اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۳۰ دی ۱۳۹۹ - شماره ۹۸۱

هیچ ایرلاینی زیان‌ده نیست

در حالی همراه عنوان شده که تمامی شرکت های هواپیمایی زیان ده هستند، اما وزیر راه و شهرسازی این موضوع درست ندانسته و حتی گفته است هیچ ایرلاینی مدارکی دال بر این ادعا ارائه نکرده است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد اسلامی در این باره گفته است که اگر ایرلاین‌ها زیان‌ده بودند تا کنون صورت‌های مالی حسابرسی شده را به وزارت راه و شهرسازی ارائه می کردند تا پس از بررسی توسط یک کمیته کارشناسی اگر دیدیم اینها واقعا زیان‌ده هستند برای آنها چاره‌ای بیاندیشیم. این در حالی است که هیچکدام از ایرلاین‌ها صورت‌های مالی حسابرسی شده نیاوردند و استقبال هم نکردند.اسلامی حتی در خصوص زیان ده بودن هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» که همواره از دولت به عنوان بزرگترین بدهکار این شرکت نام برده شده، به تسنیم گفته است: هیچ ایرلاینی زیان‌ده نیست. ما مهرماه از شرکت‌ها خواستیم که صورت‌های مالی خود را برای بررسی به وزارت راه ارائه دهند که تاکنون این کار را انجام نداده‌اند.

واکاوی اقتصادسرآمد از اخذ عوارض از شرکت‌های هواپیمایی

عوارض شهرداری ایرلاین‌ها، باری بردوش مسافران هوایی

سرآمد سال هاست که عوارض شهرداری ها از محل فروش بلیت شرکت های خدمات هواپیمایی اخذ می شود، ادامه این روند و مقوله افزایش هزینه های سفر هوایی مردم با مخافت هایی روبرو است در همین رابطه چند وقت اخیر، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری از رایزنی با رییس مجلس برای اصلاح قوانین مربوط به دریافت عوارض از شرکت‌های هواپیمایی خبر داده است و می گوید: اخذ عوارض شهرداری از ایرلاین‌ها به شیوه کنونی که اجرا می شود مخالف هستیم. به گزارش اقتصادسرآمد، هفته گذشته بود که رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های هواپیمایی از خسارت ۲هزار میلیارد تومانی به شرکت‌های هواپیمایی در نیمه نخست امسال خبر داد و گفت: مشکل جدی در تامین قطعه هواپیما داریم و از دولت درخواست کمک بلاعوض کرده‌ایم.

یونس دقیق کیا گفت: به دلیل تحریم سنگین صنعت هوایی، امکان خرید قطعات وجود ندارد، نمی‌توانیم هزینه خرید قطعات را جابه‌جا کنیم و در این شرایط افزایش نرخ ارز، فشار مصوبات ستاد کرونا و قوانین داخلی سخت هم مشکل صنعت هوایی را افزایش داده است.

اشاره وی به طرحی است که به‌تازگی در مجلس شورای اسلامی در حال بررسی است و ایرلاین‌ها را موظف می کند تا درصدی از فروش بلیت خارجی را به اورژانس اختصاص دهند.

علاوه بر این، اکنون عوارض شهرداری، فرودگاهی، هلال احمر و ایمنی از محل فروش هواپیما پرداخت می‌شود و انجمن شرکت‌های هواپیمایی نسبت به ورشکستگی صنعت هشدار داده است.

بر اساس اعلام انجمن شرکت‌های هواپیمایی، مواد ۴۶ و ۴۷ قانون مالیات بر ارزش افزوده که در آن به عوارض شهرداری از محل فروش بلیت اشاره شده با هم تعارض دارد و موجب اخذ چندباره عوارض از ایرلاین‌ها می‌شود، به همین دلیل از مجلس خواستار رفع این مشکل شده‌اند.

