

اقتصاد سرآمد

دوشنبه ۲۹ آذر ۱۴۰۰ - شماره ۱۳۴

نگاه

حمل و نقل مسافری ریلی؛

معضلات، چالش ها و راهکارهای بهبود

با مشاهده تجربه ۲۰ سال گذشته راه آهن مشخص می شود تجربه خصوصی سازی بخش مسافری ریلی، تجربه موفق نبوده و به بلبلد متناصب با جذب این سهم را ایجاد کرده است. موضوعاتی باید مورد توجه قرار گیرد؟

احمدی با تاکید بر این که حمل و نقل مسافری ریلی؛ معضلات، چالش ها و راهکارهای بهبود آن یکی از موضوعاتی است که لازم است مورد بررسی و توجه قرار گیرد، گفت: امروز برای برنامه ریزی در هر حوزه ای باید به اقتصاد آن توجه کرد و نمی توان هیچ بخشی را بدون در نظر گرفتن اقتصاد آن مورد تحلیل و ارزیابی قرار داد و برای آن نسخه پیچید.

این کارشناس حوزه ریلی خاطر نشان کرد: همه ما اعتقاد داریم حمل و نقل ریلی خیلی خوب است، در تمام دنیا توسعه یافته، حمل و نقل سریع است و موجب کاهش مصرف سوخت و آلودگی و تخریب محیط زیست می شود. رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی حمل و نقل ریلی ادامه داد: حتی در محاسباتی که در گزارش های مستند توسط مراجع صلاحیت دار دنیا انجام شده در کنار مزیت های شاخص و عمده، مزیت هایی همچون صرفت تلفات ناشی از تصادفات جاده ای، کاهش آلودگی صوتی، کاهش امنیت روانی و به تبع آن بحث های روانشناختی و موضوعات دیگری هم مد نظر قرار گرفته است. وی گفت: قابلیت بزرگ دیگری که حمل و نقل ریلی در درون خود نهفته دارد، ظرفیت بالا در جابجایی بار و مسافر در واحد زمان است.

احمدی با تاکید بر این که برای بهره مندی مناسب از این مزایا لازم است، حمل و نقل ریلی توسعه پیدا کند، افزود: توسعه حمل و نقل ریلی یا از سوی دولت ها قابل انجام است و یا توسط سرمایه گذاران بخش خصوصی ولی مشترک سرمایه گذاری توسط دولت ها و بخش خصوصی این است که سرمایه گذاری باید اقتصادی باشد. مدیر عامل بخش حمل و نقل ریلی گروه مینا خاطرنشان کرد: انجام سرمایه گذاری و یا توسعه ریلی چه از جیب مردم و چه از منابع دولتی یا خصوصی را باید پروژه اقتصادی باشد.

او تاکید کرد: نمی توان منابع دولتی یا خصوصی را درگیر پروژه زیانده کرد بلکه پروژه ها باید سودآور باشد تا چرخه اقتصادی بچرخد و امکان بقا داشته باشد و گرنه در حرکت های مقطعی میی توان بخش خصوصی و یا حتی دولت را فریب داد و برای سرمایه گذاری وارد کرد عرصه کرد اما وقتی پروژه ضرر بدهد یا انتقال لازم از سرمایه گذاری صورت گرفته در مقایسه با سایر ظرفیت های سرمایه گذاری کسب نشود، بخش خصوصی بی انگیزه شده و این مسیر متوقف می شود. وی با بیان اینکه که می توان گفت وجه مشترک بین هر دو روش سرمایه گذاری، بحث اقتصاد و بازده مناسب سرمایه گذاری است، عنوان کرد: حمل و نقل ریلی منافع اقتصادی زیادی دارد. اگر این طور نبود در کشورهایی که بر اقتصاد باز و اقتصاد بازار تکیه دارند حمل و نقل ریلی توسعه نمی یافت. یعنی در کشورهایی که حمل و نقل ریلی از یارانه ها کمترین بهره را دارد باز هم حمل و نقل ریلی آنها در حال توسعه است. این کارشناس اظهار کرد: قبل از هر چیز لازم است به اقتصاد درست یا خودگردان و سالم حمل و نقل ریلی توجه شده و مدنظر قرار گیرد.

