

## پیشخوان

**ظرفیت حمل‌ونقل ریلی**

هنوز به مقدار کافی نر سیده است



یک کارشناس حوزه حمل و نقل می‌گوید: علیرغم افزایش زیرساخت‌ها در حوزه حمل‌ونقل هنوز نتوانسته‌ایم مقدار حمل‌ونقل ریلی را افزایش دهیم، محمد ساساطی در گفت‌وگو با ایسنا، گفت: یکی از مباحث عمده‌ای

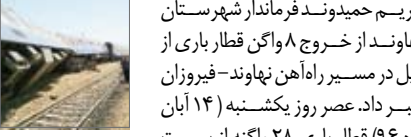
که در حمل‌ونقل ریلی مطرح است افزایش ظرفیت و ارتقای حمل‌ونقل ریلی در کشور است. برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی می‌توان از دیدگاه‌های متفاوتی به موضوع نگاه کرد که یکی از آن‌ها موضوع افزایش زیرساخت است. وی ادامه داد: موضوع افزایش زیرساخت در دولت در حال انجام است و ۱۰ سال اخیر از هفت، هشتت هزار کیلومتر خط آهن الان به ۱۲ هزار کیلومتر خط آهن رسیده‌ایم، در نتیجه افزایش و توسعه حمل‌ونقل زیرساخت در حوزه ریلی خوب و چشمگیر بوده‌اما علیرغم افزایش زیرساخت‌ها هنوز نتوانستیم مقدار حمل‌ونقل ریلی را نسبت به افزایش زیرساخت، توسعه دهیم. ساساطی ادامه داد: سالانه حدود ۴۰ میلیون تن حمل‌بار از طریق شبکه ریلی انجام می‌شود و چیزی حدود ۵۰۰ میلیون تن بار زمینی در کشور در حال جابجایی است که سهم ریلی آن کمتر از ۱۰ درصد است. برای اینکه این مقدار افزایش پیدا کند یکی از فاکتورهای کلیدی زیرساخت است و فاکتورهای دیگر تأمین ناوگان و شاید مهم‌ترین نکته سیاست‌ها و روش‌های حمل‌ونقل مخصوصا حمل‌ونقل ریلی در کشور است. یک کارشناس حوزه حمل‌ونقل ادامه داد: توسعه ناوگان کم و بیش صورت گرفته‌اما انتظار می‌رود بیشتر از این باشد. تا الان قرار بر این بوده با توجه به خصوصی‌سازی، توسعه ناوگان توسط بخش خصوصی صورت بگیرد. به دلیل اینکه منابع آزران قیمت در این بخش تریز قیمت شده و سرمایه‌گذاران شوقی نشده‌اند که بتوانند ناوگان اضافه کنند. در حال حاضر کلیه واگن‌های راه آهن در اختیار بخش خصوصی است و چیزی از حدود ۵۵۵ شرکت حمل‌ونقلی که در حوزه بار، مسافر و راهبری هستند، وجود دارد و یکی از نکات مهم این است که شرکت‌ها در سایزهای مختلف وجود دارند. بعضی هابا ۱۰۰ واگن کار می‌کنند و بعضی‌ها هستند که با سه هزار واگن کار می‌کنند. چیزی که به نظر من صنعت حمل‌ونقل ریلی برای افزایش بهره‌وری در حوزه حمل‌ونقل ریلی مهم است و منجر به افزایش حمل‌ونقل می‌شود این است که بتوان شرکت‌های کوچک را با هم ادغام کرد و شرکت‌های بزرگ‌تر و توانمندتر در این حوزه تشکیل داد. وی اضافه کرد: این اقدام باید تخصصی باشد. مثلا شرکت‌ها در حوزه حمل‌بار لیه بلند که مواد معدنی است حضور پیدا کنند و شرکت‌هایی که با تعداد دو هزار واگن فعالیت می‌کنند حوزه حمل‌ونقل کانتینری داشته باشند. تعدد شرکت‌های کوچک باعث می‌شود که آن‌ها به علت رقابت نتوانند آن ظرفیت لازم را داشته باشند.



