



اخبار



تأمین ۵۱ هزار هکتار زمین نهضت ملی مسکن

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: دولت سیزدهم برای اجرای نهضت ملی مسکن و ایجاد شهرک های جدید ۵۱ هزار هکتار زمین تأمین کرده است.

ارسلان مالکی گفت: در ۱۰ سال گذشته موضوع تأمین زمین مسکونی پیگیری و دنبال نشده بود و به همین خاطر زمین های مناسب مهیا بود. به گفته رئیس سازمان ملی زمین و مسکن، در ۲ هفته گذشته به ۲۰ هزار خانواده در راستای اجرای قانون جوانی جمعیت زمین اهدا شد و ۴۰۰ هزار قطعه هم در قالب نهضت ملی مسکن اهدا کردیم.

وی گفت: این مقدار زمین اهدا شده در حالی است که در کل دهه ۹۰ تنها تعداد ۱۳۳ هزار خانواده زمین دریافت کردند. مالکی خاطرنشان کرد: دولت سیزدهم بر اساس وعده های که در ابتدای آغاز به کار در خصوص حل مشکل مسکن به مردم داده و بخش اعظمی از آن برعهده وزارت راه و شهرسازی نهاده شده است، تا حل مشکلات آنها لحظه ای آرام نخواهیم نشست.



۵ میلیون تومان متوسط

هزینه مصالح در ساخت هر مترمربع واحد مسکونی

بر اساس گزارش وزارت راه و شهرسازی، برآوردها در خصوص تعیین سهم هزینه ها از جمله هزینه مصالح، هزینه دستمزد بدون سود پیمانکار و هزینه های غیرساختمانی بدون احتساب قیمت زمین، اعلام شد. بنا بر این گزارش، سهم هزینه ها در قیمت تمام شده، ساخت بدون قیمت زمین محاسبه شده است. این بررسی شامل شاخص های هزینه مصالح (سیمان، فولاد و سایر مصالح)، هزینه دستمزد (بدون سود پیمانکار) و هزینه های غیرساختمانی (بیمه کارگران ساختمانی، بیمه پیمانکاری، مالیات ساخت، پروانه ساختمانی، هزینه خدمات مهندسی، مالیات بر ارزش افزوده و سود پیمانکار) است.

این گزارش حاکی است اگر میانگین هزینه ساخت یک مترمربع واحد مسکونی ۹ میلیون و ۸۰۷ هزار و ۵۱۹ تومان در نظر گرفته شود، از این مقدار، هزینه مصالح در مجموع برای هر مترمربع واحد مسکونی به طور متوسط ۵ میلیون و ۱۸۰ هزار تومان، هزینه دستمزد بدون سود پیمانکار برای هر مترمربع ۲ میلیون و ۲۳۰ هزار تومان و هزینه های غیر ساختمانی شامل بیمه ها، پروانه ساخت، خدمات مهندسی، مالیات بر ارزش افزوده و سود پیمانکار برای هر مترمربع معادل ۲ میلیون و ۴۰۷ هزار و ۵۱۹ تومان است. بر این اساس سهم هزینه کل مصالح به کار رفته در ساختمان ۵۳ درصد هزینه کل، هزینه دستمزد ۲۳ درصد و هزینه غیرساختمانی شامل ۲۵ درصد از کل هزینه هایی است که در ساخت مسکن هزینه می شود.

به اتحادیه اقتصادی اوراسیا، بریکس و کریدورهای ترانزیتی جنوب به شمال و شرق به غرب متصل کند.

اجرای احداث گذرگاه مرزی

ایران و جمهوری آذربایجان

بخش مهمی از کریدور شمال-جنوب، مسیر ریلی آن است که بنادر را به هم متصل می کند. مسیر ریلی این کریدور از شمال ایران تا جنوب در بنادر خلیج فارس و دریای عمان گسترده است. این خط در سمت شمال به طول ۱۶۲ کیلومتر از رشت تا آستارا در حال تکمیل است. در این بخش همچنین مسیر جاده های در حال توسعه است. روز گذشته مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی که به عنوان رئیس کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و جمهوری آذربایجان عازم باکو شده است، اعلام کرد: عملیات اجرایی ساخت گذرگاه مرزی دو کشور در منطقه آغبنبد در این سفر آغاز می شود.

وی ادامه داد: پیمانکار پروژه تعیین شده و مسئولیت احداث پل با جمهوری آذربایجان و مسئولیت احداث جاده با ایران است.

وی افزود: همچنین احداث پل و مسیر ریلی نیز مورد توافق قرار گرفته و با سرمایه گذاری جمهوری آذربایجان توسط این کشور همسایه انجام می شود. طبق برنامه ریزی انجام شده این پل در مدت یکسال ساخته شده و به بهره برداری می رسد. همزمان زیرساخت های گمرک در دو طرف پل ایجاد خواهد شد. با بهره برداری از پل آغبنبد روزانه ۱۱۰۰ وسیله نقلیه بین ایران و جمهوری آذربایجان تردد خواهند کرد. همزمان تفاهنامه ای به منظور ساخت پلی برای خط آهن روی رودخانه ارس به امضا خواهد رسید.

بذریاش همچنین گفت: بر اساس توافقات انجام شده با افزایش زیرساخت ها در پایانه های مرزی آستارا، بیله سوار و پلدشت، میزان تردها به ۲ برابر افزایش یافته و به ۲ هزار تردد در روز می رسد.

رئیس کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و جمهوری آذربایجان با اشاره به تعریف دو سد در منطقه مرزی میان دو کشور ادامه داد: عملیات اجرایی یکی از سدها به پایان رسیده و سد دوم نیز ۹۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و در مراحل پایانی است. وی ادامه داد: میان ایران و آذربایجان دربارہ وضعیت ترانزیتی و مشکلات کامیون های متردد از مرزهای دو کشور بویژه در ایام اوج جابه جایی کالاها، توافقی هایی انجام شده است که در این سفر نهایی می شوند.

تراز تجاری دو کشور در سال های گذشته افت داشته که باید مجدداً ارتقا یابد و از آنجا که بخش زیادی از این روابط مرتبط با حمل و نقل و ترانزیت است، به دنبال توافق مثبت در این حوزه هستیم. وی افزود: توافق سه جانبه در گذشته در خصوص فروش برق میان ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان منعقد شده بود و در این سفر آن را نهایی خواهیم کرد تا فرایند خرید و فروش برق بین ۳ کشور برقرار شود، تکمیل دو سدی که اشاره شد نیز به اجرای این روند کمک می کند.



ساخت گذرگاه ترانزیتی شمال-

جنوب از روسیه تا هند، توافقی بود که در سال ۲۰۰۰، سه کشور ایران، روسیه و هند آن را امضا کردند، با توجه به مزیت های این کریدور حمل و نقلی چندوجهی، کشورهای دیگر نیز برای برنامه توسعه و تکمیل آن به این سه کشور پیوستند، برآورد می شود توسعه کریدور شمال-جنوب تا سال ۲۰۲۷ ظرفیت تولید این کریدور را به ۱۰ میلیون تن در سال افزایش دهد

مشارکت ۱۳ کشور برای تسهیل تردد در کریدور شمال-جنوب و با حضور مقامات کشورهای مختلف در تهران برگزار شد، قرارداد اجرایی پروژه رشت-آستارا میان دو کشور ایران و روسیه به امضا رسید. در این قرارداد مدت زمان پروژه، قوانین و شرایط اجرایی پروژه، ضمانت نامه ها و... مشخص شده است و با اجرای آن، گروه هایی از ایران و روسیه در پروژه مستقر می شوند. زمان اجرای این پروژه ۳ تا ۴ سال پیش بینی شده است.

در همین حال، بانک وی.تی.بی روسیه در بیانیه ای که در اختیار رسانه ها قرار داد، اعلام کرد: کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب، طبق ارزیابی ما، می تواند به یکی از راه های اصلی حمل و نقل در منطقه اوراسیا تبدیل شود، جایگزینی از جمله کانال سوئز ارائه کند و فرصت های اقتصادی جدیدی را برای روابط تجاری بین کشورهای جنوب جهانی باز کند. در این بیانیه که پس از مصوبه دولت فدراسیون روسیه منتشر شد، آمده است: بانک وی.تی.بی آماده است تا هزینه های توسعه پروژه را به منظور ارائه آن به سرمایه گذاران روسی و بین المللی تقبل کند.

عضویت ایران در اتحادیه ها و پیمان های مهم اقتصادی، اهمیت کریدور شمال-جنوب را افزایش داده است. ایران با عضویت دائم در سازمان همکاری شانگهای می تواند این سازمان را از مسیر ایران



توافقات جدید برای توسعه کریدور شمال-جنوب

با مشارکت کشورهای جدید برای تکمیل کریدور شمال-جنوب، عبور ۱۰ میلیون تن کالا از این مسیر بزودی اجرایی می شود

گزارش

ترانزیتی بین المللی شمال به جنوب از طریق دریای خزر با استفاده از راه آهن و بنادر و دوره زمینی غربی و شرقی است. آنچه باعث پیوستن کشورهای دیگر به این مسیر ترانزیتی شمال-جنوب شده این است که مسیرهای متداول برای ارسال کالا از هند به روسیه که از کانال سوئز عبور می کند، حدود ۱۴ هزار کیلومتر طول دارد اما کریدور شمال-جنوب ایران در این مسیر فقط ۷ هزار کیلومتر است که بهره گیری از این ظرفیت، ۴۰ درصد زمان ترانزیت و ۳۰ درصد هزینه های حمل و نقل را کاهش می دهد.

بنابراین گزارش، رسانه های منطقه گزارش داده اند، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، ایران و هند بر سر پیش نویس سند توسعه کریدور کشتیرانی شمال-جنوب که روسیه را به منطقه خلیج فارس متصل می کند، کشورهای دیگر نیز برای برنامه توسعه و تکمیل آن به این سه کشور می پیوندند و شاهد پیوستن شمار دیگری از کشورها به این مسیر ترانزیتی هستیم. کریدور شمال-جنوب به عنوان یک پل ارتباطی مهم بین کشورهای اروپایی و روسیه با مناطق خلیج فارس، اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا شناخته می شود.

این کریدور یک مسیر جایگزین برای مسیر نوابری دریایی در نظر گرفته می شود که اروپا، کشورهای خلیج فارس و اقیانوس هند را از طریق کانال سوئز به هم متصل می کند و شامل ۳ مسیر

غربی، روسیه، قفقاز، خلیج فارس (مسیر غربی)، آسیای مرکزی، خلیج فارس (مسیر شرقی) و دریای خزر، ایران و خلیج فارس را به یکدیگر متصل می کند. روسیه و ایران برای تکمیل مسیر ریلی کریدور، توافقاتی برای احداث ۱۶۲ کیلومتر راه آهن بین بندر آستارا و شهر رشت امضا کردند که این خط ریلی در راستای تکمیل پروژه حمل و نقل استراتژیک شمال-جنوب محسوب می شود.

این توافقاتی ۲۷ اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ و پس از سخنرانی آیت الله «سیدابراهیم رئیسی» رئیس جمهوری اسلامی ایران و «ولادیمیر پوتین» رئیس جمهوری فدراسیون روسیه بین نمایندگان دو کشور به امضا رسید.

مسیر غربی کریدور شمال-جنوب که کشورهای روسیه، جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان را شامل می شود، از نظر ریلی دارای یک حلقه مفقوده ای به مسافت ۱۶۲ کیلومتر بین رشت و آستارا بود که با امضای این توافق و احداث این مسیر ریلی عملاً جنوب آسیا از طریق ارتباط ریلی بین سن پترزبورگ و خلیج فارس به شمال اروپا متصل خواهد شد.

بر اساس این توافقاتی، فدراسیون روسیه ۱/۶ میلیارد یورو در این مسیر ریلی سرمایه گذاری خواهد کرد. همچنین سیزدهم تیرماه ۱۴۰۲، در حاشیه نشست سه جانبه ایران، هند و روسیه که به میزبانی وزیر راه و شهرسازی کشورمان با

دارد. در عین حال سهم دولت در این پروژه هم اکنون دارای ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی است که مقرر شده یکصد واحد از این واحدها ظرف سه ماه آینده تکمیل و تحویل ساکنان منطقه پرخطر منبع آب اهواز شود. آیینی عنوان کرد: ۲۳۰ واحد سهم شرکت باآفرینی شهری از تعداد ۱۶۸۰ واحد است که با صحبتی که با پیمانکار داشتیم قرار است حداکثر در یک فاصله زمانی ۶ ماهه تکمیل شود. همچنین مقرر شده است حدود ۱۰۰ واحد زودتر و در بازه زمانی ۳ ماهه تحویل متقاضیان شود. بخش اول واحدهایی که به متقاضیان تحویل داده می شود تا سه ماه آینده آماده خواهد شد و امیدواریم زیرساخت ها نیز تا آن زمان آماده شود. تا زمانی که زیرساخت های آب، برق، فاضلاب و تلفن در این واحدها آماده نشود، هیچ واحدی واگذار نخواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی مجموعه کارهای انجام شده در حوزه باآفرینی شهری را در محله منبع آب اهواز تشریح کرد و گفت: در ساماندی سکونتگاه های حاشیه شهرها بنا بر سند ملی باآفرینی شهری، محله منبع آب اهواز به عنوان محله پرخطر شناسایی و فعالیت های لازم برای جابه جایی ساکنان آن برنامه ریزی شد.

محمد آیینی مدیرعامل شرکت باآفرینی شهری ایران توضیح داد: وزارت راه و شهرسازی از طریق اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان ۲۵ هکتار زمین به منظور جابه جایی ساکنان منطقه منبع آب اهواز اختصاص داد و منابع ساخت آن از طریق مشارکت بخش خصوصی فراهم شد. مدیرعامل شرکت باآفرینی شهری ایران افزود: پروژه احداث ۱۶۸۰ واحد برنامه ریزی شده در مجموع ۴۴ درصد پیشرفت فیزیکی

اختصاص قیررایگان برای آسفالت معابر خاکی خوزستان

آیینی همکاری و همراهی مجموعه استانداری و دستگاه های خدمات رسان را در استان خوزستان در بازدید از منطقه در حال احداث مناسب ارزیابی کرد و گفت: تمام دستگاه های خدمات رسان از جمله آب، برق و سایر دستگاه ها اقدامات مناسبی را در دست انجام دارند که در زمان مقرر واحدها تکمیل و تحویل خواهد شد.

وی در خصوص آسفالت معابر خوزستان گفت: استان خوزستان جزو اولویت های شرکت باآفرینی شهری ایران است و در خصوص آسفالت معابر خاکی، اقدامات مهمی انجام شده و در حال اجراست.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام آنکه بر اساس قانون بودجه برای کمک به شهرداری ها قیر از دو منبع تأمین می شود، گفت: یکی از منابع تأمین قیر شهرداری ها، وزارت کشور و سازمان شهرداری ها است که



باآفرینی شهری، قیر محدودی در اختیار وزارت راه و شهرسازی و باآفرینی شهری ایران قرار دارد که طی دو سال دولت سیزدهم بالغ بر ۸۵ میلیارد تومان برای معابر خاکی استان تخصیص یافت.