

خبرنامه راه و شهرسازی (۱)

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۲۱۲۶

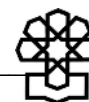
دی ماه ۱۳۹۰

دفتر: مطالعات زیربنایی

به نام خدا

فهرست مطالب

| | |
|----|--|
| ۱ |اشاره |
| ۱ |پیشگفتار |
| ۲ |فصل اول - اخبار حمل و نقل |
| ۲ |۱. حمل و نقل برون شهری |
| ۱۱ |۲. گزارش های برگزیده حمل و نقلی |
| ۱۸ |۳. حمل و نقل درون شهری |
| ۱۹ |۴. گزیده تازه های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت |
| ۲۱ |فصل دوم - اخبار ساختمان |
| ۲۱ |۱. اخبار منتخب صنعت ساختمان |
| ۲۹ |۲. اخبار صنعتی سازی ساختمان |
| ۳۰ |۳. اخبار مسکن مهر |
| ۳۲ |۴. اخبار بین المللی ساختمان |
| ۳۵ |۵. فناوری های نوین صنعت ساختمان |
| ۳۹ |۶. گزارشات برگزیده مسکن و شهرسازی |
| ۵۰ |منابع و مأخذ |



خبرنامه راه و شهرسازی (۱)

اشاره

این خبرنامه در دو فصل اخبار منتخب حمل‌ونقل و مسکن تهیه شده است. فصل اول شامل تازه‌ترین رویدادهای حمل‌ونقل برون‌شهری (جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی) و درون‌شهری، تازه‌های فناوری و گزارش‌های برگزیده حمل‌ونقلی است و فصل دوم شامل اخبار منتخب صنعت ساختمان، اخبار صنعتی‌سازی ساختمان، اخبار روند عملکرد مسکن مهر در کشور، اخبار بین‌المللی ساختمان، فناوری‌های نوین ساختمان می‌شود. در بخش دوم این فصل نیز مقالات گزیده مسکن و شهرسازی ارائه شده‌اند.

پیشگفتار

صنعت حمل‌ونقل و بازار مسکن یکی از مهمترین اجزای اقتصاد کشور محسوب می‌شوند که به‌طور مستقیم از سیاست‌های اقتصادی تأثیر می‌پذیرند. شایان ذکر است مسکن یکی از مهمترین و تأثیرگذارترین بخش‌هایی است که قابلیت تبدیل به موتور محرک اقتصادهای ملی خصوصاً در دوران رکود اقتصادی را دارد. لذا اقتصاددانان و کارشناسان حوزه مسکن همواره تغییرات شاخص‌های اقتصادی این بخش را دنبال می‌کنند. همچنین حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از عوامل تأثیرگذار بر رونق اقتصادی، از طریق جابجایی بار و مسافر، زمینه‌های امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات ملی را افزایش می‌دهد، بنابراین، در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی نقش بسیار مهم و تأثیرگذاری دارد، ضمن آنکه خود نیز از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی تأثیرپذیر است.

فصل اول - اخبار حمل و نقل

۱. حمل و نقل برون شهری

۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای



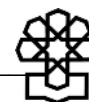
گرانی عوارض، احتمال فراموشی آزادراه‌ها

نرخ بالای عوارض در نظر گرفته شده برای برخی آزادراه‌های کشور باعث می‌شود که شماری از رانندگان خودروهای سبک و سنگین ترجیح دهند از مسیرهای قدیمی عبور کنند. اگر این موضوع در گستره زیاد وجود داشته باشد، علاوه بر آثار

سوءاقتصادی می‌تواند آثار منفی دیگری از جمله کاهش ایمنی تردد را نیز به دنبال داشته باشد، زیرا برخی جاده‌های قدیمی کشور از ایمنی کمتری برخوردارند و این موضوع می‌تواند منجر به افزایش تصادفات جاده‌ای شود. توسعه حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل جاده‌ای نقش قابل توجهی در توسعه اقتصادی دارد، اما از آنجا که اهداف اقتصادی و بازگشت سرمایه در احداث اغلب آزادراه‌های تازه احداث شده نقش پررنگ‌تری یافته، باید به این موضوع توجه کرد که عدم استفاده از این آزادراه‌ها به علت بالا بودن عوارض، هدف اقتصادی آنها را مخدوش می‌سازد. عوارض گران باعث شده که رانندگان نسبت به استفاده از برخی آزادراه‌های تازه‌ساخت کشور بی‌ رغبت باشند، زیرا در برخی از این آزادراه‌ها از جمله قزوین - رشت، اهواز - بندر امام خمینی، خرم‌آباد - زال و... هزینه عوارض از ۱۰۰۰ تومان تا ۵۰۰۰ تومان است و رانندگانی که در طول ماه مکرر از این مسیرها می‌کنند نسبت به گران بودن نرخ عوارض آن شکایت دارند.

این موضوع توأمان هم باعث غیراقتصادی شدن طرح‌های آزادراهی می‌شود که سرمایه‌های بالایی برای اجرای آنها صرف شده و هم هدف اولیه از احداث آنها را که همانا ایمنی و سرعت و روانی در تردد است کمرنگ می‌شود.

با این حال به نظر می‌رسد مسئولان برای حل این مشکل باید دنبال چاره دیگری باشند؛ زیرا نرخ بالای عوارض دریافتی از رانندگان صرفاً احتمال کاهش استفاده از آزادراه‌ها را برای رانندگان حرفه‌ای که مسافران همیشگی آنند به دنبال خواهد داشت. روشن است اگر استفاده رانندگان حرفه‌ای از آزادراه‌ها کاهش یابد اهداف اولیه دولت از احداث آزادراه‌ها شامل کاهش مسیر، کاهش حوادث جاده‌ای و افزایش ایمنی، روان شدن تردد و به‌ویژه کاهش مصرف سوخت و بهره‌وری ملی ناشی از آن محقق نخواهند شد لذا به نظر می‌رسد باید به دولت پیشنهاد کرد اگر می‌خواهد در بازگشت سرمایه سرمایه‌گذاران در این‌گونه پروژه‌های آزادراهی تسریع کند به فکر جبران بخشی



از آن محل صرفه‌جویی عوارض این آزادراه‌ها در مصرف سوخت و ملاحظه آن در بودجه استان مربوط یا بودجه ملی باشد، به‌ویژه آنکه این آزادراه‌ها نقش بسزایی در رونق مبادلات تجاری - توریستی استان‌ها و افزایش عبور کامیون‌های ترانزیتی از آنها دارند که طبیعتاً درآمد استان‌ها را افزایش می‌دهد و بخشی از این درآمد می‌تواند به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم صرف این آزادراه‌ها شود، اما تسلط این نگاه که تمام سرمایه اولیه و سود سرمایه‌گذار پروژه‌های آزادراهی صرفاً باید از جیب مردم و رانندگان تأمین شود، ممکن است به کاهش تردد و استفاده از آن منجر شود و زیان‌های مربوطه را که بسیار هنگفت‌ترند سرانجام بودجه ملی متقبل خواهد شد.^۱

ورود سرمایه‌گذاران خارجی برای اجرای پروژه‌های وزارت راه

معاون وزیر راه و شهرسازی از مذاکره با چند کشور برای اجرای پروژه‌های وزارت راه و شهرسازی خبر داد و گفت: برخی پروژه‌های درحال اجرا با سرمایه خارجی تأمین می‌شوند. مهندس احمد صادقی - مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور - در گفتگو با خبرنگار راه خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا) در پاسخ به این سؤال که با توجه به تأکید بر استفاده از سرمایه بخش خصوصی در اجرای پروژه‌های وزارت راه و شهرسازی، تا چه میزان در این زمینه موفق بوده‌اید؟ اظهار کرد: طی مدت‌زمان گذشته از سال جاری گام‌های مهمی را در این زمینه برداشته و با کشورهای چین، مالزی، اسپانیا و روسیه جلسات متعددی را برگزار کرده‌ایم. وی در ادامه با بیان اینکه خوشبختانه موفق شده‌ایم حجم قابل قبولی سرمایه را برای اجرای پروژه‌ها جذب کنیم، گفت: سرمایه‌ای معادل ۸/۴ میلیارد یورو یا ۱۴ هزار میلیارد تومان در پروژه قطار پرسرعت قم - اصفهان جذب شده به‌صورتی که برای اولین بار بخش خصوصی با روش BOT^۲ برای ما راه‌آهن می‌سازد.

صادقی به انجام عملیات زیرسازی، روسازی، سیگنالینگ، ساخت ایستگاه و ورود ناوگان توسط بخش خصوصی اشاره و اضافه کرد: سرمایه اولیه و سود بخش خصوصی از محل فروش بلیت حاصل می‌شود که افق تازه‌ای برای توسعه بیشتر سرمایه‌گذاری در زیربناهای حمل‌ونقل کشور است و به اعتبارات فراوانی نیاز دارد. معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه با اشاره به پیش بردن سایر پروژه‌ها خاطرنشان کرد: امیدواریم تا پایان سال جاری بتوانیم حجم زیادی اعتبارات مورد نیاز را از محل سرمایه‌گذاری خارجی جذب کرده باشیم.^۳

۱. چهارشنبه، ۴ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.jamejamonline.ir

۳. جمعه، ۱۳ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.isna.ir

ظرفیت راه‌ها باید متناسب با تولید خودرو افزایش یابد

معاون وزارت راه و شهرسازی گفت: ظرفیت بخش راه باید متناسب با تولید خودرو در کشور افزایش یابد. وی افزود: عدم تناسب در این زمینه و تولید پرشتاب خودرو در کشور مشکلاتی را در بخش راه‌ها به وجود آورده است. مشکلاتی همچون افزایش حجم تصادفات که باید در این راستا تلاش و برنامه‌ریزی صورت گیرد.

صادقی در ادامه به تشریح سیاست‌های اصلی وزارت راه و شهرسازی پرداخت و گفت: توسعه شبکه‌های ریلی و آزادراهی از جمله مهمترین این سیاست‌هاست. وی اظهار داشت: با این اقدام ظرفیت بخش راه، افزایش چشمگیری یافته و بسیاری از مشکلات موجود رفع خواهند شد.^۱

۱-۲. حمل‌ونقل ریلی



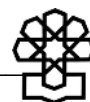
مهمترین چالش صنعت حمل‌ونقل ریلی تأمین منابع مالی است. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی گفت: در شرایط کنونی تأمین منابع مالی یک چالش اساسی در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور محسوب می‌شود.

عبدالعلی صاحب‌محمدی افزود: منابع موجود در بخش حمل‌ونقل ریلی کافی نیستند و باید سازوکارهای مناسب‌تری را

برای حضور در بخش خصوصی و استفاده از منابع این بخش تدوین کنیم.

وی افزود: ایران به لحاظ موقعیت ژئوپلیتیک و استراتژیک ویژه خود و قرار گرفتن بین سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا دارای برتری نسبی بارز در عرصه مبادلات تجاری و ترانزیتی است. صاحب‌محمدی موقعیت مناسب جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی و همسایگی با کشورهای محصور در خشکی را از عواملی ذکر کرد که موجب شده‌اند ایران به‌عنوان دروازه شرق و غرب محسوب شده و کریدورهای متعدد شمال - جنوب و شرق - غرب از آن عبور کنند.

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ادامه داد: کریدور آسیا - اروپا که از چین آغاز و با عبور از قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان به ایران و با گذر از ترکیه به اروپا متصل می‌شود یک مسیر استراتژیک و سودآور برای توسعه شبکه راه‌آهن در ایران قلمداد می‌شود. به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی شاخه دوم این کریدور از چین آغاز و با عبور از کشورهای میانمار، بنگلادش، هند و پاکستان به سمت ایران و از طریق ترکیه به اروپا متصل می‌شود، ضمن اینکه یک شاخه دیگر نیز از



خاک ایران به سمت عراق، سوریه، دریای مدیترانه، یونان و از آنجا به اروپا ادامه می‌یابد. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی افزود: علاوه بر این، کریدور شمال - جنوب هم که از اهمیت ویژه‌ای در حمل‌ونقل بین‌المللی برخوردار است از اروپا شروع و با عبور از غرب دریای خزر به سوی کشورهای خلیج فارس و جنوب شرق آسیا پیش می‌رود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به جایگاه برتر ایران در این کریدورها و نقش آنها در توسعه اقتصادی کشور اظهار داشت: از این منظر، هم از بعد بین‌المللی و منطقه‌ای و هم از بعد داخلی، زمینه مناسب برای رشد و توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی مهیا شده است. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی تصریح کرد: فعال‌سازی کریدورها با تکمیل حلقه‌های مفقوده، یکی از اولویت‌های کاری بوده که سهم بسزایی در افزایش حمل‌ونقل ترانزیت ایفا خواهد کرد.

صاحب‌محمدی با بیان اینکه حمل‌ونقل ریلی نسبت به دیگر روش‌های حمل‌ونقلی دو تا سه برابر زمین کمتری برای هر واحد مسافر یا بار اشغال می‌کند، گفت: با وجود اینکه هزینه‌های اولیه سرمایه‌گذاری برای توسعه راه‌آهن قابل ملاحظه است، اما آثار آن در توسعه پایدار و پیشگیری از هزینه‌های بلندمدت بسیار حائز اهمیت است.

صاحب‌محمدی با اشاره به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این زمینه گفت: بخش خصوصی معادل ۳۳۷ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار در بخش‌های مختلف ریلی سرمایه‌گذاری کرده و تاکنون ۲۶ شرکت حمل‌ونقل ریلی تأسیس و مشغول فعالیت شده‌اند.

مدیرعامل راه‌آهن تصریح کرد: واگذاری ۸۰ درصد از ناوگان باری واگن باری و صد درصد ناوگان مسافری طی سال‌های اخیر از اقدامات قابل توجه راه‌آهن برای حضور مؤثر بخش خصوصی در این صنعت بوده است.

صاحب‌محمدی اضافه کرد: واگذاری نگهداری خطوط و تأسیسات راه‌آهن به بخش خصوصی و حتی ایجاد رقابت در این زمینه از دیگر سیاست‌های راه‌آهن در انحصارزدایی و توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی است.

همچنین راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای با هدف تسهیل حمل‌ونقل، کاهش زمان سیر و افزایش ظرفیت حمل بار از دیگر برنامه‌های راه‌آهن بوده و در این خصوص طی سال گذشته ۲۵ درصد قطارها در حمل‌ونقل داخلی برنامه‌ای شدند و در سال جاری ۲۵ درصد دیگر از قطارها برنامه‌ای می‌شوند که جمعاً به ۵۰ درصد خواهد رسید.

وی با بیان اینکه نسبت طول خط به مساحت کشور $۴/۴$ کیلومتر و میانگین این شاخص در کشورهای منطقه $۴/۹$ کیلومتر است افزود: نسبت واگن باری به طول خط در ایران $۲/۹$ و میانگین آن در کشورها $۴/۲$ است و براساس اهداف پیش‌بینی شده در سند چشم‌انداز بیست‌ساله ۳۰ درصد

تناژ حمل بار و ۱۸ درصد از حمل مسافر باید توسط راه‌آهن انجام شود که این به معنای ۱۲۹ میلیون تن بار، ۱۲۱ میلیون مسافر و افزایش حمل‌ونقل ترانزیت تا ۶/۵ میلیون تن در سال است و طول خطوط هم باید از ۱۰ هزار کیلومتر کنونی به ۲۵ هزار کیلومتر برسد. در حال حاضر سالیانه ۳۵۰ کیلومتر خط در کشور احداث شده و به‌منظور ارائه تسهیلات برای بخش خصوصی جهت تأمین ناوگان نیز اعتبارات بسیار محدود است.

مدیرعامل راه‌آهن افزود: برای رسیدن به رشد پیش‌بینی شده از جمله ساخت ۱۵ هزار کیلومتر خط جدید، تأمین ناوگان، دوخطه کردن خطوط پرتردد، تراکبندی مسیرها و برقی کردن خطوط و سایر اقدامات در طول سال‌های سند چشم‌انداز، سالیانه حداقل ۱۰ هزار میلیارد تومان مورد نیاز است.^۱

یکی از دلایل عقب‌افتادگی صنعت ریلی، انحصار کارفرماست

مدیرعامل واگن‌سازی پلور سبز با بیان اینکه در صنعت ریلی، بین وضع موجود و وضع ایدئال فاصله زیادی وجود دارد که باید پر شود، اظهار داشت: یکی از دلایل عقب‌افتادگی صنعت ریلی انحصار کارفرماست. جلال قاسمی یکی دیگر از دلایل عقب‌افتادگی واگن‌سازان داخلی از رقیبان خارجی را نبود تعرفه واردات متناسب با این صنعت دانست و افزود: اگرچه اعمال تعرفه کار مناسبی نیست، اما در آغاز کار، الزامی است. ضمن اینکه پیشنهاد می‌کنیم تعرفه در قراردادهایی که با شرکت‌های خارجی به‌طور مستقیم به‌عنوان سازنده واگن به امضا می‌رسد، اعمال شود. وی با ابراز نارضایتی از اینکه در غیاب تعرفه مناسب، دست بهره‌بردار را برای واردات باز گذاشته‌ایم، گفت: مسئولان باید ابتدا ظرفیت ساخت داخل را تکمیل و بعد برای تأمین باقی نیاز کشور اقدام به واردات کنند.^۲



لزوم همکاری دولت و مجلس برای تحقق اهداف ریلی

رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی گفت: باید تمام دستگاه‌ها، نهادهای اجرایی، سازمان‌ها و بخش خصوصی متناسب با اهداف کلان سند چشم‌انداز حرکت کنند.

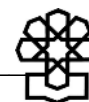
سیدابوالفضل بهره‌دار افزود: طی ۲۰ سال گذشته حجم شبکه ریلی به‌طور متوسط هر سال ۲۵۰ کیلومتر افزایش یافته

و در سال‌های اخیر این میزان با بهبودی جزئی به ۳۵۰ کیلومتر در سال رسیده است.

وی تصریح کرد: باید ساخت یک‌هزار کیلومتر شبکه ریلی را از اهداف سالیانه خود قرار دهیم تا بتوانیم تاحدودی متناسب با زمانبندی پیش‌بینی شده در برنامه پنجم توسعه پیش رویم. بهره‌دار

۱. دوشنبه، ۲ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.irana.ir

۲. پنجشنبه، ۵ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.iranrailindustry.ir



در ادامه خاطرنشان ساخت: طبق پیش‌بینی قانون سوخت و مدیریت انرژی، شبکه ریلی کشور سالیانه ۱۰ هزار میلیارد تومان نیاز دارد که اگر بتوانیم حداقل سالیانه چهار هزار میلیارد تومان به شبکه ریلی برون‌شهری تزریق کنیم، می‌توانیم سالیانه حدود یک‌هزار کیلومتر خط ریلی ساخته و به افق سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ نزدیک شویم و از بسیاری کشورها پیشی بگیریم.^۱

۱-۳. حمل‌ونقل هوایی

۵۰ درصد ظرفیت فرودگاهی کشور فعال است



یک کارشناس حمل‌ونقل با اشاره به بدون استفاده ماندن ۵۰ درصد ظرفیت فرودگاهی کشور، گفت: صنعت حمل‌ونقل هوایی به علت ضعف مدیریتی، بهره‌وری لازم را ندارد. رضا سلطانی در گفتگو با خبرنگار اقتصادی پانا، اظهار داشت: در حال حاضر از امکانات، تجهیزات و تسهیلات

مناسبی در فرودگاه‌های کشور برخورداریم، اما تنها نیمی از این ظرفیت‌ها استفاده می‌شود.

