

# اقتصاد سرآمد

شنبه ۱۷ مهر ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۲۹

### باز گشایی مرز ایران - پاکستان برای رفت و آمد دانشجویان و تاجار

منابع پاکستانی گزارش داده که مرز ایران-پاکستان در نقتان برای رفت و آمد تاجار و دانشجویان باز گشایی شده است. به گزارش اقتصادسرآمد از روزنامه پاکستانی اکسپرس تریبون، ممنوعیت تردد از گذرگاه مرزی پاکستان-ایران در نقتان روز یکشنبه لغو شده است و تاجار، دانشجویان و رانندگان کامیون پاکستانی اجازه سفر به ایران را پیدا کرده‌اند.طبق گفته منابع مطلع، اداره کنترل مهاجرت پاکستان، موسوم به آژانس تحقیقات فدرال (FIA) نیز روند منظم مهاجرت را در مرز نقتان آغاز کرده است و اجازه می‌دهد شهروندان پاکستانی وارد ایران شوند.پیش‌تر، به دلیل ششمار رو به افزایش موارد ابتلا به بیماری همه گیر کرونا، مقامات ایرانی ورود شهروندان پاکستانی به ایران را در تاریخ ۲۹ ژوئن سال جاری ممنع کرده بودند. اگرچه در این مدت، تجارت ترانزیتی ایران و پاکستان برقرار بوده است. آن دسته از شهروندان پاکستانی که خواستار سفر به ایران با ویزای زبارتی و توریستی هستند، همچنان اجازه سفر به ایران را ندارند.

.....**کدام دسته از خبرنگاران واصحاب هنر مشمول مسکن دولتی خواهندشد؟** معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: اگر خبرنگار و هنرمندی قبل تر از امکانات دولتی برای خانه‌دار شدن استفاده کرده باشد و یا مالک خصوصی باشد نمی‌تواند مشمول تهاغنامه ساخت مسکن بین وزارت راه و وزارت ارشاد شود.به گزارش اقتصادسرآمد، محمودمحمودزاده درباره آخرین وضعیت مسکن خبرنگاران و اصحاب هنر و رسانه به خبرنگار اقتصادی ایرنا افزود: طبق تهاغنامه ای که در دولت قبلی با وزارت ارشاد منعقد شد، ساخت ۱۰ هزار واحد مسکنی برای اصحاب رسانه و هنر در دستور کار است.وی افزود: تاکنون حدود ۹ هزار نفر از سوی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به وزارت راه معرفی شده است و حدود هزار نفر دیگر بای مانده است. این افراد به پروژه های در حال احداث در سراسر کشور متصل می شوند و واحدهای در حال ساخت به عنوان مسکن ملی، شامل این افراد خواهد شد. وی تاکید کرد: کارمندان وزارت ارشاد مشمول این تهاغنامه نمی شوند.معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی گفت: این تلقی اشتباه وجود داشته که هر خبرنگار و هنر مندی شامل این طرح مسکنی می شود، در حالی که اینگونه نیست.محمودزاده توضیح داد: شرایط تهاغنامه ها به طور کلی یکی است؛ از جمله تهاغنامه بین وزارت راه و وزارت ارشاد هم راستا با شرایط عمومی است که همه متقاضیان باید داشته باشند. بنابراین واجد شرایط بودن متقاضی لازم است و اگر فرم واج افراد فرمز باشد نمی توانند در این طرح حضور داشته باشند.وی توضیح داد: تفاوت تهاغنامه ها تنها در این است که دستگاه های مربوطه کمک های ویژه تری را انجام می دهند تا مخاطبین با شرایط بهتری صاحب مسکن شوند ولی به معنای استثنا در واجد شرایط بودن به معنای قانونی آن نیست.معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: بر اساس این خبرنگار و هنرمندی قبل تر از امکانات دولتی اعم از تسهیلات دولتی و مسکن دولتی استفاده کرده باشند و یا مالک خصوصی باشند نمی تواند مشمول این تهاغنامه شود.محمودزاده گفت: هم چنین زنان مجرد به غیر از مجردان بالای ۳۵ سال خودسرپرست و سرپرست خانوار مشمول این طرح نمی شوند. سلباق سکونت ۵ ساله در شهر مورد تقاضا نیز در این طرح وجود دارد و هم چنین عدم وجود مالکیت خصوصی از دیگر شروط در معرفی خبرنگاران و اصحاب هنر به پروژه های در حال ساخت است.