او افزود: تقریباً از اوایل دهه ۸۰ موضوع برون سپاری ظرفیت ها، آزادسازی ناوگان و بخشی از نیازهای حمل و نقل کشور در وزارت راه و شهرسازی در دستور قرار گرفت و پس از منتقل کردن حمل و نقل ریلی مسافری کشور از پیکره بزرگ راه آهن جمهوری اسلامی در قالب شرکت رجا این ظرفیت ایجاد شد که در مورد حمل و نقل ریلی مسافری و آزادسازی آن جداگانه برنامه ریزی و مطالعه شود. رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی بیان کرد: اقدامات در مجموعه شرکت رجا که آن زمان در بخش هایی دولتی و نمایندگی دولت بود و به صورت شرکنی اداره می شد، صورت گرفت. تین نیوز



گروه حمل و نقل – اعظم زندیه – در

حالی کامیون‌های فرسوده همچنان در حال گرفتن تلفات و به هدر دادن سوخت یارانه ای هستند که تاکنون از ۶ هزار کامیون ثبت سفارش شده تنها ۲ هزار دستگاه از گمرک ترخیص شده است. موضوع نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و کاهش تعداد کامیون‌های فرسوده در کشور از محل و اردات کامیون‌های تا ۳ سال کار کرده اروپایی پس از آنکه با مشکل حجم انبوه کامیون‌های دوشونده در انبارهای گمرکات روبه رو و شد، سبب شد تا از اواخر شهریور امسال دادستان تهران به این موضوع ورود کرده و دستوراتی برای رفع مشکلات و تسریع ترخیص آنها صادر کند. میزان حمل و نقل کامیون‌های فرسوده ۴۵ تا ۵۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر و کامیون‌های نوساز ۱۵ تا ۲۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است که تفاوت ۲۰ لیتری هدررفت سوخت دارند؛ از سوی دیگر ۲۰۰ هزار دستگاه کامیون فرسوده در جاده‌های کشور تردد دارند که میزان متوسط پیمایش هر کامیون سالانه ۸۰ هزار کیلومتر است. اگرچه این روند تا حدودی بهبود یافته، اما بر خلاف دستور دادستان تهران که قرار بود، تا پایان مهرماه، کامیون‌های مانده در انبارهای گمرکات تعیین تکلیف و ترخیص شوند.

در حال حاضر غول‌های آهنین فرسوده در جاده‌ها هم به کشته‌های سوانح جاده‌ای دامن زده‌اند، هم در افزایش هدررفت سوخت به دلیل مصرف تادو برابری سوخت یارانه‌ای در کامیون‌های فرسوده نسبت به نوساز سهیم‌اند و هم در تخریب جاده‌ها مشارکت می‌کنند. بر اساس اعلام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سهم کامیون‌ها از سوانح جاده‌ای ۱۴ درصد است. کامیون‌های تولید داخل عمدتاً سبک و زیر ۱۰ تن هستند و ما تکنولوژی تولید کامیون سنگین را نداریم. از سوی دیگر عمده کامیون‌های تولید داخل، به صورت واردات قطعات از چین و سپس مونتاژ آن در داخل است چون ایران تکنولوژی تولید گریکس یا کامیوتر این کامیون‌ها را ندارد.

نصب ۴۰۰ دوربین نظارتی و ۵۰ باسکول متحرک در راه‌های کشور

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: ۴۰۰ دوربین جدید پلاک‌خوان برای نظارت بر جاده‌های کشور نصب می‌شود. به گزارش اقتصادسراآمد، محمد تیموری در مراسمی که به مناسبت هفته حمل و نقل در مشهد برگزار شد، با اشاره به نوآوری‌های سازمان حمل و نقل جاده‌ای در استفاده از سامانه‌های هوشمند جاده‌ای و راهداری اشاره و اظهار کرد: در حال حاضر هزار و ۷۰۵ دستگاه دوربین پلاک‌خوان در جاده‌های کشور فعال است. وی با بیان این که ۴۰۰ دوربین جدید نیز در جاده‌های کشور نصب خواهد شد، ادامه داد: دوربین‌های جدید به‌منظور رصد مسیرهای اصلی و شریانی و با اولویت راه‌های جدید نصب می‌شود. معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اشاره به نصب ۱۲ دستگاه دوربین جدید در راه‌های خراسان رضوی، افزود: علاوه بر دوربین‌های پلاک‌خوان جدید، ۵۰ باسکول توزین بار در حال حرکت جدید نیز توسط راهداری در جاده‌های کشور راه‌اندازی خواهد شد. وی به اهمیت نظارت تصویری راه‌های کوهستانی کشور اشاره و خاطر نشان کرد: ۸۸۰ سامانه نظارت تصویری در کشور فعال است که همه نقاط و گلوگاه‌های مهم گیر و کوهستانی توسط این دوربین‌ها رصد و تصاویر این سامانه‌ها در اختیار پلیس و سایر دوایر نظارتی در کشور قرار می‌گیرد.

یک کارشناس حمل‌ونقل به «اقتصادسراآمد» می‌گوید: ناوگان باری نیازمند نوسازی است

یکه تازی غول‌های آهنی فرسوده در جاده‌ها



موضوع کامیون‌های دوم خارجی به کجارسید

احمد حسین‌زاده، کارشناس حمل‌ونقل در توضیح چرایی واردات کامیون‌های کارکرده اروپایی و نیاز حمل‌ونقل سنگین کشور به آن، به خبرنگار روزنامه اقتصادسراآمد می‌گوید: کامیون‌های کارکرده اروپایی بسیار بهتر از کامیون‌های صفر چینی هستند.

نیاز اصلی کشور، نوسازی ناوگان باری

وی اظهار داشت: در حال حاضر نیاز اصلی کشور، نوسازی ناوگان باری و جایگزینی کامیون‌های جدید به جای کامیون‌های فرسوده و قدیمی است لذا چنانچه واردات کامیون‌های دست دوم با برنامه‌ریزی و حساب‌شده و توسط شرکت‌های حمل‌ونقل بار صورت گیرد، جهت نوسازی ناوگان بسیار کارآمدتر خواهد بود.

وی با تاکید بر این مطلب که واردات کامیون‌های دست دوم باید با برنامه ریزی دقیق صورت گیرد و تنها در حد بخش نامه باقی نماند، افزود: در شرایط ممنوعیت واردات خودرو و سواری، واردات کامیون‌های دست دوم و کارکرده بسا چالش‌های

برگزیده

مدیرعامل ایران خودرو دیزل مطرح کرد

خود کفایی ایران با ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برقی



مدیرعامل ایران خودرو دیزل، در رونمایی اتوبوس

برقی در روزهای آینده خبر داد و گفت: ظرفیت تولید این محصول سالانه هزار دستگاه تا ۲۷ درصد

خودکفایی است. به گزارش اقتصادسراآمد، جواد توسلی مهر در رونمایی اتوبوس برقی در روزهای آینده خبر داد و گفت: ظرفیت تولید این محصول سالانه هزار دستگاه تا ۲۷ درصد خودکفایی است. این محصول دارای شاسی اتاق یکپارچه بوده و منطبق با پلتفرم اتوبوس آئروس است. وی با اشاره به قوای محرکه این محصول خاطرنشان کرد: اتوبوس برقی ایران خودرو دیزل دارای شتاب مناسبی است و با بر خورداری از شیب‌روی ۲۰ درصدی، مشخصات عملکردی که مورد نیاز سازمان اتوبوس رانی است را برآورده می‌سازد. به گفته مدیرعامل ایران خودرو دیزل، ظرفیت باثرتی این اتوبوس برقی ۳۵۰ کیلووات ساعت است که متعلق به یکی از برترین تولیدکننده های باثرتی در دنیاست. وی اظهار کرد: توان موتور اتوبوس برقی دیزل ۱۹۵ کیلو وات است که می تواند تا ۳۵۰ کیلووات نیز افزایش یابد. همچنین گشتاور این موتور در حالت پیوسته ۱۹۵۰ نیوتن متر است که قابلیت افزایش تا ۳۵۰۰ نیوتن متر در بازه‌های زمانی محدود را داراست. ایران خودرو دیزل در حال امضای تفاهم نامه و انجام اقدامات لازم برای داخلی سازی این موتور است. توسلی مهر با اشاره به تفاهم نامه تحویل هزار دستگاه اتوبوس میان ایران خودرو و اتحادیه اتوبوسرانی های شهری کشور در سال گذشته، بیان کرد: ۲۰۰ دستگاه از این قرارداد، اتوبوس برقی است. وی از تولید انبوه اتوبوس برقی در نیمه دوم سال آینده خبر داد و گفت: با تاکید مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، در ابتدای این پروژه، برنامه های خودکفایی و ساخت داخل آن آغاز شده است و با شرکت های مختلفی در راستای داخلی سازی مجموعه های برقی این اتوبوس مذاکره صورت گرفته است. مدیرعامل ایران خودرو دیزل، داخلی سازی را یکی از مزایای این محصول دانست که سبب کاهش قیمت آن نسبت به محصولات مشابه موجود در بازار شده است و گفت: اتوبوس برقی، موجب کاهش قابل توجه هزینه های سوخت و تعمیر و نگهداری برای سازمان اتوبوسرانی می شود. وی افزود: اتوبوس برقی و ون برقی از محصولات آتی دیزل به شمار رفته و اقدامات مرتبط با پروژه آن آغاز شده است که می تواند کمک شسایانی به کاهش آلودگی هوا به ویژه در کلان‌شهرها کند.

