



شنبه ۴ دی ۱۴۰۰ - شماره ۱۳۴۴

اخبار

تخصیص ۳۳۰۰ دستگاه از ۷ هزار کامیون وارداتی

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از تخصیص ۳۳۰۰ دستگاه از ۷ هزار کامیون وارداتی دپو شده در گمرکات کشور خبر داد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، داریوش امانی درباره تخصیص کامیون‌های وارداتی از گمرک که مهر اظهار کرد: بر اساس بند ۳ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه، امکان واردات کامیون‌های دست دوم اروپایی با عمر زیر ۳ سال وجود دارد و در حال حاضر، این روند در دست اجرائست. وی افزود: تا کنون برای واردات نزدیک به ۷ هزار دستگاه کامیون ثبت سفارش انجام که از این تعداد نزدیک به ۳۳۰۰ دستگاه تا کنون از گمرک ترخیص و ۱۴۰۰ دستگاه کامیون هم شماره (پلاک) گذاری شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: بعد از اینکه دستگاه قضایی به موضوع ورود کرد، با فرآیندهایی که ترخیص را کند کرده و مقابله به اصلاح شد؛ شرایط شماره گذاری در حال حاضر بسیار مناسب است و دنبال آن هستیم تا از این هم بهتر شود.

وی یادآور شد: اینکه برخی کامیون‌ها در گمرک دپو شده اند

به دلیل مسائلی است که خود واردکننده با آنها مواجه است و ضوابطی همچون «گرفتن گواهی استاندارد»، «گواهی‌های محیط زیست»، «ارائه اسناد منشأ ارز که خارجی باشد نه داخلی»، «مجاز‌های مربوط به خدمات پس از فروش» که مدنظر قانون بوده و هر یک فرآیندهای خاص خود را دارد را نتوانسته ارائه دهد و مشکلات خود را حل کند.

مذاکرات شهرداری با دولت برای خرید ۶۳۰ واگن مترو

رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر تهران از مذاکرات شهرداری با دولت برای خرید ۳۳۰ دستگاه واگن مترو خبر داد و گفت: متأسفانه در دوره قبل مدیریت شهری بخش عمده‌ای از قطعات استفاده شده اما انبارها شارژ نشده است. به گزارش اقتصادسرآمد، متروی تهران ۱۵۰۰ واگن دارد که حدود نیمی از واگنها نیازمند تعمیرات و اورهال هستند. برخی از قطارها در خطوط مترو دچار نقص فنی شده و مشکلاتی را به بار می آورد مانند برخورد در قطار خط ۵ مترو که صبح امروز رخ داد و باعث مصدوم شدن تعدادی از شهروندان شده است. مسئولان شهری وعده رفع مشکلات را داده اند اما متأسفانه در دوره قبل مدیریت شهری به بحث توسعه حمل و نقل عمومی توجهی نداشته است و دوره قبل بخش عمده‌ای از قطعات استفاده شده اما انبارها شارژ نشده است. مسئولین شهری می گویند پیگیر رفع مشکلات هستند. بخشی از قطعات را می توانند در داخل تولید کرده اما بخشی هم باید وارد شود. دولت در بودجه

سال آینده خود عدد کمی را به بخش حمل و نقل عمومی کالاشهرها اختصاص داده است. برخی از مدیران شهری از این موضوع گلهمند هستند و تاکید دارند که با این عدد نمی توان کاری در شهر انجام داد. بودجه دولت به مجلس رفته است مدیران در حال پیگیری هستند تا بتوانند رقم بودجه دولت در زمینه حمل و نقل عمومی افزایش دهند. در دوره قبل مدیریت شهری قرار بود که ۳۳۰ واگن مترو از چینی ها خریداری شود دولت باید بخشی از پول را پرداخت می کرد اما این رقم در بودجه دیده نشد و عملاً خرید واگن ها متغنی شد اما مسئولین جدید می گویند با دولت در حال رازینی هستند تا این پول پرداخت شود و اگر این واگن ها وارد شود بخشی از مشکلات برطرف خواهد شد. در خصوص آخرین وضعیت سیستم حمل و نقل عمومی، اورهال قطارها، پر کردن انبار قطعات، ترافیک، حادثه صبح امروز متروی تهران، بودجه دولت در حمل و نقل عمومی و ... باید سید جعفر تشکری هاشمی رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترافیک شورای اسلامی شهر تهران با گفت و گو نشیتم.