.....**رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای آمار دقیقی از تعداد بازگشت زمینی زائران نمی توان ارائه کرد** رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای گفت: در روزهای گذشته حدود ۲۰ هزار نفر از زائران از مرزهای زمینی به کشور بازگشتند و با ۲۸۰۰ اتوبوس به مقاصد خود عزیمت کردند.به گزارش اقتصادسرآمد، داریوش امانی درباره جزئیات بازگشت زائران اظهار کرد: اگرچه نمی توان آمار دقیقی از تعداد زائرانی که از طریق مرزهای زمینی بازگشتند، ارائه کرد اما حدود ۲۰ هزار نفر از زائران اربعین حسین(ع) از پایانه‌های مرزی مهران و شلمچه وارد کشور شدند و با توجه به اینکه در سال‌های گذشته بیش از دو و نیم میلیون نفر از زائران ایرانی در مراسم اربعین شرکت می کردند، کار چندین ساعتی پیش روی ما نبود.وی با اشاره به اینکه غربالگری و اجرای پروتکل‌های بهداشتی و طبقه سازمان راهداری نیست، افزود: البته در هر دو پایانه مرزی وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی حضور داشت و همه پروتکل‌های بهداشتی از جمله غربالگری و گرفتن تست کرونا در صورت لزوم انجام شد. بنابراین برخی خبرها که در سایت‌ها و فضای مجازی درباره مثبت شدن تست کرونا یا بسیاری از زائران مطرح شده بود، صحت نداشت.رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای ادامه داد: از ابتدا در پایانه‌های مرزی مذکور مستقر شده بودیم و دائما بر فرآیند بازگشت زمینی زائران نظارت می کردیم تا مشکلی برای آنها به وجود نیاید البته با توجه به محدودیت‌های به وجود آمده برای مراسم اربعین امسال که ناشی از شیوع ویروس کرونا و اتفاق افتاده بود، نگرانی بابت بازگشت زائران از طریق مرزهای زمینی نداشتیم. امانی با اشاره به اینکه تعداد زیادی از زائران نیز با وسایل نقلیه شخصی خود از مرزها به منزل بازگشتند، گفت: بر اساس برنامه‌ریزی‌ها و پیش‌بینی‌های صورت گرفته حدود ۱۲۰۰۰ اتوبوس در مرز مهران زائران ایرانی را جابه‌جا کرد و در مرز شلمچه نیز ۸۰۰ دستگاه اتوبوس این کار را انجام داد و با توجه به نظارت‌های مستمر صورت گرفته هیچ مشکلی از نظر ترافیک و ترخ و پلیت اتوبوس‌ها نداشته‌یم چرا که قیمت مصوب بود و نمایندگان همه دستگاه‌های متولی و نظارتی مانند تعزیرات در این دو پایانه مرزی مستقر شده بودند.



### مشارکت ایران در تکمیل جاده تاتو ارمنستان

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور برای بررسی احداث جاده جدید در مسیر ایروان عازم ارمنستان شد.به گزارش اقتصادسرآمد، خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با هیات فنی و مهندسی برای تصمیم گیری در مشارکت ایران در ساخت جاده تاتو در ارمنستان، عازم این کشور شد.خادمی و هیات همراه توسط سفیر ایران در ارمنستان در فرودگاه ایروان مورد استقبال قرار گرفتند و به بحث و تبادل نظر در خصوص اهداف سفر و موضوعات مربوط به جلسات با طرف ارمنی و بررسی آخرین تحولات و اتفاقات منطقه پرداختند.کشور آذربایجان از حدود یک ماه گذشته مقررات سختگیرانه‌ای را نسبت به کامیون‌های ایرانی وضع کرده است. از مسیر حدود ۴۰۰ کیلومتری مرز نوردوز تا ایروان، آذربایجان بر کمتر از ۲۰ کیلومتر مسیر ادعای مالکیت دارد و اخیرا کامیون‌های ایرانی برای عبور از این ۲۰ کیلومتری با مشکلاتی از جمله پرداخت عوارض و مالیات مواجه شده‌اند.به همین دلیل هیات ایرانی به ارمنستان سفر کرده تا با مشارکت در تکمیل جاده تاتو، مسیر دیگری جایگزین جاده گوریس –قاپان کند. تکمیل جاده تاتو که تنها کمتر از ۱۵ کیلومتر از آن باقی مانده، به این معناست که ایران بدون نیاز به ورود به آذربایجان به ارمنستان می‌رسد و از آنجا به روسیه و اروپا متصل می‌شود.