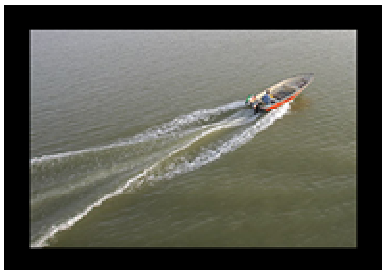
وی افزود: در مدیریت فرودگاه‌ها مسائلی دیده می‌شوند که با اعمال برنامه‌های درست می‌توان نسبت هزینه‌ها به درآمدها را کاهش داد تا بهره‌وری لازم به دست آید. این کارشناس حمل‌ونقل تصریح کرد: با وجود تحریم و مسائل خارجی، با راهکارهای صحیح مدیریتی می‌توان کیفیت صنعت هوایی کشور را رشد داد. سلطانی با اشاره به واگذاری امور به فرودگاه‌های محلی برای کاستن از نیروی ستاد مرکزی، یادآور شد: با واگذاری و برون‌سپاری فعالیت‌ها، کیفیت خدمات رشد یافته و بهره‌وری افزوده می‌شود. زیرا ساختار دولتی بهره‌ور نیست و با تغییر ساختار اداری فرودگاه‌ها، هزینه‌ها و در نتیجه قیمت خدمات فرودگاهی برای ایرلاین‌ها کاهش می‌یابد و بالطبع باعث جلوگیری از افزایش قیمت بلیط هواپیما می‌شوند.^۲

۱. پنجشنبه، ۵ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.jahanesanat.com

۲. دوشنبه، ۲ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.pana.ir

۴-۱. حمل و نقل دریایی

صنایع دریایی برنامه درازمدت می‌خواهند



رئیس پژوهشکده فناوری و مهندسی دریایی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، مهمترین چالش صنعت دریایی کشور را فقدان «یک برنامه بلندمدت مشخص، هدفمند و مدبرانه» دانست. سعید مظاهری در آستانه سیزدهمین همایش صنایع

دریایی اظهار داشت: استراتژی حرکت صنعت دریایی کشور شفاف و روشن نیست.

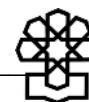
این استاد دانشگاه افزود: این درحالی است که کشورهای منطقه ما و حتی کشورهایی که دسترسی محدودی به آب‌های بین‌المللی دارند، به دریا و صنایع دریایی توجه ویژه‌ای می‌کنند و برای آن برنامه‌ریزی بلندمدت کرده‌اند.

رئیس پژوهشکده فناوری و مهندسی دریایی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در این زمینه به وضعیت صنعت کشتی‌سازی اشاره کرد و گفت: موضوع ساخت کشتی و سازه‌های دریایی در داخل کشور از سال‌های گذشته مطرح شده و در این رابطه زیرساخت‌های خوبی ایجاد و سرمایه‌گذاری‌های بزرگی صورت گرفته است، اما به چه دلیل وضعیت ساخت کشتی در کشور مطلوب نیست؟ چرا علیرغم وجود زیرساخت‌های اولیه و کارگاه‌های آن، ساخت کشتی و سازه‌های شناور، کماکان با مشکلات مالی و اداری روبرو است؟ و همچنان برای ساخت کشتی، شاهد ثبت سفارش در کشورهای دیگریم؟ و بسیاری دیگر از این چراها. علت این سؤال‌ها را باید در نداشتن برنامه مناسب و استراتژی مطلوب در ابتدای ورود به صنایع کشتی‌سازی جستجو کرد.

وی «همگرا نبودن فعالیت ارگان‌های دریایی برای دستیابی به اهداف مطلوب» را چالش دیگر صنایع دریایی کشور دانست و توضیح داد: توسعه و رشد صنایع دریایی کشور مستلزم همگرایی فعالیت‌های تکتک ارگان‌های دریایی است. گرچه شورای عالی اقیانوسی و شورای عالی صنایع دریایی در این زمینه به‌وجود آمده‌اند، اما کارآمدی و تأثیرگذاری این نهادها تا به امروز چندان مطلوب نبوده است.

مظاهری «بی‌توجهی و کم‌توجهی مسئولان و سیاستگذاران به صنعت دریایی کشور» را دیگر چالش صنعت دریایی به‌عنوان یک صنعت استراتژیک و راهبردی خواند و تصریح کرد: صنعت دریایی کشور باید همانند صنایع فضایی و مخابراتی در رده صنایع استراتژیک و بااهمیت در نظر گرفته شود.

بنا به اظهارات این مسئول «چالش دیگر صنایع دریایی کشور در نظر نگرفتن صلاح و صرفه در توسعه و پیشبرد این صنعت توسط دست‌اندرکاران و سیاستگذاران است»، چگونگی ساخت و



تولید سازه‌ها و تجهیزات، استراتژی واردات مصالح و ادوات، نحوه استفاده از تجهیزات مدرن و دارای فناوری‌های خاص، چگونگی سرمایه‌گذاری و توسعه شرکت‌های مرتبط، توجه به مسئله اشتغال و تربیت نیروهای کاری و بومی، در نظر گرفتن میزان حاکمیت علمی و فناوری، نقش صنایع دریایی در مسائل امنیتی و دفاعی و توجه به نیروی انسانی متخصص و خلاق کشور از جمله موضوعات مهمی است که ضرورت دارد در توسعه صنایع دریایی کشور با لحاظ صلاح و صرفه کشور مد نظر قرار گیرند.^۱

از نظر بنادر نسل سوم، ایران در چه جایگاهی قرار دارد؟

کشور ما به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد، دارای موقعیت ویژه و استراتژیکی در صنعت حمل‌ونقل دریایی است به گونه‌ای که بیشترین حجم واردات و صادرات کشور از طریق دریا صورت می‌گیرد، بنابراین همواره کشورهای منطقه توجه ویژه‌ای به حوزه حمل‌ونقل دریایی ما داشته‌اند. آنچه برای تبدیل شدن به هاب منطقه در حوزه ترانزیت بار ضروری به نظر می‌رسد توسعه و ارتقای سطح بنادر کشور است زیرا بنادر نه فقط به عنوان مبادی ورود و خروج کالا، بلکه به عنوان نقاط تسریع‌کننده رشد اقتصادی و تقویت‌کننده امنیت ملی نیز مطرحند.

از آنجا که بیشترین میزان ترانزیت بار در کشور از طریق حوزه دریایی صورت می‌گیرد و طبق برنامه‌ریزی‌های کلان می‌خواهیم تا پایان برنامه هفتم توسعه به جایگاه هاب منطقه در حوزه ترانزیت بار دست یابیم توجه خاص به وضعیت بنادر الزامی است.

مفهوم رایجی که در بازار حمل‌ونقل جهانی برای تعریف رتبه‌بندی و سطح خدمات‌دهی بنادر به کار برده می‌شود، لفظ «نسل» است. در حقیقت سطح ارائه خدمات و کارکرد بنادر است که نسل چندم بودن آن را تعیین می‌کند و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی، ارتباطی به «نسل» آن ندارد. تاکنون برای بنادر موجود در جهان سه نسل تعریف شده است که بنادر نسل جدیدترین و به‌روزترین آنها محسوب می‌شوند. در این بنادر پیشرفته، علاوه بر تخلیه و بارگیری، فعل و انفعالاتی روی کالا انجام می‌شود که ارزش‌افزوده آن را ارتقا داده و حجم عملیاتی بنادر را بالا می‌برد. در حقیقت این بنادر به یک مرکز ایجاد ارزش‌افزوده تبدیل می‌شوند و عملاً قیمت تمام شده تولید کالاها کاهش یافته، صادرات مجدداً توسعه می‌یابند، از حمل مضاعف جلوگیری شده و با کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا نیز کاهش می‌یابد. به گفته عطاءالله صدر - رئیس سازمان بنادر و دریانوردی کشور - با ایجاد بنادر نسل سوم در قالب برنامه پنجم توسعه، به جای اینکه کالا فقط از طریق شبکه حمل‌ونقل به مقاصد داخلی وارد شود، مراکز تولید و

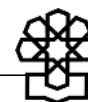
خدمات به محوطه‌های بندری نزدیک شده و در پس کرانه‌های بنادر قرار می‌گیرند. وی همچنین با تأکید بر اینکه جهت‌گیری کلی سازمان در برنامه پنج‌ساله پنجم پس از بررسی این برنامه توسط مجلس مشخص خواهد شد، گفت: لازم است سازمان بنادر و دریانوردی به سرعت به سمت ایجاد بنادر نسل سوم حرکت کند. به گزارش ایسنا، در این خصوص سازمان بنادر در جهت توسعه بنادر کشور به سمت بنادر نسل سوم در طرح جامع بازرگانی بنادر کشور، سه بندر امیرآباد در شمال کشور، امام خمینی (ره) و شهید رجایی در جنوب کشور را به‌عنوان بنادر اصلی انتخاب کرده و تبدیل این بنادر به بنادر نسل سوم را در رأس امور خود قرار داده است و به گفته مسئولان این بخش لازم است بنادر فوق، از شرایطی مانند معافیت‌های مالیاتی و بانکی برخوردار شوند. به گزارش ایسنا، اگرچه تمامی مسئولان و مدیران این حوزه، بر توجه ویژه به صنعت حمل‌ونقل دریایی و ارتقای سطح آن تأکید دارند، اما آنچه مسلم است اینکه قدم‌های ما برای رسیدن به این نقطه بسیار کند است و هنوز سیاست و برنامه‌ریزی درستی برای رسیدن به این جایگاه تبیین نکرده‌ایم. بنابراین لازم است به موازات تلاش بیشتر و توجه کافی به‌منظور فراهم کردن شرایط و امکانات مناسب، داشتن سرعت قابل توجه در روند پیشرفت‌مان را از یاد نبریم.^۱

می‌توانیم کشتی‌ساز شویم اگر...

سال‌هاست که از تصویب قانون حمایت از صنایع دریایی می‌گذرد ولی تاکنون هیچ‌گونه اقدامی انجام نگرفته است، قانونی که کشتی‌سازان به آن امید بسته بودند تا شاید با کمک آن مشکلات عدیده‌ای که بر سر راه دارند از میان برداشته شوند. سال‌هاست که به طرق مختلف در همایش‌ها و کنفرانس‌ها و مقالات متعدد، مشکلات این صنعت بیان شده، اما تاکنون شاهد هیچ‌گونه اقدام مثبت و مؤثری از جانب وزارت صنایع و سایر متولیان این صنعت نبوده‌ایم.

با وجود نیاز مبرم کشور به انواع شناورها و اشتغالزایی بالای این صنعت و داشتن کشتی‌سازهای کوچک و بزرگ توانمند، عجیب است که هیچ‌گونه توجهی به‌ویژه از جانب وزارت صنعت، تجارت به این صنعت نمی‌شود.

تاکنون تنها سازمان بنادر و دریانوردی در حد توان خود از این بخش حمایت کرده و اقدامات مثبت و مفیدی به‌منظور تأمین سرمایه لازم برای ساخت شناورهای کوچک و متوسط انجام داده است. تقریباً بیش از ۴۰ کارگاه کشتی‌سازی کوچک و متوسط فقط در استان خوزستان مستقر و با وجود اشتغالزایی بالای این صنعت که نیاز مبرم این استان است به‌علت کمبود نقدینگی و عدم همکاری بانک‌ها در پرداخت تسهیلات به سفارش‌دهندگان قادر به ادامه کار نیستند. این درحالی



است که ما در ایران با وجود تحریمها نسبت به ساخت انواع شناورهای کوچک و بزرگ با رعایت تمام استانداردهای روز دنیا قادریم فقط در صورتی که حمایت کافی به منظور رفع مشکلات به ویژه مشکلات بانکی صورت گیرد.^۱

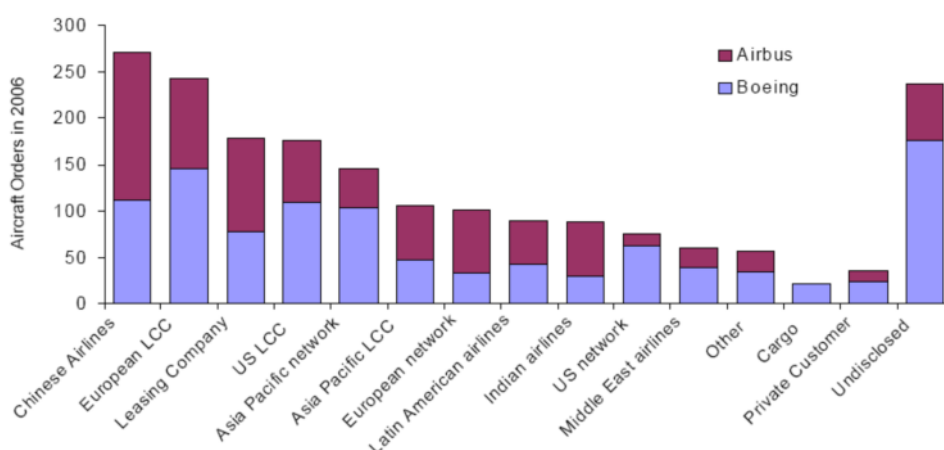
۲. گزارش‌های برگزیده حمل و نقلی

۲-۱. بررسی حمل و نقل هوایی ایران و جهان

روند تغییرات ناوگان

در نمودار ۱ تعداد سفارش‌های هواپیماهای بوئینگ و ایرباس خطوط مختلف هواپیمایی جهان آورده شده است.

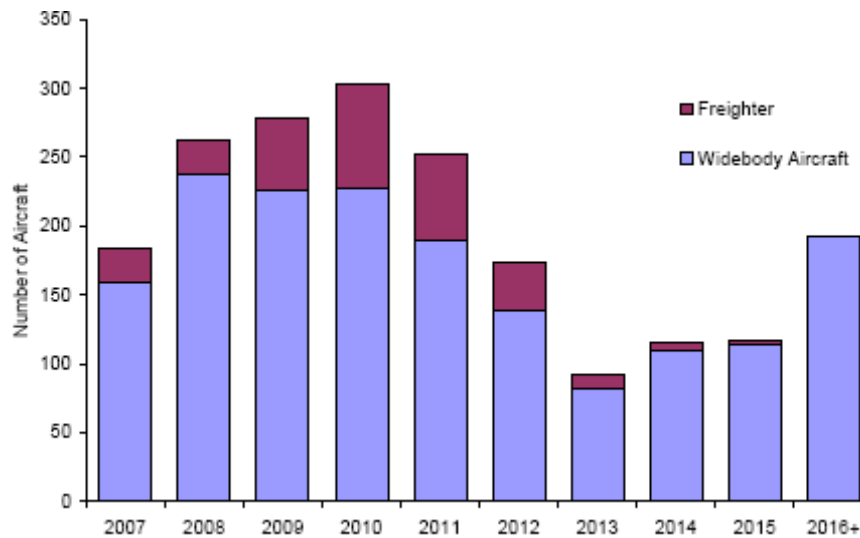
نمودار ۱. نرخ سفارش انواع هواپیما در خطوط هواپیمایی در سال ۲۰۰۶



حداقل تعداد سفارش هواپیما در حدود ۲۵ و حداکثر آن به بیش از ۲۵۰ سفارش در یک سال می‌رسد. مجموع هواپیماهای ایران‌ایر در حدود ۱۳۰ و ماهان در حدود ۴۰ هواپیما می‌شود و مابقی خطوط هوایی ایران تقریباً ۳۰ هواپیما دارند.

در نمودار ۲ نرخ سفارش هواپیما در آمریکا بین سال‌های ۲۰۰۷ و پیش‌بینی آن تا ۲۰۱۶ آورده شده است.

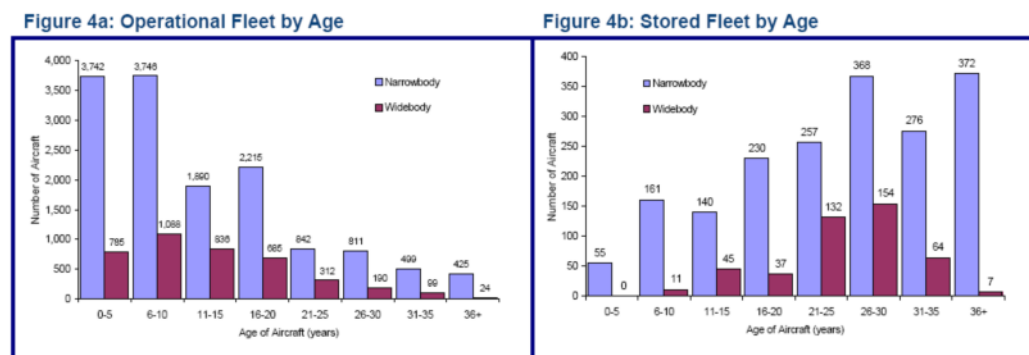
نمودار ۲. پیش‌بینی نرخ سفارش هواپیما در آمریکا



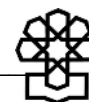
از نمودار ۲ می‌توان دریافت تعداد هواپیماهای پهن‌پیکر که عمدتاً برای جابجایی مسافر استفاده می‌شوند از تعداد هواپیماهای باری بیشتر است که نشان‌دهنده رشد حمل‌ونقل مسافرتی در این کشور است و از طرف دیگر مشهود است که در هر سال ناوگان هواپیمایی آمریکا در حال نوسازی است و با پایان یافتن عمر مفید هواپیماها آنها را کنار گذاشته و از هواپیماهای جدید استفاده می‌کنند که مشخص است نتیجه این امر، رضایت بیشتر مسافران و مهمتر از همه افزایش ایمنی و به‌تبع آن آسایش خاطر مسافران را به همراه دارد.

از مسائل مؤثر در چگونگی عملکرد ناوگان حمل‌ونقل هوایی، سن این ناوگان است. در نمودار ۳ سن ناوگان هوایی مورد استفاده در جهان آورده شده است.

نمودار ۳. سن هواپیماهای مورد استفاده



Source: Airclaims



نمودار سمت چپ ناوگان درحال بهره‌برداری و نمودار سمت راست ناوگان ذخیره را مشخص می‌کند. از هواپیماهای ذخیره برای مواقع اضطراری یا زمانی که تقاضای سفر از ظرفیت بیشتر است استفاده می‌شود. همچنین نمودارهای آبی رنگ هواپیماهای معمولی و نمودارهای قرمز رنگ هواپیماهای پهن بیکر را نشان می‌دهند.

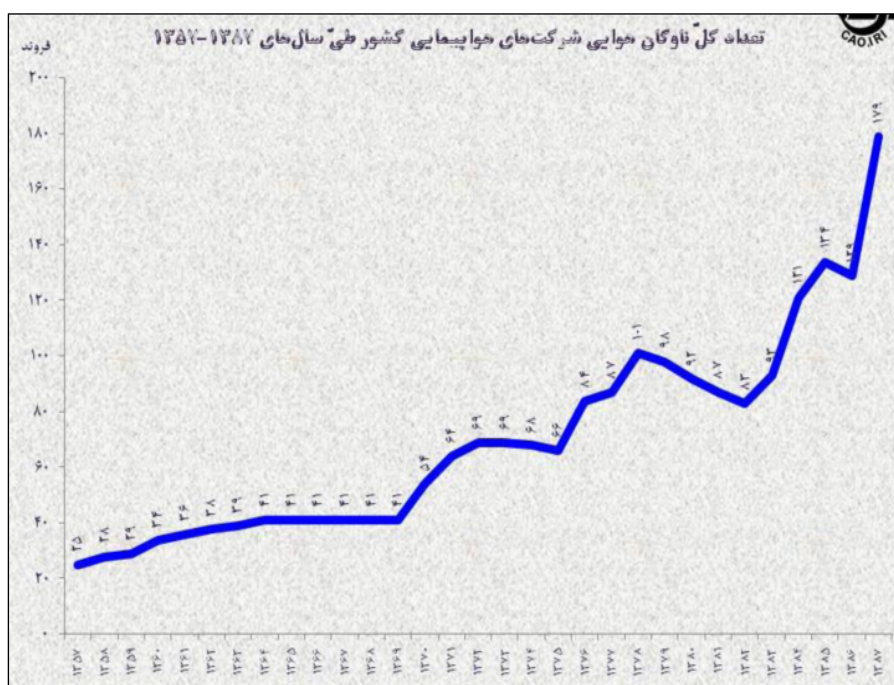
مطابق نمودار، اکثر هواپیماهای مورد استفاده سنی زیر ۱۰ سال دارند.

۲-۲. حمل‌ونقل هوایی ایران

در این قسمت به بیان آمار حمل‌ونقل هوایی ایران پرداخته می‌شود. نمودارهای آبی مستقیماً از سایت هواپیمایی کشوری گرفته شده‌اند.

در تمامی این نمودارها رشد قابل توجهی در تعداد بار داخلی و خارجی جابجا شده، مسافر داخلی و خارجی جابجا شده و... دیده می‌شود. نکته قابل توجه در این نمودارها این است که اصولاً به‌طور یکنواخت روند صعودی دارند لکن در بعضی از آنها گرچه کل نمودار افزایشی بوده است دیده می‌شود که نسبت به سال قبل از آن نزول در منحنی وجود دارد.

