اقتصاد سرآمد
شنبه ۱۵ آبان ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۰۲

اخبار

فرسودگی ۶۸ درصد ناوگان مینی‌بوس کشور

بر اساس آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای حدود ۶۸ درصد مینی‌بوس ناوگان مسافری کشور فرسوده هستند. به گزارش اقتصادسرآمد، مطابق آمار منتشر شده از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در ناوگان مسافری کشور حدود ۲۱۰۰ دستگاه سواری سن تا ۵ سال، ۲۸۰۰ دستگاه سن ۵ تا ۱۰ سال، ۵۰۰۰ دستگاه با سن ۱۰ تا ۱۵ سال، ۳۵۰۰ دستگاه با عمر ۱۵ تا ۲۰ سال، ۲۲۰ دستگاه با سن ۲۰ تا ۲۵ سال و حدود ۵۰۰ دستگاه با عمر بیش از ۲۵ سال وجود دارد.در بخش مینی‌بوس حدود ۲۴ هزار دستگاه در کشور فعال است که از این تعداد ۱۶ هزار دستگاه معادل ۶۷,۵ درصد ناوگان فرسوده است. در این بخش بیش از ۱۳ هزار دستگاه مینی‌بوس سن بالاتر از ۲۵ سال دارند. حدود ۱۶۵۰ دستگاه نیز سن ۲۰ تا ۲۵ سال را دارند.در بخش اتوبوس با توجه به برنامه دولت و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وضعیت ناوگان به مراتب بهتر از سواری و مینی بوس است. کل ناوگان اتوبوس کشور ۱۴۰۰۰ دستگاه است که از این تعداد حدود ۲۹ درصد فرسوده است. تعداد ناوگان اتوبوس باعمر ۲۵ سال به بالا فقط ۱۱۳ دستگاه است.

قدرت خرید اتوبوس به شدت پایین آمده است

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شهرداری تهران گفت: در حال حاضر وضعیت اتوبوسرانی اصلا خوب نیست و ناوگان به اندازه کافی نداریم و خیلی از خطوط ما اتوبوسی برای جابجایی مسافر ندارند، ضمن اینکه تغییر ساعات طرح ترافیک هم ضروری است.به گزارش اقتصادسرآمد ، سید جعفر تشکری هاشمی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شهرداری تهران در گفت‌وگو با خبرنگار ایلنا، درباره وضعیت ترافیک این روزهای تهران و تاثیر تغییر ساعت طرح ترافیک بر آن گفت: اگر مردم در رسیدن به مقصدشان با مشکلاتی مواجه شوند، طبیعی است که باز هم به سمت حمل و نقل شخصی روی می‌آورند و بهبود وضعیت حمل و نقل عمومی الزامی است. او ادامه داد: در حال حاضر وضعیت اتوبوسرانی اصلا خوب نیست و ناوگان به اندازه کافی نداریم و خیلی از خطوط ما اتوبوسی برای جابجایی مسافر ندارند ضمن اینکه تغییر ساعات طرح ترافیک هم ضروری است. تشکری هاشمی با بیان اینکه در حوزه حمل و نقل عمومی نیاز به اقدامات ضربتی داریم، گفت: تامین اتوبوس کافی کاهش سر فاصله‌ها چه در اتوبوسرانی و چه در مترو از جمله اقداماتی است که باید صورت بگیرد و اینها نیاز به اقدامات ضربتی در سال جاری دارد که در جلسه مشترک با پلیس روی آن‌ها تاکید می‌کنیم. رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران در واکنش به اینکه برای اینکه مردم از ماشین شخصی استفاده نکنند، باید ناوگانی باشد که در اختیار آن‌ها قرار گیرد و ناوگان حمل و نقل عمومی به شدت فرسوده و ضعیف است، از این جلسات قرار است به چه راهکاری برسید گفت: مشکل نبود اتوبوس نیست، بلکه در زمینه تامین منابع برای خرید اتوبوس‌های نو مشکل داریم. منابعی که برای سال جاری پیش بینی کردیم، فقط برای خرید ۲۰۰ دستگاه اتوبوس است و همچنین بازسازی ۶۰۰ دستگاه اتوبوس که شامل ۳۰۰ دستگاه اتوبوس دوکابین و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس تک کابین است و به صورت ضربتی در دستور کار است که وارد ناوگان اتوبوسرانی تهران شود و این تعداد در مجموع می‌توانند ظرفیت قابل توجهی را برای حمل و نقل عمومی به وجود آورند. تشکری هاشمی در ادامه گفت: جلساتی را باید با پلیس و معاونت حمل و نقل تهران داشته باشیم و همچنین باید بحث کارشناسی صورت بگیرد و به سمت کارهایی برویم که ارزش افزوده بیشتری برای بهبود حمل و نقل عمومی تهران داشته باشد.

