افزایش هزینه ساخت تاثیری در قیمت مسکن ندارد

مشاور معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: به دلیل اینکه بازار مسکن شدیدا در رکود به سر می‌برد من فکر نمی‌کنم افزایش هزینه‌های ساخت و ساز در افزایش قیمت مسکن تاثیری بگذارد.

فریدون پیر لرن در سوال با اشاره به این مطلب که اطلاع دقیقی از میزان افزایش قیمت مصالح ساختمانی ندارد خاطر نشان کرد: آنچه می‌دانم این است که زمین (که در حقیقت سهم اصلی قیمت مسکن را تعیین می‌کند) گران نشده است و در همان شرایط سابق به سر می‌برد.

وی اضافه کرد: ظاهرا گرانی در قیمت مصالح اصلی مسکن نظیر بتن و میلگرد اتفاق افتاده که مسلما تاثیرش را در شرایط موجود روی مسکن خواهد گذاشت.

استیضاح آخوندی، سه شنبه تعیین تکلیف می‌شود

رضایی کوچی گفت: سه شنبه آخرین جلسه نمایندگان خواهان استیضاح با آخوندی برگزار خواهد شد و ۷۵ نفری که استیضاح را امضا کرده‌اند در این جلسه حاضر خواهند بود. رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با ایلنا خبر از تعیین تکلیف استیضاح آخوندی در جلسه روز سه شنبه کمیسیون عمران داد. محمدرضا رضایی کوچی ادامه داد: سه شنبه آخرین جلسه نمایندگان خواهان استیضاح با آخوندی برگزار خواهد شد و ۷۵ نفری که استیضاح را امضا کرده‌اند در این جلسه حاضر خواهند بود و در صورتی که تعداد امضاها به کمتر از ۱۰ نفر نرسد بعد از برنامه ششم این استیضاح اعلام وصول خواهد شد. وی ادامه داد: به احتمال زیاد این استیضاح به هیئت رئیسه فرستاده خواهد شد.

تسهیل اخذ گواهینامه سازمان هواپیمایی

مسؤول کارگروه اویونیک ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان هوایی و هوانوردی معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری گفت: یکی از اولویت‌های کارگروه پیگیری اخذ گواهینامه‌های سازمان هواپیمایی کشوری برای "MRO" است. به گزارش ایسنا، محسن علوی سیرت در خصوص اقدامات این کارگروه، اظهار کرد: پیگیری، تسهیل و حمایت از شرکتهای دانش‌بنیان برای اخذ گواهینامه‌های سازمان هواپیمایی کشوری برای "MRO" و ساخت سامانه‌ها و قطعات اویونیکی در کارگروه مورد بررسی قرار گرفت. وی افزود: در همین زمینه تهیه چارچوب حمایتی از شرکت‌های دانش‌بنیان در راستای تشکیل شبکه "MRO" اویونیک در کشور نیز یکی از اولویت‌های کارگروه بود.

مذاکرات پسابرجام به بار نشست؛

فرود اولین ایرباس در مهرآباد در آینده نزدیک

با نهایی شدن قرارداد خرید ۱۰۰ فروند هواپیمای ایرباس از سوی ایران‌ایر و پیگیری مقدمات لازم برای ورود این هواپیما، سازمان هواپیمایی به طور رسمی نخستین ایرباس ۳۲۱ را به نام این شرکت ثبت کرد. هرچند تحریم‌های صنعت هوایی ایران به مدت‌ها قبل از مسائل هسته‌ای باز می‌گشت اما در جریان مذاکرات، طرف ایرانی توانست بندهایی را به برجام اضافه کند که تحریم‌ها در حوزه هوایی را نیز تحت تاثیر خود قرار داد؛ موضوعی که به بازگشت غول‌های هوایی جهان به آسمان ایران منجر شد. به فاصله چند روز پس از نهایی شدن فروش ۸۰ فروند بوئینگ به ایران، این بار ایرباس فرانسه نیز به طور رسمی کار خود را در ایران نهایی کرد تا در اولین فروش، ۱۰۰ فروند ایرباس به نام شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) زده شود. بر اساس گواهی‌نامه ثبت هواپیماهای جدید، سازمان هواپیمایی یک فروند ایرباس ۳۲۱ را با شماره سریال ۷۴۱۸ به نام ایران‌ایر به ثبت رسانده تا این هواپیما نخستین فروند از هواپیماهای مسافرتی باشد که پس از نزدیک به چهار دهه، به طور مستقیم از شرکت‌های هواپیماساز خریداری شده‌اند. یک مقام آگاه در شرکت ایران‌ایر، با تایید این خبر از نهایی شدن دریافت مجوز این هواپیما از سوی سازمان هواپیمایی خبر داد.

