



نحوه ورود بخش خصوصی برای مدیریت طرح های عمرانی؛

راهبردی برای واگذاری طرح های نیمه تمام دولت

۲



اختصاص ۲ هزار میلیارد ریال
تسهیلات برای مسکن ملی

بانک ها به ۲ درصد تکلیف قانونی
در بافت فرسوده عمل کردند

دستگاه های خدمات رسان مثل
داروغه ها عمل می کنند

ناگفته های طرح تفکیک وزارت
راه و شهرسازی

تفاوت مجوزها در دیوارکشی زمینهای شهری و غیر شهری؛ مقررات دیوارکشی در انواع زمین ها

باغ ها خارج از محدوده شهر و شهرک و خارج از روستاهای دارای طرح هادی، حاکم می باشد. به موجب ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها؛ «به منظور حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها و تداوم و بهره وری آنها از تاریخ تصویب این قانون، تغییر کاربری اراضی زراعی و باغ ها در خارج از محدوده قانونی شهر و شهرک جز در موارد ضروری ممنوع می باشد.» به موجب بند د ماده ۱ آیین نامه اجرایی قانون اصلاح قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۰ تغییر کاربری عبارت است از: «هرگونه اقدام که مانع از بهره برداری و استمرار کشاورزی اراضی زراعی و باغ ها در قالب ایجاد بنا، برداشتن یا افزایش شن و ماسه و سایر اقداماتی که بنا به تشخیص وزارت جهاد کشاورزی تغییر کاربری محسوب می شود.» تبصره ۴ الحاقی ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها نیز مواردی از جمله احداث گلخانه ها، دامداری ها، مرغداری ها، پرورش ماهی و سایر تولیدات کشاورزی و کارگاه های صنایع تکمیلی و غذایی در روستاها را از شمول تغییر کاربری مستثنی کرده است و مقرر کرده این موارد با رعایت ضوابط زیست محیطی با موافقت سازمان های جهاد کشاورزی استان ها

تأییدیه کمیسیون تبصره ۱ ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها و مجوز سازمان جهاد کشاورزی، مجاز به صدور پروانه دیوارکشی نخواهد بود. **دیوارکشی در خارج از محدوده و حریم شهر:** در خارج از محدوده و حریم شهر نیز بحث دیوارکشی با مبحث تغییر کاربری اراضی زراعی و باغ ها ارتباط پیدا می کند. تغییر کاربری خارج از محدوده و حریم شهر و شهرک طبق قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها مصوب ۱۳۷۴ و آیین نامه اجرایی آن و دستورالعمل های مربوطه، انجام می شود. به هر طریق مطابق قانون مذکور، دیوارکشی در کلیه اراضی زراعی و باغ های خارج از محدوده قانونی شهرها و شهرک ها نیاز به اخذ مجوز از سازمان جهاد کشاورزی و تأییدیه کمیسیون تبصره یک ماده یک قانون اخیرالذکر دارد. با این حال به موجب تبصره ۵ ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها «اراضی داخل محدوده قانونی روستاهای دارای طرح هادی مصوب، مشمول ضوابط طرح هادی بوده و از کلیه ضوابط مقرر در این قانون مستثنی» شده اند. از این رو قانون مزبور بر کلیه اراضی زراعی و

تغییر کاربری غیرمجاز موضوع ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغها مصوب ۱۳۸۵/۱۰/۸ مصوب ۱۳۸۶/۰۶/۱۳ وزیر جهاد کشاورزی، دیوارکشی در اراضی زراعی و باغ های موضوع قانون اصلاح قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها، به عنوان یکی از مصادیق تغییر کاربری تلقی شده است. به موجب تبصره ۳ ماده ۱ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها، «ادارات ثبت اسناد و املاک و دفاتر اسناد رسمی و سایر هیأت ها و مراجع مربوط مکلفند در موارد تفکیک، افراز و تقسیم اراضی زراعی و باغ ها و تغییر کاربری آن ها در خارج از محدوده قانونی شهرها و شهرک ها از سازمان های جهاد کشاورزی، وزارت جهاد کشاورزی استعلام نموده و نظر وزارت مذکور را اعمال نمایند.» همچنین مطابق ماده ۸ قانون فوق صدور هرگونه مجوز یا پروانه ساخت در اراضی مذکور صرفاً پس از تأیید کمیسیون موضوع تبصره (۱) ماده (۱) این قانون مبنی بر ضرورت تغییر کاربری مجاز خواهد بود. از این رو هرچند به موجب بند «۲۴» ماده (۵۵) «قانون شهرداری»، صدور مجوز دیوارکشی در اراضی زراعی و باغی در حریم شهرها، تکلیف شهرداری ها است اما شهرداری بدون



دکتر یاسر غلامی
حقوقدان و پژوهشگر

بحث الزام به صدور مجوز دیوارکشی در سه سطح داخل محدوده شهر، در حریم شهر و خارج از آن قابل بررسی است.

دیوارکشی در محدوده شهر:

مطابق بند ۲۴ ماده ۵۵ قانون شهرداری، یکی از تکالیف شهرداری، صدور پروانه برای کلیه ساختمان هایی است که در شهر می شود. از این رو دیوارکشی نیز به عنوان احداث بنا نیاز به صدور مجوز از سوی شهرداری دارد. با این حال دیوارکشی در محدوده شهر تابع طرح های تفصیلی است و قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها شامل محدوده شهر نمی شود.

