اقتصاد سرآمد
شنبه ۹ مرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۲۴

تعیین تکلیف قیمت بلیت هواپیما

با وجود لغو و تعلیق چند باره جلسه شـورای عالی هواپیمایی کشوری در هفته‌های گذشته، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشـوری از برگزاری این جلسه با حضور وزیر راه و شهرسـازی و نمایندگان ایرلاین‌های داخلی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد حسن ذیبخش اظهار کرد: جلسه شـورای عالی هواپیمایی کشوری با حضور وزیر راه و شهرسازی و نمایندگان شرکت‌های هواپیمایی برگزار و درباره قیمت بلیت هواپیما تعیین تکلیف خواهد شد.وی افزود: مقرر شده تا در جلسه آنالیز قیمت از سوی ایرلاین‌های داخلی ارائه شود و در این جلسه مورد بررسی قرار گیرد. سپس هزینه‌های مورد ادعای شرکت‌های هواپیمایی و درخواست‌های آن‌ها ارزیابی شود و آن‌ها بتوانند از دلایل افزایش قیمتی که داده‌اند، دفاع کنند.سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در پاسخ به این سوال که تکلیف ایرلاین‌هایی که نرخ پروازهای خود را بدون هیچ توضیح و مصوبه‌ای افزایش دادند چه می‌شـود؟ ادامه داد: با آن‌هایی که نرخ بلیت هواپیما را بالا بردند قطعا برخورد خواهد شد و دسـتگاه‌های نظارتی در این زمینه مصمم هستند. ایرلاین‌ها همچنین باید مابه‌التفاوت این قیمت‌ها را با نرخ مصوب سال گذشته، به مردم بازگردانند.

نبود مشاوران املاک در ایام کرونا باعث شده که بازار سایت‌های خرید و فروش رونق پیدا کند «اقتصاد سرآمد» بررسی می‌کند

کوچ مشاوران املاک به مشاغل کاذب

اقتصاد سرآمد شـروع پیک جدید ویروس کرونا و تعطیلی تمامی مشاوران املاک باعث شده که این بازار به سـمت افزایش قیمت اجاره خانه و نابه سامانی هدایت شود. این روزها با تعطیل شدن چند روزه کلان شهر تهران و البرز بازار مسـکن هم تحت تاثیر قرار گرفته و همین خود باعث شده قیمت‌ها در این بازار مسکن دچار جهش‌های در بخش اجاره شود.

نبود مشـاوران املاک در این ایام باعث شده که بازار سـایت‌های خرید و فروش رونق پیدا کند و ورود سوداگران به این سـایت‌ها خود نرخ ها را به سمت افزایشی شـدن هدایت کرده است و البته از سوی دیگر با توجه به شیوع ویروس کرونا بسـیاری از مالکان به دلیل مصوبات سـتاد ملی مقابله با کرونا سـعی کرده اند قراردادهای خود را تمدید کنند که البته بسیاری از آن‌ها بیش از ۲۵ درصد اجاره را برای مستاجران خود تعیین کرده اند. در حالی که وزیر راه وشهرسازی و همچنین معاونت مسکن و ساختمان وزیر راه وشهرسازی از آرامش بازار اجاره و همچنین اجرا شدن تمامی مصوبات ستاد ملی مقابله با کرونا توسط مالکان خبر می‌دهند، اما گزارشـات میدانی خلاف این مصوبات را نشان می دهد.

به رغم گفته های محمد اسلامی در ایام کرونا تا پیش از آغاز سال جدید ۳۰۰ حکم تخلیه از سوی موجران به مرحله اجرا گذاشته شد اما به طوری که چندی پیش وزیر راه وشهرسـازی در برنامه نگاه یک در رابطه با وضعیت بـازار اجاره، گفته بود: ۱۳۰۰ شکایت به شورای حل اختلاف توسط مستاجران ارسال شـده که از این تعداد تنها ۳۰۰ حکم تخلیه صادر شده و مابقی هم بین مالکان و موجران صلح ایجاد شده‌است.

تعطیلات کرونایی و ضرر مشاوران املاک

رییس اتحادیـه مشـاوران املاک بـا انتقاد از دسـتورالعملهای سـتاد کرونا مبنی بر تعطیلی و بازگشـایی مکرر دفاتـر املاک بـه روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: در شـرایطی که معاملات در رکود شدید به سـر می‌برد تعطیلات کرونایی وضعیت معیشتی مشـاوران املاک را بدتر کرده و بسیاری از همکاران ما به رانندگی تاکسی‌های اینترنتی، میوه‌فروشـی و حتی دستفروشـی رو آورده‌اند.

