



## اخبار



## پیشرفت ۶۷ درصدی خط آهن چابهار- زاهدان

قرارگاه خاتم‌الانبیا از پیشرفت ۶۷ درصدی خط آهن چابهار- زاهدان خبر داده است.

محمدرضا رحمانی مدیرعامل هلدینگ راه و شهرسازی قرارگاه خاتم‌الانبار کرد: در حوزه مترو در ۹ کلانشهر در حال فعالیت هستیم که به‌عنوان نمونه مترو پرند پس از سال‌ها پلاتنکیفی هفته گذشته به بهره‌برداری رسید. این پروژه از طریق مولدسازی (واگذاری زمین به قرارگاه و فروش به مردم) تکمیل و افتتاح شد. این یک تصمیم خوب بود که توسط دولت سیزدهم اتخاذ شد. رحمانی با یادآوری اینکه با برنامه توسعه وزارت راه و شهرسازی به توسعه فاز دوم شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) وارد شده‌ایم، اضافه کرد: در این پروژه به‌صورت مشارکتی با یک شرکت چینی همکاری خواهیم داشت. کار اجرایی پروژه شروع شده و فاز یک یعنی تکمیل باندهای موجود و روشنایی به بهره‌برداری می‌رسد.

وی با بیان اینکه خط آهن چابهار- زاهدان تا سال ۹۹ حدود ۳۰ درصد پیشرفت داشت، گفت: حدود ۶۰ درصد این پروژه در منطقه کوهستانی است و با تأمین منابع مالی به پیشرفت ۶۷ درصدی رسیده است. طی سال‌های اخیر تلاش کرده‌ایم مسیرهای بحرانی پروژه از جمله تونل‌ها را بسازیم.

وی گفت: اگر شرایط تورم کشور همین‌گونه باشد، حدود ۵۰۰ میلیون یورو برای تکمیل پروژه اعتبار نیاز است که در صورت تأمین این منابع مالی تا پایان سال آینده می‌توانیم این خط آهن را به اتمام برسانیم.

رحمانی همچنین با اشاره به حضور قرارگاه در ساخت خط آهن رشت- آستارا، اضافه کرد: در این پروژه با دولت قرارداد داریم و دولت در سنوات گذشته قرار بود با وام جمهوری آذربایجان پروژه را بسازد. الان روس‌ها به شدت پیگیر سرمایه‌گذاری در این طرح هستند.



## رشد ۹ درصدی تجارت دریابرد ایران

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از رشد ۹ درصدی تجارت دریابرد ایران نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد.

علی‌اکبر صفایی در نشست با معاون وزیر اقتصاد ارمنستان اظهار کرد: رئیس جمهوری، معاون اول رئیس‌جمهور و وزیر راه و شهرسازی در مقاطع زمانی مختلف از دولت ارمنستان دفاع کردند در حالی که بسیاری کشورها تلاش داشتند تا جغرافیای منطقه را تغییر دهند و مرز همسایگی ایران و ارمنستان را برهم بزنند اما جمهوری اسلامی ایران محکم ایستاد و چنین اجازه‌ای نداد. صفایی با تأکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی از هرگونه توافق دوجانبه بین ایران و ارمنستان در حوزه دریایی و بندری استقبال می‌کند، عنوان کرد: هرگونه همکاری سه‌جانبه بین ایران، هند و ارمنستان در چابهار مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی است و در راستای شکل‌گیری آن با بررسی بسته‌های پیشنهادی گام برمی‌دارد.

سقف توافق شده قبلی نیز تفاهم کردند. وی گفت: راهکارهای توسعه حمل‌ونقل ریلی و ایجاد امکان تردد ناوگان ریلی ایران به خاک ازبکستان و همچنین مسأله ضرورت اعمال متقابل تخفیف‌های تعرفه‌ای در بخش ریلی از دیگر موضوعاتی بود که طرف‌ها در خصوص آن به تبادل نظر پرداختند.