دیوارکشی در حریم شهر:

مطابق بند ۱ دستورالعمل تعیین مصادیق

نحوه ورود بخش خصوصی برای مدیریت طرح های عمرانی؛ راهبردی برای واگذاری طرح های نیمه تمام دولت

یکدیگر وابسته اند نیز باید در اولویت قرار گیرند.

۴. چابک سازی فرآیند واگذاری:

تأسیس یک مرکز فرماندهی استراتژیک با نمایندگان وزارت امور اقتصادی و دستگاه های اجرایی می تواند به تسهیل امور واگذاری طرح های ناتمام کمک کند. این مرکز باید با نظارت نمایندگان مجلس، تصمیم گیری ها را هماهنگ کند.

۵. مقررات گذاری شفاف:

مدیریت فرآیندهای واگذاری باید به گونه ای باشد که شفافیت و ثبات را در معاملات ایجاد کند. استفاده از سامانه های آنلاین برای نظارت بر اجرای پروژه ها و تغییر سازوکارهای مدیریتی می تواند به تحقق این هدف کمک کند.

۶. امنیت سرمایه گذاری:

افزایش امنیت سرمایه گذاری از طریق شفافیت در فرایند واگذاری و تعیین چارچوب های مشخص برای خریداران، می تواند جذابیت بیشتری برای سرمایه گذاران ایجاد کند.

۷. ایجاد درآمد برای دولت:

اقتصادی سازی پروژه های ناتمام نه تنها به کاهش بار مالی دولت کمک می کند، بلکه می تواند منبع درآمد جدیدی برای دولت باشد و نیاز به تخصیص بودجه در سال های آینده را کاهش دهد.

۸. ابزارهای تشویقی برای سرمایه گذاران:

استفاده از معافیت های مالیاتی و تعرفه های مناسب برای سرمایه گذاران می تواند انگیزه بیشتری برای مشارکت در پروژه ها ایجاد کند و توجیه اقتصادی آن ها را افزایش دهد.

۹. ارتقای عدالت بین نسلی:

با مشارکت عمومی - خصوصی در واگذاری طرح های ناتمام، می توان به تأمین خدمات و زیرساخت ها در زمان مناسب کمک کرد و بدین ترتیب عدالت بین نسلی را ارتقا داد.

این راهبردها نه تنها می توانند به مدیریت بهتر پروژه های ناتمام کمک کنند، بلکه می توانند به رشد اقتصادی و رفاه اجتماعی نیز منجر شوند.

/ پایان

• واگذاری پروژه های ناتمام: از نظر مالی، واگذاری پروژه ها به معنای ایجاد دو منفعت همزمان است: افزایش منابع بودجه و کاهش بار مالی. اما باید توجه داشت که عملی کردن واگذاری یک پروژه نیمه تمام به مراتب پیچیده تر از واگذاری یک شرکت دولتی است.

شرایط علی:

عوامل مؤثر بر پدیده اصلی شامل شرایطی هستند که بر روند مدیریت پروژه ها تأثیر دارند. بر اساس تحلیل های انجام شده در این پژوهش، نخستین اقدام باید محدود کردن تصویب پروژه های جدید باشد. سپس باید به طبقه بندی و ارائه برنامه زمان بندی برای اقتصادی سازی و واگذاری پروژه های ناتمام بر اساس قوانین موجود پرداخت.

راهبردهای کلیدی برای مدیریت پروژه های ناتمام عمرانی

در دنیای امروز، مدیریت پروژه های ناتمام عمرانی به یک چالش جدی تبدیل شده است. در این راستا، شناسایی و اجرای راهبردهای مؤثر می تواند به ساماندهی این پروژه ها کمک کند. در ادامه، به بررسی نه راهبرد اصلی پرداخته می شود که می تواند به بهبود وضعیت پروژه های ناتمام کمک کند.

۱. کنترل ورودی و هوشمندسازی طرح ها:

برای جلوگیری از افزایش تعداد پروژه های جدید، لازم است که ورودی طرح های در حال اجرا به دقت کنترل شود. این کار مستلزم درک عمیق از محدودیت های منابع و توانایی های اجرایی موجود است.

۲. اولویت بندی و بازبینی مطالعات:

بازنگری نظام مند در طرح ها با استفاده از اطلاعات به روز و دسته بندی آن ها بر اساس اولویت ها، می تواند به شفاف سازی وضعیت پروژه ها کمک کند. این دسته بندی باید در یک طیف قرار گیرد که از تخصیص کامل تا تعطیلی کامل متغیر باشد.

۳. افزایش کارایی منابع محدود:

برای بهره وری بهتر از منابع محدود، باید پروژه هایی با اولویت های زودبازده و اضطراری شناسایی شوند. همچنین، پروژه هایی که آثار مثبت خارجی دارند یا به



نهایتاً واگذاری آن ها.

• طبقه بندی پروژه های ناتمام: این فرآیند شامل بررسی دقیق و نظام مند پروژه ها با استفاده از اطلاعات به روز و دسته بندی آن ها است. هدف این است که الگوهای بهینه برای هر دسته شناسایی و پیاده سازی شود. در این میان، سه رویکرد کلی وجود دارد: تخصیص حداکثری، حفظ وضعیت موجود و انصراف از ادامه پروژه. همچنین، گزینه هایی مانند تعویق (تعطیل موقت) نیز قابل بررسی هستند .

