

## اخبار



## انقصاد ۵۵ هزار میلیارد تومان قرارداد برای توسعه اقتصاد دریا

وزیر راه و شهرسازی از انعقاد ۵۵ هزار میلیارد تومان تفاهمنامه و قرارداد برای توسعه اقتصاد دریا و سرمایه‌گذاری بندری در ایران طی برگزاری همایش توسعه دریامحور و روز ملی حمل‌ونقل دریایی و بندری خبرداد.

مهرداد بذریاش با اشاره به همایش توسعه دریامحور و گرامیداشت روز ملی حمل‌ونقل دریایی و بندری اظهار داشت: با وجود قرار داشتن در کریدورهای شمال- جنوب و شرق به غرب، اگر اقتصاد ریلی و جاده‌ای کشور به دریا منتهی نشود کار ما به نتیجه مطلوب نمی‌رسد.

بذریاش با اشاره به تعریف کلان پروژه «ایران راه» گفت: ذیل آن پروژه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری برای رفع گره‌های ترافیکی تعریف شده است. هم اکنون گمرک سبز و ترانزیت یکسره در دستور کار ماست و در مذاکرات با کشورهای دیگر، در مورد رفع موانع و اختلال‌ها صحبت می‌کنیم که نشان می‌دهد در زیرساخت‌ها این مسائل دیده شده است. وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: در حوزه اقتصاد دریا پس از ابلاغ رهبری کمیته ویژه‌ای تشکیل دادیم و با هماهنگی کمیسیون عمران مجلس کار را جلو بردیم. به طوری که همایش امروز به نوعی فراخوان برای حضور بخش خصوصی محسوب می‌شود که منجر به امضای ۵۵ هزار میلیارد تومان تفاهمنامه و قرارداد برای توسعه اقتصاد دریا و سرمایه‌گذاری بندری در ایران شد.

وی افزود: در همین راستا قرارداد ساخت ۵۰ شناور منعقد و کار آن آغاز شده است. وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: به‌دنبال ایجاد شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل و کشتیرانی هستیم تا بتوانیم جا به جایی بار و کالا در منطقه را انجام دهیم. در همین راستا در جلسات مختلف به‌دنبال این هستیم که نهادهای بزرگ کشور را مجاب کنیم با ایجاد کنسرسیوم به شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل بین‌المللی تبدیل شوند.

بذریاش خاطر نشان کرد: بار اساسی در حوزه اقتصاد دریا بر دوش سازمان بنادر و دریانوردی و پیشانی کار ما در این سازمان است.

## دریافت عوارض جاده‌ای و بزرگراهی منتفی شد

معاون راهداری سازمان راهداری با بیان اینکه برای نگهداری جاده‌ها روش‌های مختلف تأمین مالی وجود دارد، گفت: فعلاً در آزادراه‌ها عوارض دریافت می‌کنیم.

رضا اکبری اظهار کرد: مخارج نگهداری جاده‌های کشور باید تأمین شود تا در وضعیت مناسب قرار داشته باشند.

وی ادامه داد: در کشورهای دیگر روش‌های مختلفی برای تأمین منابع پایدار استفاده می‌کنند که شامل عوارض سوخت، جاده و خودرو است. وی با بیان اینکه این مسأله چیزی نیست که تازه کشف شده باشد، افزود: پیشنهادهایی برای دریافت عوارض از جاده‌ها و بزرگراه‌ها مطرح شده که شرایط آن فراهم نشده است. اکبری تأکید کرد: فعلاً فقط در آزادراه‌ها عوارض دریافت می‌شود.



# ساماندهی بازار مسکن و اجاره با ابزارهای حمایتی

## متقاضیان کم برخوردار خرید و اجاره مسکن با دریافت تسهیلات کم بهره، حمایت مالی می‌شوند

### گزارش

کالاهاست. این شکاف تورمی زمینه را برای افزایش دلالی و سودجویی در بازار مسکن فراهم کرده است که البته برنامه اجرای دریافت مالیات از واحدهای خالی سعی دارد این تمایل به سودگری در بازار مسکن را کاهش دهد.

همزمان با اجرای سیاست ثبات اقتصادی و تثبیت بازارها، رشد قیمت در بازار مسکن متوقف شده است. گزارش میدانی از معاملات مسکن در شهرهای مختلف بخصوص در شهر تهران از عرضه واحدها با تخفیف قیمت حکایت دارد و رشد قیمتی در این بازار نداریم. همزمان، برای حمایت از دهک‌های کم برخوردار، دولت ابزارهایی مانند پرداخت تسهیلات را تصویب کرده است. با موافقت دولت مبلغ در نظر گرفته شده برای تسهیلات ودیعه مسکن از ۴۰ هزار میلیارد تومان به ۸۰ هزار میلیارد تومان افزایش یافت. بر این اساس آنتور که علی بهادری جهومی سخنگوی دولت اعلام کرده، برای حفظ ثنوان مالی مستأجران، شورای پول و اعتبار با افزایش دوبرابر وام ودیعه مسکن موافقت کرده است. بر این اساس، برای حمایت از اجاره‌بهای مسکن،

وام ودیعه مسکن در تهران ودیعه مسکن از ۱۰ میلیون تومان به ۲۰ میلیون تومان افزایش یافت و در سایر مراکز استان‌ها هم بیش از دوبرابر شده و در شهرهای بزرگ وام ودیعه از ۷۰ به ۱۵۰ و در سایر شهرها از ۴۰ به ۱۰۰ میلیون تومان افزایش یافته و به این ترتیب می‌توان گفت در برخی شهرها وام ودیعه بیش از دوبرابر شده است. همزمان با افزایش وام ودیعه در شهرها، برای نخستین بار پرداخت این تسهیلات حمایتی در روستاها نیز تصویب شد و وام ودیعه مسکن به روستاییان به میزان ۴۰ میلیون تومان اختصاص خواهد یافت. همچنین طبق مصوبه شورای پول و اعتبار سود وام نوسازی مسکن روستایی به ۵ درصد کاهش یافت و توافقاتی برای پلکانی شدن اقساط وام انجام شده است. بر اساس این مصوبه سقف فردی تسهیلات بهسازی و نوسازی مسکن روستایی و شهرهای زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت از ۲۰۰ میلیون به ۲۵۰ میلیون تومان افزایش پیدا کرد. نرخ سود این تسهیلات نیز ۵ درصد در نظر گرفته شده است تا منجر به رونق ساخت و ساز در مناطق روستایی و شهرهای کوچک شود. طی سال‌های

گذشته تعداد وام‌های روستایی همواره ۲۰۰ هزار فقره بوده که امسال به ۳۵۰ هزار فقره افزایش یافته‌است.

### ساخت ۳۰۰ هزار واحد مسکونی در محلات کم برخوردار

علاوه بر حمایت‌های مالی در قالب پرداخت تسهیلات، ساخت مسکن ارزان قیمت برای دهک‌های هدف نیز در برنامه نهضت ملی مسکن در نظر گرفته شده است و در این راستا تفاهمنامه ساخت ۳۰۰ هزار واحد مسکونی میان بنیاد مسکن و ستاد توانمندسازی محلات کم برخوردار امضا شده است. قرار است این ۳۰۰ هزار واحد متناسب با آورده متقاضیان در محلات کم برخوردار ساخته شود.

این طرح زیرمجموعه نهضت ملی مسکن است و برای خانه‌دار کردن متقاضیان در ۲۰۲۰ محله کم برخوردار در شهرها و روستاها در نظر گرفته شده است. در این باره رئیس ستاد توانمندسازی محلات کم برخوردار با اشاره به ثبت نام حدود ۶۶ هزار نفر در این طرح گفت: از این تعداد با بررسی فرم (ج) ۴۴ هزار نفر واجد شرایط شناخته شدند.



### تدبیری برای حمایت از دهک‌های کم برخوردار مسکن

تفاهمنامه ساخت ۳۰۰ هزار واحد مسکونی میان بنیاد مسکن و ستاد توانمندسازی محلات کم برخوردار امضا شده است. قرار است این ۳۰۰ هزار واحد متناسب با آورده متقاضیان در محلات کم برخوردار ساخته شود

عکس: ابوالفضل نسایی / ایران

متقاضیان در قالب «تعاونی‌های مصرف مسکن» ساماندهی می‌شوند و آورده متقاضیان واجد شرایط هم بین ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان است. هدف از این طرح علاوه بر خانه‌دار کردن متقاضیان، توانمندسازی محلات است.