نمودار ۴. تعداد کل ناوگان هوایی شرکت‌های هواپیمایی کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷



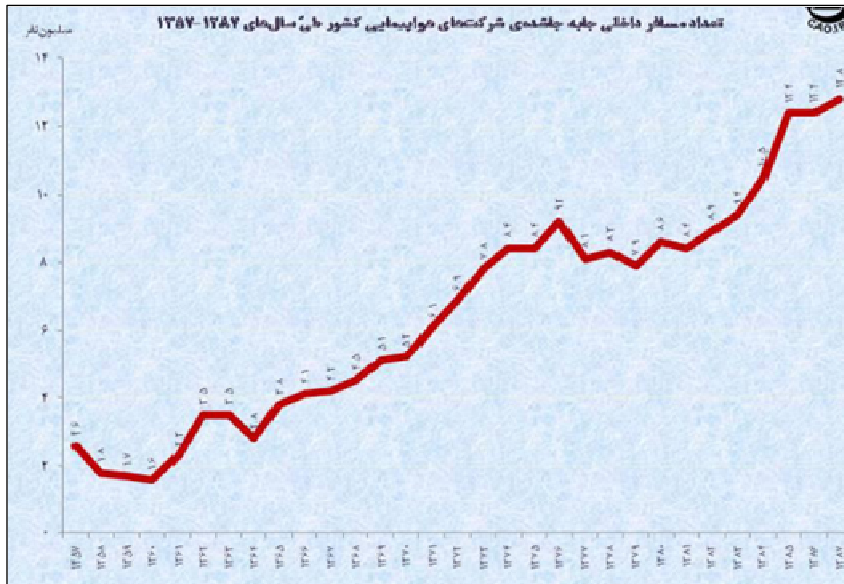
مأخذ: مرکز مطالعات و اطلاع‌رسانی هواپیمایی کشوری براساس داده‌های موجود، اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۸.

نمودار ۵. تعداد مسافر بین‌المللی جابجا شده شرکت‌های هواپیمایی در کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷

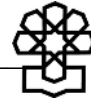


مأخذ: همان.

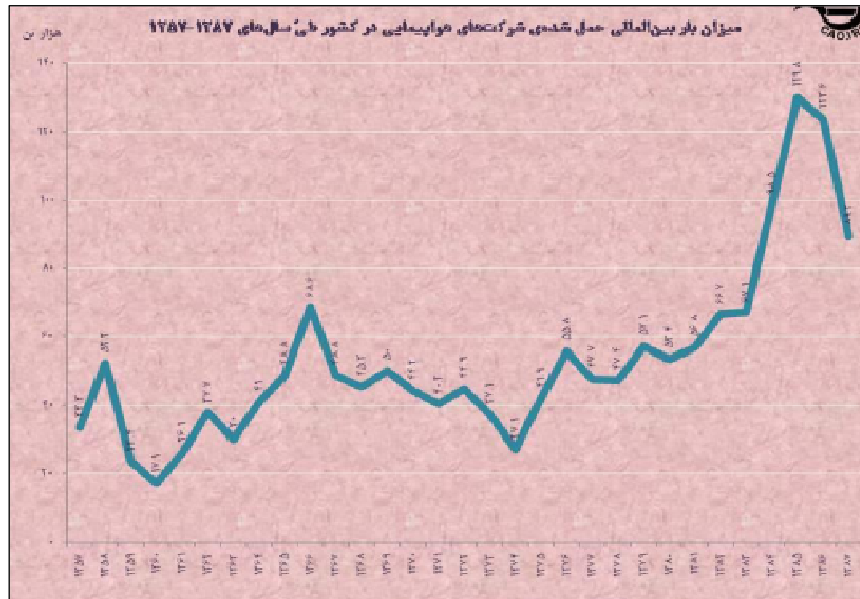
نمودار ۶. تعداد مسافر داخلی جابجا شده شرکت‌های هواپیمایی در کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷



مأخذ: همان.

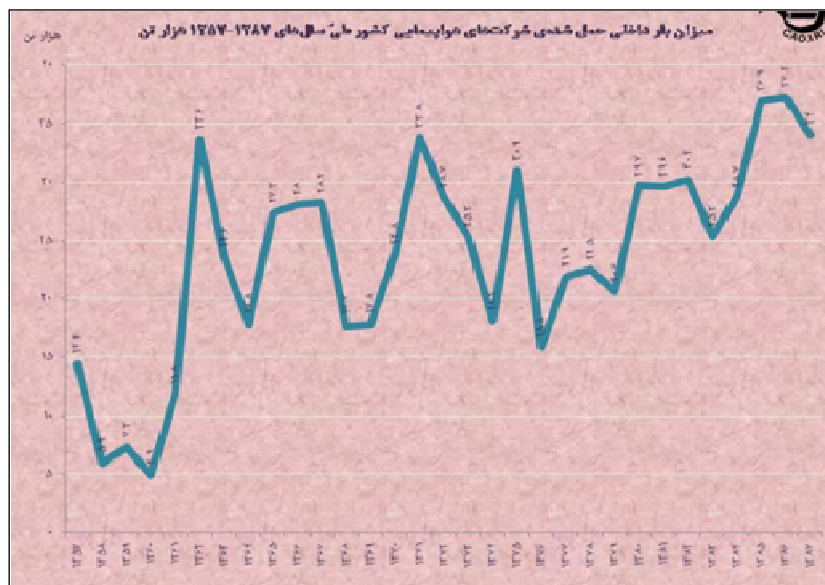


نمودار ۷. میزان بار بین‌المللی حمل شده شرکت‌های هواپیمایی کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷ هزار تن



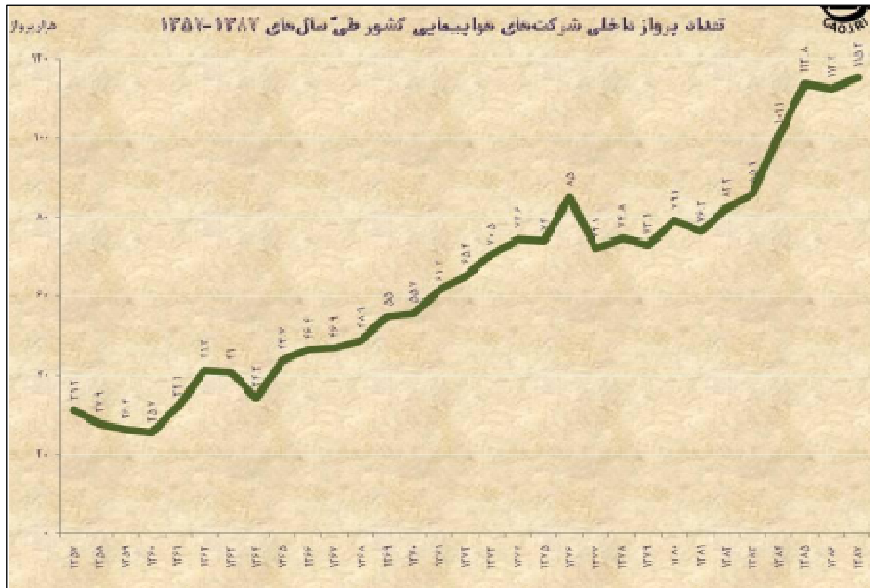
مأخذ: همان.

نمودار ۸. میزان بار داخلی حمل شده شرکت‌های هواپیمایی کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷ هزار تن



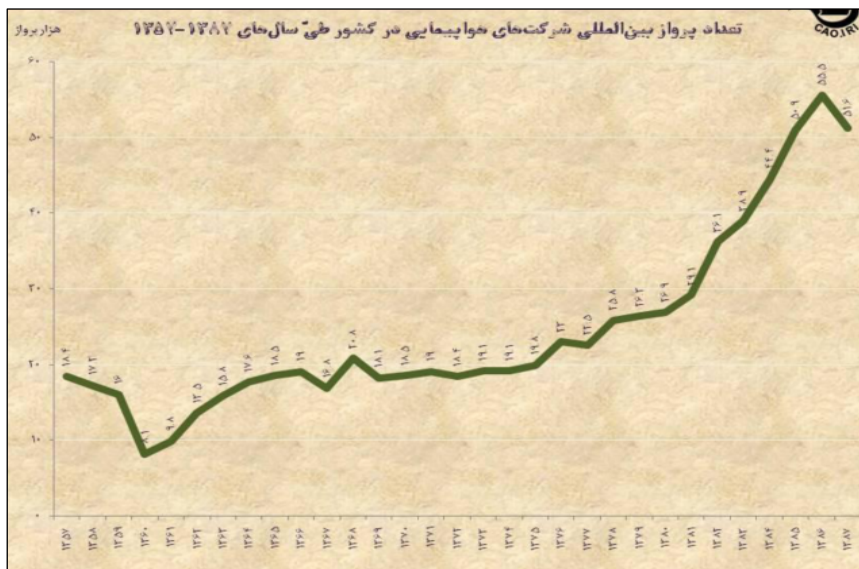
مأخذ: همان.

نمودار ۹. تعداد پروازهای داخلی شرکت‌های هواپیمایی کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷



مأخذ: همان.

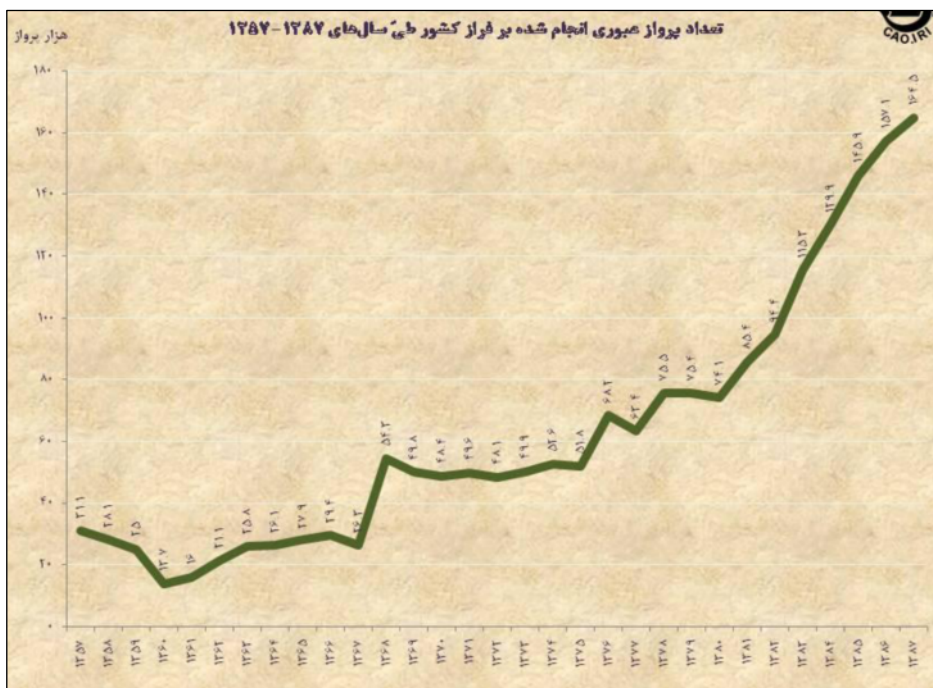
نمودار ۱۰. تعداد پروازهای بین‌المللی شرکت‌های هواپیمایی کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷



مأخذ: همان.



نمودار ۱۱. تعداد پرواز عبوری انجام شده بر فراز کشور طی سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۸۷



مأخذ: همان.

همان‌طور که در نمودار ۱۱ مشخص است هر ساله پروازهای عبوری (پروازهایی که مبدأ و مقصدی خارج از ایران دارند و ناچارند مرزهای هوایی کشور را قطع کنند) از ایران بیشتر شده است که دلیل آن موقعیت استراتژیک و منحصر به فرد ایران روی کره زمین است که از یکسو واقع در کریدورهای هوایی شرقی غربی جهان و از سوی دیگر در مرز آسیا و اروپاست.^۱

۳. حمل و نقل درون شهری

۳-۱. مترو

مترو تهران نیازمند ۱۱ هزار و ۶۱۹ میلیارد ریال اعتبار در سال جاری است



براساس محاسبات شرکت راه آهن شهری تهران و حومه این مجموعه نیازمند ۱۱ هزار و ۶۱۹ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت و تجهیز ایستگاه‌های جدید، خرید ناوگان حمل و نقل مدرن و نیز احداث خطوط جدید مترو در سال جاری است.

به گزارش روابط عمومی شهرداری تهران این سرمایه

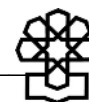
که در سال گذشته ۱۳ هزار و ۷۱۵ میلیارد ریال برآورد شده بود براساس نص صریح قانون باید به‌طور مساوی و از محل کمک‌های دولت و شهرداری و نیز پرداخت بهای بلیت ازسوی شهروندان تأمین شود.

در بررسی‌های شرکت راه آهن شهری تهران و حومه در سال ۱۳۹۰ مشخص می‌شود که بیشترین سهم برای خرید ناوگان جدید در نظر گرفته شده بیش از ۵۸۹۲ میلیارد ریال از منابع شرکت را به‌خود اختصاص می‌دهد. این درحالی است که با نگاه به اختصاص هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت راه آهن شهری درمی‌یابیم که در سال ۱۳۸۹ تکیه شرکت مترو بر احداث خطوط جدید بوده است و با لحاظ کردن تورم نزدیک به ۶ هزار و ۲۸۹ میلیارد ریال به این موضوع اختصاص یافته بود.

البته احداث خطوط جدید همچنان جزء اولویت‌های شرکت راه آهن شهری در سال جاری نیز خواهد بود زیرا ۵۲۲۶ میلیارد ریال برای سرمایه‌گذاری در این حوزه در نظر گرفته شده است. همچنین در بررسی‌های شرکت راه آهن شهری تهران و حومه برای سال جاری، ۱۵۲ میلیارد ریال شاخص تعدیل‌کننده تورم ۱۵ درصدی در نظر گرفته شده است تا در صورت بروز بحران‌های تورمی این شرکت و در نهایت شهروندان دچار مشکل نشوند.

علاوه بر این، کارشناسان شرکت راه آهن شهری نزدیک به ۳۴۸۴ میلیارد ریال برای هزینه‌های ساخت و تجهیز ایستگاه‌های جدید و نیز ۳۴۳۶ میلیارد ریال برای احداث خطوط جدید در نظر گرفته‌اند. برای هزینه ساخت و تجهیز ایستگاه‌های جدید مترو نیز ۲۲۹۱ میلیارد ریال در نظر گرفته شده است که در مقایسه با سال گذشته نشان از کاهش ۳۸ درصدی در این بخش دارد.

ازسوی دیگر بسیاری از برنامه‌ریزی‌های شرکت راه آهن قطار شهری تهران و حومه درحالی انجام می‌شود که واقعیت، مسئله دیگری را نشان می‌دهد و آن اینکه با وجود توانایی بالای شرکت برای احداث سالیانه ۵۰ کیلومتر خط مترو، این شرکت همواره از تأمین نشدن اعتبارات مصوب



ازسوی دولت رنج می‌برد.

با نگاهی به سهم پرداختی دولت از سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۹ درمی‌یابیم که دولت تنها ۵۷/۱ درصد از یارانه بلیت مصوب و ۶۵/۷ درصد از بودجه عمرانی مصوب را به شرکت مترو پرداخت کرده است که همین اهمال، موجب شده تا بار سهم دولت بر دوش شهروندان و شهرداری بیافتد. به عبارتی براساس تفکیک سالیانه، دولت در سال ۱۳۸۶ از ۲۰ میلیارد یارانه بلیت مصوب ۱۴/۸ میلیارد تومان و از ۹۰ میلیارد تومان بودجه عمرانی ۳/۶۷ میلیارد تومان پرداخت کرده و در سال ۱۳۸۷ نیز از ۳۰ میلیارد تومان یارانه بلیت، تنها ۱۷ میلیارد تومان را پرداخت کرده است. این هم واقعیت دیگری است که از ۸۰ میلیارد یارانه بلیت مصوب در سال ۱۳۹۰ هنوز هیچ مبلغی به شرکت مترو پرداخت نشده است. بنابراین با نگاهی به کارنامه دولت در اجرای تعهداتش نسبت به مترو درمی‌یابیم نه تنها نمی‌توان به کمک‌های دولت برای تجهیز و توسعه خطوط و ناوگان مترو تهران و حومه در سال جاری امیدوار بود، بلکه باید به فکر چاره دیگری برای تأمین هزینه‌های این مجموعه که در ارتباط مستقیم با معیشت شهروندان است، باشیم.^۱

۴. گزیده تازه‌های حمل‌ونقل از شبکه جهانی اینترنت

سامانه هشداردهنده صوتی علائم راهنمایی و رانندگی طراحی و ساخته شد

محققان دانشگاه مازندران موفق به طراحی و ساخت سامانه هشداردهنده صوتی علائم راهنمایی و رانندگی شدند. مهندس علی درویشی، مدیرعامل سازنده این دستگاه اظهار کرد: کاربرد اصلی این سامانه برای جاده‌هایی در کشور است که امکان دارد راننده دید خوبی نسبت به جاده و علائم راهنمایی و رانندگی نداشته باشد و به این شکل عمل می‌کند که به هنگام نزدیک شدن راننده به این علائم در فواصل معین به صورت صوتی این هشدار در خودرو مورد نظر پخش می‌شود.

وی با اشاره به تولید نمونه‌های اولیه این دستگاه و آزمایش عملی آن در جاده‌های مختلف استان مازندران افزود: انتقال پیام‌های صوتی علائم راهنمایی و رانندگی از چند روش مانند سیستم رایانه خودروها، موج FM رادیو خودرو، نصب دستگاه مختص هشداردهنده این علائم روی خودروها در شرکت‌های خودروسازی و مراحل تولید خودرو و همچنین به وسیله فرستنده‌های پیامی که روی تابلوهای مورد نظر نصب می‌شوند، امکانپذیر است.

درویشی با بیان اینکه این سامانه برای نصب روی خودروها برای رانندگان هیچگونه هزینه‌ای در پی ندارد، خاطر نشان کرد: در صورت تنظیم کردن این پیام‌ها روی موج FM خودروها کافی است رانندگان موج FM رادیوی خود را در چنین جاده‌هایی روی فرکانس مورد نظر تنظیم کنند.

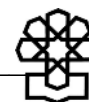
این محقق در خصوص تأثیر نصب سامانه مذکور در جاده‌های پر پیچ‌وخم بر کاهش تصادفات رانندگی تصریح کرد: از آنجا که در بخش نهایی این طرح روی شبکه‌سازی این فرستنده‌ها فعالیت‌ها و برنامه‌ریزی‌های مناسبی صورت گرفته است می‌تواند راننده را از تصادفات و اطلاعات ترافیکی جاده آگاه سازد تا راننده با آگاهی کامل نسبت به وضعیت جاده بتواند رانندگی کند. درویشی در پایان با اشاره به امکان اتصال سازمان هواشناسی و پلیس راهور به شبکه فرستنده‌های پیام‌های صوتی علائم راهنمایی و رانندگی عنوان کرد: عملی شدن کامل این طرح ضمن آگاه‌سازی راننده از وضعیت ترافیکی و هوایی جاده مورد نظر می‌تواند با آگاه کردن راننده از وقوع تصادفی که در ادامه مسیر رخ داده و نیز از بروز تصادفات زنجیره‌ای که سالیانه تلفات مالی و جانی بسیاری را در پی داشته، جلوگیری کند.^۱

جانداران میکروسکوپی، سوخت نیروگاه‌های آینده خودروها

محققان آمریکایی با استفاده از موجودات میکروسکوپی، در حال ساخت سوخت‌های زیستی هستند که بدون نیاز به نفت یا نور خورشید می‌توانند سوخت پاک تولید کنند. تحقیقات جدید نشان می‌دهند سوخت‌های امروزی تنها تا ۲۰ سال دیگر قابل استفاده هستند و بعد از آن نیاز به جایگزین دارند. آژانس اطلاعات و زارت انرژی آمریکا اعلام کرده است با وجود تعداد زیادی وسایل نقلیه هیبریدی و الکتریکی در میان جاده‌ها، رانندگان تا ۲۰ سال آینده به سوخت‌های مایع وابسته خواهند ماند. این در حالی است که پس از این مدت استفاده از سوخت‌های اتانولی نیاز به هزینه بالا دارد و این سوخت، تأثیرات تردیدبرانگیزی بر محیط زیست خواهد داشت. از این رو به‌منظور متوقف کردن وابستگی به سوخت‌های فسیلی، دانشمندان و مهندسان در حال ساخت سوختی به نام سوخت‌های الکتریکی هستند که از محلولی حاوی جانوران ریز میکروسکوپی که از آمونیاک مضر یا سولفید هیدروژن تغذیه می‌کنند تشکیل شده و می‌تواند با ایجاد شارژ الکتریکی دی‌اکسیدکربن را به سوختی مناسب برای خودروها تبدیل کند. بنا به گزارش دیسکاوری نیوز، این حشرات روند، سوخت‌سازی را بدون استفاده از نفت، زیست‌توده یا نور خورشید انجام می‌دهند. وزارت انرژی آمریکا برای یافتن بهترین شیوه تولید سوخت زیستی قصد دارد بودجه تحقیقاتی ۱۵ لایحه را در سراسر آمریکا تأمین کند تا به این شکل، محققان بتوانند بهترین سوخت زیستی با کمترین هزینه ممکن را تولید کنند.^۲

۱. شنبه، ۳۰ مهرماه ۱۳۹۰، www.Tavana.ir

۲. یکشنبه، ۸ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.iran-eng.com



فصل دوم - اخبار ساختمان

۱. اخبار منتخب صنعت ساختمان

عقب‌ماندگی تولید مسکن از برنامه پنجم

عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه تولید مسکن در کشور از هدفگذاری‌های برنامه پنجم عقب است، گفت: میزان ساخت‌وسازها و تسهیلات بخش مسکن باید افزایش یابد. عنایت‌اله هاشمی در گفتگو با خبرنگار اقتصادی پانا، اظهار داشت: آمارهای ارائه شده بیانگر پیشرفت وضعیت تولید مسکن نسبت به گذشته است، اما همچنان ساخت‌وسازها از برنامه پنجم عقب است.

