

# اقتصاد سرآمد

سه‌شنبه ۲۰ مهر ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۸۲

## نگاه

### چرا جاده در حمل بار و مسافر از راه‌آهن سبقت گرفت

از موانع توسعه ریلی و افزایش نایافتن سهم حمل کالا و مسافر در راه‌آهن نسبت به جاده، ساختار غلطی است که به ده‌ها سال شکل گرفته است، بنابراین، تحول ساختاری» باید به عنوان یک ماموریت اصلی در دستور کار متولیان صنعت ریلی باشد.به گزارش اقتصادسرآمد از فارس ، در جهانی زندگی می‌کنیم که وابستگی به حمل و نقل، بخشی جدایی‌ناپذیر از آن است زیرا انتقال بار و مسافر، در بستر حمل و نقل معنا پیدا می‌کند.ایمنی مسافر و سرعت انتقال بار، اهمیت فراوانی دارد و از این رو در انتخاب مدل حمل و نقل مورد نظر، بسیار دارای اهمیت است، حمل و نقل ریلی، این‌ترین مدل حمل و نقلی است که می‌تواند حجم زیادی از بار و مسافر را در زمان کوتاه‌جابه‌جا کند.

جدای از اهمیت حمل و نقل داخل هر کشور، ترانزیت بار از طریق هر کشور، منبع درآمد فراوانی است که می‌تواند محرک اقتصادی مناسبی برای سایر بخش‌های مولد کشور محسوب شده و به محرومیت‌زدایی مناطق محروم کمک فراروانی کند. ایسن منبع درآمدی تـسا حد زیادی

بستگی به موقعیت جغرافیایی یک کشور دارد. از نعمت‌های خدادادی کشور ایران، قرار گرفتن بر سر چهار راه ترانزیتی دنیا است، جایی که چندین قاره را از طریق خاک خود به یکدیگر متصل می‌کند و این مزیت، منحصر به فرد است و باید از این ظرفیت خدادادی به بهترین وجه استفاده کرده به هر حال ترانزیت، خود یکی از مصداقین اقتصاد مقاومتی است.در بین مدل‌های مختلف

حمل و نقلی، حمل و نقل ریلی از نظر حجم جابه‌جایی کالا، ایمنی بیشتر و مصرف سوخت کمتر در کنار کاهش تولید آلاینده‌های زیست‌محیطی، مطلوب‌ترین مدل حمل و نقلی در جابه‌جایی بار و مسافر محسوب می‌شود. البته بررسی آماری صنعت ریلی کشور نشان می‌دهد که در چند دهه اخیر و در دولت‌های مختلف، عملکرد نه‌چندان مناسب در این صنعت، منجر به از بین رفتن منبع

پایداری از درآمد کشور در حوزه ترانزیت شده است.به این موضوع باید توجه داشت که ظرفیت استفاده نشده قطارها یا خطوط ریلی، قابل ذخیره و بازگشت نیست و در صورت عملکرد ضعیف، این ظرفیت از بین خواهد رفت.در رقابت برابر جاده و ریل، این جاده است که فعلا تقاضای صاحبان کالا را به خود جذب می‌کند و در این موضوع، جدا از اهمیت حمل‌بار و مسافر از طریق حمل و نقل ریلی، معایب حمل و نقل باری جاده‌ای نیز قابل توجه است، نکاتی مانند افزایش حمل تصادفات و کاهش ایمنی جاده‌ها با افزایش حمل جـاده‌ای کالا، افزایش مصرف

سوخت، آسیب‌های فراوان به زیرساخت‌ها و جاده‌ها و افزایش تولید آلاینده‌های زیست‌محیطی، از مشکلات حمل‌جاده‌ای کالا است و این مهم الزام می‌کند که هر چه سریع‌تر تبدیل‌ات اساسی برای ارتقای بهره‌وری حمل و نقل ریلی کشور، انتقال بار از جاده به ریل و توسعه ترانزیت ریلی، در دستور کار قرار گیرد.