**آسیب‌های جدی بی‌توجهی به مالیات محلی در نظام اداره شهرها**

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدیدباشاره بی‌توجهی به مالیات‌های محلی در اداره شهرهای ایران و آسیب‌های ناشی از آن، گفت: عدم پذیرش چارچوب تأمین مالی حکومت‌های محلی، مانع از توسعه ملی می‌شود و احیای عوارض شهرداری به بهبود وضعیت مسکن کمک می‌کند. به گزارش روزنامه تجارت به نقل از وزارت راه و شهرسازی، حبیب‌الله طاهرخانی معاون در خصوص مالیات‌های محلی اظهار کرد:مفرد مالندان مالیات محلی در نظام اداره شهرهای ایران سبب مشکلات ساختاری شده‌است که عوارض نوسازی نوعی از این مالیات است. وی بیان کرد: نظام در آمدی شهرداری‌ها در ایران متکی بر ساخت و ساز است که بخش عمده‌ای از درآمدناشی از درآمدهای ناپایدار ساخت و ساز و به خصوص در کلانشهرهاست که غالب درآمد شهر تهران از سال ۱۳۷۰ تاکنون متکی به درآمدهای ناشی از عوارض ساختمانی، تغییر کاربری و سایر موارد بوده‌است. معاون وزیر و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید افزود:براساس نظام درآمدی سایر کشورها، نظام تأمین مالی شهررداری‌ها و نظام درآمد محلی کاملاً تعریف شده‌است و اصلی‌ترین موضوع در این کشورها مالیات مستقیم و مالیات محلی است که شهرداری‌ها وصول می‌کنند و تابع تقسیم کار بین دولت‌های مرکزی و محلی است. وی تصریح کرد: مالیات‌های مستقیم، کمک‌های دولتی، فروش کالا و خدمات و مالیات‌های منطبق بر دارایی بخش عمده‌ای در درآمد شهرداری‌ها را در سایر کشورها به خود اختصاص می‌دهند. طاهرخانی دربارهٔ آثار و پیامدهای نظام درآمدی کشور برای اداره شهرها گفت: این نظام درآمدی زمینه ساز انفال منابع است که در شهر تهران و سایر شهرها به خاطر بهره مندی از تراکم بیشتر، بسیاری از ساختمان‌هایی که تنها به تعمیر و نوسازی نیازمندند را تخریب می‌کنیم و به جای آنها ساختمان جدیدی می‌سازیم که مانعی در برابر توسعه کسب و کارهای جدید و قابلیت‌پذیری شهری هستند. وی ادامه داد: موضوع زمین و ساختمان مانعی برای توسعه‌فالیات‌های مولد در کشور است و شهرهای ما به جای آنکه موتور محرک توسعه ملی باشند مانع از آن هستند، زیرا هزینه فعالیت‌های جدید و توسعه طرح‌های اشتغال‌آزا افزایش می‌دهند. معاون وزیر و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید اظهار کرد: مبنای توسعه در جهان جدید، کلاشنهرهای مشکل می‌دهندو کلانشهرهاز نقاط مهم توسعه ملی هستند که با نظام اداره متکی بر ساخت و ساز و تراکم و اینکه استقبالی از سرمایه‌گذاری در املاک و مستقات مولد در کشور نداریم. نمی‌توانیم با شهرهایی مانند استانبول و دبی رقابت کنیم. نظام درآمدی شهرداری که متکی به تأمین مالی از طریق عده‌ای خاص مانند افراد فعال در ساخت و ساز باشد، شهرداری پاسخگو شهروندان نیست و براساس قدرت مالی که از این افراد محدود به دست آورده کارهای عجیبی مانند احداث پل انجام می‌دهند و به دلیل اینکه شهروندان نقشی در تأمین مالی اداره شهر ندارند، به خودشان حق نمی‌دهند که پرسرگرا این مساله باشند. طاهرخانی با اشاره به کودرداری‌های غیرمجاز که زمینه‌ساز تحمیل هزینه‌های مضاعف در شهرها، گفت: نظام مدیریت شهری قادر به تشخیص منافع میان مدت خود نیست و دچار روزمرگی شده است. معضل خانه‌های خالی ناشی از عدم مسئولیت‌پذیری سیستم مدیریت شهری در برابر احتکار و بازار سوداگری در مناطق پرخورد شهر تهران است و سیستم مدیریت شهری به دلیل اتکای در آمدی خود برای اداره شهرها، تحت عنوان‌های تغییر کاربری یاغ، افزایش تراکم، انتقال مباحث به شورای معماری مناطق واخذ تصمیم‌هایی که خارج از حیطه اختیارات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران بوده است با آنها همکاری کرده‌اند و مانع از توسعه ناپایدار و نامطلوب نشده است.

