درشهر

## شناورسازی ساعات اداری برای کاهش ترافیک مهر

مدیرکل حمل‌ونقل عمومی شهرداری تهران از برنامه‌ریزی برای مدیریت ترافیک مهرماه و پیشنهاد شناورسازی ساعات اداری و ممنوعیت برگزاری نمایشگاه‌ها خبر داد. به گزارش مهر، حمیدرضا رنجبر، در خصوص اولین نشست استقبال از مهر سال ۱۴۰۵ گفت: جلسه ستاد استقبال از مهرماه برگزار شد و نمایندگانی از داخل و خارج شهرداری تهران در این نشست شرکت کردند. رنجبر با بیان اینکه در این نشست وضعیت ترافیک در مهرماه سال گذشته و به‌خصوص در هفته اول بازبینی شد، اظهار کرد: چالش‌های ترافیکی سال گذشته که را بررسی کردیم؛ مانند نقص فنی خودروها. همچنین مصوباتی را شورای ترافیک شهر تهران سنوات گذشته برای روان‌سازی ترافیک ارایه کرده بود، مانند شناورسازی ساعات اداری کارمندان. سال گذشته همین امر باعث کاهش ۷ درصدی ترافیک معابر پایتخت شد. مدیرکل حمل‌ونقل عمومی و امور مناطق معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در پایان عنوان کرد: درخواست ما از نماینده استانداری شناورسازی ساعت اداری و ممنوعیت برگزاری نمایشگاه‌های داخلی و خارجی بود.

## نهمین ایستگاه شارژ برقی تهران ویژه تاکسی‌ها افتتاح شد

مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران از بهره‌برداری نهمین ایستگاه شارژ برقی تهران با ترکیب انرژی خورشیدی و برق سراسری خبر داد. به گزارش مهر، اکبر اختیاری گفت: این ایستگاه به‌صورت اختصاصی برای تاکسی‌ها مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد و از فناوری ترکیبی استفاده از انرژی خورشیدی و برق سراسری و همچنین سیستم هوشمند مدیریت باتری برخوردار است. اختیاری، مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران، اظهار کرد: نکته‌ای که نهمین ایستگاه شارژ برقی تهران را از دیگر ایستگاه‌ها متمایز می‌کند، استفاده از انرژی ترکیبی و برخورداری از یک سیستم هوشمند است که می‌تواند انرژی خورشیدی و برق سراسری را به‌صورت همزمان و تلفیقی مدیریت کند. مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران ادامه داد: برنامه‌های دیگری نیز در دست اجرا داریم و تا پایان شهریورماه، دو ایستگاه جدید را برای افتتاح برنامه‌ریزی کرده‌ایم که یکی در جوانمرد قصاب و دیگری در هنگام جنوبی قرار دارد. او توضیح داد: ایستگاه جوانمرد قصاب برای تاکسی‌ها در نظر گرفته شده است و ایستگاه هنگام جنوبی نیز به‌صورت مشترک برای اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. اختیاری با اشاره به استفاده از فناوری‌های جدید در ایستگاه‌های شارژ اظهار کرد: شارژ این وسایل به‌صورت سریع انجام می‌شود و هر اندازه تکنولوژی‌های جدیدتر وارد این حوزه شود، تلاش می‌کنیم همان فناوری‌ها را با زیرساخت‌های موجود تطبیق داده و مورد استفاده قرار دهیم تا کمترین میزان توقف برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی ایجاد شود و بتوانیم خدمات بیشتری را در سطح شهر به شهروندان ارایه کنیم. اختیاری درباره برنامه توسعه ایستگاه‌های شارژ تا پایان سال نیز گفت: کل فرآیند توسعه با توجه به میزان تأمین زیرساخت، تا حدودی متغیر است، اما به‌طور قطع چهار ایستگاه دیگر تا پایان سال به بهره‌برداری خواهد رسید. او با بیان اینکه برقی‌سازی حمل‌ونقل عمومی یکی از اتفاقات جدید در مدیریت شهری تهران است، افزود: وظیفه ما این است که بر اساس میزان تقاضایی که برای ایستگاه‌های شارژ وجود دارد، توسعه این ایستگاه‌ها را انجام دهیم و متناسب با آن با سرعت پیش برویم. هر اندازه اتوبوس‌های برقی بیشتری وارد ناوگان شوند، قطعاً می‌توانیم توان و ظرفیت خود را نیز متناسب با آن مدیریت کنیم و توسعه دهیم. مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران همچنین از اجرای یک پروژه ویژه برای شارژ اتوبوس‌های برقی در دو نقطه از تهران خبر داد و گفت: یک اتفاق بسیار ویژه قرار است در ایستگاه اکباتان و ترمینال شرق قدیم رخ دهد که این دو نیز جزو ایستگاه‌های ویژه خواهند بود. اختیاری توضیح داد: اتوبوس‌های ۲۶ متری که قرار است وارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی شوند و تأمین آنها از طریق معاملات حمل‌ونقل در حال انجام است، در مسیر بی.آر.تی تهرانپارس فعالیت خواهند کرد و دو ایستگاه در ابتدا و انتهای این خط برای آنها در نظر گرفته شده است. قرار است این ایستگاه‌ها نیز تا پایان سال رونمایی و شارژ این اتوبوس‌ها در این دو نقطه انجام شود. مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران در پاسخ به پرسشی درباره استفاده سایر خودروها از ایستگاه‌های شارژ گفت: وظیفه شرکت کنترل ترافیک تهران به عنوان یکی از مجموعه‌های شهرداری، اولویت دادن به حمل‌ونقل عمومی است و خارج از این موضوع، استفاده از این ظرفیت جزو وظایف سازمانی ما نیست.

## انبار نفت تهران یکی از مهم‌ترین کانون‌های خطر پایتخت است

شهردار منطقه ۵ تهران با تأکید بر ضرورت حفاظت از جان شهروندان، خواستار رفع فوری مخاطرات انبار نفت تهران و ایمن‌سازی تأسیسات این مجموعه شد. به گزارش مهر، محمدرضا پوریافر، با تأکید بر ضرورت تعیین تکلیف مخاطرات انبار نفت تهران، این مجموعه را به دلیل مجاورت با مناطق مسکونی و باغات، حجم بالای مواد سوختی و آسیب‌های ناشی از دو حمله در جریان جنگ، یکی از مهم‌ترین و فوری‌ترین کانون‌های خطر ایمنی و زیست‌محیطی منطقه دانست و خواستار اقدام فوری دستگاه متولی برای رفع این مخاطرات شد. پوریافر تأکید کرد: موضوع انبار نفت صرفاً یک مساله منطقه‌ای نیست و با توجه به ماهیت فعالیت، حجم مواد سوختی و آثار احتمالی آن بر جان شهروندان و محیط‌زیست، نیازمند ورود جدی دستگاه‌های ملی و قانونی است. شهردار منطقه ۵ افزود: ایمنی ساکنان شهران و مناطق پیرامونی باید یکی از معیارهای اصلی در تصمیم‌گیری درباره استمرار فعالیت، بازسازی و توسعه انبار نفت باشد و هر گونه بازسازی یا افزایش ظرفیت باید با رعایت کامل الزامات ایمنی، فاصله مناسب از مناطق مسکونی و ملاحظات زیست‌محیطی انجام شود. پوریافر با اشاره به وضعیت ایمنی انبار نفت تهران گفت: مقرر شد تمامی اخطارهای صادرشده احصا، وضعیت اجرای آنها مشخص و نواقص باقی‌مانده به دستگاه متولی ابلاغ شود. او همچنین بر ضرورت بررسی و تکمیل وضعیت سامانه‌ها و تجهیزات آتش‌نشانی، اطفای حریق، امداد و مدیریت بحران تأکید کرد. شهردار منطقه ۵ با اشاره به ۲ بار مورد حمله قرار گرفتن انبار نفت در جریان جنگ، این موضوع را هشداری جدی برای بازنگری در الزامات ایمنی، مدیریت بحران، دسترسی اضطراری و حفاظت از شهروندان دانست و گفت بازسازی این مجموعه باید به فرصتی برای ایمن‌سازی اساسی و کاهش ریسک تبدیل شود.

### حریم تهران زیر سایه سوداگران

# ۳۴۰ نیرو در تعقیب ساخت‌وسازهای غیرمجاز

حریم تهران آرام به نظر می‌رسد، اما زیر این آرامش، ساخت‌وسازهای غیرمجاز همچنان در حال پیشروی‌اند؛ در محدوده‌ای که قرار بود «تنفس‌گاه» پایتخت باقی بماند و از توسعه بی‌ضابطه شهری در امان باشد. فقط در پنج ماه نخست امسال، حدود ۳۵۰۰ ماموریت برای پایش و مقابله با تخلفات در حریم تهران انجام شده و در ۲۶۷ مورد رفع خلاف صورت گرفته است؛ یعنی به‌طور میانگین روزانه بیش از ۲۳ ماموریت برای کنترل محدوده‌ای که ساخت‌وساز در آن می‌تواند تبعاتی فراتر از یک تخلف ساختمانی داشته باشد. در این میان، حدود ۳۴۰ نیرو در ۱۱ منطقه و ۲۷ ناحیه دارای حریم، در قالب گشت‌های ۱۲ و ۲۴ ساعته فعالیت می‌کنند و در حریم منطقه ۵ نیز ۲۵ نیروی انسانی و کارشناس با پنج خودرو مسوول پایش هستند. با این حال، ساخت‌وساز غیرمجاز همچنان ادامه دارد و حتی مسوولان شهری از مناطق ۱۸ و ۱۹ به عنوان کانون‌های بیشتر تخلف نام می‌برند. این اعداد یک سوال جدی را پیش روی مدیریت شهری می‌گذارد: وقتی این حجم از نیرو، گشت و ماموریت هنوز نتوانسته بساط ساخت‌وساز غیرمجاز را از حریم تهران جمع کند، مشکل فقط کمبود نظارت است یا سود ساخت‌وساز در حریم همچنان آنقدر بالاست که هزینه تخلف را برای سودجویان قابل تحمل کرده است؟

### خط قرمزی که هر روز عقب‌تر می‌رود؟

حریم تهران قرار نیست امتداد شهر باشد؛ محدوده‌ای برای جلوگیری از توسعه بی‌ضابطه، حفظ طبیعت و صیانت از محیط‌زیست است. با این حال، ساخت‌وسازهای غیرمجاز نشان می‌دهد فاصله میان ضابطه و واقعیت همچنان زیاد است. داوود معظمی، مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم، درباره مسوولیت دستگاه‌های شهری در این محدوده می‌گوید: اداره کل حریم، متولی سیاست‌گذاری در این حوزه و شرکت شهربان و حریم نیز بازوی اجرایی آن است. او با تأکید بر ضرورت جلوگیری از توسعه ساخت‌وسازهای غیرمجاز می‌افزاید: حریم شهر تهران به نوعی تنفس‌گاه شهر محسوب می‌شود و به دلیل ملاحظات زیست‌محیطی، نباید اجازه توسعه ساخت‌وسازهای غیرمجاز در این محدوده داده شود. اما پرسش اینجاست که اگر حریم واقعاً «تنفس‌گاه» تهران است، چرا ساخت‌وساز غیرمجاز همچنان در آن تکرار می‌شود؟ پاسخ مسوولان تا حد زیادی به انگیزه‌های اقتصادی بازمی‌گردد؛ موضوعی که نشان می‌دهد صرفاً نمی‌توان با گشت و تخریب، ریشه این پدیده را خشک کرد.

### ۳۵۰۰ ماموریت اما تخلف همچنان پابرجاست

آمار پنج ماه نخست امسال از حجم بالای فعالیت نظارتی در حریم تهران حکایت دارد. معظمی می‌گوید: از ابتدای سال تاکنون حدود ۳۵۰۰ ماموریت در حریم تهران انجام شده که در ۲۶۷ مورد، رفع خلاف صورت گرفته است. به این ترتیب، به‌طور متوسط بیش از ۲۳ ماموریت در هر روز انجام شده است. البته هر ماموریت الزاماً به معنای یک تخلف ساختمانی نیست و ممکن است بخشی از ماموریت‌ها مربوط به بررسی، پایش یا پیگیری پرونده‌های قبلی باشد. با این حال، همین حجم از عملیات نشان می‌دهد که نظارت بر حریم به یک فعالیت دایمی تبدیل شده است. به گزارش ایسنا، معظمی درباره نتیجه این ماموریت‌ها توضیح می‌دهد: در مواردی که ساخت‌وساز انجام شده بود، نسبت به تخریب اقدام کردیم و در مواردی که ساخت‌وساز در مراحل اولیه یا در آستانه شروع بود، عملیات متوقف و محل مسدود شد تا از ادامه تخلف جلوگیری شود.

### وقتی تخلف قدیمی به مانعی تازه تبدیل می‌شود

یکی از چالش‌های مهم در برخورد با ساخت‌وسازهای غیرمجاز، قدمت بناهاست. معظمی درباره چارچوب قانونی برخورد با این بناها می‌گوید: طبق قانون، در صورتی که مستندات نشان دهد ساخت‌وساز غیرمجاز در پنج سال اخیر انجام شده است، امکان تخریب آن وجود دارد. اما همه بناهای غیرمجاز مشمول این وضعیت نیستند. مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم ادامه می‌دهد: بخشی از ساخت‌وسازهایی که در حریم مشاهده می‌شود، قدمت زیادی دارد و مربوط به سال‌های گذشته است؛ بنابراین در مواردی که بیش از پنج سال از احداث بنا گذشته باشد، امکان تخریب آن مطابق قانون وجود ندارد. این موضوع، یکی از نقاط آسیب‌پذیر در حفاظت از حریم است. ساختمانی که سال‌ها پیش بدون مجوز ساخته شده ممکن است به‌دلیل محدودیت قانونی همچنان باقی بماند و در کنار خود زمینه شکل‌گیری ساخت‌وسازهای جدید را فراهم کند. در چنین شرایطی، پیشگیری اهمیت بیشتری از برخورد پس از ساخت پیدا می‌کند. اگر بنا پیش از تثبیت‌شدن شناسایی و متوقف شود، هم هزینه برخورد کمتر است و هم احتمال بازگرداندن زمین به وضعیت اولیه بیشتر خواهد بود.