وی با اشاره به بررسی مشکلات مسکن با حضور اعضای وزارتخانه مربوطه، تصریح کرد: در این نشست آمارهایی در زمینه ساخت‌وسازها در کشور ارائه شد که حاکی از توسعه بخش مسکن در کشور است. عضو کمیسیون عمران مجلس عنوان کرد: دولت باید با افزایش تسهیلات، به ساخت‌وساز در کشور کمک کند تا بتواند هماهنگ با برنامه پنجم توسعه پیش رود. هاشمی در رابطه با چالش‌های پیش روی بخش مسکن نیز گفت: در حال حاضر بالا بودن قیمت زمین و رشد دستمزدها و مصالح ساختمانی، تولید مسکن را با مشکل روبرو کرده است. وی تأکید کرد: با افزایش تسهیلات و تمرکز روی بافت‌های فرسوده، در زمینه ساخت‌وسازها موفق عمل خواهیم کرد.

عضو کمیسیون عمران همچنین درباره مسکن مهر گفت: طرح مسکن مهر تا حد زیادی مانع رشد کاذب قیمت مسکن شده و تأثیر زیادی در شهرهای متوسط و کوچک داشته است. هاشمی با تأکید بر اینکه تسهیلات مسکن مهر با توجه به نرخ تورم باید افزایش یابد، عنوان کرد: وزارت مسکن و شهرسازی برای تأمین تسهیلات افراد برای خرید مسکن مهر باید تلاش کند که زمین مناسب در اختیار متقاضیان قرار گیرد.^۱

بهره‌وری ساختمان در ایران ۳۲ برابر پایین‌تر از متوسط جهانی است



رئیس سازمان نظام مهندسی استان قم تهیه و تدوین منشور اخلاقی بهره‌وری در کشور را خواستار شد.

رئیس سازمان نظام مهندسی استان قم بیان کرد: تدوین و اجرای مقررات ملی ساختمان، تخصص‌گرایی در بحث صنعت ساختمان،

آموزش مستمر به عوامل ساخت‌وساز (مهندس، مدیر اجرایی، انبوه‌ساز، کارگر و...) و نظارت مؤثر بر ساخت‌وساز و عوامل این ساخت‌وساز از موارد مؤثر در بهره‌وری ساختمان است. وی در ادامه با اشاره به تغییر نگرش شهرسازی و معماری و استفاده از اصول معماری اسلامی بیان کرد: با توجه به عجین بودن ساخت‌وساز با فرهنگ بومی ما، عدم توجه به این موضوع علاوه بر کاهش بهره‌وری در صنعت ساختمان، منجر به کاهش بهره‌وری در بخش‌های فرهنگی و اجتماعی می‌شود. مقومی با اشاره به استانداردهای جهانی در زمینه بهره‌وری گفت: بهره‌وری سرمایه در کشور ما نسبت به استاندارد جهانی ۶ برابر کمتر، بهره‌وری انرژی دو برابر کمتر و بهره‌وری ساختمان در مقایسه با این استاندارد ۳۲ برابر کمتر است. وی در پایان اظهار امیدواری کرد: با توجه به در پیش گرفتن اصلاح الگوی مصرف، باید در جهت نزدیک شدن به استانداردهای جهانی بهره‌وری، تلاش مضاعف کنیم.^۱

بررسی هزینه مسکن نسبت به درآمد خانوار و سراب خانه‌دار شدن

مسکن از نیازهای اولیه هر خانواده است و جایگاه ویژه‌ای در زندگی و تشکیل خانواده دارد به طوری که خانوارها به ناچار خرید مسکن را در اولویت قرار می‌دهند. بنابراین نسبت هزینه مسکن به درآمد همواره دغدغه بسیاری از مردم بوده و هست به طوری که کلیه خانوارها اعم از مستأجر و صاحبخانه تلاش می‌کنند متناسب با درآمدشان خانه‌ای برای خود تهیه کنند، اما گاهی هزینه‌های بالای مسکن موجب می‌شود افراد بخش زیادی از درآمد خود را به مسکن اختصاص دهند.

به گزارش خبرنگار مسکن خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، کارشناسان معتقدند در دنیا خانوارها با پس‌انداز ۱۰ درصد درآمد خود طی ده سال، می‌توانند صاحب مسکن شوند و این درحالی است که خانوارها در کشور ما اگر بیش از ۵۰ درصد از درآمد خود را طی ۱۰ سال پس‌انداز کنند به شرط ثابت ماندن قیمت مسکن می‌توانند صاحبخانه شوند.

به علاوه در ایران وضعیت بخش مسکن مشخص شده و مانند حساب ریاضی نیست به طوری که ممکن است فردی اقدام به خرید یک ملک کند و در شرایطی که هنوز یک‌سوم قیمت ملک را



پرداخت نکرده است قیمت‌ها افزایش یابد و فرد بتواند با فروش آن واحد مسکونی ملک دیگری تهیه کند. همچنین در برخی دوره‌ها درحالی مسکن به کالایی احتکاری و بورس تبدیل شده و افراد برای کسب درآمد اقدام به خرید آن کرده‌اند که بسیاری از افراد ناتوان از تهیه سرپناه برای خود بوده‌اند. در این باره مهندس علی نیکزاد - وزیر راه و شهرسازی - این شاخص را در نقاط مختلف کشور متفاوت می‌داند و معتقد است: هرکسی متناسب با درآمد و زندگی‌اش هزینه خانه‌اش را تنظیم می‌کند به‌عنوان مثال هزینه اجاره یک واحد مسکونی در شهر ری با میدان ونک متفاوت است.

وی به اجاره برخی واحدهای مسکن مهر اشاره و تصریح کرد: ما وظیفه داریم خانه بدهیم، اما احتمال دارد افراد در جهت آسان کردن رفت‌وآمد افراد، خانه را اجاره داده و نزدیک محل کارشان خانه اجاره کنند.

ازسوی دیگر مهندس ابوالفضل صومعلو - معاون وزیر راه و شهرسازی - سهم مسکن در سبد هزینه خانوار را رقم ۲۹ الی ۳۰ درصد اعلام و تصریح کرد: میانگین کشوری این شاخص ۳۰ درصد است، اما در کلان‌شهرها این رقم‌ها بیشتر است.

وی در ادامه درباره استاندارد بین‌المللی این شاخص گفت: در بعضی از کشورها این شاخص ۲۵ درصد است، اما فاصله این نرخ در کلان‌شهرها بیشتر است و به این دلیل دولت به فکر افتاده که به تولید مسکن با تزریق یارانه کمک و از دهک‌های پایین حمایت کند.

براساس این گزارش، با توجه به بالا بودن نرخ اجاره‌ها، سهم هزینه مسکن به درآمد خانوار بسیار بالا و بنا به اعلام یک مقام آگاه برای اقشار کم‌درآمد حدود ۷۰ درصد است. اگرچه دولت با اجرای طرح ملی مسکن مهر درصد کاهش سهم هزینه مسکن در سبد خانوار است، اما کارشناسان معتقدند مسکن مهر جوابگوی نیاز قشر متوسط یا زیر متوسط جامعه خواهد بود و نمی‌تواند نیاز مسکن در همه سطوح را برآورده کند.

با توجه به اینکه خانه‌دار شدن آرزوی بسیاری از خانوارهای ایرانی است، کاهش زمان خانه‌دار شدن مردم و همچنین کاهش سهم هزینه مسکن در سبد خانوار نیازمند افزایش برنامه‌های تولید مسکن و تخصیص منابع مالی بیشتر به این بخش است. به‌علاوه کارشناسان معتقدند در شرایط فعلی به‌دلیل سیاست‌های انقباضی و همچنین وحشت از افزایش قیمت مسکن، تسهیلات پرداخت نمی‌شود، اما باید پذیرفت که افزایش قیمت مسکن باید به‌منظور افزایش تولید و رونق صورت گیرد.^۱

نخستین آمار پاییزی رونق پیش‌فروش در بازار مسکن را نشان می‌دهد

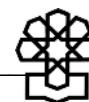
تحولات بازار املاک در مهرماه بر پیش‌بینی «رونق پاییزی معاملات مسکن» مهر تأیید زده و نشان می‌دهد با پایان یافتن فصل تابستان، اگرچه مبادلات ملکی کاهش پیدا نکرده، اما برای متقاضیان مسکن، «پیش‌خرید» از «خرید» جذاب‌تر شده است که سرمنشأ این تحول می‌تواند «نوسان قیمت مسکن در تهران» باشد. گزارش‌های مقدماتی سامانه رهگیری معاملات مسکن در این باره حاکی است: در مهرماه کل معاملات مسکن در تهران ۱۳ درصد نسبت به شهریور افزایش پیدا کرده؛ درحالی که حجم خرید واحد مسکونی طی این مدت در مقایسه با مهرماه سال گذشته، ۱۲/۵ درصد کاهش یافته است.

افت خرید و فروش مسکن در یک ماه اخیر، ناشی از ورود تقاضای مصرفی به بازار پیش‌فروش بوده، به طوری که حجم پیش‌خرید آپارتمان با رشد ۲۰ درصدی مواجه شده است. در شروع پاییز همزمان با گرم شدن بازار پیش‌خرید مسکن، بازار اجاره‌نشینی نیز از تب‌وتاب نیافتاده و حجم معاملات اجاره آپارتمان در تهران کماکان در سطح معاملات شهریورماه و حدود ۱/۵ برابر معاملات مهرماه ۱۳۸۹ گزارش شده است. در آخرین ماه از تابستان سال جاری حدود ۳ هزار قرارداد اجاره در بنگاه‌های مسکن شهر تهران ثبت شده بود، اما در مهرماه امسال ۳ هزار و ۳۰۰ فقره معامله اجاره در این کلان‌شهر انجام شد این درحالی است که سال گذشته در اولین ماه پاییز نقل و انتقال اجاره‌نشین‌ها در حدود ۲ هزار معامله بوده است. تحلیلگران بازار مسکن در بیان علت کاهش اقبال به خرید مسکن در پاییز امسال - به‌رغم رونق در سایر معاملات - به افزایش قیمت مسکن در طول ماه‌های اخیر اشاره می‌کنند که به اعتقاد آنها باعث شده بودجه مالی خریداران در حد پیش‌خرید آپارتمان کفایت کند.

آنچه این تحلیل را تقویت می‌کند رشد معاملات اجاره در فصل پاییز برخلاف سال‌های گذشته است که بخشی از این معاملات توسط انصراف‌دهندگان از خرید مسکن انجام شده و بخشی دیگر توسط مستأجرانی که خودشان را از التهاب تابستانی اجاره‌بها در امان گذاشته بودند، رقم زده شده است. به گزارش «دنیای اقتصاد» درحال حاضر خرید و فروش مسکن در تهران نسبت به تابستان هنوز افت محسوسی پیدا نکرده، اما در مقایسه با پاییز سال گذشته، کاهش چشمگیری داشته است که به‌جای آن، پیش‌خرید رو به افزایش گذاشته است.

برای ماه‌های پیش‌رو در صورتی که نرخ رشد قیمت مسکن از نرخ تورم فراتر رود، پیش‌بینی می‌شود حجم خرید مسکن در تهران دوباره افت کند و این بار حتی مسیر رو به رشد پیش‌خریدها نیز تغییر پیدا کند.

به گزارش «دنیای اقتصاد» براساس اطلاعات سامانه رهگیری معاملات مسکن، در مهرماه امسال ۱۸ هزار فقره انواع معامله ملکی در تهران شامل خرید و فروش، اجاره و پیش‌خرید به ثبت



رسیده که در مقایسه با ۱۶ هزار فقره معامله مربوط به شهریورماه، رشد ۱۳ درصدی در بازار مسکن تهران حاصل شده است. در مهرماه سال جاری از ۱۸ هزار فقره معامله ملکی، ۱۴ هزار فقره خریدوفروش، ۳ هزار فقره نقلوانتقال اجاره و ۶۰۰ فقره معامله پیش‌خرید انجام شده است که این نوع معاملات در مقایسه با مهر سال گذشته به ترتیب ۱۲/۵ درصد کاهش، ۵۰ درصد افزایش و ۲۰ درصد افزایش پیدا کرده است.

در سه ماه تابستان امسال پیش‌خرید مسکن در تهران بین ۴۰۰ تا حداکثر ۵۰۰ فقره معامله در نوسان بوده است. گزارش «دنیای اقتصاد» همچنین از مقایسه فصل به فصل بازار مسکن حاکی است: خرید واحد مسکونی در تهران در ابتدای پاییز امسال ۱۲/۵ درصد نسبت به ابتدای تابستان سال جاری افت کرده است؛ به طوری که در تیرماه ۱۶ هزار فقره معامله خرید آپارتمان در پایتخت به ثبت رسیده بود که این حجم در مهرماه به ۱۴ هزار معامله کاهش پیدا کرد. این درحالی است که بازار در بخش اجاره تفاوت محسوسی با ابتدای تابستان نکرده است.

گزارش‌های مستند از نحوه نوسان قیمت مسکن در تهران حکایت از تداوم رشد خفیف قیمت دارد به طوری که بعد از رشد ۷/۵ درصدی متوسط قیمت آپارتمان در بهار امسال - رشد نقطه به نقطه یا مقایسه بهار ۱۳۸۹ با بهار ۱۳۹۰ - و همچنین افزایش ۸/۶ درصدی در ابتدای تابستان، این مسیر در اواخر تابستان و همچنین اول پاییز نیز ادامه‌دار بوده است. به گزارش «دنیای اقتصاد» بعد از آنکه میانگین قیمت آپارتمان مسکونی در تهران طی فصل بهار ۱۳۹۰ به رقم یک میلیون و ۹۲۰ هزار تومان به ازای هر مترمربع رسید، این نرخ در فصل تابستان به یک میلیون و ۹۵۲ هزار تومان نزدیک شد که به این ترتیب نرخ رشد فصلی قیمت مسکن در تهران در تابستان ۲ درصد بوده است. این درحالی است که تورم فصلی در همین مدت بیشتر (حدود ۳ درصد) گزارش شده است که به این ترتیب، رشد قیمت مسکن در پایتخت چون هنوز از تورم عمومی فراتر نرفته، نمی‌توان برای آن از واژه «جهش» استفاده کرد. همچنین قیمت مسکن در تهران طی تابستان امسال در مقایسه با تابستان سال گذشته - مقایسه نقطه به نقطه - ۱۲ درصد افزایش پیدا کرده است که البته این نرخ رشد نیز پایین‌تر از تورم نقطه به نقطه در همین مدت بوده است. براساس آخرین گزارش به‌دست آمده، میانگین قیمت هر متر واحد مسکونی در شهر تهران در مهرماه سال جاری یک میلیون و ۹۹۶ هزار تومان بوده است که در مقایسه با شهریورماه ۰/۵ درصد افزایش نشان می‌دهد.^۱

جدول ۱. حجم معاملات مسکن در تهران

| نرخ رشد (درصد) | | | مهر ۱۳۹۰ | | | مهر ۱۳۸۹ | | |
|----------------|-------|------|----------|-------|-------|----------|-------|-------|
| پیش‌خرید | اجاره | خرید | پیش‌خرید | اجاره | خرید | پیش‌خرید | اجاره | خرید |
| ۲۰ | ۵۰ | ۶۲/۵ | ۶۰۰ | ۳۰۰۰ | ۱۴۰۰۰ | ۵۰۰ | ۲۰۰۰ | ۱۶۰۰۰ |

جدول ۲. قیمت مسکن در تهران

| قیمت هر مترمربع واحد مسکونی (تومان) | نرخ رشد تابستان ۱۳۹۰ نسبت به بهار ۱۳۹۰ (درصد) | نرخ رشد (درصد) | قیمت هر متر مربع واحد مسکونی (تومان) | | نرخ رشد (درصد) | قیمت هر مترمربع واحد مسکونی (تومان) | |
|-------------------------------------|---|----------------|--------------------------------------|--------------|----------------|-------------------------------------|-----------|
| | | | تابستان ۱۳۸۹ | تابستان ۱۳۹۰ | | بهار ۱۳۸۹ | بهار ۱۳۹۰ |
| مهر ۱۳۹۰ | ۱/۷ | ۱/۲ | ۱.۷۴۰.۰۰۰ | ۱.۹۵۵.۰۰۰ | ۷ | ۱.۹۲۰.۰۰۰ | ۱.۸۰۰.۰۰۰ |

Source: www.donya-e-egtesad.com.

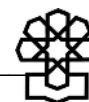
کدام دولت در «مسکن» خوب عمل کرد؟

دولت برای پاسخگویی به بخشی از تقاضای مسکن در بازار طی برنامه دوم توسعه اقتصادی و اجتماعی، سیاست مسکن پاک (پسانداز، انبوه‌سازی، کوچک‌سازی) را در پیش گرفت، لکن در عمل نتوانست در روند اجرا موفق باشد و جای خود را در برنامه سوم توسعه اقتصادی و اجتماعی به سیاست مسکن استیجاری داد. در ادامه محورهای سه‌گانه این طرح (پسانداز، انبوه‌سازی و کوچک‌سازی) مورد بررسی قرار گرفته و با سیاست‌های اصولی مسکن مهر مقایسه می‌شود.

مسکن مهر برای هشت دهک اما «پاک» ...

اولین گام اساسی در سیاست پاک، اتکا به پسانداز مردمی جهت تأمین مالی مسکن کم‌درآمدها بود. بنابراین گروه‌های کم‌درآمد با پسانداز بخشی از درآمدهای خود در بازه زمانی پنج تا ده سال در یک حساب بانکی و با دریافت تسهیلات اقدام به خرید مسکن می‌کردند. از آنجا که امکان پسانداز برای دهک‌های درآمدی یک تا چهار امکان‌پذیر نیست، حتی در صورت اجرا شدن این سیاست، تنها دهک‌های متوسط درآمدی می‌توانستند از آن بهره‌مند شوند و تقاضای مسکن دهک‌های یک تا چهار درآمدی همچنان در بازار بی‌پاسخ باقی می‌ماند. اجرای این تفکر در بازه کوتاه‌مدت نمی‌تواند تأثیر بسزایی در بازار مسکن گذاشته و اقدام اساسی در جهت کاهش شکاف عمیق میان عرضه و تقاضا انجام دهد و به‌علت ورود تقاضاهای جدید به بازار و همچنین عرضه نشدن مسکن متناسب با تقاضای انباشته شده و تقاضای جدید سبب افزایش شکاف میان عرضه و تقاضا و در نهایت افزایش قیمت مسکن در بازه ده ساله خواهد شد. بنابراین پس از پایان دوره ده ساله میزان پسانداز متقاضی تکافوی تأمین مسکن مورد نیاز متقاضیان را نخواهد داشت.