امروز «تورج دهقانی زنگنه»، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری درباره اخذ عوارض شهرداری‌ها که از شرکت‌های هواپیمایی در شهرستان‌های مختلف دریافت می‌شود، گفت: شهرداری‌ها بر اساس قانون این عوارض را دریافت می کنند و امکان حذف آن وجود ندارد.وی بیان داشت: عوارض‌ها درآمد پایدار شهر هستند و بر همین مبنا، شهرداری‌ها موظف هستند که مطابق قانون این عوارض را از شرکت‌های هواپیمایی اخذ کنند، اما مشکل این است که هم‌اکنون این قانون وجود دارد و برای هرگونه تغییر، باید این خواسته طی لایحه‌ای تقدیم مجلس شود و نمایندگان مجلس نیز پس از بررسی نسبت به اصلاح آن اقدام کنند.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری از رایزنی با رئیس مجلس شورای اسلامی به همراه مدیران انجمن ایرلاین‌های کشور خبر داد و خاطرنشان کرد: در این دیدار مشکلات ایرلاین‌های کشور مطرح شد و این موضوع مورد تاکید قرار گرفت که این اشکال مربوط به قانون است و باید اصلاح شود.

زنگنه افزود: یکی از اشکالاتی که در این خصوص مطرح می‌شود این است که مطابق قانون، شهرداری از شهری که در آن بلیت صادر شده است، می‌تواند عوارض دریافت کند؛ این در حالی است که ممکن است یک نفر از خانه‌اش بلیت خریداری کرده باشد و بعد به منطقه دیگری برود و از آنجا سوار هواپیما شود، بنابراین شهرداری‌ها نباید از دو محل عوارض دریافت کنند.

وی با بیان اینکه سازمان هواپیمایی کشوری با اخذ عوارض بدین گونه موافق نیست، خاطرنشان کرد: باید این قانون به‌گونه‌ای اصلاح شود که طی آن محل سوار شدن مسافر ملاک عمل قرار گیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد از ایرنا، در ماده ۴۶ قانون مالیات بر ارزش افزوده، شهر محل استقرار ایرلاین به عنوان شهرداری اخذ عوارض ذکر شده و در ماده ۴۷ قانون مالیات بر ارزش افزوده نیز شهرداری محل فروش بلیت را به عنوان اخذ کننده عوارض ذکر می‌کند. به‌طور مثال در قزوین که فرودگاه نداریم، شهرداری این شهر از ایرلاین‌ها عوارض طلب کرده است و انجمن شرکت های هواپیمایی معتقد است که چرا باید به هر دو شهرداری عوارض پرداخت کند؟ شهرداری‌ها چه خدماتی به ایرلاین‌ها یا مسافران هوایی می‌دهند؟

مشکل دیگر این است که شهرداری‌ها براساس سقف نرخ بلیت، مطالبه عوارض دارند، یعنی اگر بلیت پروازی در طیف ۳۰۰ تا ۷۰۰ هزار تومان فروخته شود، شهرداری‌ها آن سقف قیمتی را مدنظر قرار می‌دهند که از دولت درخواست شده این مشکلات رفع شود.

برگزیده حمل و نقل

کاهش ۷۳ درصدی مسافر بین المللی فرودگاه های ایران

سرآمد مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران از کاهش ۷۳ درصدی تعداد مسافران بین المللی کشور تا ماه نوامبر ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ به دلیل بحران کرونا خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سیاوش امیرمکری با اعلام این خبر بیان کرد: سال ۲۰۲۰ میلادی جهان کاهش ۵۹ تا ۶۰ درصدی مسافرت های هوایی را تجربه کرد، به گونه ای که در این سال میزان کاهش درآمدهای فرودگاهی ۱۱۲ میلیارد دلار بود و همچنین تعداد مسافران داخلی و بین المللی ۶۰ درصد کاهش یافت.مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران افزود: سال ۲۰۲۰ در فرودگاه های خاورمیانه ۱۱۶ میلیون مسافر بین المللی و نیز ۲۱ میلیارد دلار درآمد حاصل از مسافران بین المللی کاهش یافت.

وی گفت: در این سال تعداد مسافران داخلی فرودگاه های خاورمیانه ۲۳ میلیون نفر و درآمد حاصل از آنها دو میلیارد دلار کاهش یافت.امیرمکری با اشاره به اینکه سال ۲۰۲۰ شاهد کاهش ۷۳ درصدی مسافران بین المللی و نیز کاهش ۴۶ درصدی کل تعداد مسافران هوایی ایران بودیم، افزود: ایران با حدود ۵۲ درصد و ۶۹ میلیون دلار کاهش درآمد نسبت به سال ۲۰۱۹ رتبه ۳۰ را از منظر ضرر و زیان در دنیا دارا است.

مدیرعامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران تاکید کرد: بر اساس گزارش ACI (اتحادیه بین المللی فرودگاه ها)، رضایت مشتری در فرودگاه ها طی سال ۲۰۲۰ در مقایسه با سه ماه اول سال ۲۰۱۹ در آسیا و اقیانوسیه به طور عمده در فرودگاه های بزرگ کاهش یافته است که این امر می تواند بازتاب نگرانی فزاینده در مورد ایمنی و سلامت سفر را همراه داشته باشد.به گفته وی در دنیا همواره موضوعات زمان انتظار و صف های طولانی و کارایی و نوع برخورد کارکنان فرودگاه موجب شده که پذیرش مسافر، سیستم های امنیت و کنترل گذرنامه، سوار شدن به هواپیما و تحویل چمدان ها به عنوان بحرانی ترین و مهمترین بخش های فرودگاه از منظر رضایت مشتری تلقی شوند.

کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری جاده‌ها با نانو

سرآمد یک شرکت دانش‌بنیان با به کارگیری فناوری نانو موفق شد عمر مفید آسفالت را افزایش دهد که این امر صرفه جویی قابل توجهی در هزینه‌های تعمیر و نگهداری جاده‌ها دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، فرشید مومنی، مدیرعامل این شرکت دانش‌بنیان تولید مواد نانو و مواد شیمیایی را از زمینه‌های تحقیقاتی این شرکت نام برد و گفت: یکی از محصولات این شرکت، محصول نانویی است که آسفالت و قیر را به شکل چشم‌گیری بهبود می‌بخشد. یکی از مشکلات راهسازی، فرسودگی، ترک‌خوردگی، تغییر شکل و دیگر مشکلاتی است که برای آسفالت جاده‌ها و خیابان‌ها پیش می‌آید. این موضوع سالانه هزینه سنگینی را به بودجه راهسازی کشور، تحمیل می‌کند.

مومنی با بیان اینکه این ماده نانو پایه از ترک خوردگی آسفالت بر اثر سرما و یا عوامل دیگر جلوگیری می‌کند، ادامه داد: این محصول همچنین باعث ایجاد خاصیت برگشت‌پذیری در آسفالت می‌شود و طول عمر آن را به شکل بسیار محسوسی افزایش می‌دهد. استفاده از این محصول باعث صرفه جویی قابل توجهی در هزینه‌های نگهداری، توسعه جاده‌ها و خیابان‌های کشور می‌شود.

مجری طرح زئولیت‌های پلیمری غنی شده با نانو را یکی دیگر از این محصولات این شرکت دانست و یادآور شد: زئولیت‌ها یک ماده معدنی هستند که در این مجموعه به شکل گرانول در می‌آیند و سپس فرایند غنی‌سازی روی آنها آغاز می‌شود. از این محصول می‌توان در تولید دستگاه‌ها و ژنراتورهای کوچک اکسیژن‌ساز استفاده کرد.

بر اساس اعلام معاونت علمی ریاست جمهوری، مومنی همچنین بیان کرد: این محصول امکان تولید اکسیژن با فشار پایین را برای کارخانجات فراهم می‌کند. در حال حاضر موفق شده‌ایم این محصول را به کشورهایی مانند افغانستان، پاکستان و عراق نیز صادر کنیم. قیمت محصول این شرکت، با زئولیت‌های معمولی برابر است، اما کارایی آن هزار برابر زئولیت معمولی است. امیدوار هستیم در آینده نیز بتوانیم محصولات دانش‌بنیان بیشتری تولید کنیم.