مدیرعامل ایران‌ایر، ابراز امیدواری کرده بود که نخستین فروند از هواپیماهای خریداری شده تا پیش از نوروز ۱۳۹۶ به ایران برسد. ایران‌ایر اعلام کرده در صورت اجرایی شدن این قرارداد، می‌توان انتظار داشت در سال ۲۰۱۷ میلادی حدود هشت فروند از هواپیماهای خریداری شده از شرکت ایرباس وارد ناوگان ایران شود. در کنار ایرباس، ایران‌ایر چند هفته قبل قرارداد خرید هواپیما از شرکت هواپیمایی بویینگ را نیز به امضا رساند که در راستای آن نخستین فروند از این هواپیماها از اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۹۷ تحویل ایران خواهد شد.

■ **هواپیماهای خریداری شده**

طبق اعلام دو طرف هواپیماهای خریداری شده از سوی ایران در سه خانواده ایرباس قرار دارند. ۴۶ فروند ایرباس ۳۲۰، ۳۸ فروند ایرباس ۳۳۰ و ۱۶ فروند ایرباس ۳۵۰. محوریت ایرباس ۳۲۰ در این قرارداد نشان از آن دارد که ایران‌ایر روی پروازهای داخلی و منطقه‌ای خود حساب ویژه‌ای باز کرده است. این هواپیما در دو کلاس پروازی مسافرگیری می‌کند و ظرفیت مسافرگیری بین ۱۶۸ تا ۱۸۴ مسافر را دارد. با توجه به نیاز جدی ایران به هواپیماهایی با برد متوسط که مسافرانی در حدود ۱۵۰ نفر را جابجا می‌کنند به نظر می‌رسد ایرباس ۳۲۰ می‌تواند بخش قابل توجهی از نیازهای صنعت هوایی ایران را برای پروازهای داخلی برطرف کند. ایرباس ۳۳۰ نیز می‌تواند پروازهای منطقه‌ای و حتی پروازهایی به اروپا و آسیای شرقی را انجام دهد. هرچند ایران‌ایر در قرارداد نهایی خود، تعداد این تایپ از هواپیما را کاهش داده و از ۴۵ فروند ابتدایی به ۳۸ فروند رسانده است اما همچنان تعداد بالای این هواپیما در سبد خرید ایران نشان دهنده نقش آفرینی جدی‌اش در آینده خواهد داشت. آنچه بیشترین اهمیت را دارد حذف قطعی نام ایرباس ۳۸۰ از سبد خرید ایران است.

شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) دوم دی ماه قرارداد نهایی خرید یکصد فروند هواپیمای میان‌برد و دوربرد را با شرکت ایرباس به صورت اجاره به شرط تملیک منعقد کرد.

بر اساس این قرارداد، هواپیماها از اوایل سال ۲۰۱۷ میلادی در یک پروسه زمانی ۱۰ ساله، طبق مفاد قرارداد تحویل ایران‌ایر خواهند شد. ۴۶ فروند از این هواپیماها از خانواده A۳۲۰ است، ۳۸ فروند هواپیما از خانواده خانواده A۳۳۰ و ۱۶ فروند از خانواده A۳۵۰ هستند. بر این اساس، طی جلسه‌ای که اخیرا در بانک مرکزی برگزار شد، مکانیزم نقل و انتقال پول بررسی و مقرر شد پیش‌پرداختهای دو قرارداد خرید هواپیما از شرکت ایرباس و بوئینگ طبق زمانبندی انجام شود. بر این اساس، بانک عامل پرداختهای قرارداد ایرباس، بانک صنعت و معدن و بانک عامل قرارداد بوئینگ، بانک اقتصاد نوین تعیین شدند. رقم این دو قرارداد از محل حسابهای صندوق توسعه ملی پرداخت می‌شود.

