

اخبار



عقد قرارداد تسهیلات ۲۵۸ هزار و ۴۳۲ واحد نهضت ملی مسکن

سرپرست بانک مسکن از انعقاد قرارداد تسهیلاتی ۲۵۸ هزار و ۴۳۲ واحد مسکونی به میزان ۸۶ هزار و ۹۵۰ میلیارد تومان در آن بانک خبر داد و گفت: تاکنون ۷۳ هزار و ۱۳۳ میلیارد تومان به حساب سازندگان از محل تسهیلات و آورده متقاضیان واریز شده است.

علی عسکری روند افتتاح حساب، ارائه تسهیلات و پرداخت تسهیلات به سازندگان و متقاضیان طرح نهضت ملی مسکن را تشریح کرد و گفت: تاکنون یک میلیون و ۳۹۹ هزار و ۷۵۱ نفر در بانک مسکن برای طرح نهضت ملی مسکن افتتاح حساب کردند.

سرپرست بانک مسکن با اعلام اینکه تاکنون ۷۳ هزار و ۱۳۳ میلیارد تومان به حساب سازندگان از محل تسهیلات و آورده متقاضیان واریز شده است، توضیح داد: میزان پرداخت تسهیلات به حساب سازندگان از محل تسهیلات محل آورده متقاضیان معادل ۲۹ هزار و ۸۲۸ میلیارد تومان است. عسکری افزود: قرارداد های تسهیلاتی ۲۵۸ هزار و ۴۳۲ واحد مسکونی معادل ۸۶ هزار و ۹۵۰ میلیارد تومان در بانک مسکن منعقد شده است.



صدور و تمدید بیمه نامه شخص ثالث مشروط به پرداخت عوارض آزادهای

عباس بیات سردمد، مدیرکل بهره‌برداری آزادها گفت: به منظور اجرای بند ک تبصره ۱۱ قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور و پیگیری نهادهای نظارتی، از هفدهم تیرماه صدور بیمه نامه شخص ثالث خودرو منوط به مفاصا حساب عوارض آزادهای است.

مدیرکل بهره‌برداری آزادها گفت: متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سایت، استفاده از نرم افزارهای پرداخت یا مراجعه به دفاتر پیشخوان دولت و... نسبت به پرداخت بدهی و تسویه عوارض آزادهای خود اقدام کنند.

وی ضمن اشاره به حذف ترافیک در محل های اخذ عوارض با الکترونیکی شدن آن توضیح داد: بخش زیادی از عوارض دریافتی از سوی شرکت های احداث، صرف نگهداری و ترمیم آزادها می شود و پرداخت آن به حفظ راه های کشور به عنوان سرمایه های ملی کمک شایانی می کند.

کالاهای اساسی) و برای سایر رویه های حمل کالا در کانتینر حداکثر ۶ روز و سایر کالاها حداکثر ۱۴ روز، اقدامات لازم را به عمل آورد.

تکمیل کریدور شمال-جنوب و توافق سه جانبه ایران-روسیه و هند در راستای برنامه راهبردی افزایش همکاری های منطقه ای و در نتیجه مرادوات تجاری و ترانزیتی است که هفته گذشته به امضای این سه کشور رسید. در این خصوص، معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به تردد سالانه ۱۳۰ هزار فرود کشتی به بنادر ایران از سرمایه گذاری های خارجی در مجموعه فعالیت های کشتیرانی، بندری و لجستیکی خبر داد.

علی اکبر صفایی فعالیت های دریایی و بندری را از جمله فعالیت های بین المللی توصیف کرد و گفت: ایران با وجود تحریم های ظالمانه تمام تلاش خود را انجام داده و خواهد داد تا بر این مشکلات فائق شود. تا حد زیادی نیز توانسته ایم راهکارهای خیلی خوبی را برای شکوفایی اقتصاد کشور ارائه کنیم و به سرانجام برسانیم.

وی با بیان اینکه یکی از مشکلات بسیار مهم این است که حضور ایران روزبه روز در فعالیت های اقتصادی با کشورهای همسایه و هدف بیشتر می شود، عنوان کرد: در همین راستا تجارت، اقتصاد متقابل، پیوندهای اقتصادی و سرمایه گذاری های مشترک به وقوع می پیوندد و در همین راستا مجموعه جلسات و مذاکرات بسیاری با کشورهای همسایه و هدف در بخش دریایی و بندری داشته و موفق شده ایم بخش عمده ای از سرمایه گذاری های خارجی را در جمهوری اسلامی ایران بویژه در گذرگاه شمال-جنوب مدنظر قرار دهیم. معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: در نشست سه جانبه ایران، هند و روسیه که با حضور سفراي کشورهای همسایه برگزار شد به توافقات خوبی دست یافتیم و شاهد سرمایه گذاری های خارجی در مجموعه فعالیت های کشتیرانی، بندری و لجستیکی خواهیم بود.

