

وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران»:

آرامش را به بازار مسکن برمی‌گردانیم

خسارت اقتصادی طولانی شدن ساخت آزادراه تهران- شمال برآورد نشده است

سپهنا یادگاری
خبرنگار

اما به‌خاطر آن بخش از مضرات دیدگاه‌ها، که تصویری نامطلوب در ذهن مردم نسبت به نقش دولت در موضوع مسکن به‌وجود آورده است، به آن اشاره کردم. بخشی از برنامه‌های مسکن در این دولت، مربوط به برنامه‌های وزارتخانه و شامل طرح مسکن مهر است. اهتمام دولت این بود که طرح مسکن مهری که در دولت نهم و دهم شکل گرفت به اتمام برسد. برنامه دوم وزارتخانه ایجاد امتیاز برای بانک مسکن به خاطر راه‌اندازی صندوق پس‌انداز یکم بود. از طریق این صندوق به خانه‌اولی‌ها برای خرید خانه، کمک مالی می‌شد و بخش خصوصی و سازندگان ترغیب شدند تا با مزیت ایجاد،ی، دست به تولیدمسکن بزنند. در ۷۰ سال گذشته به‌خاطر تضاد دیدگاهی وزیر و برنامه‌های وزارتخانه، بخش مسکن، رکود را تجربه کرد. در دوره جدید وزارت برای اجرای مفاد برنامه ششم و طرح جامع برای ساخت سالانه ۷۰۰ هزار واحد مسکن و تسهیل‌دهی به اجرای برنامه‌ها، اهتمام به اتمام مسکن مهر در دستور کار قرار گرفت. به این ترتیب، تا قبل از پایان سال پرورده مسکن مهر بسته می‌شود. تعداد واحدهای مسکن مهر ۲۰۰۰ میلیون و ۲۰۰ هزار واحدبود که ۷۸۰ هزار واحد در دولت دهم تحویل شد و یک میلیون و ۳۰۰ هزار واحد توسط این دولت واگذار شده است. باقیمانده مسکن مهر که حدود ۵۰۰ هزار واحد است تا پایان اسامال واگذار می‌شود. برخی مسکن‌های مهر پرورده قضایی دارد که از نظر حقوقی ربطی به وزارت راه و شهرسازی ندارد و بیشتر مسکن‌های مشکل‌دار مربوط به تعاونی‌ها و مسکن‌هایی است که مردم به‌صورت گروهی می‌ساختند.بدین ترتیب اینجتابع است و متغیر نیست و بازارهای موزای مانند از طلا و اخیراً هم بورس تأثیر می‌پذیرد. همین دلیل قیمت‌های مسکن با افزایش حباب در بازارهای موزای رشد می‌کند و حباب‌گونه و ملتهب می‌شود. این موضوع بویژه در بخش اجارنشینی، زندگی مردم ازمآثر می‌کند. این نکته حائزاهمیتی برای دولت است که سه‌سازوکاری باید در پیش بگیریم، به سیاست و ابزارهایی باید وجود داشته باشد تا ورود به بخش مسکن را به عنوان تأمین یا حافظ سرمایه با فرصت حفظ پول کم‌رنگ کنیم (چون نمی‌شود آن را حذف کرد). پس این دیدگاه اول در بررسى شرایط بخش مسکن است که انتهای آن دامن جامعه‌را می‌گیرد.

دیدگاه دوم در مورد بخش مسکن، مربوط به قانون است. به موجب قانون اساسی و وظایف ذاتی وزارت راه و شهرسازی، باید زمینه تأمین مسکن برای جامعه با اولویت قشر محروم و اقشار کم درآمد، از طرف دولت فراهم شود. از ابتدای انقلاب تاکنون، همه دولت‌ها برنامه‌های متنوع و گوناگونی برای این فریادهای مردم اجرا کرده‌اند و زمینه‌سازی برای خانه‌دار شدن مردم جزو برنامه همه دولت‌ها بوده است. ممکن است در یک دولت اجرای برنامه ضعیف و در دولت دیگر قوی باشد. معدل اقدامات دولت در چند سال اخیر این است که بر اساس جذابیت‌هایی که در بخش ساختمان‌سازی بویژه در این سال‌ها وجود داشته اقدام کند اما در ۶ سال گذشته، براساس آمار صورت‌گرفته توسط سازمان‌ها، ۳۰۰ هزار واحد مسکن توسط مردم ساخته شده است.

■ **گفته می‌شود تعداد مسکن موجود متناسب با تعداد خانوار نیست.**
بر اساس اعلام مرکز آمار، تعداد خانوارهای موجود بیش از ۱۷ میلیون واحد از تعداد خانوار بیشتر است (آمار سال ۹۵). در بازنگری طرح جامع مسکن، تأمین مسکن برای جامعه هدف ما که استطاعت مالی متوسط روه پایین‌دارد قادر نیست مسکن برای خود تهیه کند، در مورد نظر قرار گرفت. برنامه‌ریزی برای جامعه هدف، خروجی برنامه طرح جامع مسکن است. بر اساس برنامه ششم، سالانه ۷۰۰ هزار واحد مسکونی در شهرها و ۲۰۰ هزار واحد در روستاها باید ساخته شود. این برنامه باید با سیاست‌ها و اقدامات عملی دولت منطبق باشد تا هم عقب‌ماندگی نیاز به مسکن شهری را برآی مردم جبران کند و هم نیاز مسکن برای ازدواج‌های جدید و خانه‌اولی‌ها را پوشش دهد. در دولت یازدهم و دوازدهم بخشی از برنامه‌های مسکن مربوط به طرح جامع مسکن و بخشی از این برنامه‌ها هم مربوط به دیدگاه‌های شخص وزیر قبل بود. ایشان از یک مکتب و چارچوب فکری مشخصی تبعیت می‌کند و همچنان در قلم‌فرسایی کردن به این دیدگاه‌ها ادامه می‌دهند. ضرورتی نمی‌بینم به چارچوب بحث‌ها و دیدگاه‌های وزیر قبل وارد شوم و بپردازم.



سید امیرعلی وزیر راه و شهرسازی

مجرا بسازیم. باید ترکیب جمعیتی در سکونتگاه باشد و جمعیت به‌صورت متنوع اسکان داده شود تا منزلت اجتماعی اقشار جامعه حفظ شود. شخصاً با نگاه و رویکرد به ساخت مسکن‌های مجزا اعتماد و اعتقاد ندارم. ظرفیت سکونتگاه‌ها باید به گونه‌ای باشد که تنوع جمعیتی در آن ساکن باشد. اما بافت فرسوده بحث متفاوتی است که از آن برداشت‌های متضادی می‌شود. هدف از نوسازی بافت فرسوده، بازگرداندن جذابیت زندگی در بافت‌های کهنه است تا فرصت زندگی شهری را برای ساکنان دوباره فراهم کنیم، از مردم خواستیم تا برای نوسازی خانه‌های پیشقدم شوند و برای تشویق مردم پرداخت وام با سود ۹ درصد و صدور پروانه رایگان و تخفیف در هزینه‌های دیگر در دستور کار قرار گرفت. در برنامه نوسازی بافت فرسوده، نوسازی سالانه ۱۰۰ هزار واحد مورد نظر بود اما در سال ۹۸ فقط ۱۶ هزار مالک برای نوسازی واحد خود اقدام کردند. گذشته بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان در این محله‌ها هزینه شد. بنابراین نوسازی بافت امیدوار هستیم بازار مسکن آرامش بگیرد و ندارند بتوانند مسکن مناسب و در چارچوب استطاعت خود ارائه دهند.

■ **اشاره کردید که بابت نام در طرح مسکن ملی، نیاز واقعی به تعداد خانه‌ای که باید ساخته شود به دست آمده است. باتوجه به این موضوع در سال‌های آینده چه تعداد خانه باید ساخته شود؟**
برای مسکن ملی از ابتدا، یک میلیون و ۶۰۰ هزار ثبت نام کردند که ۹۳۰ هزار نفر واجد شرایط اولیه بودند. تا الان کسانی که برای مسکن ملی پرونده تشکیل داده و مشخص کردند متقاضی واقعی مسکن اند، کمتر از ۴۰۰ هزار نفر هستند. با توجه به تفکیک و تحلیل آماری که از متقاضیان انجام شده، بخش زیادی از آنان را جامعه کاری و بانز نشستانان قاعد مسکن تشکیل می‌دهد. این ترکیب آماری نشان می‌دهد که نیازمندان واقعی مسکن متقاضی مسکن ملی شدند.