### خروج ۸ واگن قطار گرمانشاه— فیروزان از ریل



کریم میسونند فرماندار شهرستان نهبوند از خروج ۸ واگن قطار باری از ریل در مسیر راه‌آهن نهبوند–فیروزان خبر داد. عصر روز یکشنبه (۱۴ آبان ماه ۹۶) قطار باری ۲۸ واگنه از سمت کرمانشاه–فیروزان در حرکت بوده که نرسیده به فیروزان به علت نقص فنی واگن‌های ۲۱ تا ۲۸ آن دچار مشکل می‌شود و به همین علت از ریل خارج شده بود که این موضوع سریعاً مورد بررسی قرار گرفت و موانع بر طرف و مسیر باز شد. این واگن‌های باری خالی بوده و از آن‌ها برای حمل لوازم و تجهیزات و امکانات ریل استفاده می‌شده و خسارات آنچنانی جز بر خورد با یک تیر برق در مسیر نداشته است. این حادثه خسارت جانی نداشته است.

### دلایل به سرانجام نرسیدن کریدورهای ترانزیتی

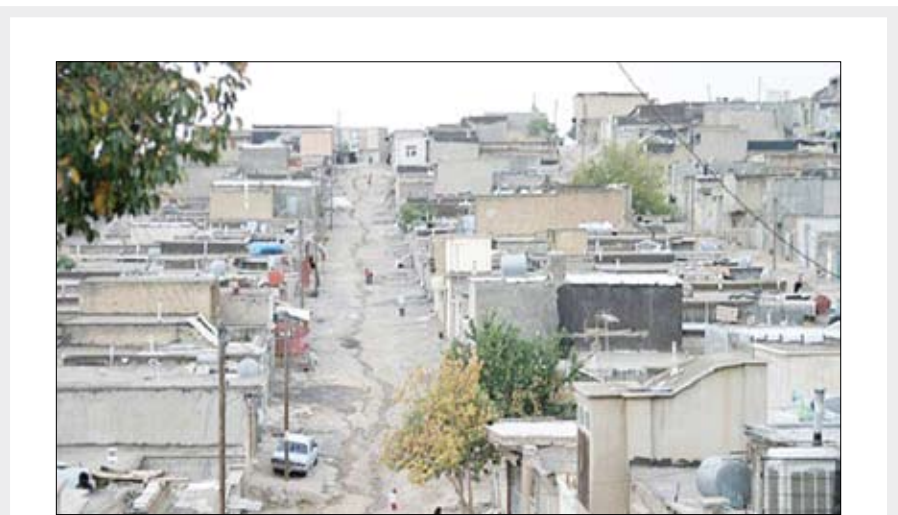


مهرداد تقی زاده معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه به سرانجام نرسیدن کریدورهای ترانزیتی طی سال‌های اخیر ادعا و غرور کاذب به دلیل موقعیت ژئولیتیک ایران بوده

است، گفت:غور این موقعیت خاص جغرافیایی باعث شده که فکر کنیم سایر کشورها چاره‌ای جز حمل کالاهای خود از خاک ما ندارند. همین مسئله مانع از انجام تحرکات قوی شده‌اما طی یک‌سال اخیر شمای ترانزیت کشور ترسیم شد تا ثابت کنیم وضعیت آن طور که فکر می‌کردیم نیست. برای کریدور شمال –جنوب مهندس محمدعلی رفغ به‌عنوان مدیر کل این کریدور –انتخاب شده است که وظیفه وی انجام هماهنگی‌ها بین بخش خصوصی و دولتی و تهیه گزارش‌های عملکردی است.

