

خبر وزارت راه و شهرسازی برای متقاضیان کم‌درآمد مسکن ملی

وزارت راه و شهرسازی از تأمین حدود ۷ هزار میلیارد تومان اعتبار برای حمایت از متقاضیان کم‌درآمد نهضت ملی مسکن خبر داد. به گزارش اقتصاد آنلاین،وزارت راه و شهرسازی برای کاهش فشار مالی متقاضیان کم‌درآمد مسکن ملی، حدود ۷ هزار میلیارد تومان اعتبار فراهم کرده است. حمایت‌های پیش‌بینی‌شده، دهک‌های یک تا چهار و مددجویان کم‌بته‌ی امداد و بهزیستی را دربر می‌گیرد که برای تأمین آورده و ادامه پروژه‌ها با مشکل روبه‌رو شده‌اند. در کنار وام ۶۵۰ میلیون تومانی شبکه بانکی، کمک ۴۰۰ میلیون تومانی ویژه‌ی دهک‌ها و تسهیلات قرض‌الحسنه ۲۰۰ میلیون تومانی صندوق ملی مسکن نیز در نظر گرفته شده تا سهم آورده مردم از ۷۰ درصد به حدود یک‌سوم کاهش یابد.

رضا فرهادزاده، مدیرکل برنامه‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی، درباره تأمین اعتبار برای خانه‌دارشدن مردم توضیح داد. طرح مسکن ملی ابتدا در دولت دوازدهم با عنوان اقدام ملی و سپس در دولت سیزدهم با عنوان نهضت ملی آغاز شد و همه مردم فاقد مسکن امکان ثبت‌نام پیدا کردند. به‌مرور مشخص شد دهک‌های حمایتی، شامل دهک‌های یک تا چهار و مددجویان کم‌بته‌ی امداد و بهزیستی، برای تأمین مالی و ادامه پروژه‌هایشان با چالش مواجه‌اند.

مدیرکل برنامه‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی، گفت: «دولت قبل و دولت فعلی رفع مشکل مالی متقاضیان کم‌درآمد را دغدغه مهمی می‌دانند و برای حل آن تلاش کرده‌اند». براساس مصوبه شورای‌عالی مسکن به ریاست رئیس‌جمهور، وزارت راه و شهرسازی موظف شد از منابع داخلی خود برای تسهیل تأمین اعتبار پروژه‌هایی کمک کند که عمدتاً به‌دلیل مشکلات مالی متقاضیان دچار چالش شده بودند. مصوبه مربوط پس از تصویب ابلاغ شد و روند اجرای آن هر هفته در نشست‌های پایش وزارت راه و شهرسازی با حضور وزیر، معاونان وزیر، مدیران کل راه و شهرسازی استان‌ها، مدیران بنیاد مسکن و مدیران شهرهای جدید پیگیری می‌شود. تأمین اعتبار پروژه‌های دهک‌های پایین نیز یکی از مهم‌ترین موضوعات مطرح‌شده در همین جلسات به‌شمار می‌رود.

مصوبه شورای‌عالی مسکن در سال ۱۴۰۵ اجازه تأمین اعتبار تا سقف ۱۱ هزار میلیارد تومان را داده و تاکنون حدود ۷ هزار میلیارد تومان از منابع ادارات کل راه و شهرسازی، سازمان ملی زمین و مسکن و در برخی موارد شهرهای جدید فراهم شده است. اعتبار تخصیص‌یافته شمار قابل‌توجهی از متقاضیان دهک‌های یک تا چهار و مددجویان را پوشش می‌دهد. وزارت راه و شهرسازی همچنین می‌کوشد سقف ۱۱ هزار میلیارد تومانی را افزایش دهد تا افراد بیشتری از جامعه هدف بتوانند از تسهیلات قرض‌الحسنه با دوره بازپرداخت حداکثر ۱۵ سال بهره ببرند.

