اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۱۰ خرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۰۷۶

شهرداری تهران مکلف به تعیین تکلیف گود پای برج میلاد شد

شورای عالی شهرسازی و معماری در نشست اخیر خود شهرداری تهران را مکلف به اتخاذ راهکار فوری و کوتاه مدت جهت حفظ ایمنی عرصه گودبرداری شده در محل برج میلاد کرد.به گزارش اقتصادسرآمد،شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه ۲۵ اسفند ۱۳۹۹ با استناد به یکی از بندهای سند اصلی طرح جامع شهر تهران مصوب ۱۳۸۶ و بر اساس نامه مورخ ۹ دی ماه ۱۳۹۹ معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران منضمّ به صورت جلسه مورخ ۱۷ شهریور ۱۳۹۹ کمیسیون ماده ۵ شهر تهران، چهارچوب طراحی شهری مجموعه ۱۲۰ هکتاری و طرح جامع سه بعدی فاز دوم برج میلاد را بررسی و ضمن تصویب چهارچوب مذکور مقرر کرد:طرح معماری بناها و فضاهای شهری پیرامون برج میلاد، در چارچوب مصوب و با رعایت موارد زیر توسط شهرداری تهران تهیه و پس از تأیید دبیر شورای عالی ملاک اقدام قرار گیرد:به منظور تحقق اهداف چشم انداز مجموعه برج میلاد و اراضی پیرامون با عنوان «بام فرهنگ، هنر و فناوری تهران و عرصه دیپلماسی فرهنگی» ضروری است کلیه کاربری‌ها و عملکردهای پیشنهادی در طرح در راستای تحقق چشم انداز مذکور باشد.

کارشناس بازار مسکن در گفت و گو با «اقتصادسرآمد» می‌گوید:

شکل‌گیری معاملات دومینویی مسکن

گروه راه و مسکن – بازار معاملات مسکن طی دو هفته اول اردیبهشت در واکنش به «ریزش دلار» و «بهبود انتظارات» با «۲+٤» تغییر روبه‌رو شد. نتایج تحقیقات میدانی از اوضاع معاملات ملک در تهران نشان می‌دهد «زاویه دید» خریداران تغییر کرده و ظهور «لیدرهای جدید» در بین فروشنده‌ها باعث کاهش سطح «قیمت‌های پیشنهادی» شده است. واسطه‌های ملکی پیش‌بینی‌های خود از اوضاع آتی را بیان کرده‌اند. میزان افت قیمت آپارتمان‌های در نوبت فروش در دو منطقه شاخص پایتخت نسبت به اسفند۹۹ اعلام شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، رفتار معامله‌گران ملکی حاضر در بازار با ۸ تغییر محسوس در روزهای اخیر همراه شده است که رصد این تغییرات از بروز دو تغییر در سمت تقاضا و شش تغییر در سمت عرضه آپارتمان خبر می‌دهد. همزمان با بروز ۲+٦ تغییر محسوس در بازار مسکن در هفته‌ها و روزهای اخیر، نقش لیدرهای ملکی بازار که پیش از این نقش اصلی در تثبیت قیمت‌های تصاعدی فروش آپارتمان در مناطق مختلف داشتند به طور کامل تغییر کرده و در حال حاضر« لیدرهای جدید» نقش متفاوتی را در تعیین سمت وسوی قیمت‌ها در بازار مسکن بر عهده گرفته‌اند. از سوی دیگر، این روزها در سمت تقاضای مسکن نیز، گروه عمده معامله‌گران، افرادی هستند که واسطه‌ها از آن ها با عنوان شکارچی‌های بازار مسکن یاد می‌کنند. این افراد متقاضیانی هستند که به قصد سرمایه‌گذاری بلند مدت عمدتا دو تا سه ساله وارد بازار شده واقدام به خرید فایل‌هایی می‌کنند که سطح قیمت آنها مناسب‌تر از قیمت فایل‌های مشابه عرضه شده به بازار مسکن یا به اصطلاح فایل‌های اکازیون هستند.

تغییرات محسوس در مسیر تقاضای مسکن

محمود جهانی، کارشناس بازار مسکن در این باره به خبرنگار روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: تحقیقات انجام شده نشان می‌دهد در حال حاضر دو تغییر محسوس در سمت تقاضای مسکن به چشم می خورد. اولین تغییر مربوط به جنس خریدهای مسکن است. عمده خریدهایی که در بازار ملک هم‌اکنون انجام می‌شود از جنس خریدهای «تبدیلی» است.