برگزیده

انتقاد عضو شورای شهر تهران از دولت

کاهش عجیب سهم حمل و نقل عمومی در بودجه ۱۴۰۱



عضو شورای شهر تهران نسبت به کاهش دور از انتظار بودجه ۱۴۰۱ دولت درحوزه حمل و نقل عمومی انتقاد کرد. به گزارش اقتصادسراآمد، جعفر تشکری هاشمی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران در تذکر پیش از دستور خود با اشاره به اینکه تهران در سالهای طولانی از مشکل آلودگی هوارنج می برد و به سبب تولید آلاینده ها سلامت مردم در خطر است و واین مساله از سوی دستگاههای مسئول تذکر داده شده است، گفت: اگر در بودجه های سالانه به آن توجه جدی نشود خطر انباشت آلودگی ها را خواهیم بود. وی با بیان اینکه وضعیت ترافیک شهر تهران و وضعیت نابه سامان حمل و نقل عمومی بارها از طریق این تریبون تذکر داده شده است، گفت: با کنترل شدن شیوع کرونا برحالیکه هزینه ساخت یک تونل مترو برای مدارس و دانشگاهها، حجم ترافیک تهران افزوده می شود، پرسیدگی به حمل و نقل عمومی و تکمیل زیرساخت ها و وضع چراکه بیش از ۱۶ درصد سفرهای شهری مربوط به سفرهای آموزشی است. وی با اشاره به عقب ماندگی ۸ ساله دولت قبل در تکمیل مترو و پیش بینی ۱۷۰ میلیون و ۱۰۰ هزار نفر در تهران در نظر گرفته شده در حالیکه هزینه ساخت یک تونل مترو برای ۴۶ متر فقط بودجه اختصاص داده شده است، اختصاص این جمع ترافیک تهران و معضلات قبلی دولت، توسعه اندامه داد: در برنامه یکمترمترو پیش بینی شده در حالیکه برای احداث قطار حومه ای پرد ک به طبق مصوبه دولت به شرکت قطارهای حومه ای باز می گردد به اندازه ساخت یک ایستگاه اعتبار در نظر گرفته شده است. رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران گفت: برای تامین تجهیزات واگن مترو کل کشور، ۴۴ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است و کمتر از ۱۵ واگن برای کل کشور بودجه در نظر گرفته شده در حالیکه حدود ۹۰۰ واگن متروی تهران نیاز به اورهار دارند.

اخبار

بارقارم بودجه حمل و نقل، امکان کندن ۵۰متر تونل مترو هم وجود ندارد

رئیس شورای شهر تهران به ابلاغ قانون بلندمرتبه سازی واکنش نشان داد. به گزارش اقتصادسراآمد، مهدی چمران در جریان جلسه سی و دوم شورای شهر تهران در جمع خبرنگاران در پاسخ به سوالی درباره ابلاغ بلندمرتبه سازی از سوی شورای عالی معماری و شهرسازی گفت: بلندمرتبه سازی در سال ۹۶ در کمیسیون ماده ۵ طرحی تهیه و تصویب شد و قانون بلندمرتبه سازی سال ۹۵ لغو شد و از آن به بعد اگر ساخت و سازی انجام شد تخلف بوده است. او ادامه داد: این مصوبه به شورای عالی معماری شهرسازی رفت و تا به حال پاسخی از آن بیرون نیامده بود. الان نیز نمی دانم و خبر ندارم. با ما مشورتی نکردند. البته در آن زمان نظرات خود را علاوه بر اینکه به صورت کتبی به کمیسیون ماده ۵ فرستادم، نظرات خود را به عنوان کسی که در این زمینه تجربه داشت به صورت خصوصی نیز به شورای عالی معماری و شهرسازی فرستادم. چمران با ابراز امیدواری از اینکه مصوبه شورای عالی برنامه خوبی باشد، گفت: پیشنهاد ما این بود که در نقاط خاص و در جاهایی که این کار می تواند پذیرد، نه در خانه های مسکونی معمولی بلندمرتبه سازی آن هم با شرایطی از جمله رعایت فاصله انجام نشود. رئیس شورای شهر تهران همچنین درباره حذفیات بودجه در بخش حمل و نقل اظهار کرد: بودجه ای که به مجلس رفته بودجه خوبی نبوده، حتی از سال ۱۴۰۰ هم پایین تر است. او ادامه داد: با این ارقامی که در بودجه گذاشتند شاید ۵۰ متر هم نشود یک تونل مترو کند یا دو رام قطار خریداری کرد. دو رام که هیچی دو واگن شاید بشود خرید. چمران با بیان اینکه میزان اعتبارات کم شده گفت: با این ارقام که نمی شود کاری کرد و باید اصلاحات اساسی کرد. هرچند سخت است که در مجلس این اصلاحات را انجام داد. اما اگر واقعا می خواهد تهران تکانی بخورد باید این اصلاحات را انجام داد.