### مناطق ۱۸ و ۱۹ جایی که سود، حریم را عقب می‌راند

اگر حریم تهران قرار است تحت کنترل باشد، چرا ساخت‌وساز غیرمجاز در برخی مناطق بیشتر است؟ مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم، در پاسخ به این مساله به انگیزه اقتصادی اشاره می‌کند و می‌گوید: بیشترین ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم، متأسفانه در مناطق ۱۸ و ۱۹ مشاهده می‌شود. او یکی از عوامل تداوم این وضعیت را «درآمدزایی و سودجویی» می‌داند و می‌گوید: بحث درآمدزایی و سودجویی از جمله عواملی است که موجب می‌شود ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم همچنان ادامه داشته باشد و مدیریت شهری نیز باید به صورت مستمر با این تخلفات برخورد کند. این اظهارنظر، مساله را از یک تخلف صرفاً ساختمانی به یک مساله اقتصادی تبدیل می‌کند. وقتی زمین در حریم ارزش اقتصادی پیدا می‌کند و ساخت‌وساز می‌تواند ارزش آن را چند برابر کند، طبیعی است که برخورد با تخلف باید به اندازه سود حاصل از آن بازدارنده باشد. در غیر این صورت، ممکن است تخریب چند بنا، مانع از شکل‌گیری تخلف بعدی نشود؛ چراکه تا زمانی که معادله اقتصادی ساخت‌وساز به نفع متخلف باشد، انگیزه ورود دوباره به حریم وجود خواهد داشت.

### ۳۴۰ نیرو در ۲۷ ناحیه

شرکت شهربان و حریم اعلام کرده است حدود ۳۴۰ نیرو در ۱۱ منطقه و ۲۷ ناحیه دارای حریم فعالیت می‌کنند. گشت‌ها نیز به‌صورت ۱۲ و ۲۴ ساعته انجام می‌شود. معظمی درباره این ظرفیت می‌گوید: حدود ۳۴۰ نیرو در ۱۱ منطقه و ۲۷ ناحیه دارای حریم فعالیت می‌کنند و این نیروها در قالب ماموریت‌های ۱۲ و ۲۴ ساعته، به‌صورت مستمر در حال گشت‌زنی و پایش حریم هستند تا از شکل‌گیری ساخت‌وسازهای غیرمجاز جلوگیری شود. با یک محاسبه ساده، این تعداد نیرو به‌طور میانگین حدود ۱۲.۶ نیرو به ازای هر ناحیه می‌شود؛ البته این عدد به معنای استقرار همزمان نیروها در همه نواحی نیست و شیفت‌ها و ماموریت‌های مختلف را نیز شامل می‌شود. با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا افزایش تعداد نیرو و ماموریت، به‌تنهایی می‌تواند ساخت‌وساز غیرمجاز را متوقف کند؟ مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم می‌گوید: هدف اصلی، جلوگیری از آغاز ساخت‌وساز غیرمجاز است؛ چراکه هرچه زودتر با تخلف برخورد شود، امکان پیشگیری از گسترش آن و تحمیل هزینه‌های بیشتر به شهر و شهروندان فراهم خواهد شد.

### حریم کن؛ نمونه‌ای از یک نبرد دایمی

در منطقه ۵، حریم کن یکی از محدوده‌هایی است که به‌صورت مستمر تحت نظارت قرار دارد. در این محدوده پنج خودرو و حدود ۲۵ نیروی انسانی و کارشناس فعالیت می‌کنند. معظمی می‌گوید: در منطقه ۵، پنج دستگاه خودرو برای گشت‌زنی و پایش حریم اختصاص داده شده است. همچنین حدود ۲۵ نیروی انسانی و کارشناس در این محدوده فعالیت می‌کنند و به‌صورت مستمر وضعیت حریم را رصد می‌کنند. او درباره روند برخورد با تخلفات نیز توضیح می‌دهد: در صورت مشاهده هرگونه تخلف یا آغاز ساخت‌وساز غیرمجاز، موضوع ثبت و از طریق اداره کل حریم که متولی اصلی این حوزه است، پیگیری می‌شود و شرکت شهربان و حریم نیز به عنوان بازوی اجرایی، اقدامات لازم را انجام می‌دهد. به گفته مدیر اداره حریم شرکت شهربان و حریم، در صورت محرز شدن تخلف، با اخذ دستور قضایی نسبت به تخریب اقدام و محل به وضعیت اولیه بازگردانده می‌شود.