کوچ مشاوران املاک به مشاغل کاذب

او ادامه داد: این تعطیلات و بازگشایی‌های مکرر شدیدا در وضعیت معیشتی مشاوران املاک تاثیر می‌گذارد. حدود ۹۰ درصد همکاران ما طی یک سال اخیر راننده تاکسی‌های اینترنتی شده یا وارد مشاغل کاذب شده‌اند.

خسـروی با اشـاره به اینکه حدود ۱۰ روز قبل برای چندمین بار در امسـال دفاتر مشاور املاک به دستور ستاد ملی کرونا تعطیل شده، افزود: در سال گذشته هم باوضعیت روبه رو بودیم و افراد شـاغل در صنف ما با توجه به استفاده از تلفن و فناوری‌های جدیـد، کمترین ارتباط حضوری با متعاملین را دارند؛ در حالی که مشـاغل دیگر که فضای کار آن‌ها بسیار شـلوغ‌تر از دفاتر املاک است تعطیل نشده‌اند.

او با بیان اینکه اگر بخش دولتی به مهمترین وظیفه خود در تولید و عرضه مسـکن بپردازد گرانی‌ها تا این حد در بازار مسکن ایجاد نمی‌شود گفت: دولتی‌ها در حال حاضـر تنها به ۱۰ درصد وعده خود هم عمل کرده اند. بعد می‌آیند از مشـاوران املاک انتقاد می‌کنند.

رئیس اتحادیه مشاوران املاک اظهار کرد: نه بازار مصالح، نه قیمت‌گذاری و نه سیاست‌گذاری، هیچ کدام در اختیار اتحادیه مشـاوران املاک نیست. یک واقعیت این اسـت که تعداد مسکن در شهر تهران، کمتر از تقاضا اسـت که علت اصلی آن به کاهش ساخت و ساز ناشی از سیاست‌های اشتباه مسئولان برمی‌گردد.

وی افزود: با توجه به تعطیلی‌های این مدت و با توجه به آنکه در حال حاضر اوج جابه جایی ونقل و انتقال مستاجران است و با توجه به آنکه بسیاری از مشاوران املاک تعطیل هستند بنابراین درحال حاضر این بازار به دست سوداگران سایت‌ها افتاده اسـت که این خود می تواند زنگ خطری برای خیزش دوباره قیمت‌ها در بازار اجاره باشد.

به آغاز فصل جا به جایی ها نزدیک می شویم .با توجه به افزایش قیمت ها بسـیاری از مستاجران نگران پیشـنهادات تازه مالکان برای تمدید قرار دادها هسند . سال گذشته ستاد ملی کرونا مصوبه ای داشـت مبنی بر این که قرار دادهای اجاره با نرخ پیشـنهادی سـتاد ملی کرونا تمدید شوند . این مصوبه ۳ ماه بعد از پایـان همه گیری کرونا نیز اعتبار داشـت . برخلاف تصور که گمان می شد همه گیری ویروس کرونا به سال دوم نرسد ، اما ادامه وضعیت بحرانی در کشـور برای سال دوم باعث شد چند روز پیش تمدید این بخشنامه اعلام شود . بر اسـاس این بخشنامه مالکان نمی توانند مسـتاجران خود را مجبور به تخلیه خانه کنند و سیستم قضایی نیز هیچ حکم تخلیه صادر نمی کند.

یک سـال دیگر بخشنامه سـتاد ملی کرونا برای تمدید خودکار قرار دادهای اجاره و تعیین سقف افزایش اجاره بها تمدید شـد ، بخشـنامه ای که برخی از کارشناسان مسکن معتقدند تاثیری برمهار قیمت ها در این بازار نداشـته است. اجرای این بخشنامه بیشتر به انصاف مشاور املاک و آگاهی مالکان بستگی دارد . برخی از مشاوران تلاش می کنند این مصوبه را به نفع مستاجران اجرایی کنند اما مالکانی که از راه های دور زدن این بخشـنامه آگاهی دارند توجهی به آن نمی کنند.

برگزیده حمل‌ونقل

وزیر راه و شهرسازی

تقاضای افزایش قیمت بلیت قطار پذیرفته نشد

اقتصاد سرآمد وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه شرکت راه‌آهن تقاضای شرکتها برای افزایش قیمت بلیت قطار را نپذیرفته است، گفت: تعرفه‌گـذاری، در برنامه شـورای عالی هواپیمای کشوری نیسـت، بلکه ممیزی و ارزیابی تقاضای افزایش نرخ مطرح است و این شورا باید اطمینان یابد این وضعیت قیمت بلیت هواپیما، عادلانه اسـت.به گزارش اقتصادسـرآمد ،محمد اسـلامی ، درباره نرخ‌گذاری بلیت هواپیما و تقاضای شرکت‌های هواپیمایی برای گران کردن قیمت بلیت پروازهای داخلی، اظهار داشت: جلسه شورای عالی هواپیمایی امروز درباره نرخ بلیت پروازهای داخلی برگزار می‌شود و در این جلسه شرکت‌های هواپیمایی و انجمن شرکت‌های هواپیمایی استدلال و صحبت‌های شرکت‌های هواپیمایی را در این باره بشنویم. وی درباره ادعای شرکت‌های هواپیمایی مبنی بر ضرورت افزایش نرخ بلیت پروازهای داخلی به دلیـل افزایش قیمت ارز و الزام فروش فقط ۶۰ درصد ظرفیت پروازها، اظهار داشـت: زمانی که موضوع فروش ۶۰ درصد ظرفیت پروازها به دلیل شـیوع کرونا مطرح شـد، وزارت راه و شهرسازی و سـازمان هواپیمایی کشوری تلاش کرد، تمهیداتی برای شـرکت‌های هواپیمایی در نظر بگیرد، در این راستا تسهیلات ارزان‌قیمت در اختیار همه شرکت‌های هواپیمایی مسافری قرار گرفت و حمایت‌های لازم از آنها صورت گرفته است.وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: همچنین مرحله دوم تسـهیلات حمایتی حاصل از شیوع کرونا برای شرکت‌های هواپیمایی و شـرکت‌های حمل‌ونقل هوایی در نظر گرفته‌ایم.اسلامی ادامه داد: این تسـهیلات هنوز به دلیل آنکه گفت‌وگوها نهایی نشده به دست شرکت‌های هواپیمایی نرسیده است. وی درباره استناد شرکت‌های هواپیمایی به موضوع قانون برنامه پنجم مبنی بر آزادسـازی نرخ‌های خدمات حمل و نقل هوایی از سال سوم برنامه و نرخ گذاری براسـاس عرضه و تقاضا، توضیح داد: قانون در این‌باره صراحت دارد و دو محور در این موضوع وجود دارد، یکی بخش حاکمیتی شـورای عالی هواپیمایی کشوری است و یکی هم به عنوان برنامه پنج ساله توسعه است که آزادسازی قیمت‌ها را اعلام کرده است، اینها در امتداد یکدیگر هستند و در تناقض نیستند، متأسفانه اشخاصی مصاحبه می‌کنند و به صورت غیر ضروری مطالبی را در این باره مطرح می‌کنند و فضا را مشوش می‌کنند.وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: برای ما این موضوع حائز اهمیت است که اجازه ندهیم سواستفاده‌ای از دامنه مجاز قیمت‌ها صورت گیرد، تعرفه‌گذاری الان در برنامه شورای عالی هواپیمای کشوری نیست، بلکه ممیزی و ارزیابی این تقاضا و این ادعا، مطرح است که شورای عالی هواپیمای کشوری این اطمینان را تحصیل کند این وضعیت قیمتی، وضعیت عادلانه‌ای است که هم به صنعت حمل و نقل هوایی و هم به حقوق مردم به عنوان مصرف‌کننده، توجه شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی

طولانی‌ترین تونل آزادراهی جنوب غرب آسیا را افتتاح می‌کنیم

اقتصاد سرآمد معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: تونل البرز به طول ۶,۵ کیلومتر طولانی‌ترین تونل جاده کشـور و همچنین طولانی‌تریـن آزادراهی در جنوب غرب آسیا محسوب می‌شـود که طول این تونل با مسیرهای دسترسی به ۹ کیلومتر می‌رسـد.به گزارش اقتصادسرآمد، خیرالله خادمی درباره جزییات پروژه اظهار داشـت: یکی ازاین پروژه‌هایی راه آهن یزد –اقلید است که بخشی از کریدور شمال شرق به جنوب غرب کشور محسوب می‌شـود و می تواند استان فارس را به یزد و خراسان رضوی و از آنجا به جاده بافق –طبس متصل کند.وی ادامه داد: راه آهن یزد –اقلید می تواند برای مسافرانی که از استان فارس، بوشهر، کهگلیویه و بویراحمد به سمت مشهد مقدس تردد می‌کند مسیر میانبری باشـد.همچنین در این مناطق معادن سنگ آهن بسـیار زیادی وجود دارد که مسیر تردد سنگ آهن از شمال شرق کشور به سمت مسیرهای مرکزی است و بنابراین راه آهن یزد –اقلید می‌تواند مسیر میانبری برای انتقال بار و مسافر باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه طول راه آهن یزد –اقلید ۲۷۱ کیلومتر است ادامه داد: یزد –اقلید مسیر ریلی که از اصفهان به سمت فارس می‌رود و یک کریدور شمالی جنوبی در مرکز است را به کریدور یزد –بندرعباس –بافق را از عرض متصل می‌کند. مدیرعامل شرکت ساخت توسعه زیربناهای حمل ونقل با اشاره به ارزش این پروژه گفت: تاکنون برای راه آهن یزد –اقلید ۱۴۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است اما ارزش به روز پروژه ۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود.خادمی افزود: از دیگر پروژه‌هایی که ریل گذاری آن به اتمام رسیده است راه آهن بوستان آباد به تبریز است که تا ۴۰ روز آینده امکان مسافر از این خط وجود دارد اما به دلیل این که مسیر تنظیم خط دارد، فعلا از آن بهره برداری نمی‌شود اما ما با تعهدمان عمل کردیم و ریل گذاری این مسیر به پایان رسیده است.وی با اشـاره به اتمام ریل گذاری راه آهن خاش –زاهدان گفت: از پروژه ملی راه آهن چابهار –زاهدان، ریل گذاری مسیر خاش به زاهدان به طول حدود ۱۵۰ کیلومتر به اتمام رسـیده و ایستگاه آن هم ساخته شده است اما باید کمیته‌های سیر و حرکت ایمنی این مسـیر را تایید کند و در نهایت حداکثر تا دو ماه آینده امکان حرکت قطار در این مسیر ریلی وجود خواهد داشت.معاون وزیر راه و شهرسـازی با بیان اینکه طول راه آهن یزد –اقلید ۲۷۱ کیلومتر است ادامه داد: یزد –اقلید مسیر ریلی که از اصفهان به سمت فارس می‌رود و یک کریدور شمالی جنوبی در مرکز است را به کریدور یزد –بندرعباس –بافق را از عرض متصل می‌کند. مدیرعامل شرکت ساخت توسعه زیربناهای حمل ونقل با اشاره به ارزش این پروژه گفت: تاکنون برای راه آهن یزد –اقلید ۱۴۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است اما ارزش به روز پروژه ۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود.خادمی افزود: از دیگر پروژه‌هایی که ریل گذاری آن به اتمام رسیده است راه آهن بوستان آباد به تبریز است که تا ۴۰ روز آینده امکان مسافر از این خط وجود دارد اما به دلیل این که مسیر تنظیم خط دارد، فعلا از آن بهره برداری نمی‌شود اما ما با تعهدمان عمل کردیم و ریل گذاری این مسیر به پایان رسیده است.وی با اشـاره به اتمام ریل گذاری راه آهن خاش –زاهدان گفت: از پروژه ملی راه آهن چابهار –زاهدان، ریل گذاری مسیر خاش به زاهدان به طول حدود ۱۵۰ کیلومتر به اتمام رسـیده و ایستگاه آن هم ساخته شده است اما باید کمیته‌های سیر و حرکت ایمنی این مسـیر را تایید کند و در نهایت حداکثر تا دو ماه آینده امکان حرکت قطار در این مسیر ریلی وجود خواهد داشت.معاون وزیر راه و شهرسـازی با بیان اینکه طول پروژه راه آهن چابهار به زاهدان تا سال ۱۴۰۲ به اتمام می‌رسد گفت: روز پنجشنبه اولین فاز این پروژه را به طول ۱۵۰ کیلومتر افتتاح می‌کنیم که برای آن ۱۶۰۰ میلیارد تومان هزینه شده و ارزش روز آن ۲۵۰۰ میلیارد تومان است.