• اقتصادی سازی پروژه های ناتمام: برخی پروژه ها همچنان با شرایط کنونی می توانند اقتصادی باشند و انتظار می رود بخش خصوصی تمایل به سرمایه گذاری یا اجرای آن ها داشته باشد. همچنین، پروژه هایی که در حالت عادی غیراقتصادی هستند، ممکن است با ارائه مشوق هایی مانند تعرفه های مناسب یا مزایای جانبی به صرفه جویی اقتصادی برسند. پروژه هایی که هیچ آمیدی به اقتصادی شدن ندارند، باید در فرآیند اولویت بندی قرار گیرند.

ادامه از شماره قبل

در نهایت، باید توجه داشت که برخی از طرح های غیراقتصادی با افزودن امتیازات خاص می توانند قابلیت اقتصادی پیدا کنند و برای واگذاری آماده شوند.

این فرآیند نیازمند یک رویکرد جامع و اصولی است تا بتوان به بهبود وضعیت اقتصادی و کاهش چالش های موجود دست یافت.

در راستای مدیریت و واگذاری پروژه های نیمه تمام عمرانی، اتخاذ رویکرد اقتصادی می تواند به عنوان یک ابزار مؤثر برای ساماندهی این معضل عمل کند. این رویکرد نه تنها به بهبود وضعیت اقتصادی کمک می کند بلکه می تواند رفاه اجتماعی را نیز افزایش دهد.

الف) شرایط زمینه ای:

عوامل محیطی و عمومی که بر استراتژی های اجرایی تأثیرگذارند، در این تحقیق به سه محور اصلی تقسیم بندی شده اند: شناسایی پروژه های ناتمام عمرانی، اقتصادی سازی این پروژه ها و

ناگفته های طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی

گروه مسکن و اقتصاد : ناگفته های طرح تفکیک وزارت

راه و شهرسازی بررسی شد. گزارش توجیهی ضمیمه این طرح حاوی پیشنهاد تشکیل یک وزارتخانه جدید است که هیچ گاه در ساختار دولت وجود نداشته است. از طرفی دو اداره کل مجلس با اعلام اشکالات این طرح، توصیه کرده اند دولت راسدا در این رابطه لایحه ارائه دهد.

نجمه رجب: دو اداره کل مهم در مجلس شورای اسلامی به نمایندگان توصیه کرده اند تشخیص لزوم تفکیک وزارت راه و شهرسازی را به دولت بسپارند. ادارات کل «تدوین قوانین» و «اسناد و تنقیح قوانین» مجلس ذیل نظر کارشناسی خود درباره طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی که به تازگی قید یک فوریت آن به تصویب رسیده است، این طور اعلام کرده اند که با توجه به نیاز چنین طرحی به مطالعات کارشناسی، بهتر است دولت در این ارتباط لایحه ارائه کند. این ادارات کل همچنین به موضوع استناد به قانون منسوخ در مقدمه طرح نوشته شده توسط نمایندگان حامی طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی، اشکال گرفته اند.

گذشته از این اشکالات شکلی و ماهوی، بررسی «دنیای اقتصاد» از گزارش توجیهی ضمیمه طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی حاکی است؛ این گزارش حاوی پیشنهاد

مهمی است که در تدوین متن اصلی طرح نادیده گرفته شده است. گزارش مذکور پیشنهاد تشکیل وزارتخانه بهتر از مسکن را ارائه داده که با ساختار قدیمی وزارت «مسکن و شهرسازی» هم در عنوان و هم در ساختار و شرح مأموریت ها متفاوت است.

• استعلام قیمت روز آهن آلات؛ لطفا تماس بگیرید

یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی به دو وزارتخانه «راه و ترابری» و «مسکن و شهرسازی» ۱۸دی ماه تصویب و برای بررسی بیشتر به کمیسیون عمران مجلس ارجاع شد، اگرچه جمع آوری امضا برای این طرح از تابستان امسال آغاز شده بود اما در نهایت نسخه ای که در میانه پاییز به هیات رئیسه مجلس تسلیم شد، فقط ۷۲ امضا دارد.

با این وصف گمانه زنی از اقبال یا روی گرداندن سایر نمایندگان مجلس نسبت به طرح مذکور فعلا غیرممکن است؛ کمالینکه برخی از نمایندگان موافق فوریت این طرح، ضرورت تعیین تکلیف زود هنگام برای ساختار وزارت راه و شهرسازی و جلوگیری از اخلال در انجام مأموریت های این دستگاه را انگیزه خود برای رای به قید فوریت آن عنوان کرده اند، نه الزاما موافقت با این اصلاح ساختار.

وزارتخانه با نیاز روز و فقدان برنامه ریزی جامع در بخش مسکن مطرح شده است.