### مساله فقط تعداد گشت‌ها نیست

تلاش مدیریت شهری برای پایش حریم قابل انکار نیست؛ اما آمارها نشان می‌دهد که مساله همچنان حل نشده است. ۳۵۰۰ ماموریت، ۳۴۰ نیرو و گشت‌های شبانه‌روزی، در کنار ۲۶۷ مورد رفع خلاف، تصویری از یک نبرد مستمر ارایه می‌دهد؛ نبردی که در آن یک طرف مدیریت شهری با نیروی اجرایی و قانونی ایستاده و طرف دیگر سود اقتصادی ساخت‌وساز در زمین‌های حریم قرار دارد. معظمی در پایان می‌گوید: تلاش مجموعه مدیریت شهری این است که با پایش مستمر، پیش از آنکه ساخت‌وساز غیرمجاز شکل بگیرد، از وقوع تخلف جلوگیری شود و حریم شهر تهران برای استفاده نسل‌های آینده حفظ شود. اما حفظ حریم تهران فقط به تعداد گشت‌ها وابسته نیست. تا زمانی که سود ساخت‌وساز غیرمجاز برای متخلفان قابل توجه باشد، برخوردهای موردی نمی‌تواند به‌تنهایی این روند را متوقف کند. حریم تهران زمانی واقعاً حفظ خواهد شد که تخلف پیش از شکل‌گیری متوقف شود، هزینه اقتصادی آن برای سودجو بالا برود و بناهای غیرمجاز جدید فرصت تبدیل‌شدن به «واقعیت موجود» را پیدا نکنند. در غیر این صورت، حریم تهران ممکن است نه یک‌باره، بلکه قطعه‌قطعه و بنا به‌بنا از دست برود؛ درست در حالی که مدیریت شهری همچنان در حال شمردن تعداد گشت‌ها و ماموریت‌های انجام‌شده باشد.

### رویای خانه‌دار شدن چقدر آب می‌خورد؟

# وام ۲.۴ میلیاردی با قسط ۵۱ میلیونی

افزایش سقف وام مسکن در نگاه نخست خبری امیدوارکننده برای خریداران و زوج‌های جوان به نظر می‌رسد؛ اما وقتی اعداد را کنار یکدیگر می‌گذاریم، تصویر کاملاً متفاوتی شکل می‌گیرد. وام جدید مسکن در تهران تا ۲ میلیارد تومان برای خرید یا ساخت افزایش یافته و با اضافه شدن وام ۴۰۰ میلیون تومانی جعاله، مجموع تسهیلات به ۲.۴ میلیارد تومان می‌رسد. با این حال، دریافت این رقم به معنای در اختیار داشتن ۲.۴ میلیارد تومان نقدینگی نیست؛ چراکه متقاضی باید پیش از دریافت وام، صدها میلیون تومان برای خرید اوراق هزینه کند و سپس سال‌ها اقساط سنگینی بپردازد. مساله اصلی همین جاست: آیا این وام واقعاً قدرت خرید خانوار را افزایش داده یا فقط اندازه بدهی قابل دریافت را بزرگ‌تر کرده است؟

### وامی که روی کاغذ بزرگ است

طبق سقف‌های جدید، زوج‌های تهرانی می‌توانند تا ۲ میلیارد تومان تسهیلات خرید یا ساخت مسکن دریافت کنند. سقف وام در مراکز استان‌ها و شهرهای بالای ۲۰۰ هزار نفر جمعیت برای زوجین ۱.۶ میلیارد تومان و در سایر مناطق ۱.۲ میلیارد تومان تعیین شده است. در کنار آن، سقف وام جعاله نیز از ۲۸۰ میلیون به ۴۰۰ میلیون تومان افزایش یافته است. در نتیجه، زوج تهرانی در صورت استفاده از هر دو تسهیلات، مجموعاً ۲.۴ میلیارد تومان تسهیلات دریافت می‌کند. عددی که شاید در نگاه اول قابل توجه باشد، اما در برابر قیمت فعلی مسکن تهران چندان بزرگ نیست. اگر میانگین قیمت هر مترمربع مسکن در تهران را حدود ۲۰۰ میلیون تومان در نظر بگیریم، وام ۲ میلیارد تومانی خرید مسکن حتی هزینه خرید حدود ۱۰ مترمربع خانه را هم پوشش نمی‌دهد. به بیان ساده‌تر، سیاست‌گذار رقم وام را افزایش داده، اما فاصله میان قیمت خانه و قدرت خرید خانوار بسیار سریع‌تر از سقف تسهیلات رشد کرده است. بنابراین مشکل فقط «کم بودن وام» نیست؛ مشکل اصلی شکافی است که میان درآمد خانوار، قیمت مسکن و حجم بدهی قابل تحمل ایجاد شده است.