شکل گیری معاملات دومینویی مسکن

به گفته وی، کارشناسان از این معاملات به معاملات دومینویی تعبیر می کنند که در جریان آن دارایی‌های ملکی حومه یا دیگر دارایی‌ها به دارایی ملکی در شهر تهران تبدیل می‌شوند. از سوی دیگر سرمایه‌گذاران ملکی به عنوان گروه اصلی حاضر در بازار تقاضای مسکن به سرمایه‌گذاران بلند مدت تبدیل شده‌اند و رفتار آن ها از بابت بازه زمانی نگهداری ملکی تغییر کرده است.

بازار مسکن با چندین تغییر رفتار مهم

جهانی با بیان این که بازار مسکن با چندین تغییر رفتار مهم در سمت عرضه مسکن قابل مشاهده است و اولین تغییر مهم به افزایش فایل فروش مربوط می‌شود، افزود: در حال حاضرحجم فایل‌های فروش عرضه شده به بازار مسکن در مقایسه با سال گذشته همین موقع حدود دو برابر افزایش یافته است.البته بخشی از این افزایش به دلیل اعمال محدودیت‌های کرونایی در سال گذشته است اما در کل تعداد فایل‌ها صرف نظر از این موضوع افزایش داشته است. اما در این بین می توان دید که فروشنده‌ها دیگر مانند ماه‌های گذشته قیمت‌های پیشنهادی خود برای فروش ملک را به صورت روزانه و ساعتی افزایش نمی‌دهند.

از بین رفتن یا کمرنگ شدن مقاومت فروشنده‌ها

این کارشناس مسکن در بخش دیگری از سخنان خود به سومین تغییرات مسکن، با اشاره به این نکته که سومین تغییر، به از بین رفتن یا کمرنگ شدن مقاومت واصرار فروشنده‌ها روی قیمت‌های پیشنهادی تعیین شده مربوط می‌شود، گفت: لیدرهای ملکی که پیش از این نقش اصلی در روند صعودی قیمت‌های فروش داشتند در شرایط فعلی نقش بارزی بر تعیین سطح پایین‌تر قیمت‌ها به عنوان قیمت عرف منطقه بازی می کنند. سال گذشته این افراد با معرفی فایل با قیمت بالا، در تنظیم رفتار فروشنده‌ها در جهت تعیین قیمت‌های صعودی نقش اساسی داشتند.

تغییرعرف قیمتی مناطق

جهانی تصریح کرد: از آن جا که بازار معاملات مسکن نیز در ماه‌های قبل در رکود قرار داشت و معرفی فایل محدود بود این قیمت‌های بالا مبنای قیمت منطقه قرار می گرفت. هم‌اکنون این نقش تغییر جهت داده است و گروه جدید لیدرها با معرفی فایل با قیمت پایین‌تر، در حال تغییر دادن عرف قیمتی مناطق هستند یا دست‌کم باعث می‌شوند فروشنده‌ها قیمت‌های خود را افزایش ندهند.

این روزها، تحقیقات نشان از افزایش تعداد فایل‌های با قیمت توافقی خبر می‌دهد. این موضوع به این دلیل است که در حال حاضر فروشنده‌ها می‌دانند از آن جا که هم‌اکنون قیمت‌ها در وضعیت شکننده قرار گرفته است در صورت اعلام قیمت ممکن است فایل زنگ‌خور نداشته باشد. براساس تجزیه و تحلیل‌های صورت گرفته از سوی بازار آنلاین دیوارسامانه‌ای که فروشنده‌های ملک فایل‌های خود را به شکل مجازی در این سامانه عرضه می کنند، در دو منطقه مصرفی وشاخص ٤ و ٥ شهر تهران میانگین قیمت فایل‌های فروش مسکن در دو هفته اول اردیبهشت ماه ۱٤۰۰ در مقایسه با اسفند ۹۹، بین ۱ تا ۲ درصد کاهش داشته است. بررسی‌های «اقتصاد سرآمد» نشان می دهد تغییرات قیمت پیشنهادی یا تغییرات قیمت فروش در فایل‌ها که در واقع تورم پنهان در بازار مسکن است می تواند اثر معنادار بر قیمت مسکن داشته باشد.

واسطه‌ها معتقدند، تغییرات نرخ دلار بین یک تا سه ماه در بازار مسکن اثر خود را نشان می‌دهد. در شرایط فعلی اما بازار مسکن در شرایط رکودی قرار دارد؛ اگر چه قیمت‌ها در فایل‌های فروش برخی مناطق کاهش داشته است اما در برخی مناطق و در برخی فایل‌ها قیمت‌ها ثابت شده است، برخی فروشنده‌ها دست‌نگه داشته‌اند و منتظر تحولات متفاوت در بازار هستند و خریداران نیز در انتظار کاهش قیمت در حال رصد شرایط هستند.

برگزیده حمل و نقل

وزیر راه و شهرسازی

سالی هزار کیلومتر بزرگراه ساخته‌ایم

وزیر راه و شهرسازی گفت: از دو میلیون ۲۰۰ هزار مسکن مهر حدود ۷۷۰ هزار واحد در دولت نهم و دهم تحویل مردم شده بود و باقی مانده آن در این دولت ساخته و تکمیل شد.

افزون بر آن محوطه سازی، مسجد، مدرسه، خیابان و امکانات دیگر مثل خانه بهداشت و ... نیز در این دوره تکمیل یا احداث شد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد اسلامی در حاشیه افتتاح پروژه هشتگرد–طالقان که انجام شد، در جمع خبرنگاران گفت: بعد از ۲۱ سال این جاده برای مردم قابل استفاده است. این جاده مسیر را ۳۲ کیلومتر کوتاه می‌کند و یک جاده گردشگری است. اسلامی افزود: یکی از مواردی که ما از بدو ورود دنبال کردیم این بود که پروژه های تاریخی و سنواتی که ۲۰ تا ۳۰ سال از آن گذشته را جمع کنیم. این پروژه در طول ۱۹ سال ٦۰ درصد پیشرفت داشت و در مدت اخیر ٤۰ درصد پیشرفت صورت گرفته است. چند مورد دیگر در کشور است که تا پایان دولت افتتاح می‌کنیم و عملا پروژه‌ها در سطح کشور پروژه‌های جاری خواهد بود. وی خاطرنشان کرد: لازم است که از سازمان برنامه و بودجه تشکر کنم چون از سال ۹۷ تا امروز بودجه عمرانی وزارت راه و شهرسازی سه برابر شد.اسلامی افزود: ما سالی هزار کیلومتر بزرگراه ساخته‌ایم این اقداماتی است که برای رفاه مردم بوده است. راه هم زمینه ساز توسعه است و فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی را گسترش می‌دهد. امیداوم با برنامه ریزی در دولت‌های بعدی هم با این ساز و کار منسجم که برای راه‌های روستایی، درجه یک، آزادراه و راه آهن صورت گرفته اجرا و کشور بتواند بیشتر از گذشته مسیر توسعه را طی کند.وزیر راه و شهرسازی در خصوص وضعیت پروژه‌های مسکن مهر هم گفت: مسکن مهر در کل کشور رو به انتها است و ۳۰ هزار واحد در حال تکمیل است یا تکمیل شده و حدود ۱۰۰ هزار واحد نیز منتظر انشعاب آب و برق است تا پرونده مسکن مهر در این دولت بسته شود.وی افزود: از دو میلیون ۲۰۰ هزار مسکن مهر حدود ۷۷۰ هزار واحد در دولت نهم و دهم تحویل مردم شده بود و باقی مانده آن در این دولت ساخته و تکمیل شد. افزون بر آن محوطه سازی، مسجد، مدرسه، خیابان و امکانات دیگر مثل خانه بهداشت و ... نیز در این دوره تکمیل یا احداث شد.وی با بیان اینکه علاوه بر تکمیل پروژه‌های مسکن مهر، طرح اقدام ملی مسکن را در این دو سال پایه‌گذاری کردیم، گفت: امروز بیش از ۵۳۰ هزار واحد مسکن ملی در تمام شهرهای کشور فعال است و در استان البرز ۱٤٤۸ واحد طرح اقدام ملی مسکن عملیات اجرایی شروع می شود.

عضو هیات رئیسه مجلس

مالیات بر عایدی سرمایه شلیک به قلب سوداگری مسکن

عضو هیات رئیسه مجلس با بیان اینکه مجلس همواره به دنبال خارج کردن سفته بازی و دلالی از حوزه مسکن بوده است، گفت: اثر قوانین مالیات‌ستانی از سوداگران و سفته بازان حوزه مسکن در بلندمدت بیشتر نمایان می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی یوسفی در رابطه با تداوم کاهش قیمت مسکن در سال جاری، گفت : مجلس از روز اول به دنبال خارج کردن سفته بازی و دلالی از حوزه مسکن بود، به همین دلیل طرح های مالیاتی را تصویب کرد که شامل مصرف کننده‌های واقعی نشده و تنها هدف افرادی بودند که به منظور سفته بازی و کسب سود وارد بازار مسکن می‌شدند.یوسفی، تصریح کرد: در حال حاضر تنها سامانه‌ی مربوط به قانون مالیات برخانه‌های خالی راه اندازی شده اما باز هم بار روانی حاصل از آن در بازار مسکن تاثیرگذار بوده است. البته امیدواریم پس از تاثیر کوتاه مدت این قانون در بازار، تاثیر بلند مدتی را هم شاهد باشیم چرا که برخی افراد پس از گذشت ٦ ماه و با اطمینان از عزم جدی مجلس برای اخذ مالیات، واحد خالی از سکنه خودشان را وارد چرخه مصرف می کنند که نتیجه آن هم کاهش قیمت مسکن خواهد بود.وی با اشاره به گزارش بانک مرکزی در خصوص تداوم روند کاهشی قیمت مسکن طی دو ماه ابتدایی سال ۱٤۰۰، اضافه کرد: با توجه به اینکه طی یک سال اخیر شاهد اتفاق خاص و برنامه ویژه‌ای از سوی دولت برای ثبات بخشی به بازار مسکن نبودیم از این رو تنها دلیل برای کاهش نسبی قیمت خانه، اجرای همین قانون مالیات برخانه های خالی است.نماینده مردم اهواز، باوی، حمیدیه و کارون در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به تصویب کلیات طرح مالیات بر عایدی سرمایه، اضافه کرد: این طرح بر ٤ محور اساسی استوار بوده و به منظور دریافت مالیات از سوداگران بازارهای ارز، طلا، خودرو و مسکن تنظیم شده است، بدین معنی که مالیات تنها از افرادی اخذ خواهد شد که با ورود به این بازارها به دنبال سوداگری و کسب سود هستند. طرح مذکور دومین گام مجلس برای مالیات‌ستانی از سفته بازان بازار مسکن است.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی خاطرنشان کرد: البته روند نزولی قیمت‌ها در حوزه رهن و اجاره هنوز تاثیر خودش را نشان نداده است. چرا که اجاره‌بها کسری از قیمت ملک بوده و تا زمانی که کاهش چشمگیری در این بخش مشاهده نکنیم روند کاهشی در بخش بازار رهن و اجاره نیز نمایان نخواهد شد.

قائم مقام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جاده تمامی روستاهای بالای ۵۰ خانوار کشور آسفالت می‌شود

قائم مقام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور گفت: مسیر تردد تمامی روستاهای بالای ۵۰ خانوار سطح کشور امسال آسفالت می‌شود و اعتبار لازم برای این برنامه در اختیار استان‌ها قرار گرفته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرامرز مداح افزود: اعتبارات راه‌های روستایی امسال به‌صورت استانی است و آسفالت و بهسازی تمامی روستاهای بالای ۵۰ خانوار کشور در سال جاری در دستور کار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قرار دارد.وی ادامه داد: متناسب با اعتبارات اختصاص یافته به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای بهسازی راه‌های اصلی و دسترسی سطح کشور برنامه‌ریزی لازم انجام شده است.قائم مقام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور اجرای طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و ادامه طرح کلید به کلید ریاست جمهوری را از دیگر برنامه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای عنوان کرد و گفت: اجرای طرح واردات ناوگان زیر سه سال به تعداد محدود و مشارکت با واحدهای تولید کننده داخلی از برنامه‌های این سازمان برای نوسازی ناوگان اتوبوس، مینی بوس و کامیون در سال جاری است.مداح، از آغاز طرح‌های مطالعاتی در راستای صرفه‌جویی در هزینه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در سال جاری خبرداد و افزود: در این طرح برای کاهش هزینه‌ها بخش‌هایی از طرح‌های راهداری به صورت امانی و استفاده از امکانات سازمان انجام می‌شود.وی ادامه داد: هوشمندسازی حمل و نقل کالا از دیگر برنامه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در سال جاری است و بر این اساس قراردادی برای خرید ۲ هزار دوربین کنترل سرعت با هدف افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای منعقد شد.قائم مقام سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور اظهارداشت: پیگیری و تشویق سرمایه‌گذاران برای ایجاد مجتمع‌های خدمات رفاهی بین راهی نیز برای افزایش ایمنی جاده‌های کشور از دیگر برنامه‌های این سازمان در سال جاری است.مداح گفت: افزایش سرعت عبور ناوگان ترانزیت برای تسریع در واردات و صادرات کالا در دستور کار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور است تا کالاهای صادراتی در کمترین زمان بتوانند از پایانه‌های مرزی عبور کرده و مسیر ترانزیت کشور برای صادرکنندگان و واردکنندگان جذابتر شود.معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار مرکزی نیز در این نشست گفت: با توجه به قرار گرفتن این استان در شاهراه شمال به جنوب و غرب به شرق کشور نیاز است متناسب با نقش استان در حمل و نقل کالا و مسافر در کشور مورد توجه مسئولان مربوطه قرار گیرد.

اخبار حمل ونقل

ورود هواپیمای ایرباس ۳۲۱ به ناوگان ایرلاین داخلی

یک فروند هواپیمای ایرباس A۳۲۱ هواپیمایی کیش پس از انجام تست فلایت به ناوگان عملیاتی این شرکت اضافه شد.به گزارش اقتصادسرآمد، هواپیمای ایرباس A۳۲۱ با رجیستر EP-LCT پس از یکسال دوری از برنامه پروازی و با زحمات و تلاش های شبانه روزی و مقتدرانه معاونت مهندسی و تعمیرات و تکنسین های متخصص داخلی به ناوگان عملیاتی هواپیمایی کیش ایر بازگشت.این اقدام در راستای بهسازی، توسعه ناوگان و افزایش ظرفیت عملیاتی صورت پذیرفته و به زودی سایر هواپیماهای های تحت چک این شرکت نیز در سریع ترین زمان ممکن به ناوگان عملیاتی هواپیمایی کیش افزوده خواهند شد.پیش از این نیز یک فروند هواپیمای جت مکدانل داگلاس MD-۸۲ با رجیستر EP-LCL با تلاش متخصصان داخلی پس از پایان عملیات چک به ناوگان فعال شرکت پیوسته بود.

درخواست عضو شورای شهر تهران برای حل مشکل غرفه‌داران مترو

یک عضو شورای شهر تهران با تاکید بر اینکه نباید در شرایط سخت اقتصادی مشکلی بر مشکلات مردم اضافه کنیم، بر لزوم رفع مشکل غرفه داران مترو تاکید کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، حجت نظری در دویست و نودو هشتمین جلسه شورای شهر تهران در تذکری گفت: ، پیرامون نامه‌ای است که با امضای بیش از ٦۰ نفر از بهره‌برداران واحدهای تجاری مترو به دست بنده رسیده است. حتما مستحضرید که برابر مصوبه بسته محرک در شرایط سخت اقتصادی و نیز در شرایط بحرانی ناشی از گسترش ویروس کرونا ، اختیاراتی به شهرداری تهران داده شده که از جمله آن ارائه یکسری تخفیف‌ها و تسهیلات به مستاجرین و بهره‌برداران واحدها، اماکن و فضاهای تجاری، اداری، خدماتی، فرهنگی، هنری، ورزشی و تفریحی است.وی افزود: در نامه‌ای که به دست بنده رسید، تعدادی از بهره‌برداران واحدهای تجاری مترو گلایه‌هایی را از نحوه برخورد مسئولان شرکت بهره‌برداری مترو مطرح و این موضوع را بیان کردند که یکسری وعده از سوی مسئولان این شرکت در خصوص تخفیف در اجاره بها به آنان داده شد که متاسفانه به هیچ یک از این وعده ها عمل نشده و در نتیجه این موارد برخی از این افراد در آستانه ضبط ضمانتنامه‌های بانکی قرار گرفته‌اند.وی ادامه داد: لذا از شرکت بهره برداری مترو و دیگر بخش‌های شهرداری می‌خواهم که نسبت به مصوبه‌های شورا عنایت بیشتری داشته باشند. همچنین در این مورد خاص از شرکت بهره‌برداری مترو می‌خواهم که جلسه‌ای مشترک با نمایندگان بهره‌برداران برگزار کرده و به شکل شفاف و رسانه‌ای به مطالبات آنان رسیدگی شود. اگر مطالبات مطرح شده از سوی این عزیزان نظیر درخواست تخفیف در اجاره‌بها و ... با مصوبه شورای شهر تهران سازگاری دارد، لازم است اجرای مصوبه مدنظر قرار گرفته تا خدای نکرده حقی از کسی ضایع نشود. شهرداری حق ندارد از اجرای مصوبات استنکاف کند اگر هم خارج از مصوبه است باید به شکل صریح به به شهروندان و این افراد موضوع اعلام شود.این عضو شورای شهر تهران تاکید کرد: همچنین در مواردی مانند تقاضای جلوگیری از حقوقی‌شدن چک‌ها و برگشت زدن آنها، ضبط ضمانتنامه‌ها، قسط بندی اقساط و عدم دریافت وجه التزام که جزو مطالبات مطرح شده از سوی این افراد بود. لازم است موضوع به دقت بررسی شده و تا جایی که مقررات اجازه می‌دهد با این افراد همکاری لازم انجام شود.نظری افزود: در حال حاضر در شرایط سخت اقتصادی قرار داریم و باید از ضبط ضمانت‌نامه این افراد جلوگیری کنیم. نباید در این شرایط سخت مشکلی را بر مشکلات مردم اضافه کنیم. لازم است گزارشی از اقدامات انجام شده برای حل مشکل این افراد به دفتر اینجانب ارسال شود. باید به شکل شفاف و صریح به مردم و این افراد اعلام شود.

