اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۵ آبان ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۹۴

انتقاد از روند افزایش قیمت بلیت هواپیما؛ سازمان هواپیمایی کنترلی بر ایرلاین‌ها ندارد

یک عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، تاکید کرد: امروز تمام ایرلاین ها به صورت فول مسافر سوار می کنند و در عین حال افزایش قیمت نیز داشته اند.به گزارش اقتصادسرآمد، اقبال شاکری با انتقاد از روند افزایش قیمت بلیت هواپیما، بیان کرد: کوتاهی سازمان هواپیمایی کشوری و معاونت مربوطه در وزارت راه و شهرسازی مهم ترین عامل رشد بی رویه قیمت بلیت ایرلاین ها به شمار می رود.این عضو کمیسیون عمران مجلس در ادامه با بیان اینکه این کمیسیون تاکنون چندین بار با وزیر راه و شهرسازی و معاونت راه در این خصوص جلسه برگزار کرده و این مسئله مطرح شده است، اظهار کرد: قرار بر این بوده که ۶۰۰ کیلومتر در تعیین قیمت بلیت مبنا قرار گیرد و براساس آن برنامه ریزی صورت گیرد. امروز به صورت غیر رسمی استفاده از ۶۰ درصد ظرفیت هواپیماها کنار گذاشته شده و همه پروازها با تمام ظرفیت انجام می شود.نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: امروز تمام ایرلاین ها به صورت فول مسافر سوار می کنند و در عین حال افزایش قیمت نیز داشته اند. در جلسه هفته گذشته کمیسیون عمران، دو هفته فرصت به وزارت راه و شهرسازی و سازمان هواپیمایی داده شد تا علل وضعیت موجود را بررسی و گزارش آن را به مجلس ارائه کنند.

اما و اگرهای ادامه‌دارِ مصائب ساخت ۴ میلیون مسکن در گزارش «اقتصادسرآمد»

بی‌توجهی به بافت شهری در مسکن دولتی

گروه راه و ساختمان – با وجود این‌که از روز چهارشنبه ثبت‌نام از متقاضیان واحدهای طرح جهش تولید آغاز شده و یک ماه ادامه خواهد داشت.برخی از کارشناسان معتقدند، با توجه به تجربه مسکن مهر اجرایی شدن ساخت ٤ میلیون مسکن در ٤ سال با اما و اگرهای بسیاری روبرو بوده است و اتمام این پروژه ممکن است بیشتر از ٤ سال به طول بینجامد. براساس اعلام وزارت راه‌و شهرسازی، هنوز جزئیات اقساط و نرخ سود تسهیلات خانه‌های طرح جهش تولید مسکن برای دهک‌های مختلف توسط بانک مرکزی اعلام نشده، اما نمایندگان مجلس گفته‌اند که تسهیلات ٤٥٠ میلیون تومان است که به سازندگان پرداخت می‌شود. دولت اعلام کرده که تلاش می‌کند حداکثر کمک را به دهک‌های یک تا سه داشته باشد. این کمک‌ها می‌تواند شامل تقبل تمام یا بخشی از نرخ سود تسهیلات، زمین رایگان، خدمات مهندسی و عوارض صدور پروانه باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد، این‌که دولت بخواهد از طریق ساخت مسکن به صورت انبوه، مشکل بازار مسکن را حل کند، به اعتقاد برخی کارشناسان، در این زمینه هیچ توفیقی حاصل نخواهد شد، زیرا مشکل در بخش مسکن نیست، بلکه معضل در وضع اقتصاد کلان کشور است، به بیان دیگر تا زمانی که شاخص‌های اقتصاد کلان کشور به حالت ثبات نرسد و با بهبود همراه نباشند، انتظار حل مشکلی را نمی‌توان داشت.

برای تحقق این موضوع، در وهله اول باید تحریم‌ها برداشت شود، تا راه تنفس اقتصاد کشور باز شود، در وهله دوم نیز پیوستن به □□□□ از جمله دیگر اقداماتی است که باید برای بهبود وضعیت اقتصادی انجام شود، بنابراین تا زمانیکه درآمدهای کشور با افزایش روبرو نباشد و ثبات اقتصادی به وجود نیاید، تورم و مشکلات اقتصادی پابرجا خواهند بود و با اجرای طرح‌های این چنینی، گره از مشکلات مردم باز نخواهد شد و بازار مسکن نیز همچنان ملتهب خواهد بود.