آغاز به کار ستاد هماهنگی قطارهای نوروزی ۱۴۰۱

در راستای برنامه‌ریزی ساماندهی و هماهنگی امور اجرایی و فنی سفرهای نوروزی، شرکت حمل و نقل ریلی رجا ستاد هماهنگی قطارهای نوروزی سال ۱۴۰۱ را تشکیل داد. به گزارش اقتصادسرآمد، شرکت حمل و نقل ریلی رجا اعلام کرد: محمد رجبی، مدیرعامل این شرکت طی ابلاغ‌های جداگانه رئیس و اعضای ستاد هماهنگی قطارهای نوروزی از ۱۴۰۱ را معرفی و بر خدمت‌رسانی هر چه بهتر و بیشتر به مسافران محترم به ویژه زائران معزز حرم مطهر علی ابن موسی الرضا(ع)، در اجرای برنامه‌های نوروز سال ۱۴۰۱ اعلام کرد. وی در این رابطه گفت: برنامه‌ریزی و تشکیل جلسات هماهنگی با همه واحدهای مرتبط شرکت رجا برای آماده سازی ناوگان، تعامل مؤثر با واحدهای مرتبط بیرونی از جمله راه‌آهن و سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری، پیگیری و نظارت بر اجرای برنامه فروش نوروزی بلیت قطارها در زمان مناسب و تشکیل جلسات مستمر ستاد در ایام پیک نوروز، به منظور نظارت بر اجرای شایسته برنامه‌های تعیین شده ضروری است.

بهره‌برداری از ۱۵ باب نمازخانه بین‌راهی در شبکه راه‌های کشور

سازمان راهداری از بهره‌برداری ۱۵ باب نمازخانه بین‌راهی در شبکه راه‌های کشور خبر داد و با ایسام فاطمیه و هفتة حمل و نقل با حضور نماینده رئیس‌جمهوری خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، محمدحسین رضایی، افتتاح این نمازخانه‌ها در ۸ استان هم‌زمان با ایام فاطمیه را توفیقی برای دست‌اندرکاران این امر خطیر که زمینه‌ساز اقامه فریضه نماز هستند، برشمرد و از اقدامات صورت گرفته در این زمینه تجلیل و قدردانی کرد. وی مکانیابی احداث نمازخانه‌ها را مهمترین شاخص در این زمینه دانست و انتخاب مکانهای این نمازخانه‌ها را بسیار مناسب کرد و با اشاره به متوسط زمان ۶ ماه در ساختن این نمازخانه‌ها افزود: تیپ واحد و الگوی یکسان ساختن این نمازخانه‌ها اقدامی ارزشمند است که در کارنامه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در زمینه ترویج و اشاعه فریضه نماز ثبت می‌شود.

بودجه عمرانی باید عادلانه تر توزیع شود

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، تاکید کرد: برای تکمیل پروژه های عمرانی که در حال حاضر نیمه کاره است بالغ بر ۷۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار لازم است که اگر پروژه جدیدی نیز تعریف نکنیم تکمیل این پروژه ها سال ها طول خواهد کشید. به گزارش اقتصادسرآمد، صدیدف بدری در باره ارزیابی از لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ در حوزه عمرانی، به ایسنا بیان کرد: وضعیت بودجه عمرانی نسبت به بودجه جاری در لایحه بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال های قبل تغییر چندانی نکرده است، اما مواردی نظیر مشارکت بخش خصوصی در حوزه عمرانی از سال ۹۶ به بعد در لویج بودجه دیده شده است که اقدامات و تدابیر خوبی برای تحقق آن پیش بینی نشده است. وی در ادامه اظهار کرد: در بودجه سال آینده نیز مجدداً این موضوع دیده شده تا آن توانمندی بخش خصوصی برای اجرای پروژه های عمرانی استفاده شودوی افزود: بالغ بر ۷۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار لازم است، اگر پروژه جدیدی نیز تعریف نکنیم تکمیل این پروژه ها سال ها طول خواهد کشید. ما نیازمند به یک بازنگری اساسی در تعریف پروژه های عمرانی هستیم که دولت باید بر اساس آمایش سرزمینی و توزیع عادلانه بودجه این اقدام را انجام دهد.