در این باره، محدودجواد خسروشاهی، کارشناس حمل و نقل ریلی، به خبرنگار اقتصادی خبرگزاری فارس می‌گوید: بررسی‌های آماری عملکرد صنعت ریلی نشان می‌دهند این است که در حال حاضر حدود ۱۰ درصد از بارهای موجود در کشور و هشت درصد مسافران، از طریق حمل و نقل ریلی جابه‌جا می‌شود، این آمار نشان دهنده توجه زیاد به مسدل حمل و نقل جاده‌ای و مغفول ماندن صنعت ریل سود و فایده ریلی دارد.

وی وجود ساختار غلط در صنعت ریلی را یکی از عوامل عقب ماندن راه‌آهن از جاده در جذب کالا و مسافر دانست و گفت: این ساختاری که به غلط از گذشته شکل گرفته است، به تدریج صنعت ریلی کشور را به سمت افول سوق می‌دهد؛ ساختاری که نه دولتی است و نه خصوصی، به این معنا که نه بخش خصوصی آزادی عمل در حوزه حمل بار و مسافر اراده دارد و نه بخش دولتی تملک همه دارایی‌های راه‌آهنی کشور را بر عهده دارد.

خسروشاهی با طرح این موضوع که در صنعت ریلی چه چشم‌اندازی مطرح شده است، اضافه کرد: طبق اهداف بالادستی و سند چشم‌انداز درباره صنعت ریلی، طول خطوط ریلی کشور باید به ۲۵ هزار کیلومتر افزایش یابد همچنین باید سهم جابه‌جایی بار و مسافر از طریق حمل و نقل ریلی به ترتیب به ۳۰ و ۲۰ درصد در ظرفیت‌افزایش یابد.کارشناس حمل و نقل ریلی ادامه داد: با این که چشم‌انداز تیز شده را نمی‌توان به عنوان وضع مطلوب نهایی برای صنعت ریلی برشمرد، اما تحقق اهداف اشاره شده، می‌تواند گامی به سوی راه‌آهنی متعالی و قدرتمند باشد.وی اظهار کرد: دستیابی به وضعیت مطلوب، فقط با مقایسه آمار و ارقام صورت نخواهد گرفت، بلکه باید با بررسی ریشه‌ای ساختار سازمانی این صنعت و جراحی ساختار ناکارآمد این مدل حمل و نقلی، توان بالا بردن سهم خود در حمل بار و جابه‌جایی مسافر را پیدا کند.

عقب‌رویشاهی اظهار داشت: وضع مطلوب صنعت ریلی کشور، حالتی است که در آن کاملاً واضح و دقیق وظایف تعیین شده باشد و موازی کاری‌ها که مانع رشد این صنعت است به طور کامل در آن حذف شده باشند، وضع مطلوب راه‌آهن کشور می‌تواند این نهاد دولتی را به یک شرکت سود ده تبدیل کند تا به جای چشم‌داشتن به بودجه دولتی موجود، بهره‌وری را به عنوان اولویت اصلی خود مشخص کند. کارشناس حمل و نقل ریلی تأکید کرد: متولیان راه‌آهن کشور باید این واقعیت را ببینند که ادامه وضعیت صنعت ریلی با ساختار موجود، فقط موجب کندهی رشد راه‌آهن است و ظرفیت‌های مختلف برای کشور از جمله ترانزیت، در این بخش از دست می‌رود و ضرورت دارد هر اقدامی در دستور کار قرار گیرد تا وضعیت اصلاح شود.وی تصریح کرد: باید به فکر ساختاری سبک، جدید و از همه بهتر متوجه در راه‌آهن بود تا با تلاش بیشتر بخش خصوصی و صرفاً نظارت و ابلاغ اهداف بالادستی از طرف دولت به عنوان بخش حاکمیتی، شاهد شکوفایی صنعت ریلی کشور باشیم.