لوکس نشین‌ها در تیررس مالیات

سرآمد حدود یک ماه است که مجلس طرح اخذ مالیات از خانه های لوکس را در دستور کار قرار داده و گفته می شود منابع آن به صندوق ویژه طرح جهش مسکن می رود و ۲۰ درصد به تامین مسکن افراد تحت پوشش نهادهای حمایتی اختصاص می یابد.به گزارش اقتصادسرآمد، پس از تصویب مالیات بر خانه های خالی، حالا نمایندگان مجلس طرح اخذ مالیات از خانه های لوکس را در دستور کار قرار داده اند. بهارستانی ها به دنبال آن هستند تا لاکچری نشینها را در تور مالیات بیندازند و منابع آن را به طرح جهش تولید و تامین مسکن اختصاص دهند؛ طرحی که هنوز به تصویب نرسیده اما با وجود ابهاماتی درباره چگونگی تامین منابع و نرخ سود آن و مخالفت دولت، مراحل پایانی را طی می کند.زمزمه های اخذ مالیات از خانه های لوکس اواخر آذرماه شنیده شد. بنا به گفته نمایندگان، دولت از ابتدای سال جاری قرار بوده آیین نامه مالیات بر خودروهای لوکس و خانه های گران قیمت را سه ماهه ارایه کند اما با گذشت هشت ماه هنوز آیین نامه به تصویب نرسیده است. مهدی طغیانی ـ عضو کمیسیون عمران مجلس ـ مدعی شده که دولت در بحث معیشت مردم اقدام جدی انجام نداده و با طرحهای مجلس هم مخالفت می کند؛ نمونه اش مخالفت با طرح تامین کالاهای اساسی است.زمزمه های ایده مالیات بر خانه های لوکس که پس از مالیات خانه های خالی و مالیات بر عایدی سرمایه، به عنوان سومین طرح مالیاتی در حوزه مسکن مطرح شده شنیده می شود و پارلمانی ها بر اجرای آن اصرار دارند. این در حالی است که طرح مالیات بر عایدی سرمایه هنوز به تصویب نرسیده و در کمیسیون اقتصادی مجلس در حال بررسی است. البته حدود سه ماه است که صحبت چندانی درباره طرح مالیات بر عایدی سرمایه به گوش نمی رسد.به هر ترتیب برخی نمایندگان مجلس از جمله اعضای کمیسیون عمران ظاهرا عزم خود را تا اجرایی شدن مالیات بر خانه های لوکس جزم کرده اند. قرار است منابع حاصل از این نوع مالیات به صندوق طرح جهش تولید و تامین مسکن (که البته هنوز به تصویب نرسیده اما با تصویب فاصله چندانی ندارند) برود. نمایندگان اعلام کرده اند ۲۰ درصد از منابع حاصل از مالیات بر واحدهای لوکس و گران قیمت برای تامین مسکن مددجویان تحت پوشش نهادهای حمایتی صرف خواهد شد.

اخبار حمل و نقل

بهسازی ۲ ساله مسیر تهران - مشهد

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور از ادامه مراحل بهسازی مسیر تهران – مشهد به طول ۳۰۰ کیلومتر در استان سمنان خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، عبدالهاشم حسن نیا، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ، در حاشیه بازدید از محورهای استان سمنان عنوان کرد: محور تهران – مشهد، یکی از کریدورهای مهم شرقی – غربی کشور است که همواره تردد سنگین وسایل نقلیه، به خصوص در زمان سفرهای نوروزی در آن انجام می‌شود.وی گفت: بهسازی این محور از سال ۸۸ شروع شده و اکنون با توجه به آخرین برداشت vms که در این محور انجام دادیم، در رفت و برگشت، حدود ۳۰۰ کیلومتر مسیر در دستور کار بهسازی قرار گرفته است که با برآورد حدود ۴۵۰ میلیارد تومان، امیدواریم که بتوانیم تا دو سال آینده نسبت به تامین اعتبار و بهسازی این مسیر اقدامات مناسب را انجام دهیم.حسن نیا اظهار کرد: یکی دیگر از مسیرهایی که از آن بازدید شد و امیدوار هستیم که تا فرودین ۱۴۰۰ به زیر بار ترافیکی برود، مربوط به مسیر عباس آباد- کاهک است. البته اگر شرایط آب وهوایی مناسب باشد، این مسیر تا پایان سال به افتتاح خواهد رسید.رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور درباره ویژگی‌های این مسیر گفت: جاده عباس آباد - کاهک در شهرستان میامی و در حوزه استحفاظی این شهرستان به طول ۳۰ کیلومتر قرار دارد که ۱۸ کیلومتر آن وضع مناسبی نداشت و در حال حاضر با تلاش پیمانکار ۱۰ کیلومتر آن آماده بهره‌برداری است و هشت کیلومتر دیگر از آن نیز باقی‌مانده است.حسن نیا تاکید کرد: جاده میامی - سبزوار یکی از نقاط حادثه خیز و از اصلی‌ترین راه‌های مواصلاتی استان سمنان است که با اتمام هشت کیلومتر باقی‌مانده، به بهره‌برداری می‌رسد.