### چرا باکو رانندگان ایرانی را زندانی کرد «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

# عوارض، بهانه زندانی شدن رانندگان ایرانی



**گروه راه و ساختمان** - ۲۴ شهریور امسال بود که رسانه‌های ارمنستان خبر دادند نیروهای مرزبانی جمهوری آذربایجان، دو راننده ایرانی حامل مواد سوختی را دستگیر کرده‌اند. این دو راننده در محور گوریس – قاپان در حال تردد بودند که نظامیان جمهوری آذربایجان آنها را به بهانه تجاوز به خاک این کشور بازداشت کردند. نزدیک به سه هفته از دستگیری رانندگان ایرانی در جمهوری آذربایجان می‌گذرد اما همچنان این کشور دو راننده ایرانی را در بازداشت نگه داشته و آن ها را به باکو منتقل کرده است.

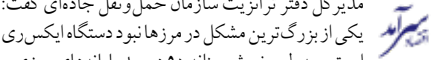
به سه هفته از دستگیری این رانندگان همچنان خبری از آزادی آن ها نیست. محمدجواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری به رسانه ها گفته است: این رانندگان هنوز آزاد نشده‌اند اما رایزنی‌های وزارت امور خارجه ایران برای آزادی آنها ادامه دارد اما طبق آخرین اطلاعاتی که در دست داریم این رانندگان به باکو منتقل شده‌اند. او ادعای جمهوری آذربایجان مبنی بر تجاوز دو راننده ایرانی به خاک این کشور را رد می‌کند و توضیح می‌دهد: آن‌ها مدعی هستند که این رانندگان در گذشته به منطقه قریباغ وارد شده‌اند. در حالی که مشخص نیست منظور آن ها از گذشته چه زمانی است؟ آیا منظور آن ها زمانی است که منطقه قریباغ در تسخیر ارمنستان بوده است یا این که منظور زمان دیگری است؟ اما آن چه که جمهوری آذربایجان درباره دستگیری این رانندگان و نوار مرزی ایران و ارمنستان مدعی می‌شود، بهانه‌های واهی است و منطق فنی و تجاری ندارد.

هدایتی اسد درباره ادعای الهام علی اف رئیس جمهور آذربایجان مبنی بر ورود غیرقانونی رانندگان ایرانی به منطقه قریباغ هم توضیح می‌دهد و می‌گوید: هیچ زمانی کامیون‌های ایرانی به منطقه قریباغ ورود غیرقانونی نداشته‌اند و در زمانی که این منطقه در تسخیر ارمنستان بود، مواردی پیش می‌آمد که راننده ایرانی کالایی را به ارمنستان حمل کرده است و از آنجا در گمرک ارمنستان تشخیص داده‌اند که تخلیه بار کامیون ایرانی و حمل مجدد آن با کامیون ارمنی صرفه اقتصادی ندارد و بنابراین به کامیون ایرانی گفته‌اند که بار را ۱۰۰ کیلومتر آن طرف تر تخلیه کند.

**چرا باکو رانندگان ایرانی را زندانی کرد؟** سیدعلی رستمی کارشناس ترانزیت و امور بین‌الملل اما درباره وضع عوارض از سوی باکو برای تردد کامیون‌های ایرانی به اقتصادسرآمد، می‌گوید: وضع عوارض برای تردد زمینی بر اساس مفاد موافقت‌نامه‌هایی است که در دو کشور به تصویب مجالس می‌رسد و ممکن است بر اساس این موافقت‌نامه‌ها دو کشور تهاقم کنند که رانندگان هر دو ملیت معاف از عوارض و مالیات باشند اما مالیاتی را به عنوان عوارض و مالیات بپردازند که رقم آن بر اساس فاکتورهای متعددی