درخواست رودهن و دماوند برای تهران‌نشینان رد می‌شود

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه‌وشهرسازی گفت: درخواست‌های تهرانی‌هایی که به این موضوع توجه نکرده و شهرهایی نظیر رودهن، بومهن و دماوند را برگزیده‌اند، در فرآیند بررسی شرایط متقاضیان مردود خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی فارس درباره شهرهای پیش‌بینی شده در طرح جهش مسکن برای متقاضیان ساکن در شهر تهران گفت: متقاضیان این پروژه، پس از بررسی اطلاعیه‌های مرتبط، در سامانه جامع طرح‌های حمایتی مسکن ثبت‌نام کنند. یکی از شروط اصلی ثبت‌نام در پروژه‌های هر شهر، سابقه ۵ سال سکونت در آن است. بر اساس اطلاعیه سامانه، ساکنان کلان‌شهر تهران صرفاً می‌توانند در شهرهای جدید پرند، هشتگرد و ایوانکی ثبت‌نام کنند. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه‌وشهرسازی افزود: درخواست‌های تهرانی‌هایی که به این موضوع توجه نکرده و شهرهایی نظیر رودهن، بومهن و دماوند را برگزیده‌اند، در فرآیند بررسی شرایط متقاضیان مردود خواهد شد. این موضوع درباره ساکنان سایر شهرها نیز صدق می‌کند و متقاضیان باید شهر با سابقه سکونت بیش از ۵ سال را برگزینند و در کلان‌شهرهایی که پروژه تعریف نشده، از میان شهرهای جدید استان محل سکونت انتخاب کنند.وی در ادامه با اشاره به صدور اطلاعیه‌های جدید درباره طرح جهش مسکن در هفته‌های آینده اظهار داشت: برای ساکنان شهر تهران، شرایطی منظور شده تا در کنار امکان مشارکت در پروژه‌های ساخت مسکن، صرفاً از تسهیلات این طرح برای پیش خرید مسکن در مناطقی از شهر تهران در حوزه خود مالکی استفاده کنند. جزییات این پیشنهاد در هفته‌های آینده از سوی وزارت راه‌وشهرسازی اعلام خواهد شد.محمودزاده در پایان درباره میزان تسهیلات منظور شده برای متقاضیان طرح جهش مسکن نیز اظهار داشت: براساس آخرین تصمیمات اتخاذ شده، سقف تسهیلات در این پروژه کلان ملی، برای متقاضیان تهرانی ۴۵۰ میلیون و برای کلان‌شهرهای بالای ۱ میلیون نفر جمعیت ۴۰۰ میلیون تومان خواهد بود. همچنین برای سایر مراکز استان‌ها ۳۵۰ میلیون، دیگر شهرهای کشور ۳۰۰ میلیون و برای روستاها در دامنه ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون تسهیلات در نظر گرفته شده است.

وزیر راه و شهرسازی: با کمبود لوکوموتیو در حوزه ریلی مواجه هستیم

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه بالغ بر ۱۴ هزار کیلومتر شبکه راه‌آهن در ایران وجود دارد، گفت: با این تفاسیر کمبود لوکوموتیو مشکل جدی در حوزه ناوگان ریلی کشور است.به گزارش اقتصادسرآمد، ، رستم قاسمی در جلسه شورای اداری سمنان به میزبانی فرمانداری این شهرستان ضمن بیان اینکه بالغ‌بر ۱۴ هزار کیلومتر شبکه راه‌آهن در کشور وجود دارد، ابراز داشت: قطعاً در چنین شبکه گسترده‌ای مشکلاتی نیز وجود دارد که می‌کوشیم با همکاری سایر وزارت خانه و دستگاه‌ها این موانع توسعه شبکه ریلی را رفع کنیم.وی بابیان اینکه کمبود لوکوموتیو مشکل جدی در حوزه ناوگان ریلی کشور است، افزود: در خصوص نوسازی ناوگان ریلی تفاهم‌نامه‌ای با وزارت صمت منعقدشده است که امیدواریم این مهم بتواند سهمی در بهبود کیفیت خدمات‌دهی به استفاده‌کنندگان از خط راه‌آهن داشته باشد.وزیر راه و شهرسازی بابیان اینکه دو میلیون واحد مسکونی در کشور ساخته می‌شود تا وعده چهار میلیون مسکن طی چهار سال رئیس‌جمهور تحقق یابد، ابراز داشت: سهم استان سمنان در این طرح هفت هزار مسکن در نظر گرفته‌شده است.