■ **ایرباس**

ایرباس، شرکت هواپیماسازی اروپایی و سازنده بزرگترین هواپیمای جت مسافربری جهان است. دفتر مرکزی این شرکت در شهر تولوز، فرانسه قرار دارد و کارخانجات آن در سراسر اروپا گسترده می‌باشند. شرکت ایرباس هم‌اکنون به‌عنوان بازوی تولید هواپیماهای مسافربری گروه ایرباس فعالیت می‌نماید. ایرباس هم‌اکنون پس از بوئینگ، دومین شرکت هواپیماسازی جهان به‌شمار می‌آید و در حدود نیمی از هواپیماهای مسافربری و غیرنظامی جهان را تولید می‌کند.

این شرکت دارای ۵۷٪۰۰۰ کارمند و ۱۶ دفتر در کشورهای آلمان، فرانسه، بریتانیا و اسپانیا است. مونتاژ نهایی هواپیماهای ایرباس در شهرهای تولوز در فرانسه، هامبورگ در آلمان، سویل در اسپانیا و تیانجین در چین انجام می‌پذیرد. این شرکت همچنین دارای شعباتی در کشورهای ایالات متحده امریکا، ژاپن و جمهوری خلق چین است. شرکت ایرباس از آغاز کار در سال‌های دهه ۱۹۷۰، توسعه و استفاده از تکنولوژی‌های نوین در صنعت هواپیمایی را به ابزار اصلی برتری خود در رقابت با شرکت‌های دیگر از جمله بوئینگ تبدیل کرد. فناوری‌هایی مانند استفاده گسترده از مواد کامپوزیت در سازه هواپیما، کامپیوتریزه و دیجیتالی کردن بخش عمده‌ای از سامانه کنترل پرواز و نیاز به تنها دو نفر در کابین خلبان، نمونه‌هایی از تکنولوژی‌های توسعه داده شده توسط ایرباس هستند، که نه تنها به رشد این شرکت کمک کردند، بلکه هم‌اکنون بصورت استانداردهایی در صنعت هواپیمایی درآمده‌اند.

شرکت ایرباس سپس به صورت کنسرسیومی از تولیدکنندگان هوافضا بنیان گذاشته شد. در سال ۲۰۰۱ میلادی، این مؤسسه تبدیل به شرکتی با سهام مشترک گردید، که در آن ۸۰ درصد سهام متعلق به شرکت ای‌ای‌دی‌اس و ۲۰ درصد سهام آن نیز متعلق به شرکت بی‌ای‌ئی سیستمز در بریتانیا بود. در ماه اکتبر سال ۲۰۰۶ بی‌ای‌ئی سیستمز، تمامی سهام خود را به ای‌ای‌دی‌اس واگذار کرد. در پی تجدید ساختار شرکت ای‌ای‌دی‌اس، ابتدای سال ۲۰۱۴ به گروه ایرباس تغییر نام داد. شرکت ایرباس هم‌اکنون به‌همراه ایرباس دیفنس اند اسپیس و ایرباس هلیکوپترز، به‌عنوان شرکت‌های تابعه گروه ایرباس فعالیت می‌کنند.

■ **خانواده ای ۳۲۰**

هواپیمای ایرباس ای ۳۲۰ یکی از بزرگترین موفقیت‌های تجاری شرکت ایرباس می‌باشد، که در آن برای اولین بار، سیستم ناوبری موسوم Fly-by-wire بکار برده شده بود. مدل‌های ایرباس ای ۳۱۹ و ایرباس ای ۳۱۸ در حقیقت مدل‌های کوچکتر ایرباس ای ۳۲۰ هستند، که برای بازارهای کوچکتر و همچنین بازار جت‌های خصوصی تجاری، جذاب هستند. مدل ایرباس ای ۳۲۱ اندکی از ایرباس ای ۳۲۰ بزرگتر است و رقیب مستقیم مدل‌های جدید بوئینگ ۷۳۷ محسوب می‌شود. هم‌اکنون ایرباس در حال مطالعه برای طراحی هواپیمایی جایگزین برای ایرباس ای ۳۲۰ است.

