



همزمان با افزایش آورده متقاضیان نهضت ملی مسکن، معاون وزیر راه و شهراسازی در رابطه با خرید و فروش امتیاز واحدهای نهضت ملی مسکن توضیاتی را ارائه کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حبیبالله طاهرخانی درباره امکان خرید و فروش واحدها و امتیاز طرح نهضت ملی مسکن به تسنیم اظهار کرد: این موضوع همان بحث عدم توانایی برخی متقاضیان است که اقدام به فروش می کنند، اما در حال حاضر چنین معامله‌ای مجاز نیست و قرار هم نیست آزاد شود؛ درست مانند تجربه مسکن مهر. معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به این پرسشش که آیا برای آزادسازی خرید و فروش در مسکن مهر نیز قانون خاصی وجود داشت، گفت: بله، در آن زمان قانون اجازه چنین اقدامی را داده بود. تا جایی که به یاد دارم، در قانون بودجه سنوایی و همچنین در قانون برنامه ششم توسعه چنین مجوزی صادر شده بود. معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: در قانون «تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت» نیز به صورت مشخص اجازه خرید و فروش برخی از واحدها داده شد. با این حال، اکنون در چارچوب قانون جهش تولید مسکن، چنین امکانی وجود ندارد و خرید و فروش امتیاز یا واحدهای طرح نهضت ملی مسکن ممنوع است. طاهرخانی تأکید کرد: در صورتی که مجلس تصمیم به تصویب مجوزی برای خرید و فروش این واحدها بگیرد، دولت به عنوان مجری قانون موظف به اجرای آن خواهد بود.

توسعه حمل و نقل هوایی ایمن در کنار بندر چابهار باعث تقویت زیرساخت‌های ملی می‌شود



مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گفت: توسعه حمل و نقل هوایی ایمن در کنار بندر چابهار ضمن رشد اقتصادی سیستان و بلوچستان باعث تقویت زیرساخت‌های ملی می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد امیرانی به همراه مهدی خسروی بنینجار مدیرکل فرودگاه‌های استان در دیدار با استانداران این استان افزود: توسعه حمل و نقل هوایی ایمن در کنار بندر چابهار نه تنها به رشد اقتصادی استان کمک خواهد کرد بلکه باعث تقویت زیرساخت‌های ملی می‌شود.

معاون وزیر و مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ضمن آماگنی کامل از طرح‌های توسعه‌ای در فرودگاه چابهار بر لزوم همکاری‌های بین‌دستگاهی برای تسریع در اجرای پروژه‌ها تأکید کرد.استاندار سیستان و بلوچستان در این جلسه بر نقش فرودگاه چابهار به عنوان زیرساخت حیاتی در حاشیه تنها بندر اقیانوسی کشور در رشد اقتصادی منطقه ای و ملی تأکید کرد و گفت: احداث فرودگاه چابهار توسط شرکت فرودگاه‌های می‌تواند زنجیره حمل و نقل هوایی منطقه و کشور را تکمیل کند.

منصور بیجار ادامه داد: این فرودگاه می‌تواند به عنوان یکی از دروازه‌های ورود و خروج کالاها و مسافران، توسعه گردشگری و اقتصاد دریا محور را تسریع و ارتباطات هوایی می‌تواند به توسعه تجارت بین‌المللی و سرمایه‌گذاری‌های جدید کمک کند.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

«سرخس» دروازه اصلی ترانزیت ریلی ایران

اهمیت توسعه محور ریلی سرخس برای چین و کشورهای آسیای میانه



سرخس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های زیرساختی کشور، می‌تواند به تحول اقتصادی و ترانزیتی شرق ایران کمک شایانی کند. این مسیر ریلی که از بندر چابهار آغاز و به سرخس در شمال‌شرق کشور متصل می‌شود، در حال حاضر در مراحل اجرایی پیشرفته‌ای قرار دارد و شامل ۲۳ قطعه است که ۵ قطعه آن در خراسان جنوبی در حال ساخت است. این پروژه به‌عنوان یک شریان حیاتی، نه‌تنها زیرساخت‌های ترانزیتی کشور را تقویت می‌کند، بلکه به توسعه متوازن و اتصال به کریدورهای بین‌المللی نیز کمک خواهد کرد.