چرا پرژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی به چینی ها واگذار می شود، اقتصادسرآمد گزارش می دهد

صنعت مسکن به سرنوشت نساجی و خودرو دچار می‌شود؟

گروه راه و ساختمان – ایران سابقه چند هزار ساله در امر معماری و ساختمان دارد و دانش فنی مناسب و کار سازی در سطح وسیع در قالب شرکت ها و سازندگان منفرد وجود دارد، ورود چینی ها این بنیه را به شدت تضعیف و تخریب می کند. همان بلیه ای که واردات منسوجات ترکیه ای با صنعت نساجی کشور در چند دولت گذشته ایجاد کرد، و این صنعت را به فنا برد، بر سر فن آوری بومی ساخت و ساز خواهد آمد. در شرایطی که شرکت‌های بزرگ ساختمانی چین به دلیل استراتژی غلط اکنون در معرض ورشکستگی قرار دارند و ورشکستگی آنان کل نظام مالی چین را تهدید می کند. تقدیم کردن بازار ساخت و ساز در ایران به آنان به جز نتایج نامطلوب و زیان بار عایدی برای کشور ندارد، امیدی به نجات آن شرکت ها از طریق این فداکاری هم نداشته باشید. اگر چیزی به عنوان تکنولوژی پیشرفته وجود دارد که چینی ها باید به شما آموزش دهند، همین نوع انتقال تکنولوژی را از طریق توانمند سازی تولید کنندگان داخلی ترویج کنید.

به گزارش اقتصادسرآمد، ورود چینی ها این بنیه را به شدت تضعیف و تخریب می کند همان رویه ای که با واردات منسوجات ترکیه ای در صنعت نساجی کشور در چند دولت گذشته ایجاد کرد، و این صنعت را به فنا برد، بر سر فن آوری بومی ساخت و ساز خواهد آمد.اما چرا اجرای پرژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال به شرکت‌های چینی و ترکی واگذار شده است.

افشین پروین‌پور عضو سابق شورای عالی مسکن به خبرنگار روزنامه اقتصادسرآمد، می گوید: اگر بانک مرکزی و سیاستگذاران پولی کشور همکاری لازم را در تامین مالی پروژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی داشته باشند به طور قطع ترجیح وزارت مسکن نیز این خواهد بود که شرکت‌های داخلی کار ساخت و اجرای پرژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال را برعهده بگیرند اما به دلیل همین محدودیت‌ها اکنون بحث ورود چینی‌ها و ترک‌ها به این پروژه مطرح است.

سرنوشت خودرو و نساجی در انتظار مسکن کشور

وی درباره بحث ورود ترک‌ها، چینی‌ها و حتی کشورهای دیگر به ساخت نهضت ملی مسکن، اظهار کرد: اینکه وزارت مسکن تصمیم به این گرفته است تا شرکت‌های خارجی ازجمله چینی‌ها را در قالب تهاتر وارد پروژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی کند به این دلیل است که تامین مالی ساخت مسکن در کشور همواره با مشکل برخورد کرده است. اما امیدواریم صنعت مسکن کشور به سرنوشت نساجی و خودرودچار نشود. وی یادآور شد: عدم همکاری نظام بانکی و بانک مرکزی از مهم‌ترین دلایلی است که موجب شده است تامین مالی طرح‌های عمرانی و به ویژه مسکن در کشور با مشکلات و دشواری‌هایی همراه باشد به همین دلیل وزارت مسکن ترجیح داده است تا به دلیل مشکلات موجود از همکاری شرکت‌های ترک و چینی بهره ببرد.

وزارت مسکن از ظرفیت‌های شرکت‌های انبوه‌ساز داخلی آگاه است

پروین‌پورافزود: به دلیل تامین مالی پیچیده، وزارت مسکن برای اینکه از شعار و برنامه مطرح‌شده برای ساخت یک میلیون واحد عقب نماند، ترجیح می‌دهد که از طریق تهاتر و ورود شرکت‌های خارجی کار ساخت این پروژه را کلیک بزنند. این در حالی است که وزارت مسکن به خوبی از ظرفیت انبوه‌سازی در کشور و وجود ۶ هزار و ۵۰۰ شرکت انبوه‌ساز در کشور آگاه است و از تعداد شرکت‌های سازنده مسکن نیز به خوبی اطلاع دارد.

عضو سابق شورای عالی مسکن عنوان کرد: دولت به وزارت مسکن این اجازه را داده است که در قبال فروش نفت از ظرفیت و توان اجرایی شرکت‌های انبوه‌ساز چین، ترک یا سایر کشورها استفاده کند تا هم پروژه از سرعت لازم برخوردار شود و هم مشکلات تامین مالی از سیستم بانکی و سایر روش‌ها وجود نداشته باشد.