### ۳۴۹ میلیون؛ هزینه پیش از دریافت وام

یکی از مهم‌ترین بخش‌های این تسهیلات، هزینه خرید اوراق «تسه» است؛ هزینه‌ای که معمولاً در نگاه اول کمتر دیده می‌شود. هر برگ اوراق حق تقدم، امتیاز دریافت ۵۰۰ هزار تومان تسهیلات را ایجاد می‌کند. بنابراین برای دریافت وام ۲ میلیارد تومانی، ۴ هزار برگ اوراق لازم است. با قیمت حدود ۸۷ هزار و ۳۰۱ تومان برای هر برگ، هزینه خرید این اوراق به حدود ۳۴۹ میلیون تومان می‌رسد. یعنی متقاضی عملاً باید نزدیک ۳۵۰ میلیون تومان از جیب خود پرداخت کند تا بتواند ۲ میلیارد تومان تسهیلات دریافت کند. اگر وام ۴۰۰ میلیون تومانی جعاله نیز اضافه شود، ۸۰۰ برگ دیگر مورد نیاز است که با همین قیمت، حدود ۶۹.۸ میلیون تومان هزینه دارد. در مجموع، دریافت وام ۲.۴ میلیارد تومانی برای خرید و تعمیر مسکن حدود ۴۱۹ میلیون تومان هزینه اولیه اوراق دارد. این یعنی بخشی از پولی که قرار است به کمک آن قدرت خرید خانوار افزایش پیدا کند، پیش از ورود به حساب وام‌گیرنده از بین می‌رود.

### سود ۴.۵ میلیاردی

اما هزینه اصلی ماجرا در مرحله بازپرداخت ظاهر می‌شود. بر اساس نرخ سود ۲۲.۵ درصد، قسط ماهانه وام ۲ میلیارد تومانی مسکن در دوره ۱۲ ساله حدود ۴۰ میلیون و ۲۷۵ هزار تومان اعلام شده است. مجموع سود این تسهیلات نیز حدود ۳.۸ میلیارد تومان خواهد بود. به این ترتیب، وام‌گیرنده برای وام ۲ میلیارد تومانی در نهایت حدود ۵.۸ میلیارد تومان بازپرداخت خواهد کرد. وام جعاله ۴۰۰ میلیون تومانی نیز با اقساط ماهانه حدود ۱۱ میلیون و ۱۶۰ هزار تومان و مجموع سود حدود ۲۷۰ میلیون تومان همراه است. در نتیجه، اقساط مجموع این دو وام حدود ۵۱.۵ میلیون تومان در ماه خواهد بود. به گزارش تسنیم، این عدد به‌تنهایی نشان می‌دهد که مخاطب واقعی این تسهیلات چه گروهی است. خانواری که توان پرداخت ماهانه بیش از ۵۰ میلیون تومان را ندارد، عملاً نمی‌تواند از این افزایش سقف وام استفاده کند؛ حتی اگر بیشترین نیاز را به مسکن داشته باشد.

### تناقض بزرگ سیاست وام مسکن

اینجا یک تناقض مهم شکل می‌گیرد: کسانی که درآمد بالاتری دارند، توان بیشتری برای دریافت چنین وامی دارند؛ اما خانوارهایی که بیشتر تحت فشار افزایش قیمت مسکن قرار گرفته‌اند، احتمالاً توان پرداخت اقساط آن را ندارند. به عبارت دیگر، افزایش سقف تسهیلات لزوماً به معنای افزایش دسترسی اقشار متوسط و کم‌درآمد به مسکن نیست. اگر خانواری برای پرداخت قسط ۵۱.۵ میلیون تومانی، نیازمند درآمد بسیار بالا باشد، افزایش سقف وام بیشتر از آنکه یک ابزار حمایتی عمومی باشد، به تسهیلاتی برای بخش محدودی از خانوارهای دارای درآمد کافی تبدیل می‌شود. از سوی دیگر، بانک نیز با توجه به ریسک بازپرداخت، طبیعی است که نسبت به توان مالی متقاضی حساس باشد. بنابراین ممکن است روی کاغذ وام ۲.۴ میلیارد تومانی وجود داشته باشد، اما در عمل همه متقاضیان امکان استفاده از آن را نداشته باشند.

### آیا وام جدید واقعاً قدرت خرید ایجاد می‌کند؟

پاسخ این سوال را باید در نسبت وام به قیمت خانه جست‌وجو کرد. وقتی قیمت مسکن با سرعت بیشتری نسبت به درآمد خانوار افزایش پیدا می‌کند، افزایش سقف وام به‌تنهایی نمی‌تواند شکاف قدرت خرید را جبران کند. فرض کنید قیمت یک واحد مسکونی ۷۰ متری در تهران بر اساس میانگین ۲۰۰ میلیون تومان برای هر متر، حدود ۱۴ میلیارد تومان باشد. در این شرایط، وام ۲ میلیارد تومانی فقط بخش کوچکی از قیمت چنین واحدی را پوشش می‌دهد؛ آن هم در شرایطی که متقاضی باید هزینه اوراق را نیز بپردازد و سال‌ها اقساط سنگین پرداخت کند. بنابراین وام جدید بیشتر می‌تواند نقش «تکمیل‌کننده منابع خرید» را داشته باشد، نه ابزاری برای خانه‌دار کردن خانواری که سرمایه اولیه قابل توجهی ندارد.