■ **رقابت با بوئینگ**

در سال‌های دهه ۱۹۷۰ و در آغاز کار ایرباس، این شرکت توسعه و استفاده از تکنولوژی‌های نوین و برتر در هواپیمای مسافربری و باری را به ابزار اصلی رقابت با بوئینگ تبدیل کرد. به عنوان مثال، در نخستین مدل ایرباس ای ۳۰۰ که در سال ۱۹۷۲ پرواز کرد، از بیشترین مواد کامپوزیت در ساخت بدنه هواپیما استفاده شده بود. در همان دهه، ایرباس با کامپیوتریزه کردن بخش عمده‌ای از سامانه کنترل پرواز، برای نخستین بار هواپیماهایی به بازار ارائه کرد که تنها به حضور دو نفر (خلبان و کمک خلبان) در کابین خلبان نیاز داشت. در دهه ۱۹۸۰، ایرباس برای نخستین بار سامانه کنترل هواپیما را دیجیتالی کرد که با عنوان Fly-by-Wire شناخته می‌شود و هم‌اکنون در همه هواپیماهای بزرگ بصورت استاندارد درآمده است.

فرودگاه‌های دولتی؛ حامی یا شاکی

دغدغه تسویه‌بدهی‌های معوق شرکت‌های هواپیمایی به شرکت فرودگاه‌ها در طول ماه‌های گذشته یکی از اصلی‌ترین ابهام‌هایی بوده که صنعت هوایی ایران با آن روبرو بوده است. ابهامی که به نظر می‌رسد تنها با حل مشکلات ساختاری قابل برطرف شدن خواهد بود. به گزارش ایسنا، هیات دولت پس از ماه‌ها گمانه‌زنی در مصوبه‌ای که از قانون بودجه سال جاری نشات می‌گرفت، تهاتر هزار میلیارد تومان از طلب‌ها، شرکت هواپیمایی آسمان را با بدهی‌های این شرکت به نهادهای دولتی تصویب کرد. هر چند این قانون می‌تواند در آینده و با تسری به دیگر شرکت‌ها بخش قابل توجهی از مسائل و مشکلات جاری ایرلاین‌ها را حل کند، اما هنوز این سوال جدی وجود دارد که رابطه شرکت فرودگاه‌ها باید چگونه با شرکت‌های هواپیمایی فعال در آسمان ایران تنظیم شود. صحبت‌های دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با ایسنا نشان از آن داشت که بحث رابطه فرودگاه‌ها با شرکت‌های هواپیمایی فعال می‌تواند بسیار متنوع‌تر از چیزی باشد که در حال حاضر در ایران اجرایی می‌شود، در حالیکه شرکت‌های ایرانی برای پرداخت هزینه مربوط به خدمات فرودگاهی با مشکلات جدی مواجهند. تجربه جهانی نشان از آن دارد که فرودگاه‌هایی که توانسته‌اند با جذب سرمایه‌گذاران خصوصی کار خود را از سر گیرند، نه تنها رابطه مثبتی با ایرلاین‌ها برقرار کرده‌اند که حتی امکان آن را یافته‌اند که با در نظر گرفتن مشوق‌هایی تعداد پروازهای خود را به حداکثر برسانند. در کنار چگونگی مدیریت این رابطه بحث قانون تعامل میان این نهادها نیز مساله جدی است. مقصود اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی معتقد است ارجاع مستقیم بدهی معوق شرکت‌های هواپیمایی به مراجع قضایی با دستورالعمل‌های فعلی در صنعت هواپیمایی کشور تضاد دارد. به گفته او، طبق این دستورالعمل‌ها سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نهاد واسط در نظر گرفته شده تا در صورت ایجاد مشکل میان شرکت فرودگاه‌ها و ایرلاین‌ها بر اساس دستورالعمل شورای عالی هواپیمایی کشوری شرایط را برای رفع این مشکلات فراهم کند و در صورت نیاز به ارجاع به دیگر نهادها این موضوع باید از طریق این سازمان پیگیری شود.

این در حالی است که در ماه‌های گذشته شرکت فرودگاه‌ها به دنبال عدم تسویه طلب‌های خود ترجیح داد نام برخی از شرکت‌ها را به شکل مستقیم به مراجع قضایی اعلام کند که این امر خطرهایی برای چگونگی تداوم فعالیت آنها در آسمان ایران به وجود آورد. این چالش در حالی مطرح شده که شرکت فرودگاه‌ها به عنوان یک نهاد دولتی می‌تواند در چارچوب‌های دیگری فعالیت کند. علیرضا منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی در این رابطه به ایسنا، گفت: حضور شرکت‌های دولتی در بخش‌هایی مانند صنعت هوایی ایران به این منظور صورت گرفته که آنها به عنوان نهاد حامی مطرح شوند تا در صورت لزوم شرایط را برای ادامه فعالیت سرمایه‌گذاران فعال در این حوزه فراهم آورند. به گفته وی، حتی در کشوری مانند ایالات متحده امریکا که دولت حضوری حداقلی در اقتصاد دارد نیز سازمان فعال در امور هوایی این کشور در بعضی مواقع و در صورت لزوم مبالغی را به فرودگاه‌ها اعطا می‌کند تا آنها بتوانند خدمات فرودگاهی و فضای ایمنی مربوط به آن را در بهترین حالت حفظ کنند تا امکان تداوم حضور سرمایه‌گذاران به وجود بیاید.