ادامه احتمالات درباره حادثه مترو کرج – تهران «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

آیا مردم باز هم به مترو اعتماد دارند؟



شد زمان تعویض شغیت بوده است) رخ داده بود و منجر به بروز آتش سوزی دو در قطار و کشته شدن دست کم ۵ نفر از هموطن نیز شده بود. مساله‌ای که خوشبختانه در حادثه کرج – تهران رخ نداد و به دلیل نبود آتش، دامنه آسیب‌زایی و صدمه به مسافران در دو قطار بسیار کمتر از موارد مشابه قبلی ثبت شد.

آیا مردم بازهم به مترو اعتماد دارند؟

محمد علیخانی رئیس کمیسیون حمل و نقل و تنگنای مالی شهرداری و نبود بودجه کافی برای به روز رسانی سیستم حمل و نقل عمومی عامل این حادثه بوده است؟. دو حادثه پی درپی در ایستگاه «ارم سبزر» که دست‌بر قضا فاصله اندکی هم از ایستگاه چیتگر دارد. متأسفانه در همان زمان، یکی از اعضای تیم تعمیر خط ایستگاه ارم سبز به دلیل برخورد با قطار جان خود را از دست داد. افزود: در سالن مترو کرج، به نوعی یادآور حادثه قطار شهری تهران – کرج، به نوبه خود برخورد در قطار بین شهری در ایستگاه هفت‌خوان استان مسلمان در ۵ آذر ۱۳۹۵ نیز هست. آن حادثه نیز به دلیل از کار افتادن سیستم «سیگنالینگ» و افتادن تصور شود حادثه شبیه یکدیگر هستند، گفت: باید بررسی‌های دقیق و کارشناسانه در

برگزیده

یک مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازی خبر داد

مذاکره با روس‌ها برای تامین مالی پروژه راه آهن رشت – آستارا



مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکیل های وزارت راه و شهرسازی اظهار داشت: یکی از قطعات بسیار مهم که باید هر چه سریع تر نسبت به تکمیل آن اقدام کنیم، مسیر ریلی رشت – آستارا است که در حال حاضر مذاکراتی با کشور روسیه برای تامین مالی این پروژه در حال انجام است و این تمایل از سوی دو طرف وجود دارد. به گزارش اقتصادسرآمد، امین تارفع در گفت‌وگو با ایلا درباره جزئیات توافق‌های اخیر با هندی‌ها برای افزایش بار در چابهار اظهار داشت: حضور هندی‌ها در بندر چابهار موضوع جدیدی نیست و از چند سال گذشته اپراتورهای یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار بر عهده یک شرکت هندی بوده است و از ابتدا هم هدف این بود که هند با حضور در این بندر هند نزدیک است و موقعیت آقیانوسی دارد و از ویژگی‌هایی برخوردار است که می‌تواند نیازهای هند را برطرف سازد.مدیرکل دفتر تجاری‌سازی وزارت راه و شهرسازی افزود: اما در این مدت محدودیت‌ها و موضوعات سختاری ناشی از تحریم‌ها وجود داشته این اهداف محقق نشده است. اخیراً جلساتی با هندی‌ها تشکیل شده و مذاکراتی داشته‌ام که بتوان با رفع موانع و مشکلات از ظرفیت بالقوه چابهار در طرح توسعه تعریف شده با مشارکت هندی استفاده شود.وی از ابراز تمایل سایر کشورها برای حضور در چابهار خبر داد و گفت: کشورهای دیگری هم برای حضور در چابهار علاقه مند هستند از جمله افغانستان که قبل از تحولات اخیر مذاکراتی هم انجام شده‌بود همچنین ازبکستان هم اخیراً مذاکراتی را برقرار کرده مبنی بر اینکه در چابهار حضور داشته باشد. البته کشورهای آسیای مرکزی عموماً این نگاه را به بندر چابهار دارند و هند هم به عنوان اپراتور یکی از ترمینال‌های بندر شهید بهشتی در چابهار مشغول به کار است. ترفع درباره مذاکرات با هندی‌ها برای سرمایه‌گذاری‌های جدید در پسکرانه‌های بندر چابهار اظهار داشت: فعلاً با هندی‌ها موضوع سرمایه‌گذاری در پسکرانه‌ها مطرح نیست و هنوز عملیاتی نشده است.مدیرکل دفتر تجاری‌سازی وزارت راه و شهرسازی با اشاره به فرصت ترازینتی ایجاد شده در قرارداد خرید زغال سنگ هند از روسیه تاکید کرد: حدود یک ده پیش قراردادی بین روسیه و هند برای خرید زغال سنگ