نکته قابل نقد دیگر در این سیاست فشار مضاعفی است که خانوار در طول دوره پسانداز



متحمل می‌شود، چراکه متقاضی از یک‌سو باید هزینه پسرانداز جهت خرید مسکن را بپردازد و هم فشار اجاره‌بها را در این مدت تحمل کند. تجربه چنین سیاست‌هایی نشان داد علاوه بر آنکه تحریک تقاضا در بازار مسکن نمی‌تواند سیاست مناسبی برای کنترل بازار باشد، باعث ایجاد حباب قیمتی در بازار، کاهش توانمندی تقاضا در مقابل عرضه و در نهایت منجر به شکست بازار می‌شود. در چنین شرایطی است که بازار مسکن نیازمند حضور برنامه‌ای دولتی برای پوشش شکست بازار است تا بتوان با سیاست حمایت از طرف‌های عرضه، شکاف میان عرضه و تقاضا را کاهش داد. طرح مسکن مهر از سال ۱۳۸۷ از سوی دولت بر مبنای سه اصل تخصیص زمین به هزینه صفر، اعطای تسهیلات ساخت، تبدیل واسطه مالکیتی به مدیریتی در راستای سیاست افزایش تولید و عرضه مسکن، طراحی و عملیات اجرایی آن از سال ۱۳۸۹ به صورت جدی وارد فاز اجرا و ساخت شد. طراحی مسکن مهر به گونه‌ای انجام شد که عرضه مسکن با کاهش قیمت مسکن نیز همراه باشد و با حذف هزینه زمین و همچنین انتقال سود ناشی از سرمایه‌گذاری به متقاضی نهایی، قیمت تمام شده مسکن در طرح مسکن مهر به یک‌سوم قیمت مسکن در بازار تقلیل یافت.

بر مبنای طرح مسکن مهر طیف‌های مختلفی از اقشار اجتماعی مخاطب آن قرار گرفته‌اند و به طور کلی می‌توان ۶ دهک ابتدایی را مخاطبان اصلی طرح مسکن مهر قلمداد کرد. این طرح بر مبنای آورده اولیه، از مبلغ ۵ میلیون تومان تا مبلغ ۱۵ میلیون تومان طی دوره ساخت، مسکن دهک‌های ۳ تا ۶ را تأمین می‌کند، از سوی دیگر با همکاری نهادهای حمایتی مانند کمیته امداد امام خمینی (ره)، سازمان بهزیستی و خیرین مسکن‌ساز می‌توان مشکل آورده اولیه دهک‌های کم‌درآمدی یک و دو را حل کرد.

از سوی دیگر دولت با اعطای وام ساخت به متقاضیانی که صاحب زمین در داخل شهرها و بافت‌های مسکونی هستند، دهک‌های هفت و هشت را نیز تحت عنوان مسکن مهر ملکی تحت پوشش قرار داده است. به این ترتیب طیف گسترده‌ای از مخاطبان از دهک‌های درآمدی یک تا هشت در طرح مذکور می‌توانند صاحبخانه شوند. نکته قابل توجه در طرح مسکن مهر این است که متقاضی آورده خود را طی پروژه و در هنگام تحویل واحد مسکونی پرداخت می‌کند که این آورده می‌تواند همان ودیعه مسکن مستأجران باشد.

حذف سودجویی از «زمین»

حمایت از انبوه‌سازی مسکن دیگر محور اصلی سیاست پاک بود که از برنامه دوم تا برنامه چهارم اقتصادی در دستور کار دولت‌های مختلف قرار گرفت، اما به علت مشکلاتی که در اهداف و برنامه‌ریزی داشت، حمایت از انبوه‌سازی نتوانست منجر به تولید انبوه مسکن با تیراژ بالا شود. بنابه تعریف انجام شده، انبوه‌ساز به کسی گفته می‌شد که بیش از ۱۰ واحد مسکونی را بسازد. این

امر سبب شد تا علاوه بر خرد شدن پروژه‌های ساخت مسکن و کاهش بهره‌وری در این صنعت، شاهد حضور غیرحرفه‌ای انبوه‌سازان غیرمتخصص بود که در ادبیات اقتصادی کشور عنوان بسازبفروش‌ها به آنها داده می‌شود.

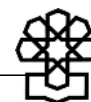
دومین مشکل نگاه به انبوه‌سازان در برنامه پاک، نگاه مالکیتی به آنها بود. به گونه‌ای که دولت با واگذاری حق مالکیت زمین به آنها و همچنین اعطای تسهیلات ساخت، بازار مسکن را به انبوه‌سازان واگذار می‌کرد. این امر سبب طولانی شدن واگذاری‌های مسکن در کشور شد، چراکه سودی که ناشی از افزایش قیمت زمین عاید انبوه‌سازان می‌شد به مراتب بیش از سود ناشی از ساخت و ساز آنها بود و انبوه‌ساز هرچه مسکن ساخته شده را دیرتر به بازار عرضه می‌کرد و سود بیشتری ناشی از تورم زمین عایدش می‌شد.

در مقابل سازوکار طرح مسکن مهر در وارد کردن شرکت‌های پیمانکاری و نیز انبوه‌سازان با شأنیت تخصصی پیمانکاری و نه به عنوان مالک پروژه باعث شده است تا علاوه بر کاهش هزینه‌های مرتبط با خرید زمین، امکان افزایش توان تولید برای این پیمانکاران محقق شود. از سوی دیگر دولت با اعطای تسهیلات ساخت که قابل انتقال به متقاضی نهایی است سبب توانمندسازی متقاضیان و انتقال سود ناشی از سرمایه‌گذاری به خود متقاضیان شده و منجر به کاهش هزینه‌های تولید به نفع مصرف‌کننده نهایی می‌شود.

کوچک‌سازی خلاف فرهنگ بومی

محور سوم در طرح مسکن پاک اتخاذ سیاست کوچک‌سازی است. متقاضی از آنجا که قادر به تأمین هزینه بالای مسکن به علت بالا بودن سهم هزینه زمین در قیمت تمام شده مسکن نبود و به خاطر وجود حباب قیمتی در بازار مسکن به علت سیاست‌های تحریک تقاضا در مقابل عرضه کم مسکن باعث شد تا دولت‌های گذشته برای جلوگیری از شکست بازار و نگه داشتن متقاضی در بازار مسکن، سیاست کوچک کردن مترهاژ واحدهای مسکونی را با کپی‌برداری از چند کشور اروپایی در پیش گیرد، درحالی که این سیاست با ویژگی‌های بومی کشور ما که مسکن محل زندگی خانوار و نه محلی صرفاً برای خواب است به هیچ‌وجه سازگاری ندارد. بالا بودن بعد خانوار در کشور ما در مقایسه با کشورهای اروپایی، سبب شده است تا نیاز خانوار به سکونت در مسکن بیش از ۷۵ متر با حداقل دو اتاق خواب به عنوان حداقلی‌ترین مسکن مورد نیاز خانوار مورد توجه قرار گیرد این درحالی است که در برخی از کشورهای اروپایی مانند کشورهای حوزه اسکاندیناوی، بعد خانوار کمتر از سه بوده و طبیعی است دولت به ساخت واحدهای کوچک اقدام کند.

ساخت واحدهای کوچک از یک سو و افزایش قیمت مسکن و همچنین فشار تقاضا از سوی دیگر، سبب شد تا خانواده‌ها و متقاضیان مسکن مصرفی به‌رغم میل باطنی و با علم به عدم تأمین نیاز



خود و از سر اضطرار به سوی مسکن‌های کوچک سوق پیدا کنند. این پدیده افزایش مشکلات فرهنگی و اجتماعی در خانواده‌ها مانند بلوغ زودرس را به دنبال داشته است این در حالی است که اصل‌سی‌ویکم قانون اساسی بر تأمین مسکن متناسب با نیاز هر خانواده ایرانی تأکید ویژه دارد.

حداقل متراژ ۷۰ مترمربع

ازسوی دیگر ضروری است استاندارد متراژ واحدهای مسکونی بر مبنای بعد و نیاز خانوار تعیین شود. به‌عنوان مثال در کشور آمریکا بر مبنای استاندارد اعلام شده، ۳۷ متر مربع برای هر نفر به‌عنوان حداقلی‌ترین استاندارد مسکن تعیین شده است. بنابراین با فرض حداقل فضای ۳۵ مترمربع برای هر نفر و با توجه به اینکه حداقل بعد خانوار دو نفر است، ساخت واحدهایی با متراژ کمتر از ۷۰ متر مربع متناسب با نیاز واقعی خانوار ایرانی نخواهد بود. امری که به درستی در طرح مسکن مهر انجام شده است.

مطالب بیان شده در این تحلیل بدون لحاظ تأثیرات مسکن مهر در اقتصاد کلان است به‌طوری‌که این برنامه باعث افزایش رشد اقتصادی و اشتغالزایی وسیع در کشور شده است.^۱

۲. اخبار صنعتی‌سازی ساختمان



مدل‌های صنعتی‌سازی در اجرا ضعف دارند در وضعیت کنونی، پیشرفت صنعتی‌سازی تنها در تبدیل جوش اسکلت ساختمان‌ها به پیچ و مهره و یا کاربرد بتن‌های پیش‌ساخته خلاصه شده است، درحالی که در پارتیشن‌ها، دیوارها و تیغه‌بندی‌ها هنوز به‌طور صنعتی ساخت‌وساز نمی‌کنیم.

صنعتی‌سازان مسکن، هر یک الگوی خاصی

را اجرا می‌کنند، درحالی که دولت باید با ایجاد الگوهای صنعتی‌سازی و تکثیر آن در بین سازندگان، مسیر صنعتی‌سازی را هموار کند.

به گزارش مسکن‌نیوز به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی انبوه‌سازان ایران، منوچهر نظری با بیان مطلب فوق افزود: صنعتی‌سازی به‌صورت فردی، نتیجه‌ای به دنبال ندارد و سیستم‌های عمومیت‌یافته باید اجرایی شود و گسترش یابد. وی در ادامه رفع مشکلات صنعتی‌سازی را در نتیجه رفع مشکلات مالی سازندگان ازسوی دولت دانست و عنوان کرد: آنچه که ما به‌عنوان صنعتی‌سازی انجام می‌دهیم در واقع به ظاهر صنعتی‌سازی است، اما صنعتی‌سازی کامل در ایران

۱. یکشنبه، ۱۵ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.donyae-e-eqtasad.com

آن‌طور که باید رونق پیدا نکرده و به‌طور کامل اتفاق نیافتاده است.

این صنعتی‌ساز در مقایسه پروژه‌های مسکن مهر با سایر پروژه‌های ساختمانی اظهار داشت: در ساخت پروژه‌های مسکن مهر کاربرد سیستم LSF رایج است، درحالی که در ساخت دیگر پروژه‌های ساختمانی، از این سیستم استقبال نمی‌شود. وی با ارائه پیشنهادی در راستای گسترش صنعتی‌سازی گفت: صنعتی‌سازی باید در همه بخش‌های ساخت‌وساز با کاربرد مصالح نوین (نظیر ملات‌های خشک) انجام گیرد تا شاهد پیشرفت صنعتی‌سازی، کاهش پرت مصالح، کاهش مصرف سیمان و کاهش هزینه تمام شده ساخت باشیم. وی خواستار حمایت دولت از تولیدکنندگان سیستم‌ها و فناوری‌های نوین شد و گفت: در صورتی‌که دولت از تولیدکنندگان فناوری‌های نوین، حمایت کند و بسترسازی لازم را انجام دهد، شاهد گسترش صنعتی‌سازی خواهیم بود.

نظری همچنین با ارزیابی مثبت از روند متناسب تولید و کاربرد مصالح نوین در صنعتی‌سازی گفت: درحال حاضر با راه‌اندازی کارخانه‌های تولید مصالح نوین متناسب با کاربرد آنها، به سمت خودکفایی و صنعتی‌سازی می‌رویم. وی در پایان خاطرنشان کرد: بیشتر کارخانه‌های تولیدی مصالح و فناوری‌های نوین در کشور، پس از بررسی بازار نیاز و توجیه اقتصادی کالاهای تولیدی راه‌اندازی شده است.^۱

۳. اخبار مسکن مهر

زیرساخت‌های مسکن مهر بسیار عقب هستند



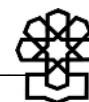
بسیاری از زیرساخت‌های مسکن مهر هماهنگ با ساخت آنها پیش نرفته و این امر باعث عقب ماندن بسیاری از زیرساخت‌ها از جمله در زمینه آب، برق شده است.

ایرج رهبر رئیس کانون سراسری انبوه‌سازان کشور با اعلام این مطلب گفت: سرعتی که مسکن برای

ساخت در نظر گرفته بود باعث شد بسیاری از مسئولان زیرساخت‌های آن در نظر نگیرند.

وی ادامه داد: مسکن مهر با سرعت یک‌ساله و در حجم خیلی بالاست که باید هماهنگی بسیار با استانداران و مدیران کل نیرو، آب و فاضلاب، برق، گاز صورت گیرد. رهبر با بیان اینکه واحدهای مسکونی مهر شهر جدید پرند درحال حاضر در مرحله اتمام است گفت: متأسفانه اغلب این واحدها بحث آب، برق، گاز آنها حاضر نیست و باید هماهنگی لازم با ادارات مربوطه صورت گیرد.

رئیس کانون سراسری انبوه‌سازان در ادامه توضیح داد: برای تأمین اعتبار باید هماهنگی لازم



با اداره مربوطه و وزارتخانه صورت گیرد و برخی از این کاستی‌ها مربوط به کمبود اعتبار است. رهبر در ادامه خاطرنشان کرد: اغلب پروژه‌های مسکن مهر آماده تحویل است؛ درحالی که بسیاری از آنها با اشکالات زیرساختی از جمله آب، برق، گاز و حتی تأسیسات روبنایی از جمله مدرسه، درمانگاه، مراکز تجاری و تفریحی با مشکل روبرو هستند.^۱

مسکن مهر نیازمند تدابیر خاص دستگاه‌های اجرایی است

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: پیشرفت مسکن مهر تاکنون خوب بوده و با توجه به عظمت این پروژه‌ها نیازمند تدابیر دستگاه‌های اجرایی است. سیدمحمد کاظم حجازی عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: پروژه مسکن مهر به جهت عظمتی که دارد نیازمند منابع خاصی است که باید با تدابیر دستگاه‌ها اجرا شود. وی ادامه داد: تدابیر دستگاه‌های اجرایی و نیز تعامل بین بانک‌ها در رفع این مشکلات مؤثر است.

این عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به اینکه زیرساخت‌های مسکن مهر باید با همکاری وزارت نیرو و شرکت آب و فاضلاب تأمین شوند، گفت: این مباحث به وزارت راه و شهرسازی مربوط نمی‌شود و از این بخش کاملاً جداست، بنابراین باید سرعت عمل اجرایی این عملیات با مسکن مهر هرچه سریع‌تر هماهنگ شود تا مشکلی ایجاد نشود.^۲

افزایش قیمت مسکن مهر کذب است

وزیر راه و شهرسازی گفت: به دو صورت مسکن مهر به متقاضیان عرضه می‌شود که در یکی عرصه و عیان متعلق به شرکت مربوطه و وام از سوی دولت تأمین می‌شود و در روش دیگر زمین آن از سوی دولت تأمین شده که قیمت این دو باهم متفاوت است.

علی نیکزاد اظهار کرد: خوشبختانه بازار مسکن از ثبات مناسبی برخوردار است و کارها به خوبی پیش می‌رود. ساخت‌وسازها نیز در کنار تثبیت قیمت، رونق دارد. وی با اشاره به وضعیت کنونی بازار مسکن گفت: خوشبختانه هم‌اکنون چندین هزار واحد مسکن در حال ساخت است، رشد پروانه‌ها در مقایسه با گذشته بسیار رشد یافته و وام تسهیلات مسکن نیز در حال پرداخت است.

وزیر راه و شهرسازی با رد ادعاهایی که درباره افت ۱۵ درصدی تولید در بخش مسکن مطرح می‌شود، افزود: در بیشتر شهرهای کشور مشکل تأمین و تولید مسکن نداریم و مسئله ما تنها مربوط به سه کلان‌شهر تهران، مشهد و تبریز است که براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، در شهرهای جدید اطراف این کلان‌شهرها در حال ساخت مسکن هستیم.

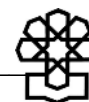
۱. چهارشنبه، ۲۷ مهرماه ۱۳۹۰، www.omran-abshar.ir

۲. دوشنبه، ۲ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.yjc.ir

۴. اخبار بین‌المللی ساختمان

آخرین وضعیت بازار مسکن در ۱۰۰۰ شهر آمریکا بررسی شد

حراج‌های پی‌درپی املاک بدهکار به بانکها در آمریکا، قیمت مسکن در این کشور را برای سال چهارم کاهش داده و این بار باعث دو دستگی شهرها شده است. نتایج مطالعه‌ای که بزرگ‌ترین آژانس مسکن در آمریکا بر روی ۱۰۰۰ شهر این کشور انجام داده، نشان می‌دهد: در شهرهای سوخته - مناطقی که مؤسسات بانکی در همه محله‌های آن تابلو حراج جلوی درب منازل نصب کرده‌اند - قیمت مسکن تا ۵۰ درصد افت کرده و در مقابل، شهرهای بکر که مالکانش هنوز بدهکار بانکها نیستند رونق گرفته طوری که ارزش املاک در آنها نزدیک به ۱۵ درصد افزایش پیدا کرده است. آمار جدید از میانگین قیمت مسکن در آمریکا حاکی است: از ابتدای دولت اوباما تا آگوست ۲۰۱۱ قیمت‌ها ۹/۹ درصد کاهش پیدا کرده است و پیش‌بینی می‌شود تا اواسط ۲۰۱۲ شیب نزولی قیمت مسکن، مجدداً کاهش حداقل ۳ درصدی را تجربه کند. شرکت‌های سرمایه‌گذاری مسکن در آمریکا درباره رشد قیمت مسکن در برخی شهرها به‌رغم نزولی بودن کل بازار املاک معتقدند: مهاجرت افراد از محلی که در آن وام مسکن دریافت کرده‌اند به شهرهای بکر باعث شده جمعیت و در نتیجه قیمت مسکن در مقصد تازه بدهکاران بانکی، افزایش پیدا کند. می‌خواهید بدانید بازار املاک در آمریکا چه روزگاری دارد؟ از هر خیابانی در این کشور که گذر کنید، احتمالاً تابلوهای «به فروش می‌رسد» را می‌بینید که کنار خیابان ردیف شده‌اند. اگر شرط ببندید که یک ماه دیگر هم این تابلوها هنوز کنار خیابان خواهند بود، شرط را می‌برید و حتی ممکن است چند تابلوی دیگر هم به آنها افزوده شده باشد. اما هرچند گرفتاری‌های زیادی در بخش مسکن آمریکا وجود دارد، خبرهای خوشی هم برای فعالان این بازار به گوش می‌رسد، چون در برخی بازارها در نقاط گوناگون این کشور، نه تنها قیمت خانه بالاتر رفته، بلکه برخی از آنها حتی افزایشی دورقمی را به خود دیده‌اند. شهری که بیشترین افزایش در قیمت خانه را به خود دیده، وستون در ایالت فلوریدا است. همان ایالتی که کاهش ۳/۵۲ درصدی قیمت مسکن را نسبت به حداکثر مقدار آن در سال ۲۰۰۶ تجربه کرده بود. پیمایش صورت گرفته از سوی بازار اینترنتی املاک Zillow روی ۱۰۰۰ شهر بزرگ آمریکا، بازارهای دارای بیشترین میزان افزایش و کاهش قیمت مسکن را مشخص کرده و وستون را در مقام بهترین بازار از زمانی که اوباما به قدرت رسیده، نشانده است. وستون یکی از آخرین مناطقی بود که سقوط کرد و اکنون نخستین شهری است که اوضاع املاک آن بهبود پیدا کرده است، البته تعداد برندگان در این میان بسیار کمتر از بازندگان است. هومستید فلوریدا، شهری که بازارهایش در این پیمایش بدترین عملکرد را داشته، تنها ۵۰ مایل با وستون فاصله دارد و متوسط قیمت مسکن در آن از فوریه ۲۰۰۹ تاکنون ۸/۴۸ درصد کاهش یافته است. دیگر بازارهای دارای بدترین عملکرد: پونتیاک میشیگان، شهر سابقاً کارخانه‌ای با کاهش ۴/۴۷ درصدی در قیمت‌ها و ترنتون، مرکز ایالت نیوجرسی با ۶ درصد کاهش است.



استیون بلیتز، مدیر و اقتصاددان ارشد در مؤسسه تحقیقات سرمایه‌گذاری آی‌تی‌جی در نیویورک می‌گوید که هرچند همه مردمی که در بازارهای راکد مسکن زندگی می‌کنند، در انتظار راه‌حل‌های کاخ سفید نشسته‌اند، اما «من نمی‌دانم که چگونه رئیس‌جمهور می‌تواند مسئول بازار مسکن در منطقه‌ای خاص باشد». دولت فدرال و سیاست‌های ملی در حوزه مسکن، تأثیری اندک در سطحی محلی دارند. به گفته اسونجا گودل، اقتصاددان ارشد Zillow، در شرایط کنونی، متوسط قیمت مسکن در آمریکا تا سال ۲۰۱۲، ۳ تا ۵ درصد دیگر نیز سقوط خواهد کرد. سال‌های ریاست‌جمهوری اوباما سال‌های بدی برای مسکن بوده، با این همه دولت در از کار انداختن این بازار تنها نبوده و به تنهایی نیز نمی‌تواند آن را ترمیم کند.