جذب دو فاینانسر از چین و حوزه خلیج فارس برای تأمین مالی ایرباس‌ها

مدیرعامل هما با بیان اینکه در کنار فاینانس کمپانی‌های سازنده برای خرید ایرباس و بوئینگ، فعلاً دو فاینانسر از حوزه خلیج فارس و کشور چین جذب کرده‌ایم، گفت: برای تأمین بخشی از سهم نقدی خود در داخل که ۵۰۰ میلیون دلار است، اوراق صکوک دریافت می‌کنیم.

فرهاد پرورش در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری فارس، درباره روند تأمین مالی هواپیماهای تازه خریداری شده برای این شرکت هواپیمایی اظهار داشت: استقبال فاینانسرهای خارجی از فاینانس هواپیماهای بوئینگ، ایرباس و حتی ATR مناسب است. وی با اشاره به اینکه برای خرید هواپیماهای جدید فعلاً دو فاینانسر جذب کرده‌ایم، ادامه داد: یکی از این فاینانسرها در حوزه خلیج‌فارس و دیگری کشور چین است. مدیرعامل ایران‌ایر اضافه کرد: البته کمپانی‌های بوئینگ و ایرباس امکان این را دارند که خود فاینانسر به همراه بیاورند و خود فروش هواپیماها را فاینانس کنند، اما تعداد هواپیمایی که توسط این دو کمپانی فاینانس می‌شود، محدود است ضمن آنکه مدت زمان فاینانس آنها ۱۰ ساله و ممکن است نرخ آنها بیشتر از دیگر فاینانسرها باشد در واقع پکیجی از خدمات است که بسته به انتخاب خود، تصمیم می‌گیریم که کدام یک را انتخاب کنیم. پرورش بیان کرد: انتخاب فاینانس کمپانی، طبق قرارداد در اختیار خودمان است اما آنها گفته‌اند که مثلاً ۶ فروند از هواپیماهای خود را فاینانس می‌کنند که اصطلاحاً به «بک‌استاپ فاینانسینگ» معروف است که این در قرارداد آمده است. اگر خواستیم آنها این تعداد هواپیما را برای ما فاینانس می‌کنند و شرایط آن مشخص است.

مدیرعامل ایران‌ایر درباره نحوه تأمین ۵۰۰ میلیون دلار پیش‌پرداخت فاینانس‌ها توسط هما، گفت: این را می‌توانیم از چندین محل تأمین کنیم، یکی از این روش‌ها، از محل همین فاینانسرها است. در فاینانس حدود ۸۰ درصد را فاینانسر تأمین می‌کند و اگر ما امکان تأمین آن ۲۰ درصد نقدی را هم نداشته باشیم، فاینانسر این رقم را تأمین خواهد کرد، در واقع فاینانسر پیشنهاد می‌دهد که پیش‌پرداخت را هم می‌توانند فاینانس کند. فاینانسر در قبال دریافت همان سود که حدود ۶ درصد است، اعلام می‌کند که این ۲۰ درصد باقی‌مانده را هم می‌تواند فاینانس کند اما زمان تحویل هواپیما باید آن ۱۵ درصد نقدی به کمپانی سازنده پرداخت شود و ۸۵ درصد باقیمانده قسط‌بندی می‌شود.

پایین بودن عمر مفید ساختمان‌ها؛ چالش مهم صنعت ساخت و ساز کشور

پایین بودن عمر مفید ساختمان‌ها و مقاومت آنها در برابر بلاهای طبیعی از جمله زلزله، از مهم‌ترین چالش فراروی صنعت ساخت و ساز کشور به شمار می‌رود. به گزارش ایرنا، درحالی عمر مفید ساختمان‌ها در ایران به حدود ۲۵ سال رسیده که عمر مفید بسیاری از ساختمان‌ها در کشورهای پیشرفته جهان بیش از ۱۰۰ سال است. توسعه صنعتی سازی، تدوین گواهینامه‌ها و برندسازی در حوزه ساخت و ساز و استفاده از تجارب موفق کشورهای توسعه یافته در صنعت ساختمان در افزایش عمر مفید ساختمان‌ها در ایران بسیار تاثیرگذار خواهد بود.

