

اقتصاد سرآمد

سه‌شنبه۹شهریور۱۴۰۰-شماره۱۱۹۹

افزایش ۲۶۰ درصدی صادرات کالا به افغانستان از پایانه دوغانون

مدیر پایانه مرزی دوغانون گفت: از ابتدای اسامال تا پایان مرداد ماه، ۶۱۹ هزار و ۱۹۹ تن انواع کالا با ۲۲ هزار و ۳۶۴ دستگاه کامیون ترانزیتی از پایانه مرزی دوغانون شهرستان تایباد در استان خراسان رضوی به افغانستان صادر شده که نسبت به مدت زمان مشابه سال قبل، ۲۶۰ درصد افزایش داشته است.به گزارش اقتصادسرآمد، سید احمد نظام افروز: د پاسال طی این بازه زمانی ۳۲۷ هزار و ۷۲۹تن انواع کالا با ۹ هزار و ۶۱۶ دستگاه کامیون از این پایانه به کشور افغانستان صادر شده بود.وی ادامه داد: همچنین در این مدت افزون بر ۲۴۳ هزار و ۹۹۰تن انواع کالا با ۱۱ هزار و ۸۱ دستگاه کامیون به کشور افغانستان ترانزیت شد.مدیر پایانه مرزی دوغانون به حوزه واردات انواع کالا از سمت افغانستان به پایانه مرزی دوغانون اشاره کرد و گفت: در بازه زمانی پنج ماهه نخست اسمال، ۲ هزار و ۱۷۴ تن انواع کالا با ۸۸ دستگاه کامیون ترانزیت از سمت افغانستان وارد افغانستان صادر شده که نسبت به مدت زمان مشابه سال قبل به لحاظ وزنی ۷۰ درصد و در مقوله تردد ناوگان حمل نقل ۹۹ درصدافزایش داشته است.نظام انواع مصالح ساختمانی، میلگرد، بژین و گاز مایع را از مهم ترین اقلام صادراتی به افغانستان اعلام کرد و افزود: پایانه مرزی دوغانون دروازه طلایی برای تجارت و ترانزیت کالا و یکی از پرترددترین معبرهای زمینی کشور در بخش کالا و مسافر است.وی به جایگاه پایانه مرزی دوغانون از نظر ترانزیت و صادرات انواع کالااشاره کرد و ادامه داد: این پایانه رتبه پنجم ترانزیت خرجی و رتبه سیم و صادرات رابین پایانه های خروجی کشور دارد و ۹ درصد از سهم صادرات کشور را از آن خود کرده استمدیر پایانه مرزی دوغانون گفت: در بخش مسافری و قبل از شیوع بیماری کووید ۱۹، روزانه بیش از سه هزار و ۵۰۰ نفر شامل راننده، مسافر و کارکنان بخش های مختلف اداری و خدماتی در این پایانه تردد داشته و سالانه بیش از یک میلیون مسافر از طریق معبر رسمی دوغانون وارد ۲ کشور ایران و افغانستان می شسند.نظام افزود: هرات یکی از مهمترین بازارهای کشور افغانستان است که با نقطه صفر مرزی و پایانه مرزی دوغانون ۱۲۰ کیلومتر فاصله دارد.پایانه مرزی و گمرک دوغانون در ۱۸ کیلومتری شهر تایباد و همجوار با کشور افغانستان، در زمره پنج پایانه برتر اقتصادی کشور است.