یکی از پرسش‌های مطرح‌شده، امکان واقعی خانه‌دارشدن دهک‌های پایین با وام قرض‌الحسنه ۲۰۰ میلیون تومانی، بازپرداخت ۱۵ ساله و وجود واسطه‌ها بود. مدیرکل برنامه‌ریزی و پایش طرح‌های مسکن وزارت راه و شهرسازی، گفت: ابتدا باید واقعیت را بپذیریم و بدانیم که از مشکل مسکن و مشکلات اقتصادی مردم آگاهییم. اصل ۳۱ قانون اساسی کل حاکمیت را مکلف می‌کند با اولویت ابقشار فاقد مسکن وارد میدان شود و وزارت راه و شهرسازی نیز با تمام توان فعالیت کرده و نخستین گام را با تأمین زمین برداشته است.

طبق توضیحات فرهادزاده، مسئولیت تکمیل پروژه‌ها فقط بر عهده وزارت راه و شهرسازی نیست و نهادها و وزارتخانه‌های مختلف نیز باید مشارکت کنند. وزارت نیرو و وزارت نفت باید زیرساخت‌های آب، برق، گاز و فاضلاب را تأمین کنند، وزارت آموزش‌وپرورش مسئول ایجاد مدارس است و وزارت بهداشت نیز باید برای ساخت راه‌مانگاه‌ها وارد عمل شود. پروژه‌های مسکن طی چهار ماه منتهی به انتشار گزارش، رکورد تازه‌ای در پیشرفت فیزیکی ثبت کرده‌اند.

از سال ۱۳۹۸ تا ۲۴ مهر ۱۴۰۵، در قالب طرح‌های اقدام ملی و نهضت ملی تنها حدود ۱۲۰ هزار واحد مسکونی تحویل شده است. شمار واحدهای تحویلی که در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۰ هزار واحد بود، تا زمان انتشار گزارش به ۱۲۰ هزار واحد رسیده است. وزارت راه و شهرسازی برنامه دارد در نیمه دوم سال ۱۴۰۵ نیز ۱۲۰ هزار واحد دیگر تحویل دهد.

بسته مالی متقاضیان شامل وام ۶۵۰ میلیون تومانی شبکه بانکی، کمک ۴۰۰ میلیون تومانی برای دهک‌های مشمول و تسهیلات قرض‌الحسنه ۲۰۰ میلیون تومانی صندوق ملی مسکن برای همه‌ی اقشار می‌شود. مجموع دو حمایت ۴۰۰ و ۲۰۰ میلیون تومانی برای متقاضی مشمول به ۶۰۰ میلیون تومان می‌رسد و قرار است سهم آورده مردم را از ۷۰ درصد هزینه پروژه به حدود یک‌سوم برساند. میزان دقیق آورده نقدی هر خانوار همچنان به هزینه نهایی واحد بستگی دارد، اما سیاست اعلام‌شده کاهش سهم متقاضی به نزدیک ۲۳ درصد هزینه‌هاست. بازپرداخت تسهیلات قرض‌الحسنه نیز می‌تواند تا ۱۵ سال ادامه پیدا کند.

شورای‌عالی مسکن در مصوبه‌ای که دو هفته پیش از انتشار گزارش تصویب شده و در مسیر ابلاغ قرار دارد، هزینه تأمین آسانسور پروژه‌های پیشرفته را نیز بر عهده وزارت راه و شهرسازی گذاشته است. مبلغ مربوط پس از تحویل واحد به‌شکل اقساطی از مردم دریافت خواهد شد و متقاضیان لازم نیست کل هزینه آسانسور را پیش از تحویل خانه بپردازند. چنین سازوکاری فشار آورده اولیه بر خانوارهای کم‌درآمد را کمتر می‌کند، هرچند بازپرداخت قسطی هزینه پس از تحویل ادامه خواهد داشت.

گروه زیرساخت
editor@smtnews.ir

نوسازی ناوگان در گرو اصلاح مسیر اسقاط



نوسازی ناوگان تجاری؛ از ضرورت رقابت تا اصلاح فرآیندها

محدود نیست. کیفیت خدمات، قابلیت اطمینان ناوگان، رعایت الزامات ایمنی و انطباق با استانداردهای فنی نیز در تداوم فعالیت شرکت‌ها نقش دارند. بنابراین، برخورداری از کامیون‌های به‌روز و متناسب با شرایط مسیرهای بین‌المللی می‌تواند به افزایش بهره‌وری و تقویت جایگاه شرکت‌های ایرانی در بازارهای منطقه‌ای کمک کند. در مقابل، ادامه فعالیت با ناوگان فرسوده ممکن است هزینه تمام‌شده خدمات را بالا ببرد و بخشی از مزیت رقابتی شرکت‌ها را کاهش دهد.

اسقاط و ثبت سفارش؛ دو مرحله اثرگذار بر نوسازی

با وجود اهمیت نوسازی ناوگان، تحقق آن به فراهم‌بودن شرایط اجرایی مناسب وابسته است. فرآیند اسقاط کامیون‌های فرسوده و الزامات دریافت مجوز ثبت سفارش، از جمله موضوعاتی هستند که می‌توانند بر زمان‌بندی و هزینه جایگزینی خودروها تأثیر بگذارند. هر چه این مراحل پیچیده‌تر یا طولانی‌تر باشد، برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری و تأمین کامیون‌های جدید نیز با دشواری بیشتری همراه خواهد شد.

در چنین شرایطی، بازنگری در ضوابط اجرایی و ایجاد رویه‌های روشن می‌تواند مسیر نوسازی را هموارتر کند. هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول، مشخص‌بودن مدارک موردنیاز و کاهش مراحل غیرضروری، از جمله اقداماتی است که می‌تواند از اتلاف وقت و افزایش هزینه‌های اداری جلوگیری کند. البته تسهیل فرآیندها به معنای کنار گذاشتن ضوابط قانونی نیست؛ بلکه هدف باید اجرای

ناوگان حمل‌ونقل تجاری، یکی از حلقه‌های تعیین‌کننده در زنجیره تجارت کشور است؛ حلقه‌ای که کارآمدی آن نه‌تنها بر سرعت جابه‌جایی کالا، بلکه بر هزینه‌های مبادله، کیفیت خدمات لجستیکی و توان حضور در بازارهای منطقه‌ای اثر می‌گذارد. در این میان، کامیون‌های فعال در حمل‌ونقل بین‌المللی جایگاه ویژه‌ای دارند؛ زیرا عملکرد آنها علاوه بر شرایط داخلی، به الزامات فنی و استانداردهای کشورهای مقصد نیز وابسته است. از همین رو، نوسازی ناوگان فرسوده را نمی‌توان صرفاً اقدامی برای جایگزینی خودروهای قدیمی دانست، بلکه این موضوع بخشی از برنامه توسعه زیرساخت‌های تجاری و تقویت ظرفیت ترانزیتی کشور به‌شمار می‌رود.

فرسودگی ناوگان و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل

کامیون‌های فرسوده معمولاً به تعمیرات مکرر و نگهداری پرهزینه‌تری نیاز دارند و ممکن است به‌دلیل وضعیت فنی نامناسب، مصرف سوخت بیشتری داشته باشند. این شرایط، هزینه فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقلی را افزایش می‌دهد و برنامه‌ریزی برای جابه‌جایی به‌موقع محموله‌ها را دشوارتر می‌کند. اهمیت این مسئله در حمل‌ونقل بین‌المللی بیشتر است؛ چراکه توقف ناخواسته خودرو در مسیر، تأخیر در تحویل کالا و هزینه‌های پیش‌بینی‌نشده می‌تواند بر تعهدات تجاری شرکت‌ها اثر بگذارد.

از سوی دیگر، رقابت در بازارهای خارجی تنها به نرخ کرایه حمل

نوسازی ناوگان پشت سد اسقاط

این خودروها شکل بگیرد

پیشهادی برای نوسازی

ملک‌زاده با اشاره به یکی دیگر از ملاحظات مطرح‌شده درباره نوسازی ناوگان، گفت: یکی از نگرانی‌های سازمان توسعه تجارت این است که کامیون‌های وارداتی در نهایت خریدوفروش شوند و الزاماً در راستای افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل بین‌المللی مورداستفاده قرار نگیرند. وی یادآور شد: برای رفع این نگرانی، پیشنهاد داده‌ایم فروش کامیون‌های وارداتی به مدت ۱۰ سال ممنوع شود تا زمینه استفاده از این خودروها در مسیر نوسازی ناوگان فراهم شود.