### توانمندسازی متقاضیان نوسازی

برنامه دیگر دولت برای حمایت از اقشار کم برخوردار، پرداخت مشوق‌های مختلف به متقاضیان نوسازی واحدهای فرسوده است. به گفته محمد آیینی، معاون وزیر راه و شهرسازی، اکثر پروژه‌های مشارکتی در نوسازی بافت‌های فرسوده شروع شده در بافت‌های فرسوده با اعمال بسته تشویقی هم منافع مالکان و هم منافع عادلانه و متعارف برای سازندگان را تأمین می‌کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی ضمن دعوت از سازندگان، توسعه‌گران و سرمایه‌گذاران برای ورود به محلات فرسوده شهری، گفت: چنانچه مسکن در محلات هدف بازآفرینی شهری براساس رعایت مقررات ملی و کنترل ساختمان ساخته شود، حتی در زمان وقوع زلزله‌های با ریشتر بالا میزان تخریب و همچنین مرگ انسان‌ها به شدت کاهش می‌یابد. سیدمهدی هدایت، مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران نیز با بیان اینکه از زمان اجرای بسته تشویقی شهرسازانه در محلات هدف بازآفرینی شهر تهران شاهد جهش در صدور پروانه ساختمانی هستیم، گفت: با توجه به حمایت‌های دولت و شهرداری در حوزه بازآفرینی شهری، اگر ساکنین و مالکان در این رابطه کوتاهی کنند در واقع نشان‌دهنده این است که آنان برای حفظ جان خود و اطرافیان خودشان اهمیت و ارزشی قائل نیستند. در حال حاضر مالکان ۱۰۰ متر زمین در محدوده و محلات بافت فرسوده در صورت مشارکت با سازندگان و سرمایه‌گذاران ۱۵۰ الی ۲۰۰ مترمربع واحد نوسازی دریافت می‌کنند، دفاتر تسهیلگری در محلات هدف بازآفرینی شهری کلیه مشاوره‌های لازم در رابطه با نوسازی بناهای ناپایدار و معرفی سازندگان به مالکان را برعهده دارند. تخفیف عوارض ساخت‌وساز، صدور پروانه ساخت با صددرصد تخفیف و همچنین صدور مجوز انشعابات با قیمت کمتر بخشی از حمایت‌های دولت از ساکنان کم برخوردار بافت‌های فرسوده است. همچنین به متقاضیان نوسازی معادل ۵۵۰ میلیون تومان وام نهضت ملی مسکن پرداخت می‌شود که بخشی از آن با سود پایین است. توانمندسازی متقاضیان کم برخوردار در بازار مسکن، در کنار افزایش تولید و عرضه مسکن و ساماندهی بازار، حمایت از مردم در بازار مسکن در برابر افزایش قیمت رادر نظر دارد. فعالان حوزه مسکن معتقدند اجرای این برنامه‌ها توان مالی مردم برای خانه‌دار شدن را به تدریج افزایش می‌دهد هر چند هنوز فاصله قیمت در بازار مسکن با قدرت مالی مردم زیاد است.



### گزارش میدانی از معاملات مسکن در شهرهای مختلف بخصوص در شهر تهران از عرضه واحدها با تخفیف قیمت حکایت دارد و رشد قیمتی در این بازار نداریم. همزمان، برای حمایت از دهک‌های کم برخوردار، دولت ابزارهایی مانند پرداخت تسهیلات را تصویب کرده است

# توسعه کریدورهای حمل و نقل با ایجاد منافع مشترک با سایر کشورها

نقش آفرینی کند.

وی با تأکید بر تکمیل کریدورها بیان کرد: کریدورهای ترانزیتی زیرساخت کریدورهای لجستیک هستند مثل پارک و دهکده لجستیک که توزیع کالا را با ایجاد زیرساخت‌ها روان می‌کنند و کالای می‌توانند در انبار بمانند و به‌موقع توزیع شود، کریدورهای لجستیک، هم پایه کریدورهای تجاری هستند و آنها کریدورهای اقتصادی را تقویت می‌کنند. بنابراین همه دنیا به‌دنبال منافع مشترک از کریدورها در حوزه اقتصاد هستند چون می‌تواند اشتغال و درآمد ایجاد کند و وابستگی کشورهای دیگر را به آن کشور مؤثر در این طرح استفاده شده و ایجاد مراکز لجستیک نیز در دستور کار قرار گرفته است.

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت موضوع ترانزیت گفت: تمام مسئولان کشورهای دیگر در مذاکرات، همواره درباره ترانزیت صحبت به میان می‌آورند. در تعریف کلان پروژه ایران‌راه به این مسأله تأکید شده‌است که ایران قطور می‌تواند در کریدور شمال - جنوب