خط ریلی چابهار-سرخس به‌ویژه با اتصال به کریدور شمال-جنوب(شاخه شرقی که اتصال میان هند و کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان را فراهم می‌کند، می‌تواند به جابه‌جایی سریع و موثر کالا از بندر چابهار به نقاط مختلف ایران و کشورهای همسایه کمک کند. در این میان با توجه به موقعیت جغرافیایی بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، این پروژه می‌تواند نقش بسزایی در گسترش مبادلات تجاری و اقتصادی ایفا کند. پروژه راه‌آهن چابهار-سرخس به‌عنوان یک طرح ملی، نه‌تنها به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کشور کمک می‌کند، بلکه می‌تواند به‌عنوان یک کاتالیزور برای رشد اقتصادی و تقویت ارتباطات تجاری ایران با کشورهای همسایه عمل

گروه حمل و نقل – در سال‌های اخیر، محور ریلی سرخس در شمال‌شرق ایران به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین نقاط ترانزیتی کشور، نقش محوری در تقویت اقتصاد حمل و نقل و افزایش درآمد‌های ارزی ایفا کرده است. این محور، واقع در مرز ایران و ترکمنستان، نه‌تنها دروازه ورود کالاهای آسیای مرکزی به ایران است، بلکه بخشی از کریدورهای بین‌المللی مانند شمال-جنوب و جاده ابریشم نوین محسوب می‌شود. با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، توسعه این محور می‌تواند ظرفیت ترانزیت ریلی کشور را تا چندین‌برابر افزایش دهد و ایران را به هاب اصلی حمل و نقل منطقه‌ای تبدیل کند.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، براساس برخی آمارهای منتشرشده، ترانزیت کالا از مرز ریلی سرخس با آسیای مرکزی در ۹ماهه نخست سال جاری بیش از ۲۰درصد رشد داشته و به این ترتیب ترانزیت ریلی از این مسیر به بیش از یک‌میلیون تن رسیده است. این رشد، نشان‌دهنده پتانسیل بالای سرخس در جذب بارهای ترانزیتی و صادرات است. این محور، مسیر طلایی از سرخس تا بندرعباس را فعال کرده و ایران را به حلقه کلیدی جاده ابریشم نوین تبدیل کرده است. از طرف دیگر، توسعه پروژه‌هایی مانند سایت کانتینری سرخس، ظرفیت ترانزیت را تا ۲۰میلیون تن در سال افزایش می‌دهد و نقش مهمی در تقویت تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند.

برخی کارشناسان اعتقاد دارند که تکمیل خط ریلی چابهار-سرخس به طول حدود ۱۳۵۰کیلومتر، شرق ایران را به اقیانوس هند متصل کرده و ظرفیت حمل ۸.۵میلیون تن بار در سال را فراهم می‌کند. مجتبی بیکی، فرماندار شهرستان سرخس با بیان اینکه ۷۰درصد ترانزیت ریلی کشور از مرز سرخس انجام می‌شود، خاطر نشان کرد: روزانه از مرز مشترک سرخس با ترکمنستان بیش از ۲۳۰دستگاه کامیون خارج شده و به همین تعداد ورودی داریم. او همچنین با اشاره به اینکه تقریباً ۳۰درصد مجموع مبادلات کالایی کشور از مرز سرخس انجام می‌شود، گفت: مرز مشترک با ترکمنستان، موتور محرک اقتصاد شرق کشور است.

راه‌آهن؛ کاتالیزور توسعه شرق کشور
بسیاری از کارشناسان باور دارند که پروژه راه‌آهن چابهار-

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و پهبشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



کند. این پروژه، با توجه به ابعاد وسیع اقتصادی و اجتماعی آن، به تحقق اهداف توسعه پایدار در شرق کشور کمک شایانی خواهد کرد.

رشد ۲۰درصدی ترانزیت از مرز ریلی سرخس
آطور که پایگاه خبری ریل ایران در مطلبی نوشته؛ مصطفی نصیری، مدیرکل راه‌آهن خراسان گفته است: ترانزیت کالا از مرز ریلی سرخس با کشورهای آسیای مرکزی در نیمه نخست سال جاری در مقایسه با مدت مشابه پار سال ۲۰درصد افزایش یافته است. همچنین در این بازه زمانی ۸۷۰هزار تن بار ترانزیتی از مرز ریلی سرخس جابه‌جا شده که عمده آن مربوط به مسیر کشورهای آسیای مرکزی- سرخس - بندرعباس بوده است. این مقام مسئول به عبور بیش از ۱۵هزار دستگاه واگن باری در مسیر بین‌المللی سرخس اشاره و اضافه کرد: این عملکرد نشان‌دهنده جایگاه راهبردی ایستگاه سرخس در توسعه ترانزیت منطقه‌ای و تقویت همکاری‌های حمل و نقلی با کشورهای همسایه است. مدیرکل راه‌آهن خراسان اظهار کرد: ایستگاه بین‌المللی راه‌آهن سرخس جایگاه ارزنده‌ای در راهگداز (کریدور) حمل و نقل منطقه‌ای دارد و این ایستگاه به‌عنوان یکی از نقاط کلیدی در مسیر جاده ابریشم، نقش مهمی در اتصال کشورهای آسیای مرکزی به بندر جنوبی ایران ایفا می‌کند.