ساخت میلیونی مسکن در یک سال امکان‌پذیر نیست

احمدرضا ایمانی کارشناس اقتصاد مسکن با تاکید بر اینکه ساخت ٤ میلیون واحد مسکونی در ٤ سال دولت ابراهیم رئیسی قابل تحقق نیست، اظهار داشت: در حال حاضر خود مقامات اجراکننده نیز اذعان می کنند که ساخت سال یک میلیون واحد مسکونی در سال قابل اجرا نیست، در این زمینه سخنان اخیر قاسمی وزیر راه و شهرسازی که مسئول مستقیم این کار است، نیز خود موید این موضوع است، از سوی دیگر گفته شده دولت قرار نیست که یک میلیون واحد مسکونی را بسازد و قرار است از ظرفیت مردم و بخش خصوصی در این زمینه استفاده شود.

واحدهای عادی نیز به حساب مسکن دولتی گذاشته می‌شود

وی افزود: به نوعی تعداد واحدهایی که به صورت عادی طی یک سال در کشور ساخته می‌شود نیز قرار است به حساب یک میلیون واحد گذاشته شود، این در حالی است که سالانه به صورت متوسط بین ۳۰۰ تا ٤۰۰ هزار واحد مسکونی در کشور ساخته می شود که اکثر آن‌ها توسط مردم و انبوه‌سازان ساخته می شود.

مسکن مهر هنوز با مشکلات زیر ساختی مواجه است

این استاد دانشگاه با بیان اینکه از لحاظ امکانات زیرساختی و لجستیکی، توان لازم برای ساخت این تعداد واحد مسکونی در طی ٤ سال وجود ندارد،ادامه داد: با توجه به تجربه مسکن مهر که بعد از گذشت بیش از ۱۲ سال هنوز تکمیل نشده، اگر دولت بخواهد دو برابر تعداد واحدهایی که در مسکن مهر ساخته شد را احداث کند، باید به فکر رفع مشکلات زیرساختی و زیست شهری مردم باشد، در این رابطه مسکن مهر بعد از این همه سال هنوز با مشکلات زیر ساختی از جمله عدم وجود مراکز آموزشی، بهداشتی، جاده و نظایر آن روبرو است.

وی خاطرنشان ساخت: اگر قرار باشد در این طرح به مانند گذشته تنها خانه ساخته شود، بدون اینکه به ایجاد بافت شهر فکری شود، عملا جنبه‌های شهرنشینی به مانند طرح مسکن مهر توجه نخواهد شد که این مسئله تبعات جبران ناپذیری را از بعد اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در پی دارد.

اینکه میزان تسهیلات افزایش پیدا کرده یک طرف قضیه است، زیرا طبعا با بالا رفتن مبلغ وام مسکن اقساط آن نیز سنگین‌تر می‌شود، این در حالیست که طی چند سال گذشته وضعیت درآمدی مردم به نسبت افزایش تورم، کاهش بسیار وحشتناکی داشته و زوج‌های جوان و کسانی که تاکنون مستاجر بوده‌اند، توان پرداخت اقساط ۷ تا ۸ میلیون تومانی طرح مسکن دولت سیزدهم را ندارد، زیرا اگر کسی بخواهد این اقساط را پرداخت کند، باید در ماه حداقل درآمدی بالای ۱۵ میلیون تومان داشته باشد، که با وضعیت اقتصادی امروز، به تبع اقشار متوسط و ضعیف که جامعه هدف این طرح مسکن هستند، از چنین توانایی برخوردار نیستند.

پیش‌بینی ساخت چهار میلیون مسکن با آورده اولیه صفر ، زمین رایگان و وام ارزان، بدون یک ریال بودجه دولتی ازجمله شعارهای انتخاباتی این روزهایی است که معضل مسکن برای مردم بسیار جدی شده است و در انتظار روزنه‌ای امید برای برون‌رفت از این شرایط دشوار هستند. راه‌اندازی نهضت مسکن‌سازی برای تقویت عرضه در قالب ساخت چهار میلیون واحد مسکونی ظرف مدت چهار سال از جمله شعارهای انتخاباتی یکی از نامزدهای ریاست جمهوری است. گفته می‌شود این واحدها با آورده صفر از سوی متقاضیان مسکن و از طریق اعطای تسهیلات ساخت به آن‌ها واگذار می‌شود، همچنین شامل اعطای زمین رایگان دولتی برای خانه‌سازی است.