پاس‌کاری فعالان خصوصی مسکن در دالان‌های اداری

دبیر انجمن انبوه‌سازان مسکن کشور گفت: ناکارآمدی سیستم اداری باعث ایجاد لطمات و خسارت‌های سنگین به بخش خصوصی و حوزه مسکن شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، فرشید پورحاجت در خصوص ساختار اداری در حوزه مسکن و مشکلات مربوط به آن، اظهار کرد: سازمان‌ها، نهاده‌ها و ارگان‌های دولتی خدمات‌رسان در بخش مسکن در جهت تسهیل امور و فرآیندها راه‌اندازی شده‌اند اما آنچه امروزه مشاهده می‌شود ناکارآمدی در سیستم اداری است که باعث ایجاد لطمات و خسارت‌های سنگین به بخش خصوصی و حوزه مسسکن شده است. وی افزود: سیستم ناکارآمد حال حاضر، شرایط بسیار سختی برای بخش خصوصی، فعالان اقتصادی و مردم ایجاد کرده است. مردم در کوچه پس‌کوچه‌ها و دالان‌های ادارات دولتی پاس‌کاری می‌شوند در صورتی که تمامی این انجمن انبوه‌سازان مسکن کشور گفت: در شرایط بحرانی شیوع کرونا، دستگاه‌های دولتی نیز شرایط سختی برای مردم به وجود آورده‌اند و آن‌ها را گرفتار کرده‌اند و مردم برای دریافت استعالم اخذ مجوزها در اتاق‌های ادارات سرگردان‌اند.وی با اشاره به اینکه شرایط کسب و کار برای بخش خصوصی، مطلوب نیست، بیان کرد: مشکلات و مشفت‌های ذکرشده در شهر اوه‌از نسبت به دیگر شهرهای کشور، در شرایط سخت‌تری قرار دارد و سازمان‌های اداری، ارگان‌های شبه‌ساخته خصوصی مانند سازمان آب و فاضلاب و نهادهای عمومی از قبیل شهرداری و سازمان نظام مهندسی، کار را برای بخش خصوصی دشوار کرده است. پورحاجت گفت: دولت باید یک اداره دولتی که دو ساعت می‌تواند انجام بدهد به چند روز تا یک هفته موکول می‌شود و مردم نیز از این بابت سرگردان می‌شوند.وی تصریح کرد: بخش خصوصی برای آغاز یک فعالیت جدید در بدترین شرایط قرار دارد و شوربخانه، گوش شنوایی در این خصوص وجود ندارد و همه به جای حل کردن این مشکلات تنها شعار می‌دهند.رئیس انجمن انبوه‌سازان خوزستان گفت: امیدواریم شرایط موجود تغییر کند.، زمانی برای بخش خصوصی در خوزستان باقی نمانده است و فعالان این بخش در حوزه مسکن به آرامی در حال تعطیل کردن بازار هستند و اگر تمهیدات وریزهای در نظر گرفته نشود، شرایط از حال حاضر نیز بدتر خواهد شد.وی افزود: متأسفانه شورای فنی و معاونت عمرانی استان خوزستان هیچ توجهی به مطالبات بخش خصوصی نداشته است و حتی پاسخگویی تماس نمایندگان این بخش نیستند زیرا توان حل مشکلات را ندارند.

.....
سخنگوی سازمان هوایمایی:
فلا پرورای به افغانستان نداریم
سخنگوی سازمان هوایمایی کشوری گفت: فعلا پروازی بین ایران و افغانستان برقرار نمی‌شود. به گزارش اقتصادسرآمد،محمد ذبیحش دربارۀ آخرین وضعیت پروازها بین ایران و افغانستان اظهار داشت: فعلا پروازی بین ایران و افغانستان برقرار نیست و باید دید پس از عادی شدن وضعیت کشوری افغانستان در این باره چه تصمیمی گرفته می‌شود.وی همچنین با اشاره به سه فروند هوایمایی کام ایر متعلق به افغانستان که به دلیل تنش‌ها در این کشور مالک شرکت آنها را به ایران منتقل کرده بود، گفت: هر سه فروند هوایمایی از کشورمان خارج شدند.سخنگوی سازمان هوایمایی کشوری ادامه داد: دو فروند هوایمایی کام ایر به کابل و یک فروند به مزار شریف منتقل شدند.