**حسین عبیده قویزی قش‌ریح کرد؛**

# سناریوهای جدید برای رونق بازار مسکن



از ابتدای راه‌اندازی این صندوق روزانه حدود ۱۶۰ نفر اقدام به سپرده‌گذاری می‌کردند که هم اکنون این عدد به میانگین روزانه ۲۰۰ فقره افتتاح حساب رسیده است. که چندی پیش وزارت راه و شهرسازی پیشنهاداتی به منظور کاهش نرخ سود تسهیلات و افزایش مدت زمان بازپرداخت تسهیلات خانه اولی‌ها به بانک مرکزی ارائه کرده است، اما به طور کلی انتظار برای کاهش نرخ سود تسهیلات، افزایش دوره بازپرداخت و کاهش مدت زمان سپرده‌گذاری باعث افزایش تقاضا برای دریافت وام مسکن و سپرده‌گذاری در صندوق پس انداز مسکن یکم خواهد شد که این امر خود باعث افزایش حجم معاملات خرید و فروش مسکن و افزایش قیمت در نیمه دوم سال جاری خواهد شد.

**■ بررسی برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی در بخش مسکن**
به گفته‌علی چنگی مدیر کل اقتصادمسکن وزارت راه و شهرسازی، وزارت راه و شهرسازی در سال‌های گذشته،اقتامات متعددی در حوزه توسعه مالی بخش مسکن همچون بازار رهن ثانویه، صندوق‌های زمین و ساختمان، صندوق پس انداز مسکن یکم، حساب امافی و ضمانت فروش اقساطی مسکن انجام داده است. برخی از این ابزارها عملکرد و تأثیرات قابل‌قبولی در حوزه مسکن داشته‌اند، اما برخی به دلیل شرایط کارن اقتصادی به خصوص نرخ بالای سود بانکی، عملکردشان متناسب با انتظار نبوده است. در حال حاضر در کشور حدودسه میلیون واحد مسکونی مازاد نسبت به کل خانوارها وجود دارد از طرف دیگر حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار واحد مسکونی نسبت به واحدهای مسکونی مصرفی کمبود داریم که بخشی از دلایل این رخداد به عدم تطبیق الگوی عرضه و تقاضا مربوط است، لذا حرکتی که می‌تواند باعث تعادل بازار شود و در عین حال گردش مالی در بخش مسکن ایجاد کند تقویت

صندوق پس انداز مسکن یکم برای گروه‌های با درآمد متوسط، تقویت بازار رهن برای گروه‌های با درآمد بالا و حتی برخی از خانوارهای با درآمد متوسط و اجرای برنامه مسکن اجتماعی برای مسکن یکم درآمده است که در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است.

**■ سه برنامه جدید دولت برای کمک به خریداران مسکن**
شایان ذکر است که وزارت راه و شهرسازی به منظور کمک‌به متقاضیان مسکن، سه پیشنهاد جدید در قالب کاهش نرخ سود، افزایش مدت زمان بازپرداخت و کاهش مدت زمان سپرده‌گذاری صندوق پس انداز مسکن یکم، انتشار اوراق توسط صندوق ملی در بازارهای جهانی و خرید اوراق MBS بانک توسط سایر بانک‌ها ارائه کرده است که در تشریح سه برنامه جدید دولت برای کمک به خریداران مسکن حسین عبده تیرزی مشاور وزیر راه و شهرسازی می‌گوید: به منظور کمک به متقاضیان مسکن، پیشنهاداتی از سوی وزارت راه و شهرسازی به بانک مرکزی ارائه شده است و بانک مرکزی هم به بانک مسکن نامه‌ای ارسال کرده تا اصلاحاتی در سه زمینه صورت گیرد. یکی از این اصلاحات، افزایش مدت‌زمان بازپرداخت تسهیلات صندوق پس انداز مسکن یکم از ۱۲ به ۱۵ سال و کاهش نرخ سود تسهیلات از ۹.۵ درصد به ۲ درصد و کاهش مدت زمان سپرده‌گذاری از ۶ ماه به ۴ ماه است.

**■ انتشار پنج میلیارد دلار اوراق توسط بانک مسکن**
وی ادامه می‌دهد: سیمه دوم که بنده پیشنهاد دادم این است که بانک مسکن از تزریق سود به اتکای تسهیلات‌اطعایی خود ۵ میلیارد دلار به قیمت نرخ امروز اوراق منتشر کند. این اوراق را صندوق توسعه ملی خریداری کند و در بازارهای جهانی به فروش رساند. در این جاسمه‌ها پوشش اوز مطرح می‌شود که بانک مرکزی