### مشکل ساختار بازار است

انتقاد از نرخ سود ۲۲.۵ درصد به‌تنهایی، بخش کوچکی از مساله است. حتی اگر نرخ سود کاهش پیدا کند، تا زمانی که قیمت مسکن چندین برابر درآمد سالانه خانوارهاست، مساله اصلی پابرجا خواهد ماند. بازار مسکن زمانی برای خانوار قابل دسترس‌تر می‌شود که مجموعه‌ای از عوامل همزمان اصلاح شوند: رشد عرضه، کاهش هزینه ساخت، کنترل سوداگری، ثبات اقتصادی، افزایش قدرت خرید واقعی خانوار و طراحی تسهیلات متناسب با درآمد. در غیر این صورت، افزایش سقف وام می‌تواند حتی اثر معکوس داشته باشد؛ یعنی فروشنده بداند خریدار امکان دریافت تسهیلات بیشتری دارد و در نتیجه بخشی از افزایش قدرت وام را از طریق افزایش قیمت ملک جذب کند.

### افزایش وام بدون افزایش قدرت خرید درمان نیست

افزایش سقف وام مسکن در شرایط فعلی می‌تواند برای برخی خانوارها یک فرصت باشد، اما نباید آن را با حل بحران مسکن اشتباه گرفت. وقتی قیمت یک خانه معمولی چندین برابر توان مالی خانوار است، افزایش وام از یک میلیارد به دو میلیارد تومان، اگر با افزایش درآمد و کاهش قیمت نسبی مسکن همراه نباشد، فقط اندازه بدهی را بزرگ‌تر می‌کند. مساله اصلی بازار مسکن امروز این نیست که خانوارها نمی‌توانند به اندازه کافی بدهکار شوند؛ مساله این است که درآمد آنها با قیمت خانه فاصله بسیار زیادی دارد. وام ۲.۴ میلیارد تومانی، با حدود ۴۱۹ میلیون تومان هزینه اوراق و قسط ماهانه نزدیک به ۵۱.۵ میلیون تومان، شاید برای خانواری با درآمد بالا یک ابزار تأمین مالی باشد؛ اما برای بسیاری از خانوارهای متوسط، بیشتر شبیه یک تعهد مالی سنگین است. در نهایت، اگر هدف سیاست‌گذار واقعاً خانه‌دار کردن مردم است، باید پرسید: آیا سیاست مسکن باید سقف بدهی خانوار را افزایش دهد یا قدرت خرید واقعی آن را؟ پاسخ به این سوال تعیین می‌کند که وام جدید مسکن را باید یک گام رو به جلو دانست یا صرفاً افزایش عددی تسهیلاتی که همچنان از قیمت واقعی خانه عقب مانده است.

ایرانشهر

## ساخت ۱۹۰ هزار مسکن کارگری در قالب صنعت‌شهرها

مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن از پیگیری احداث حدود ۱۹۰ هزار واحد مسکن کارگری در قالب طرح صنعت‌شهرها خبر داد. علی نبیان در گفت‌وگو با تسنیم درباره برنامه تأمین مسکن کارگران اظهار کرد: طرح صنعت‌شهرها در دستور کار قرار گرفته و در مناطقی که زمین دولتی وجود دارد یا کارخانه‌ها و مجموعه‌های صنعتی دارای زمین هستند، تفاهم‌هایی برای اجرای این طرح انجام شده است. او افزود: در حال حاضر این موضوع به‌صورت موردی با ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها در حال پیگیری است و برای حدود ۱۰۰ هزار واحد، اقدامات لازم در حال انجام است. در مجموع احداث حدود ۱۹۰ هزار واحد در قالب این طرح پیگیری می‌شود. مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن ادامه داد: تلاش می‌کنیم بخشی از این واحدها را وارد مرحله اجرا کنیم، اما اجرای طرح به زمان نیاز دارد؛ چراکه باید موضوع در شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها بررسی و تصویب شود و پس از آن، نظرات شورای عالی و اصلاحات مورد نیاز اعمال و طرح جامع بررسی شود.