علی ابراهیم زاده کارشناس صنعت ساختمان با اشاره به این که پایین بودن عمر مفید ساختمان‌ها می‌گوید: برای حل معضل عمر مفید ساختمان‌ها و افزایش طول عمر بناها در ایران استفاده از فناوری‌های جدید باید مورد توجه جامعه مهندسان و تمام دست اندرکاران صنعت ساختمان قرار گیرد. وی تاکید کرد: با توجه به افزایش روز افزون جمعیت شهری و اهمیت مسکن در اقتصاد ملی استفاده از فناوری‌ها و تکنولوژی‌های جدید در حوزه ساخت و ساز کشور بسیار ضروری است تا علاوه بر افزایش عمر مفید ساختمان‌ها، هزینه‌های ساخت نیز با توجه به سرعت ساخت و سازها در کشور، کاهش یابد.

به گفته این کارشناس ساختمانی، ایران به عنوان یک کشور زلزله خیز شناخته می‌شود و سبک سازی ساختمان‌ها با فناوری‌های جدید آنها را در برابر زلزله مقاوم خواهد کرد. همان طور که در برخی از کشورهای جهان بسیاری از ساختمان‌ها در برابر زلزله ۷ یا ۸ ریشتری نیز بسیار مقاوم هستند. ابراهیم زاده معتقد است، فرهنگ سازی، وضع قوانین و مقررات مناسب در حوزه ساخت و ساز و افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی با استفاده از روش‌های صنعتی سازی در دراز مدت تأثیرهای مثبت بسیاری بر حوزه ساخت و ساز کشور خواهد داشت. وی در ادامه از برگزاری نمایشگاه بین المللی صنعت ساختمان و فناوری‌های نوین (ایران بیلدکس) در روزهای ششم تا نهم اسفند ماه امسال با حضور ۲۵۰ شرکت داخلی و ۷۰ شرکت خارجی از ۱۵ کشور جهان در تهران خبر داد و گفت: با حضور متخصصان داخلی و خارجی آخرین دستاوردهای حوزه ساخت و ساز با برگزاری سه همایش تخصصی در این نمایشگاه ارایه می‌شود. ابراهیم زاده «همایش نقش فناوری‌های نوین در توسعه صنعت ساختمان »، « راهکارهای افزایش عمر مفید بنا » و « مقاوم سازی ساختمان‌های ایرانی در برابر زلزله » را سه همایش تخصصی این نمایشگاه اعلام کرد که همزمان با حضور کارشناسان و متخصصان با عرضه تجهیزات و مصالح ساختمانی در حوزه ساخت و ساز برگزار می‌شود. در صنعت ساختمان سازی سه عامل مصالح مناسب، مهارت نیروی انسانی و نظارت نیروی انسانی متخصص نقش مهمی دارد و باید تلاش کنیم هر سه عامل صنعت ساخت و ساز در کشور به خوبی به وظایف خود عمل کنند.

سهم مصالح ساختمانی مناسب و استفاده نکردن از مصالح ساختمانی نامرغوب مهم‌ترین علت کاهش کیفیت ساختمان‌ها در کشور است که سبب می‌شود مقاومت ساختمان‌ها در برابر بلایای طبیعی نیز بسیار پایین باشد.

برخی از کارشناسان ساختمانی معتقدند: بررسی بسیاری از خرابی‌های ساختمان‌ها هنگام زلزله نشان می‌دهد کاربرد مصالح غیراستاندارد و همچنین اجرای ناقص ساخت و ساز باعث ویرانی بیشتر می‌شود. رعایت اصول ایمنی در ساخت و ساز با مصالح کیفی و نظارت بر آن از مهمترین عوامل تاثیرگذار در طولانی بودن عمر مفید ساختمان‌ها است و بی توجهی به این مساله مهم در واقع هدردادن بخشی از سرمایه‌های ملی است.

ایران یکی از کشورهای زلزله خیز جهان است و در معرض دیگر بلایای طبیعی مثل سیل نیز قرار دارد، لذا مصرف مصالح ساختمانی مرغوب می‌تواند مقاومت ساختمان‌ها را در برابر عوامل مخرب افزایش دهد.