برگزیده

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی

فرودگاه‌های کشور هوشمندمی‌شوند

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از آغاز هوشمندسازی فرودگاه‌های کشور در همه زمینه‌ها خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سیاوش امیرمکری در مراسم افتتاح پروژه‌های هوشمندسازی برخی فرودگاه‌های کشور گفت: از نتایج درگیری دنیا با کرونا ویروس این بود که در بخش بررسی شرایط مقابله با این بلای جهانی، مطالعات بسیار خوبی توسط امور بین‌الملل شرکت فرودگاه‌ها صورت پذیرفت و از این رهگذر، به اولویت هوشمندسازی رسیدیم که مورد پیشنهاد و تأیید ایکائو، یاتا و انجمن جهانی شرکت‌های فرودگاهی بود.امیرمکری ادامه داد: این شروع تمرکز ما بر موضوع بود و همگام با شعار جهانی هوانوردی، مهم‌ترین اقدام را «تأمین اطمینان خاطر مسافران هوایی» در دستور کار قرار دادیم که ارائه خدمات هوشمندسازی از مؤثرترین در این زمینه بود.وی تصریح کرد: اقدام نخست ما تشکیل کمیته هوشمندسازی متشکل از افراد متخصص و صاحبان تجربه بود که با یک کار تیمی و جدی به نتایج اولیه این ایده و برنامه در فرودگاه‌ها رسیدیم.امیرمکری ادامه داد: از مسیر هوشمندسازی می‌توانیم به سه هدف مهم برسیم که بحث اول ارائه تسهیلات و خدمات بهتر به مسافران است. بحث دوم استفاده بهینه از منابعی است که در اختیار داریم و مورد سوم بحث کاهش مخاطرات و خطاها است که در حوزه‌های هوانوردی و فرودگاهی می‌توانیم آنها را حاصل کنیم.مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها تاکید کرد: پس از اینکه توانستیم سند جامع هوشمندسازی را به نتیجه درخوری برسانیم و همچنین پس از دو فرودگاه طرح پایلوت، لازم است که اولویت‌های هوشمندسازی در فرودگاه‌ها را شناسایی کنیم و همچنین فرودگاه‌هایی که زیرساخت‌های فراهم‌تری در امر هوشمندسازی دارند را وارد میدان کنیم.امیرمکری نکته مهم در این زمینه را وجود بحث هوشمندسازی در همه طراحی‌های زیرساختی و هوانوردی دانست و گفت: لازم است بحث هوشمندسازی در همه بخش‌های فرودگاهی و هوانوردی وجود داشته باشد؛ چراکه فرودگاه‌ها با توجه به وجود زیرساخت‌های لازم می‌توانند الگوی هوشمندسازی در کل کشور و درخور ایران باشند.وی انجام هوشمندسازی را تنها منوط به بحث زیرساخت‌ها و تأمین تجهیزات ندانست و تصریح کرد: فرهنگ‌سازی در جهت آگاهی‌رسانی از هوشمندسازی فرودگاه‌ها به مردم و مسافران –در فضای فرودگاهی و همچنین پرتال شرکت– می‌تواند آنها را با خدمات نوین فرودگاهی آشنا کند تا آنها بتوانند روند انجام سفر خود را مدیریت کنند.