■ **توزیع واحدهای ساخته شده بر چه اساسی است؟ توزیع در همه دهک‌های متقاضی یکسان است؟**
برنامه ساخت مسکن از دهک یک تا دهک هفت را پوشش می‌دهد. در تفاهنامه انجام شده با سازمان‌های حمایتی، ۲۰۰ هزار واحد برای دهک یک و دو ساخته می‌شود. همچنین دهک ۳ تا ۷ را در سه نوع پروژه ساخت‌وساز، پوشش می‌دهیم. برای اولین بار دسته‌بندی برای دهک‌ها در تأمین مسکن انجام شده است که این طرح‌ها با استطاعت مالی جامعه هدف رابطه مستقیم دارد.

■ **در بازنگری طرح جامع مسکن که در این دولت تدوین شده به ساخت مسکن اجتماعی برای اقشار آسیب‌پذیر اشاره شده اما این برنامه اجرائ نشده گفته می‌شود ساخت مسکن اجتماعی به خاطر برنامه نوسازی بافت فرسوده کنار گذاشته شده است؟**

آنچه به اسم مسکن اجتماعی شناخته می‌شود در فرهنگ اسلامی مای‌پذیرفته شده نیست. نباید برای قشر خاصی، محله‌های

با هدف بازدارندگی اجرا می‌شود. اجرای این قانون به شفافیت و کاهش پولشویی هم کمک می‌کند. احتکار مسکن موجب جلوگیری از شفافیت معاملات است. البته برخی نگرانند اجرای این قانون منجر به کاهش سرمایه‌گذاری در بخش ساخت‌وساز شود. اما به‌خاطر شتاب‌بخشی به جریان عرضه، ما به سازندگان اعلام کردیم برای ساخت و عرضه مسکن، زمین در اختیار آنان می‌گذاریم تا مشوق‌های ساخت‌وساز ایجاد کنیم. حتی اگر کسی زمین یا پروژه نیمه تمام دارد ما برای اتمام و عرضه پروژه به او کمک می‌کنیم. مردم در خیلی از شهرها از این مشوق‌ها استقبال کردند. در واقع هر کسی که مسکن‌های در اختیارش را عرضه کند، ما دوباره به او زمین می‌دهیم تا ساخت‌وساز کند.

■ **هر چند انتقادهایی به عملکرد دولت در بخش مسکن وارد می‌شود، اما در بخش حمل‌ونقل، با اینکه تحریم‌ها موجب کاهش سرمایه‌گذاری در این حوزه ترساخته است، عملکرد دولت در ارزیابی‌ها مثبت است. شما چه ارزیابی از توسعه حمل‌ونقل در این چند ساله دارید؟**

در زیرساخت‌های حمل و نقل، باید رویکردها را عوض می‌کردیم. حوزه راه و ترابری جزو محورهایی علم و فناوری محسوب می‌شود. در حمل و نقل هوشمند بر لبه دانش حرکت می‌کنیم. پایه ناوبری ماهواره و فضا است. اگر ماهواره‌های ناوبری نداشته باشیم از فضاهای توسعه‌ای غفلت کرده‌ایم. اگر ما این رویکرد را برای توسعه کشور هدف قرار ندهیم، دوکوتاهی بزرگ داریم. اول رانندگی و فرصت‌های شغلی دانش‌بنیان آینده را از ان تا تأخیر شروع کرده‌ایم و دوم اینکه مردم از کیفیت وسایل حمل و نقل بی‌بهره و محروم می‌شوند. با این کوتاهی دو خسارت بزرگ را به آینده تحویل می‌کنیم. بنابراین وزارت راه و شهرسازی متکلف است تا تسهیل‌ها در حمل و نقل را بلندپروازانه نگاه‌کند و اقدامات خردمندانه برایش اجرا کند. با این غفلت مواجه بودیم. باید در جهت پیشرفت علم و فناوری در حمل و نقل هدفگذاری‌های کلان داشته باشیم. وقتی از وضع موجود تصویرسازی می‌کنیم می‌بینیم با توجه به تحریم که هدفش کور کردن مسیرها است، نباید از قابلیت‌های درونی خودمان غافل باشیم. ما در توسعه مهندسی درک بخش هوایی و ریلی و دریایی کوتاهی کردیم و اجازه رشد صنایع در این بخش‌ها را ندادیم. این انتقاد به عملکرد محدود به این دولت نیست و دولت‌های دیگر هم از آن غفلت کرده‌اند.