## الحاق تعداد قابل توجه صندلی به ناوگان هوایی کشور

رییس سازمان هواپیمایی از اضافه شدن تعداد قابل توجهی صندلی به ناوگان هوایی خبر داد و گفت: این صندلی‌ها پس از رعایت الزامات ایمنی و امنیتی بزودی وارد چرخه پروازی خواهند شد. به گزارش تسنیم، ابوذر شیرودی با بیان اینکه در حوزه تعمیر و نگهداری ناوگان، نیازمند کمک فنی هیچ کشوری نیستیم، اظهار کرد: بسیاری از کشورهای همسایه و منطقه برای تعمیر موتور هواپیما به مراکز تعمیراتی ایران مراجعه می‌کنند و این فعالیت حتی پس از جنگ نیز متوقف نشده و ادامه دارد. او با اشاره به تحریم‌های صنعت هوانوردی افزود: صنعت هوایی ایران از تحریم‌ها رنج می‌برد و این تحریم‌ها ناعادلانه است. هواپیماهای مسافربری و قطعات مورد استفاده در این بخش کاربرد نظامی ندارند و نمی‌توان از آنها در بخش نظامی استفاده کرد؛ بنابراین تحریم‌ها با هدف آسیب به بخش مسافربری اعمال شده است. رییس سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: این موضوع بارها در مجامع بین‌المللی مطرح و پیگیری شده، اما با وجود فشارها، صنعت هوانوردی کشور همچنان سرپاست.

## ابهام بازسازی ساختمان‌های آسیب‌دیده در جنگ ۱۲ روزه

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: اجرای مصوبات بازسازی ساختمان‌های آسیب‌دیده در جنگ ۱۲ روزه ابهام دارد. به گزارش تسنیم، غلامرضا کاظمیان با اشاره به بررسی اجرای مصوبات ۷۱۲ و ۷۱۶ کمیسیون ماده ۵ تهران برای بازسازی ساختمان‌های آسیب‌دیده در جنگ ۱۲ روزه، اظهار کرد: این مصوبات برای ساختمان‌هایی بود که در جریان جنگ به‌طور کامل آسیب دیده یا تخریب شده بودند و تسهیلات و مشوق‌هایی برای آنها در نظر گرفته شد. او ادامه داد: به دلیل ارایه نشدن اطلاعات مستند و کامل از سوی شهرداری تهران، هنوز امکان ارزیابی دقیق عملکرد شهرداری و میزان انطباق آن با مصوبات وجود ندارد. دبیر شورای عالی شهرسازی و معماری گفت: ابهامات اجرای این مصوبات در دو سطح مطرح است؛ نخست درباره حدود ۱۱۳ پلاکی که در جنگ ۱۲ روزه آسیب دیده‌اند و دوم درباره سایر پلاک‌ها و ساختمان‌هایی که از تسهیلات و تراکم تشویقی مصوبات استفاده کرده‌اند.

کاظمیان افزود: برای ۱۱۳ پلاک آسیب‌دیده، در صورت امکان‌پذیر نبودن استفاده از ۵۰ درصد تراکم تشویقی در خود پلاک، انتقال این ظرفیت به ساختمان‌ها یا پلاک‌های دیگر پیش‌بینی شده بود. او تصریح کرد: مقرر شده در جلسه هفته آینده کمیسیون ماده ۵، شهرداری تهران گزارش دقیق عملکرد خود در اجرای مصوبات ۷۱۲ و ۷۱۶ را همراه با تحلیل، ارزیابی و آسیب‌شناسی ارایه کند تا درباره ابهامات موجود و نحوه ادامه اجرای مصوبات تصمیم‌گیری شود. کاظمیان درباره اختلاف نظر شورای عالی شهرسازی و شهرداری تهران بر سر ادامه اجرای این مصوبات گفت: شهرداری با توجه به استمرار شرایط ناشی از جنگ، خواستار ادامه اجرای مصوبات است، اما شورای عالی معتقد است مصوبات ۷۱۲ و ۷۱۶ مختص جنگ ۱۲ روزه بوده و برای خسارات ناشی از جنگ تحمیلی سوم در صورت نیاز باید مصوبه جدیدی تهیه شود.

قوه‌قضاییه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان بوشهر

**آگهی فقدان سند مالکیت پلاک ۳/۱۶۵۴۵ کنگان**

نظر به اینکه آقای منصور فخرائی با ارائه استشهاد محلی مدعی است که یک جلد سند مالکیت به شماره سریال ۸۰۵۵۳۶ سری ب سال ۹۷ مربوط به ششدانگ پلاک ۳/۱۶۵۴۵ ذیل دفتر املاک الکترونیکی به شماره ۱۳۹۸۲۰۳۲۴۰۰۶۰۰۰۰۰۸ به نام آقای عبدالصمد دولاح صادر و تسلیم گردیده سپس به موجب خلاصه معامله قطعی به شماره ۷۶۲۹۹ مورخ ۱۳۹۸/۰۵/۰۱ تنظیمی دفترخانه ۱۴ کنگان به آقای منصور فخرائی انتقال قطعی یافته است؛ به علت جابجایی مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکی