

## اخبار



## تعداد هواپیماهای کشور تا نوروز به ۲۰۰ فروند می‌رسد

در حال حاضر ۱۸۰ فروند هواپیما عملیاتی در بخش هوایی کشور داریم که تا پایان سال به ۲۰۰ فروند خواهد رسید. محمد محمدی بخش، رئیس سازمان هواپیمایی کشور با اشاره به اینکه همواره سازمان هواپیمایی کشور و شرکت‌های هواپیمایی در تلاش هستند که ناوگان هوایی خود را فعال نگه دارند، گفت: در حال حاضر حدود ۱۸۰ فروند هواپیما عملیاتی در بخش‌های مختلف پرواز وجود دارد که این آمار همواره تغییر می‌کند اما میزان نیاز ما ۵۵۰ فروند هواپیماست که تمامی سعی و تلاش دولت آن است که بخشی از نیاز را هم از طریق بازسازی ناوگان و به خط کردن آنها و هم از طریق خرید ناوگان پاسخ دهد. وی با بیان اینکه ایران در نوسازی و بازسازی ناوگان هوایی کشور به خودکفایی کامل رسیده است، گفت: در حال حاضر هیچ یک از ناوگان هوایی کشور برای تعمیر به خارج از کشور ارسال نمی‌شوند یا قطعه‌ای از خارج وارد نمی‌شود، بلکه با همت مهندسان و متخصصان ایرانی توانسته‌ایم به خودکفایی در حوزه ناوگان هوایی کشور برسیم و برخی ناوگان هم از کشورهای همسایه برای تعمیر وارد ایران می‌شوند. محمدی بخش با بیان اینکه از ابتدای سال ۷۵ ناوگان وارد بخش هوایی کشور شده است، گفت: بنا بود ۲۵۰ فروند هواپیما وارد ناوگان هوایی کشور شود، اما ۳ ماه است که به دلایل گوناگون مصوبه‌ای که باید برای ترخیص قطعات دریافت می‌کردیم متأسفانه دچار یک وقفه جدی شده است.

## ممنوعیت ساخت و ساز در حریم گسلی تهران، مشهد و کرج

رئیس زلزله‌شناسی مهندسی و خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با یادآوری اینکه ساخت و ساز ساختمان‌های با جمعیت بالا و عمومی در حریم گسلی ممنوع شده است، از رعایت ممنوعیت ساخت و سازها در حریم گسلی کلاتشهرهایی همچون تهران، مشهد و کرج خبر داد. «علی بیت‌اللهی» درباره بررسی‌های آن مرکز برای رعایت ضوابط ممنوعیت ساخت و ساز ساختمان‌های با جمعیت بالا و عمومی در حریم گسلی، توضیح داد: مطابق آیین‌نامه ۲۸۰۰ ساخت ساختمان‌های با جمعیت بسیار بالا از جمله بیمارستان‌ها، مدارس و مخازن سوخت و غیره، همچنین احداث ساختمان‌های بلند در حریم گسلی ممنوع شده است. رئیس زلزله‌شناسی مهندسی و خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با تأکید بر اینکه استفاده‌ها نشان دهنده رعایت ممنوعیت ساخت و ساز در حریم گسل‌های کلاتشهرهایی از جمله تهران، مشهد و کرج است، گفت: چنانچه ممنوعیت ساخت و ساز در حریم گسلی از دهه‌های پیش رعایت می‌شد، این گونه نبود که هم‌اکنون در شهر تهران ۱۲ هزار پلاک ساخته شده روی گسل، نزدیک به ۱۰۰ برج ۱۲ طبقه، نزدیک به ۱۶ بیمارستان، مخازن سوخت و اماکن مهم دیگر احداث شده روی گسل داشته باشیم.

## کاهش ۱۱ درصدی تورم مسکن

## گزارش خبری

گزارش مرکز آمار از متوسط قیمت آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران در دی‌ماه امسال نشان می‌دهد تورم نقطه به نقطه مسکن در این ماه به ۴۶٫۵ درصد رسیده که نسبت به ۵۷٫۵ درصد در پایان آذر، کاهش ۱۱ واحد درصدی را نشان می‌دهد. طبق این گزارش، شاخص قیمت آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران در دی‌ماه ۱۴۰۲ به عدد ۲۸۰۴٫۴ رسیده که نسبت به ماه قبل (۲۷۴۴٫۴)، ۲٫۲ درصد افزایش داشته است. اطلاعات مرکز آمار از بازار مسکن شهر تهران در دی‌ماه امسال منتشر کرده است. این گزارش نشان می‌دهد تورم مصالح ساختمانی در پاییز امسال در شهر تهران کاهش یافته و همزمان با آن، تورم نقطه به نقطه مسکن نیز در این شهر کاهش یافته است.