اهمیت بین‌المللی محور ریلی سرخس
سرخس به‌عنوان مبدأ ورودی کالاهای چینی و انتقال به اروپا، بخشی حیاتی از کریدور چین-اروپاست. اخیراً قرارداد ایران و چین برای برقی‌کردن ۱۰۰۰کیلومتر خط ریلی رازی-سرخس، زمان ترانزیت را به‌طور قابل توجهی کاهش داده و به ۱۷روز رسانده است. این مسیر، جایگزینی کارآمد برای مسیر دریایی است و با عبور از

رئیس شبکه ملی شتاب‌نگاری تأکید کرد:

مکران جزو مهم‌ترین مناطق لرزه خیز ایران است؛ ضرورت ساخت وساز مقاوم



اصطکاک و درگیری صفحات موجب شکل‌گیری زمین‌لرزه‌های بزرگ می‌شود. این نوع زمین‌لرزه‌ها معمولاً در زون‌های فرورانشی مانند ژاپن یا فیلیپین اتفاق می‌افتند.

وی با بیان اینکه عمق زیاد زلزله ۲۰۱۳ باعث کاهش شدت تخریب شد، تأکید کرد: با توجه به توسعه‌ای که در سواحل مکران در حال انجام است، باید خطرات ناشی از زمین‌لرزه در طراحی‌ها از هم‌اکنون لحاظ شود. سواحل مکران از بکرترین سواحل کشور هستند و حیث است توسعه بدون در نظر گرفتن ملاحظات لرزه‌ای انجام شود.

رئیس شبکه ملی شتاب‌نگاری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی ادامه داد: در طرح‌های توسعه جدید که منجر به ساخت شهرهای تازه در این منطقه خواهد شد، لازم است ساخت وسازها از ابتدا مقاوم انجام گیرد. همان‌طور که در ژاپن پس از زلزله کوبه حدود ۳۰سال پیش، آیین‌نامه‌های ساخت وساز به‌طور کامل بازنگری شد و نتیجه آن کاهش قابل توجه تلفات در زلزله‌های بعدی بود.

وی تصریح کرد: پس از وقوع زلزله کوبه ژاپن که حدود ۳۰سال پیش به وقوع پیوست، زلزله‌ای دیگر در ژانویه سال ۲۰۲۴ میلادی با بزرگای حدود ۷.۶ رخ داد که شتاب آن حدود ۲.۵ برابر زلزله بم در ایران ثبت شد. با وجود شدت بسیار بالای این زمین‌لرزه، تنها حدود ۳۰۰ نفر در آن حادثه جان باختند و خسارت‌ها عمدتاً به آتش‌سوزی‌های محدود ختم شد.

پورمحمد شاهوار افزود: این تجربه نشان می‌دهد هر گاه آیین‌نامه‌ها و شیوه‌های ساخت وساز اصلاح و به‌روزرسانی شود، می‌توان نتایج بسیار مؤثری در کاهش تلفات و خسارت زلزله به دست آورد. تأکید ما بر این است که مناطقی که قرار است طرح‌های توسعه اصلی کشور در آن‌ها اجرا شود، باید با دیدگاه‌فی و مبتنی بر مخاطرات لرزه‌ای مورد توجه قرار گیرند. در آیین‌نامه جدید طراحی ساختمان، محاسبات مربوط به این مناطق به‌روزرسانی شده و مکران به‌عنوان یکی از پهنه‌های مهم لرزه‌خیز کشور شناخته می‌شود.

وی تصریح کرد: این موضوع به‌هیچ‌وجه به معنای خودداری از ساخت وساز در منطقه نیست، بلکه تأکید بر آن است که در تمامی پروژه‌های عمرانی، دقت و نظارت کافی در طراحی و اجرای ساختمان‌ها، پل‌ها و سایر سازه‌ها با رعایت اصول لرزه‌ای صورت گیرد تا در برابر زمین‌لرزه‌های احتمالی عملکرد ایمن و پایداری داشته باشند. منطقه مکران از شرق تنگه هرمز آغاز و تا سواحل پاکستان ادامه پیدا می‌کند و در واقع، به‌خورد مستقیم صفحه اقیانوسی با صفحه قاره‌ای ایران را شاهد هستیم.

این مقام مسئول تصریح کرد: پهنای این زون حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰کیلومتر است