

تنها ۲۰ شرکت تاکسیرانی واجد شرایط سرویس مدارس تهران

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با اشاره به وضعیت شرکت‌های فعال در حوزه سرویس مدارس اعلام کرد که از مجموع ۱۲۰ شرکت تاکسیرانی تنها ۴۰ شرکت برای دریافت مجوز مراجعه کرده‌اند و از این تعداد نیز فقط ۲۰ شرکت دارای استاندارد و حائز رتبه‌بندی بوده‌اند. به گزارش ایسنا، محسن هرمزی گفت: در نخستین روز مهرماه، میزان ترافیک تهران نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۴ درصد کاهش داشته‌است و پیش‌بینی می‌شود با ادامه مدیریت ترافیک، شرایط روان‌تری ایجاد شود؛ هرچند احتمال افزایش حجم ترافیک از هفته آینده وجود دارد. او افزود: امروز ۲۵۰ دستگاه اتوبوس در سطح شهر فعال هستند و این تعداد از روز شنبه به ۲۵۰ دستگاه افزایش خواهد یافت. همچنین مترو از ساعت ۵:۳۰ صبح با فاصله حرکت ۴ دقیقه‌ای و به‌صورت رایگان فعالیت می‌کند. هرمزی درباره سرویس مدارس نیز اظهار کرد: متولی اصلی این حوزه آموزش و پرورش است و سازمان تاکسیرانی نقش ناظر را بر عهده دارد. شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات سرویس مدارس باید از سازمان تاکسیرانی مجوز دریافت کنند، اما همچنان در این حوزه مشکلات و ناهماهنگی‌هایی وجود دارد. معاون شهردار تهران با اشاره به سامانه سید و ثبت‌نام والدین برای سرویس مدارس گفت: نبود هماهنگی میان دستگاه‌های متولی موجب سردرگمی خانواده‌ها شده‌است. در همین راستا، پنج مرکز معاینه‌فنی تهران به سرویس مدارس اختصاص یافته و شهرداری و پلیس راهور برای ساماندهی این بخش آمادگی دارند. هرمزی همچنین از ورود ۳۱ دستگاه اتوبوس بی‌آرتی به کشور خبر داد و گفت مراحل ترخیص این اتوبوس‌ها انجام می‌شود و وانتقال آنها به تهران از فردا آغاز خواهد شد. به گفته وی، تلاش می‌شود این اتوبوس‌ها از ابتدای هفته آینده وارد خطوط شوند. او درباره ساماندهی مسیر بی‌آرتی میدان آزادی تا پایانه شرق جدید نیز گفت: برای بهبود کیفیت خدمات و شرایط ترافیکی این مسیر، تغییراتی در ایستگاه‌ها و زیرساخت‌ها انجام خواهد شد و مسیر برای فعالیت مترو باس ۲۶ متری آماده می‌شود.

هزینه نوسازی هر تاکسی به ۱٫۵ میلیارد تومان رسید

مدیر عامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران از افزایش کمک‌هزینه‌نوسازی تاکسی‌های فرسوده به یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خبر داد و گفت: در حال حاضر حدود ۵ هزار دانش آموز استثنایی در تهران از خدمات ۵۰ سرویس مدرسه استفاده می‌کنند. به گزارش ایسنا، علی رحیمی درباره اقدامات سازمان تاکسیرانی برای آغاز سال تحصیلی اظهار کرد: تاکنون ۱۲ هزار دستگاه خودرو نوسازی شده و ۱۵۰۰ دستگاه خودروی «ایون» نیز واکار شده است. همچنین خودروهای برقی در محورهایی مختلف شهر تهران از حال ترده هستند. این با اشاره به افزایش قابل توجه هزینه خودرو گفت: در کمتر از یک سال، قیمت خودرو بیش از ۲۰۰ درصد افزایش داشته است. قیمت‌های در جریان جنگ ۴۰ روزه حدود ۲۵۰ دستگاه تاکسی در سطح شهر کاهش دیدند و ۲۵۰ دستگاه خودروی «ایون» نیز که در پارکینگ قرار داشتند، دچار آسیب شدند. رحیمی درباره هزینه نوسازی تاکسی‌های فرسوده افزود: در ۵۰ سال گذشته کمک‌هزینه برای هر یک حدود ۴۰۰ میلیون تومان بود، اما این رقم اسماال به یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان افزایش یافته‌است. مدیر عامل سازمان تاکسیرانی تهران همچنین از افضای قرارداد خرید خودروهای هیبریدی خبر داد و گفت زیربادهای این قرارداد بودی اعلام خواهد شد. به گفته وی، ورود این خودروهای می‌تواند در تغییر سیمای ناوگان حمل‌ونقل عمومی و منظر شهری موثر باشد. رحیمی در ادامه با اشاره به خدمات سرویس مدارس دانش آموزان استثنایی اظهار کرد: سال گذشته ۲۴۰ میلیارد تومان برای ارائه خدمات سرویس این دانش آموزان اختصاص یافت که این رقم در سال جاری به بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان رسیده‌است. او افزود: در حال حاضر حدود ۵ هزار دانش آموز استثنایی در تهران از خدمات ۵۰۰ سرویس مدرسه استفاده می‌کنند. رحیمی همچنین از افزایش قیمت‌نام سرویس مدارس به «پنجاه» خبر داد و گفت: تاکنون میزان ثبت‌نام والدین نسبت به سال گذشته ۶۹ درصد افزایش یافته و تعداد ثبت‌نام‌ها به ۱۷ هزار و ۵۰۰ نفر رسیده‌است.

هشدار هواشناسی تهران نسبت به وزش باد شدید

اداره کل هواشناسی استان تهران با صدور هشدار هشدار زرد، نسبت به وزش باد نسبتاً شدید تاخیلی شدید در شهرهای با وزش باد شدید تا خیلی شدید و وزش باد شدید تا خیلی شدید در مناطق شمالی استان بویژه ارتفاعات، در برخی ساعات وزش باد نسبتاً شدید و وزش باد شدید تا خیلی شدید در مناطق غربی و جنوبی و وزش باد شدید تا خیلی شدید در ارتفاعات تا خیلی شدید تا حدی پیش‌بینی می‌شود. همچنین از جمعه تا شنبه، سوم و چهارم مهرماه، مناطق غربی و جنوبی استان و بارش باران گندشی باران تا خیلی شدید مواجه خواهند شد. این شرایط جوی می‌تواند موجب سقوط برخی اجسام از ارتفاع و خسارت به سازه‌های موقت از جمله داربست‌ها و تابلوهای تبلیغاتی شود. همچنین احتمال آسیب‌های تجهیزات مستقر در نقاط مرتفع مانند برج‌ها و دکل‌ها وجود دارد. هواشناسی تهران همچنین نسبت به احتمال خیزش گرد و خاک و کاهش موقت دید افقی و کیفیت هوادر مناطق مرکزی، جنوبی و غربی استان و شهر تهران هشدار داده‌است. انتقال موقت گرد و خاک از استان‌های همجوار به نوار مرزی جنوبی و غربی استان نیز دور از انتظار نیست. در ارتفاعات استان افزایش آبر و بارش باران گندشی پیش‌بینی شده‌و احتمال رگبار و عذوبری، بویژه در ارتفاعات بالادست، وجود دارد. از جمعه تا شنبه نیز دمای هوا به‌طور میانگین بین ۴ تا ۲۰ درجه سانتیگراد خواهد یافت و احتمال یخبندان شبانه موقت سطح زمین در برخی ارتفاعات بالادست وجود دارد. طبق پیش‌بینی هواشناسی، آسمان تهران امروز صاف و در برخی ساعات همراه با افزایش باد و گاهی وزش باد شدید خواهد بود. دمای هوا بین ۲۴ تا ۲۶ درجه سانتیگراد پیش‌بینی شده‌است. روز جمعه نیز آسمان تهران صاف تا قسمتی ابری خواهد بود و دمای هوا بین ۲۲ تا ۲۵ درجه سانتیگراد قرار می‌گیرد.

راه و شهر سازی

نفتکش‌ها روزانه ۹۰۰ هزار دلار اجاره می‌شوند

کرایه حمل دریایی ۷ تا ۱۰ برابر شد

کرایه حمل دریایی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان تا ۷۰۰ برابر شده و اجاره هر برخی نفتکش‌ها به روزانه ۹۰۰ هزار دلار رسیده‌است؛ جهشی که فقط یک افزایش هزینه برای شرکت‌های کشتیرانی نیست، بلکه می‌تواند زنجیره قیمت کالا را از مبدأ تا مصرف تحت تأثیر قرار بدهد. دبیر کل انجمن شرکت‌های کشتیرانی با اشاره به این ارقام، کرایه‌های فعلی نفتکش‌ها را «بی سابقه‌ترین کرایه حمل از زمان کشف و استخراج نفت» توصیف کرده‌است. همزمان، رشد هزینه بیمه، سوخت و دستمزد و افزایش ریسک‌های امنیتی، هزینه واقعی جابه‌جایی کالا را بالا برده و این نگرانی را ایجاد کرده‌است که شوک حمل‌ونقل، پس از دریا به سایر مسیرهای ایستیکتی و در نهایت به قیمت تمام‌شده کالاها منتقل شود. مسعود پل‌مه، درباره افزایش نرخ حمل دریایی در بخش کشتنی‌های تجاری و نفتکش‌ها و تأثیر شرایط تنگه هرمز بر این بازار، گفت: افزایش کرایه حمل در حوزه کشتی‌های تجاری، شامل کالاهایی است که به صورت فله کارگو و کانتینری حمل می‌شوند و بخش دیگر نیز مربوط به حمل نفت و مشتقات نفتی است. به گفته او، افزایش کرایه حمل نفت مستقیماً با شرایط حاکم بر خلیج فارس و تنگه هرمز ارتباط دارد. پل‌مه اظهار کرد: افزایش کرایه حمل نفت به‌طور کامل به شرایط خلیج فارس و تنگه هرمز بازمی‌گردد. کنترل کرایه‌های تردد در این حوزه به شکل نظامی اعمال می‌شود، موجب شده‌است کشتی‌ها ملزم باشند از مسیرهای تعیین‌شده توسط نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران حرکت کنند و در غیر این صورت، متخلف شناخته می‌شوند. این شرایط از نگاه فعالان صنعت کشتیرانی به معنای افزایش ریسک عملیاتی و در نتیجه افزایش هزینه فعالیت کشتی‌هاست. پل‌مه درباره ابعاد این افزایش گفت: شرایطی که در حال حاضر در منطقه به دلیل حمله آمریکا ایجاد شده، باعث شده‌است اجاره برخی نفتکش‌ها به روزانه ۹۰۰ هزار دلار برسد که این رقم، بیش سابقه‌ترین کرایه حمل از زمان کشف و استخراج نفت محسوب می‌شود. عدد ۹۰۰ هزار دلار در روز، صرفاً یک رقم بالا در بازار حمل‌ونقل نفت، بلکه نشانه‌ای از فاصله گرفتن هزینه جابه‌جایی نفت از شرایط عادی بازار است. زمانی که کرایه حمل چنین مهمی از هزینه تجارت را به خود اختصاص بدهد، طبیعی است که اثر آن محدود به شرکت کشتیرانی باقی نماند و در نهایت به زنجیره قیمت‌گذاری کالا و انرژی منتقل شود.