گروه حمل و نقل – با نگاهی گذار به دنیای اطرافمان با آلودگی‌های زیست‌محیطی مواجه می‌شویم که گریبان‌گیر طبیعت و شهرها شده‌اند. استفاده از سوخت‌های فسیلی بشر امروز را با بحرانی غامض روبه‌رو کرده است؛ بحرانی که نه تنها زندگی موجودات کره خاکی را تهدید می‌کند، بلکه چالش پایدان‌پذیری سوخت‌های فسیلی را پررنگ‌تر از پیش کرده است. یکی از راه‌حل‌های کاهش تبعات استفاده از سوخت‌های فسیلی، جایگزینی آن با انرژی برق است. نیایی را تصور کنید که در آن خودروها و اتوبوس‌ها و قطارهای برقی جای وسایل نقلیه امروزی را گرفته‌است. آلودگی‌های شهرها کاهش پیدا کرده است و انسان‌ها و موجودات دیگر در آسایش بیشتری در کنار هم زندگی می‌کنند. درضمن نگرانی پایدان‌پذیری سوخت‌های فسیلی جای خود را به آراش خیال‌استفاده از سوخت‌های تجدیدپذیر و انرژی برق داده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، فعالان محیط‌طیست به‌عنوان یکی از قطب‌های صنعتی کشور و منطقه همواره دغدغه کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی و ایجاد امکانات بیشتر و به‌روزرتر برای حمل‌ونقل سالم را داشته‌اند. شکل دادن به جامعه‌ای سالم و هوشمند که سلامت و امنیت شهروندان در تولید اتوبوس برقی در کشور تأمین می‌شود چرا که یکی از مزایای بهربرداری از این اتوبوس‌ها در حمل و نقل هر کشور خواهد بود. بالا بردن توان حمل‌ونقل و سرعت بخشیدن به آن از مزایای دیگر استفاده از اتوبوس برقی است با بهربرداری از این اتوبوس‌ها در هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی صرفه‌جویی می‌شود و روند هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل پیشرفت بزرگی حاصل می‌کند.

چالش جدی تولید اتوبوس برقی در ایران
علیرضا محمدنژاده از طراحان خودرو برقی در کشورمان در این باب به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: تولید اتوبوس برقی نیازمند صرف قیمت

آغاز روند اجرایی اخذ تاییدیه قطار ملی مترو توسط مشاور خارجی

با نهایی شدن قرارداد شرکت مشاور خارجی، روند اخذ تاییدیه فنی قطار ملی مترو وارد مرحله اجرا شد.شرکت مشاور اروپایی که مسئولیت بررسی استانداردهای بین‌المللی قطار ملی مترو را بر عهده دارد، به همراه شرکت مشاور همکار ایرانی خود، فرآیند مذکور را پیگیری خواهند کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، سیدکاظم طاهرزاده مدیر کارگروه پروژه طراحی و راه‌اندازی قطار ملی مترو در این زمینه گفت: پس از برگزاری مراسم رونمایی رسمی از قطار ملی مترو در فروردین ماه سال جاری که پروژه‌ای با عمق داخلی سازی ۸۵ درصد بود و ظرف ۱۸ماه به ثمر نشست، با استعالم از معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، یکی از شرکت‌های مشاور خارجی که مورد تایید این نهاد بود، مشخص گردید و مراحل مربوط به مذاکره و عقد قرارداد با آن شرکت در دستور کار قرار گرفت.حالا با نهایی شدن قرارداد مشاوران خارجی و ایرانی مذکور، عملاً فرآیند اخذ تاییدیه فنی و استانداردهای بین‌المللی قطار ملی مترو وارد مرحله اجرایی شده است و پیش‌بینی ما این است که حداکثر ظرف سه ماه آینده، بتوانیم گواهینامه‌های لازم را برای امکان سیر قطار ملی در یکی از خطوط شبکه مترو به دست آوریم.

محمدزاده، طراح خودرو برقی به «اقتصادسرآمد» می‌گوید: تولید اتوبوس برقی در ایران توجیه ندارد

چالش جدی تولید اتوبوس برقی



بسیار بالایی است که تأمین آن برای شهر داری می‌تواند دشوار باشد.