اما با این حال دولت تلاش خوبی برای توسعه حمل‌ونقل در این چند سال انجام داد. وقتی دولت یازدهم سرکار آمد خطوط اصلی ریلی ۱۰ هزار و ۴۰۰ کیلومتر بود، اما تا پایان دولت خطوط ریلی به ۱۴ هزار کیلومتر می‌رسد، که معنی آن کمتر از ۴۰ درصد افزایش در ریل‌گذاری است. ۵ استان در این دولت به شبکه راه‌آهن متصل شد و ۳ استان به شبکه راه‌آهن متصل شد و متصل می‌شود. با این اقدامات، ظرفیت جابه‌جایی بار از حدود ۳۶ میلیون تن می‌تواند به سهولت ۱۰۰ میلیون تن برسد. قطارهای ۴۰۰ کیلومتر می‌کشد و کارخانه‌های زیادی که در این سال‌ها در رکود بودند به تولید بازگشتند. امسال ۲ هزار دستگاه ناوگان ریلی تولید می‌شود و نگاه به آینده، تحول، به‌سازاری و کیفیت‌بخشی به مسافرت ریلی در دستور کار است. قطارهای ۵ ستاره‌ای که اخیراً به ناوگان اضافه شده از مشابه خارجی چیزی کم ندارد. در بخش دریایی به ساخت تجهیزات بندری روی آورده‌ایم. در بخش هوایی با تحریم سال‌ها صنعت هوایی، اگر قوی عمل می‌کردیم هواییماهای بدنه متوسط ساخت داخل را الان قادر بودیم تولید و به دنیا عرضه کنیم. الان هم درگیر ندره و با همکاری معاونت علم و فناوری ریاست جمهوری و وزارت دفاع این تفکر را احیا کرده‌ایم. در فرصت برجام هواییماهایی خریداری شد که کمکی بود به ناوگان هوایی. بعد از آن هم هواییماهای زیادی خریداری و وارد ناوگان شده است. الان اطلاعات ۹۸ علی‌رغم تشدید تحریم‌ها، عملیات داشت. با دستاوردهای جدید شرکت‌های دانش‌بنیان، چشم‌انداز پیش‌بینی ما این است که در سال‌های آتی با عملکرد قویتر صنعت هوایی را توسعه می‌دهیم.

کارآمدسازی رونق حمل و نقل هوایی، بهسازی و نوسازی فرودگاه‌ها و کیفیت بخشی به کیفیت پروازها در

دستور کار توسعه بخش هوایی است. ظرفیت جابه‌جایی را ۱۰ میلیون مسافر در سال افزایش دادیم و تا پایان دولت ۱۰ میلیون افزایش مسافر دیگر هم ظرفیت فرودگاه‌های ما است. از این به بعد هم افتتاح فرودگاه و سطوح پرواز جدید برای افزایش ظرفیت پذیرش مسافران در فرودگاه‌ها را در دستور کار داریم.

■ **در بخش جاده‌ای، افتتاح قطعه اول آزادراه تهران- شمال بعد از بیش از ۲۰ سال دستاورد مهمی بود. اما زمانبر بودن اجرای پروژه‌ها خسارت زیادی بر اقتصاد تحمیل می‌کند. برآوردی از خسارت و زیان ساخت این آزادراه دارید؟**