معاون شرکت ساخت و توسعه

خرید ریل از بورس کالا

اقتصاد سرآمد معاون شـرکت سـاخت و توسـعه گفت: با اتمام قراردادهای فعلی خرید ریـل از تولیدکننده داخلی، باید برای تهیه ریل ملی به بورس کالا مراجعه کنیم. به گزارش اقتصادسـرآمد، عباس خطیبـی درباره عملیات اجرایی این خط آهن از اواخر سـال ۹۰ شروع و در دو الی سه سال گذشته به صورت ویژه به آن نگاه شد، این طرح در زمره پروژه‌های جهش تولید قرار گرفت و همین مساله سبب شد تا برنامه‌ریزی های زمانی و مالی آن تغییر کرده و با سرعت بالا به اتمام برسد ضمن اینکه طرح مذکور پنج شنبه این هفته با دستور ویدیوکنفرانسـی رئیس جمهور به بهره برداری می‌رسد.معاون ساخت و توسعه راه آهن شرکت سـاخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور درباره پروژه راه آهن شیراز-بوشهر یادآور شد: باید راه آهن شیراز-بوشهر احداث شود؛ ما موظف هستیم طبق سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، مبادی ورودی و خروجی کشـور از جمله بنادر که از مراکز مهم بار هستند، به شبکه ریلی متصل کنیم.این مسیر ۴۵۰ کیلومتر طول دارد و پروژه بزرگی است در بخش‌هایی از مسیر، تپه ماهورهای زیادی دارد و نیاز به ساخت ابنیه (پل و تونل) دارد. در دو سه سال گذشته قطعات ۱۰ الف و ۱۰ ب را آغاز به ساخت کرده‌ایم.وی ادامه داد: قطعات ۱ و ۲ را اخیراً به مناقصه گذاشته‌ایم که به طول ۱۰۰ کیلومتر و پیمانکار آن شناسایی و در ۱۵ روز اخیر، قراردادهای مربوطه را تبادل کرده‌ایم، نیاز به تأمین منابع پایدار دارد؛ لـذا از محل ماده ۵۶ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت که به قانون فایننس داخلی مشهور است از محل دریافت تسهیلات بانکی تا قطعه سوم را اجرا کنیم؛ مقدمات آن فراهم شده و از پل فسا در شیراز آغاز شده و تا محدود کوار در استان فارس ادامه می‌یابد. این مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازی در پاسخ به این انتقاد که چرا علی رغم اهمیت بالای پروژه راه آهن رشت–آستارا برای تکمیل کریدور شـمال–جنوب، دولت تمـام تمرکز خود را بر تکمیل خط آهن رشت–بندر کاسـپین گذاشته است؟ گفت: به دلیل آنکه طول راه آهن رشت–بندر کاسپین ۳۷ کیلومتر و رشت–آستارا ۱۷۰ کیلومتر است، پُر واضح است که کار رشت–کاسپین به دلیل کوتاه‌تر بودن، سرعت ساخت بیشتری دارد. وی درباره تأثیر گذاری افزایش قیمت‌هایی که اخیراً در سیمان و فولاد رخ داده، بر قیمت تمام شده پروژه‌های ریلی گفت: طبیعتاً هزینه‌های پروژه‌ها به افزایش نرخ سـیمان و آرماتور وابسـته است؛ البته شرکت ساخت و توسعه مصالح را خریداری نمی‌کند؛ پیمانکاران از بورس یا بازار، مصالح می‌خرند.

اخبار

مدیرعامل رجا:

با این شرایط نمی‌توانیم به خدمات‌رسانی ادامه بدهیم

مدیرعامل شـرکت حمل‌ونقل ریلی رجا بـا بیان این‌که وزیر راه و شهرسـازی به قولش برای افزایش قیمت بلیت قطارهای مسـافری عمـل نکرد، گفت: بـا این وضعیت دیگر نمی‌توانیم خدمات‌رسـانی را ادامه دهیم.به گزارش اقتصادسـرآمد،محمد رجبی اظهـار کرد: هر سـال در اردیبهشت ماه طی فرآیندی هزینه‌های سال قبل را محاسبه می‌کردیم و همیشـه هم پس‌گرا بودیم.وی ادامه داد: این هزینه‌ها به شورای‌عالی ترابری می‌رفت و مصوبه افزایش قیمت را دریافت می‌کردیم. قسـمتی از قیمت‌ها که شامل حقوق و دسـتمزد اسـت چون حداقل‌بگیر هستیم پس از تصویب شورای‌عالی می آمدیم در سـهم بلیت اعمال می‌کردیم.وی بیان کرد: یک قسمت مربوط به خرید کالا و اقلام خارجی اسـت که متأثر از ارز و بازار است. برخی از اقلام داخلی است و در عین حال افزایش سرسام‌آوری در این بخش داشته‌ایم.وی ابراز کرد: در این بخش ۲۴۰ درصد افزایش قیمت کالا داشته‌ایم؛ یعنی سال گذشته چرخ را ۱۲ تا ۱۳ میلیون تومان خریـداری می‌کردیم الآن همان را ۴۴ میلیون تومان می‌خریم.مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا یادآور شد: قبل از عید برای افزایش قیمت اقدام کردیم که برای اداره بوده است، یعنی ما باید روزانه منابعی را کسب کنیم تا بتوانیم شرکت را اداره کنیم، سال گذشته به‌دلیل فشار کرونا ما از سـازمان تأمین اجتماعی خیلی کمک گرفتیم. رجبی اضافه کرد: متأسـفانه پروسـه‌ای که برای افزایش قیمت در شـورای هماهنگی وزارت راه طی کرده‌ایم قرار بود حدود ۴۰ درصد افزایش قیمت را داشـته باشیم. سال گذشته دوتا ۲۰ درصد را برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تصویب کردند که یکی از آنها را اجازه دادند اجرایی کنیم. وی تأکید کرد: امسال بر اسـاس همین فرآیند هزینه‌های کمیته فرعی شورای‌عالی ترابری وزارت راه افزایش قیمت را تأیید کرد که نماینده همه سـازمان‌های ذی‌ربط در این جلسه بودند.وی گفت: وزیر راه و شهرسازی ما را به دفتر خودش دعوت کرد و قول داد "قبل از این که به مرداد برسید تأیید افزایش قیمت را اخذ کنم ".متأسفانه ما در زمان حاضر به‌دلیل رعایت پروتکل‌های مقابله با شیوع ویروس کرونا توان پرداخت حقوق کارکنـان را نداریم.مدیرعامل رجا اضافه کرد: امروز متوجه شدیم وزیر راه و شهرسازی از قول خودش شانه خالی کرده اسـت، به ما اعلام شد "برای ۱۰ روز اول مرداد به‌قیمت‌های قبلی بلیت را بفروشید و بعد از یازدهم اعلام می‌کنیم بر اساس نرخ جدید بلیت‌ها عرضه شود".رجبی متذکر شد: با شرایطی که در بخش ریلی وجود دارد بیش از ۹۰ واگن شـرکت رجا به‌دلیل قطعه خوابیده اسـت و با تداوم این رونـد با بیکاری ناخواسـته مواجه خواهیم شـد که عملاً دیگر نمی‌توانیم خدمات‌رسانی در بخش مسافری را داشته باشیم.

تفکیک وزارخانه مانع سقوط بیشتر کشور در چاه بی‌انتهای مشکلات می‌شود

عضو کمیسـیون عمران مجلس، عقب افتـادن از اهداف خانه‌دار کردن قشـر کم‌درآمد، جهش چندباره و سرسام آور قیمت‌های زمین و مسکن و تزریق تورم در اقتصاد کل کشور را از جمله مشکلات ناشی از ادغام وزارت خانه راه و شهرسازی دانست و گفت: با تفکیک این وزارتخانه جلوی سقوط بیشتر در این چاه بی‌انتها گرفته می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی بخشی پور نماینده مردم اسلام آباد غرب ودالاهو در مجلس شورای اسلامی، در رابطه با طرح تفکیک "وزارت راه و شهرسـازی " گفت: در گذشته نه چندان دور دو وزارتخانه «مسکن و شهرسازی» و وزارتخانه «راه و ترابری» مسـتقل از هم بوده و هر کدام نقش مهمی در اقتصاد و رضایتمندی عموم مردم و به خصوص قشـر متوسـط و پایین جامعه بر عهده داشتند. بخشی‌پور افزود: از سال ۱۳۹۰ ظاهراً به منظور کمک به احداث مسکن مهر، بدون هرگونه مطالعه فنی و بهره‌گیری از نظرات متخصصین کارآزموده، در اقدامی نسنجیده و خام، دو وزارتخانه مذکور ادغام و وزارت راه و شهرسازی، به وجود آمد.این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: این کار نه تنها کمکی به تسریع در احداث مسـاکن مهر نکرد بلکه حتی تلاش‌های دست اندرکاران را نیز کم اثر نمود و مشکلات جدیدی را ایجاد کرد.عضو کمیسیون عمران مجلس، عقب افتادن از اهـداف خانه‌دار کردن قشـر کم‌درآمد، کاهش چشمگیر کیفیت عملیات انجامی، جهش چندباره و سرسام آور قیمت‌های زمین و مسـکن، بروز مشکلات اجتماعی در بین ساکنین مساکن مهر، بدبینی از دولت، عدم رعایت فرهنگ سنتی و شایسته‌ی محله محوری و تزریق تورم در اقتصاد کل کشـور را از جمله مشکلات ناشی از ادغام این دو وزارتخانه برشمرد.بخشـی‌پور در ادامه تصریح کرد: در بخش راه و ترابری نیز از یک طرف سـاخت و توسعه شـبکه‌های حمل و نقل به خصوص حمـل و نقل زمینی به شـدت نزول پیدا کرد و از سـوی دیگر حتی عملیات ترمیم و نگهداری راه‌های قبلی نیز بسیار ضعیف تر از قبل انجام شد.نماینده اسلام‌آبادغرب و دالاهو تصریح کرد: در مقایسه یک دهه گذشته با قبل از ادغام این دو وزارتخانه، نتایج ناگوار این کار کـه در واقع یک آزمون و خطا بود، به عینه برای همگان قابل رویت و لمس اسـت. بخشی‌پور یادآور شد: با این اقدام خوب، جلوی سقوط بیشتر در این چاه بی‌انتها گرفته می‌شود و بسـیاری از مشکلات کنونی حل شده و از بروز مشـکلات جدید جلوگیری می‌شود. این نماینده مردم در مجلس بـا تأکید بر اینکه، در صورت تفکیک وزارت راه و شهرسازی، شـاهد بوجود آمدن دو وزارت‌خانه کاملا اجرایی هستیم، بر لزوم پرهیز از هرگونه نگاه سیاسی به موضوع تاکید کرد و افزود: در این کار فقط باید به مصالح کشـور و مردم توجه شود و مسائل سیاسی جایی نداشته باشد.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در پایان با بیان اینکه امیدوار است تا قبل از شروع بکار دولت سیزدهم این کار به سرانجام برسد، گفت: این کار موجب خدمات بسـیار بیشتر و تسـریع در کارهای عمرانی و زیرساختی می‌شـود و منافع آن به عموم مردم خواهد رسید.

