

نوسازی واحد خود اقدام کردند. برنامه ما نوسازی ۲۷۰ محله است. سال گذشته بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان در این محله‌ها هزینه شد. بنابراین نوسازی بافت مانع برنامه‌های دیگر ساخت‌وساز نیست.

■ **با توجه به اینکه قیمت‌ها در بازار مسکن توسط بخش خصوصی تعیین می‌شود و دولت نمی‌تواند دخالتی در آن داشته باشد، برای حمایت از مستأجران و کنترل قیمت‌های این بازار، دولت چه ابزارهای قانونی در اختیار دارد؟**

برنامه کشورهای پیشرفته برای دخالت در بازار اجاره، حمایت از سرمایه‌گذاری در ساخت مسکن‌های اجاره‌ای است. همچنین دولت تسهیلات ارزان قیمت و زمین رایگان در اختیار شرکت‌ها یا سازنده‌های آن قرار می‌دهد. خانه‌ها به صورت دائمی اجاره داده می‌شود و دولت تنظیم مقررات، تعرفه‌ها و ضوابط را تعیین می‌کند.

در ایران اجاره‌داری حرفه‌ای اجرا نشده است. در صورتی که در قانون، اجاره‌داری حرفه‌ای و راه‌اندازی بنگاه‌های اجاره آمده است. ما آیین‌نامه اجرایی قانون را در دولت تصویب و جذابیت آن را اضافه کردیم. هر کسی تصمیم بگیرد خانه

گردش برای بخش اجاره حفظ و در سال‌های آتی هم از آن استفاده کنیم.

■ **قانون دیگری که برای ساماندهی بازار مسکن توسط سیاست‌گذاران دنبال می‌شود، دریافت مالیات از صاحبان واحدهای خالی است. با اینکه این قانون مصوب سال ۹۵ است اما هنوز اجرا نشده است. آیا تعلل وزارت راه و شهرسازی در راه‌اندازی سامانه درج اطلاعات املاک، علت اجرا نشدن قانون است؟**

خیر. وزارت راه کمترین نقشی در تعلل در اجرای قانون ندارد. سامانه‌ای که به عنوان تکلیف، راه‌اندازی آن به وزارت راه و شهرسازی سپرده شده بخشی از قانون مالیات‌های مستقیم است. وزارت راه کمترین ارتباطی با این خواسته داشته و ما تعجب می‌کنیم که وظایف اجرای آن قانون را به وزارت راه و شهرسازی محول کرده‌اند. پروانه و پایان کار را شهرداری‌ها صادر می‌کنند و عملاً اطلاعات پلاک‌های خانه‌ها را شهرداری‌ها دارند به همین دلیل وزارت راه اطلاعاتی در مورد پلاک‌ها در اختیار ندارد. اما در هر صورت پیگیری وزارتخانه از سال ۹۵ تا زمانی که وزارت

در ایران اجاره‌داری حرفه‌ای اجرا نشده است. در صورتی که در قانون، اجاره‌داری حرفه‌ای و راه‌اندازی بنگاه‌های اجاره آمده است. ما آیین‌نامه اجرایی قانون را در دولت تصویب و جذابیت آن را اضافه کردیم. هر کسی تصمیم بگیرد خانه اجاره‌ای بسازد، تسهیلات و زمین به صورت ۹۹ ساله به او واگذار می‌کنیم. اما افرادی آمدند زمین را گرفتند ولی بعد از ساخت، زمین را ملکی کردند تا بتوانند واحدها را بفروشند. از این رو اجاره‌داری حرفه‌ای هیچ وقت در ایران به سرانجام نرسید

به من محول شد، کاری از پیش نبرده بود. اما به هر حال ما طراحی سامانه را پذیرفتیم و بهمن سال گذشته از سامانه رونمایی شد. الان اطلاعات در سامانه بارگذاری شده و سازمان امور مالیاتی به اطلاعات دسترسی دارد تا برگه مالیاتی برای مالکان واحدهای خالی صادر شود. هیچ دلیلی ندارد که تابستان امسال برگه مالیاتی برای مالکان واحدهای خالی صادر نشود. هدف قانون عرضه خانه‌ها است تا قیمت مسکن متعادل شود. هدف دوم از اجرای قانون اخذ مالیات از خانه‌های خالی این بوده که از تولید خانه و عرضه نشدن آن پرهیز شود. در حقیقت قانون 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 حمل و نقل، با اینکه تحریم‌ها موجب کاهش سرمایه‌گذاری در این حوزه زیرساختی بود، عملکرد دولت در ارزیابی‌ها مثبت است. شما چه ارزیابی از توسعه حمل و نقل در این چند ساله دارید؟**

در زیرساخت‌های حمل و نقل، باید رویکردها را عوض می‌کردیم. حوزه راه و ترابری جزو محورهای 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 کرده‌ایم. اولاً رشد نسل جوان و فرصت‌های شغلی دانش بنیان آینده را از الان با 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 نسل آینده تحمیل می‌کنیم. بنابراین وزارت راه و شهرسازی مکلف است توسعه در حمل و نقل را بلندپروازانه نگاه کند و اقدامات خردمندانه برایش اجرا کند. ما 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 فناوریانه 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 باقیمانده بزودی به شبکه ریلی متصل می‌شود. با این اقدامات، ظرفیت جابه‌جایی بار از حدود ۳۶ میلیون تن می‌تواند به سهولت به ۱۰۰ میلیون تن برسد. قطارها و لوکوموتیوهای داخلی سازی شده 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، بهینه‌سازی 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