## تغییر رویکرد در بهره‌برداری از کریدور شمال-جنوب

برای افزایش بهره‌برداری از کریدور شمال-جنوب، متولیان بخش حمل و نقل، بر لزوم تغییر رویکردها در این کریدور تأکید می‌کنند. در این خصوص حمیدرضا شهرکی، معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با تأکید بر ضرورت تغییر رویکرد در کریدور شمال-جنوب گفت: به واسطه اجبار در تغییر شیوه‌های حمل و عبور از مرزها و بنادر مختلف، به نظر می‌رسد در دستیابی به اهداف اولیه چندان موفق نبوده است. این کریدور ۲۳ سال پیش به ابتکار کشورهای ایران، هند و روسیه و با هدف کاهش زمان ترانزیت، افزایش امنیت سفر و حفظ محیط زیست، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، یکسان‌سازی و تنظیم اسناد متحد‌الشکل و رقابت‌پذیری با کریدور مسیر کانال سوئز راه‌اندازی شد.

شهرکی تأکید کرد: اگرچه مطالعات و گزارشات بسیاری برای ارزیابی اقتصادی کریدور، پیش‌بینی حجم جابه‌جایی کالا و مسافر، بازاریابی و جذب سرمایه‌گذاری و تعیین نحوه همکاری با سازمان‌های بین‌المللی صورت گرفته، اما به واسطه اجبار در تغییر شیوه‌های حمل و عبور از مرزها و بنادر مختلف، به نظر می‌رسد در دستیابی به اهداف اولیه چندان موفق نبوده است. وی با اشاره به همکاری برخی کشورهای منطقه در ایجاد کریدورهای جدید برای دسترسی به اروپا و آسیای مرکزی و کاهش تقاضا در مسیر عبور از قلمرو ایران، اظهار کرد: به نظر می‌رسد تحقق اهداف ترسیم شده در کریدور شمال-جنوب باید با انجام اقدامات مؤثر با رویکرد افزایش رقابت‌پذیری و قدرت لجستیکی، یکپارچگی، بهبود مستمر فرایندها، استانداردسازی، کاهش انجام تشریفات در مبادی ورودی و خروجی کشور و استقرار نگاه استراتژی در مرزها با توجه به اینکه مرز صرفاً محل عبور است، ارتقای وضعیت زیرساختی و نیز تلاش‌ها و رایزنی‌های مستمر و بموقع در حوزه دیپلماسی تسریع شود. وی عنوان کرد: نظر به محدوده عملیاتی توسعه سواحل مکران در استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان و جایگاه این استان‌ها در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، موافقتنامه چهارجانبه عشق‌آباد بین کشورهای ایران، عمان، ترکمنستان و ازبکستان، موافقتنامه سه‌جانبه بین کشورهای ایران، هند و افغانستان و سند توسعه محور شرق کشور، توسعه حوزه مکران قطعاً سهم مؤثری در رونق اقتصاد داخلی و بین‌المللی خواهد داشت که با همین هدف سند توسعه منطقه مکران تصویب و ابلاغ شده است. وی افزود: برای دستیابی به اهداف تدوینی در این سند باید تمامی دستگاه‌ها و نهادهای مربوطه و ذینفع، برنامه‌های اجرایی خود را با رویکرد تحقق‌پذیری و مشارکت بالای کنشگران طراحی و اجرا کنند تا شاهد سرمایه‌گذاری کارآمد و اثر بخش داخلی و خارجی و به‌فعلیت رسیدن تمامی توانمندی‌های بالقوه در حوزه سواحل مکران باشیم.