گفتگو

طرح ملی مسکن شو تبلیغاتی بود

کارشناس اقتصاد با تاکید بر این‌که طرح ملی مسکن شو تبلیغاتی از سوی دولت دوازدهم بود، گفت: این طرح بدون پشتوانه اجرا شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد از تسنیم ، علیرضا رهائی با یادآوری این‌که دستیابی به اهداف مرتبط با تامین مسکن، مستلزم ترسیم مسیر حرکت دستگاه‌های اجرایی در قالب یک سند توسـعه بخشی هماهنگ با راهبرد توسعه است، اظهار کرد: از این رو مجلس شورای اسلامی در قالب طرح جهش تولید و تأمین مسکن، دولت را موظف کرد تا نیاز سالانه مسکن کشور را مستند به مطالعات «طرح جامع مسکن»، در مناطق شهری و روستایی تعیین کند. در این راستا وزارت راه و شهرسازی موظف شـد تا «طرح جامع مسکن» را بازنگری کرده و سپس به تصویب شورای عالی مسکن برساند.

وی یادآور شد: طرح ملی مسـکن پس از آن در دستور کار قرار گرفت که رویکرد کلی وزارت راه و شهرسـازی درخصوص عدم مداخله دولت در ساخت مسـکن جای خود را به مداخله مسـتقیم و ورود جدی به عرصه ساخت مسکن و فروش آن به اقشار مختلف به‌ویژه گروه‌های میان‌درآمد کشـور داد. وی ادامه داد: همچنین از دیگر مسـبب‌های این طرح باید به محدودیت منابع مالی جهت تکمیل بخشی از پروژه‌های مسکن مهر با توجه به تعیین رقم ثابت ساخت به ازای هر متر مربع، مشکلات تأمین تأسیسات زیربنایی و خدمات روبنایی بخش قابل‌توجهی از واحدهای مسکونی که از مکانیابی نامناسب رنج می‌برند، بروز مشکلات مدیریتی و حقوقی در برخی از پروژه‌های تحت مدیریت تعاونی‌های مسکن و ارجاع پروژه‌های بزرگ به شرکت‌های انبوه‌سـاز فاقد تجربه و تخصص لازم و عدم ورود جدی پیمانکاران و مشاوران صاحب‌نام در طرح مسکن مهر اشاره کرد.

استاد تمام رشته مهندسی عمران دانشـگاه صنعتی امیرکبیر در خصوص چرایی اجرای طرح ملی مسکن و عدم ادامه طرح مسکن مهر، اضافه کرد: از مهم‌ترین ویژگی‌های طرح اقدام ملی مسکن که منجر به تمایز آن از طرح مسکن مهر می‌شود، باید اجرای طرح برمبنای مشارکت متقاضیان و سهم آورده متقاضیان را مورد نظر قرار داد؛ درحالی که در طرح مسکن مهر دولت متعهد به تأمین زمین، تأمین نیمی از هزینه پروانه صادره، تأمین تأسیسات زیربنایی و ارائه تسهیلات ارزانقیمت شده بود. به بیان دیگر تأمین منابع مالی طرح اقدام ملی مسکن از طریق انتخاب متقاضیان مؤثر صورت می گیرد و بار مالی کمتری برای دولت دارد، درحالی که در طرح مسکن مهر منابع مالی شامل خطوط اعتباری دریافتی از بانک مرکزی و اقساط وصولی آن است.

رهایی تاکید کرد: در کنار امتیازاتی که مسکن مهر در برآورد کردن آرزوی تعداد زیادی از متقاضیان داشتن مسکن به‌وجود آورد اما ایراداتی نیز به آن وارد اسـت. یکی از ایرادهایی که همواره بر طرح مسکن مهر وارد است، هدفگذاری تولید افزون بر ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار واحد و طولانی شدن مدت اتمام پروژه‌ها بوده است. شواهد دال بر این واقعیت است که علی‌رغم تأمین بخش قابل توجهی از بودجه پروژه توسط آورده مردم همچنان شاهد تکرار طولانی شدن غیرعادی در طرح اقدام ملی مسکن نیز خواهیم بود.