۳۰ شرکت مهندسی اردبیل آماده مشارکت در بازسازی قره‌باغ

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان اردبیل گفت: برای بازسازی مناطق آزاد شده قره‌باغ جمهوری آذربایجان ۳۰ شرکت فنی و مهندسی در استان آماده مشارکت هستند.محمدرضا انوری اقتصادسرآمد، افزود:جلسات متعددی برای اعزام شرکت‌های مهدسی استان به قره‌باغ برگزار شده و به محض آمادگی طرف آذری مهندسان و نیروهای فنی این شرکت‌ها به جمهوری آذربایجان اعزام خواهند شد.او با اشاره به فعالیت پیمانکاری و انبوه‌سازی افزود: ۲۴ شرکت مهندسی، یک‌هزار و ۵۰۰ شرکت مشاوره، ۳۰ شرکت توانمند پیمانکاری و ۲۰۰ شرکت انبوه‌سازی در استان فعال هستند که در کشور پروژه های بزرگی را اجرا کرده و بعنوان شرکت‌های توانمند شناخته می شوند.وی اضافه کرد: در حال حاضر ۱۲ هزار مهندس عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان هستند که ۶هزار و ۵۰۰ نفر آنها دارای پروانه اشتغال می‌باشند که با توجه به تخصص و کارایی خود در بخش ساخت و ساز موفق عمل کرده‌اند.رئیس جمهوری آذربایجان چندی پیش از کشورهای دوست این کشور خواست تا در بازسازی قره‌باغ مشارکت کنند.رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان استان اردبیل همچنین گفت: باتوجه به نبود تناسب پروژه‌های در حال اجرا و تعداد مهندسان در استان، اصلاح تعرفه خدمات مهندسی نیازمندی و معیشت مهندسان را تامین نمی کند اما می‌تواند حفظ و ارتقای کرامت و شان مهندسان را موجب شود.وی اظهار کرد:دستگاه‌های اجرایی و نهادهای دولتی در ساخت و ساز خود باید به قوانین نظام مهندسی و بحث نظارتی تمکین کرده و در این زمینه پایبند قوانین باشند.انواری درباره برگزاری دوره آموزش مجازی افزود:سازمان پدافندغیرعامل کشور در نظر دارد دوره آموزشی مجازی با عنوان پدافند پرتوی را در راستای ارتقاء سطح آگاهی و دانش پدافند پرتوی در استان بصورت مجازی برگزار نماید.

تحقیق و تفحص از سازمان راهداری در دستور کار کمیسیون عمران

نشست کمیسیون عمران مجلس امروز و فردا با حضور وزرای راه و نیرو برگزار می‌شود که درخواست تحقیق و تفحص سازمان راهداری در دستور کار این کمیسیون قرار دارد. به گزارش اقتصادسرآمد، دعوت از رضا اردکانیان وزیر نیرو جهت پاسخگویی به سوالات ۸ نماینده مجلس و بررسی درخواست تحقیق و تفحص آب و فاضلاب خوزستان در اجرای ماده ۲۱۲ آیین نامه داخلی مجلس شورای اسلامی دستور کار امروز کمیسیون عمران است. همچنین در جلسه فردا سه شنبه کمیسیون عمران مجلس وزیر راه و شهرسازی برای پاسخ به پرسش ۸ نماینده حضر خواهد یافت. ضمن این‌که بررسی درخواست تحقیق و تفحص سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در اجرای ماده ۲۱۲ آیین نامه داخلی مجلس شورای اسلامی در دستور کار کمیسیون عمران قرار دارد.

گزارش

دو طرح مجلس برای تعادل‌بخشی به بخش مسکن

تصویب طرح جهش تولید و تامین مسکن با هدایت ۲۵ درصد از منابع داخلی بانکی به حوزه ساخت واحدهای مسکونی زمینه اشتغال ۱,۵ میلیون نفری، رونق ۱۳۷ فعالیت اقتصادی، هدایت تسهیلات به بخش مولد اقصاد و سر و سامان گرفتن بازار مسکن را به دنبال دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، بازار مسکن در طول ۷ سال گذشته، تورم‌های نجومی را تجربه کرده که زمینه فشار مضاعف به مردم و به خصوص اقشار کم درآمد را مهیا کرده است.در این میان به اذعان بسیاری از کارشناسان حوزه مسکن، دو عامل کاهش عرضه واحدهای مسکونی و همچنین جولان تقاضاهای سرمایه‌ای از عوامل اصلی شرایط فعلی بازار مسکن است. بنابراین به نظر می‌رسد تا زمانیکه شاهد خارج شدن تقاضاهای سرمایه‌ای و همچنین عرضه متناسب با نیاز واحدهای مسکونی نباشیم، هیچ راهکار موقتی نمی‌تواند مُسکن بازار مسکن باشد.