در متن کوتاهی که به عنوان مقدمه دلایل توجیهی این طرح ضمیمه شده، آمده است: «حمل و نقل یکی از پایه های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری محسوب شده و شبکه های حمل و نقل با مولفه های مهمی همچون اقتصاد، امنیت و عدالت اجتماعی ارتباط تنگاتنگی دارد. در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد و فعالیت های حمل و نقل از جمله فعالیت های اساسی و زیربنایی برای رشد و تحول اقتصادی محسوب می شوند، از این رو توجه به حوزه حمل و نقل در اسناد بالادستی کشور جایگاه و اهمیت مهمی دارد، لیکن ادغام وزارت راه و ترابری و وزارت مسکن و شهرسازی سابق و تشکیل وزارتخانه فعلی راه و شهرسازی با مقتضیات روز و اقتصاد ملی مطابقت ندارد و این موضوع بر فعالیت و عملکرد بخش حمل و نقل تأثیر منفی گذاشته است. از سوی دیگر ناکارآمدی تأمین مسکن و عدم مطلوبیت کیفی آن، صرف نظر از مساله مربوط به اقتصاد کلان، بیشتر ناشی از ادامه در صفحه ۳....

از طرفی برخی از نمایندگان مجلس مثل علی کشوری، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ که به عنوان مخالف تفکیک وزارت راه و شهرسازی در صحن علنی سخن گفت، با اصل آن مخالفتی ندارند، اما فوریتی برای آن قائل نیستند و این تغییر ساختار را نیاز اوورژانسی سیاست گذاری در حوزه های مأموریتی این وزارتخانه تشخیص نداده اند.

اما به هر حال بررسی محتوای این طرح در کمیسیون عمران مجلس آغاز شده و در صورت تصویب ماده واحده آن، با تفکیک اهداف، مأموریت ها و وظایف مربوط به مسکن و شهرسازی از «وزارت راه و شهرسازی»، وزارتخانه جدیدی به نام «مسکن و شهرسازی» تشکیل خواهد شد و وزارتخانه موجود نیز به «راه و ترابری» تغییر نام می دهد. بررسی «دنیای اقتصاد» از محتوای این طرح نشان می دهد، دلایل توجیهی قید شده در مقدمه آن فاقد وزن کافی برای اقناع و ایجاد اجماع میان صاحب نظران حوزه های حمل و نقل، لجستیک و مسکن بوده و به کلی گویی اکتفا کرده است. توجیه تفکیک وزارت راه و شهرسازی و بازگشت به ساختار پیش از یک دهه قبل با دو وزارتخانه «راه و ترابری» و «مسکن» حول چهار محور اهمیت اقتصادی حمل و نقل، ارتباط حمل و نقل با رشد اقتصادی، عدم تطابق ساختار فعلی

ناگفته‌های طرح تفکیک...



ادامه از صفحه ۲....

نبود برنامه‌ریزی جامع مسکن است و نیز پاسخ بهینه به تقاضای مسکن که علاوه‌بر ایجاد هماهنگی بین اجزای اصلی این بخش (منابع مالی، تامین زمین و مصالح ساختمانی)، نیازمند سازگاری با سیاست‌های شهرسازی و آمایش سرزمین است، از این‌رو مطلوب است تمام بخش‌ها، نیروها و عوامل تاثیرگذار در روند توسعه سکونتگاه‌ها و استقرار قانون‌های فعالیت، در یک مجموعه قرار بگیرد.»

• استاندارد به قانون منسوخ

اما مهم‌تر از آنچه ذکر شد، نظر دو اداره‌کل مهم مجلس درباره طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی است. اداره‌کل تدوین قوانین مجلس به طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی دو اشکال گرفته است؛ که یکی استاندارد به قانون فاقد اعتبار برنامه ششم توسعه و دیگری فقدان ادله توجیهی درباره قید فوریت آن است. در واقع طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی از اساس بر پایه یک قانون فاقد اعتبار نوشته شده‌است؛ چراکه با تصویب برنامه هفتم توسعه، عملاً قانون برنامه ششم از اعتبار ساقط شده و قابلیت استاندارد ندارد.

افزون بر دو اشکال مذکور، نظر صریح اداره‌کل تدوین قوانین مجلس این است که این قبیل پیشنهادها چون نیاز به کار کارشناسی و مطالعات گسترده دارد، بهتر است در قالب لایحه از سوی دولت تقدیم مجلس شود. اداره‌کل اسناد و تنقیح قوانین نیز همسو با اداره‌کل تدوین قوانین مجلس، به موضوع استاندارد به قانون منسوخ برنامه ششم اشاره‌کرده و پیشنهاد ضرورت ارائه لایحه در این خصوص به‌جای طرح را نیز مطرح کرده‌است.

جدای از اصل استاندارد به قانون منسوخ، مساله ابهام‌برانگیز این است که بن‌دالف ماده۲۸ قانون برنامه ششم توسعه اتفاقاً به‌دنبال کاهش حجم و اندازه دستگاه‌های اجرایی بوده و به مواردی مثل حذف واحدهای غیرضرور، کاهش سطوح مدیریت، کاهش پست‌های سازمانی، انحلال و ادغام سازمان‌ها و موسسات و نیز واگذاری برخی وظایف دستگاه‌های اجرایی به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اشاره کرده‌است. در واقع این بندقانونی نه‌تنها هیچ اشاره‌ای به «تفکیک» یا تشکیل وزارتخانه جدید نکرده، بلکه متمرکز بر کوچک‌سازی، انحلال و ادغام با هدف «صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی کشور» بوده و حتی با فرض اینکه این قانون هنوز قابلیت استاندارد داشت، باز همچنین ارجاعی منطقی نبوده است.

• هزینه-فرصت خانه به‌دوشی سیاستگذار

به گزارش «دنیای اقتصاد»، اگرچه در متن طرح مذکور تاکید شده که همه نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات موردنیاز وزارتخانه‌های جدید از نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات وزارتخانه فعلی و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه آن تامین خواهدشد، اما تجربه قبلی از ادغام دو وزارتخانه با همین عناوین برای تشکیل وزارت راه و شهرسازی در اوایل دهه۹۰ حکایت از آن دارد که تضمین این اصل در فرآیند تغییر ساختار تقریباً غیرممکن است.

در یکی از دو تبصره طرح مذکور تاکید شده که هرگونه افزایش نیروی انسانی، امکانات و بار مالی برای وزارتخانه‌های موضوع این ماده‌واحد در طول اجرای برنامه هفتم توسعه

ممنوع است، اما آیا این تبصره‌قابلیت اجرا دارد؟ تصور مدافعان طرح این است که احتمالاً تنها هزینه تفکیک وزارت راه و شهرسازی، اسباب‌کشی امکانات و تجهیزات از ساختمانی به ساختمان دیگر است. حتی اگر چنین نگاه ساده‌انگارانه‌ای درست باشد، همین موضوع نیز علاوه‌بر اینکه میلیاردهاتومان هزینه به دولت تحمیل می‌کند، هزینه فرصت قابل توجهی را نیز شامل می‌شود.

در علم اقتصاد به هزینه‌های ناشی از رد بهترین گزینه جایگزین هنگام اخذ یک تصمیم، «هزینه فرصت» اطلاق می‌شود. هزینه فرصت تفکیک وزارت راه و شهرسازی در صورتی مشخص می‌شود که معادل ریالی زمانی‌که برای تغییر ساختار و جابه‌جایی‌های فیزیکی صرف می‌شود و تبعاتی که به لحاظ اختلال در فرآیند امور جاری و معطل ماندن پروژه‌های اجرایی و... دارد، با تخمین خوبی برآورد و با حالت «هزینه صفر» یعنی حفظ وزارتخانه فعلی با اعمال برخی اصلاحات ساختاری، مقایسه شود.

در تبصره‌دیگر این ماده‌واحد دولت موظف شده شرح وظایف وزارتخانه‌های جدید را حداکثر ظرف ۶ ماه پس از تصویب این طرح، به مجلس ارائه کند. با فرض اینکه طی کمتر از دو ماه باقی‌مانده تا پایان امسال، طرح مذکور در صحن تعیین تکلیف و احتمالاً تصویب شود، نیم‌سال اول ۱۴۰۴ صرف تدوین شرح وظایف وزارتخانه‌های جدید و در خوشبینانه‌ترین حالت، ۶ماه دوم نیز به جابه‌جایی‌های فیزیکی و استخراج خطاها و باگ‌هایی که باید از ساختارهای جدید زدوده شود، اختصاص داده می‌شود. در این مدت طولانی حضور فعالانه سیاستگذار بخش حمل‌ونقل و مسکن در این حوزه‌های مهم ماموریتی با اختلال مواجه خواهدشد؛ تورم، هزینه اجرای پروژه‌های عمرانی را افزایش می‌دهد و پروژه‌های جاری مشمول افزایش هزینه از بابت طولانی‌شدن روند اجرا خواهدشد؛ برنامه‌ریزی اجرایی برای توسعه دریامحور با وقفه ناشی از تغییر و تحولات ساختاری همراه خواهدشد و این سیاست اولویت‌دار که کانون عملیاتی‌شدن آن، سواحل مکران است، معلوم نیست در سایه تغییر و تحولات چگونه پیش خواهد رفت، بنابراین باید یک برآورد اقتصادی از هزینه ناشی از این همه وقفه و معطلی تا شروع ۱۴۰۵ صورت بگیرد.

• ۱۵ ضعف ناشی از ساختار

برپایه این گزارش، گزارش توجیهی رسمی طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی که از سوی طراحان آن، ضمیمه شده‌است، پس از بیان یک مقدمه کلی به ذکر ۱۵ضعف ساختار فعلی بخش حمل‌ونقل کشور که آنها را ناشی از ادغام وزارت راه و شهرسازی دانسته، پرداخته است. فقدان استراتژی، اهداف و سیاستگذاری مشخص در بخش حمل‌ونقل کشور به دلیل حجم زیاد ماموریت‌ها و وظایف در وزارت راه و شهرسازی، ضعف در یکپارچگی و هماهنگی بخش‌های مختلف حمل‌ونقل و جزیره‌ای عمل‌کردن هریک از بخش‌های ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی به‌رغم اهمیت بالا و راهبردی توسعه لجستیکی و حمل‌ونقل چندوجهی (ترکیبی)، پایین‌بودن بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل نسبت به سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، غالب‌بودن تفکر ایجاد ظرفیت در زیربناهای حمل‌ونقل و به حاشیه رفتن امر نگهداری و بهسازی سرمایه‌گذاری موجود، عدم‌مدیریت جامع منابع مالی و وجود نارسایی در توزیع آن بین زیربخش‌ها، بالابودن هزینه حمل‌ونقل در کشور به دلیل عدم یکپارچگی و انسجام در تصمیم‌گیری و سیاستگذاری و نیز عدم‌توجه کافی به موضوعات راهبردی در کشور مانند ترانزیت و بالابودن ریسک ترانزیت در مقایسه با مقادیر جهانی و جا ماندن از رقبای منطقه‌ای در این حوزه از مهم‌ترین ضعف‌های مورد اشاره در این گزارش است.

در ادامه همچنین به‌وجود ضعف جدی در ارتباط و اتصال دو بخش حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری به‌رغم اهمیت بالای یکپارچه دیدن این دو، اهتمام در حفظ هویت اسلامی- ایرانی بافت‌های تاریخی موجود شهری و نظارت بر ملاحظات فرهنگی توسعه شهرها، ارتقای جایگاه مقررات ملی ساختمان و افزایش ایمنی، تقویت نظام مهندسی ساختمان و حمایت از صدور خدمات فنی‌مهندسی، اتخاذ رویکرد کل‌نگر در روند برنامه‌ریزی، توسعه و مدیریت شهرها و خدمات‌رسانی به شهروندان، فراهم‌شدن برقراری تناسب کمی و کیفی جمعیت و فعالیت و استقرار متعادل آن در پهنه سرزمین، توجه ویژه به مناطق محروم و کم‌برخوردار و در نهایت بسترسازی توسعه



هماهنگ قلمرو مرکزی، میانی و پیرامونی و تعامل مرزی به‌عنوان نقاط ضعف ناشی از ساختار فعلی وزارت راه و شهرسازی اشاره و بر این اساس از ماده‌واحد طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی دفاع شده‌است، اما در همین موارد نیز به کلی‌گویی بسنده شده و اشاره مستقیمی به اینکه چگونه ضعف ساختاری عامل بروز مسائل مبتلابه حمل‌ونقل و مسکن شده، صورت نگرفته‌است.

• وزارتخانه بهتر از «مسکن»

همچنین یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی با وجود فقدان ادله توجیهی درباره تقاضای فوریت، به تصویب مجلس رسیده و دیر نیست که بررسی این طرح در دستور کار صحن علنی قرار بگیرد. خوب یا بد، درست یا نادرست، به‌وقت یا بی‌وقت‌بودن طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی، احتمال وقوع این اتفاق با توجه به سیری که مجلس تاکنون پشت‌سر گذاشته‌است، بعید نیست، اما ذیل دلایل توجیهی مجلس درباره ضرورت تفکیک ماموریت‌های مسکن و حمل‌ونقل و تشکیل دو وزارتخانه مستقل برای آنها، پیشنهاد مکملی به شکل تلویحی مطرح‌شده که البته در متن اصلی ماده‌واحد طرح مذکور از آن غفلت شده و مبنا قرار نگرفته‌است. این پیشنهاد، تشکیل وزارت «ساختمان، شهرسازی و آمایش سرزمین» است. طراحان این طرح در جریان پرداختن به ضعف جدی در ارتباط و اتصال دو بخش حمل‌ونقل درون و برون‌شهری، تاکید کرده‌اند که با تشکیل وزارت ساختمان، شهرسازی و آمایش سرزمین می‌توان ارتباطی یکپارچه بین حمل‌ونقل درون و برون‌شهری را برقرار کرد.

درج عنوان «آمایش سرزمین» در نام وزارتخانه‌ای که قرار است متولی مسکن و ساختمان باشد، در واقع به غفلت تاریخی از اهمیت این موضوع در تصمیمات راهبردی و کلان در حوزه‌های مختلف اشاره دارد. از قضا یکی از مصوباتی که سند ملی آمایش سرزمین را آشکارا نقض کرده، قانون جهش تولید مسکن است. در یک نگاه کلی به ارقام کمی قانون جهش تولید مسکن و اشاره‌ای که به اقدامات عاجل وزارت راه و شهرسازی در الحاق اراضی به محدوده شهرها برای تامین زمین موردنیاز برای ساخت سالانه یک میلیون واحد مسکونی در کشور نشان می‌دهد، هیچ‌یک از راهبردهای سند ملی آمایش سرزمین در برنامه مسکن تهیه شده موردتوجه نبوده و بدون نگاه راهبردی به موضوع برنامه‌ریزی مسکن و آثار بین‌بخشی گسترش محدوده شهرها در حوزه مهاجرت از پیرامون به مرکز، در حال عدول از راهبردهای سند ملی آمایش سرزمین و البته برنامه‌های جامع شهری و فراشهری است.

روایت ساده ماجرا این است که سند آمایش سرزمین مصوب اسفند ۱۳۹۹ با وجود ماهیت راهبردی و بالادستی، در حوزه برنامه‌ریزی مسکن و شهرسازی و همین‌طور حمل‌ونقل، چنین جایگاهی پیدا نکرده و گاه حتی به کلی نادیده گرفته شده‌است. حالایک دیدگاه کارشناسی در مجلس مطرح‌شده که طی آن عنوان آمایش سرزمین در وزارتخانه متولی مسکن قید شود تا این بی‌تفاوتی هزینه‌زا برای کشور نسبت به آمایش سرزمین قبل از تصمیمات اجرایی کلان، چاره شود. با این حال در نهایت طرح تفکیک راه و شهرسازی حتی این پیشنهاد را نیز مسکوت گذاشته و در متن ماده‌واحد، همان اسامی ۱۳سال قبل را برای وزارتخانه‌های جدید پس از تجزیه «راه و شهرسازی» پیشنهاد داده‌است./ دنیای اقتصاد

دستگاه‌های خدمات‌رسان

مثل داروغه‌ها عمل

می‌کنند

گروه خبر: دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان با بیان این‌که دستگاه‌های خدمات‌رسان مانند داروغه‌ها عمل می‌کنند، گفت: این دستگاه‌ها در مسیر خلاف افزایش تولید مسکن حرکت می‌کنند.

فرشید پورحاجت با انتقاد از عملکرد دستگاه‌های خدمات‌رسان در بخش مسکن، اظهار کرد: این دستگاه‌ها عملاً به دستگاه‌های خدمات‌نرسان تبدیل شده‌اند. وی توضیح داد: باعث تأسف است که یک واحد ۱۰۰ متری را می‌سازیم و به ازای هر مترمربع یک تا دو میلیون تومان سهم دستگاه‌های خدمات‌رسان است، اما در عمل این دستگاه‌ها هیچ کاری برای ما انجام نمی‌دهند.

وی با تأکید بر اینکه عملکرد تمامی این دستگاه‌ها مشابه است، افزود: این نهادها مانند داروغه‌چیان، تنها به محلی برای دریافت وجه تبدیل شده‌اند و در عوض هیچ خدماتی ارائه نمی‌دهند. دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان با بیان اینکه بخش خصوصی بار سنگین تولید مسکن کشور را بر دوش می‌کشد، گفت: شرکت توزیع برق، شرکت آبفا، سازمان نظام مهندسی ساختمان و دیگر ارگان‌های مرتبط همگی به مسیری اشتباه رفته‌اند.

پورحاجت بیان کرد: کانون سراسری انبوه‌سازان به نمایندگی از بخش تولید، در میدان تلاش و مبارزه برای ساخت مسکن حضور دارد. ما بخش خصوصی‌های زیادی در کشور داریم که به آنها احترام می‌گذاریم، اما ما پیشقراولان صنعت ساختمان و مسکن هستیم.

وی اضافه کرد: انتظار داریم دولت و مجلس اقدامات لازم را برای کاهش فشار بر سازندگان مسکن انجام دهند و شرکت‌های خدمات‌رسان را به مسیر اصلی، یعنی ارائه خدمات مؤثر در جهت افزایش تولید و عرضه مسکن، بازگردانند.

بانک‌ها به ۲درصد تکلیف

قانونی در بافت فرسوده

عمل کردند

گروه خبر: معاون وزیر راه و شهرسازی از تصویب آیین نامه کلید به کلید بافت‌های فرسوده در کمیسیون عمران دولت خبر داد و افزود: عملکرد بانک‌ها در پرداخت تسهیلات احیای بافت فرسوده بسیار ضعیف بوده است. عبدالرضا گلپایگانی در نشست خبری با انتقاد از عملکرد بانک‌ها در حوزه پرداخت تسهیلات نوسازی بافت فرسوده اظهار کرد: متأسفانه سیستم بانکی در پرداخت تسهیلات احیای بافت‌های فرسوده عملکرد ضعیفی داشته است. وی توضیح داد: در حالی باید سالانه ۱۰۰ هزار فقره تسهیلات بافت فرسوده به متقاضیان پرداخت شود که تاکنون بانک‌ها فقط به ۲۴۰۰ نفر وام پرداخت کرده‌اند.

وی افزود: بر اساس قانون بانک‌ها باید ۲۵ درصد از تسهیلات مسکن را ه بافت‌های فرسوده اختصاص دهند. به عبارت دیگر بایستی ۲۰ هزار نفر تسهیلات پرداخت می‌شد اما آنها فقط به ۲ و ۴ متقاضیان وام را اعطا کرده‌اند.

مدیرعامل شرکت بازاقرینی شهری ایران همچنین از نهایی شدن آیین نامه کلید به کلید بافت‌های فرسوده حدود دو هفته قبل در کمیسیون عمران دولت خبر داد و افزود: این آیین نامه باید در هیئت دولت به تصویب رسیده و پس از آن برای اجرا ابلاغ خواهد شد. وی تاکید کرد: باجایی شدن این آیین نامه ظرفیت‌های های جدیدی به حیای بافت‌های فرسوده اضافه شده و هدف گذاری ما محله‌های بازاقرینی خواهد بود.



طرح راهسازی بجنورد- سنخواست ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد



گروه خبر: مدیرکل راه و شهرسازی خراسان شمالی گفت: محور بجنورد به سنخواست ۹۰ کیلومتر است و اکنون با گذشت سه سال از اجرای طرح ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

سیدعلی میرکریمی اظهارکرد: عملیات اجرایی ساخت طرح با پیمانکاری قرارگاه خاتم اواخر تیرماه سال ۱۴۰۰ آغاز و با تکمیل این محور بخش زیادی از ترافیک خورویی محور بجنورد- جنگل گلستان به این محور اصلی انتقال خواهد یافت.

وی افزود: کمبود اعتبارات از جمله دلایل روند اجرای کندی طرح بوده و برای تکمیل آن نیاز به ۱۵ هزار میلیارد ریال اعتبار است.

مدیرکل راه و شهرسازی خراسان شمالی ادامه داد: طرح از اهمیت بالایی برخوردار است و می طلبد اعتبارات ویژه برای آن در نظر گرفته شود، تاکنون ۱۰ کیلومتر مسیر به اتمام رسیده ۴۰ کیلومتر هم در دست اجرا است.

وی یادآور شد: محور بجنورد- سنخواست- جاجرم- میامی یکی از کریدورهایی است که مسافت بین استان خراسان شمالی تا مرکز کشور را کوتاه کند

طول راه های خراسان شمالی بدون احتساب راه های روستایی، یکهزار و ۳۴۳ کیلومتر است که ۱۰۵۴ درصد از راه های کشور را به خود اختصاص داده است. اکنون ۱۶۶ کیلومتر بزرگراه، ۴۳۲ کیلومتر راه اصلی و ۲۴۵ کیلومتر راه فرعی در این استان وجود دارد.

اختصاص ۲ هزار میلیارد ریال تسهیلات برای مسکن ملی خراسان شمالی

ماه سال ۱۴۰۴ تحویل متقاضیان می شود. طرح مسکن ولیعصر (عج) بجنورد شتاب می گیرد

فخرانی بیان کرد: اجرای طرح مسکن یکهزار و ۱۲۰ واحدی ولیعصر (عج) واقع در شهرک فرهنگیان بجنورد با سرعت بیشتری ادامه می یابد.

وی تصریح کر: آورده متقاضیان برای پیشبرد طرح یکهزار و ۱۲۰ واحدی طرح برکت در مجموع یک هزار و ۹۰۰ میلیارد ریال است.

طرح نهضت ملی مسکن از مهمترین طرح های دولت برای خانه دار کردن شهروندان در کشور است.

سهم خراسان شمالی از طرح «نهضت ملی مسکن» سالانه ۱۱ هزار و ۶۹۰ واحد مسکونی و در مدت چهار سال سهم سه شهر بزرگ آن به ترتیب برای بجنورد ساخت ۲۲ هزار و ۱۴۲ واحد، شیروان پنج هزار و ۵۶۸ واحد و اسفراین هفت هزار و ۷۹۸ واحد است.

گروه خبر: معاون مسکن و ساختمان اداره کل راه و شهرسازی خراسان شمالی گفت: ۲ هزار میلیارد ریال تسهیلات قرض الحسنه در سفر رییس جمهور به استان برای تکمیل طرح مسکن ملی فرهنگیان اختصاص یافت.

علی فخرانی اظهار کرد: طرح مسکن ملی فرهنگیان استان ۴۸ درصد پیشرفت دارد که در مرحله نخست ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار برای آن جذب شد. وی افزود: همچنین ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار نیز از طریق بانک مسکن جذب شده و متمم آن در حال اجرا است که پس از آن ۳۰۰ میلیارد ریال دیگر اعتبار تزریق می شود.

معاون مسکن و ساختمان راه و شهرسازی خراسان شمالی ادامه داد: متوسط پرداختی متقاضیان طرح یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون ریال است و تا شهریور ماه سال آینده ۲۴۰ واحد تحویل داده خواهد شد. وی یادآور شد: ۲۴۰ واحد دیگر با توجه به آورده متقاضیان تا بهمن

مقررات دیوارکشی در انواع زمین ها

ادامه از صفحه یک

بلامانع خواهد بود. در این راستا ماده ۱۰ آیین نامه مقرر کرده است مصادیق و ضوابط موضوع تبصره ۴ ماده ۱ به موجب «دستورالعمل تعیین مصادیق و ضوابط فعالیت های موضوع تبصره ۴ الحاقی به ماده ۱ و تبصره ۱ اصلاحی ماده ۲ قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ ها» حسب مورد با همکاری وزارتخانه های مسکن و شهرسازی، صنایع و معادن و سازمان های میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و حفاظت محیط زیست تهیه و توسط وزارت جهاد کشاورزی ابلاغ شود.

دستورالعمل مربوطه در تاریخ ۰۸/۰۸/۱۳۸۶ به موجب ابلاغیه شماره ۰۲/۲۸۲۰۲/۰۵ ابلاغ شد و به موجب تبصره ۱ بند الف تبصره مزبور: «...انجام اقدامات تکمیلی که حسب مورد لازمه و مکمل زیرساخت ها و تأسیسات مورد نیاز تولیدات کشاورزی هستند از قبیل: احداث راه های بین مزارع، تأسیسات تأمین و انتقال آب کشاورزی و کانال های زهکشی، ایستگاه های پمپاژ و استخرهای ذخیره آب کشاورزی، موتورخانه و آشیانه ماشین آلات کشاورزی (هانگار)، اتاق کارگری و نگهداری، دیوارکشی باغات، محل جمع آوری و نگهداری محصولات کشاورزی با رعایت ضوابطی که توسط سازمان امور اراضی برای هر یک از اقدامات مذکور تعیین و اعلام می گردد مشمول این تبصره می گردد.



ویژه شعبه استقلال

اقساط ۱۶ ماهه

با جیب خالی خرید کن حتی بدون پیش پرداخت

خرید نقدی تخفیف عالی

reyhani.shop

بجنورد / چهاره استقلال به سمت خرمشهر / میلمان ریحانی

۰۵۸ ۳۲۲ ۱۰۱۰۱-۲ / ۰۹۱۵ ۸۱۰ ۲۱۵۷

فراوردهای بتنی الهی

بلوک سیمانی ساده و ته بسته ؛ بلوک سیمانی سبک و انواع گلویی چاه آب و فاضلاب در اندازه های مختلف و پایه فنی

آدرس : بجنورد - خیابان معراج - روبروی معراج - ۱۹ - شماره تماس: ۰۹۱۵۹۸۳۱۴۷۵ - الهی