تبدیل باند رفت منطقه ۲ آزادراه تهران–شمال به دوفاز

مدیرعامل شرکت آزادراه تهران–شمال با بیان اینکه مقرر شده است، ابتدا باند رفت در منطقه ۲ آزادراه به بهره‌برداری برسد و در گام بعد باند برگشت هم تکمیل شود، گفت: باند رفتِ منطقه ۲ هم به ۲ فاز تبدیل شد و در حال اجرا است.به گزارش اقتصادسرآمد، سعید شاهسواری در پاسخ به این سوال که باند رفت در منطقه ۲ آزادراه تهران ـ شمال چه زمانی تحویل می‌شود، اظهار داشت: طبق تصمیم‌گیری بنیاد مستضعفان و دولت به عنوان شرکای پروژه در آزادراه تهران–شمال، مقرر شده است، ابتدا باند رفت در منطقه ۲ آزادراه به بهره‌برداری برسد و در گام بعد باند برگشت هم تکمیل شود.مدیرعامل شرکت آزادراه تهران–شمال با بیان اینکه بنیاد مستضعفان و دولت به عنوان شرکای پروژه حمایت‌های مالی مناسبی از پروژه دارند، اظهار داشت: بر اساس اهدافی که در نظر گرفته‌ایم، باند رفتِ منطقه ۲ هم به ۲ فاز یا قطعه تبدیل شد و در حال اجرا است.وی تصریح کرد: فاز اول باند رفت در منطقه ۲ شامل تونل البرز شرقی و اتصال دهنه شمالیِ و جنوبی آن به جاده چالوس به طول ۹ کیلومتر و اتصال شمال و جنوب تونل البرز است که ۵ کیلومتر از مسیر فعلی جاده چالوس را کوتاه می‌کند.شاهسواری اضافه کرد: با افتتاح این فاز قسمت صعب‌العبور جنوب و شمال تونل کندوان از مدار خارج می‌شود و مسیر ایمن خواهد شد.مدیرعاملِ شرکت آزادراه تهران–شمال ادامه داد: پیشرفت فیزیکی قطعه یک از باند رفت در منطقه ۲ آزادراه تهران–شمال حدود ۸۵ درصد است و پیش‌بینی می‌کنیم در ماه‌های آتی به بهره‌برداری برسد.وی اظهار کرد: ادامه مسیر در منطقه ۲ آزادراه تا پایان منطقه ۲ در باند رفت، به تونل البرز شرقی متصل می‌شود، این فاز هم در حال احداث است و پیشرفت فیزیکی آن بیش از ٦۰ درصد است.شاهسواری بیان کرد: تلاش می‌کنیم در کوتاهترین زمان ممکن با حمایت‌های مالی دولت و بنیاد مستضعفان هر دو فاز باند رفت در منطقه ۲ آزادراه تهران–شمال تکمیل شود. یک آزادراه تهران–شمال به طول ۳۲ کیلومتر، اسفند ۹۸ به بهره‌برداری رسید، مسیر منطقه یک از بزرگراه همت پس از تقاطع آزادگان در کنار دره کن شروع می‌شود و در امتداد دره کن پس از گذشتن از حاشیه روستای سولقان به تدریج از منطقه کوهستانی توچال عبور کرده، سپس توسط تونل بلند تالون به طول ٤۸۵۰ متر این رشته‌کوه را قطع کرده و در دامنه‌های شمالی آن در منطقه دوآب شهرستانک قرار می‌گیرد و تا سه راهی شهرستانک در محور کرج–چالوس ادامه دارد.پس از عبور از منطقه یک، با توجه به تکمیل نشدن مناطق ۲ و ۳آزادراه، فعلاً در سه راهی شهرستانک خودروها وارد جاده موجود کرج–چالوس می‌شوند و سپس در ادامه جاده موجود، مسیر تا مرزن‌آباد ادامه می‌یابد و پس از آن خودروها می‌توانند وارد منطقه چهار آزادراه تهران–شمال شوند، این مسیر در نهایت با یک تقاطع غیر همسطح به کمربندی چالوس–تنکابن متصل می‌شود.قطعه چهارم آزادراه تهران–شمال حدفاصل سه‌راهی دشت نظیر مرزن‌آباد تا چالوس ۲۰کیلومتر طول دارد که دارای دو خط رفت و دو خط برگشت بوده و در قسمت‌های فراز، یک خط کندرو به مسیر اضافه شده است، این منطقه در دولت دهم تکمیل و افتتاح شد. مقرر است در ابتدا یک باند از منطقه ۲ آزادراه تهران – شمال که باند رفت است، ساخته شود و باند بازگشت آن هم همین جاده موجود کندوان باشد.منطقه ۳آزادراه تهران–شمال سخت ترین منطقه این آزادراه از نظر وضعیت جغرافیایی و توپوگرافی است، این منطقه حد فاصل پل زنگوله – سه راهی دشت نظیر و مرزن‌آباد به طول تقریبی ٤٦ کیلومتر است؛ مسیر دارای دو خط رفت و دو خط برگشت است و در قسمت‌های فراز یک خط کندرو به مسیر اضافه می‌شود؛ در این منطقه نیز هیچ‌گونه اقدامی در مورد عملیات اجرایی انجام نگرفته است، اما مطالعات اجرایی آن که به دلیل گذشت مدت‌زمان زیاد منقضی شده بود، به روز شده است؛ به گفته مسوولان در منطقه ۳ هنوز هیچ عملیات عمرانی انجام نشده است.

نگاه

کارکرد صندوق توسعه حمل و نقل

بانکداری تجاری یا حمایت از صنعت؟

در حالی که سالهاست خلأ یک نهاد مالی برای حمایت از توسعه زیرساخت ها و همچنین فعالیت‌های اقتصادی صنعت حمل و نقل احساس می شود، به نظر می رسد صندوق حمل و نقل می تواند راهبر این ایده باشد. به گزارش اقتصادسرآمداز مهر، تأسیس صندوق توسعه حمل و نقل طبق ماده ۱٦۲ قانون برنامه ۵ ساله پنجم قانونی شده است.این صندوق بعدها به ماده ٤۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های ۵ ساله هم افزوده و ماندگان آن دائمی شد.

بر اساس این قانون، منابع مالی صندوق توسعه حمل و نقل شامل دریافت بخشی از هزینه حمل جاده‌ای کالا بر اساس تن–کیلومتر یا سایر انواع پیمایش، ترانزیت کالا، بخشی از عوارض واردات کامیون‌های دست دوم اروپایی و زیر ۳ سال ساخت، کمک‌های دولت و دیگر منابع مالی است.

۵ مرداد ماه سال ۱۳۹۸، هیئت وزیران در نشستی با اساسنامه تدوین شده برای تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل کشور موافقت کرد و معاون اول رئیس جمهور، راه اندازی این صندوق را به وزرای راه و اقتصاد و رئیس سازمان برنامه و بودجه ابلاغ کرد.

بر اساس اساسنامه تصویب شده، هدف از تأسیس این صندوق که به صورت یک شرکت دولتی اداره می‌شود، هم تأمین مالی و توسعه بخش‌های زیربنایی کشور بوده و هم بخش خدمات حمل و نقل کالا و مسافر در نظر گرفته شده است؛ ضمن اینکه این صندوق می تواند از طریق بانک‌های عامل به متقاضیان سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیربنایی و خدماتی حمل و نقل اعم از کالا و مسافر تسهیلات اعطا کند.

از دیگر موارد مهم مذکور در این اساسنامه، تعیین سرمایه اولیه ۱۹ هزار میلیارد تومانی از سوی هیئت دولت است که تا کنون تنها ۲۰ میلیارد تومان بر اساس قانون بودجه سال ۹۸اختصاص یافته و ۵۰۰ میلیارد تومان نیز در قانون بودجه ۱٤۰۰ برای صندوق حمل و نقل در نظر گرفته شده است که هنوز با گذشت ۲ ماه و نیم از سال جاری، رقمی به این صندوق تخصیص نیافته است.