پیشخوان

معاملات مسکن در دی ماه ۵۰ درصد کاهش یافت

رئیس اتحادیه مشاوران املاک با بیان اینکه میزان معاملات مسکن در شهر تهران در دی ماه حدود ۵۰ درصد کاهش یافته است، گفت: قیمت مسکن تا انتخابات افزایشی نخواهد بود.

حسام عقبایی در گفت و گو با فارس با اشاره به اینکه امیدوار بودیم با توجه به روند مناسب خرید و فروش در تهران در ۸ ماه نخست امسال این حجم معاملات در تهران به کشور تسری پیدا کند گفت: در تهران و کشور در ۱۱ روز نخست دی ماه حجم معاملات نسبت به مدت مشابه پارسال کاهش یافت به طوریکه در این مدت ۱۸ هزار و ۱۴۹ قرارداد خرید و فروش در کشور ثبت شد اما پارسال ۳۴ هزار قرارداد داشتیم که نشان می‌دهد معاملات نزدیک به ۵۰ درصد کاهش یافته است. عقبایی ادامه داد: پیش‌بینی ما این بود که در هشت ماه اول سال که افزایش حجم معاملات مسکن را در تهران شاهد بودیم این رشد معاملات به سطح کشور تسری پیدا کند اما متاسفانه بنا به دلایلی اینطور نشد. رئیس اتحادیه مشاوران املاک خاطر نشان کرد: میزان معاملات شهر تهران در ۱۱ روز نخست دی ماه پنج هزار و ۷۲۲ قرارداد خرید و فروش بود؛ در حالی که در مدت مشابه پارسال ۶ هزار و ۱۹۵ قرارداد امضا شده بود که این آمار هم نشان از کاهش حدود ۵۰ درصدی میزان معاملات در تهران می‌دهد.

تخلیه و بارگیری بیش از ۱۰۵ میلیون تن کالا در بنادر ایران

سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: در ۹ ماه گذشته از بنادر ایران در مجموع ۱۰۵ میلیون و ۹۰۴ هزار و ۹۴۰ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شده است. به گزارش تجارت از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، در این مدت سهم کالای غیرنفتی ۷۰ میلیون و ۵۵۴ هزار و ۲۷۸ تن و سهم کالا نفتی ۳۵ میلیون و ۳۵۰ هزار و ۶۶۲ تن بوده است.

■ **تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی:** از کل آمار تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی، سهم عملیات تخلیه ۳۰ میلیون و ۵۳۶ هزار و ۶۱۲ تن و سهم بارگیری نیز ۴۰ میلیون و ۱۷ هزار و ۶۶ تن بوده است. آمار واردات و صادرات این نوع کالا نیز در ۹ ماه گذشته به ترتیب ۲۴ میلیون و ۹۰ هزار و ۵۸۶ تن و ۳۵ میلیون و ۱۹۳ هزار و ۷۷۵ گزارش شده و در این مدت از کل بنادر ایران سه میلیون و ۴۰۸ هزار و ۱۵۳ تن کالا ترانزیت شده است.

■ **تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی:** از مجموع آمار تخلیه و بارگیری کالای نفتی، سهم تخلیه ۱۴ میلیون و ۶۸۶ هزار و ۴۵۷ تن بوده و سهم بارگیری این نوع کالا نیز ۲۰ میلیون و ۶۶۴ هزار و ۲۰۵ تن گزارش شده و مجموع ترانزیت کالاهای نفتی نیز یک میلیون و ۱۷۳ هزار و ۴۷۷ تن بوده است. در مدت یاد شده ۲ میلیون و ۴۴۴ هزار و ۷۸۱ تن کالای نفتی وارد کشور شده و ۱۸ میلیون و ۴۵۴ هزار و ۹۴۲ تن صادرات شده که نشان‌دهنده رشدی ۷۶,۲ درصدی در این بخش است. به گزارش ایرنا، پیش از این، عملکرد هشت ماهه امسال (منتهی به آبان) نشان داد که ۹۳ میلیون و ۵۲۷ هزار و ۹۷۷ تن کالای نفتی و غیرنفتی از همه بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که ۶,۶ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش نشان می‌دهد.