آخوندی در جشن استقلال تر کمئنستان اعلام کرد؛

## ۱/۷ میلیارد دلار حجم مبادلات ایران و تر کمئنستان

افزایش رفاه ملت‌هایشان با هدف خنثی‌سازی افراط‌گرایی و مبارزه با تروریسم اهتمام ورزند. وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: تقویت همکاری و تعامل سازنده با همسایگان و کشورهای منطقه، اولویت نخست سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران است که در این چارچوب ما، ملیم، تأکید کنیم که توسعه مناسبات دوستانه و همه‌جانبه با تر کمئنستان برای ما از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این‌مقام مسئول افزود: از اینکه تر کمئنستان همچنان در چارچوب سیاست بی طرفی، گام‌های جدی و عملی در جهت تحکیم صلح، ثبات و توسعه در منطقه بر می‌دارد، خرسندیم، چراکه تمدن ایران بی‌سبات ناشی از دروندیشی جناب آقای قربانقلی بشری در حمصاف رئیس جمهور و دولت این کشور محسوب می‌شود. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه تعاملات و مناسبات ایران با بسیاری از کشورهای آسیای مرکزی به لحاظ سبترهای مشترک تاریخی و قرابت‌های فرهنگی دارای خصوصیات مشترک به فردی اساتت گفت: وجود مشترکات فراوان فرهنگی – تاریخی میان ملت‌های ایران و تر کمئنستان از جمله نوروژباستانی، شخصیت‌های فرهنگی و علمی مشترک و همانند متوقلمی فراغی و دولت‌محمد آزادی، واژگان مشترک و زبان‌های فارسی و ترکیمنی احترام‌گذارند به بزرگان و پیشکسوتان موجبات دوستی و برادری ۲ ملت‌را فراهم کرده

### پیشرفت ۳۰ درصدی راه‌آهن چابهار– زاهدان



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه راه آهن چابهار– زاهدان و حضور هندبه عنوان سرمایه‌گذار از جمله زمینه‌های همکاری دو کشور دانست و گفت: این پروژه با پیشرفت فیزیکی ۳۰ درصدی در

بخش اول آن و فعالیت بالغ بر ۲ هزار نفر نیروی انسانی و ۱۲۰۰ دستگاه ماشین‌آلات، یکی از فعالترین پروژه‌های راهسازی کشور است که اسمسال معادل ۵۰۰میلیارد تومان نیز در آن هزینه شده است. اتصال راه آهن چابهار– زاهدان به افغانستان هدف بعدی دولت ایران است که در همین راستا مقرر شده تا سال ۹۷، شاهد ریل گذاری ۱۰۰ کیلومتر از این خط ریلی باشیم، تکمیل کریدور شمال –جنوب و انجام ترانزیت کالا میان هند و روسیه از طریق این مسیر امری بود که در سفر خود به هند بر آن تأکید شد.

باید این پوشش را انجام دهد. یعنی امروز ارز را از صندوق می‌گیرد و قیمت روز ریال می‌دهد و در مسیر سدید هم قیمت روز ارز از اصل و سود اوراق قرضه شد، تفاوت نرخ در بانک مرکزی با هدف کمک به بخش مسکن و کمک به اقتشار ضعیف و متوسط پوشش می‌دهد.

**■ خرید اوراق MBS بانک مسکن توسط سایر بانک‌های داخلی**
عبده تیریزی، پیشنهاد سوم که توسط وزیر راه و شهرسازی مطرح شده است از خرید اوراق MBS بانک مسکن توسط سایر بانک‌های داخلی اعلام کرد و گفت: موضوع سوم خرید اوراق MBS بانک مسکن توسط بانک‌های داخلی از محل سپرده ذخیره قانونی است که هم اکنون نرخ آن صفر است. بدین ترتیب پیشنهاد می‌شود بانک‌ها اوراق MBS بانک مسکن را با سود ۲ درصد خریداری کنند و هدف بانک مرکزی از این اقدام کمک به مردم برای تأمین مسکن حداقلی و پرداخت وام‌های خرید مقیاس است. بانک مرکزی نباید نگران باشد که امتیاز بزرگی می‌دهد که امتیاز تورم خواهد شد، بلکه باید با این دیدگاه کند که در باره متقاضیان واقعی بخش مسکن کمک می‌کند. البته بانک مرکزی ممکن است نگران مسائل تورمی آن باشد که راهکار اول این است که حجم را کنترل کند. فاینانس خارجی هم به این مساله کمک خواهد کرد اگر نرخ

ارز پوشش داده شود.

**■ افزایش ۱۰ ساله دوره استمهال خط اعتباری مسکن**
مهندسین مشاور مالی وزیر راه و شهرسازی به استنقال بالا از صندوق پس انداز مسکن یکم طی ماه‌های اخیر اشاره و تصریح کرد: افزایش استمهال گرانگنای‌هایی را مبنی بر خود کفایی صندوق ایجاد کرده این سوال طرح شده که اگر استمهال باز هم بیشتر شود یا صندوق می‌تواند با اتکا به منابع خود به متقاضیان وام بدهد یا خیر؟ از این رو، مدیر بانک مسکن به دنبال ترمیم منابع صندوق است. در این راستا، وزیر راه و شهرسازی چند پیشنهاد به آقای سید داد است که یکی اینکه دوره استمهال خط اعتباری مسکن از ۱۰ به ۲۰ سال افزایش پیدا کند.

**■ لزوم سرمایه‌گذاری صندوق توسعه ملی در صندوق پس انداز مسکن یکم**

وی ادامه داد: پیشنهاد دوم اینکه صندوق توسعه ملی در جهت تقویت صندوق پس انداز مسکن یکم، محدودی در آن سرمایه‌گذاری کند. معتقدم صندوق توسعه ملی می‌تواند وام‌های بانک مسکن را به دنیا بفرودش، مشروط بر آن که مساله پوشش نرخ ارز را حل کنیم، اگر اوراق بهادار به پشتوانه رهنی بانک مسکن منتشر شود، صندوق توسعه ملی می‌تواند این اوراق را در دنیا بفرودش. فقط مساله این است که موضوع ریال و دلار در دست حل کنیم. ممکن است زمانی که صندوق توسعه ملی می‌خواهد دلار را پس بگیرد نرخ دلار کاهش کرده باشد، لذا بانک مرکزی چون می‌خواهد مسکن یکم کمک کند نباید به همان نرخي که در دلار در دریافت کرده، به همان نرخ هم به خریداری اوراق ارزی بازپرداخت کند. این امکان وجود دارد و با توجه به اینکه فرایند تدریجی و طولانی مدت است، به تورم فشار وارد نمی‌شود.



موجود پیش از این است و بین وضعیت موجود و وضعیت مطلوب روابط فاصله زیادی وجود داشته و روابط ۲ کشور قابلیت ارتقا و توسعه بیشتری را ریز دارد که قطعا محقق آن مستلزم بهره گیری بیشتر از ظرفیت‌ها، توجه به حوزه‌های جدید همکاری و در عین حال رفع موانع پیش روی روابط خواهد بود.

وزیر راه و شهرسازی ضمن ابراز خرسندی از اینکه مسئولیت کمسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی، بازرگانی، علمی و فرهنگی ۲ کشور با وی است گفت: ۲ طرف خود را آماده می‌کنند که با نزد همین اجلاس کمسیون مشترک اقتصادی را در آینده‌ای نزدیک برگزار کنند، چرا که برگزاری این کمسیون گام بزرگی در جهت رفع موانع توسعه همکاری‌های فیما بین خواهد بود.

وی ادامه داد: بر اساس آمارهای رسمی حجم مبادلات تجاری ۲ کشور در سال ۲۰۱۶ بالغ به ۱.۷ میلیارد دلار بوده که با توجه به ظرفیت‌های اقتصادی و تجاری بین آن‌ها رقم بسیار پایینی است.

### ۲۴۰۰ میلیارد تومان؛ هزینه احداث قطعه ۳ آزاد راه تهران–شمال



کشور نیز در طول قطعه دوم آزاد راه تهران –شمال احداث می‌شود.

به گفته خواجه دلویی، بخش شرقی این تونل در حال اجرا بوده و بخش غربی آن به مقاصه گذاشته شده است؛ ضمن اینکه برای ساخت قطعه سوم آزاد راه تهران شمال از محل فاینانس، در حال مذاکره با طرف‌های خارجی هستیم. گفتنی است: پروژه ساخت آزاد راه تهران –شمال با همکاری وزارت راه و شهرسازی و بنیاد مستضعفان در حال اجراست.