مترو

دیر انجمن سراسری انبومسازان کشور با بیان اینکه بخش خصوصی، توان تولید مسکن در کشور را دارد، گفت: ما به عنوان بخش خصوصی مراتب آمادگی خود را برای ساخت یک میلیون مسکن در سال اعلام کرده‌ام و باید منتظر اقدامات لازم توسط دولت باشیم تا بتوانیم وارد گام دوم یعنی فاز اجرا، بشویم. به گزارش اقتصادسرآمد، رشید پورحاجت در گفت‌وگو با ایسنا در خصوص طرح مسکن ملی اظهار کرد: قانون جهش مسکن قانونی کاملاً مترقی است و ظرفیت بسیار خوبی برای حوزه مسکن ایجاد می‌کند. وی برنامه‌ریزی کرد: قانون برای این طرح مشخص کرده و تکالیفی که برای دولت مشخص شده، به این معنی است که دولت‌ها بتوانند در حوزه تولید مسکن برای دهک‌های مختلف برنامه‌ریزی داشته باشند.پورحاجت تصریح کرد: دولت در حوزه مسکن می‌تواند برنامه‌ریزی منسجمی را برای قشرهای مختلف جامعه داشته باشد و در این خصوص نشست‌هایی با وزارت راه و شهرسازی داشته‌ام و پیشنهادات خود را ارائه داده‌ام. رییس انجمن انبومسازان خوزستان گفت: ما به عنوان بخش خصوصی در حوزه مسکن می‌توانیم در پروژه‌های خودمالکی، پروژه‌های اجاره به شرط تملیک و در پروژه‌هایی که به صورت پیمان تعریف می‌شوند، اثرگذاری لازم را داشته باشیم و برنامه‌ریزی‌های دولت را توسط بخش خصوصی به سرانجام برسانیم.پورحاجت با اشاره به طرح مسکن ملی بیان کرد: موضوع مطرح شده، ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال است که ابتدا باید زمین مورد نیاز آن‌ها تامین و سپس برای مقاضایان اجرای طرح فراخوان داده شود تا ظرفیت‌بندی شده وارد مرحله اجرا کشد.وی عنوان کرد: البته بخشی از این موضوع نیز باید در حوزه سیستم بانکی دنبال شود و ظرفیت‌های بانکی را نیز در نظر گرفت.دیر انجمن سراسری انبومسازان کشور گفت: تا به اینجا کار وزارت راه و شهرسازی اقدام کرده است که در حوزه تملک زمین و فراخوان مجریان، اقدامات در حال انجام است و در حوزه بانکی مقرر شده است که بانک مسکن در این زمینه فعال شود اما در مقام اجرا، هنوز به مرحله اجرایی برای بخش خصوصی نرسیده است.پورحاجت افزود: ما به عنوان بخش خصوصی مراتب آمادگی خود را برای ساخت یک میلیون مسکن در سال اعلام کرده‌ام و باید منتظر اقدامات لازم توسط دولت باشیم تا بتوانیم وارد گام دوم یعنی فاز اجرا، بشویم. وی در خصوص طرح مسکن مهر اظهار کرد: باید قبول کنیم که مسکن مهر با تمام فراز و فرودهایی که داشت اما تعداد زیادی از مردم را صاحب مسکن کرد.

بودجه عمرانی باید عادلانه تر توزیع شود

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، تاکید کرد: برای تکمیل پروژه های عمرانی که در حال حاضر نیمه کاره است بالغ بر ۷۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار لازم است که اگر پروژه جدیدی نیز تعریف نکنیم تکمیل این پروژه ها سال ها طول خواهد کشید. به گزارش اقتصادسرآمد، صدیدف بدری در باره ارزیابی از لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ در حوزه عمرانی، به ایسنا بیان کرد: وضعیت بودجه عمرانی نسبت به بودجه جاری در لایحه بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال های قبل تغییر چندانی نکرده است، اما مواردی نظیر مشارکت بخش خصوصی در حوزه عمرانی از سال ۹۶ به بعد در لویج بودجه دیده شده است که اقدامات و تدابیر خوبی برای تحقق آن پیش بینی نشده است. وی در ادامه اظهار کرد: در بودجه سال آینده نیز مجدداً این موضوع دیده شده تا آن توانمندی بخش خصوصی برای اجرای پروژه های عمرانی استفاده شودوی افزود: بالغ بر ۷۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار لازم است، اگر پروژه جدیدی نیز تعریف نکنیم تکمیل این پروژه ها سال ها طول خواهد کشید. ما نیازمند به یک بازنگری اساسی در تعریف پروژه های عمرانی هستیم که دولت باید بر اساس آمایش سرزمینی و توزیع عادلانه بودجه این اقدام را انجام دهد.

ادامه احتمالات درباره حادثه مترو کرج – تهران «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

آیا مردم باز هم به مترو اعتماد دارند؟

دقیق بررسی شود. علیخانی افزود: در حادثه‌ای در خط مترو کرج – تهران مطلع شدیم که می‌توانست به فاجعه‌ای بزرگ با صدها کشته و مجروح تبدیل شود. علت قطعی حادثه، هنوز به طور رسمی اعلام نشده اما ظاهراً با توجه به مصاحبه‌های اولیه، اشتباه فردی به عنوان دلیل اصلی، مطرح شده است. این نوع نتیجه‌گیری‌های سطحی، معمولاً با هدف تسکین جامعه و محو کم‌کاری مدیریتی، انجام می‌شود. اما شهردار تهران نتیجه‌گیری در این باب را به نهایی شده بررسی‌های کارشناسی منوط کرد.

اظهارنظر برخی مسئولان شهرداری درباره نحوه سرویس دهی مترو در خط تهران – کرج، حاکی از این است که در مقاطعی از این مسیر، چهار خط ریلی وجود دارد. به این ترتیب علاوه بر خطوط اصلی عبوری قطارها در مسیر رفت و برگشت یک خط ریلی دیگر در مقاطعی از مسیر از جمله در ایستگاه‌ها وجود دارد که در زمان عبور قطارهای تندرو، قطارهای عادی یا کندرو وارد آن می‌شوند و پس از اینکه قطار تندرو از مسیر ریلی اصلی عبور کرد، قطارهای کندرو نیز به ریل اصلی باز می‌گردند.

عواملی چون خطای راهبری، اشکال فنی و فرسودگی ناوگان یا ترکیبی از هر سه عامل می‌تواند در بروز حادثه اخیر دخیل باشد. در بسیاری از مناطق جهان، خدمات مترو به صورت کاملاً خودکار انجام می‌شود و راهبر، صرفاً بر عملکرد سیستم‌های هوشمند اتوماتیک، نظارت می‌کند. همچنین اگر قطارهای بیشتری برای سرویس دهی در ساعات پیک این خط وجود داشت، ممکن بسود از وقوع چنین حادثه‌ای پیشگیری نشود. اما آیا عامل سیگنالینگ در قطار را در روز یکم دیماه بسه هم زد یا خیرس منتظر بررسی‌های پایا شده از سوی رزگانی شهردار تهران باید بود.