گروه شهری

## گروه شهری

وجود این که دانش‌آموزان تهرانی سال تحصیلی ۱۴۰۰ را در خانه آغاز کردند، اما شاهدیم که حجم ترافیک در روزهای نخست مهرماه در پایتخت افزایش چشمگیری داشته است. نیمه دوم سال خیابان‌های تهران پر ترافیک‌تر از همیشه است. آغاز سال تحصیلی و افزوده شدن سفرهای آموزشی سبب افزایش ۳۰ درصدی بار ترافیکی در شهر تهران می‌شد. با توجه بحران کرونا و تعطیلی حضوری مدارس و دانشگاه‌ها و همچنین دورکاری بسیاری از کارکنان ادارات پیش‌بینی می‌شد که امسال شاهد ترافیک نیمه دوم سال نباشیم، با این حال در هفته نخست مهرماه ۱۴۰۰ به صورت محسوسی حجم ترافیک در پایتخت افزایش یافته و مدت زمان سفرهای درون‌شهری نسبت به نیمه نخست سال افزایش چشمگیری یافته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، در ارتباط با میزان افزایش ترافیک این روزهای تهران باید چشمی راجع به نظر نماز داد؛ چراکه منابع موثقی که باید نسبت به انتشار آمار ترافیک و افزایش آن در این روزها اقدام کنند، متأسفانه نسبت به انتشار این آمار اقدام نکرده، گویی که آمارهای ترافیک هم آمارهای محرمانه‌ای شده که نباید به سمع و نظر مردم برسد. اما به صورت چشمی وضیت ترافیک تهران از هفته آخر شهریور به این طرف و هفته اول مهر وخیم‌تر شده و شاهد تشدید ترافیک در محدوده‌ی مرکزی تهران هستیم. هفته آخر شهریور شلوغ‌ترین هفته سال ۱۴۰۰ در تهران از نظر ترافیک بوده و مشخصاً روز ۳۱ شهریور شلوغ‌ترین روز از نظر ترافیک در سال ۱۴۰۰ در تهران بوده است. معمولاً نیمه دوم سال و پاییز و زمستان فصول پر ترافیک سال است. این موضوع به دلایل و عوامل مختلفی برمی‌گردد که یکی از آنها پایان سفرهای تفریحی و حضور حداکثری شهروندان در تهران است و اساساً

### مجلس باید قانون شناسایی یک میلیون و ۳۰۰ هزار خانه خالی را اصلاح کند

معاون وزیر راه گفت: یک میلیون و ۳۰۰ هزار خانه خالی پس از اصلاح قانون مالیات بر خانه‌های خالی در مجلس و رونمایی از سامانه ثبت اطلاعات شناسایی شد اما اخذ مالیات از آنها در گروی ایجاد سامانه امن ارتباطی بین وزارت راه و سازمان امور مالیاتی است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده معاون وزیر راه و شهرسازی در رابطه با آخرین وضعیت اجرای قانون مالیات از خانه های خالی گفت: سال ۹۴ قانونی برای اخذ مالیات بر خانه های خالی در مجلس شورای اسلامی تصویب شده اما پس از اصلاح این قانون در مجلس یازدهم سامانه‌ای برای ثبت اطلاعات ملکی در وزارت راه و شهرسازی طراحی و در دولت قبل از آن رونمایی شد که بر اساس آن یک میلیون و سیصد هزار واحد مسکونی خالی شناسایی شده است.معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: واحدهای خالی شناسایی شده برای سازمان امور مالیاتی ارسال شده است اما این اطلاعات براساس درخواست سازمان امور مالیاتی باید از طریق سیستم امن دولتی MPLS ارسال شود در حالی که وزارت راه و شهرسازی در سامانه خود برای هر یک از دستگاه‌ها، کارتابلی مشخصی را طراحی کرده بود. بر اساس مصوبه کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی مقرر شد، وزارت ارتباطات این سامانه و سیستم امن را میان وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی ایجاد کند.