جنگ، بیمه و سوخت سه ضلع افزایش کرایه حمل

اما جهش هزینه‌ها تنها به نفتکش‌ها محدود نشده‌است. در بخش کالاهای تجاری نیز افزایش هزینه حمل گزارش شده‌است. دبیر کل انجمن شرکت‌های کشتیرانی درباره دلایل این افزایش گفت: بخشی از این افزایش به مشکلات ناشی از جنگ تحمیلی علیه ایران بازمی‌گردد و موجب شده نرخ‌های حمل تجاری در منطقه افزایش پیدا کند. او در گفت‌وگو با اینا به یکی از مهم‌ترین مولفه‌های هزینه‌های صنعت کشتیرانی اشاره کرد و افزود: ریسک‌های جنگ و هزینه پوشش‌های بیمه‌ای نیز افزایش یافته و سایر مولفه‌های موثر بر تعیین کرایه حمل، از جمله سوخت، نیز از اقام نوسازی برای هر یک در دهان گذشته تبدیل به افزایش کرایه حمل تأثیر گذار است. در واقع، افزایش کرایه را نمی‌توان صرفاً نتیجه افزایش تقاضا یا کمبود کشتی دانست. مجموعه‌ای از هزینه‌های جانبی در حال افزایش است، از جمله بیمه و سوخت گرفته تا هزینه‌های ناشی از محدودیت مسیرها و ریسک‌های عملیاتی. هرچه ریسک یک مسیر بیشتر شود، شرکت‌های حمل‌ونقل برای پذیرش آن مسیر هزینه بیشتری

نفتکش‌ها روزانه ۹۰۰ هزار دلار اجاره می‌شوند

آرامش آماري بازار اجاره ققدر واقعي است؟

تورم اجاره در کف، فشار مستأجران در سقف

بازار اجاره در آستانه پاییز ۱۴۰۵ در ظاهر آرام‌تر از تابستان است. با پایان فصل اصلی جابه‌جایی و بازگشایی مدارس، حجم نقل و انتقال مستأجران کاهش یافته و بخش قابل توجهی از قراردادهای سالانه تمدید یا تجدید نظر نشده‌است. اما پشت این آرامش فصلی، مجموعه‌ای از مسائل ساختاری قرار دارد که نشان می‌دهد ثبات فعلی بازار، رانمی‌تواند الزاماً به معنای حل مسأله اجاره تغییر کند. تازه‌ترین آمار مرکز آمار ایران نشان می‌دهد تورم سالانه اجاره مسکن خوارهای کشور در مردامه به ۳۲.۲ درصد رسیده‌است؛ رقمی که پایین‌ترین سطح تورم سالانه اجاره از آماره ۱۴۰۱ تاکنون محسوب می‌شود. تورم نقطه‌به‌نقطه به‌طور میانگین در همین ماه ۲۱.۸ درصد بوده و تورم ماهانه به ۲.۵ درصد رسیده‌است. به زبان ساده، شاخص اجاره‌ها در مردامه نسبت به مرداد سال گذشته حدود ۲۳ درصد افزایش داشته‌است. اگر تع این افزایش در مقایسه با تورهای قبل کاهش یافته‌است، این تفاوت میان «سطح قیمت» و «سرعت افزایش قیمت» در تحلیل بازار اجاره اهمیت زیادی دارد. کاهش تورم به این معناست که اجاره‌ها با سرعت کمتری نسبت به گذشته در حال افزایش است. به عبارت دیگر، قرار دادن عبارت «تورم اجاره در کف» در کنار واقعیت افزایش بیش از ۲۰ درصدی اجاره‌بهای می‌تواند تصویری گمراه‌کننده ایجاد کند. برای خلأوری که سال گذشته قرار داد خود را با رقم مشخص تمدید کرده، رشد ۳۱.۸ درصدی همچنان به معنای افزایش سنگین هزینه مسکن است؛ حتی اگر این نرخ از تورم دوره‌های قبلی پایین‌تر باشد.

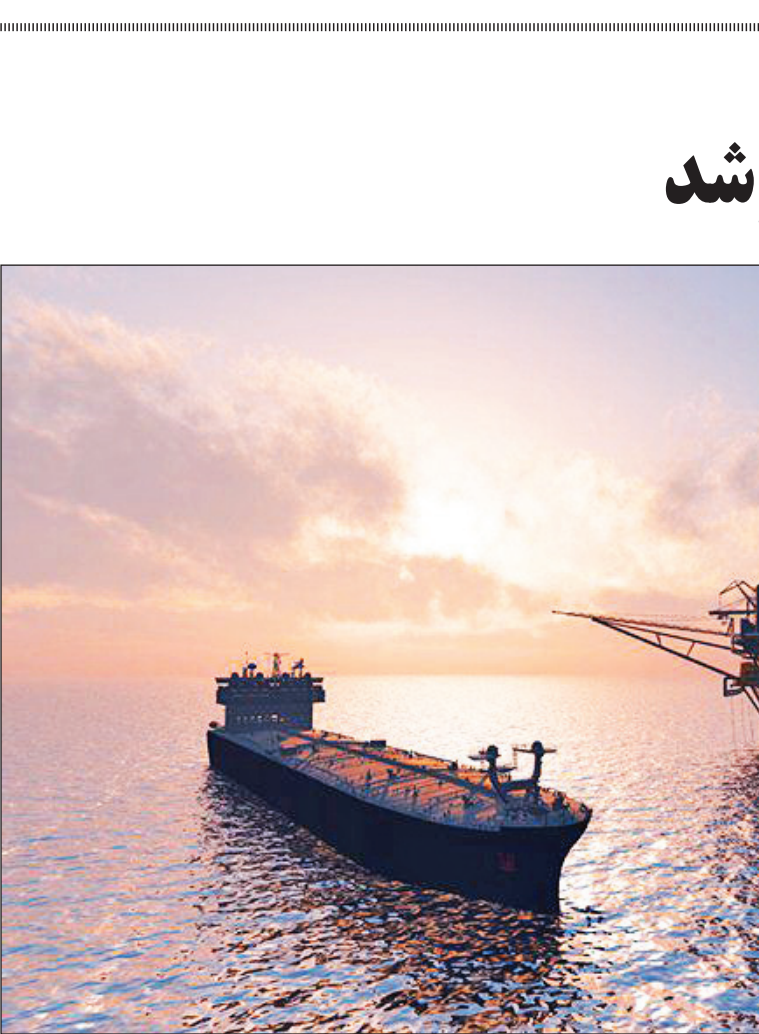
افزایش قیمت اجاره در تهران

توان پرداخت آن را نداشته باشد. نتیجه می‌تواند کاهش قرار دادها، افزایش تعدید، کوچک‌تر شدن متران، تغییر محله یا حتی خروج خانوار از برخی مناطق باشد. از همین زاویه، اقتصاددانان تحلیل می‌کنند: افزایش واقعی قیمت‌های ملک، تضاد و اوقات توان مالی خلأورها را نیز منعکس کند، نه صرفاً موفقیت سیاست‌های تنظیم بازار.

توان پرداخت آن را نداشته باشد. نتیجه می‌تواند کاهش قرار دادها، افزایش تعدید، کوچک‌تر شدن متران، تغییر محله یا حتی خروج خانوار از برخی مناطق باشد. از همین زاویه، اقتصاددانان تحلیل می‌کنند: افزایش واقعی قیمت‌های ملک، تضاد و اوقات توان مالی خلأورها را نیز منعکس کند، نه صرفاً موفقیت سیاست‌های تنظیم بازار.

توان پرداخت آن را نداشته باشد. نتیجه می‌تواند کاهش قرار دادها، افزایش تعدید، کوچک‌تر شدن متران، تغییر محله یا حتی خروج خانوار از برخی مناطق باشد. از همین زاویه، اقتصاددانان تحلیل می‌کنند: افزایش واقعی قیمت‌های ملک، تضاد و اوقات توان مالی خلأورها را نیز منعکس کند، نه صرفاً موفقیت سیاست‌های تنظیم بازار.

تقاول



مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

مصرف کننده می‌تواند تحت تأثیر قرار بگیرد. این زنجیره البته برای تمام کالاها شدت یکسانی ندارد. ارزش کالا، سهم حمل‌ونقل در قیمت نهایی، میزان وابستگی به واردات یا صادرات در بایی و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، از جمله عواملی هستند که میزان اثر گذاری افزایش کرایه را تعیین می‌کنند. از سوی دیگر، اگر افزایش هزینه حمل موقتی باشد، بخشی از فشار ایجاد شده ممکن است با بازگشت شرایط به وضعیت عادی کاهش یابد. اما اگر ریسک‌های امنیتی، هزینه‌های بیمه‌ای و محدودیت‌های عملیاتی برای مدت طولانی ادامه پیدا کنند، افزایش کرایه می‌تواند از یک شوک مقطعی به یک هزینه ساختاری برای تجارت منطقه تبدیل شود.

پروازهای ایران به بغداد و مسقط لغو شد

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری از توقف پذیرش پروازهای ایرانی در فرودگاه‌های بغداد و عمان خبر داد و اعلام کرد که ریزینی‌ها برای تعیین مسیر جایگزین پروازهای لغوشده ادامه دارد. مجید اخوان در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: از ساعت ۲۴ روز چهارشنبه، فرودگاه بغداد پذیرش پروازهای ایرانی را متوقف می‌کند. به همین دلیل، سازمان هواپیمایی کشوری در حال هماهنگی و ریزینی با مسوولان مربوطه است تا در صورت امکان، پروازهای ایران که مقصد آنها بغداد است، به فرودگاه نجف هدایت شوند. او افزود: جزئیات مربوط به نحوه انجام این پروازها پس از نهایی شدن هماهنگی‌ها اعلام خواهد شد و مسافران باید پیش از مراجعه به فرودگاه، وضعیت پرواز خود را از شرکت هواپیمایی مربوطه پیگیری کنند. سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری همچنین از توقف پذیرش مسافران ایرانی در فرودگاه عمل خبر داد و گفت: در این زمینه نیز ریزینی‌ها و هماهنگی‌های لازم در حال انجام است تا وضعیت پروازهای مرتبط با مسقط مشخص شود. اخوان تأکید کرد که سایر پروازهای خارجی طبق برنامه در حال انجام است و در شرایط فعلی مشکلی برای انجام آنها گزارش نشده‌است.

الحاق بیش از ۸۷ هزار هکتار اراضی به محدوده شهرها

عمک‌کرد وزارت راه و شهرسازی در اجرای قانون جهش تولید مسکن نشان می‌دهد بیش از ۸۷ هزار و ۸۳۰ هکتار اراضی به محدوده شهرها، شهرک‌ها و شهرهای جدید الحاق شده‌است. همچنین اسناد ۷۵۹۶ هکتار از اراضی مزاد دستگاه‌های دولتی به نام وزارت راه و شهرسازی منتقل شده و شناسایی ۳۸۲۲ هکتار زمین و اگذار شده برای بازپس‌گیری از این انجام شده‌است. به گزارش ایرنا، این اقدامات در چارچوب اجرای مواد ۱۰ تا ۱۲ قانون جهش تولید مسکن انجام شده‌است. بر اساس ماده ۱۱۰ قانون، دستگاه‌های دولتی موظف به واگذاری و تحویل رایگان اراضی مزاد خود برای اجرای طرح‌های مسکن هستند. در همین راستا، تاکنون ۱۴ هزار و ۶۱۶ هکتار اراضی مزاد دستگاه‌های دولتی به فروش راس رسیده‌است. شناسایی شده که اسناد ۷۵۹۶ هکتار آن به وزارت راه و شهرسازی منتقل شده‌است. همچنین، ۳۴۷ هکتار از اراضی به دلایلی مانند تروگرایی نامناسب، وضعیت خاک و قرار گرفتن در مسیر کلا دستور کار خارج شده و پیگیری برای تعیین تکلیف ۲۵۵ هکتار باقی‌مانده ادامه دارد. در بخش الحاق اراضی نیز در اجرای ماده ۱۱ قانون جهش تولید مسکن، مجموعه بیش از ۸۷ هزار و ۸۳۰ هکتار به محدوده‌های شهری و شهرک‌ها و شهرهای جدید افزوده شده‌است. از این میزان، ۳۲ هزار و ۷۰۲ هکتار در شورای عالی شهرسازی و معماری، ۳۶ هزار و ۴۸۲ هکتار در شوراهای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها و ۱۸ هزار و ۶۴۳ هکتار در قالب شهرک‌ها و شهر جدید به تصویب رسیده‌است. بر اساس آمار اعلام‌شده، استان‌های فارس، هرمزگان و سیستان و بلوچستان از جمله استان‌هایی هستند که بیشترین میزان الحاق اراضی را به ثبت رسانده‌اند.

ساخت ۶۹ مدرسه با اعتبار ۴ همتی در شهرهای جدید

مدیر عامل شرکت عمران شهرهای جدید از ساخت ۶۹ مدرسه به بیش از ۸۰۰ کلاس درس و اعتباری حدود ۴ هزار میلیارد تومان در شهرهای جدید خبر داد و گفت توسعه فضاهای آموزشی همزمان با اجرای طرح‌های اسنان‌ها و ۱۸ هزار و ۶۴۳ هکتار در قالب شهرک‌ها و شهر جدید به تصویب رسیده‌است. بر اساس آمار اعلام‌شده، رونیایی، به‌ویژه فضاهای آموزشی، یکی از اولویت‌های شرکت عمران شهرهای جدید است و تسهیلات مالی، احداث، تکمیل و تجهیز مدارس با جدیت دنبال می‌شود. او افزود: پروژه‌های در حال ساخت شامل ۶۹ مدرسه به بیش از ۸۰۰ کلاس درس است که مجموعه اعتبار پیش‌بینی‌شده برای اجرای آنها حدود ۴ همت برآورد می‌شود. به گفته ملکی، تکمیل این پروژه‌ها می‌تواند در افزایش سرانه آموزشی و پاسخگویی به نیازهای جمعیتی شهرهای جدید موثر باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه توسعه شهرهای جدید نیازمند تسهیلات واحدهای مسکنی محدود شود، گفت: همزمان با افزایش جمعیت پایلوت تکمیل زیرساخت‌های مورد نیاز ساکنان از جمله مدارس، مراکز درمانی، فضاهای فرهنگی و سایر خدمات رونیایی ضروری است. ملکی توسعه فضاهای آموزشی را یکی از الزامات ارتقای کیفیت زندگی در شهرهای جدید دانست و ادامه داد: سرمایه‌گذاری در این بخش، سرمایه‌گذاری برای آینده فرزندان کشور است و شرکت عمران شهرهای جدید تلاش می‌کند با تسریع در اجرای پروژه‌های آموزشی، بخشی از نیازهای زیرساختی ساکنان را برطرف کند و همچنین بر رعایت استانداردهای فنی، استفاده از مصالح مناسب و توجه به هم‌زمان به کیفیت و سرعت اجرای پروژه‌ها تأکید کرد و گفت: هدف این است که توسعه زیرساخت‌های آموزشی متسلسل و پراکنده باشد و تسهیلات مسکن و جمعیت‌پذیری شهرهای جدید پیش برود.

آغاز عملیات اجرایی راه‌آهن رشت - آستارا

معاون ساخت و توسعه راه‌ان شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور از آغاز عملیات اجرایی راه‌ان رشت - آستارا خبر داد و گفت: تاکنون تملک اراضی مسیر انجام شده، بیش از ۱۰۰ کیلومتر از مسیر در تصرف قرار گرفته و ۵۵ کیلومتر نیز تثبیت شده‌است. به گزارش مهر، عمراس خطیایی با اشاره به آخرین وضعیت پروژه راه‌ان رشت - آستارا اظهار کرد: این پروژه به طول ۱۶۲ کیلومتر، حلقه مفقوده کردیور بالایی محسوب می‌شود و اجرای آن از اهمیت شای به جز موارد است. او افزود: قطعات و وزارت راه و شهرسازی، تملک مسیر ۱۶۲ کیلومتر پروژه طی یک‌سال انجام شده و به من سال گذشته ۱۲۵ کیلومتر از مسیر به‌صورت رسمی مورد تجسسه و به‌طرف روسی تحویل شده‌است. خطیایی گفت: با وجود شرایط خاصی کشور و حضور نداشتن کامل تیم‌های روسی در برخی مقاطع، بیش از ۱۰۰ کیلومتر از مسیر در اختیار پروژه قرار گرفته و ماشین‌آلات و تجهیزات در این محدوده مستقر شده‌اند. معاون گفت: ساخت ادامه داد: حدود ۵۶ کیلومتر از مسیر نیز به دلیل شالیزار ی بودن اراضی منطقه تثبیت شده و عملیات ماسه‌ریزی و مصالح‌ریزی در این بخش انجام گرفته‌است.