می‌کند. بنابراین در آینده قطب اصلی جذب تجارت به سمت کشورهای آسیای شرقی و آسیای مرکزی است و ایران هم در این مسیر قرار دارد. وی افزود: به همین دلیل لازم است زیرساخت‌های حمل و نقلی از جمله پروژه‌های ریلی رشت-آستارا، چابهار- زاهدان، یونسی-مشهد و کاسپین به رشت را تکمیل کنیم. دومین موضوع، مسأله نرم‌افزاری است با این هدف که پایانه‌ها تنها محلی برای عبور باشد و صف تشکیل نشود. موضوع سوم تجار ما هستند که باید در کشورهای مختلف این مسیرها را تبلیغ کنند، همچنین باید یک دیپلماسی قوی بین ما و کشورهای همسایه ایجاد شود که در کلان پروژه ایران راه نیز مطرح شده است و بر اساس آن کشورهای آسیای مرکزی می‌توانند ایران را در مسیر تجارت خود قرار دهند و در این مسیر ترانزیت ۵۰ میلیون تن هم به‌عنوان هدف پیش‌بینی شده‌است. افندی‌زاده ادامه داد: نکته آخر هم افزایش بین سازمان‌هاست که باید به‌صورت ملی نگاه کنند و نه بخشی. در هشت ماه نخست امسال ۲۸٫۲ درصد رشد ترانزیت داشتیم،

البته رشد ترانزیت جاده‌ای ۳۳ درصد بود زیرا ۹۰ درصد ترانزیت ما جاده است و سهم ترانزیت ریلی ما باید افزایش پیدا کند. معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به هوشمندسازی سیستم‌های حمل‌ونقل بیان کرد: بررسی‌ها حاکی از آن است که حتماً باید از سیستم‌های هوشمند بخصوص در حوزه ترانزیت استفاده شود. از این رویکی از توافقات گمرکات کشورهای این است که اسناد کاغذی حذف شوند و سپس اسناد حمل در سامانه کشورها مورد پذیرش قرار گیرند. به همین دلیل به توافق بین کشورهایان است.

افندی‌زاده ادامه داد: به این کار، مسیر سبز می‌گویند که پایانه تنها، محلی برای عبور باشد و نه توقف. هرچند توافق کشورها برای اینکه اسناد یکدیگر را قبول کنند زمانبر است، در ایران هم این کار تحت عنوان پروژه ایران‌راه ایجاد شده‌است و نخستین اقدام گمرک است که باید در همکاری با سازمان‌های مختلف درباره محموله شرایط را تسهیل کند و ستاد ترانزیت هم می‌تواند به این کار سرعت ببخشد.



وی قیمت روز یک اتوبوس را ۱۷ میلیارد تومان عنوان کرد و گفت: سرمایه‌گذار بخش خصوصی باید مدل اقتصادی داشته‌باشد و سرمایه‌اش بازگردد که بتواند ثبت سفارش کند. این مدل اقتصادی باید از طریق همکاری چند وزارتخانه اتفاق بیفتد. باید سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را وارد صنعت حمل‌ونقل کنیم و برای این کار لازم است تضمین کنیم پولی که به این بخش وارد می‌کنند، برایشان سود به‌همراه داشته‌باشد. افندی‌زاده درباره اینکه در سال جاری چه تعداد اتوبوس وارد کشور شده، گفت: در قانون بودجه سال ۱۴۰۲، واردات تا سقف ۵ هزار اتوبوس پیش‌بینی شده‌است که از این تعداد تاکنون ۳۳ دستگاه وارد شده‌است. ما به‌دنبال این هستیم که با همکاری سایر دستگاه‌ها شرایط را تسهیل کنیم. سازمان راهداری در حال تدوین قانون است و بانک‌ها هم باید

وارد صنعت حمل‌ونقل شوند، منشأ ارز را مشخص کنند و فرایندها تسهیل شود، زیرا ما برای اینکه خدماتی در شأن مردم ایران ارائه دهیم به توسعه و نوسازی ناوگان نیاز داریم. وی در پاسخ به سؤال خبرنگاران با اشاره به قرارداد ساخت راه‌آهن رشت-آستارا گفت: پروژه رشت-آستارا ۱۶۲ کیلومتر است و سود تسهیلات ۳ درصد است، البته پیشنهاد سود ۶ درصد در پیش‌نویس پیشنهاد شده بود اما در نهایت عدد ۳ درصد قطعی شده‌است. وی با بیان اینکه ما در قرارداد سقف تعیین کرده‌ایم، گفت: سقف ۱٫۶ میلیارد یورو است که شامل لکوموتیو و تجهیزات می‌شود. یعنی مابه‌التفاوت قسمت ساخت و اجرا می‌تواند صرف تأمین تجهیزات و ناوگان شود. امید است از سال آینده میلادی این پروژه شروع شود. اینکه پروژه چه زمانی تمام شود در حال نهایی شدن است.