صفایی با بیان اینکه همه فشارهای مرتبط با ایران برای این بود که کشتی های ایرانی تردهای بین المللی نداشته باشند، گفت: امروز روی کشتی با ظرفیت ۱۴ هزار کانتینر قرار داریم که در صنعت حمل و نقل دریایی بسیار بزرگ به شمار می رود و مستقیماً از بندر هدف به بندر شهید رجایی آمده است.



برنامه هفتم پیش بینی کرده با اجرای طرح های توسعه ای حمل و نقل از یک سو و افزایش تجارت از سوی دیگر، ترانزیت در کشور با رشد ۲۵ درصدی سالانه، تا سال آخر اجرای برنامه (۱۴۰۶) به ۵۰ میلیون تن برسد. این برنامه با تکیه بر توسعه حمل و نقل ریلی و افزایش حمل بار ریلی در طرح ریزی شده است

اهداف عملکرد ترانزیت در برنامه هفتم توسعه		
توضیحات	واحد	هدف کمی تا پایان برنامه هفتم
میزان ترانزیت زمینی کالا از ایران	میلیون تن	۲۰ میلیون تن در پایان سال اول ۲۵ درصد افزایش سالانه حداقل ۵۰ میلیون تن در پایان برنامه با اولویت ریل به نحوی که سهم ریل از کل ترانزیت زمینی، سالانه افزایش یابد
سهم حمل و نقل ریلی از جابه جایی کل بار زمینی	تن - کیلومتر	۳۰ درصد
نوسازی و تأمین ناوگان ریلی جدید با مشارکت بخش خصوصی	دستگاه لوکوموتیو	۵۵۰
سرعت بازرگانی ریلی	میانگین در سال	ارتقا به میزان حداقل ۷۰ درصد نسبت به شروع برنامه

جاده ای، حجم قابل توجه و انبوه طرح های توسعه در جدول پیوسته یک قانون بودجه سنواتی کشور و ارتباط تنگاتنگ این حوزه با مباحث زیست محیطی و پدافند غیرعامل از خصوصیات این شیوه بوده که در مطالعات بدان توجه شده است.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی گفت: در این راستا، شاخص های مختلفی ذیل موضوعات اقتصادی، ایمنی، عدالت، تاب آوری شبکه و زیست محیطی مبنای طراحی شبکه بهینه این شیوه قرار گرفته است. در فاز سوم طرح جامع حمل و نقل کشور نیز این معاونت اقدام به طراحی شبکه تلفیقی بهینه حمل و نقل کشور کرده و با لحاظ کردن اثر رقابت و هم افزایی شیوه های مختلف، شبکه نهایی و برتر حمل و نقل کشور را ارائه خواهد کرد.

مجموعه ای متشکل از مشارکت استادان جوان دانشگاه های شناخته شده کشور به عنوان مشاور منتخب مطالعات طرح، برگزیده و پروژه از پیشرفت مناسبی برخوردار بوده و در مراحل پایانی انجام آن قرار دارد.

افندی زاده تأکید کرد: با توجه به اهمیت موضوع، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای اقدام به تشکیل کارگروه تخصصی بررسی و پایش پیشرفت این مطالعات کرده و نمایندگان بخش های مرتبط داخلی آن سازمان و دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل معاونت حمل و نقل در آن عضویت دارند و جلسات دوره ای آن به صورت منظم تشکیل می شود. علاوه بر این، یکی از استادان صاحب کرسی استاد تمام در این عرصه، به عنوان ناظر دانشگاهی مطالعات برگزیده شد.

وی تصریح کرد: تنوع رده عملکردی در شبکه



افزایش ترانزیت به ۵۰ میلیون تن تا سال ۱۴۰۶

هدف گذاری برنامه هفتم، افزایش ترانزیت در سال اول برنامه به ۲۰ میلیون تن و رشد آن به ۵۰ میلیون تن تا پایان برنامه است

گزارش

تشکیل ستاد ترانزیت

دولت در این خصوص، «خوب» ارزیابی شده است.

بر اساس لایحه برنامه هفتم توسعه، به منظور مدیریت یکپارچه ترانزیت بین المللی، ستاد ترانزیت به ریاست وزیر راه و شهرسازی و با حضور وزرای امور اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، کشور، نفت و امور خارجه و سازمان برنامه و بودجه کشور تشکیل شده و وزیر راه و شهرسازی به عنوان مسئول مدیریت واحد و هماهنگی ترانزیت کشور تعیین شده است. فعال سازی مزیت های جغرافیایی - سیاسی و تبدیل ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل و نقل با روان سازی مقررات و ایجاد و توسعه زیرساخت های لازم، برای رشد ترانزیت در سال های آینده دیده شده است. به اعتقاد کارشناسان حمل و نقل، این سیاست موضوعات مختلف تجارت، انرژی و حمل و نقل را که لازمه رشد ترانزیت است به درستی در کنار یکدیگر قرار داده است.

