر همین مبنا متراژ واحدها بین ۵۰ تا ۷۵ متر خواهد بود». این قیمت به این دلیل مورد نقد قرار گرفته که اقشـــار ضعیف جامعه همچنان مشـــمول پایه حقوق وزارت کار یعنی یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان هستند و توان پرداخت اقساط با نرخ بالا را ندارد. از ســـوی دیگر برخی مسئولان وزارت راه و شهرسازی با مطرح کردن اینکه در جایی مانند تهران میانگین قیمت هر متر آپارتمان بیش از ۱۳ میلیون تومان بوده، از این رو قیمت مسکن اقدام ملی مناسب است.

صنعتی ســـازی و تولید انبوه مســـکن ساختمان موضوعی اســـت که این روزها از ســـوی دولت دنبال نمی‌شـــود و این بـــی توجهی به اســـتفاده مناسب از ظرفیت شرکت های صنعتی ساختمان باعث شـــده که هزینه ســـاخت بالا برود و حتی برای مســـکن دولت نیز قدرت خرید برای همه وجود ندارد.

برگزیده حمل ونقل

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه:

تمدید مهلت ثبت‌نام در سامانه املاک و اسکان تا ۴ ماه دیگر

معاون مســـکن و ســـاختمان وزیر راه و شهرسازی از تمدید مهلت ثبت‌نام در ســـامانه املاک و اسکان کشور با موافقت ســـتاد مبارزه با کرونا تا مهر ۱۴۰۰ خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده افزود: مهلت خوداظهاری مالکان در سامانه املاک و اسکان که ۱۹ خرداد ماه به پایان رسیده بود با موافقت ستاد مبارزه با کرونا با پیشـــنهاد وزارت راه و شهرسازی تمدید شـــد.وی اضافه‌کرد: بر این اساس مهلت خوداظهاری تا مهر ۱۴۰۰ تمدید شد و اکنون امکان ثبت‌نام مجدد در سامانه وجود دارد. پیش از این از احتمال تمدید ثبت نام تا مهرماه خبر داده شده بود که البته در حد گمانه زنی بود. متقاضیان برای ثبت‌نام به اینجا مراجعه کنند. مطابق قانون اصلاح مـــوادی از قانون مالیات‌های مســـتقیم مصوب ۵ آذرماه ۱۳۹۹ هرواحدمســـکونی واقع در تمام شهرهای بالای یکصدهزارنفر جمعیت که به استناد سامانه ملی املاک و اسکان کشور موضوع تبصره ۷ ماده ۱۶۹ مکرر این قانون، در هر سال مالیاتی در مجموع بیش از ۱۲۰ روز ســـاکن یا کاربر نداشته باشد به عنوان خانه خالی شناسایی شده و به ازای هرماه بیش از زمان مذکور، بدون لحاظ معافیت تبصره ۱۱ ماده ۵۳ این قانون ماهانه مشـــمول مالیاتی بر مبنای مالیات بر درآمد اجاره می شود.در سال اول معادل ۶ برابر مالیات متعلقه، در سال دوم معادل ۱۲ برابر مالیات متعلقه و سال سوم به بعد- معادل هجده برابر مالیات متعلقه به این واحدها اختصاص می یابد.واحدهای نوساز پس از ۱۲ ماه و در طرح‌های انبوه سازی پس از هجده ماه از زمان صدور گواهی اتمام عملیات ســـاختمانی، مشمول مالیات موضوع این ماده می شوند.همچنین مالکان واحدهای مسکونی تمام کشور اعم از شهری و روســـتایی موظفند اطلاعات املاک تحت تملک خود را با تعیین نوع بهره برداری، حداکثر ظرف مدت دو ماه پس از انتشار دستورالعمل مربوطه، در سامانه ملی املاک و اسکان کشـــور ثبت کنند. ثبت واحدهای مسکونی دارای جهات امنیتی، براساس دســـتورالعمل مصوب شـــورای عالی امنیت ملی انجام می شود.پس از پایان مهلت خوداظهاری موضوع تبصره (۱) این ماده، دســـتگاه‌های اجرایی مکلفند خدمات خود از قبیل افتتاح حساب بانکی و صدور دسته چک، خدمات ناشی از اعمال سیاست های حمایتی، یارانه ای و کمک معیشـــتی، تعویض پلاک خودرو، فروش انشعاب آب، برق، تلفن و گازطبیعی، ارسال اسناد و مدارک مانند گواهینامه، گذرنامه، مدارک خودرو، اخطاریه، ابلاغیه، ثبت نام مدارس در منطقه محل اقامت، استحقاق دریافت خوابگاه دانشجویی و امثال آن را صرفاً با اخذ کدملی و براساس کدپستی یا شرح نشانی یکتای درج شـــده مربوط به اقامتگاه اصلی آنان در سامانه املاک و اسکان کشور ارائه کنند.