در پنج شهری که بازار مسکن در آنها بیشترین افت قیمت را داشته و به آنها شهر سوخته گفته می‌شود، اغلب با رکود اشتغال و افت تولید درگیر هستند. گزارش نیویورک تایمز از حال و روز شهر آلتامونت اسپرینگز نشان می‌دهد که این منطقه در سال‌های نخست سده کنونی، رونقی را در ساخت مسکن جدید به‌خود دیده و در سال ۲۰۰۶ بیش از ۷۵۰۰ خانه جدید در آن ساخته شده است. در سال ۲۰۰۹ قیمت فروش مسکن در لیه‌های آکرز نسبت به حداکثر مقدار پیشین خود ۸۰ درصد کاهش یافت. تعداد موارد مصادره در این منطقه سر به فلک کشیده و بیکاری در آن از ۵/۳ درصد در سال ۲۰۰۷ به ۹/۸ درصد افزایش یافته است. ترنتون نیز مانند بسیاری از دیگر شهرهای سابقاً صنعتی شاهد افول شدید اقتصاد خود از پایان جنگ جهانی دوم به این سو بوده است. این شهر با وجود اینکه مرکز ایالت نیوجرسی است، با کاهش تعداد مشاغل کارخانه‌ای و مهاجرت ساکنان آن به مناطق حومه‌ای، روزگار بدی را از سر گذراند. جرم و جنایت، مشکل دیرپایی در این شهر بوده است. پونتیاک از شهرهای سابقاً تولیدی است که اقتصادش با افول صنعت خودروسازی آمریکا تحلیل رفته است. بر پایه سرشماری انجام گرفته در سال ۲۰۱۰ جمعیت این شهر از سال ۱۹۷۰ تا ۲۰۱۰، ۳۰ درصد کاهش یافته و به ۵۹۵۰۰ نفر رسیده است.^۱

جدول ۳. پنج شهر رونق گرفته

| وین در ویرجینیا | برک در ویرجینیا | بروکلین در ماساچوست | آرلینگتون در ماساچوست | وستون در فلوریدا | |
|------------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------------|
| ۱۲/۸ | ۱۲/۵ | ۱۲/۶ | ۱۴/۸ | ۱۵/۱ | نرخ رشد قیمت مسکن (درصد) |
| ۶۴۵ | ۴۲۷ | ۵۱۲ | ۴۶۸ | ۲۳۵ | متوسط قیمت مسکن (هزار دلار) |
| پنج شهر رکورد زده | | | | | |
| آلتامونت اسپرینگز در فلوریدا | لیهای آکرز در فلوریدا | ترنتون در نیوجرسی | پونتیاک در میشیگان | هومستید در فلوریدا | |
| -۴۱ | -۴۲ | -۴۶ | -۴۷ | -۴۹ | نرخ رشد قیمت مسکن (درصد) |
| ۶۳ | ۶۵ | ۲۸ | ۲۴ | ۹۶ | متوسط قیمت مسکن (هزار دلار) |

Source: Ibid.

کاهش ارزش بازار مسکن امارات

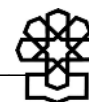


براساس ارزیابی صورت گرفته از ۱۰ مرکز که شامل بانک، شرکت سرمایه‌گذاری و مؤسسه تحقیقاتی بود، قیمت مسکن و اجاره‌بها در امارات تا قبل از کاهش ۱۰ درصدی اخیر به میزان ۶۰ درصد نسبت به زمان اوج رونق خود در سال ۲۰۰۸ کاهش پیدا کرده بود. اگرچه این بخش شاهد افزایش حجم و

رشد اندک قیمت‌ها در برخی از معاملات بوده اما در مجموع شاهد عرضه بیشتر از تقاضا، کمبود حجم معاملات و کاهش تمایل سرمایه‌گذاران است.

به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران (econews.ir) این درحالی است که تشدید نگرانی‌ها در رابطه با اقتصاد جهانی و بحران بدهی‌های منطقه یورو می‌تواند بیش از این بر بهبود شرایط بازار املاک امارات تأثیرگذار باشد. به اعتقاد شرکت‌کنندگان در این بررسی هیچ شانس برای بهبود شرایط طی سال جاری میلادی وجود ندارد. از سوی دیگر تنها ۳۷ درصد از آنها معتقد هستند که این اتفاق در سال ۲۰۱۲ رخ داده و ۷۰ درصد این شانس را برای سال ۲۰۱۳ قائل هستند. بر همین اساس قیمت مسکن در دوبی به میزان ۱۰ درصد کاهش پیدا خواهد کرد. نتایج بررسی اخیر با نظرسنجی رویترز در ماه آوریل که نشان می‌داد املاک موجود به‌علاوه واحدهای جدید قیمت مسکن دوبی را به میزان ۱۰ درصد کاهش خواهد داد، هماهنگ است.

اجاره‌بهای مسکن در دوبی نیز طی سال ۲۰۱۱ با کاهش ۸ درصدی مواجه خواهد بود و این میزان در سال آینده برابر با ۵ درصد ارزیابی شده است. اجاره‌بهای مسکن در ابوظبی نیز طی سال جاری میلادی با کاهش ۱۴ درصدی مواجه خواهد بود و در سال ۲۰۱۲ این رقم برابر با ۱۰ درصد



ارزیابی شده است.^۱

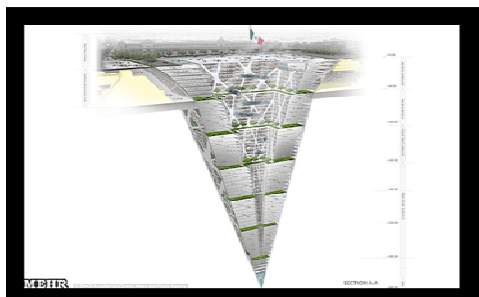
اعتراض مردمی به نوسان قیمت مسکن در چین

نوسان در بهای مسکن در چین باعث بروز پاره‌ای از ناآرامی و اعتراض‌ها در شانگهای بزرگ‌ترین شهر این کشور شده است.

صدها نفر از خریداران مسکن در شانگهای دست به اعتراض و تجمع زده‌اند که بعضاً به خشونت نیز کشیده شده است. یانگ ویشین، وزیر مسکن و توسعه شهر و روستای چین گفته است محدودیت‌های اعمال شده در سال جاری میلادی به دلیل کاستن از بهای مسکن بوده است. با این حال وی تأکید کرد که احتمال می‌رود با تحول در بازار مسکن، محدودیت خرید خانه در شهرهای بزرگ لغو شود. ون جیا باؤ نخست‌وزیر چین روز سه‌شنبه این هفته طی اظهاراتی مهار تورم فزاینده را نخستین اولویت کاری دولتش عنوان کرد. وی گفته است دولت سعی دارد رشد منطقی اقتصاد را حفظ کرده و تورم را نیز مهار کند تا بحران‌های مالی گریبانگیر مردم نشود. شهرداری پکن نیز یک هفته پیش اعلام کرد در برنامه‌ای در نظر دارد تا امکان استفاده از خانه‌های ارزان‌قیمت توسط مهاجران به پایتخت را فراهم آورد. براساس این طرح خانوارهای سه نفره با درآمد ۱۰۰ هزار یوان درآمد سالیانه و خانواده‌های چهار نفره با درآمد سالیانه ۱۲۰ هزار یوان می‌توانند از این طرح استفاده کنند و صاحب خانه شوند.^۲

۵. فناوری‌های نوین صنعت ساختمان

زمین‌خراش بجای آسمانخراش



معماران در مکزیک طرح آسمان‌خراش ۶۵ طبقه‌ای را ارائه کرده‌اند که این بار به جای چهره آسمان، قلب زمین را نشانه می‌گیرد و تا عمق ۳۰۰ متری زمین در مرکز مکزیکوسیتی امتداد خواهد داشت.

به گزارش خبرگزاری مهر، این هرم واژگون در

مرکز مکزیکوسیتی از این رو به صورت وارونه طراحی شده تا بتواند با محدودیت ارتفاع در ساخت ساختمان‌ها در این بخش از مکزیک مقابله کند.

این ساختمان زیرزمینی از ۱۰ طبقه مسکونی و تجاری و ۳۵ طبقه اداری برخوردار است، همچنین به گفته «استبان سورن» هرم واژگون مکزیکو می‌تواند مرکز فرهنگی جدیدی را در خود

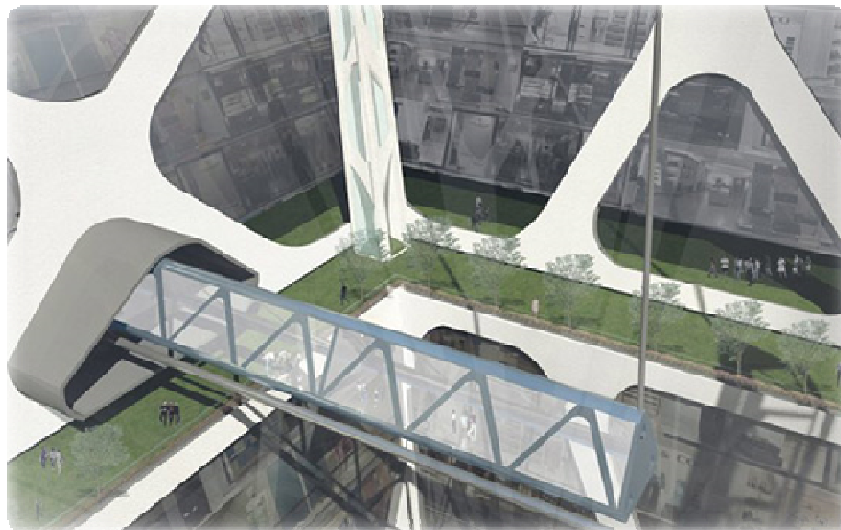
۱. چهارشنبه، ۴ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.econews.ir

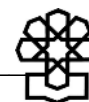
۲. جمعه، ۶ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.Khabarfarsi.com

بگنجد. به گفته وی شهر نیازمند دفاتر، زیرساخت‌ها و فضاهای مسکونی جدید است، اما در حال حاضر فضای خالی برای احداث چنین ساختمان‌هایی موجود نیست. همچنین تخریب ساختمان‌های قدیمی غیرقانونی است و حتی در صورت وجود فضای کافی، امکان ساخت ساختمانی بلندتر از هشت طبقه در این شهر وجود ندارد.

از این رو تنها راه باقیمانده برای ساخت مرکزی فرهنگی، مسکونی، تاریخی رفتن به زیر زمین و ساخت یک «زمین‌خراش» است، چنین ساختاری می‌تواند حضور نمادین میدان شهر و سلسله‌مراتب ساختمان‌های موجود در اطراف آن را حفظ کند. این ساختار به گفته معماران هرمی واژگون با فضایی مرکزی تماماً شیشه‌ای است تا ساکنان آن بتوانند از فضاهای موجود در این هرم برای دسترسی به نور طبیعی و سیستم تهویه هوای مطبوع استفاده کنند. همچنین این هرم می‌تواند مکانی برای برگزاری انواع فعالیت‌های فرهنگی - اجتماعی از قبیل برگزاری کنسرت‌ها، نمایشگاه‌های باز و رژه‌های نظامی باشد.

هرم‌ها در تاریخ معماری مکزیک نقش حیاتی دارند و تمدن‌های باستانی در این منطقه معمولاً ساختارهای هرمی عظیمی بنا می‌کرده‌اند. زمانی که آرتکها برای اولین بار به دره مکزیک آمدند هرم‌هایی را در میان یک دریاچه بنا کردند. با رشد و توسعه پادشاهی آرتکها ابعاد این هرم‌ها نیز رشد کرد و آرتکها هرم‌های جدید را بر روی هرم‌های قدیمی می‌ساختند. از این رو هرم‌های باستانی ترکیبی از لایه‌های دوره‌های مختلف تاریخی مکزیک است:





درون این هرم تماماً از شیشه ساخته خواهد شد تا نور طبیعی به تمامی قسمت‌های هرم برسد.^۱

فناوری در خدمت افزایش عمر ساختمان



استفاده از تکنولوژی نوین پنل‌های آلومینیمی مدولار با روش تزریق بتن درجا، عمر ساختمان‌ها را چندین برابر می‌کند.

علی نکونام مخترع پنل‌های آلومینیمی مدولار با روش تزریق بتن درجا گفت: پنل‌های فلزی که درحال حاضر رایج است از نظر

انعطاف‌پذیری، شکل‌گیری و عمر مفید از کیفیت کمتری برخوردار هستند، پنل‌های آلومینیمی طراحی شده که با افزودن آلیاژی سازگار با بتن احیا شده است دارای عمر بیشتری نسبت به نوع فلزی است. وی اظهار داشت: در این روش ساختمان‌سازی به‌صورت تمام صنعتی و یکپارچه ساخته می‌شود که این امر توسط پنل‌های آلومینیمی مدولار تحقق می‌یابد، سازه‌ها دارای مقاومت بالایی نسبت به زلزله هستند. نکونام گفت: قدمت سازه توسط این سیستم به ۱۵۰ سال رسیده و سرعت ساخت واحدهای مسکونی با این پنل‌ها به یک واحد در هر روز می‌باشد.^۲

ساخت موزائیکی با قابلیت تولید برق

یک شرکت انگلیسی با ساخت نوعی موزائیک کربنی قصد دارد تا فناوری جمع‌آوری انرژی جنبشی را به خیابان‌ها آورده و قدرت گام‌های افراد را ذخیره کند.

موزائیک‌های پاوگن که توسط شرکتی مستقر در لندن طراحی شده، قرار است در مناطق دارای ترافیک بالای رفت‌وآمد عابران پیاده مورد استفاده قرار گرفته و انرژی جنبشی گام‌های افراد را به الکتریسیته تجدیدپذیر قابل ذخیره در باتری‌های پلیمری لیتیوم تبدیل کند. از این نیرو می‌توان برای قدرت بخشیدن به برنامه‌های کاربردی از جمله چراغ‌های خیابان، نمایشگرها، بلندگوها، علائم و تابلوهای تبلیغاتی استفاده کرد.

هر زمان که فردی بر روی این موزائیک‌ها قدم می‌گذارد، یک چراغ مرکزی روشن شده و فرد را با سیستم تولید ۲/۱ وات برق در هر ساعت توسط این موزائیک مرتبط می‌کند. در همین حین نور کافی برای گذر عابران نیز ارائه می‌شود. این موزائیک‌ها از مواد تقریباً ۱۰۰ درصد بازیافتی و فولاد ضدزنگ ساخته شده‌اند. از این محصول می‌توان برای تجهیز در سازه‌های موجود استفاده کرد. آنها همچنین ضد آب بوده و قادر به مقاومت در برابر شرایط فضای باز هستند.

به گفته این طراحان، هرکدام از موزائیک‌ها از قدرت تحمل حدود ۲۰ میلیون گام یا پنج سال

۱. سه‌شنبه، ۲۶ مهرماه ۱۳۹۰، www.mehrnews.com

۲. جمعه، ۶ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.Shas.ir

استفاده برخوردار است. در سال ۲۰۱۱، این شرکت اولین سفارش تولید خود را برای محل المپیک ۲۰۱۲ لندن دریافت کرده که در آن به نصب این موزائیک‌ها در مسیر بین استادیوم المپیک و مرکز خرید شهر استراده‌فورد خواهد پرداخت.^۱

گامی تازه در زمینه ساخت پنجره‌های خودتمیزشونده



محققان آمریکایی با الهام از یک گیاه گوشتخوار استوایی، سطوحی ساخته‌اند که بسیار لغزنده بوده و همه چیز از جمله آب، روغن، خون، یخ، مریا و حتی مورچه‌ها روی آن لیز می‌خورند.

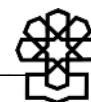
از این نوع سطوح می‌توان در ساخت پنجره‌های خودتمیزشونده و لوله‌هایی که مایعات را منتقل می‌کنند، بهره برد. تاکنون دانشمندان برای ساخت سطوح لغزنده از برگ‌های نیلوفر آبی الهام می‌گرفتند. سطح برگ‌های این گیاه از برجستگی‌های میکرومقیاسی پوشیده شده است که دارای روکشی آبگریز از جنس

واکس هستند. بدین ترتیب لایه‌ای از هوا میان این برجستگی‌ها گیر می‌افتد. در نتیجه قطرات آب که روی این برگ‌ها می‌افتند، پخش نشده و قطره‌های منفردی را تشکیل می‌دهند که به راحتی از روی برگ جدا می‌شود. دلیل این پدیده، وجود هوا در کانال‌های میان این برجستگی‌هاست که مانع از انتشار آب در این حفره‌ها شده و قطرات آب روی سطح این برجستگی‌ها باقی می‌مانند.

گروهی از شیمی‌دان‌های آمریکایی به رهبری «جوآنا آیزنبرگ» در دانشگاه هاروارد در کمبریج برای اولین بار توانسته‌اند سطوح سنتزی مشابه برگ‌های این گیاه گوشتخوار را تولید کنند. بدین ترتیب لایه‌ای از این مایع میان این نانوساختارها شکل می‌گیرد. این لایه نه تنها از جریان یافتن آب میان این نانوساختارها جلوگیری می‌کند، بلکه می‌تواند همین عملکرد را روی مایعات با کشش سطحی کم (همانند روغن و خون) نیز داشته باشد. تمام این مایعات زمانی که این سطح زاویه ۵ درجه به خود می‌گیرد از روی سطح لغزیده و جدا می‌شوند. جزئیات این کار در مجله «Nature» منتشر شده است.^۲

۱. دوشنبه، ۲ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.invention.khuisf.ac.ir

۲. سه‌شنبه، ۳ آبان‌ماه ۱۳۹۰، www.ettelaat.com



۶. گزارشات برگزیده مسکن و شهرسازی

۶-۱. چرا فقط «بانک» برای تأمین مالی مسکن؟^۱

راهکارهای تأمین مالی مسکن دغدغه همیشگی ذینفعان بخش مسکن (اعم از دولت، سازندگان و سرمایه‌گذاران بخش مسکن، خریداران و...) بوده است.

متأسفانه در ایران تأمین مالی بخش مسکن همواره متکی به بازار پول و شبکه بانکی بوده و سایر روش‌های تأمین مالی مغفول مانده است. گویا اتکا به تسهیلاتی با نرخ بهره پایین‌تر از نرخ تورم که از کانال شبکه بانکی با برخی شباهت مانند استفاده از رانت تسهیلات ارزان‌قیمت، عدم شفافیت شیوه مصرف تسهیلات اخذ شده، تأخیر در بازپرداخت به موقع تسهیلات و... پرداخت می‌شود، انگیزه استفاده از دیگر روش‌های تأمین مالی را از بین برده است و این درحالی است که روش‌های تأمین مالی آزمون شده دیگری نیز وجود دارد که ریسک آن برای سایر ذینفعان این بخش کمتر و بازدهی آن به مراتب بیشتر است.

آنچه که اکنون نگرانی در این زمینه را بیشتر کرده، تصمیم به برداشت از وجوه صندوق توسعه ملی به منظور افزایش اعتبارات ساخت مسکن مهر است. صندوقی که قرار بود هدف آن توانمندسازی بخش خصوصی و توسعه ملی با تکیه بر ارتقای سطح تولید ناخالص داخلی و افزایش توان ملی باشد. منابعی که قرار بود صرفاً به صورت ارزی در راستای توسعه زیرساخت‌ها به کار گرفته شود، درحال سرازیر شدن به سمت بازار مسکن است. بگذریم از اینکه اعطای تسهیلات برای احداث مسکن مهر که تمامی اقلام ساختمانی و نیازهای آن در بازارهای داخلی قابل تأمین بوده و دارای هزینه ارزی نیست و هزینه ارزی برای تأمین نیازهای این پروژه فاقد توجیه است و نیز ممنوعیت تبدیل ارز تخصیصی به ریال در بازار داخلی را نادیده بگیریم.