۱۰ سال پیش، زمانی که متولیان وقت مسکن در وزارت راه و شهرسازی دولت دهم به منظور شناسایی واحدهای مسکونی خالی ایده راه‌اندازی «سامانه خطوط تلفن ویژه» را ارائه کردند، هرگز گمان نمی کردند، این مسئله چه روند پیچیده و طولانی را طی می کند تا در نهایت به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد. در همین راستا پس از مدت‌ها بحث کارشناسی پیرامون طرح اصلاح ماده ۵۴ قانون مالیات‌های مستقیم یا همان مالیات بر خانه‌های خالی بالاخره در مجلس شورای اسلامی دوره یازدهم تصویب شد و همچنین به منظور اجرا به وزارت اقتصاد ابلاغ شد.

با تصویب قانون مالیات بر خانه‌های خالی، اولین گام برای خارج کردن تقاضاهای سرمایه‌ای از بازار مسکن کلید خورد و به اصطلاح کارشناسان مربوطه کالای مسکن برای سوداگران به کالایی داغ و غیرقابل نگهداری تبدیل شد.

در همین راستا محمود محمودزاده، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی در بیان اولین دستاورد قانون مالیات بر خانه‌های خالی به تلاش دلالان و صاحبان واحدهای مسکونی برای عرضه واحد مسکونی خود اشاره کرد و گفت:«طبق گزارش های سامانه املاک کشور امسال با طرح شدن قانون مالیات بر خانه هالی خالی شاهد افزایش ۳۰ درصدی فایل‌های اجاره بها در بنگاه های املاک بودیم.»

علاوه بر خروج تقاضاهای سرمایه‌ای، نیاز به عرضه واحدهای مسکونی یکی دیگر از اجزاء جدانشدنی بازار مسکن به حساب می‌آید. بر اساس آخرین ویرایش طرح جامع مسکن، نیاز به ساخت و عرضه واحدهای مسکونی از سال ۱۳۹۶ تا سال ۱۴۰۵ مجموعا ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار واحد ذکر شده است که ناشی از تقاضای انباشت مسکن، تقاضای جدید از محل ازدواج، نوسازی و بهسازی بافت فرسوده و ذخیره طبیعی بازار مسکن محاسبه می‌شود.

به عبارت دیگر از سال ۹۶ ساخت سالانه ۱ میلیون و ۵۰ هزار واحد مسکونی به مدت ۱۰ سال باید در دستور کار قرار گیرد تا شاهد بهبود شرایط بازار مسکن و کاهش فشار وارد شده از این ناحیه به مردم باشیم.

بر اساس آمارهای موجود ساخت و ساز از سال ۹۶ تاکنون، بیشتر این نیاز طی ۴ سال اخیر پاسخ داده نشده و یک نیاز انباشته دیگر به وجود آورده است. در همین ارتباط اگر آمار ساخت و ساز مسکن در مجموع این ۴ سال از نیاز برآورد شده طرح جامع مسکن کسر شود. نیاز به ساخت و عرضه واحدهای مسکونی تا افق ۱۴۰۵ سالیانه بیش از ۱,۵ میلیون خانه خواهد بود.

در همین راستا، محمد حمیدزاده کارشناس حوزه مسکن با اشاره به نیاز ۱,۵ میلیونی با ساخت مسکن، گفت:« تقاضای انباشت و همچنین نیاز جدید ۱,۵ میلیونی در هرسال، از اجزای غیر قابل انکار بازار مسکن هستند که در طول ۷ سال گذشته نادیده گرفته شده‌اند.»