مهم ترین مسأله ای که در فعال سازی کریدورهای ایران وجود دارد، به گفته کارشناسان بخش حمل و نقل، تجارت و جریان عبور کالا از ایران و عدم تمایل به آن از جانب کشورهای منطقه بوده است که علاوه بر تحریم ها، کاهش روابط اقتصادی با کشورهای منطقه نیز بر کاهش فعالیت کریدورهای ترانزیتی اثر داشته است. راهبرد مقابله با این مسأله تغییر سیاست گذاری و

افزایش مرادوات منطقه ای است. در این مرادوات مزیت های کریدورهای ترانزیتی ایران بویژه در منطقه غرب آسیا، آسیای مرکزی و قفقاز مورد توجه قرار گرفته است.

در ماده ۵۷ برنامه هفتم توسعه «به منظور نظم بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت ترانزیت، حمل و نقل بین المللی و لجستیک کشور و با هدف ایجاد پیوندهای متقابل اقتصادی بین کشورها از طریق ایران و تسهیل همکاری های منطقه ای و بین المللی با استفاده از مزیت های اقتصادی جدید ایران»، اقداماتی در نظر گرفته شده تا با اجرای آن میزان ترانزیت زمینی کالا از ایران در پایان سال اول برنامه (نیمه دوم ۱۴۰۳) به ۲۰ میلیون تن برسد. میزان ترانزیت کالا در ایران در حال حاضر حدود ۱۰ تا ۱۱ میلیون تن است. برنامه هفتم پیش بینی کرده با اجرای طرح های توسعه ای حمل و نقل از یک سو و افزایش تجارت از سوی دیگر، ترانزیت در کشور با رشد ۲۵ درصدی سالانه، تا سال آخر اجرای برنامه (۱۴۰۶) به ۵۰ میلیون تن برسد. این برنامه با تکیه بر توسعه حمل و نقل ریلی و افزایش حمل بار ریلی در برنامه هفتم به ۳۰ درصد طرح ریزی شده است. در حال حاضر حدود ۹۰ درصد حمل بار زمینی جاده ای است. بنابراین احداث خطوط ریلی، توسعه زیرساخت ها و ناوگان در برنامه هفتم دیده شده است. با هدف رشد ترانزیت، تهیه و تصویب «سند برنامه ملی ترانزیت» در راستای تحقق اهداف ترانزیتی، ۶ ماه پس از

افزایش مرادوات منطقه ای است. در این مرادوات مزیت های کریدورهای ترانزیتی ایران بویژه در منطقه غرب آسیا، آسیای مرکزی و قفقاز مورد توجه قرار گرفته است.

بر اساس لایحه برنامه هفتم توسعه، به منظور مدیریت یکپارچه ترانزیت بین المللی، ستاد ترانزیت به ریاست وزیر راه و شهرسازی و با حضور وزرای امور اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، کشور، نفت و امور خارجه و سازمان برنامه و بودجه کشور تشکیل شده و وزیر راه و شهرسازی به عنوان مسئول مدیریت واحد و هماهنگی ترانزیت کشور تعیین شده است. فعال سازی مزیت های جغرافیایی - سیاسی و تبدیل ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل و نقل با روان سازی مقررات و ایجاد و توسعه زیرساخت های لازم، برای رشد ترانزیت در سال های آینده دیده شده است. به اعتقاد کارشناسان حمل و نقل، این سیاست موضوعات مختلف تجارت، انرژی و حمل و نقل را که لازمه رشد ترانزیت است به درستی در کنار یکدیگر قرار داده است.

مهم ترین مسأله ای که در فعال سازی کریدورهای ایران وجود دارد، به گفته کارشناسان بخش حمل و نقل، تجارت و جریان عبور کالا از ایران و عدم تمایل به آن از جانب کشورهای منطقه بوده است که علاوه بر تحریم ها، کاهش روابط اقتصادی با کشورهای منطقه نیز بر کاهش فعالیت کریدورهای ترانزیتی اثر داشته است. راهبرد مقابله با این مسأله تغییر سیاست گذاری و

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی حمل و نقل جاده ای را اصلی ترین شیوه جابه جایی بار و مسافر داخلی در سطح کشور دانست و گفت: طراحی شبکه بهینه جاده ای نیاز آتی حمل و نقل کشور است.

شه‌ریار افندی زاده ضمن اشاره به اهمیت حمل و نقل جاده ای به عنوان اصلی ترین شیوه جابه جایی بار و مسافر داخلی در سطح کشور، در خصوص پیشرفت مطالعات طراحی شبکه بهینه جاده ای به عنوان بخشی از فاز دوم طرح جامع حمل و نقل کشور توضیحاتی ارائه کرد. معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت و جایگاه شیوه حمل و نقل جاده ای در کشور اظهار کرد: اکنون شیوه جاده ای بیشترین سهم را در جابه جایی بار و مسافر در سطح کشور دارد.

وی افزود: از سوی دیگر، شبکه جاده ای اصلی

طراحی شبکه بهینه جاده ای