#### بررسی اجمالی «اقتصادسرآمد» از بازگشت ترافیک به خیابان‌های پایتخت

# عامل ترافیکی جدید درایام کرونا!



گروه شهری

با تغییر فصل ما شاهد تغییر رفتار ترافیکی هم می‌شویم و این تغییر رفتار به‌ویژه در پایان تابستان و اول پاییز بیشتر از همیشه به چشم می‌خورد. رونمایی از یک عامل ترافیکی جدید! شهرام جباری‌زادگان کارشناس حوزه ترافیک در گفتگو با روزنامه اقتصادسرآمد، دلایلی را برای افزایش بار ترافیکیی مهرماه مطرح می‌کند و این آمار اقدام نکرده، گویی که آمارهای ترافیک هم آمارهای محرمانه‌ای شده که نباید به سمع و نظر مردم برسد. اما به صورت چشمی وضیت ترافیک تهران از هفته آخر شهریور به این طرف و هفته اول مهر وخیم‌تر شده و شاهد تشدید ترافیک در محدوده‌ی مرکزی تهران هستیم. هفته آخر شهریور شلوغ‌ترین هفته سال ۱۴۰۰ در تهران از نظر ترافیک بوده و مشخصاً روز ۳۱ شهریور شلوغ‌ترین روز از نظر ترافیک در سال ۱۴۰۰ در تهران بوده است. معمولاً نیمه دوم سال و پاییز و زمستان فصول پر ترافیک سال است. این موضوع به دلایل و عوامل مختلفی برمی‌گردد که یکی از آنها پایان سفرهای تفریحی و حضور حداکثری شهروندان در تهران است و اساساً

## برگزیده

مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه:

## بیش از ۹۰ درصد تجهیزات داخلی مترو تهران تولید ملی است



مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه با

بیان اینکه امروز عملیات پیچیده غیر فنی ممکن، با توانایی فرزندان این سرسبز سرزمین اجرایی شده است، گفت: بیش از ۹۰ درصد تجهیزات مترو با پنتخت که سهم ۶۰ درصدی از هزینه‌های مترو را در برمی‌گیرد توسط سازندگان داخلی ساخته می‌شود. به گزارش اقتصادسرآمد، علی‌امام در مراسم افتتاح ایستگاه شهید رضایی در خط ۶ و ورودی دوم ایستگاه برج میلاد در خط هفت متروی تهران با اشاره اینکه ایستگاه شهید رضایی در پایین میدان خراسان قرار دارد، گفت: میدان خراسان نیز دارای یک ایستگاه مترو است که البته هنوز به بهره برداری نرسیده است.وی درباره خط ۶ مترو تهران بیان کرد: خط ۶ دارای یک بخش توسعه جنوبی است که به طول ۲۲ کیلومتر با ۲۷ ایستگاه، از دولت آباد در منطقه ۲۰ تا کوهرسار در منطقه پنج ادامه دارد و ایستگاه شهید رضایی سیزدهمین ایستگاهی است که در خط ۶ به بهره برداری می‌رسد و امید است که حداکثر تا ۲ سال آینده کل خط ۶ مترو افتتاح شود.امام افزود: خط ۶ مترو به عنوان یک خط قطری تهران محسوب می‌شود که از جنوب شرقی در منطقه ۲۰ تا شمال منطقه پنج رضایی در منطقه ۱۵ قرار داریم که در آینده‌ای نزدیک ورودی شمال غربی در منطقه ۱۲ نیز افتتاح می‌شود.مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه خاطرنشان کرد: امروز فرزندان سرزمین‌مان به این توانایی رسیده‌اند که یک عملیات پیچیده و فنی را که در دهه ۶۰ غیرممکن به نظر می‌رسید را اجرا کنند. به گزارش ایرنا، مراسم افتتاح ایستگاه شهید رضایی در خط ۶ مترو تهران با حضور علیرضا زاکانی شهردار تهران، سجاد محمدعلی نژاد مشاور و مدیرکل حوزه شهرداری تهران، سید مجتبی شفیع‌ی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران و علی‌امام مدیرعامل شرکت راه آهن شهری تهران و حومه برگزار شد. علیرضا زاکانی شهردار تهران در این مراسم ابتدا ایستگاه شهید رضایی در خط ۶ مترو را افتتاح و از بخش‌های مختلف ایستگاه بازدید کرد. ایستگاه شهید رضایی، سیزدهمین ایستگاه خط ۶ محسوب می‌شود که در خیابان هفده شهریور، پایین‌تر از میدان خراسان قرار دارد.

امیدواریم هرچه سریع‌تر کامیون‌های وارداتی روسی در گمرک ترخیص شوند

## ارائه تسهیلات متنوع برای نوسازی ناوگان جاده‌ای



رئیس سازمان راهداری اعلام کرد: تسهیلات مختلفی برای بازسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در نظر گرفته‌ایم و امیدواریم هرچه سریع‌تر کامیون‌های وارداتی روسی در گمرک ترخیص شوند.به گزارش اقتصادسرآمد، داریوش امانی اظهار کرد: نوسازی ناوگان به مسائل مختلفی برمی‌گردد و در همه حوزه‌های سواری، مینی‌بوس، اتوبوس و کامیون باید مورد توجه قرار گیرد و همه دستگاه‌ها با یکدیگر همکاری کنند اما وقتی به عنوان مثال همچنان خودروهای سواری مانند پیکان و رنو در حال فعالیت هستند و آنها را جاده‌ها مشاهده می‌کنند این نشان می‌دهد که قدرت خرید خانوار ایرانی پایین است و به اقتصاد بر می‌گردد چرا که اگر این نبود می‌توانستیم بعد از حدود ۱۰ سال یک خودرو را در ناوگان حمل و نقل عمومی فرسوده اعلام کنیم و وقتی خودرویی به آن سن رسیده بود آن را ممنوع کنیم. این در حالی است که در شرایط کنونی دخل و خرج مردم با هم نمی‌خواند و نمی‌توان اِسن کار را به راحتی انجام داد. وی اضافه کرد: بنابراین دولت باید تسهیلاتی در این زمینه ایجاد کند و اعتبارات سازمان راهداری نیز در این زمینه محدود است، چرا که پاسخگوی این حجم از فرسودگی ناوگان نیست.رئیس سازمان راهداری درباره و آخرین وضعیت ناوگان فرسوده حمل و نقل عمومی و برنامه‌های نوسازی آن اعلام کرد: در حال حاضر ۵۵ هزار دستگاه کامیون با عمر بالای ۴۰ سال داریم که فرسوده هستند و نیاز داریم برای نوسازی ناوگان از طریق تولیدات داخلی با ایران همکاری کنیم و در زمینه نوسازی ناوگان نیز در این زمینه محدود است. وی اظهار کرد: البته برای بخشی از ناوگان حمل و نقل عمومی پیش از پنج میلیارد تمام می‌شود و بسیاری از رانندگان نمی‌توانند این هزینه‌ها را متحمل شوند در این راستا تسهیلات ارزانه قیمتی با استفاده از تبصره ۱۸ جهت بازسازی ناوگان در نظر گرفته‌ایم که این وام‌های ارزان قیمت برای اورهال کردن به بازسازی وسایل حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس می‌تواند استفاده شود.

## اخبار

### آغاز بررسی شرایط متقاضیان مسکن برای خبرنگاران و اصحاب هنر

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی گفت: بررسی اطلاعات افرادی که به وزارت راه و شهرسازی معرفی شده اند آغاز شده است و خبرنگاران و اصحاب هنر منتظر دریافت پیامک برای ثبت اطلاعات تکمیلی خود در سامانه مسکن باشند.به گزارش اقتصادسرآمد، محمود محمودزاده درسرا به اینکه خبرنگاران و اصحاب هنسر چه زمانی امکان ثبت نام در سامانه مسکن را دارند افزود: پیامک مورد نظر به زودی برای اصحاب هنر و رسانه از طرف وزارت راه و شهرسازی ارسال خواهد شد.وی گفت: همچنان منتظر معرفی سایر اعضا هستیم تا در پروژه های در حال ساخت، تعداد مورد تقاضا را جادهمیم.محمودزاده درباره چگونگی انتخاب، معرفی و تایید نهایی اسامی، گفت: بررسی اطلاعات افرادی که به وزارت راه و شهرسازی معرفی شده اند آغاز شده است؛ به آنهایی که واجد شرایط هستند از طریق شماره همراه ثبت شده که توسط طرف تقاضم(وزارت ارشاد) برای امارسال شده است پیامک می‌دهیم که ظرف مدت مشخص شده مجاز به مراجعه به سامانه هستید یا با استفاده از کد ملی و شماره همراه ثبت شده نسبت به درج اطلاعات خود در سامانه اقدام کنید.معاون وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: اولین پیامکی که دریافت می‌کنید به معنای این است که از سوسی طرف تقاضهنامه به وزارت راه معرفی شده‌اید تا اطلاعات خود را وارد سامانه کنید. یعنی در اولویت دستگاه هستید چون اولویت بندی را بر عهده دستگاه‌های طرف تقاضم می‌گذاریم اما به معنای واجد شرایط نهایی برای مشارکت در طرح دولتی نیست.وی ادامه داد: بعد از ثبت اطلاعات، استعلام‌های مکمل مثل سابقه مالکیت برای خود شخص و اعضای خانواده و سابقه سکونت پنج ساله و... در انجام خواهد شد و به واجدین شرایط نهایی اعلام خواهد شد تا با تکمیل پرونده خود نزد بانک‌ها به پروژه‌ها معرفی شوند.به گزارش ایرنا طبق تقاضهنامه‌ای که بین وزارت راه و شهرسازی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی منعقد شد، ساخت ۱۰ هزار واحد مسکونی برای اصحاب رسانه و هنر در دستور کار است. تاکنون حدود ۹ هزار نفر از سوی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به وزارت راه معرفی شده و حدود دوازده نفر دیگر باقی‌مانده است. این افراد به پروژه‌های درحال احداث در سراسر کشور متصل می‌شوند و واحدهای در حال ساخت به عنوان مسکن ملی، شامل این افراد خواهد شد.گزارش ایرنا، بر رفع معضل مسکن در کشور طرح‌هایی از جمله طرح مسکن ملی و طرح ساخت سالانه یک میلیون واحد مسکونی ارایه شده است.

#### سازمان هواپیمایی کشوری:

#### رعایت ظرفیت ۶۰ درصدی در ایرلاین‌ها الزامی است

سازمان هواپیمایی کشوری طی نامه‌ای به ایرلاین‌ها تأکید کرد: رعایت ظرفیت ۶۰ درصدی ایرلاین‌ها است.به گزارش اقتصادسرآمد، پیرو تخطیاتی که ایرلاین‌ها در حوزه رعایت نکردن ظرفیت ۶۰ درصدی در پروازهای داخلی انجام می‌دادند سازمان هواپیمایی کشوری طی نامه‌ای به ایرلاین‌ها تأکید کرد: رعایت ظرفیت ۶۰ درصدی الزامی است. گفتنی است مدتی است که برخی ایرلاین‌ها ظرفیت ۶۰ درصدی را رعایت نمی‌کنند و در این خصوص اطلاعات اشتباه به مسافران می‌دهند.

### بررسی طرح کاهش زمان صدور پروانه ساختمانی در شورای شهر تهران

سنخنگوی شورای شهر تهران از بررسی جزئیات طرح الزام شهرداری به کاهش زمان صدور پروانه ساختمانی در محسن شورا خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا نادعلی سنخنگوی شورای شهر تهران با اشاره به برگزاری جلسه علنی شورای شهر تهران، اظهار داشت: در این جلسه جزئیات طرح الزام شهرداری به اصلاح فرآیندها و سامانه شهرسازی با رویکرد کاهش زمان صدور پروانه و گواهی‌های ساختمانی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. وی خاطرنشان کرد: یک فوریت این طرح در جلسه ۳۰ شهریور شورا به تصویب اعضا رسیده بود. سنخنگوی شورای شهر تهران، گفت: در این جلسه آقایان محمدرضا بختیارمی مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران و محمد حسن کریمی مدیرعامل محترم شرکت فاضلاب شهر تهران به منظور ارائه گزارش عملکرد فعالیت‌های شرکت مذکور در این جلسه حضور خواهند یافت.نادعلی بیان کرد: در این جلسه انتخاب یک نفر به عنوان نماینده شورای اسلami شهر تهران جهت عضویت در کارگروه مربوط به ساماندهی دکل‌ها، آنتن‌ها و ایستگاه‌های ارتباط رادیویی در شهر تهران نیز انجام می‌گیرد.وی همچنین از انتخاب نماینده شورای اسلامی شهر تهران جهت عضویت در هیئت انضباطی مربوط به نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی خبر داد.سنخنگوی شورای شهر تهران، گفت: یک انتخابات دیگر نیز برگزار خواهد شد که فرد منتخب به عنوان عضو شورای هماهنگی و برنامه ریزی مربوط به برنامه عملیاتی ترویج و تحکیم فرهنگ ایثار، جهاد و شهادت در خواهد آمد.

#### کمتر از ۱۰ روز دیگر مشکل ضامن وام مستاجران حل می‌شود

رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: تا کمتر از ۱۰ روز دیگر مشکل سنخنگیری بانک‌ها برای ضامن وام اجاره حل می‌شود و چک یا سفته ۳۰ میلیون تومانی برای ضمانت کافی است. به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا رضایی کوچی در نشست خبری آنلاین با خبرنگاران درباره اقساط بازپرداخت وام جهش تولید مسکن اظهار داشت: اقساط وام جهش تولید مسکن به صورت پلکانی افزایش پیدا می‌کند اما در سال اول، سقف اقساط نباید از ۲ میلیون تومان بیشتر باشد.ادامه داد: سیاست ما در طراحی بازپرداخت اقساط این است که ۳۰ تا ۴۰ درصد حقوق کارمندان صرف بازپرداخت اقساط این وام و در سال‌های بعد متناسب با نرخ تورم، رشد پلکانی داشته باشد.رئیس کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه توان ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال و حتی بیشتر از این عدد را داریم، گفت: هر چند با یک شرکت چینی برای نوسازی در پروژه جهش تولید مسکن مذاکره شده اما معتمد شرکت‌های داخلی و مهندسان ایرانی توان ساخت یک میلیون واحد در سال را ندارند. رضایی کوچی با تأکید بر اینکه این پروژه تورم‌زا نخواهد بود گفت: هیچ بار مالی جدیدی به بانک‌ها اضافه نمی‌شود و قرار بر این است از همان تسهیلاتی که سالانه به بخش‌های مختلف ارائه می‌شود، ۲۰ درصد آن در بخش صنعت ساختمان اختصاص یابد.وی افزود: البته این مصوبه به دولت قبل هم وجود داشت اما به اجرا نرسید. رئیس کمیسیون عمران مجلس تأکید کرد: از سوی دیگر باید توجه داشته باشیم که صنعت ساختمان صنعت پیشران است و می‌تواند موتور محرک اقتصاد باشد و به اشتغالزایی در کشور کمک کند. رضایی کوچی با ابراز نگرانی در ساخت و ساز در کلانشهرها که موجب افزایش جمعیت در آن مناطق می‌شود، بیان داشت: تأکید بر این است که باید با نواز شهرها، ساخت و ساز در آن مناطق انجام شود و در حال حاضر ۷۰ درصد نیاز مسکن در ۱۱ کلانشهر متمرکز شده و چالش ما این است که با اجرای این پروژه باعث افزایش جمعیت این کلانشهرها نشویم از این رو به سمت ساخت و ساز در بافت‌های فرسوده و یا شهرهای جدید خواهیم رفت.وی در پاسخ به سوال خبرنگار ایثنا مبنی بر اینکه اگر توان ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال وجود دارد چرا تاکنون کمتر از ۱۷ هزار واحد مسکن ملی آماده تحویل است و در موعد مقرر ۴۰۰ هزار واحد مسکونی احداث و تحویل نشده، گفت: ایراد مسکن ملی به نوسازان برنمی‌گردد، ایراد این پروژه منابع مالی آن بود که طبق آن چیزی که در نظر گرفته شده بود متقاضیان باید ۵ ساله تسهیلات را تسویه می‌کردند بنابراین بسیاری از متقاضیان پس از ثبت‌نام از این طرح انصراف دادند. رئیس کمیسیون عمران مجلس ادامه داد: به همین دلیل دولت از ۴۰۰ هزار واحد مسکونی که وعده ساخت آن را داده بود به ۵۰ هزار واحد رسید و این طرح ناموفق بود.