کاهش تورم سالانه منظور از نرخ تورم سالانه، درصد تغییر قیمت در یک‌سال منتهی به ماه جاری، نسبت به شاخص دوره مشابه سال قبل است. نرخ تورم سالانه دی‌ماه ۱۴۰۲ آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران به عدد ۸۲٫۸ درصد رسیده که نسبت به ماه قبل (۸۵٫۷ درصد)، ۲٫۹ واحد درصد کاهش داشته است. در دی‌ماه ۱۴۰۲ متوسط قیمت آپارتمان‌های مسکونی فروش رفته در شهر تهران ۷۷ میلیون تومان رسیده است. در این ماه منطقه یک با متوسط وزنی قیمت ۱۶۶ میلیون تومان، بیشترین و منطقه ۱۸ با متوسط وزنی قیمت ۴۲ میلیون تومان کمترین قیمت را در بین مناطق ۲۲گانه شهر تهران به خود اختصاص داده‌اند.

## کاهش ۶ درصدی قیمت نهاده‌ها

مرکز آمار همچنین در گزارشی، قیمت نهاده‌های ساختمانی شهر تهران در پاییز امسال را بررسی کرده است که براساس این گزارش، در فصل پاییز تورم نهاده‌های ساختمانی مسکونی شهر تهران نسبت به فصل مشابه سال قبل (تورم نقطه به نقطه) ۴۱٫۲ درصد است که در مقایسه با فصل قبل (۴۷٫۳ درصد) ۶٫۱ واحد درصد کاهش داشته است.

براساس این گزارش در پاییز امسال تورم نهاده‌های ساختمانی مسکونی شهر تهران نسبت به فصل قبل (تورم فصلی) ۰٫۳ درصد بود، که در مقایسه فصل قبل (۱٫۹ درصد) ۱٫۶ واحد درصد کاهش داشته است.



زمان	قیمت (میلیون تومان)	تورم ماهانه (درصد)	نقطه به نقطه (درصد)	سالانه (درصد)
آذر	۷۵٫۹	-۲٫۹	۵۷٫۵	۸۵٫۷
دی	۷۷	۲٫۲	۴۶٫۵	۸۲٫۸

قابلیت برنامه‌ریزی برای اولویت‌بخشی به بارهای ترانزیتی را دارند. همچنین رهگیری واگن‌ها را برای برخی مشتریان فراهم کرده‌ایم و این خدمات برای سایرین نیز در دست اقدام قرار دارد. وی بیان کرد: براساس توافق با روسیه، قزاقستان و ترکمنستان مقرر شد طی ۳ تا ۵ روز، بار را از سرخس به بندرعباس برسانیم و برای بارهای بین‌المللی تخفیف قائل شده و بارهای بین‌المللی را در اولویت مسیریاری ریلی قرار داده‌ایم. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه کریدور شمال-جنوب ۶ محور ریلی دارد، گفت: ۲ کریدور در شرق، ۲ کریدور در غرب و دو کریدور به‌واسطه دریای خزر به ریل متصل هستند که دو کریدور ریلی واقع در شرق دریای خزر، هم‌اکنون عملیاتی هستند و بارهای حوزه خلیج فارس از بندر عباس به سرخس و اینکه برون به‌صورت ریلی حمل می‌شوند. در غرب دریای خزر نیز بندر امیرآباد به ریل متصل است و بندر کاسپین در آینده نزدیک به ریل متصل می‌شود. صالحی اضافه کرد: بسیاری از مشکلات اتصال ریل به بندر با تدابیر وزیر راه و شهرسازی و تلاش همکاران و کارکنان شرکت راه‌آهن و سازمان بندر و دریانوردی رفع شده است.