وی در عین حال با بیان این‌که ظرفیت اولیه طرح اقدام ملی مسکن در اواخر سال ۱۳۹۷، ۴۰۰ هزار واحد تبیین شـده بود، افزود: بر اساس بررسی‌های صورت گرفته اواخر سـال ۱۳۹۹ ظرفیت طرح اقدام ملی مسکن افزایش یافته و به افزون بر ۵۳۰ هزار واحد رسیده اسـت. این درحالی است که با وجود تأکید فراوان وزارت راه و شهرسـازی مبنی‌بـر اجرای طرح اقدام ملی مسکن در نقاط مستعد اسکان و اشـتغال به‌ویژه در شهرهای جدید، پروژه‌های متعددی در قالب طرح اقدام ملـی در مناطق فاقد تقاضا در نظر گرفته شده و حتی امکان ثبت‌نام در تعداد قابل‌توجهی از شهرهای جدید که در جمعیت‌پذیری ناموفق بوده‌اند (ازجمله شهر جدید رامین، شهر جدید شیرین‌شهر، شهر جدید امیرکبیر، شهر جدید علوی و شهر جدید رامشار) مجددا فراهم شده اسـت.به گفته وی، از این رو برخی از اراضی که جهت اجرای پروژه‌های طرح اقدام ملی تأمین شـده است و برای آن پروژه‌های ساخت و ساز تعریف شده، هیچ متقاضی وجود ندارد این مسئله برخلاف نکات مثبت اعلام شده طرح اقدام ملی مبنی‌بر تقاضامحور بودن است که در ابتدای امر بر آن تأکید شد.

وی در ادامه با یادآوری این‌که در آیین‌نامه اجرایی طرح اقدام ملی مسکن که در مورخ ۱۴۰۰/۳/۲۳ به تصویب هیئت وزیران رسید، پروژه‌های مشمول طرح اقدام ملی مسکن ۶۰۰ هزار واحد مسکونی تعیین شده است.، گفت: تاکنون چندین تفاهمنامه بین وزارت راه و شهرسـازی و سـایر دستگاه های اجرایی برای احداث واحدهای مسـکونی بر روی اراضی در اختیار این نهادها به‌منظور تأمین مسـکن کارکنان فاقد مسـکن و واجد شرایط وزارتخانه‌ها و سـازمان‌های دولتی منعقد شده است. به‌نظر می‌رسد حتی با فرض تأمین مسـکن برای کارکنان واجد شـرایط این سازمان‌ها، چون تعداد زیاد دیگری از سازمان‌ها و نهادهای دولتی هستند که فاقد زمین قابل واگذاری می‌باشند پیشنهاد فوق برای ایرانیان فاقد مسکن بسیار تبعیض‌آمیز خواهد بود.معاون امور زیربنائی مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی با اشاره به برخی ایرادات به طرح ملی مسکن،اظهار کرد:یکی از مهمترین ایرادهای طرح اقدام ملی مسکن آن است که دولت دوازدهم، تنها دو سال زمان داشـت تا به تکمیل این طرح بپردازد. از طرف دیگر با توجه به اینکه عملیات اجرایی بخش قابل توجهی از پروژه‌های این طرح از نیمه‌دوم سال ۱۳۹۹ آغاز شده است، بدیهی است در دولت سیزدهم به‌هیچ وجه موفق به پیگیری لازم را برای تکمیل این طرح نخواهد بود (به‌مانند آنچه که دولت یازدهم بر سر طرح مسکن مهر آورد).

رهایی بیان کرد: درباره زمین‌های مازاد و واگذاری شده از طرف سازمان‌ها در یک دید کلان می‌توان گفت که واگذاری رایگان تمام اراضی دستگاه‌های دولتی به‌ویژه زمین‌هایی که از مرغوبیت برخوردار هستند، چندان با منطق اقتصادی همخوانی نداشته و می‌طلبد تا قسمت قابل‌توجهی از اراضی مازاد به‌صورت نقدی به فروش برسـند و منابع مالی حاصل از آن صرف سایر برنامه‌های حمایتی مسکن شود.

وی همچنین با بیان این‌که شرایط متقاضیان در طرح ملی مسکن در هفت بند اصلی اعلام شده است، تصریح کرد: در کنار موارد هفت‌گانه ذکر شده در سـامانه آباد (طرح ملی تأمین مسـکن) باید الزام مهم دیگری همچون توانایی پرداخت اقساط ماهیانه بازپرداخت تسهیلات بانکی دریافت شده را نیز افزود. در شرایط موجود با شیوع ویروس کرونا و همه‌گیری بیماری کووید -۱۹ و از دست رفتن بسیاری از مشـاغل خدماتی و کاهش شدید درآمد و دستمزد پایین و سخت شدن شرایط اقتصادی در کنار تداوم افزایش لجام‌گسیخته هزینه‌های خوراکی و پس‌انداز صفر خانوارها که بخشی از آن ناشی از صرف بیش از یک سوم درآمد بابت هزینه‌های رهن و اجاره مسکن است، توانایی بازپرداخت اقساط بسـیار مهم بوده که شاید بتوان گفت از همین