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با تأکید بر ضرورت تسریع در اجرای برنامه‌های نوسازی اظهار کرد: حتی اگر خریدوفروش کامیون در داخل کشور انجام شود، در نهایت نوسازی ناوگان اتفاق می‌افتد و نمی‌توان از ظرفیت موجود برای جایگزینی خودروهای فرسوده چشم‌پوشی کرد.

وی با اشاره به تعداد کامیون‌های موجود در کشور بیان کرد: درحال‌حاضر حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار دستگاه کامیون در کشور وجود دارد. اگر فرض کنیم ۱۰ تا حداکثر ۲۰ درصد این ناوگان نوسازی شده باشد، با توجه به اینکه این میزان نیز هنوز محقق نشده است، همچنان فرصت قابل‌توجهی برای نوسازی باقی مانده است.

ضرورت تقویت توان رقابتی

ملک‌زاده با تأکید بر اینکه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای یک

سخن پایانی

بر اساس این گزارش، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی زمانی می‌تواند به افزایش بهره‌وری و تقویت حضور شرکت‌های ایرانی در بازارهای خارجی منجر شود که فرآیند جایگزینی کامیون‌های فرسوده، متناسب با نیازهای واقعی فعالان این بخش طراحی شود. به اعتقاد کارشناسان، هدف از نوسازی نباید صرفاً افزایش تعداد کامیون‌های جدید باشد؛ بلکه باید شرایطی فراهم شود که این خودروها بتوانند با هزینه عملیاتی مناسب، استانداردهای موردنیاز کشورهای مقصد و الزامات حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت کنند. پیشنهادهای مطرح‌شده از سوی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران نشان می‌دهد که اصلاح فرآیند اسقاط و ثبت سفارش، یکی از موضوعات مهم در این مسیر است. اگر



ضرورت است، گفت: باید شرایطی فراهم شود تا کامیون‌های ایرانی بتوانند با قدرت بیشتری در خارج از مرزهای کشور فعالیت کنند و امکان حضور مؤثرتر در حمل‌ونقل بین‌المللی برای ناوگان کشور فراهم شود.

وی در پاسخ به پرسشی درباره تأثیر فرسودگی کامیون‌ها بر امکان تردد آنها در کشورهای دیگر اظهار کرد: قطعاً فرسودگی ناوگان می‌تواند بر تردد بین‌المللی کامیون‌ها تأثیر بگذارد؛ چراکه کشورهای مختلف برای تردد وسایل نقلیه تجاری، استانداردهای مشخصی دارند که رعایت آنها ضروری است. رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با اشاره به الزامات کشورهای اروپایی در این زمینه افزود: کشورهای اروپایی استانداردهای خاصی برای تردد کامیون‌ها در نظر گرفته‌اند و وسایل نقلیه تجاری برای فعالیت در این کشورها باید شرایط تعیین‌شده را داشته باشند.

وی در پایان خاطرنشان کرد: معمولاً کامیون‌هایی که در مسیرهای بین‌المللی فعالیت می‌کنند، استانداردهای لازم را دارند، اما با توجه به تفاوت الزامات میان کشورهای، در صورت رعایت‌نشدن استانداردهای موردنظر، احتمال اعمال محدودیت برای تردد این کامیون‌ها وجود دارد.

متقاضی برای آغاز فرآیند نوسازی ناچار به خرید کامیون فرسوده باشد، ممکن است بخشی از منابع و زمان خود را صرف مقدماتی کند که با اصلاح ضوابط، امکان مدیریت ساده‌تر آنها وجود دارد. در مقابل، تسهیل فرآیندها نیز باید با نظارت کافی همراه باشد تا منابع و امتیازهای مربوط به واردات، واقعاً به نوسازی ناوگان اختصاص پیدا کند. به اعتقاد کارشناسان در این میان آنچه اهمیت دارد، ایجاد تعادل میان تسهیل واردات، رعایت الزامات قانونی و تضمین استفاده مؤثر از کامیون‌های جدید است. تصمیم‌گیری دقیق در این زمینه می‌تواند به کاهش موانع اجرایی و تقویت توان رقابتی ناوگان ایرانی کمک کند؛ موضوعی که آثار آن فراتر از شرکت‌های حمل‌ونقلی، در کیفیت و پایداری جریان تجارت خارجی کشور نیز نمایان خواهد شد.