معاون وزیر راه و شهرسازی

تامین ۳۰ درصد خدمات زیربنایی مسکن مهر از محل اعتبارات دولتی

معاون وزیر راه و شهرســـازی گفـــت در بخش خدمات زیربنایی مسکن مهر ۳۰ درصد از هزینه های شـــرکت آب و فاضلاب از محل اعتبارات اختصاص یافته به مسکن مهر تامین شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، احمد اصغری مهرآبادی دربازدید از مناطق مختلف شهرستان های شرق استان تهران در خصوص اقدامات دولت در تامین خدمات روبنایی مسکن مهر اظهار کرد: ۶۷۰ باب مدرسه در ســـایت‌های مسکن مهر در دست ساخت اســـت که ۵۰۵ واحد به اتمام رسیده و مابقی در حال تکمیل است.

همچنین ساخت ۵۰۰ مســـجد نیز در دست ساخت است که ۳۹۵ مسجد به اتمام رسیده و مابقی درحال تکمیل است و ۷۵ باب کلانتری نیز به اتمام رسیده و در حال بهره برداری است.

وی یادآور شد: مسکن مهر یکی از پروژه هایی بود که در ابتدا قرار بود به صورت اجاره ۹۹ ساله باشد اما با توجه به افزایش هزینه ها و تامین نشدن منابع، مقرر شد دولت به میدان بیاید و برای اجرای این پروژه حامی باشد.

قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در طرح مسکن مهر با اشاره به اینکه طی سال‌های گذشته دولت از منابع مختلف کمک های بسیاری در اجرای این پروژه مسکونی داشته است، تصریح کرد: برای اجرای خدمات زیربنایی و روبنایی، طبق تصویب مجلس مقرر شد دستگاه های متولی اجراکننده باشند که آنان نیز با کمبود اعتبارات مواجه شدند و در همین راستا دولت نیز بار دیگر پای کار آمد.

مهرآبـــادی همچنیـــن ضمـــن بازدیـــد از محلـــه کریتون و مســـکن مهـــر مهرآبـــاد از نزدیـــک درجریان مســـائل و مشـــکلات مردم این منطقه قرار گرفت و برای حل مشـــکل مالکیـــت زمین جوانـــان محله کریتـــون بر لـــزوم پیگیری مراحل الحاق ایـــن منطقه بـــه محدوده و واگـــذاری زمین های آن به افراد واجدالشـــرایط برای تهیه مســـکن جوانان تاکید کرد.

در نشست بررسی مشکلات مسکن مهر دماوند موضوعاتی از جمله زیرساخت‌های شـــهری مسکن مهر، جدول‌گذاری و آســـفالت معابر، ندادن پایان‌کار به مجتمع‌های مسکونی و مشکلات تعاونی ۱۱، ۱۲ و ۱۳ مســـکن مهر مطرح شد و از روند اجرای پروژه دیوار حائل تعاونی مهر یک نیز بازدیدی صورت گرفت و مقرر شد طی یک ماه آینده پروژه دیوار حائل تعاونی تکمیل شود.