.....

شهردار تهران:

نباید به مردم ظلم کنیم و از آنان بخواهیم زمین هایشان را مجاناً به ما واگذار کنند؟

شهردار تهران گفت: نباید به مردم ظلم کنیم و از آنان بخواهیم زمین هایشان را مجاناً به ما واگذار کنند؟ خودمان می دانیم ۲ سال بعد در منطقه چه اتفاقی در حال رخ دادن است و آن شهروند تا آخر عمرش حسرت می خورد کسه ای کاش این ۱۰۰۰ متر زمین را نگه می داشتیم. به گزارش اقتصادسراآمد، علیرضا زاکانی در جلسه بررسی راهکارهای مولدسازی املاک مناطق ۲۲ گانه در جمع شهرداران مناطق با بیان اینکه باید طرف مردم باشندیم نه پیمانکار و پولدار افزود: چرا باید به قیمت بسیار پایین زمین های مردم را بخیرم در حالی که می دانیم قرار است آن منطقه در آینده رشد کند. وی ادامه داد: می توانیم اکنون یک ملک را مثلاً در منطقه ۱۷ با قیمت خیلی ارزان بخیریم اما ما که می دانیم چه آینده ای در پیش مردم این منطقه است. احداث ۱۰ کیلومتر باغ راه مابین منطقه ۱۷ و ۱۸ حتماً وی فضای منطقه و کیفیت املاک اثر دارد. شهردار تهران گفت: با مشارکت مردم می توانیم به آنها بگوییم در ازای زمین کسان دو سال بعد در همین نقطه به شما مسکن می دهیم. زاکانی عنوان کرد: باید طرف مردم شش کنیم، چرا باید طرف پیمانکار و پولدار غش کنیم. اگر پولدار و کارآفرین می خواهند سود خودش را ببرند مشکلی نیست اما مردم اصل هستند. وی در ادامه با اشاره به تحت فشار قرار گرفتن مردم در مناطقی مانند نقرآباد شهر ری گفت: چرا باید به مردم ظلم کنیم؟ می توانیم مردم را مشارکت دهیم و برای مقدمه پولی به صاحب ملک بدهیم تا بتواند منزلی را اجاره کند. شهردار تهران بیان کرد: باید از همین آلا قدر السهم او از خانه را مشخص جدا کنیم. باید باشد، ممکن است سه شش سه دانگ شود ولی این سه دانگ در آینده ۱۰ برابر قیمت امروز زمینش می ارزد.

.....

تاکید ویژه رئیس جمهور در حوزه ساخت مسکن روستایی

تاکید ویژه رئیس جمهور در حوزه ساخت مسکن روستایی

رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی با اشاره به تاکید ویژه رئیس جمهور در حوزه ساخت مسکن روستایی، گفت: اقساط وام ساخت مسکن روستایی نهضت ملی مسکن در ماه حدود ۱،۴ میلیون تومان برآورد می شود. به گزارش اقتصادسراآمد، اکبر نیکزاد در گفتگو با فارس با اشاره به ابهامات مطرح شده پیرامون اقساط بازگشتی تسهیلات نهضت ملی مسکن اظهار داشت: با عنایت رئیس جمهور در شورای عالی مسکن مصوب شد، تسهیلات ساخت مسکن روستایی در قالب نهضت ملی مسکن برابر ۲۰۰ میلیون تومان با دوره بازپرداخت ۲۰ ساله و سود ۵ درصد در نظر گرفته شده که ضمانت سفته زنجیریای ۳ نفره را نیاز دارد. رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در پاسخ به سوالی مبنی به رقم اقساط ماهانه بازپرداخت تسهیلات مسکن گفت: رقم اقساط بازگشتی وام ساخت مسکن روستایی با مشخصات ذکر شده در ماه حدود ۱،۴ میلیون تومان برآورد می شود. وی افزود: شورای عالی مسکن به ریاست آقای رئیسی این تسهیلات را تصویب کرده و در روزهای آتی با همکاری سازمان برنامه و بودجه مقدما اداری ابلاغ این تسهیلات به نظام بانکی مهیا می شود. نیکزاد در توضیح اینکه بانک مرکزی تسهیلات روستایی را با بازکرد ۲۵۰ میلیون تومان و نرخ سود ۱۸ درصد در نظر گرفته بود، گفت: در شورای عالی مسکن مصوب شد، تسهیلات ساخت مسکن روستایی ۲۰۰ میلیون تومان با سود ۵ درصد محاسبه شود و ابلاغیه بانک مرکزی در این شورا مورد تأیید قرار نگرفت. این مقام مسئول در پایان گفت: روستاییان فاقد مسکن توجیهی به شایعات پیرامو تسهیلات نداشته باشند، زیرا رئیس جمهور در شورای عالی مسکن با توجه ویژه، ساخت مسکن روستایی را پیگیری می کند.

.....

رئیس اتحادیه مشاوران:

کاهش قدرت خرید مردم با بیان اینکه ثبت نام بالای متقاضیان طرح

رئیس اتحادیه مشاوران املاک با بیان اینکه ثبت نام بالای متقاضیان طرح نهضت ملی مسکن نشان می دهد که تقاضای خرید مسکن بالا است و باید به آن پاسخ داد گفت: تاثیر طرح نهضت ملی بر روی بازار مسکن دلیل خواهد بود. به گزارش اقتصادسراآمد، طبق تازه ترین آمار ارائه شده توسط معاونت مسکن و ساختمان بیش از دو میلیون و ۱۷۰ هزار نفر در سامانه نهضت ملی مسکن ثبت نام کرده اند. ثبت نام نهضت ملی مسکن یک ماه بعد از ابلاغ قانون تولید مسکن توسط رئیس جمهور از ۲۸ مهرماه در سامانه saman.mrud.ir آغاز نشد. این طرح به گفته برخی فعالان بازار و کارشناسان مسکن اگر به نتیجه خوبی منتج شود قطعاً می تواند بر بازار مسکن و در نهایت بر تعادل بازار و قیمت ها تاثیر مثبت داشته باشد. مصطفی قلی خسروی رئیس اتحادیه مشاوران املاک در پاسخ به این پرسش که ثبت نام طرح نهضت ملی مسکن طبق آمارهای وزارت راه و شهرسازی به بیش از دو میلیون متقاضی رسیده است. با این میزان از ثبت نام را باید به فال نیک گرفت؟ گفت: طرح نهضت ملی مسکن قطعاً با موفقیتی که خواهد داشت می تواند بر بازار مسکن تاثیر مثبت داشته باشد. اما آنچه که مشخص و مبرهن است این است که مشکلات مسکن را نمی توان با یک طرح و یک سال به طور کامل بر طرف کرد. وی با تاکید بر اینکه دلیل اصلی مشکل مسکن را باید در کمبود عرضه و تولید جستجو کرد اظهار داشت: طرح نهضت ملی مسکن با ثبت نامهایی که صورت گرفته است کلید تاخورد و طبق آخرین آمار اعلام شده از سوی وزارت راه و شهرسازی تاکنون بیش از ۱۷۰ میلیون و ۱۰۰ هزار متقاضی در آن ثبت نام کرده اند که این میزان استقبال کار دولت را سخت تر کرده است. خسروی ادامه داد: هر زمان که برای بخش مسکن و بازار مسکن برنامه ریزی و تسهیلاتی اختصاص می یابد در وهله نخست بر روی بازار و قیمت مسکن تاثیر گذار خواهد بود. اما همانطور که گفتیم بخش مسکن ساهلیاست که دچار مشکل شده و نمی توان انتظار معجزه آن هم با یک طرح داشت. اما قطعاً این طرح بر بازار مسکن نقش مثبتی ایفا خواهد کرد.