۷ ایرلاین موافقت اصولی برای تاسیس دریافت کردند

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به برنامه جامع این سازمان برای افزایش توان عملیاتی فرودگاه‌های کشور، گفت: ۷ ایرلاین جدید موافقت اصولی تاسیس دریافت کردند.

به گزارش تجارت به نقل از وزارت راه و شهرسازی، علی عابدزاده، افزود: با توجه به پیشرفت مذاکرات خرید هواپیما تا مرحله عقد قرارداد، امیدوار هستیم که طرف خارجی به قرارداد پایبند بماند و ایران بتواند از خریدهای هوایی خود استفاده کند. وی با اشاره به تجهیز صنعت هوایی ایران به حدود ۲۰۰ فروند هواپیمای جدید اظهارداشت: افزایش مقاصد پروازی در دستور کار آینده سازمان قرار دارد و باوجود اینکه فعلاً افزایشی در مقاصد جدید نداشته‌ایم اما قرار است برای آن برنامه‌ریزی شود. عابدزاده با اعلام اینکه درحال حاضر ۷ ایرلاین جدید موافقت اصولی دریافت کرده‌اند، تصریح کرد: درانتظار ایجاد الزامات لازم برای شروع فعالیت ایرلاین‌ها (تامین هواپیما و تامین زیرساخت‌های لازم) هستیم. به گفته عابدزاده، درحال حاضر چند شرکت تازه تأسیس در حال تلاش برای ورود هواپیما و آماده کردن زیرساخت‌هایشان هستند که رسیدن به این نقطه زمان‌بر است. معاون وزیر راه و شهرسازی هم‌چنین بر ارتقای توان فرودگاه‌ها همزمان با ورود هواپیماهای جدید تأکید کرد و گفت: با توجه به ورود هواپیماهای جدید چند فرودگاه بزرگ بین‌المللی نیازمند گسترش هستند و باید این فرودگاه‌ها به لحاظ فیزیکی گسترش پیدا کنند. وی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی(ره) را یکی از آن‌ها دانست که درحال حاضر در مسیر توسعه فیزیکی قرارداد و گفت: در فرودگاه‌های بین‌المللی مثل مشهد، تبریز و اصفهان فعالیت‌های عمرانی مهمی در حال انجام است تا توان این فرودگاه‌ها نیز بالا رود اما درعین‌حال هنوز از ظرفیت اسمی فرودگاه‌های دیگر استفاده چندانی نمی‌شود.

عابدزاده هم‌چنین با بیان اینکه شرکت فرودگاه‌ها برنامه جامعی برای بهبود و ارتقای ساختارهای ناوبری و ارتباطی دارد، گفت: کیفیت ناوبری مجموعه فضای کشور افزایش یافته است و اقدامات مؤثری دیگری در حال انجام است.

آدرس سامانه مسکن مهر تغییر کرد

مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات وزارت راه و شهرسازی در نامه‌ای به زیرمجموعه‌های این وزارتخانه از تغییر آدرس سامانه ثبت‌نامه و واگذاری مسکن مهر خبر داده است. به گزارش تجارت، مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات در نامه‌ای به مدیرعامل عمران شهرهای جدید، مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن، رئیس بنیاد مسکن، مدیرعامل بانک مسکن و مدیرکل راه و شهرسازی استان‌ها اعلام کرد: «با عنایت به اشکالات پیش آمده و ضرورت تغییر آدرس سامانه مسکن مهر maskanmehr.net لطفا دستور فرمایید از این پس جهت ورود به سامانه مذکور آدرس mehr.mrud.ir استفاده نمایید. تسریع در اطلاع‌رسانیبه همکاران مربوطه و سازمان‌های زیرمجموعه موجب امتنان می‌باشد.» یک روز پس از این نامه نیز، مدیرکل توسعه امور مسکن در نامه‌ای به مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید این تغییر را اطلاع داده و خواستار اطلاع‌رسانی فوری به کاربران سامانه مذکور شده است. در این نامه‌امده است؛ «احتراما به پیوست تصویر نامه شماره ۱۶۰/۴۸۳۸۵ مورخ ۰۴/۱۰/۱۳۹۵ رییس محترم مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات وزارت راه و شهرسازی مبنی بر تغییر آدرس ورود به سامانه ثبت‌نام و واگذاری مسکن مهر از maskanmehr.net به آدرس mehr.mrud.ir برای استحضار ارسال می‌گردد.