وی با تأکید بر اینکه در تأمین باتری اتوبوس برقی باید از یک شرکت خارجی کمک گرفته شود، گفت: همواره دغدغه کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی و ایجاد امکانات بیشتر و به‌روزرتر برای حمل‌ونقل سالم را داشته‌اند. شکل دادن به جامعه‌ای سالم و هوشمند که سلامت و امنیت شهروندان در تولید اتوبوس برقی در کشور تأمین می‌شود چرا که یکی از مزایای بهربرداری از این اتوبوس‌ها در حمل و نقل هر کشور خواهد بود. بالا بردن توان حمل‌ونقل و سرعت بخشیدن به آن از مزایای دیگر استفاده از اتوبوس برقی است با بهربرداری از این اتوبوس‌ها در هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی صرفه‌جویی می‌شود و روند هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل پیشرفت بزرگی حاصل می‌کند.

چالش جدی تولید اتوبوس برقی در ایران
علیرضا محمدنژاده از طراحان خودرو برقی در کشورمان در این باب به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: تولید اتوبوس برقی نیازمند صرف قیمت

برگزیده

عضو کمیسیون عمران مجلس

حل مشکل مسکن در گرو همکاری تمام‌وزارتخانه‌ها



عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: ساخت یک میلیون مسکن نیازمند عزم جدی است که باید تمام وزارتخانه‌های که مسئول ساختمانی به آن‌ها مرتبط است پای کار آمده و در تثبیت قیمت و همچنین در تحویل مواد و متریال در بازار نقش آفرینی کنند. به گزارش اقتصادسرآمد، عادل نجف زاده عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی درباره اولویت دولت جدید در حل مشکل مسکن در کشور، اظهار کرد: مقوله مسکن در تمام دولت‌ها وابسته به چند تابعیت بوده یعنی این مورد یک استراتژی فرا وزارتی است و صرفاً به وزارت راه و شهرسازی مرتبط نمی‌شود.وی ادامه داد: وزارت صمت در تثبیت قیمت مصالح ضمن اعن از سیمان، میلگرد و آهن و فولاد باید ورود پیدا کند که خوشبختانه این مصالح از صفر تا ۱۰۰ آن در داخل تولید می‌شود پس مصالحی وارد نمی‌شود که درگیر رشد نرخ از باشد.عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: موضوع شهرسازی به آن ورود پیدا کند و مجلس شورای اسلامی هم بعدی که وجود دارد کنترل نظارتی است که باید وزارت راه و شهرسازی به آن ورود پیدا کند و مجلس شورای اسلامی هم در زمینه مالیات بر خانه‌های خالی اقداماتی انجام داد که باید بر روی این موضوع تدابیر لازم انجام شود.نجف زاده تصریح کرد: با توجه به نیاز جدی کشور برای ساخت مسکن، دولت باید مصوبه اخیر مجلس یازدهم را به نحوه احسن اجرا کند یعنی مکلف است سالی یک میلیون مسکن در کشور بسازد. از این رو دولت سیزدهم در ابتدای کار باید آماده شود تا در طی ۴ سال ۴ میلیون مسکن در کشور بسازد.وی افزود: ساخت این تعداد مسکن نیازمند یک عزم جدی است که باید تمام وزارتخانه‌هایی که مصالح ساختمانی به آن‌ها مرتبط هستند پای کار بایند و باید هم در تثبیت قیمت و هم در تحویل مواد و متریال در بازار نقش آفرینی کنند که قطعاً با انجام این موارد ۷۰۰ شغل در کشور به‌طور مستقیم و غیر مستقیم ایجاد خواهد شد.این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه ورود مصالح ساختمانی به بازار بورس اشتباه بود، بیان کرد: معتقدم هر محصولی را که در فضای بورس وارد شده نه تنها شفاف نشده است بلکه شاهد افزایش قیمت آن بودیم و همچنین از حیث کنترل نظارت دولت هم خارج شده است. بیان نجف زاده ادامه داد: بنده با ورود مصالح ساختمانی به بورس مخالف هستم و باید فضای کشور طوری شود که اقتصاد شفاف و سالم شود از این رو با توجه به بورس کنونی این انتظار برآورده نمی‌شود.

برگزیده

مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران

بازگشت ۶ هزار متر زمین تصرف شده توسط اریکه ایرانیان به دولت



مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران از اجرای اعمال ماده ۴۷۷ دیوان عالی کشور و اخذ ۶ هزار متر مربع از پلاک ثبتی ۱۱۶ اصلی بنا مرد دولت و به نمایندگی سازمان ملی زمین و مسکن خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، خلیل محبت‌خواه مدیر کل راه و شهرسازی استان تهران اظهار کرد: با دستور رئیس قوه قضاییه و رای دیوان عالی کشور ۶قطعه از اراضی پلاک مذکور که حسب درخواست اعمال ماده ۴۷۷ و پذیرش آن برابر رای صادره از شعبه دوم دیوان عالی کشور، دادنامه‌های صادره نقض و قرار عدم استماع دعوی خواهان صادر شده بود، اقدامات لازم جهت ابطال اسناد و اعاده مالکیت دولت صورت گرفته است.

وی افزود: اخذ سند حدود ۶ هزار متر مربع از پلاک ثبتی ۱۱۶ اصلی در راستای اجرای رای کمیسیون ماده ۱۲ موت و بنام دولت جمهوری اسلامی با نمایندگی سازمان ملی زمین و مسکن صادر شد.

وی در پایان با بیان اینکه رفع تصرفات زمین خوار یکی از مهم‌ترین چالش‌های وزارت راه و شهرسازی است، گفت که این اراضی با هدف حفظ اطفال و با توجه به سیاست‌های تحولی قوه قضائیه در راستای حفاظت از اراضی دولتی و حفظ حقوق بیت المال اعاده و صیانت شده است و بیشترین تمرکز اداره کل راه و شهرسازی استان تهران برای مقابله با تصرفات و زمین خواری در شهرهای دماوند، تهران و شمیرانات است که دراجرای این امور همکاری بسیار خوبی با دستگاه‌های نظارتی و نیروی انتظامی و قضایی برقرار شده است.

گزارش

اوراق، ساخت و ساز را کاهش می‌دهد راهکار تأمین مالی وعده مسکنی دولت



یک کارشناس اقتصاد مسکن سیستم بانکی توان تأمین منابع لازم برای احداث یک میلیون واحد مسکونی در سال را ندارد و باید از طریق مردم و بخش خصوصی و یا دولت و سیستم بانکی تأمین شود. به

خوبی می‌دانیم که در اقتصاد ما چنین ظرفیتی وجود ندارد کما اینکه اگر چنین ظرفیتی وجود داشت در سال‌های گذشته ساخت و ساز با حجم‌های بالاتری انجام می‌شد و امروز با چنین انباشتی از تقاضا مواجه نیودیم. وی با اشاره به افزایش هزینه‌های ساخت و ساز ادامه داد: هزینه احداث هر متر مربع واحد مسکونی به شدت بالا رفته به طوری که قیمت مصالح نسبت به سه سال گذشته بین ۵ تا ۱۰ برابر شده، بنابراین سازندگان برای پیشبرد پروژه‌های خود به سرمایه‌بینشتری نیاز دارند. همچنین قیمت زمین و عوارض ساختمانی هم افزایش قابل توجهی داشته و اگر فرض سازنده‌ای در سال‌های گذشته توان ساخت ۱۰ واحد مسکونی را داشت با همان سرمایه دیگر قادر به پیشبرد چنان پروژه‌ای نیست.

کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه سیستم بانکی هم توان تأمین مالی چنین پروژه‌ای را ندارد، علاوه بر اینکه سیستم بانکی توان تأمین منابع لازم برای احداث یک میلیون واحد مسکونی در سال را ندارد بد توجه داشته باشیم که سیاست‌گذاری‌های اعتباری برای سال ۱۴۰۰ هم تعیین شده و چنین منابعی پیش‌بینی نشده است.

سلطان‌محمدی با تأکید بر اینکه با توجه به شرایط فعلی اقتصاد کشور، چنین ظرفیتی در سیستم بانکی وجود ندارد اظهار داشت: تأمین چنین حجمی از اعتبار برای بخش مسکن از طریق جذب منابع مردم توسط سیستم بانکی قابل انجام نیست مگر اینکه بانک‌ها به بانک مرکزی متصل شوند که آن هم به مفهوم افزایش نقدینگی و بالا رفتن نرخ تورم است که در نهایت در میزان ساخت و ساز اثر می‌گذارد و از آنجایی که هزینه‌ها را افزایش داده و در نتیجه حجم ساخت و ساز را کاهش می‌دهد.

این کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه در بخش مصالح ساختمانی برای پروژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال جای نگرانی کمتری وجود دارد گفت: تولید داخل ظرفیت بالایی برای فولاد و سیمان دارد که در حال حاضر قبلی توجهی از آن در حال صادرات است که با افزایش ساخت و ساز در داخل کشور می‌توان صادرات را به سمت تقاضای داخلی سوق داد. باید توجه داشته باشیم که نرخ ساخت ۷۰۰ تا ۸۰۰ واحد مسکونی در سال را داریم و آن زمان هم مصالح ساختمانی تولید داخل این نیاز بازار را تأمین کربت البته امکان دارد تا حدی فشارهایی وارد شود که منجر به افزایش قیمت مصالح بشود.

وی با اشاره به عامل و مولفه تأمین اراضی برای ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال گفت: سلاله بسیار مهم در این پروژه تأمین زمین است هر چند که در کشورمان زمین‌های بایر قابل توجهی وجود دارد اما به این معنا نیست که بتوانیم در اراضی بایر ساخت و ساز داشته باشیم چرا که موضوع بسیار مهمی که هزینه ساخت این پروژه را افزایش می‌دهد، آماده سازی اراضی برای تبدیل مناطق سکونت‌گاهی است.

سلطان‌محمدی افزود: برای تأمین این زیرساخت‌ها و احداث ساختمان‌ها و فضاهای عمومی و مایحتاج نیازهای زندگی شهری دولت باید سرمایه‌گذاری‌های کلانی انجام دهد در غیر این صورت پروژه ساخت و ساز مسکن موفق نخواهد بود.

کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه در شهرهای بزرگ فعلا چنین ظرفیتی برای تأمین اراضی وجود ندارد گفت: می‌دانیم که در شهرها قیمت زمین به صورت تصاعدی در حال افزایش است و برای اجرای ایسن پروژه نیاز به برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در شهرهای جدید داریم و این هم موضوعی نیست که به سرعت به اجرا در بیاید و آن را از تنور خارج کنیم.

وی با بیان اینکه تبدیل اراضی شهرهای جدید به زمین‌های قابل سکونت زمان‌بر است اظهار داشت: امروز شاهد آن هستیم که شهرهایی مانند پردیس و هشتگرد که در اطراف تهران ساخت و سازهای انبوهی در این مناطق شکل گرفته هنوز به نحو مطلوبی آماده سکونت نشده‌اند و هنوز هم نیاز به افزایش سرمایه‌گذاری بیشتر در این مناطق وجود دارد.

سلطان‌محمدی با اشاره به هزینه‌های احداث این پروژه گفت: اگر برای هر واحد با احتساب متساعات ۱۰۰ تا ۱۲۰ مترمربع درنظر بگیریم که در کمترین ارقام هر متر چهار تا پنج میلیون تومان هزینه ساخت داشته باشیم سیستم که هزینه تمام شده هر واحد چیزی حدود ۵۰۰ میلیون تومان است.

وی ادامه داد: باید توجه داشته باشیم که هزینه‌های ساخت و ساز فضاها و سازه‌های عمومی، انشعابات و سترسی، انشعابات و راه‌برسازی را که این زمین‌ها را آماده سکونت می‌کنند هزینه‌هایی برابر با هزینه ساخت و ساز واحدهای مسکونی دارد بنابراین باید سرمایه‌گذاری‌های کلانی هم در بخش توسعه زیرساخت‌ها شود که این سرمایه‌گذاری‌ها بر عهده دولت است.

این کارشناس اقتصاد مسکن تأکید کرد: هر چند که در پروژه‌های ساخت مسکن هزینه این زیرساخت‌ها دیده نمی‌شود اما مسئولین باید توجه داشته باشند که سرمایه‌گذاری برای احداث زیرساخت‌های سکونت‌گاهی کمتر از ساخت و ساز واحدهای مسکونی نیست.

سلطان‌محمدی با تأکید بر اینکه حق مسکن در تمام دنیا از حقوق پایه‌ای مردم محسوب می‌شود و دولت‌ها مسئولیت تأمین آن را دارند گفت: اگر منابع دولت‌ها برای تسهیل ساخت و ساز محدود است این امتیازات باید متوجه مردم و نه بخش‌های خصوصی شود. کما اینکه در قطعاً دولت در مقیاس کل کشور توانایی تصدی‌گری در ساخت مسکن را ندارد. باید توجه داشته باشیم که تمام شهرهای بزرگ هم توسط خود مردم ساخته شده به طوری که ۹۵ درصد ساخت و ساز امروز توسط مردم انجام شده است.

وی ادامه داد: همان‌طور که گفته شد بخش عمده‌ای از ساخت و سازها توسط مردم انجام شده و اگر امروز میزان ساخت و ساز کاهش یافته علت این است که تأمین سرمایه بسیار دشوار شده و سیستم بانکی قادر نیست این تأمین مالی را انجام دهد و توان پشتیبانی از آن را ندارد.

وی با بیان اینکه زمین‌های بایر متعلق به دولت است و برای اجرای چنین پروژه‌هایی باید اراضی را از انحصار خارج کند، اظهار داشت: بخش خصوصی زمانی در اختیار ندارد که بتواند در این پروژه‌ها با چنین مقیاسی از آنها استفاده کند و این زمین‌های بایر در اختیار دولت است که برای تحقق هدف ساخت یک میلیون واحد در سال این اراضی را باید از انحصار خارج کند.

این کارشناس اقتصاد مسکن در پاسخ به این سوال که آیا پروژه مهم مهر در دولت سیزدهم تکرار می‌شود، تأکید کرد: مهمترین موضوع روش تأمین مالی آنهاست. معتقدم یکی از روش‌های تأمین مالی می‌تواند استفاده از اوراق باشد و بهترین راهکار این است که اوراق مسکن در کشور منتشر شود که البته نرخ این اوراق بسیار مهم و تعیین کننده است.

سلطان‌محمدی با بیان اینکه نرخ اوراق قطعاً باید متناسب با نرخ تورم و نرخ واقعی بهره‌باشد گفت: این اوراق فعلاً نرخ ۱۸ تا ۲۰ درصدی جلب می‌شود که در نتیجه با در نظر گرفتن هزینه‌های سیستم بانکی عمل قیمت تمام شده

وام‌ها به ۲۰ تا ۲۲ درصد می‌رسد که گروه هدف این طرح قادر به پرداخت اقساط چنین وامی نخواهد بود. البته در اینجا دولت می‌تواند نقش حمایت کننده داشته باشد و برای بخشی از اقساط هدف یارانه‌ای در نظر بگیرد و بخشی از هزینه‌های وام را تقبل کند که به نوبه خود باعث افزایش کسری بودجه در سال‌های بعد و تشدید خود خواهد شد.