## ارسال بار آزمایشی چین به اروپا از مسیر ایران

زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و ترکیبی در ایران آماده شده تا کالاهای صادراتی چین به مقصد اروپا را به ترکیه برساند



پیش‌بینی شده سهم قابل توجهی از حجم ترانزیت چین به اروپا به مسیر ترانزیت شرقی-غربی ایران جذب شود. چین یکی از بزرگترین صادرکنندگان کالا به اروپا است، همه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و ترکیبی در ایران آماده هستند تا برای انتقال بار در این کریدورها اقدام کنند و اولین گام هماهنگی لازم برای ارسال بار آزمایشی از این مسیر را برنامه‌ریزی کنند

نحوه همکاری جاده‌ای و ضرورت کاهش متقابل هزینه کامیون‌ها در قلمرو دو کشور به تبادل نظر پرداختند و تفاهم کردند تا در نخستین فرصت با بررسی جدول مقایسه هزینه‌های جاده‌ای در خاک دو کشور، نسبت به کاهش هزینه‌های موصوف اقدام شود. وی افزود: بررسی ضرورت شروع مذاکرات سه‌جانبه برای نهایی‌سازی متن موافقتنامه سه‌جانبه بین دولتی میان ازبکستان، ترکمنستان و ایران از دیگر موضوعاتی بود که در این نشست مورد بررسی قرار گرفت. معاون حمل‌ونقل ادامه داد: دو طرف در خصوص راهکارهای توسعه کریدورهای حمل‌ونقل چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه و کریدور حمل‌ونقل ازبکستان، ترکمنستان، ایران، هند و همچنین کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی ازبکستان، افغانستان، ایران به‌گفت‌وگو پرداختند. افندی‌زاده گفت: در این نشست ضمن اعلام خرسندی از امضای تفاهمنامه ایجاد این کریدور چین به اروپا از مسیر ایران در حاشیه اجلاس وزرای اکو در تاشکند، اعلام شد که همه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و ترکیبی در ایران آماده هستند تا برای انتقال بار در این کریدورها اقدام کنند و طرف‌ها تصمیم گرفتند تا در اولین گام هماهنگی لازم برای ارسال بار آزمایشی از این مسیر را برنامه‌ریزی کنند. معاون حمل و نقل در ادامه اعلام کرد: طرف‌ها بر ضرورت توسعه همکاری‌های ازبکستان و ایران در زمینه ناوبری و حمل‌ونقل هوایی و همچنین افزایش تعداد پروازهای هفتگی تا

توسعه این کریدور در ایران متصور می‌شود. بر اساس گزارش کشتیرانی به نقل از منابع روسی، حمل‌ونقل انواع محموله در مسیرهای کریدور شمال-جنوب در اکثر شعب آن بالا رفته به گونه‌ای که در شعبه غربی ۷ درصد، در شعبه ترانس کاسپین ۱۰ درصد و در شعبه شرقی ۲۶ درصد افزایش یافته است. کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب یک شریان حیاتی به طول ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتر است که از سن پترزبورگ تا بنادر ایران و هند امتداد دارد. این کریدور دارای یک شاخه غربی و شرقی است که هر دو شاخه در سراسر ایران اجرا می‌شود. در شعبه غربی حمل‌بار از طریق جاده و راه‌آهن از طریق رشت پیش‌بینی شده و در شاخه شرقی بندرعباس نقطه پایانی این کریدور در ایران است که از طریق آن می‌توان کالا را با حمل‌ونقل دریایی به هند تحویل داد. شاخه غربی این کریدور از جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان عبور می‌کند و تردد مستقیم دریایی از روسیه به ایران از طریق دریای خزر به ویژگی این کریدور افزوده است. اکنون کشورهای دیگری مانند چین در حال پیوستن به این کریدور هستند. به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، با همکاری ایران با ازبکستان و ترکمنستان تحول قابل توجهی در روابط ترانزیتی و منطقه‌ای کشورمان در کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب ایجاد خواهد شد و نشست‌های تخصصی در این خصوص به‌زودی برگزار می‌شود. افندی‌زاده گفت: در جلسه با مقامات حمل و نقلی کشور ازبکستان، دو طرف پیرامون