علت رها شدن و نیمه کار ماندن پروژه‌ها این است که در اولویت‌بندی‌ها دچار تعارض‌هایی می‌شویم. بخش مهندسی و ساخت و عمران ما توان زیادی دارد اما همیشه طوری نشان داده می‌شود که خارجی‌ها توان بسیار بالاتری دارند. مغایرت‌های دیدگاهی، اولویت‌بندی‌ها و تعارض‌ها است که طرح‌ها و پروژه‌ها را با مشکل مواجه می‌کند. آزادراه تهران- شمال در سال ۶۴ طرح موضوع شد، سال ۶۹ اقدامات اولیه و مطالعات انجام شده و سال ۷۵ اولین زمان شروع عملیات اجرای آن بوده است. همین که سال ۷۵ کار شروع شده یک سال بعد یعنی سال ۷۶ دولت تغییر کرده و به دنبال آن اولویت‌ها هم تغییر کرده است. تا سال ۸۴ که دولت تغییر کرده و دوباره اولویت‌ها عوض شده است. در پروژه تهران- شمال، اولویت اول، ساخت منطقه ۴ بوده که از چالوس تا مرزن‌آباد است. ۲۰ کیلومتر این منطقه سال ۸۲ افتتاح شد. تا سال ۹۳ حجم پیشرفت کار منطقه یک، ۱۷ درصد بود در حالی که این منطقه با کاهش ۶۰ کیلومتری مسیر، مهمترین منطقه‌ای است. شرکت‌های خارجی در این پروژه حدود ۲ درصد کار کرده بودند و قبل از آن هم شرکت‌های ایرانی که عمدتاً شرکت‌های وابسته به بنیاد مستضعفان بود ۲ درصد کار پایش برده بود. اجرای این پروژه از سال ۹۵ به صورت جدید شروع شد. کاری که در سال ۹۸ تحویل داده شد تقریباً در نیمه ۹۷ حدود ۷۸ درصد پیشرفت داشت. با همت شرکت‌های ایرانی که عمدتاً متعلق به بنیاد یا بخش خصوصی هستند، در یک مارتن سنگین و فاخر مهندسی درک سال ۲۲ درصد پیشرفت کار را انجام دادند. افتتاح منطقه یک از لحاظ تقویمی ۲۴ سال طول کشیده بود پیشرفت عملیات اجرایی آن در ۲۰ سال ۱۷ درصد بود اما باقیمانده آن در ۶ سال ساخته شد. این رکوردی در ساخت پروژه بود. در حال حاضر ۲ منطقه دیگر باقی مانده که بخش مهم منطقه ۲ و بندرفت تا پایان سال آینده افتتاح می‌شود. منطقه ۳ باقی‌مانده داخلی سازی شده حال مذاکره هستیم. اینکه سؤال می‌شود خسارت دیرکرد پروژه چندر بوده، می‌شود آن را تحلیل و اظهار نظر کرد.

■ **خسارت را اعلام نمی‌کنید؟**
تجرب می‌دهم وارد بحث برآورد خسارت نشوم.

■ **ارزیابی از کم‌کاری پیمانکاران در ساخت آزادراه تهران- شمال صورت گرفته است؟**
فعلاً برای ارزیابی کم‌کاری و خسارتی که برخی پیمانکاران به پروژه وارد کردند، ورود پیدا نکردیم باید واکاوی کنیم ببینیم چه می‌شود.

اما برای تسهیل رفت و آمد از تهران به شمال، اقدامات خوبی انجام شده است. ۵ جاده به‌صورت هم‌زمان در حال توسعه و ساخت در این منطقه است. ۴ بانده شن فیروزکوه، پیشرفت ۷۰ درصدی توسعه هراز، بهسازی جاده چالوس، آزادراه تهران- شمال جاده قزوین- الموت - تنکابن رفت‌وآمد به شمال کشور را تسهیل می‌کند. نکته مهم برای ما مدیریت کاهش معطلی مردم در این مسیر است. میزان توقف مردم در جاده‌ها بسته است. اگر قطعه دوم آزادراه تهران- شمال راه‌اندازی شود دستیابی به شمال کشور راحت‌تر است. برای دستیابی به شمال، فرودگاه ساری توسعه یافته و باند جدید فرودگاه رامسر را افتتاح کردیم. همچنین شرکت هواییماهی خاص تأسیس شده تا از فرصت هواییماهی در این مسیر بیشتر استفاده شود. قطار گردشگری به شمال راه اندازی شده است. برای رفع گلوگاه آزادراه قزوین- رشت، ۸ و نیم کیلومتر که تمام پل و تونل و مسیر سخت و طاقت‌فرسا است، را در حال ساخت داریم. همچنین قطار رشت هم نقش مهمی در تسهیل رفت و آمد به شمال کشور دارد.