در دیدار معاون اول راه آهن روسیه و سفیر ایران مطرح شد

ترانزیت ترکیبی ابتکار تازه ایران و روسیه در حوزه تجارت

در دیدار سرگئی پاولوف معاون اول راه آهن سراسری روسیه و کاظم جلالی سفیر جمهوری اسلامی ایران در این کشور اعلام شد که دو طرف در حال بررسی راه اندازی حمل و نقل و ترانزیت ترکیبی کالا بین دو کشور هستند.به گزارش اقتصادسرآمد، جلالی و پائولف در نشستی مسائل مربوط به آخرین پروژه کریدور شمال □جنوب و وضعیت همکاری های حمل و نقل دو طرف بخصوص در بخش راه آهن را بررسی کردند.سفیر ایران در روسیه اظهار داشت: راه اندازی حمل و نقل ترکیبی کالا در دولت جدید ایران با جدیت در دست پیگیری است و با اتمام برخی پروژه های ریلی در داخل ایران زمینه اجرایی این نوع حمل ونقل بین دو کشور فراهم خواهد شد. در ترانزیت و حمل و نقل کالا بصورت ترکیبی، از خطوط آهن موحود، مسیر جاده‌ای و حمل و نقل دریایی استفاده می شود.پاولوف معاون راه آهن روسیه نیز تاکید داشت این کشور در حال پیگیری حمل کالا از هند به اروپا از طریق خاک ایران است.میخائیل پائولف معاون راه آهن سراسری روسیه و کاظم جلالی سفیرجمهوری اسلامی ایران در این کشور آخرین اقدام های انجام شده برای تحقق مسیر بین المللی ریلی شمال- جنوب را بررسی کردند و در این نشست اعلام شد تا زمان برطرف شدن خلاء ریلی در قسمت ایران، مسیر ترکیبی برای آغاز حمل کالا اجرایی شود.کریدور حمل و نقل «شمال-جنوب»، شمال اروپا به شرق آسیا از طریق ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه متصل می‌شود و هدف اولیه‌ای که برای این طرح نوشته شد، ترانزیت سالانه پنج میلیون تن کالا از این مسیر است.سفیر جمهوری اسلامی ایران در فدراسیون روسیه گفت: ارتباطات راه آهن ایران و روسیه بسیاری قوی است و دو طرف مرتبا با هم گفت و گو دارند و بر همین اساس دو طرف تلاش دارند مسیر ترانزیتی شمال جنوب را که برای دو کشور اهمیت زیادی دارد هر چه سریعتر راه اندازی شود. کریدور حمل و نقل بین المللی شمال – جنوب ایران ارتباط کشورهای اروپایی، آسیای میانه، روسیه و منطقه قفقاز را با خلیج فارس و هندوستان فراهم می کند و گفته می شود با تحقق آن سالانه امکان نقل و انتقال ۱۰ میلیون تن بار و سه میلیون مسافر فراهم می شود و با تحکیم روابط تجاری ایران با کشورهای بهره مند از این مسیر ریلی، میزان اثرگذاری ایران در ثبات اقتصادی و سیاسی منطقه نیز ارتقا خواهد یافت.کارشناسان امر اعلام کرده اند که اکنون حرکت کشتی های تجاری از هندوستان به آسیای میانه از مسیر مومبای – کانال سوئز – مسکو به طول ۱۶ هزار و ۱۲۹ کیلومتر ٤۰ روز طول می کشد اما بعد از تکمیل کریدور ریلی شمال – جنوب فقط ۱٤ روز زمان می برد و هزینه های حمل و نقل نیز به اندازه قابل توجهی کاهش می یابد.

مخالفت الحاق اراضی ۵۶۰ هکتاری پردیسان به محدوده شهری قم

نامه شورای شهر سابق عامل حذف قم از جهش تولید مسکن

در جلسه بررسی مشکل زمین استان در طرح جهش تولید مسکن و موضوع الحاق ۵۶۰ هکتار اراضی ملی به قم از نامه شورای اسلامی پنجم شهر قم به شورای عالی شهرسازی و معماری در مخالفت با الحاق این اراضی به عنوان مهمترین عامل جاماندن قم در مرحله اول ثبت نام جهش تولید مسکن یاد شد.به گزارش اقتصاد سرآمد، معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری قم در این جلسه، بیان کرد: نامه سال گذشته رییس وقت شورای اسلامی شهر قم با سربرگ این نهاد به شورای عالی شهرسازی کشور که در آن به الحاق اراضی ۵۶۰ هکتاری پردیسان به محدوده شهری قم مخالفت شده بود امروز کار به دست قم داده و سبب شده تا طرح استانداری برای الحاق این اراضی ۹ ماه بر روی زمین بماند.محسن بهشتی با بیان اینکه نامه شورای شهر قم دست شورای عالی شهرسازی و معماری را در عدم الحاق این اراضی باز کرده است، ادامه داد: شورای عالی شهرسازی و معماری کشور با استناد به این نامه شورای شهر قم اجازه الحاق این اراضی به قم را نداده و پیگیری های استانداری نیز تاکنون بدون نتیجه مانده است.معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری قم اضافه کرد: در حریم شهر قم ۲ هزار زمین خالی وجود دارد که متعلق به اشخاص حقیقی است و احداث مسکن ارزان قیمت و انبوه سازی در آنها امکان پذیر نیست؛ در حالی که شورای عالی شهرسازی و معماری وجود این اراضی را نیز از عوامل مهم در عدم الحاق ۵۶۰ هکتاری پردیسان برشمرده است.وی با بیان اینکه برای وارد شدن قم در سامانه ثبت نام طرح جهش تولید مسکن چاره ای جز الحاق این اراضی به قم، نیست، گفت: شورای جدید شهر قم باید نامه ای به شورای عالی شهرسازی و معماری نوشته و از این نهاد تقاضا کند که نامه قبلی را به دلیل روی کارآمدن شورای جدید، کان لم یکن تلقی نماید.بهشتی تصریح کرد: فرآیند الحاق زمین به حریم شهری یکی از دشوارترین مباحث حوزه شهرسازی است و در طرح جهش تولید مسکن استان قم به ۳۰۰ هکتار از این اراضی نیاز دارد و الحاق این ۵۶۰ هکتار نیاز ۱۰ سال آینده قم را تامین می کند.معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری قم با بیان اینکه تصمیم گیر نهایی در خصوص زمین در ایران، شورای عالی شهرسازی و معماری است، گفت: ما در قم زمین برای ساخت مسکن داریم ولی اجازه آن را نه.وی اظهار داشت: طی ۲۰ سال اخیر به بهانه های مختلف شورای عالی شهرسازی و معماری اجازه الحاق اراضی ۳۲ و ٤۸ هکتاری را به قم ندادند و بعید است به این زودی ها نیز چنین مجوزی بدهند بنابراین هیچ راهی برای قم جز پیگیری برای الحاق همین اراضی ۵۶۰ هکتاری وجود دارد.

اخبار

چمران: تهران نیازمند ۲ هزار دستگاه اتوبوس و ۶۰۰ واگن مترو

رئیس شورای شهر با بیان اینکه ناوگان حمل و نقلی تهران نیاز به ۶۰۰ واگن مترو و ۲ هزار دستگاه اتوبوس دارد گفت: مسئولیت انتصابات بر عهده شخص شهردار است.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی چمران در پایان جلسه شورای شهر تهران در جمع خبرنگاران با اشاره به اینکه در جلسه امروز مدیر برق منطقه‌ای تهران در جلسه حضور داشت و درباره مسائل و مشکلات شهر تهران و ظرفیت‌های موجود توضیح داد، گفت: معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری برنامه در دست اقدام خود را ارائه داد. رئیس شورای شهر افزود: یک فوریت سیاست‌های کلی حاکم بر بودجه ۱٤۰۱ را که شورا باید تدوین و به شهرداری ابلاغ کند به تصویب رسید و در جلسات بعدی متن مورد بحث قرار می گیرد.وی در پاسخ به این سوال که مردم تهران شاهد نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و افزایش واگن مترو خواهند بود، اظهار داشت: تلاش‌هایشان را کرده‌اند و شهردار در هیأت دولت هم پیگیر است و با برنامه‌ریزی هایی که قبلاً شده بود که ۶۰۰ واگن به مترو و ۲ هزار دستگاه اتوبوس اضافه شود به شدت در تلاش هستند. چمران گفت: زمان خرید واگن با تحویل آن ۲ سال زمان می‌برد و نمی‌توان به فوریت این کار را کرد. برای شرایط کرونا هم توصیه می‌شود که در حمل و نقل عمومی فشرده نباشند به همین دلیل مردم از خودروی شهری استفاده می کنند و این ترافیک سنگین به وجود می‌آید.رئیس شورای شهر تهران درباره هیأت انتصابات اخیر در شهرداری توضیح داد:اعضا دخالتی در انتصابات ندارند و نباید دخالت کنند و مسئولیت آن بر عهده شخص شهردار است اما مشورت کردن با اعضا خوب است، مثل شهرداران قبلی، قاعدتاً هر کسی را بگذارند عده‌ای موافق و عده‌ای مخالفند.وی درباره اعضای هیأت انتصابات شهرداری گفت: در جلسات آینده این هیأت روش کارشان را به صورت عمومی ارائه دهند.چمران درباره قانون عدم استخدام وابستگان سببی و نسبی گفت: وقتی مسأله‌ای قانون می‌شود باید اجرا شود.

برقراری پرواز هفتگی «هما» از بندرعباس به دبی

مدیرکل روابط عمومی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از برقراری پرواز بندرعباس به دبی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، حسین جهانی از برقراری پرواز بندرعباس به دبی خبر داد و گفت: این مسیر پروازی از ۱۱ آبان‌ماه سال جاری در روزهای شنبه و سه‌شنبه هر هفته برقرار می‌شود.جهانی در ادامه گفت: این پرواز روزهای شنبه در ساعت ۱۷ و ۱۰ دقیقه فرودگاه بندرعباس را ترک می‌کند. برگشت این پرواز در ساعت ۲۱ از فرودگاه دبی به مقصد بندرعباس پرواز می‌کند.مدیرکل روابط عمومی □هما□ افزود: پروازهای روزهای سه‌شنبه در ساعت ۱۵ و ٤۵ دقیقه از فرودگاه بندرعباس به مقصد دبی انجام می‌شود. بازگشت این پرواز در ساعت ۱۸ و ۲۵ همان روز دبی را به مقصد بندرعباس ترک می‌کند.جهانی در پایان یادآور شد: هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران □هما□ با بهره‌گیری از هواپیماهای ۷۲□□□-۶۰۰ گسترش پروازهای منطقه‌ای را مورد توجه قرار داد و هم اکنون این هواپیماها در جنوب کشور علاوه بر انجام پروازهای استانی، پروازهای منطقه‌ای را از بندرعباس به کشورهای حاشیه خلیج فارس انجام می‌دهند.

درخواست اصلاح ساعات اجرای طرح ترافیک

عضو شورای شهر تهران گفت: به دلیل ترافیک این روزها از مردم تهران عذرخواهی کرده و شرمنده آن‌ها هستم.به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی شفیعی، معاون شهردار با حضور در صحن علنی شورای شهر تهران توضیحاتی درباره وضعیت حوزه حمل و نقل در تهران ارائه داد.ناصر امانی در صحن شورا در واکنش به گزارش معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اظهارداشت: گزارشات اینچنینی بارها در حوزه‌های مختلف تکرار شده است اما ترافیک دو هفته‌ای تهران است که مرکز شهر را قفل کرده و مردم در عذاب هستند. وی افزود: نه ما اعضای شورا و نه مدیران شهری درباره علت آن با مردم صحبت نکرده و نگفتیم عذرخواهی کرده و مشکل را رفع می‌کنیم. رسانه‌ها مدام از ما می‌پرسند و ما جوابی نداریم. این عضو شورا تاکید کرد: این گزارشی که شما در صحن شورا ارائه دادید نیاز به زمان مفصل‌تری داشت و بهتر بود امروز درباره دلایل ترافیک خیابان‌ها و راه‌حل‌های رفع آن گزارش بدهید. من به نوبه خود از مردم تهران عذرخواهی کرده و شرمنده آن‌ها هستم. شفیعی، معاون شهردار تهران در پاسخ به سوال ناصر امانی در خصوص ترافیک این روزهای اخیر تهران گفت: بر اساس برداشت اطلاعات از سامانه‌های ترافیک حدود ۱.۵ ماه است که ترافیک روند افزایشی داشته اما در روزهای اخیر شاهد روند کاهشی بودیم.معاون شهردار تهران اعلام کرد: روز گذشته جلسه مفصلی با متخصصان ترافیک داشتیم که بی‌اثر شدن طرح ترافیک که عملا ساعت آن از ۸:۳۰ تا ٤ عصر است را علت این ازدحام دانستند.وی گفت: ممکن است وزارت بهداشت موافق اصلاح ساعات ترافیک نباشد اما لغو محدودیت‌های شبانه را نیز از طریق ستاد مقابله با کرونا پیگیر هستیم و امیدواریم با اصلاح ساعات اجرای طرح ترافیک که هم صبح زودتر شود و هم عصر دیرتر تمام شود بتوانیم بخش زیادی از ترافیک را مدیریت کنیم.

گزارش

خانه‌دار شدن با ۱۵ میلیون تومان در گرو همکاری شبکه بانکی

اگر نظام بانکی به وعده قانونی خود به منظور پرداخت سهم ساخت مسکن از تسهیلات پرداختی اقدام کند، خانوارهای فاقد مسکن می‌توانند با آورده ۱۵ میلیون تومانی صاحب‌خانه شوند.به گزارش اقتصادسرآمداز فارس، انتشار اخبار پیرامون ساخت ٤ میلیون واحد مسکونی در ٤ سال تحت عنوان نهضت ملی مسکن، موجی از امید را در دل مردم زنده کرد، اما یکی از مهمترین گلوگاه‌های تحقق مهمترین وعده رئیس‌جمهور مبنی بر ساخت مسکن، مهیا کردن تسهیلات از سمت نظام بانکی کشور است.این مسئله به اندازه‌ای اهمیت دارد که توسط مجلس شورای اسلامی در ۲ قانون مورد تاکید جدی قرار گرفته است.بر این اساس مجلس شورای اسلامی برای اولین بار در جزء ۱۰ بند الف تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۱٤۰۰، نظام بانکی کشور را مکلف به پرداخت ۱,۲ میلیون تسهیلات به ارزش ۳٦۰ هزار میلیارد تومان کرد.برمبنای این تبصره در سال ۱٤۰۰ همه بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی موظف هستند برای احداث و نوسازی چهارصد هزار واحد مسکن روستایی و شهری در شهرهای کمتر از بیست و پنج هزار نفر جمعیت و هشتصد هزار واحد مسکن شهری (با اولویت محلات و مناطق محروم) نسبت به پرداخت سه میلیون و ششصد هزار میلیارد (۳.٦۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تسهیلات ساخت مسکن (معادل بیست درصد (□۲۰) تسهیلات نظام بانکی) به افراد واجد شرایط اقدام کنند، سهمیه هر بانک توسط بانک مرکزی در فروردین ماه تعیین می‌شود.مسئله تامین مالی ساخت مسکن توسط مجلس شورای اسلامی به قانون بودجه سال ۱٤۰۰ ختم نشد و نمایندگان مردم با توجه به اهمیت مسئله، تامین مالی ساخت مسکن را در قانون جهش تولید و تامین مسکن گنجاندند.در همین راستا برمبنای ماده ٤ این طرح، بانکها و مؤسسات اعتباری غیربانکی مکلفند حداقل بیست درصد (□۲۰) از تسهیلات پرداختی نظام بانکی در هر سال را با نرخ سود مصوب شورای پول و اعتبار به بخش مسکن اختصاص دهند، به صورتی که در سال اول اجرای قانون از حداقل سه میلیون و ششصد هزار میلیارد (۳.٦۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تسهیلات برای واحدهای موضوع این قانون کمتر نباشد و برای سال‌های آینده نیز حداقل منابع تسهیلاتی مذکور با افزایش درصد صدرالذکر مطابق با نرخ تورم سالانه افزایش یابد.در شرایطی که بر اساس تورم و قیمت مصالح، هزینه ساخت هر متر مربع مسکن در کشور به طور میانگین ۵ میلیون تومان برآورد شود، تامین ۳٦۰ هزار میلیارد تومان از محل منابع داخلی بانکی کشور زمینه پوشش ۹٦ درصدی ساخت ۱ میلیون واحد مسکونی ۷۵ متر مربعی در کشور را در بر خواهد گرفت.تحقق قانونی یعنی هر خانوار با آورده ۱۵ میلیونی صاحب‌خانه می‌شود. نگاهی به رقم تسهیلات پرداختی کشور تنها در ۵ ماه ابتدایی سال بیانگر آن است که نظام بانکی در کمتر از ۲ فصل سال بیش از ۹۰۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات پرداخت کرده است. به عبارت دیگر ٤۰ درصد از تسهیلات پرداختی نظام بانکی در کمتر از ۵ ماه گذشته می‌تواند زمینه تامین مسکن ۷۵ متری برای خانوارهای فاقد مسکن در کشور را فراهم کند. در شرایطی که این اتفاق رقم زده شود، به طور میانگین در شهرها و روستاهای سطح کشور یک خانوار فاقد مسکن می‌تواند تنها با آورده ۱۵ میلیون تومانی، با استفاده از تسهیلات ۳٦۰ میلیون تومانی با سود ۱۸ درصد و دوره بازپرداخت ۲۰ ساله علاوه بر استفاده از زمین رایگان، به شکل اجاره ۹۹ ساله، صاحب‌خانه شود.

تسهیلاتی با کمترین ریسک برای نظام بانکی

صاحب‌خانه شدن ۳,٤ میلیون نفر در قالب ۱ میلیون خانور فاقد مسکن، تنها یکی از مزایای ساخت ۱ میلیون واحد مسکونی است، یکی دیگر از نقاط مثبت ساخت مسکن، فعال شدن بیش از ۱۳۷ بنگاه اقتصادی وابسته به ساخت و ساز نظیر، معادن مصالح ساختمانی، واحدهای تولید فولاد، بنگاه‌های نجاری، جوشکاری، گچ‌کاری و سایر مشاغل وابسته به مسکن است.در واقع رونق ساخت و ساز در قالب ساخت ۱ میلیون مسکن در سال با استفاده از منابع داخلی نظام بانکی می‌تواند، زمینه فعال شدن یکی از موتورهای محرک اقتصادی کشور را فراهم کرده و زمینه اشتغال نزدیک به ۲ میلیون نفر را مهیا کند.علاوه بر این، نحوه اجرایی تسهیلات ساخت مسکن به گونه‌ای است که کمترین انحراف در برخورد به مقصد تولیدی را به همراه داشته، زیرا این تسهیلات خرد در چند مرحله و با چک کردن پیشرفت فیزیکی پرداخت پروژه می‌شوند، از سوی دیگر نکول تسهیلات ساخت مسکن به دلیل ضمانت‌های سنگین از جمله سند واحد مسکونی تا اتمام دوره بازپرداخت بسیار کم است.در شرایطی که کمتر از ٤۰ درصد تسهیلات نظام بانکی معادل ۹ درصد از کل نقدینگی کشور توانایی فعال‌سازی یکی از لکوموتیوهای مهم اقتصاد کشور را داراست و صاحب‌خانه کردن ۱ میلیون خانوار را تضمین می‌کند، اما متولیان نظام بانکی در کشور، بارها از عدم توانمندی نظام بانکی برای پرداخت این تسهیلات خبر داده‌اند. ادعای نظام بانکی برای پرداخت نکردن سهم مسکن از تسهیلات پرداختی چیست؟یکی از اصلی‌ترین استدلال‌های مطرح شده توسط متولیان نظام بانکی پیرامون پرداخت نکردن سهم مسکن از تسهیلات پرداختی، مسئله در نظر گرفتن تسهیلات تمدیدی در بخش تسهیلات پرداختی است. این دسته از افراد معتقدند، نظام بانکی بخشی از تسهیلات غیرجاری، مشکوک‌الوصول، معوق و سوخت‌شده خود را در قالب تمدید تسهیلات جای داده و در نتیجه تسهیلات پرداختی جدید رقمی بسیار کمتر از رقم تسهیلات پرداختی منعکس شده در آمار است.در همین رابطه به استناد صورت مالی یکی از بانک‌های دولتی کشور، تنها در یک قلم این بانک ۹ هزار میلیارد تومان از تسهیلات مشکوک‌الوصول را به عنوان تمدید در قالب تسهیلات پرداختی لحاظ کرده است.با وجود غیر قانونی بودن این مسئله یعنی تمدید تسهیلات معوق و جای دهی آن در بخش تسهیلات پرداختی، به نظر می‌رسد، در گام ابتدایی برای روشن شدن این مسئله نظام بانکی باید نسبت به شفاف‌سازی رقم دقیق تسهیلات پرداختی خود اقدام کند.

نظام بانکی حاضر به ارائه تسهیلات طولانی مدت نیست

علاوه بر استدلال بیان شده در زمینه ناتوانی نظام بانکی در پرداخت تسهیلات مسکن از منابع داخلی، بی‌انگیزه بودن نظام بانکی در پرداخت تسهیلات بلند مدت مسکن در بیان ناتوانی بانک‌ها تاثیر دارد.در همین رابطه، محمدابراهیم بت شکن، مدیرعامل سابق بانک مسکن معتقد است:« بانک‌های خصوصی می‌توانند تسهیلات سرمایه در گردش چند ماهه تا یک ساله پرداخت کنند؛ حال چرا باید منابع خود را ۲۰ سال معطل اعطای تسهیلات ساخت مسکن کنند؟»این در حالی است که بر مبنای قانون تسهیلات ساخت مسکن از محل منابع داخلی نظام بانکی سودی مشابه نرخ شورای پول و اعتبار دارد که در سال جاری ۱۸ درصد تعیین شده و علاوه بر این اجازه فروش اوراق رهنی تسهیلات ساخت مسکن به منظور پوشش سریع‌تر تسهیلات بلند مدت برای بانک‌ها ارائه شده است. با این وجود نظام بانکی کشور حاضر نیست، سهم بخش ساخت مسکن از تسهیلات را پرداخت کرده و زمینه رونق اقتصاد کشور و صاحب‌خانه شدن خانوارهای فاقد مسکن را مهیا کند. این مسائل در حالی رقم می‌خورد که تسهیلات پرداختی در ۵ ماه گذشته بیش از ۵۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد کرده است و در صورت تداوم این روند، تسهیلات مورد نیاز برای ساخت ۱ میلیون مسکن تنها ۱۳ درصد از کل تسهیلات پرداختی نظام بانکی را شامل خواهد شد.