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان حمل و نقل جادهای

### ۵۰ درصد گمرکات مرزی ایکس‌ری ندارند



مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان حمل و نقل جادهای گفت: یکی از بزرگ‌ترین مشکل در مرزها نبود دستگاه ایکس‌ری به طور خوش بینانه ۵۰ درصد پایانه‌های مرزی و گمرکات ایران از این تجهیزات برخوردار نیستند و مابقی هم تکنولوژی قدیمی و فرسوده دارند.به گزارش اقتصادسرآمد، جواد هدایتی با اشاره به مشکل نبود دستگاه ایکس‌ری به روز در پایانه‌های مرزی و گمرکات کشور اظهار داشت: متأسفانه در بسیاری از گمرکات و پایانه‌های مرزی تجهیزات ایکس‌ری موجود نیست و مرزهای هم که مجهز به ایکس‌ری هستند، تکنولوژی آنها قدیمی و ضعیف است و بسته به نوع جاسازی مواد، ممکن است وجود آن را در نمونه تشخیص ندهند.هدایت گفت: بنابراین یکی از بزرگ‌ترین مشکل در مرزها نبود دستگاه ایکس‌ری است و به طور خوشبینانه ۵۰ درصد پایانه‌های مرزی و گمرکات ایران از این تجهیزات برخوردارند و مابقی هم تکنولوژی قدیمی و فرسوده دارند.وی با تاکید بر اینکه از سوی دیگر تجهیزات مرزی و ایکس‌ری کشورهای همسایه بسیار پیشرفته است و محموله‌های مواد مخدر و غیرمجاز به راحتی شناسایی می‌شوند، ادامه داد: این مشکل بزرگی برای کشورمان است چراکه این اتفاقات علاوه بر اینکه یک اقدام ناپسند است و بدنامی برای تاجار و رانندگان در پی دارد، از سوی دیگر باعث شده کشورها همواره بهانه‌ای برای بررسی و تقویت بار ناوگان ایرانی داشته باشند.هدایتی گفت: اخیرا در مرز بازرگان با فعالان بخش حمل و نقل جلسه‌ای داشتیم که این افراد از این اتفاق بسیار گلهمند بودند و می‌گفتند به بهانه بحث قاچاق ۵۰ درصد کامیون‌های ایرانی تخلیه و بارگیری مجدد می‌شود یعنی یکبار خالی و بعد از بررسی به بهانه احتمال حمل مواد، دوباره چیدمان می‌شوند که در این بین کالاهای کیفیت اولیه خود را از دست می‌دهند و بسته بندی آنها از بین می‌رود و مشتری دیگر این کالا را خریداری نمی‌کند. وی با بیان اینکه از این موضوع بسیار متضرر می‌شویم، ادامه داد: رقابت محصولات ایرانی از این بهانه استفاده می‌کنند و با توجه به اینکه متأسفانه در برخی موارد تجربه کشف مواد از ناوگان ایرانی در آن سوی مرز وجود داشته با همین بهانه‌ها ناوگان ایرانی تخلیه و بارگیری مجدد می‌شوند و مازمت رقابتی را از دست می‌دهیم. مدیرکل ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای همچنین درباره دلیل بازداشت دو راننده ایرانی که گفته می‌شود عدای به آنها اتهام قاچاق مواد مخدر زده‌اند، اظهار داشت: بازداشت شدن این دو راننده هیچ ارتباطی به کشف محموله قاچاق ندارد و این اتهامات متوجه آنها نیست. آذربایجان با این ادعا این دو راننده ایرانی را بازداشت کرده‌است که قبلا مشخص نیست این قبلا به چه تاریخی برمی گردد) رانندگان ایرانی وارد قریباغ شدند و محموله جابه جا کردند.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور برای بررسی احداث جاده جدید در مسیر ایروان عازم ارمنستان شد.به گزارش اقتصادسرآمد، خیرالله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با هیات فنی و مهندسی برای تصمیم گیری در مشارکت ایران در ساخت جاده تاتو در ارمنستان، عازم این کشور شد.خادمی و هیات همراه توسط سفیر ایران در ارمنستان در فرودگاه ایروان مورد استقبال قرار گرفتند و به بحث و تبادل نظر در خصوص اهداف سفر و موضوعات مربوط به جلسات با طرف ارمنی و بررسی آخرین تحولات و اتفاقات منطقه پرداختند.کشور آذربایجان از حدود یک ماه گذشته مقررات سختگیرانه‌ای را نسبت به کامیون‌های ایرانی وضع کرده است. از مسیر حدود ۴۰۰ کیلومتری مرز نوردوز تا ایروان، آذربایجان بر کمتر از ۲۰ کیلومتر مسیر ادعای مالکیت دارد و اخیرا کامیون‌های ایرانی برای عبور از این ۲۰ کیلومتری با مشکلاتی از جمله پرداخت عوارض و مالیات مواجه شده‌اند.به همین دلیل هیات ایرانی به ارمنستان سفر کرده تا با مشارکت در تکمیل جاده تاتو، مسیر دیگری جایگزین جاده گوریس –قاپان کند. تکمیل جاده تاتو که تنها کمتر از ۱۵ کیلومتر از آن باقی مانده، به این معناست که ایران بدون نیاز به ورود به آذربایجان به ارمنستان می‌رسد و از آنجا به روسیه و اروپا متصل می‌شود.

.....

مشخص شود و نخست‌وزیر ارمنستان به صورت تلویحی پذیرفته است که کریدوری از جمهوری آذربایجان به نخجوان اختصاص دهد اما از نظر رژیم حقوقی و بین‌المللسی این مرزها به صورت دقیق مشخص نشده و از مجاری دیپلماتیک به ایران و سایر کشورها اعلام نشده است، بنابراین این که جمهوری آذربایجان می‌خواهد خارج از عرف دیپلماتیک و بین‌المللسی بابت آن کریدور از رانندگان ایرانی عوارض دریافت کند، رفتاری غیردوستانه و غیر حرفه‌ای است.

بنابراین چنانچه، جمهوری آذربایجان بنا دارد از رانندگان ایرانی عوارض دریافت کند باید این موضوع را چند ماه قبل به ایران اعلام کند و تصمیمات یک شبه بگیرد، چرا که رانندگان و تاجار ایرانی قراردادهای تجاری با شریک خارجی بسته‌اند و باید از قبل در جریان این مسایل باشند.

بنابراین رفتار جمهوری آذربایجان با رانندگان ایرانی اصولی و درست نبوده است.

تعیین می‌شود. مثلا نوع کامیون، تناژ، مدت اقامت در آن کشور، نوع کالا از جمله مواردی هستند که در تعیین میزان این عوارض اثر گذار هستند. در حال حاضر جمهوری آذربایجان اعلام کرده که تصمیم دارد از رانندگان ایرانی عوارض دریافت کند اما برای گرفتن این عوارض نکاتی مورد انتقاد ایران است.

او ادامه داد: در مواردی که بار کامیون ایرانی قیر بوده است و تخلیه و بارگیری مجدد آن برای مسافتی کوتاه توجیه منطقی و اقتصادی نداشته است. بنابراین این ترده‌ها با اطلاع دولت ارمنستان و طرف‌های ارمنی بوده و این که آن زمان منطقه قریباغ در تسخیر ارمنستان بوده است، ارتباطی با قانون‌شکنی کامیون‌های ایرانی ندارد.

**وضعیت تردد از مرز ایران و ارمنستان چه شد؟** سیدعلی رستمی کارشناس ترانزیت و امور بین‌الملل اما درباره وضع عوارض از سوی باکو برای تردد کامیون‌های ایرانی به اقتصادسرآمد، می‌گوید: وضع عوارض برای تردد زمینی بر اساس مفاد موافقت‌نامه‌هایی است که در دو کشور به تصویب مجالس می‌رسد و ممکن است بر اساس این موافقت‌نامه‌ها دو کشور تهاقم کنند که رانندگان هر دو ملیت معاف از عوارض و مالیات باشند اما مالیاتی را به عنوان عوارض و مالیات بپردازند که رقم آن بر اساس فاکتورهای متعددی

### برگزیده

رئیس اتحادیه املاک:

### نماینده گرفته‌شدن تخلفات برخی نامزدها در تهران تردید در سلامت انتخابات نظام مهندسی ساختمان



انتشار فهرست نهایی نامزدهای تایید صلاحیت شده در هیمن استان، یکی مصداق بارز بی‌کفایتی در انتخابات نظام مهندسی تهران، سلامت این انتخابات را با ابهام مواجه کرده و به نظر می‌رسد تخلفات برخی از نامزدها در روند بررسی صلاحیت‌ها نادیده گرفته شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، انتخابات نظام مهندسی ساختمان در استان‌های کشور با حواشی متفاوت مواجه شده‌است، در این بین یکی از بیشترین حواشی طرح شده پرمون برگزاری انتخابات مرتبط با نظام مهندسی استان تهران بود.بر همین اساس، پس از ثبت نام متقاضیان شرکت در انتخابات هیئت مدیره نظام مهندسی استان تهران، اخبار حاکی از رد صلاحیت گسترده نامزدها به خصوص اعضای فعلی هیئت مدیره نظام مهندسی ساختمان استان تهران بود.

در همین راستا، علی محمد عبیدی قهرودی، رئیس دستگاه نظارت بر انتخابات نظام مهندسی ساختمان در مصاحبه‌ای به تاریخ ۱۵ شهریور سال ۱۴۰۰ از رد صلاحیت ۱۵ نفر از اعضای فعلی هیئت مدیره سازمان نظام مهندسی استان تهران خبر داده بود. به گزارش فارس، یکی از دلایل رد صلاحیت گسترده اعضای هیئت مدیره سازمان نظام مهندسی استان تهران مرتبط با بخشنامه تعارض منافع بود که پیش از ثبت نام نامزدها، توسط وزیر راه و شهرسازی سابق صادر شده و رستم قاسمی به عنوان وزیر جدید راه و شهرسازی بر اجرای آن تاکید کرد.بر اساس متن بخش‌نامه صادر شده، افراد دارای تعارض منافع، حائز شرایط برای داوطلبی جهت عضویت در هیئت مدیره سازمان نظام مهندسی ساختمان استان نیستند و هیئت اجرایی دستگاه‌های نظارت موظفند این موضوع را در زمان احراز صلاحیت این افراد لحاظ کنند. در شرایطی که جامعه مهندسی حوزه ساختمان کشور به رعایت قانون در بررسی صلاحیت نامزدهای انتخابات نظام مهندسی دلگرم شده بود، انتشار فهرست نهایی نامزدهای تایید صلاحیت شده برگزاری انتخابات را با چالش جدی مواجه کرد.بر این اساس بررسی فهرست نهایی نامزدهای تایید صلاحیت‌شده بیانگر آن است که تنها ۲ نفر از اعضای هیئت مدیره فعلی سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران در صلاحیت‌شده و یک نفر نیز از انتخابات‌انصراف داده است.

این در حالیست که بر اساس اظهارنظرهای موجود، به نظر می‌رسد، در انتخابات نظام مهندسی تهران ۱۳ نفر از اعضای هیئت مدیره فعلی نظام مهندسی تهران به استناد احکام تعارض منافع رد صلاحیت شده‌اند اما این مسئله نادیده گرفته شده و احکام ابلاغ نشده است.

### وام جدید مسکن پوست خربزه‌ای زیر پای دولت است



یک کارشناس مسکن با بیان اینکه طی ۱۰ تا ۱۵ سال آینده به تولید ۲۰ میلیون واحد مسکنی در کشور نیاز داریم گفت: افزایش وام خرید مسکن که اخیرا مصوب شده پوست خربزه‌ای زیر پای دولت است که به تحریک تقاضا و تورم مسکن می‌انجامد و باید هرچه زودتر متوقف شود.

به گزارش اقتصادسرآمد از ایسنا، مقداد همتی –مشاور علی‌نیکزاد وزیر راه و شهرسازی دولت دهم– در نشست بررسی برنامه و راهکارهای دولت در حوزه مسکن که توسط بسیج دانشجویی دانشگاه امام صادق علیه السلام برگزار شد اظهار کرد: اگر از هر کسی پرسید مهم‌ترین وعده‌ی آقای رییسی چه‌بود؟ می‌گوید بحث یک میلیون واحد مسکنی. آقای رییسی هم آقای قاسمی را به عنوان وزیر راه و شهرسازی انتخاب کرد تا جدیت خودشان را در این مسئله نشان دهد. وی افزود: تعداد واحدهای مسکنی کشور از تعداد خانوار بیشتر است. اما اگر ۲ میلیون واحد مسکنی خالی از سکنه را از این سیستم جداکنیم و نقش پراکندگی واحدهای مسکنی در کشور را در نظر بگیریم دقیقاً ۲ میلیون واحد مسکنی در غیر فرسوده‌فعلی را اضافه کنیم، مجموعه‌ای توان تخمین زد که طی ۱۰ تا ۱۵ سال ۲۰ میلیون واحد مسکنی نیاز خواهیم بود.این کارشناس مسکن واحد مسکنی فرسوده که باید احیا شوند و نرخ استهلاک واحدهای مسکنی تأکید کرد: با توجه به این ۲۰۰ میلیون واحد مسکنی به نظر می‌رسد حتی اگر در سال یک میلیون واحد هم ساخته شود باز هم کم است و اگر به سیاستهای افزایش جمعیت‌مقام معظم رهبری نیز توجه شود هر فردی متوجه خواهد شد برای سال– های آتی به حداقل سالی ۲ میلیون واحد مسکنی نیاز خواهد بود.

همتی با بیان اینکه قرار نیست تمام یک میلیون واحد را دولت بسازد گفت: ۳۰۰ هزار واحد را خود مردم سالانه می‌سازند. ۲۰۰ هزار واحد تسهیلات برای بازسازی بافت فرسوده نیاز خواهد بود. ۲۰۰ هزار واحد هم طبق قانون باید در روستاها ساخته شود که شامل احیا و نوسازی و بازسازی آنها می‌شود و در نتیجه مسکن حمایتی که دولت باید آن را بسازد حدود ۲۵۰ هزار واحد خواهد بود. پس در حمایت از طرف عرضه شکی نیست اما به اندازه یک میلیون واحد امکان پذیر نخواهد بود.

مشاور وزیر راه و شهرسازی دولت دهم، حذف سودآوری از بازار مسکن را ضروری دانست و گفت: با توجه به شرایطی که بازار مسکن دارد اگر تنظیم‌گری در این بازار صورت نگیرد افزایش عرضه بی‌اثر خواهد ماند. پس یک قانون جامع مالیاتی نیز در این زمینه لازم خواهد بود که مشتمل بر مالیاتهای مرسوم در دنیا در این بازار است. مثل مالیات بر خانههای خالی، مالیات بر خانههای لوکس، مالیات بر بر خانههای دوم و بیشتر، مالیات بر افزایش ارزش زمین (LVT) و مالیات بر عایدی سرمایه یعنی افزایش مازاد بر تورم (CGT). پس دو بارو در بازار مسکن نیاز است؛ یکی برای افزایش عرضه بازار و دیگری برای تنظیم‌گری.

وی در پاسخ ابهامات تأمین طرح و اثرات سوء آن بیان کرد: در زمانی که مسکن مهر انجام می‌شد توسط خط اعتباری بانک مرکزی تأمین مالی شد و اگر بر اساس معنی تورم قضیه تحلیل شود مشخص خواهد شد که این مسئله منجر به تورم نشده. تورم یعنی زمانی که مازا د تقاضا در بازاری شکل بگیرد که نهایت قیمت‌ها افزایش پیدا خواهد کرد. پس این موضوع واضح خواهد بود که اجرای مسکن مهر منجر به تورم نشد؛ زیرا توان تولید مصالح هم افزایش یافته بود و نیروی کار بیکار در این پروژه استفاده شد مصفا بر اینکه جنس افزایش پایه پولی نه از جنس افزایش هزینه‌های جاری بلکه از جنس افزایش تولید بوده.به گفته همتی، اگر افزایش پایه پولی با تولید همراه باشد با کمترین تورم همراه خواهد بود. اشکال مسکن مهر این بود که با سیاستهای مالیاتی همراه نشد. در رابطه با برنامه‌ی فعلی می‌توان گفت سیاست گذار قرار نیست برای تأمین مالی سرآغ افزایش پایه پولی برود بلکه فقط سهم ۲۵ درصدی مسکن از اعتبارات بانکی را طلب می‌کند. توان وام‌دهی بانک‌ها ۱۲۰۰ هزار میلیارد تومان است که ربع این رقم می‌شود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان و برای تأمین مالی طرح کافی است.

این کارشناس مسکن با اشاره به اینکه بانک‌ها عمده تسهیلات را در حوزه‌ای مسکن، صنعت، خدمات و کشاورزی می‌دهند گفت: طی سالهای گذشته سهم مسکن از تسهیلات بانکی کمتر از ۵ درصد بوده است. ۲۵ درصد بخش مسکن معادل ۳۰۰ هزار میلیارد در بدهند منابع لازم برای تسهیلات مسکن تأمین خواهد شد. فقط یک مشکل خواهد داشت و آن هم بازپرداخت وام خواهد بود که شاید در توان متقاضی وام نباشد که پیشنهاد شده از روش پلکانی استفاده شود یعنی سال اول ۲ میلیون تومان سال دوم ۲.۵ میلیون تومان و بعد از آن ماهیانه مبلغی که افزایش پیدا می‌کند از آنها گرفته شود. در این صورت به کسی فشار نخواهد آمد و اقرا معادل همان مبلغی که برای اجاره پرداخت می‌کردند را می‌پردازند و صاحب خانه می‌شوند.وی گفت: سیاست مسکن حائیتی شامل دو رکن اصلی است؛ یکی مصرف بی‌ارایگان یا در قالب باقاعده ۹۹ ساله، دوم تسهیلات بلند مدت. قسمتی از آورده را هم خود متقاضی می‌آورد. دهک‌های ۸ تا ۱۰ مخاطب این طرح نیستند، دهک‌های ۵ تا ۷ تسهیلاتی دریافت می‌کنند تا خودشان خانه بسازند یا نوسازی کنند. افرادی هم در دهک‌های ۶ تا ۸ هر چند تسهیلاتی دریافت نمی‌کنند بهیوش‌اشی دارند باید به آنها هم زمین داد و به تسهیلات. همتی تصریح کرد: دهک‌های ۱ تا ۷ تحت حمایت کمیته امداد، سازمان بهزیستی و ... هستند و بعضاً فقط توان تأمین نان شب شان را دارند. به اینها باید زمین و تسهیلات داد و نیز قسمتی با کل آورده آنها را دولت بدهد. مثلا اگر قرار باشد یک خانه ۸۰ متری که حداقل متری ۵ میلیون تومان هزینه دارد ساخته شود، ۴۰۰ میلیون تومان هزینه خواهد داشت که تا ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان باید آورده شود. فرد بایدش ۱۳ تا ۱۷ دهک (۱۰۰ تا ۱۵۰ آورده ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را دولت می‌دهد، ۳۰ تا ۳۵۰ میلیون هم باید تسهیلات بلند مدت توسط بانک‌ها داده‌شود و زمین هم که رایگان است.

مشاور وزیر راه و شهرسازی دولت دهم با اشاره به دهک‌های ۵ تا ۷ نیز گفت: این دهک‌های تسهیلاتی هم بهیوش‌اشی دارند باید به آنها هم تسهیلات داد. فقط اینکه قبلا از تسهیلات دولتی و زمین دولتی استفاده نکرده باشند باید از سازمان ملی مسکن استعمال گرفته شود. آن چیزی که می‌ماند دهک‌های ۴ تا ۸ هستند که قرار است از زمین دولتی و تسهیلات استفاده کنند، یکی باید بحث سکونتشان در آن محل مشخص شود که می‌توان از مدرسه فرزندان یا از سابقه بیمه محل کار استعلام شود یا اگر آنها مستاجر بوده نیز می‌توان این مسئله را بررسی کرد. این کارشناس مسکن درباره حالت مطلوب برای تأمین زیر ساخت‌ها مثل زمین تصریح کرد: باید از سیاست‌های توسعه‌ای افقی استفاده شود. لندن جمعیتی برابر تهران دارد در حالی که وسعتش دو برابر تهران است با اینکه شهرهای زنجیره‌ای در دیگر نقاط جهان نیز وجود دارد. مثلا شهرهای شرقی آمریکا به هم چسبیده است و در نهایت به نظر می‌رسد بهترین مدل، ساخت خانه‌های ویلایی و دو طبقه است. هزینه‌ی زیرساخت هم آن‌طور که محاسبه شده بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون مصرف برق، آب و گاز را کنترل کرد ولی تشعب‌هایی به این مصرف کننده‌ها رساند. در کل اگر ۳۰۰ متر برای هر خانه با ۱۲۰ متر زیربنا در نظر گرفته شود این طرح به راحتی قابل اجرا خواهد بود.همتی در خصوص سیاست‌های مناسب طرف تقاضا و ویژگی‌های آن خاطر نشان کرد: ابتدا خوب است ذکر شود این وام که جدید اعلام کردند، رسماً پوست خربزه‌ای است زیرا پای دولت و وزارت راه و شهرسازی. تا زمانی که عرضه افزایش پیدا نکرده، تحریک تقاضا با کمک وام خرید منجر به افزایش تورم می‌شود. در زمان مسکن مهر هم این اشکال وجود داشت و قبل آن وام‌های ۱۲ میلیونی خرید مسکن داده شد که منجر به افزایش قیمت شد در آن دوره شد، لذا این کار استباهی است که باید جاده زودتر متوقف شود.