سرعت از ویژگی‌های کار شرکت‌های انبوه‌ساز چینی است

پروین‌پور خاطرنشان کرد: برخی از شرکت‌های خارجی فناوری و دانش مناسبی در زمینه اجرای پروژه‌های عمرانی و به ویژه مسکن دارند و سرعت یکی از ویژگی‌های فعالیت آنها است، به همین دلیل برخی به دلیل نیازی که به ساخت مسکن در کشور وجود دارد، ترجیح می‌دهند تا این شرکت‌های خارجی کار را اجرایی کنند.

این فعال اقتصادی کشورمان در ادامه، افزود: عدم همکاری نظام بانکی و بانک مرکزی از مهم‌ترین دلایلی است که موجب شده است تامین مالی طرح‌های عمرانی و به ویژه مسکن در کشور با مشکلات و دشواری‌هایی همراه باشد به همین دلیل وزارت مسکن ترجیح داده است تا به دلیل مشکلات موجود از همکاری شرکت‌های ترک و چینی بهره ببرد.

وزارت مسکن درپی استفاده از شرکت‌های داخلی در صورت همکاری سیاستگذاران پولی

عضو سابق شورای عالی مسکن تصریح کرد: اگر بانک مرکزی و سیاستگذاران پولی کشور همکاری لازم را داشته باشند به طور قطع ترجیح وزارت مسکن نیز این خواهد بود که شرکت‌های داخلی، کار ساخت و اجرای پرژه ساخت یک میلیون واحد مسکونی در سال را برعهده بگیرند.

به نظر می‌رسد، چینی‌ها قرار است کار را سازندگان داخلی ایرانی را انجام دهند و اظهار کنند برایتان تکنولوژی مسکن به ارمغان می آوریم، اما این بدان معنا است که که پول را چین می گیرد و کمیسیون بر می دارد و کار را به شرکت های داخلی واگذار می کند این شیوه آشنایی است، در داخل هم برخی باشندگان قدرتمند همین کار را در پروژه های مختلف کرده‌اند. بعضاً چند لایه کار را به یکدیگر واگذار می کنند کمیسیون می گیرند ته خط کار اجرا با کسری از بودجه اولیه به کننده واقعی واگذار می شود، او هم در همان حد درصدی از بودجه اولیه کاری تحویل می دهد، که ضعیف و ناپایدار است، این شیوه پسندیده ای نیست. باید امید داشت تا مسکن ما به سرنوشت خودرو و نساجی دچار نشده سرمایه گذاران داخلی به بخش مسکن با جدیت ورود کنند.