## اجرای توافقنامه ساخت راه‌آهن رشت-آستارا

کاظم جلالی، سفیر ایران در روسیه نیز با ارسال پیام تصویری به همایش اقتصاد دریامحور ایران با بیان اینکه کریدور شمال-جنوب سه شاخه شرقی، غربی و ترکیبی دارد، اظهار داشت: خبر خوشحال‌کننده این است که در سال ۲۰۲۳ میلادی بخش شرقی کریدور شمال-جنوب راه افتاده و امسال در این شاخه از کریدور ۶۰۰ هزار تن بار وارد ایران شده که در سال جاری میلادی ظرفیت عبور ۲ میلیون تن بار از این مسیر وجود دارد. البته ظرفیت این مسیر ۱۵ میلیون تن بار است. وی ادامه داد: شاخه غربی این کریدور بین روسیه-جمهوری آذربایجان-ایران است که در سال ۲۰۲۳ اتفاق خوبی که رقم خورد این بود که در حضور رؤسای جمهوری دو کشور قطعه ریلی که باقی مانده بود در این مسیر کلید خورد و در تهران موافقت‌نامه آن بین دو کشور ایران و روسیه امضا شد. سفیر ایران در روسیه گفت: در روزهای آینده در جلسه مهمی که در تهران برگزار می‌شود موافقتنامه اجرایی این پروژه با روس‌ها امضا خواهد شد و عملیات اجرایی راه‌آهن شاخه سوم این کریدور شمال-جنوب و کریدور ترکیبی روسیه و ایران از مسیر دریای خزر است و کریدور ترکیبی اهمیت بسیار بالایی دارد و بهترین کریدور می‌تواند باشد. علی آقامحمدی رئیس گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری نیز در همایش اقتصاد دریامحور با بیان اینکه ایران یک کشور منطقه‌ای است و همه لوازم برای توسعه در برنامه چشم‌انداز تعریف و دیده شده است، اظهار داشت: بخشی از این برنامه و سیاست‌ها سامان یافته اما از بخشی از آن عقب مانده‌ایم که این عقب‌ماندگی‌ها در حوزه اقتصاد است. وی ادامه داد: اگر توسعه دریامحور به اجرا نرسد، سایر برنامه‌های توسعه به اجرا نمی‌رسد و اقتصاد دریامحور لزماً رشد و توسعه منطقه‌ای است.



عکس: علی محمدی / ایران

## ایران چگونه مسیر ترانزیت کالا می‌شود؟

## کریدور ریلی شمال-جنوب در شرق و مرکز دریای خزر با اتصال به چین، روسیه و هند فعال شده است

گفت: در چند روز تعطیلات ۲۲ بهمن ماه ۴۵۰ هزار نفر بین بندر مسافری استان هرمزگان تردد داشتند که این عدد در ایام نوروز به میلیون‌ها نفر خواهد رسید از این رو زیرساخت‌های بندر هرمزگان را آماده افزایش پذیرش گردشگران دریایی کردیم.

## حمل‌رودبار ریلی از سرخس به بندرعباس

سیدمیرصادق صالحی مدیرعامل شرکت راه‌آهن نیز در همایش اقتصاد دریامحور اظهار کرد: براساس تحقیقاتی که ۷ سال قبل انجام شد مزیت‌های رقابتی کشور در حوزه درون‌سرمزینی، ریلی و در حوزه‌های

از ایران عبور کرده که امسال برنامه عبور دو میلیون تن کالای روسی از این کریدور است. این در حالی است که ظرفیت کریدور حدود ۱۵ میلیون تن برآورد شده است که به گفته متولیان حوزه حمل کالا، تکمیل کریدور شمال-جنوب می‌تواند بهره‌برداری از ظرفیت کامل ترانزیتی کریدور شمال-جنوب را محقق کند. به منظور تبیین سیاست‌های اقتصادی دریامحور و ارائه برنامه‌های دستیابی به رشد اقتصادی بندر، روز گذشته در همایش «اقتصاد دریامحور ایران، کریدور شمال-جنوب» تکمیل و راه‌اندازی محورها، کریدور شمال-جنوب و اتصال ریل و بندر در این کریدور، اصلی‌ترین راهکار اجرایی سیاست‌های رشد اقتصادی دریامحور عنوان شد.

## پذیرش سالانه ۱۴۰ هزار ناوگان دریایی در بندر

علی اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در همایش اقتصاد دریامحور ایران گفت: حمل و نقل از آن، ایمن در حوزه کانتینری دریا بسیار قابل اعتماد است و تجار در سطح دنیا از این شیوه به نحو احسن بهره‌برداری می‌کنند. معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: توجه به سواحل پسرکرانه بسیار مهم است و برنامه بسیار زیادی در این بخش صورت گرفته است به طوری که سالانه ۱۴۰ هزار فروند کشتی به بندر ما تردد می‌کند و باید از این فرصت استفاده کنیم. وی ادامه داد: در ۱۰ ماه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته تجارت دریانوردی ایران تا ۸ درصد رشد داشت و با رشد ۹ درصدی حمل و نقل کانتینری مواجه بودیم و امروز بندر ایران آماده پذیرش کشتی‌ها با ظرفیت ۱۸ هزار تنی ای‌یو هستند. مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی با اشاره به رشد حمل و نقل مسافر دریایی

## توافقنامه ساخت راه‌آهن رشت-آستارا

در سال ۲۰۲۳ بخش شرقی کریدور شمال-جنوب راه افتاده و امسال در این شاخه از کریدور ۶۰۰ هزار تن بار وارد ایران شده که در سال جاری میلادی ظرفیت عبور ۲ میلیون تن بار از این مسیر وجود دارد



در دو سال اخیر با توجه به راهبرد توسعه ترانزیتی که دولت دنبال می‌کند، بخش محور مهم کریدور شمال-جنوب در شرق و مرکز دریای خزر راه‌اندازی شده که انتقال بار روسیه، چین، هند و کشورهای حوزه CIS و سایر کشورها از این دو محور با حمل دریایی، ریلی و جاده‌ای میسر شده است. امسال عبور دو میلیون تن کالای روسی از این کریدور پیش‌بینی شده است



## برش

ساخت پل خلیج فارس با مشارکت چین حجت عبدالملکی، دبیر شورای عالی مناطق آزاد نیز در همایش اقتصاد دریامحور، اظهار داشت: مطالعات برای ساخت پل خلیج فارس که منطقه آزاد قشم را به سرزمین اصلی متصل می‌کند، انجام شده است. وی گفت: باید منابع بشری این پروژه تأمین شود که بخشی از منابع را منطقه آزاد قشم تأمین می‌کند و رئیس جمهور دستور تأمین منابع از بودجه عمومی و از محل تهاتر نفت را داده است و تلاش داریم ظرف ۳ سال آینده این پروژه را به بهره‌برداری برسانیم. مذاکراتی هم با پیمانکاران چینی داشتیم و قرار بر این است که این پروژه جزو پروژه‌های فاینانس و خط اعتباری ایران و چین باشد. تقریباً ۲۰۰ میلیون دلار برای تمام پروژه با تکمیل ریل و بزرگراه‌ها مورد نیاز است اما منافع آن برای کشور بسیار بالاست. عبدالملکی اظهار داشت: از ابتدای دولت سیزدهم تا به امروز ۳۰۰ میلیون دلار سرمایه خارجی روی زمین مناطق آزاد نقشه و محقق شده و به ساختمان و کارخانه تبدیل شده است. البته از ابتدای امسال تاکنون ۳۰۱ میلیارد یورو تقاضای سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد را داشتیم که ۶۰۰ میلیون یورو آن به قرارداد تبدیل شده که به تدریج بر زمین خواهد نشست. وی گفت: با ۶ کشور خارجی ترکیه، عراق، سوریه، ازبکستان، عمان و قرقیزستان منطقه آزاد مشترک تأسیس خواهد شد که از این کشورها با سوره نقطه مشترک هم مشخص و توافق شده در داخل خاک سوریه باشد. مسعود پلمه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در همایش اقتصاد دریامحور، کریدور شمال-جنوب، اظهار کرد: پس از ۲۲ سال هنوز نتوانسته‌ایم ظرفیت و تسهیلات لازم برای بهره‌مندی کشورهای ذی‌نفع در کریدور شمال-جنوب را فراهم کنیم. وی با اشاره به اینکه عوامل استثنایی در عدم استفاده از ظرفیت‌های کریدور شمال-جنوب شناسایی شده است، افزود: بخشی از نقص‌ها در این حوزه به مجموعه‌های دولتی و بخش خصوصی کشور برمی‌گردد که خوشبختانه اصلاح‌ساختارهای حاکمیتی برای تسهیل در ترانزیت انجام شده است.