۲۸ مهر ماه سال گذشته، محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی بالاخره پس از مدت‌ها از ابلاغ آئین نامه و اساسنامه صندوق توسعه حمل و نقل که به تأیید شورای نگهبان هم رسیده بود، داوود دانش جعفری وزیر اقتصاد دولت نهم را به عنوان مشاور خود و رئیس راه اندازی صندوق توسعه حمل و نقل کشور منصوب کرد.

هفته گذشته (۳ خرداد ۱٤۰۰) نیز دانش جعفری از سوی وزیر راه به عنوان رئیس هیئت عامل این صندوق منصوب شد؛ اسلامی در همان حکم، دیگر اعضای هیئت عامل را هم انتخاب و منصوب کرد.

این صندوق بر اساس بند ۱ ماده ٤۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵ و به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده و بناست علاوه بر تشویق به سرمایه گذاری در حوزه حمل و نقل، از شرکت‌های دانش بنیان در این حوزه نیز حمایت کرده و به علاوه در بیمه سرمایه گذاری‌های حوزه حمل و نقل نیز ورود کند.در اساسنامه این صندوق با ایجاد لیزینگ دولتی در خصوص فروش اقساطی ناوگان حمل و نقل در همه شقوق آن موافقت شده است.

سرمایه اولیه این صندوق در بدو تأسیس ۱۹ هزار میلیارد تومان اعلام شده و تأمین اعتبار این مبلغ از محل بودجه سنواتی و دارایی‌های دولت که در اختیار وزارت راه و شهرسازی و دستگاه‌های تابعه قرار دارد، صورت خواهد پذیرفت.در همین راستا، سوم خردادماه سال جاری، محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی طی حکمی داوود دانش جعفری را به عنوان عضو و رئیس هیئت عامل صندوق توسعه حمل و نقل کشور به مدت سه سال منصوب کرد.همچنین، ابراهیم محمدی و سبحان نظری طی احکام جداگانه‌ای به عنوان دو عضو دیگر هیئت عامل این صندوق منصوب شدند.

مطابق با این احکام، لازم است اعضای هیئت عامل با هدف راه اندازی این صندوق که از اهمیت فوق العاده‌ای برای توسعه پایدار و بهره‌وری حمل و نقل برخوردار است، نسبت به تدوین ساختار تشکیلاتی و آئین نامه‌های مالی، استخدامی، اداری و معاملاتی صندوق (موضوع بند ت ماده ٦ اساسنامه) و بسترسازی جهت تجهیز منابع مالی پیش بینی شده در جزو ٤ ماده ٤۸ قانون احکام برنامه‌های توسعه کشور اقدام کنند.

مطابق با اساسنامه، موضوع فعالیت این صندوق شامل مواردی همچون مشارکت و حمایت و تشویق در تأمین مالی و سرمایه گذاری در ساخت و تجهیز زیرساخت‌های شبکه و ناوگان حمل و نقل کشور، اعطای تسهیلات به متقاضیان سرمایه گذاری در این حوزه، بررسی بازار فنی و اقتصادی پروژه‌های پیشنهاد شده، حمایت و تشویق صنایع و شرکت‌های دانش بنیان حوزه حمل و نقل، بیمه سرمایه گذاری در این بخش، ارائه خدمات لیزینگ و فروش اقساطی و مشارکت در شرکت پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل خواهد بود.

داشتن یک بانک اختصاصی در صنعت حمل‌ونقل کشور، از آن طرح‌هایی است که سال‌ها گاه‌وبیگاه از آن سخن رفته است.

بانکی که قرار بود همه گردش مالی صنعت حمل‌ونقل کشور را تجمیع و متمرکز کند.

این در حال است که گردش مالی صنعت حمل و نقل، رقم چشمگیری است اما به دلیل وجود نگاه بعضاً سیاست‌زده و عدم توجه کافی به آن، همواره در حاشیه مانده و هرگز نتوانسته تصویری واقعی از اهمیت خود را ارائه کند.در حالی که صنعت حمل و نقل در دنیا، سهم بعضاً تا ۳۰درصدی (یک سوم) از توسعه ناخالص داخلی در برخی کشورها از جمله آلمان و در سال‌های اخیر در ترکیه دارد، سهم این صنعت از جی دی پی کشورمان ناچیز و کمتر از ۹ درصد است.