این کارشناس مسکن در بیان نقش مسکن در سبد هزینه خانوار گفت:« نزدیک به ۷۰ درصد از سبد هزینه خانوارهای کم درآمد برای بخش مسکن هزینه می‌شود. یعنی از ۱ میلیون تومان هزینه خانوار نزدیک به ۷۰۰ هزار تومان سهم اجاره مسکن است. در چنین شرایط است که پاسخ به نیاز مردم می‌تواند برای رفع مشکلات معیشتی ملموس تلقی شود.»

با در نظر گرفتن نیاز سالانه ۱,۵ میلیون واحد مسکونی تا سال ۱۴۰۵، خلا یک قانون در این ارتباط با ملزم کردن دولت به ساخت مسکن بیش از گذشته حس می‌شود. به خصوص آنکه این بازار در طول سال‌های گذشته با سلیقه‌زدگی مسئولان مواجه شده که این امر زمینه افزای فشار اقتصادی به مردم را به دنبال داشته است.

در همین راستا مجلس شورای اسلامی، در قالب طرح ۲ فوریتی با عنوان جهش تولید و تامین مسکن، ساخت سالانه ۱ میلیون واحد مسکونی را در قالب قانون را به صحن علنی آورد تا خلا وجود قانون در زمینه ساخت اساسی‌ترین نیاز مردم را پوشش دهد.

بر مبنای جزئیات ارائه شده این قانون در مجلس شورای اسلامی، قرار است، منابع مالی ساخت واحدهای مسکونی موضوع طرح جهش تولید و تامین مسکن از محل منابع داخلی بانکی و با هدایت ۲۵ درصد از تسهیلات پرداختی بانک‌ها صورت پذیرد.

برای برآورد این رقم، در شرایطی که تسهیلات امهالی و جدید پرداختی در سال ۹۸ مدنظر قرار گیرد، بانک‌ها موظف هستند، ۲۵۰ هزار میلیارد از تسهیلات خود را را به ساخت مسکن اختصاص دهند.

با وجود اینکه این طرح همچنان منتظر مطرح شدن در صحن علنی مجلس است اما بیایید لحظاتی از دنیای حقیقی فاصله گرفته و فرض کنیم ۲۵ درصد از تسهیلات پرداختی بانک‌ها سهم حوزه مسکن شده است. اختصاص این مبلغ در قالب طرح جهش تولید و تامین مسکن چه اثری بر اقتصاد کشور دارد؟

بانک‌های کشور نزدیک به ۹۸۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات را در سال ۹۸ پرداخت کرده‌اند اما هیچ یک از شاخص‌های تولیدی کشور مثبت نبوده و بعضا شاهد عقبگرد این شاخص‌ها در سال ۹۸ بودیم. معنای دیگر این عبارت آن است که بانک‌های کشور علاقه‌ای به پرداخت تسهیلات به حوزه مولد اقتصاد نداشته و بنگاه‌های غیر مولد نظیر سوداگران را تامین مالی می‌کنند.بنابراین اولین ثمره طرح جهش تولید هدایت تسهیلات بانکی از حوزه غیر مولد به حوزه مولد است تا هم جلوی تخریب اقتصاد ناشی از فعالیت غیر مولد گرفته شود و همچنین نمای کلی اقتصاد فعلی با رشد بخش مولد، بهبود پیدا کند.

علاوه بر رشد بخش مولد اقتصاد، به طور میانگین اگر متوسط هزینه ساخت مسکن در سطح کشور برای هر متر مربع نزدیک به ۴ میلیون تومان در نظر گرفته شود. ۲۵ درصد از تسهیلات پرداختی بانکی زمینه ساخت ۶۲,۵ میلیون متر مربع مسکن را در هر سال فراهم می‌کند. این آمار را در کنار اشتغال ۲,۵ نفری برای ساخت هر ۱۰۰ متر مربع خانه در سال بگذارید. نتیجه این می‌شود که اختصاص ۲۵ درصد از تسهیلات پرداختی بانکی در قالب طرح جهش تولید و تامین مسکن منجر به اشتغال بیش از ۱,۵ میلیون نفر در کشور خواهد شد.

به عبارت دیگر، اختصاص ۲۵ درصد از منابع داخلی بانکی در این طرح، زمینه اشتغال ۱,۵ میلیون نفر که عمده آن‌ها سرپرست خانوار هستند را در پهنای کشور مهیا کرده و افرادی از مهندسان ساختمان گرفته تا کارگران و صنعتگران این حوزه وارد چرخه مولد اقتصاد کشور خواهند شد.. /فارس