برگزیده

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

افزایش استقبال از قلمرو ایران برای ترانزیت جاده‌ای

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: از ابتدای سال جاری تا ابتدای آبان، کامیون‌هایی که از قلمرو کشور محمولات ترانزیتی را حمل کردند به ۲۴۰ هزار دستگاه رسید و این رقمی بیش از کل سال ۹۹ بود.به گزارش اقتصادسرآمد، جواد هدایتی با اشاره به افزایش آمار ترانزیتی کشور در سال جاری اظهار داشت: در سال ۹۸ که شیوع کرونا در کشور نبود، تعداد ۲۹۸ هزار دستگاه کامیون ترانزیتی ۶,۶ میلیون تن کالای ترانزیتی را در کشور جابه‌جا کردند. وی افزود: از اسفند ۹۸ که با شیوع کرونا در کشور مواجه شدیم، در یک سری از کشورها، مرزها مسدود شد و در برخی کشورها، ترددهای ترانزیتی به حداقل رسید و این موضوع تا اواخر اردیبهشت ۹۹ ادامه داشت، از اوایل خرداد ۹۹ با رایزنی‌های صورت گرفته و تعریف پروتکل‌ها به تدریج مرزها بازگشایی شد بنابراین در سال ۹۹ که حدود ۲ ماه انسداد مرزها را داشتیم، تردد ۲۲۰ هزار دستگاه ناوگان ترانزیتی و حمل ۴,۸ میلیون تن کالای ترانزیتی در کشور ثبت شد.مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای افزود: بنابراین سال ۹۹ با توجه به شیوع کرونا و انسداد برخی مرزها، آمار ترانزیتی در حوزه ناوگان کامیونی کاهشی بود ضمن آنکه تشدید شرایط تحریم نیز در این مدت بی‌تأثیر نبود.هدایتی گفت: از ابتدای سال جاری تا ابتدای آبان، کامیون‌هایی که از قلمرو کشور، محمولات ترانزیتی را حمل کردند به ۲۴۰ هزار دستگاه رسید و این رقمی بیش از کل سال ۹۹ بود، همچنین در این مدت تناژ حمل شده نیز به رقم ۵ میلیون و ۱۰۰ هزار تن رسید و بدین ترتیب در هفت ماهه ۱۴۰۰ بیش از سال ۹۹ حمل محمولات ترانزیتی داشتیم. وی افزود: پیش‌بینی می‌شود اگر با همین روند افزایشی پیش برویم تا انتهای سال ۱۴۰۰ در بخش جاده‌ای به رقم ۸,۵ تا ۹ میلیون تن حجم کالای ترانزیتی در بخش جاده‌ای برسیم.مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بیان کرد: در هفت ماهه سال ۹۹ تعداد ۱۰۲ هزار کامیون ترانزیتی ۲,۲ میلیون تن و در هفت ماهه ۹۸ تعداد ۱۹۰ هزار کامیون ۴,۲ میلیون تن بار ترانزیتی جابه‌جا کردند، بنابراین در هفت ماهه ۱۴۰۰ به نسبت سال ۹۸ که سال بدون کرونا و بدون محدودیت رعایت پروتکل‌ها و محدودیت‌ها بوده است رشد داشته‌ایم.هدایتی گفت: در هفت ماهه ۱۴۰۰ نسبت به هفت ماهه ۹۹ میزان ۱۳۲ درصد در تعداد ناوگان ترانزیتی افزایش داریم و ۱۲۸ درصد در تناژ، افزایش اعمال شده است، یعنی حدوداً در ناوگان و تناژ ترانزیتی در این هفت ماه نسبت به ۹۹ رشد داشته‌ایم و این نشان می‌دهد با وجود شرایط تحریم این ارقام محقق شده است، البته این در حالی است که هنوز مرزهای ترکمنستان باز نشده است تا به صورت کامل و عادی تردد انجام شود، حتی مرزهای افغانستان تحت تأثیر حضور مقطعی طالبان بوده است و با تمام این شرایط افزایش ۱۳۰ درصدی نسبت به پارسال محقق شد و نسبت به هفت ماهه ۹۸ در تعداد ناوگان ۲۸ درصد و در تناژ ۲۰ درصد افزایش میزان کالای ترانزیتی داشته‌ایم.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی

برداشته شدن فاصله گذاری اجتماعی در حمل‌ونقل بین شهری از آذر ماه

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی گفت: تا ابتدای آذر ماه تمامی محدودیت‌های قبلی در ناوگان حمل ونقل عمومی ادامه دارد و شرکت‌های حمل ملزم به رعایت آن هستندبه گزارش اقتصادسرآمد، شهرام آدم نژاد معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در گفت و گو با خبرنگار راه و شهرسازی گروه اقتصادی باشگاه خبرنگاران جوان، در خصوص ابلاغ جدید وزارت بهداشت در مورد به روز رسانی شیوه نامه های بهداشتی، نحوه اجرای فاصله گذاری و الزامات سلامت محیط و کار در حمل و نقل برون شهری گفت: مقرر شده از ابتدای آذر مسافران برون شهری که از ناوگان حمل و نقل عمومی برای جابه جایی استفاده می کنند کارت واکسن و یا در غیر این صورت تست منفی ۷۲ ساعته خود را ارائه دهند.او ادامه داد: با اجرای این طرح امکان کاهش محدودیت‌های فاصله گذاری اجتماعی در ناوگان حمل و نقل وجود دارد که بر این اساس پذیرش مسافر در اتوبوس و قطار تا ۸۰ درصد ظرفیت و در هواپیما تا ۱۰۰ درصد بلامانع خواهد بود.آدم نژاد تاکید کرد: تا ابتدای آذر ماه تمامی محدودیت‌های قبلی در ناوگان حمل ونقل عمومی ادامه دارد و شرکت‌های حمل ملزم به رعایت آن هستند. معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به این سوال که در حال حاضر برای ورود به پیک ششم هشدار داده شده است، گفت: با توجه به گسترش واکسیناسیون سراسری و در دسترس بودن واکسن برای مردم و الزام ارائه کارت واکسن و یا پی سی آر منفی، کنترل‌های بهداشتی برای جلوگیری از سفر افراد مبتلا تشدید شده است. ضمن آنکه کلیه سامانه‌های فروش بلیت در حال اتصال به سکوی مدیریت بیماری‌های همه گیر وزارت کشور هستند و قبل از فروش بلیت و همچنین قبل از صدور مجوز سفر، وضعیت واکسیناسیون و سلامت افراد استعلام می‌شود.آدم نژاد اظهار کرد: کشورهای دیگر پس از گذشت نزدیک به دو سال از همه گیری در جهان طرح فاصله گذاری در ناوگان را اجرا نکرده و یا برای بازه بسیار کوتاهی در اوایل بیماری اجرا کرده اند و این شیوه تنها در ایران با این استمرار زمانی و جدیت اجرا شده؛ بنابراین با تشخیص وزارت بهداشت ما نیز همانند سایر کشورها شیوه‌های دیگری را برای کنترل شیوع کرونا از جمله الزام داشتن کارت واکسن و یا تست پی سی ار منفی را به کار گرفته ایم.معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه به صراحت اعلام می کنم هیچ یک از ایرلاین‌ها افزایش قیمتی بابت فاصله گذاری اجتماعی نداشته اند، گفت: افزایش قیمت صورت گرفته در سال گذشته، بر اساس اقدام معمول سالانه بوده است.

عضو کمیسیون عمران مجلس

پتانسیل‌های ساخت مسکن در کشور بالا ست

عضو کمیسیون عمران مجلس با تاکید بر اینکه تمام پتانسیل‌های موجود در حوزه ساخت مسکن در کشور موجود و بالا است گفت: استفاده از تکنولوژی صنعتی سازی مورد تاکید وزارت راه و شهرسازی است هر چند در حرکت به مسیر صنعتی سازی دچار عقب ماندگی هستیم. به گزارش اقتصادسرآمد، مطرح شدن ورود چینی ها به طرح نهضت ملی مسکن این روزها به موضوع مهم برخی محافل اقتصادی به خصوص بخش مسکن تبدیل شده است. کارشناسان و برخی مقامات مسوول معتقد هستند که ورود چینی ها و هر کشور دیگری اگر با تزریق تکنولوژی به ساخت و ساز باشد می تواند مفید باشد.سید البرز حسینی عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در پاسخ به این پرسش که آیا مجلسی ها به ورود تکنولوژی به ساخت و ساز هستند؟ گفت: اینکه کشور در صنعتی سازی مسکن دچار عقب ماندگی است بر کسی پوشیده نیست و اگر در دوره ای دچار یک روند مناسب در صنعتی سازی شدیم به دوره ای که مسکن مهر به اوج خود رسید برمی گردد بنابراین اینکه در نهضت ملی مسکن از ورود تکنولوژی حمایت شود اقدامی مناسب است.وی با بیان اینکه سالهاست بخش مسکن از کمبود عرضه نسبت به تقاضای مسکن رنج می برد و این عدم تعادل به یکی از معضلات جدی اجتماعی تبدیل شده است اظهار داشت: پتانسیل‌های موجود در حوزه ساخت مسکن در کشور موجود و بالا است اما داشتن دانش فنی در تولید مسکن را نباید نادیده گرفت پس بنابراین در تمام حوزه‌های ساخت مسکن اعم از نیروی انسانی و سایر مسائل سخت‌افزاری حرف برای گفتن داریم.حسینی در پاسخ به این پرسش که در حال حاضر چند درصد ساخت و ساز در کشور به روش صنعتی انجام می شود؟ گفت: قطعا این آمار بسیار اندک و ناچیز است اما آنچه که مهم است این است که مجلس و وزارت راه و شهرسازی از گسترش صنعتی سازی و ورود تکنولوژی به کشور برای ساخت مسکن به خصوص در طرح نهضت ملی مسکن حمایت می کنند.وی افزود: به هر حال در صنعتی سازی مسکن کم کاری شده است و اگر می بینید که زمان و دوره ساخت و ساز طولانی می شود به این دلیل است که همچنان در بخش مسکن سنتی و نیمه سنتی هستیم.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ادامه داد: مجلس تاکید دارد که هر کشوری که وارد بحث طرح نهضت ملی مسکن می شود باید با خود دانش فنی را نیز انتقال دهد و اگر غیر از این باشد به صلاح بخش مسکن که خود مولد و موتور محرکه اقتصادی کشور است نخواهد بود.

گزارش

بوی فساد از قیر تهاتری به مشام می‌رسد

در حالی که به نظر می رسید راه اندازی سامانه های شفاف سازی تحویل قیر رایگان به پیمانکاران، فساد این عرصه را کمرنگ کرده، اما افزایش قیمت اخیر آن، مجددا زمزمه های فساد قیر تهاتری را داغ کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد از مهر، در روزهای اخیر قیمت ماده اولیه (وکیوم باتوم) و درنتیجه محصول نهایی قیر در بورس کالا با افزایش قیمت حدوداً یک میلیون تومانی در هر تن مواجه شده و از تنی ۷.۱ میلیون تومان، به بیش از ۸ میلیون تومان به ازای هر تن رسیده است.

سید رضا محتشمی پور قائم مقام بورس کالا به خبرنگار مهر گفت: افزایش قیمت قیر و فرآورده‌های نفتی در روزهای اخیر در پی افزایش قیمت جهانی نفت خام رخ داده است.

میثم باقری کوپائی عضو هیأت مدیره شرکت کارگزاری وابسته به بانک تخصصی بخش مسکن نیز معتقد است: یکی از عوامل تأثیر گذار بر روی قیمت قیر، نرخ وکیوم باتومی است که تولیدکنندگان قیر از بورس کالا خریداری می کنند از این رو برای تحلیل دلایل افزایش قیمت قیر ابتدا لازم است تا فرایند قیمت گذاری وکیوم باتوم را بررسی کنیم.

وی می‌افزاید: قیمت قیر در بورس کالا متأثر از قیمت جهانی نفت و اثر آن بر نرخ پایه وکیوم باتوم، قیمت ارز و معاملات تهاتری دولت تعیین می‌شود از این رو نمی‌توان رشد قیمت قیر را در بورس کالا ناشی از رفتار غیر منطقی و غیرعقلانی خریداران و یا رقابت‌های غیرمعقول دانست.

این در حالی است که برخی کارشناسان روند سفارش و خرید قیر از بورس کالا را شفاف نمی‌دانند و بر این اعتقادند که برخی خریداران با ثبت سفارش‌های غیر منطقی، به افزایش تقاضای قیر در بورس کالا و درنتیجه افزایش قیمت آن دامن زده‌اند.

این در حالی است که حجم و ظرفیت تولید قیر در کشور معمولاً بین ۶ تا ۸ میلیون تن است که در اکثر مواقع به سقف تولید نمی‌رسد.

در بودجه ۱۳۹۶ برای نخستین بار موضوع قیر رایگان با پیشنهاد دولت در لایحه و تأیید نمایندگان مجلس مطرح و تصویب شد. بر اساس قانون بودجه ۱۳۹۶، دولت مکلف شد حواله ۴ میلیون تنی ماده اولیه تولید قیر (وکیوم باتوم) را به دستگاه‌های اجرایی بدهد تا با آن از قیرسازان قیر دریافت کنند.

اما در پایان همان سال از سوی گمرک اعلام شد ۳.۸ میلیون تن قیر صادر شده است؛ به عبارت دیگر، تنها ۱.۵ میلیون تن قیر در داخل مصرف شده و مابقی به کشورهای همسایه به فروش رسیده است.

در قانون بودجه سال ۱۳۹۷ نیز بار دیگر سقف ۴ میلیون تن قیر رایگان درج و در مجلس تصویب شد اما ۳.۵ میلیون تن قیر تولیدی صادر و کمتر از ۲ میلیون تن در پروژه‌های عمرانی مصرف شد. در حالی که مجلس ۴ میلیون تن قیر را به پروژه‌ها تخصیص داده بود.

لذا قرار شد در قانون بودجه ۱۳۹۸، حساب ویژه ای برای قیر رایگان افتتاح شده و ۶ هزار میلیارد تومان برای تأمین قیر در آن واریز شود؛ سپس سازمان برنامه و بودجه از محل این منابع، هزینه خرید قیر را به دستگاه‌های اجرایی و مشمول که عمدتاً سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور هستند، تخصیص بدهد.

اتفاقی که در آن سال رخ، افزایش قیمت جهانی نفت و در پی آن، افزایش قیمت قیر بود؛ درنتیجه دولت مجبور می‌شود قیر را دو نرخی کرده و تفاوت سنگینی میان قیر تهاتری با قیر بازار آزاد پیدا می‌شود.نهایتاً در سال ۱۳۹۸ تنها ۱.۵ میلیون تن قیر در داخل مصرف و ۴.۲ میلیون تن صادر می‌شود.

به دلیل فساد آشکاری که در قیر تهاتری وجود داشت، با پیگیری‌های دولت و برخی اعضای کمیسیون برنامه و بودجه و مرکز پژوهش‌های مجلس، در لایحه بودجه سال ۱۳۹۹ قیر رایگان حذف می‌شود اما با اتمام کار مجلس دهم و آغاز به کار مجلس یازدهم، برخی نمایندگان مجلس به بهانه باقی ماندن پروژه‌های عمرانی حوزه‌های انتخابیه خود به خصوص نبود راه‌های روستایی در مناطق محروم، به قانون بودجه ۱۳۹۹ در خرداد همان سال کمیسیون مربوطه، اصلاحیه‌ای الحاق کرده که ۲ میلیون تن قیر رایگان برای پروژه‌های عمرانی در آن لحاظ می‌شود.

۱۹ مرداد در صحن علنی با پافشاری برخی نمایندگان مجلس یازدهم بر مفسده زا بودن قیر رایگان، این ۲ میلیون تن به یک میلیون تن کاهش یافته و مصوبه آن به شورای نگهبان می‌رود؛ این شورا در ۲۹ مرداد به دلیل وجود ابهاماتی در قانون مذکور، آن را به مجلس برگشت می‌زند.

۲۳ شهریور ۱۳۹۹ مجلس مصوبه قیر رایگان بودجه آن سال را اصلاح و به شورای نگهبان ارسال می‌کند اما ۲ مهر شورای نگهبان مجدداً آن را رد می‌کند. مصوبه این بار به مجمع تشخیص مصلحت نظام می‌رود.

سپس در مجمع تشخیص این مصوبه به طور کل ملغی می‌شود اما مشخص نیست چرا مصوبه مجمع به شورای نگهبان ابلاغ نشده است؛ نهایتاً مجلس بار دیگر مصوبه مذکور را مطابق نظر شورای نگهبان بررسی و به این شورا ارسال کرده و شورای نگهبان هم در ۱۴ آبان سال گذشته آن را تأیید کرد.

بر اساس این مصوبه، دولت موظف به توزیع یک میلیون تن قیر رایگان طی ۴ ماه باقی مانده از سال می‌شود که ارزش آن ۳۰۰ میلیون دلار بود.

برخی کارشناسان معتقدند بخش زیادی از این رانت ۳۰۰ میلیون دلاری به جیب برخی دستگاه‌های اجرایی، برخی پیمانکاران، برخی پالایشگاه‌های تولیدکننده وکیوم باتوم و برخی قیرسازان می‌رود.

دولت پیشنهاد داده بود تا در قانون بودجه سال جاری اصل حواله قیر تولید شده به دستگاه‌های اجرایی برسد و این دستگاه‌ها آن را به قیرسازان بدهند؛ پیمانکاران هم از قیرساز آن را تحویل بگیرند.

یک کارشناس اقتصادی می‌گوید: به نظر می‌رسد این روش نیز نوعی دور زدن ظاهری روش‌های قبلی است و عملاً تأثیری در کاهش رانت قیر تهاتری نخواهد داشت.

پیشنهاد کارشناسان اقتصادی برای حذف قیر رایگان این است که پالایشگاه‌ها در بستری شفاف (مثلاً بورس کالا) و قیمتی رقابتی وی بی (وکیوم باتوم) را عرضه کنند.

قیرسازان در همین فضای رقابتی اقدام به خرید وی بی کرده و محصول نهایی (قیر) را در همان بستر شفاف با قیمتی رقابتی عرضه و راهسازان و پیمانکاران برای خرید آن اقدام کنند.

از سوی دیگر شرکت ملی نفت درآمد فروش نفت خام به پالایشگاه‌ها برای تولید وی بی را به سازمان برنامه و بودجه داده و این سازمان بر اساس میزان پیشرفت پروژه، منابع مالی در اختیار دستگاه‌های مجری پروژه‌های عمرانی و آنها در اختیار پیمانکاران قرار دهند.

وقتی دستگاه‌های اجرایی به جای پول، حواله قیر رایگان به پیمانکار می‌دهند، بوی فساد و رانت از قیر تولیدی به مشام می‌رسد.

در این صورت برخی پیمانکاران و برخی قیرسازان احتمالاً تبانی‌هایی کرده و مثلاً پیمانکار در حالی که ۱۵۰۰ تن قیر در کل پروژه مصرف کرده، در صورت وضعیت خود ۲۵۰۰ تن اظهار می‌کند؛ رد پای دستگاه اجرایی مسئول پروژه هم در این تبانی احتمالی دیده می‌شود.پیمانکار با دریافت حواله بیش اظهار شده، قیر مازاد را صادر می‌کند و همه این زنجیره از درآمد ارزی قیر صادراتی منتفع می‌شوند.

علی آزاد رئیس انجمن شرکت‌های راهسازی در گفت وگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: ما پیمانکاران همواره با قیر رایگان مخالف بوده‌ایم چون حواله‌ها به استانداری‌ها و فرمانداری‌ها داده می‌شود و آنها نیز به جای پول اقدام به رد و بدل کردن این حواله‌ها می‌کنند.

وی با بیان اینکه هر چه احتمال داشته باشد، مفسده زاست، از نبود شفافیت در توزیع قیر انتقاد و تصریح کرد: چه دلیلی دارد که به جای آنکه هزینه اجرای پروژه عمرانی را به پیمانکار بدهند، قیر رایگان داده شود و بعد هم امکان رد