رئیس تشکل های مهندسی استان تهران

امکان ساخت سالانه یک میلیون مسکن در کشور

رئیس تشـــکل های مهندسی اســـتان تهران معتقد است امکان ساخت سالانه یک یا حتی تا دو میلیون واحد مسکونی اســـت اما باید برای منابع مالی آن تمهیداتی اندیشیده شود.به گزارش اقتصادسرآمد، رضا حیدریون در نشست خبری معرفی تشکل های مهندسی ســـاختمان تهران گفت: این تشـــکل از ۱۵ انجمن صنفی در حوزه صنعت ســـاختمان تشکیل شـــده و نهادهای مطالبه گر مشکلات مدیریت صنعت ساختمان هستندوی افزود: سیاست گذاری‌هـــای نادرســـت وزارت راه و شهرســـازی در بخش ســـاختمان و مســـکن و همچنین ناتوانی دولت در حمایت از تولید مســـکن ارزان جامعه هدف که زوج‌های جوان هستند سبب شده تا با بازار آشفته تولید، خرید و فروش مسکن مواجه شویم.رئیس تشکل های مهندسی ساختمان استان تهران ادامه داد: عدم استفاده از ساخت و ســـاز صنعتی به ضعف در ایمنی ساختمان‌ها منجر شده از سوی دیگر توسعه حاشیه نشینی، بد مسکنی و بافت‌های فرسوده شهری باعث شده تا ۳۴ درصد از ساختمان‌های شهر تهران در مقابل زلزله به ویژه در بافت‌های فرسوده نا مقاوم باشند.حیدریون با بیان اینکه سال‌های گذشته با کاهش شدید تولید مسکن روبرو بودیم، گفت: در حال حاضر بافت فرسوده کشور دو برابر مساحت تهران است و شهرداری می‌بایست به جای ترویج دوچرخه سواری، احیای بافت‌های فرســـوده را در دســـتور کار قرار می‌داد. این در حالی است که بر اساس قانون باید ســـالی ۱۰ درصد از بافت فرسوده تهران نوسازی می‌شد.وی درباره بازار مسکن گفت: علت رکود تورمی در بازار مسکن در کنار پارامترهای اقتصاد کلان و نرخ، کاهش شدید عرضه مسکن است که سبب شـــده حداقل عرضه را در سال‌های اخیر داشته باشیم. همچنین افزایش سنگین عوارض ساختمانی و مصالح از دیگر علل افزایش قیمت مسکن هستند. رئیس انجمن مهندسان عمران کشور درباره بازار اجاره گفت: وقتی مســـکن به کالایی ســـرمایه‌ای تبدیل شده کاهش شدید عرضه در بازار اجاره را شـــاهد بوده ایـــم و در نتیجه اجاره بها افزایش یافت.حیدریون درباره امکان ساخت سالانه یک میلیون مسکن گفت: توان ساخت سالانه یک یا حتی ۲ میلیون مسکن در کشور وجود دارد اما باید اولاً به سمت صنعتی سازی برویم ثانیاً در خصوص تأمین منابع مالی ســـاخت این تعداد مسکن، اندیشه کرد.وی ادامه داد: مثلاً تشـــکل های صنفی می توانند با جمع آوری منابع خرد در راستای توسعه صنعت ساخت و ساز مسکن، هم افزایی کنند.

گزارش

۵ سال معطلی برای تدوین طرح جامع حمل‌ونقل کشور

تدوین طرح جامع حمل‌ونقل کشور پنج سال معطل است که با توجه به نیروی انسانی متخصص و توان کافی در کشور، ضروری است برنامه‌ریزی برای استفاده از همه ظرفیت‌های موجود با هدف تسریع در تکمیل این مطالعات از مهمترین اولویت‌های وزارت راه باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد از فارس فعالیت‌های حمل‌ونقل از جمله فعالیت‌های اساســـی و زیربنایی برای رشد و تحول اقتصادی محســـوب شده و همبستگی مستقیم میان گسترش حمل‌ونقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد. اهمیت بســـیار زیاد این بخش، ضرورت برنامه‌ریزی دقیق و بهینه برمبنای یک طرح جامع حمل‌ونقل را در کشور دوچندان می‌کند، توسعه پایدار و متوازن در بخش حمل‌ونقل کشور، مستلزم وجود طرح جامع به عبارتی دیگر، یک نقشه راه است.

طرح جامع حمل‌ونقل، به‌عنوان بالاترین سطح از مطالعات مدل‌سازی سیستم عرضه و تقاضای سفرهای باری و مســـافری داخلی و بین‌المللی کشور بوده و در مقیاس مدل‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، عملکرد اجزای مختلف حمل‌ونقل کشور را به‌صورت یک شبکه یک‌پارچه در همه شیوه‌های حمل‌ونقلی ارزیابی می‌کند.

هدف اصلی از انجام این طرح دستیابی به یک ابزار پویای پشتیبان تصمیم‌گیری است که با اســـتناد به آن اولویت‌های توسعه زیرســـاخت‌های حمل‌ونقلی به صورت هدفمند و برپایه جهت‌گیری‌های استراتژیک و تقاضای سفرها تعیین می‌شود، بدین ترتیب فعالیت‌های انجام شده در بخش حمل‌ونقل با برنامه‌ها و سیاست‌های بالادستی هماهنگ شده و رفتارهای ناهماهنگ و انفعالی یا سلیقه‌ای در بخش حمل‌ونقل کاهش خواهد یافت.با استفاده از این طرح، اولویت‌بندی تخصیص منابع موجب افزایش رضایت مـــردم و ارتقای بهره‌وری از امکانات خواهد شد.