## گزارش

معاون وزیر راه و شهرسازی از شروع فعالیت کریدور جدید چین-ازبکستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه به صورت آزمایشی خبر داده است. به گفته شه‌ریار افندی‌زاده، «زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و ترکیبی در ایران آماده هستند تا برای انتقال بار در این کریدورها اقدام کنند و طرف‌ها تصمیم گرفتند تا در نخستین گام هماهنگی لازم برای ارسال بار آزمایشی از این مسیر را برنامه‌ریزی کنند.» آغاز فعالیت این کریدور شرقی-غربی، در مسیر کریدور شمال-جنوب، اخیراً در اجلاس اکو، با توافق کشورهای ذینفع، به امضا رسید. اخیراً ایران و ترکیه برای افزایش تبادلات کالایی ریلی بین دو کشور به یک میلیون تن در سال توافق کردند، با این توافق انتقال بار چین از مسیر ریلی ایران به ترکیه امکان‌پذیر می‌شود.

پیش‌بینی شده سهم قابل توجهی از حجم ترانزیت چین به اروپا به مسیر ترانزیت شرقی-غربی ایران جذب شود. چین یکی از بزرگترین صادرکنندگان کالا به اروپا است. براساس این گزارش در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ میلادی سفارشات دریافتی بنادر چین ۷۶ درصد افزایش دارد. از سوی دیگر امسال حجم حمل‌ونقل کانتینری در تمامی خطوط کریدور شمال-جنوب دو برابر شده و به علت علاقه‌مند شدن اکثر کشورها برای توسعه این کریدور چشم‌انداز بسیار خوبی برای تکمیل و

## حمایت کامل برنامه هفتم توسعه کشور از بازآفرینی شهری

ساکنان در بافت‌های فرسوده قادر به نوسازی بناهای فرسوده خود نیستند و باید با تدوین تصویب بسته‌های تشویقی متعدد، بستر ترغیب و تشویق سازندگان و توسعه‌گران، سازندگان، انبوه‌سازان و سرمایه‌گذاران را به حوزه بازآفرینی شهری فراهم کرد. مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با بیان اینکه برنامه هفتم توسعه کشور حمایت کامل از اقدامات بازآفرینی در محلات فرسوده شهری دارد، گفت: در برنامه هفتم توسعه کشور تمامی حمایت‌ها، تخفیفات و مساعدت‌ها در مناطق محروم و کم‌برخوردار نیز برای محلات هدف بازآفرینی شهری پیش‌بینی شده است که در صورت تأیید توسط مراجع ذیصلاح و قانونی شدن آن، روند نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری

شتاب فزاینده‌ای به خود می‌گیرد که معافیت مالیاتی برای سرمایه‌گذاران از جمله آنهاست. معاون وزیر راه و شهرسازی با انتقاد از روند صدور پروانه ساختمانی در محلات فرسوده توسط برخی از شهرداری‌ها سراسر کشور، اظهار کرد: براساس برنامه هفتم توسعه کشور، پیش‌بینی شده که صدور پروانه ساختمانی توسط شهرداری‌ها، حداکثر ظرف ۳ ماه باید انجام شود. آیینی با اشاره به اینکه انشعابات آب و برق و گاز در محلات هدف بازآفرینی شهری محفوظ و انشعابات جدید باید در اسرع وقت صادر شود گفت: متقاضیان نوسازی مسکن در بافت‌های فرسوده از تمامی حمایت‌ها و معافیت‌های نهضت ملی مسکن برخوردار می‌شوند.

وی تصریح کرد: تنها راه تأمین و تعادل بخشی در بازار مسکن استان مازندران استفاده از ظرفیت و پتانسیل بافت‌های فرسوده شهری است. وی گفت: وزیر راه و شهرسازی در نشست اخیر با مدیران کل راه و شهرسازی و معاونت‌های عمرانی استانداری‌های سراسر کشور تأکید کرد که «نوسازی مسکن در



بافت فرسوده نه تنها مهم است، بلکه مهم‌تر زودبازده‌تر، اثربخش‌تر و مفیدتر است. پس بنابراین می‌توان گفت، نوسازی بافت‌های فرسوده علاوه بر حفظ جان ساکنین در محلات هدف در مرحله بعدی می‌تواند ایجاد ظرفیت جدید برای تولید مسکن برای جامعه داشته باشد.