اهمیت حمل و نقل در پیشرانی اقتصاد

حمل و نقل نجات‌دهنده اقتصاد اقتصاد تک محصولی کشور



معاون اجرایی رئیس‌جمهور گفت: صنعت حمل و نقل با توسعه و پیشرفت خود می‌تواند نجات‌دهنده اقتصاد تک محصولی کشور باشد. به گزارش اقتصادسرآمد، سید صولت مرتضوی با بیان اینکه خدمات حمل و نقل در هر کشوری به عنوان پیشران اقتصاد حائز اهمیت است گفت: این بخش‌ها اساساً نقش آفرینی متعددی را می‌تواند همراه خود داشته باشد. مرتضوی ادامه داد: در ابتدا به عنوان یک فعالیت اقتصادی در رشد اقتصاد و ایجاد اشتغال می‌تواند به مؤلفه‌های توسعه کشور کمک کند و در ادامه صنعت حمل و نقل به عنوان یک زیرساخت موجب رشد و تعالی سایر بخش‌های اقتصادی کشور خواهد شد.وی در ادامه تاکید کرد: کشورهایی که تولید ناخالص مناسب و رشد اقتصادی مطلوبی دست یافته‌اند یکی از عوامل مؤثر در رشد اقتصادی صنعت حمل و نقل بوده است. معاون اجرایی رئیس‌جمهور ادامه داد: حمل و نقل به عنوان یک منبع تأمین‌کننده می‌تواند بخشی از نیازهای ارزی کشور را تأمین کند. مرتضوی اظهار کرد: ترانزیت حمل و نقل یکی از مؤلفه‌ها در توسعه درآمدزایی و ارزش افزوده در هر کشوری به شمار می‌رود. وی با بیان اینکه در کشور ما موقعیت مناسب جغرافیایی و حمل و نقل هوایی، دریایی و ریلی می‌تواند پیشتاز باشد و همچنین اشتغال‌زا و ارزآور نیز باشد افزود: در صنعت ترانزیت دریایی و هوایی و اخیراً نیز با اتصال پارهای از خطوط ریلی به کشورهای همسایه گام‌های مؤثری برداشته شده‌اند. به ترتضوی گفت: حمل و نقل می‌تواند عامل بسیار مؤثری برای نجات از اقتصاد تک محصولی باشد.

وی با بیان اینکه اگر حمل و نقل روان، آسان، ارزان و سریع صورت گیرد هم در حوزه کشاورزی و هم صنعت و معدن می‌توانیم صادرات را به شدت افزایش دهیم گفت: صادرات نفتی که می‌تواند قطره ملت‌ها باشد می‌بینم که این نقطه قوت کشورهای ما لحاظ صنعت در فرآوری و ایجاد ارزش افزوده به نقطه ضعف تبدیل شده است و کشور را از بین‌ست باید اقدامات شایسته و بایسته‌ای انجام شود. مرتضوی در ادامه تاکید کرد: بعد از پیروزی انقلاب با تمام مشکلات پیشروی حمل و نقل اقدامات خوبی در حوزه‌های مختلف حمل و نقل داشته‌ایم، اما به نظر می‌رسد استعداد کشور ما بالاتر از این است و ما نتوانستیم در حوزه حمل و نقل ریلی گام‌های مؤثری برداریم.

گزارش

کنترل قیمت‌های فعلی بازار مسکن مهم تر از ساخت آن



یک کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه دولت ابتدا باید به تنظیم‌گری و کنترل بازار مسکن ورود کند گفت: در صورتی که این اتفاق رخ دهد، مردم و سازندگان خود به خود به سمت افزایش عرضه متقابل می‌شوند.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرهاد بیضایی درباره نیاز سالانه یک میلیون مسکن در طرح نهضت ملی مسکن به مهر اظهار کرد: موضوع اصلی، تنظیم‌گری در بازار است؛ سیاست‌های تنظیمی بازار مسکن در رأس اقدامات دولت و وزارت راه و شهرسازی قرار دارد.

جای خالی مالیات‌های تنظیم‌گری بخش مسکن

وی با اشاره به اهمیت مدیریت بازار مسکن نسبت به افزایش عرضه افزود: مدیریت بازار مسکن از لایه‌های مختلفی قابل اجرا است که یکی از آنها اجرای مالیات‌های تنظیمی در بخش مسکن است؛ مانند مالیات یا عایدی سرمایه، مالیات بردارایی، هوشمندسازی سامانه‌های حوزه املاک و مسکن.

کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه باید روش‌های عرضه و تقاضای مسکن به روز رسانی و از اپراتورها با بلتفرم‌های هوشمند استفاده کنیم یادآور شد: دولت در کنار نوسازی روش‌های عرضه و تقاضای مسکن می‌تواند سیاست تنظیم‌گری بازار مسکن را هم پیگیری کند.

سطوح مختلف تنظیم‌گری بازار مسکن

وی با اشاره به از هم گسیختگی فعلی بازار مسکن تصریح کرد: سطح دوم تنظیم‌گری بازار مسکن ورود دولت به حوزه مدیریت سازندگان و سطح سوم راه‌اندازی شبکه سازندگان حرفه‌ای و توسعه گران مسکن است که دولت باید این شبکه را شکل بدهد. بیضایی گفت: کنترل شبکه سازندگان مسکن نهایتاً به کنترل سمت عرضه، مسکن منجر خواهد شد؛ ضمن اینکه با کنترل این شبکه، موضوع عرضه مسکن با سبلی از انواع تولیدات روبرو خواهد شد. کارشناس اقتصاد مسکن افزود: پس از کنترل بازار و مدیریت بازار مسکن، دولت می‌تواند پروژه‌هایی برای اقشار هدف در نظر بگیرد که مهمترین اقشار هدف متقاضیان فعلی بازار هستند.

گروه‌های هدف دریافت مسکن تعین شوند

وی اصلی‌ترین گروه‌های متقاضی مسکن را کارگران، دهک‌های اول تا سوم، بازنشستگان یا بیمه شدگان تأمین اجتماعی، روستاییان و L عنوان و اظهار کرد: در این صورت فرایند تولید مسکن خیلی راحت تر از وضعیت موجود خواهد بود. چون بازاری کارآمد و به روز با حذف ناکارآمدی‌ها، رکزکارکردی‌ها خواهیم داشت که در آن دلالی و سوداگری مسکن حذف شده یا به حداقل ممکن رسیده است؛ مسکنی که عرضه می‌شود با کیفیت بالاتر یا حتی گارانتی و خدمات پس از فروش به مردم ارائه می‌شود.

بیضایی افزود: اگر نظام حرفه‌ای تولید مسکن شکل بگیرد، می‌توانیم مبتنی بر نیاز مشتری به خواسته‌های متقاضیان مسکن پاسخ بدهیم؛ این مطمئن‌تر از آن خواهد داد که مردم بتوانند با کمترین تورم با افزایش قیمت و بالاترین کیفیت، مسکن مورد نیاز خود را از بازار خریداری کنند.

کارشناس اقتصاد مسکن یادآور شد: در مرحله بعدی دولت سراغ خانه دار کردن گروه‌های هدف می‌رود که می‌تواند بر برنامه‌های مشخص برای این گروه‌ها در نظر بگیرد؛ حتی این برنامه‌ها مشابه هم نخواهند بود و هر گروه برنامه ریزی مجزایی می‌طلبد مثلاً مسکن مستمری بگیران تأمین اجتماعی با برنامه خانه دار شدن کارگران و مسکن کارگری و مسکن روستایی متفاوت است.

تفکیک میان طبقه متوسط کم و کم درآمد شهری

وی ادامه داد: به نظر من باید در برنامه نهضت ملی مسکن، گروه‌بندی را به صورت طبقه متوسط شهری و طبقات کم درآمد انجام دهیم و نیاز مسکن هر گروه به گونه دیگری پاسخ داده شود. یکی از اشتکالاتی که در حال حاضر نهضت ملی مسکن دارد، این است که در عرضه مسکن تنوع بخشی را شاهد نیستیم. بیضایی گفت: اینکه خواهیم یا یک مدل عرضه مسکن، بخش عمده نیاز بازار را پوشش دهیم، دراز ذهن است، اما ممکن است طبقات متوسط مالی اشتغال نکنند یا در مدت کوتاه نتوانند بالای این طرح از سوی طبقات کم درآمد نباشد.وی خاطر نشان کرد: بنابراین باید یک بسته سیاستی کامل را با کمترین سطح تصدیی‌گری دولت و بالاترین سطح تنظیم‌گری برای دولت، تدوین و اجرایی شود؛ چنین طرحی می‌تواند گداری خیلی خوبی باشد تا در آینده بخش مسکن روی همین ریل هم ادامه داشته باشد.

شرایط فعلی نظام بانکی به خلق پول و تورم زایی می‌انجامد

کارشناس اقتصاد مسکن درباره تسهیلات ۳۲۰ هزار میلیارد تومانی و تورم زایون با نبودن آن بیان کرد: در حال حاضر نحوه خلق پولی که بانک‌ها انجام می‌دهند و ترانزنامه آنها، عملکردی به اضافه پرداخت از بانک مرکزی می‌شود و اساساً تورم زاست؛ وضعیت فعلی تسهیلات نظام بانکی ما به طور کلی تورم زاست چه این تسهیلات به بخش مسکن بیاید و چه نباشد؛ شرایط فعلی نظام بانکی، ضد تورمی نیست.