در مباحث تأمین مالی گفته می‌شود تأمین مالی مبتنی بر بدهی که اخذ تسهیلات بانکی یا دست بردن در منابع صندوق توسعه ملی از آن جمله محسوب می‌شود، برای سازندگان (مالکان اولیه) دارای مزایایی مانند حفظ مالکیت سازندگان، حفظ سود باقیمانده برای سازندگان به جهت شریک نکردن سایر سرمایه‌گذاران، خصوصاً سرمایه‌گذاران خرد، در پروژه‌های سودآور، ایجاد سپر مالیاتی، شفافیت و نظارت کمتر روی هزینه‌های ساخت، عدم پاسخگویی جدی درخصوص دیرکرد اتمام پروژه‌ها و مواردی از این دست است. از طرفی این‌گونه روش‌ها دارای معایبی مانند نیاز به داشتن وثیقه مکفی، کاهش امکان وام‌گیری برای سازندگان (و کاهش امکان وام‌دهی برای تأمین‌کنندگان منابع مالی)، افزایش ریسک نقدینگی برای سازندگان (و افزایش ریسک اعتباری برای تأمین‌کنندگان منابع مالی) و کاهش جریان‌های نقدی آزاد است و اینها همه به شرطی تعیین‌کننده

۱. سلمان خادم‌المله، روزنامه دنیای اقتصاد، سه‌شنبه ۳ آبان‌ماه ۱۳۹۰

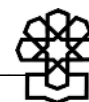
است که تأمین مالی در یک بازار بدهی سالم و رقابتی و آن هم با نرخ بهره‌ای که متناسب با نرخ تورم و به دور از دخالت‌های دولتی و غیردولتی و با مکانیسم تعادل عرضه و تقاضای پول، به دست آمده باشد. نه در شرایط فعلی اقتصاد ایران که نرخ بهره در جایی غیر از بازار تعیین می‌شود و دسترسی به تسهیلات و منابع مالی (به فرض کامل و به موقع بازگرداندن تسهیلات اخذ شده) نوعی رانت محسوب می‌شود.

طبیعتاً در چنین شرایطی سازندگان تمایلی به استفاده از سایر روش‌های تأمین مالی برای پروژه‌های مسکن در خود احساس نمی‌کنند و عمدتاً تسهیلات چرب و شیرین بانکی را به شفافیت و نظارت روش‌های تأمین مالی مبتنی بر سرمایه ترجیح می‌دهند که عاقبت این تسهیلات در بهترین و خوش‌بینانه‌ترین حالت، منجر به هدر رفتن منابع مالی ملی در بخش‌های غیرمولد اقتصادی می‌شود و در غیر این صورت منجر به اختلاس‌های میلیاردی (شما بخوانید تخلف اداری) می‌شود.

این درحالی است که بازار سرمایه راه‌حل ساده‌تر، سالم‌تر و شفاف‌تری را با رعایت مصالح ذینفعان این بخش ارائه کرده است که متأسفانه یا به دلیل ناآشنایی با این راهکار یا به دلیل برخی منافع خاص مورد توجه قرار نگرفته است. این راهکار در قالب صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان دیده شده است. سازمان بورس اوراق بهادار در راستای اجرای قانون بازار اوراق بهادار (مصوب آذرماه ۱۳۸۴ مجلس شورای اسلامی) و قانون توسعه ابزارها و نهادهای مالی جدید در راستای تسهیل اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم قانون اساسی (مصوب آذرماه ۱۳۸۸ مجلس شورای اسلامی) در تاریخ ۲۹ فروردین‌ماه ۱۳۸۸ دستورالعمل تأسیس صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان و سایر سازوکارهای اجرایی آن را به تصویب رساند.

ارکان این صندوق‌ها به سه گروه شامل ارکان تصمیم‌گیرنده شامل مجمع صندوق و هیئت‌مدیره آن، ارکان اجرایی شامل مدیر صندوق، مدیر ساخت، بازارگردان و متعهد پذیرهنویسی و ارکان نظارتی شامل مدیر ناظر، متولی و حسابرس، تفکیک می‌شود. توضیح وظایف هریک از این ارکان پیش از این در رسانه‌ها منتشر شده است (برای توضیحات بیشتر به سایت سازمان بورس و اوراق بهادار مراجعه کنید). در این صندوق‌ها قرار بر این بود تا هر صندوق سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان برای ساخت یک پروژه ساختمانی مشخص به وجود آید و علاقمندان بتوانند با بررسی طرح توجیهی هر پروژه، که اطلاعات جامعی از آن پروژه را به تصویر می‌کشد، نسبت به مشارکت در صندوق تصمیم‌گیری کنند.

صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان به‌رغم مزایای فراوانی مانند بهره‌مندی سرمایه‌گذاران و خصوصاً سرمایه‌گذاران خرد با هر میزان سرمایه از سود ناشی از ساخت و فروش واحدهای ساختمانی که جایگزینی مناسب برای طرح فروش متری مسکن است، مشارکت سرمایه‌گذاران در ریسک پروژه‌های مذکور که بار سنگین احتمال عدم فروش واحدهای تکمیل شده



را از دوش سازندگان برمی‌دارد، افزایش یا حفظ قدرت خرید سرمایه‌گذار در برابر افزایش قیمت زمین و ساختمان در منطقه اجرای پروژه، بالا بودن نقدشوندگی واحدهای صندوق در مقایسه با سرمایه‌گذاری مستقیم در پروژه‌های ساختمانی به دلیل تقسیم‌پذیری سرمایه که امکان نقد شدن بخشی از آن را در مواقع لزوم فراهم می‌آورد.

همچنین به دلیل امکان دادوستد این واحدها در بورس، تشکیل بازار ثانویه اختصاصی برای هر صندوق توسط ارکان مربوطه و دادوستد پیوسته و نظام‌مند واحدهای سرمایه‌گذاری صندوق به‌وسیله بازارگردان آن (که موظف است براساس اساسنامه و مقررات مربوطه، هر روز قیمت‌های خود را برای خرید و فروش واحدهای سرمایه‌گذاری، اعلام کند)، کاهش سفته‌بازی در بازار مسکن، شفافیت بالاتر و کاهش احتمال سوءاستفاده از سرمایه صندوق در پروژه‌های ساخت مسکن از باب

در طول چهار دهه اخیر
همواره رونق ساخت‌وساز
با افزایش تورم و تثبیت
قیمت در بخش مسکن نیز،
با رکود ساخت و تولید
توأم بوده است

هزینه‌کرد پروژه‌ها به‌واسطه نظارت حسابرس و متولی صندوق بر فعالیت صندوق اطلاع‌رسانی مستمر از پیشرفت پروژه به این دلیل که آخرین اطلاعات و گزارش‌های مربوط به صندوق و پروژه‌های ساختمانی آن باید از طریق پایگاه اینترنتی صندوق‌ها منتشر شود، شفافیت بالاتر در پروژه‌های ساخت مسکن به جهت مدت‌زمان اجرای پروژه؛ چراکه در صورت عدم اتمام به‌موقع پروژه‌ها جرائمی در نظر گرفته می‌شود، بالا بودن اطمینان نسبی از سود نهایی ساخت مسکن، زیرا چنانچه پروژه‌هایی به اتمام رسیده به فروش نرسد، ضامن تسویه

ظرف مهلت کوتاهی موظف به خرید ساختمان و تسویه با دارندگان واحدهای صندوق‌ها خواهد بود، تأمین نقدینگی سالم و شفاف برای ساخت‌وساز مسکن، امکان جذب سرمایه‌گذاری خارجی به‌جای اتکا به منابع بانکی، تقویت بازار سرمایه در راستای تأکید مسئولان ارشد نظام، تقویت طرف عرضه و گسیل نقدینگی به سمت تولید مسکن نه دلالی آن (برخلاف وام‌های مسکن که سبب افزایش تقاضای مسکن می‌شود)، جمع‌آوری نقدینگی سرگردان و هدایت آن به‌سوی ساخت‌وساز مسکن و مزایای بسیاری از این دست، مورد توجه ذینفعان اثرگذار بازار مسکن قرار نگرفته است. با توجه به عدم تمایل طبیعی سازندگان مسکن به استفاده از روش‌های جایگزین تأمین مالی مسکن و ازجمله آنها صندوق‌های سرمایه‌گذاری زمین و ساختمان و مزایای فراوان این روش، حال سؤال این است که چرا دولت به‌عنوان متولی اصلی این بازار، تمایلی به هدایت کردن متقاضیان منابع مالی جهت ساخت‌وساز مسکن به سمت این‌گونه نهادها ندارد؟^۱

عملکرد بخش ساختمان و مسکن در سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۸۸^۱

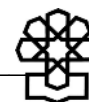
توسعه بخش مسکن و رشد اقتصادی به صورت مستقیم و غیرمستقیم از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. بخش مسکن مقتدر و اقتصاد قدرتمند بر یکدیگر هم‌افزایی دارند. همان‌گونه که رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال و افزایش درآمد را به دنبال دارد و یکی از پیامدهای افزایش درآمد، افزایش تقاضا برای مسکن است، تقاضای مسکن نیز به نوبه خود به وجود آورنده شغل و فرصت‌های جدید کسب‌وکار است. رونق در بخش ساخت‌وساز مسکن به صورت تشکیل سرمایه ثابت و رشد ارزش‌افزوده ساختمان بر اقتصاد کلان تأثیرگذار است. رونق در بازار معاملاتی مسکن نیز در بخش خدمات به صورت بهبود ارزش‌افزوده مستغلات به طور خاص و بهبود ارزش‌افزوده در دیگر بخش‌ها به طور عام ظاهر می‌شود و این رونق برای دولت مرکزی به مفهوم افزایش درآمدهای مالیاتی است. در شرایط رونق ساخت‌وساز، عواید شهرداری‌ها از محل عوارض ساخت‌وساز افزایش می‌یابد که معمولاً سهم قابل ملاحظه‌ای از منابع درآمدی آنها را به خود اختصاص می‌دهد. مسکن با توجه به قابلیت وثیقه‌گذاری، برای خانوارها به عنوان عامل ثروت تلقی شده و به واسطه امکان اخذ تسهیلات در ازای ترهین مسکن،^۲ در تحریک تقاضای مصرفی خانوار مؤثر است. به همین ترتیب تحولات قیمتی ساختمان برای بنگاه‌ها عامل تحولات ترانزنامه‌ای و تقویت بنیه اخذ تسهیلات و توسعه بنگاه محسوب می‌شود.

همان‌گونه که مسکن در ایجاد ارزش‌افزوده در اقتصاد و تحرک تولید در درون بخش و بخش‌های مرتبط با ساخت‌وساز مؤثر است، توجه به تقاضای مسکن همانند هر کالای دیگری حائز اهمیت است، به خصوص آنکه مسکن در بُعد تقاضا از دو منظر تقاضا برای خرید و تقاضا برای اجاره مورد توجه است.

درواقع بین کلیه نیازهای خانوار، مسکن همواره گران‌ترین نیاز بوده است و تقاضا برای خرید آن معمولاً جز با حمایت مؤسسات مالی شکل نمی‌گیرد. بنابراین توجه سیاستگذار اقتصادی به تقویت تقاضای خرید از الزامات حرکت صحیح و باثبات این بخش تلقی می‌شود. به علاوه از منظر اجاره نیز با توجه به اینکه سهم اجاره مسکن در سبد مصرفی خانوار قابل توجه است، معمولاً تحولات بازار اجاره مسکن توسط سیاستگذار با حساسیت خاصی دنبال می‌شود. با توجه به غیرمنقول بودن مسکن و معطوف بودن تولید به تقاضا در داخل، توجه به وجود تقاضای مؤثر در بخش، از الزامات خاص پویایی و تحرک در ساخت‌وساز مسکن است، اما اهمیت توجه به تقاضای

۱. سیدوحید احمدی، عملکرد بخش ساختمان و مسکن در سال‌های ۱۳۸۷-۱۳۸۸، مجله تازه‌های اقتصاد، سال هشتم، ش ۱۲۷، صص ۳۹-۴۶.

۲. همان، آسیب‌شناسی بازار مسکن در ایران، بایدها و نبایدهای دخالت دولت در بخش مسکن، انتشارات چوک آشتیان تهران.

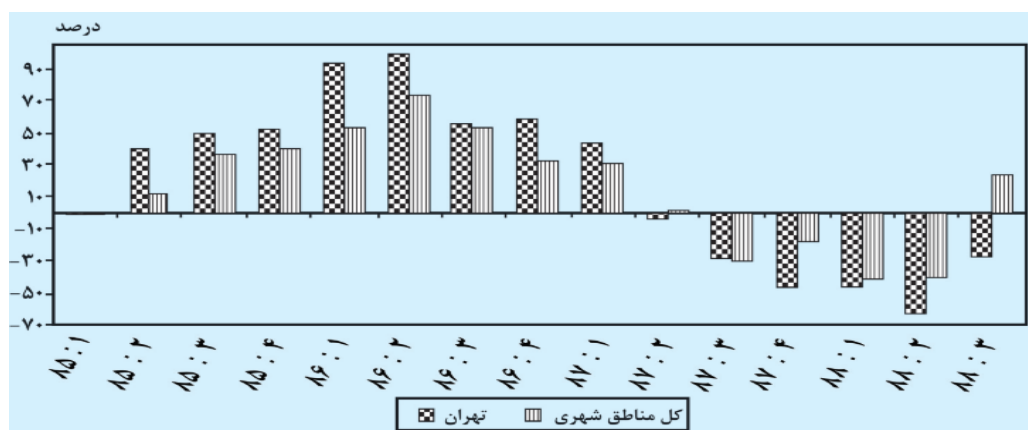


مؤثر، هرگز به این مفهوم نیست که تحرک بخش ساخت‌وساز به هر بهایی ولو به قیمت نوسان‌های غیرمتعارف قیمت و اجاره مسکن و حذف بخشی از متقاضیان مسکن از خیل تقاضای مؤثر انجام پذیرد، بلکه سیاستی موفق است که بر واقعیت‌های حاکم بر جوانب عرضه و تقاضا مبتنی می‌باشد. به تعبیر دیگر، کنترل تقاضای سفته‌بازی نباید به گونه‌ای طراحی شود که علاوه بر حذف تقاضای سفته‌بازی موجب تضعیف تقاضای معاملاتی و در نتیجه کاهش عرضه مسکن شود، در ضمن سیاست تحریک تقاضا با هدف کمک به عرضه مسکن نیز نباید با افزایش قیمت مسکن توأم شود، به گونه‌ای که متقاضیان واقعی مسکن در این معادله متضرر شوند.

ورود بخش مسکن به رکود در سال ۱۳۸۷ و تداوم رکود در سال ۱۳۸۸

با حاکم شدن شرایط رکودی در معاملات مسکن از سه‌ماهه دوم سال ۱۳۸۷ و تعدیل قیمت‌ها در این بخش با یک وقفه چندماهه، شرایط رکود از بازار معاملات مسکن به بخش ساخت‌وساز نیز تسری یافت، به گونه‌ای که از نیمه دوم سال ۱۳۸۷ تعداد پروانه‌های ساختمانی صادر شده توسط شهرداری‌های سراسر کشور و تعداد ساختمان‌های شروع شده در مناطق شهری کشور با کاهش مواجه شد.

نمودار ۱۲. رشد فصلی سطح کل زیربنا نسبت به فصل مشابه سال قبل در پروانه‌های صادر شده توسط شهرداری‌های کشور



جدول ۴. پروانه‌های ساختمانی صادر شده توسط شهرداری‌های مناطق شهری (۹ ماهه اول سال ۱۳۸۹)

| سال | تعداد پروانه‌های ساختمانی صادر شده در مناطق شهری (فقره) | | برآورد سطح زیربنای طبقات ساختمانی‌ها (میلیون مترمربع) | | شاخص بهای خدمات ساختمانی |
|------------------|---|-----------------|---|----------------|--------------------------|
| | تهران | کل مناطق شهری | تهران | کل مناطق شهری | |
| سه‌ماهه اول ۱۳۸۹ | ۴۰۱۲ (۶۷/۴) | ۴۲۱۱۶ (۲۲) | ۴/۳ (۲۱/۷) | ۲۴/۲ (۳۷/۵) | ۲۸۱ (۷/۵) |
| سه‌ماهه دوم ۱۳۸۹ | ۴۵۹۱ (۱۰۷/۷) | ۳۷۴۵۰ (۲۷/۴) | ۴/۹ (۹۷/۱) | ۲۳/۵ (۴۷/۲) | ۲۸۸/۴ (۷/۷) |
| سه‌ماهه سوم ۱۳۸۹ | ۵۱۶۰ (۹۵/۴) | ۴۶۳۶۸ (۵۷/۸) | ۶/۵ (۱۴/۹) | ۲۹ (۴۱/۵) | ۲۹۶/۶ (۸/۲) |

مأخذ: اداره آمار اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

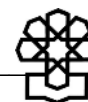
توضیح: اعداد داخل پرانتز درصد تغییرات هر دوره نسبت به دوره مشابه سال قبل را نشان می‌دهد.

همان‌گونه که از نمودار ۱۲ قابل مشاهده است، رشد پروانه‌های ساختمانی صادره توسط شهرداری‌های سراسر کشور از سه‌ماهه دوم سال ۱۳۸۷ به صفر نزدیک و از سه‌ماهه سوم سال مورد نظر منفی شده است. به تعبیر دیگر، مسکن از سه‌ماهه دوم سال ۱۳۸۷ به تدریج وارد مرحله رکود ساخت‌وساز شده است. براساس آمار پروانه‌های ساختمانی صادر شده در ۹ ماهه اول سال ۱۳۸۸، تعداد و سطح کل زیربنای ساختمان‌های مناطق شهری نسبت به دوره مشابه سال قبل به ترتیب ۲۹/۳ و ۲۷ درصد کاهش نشان می‌دهد، اما طبق جدول بالا از سه‌ماهه اول ۱۳۸۹ دوباره شاهد، رشد مثبت پروانه‌های ساختمانی صادره توسط شهرداری‌های سراسر کشور هستیم.

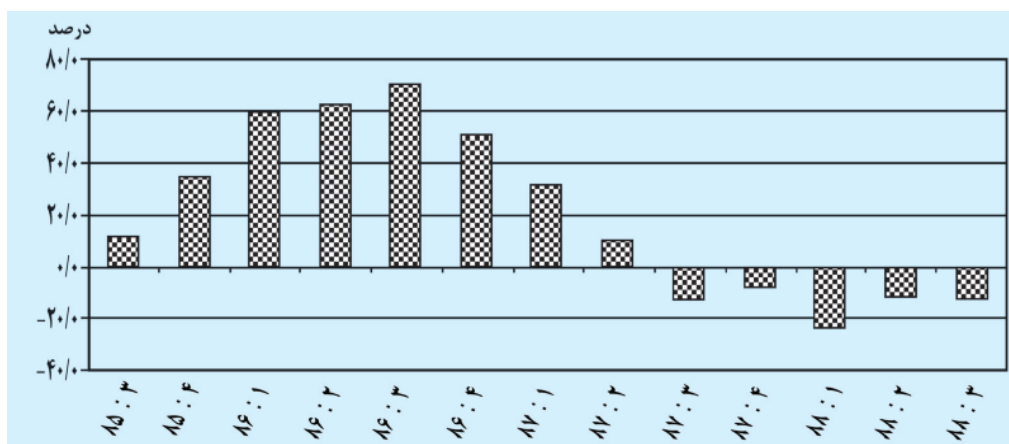
جدول ۵. پروانه‌های ساختمانی صادر شده توسط شهرداری‌های مناطق شهری (سال‌های ۱۳۸۶-۱۳۸۸)

| درصد تغییر [○] | نه ماهه اول | | | |
|-------------------------|-------------|------|-------|--------------------------------|
| | ۱۳۸۸ | ۱۳۸۷ | ۱۳۸۶ | |
| -۲۹/۳ | -۸/۹ | ۹۳/۳ | ۱۳۱/۹ | تعداد (هزار فقره) |
| -۲۷/۰ | -۰/۳ | ۵۴/۱ | ۷۴/۰ | سطح کل زیربنا (میلیون مترمربع) |
| ۳/۲ | ۹/۴ | ۵۸۰ | ۵۶۱ | متوسط سطح زیربنا (مترمربع) |

مأخذ: گزارش بررسی پروانه‌های ساختمانی صادره توسط شهرداری‌های مناطق شهری کشور در مقاطع فصلی، اداره آمار اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.