عدم برخورداری از طرح جامع موجب می‌شود که وجود برخی نگاه‌های محلی، موضعی و غیراهبردی در فرایندهای تصمیم‌گیری در این بخش، مبنای عمل قرار گیرد و طرح‌ها و برنامه‌هایی که در این بخش تعریف می‌شوند از پیوستگی، یکپارچگی و جامعیت کافی برخوردار نباشند و درنتیجه، این تصمیم‌گیری‌های جزیره‌ای خســـارت‌های هنگفتی به اقتصاد کشور وارد آورد.طبق بررسی مرکز پژوهش‌های مجلس، در مطالعات تهیه طـــرح جامع حمل‌ونقل، ابتدا وضعیت تقاضای ســـفر در دو بخش بار و مســـافر پیش‌بینی می‌شـــود و با بهره‌گیری از مدل‌های چندوجهی، پیش‌بینی تقاضای بار و مســـافر در ســـطح کشور برای آینده که معمولاً بازه ۱۵ تا ۲۰ سال است انجام می‌شود.ورودی این مدل شامل ویژگی‌های کاربری زمین، ویژگی‌های جمعیتی، ویژگی‌های شـــبکه عرضه و شـــیوه‌های در دســـترس، داده‌های متغیرهای اقتصادی-اجتماعی، پایگاه داده سفرهای باری و مسافری داخلی و بین‌المللی در هریک از زیربخش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی است و خروجی آن میزان جریان و زمان سفر هریک از شیوه‌ها بر روی شبکه در افق‌های میان‌مدت و بلندمدت است که با استفاده از آن می‌توان آثار مختلف ایجاد شده توسط سیستم را برآورد کرد.

در گام بعدی، ســـناریوهای متعددی از وضعیت شبکه در افق مطالعات به مدل ارائه می‌شود و درنهایت گزینه‌ای که بیشترین نسبت منافع به هزینه‌ها را در ابعاد مختلف ایجاد می‌کند به‌عنوان گزینه بهینه شـــبکه حمل‌ونقل انتخاب می‌شود. رد‌پای طرح جامع حمل‌ونقل در اســـناد و قوانین بالادســـتی به سال‌ها قبل باز می‌گردد، در سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل ابلاغی توسط مقام معظم رهبری مفهوم ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل مطرح شده است.

در قانون برنامه توسعه پنجم توسعه و نیز قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور نیز بر تدوین طرح جامع حمل‌ونقل کشور تصریح شده است.سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۳۷۹ و در پنج بند توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شد.در بند اول از این سیاســـت‌ها بر ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم زیربخش‌های آن با توجه به ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی، کاهش شدت مصرف انرژی، کاهش آلودگی زیست‌محیطی، افزایش ایمنی، برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا، تأکید شده است. در این قانون که در پی تأکید پیشین قانون برنامه توسعه پنجم کشور به تهیه طرح جامع حمل‌ونقل کشور به تصویب رسید، مجدداً بر مسئولیت دولت درخصوص تهیه این طرح جامع تأکید شده است.

در بند ج ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توســـعه کشـــور مصوب سال ۱۳۹۵ بیان شده اســـت: به‌منظور بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌ها و موقعیت‌های جغرافیایی کشور، طرح جامع حمل‌ونقل کشور با هدف پاسخگویی به تقاضاهای بالفعل و بالقوه و دستیابی به جایگاه مناسب در حوزه‌های ایمنی، انرژی، اقتصاد، حمل‌ونقل و محیط زیســـت تا مدت ۶ ماه پس از لازم‌الاجرا شـــدن این قانون به تصویب هیئت وزیران می‌رســـد؛ از زمان تصویب طرح جامع، شـــروع همه طرح‌های جدید توسعه و ساخت زیربناهای حمل‌ونقل، فقط براساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی قابل اجرا است

از سال ۱۳۸۲ تلاش‌هایی به‌منظور تدوین طرح جامع حمل‌ونقل در کشور آغاز شده است که نتایج آن هیچگاه به تصویب نرسید و درنتیجه عملیاتی و اجرایی نشد.آخرین تلاش در این زمینه از ســـال ۱۳۹۶ در دو مرحله (فاز) آغاز شد که مرحله نخســـت آن، یعنی تهیه مدل تقاضای حمل‌ونقل، در پایان سال ۱۳۹۷ با مشارکت هفت دانشگاه معتبر کشور به پایان رسید، ولی انجام مرحله دوم یعنی طراحی شبکه بهینه حمل‌ونقل کشـــور و تکمیل طرح جامع که می‌تواند هدف نهایی مصرح در قانون یعنی شـــروع همه طرح‌های جدید توســـعه و ساخت زیربناهای حمل‌ونقل، فقط براساس این طرح و در قالب بودجه سنواتی را محقق سازد، هنوز انجام نشده است.

براساس احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، مقرر شده است نظام حمل‌ونقل کشور براساس طرحی همه‌جانبه‌نگر تحت عنوان طرح جامع حمل‌ونقل کشور توسعه یابد.با گذشت چندین ســـال از تصویب این قانون، تا ابتدای سال ۱۴۰۰ کشور همچنان از داشـــتن طرح جامع حمل‌ونقل مصوب، بی‌بهره است.تأکید می‌شود که در ماده (۳۰) از قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵ به صراحت به تهیه و تصویب طرح جامع حمل‌ونقل اشاره شده است و نه تهیه مدل‌های تقاضا؛ آنچه در مرحله اول مطالعات طرح جامع توسط وزارت راه و شهرسازی به انجام رسیده است، فقط بخشی از طرح جامع یعنی مدل‌های تقاضا است و تا زمانی که شبکه بهینه حمل‌ونقل در پایان مرحله دوم مطالعات تکمیل نشود، نمی‌توان ادعا کرد که طرح جامع حمل‌ونقل حاصل شده و یا انجام تکلیف قانونی تعیین شده در قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور محقق شده است.رصد و ارزیابی میزان تحقق اهداف تعریف شده در قوانین توسعه کشور از یکسو در راستای انجام وظیفه نظارتی مجلس شورای اسلامی مبنی بر نظارت بر عملکرد دستگاه‌های اجرایی قرار می‌گیرد و از ســـوی دیگر، می‌تواند برای تدوین برنامه‌های واقع‌بینانه‌تر و متناسب با ظرفیت و توان دستگاه‌های اجرایی در قانون برنامه هفتم توسعه کشور مفید باشد.

براســـاس قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشـــور مصوب ۱۳۹۵ دولت موظف به تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشـــور در هیئت وزیران شـــد، تهیه این طرح در دولت برعهده وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت، اما متأسفانه با وجود شروع مطالعات و تهیه مدل پیش‌بینی تقاضای سفر (فاز اول مطالعات) در سال ۱۳۹۷ انجام فاز دوم مطالعات برای طراحی شبکه بهینه حمل‌ونقل کشور و در نتیجه تکمیل مطالعات جامع حمل‌ونقل تا ابتدای ســـال ۱۴۰۰ آغاز نشده است ازاین رو وزارت راه و شهرســـازی همچنان موفق به تحقق وظیفه قانونی نشده است.

در این راستا، اگرچه تهیه طرح جامع حمل‌ونقل کشور مسئله‌ای پیچیده و نسبتاً زمان‌بر است، اما به‌دلیل اهمیت بسیار زیاد این موضوع و قریب به پنج سال معطل ماندن حکم قانون احکام دائمی کشور و با توجه به نیروی انسانی متخصص و توان کافی در کشور، ضروری است برنامه‌ریزی برای استفاده از همه ظرفیت‌های موجود با هدف تسریع در تکمیل این مطالعات از مهمترین اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی قرار داشته باشد.

در سال‌های گذشته، طرح‌های توسعه‌ای متعددی در بخش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی به‌صورت از هم گسیخته و بدون لحاظ کردن ماهیت شبکه‌ای موضوع حمل‌ونقل، به‌صورت جزیره‌ای تصویب و به‌موقع اجرا گذاشته شده‌اند. این طرح‌ها هرچند از نگاه مقطعی منافعی را برای برخی از بخش‌ها ایجاد خواهند کرد، اما به‌دلیل عدم یکپارچگی با کل شبکه حمل‌ونقل کشور، هزینه فرصتی که برای کل کشور و چه بسا برای همان بخش‌ها ایجاد می‌کنند، می‌تواند بسیار بیشتر از منافع حاصل از پیاده‌سازی آنها باشد.