وزیر نفت در واکنش به ادعای آمریکا مبنی بر توقیف کشتی‌های نفتکش ایرانی گفت: نه کشتی و نه محموله‌ها متعلق به ایران نیست، بلکه این محموله‌ها شامل بنزین فروخته‌شده ایران به ونزویلا بوده است. وی در خصوص ادعای آمریکا مبنی بر توقیف محموله‌های نفتی ایران، گفت: آمریکا به دنبال تهیه یک پروژ برای خود است، نه کشتی و نه محموله‌ها متعلق به ایران نبوده است. زنگنه اظهار کرد: این محموله‌ها شامل بنزین ایران بوده که به‌صورت قوب به ونزویلا فروخته شده بود، لذا آمریکا نه اموال جمهوری اسلامی ایران، بلکه اموال ونزویلا را توقیف کرده است. / صدا و سیما

شمارش معکوس برای نخستین عر ضه ملک در بورس کالا

فردا از نخستین عرضه ملک در بورس کالا به ارزش پایه ۱۰ میلیارد و ۶۳۹ میلیون ریال در بازار فرعی این بورس رونمایی می‌شود. در این راستا شرکت عمران شهر جدید پردیس پس از پذیرش یک باب واحد تجاری در بورس کالا ایران، این واحد را در تاریخ ۲۹ مرداد ماه جاری به ارزش پایه بیش از ۱۰ میلیارد و ۶۳۹ میلیون ریال در بازار فرعی عرضه می‌کند.

براساس اطلاعیه صادره از سوی بورس کالای ایران و ارزیابی‌های صورت گرفته کارشناس رسمی دادگستری، یک باب واحد تجاری (مغازه) واقع در محله ۱ فاز ۲ پردیس و به مساحت ۱۷۰٫۱۶ مترمربع مورخ ۲۹ مرداد ماه سال جاری از سوی شرکت عمران شهر جدید پردیس برای فروش روی تابلوی فرعی بورس کالای ایران می‌رود. متقاضیان پس از بازدید از این واحد و در صورت رضایت، برای ثبت سفارش نیازمند دریافت کد بورسی از یکی از ۸۶ شرکت کارگزار حاضر در بورس کالا هستند. پس از این اقدام در تاریخ عرضه، کارگزار به نمایندگی از مشتری، تقاضای خود را ثبت خواهد کرد و برای ثبت درخواست، مشتری بایدستی ۳ درصد ارزش پایه ملک را به حساب بورس واریز کند یا از طریق مکانیزم حساب وکالتی بورس برای این موضوع اقدام کند تا کارگزار مربوطه در مکانیزم حراج شرکت کند و در نهایت ملک به بالاترین قیمت پیشنهادی فروخته خواهد شد. در صورتی که به‌صورت ۳۰ درصد بود ۷۰ درصد به‌صورت اقساط ۴۸ ماهه است و بعد از برگزاری حراج، برنده معامله، باقی‌مانده ۳۰ درصد وجه اولیه را به حساب بورس کالا واریز و چک‌ها را هم نزد شرکت عمران شهر جدید پردیس تحویل می‌نماید و با امضای مبایعه‌نامه، فرآیند معامله در بورس کالا تمام می‌شود. سه روز بعد از امضای مبایعه‌نامه، شرکت عمران پردیس ملک را به خریدار تحویل خواهد داد.

کارمزد معامله ملک آماده برای عرضه روز چهارشنبه در شهر جدید پردیس، براساس ارزش پایه بیش از ۱۰ میلیارد و ۶۳۹ میلیون ریال رقمی نزدیک به ۲۴ میلیون و ۲۷۰ هزار ریال برای هر یک از طرفین معامله محاسبه می‌شود. / انستیم