نمودار ۱۳. روند رشد فصلی سطح کل زیربنای ساختمان‌های شروع شده نسبت به فصل مشابه سال قبل



مأخذ: نتایج بررسی فعالیت‌های ساختمانی بخش خصوصی در مناطق شهری اداره آمار اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

بررسی سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های جدید مناطق شهری برحسب مراحل ساخت (به قیمت جاری) در نهم‌ماهه اول سال ۱۳۸۸ نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های شروع شده و نیمه‌تمام نسبت به مدت مشابه سال قبل به ترتیب با ۱۸/۸ و ۳/۸ درصد کاهش مواجه بوده است و تنها سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های تکمیل شده از رشد ۳/۵ درصدی نسبت به دوره مشابه قبل برخوردار بوده است. کاهش قابل ملاحظه سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های شروع شده نشان از چشم‌انداز نامساعد عرصه ساخت‌وساز کشور و تعمیق شرایط رکود دارد.

جدول ۶. سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساختمان‌های جدید به تفکیک مراحل ساخت

| درصد تغییر | | نه ماهه اول | | | (به قیمت‌های جاری) |
|------------|------|-------------|----------|----------|--------------------|
| ۱۳۸۸ | ۱۳۸۷ | ۱۳۸۸ | ۱۳۸۷ | ۱۳۸۶ | |
| -۱۸/۸ | ۴۴/۰ | ۵۸۶۷۰/۷ | ۷۲۲۶۸/۲ | ۵۰۱۷۰/۷ | شروع شده |
| -۳/۸ | ۸۳/۴ | ۱۲۶۵۳۳/۲ | ۱۳۱۵۷۶/۸ | ۷۱۷۴۱/۶ | نیمه‌تمام |
| ۳/۵ | ۴۹/۶ | ۴۱۸۴۱/۲ | ۴۰۴۲۹/۳ | ۲۷۰۱۶/۰ | تکمیل شده |
| -۷/۱ | ۶۴/۰ | ۲۲۷۰۴۵/۰ | ۲۴۴۲۷۴/۳ | ۱۴۸۹۲۸/۳ | کل |

مأخذ: اداره آمار اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
توضیح: بدون در نظر گرفتن ارزش زمین است.

در حال حاضر بخش مسکن در رکود به سر می‌برد و این موضوع که تداوم رکود به هیچ عنوان به صلاح این بخش و کل اقتصاد نمی‌باشد، بر کسی پوشیده نیست، اما در خصوص نحوه تعامل با بخش مسکن و به‌منظور حمایت از تولید مسکن نباید چند نکته را نادیده گرفت:

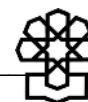
- در طول چهار دهه اخیر همواره رونق ساخت و ساز با افزایش تورم و نیز رکود و تثبیت قیمت در بخش مسکن با رکود ساخت و تولید توأم بوده است. دولت برای پایان بخشیدن به این رویه مذموم و مخرب، حذف انگیزه‌های سفته‌بازی از بخش را در دستور کار قرار داده و از طریق وضع مالیات بر نقل و انتقال مکرر مسکن و کنترل تسهیلات خرید مسکن، متر صد اصلاح این چرخه معیوب است. این اقدام دولت قابل احترام و ستودنی است، اما باید با اقدامات تکمیلی همراه شود که به تقاضای سفته‌بازی منجر نشود؛ در غیر این صورت، با این استدلال که هرگونه ارائه تسهیلات خرید مسکن موجب تحریک تقاضای سفته‌بازی است، نمی‌توان از پیامدهای منفی نادیده گرفتن طرف تقاضای مسکن (کمبود تقاضای مؤثر در این مقطع) در امان ماند.

- شرایط ویژه حاکم بر این بخش که به کرات توسط کارشناسان حوزه مسکن گوشزد شده است و نباید از آنها غافل ماند، شامل دو موضوع است:

- اول اینکه این بخش طی دهه‌های گذشته با کمبود انباشته موجودی مسکن مواجه بوده بنا بر آمار مختلف از ۱/۶ میلیون (براساس سرشماری نفوس و مسکن مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۵) تا ۲/۵ میلیون مسکن (با احتساب بافت‌های فرسوده و بدمسکنی در کشور)^۱ متفاوت عنوان شده است.
- دوم با توجه به ساختار جمعیتی جوان کشور، میزان تولید واحد مسکونی طی سال‌های گذشته حتی در اوج ساخت و ساز، پاسخگوی میزان نیاز مسکن نبوده است. همچنان‌که از نمودار ۱۴ مشخص است، طی سال‌های اخیر تعداد واحدهای مسکونی تکمیل شده در مناطق شهری همواره کمتر از تعداد ازدواج‌ها در این مناطق بوده است. در سال ۱۳۸۶ نیز که به دلیل رشد بالای قیمت مسکن شاهد اوج رونق ساخت و ساز در کشور بوده‌ایم، تعداد واحدهای تکمیل شده در مناطق شهری به ۴۹۲ هزار واحد مسکونی بالغ شد؛ درحالی که تعداد ازدواج ثبت شده در این مناطق معادل ۶۰۲ هزار فقره بوده است. بنابراین بین توان تولیدی مسکن در کشور با تقاضای مسکن شکاف عمیقی وجود دارد و کمبود انباشته مسکن سال به سال رو به گسترش است. تحت این شرایط، نادیده گرفتن مقدار نیاز واقعی کشور به مسکن و کندی در ساخت و ساز قطعاً به مفهوم فراهم شدن زمینه برای افزایش غیرمنتظره قیمت در زمان آغاز دوره بعدی رونق مسکن در کشور است.

۱. اداره حساب‌های اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، نماگرهای اقتصادی، سنوات مختلف آمار حساب‌های ملی ایران، از سایت www.cbi.ir.

با توجه به ساختار جمعیتی جوان کشور، میزان تولید واحد مسکونی طی سال‌های گذشته حتی در اوج ساخت و ساز پاسخگوی میزان نیاز مسکن نبوده است

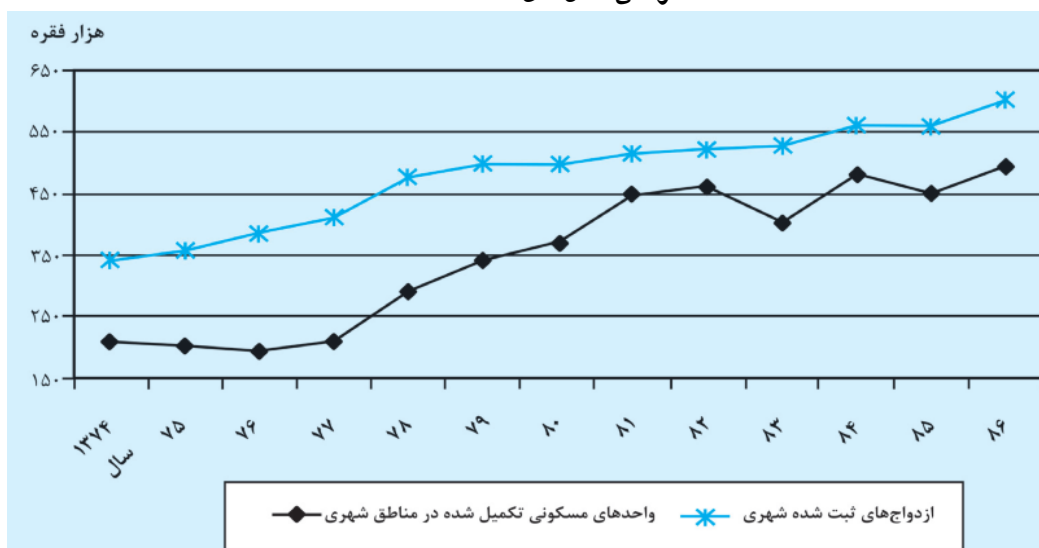


جدول ۷. سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساختمان‌های جدید به تفکیک مراحل ساخت (۱۳۸۹)

| سال | برحسب مراحل ساخت | | برحسب توزیع جغرافیایی | |
|------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------|
| | ساختمان‌های شروع شده | ساختمان‌های تکمیل شده | تهران | کل مناطق شهری |
| سه‌ماهه اول ۱۳۸۹ | ۲۴۳۶۷ (۲۱/۴) | ۱۲۱۶۰ (-۱/۸) | ۱۶۴۹۰ (۱۲/۱) | ۸۲۰۹۱ (۱۱/۲) |
| سه‌ماهه دوم ۱۳۸۹ | ۲۱۴۹۲ (۱/۱) | ۱۱۹۸۵ (-۲۹) | ۱۵۱۲۶ (-۷/۷) | ۸۳۱۴۶ (۳/۲) |
| سه‌ماهه سوم ۱۳۸۹ | ۲۴۱۵۰ (۴۰) | ۱۲۹۳۰ (-۳۱/۵) | ۱۳۵۸۷ (-۹/۵) | ۸۴۱۵۳ (۵/۹) |

مأخذ: اداره آمار اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

نمودار ۱۴. تعداد واحدهای مسکونی تکمیل شده و ازدواج‌های ثبت شده در مناطق شهری کشور در طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۸۶



مأخذ: اداره آمار اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سازمان ثبت احوال کشور.

چنانچه شرایط عمومی حاکم بر اقتصاد، در زمان رکود مسکن (از سال ۱۳۸۷) را با دوره قبلی رکود مسکن در سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۵ در کشور مقایسه کنیم، ملاحظه می‌شود که در چرخه رکودی قبل، سایر بخش‌های اقتصاد در شرایط عادی بوده‌اند و در عمل بجز الزامات درون‌بخشی، نیاز به رونق در بخش مسکن به‌عنوان موتور محرک اقتصاد برای ایجاد تحرک در سایر بخش‌های اقتصاد احساس نمی‌شد، اما در مقطع کنونی تحت تأثیر رکود جهانی و دیگر عوامل درون‌زا و برون‌زا در کشور که اقتصاد در شرایط رکودی می‌باشد و رشد تولید ناخالص داخلی در ۶ ماهه نخست سال ۱۳۸۷ در حد ۲/۷ درصد بوده است، فارغ از الزامات درون‌بخشی مسکن، نیاز سایر بخش‌های اقتصاد به این بخش برای ایجاد تحرک در اقتصاد بیش از پیش احساس می‌شود.

جدول ۸. رشد درآمد ناخالص ملی برحسب فعالیت‌های اقتصادی

(درصد)

| نوع فعالیت | ۱۳۸۲ | ۱۳۸۳ | ۱۳۸۴ | ۱۳۸۵ | ۱۳۸۶ | نیمه اول سال ۱۳۸۷ |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|----------------------|
| گروه کشاورزی | ۵/۰ | ۰/۳ | ۹/۲ | ۴/۷ | ۶/۴ | -۱۰/۳ |
| گروه نفت | ۱۵/۵ | ۴/۰ | ۰/۳ | ۳/۶ | ۱/۳ | -۳/۳ |
| صنعت | ۱۳/۲ | ۱۱/۵ | ۱۳/۶ | ۱۰/۷ | ۸/۳ | ۶/۳ |
| گروه خدمات | ۵/۸ | ۸/۱ | ۶/۴ | ۶/۷ | ۶/۴ | ۵/۹ |
| تولید ناخالص داخلی به قیمت پایه | ۷/۸ | ۶/۴ | ۶/۹ | ۶/۶ | ۶/۷ | ۲/۷ |

مأخذ: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

اگرچه اهتمام دولت در فراهم کردن بستر ساخت‌وساز طرح مسکن مهر و تسریع در احداث

متأسفانه بخش مسکن
در ایران کاملاً سنتی
است و تحقق نیاز کشور
به مسکن با سنتی‌سازی
امکانپذیر نمی‌باشد

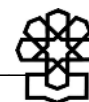
ساختمان‌های مزبور، گزینه مناسبی برای جبران کم‌تحرکی بخش خصوصی در این شرایط است، اما رفع چالش‌ها و کمبودهای بخش مسکن صرفاً به طرح مسکن مهر محدود نمی‌شود. واقعیت آن است که برای جبران کمبود انباشته مسکن در کشور و به‌منظور ایجاد محیطی باثبات در این بخش، لازم است راهکارها در مقیاسی وسیع‌تر و با هدف اصلاح نابسامانی‌های موجود در کل بخش با رویکرد جلوگیری از بازگشت تقاضای سفته‌بازی به بخش، سیاستگذاری شود.

۲-۶. اقدامات اساسی برای اصلاح بخش مسکن

الف) اقدامات کوتاه‌مدت و مکمل برای بهبود وضعیت ساخت‌وساز در مقطع کنونی

اعطای تسهیلات خرید مسکن به‌صورت هدفمند

با اعطای هدفمند تسهیلات خرید، می‌توان ضمن ارتقای قدرت خرید اقشار هدف و همچنین حمایت از فعالان بخش ساخت‌وساز مانع تحریک تقاضای سفته‌بازی و التهاب در بخش مسکن شد. از آنجا که یکی از عوامل مهم رکود فعلی بخش مسکن، انباشت خانه‌های خالی نوساز است که خریداری برای آنها پیدا نمی‌شود؛ از این رو می‌توان با اتخاذ راهکارهای حمایت از فروش این واحدها، سرمایه لازم برای ادامه ساخت‌وساز را در اختیار سازندگان حائز صلاحیت قرار داد. به هر تقدیر، سیاستی موفق است که ضمن حذف تقاضای سفته‌بازی، حتی‌الامکان به سرکوب تقاضای واقعی نیانجامد. براین اساس توصیه می‌شود ضمن حفظ رویه‌های فعلی اعطای تسهیلات خرید مسکن که برای عموم افراد جامعه اعمال می‌شود، حمایت شبکه بانکی از فاقدین مسکن، منوط به خرید واحدهای مسکونی



نوساز و دست اول، به صورت افزایش سقف تسهیلات خرید صورت گیرد.

سازوکار اجرایی اعطای تسهیلات خرید مسکن توسط شبکه بانکی به شرح زیر پیشنهاد می‌گردد:

- افزایش تسهیلات ساخت مسکن با قابلیت انتقال به خریدار

افزایش تسهیلات ساخت به ازای هر واحد مسکونی و قابلیت تبدیل کل رقم از عقد مشارکت مدنی به فروش اقساطی؛ براین اساس تسهیلات خرید مسکن صرفاً به خانه‌های نوساز تعلق می‌گیرد. این رویکرد ضمن کمک به خریداران مسکن و به گردش درآوردن سرمایه انباشته در بخش مسکن، مانع از بروز شوک قیمتی مشابه سال ۱۳۸۵ خواهد شد.^۱

- هدفمند کردن اعطای تسهیلات خرید مسکن صندوق پس‌انداز بانک مسکن

با توجه به جایگاه ویژه بانک مسکن به عنوان تنها بانک تخصصی در حوزه تأمین مالی مسکن و رسالت آن در خانه‌دار کردن افراد، توصیه می‌شود دارندگان حساب پس‌انداز بانک مسکن به دو بخش صاحبان مسکن و فاقدین مسکن تقسیم شوند.

اکتفای صرف به توان تولیدی کشور در تولید مسکن، مفهومی جز حفظ شرایط سفته‌بازانه در این بخش ندارد و مهمترین گزینه، استمداد از سرمایه‌گذاران خارجی برای جبران کمبود مسکن در کشور است

همچنین سقف دریافت تسهیلات برای صاحبان مسکن در سطح فعلی ۱۸۰ میلیون ریال باقی بماند و برای فاقدین مسکن امکان افزایش سقف تسهیلات خرید مسکن از ۱۸۰ میلیون ریال به ۲۷۰ میلیون ریال مشروط به قبول یک دوره انتظار بیشتر فراهم شود. با توجه به یارانه‌ای بودن تسهیلات خرید مسکن بانک مسکن،

محدود کردن ایجاد حساب سپرده در بانک مسکن صرفاً به سرپرست خانوار فاقد مسکن و ممنوعیت خرید و فروش مذکور و ابلاغ این ممنوعیت به دفاتر اسناد رسمی، الزامی است.

همچنین با عنایت به یارانه‌ای بودن تسهیلات حساب صندوق پس‌انداز مسکن و با توجه به مشکلات مبتلا به این حساب در بخش منابع و مصارف، توصیه می‌شود امکان افزایش سقف تسهیلات حساب مزبور و نیز محدود کردن افتتاح این حساب به سرپرست خانوار فاقد مسکن، توسط بانک مسکن بررسی شود.

(ب) اقدامات بنیادی و بلندمدت

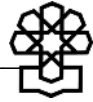
- کاستن از نوسان‌های یک‌باره در بخش مسکن و جبران کمبود انباشته مسکن در کشور در گرو شرکتی و صنعتی کردن تولید مسکن؛

۱. آمار عملکرد بخش خصوصی در ساختمان‌های جدید، مناطق شهری کشور در ۹ ماهه اول سال ۱۳۸۸، اسفندماه ۱۳۸۸، اداره آمارهای اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

متأسفانه بخش مسکن در ایران کاملاً سنتی است و تحقق نیاز کشور به مسکن با سنتی‌سازی امکانپذیر نیست. شخصی‌سازی در ساخت مسکن اگرچه در شرایط رونق بخش در جهت تسریع ساخت‌وساز و تقویت تولید مفید به نظر می‌رسد، اما مادامی که تولید مسکن به سمت صنعتی‌سازی و شرکتی بودن حرکت نکند، علاوه بر اینکه شاهد افزایش قیمت تمام شده ساخت هستیم، این بخش همواره در معرض نوسان‌های شدید و آفت‌وخیز در تولید است. به بیان دیگر، تا زمانی که شرکت‌های بزرگ تولید مسکن در بورس اوراق بهادار حضور نداشته باشند و سهام و سرمایه این شرکت‌ها با سهام سهامداران خرد گره نخورده باشد، باید شاهد ورود و خروج فعالان در بخش ساختمان در پی هر رونق و رکود باشیم. قطعاً برای یک شرکت بزرگ ساختمانی با تعداد زیادی از کارکنان و کارگران ساختمانی این امکان همچون یک شخصی‌ساز وجود ندارد که فارغ از هرگونه تعهدی نسبت به کارکنان و سهامداران شرکت با اندک تقلیلی در سود خود فعالیت را تعطیل کند و به سراغ حرف‌های دیگر برود.^۱

منابع و مأخذ

۱. احمدی، سیدوحید. عملکرد بخش ساختمان و مسکن در سال ۱۳۸۷-۱۳۸۸، مجله تازه‌های اقتصاد، سال هشتم، ش ۱۲۷، ۱۳۷۸.
۲. احمدی، سیدوحید. آسیب‌شناسی بازار مسکن در ایران، بایدها و نبایدهای دخالت دولت در بخش مسکن، انتشارات چوک آشتیان تهران، ۱۳۷۸.
۳. اداره حساب‌های اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، نماگرهای اقتصادی، سنوات مختلف آمار حساب‌های ملی ایران، از سایت www.cbi.ir.
۴. آمار عملکرد بخش خصوصی در ساختمان‌های جدید، مناطق شهری کشور در ۹ ماهه اول سال ۱۳۸۸، اسفندماه ۱۳۸۸، اداره آمارهای اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
۵. نشریه نماگرهای اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸.
۶. گزارش بررسی پروانه‌های ساختمانی صادره توسط شهرداری‌های مناطق شهری کشور در مقاطع فصلی، اداره آمار اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸.
۷. گزارشات آماری سازمان ثبت و احوال کشور، ۱۳۸۸.
8. www.irna.ir
9. www.mana.ir
10. www.mehrnews.com
11. www.Isna.ir
12. www.Ttci.ir
13. www.Sharghnewspaer.ir
14. www.Narengi.ir
15. www.iranrailindustry.ir



16. www.jamejamonline.ir
17. www.Tinnews.ir
18. www.Tavana.ir
19. www.pana.ir
20. www.iran-eng.com
21. www.mojnews.com
22. www.itexperts.ir
23. www.jahanesanat.com
24. www.Marinnews.ir
25. www.Bananews.ir
26. www.econews.ir
27. www.donya-e-eqtasad.com
28. www.yjc.ir
29. www.Maskannews.ir
30. www.imna.ir
31. www.omran-abshar.ir
32. www.invention.khuisf.ac.ir
33. www.Shasa.ir
34. www.consbank.com
35. www.Khabarfarsi.com
36. www.Farsnews.com
37. www.ettelaat.com
38. www.cbi.ir
39. www.jamejamonline.ir
40. www.SID.ir



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۲۱۲۶

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: خبرنامه راه و شهرسازی (۱)

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه راه و شهرسازی)
تهیه و تدوین‌کنندگان: زهرا آذرنوش، حسن کریمزاده
ناظر علمی: محسن صمدی
مقتضی: کمیسیون عمران
ویراستار ادبی: قاسم میرخانی

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۱۰/۴