نمی‌توان انتظار داشت ناگهان ۲۰ درصد تسهیلات بانک‌ها به مسکن سازی

برود

وی تاکید کرد: در قانون جهش تولید مسکن، اشکالات حقوقی و ابهامات زیادی وجود دارد که شساید در آینده باعث شود، این قانون با چالش‌های زیادی مواجه شود؛ نمی‌توان انتظار داشت که همین به‌بانکی ناگهان ۲۰ درصد منابع خود را به بخش مسکن اختصاص دهند حتی در همان نرخ سود ۱۸ درصد. بیضایی تصریح کرد: در حال حاضر علاقه بانک‌ها اعطای تسهیلات است؛ اما در مدت کوتاه نتوانند بالای ۲۰ درصد از مشتری بازپس بگیرند؛ ضمن اینکه بانک‌هایی هستند که علاوه بر اینکه سود ۲۰ تا ۲۱ درصد از مشتری می‌گیرند، بخشی از منابع سیرع مدار گذار را هم فریز می‌کنند که بیش از ۲۷ تا ۲۸ درصد در عمل نرخ سود تسهیلات خود خواهد شد.

بعد است بانک‌ها تسهیلات ۳۲۰ هزار میلیارد تومانی بدهند

وی با تاکید بر اینکه نیازمند راه‌های کارآمد بیشتری در زمینه سیاست گذاری پولی و بانکی و بخش مسکن هستیم، گفت: احتیاج به برخی تحولات در این حوزه داریم و سپس سراغ برنامه ریزی برای اعطای تسهیلات جهت طرح‌های توسعه‌ای برویم. فراتر از اینکه، این تسهیلات تورم زا هست یا نه، باید دید که ضرب تحقق این سیاست گذاری چه مقدار است که بعد به نظر می‌رسد به طور کامل محقق شود.

نهایت مسکن با نفت ایرادات فنی جدید دارد

کارشناس اقتصادی درباره نهایت نفت با ساخت مسکن گفت: این سیاست نیز ایرادات فنی جدی در شرایط فعلی دارد؛ اگر گفته شود که بعد از موفقیت مذاکرات، امکان اجرای این طرح است که اصلاً دیگر نیازی به نهایت نیست و می‌توانیم مانند دیگر کشورهای صادرکننده نفت، به راحتی محصولات خود را به فروش برسانیم و از درآمدهای نفتی استفاده کنیم؛ در شرایط بسته نیز منجر به خروج دارایی‌ها و سرمایه‌های کشور خواهد شد.

وی اظهار داشت: چون سرمایه گذاری را نفت در بخش مسکن، عایدی چندانی نصیب کشور نخواهد کرد و باعث می‌شود بخشی از دارایی‌هایمان از کشور خارج شود.

روش‌های تأمین مالی مسکن، غیر از وام و نهایت نفتی

بیضایی درباره تأمین مالی ساخت مسکن گفت: باید از سر یکی افرادی که در بازار مسکن هستند و دارایی زیادی دارند، بخشی از منابع مالی را از این طریق تأمین کنیم؛ البته در قانون جهش تولید مسکن، موضوع انتقال درآمدهای مالیاتی از محل املاک به بخش ساخت و ساز مسکن پیش‌بینی شده ولی هیچ سازوکار مناسبی برای آن در نظر گرفته نشده است؛ ما برای مالیات سالانه بر املاک، مالیات بر عایدی سرمایه و مالیات بر خانه‌های لوکس قانون دائمی نداریم و فقدان این قوانین سبب شده تا اقبال لازم برای جبران کمبود منابع مالی در اختیار دولت نباشد.وی روش دیگر را فروش اراضی دانست و افزود: برخی طبقات متوسط با بالایی دارند مسکن که برای تأمین مسکن خود به زمین نیاز دارند؛ افزایش عرضه زمین از سوی دولت می‌تواند بخشی از مشکل تقاضای مسکن را برطرف کند؛ لذا منابع درآمدی از طبقات مرفه به بخش مسکن سرازیر می‌شود که در نتیجه طبقات کم درآمد هم می‌توانند از محل درآمدی دولت از فروش اراضی، منتفع شوند.