■ **مهلث ثبت نام وام کرونا تا شهر بورماه تمدید شد**
کارگروه مقابله با پیامدهای اقتصادی ناشی از شیوع ویروس کرونا، مهلت تشکیل پرونده و پرداخت تسهیلات به «کسب وکارهای بیمه نشده» را تا پایان شهریورماه و کسب وکارهای بیمه شده را تا شهریور ۱۳۹۹ تمدید کرد. به گزارش روز سه‌شنبه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، متقاضیان می‌توانند در مهلت یاد شده به سامانه کارا به نشانی https://kara.mcls.gov.ir/ مراجعه و روند ثبت نام برای دریافت تسهیلات حمایتی کرونا را دنبال کنند. تاکنون ۲۳ هزار ۶۶۷ میلیارد ریال تحت عنوان تسهیلات کرونا از سوی مؤسسات عامل به مشمولان پرداخت شده است. / ایرنا

امضای تفاهنامه ایجاد ۷۴ هزار شغل بین ستاد اجرایی فرمان امام (ره) و استانداری سیستان و بلوچستان



با هدف ۳ ساله برای اجرای ۲۴ هزار شغل بین ستاد اجرایی فرمان امام (ره) و استانداری سیستان و بلوچستان منعقد می‌شود. محمد میرحاجی مدیرعامل ستاد اجرایی فرمان امام (ره) و استاندار سیستان و بلوچستان در تالار امام رضا (ع) زاهدان اظهار کرد: این کشور از یک مواهب و ظرفیت‌های عام و خاص برخوردار است که یکی از این مواهب مردم خوب کشور هستند. رئیس ستاد اجرایی فرمان امام (ره) افزود: یکی از کلییدی‌ترین وظایف حکومت اجرای عدالت است، وجه تمایز یک امت حق، عدالت خواهی است، نماد عدالت خواهی امام راحل بوده و مقام معظم رهبری (مدظله) نیز ادامه دهنده این مسیر هستند. وی افزود: ما در ستاد اجرای فرمان امام (ره) با هدف ایجاد عدالت آموزشی مدرسه می‌سازیم. مخبر گفت: ستاد اجرایی در زمینه حوادث از جمله کرونا در بخش تجهیزات، تشخیص، درمان و دارو و وسکن اقدامات بسیار خوبی انجام داده است. رئیس ستاد اجرایی فرمان امام (ره) اظهار کرد: امروز در سیستان و بلوچستان تفاهنامه ۳ ساله برای اجرای ۲۴ هزار طرح، با اعتبار ۹ هزار میلیارد تومان با ایجاد اشتغال ۷۴ هزار شغل منعقد خواهد شد. محمد میرحاجی با اشاره از ظرفیت‌های سیستان و بلوچستان به ویژه دریا، شیلات، صید و میناوری و معادن، می‌شود ۴ استان کشور را اداره کرد.

اجرای بیش از ۹ هزار و ۱۲۰ طرح اجتماع محور در سیستان و بلوچستان

سید امیرحسین مدنی، مدیرعامل بنیاد برکت نیز در مراسم دیگری که در تالار امام رضا (ع) دانشگاه سیستان و بلوچستان با حضور رئیس ستاد اجرای فرمان امام (ره) برگزار شد، اظهار کرد: تاکنون در سیستان و بلوچستان ۱۰ هزار و ۶۵۳ طرح در سیستان و بلوچستان اجرا شده است که ۵۰۰ طرح دیگر را نیز متعهد شده‌ایم. مدیرعامل بنیاد برکت در ادامه افزود: ۵۰ درصد طرح‌های اجتماع محور انجام شده در این استان در بحث تأمین پروتئین از دام سبک، ۹ درصد در زمینه دام سنگین و ۸ درصد در زمینه طیور بوده است. مدنی گفت: ۵ درصد طرح‌های بنیاد برکت در سیستان و بلوچستان در حوزه دانش بنیان و ۹ درصد در حوزه صنعت دستی بوده است. در امور زیربنایی و فرهنگی نیز هزار و ۵۱۲ طرح با هزینه بیش از هزار میلیارد تومان انجام شده که بخشی از آن مدرسه‌سازی است که در همین راستا همراه امسال ۲۰ مدرسه جدید تحویل خواهد شد. وی در پایان اظهار کرد: تاکنون ۷۴ مرکز درمانی و مرکز جامع سلامت توسط بنیاد برکت ستاد اجرایی فرمان امام (ره) در سیستان و بلوچستان افتتاح شده که بیشترین تعداد در بین استان‌های کشور است.