

## اخبار کوتاه

### چالش‌های وام ودیعه مسکن؛ از سود بالا تا سنگ‌اندازی بانک‌ها

در حالی سرپرست معاونت مسکن و ساختمان از امکان دریافت مجدد وام ودیعه مسکن خبر داده‌است که همین‌الآن حدود ۷۰درصد از اجاره‌نشین‌ها در صف دریافت وام مذکور هستند. عصر روز شنبه، سعید بیات‌منش سرپرست معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی با اشاره به اصلاح دستورالعمل اجرایی دریافت مجدد تسهیلات ودیعه مسکن برای واجدان شرایط، اظهار کرد: متقاضیان دریافت تسهیلات ودیعه مسکن که پیش‌تر و در سنوات گذشته این تسهیلات را دریافت کرده‌اند با شرط تسویه تسهیلات قبلی امکان دریافت مجدد تسهیلات را خواهند یافت. وی افزود: شرط پرداخت مجدد تسهیلات مجدد ودیعه مسکن مربوط به متقاضیانی است که در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ تسهیلات ودیعه مسکن را دریافت کرده و تسویه تسهیلات را انجام داده‌اند. این دسته از متقاضیان با درج گزنه تسویه تسهیلات از طریق شعب بانک عامل این امکان را برای بار دوم خواهند یافت تا نسبت به دریافت تسهیلات ودیعه مسکن اقدام کنند. مبلغ وام ودیعه مسکن در تهران ۲۰۰ میلیون تومان، مراکز استان‌ها ۱۵۰ میلیون تومان، سایر شهرها ۱۰۰ میلیون تومان و روستاها ۴۰ میلیون تومان است. سود تسهیلات ودیعه مسکن ۲۳ درصد و حداکثر مدت زمان بازپرداخت این تسهیلات ه‌ساله تعیین شده‌است. بق آمار اعلام‌شده از سوی مقام سابق وزارت راه و شهرسازی به حدود ۳۰درصد اجاره‌مشین‌ها وام پرداخت شده‌است و ۷۰درصد دیگر خانه به‌هم‌دوش‌ها در صف قرار دارند.

### حال سدها چندان خوب نیست

بر اساس آخرین آمار از وضعیت سدهای کشور، از ابتدای سال این تاکنون میانگین حجم آب موجود در مخازن تنها ۴۵درصد است که ۳۳ سد کمتر از همین میزان آب دارند. به گزارش گروه مسکن و انرژی از ایسنا، میزان ورودی مخازن کل کشور از ابتدای سال آب‌ی (ابتدای مهرماه) تا ۲۱ مهرماه معادل ۰۸۰ میلیارد متر مکعب بوده که در قیاس با سال گذشته که عددی معادل ۰۸۳ میلیارد متر مکعب بوده ۳درصد کاهش داشته‌است. همچنین میزان کل خروجی سدهای کشور نیز نسبت به سال قبل با ۴درصد کاهش مواجه بوده‌است. حجم آب موجود مخازن اکنون ۲۳٫۴۸ میلیارد متر مکعب ثبت شده‌ است که این عددنسبت به سال قبل که عددی معادل ۲۱٫۳۰۲ میلیارد متر مکعب بوده ۱۲درصد افزایش یافته‌است. همچنین حجم برداشتی سدها کشور نیز تا این تاریخ ۴۵درصد است. وضعیت برخی از سدهای مهم کشور بیانگر این است که در ۳۳سد درصدمرشدگی کمتر از ۴۵درصد است، به‌طوری‌که مجموع ۱۳سد دریاچه ارومی، ۵سد تهران، سد زاینده‌رود اصفهان، سد دوستی و طرق استان خراسان رضوی، سد پانزده خرداد حوضه قمرود، سد استقلال آذربایجان غربی، سد تهم و تالوار استان زنجان، سد ماجمی و سیلان استان اردبیل، سد روبال داراب استان فارس، سد تنگبویه میرجان استان کرمان، سد نهرین خراسان جنوبی، و سد ساوه و کمال صلح استان مرکزی کمتر از ۴۵درصد آب دارند. همچنین ارتفاع کل ریزش‌های جوی کشور معادل ۳۶میلیمتر ثبت است. این مقدار بارندگی نسبت به میانگین دوره‌های مشابه درازمدت(۴٫۳میلیمتر) ۱۴درصد افزایش و نسبت به دوره مشابه سال آبی گذشته(۵٫۷میلیمتر) ۳۶درصد افزایش را نشان می‌دهد.

### بی‌اعتنایی شرکت فرودگاه‌ها به قانون حمایت از تولید داخل

سازمان حسابرسی کشور از رعایت نکردن قانون حداکثر استفاده از توان داخل توسط شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران خبر داد. به گزارش گروه مسکن و انرژی از تسنیم، بررسی گزارش سازمان حسابرسی کشور نشان می‌دهد شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در سال ۱۴۰۲ مفاد قانون حداکثر استفاده از توان داخل را به‌طور کامل رعایت نکرده‌است. در بخشی از گزارش مذکور آمده است: «مفاد قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور شامل خرید انواع کالا و خدمات از طریق برگزاری مناقصه، انتشار فهرست و مشخصات طرح‌ها، انتشار فهرست کالاها و خدمات خارجی در سامانه‌مستمر گز، ممنوع بودن خرید خارجی بدون بارگذاری در سامانه و ارسال گزارش عملکرد مطابق با مقررات به هیئت‌نظارت این قانون موضوع بندالف ماده ۳، جز یکک و ۲بندب ماده ۴، تبصره ۲ جز ۲بندب ماده ۴ و بندب ماده ۲۰ به‌طور کامل رعایت نشده‌است.» در بخش دیگری از گزارش م‌ذکور به موارد عدم رعایت اصلاحیه قانون تجارت و اساسنامه شرکت فرودگاه‌ها اشاره شده‌است.ماده ۱۲۴–اصلاحیه قانون تجارت؛ انتخاب یک نفر شخص حقیقی به‌سمت مدیرعامل (شرکت‌ک از ۱۲۸درپدیهشت ۴۰۲تا ۱۸۴تیر ۱۴۰۲ توسط سرپرست ادامه می‌شد. ماده ۲–اساسنامه؛ اداره و نگهداری، توسعه و تکمیل، تجهیز و بهره‌برداری فرودگاه‌های دارای توجیه فنی و اقتصادی (امام فرودگاه‌ها به‌استثنای مهرآباد و مشهد دارای زیان عملیاتی هستند.)

### آغاز فعالیت کمیته انتصابات وزارت راه و شهرسازی

سرپرست معاونت توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارت راه و شهرسازی از آغاز به کار کمیته انتصابات در این وزارتخانه خبر داد. رضا انجم شماع، هدف این کمیته را شناسایی‌گریزی و انتخاب مدیران با توانمندی‌های لازم برای مدیریت چالش‌های پیچیده در حوزه‌های مرتبط با وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد. وی افزود: انتخاب مدیران باید بر اساس شایستگی‌های واقعی و مهارت‌های فنی صورت گیرد، نه بر اساس روابط فردی. این کمیته با استفاده از معیارهای علمی و شفاف، اطمینان حاصل می‌کند که مدیران از نظر تمهید، شایستگی و فرهنگ‌گی با وزارت همخوانی دارند.

### راه‌اندازی مجدد قطار تهران–وان و تبریز–وان به زودی



مدیرعامل راه‌آهن ایران از مذاکرات باطرف ترکیه برای راه‌اندازی مجددقطارهای مسافری در مسیر تهران–وان و تبریز–وان خبر داد و اعلام کرد این مسیرها به زودی با دو قطار در هفته آغاز به کار خواهند کرد. مسیری که برای نخستین بار در تیرماه ۹۸ در راستای توسعه همکاری‌های کشورهای منطقه و گسترش صنعت‌ایرانگردی و جهانگردی، باهمکاری راه‌آهن‌های ایران و ترکیه، راه‌اندازی شد. بعد از دوره ای وقفه بر اساس اعلام مدیرعامل راه‌آهن ایران طی هفته آینده جلسه‌ای با مقامات ترکیه‌ای برای راه‌اندازی مجدد قطارهای مسافری در مسیر تهران–وان و تبریز–وان برگزار خواهد شد.وی اظهار داشت: تلاش‌ها برای عملیاتی کردن این برنامه در کوتاه‌ترین زمان ممکن ادامه دارد و بر اساس برنامه‌ریزی‌ها، هفته‌ای دو قطار در مسیر تهران–وان به حرکت خواهند افتاد. جبار علی‌ ذاکری، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، همچنین در یک نشست خبری از سرمایه‌گذاری ۷٫۲۰۰ میلیارد تومانی برای توسعه زیرساخت‌های ریلی خبر داد و اظهار کرد که اتصال خطوط ریلی به نقاط مهم باری، به ویژه در حوزه‌های فولاد، نفت و صنایع شیمیایی، یکی از اولویتهای اصلی این سازمان است. وی در ادامه تصریح کرد: «در راستای گسترش شبکه ریلی و افزایش حجم بار و درآمد، به شرکت‌های سرمایه‌گذاری فراخوان داده‌ایم تا ظرف سه ماه از تاریخ درخواست، پاسخ‌های لازم ارائه شود.

### مرکز پژوهش‌های اتاق ایران تبیین کرد

# لزوم بازنگری در کریدور «میانه»



بسترهای رشد صنعتی در ایران را پایه‌گذاری کرد. با توجه به اینکه یکی از آلمان‌های مهم توسعه در جوامع، بهره‌مندی از شبکه به هم پیوسته راه‌ها در داخل و شکل دهی به مسیر های مواصلاتی خارجی است، ایران در تاریخ معاصر خود همواره به دنبال ترسیم نقش‌ی محوری در اتصال کریدور شرق به غرب بوده‌است. طی سالهای اخیر اما شرایط منطقه‌ای

و جهانی به سمت و سویی پیش می‌رود که مسیرهای تازه، سرمایه‌گذاری‌های متفاوت و الگوهای نوینی را پیش روی اقتصاد منطقه و جهان قرار می‌دهد. یکی از این ظرفیت‌های تازه کریدور میانه‌است. در گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های اتاق ایران که وضعیت مناطق آزاد و ویژه تجاری–اقتصادی نوار شمالی ایران بررسی شده، تاکید شد که ایران باید در موقعیت خود در کریدور میانی و مسیر شمال–جنوب بازنگری کند. مرکز پژوهش‌های اتاق ایران در گزارش «مناطق آزاد و ویژه تجاری–اقتصادی نوار شمالی ایران»، ضمن بررسی تغییرات ژئوپلیتیکی کریدورهای حمل و نقلی، اعلام کرد: «کریدور میانی» موسوم به «مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس–خزر»، به‌طور فزآینده‌ای تحت تأثیر پویایی‌های ژئوپلیتیکی در اورآسیای مرکزی، در کانون مداخلات ترانزیتی–اجتسیمی مسیرهای شرق به غرب قرار گرفته‌است. این کریدور ترکیبی، چین و قزاقستان را از طریق مسیرهای ریلی و دریایی با عبور از دریای خزر به آذربایجان و گرجستان متصل می‌کند و سپس از طریق مسیرهای ریلی با دریای (دریای سیاه) از مسیر ترکیه بهسمت اروپا تداوم می‌یابد.

در این گزارش آمده‌است: «ظرفیت اسمی ترانزیت بار در کریدور میانی ۶میلیون تن و ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن در سال است. برآوردها نشان می‌دهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد. در میان متغیرهای مختلف و پهنایمحدودیت‌های فنی و زیرساختی، جنگل‌و اکراین چشم‌انداز جدیدی را برای کریدور میانی به‌عنوان یک کریدور جایگزین برای تنوع‌بخشیدن به مسیرهای حمل و نقلی بین آسیا و اروپا به‌منظور ایجاد انعطاف‌پذیری ژئواکونومیکی و کاهش وابستگی به کریدورهای عبوری از روسیه به‌موجودآورده‌است. برآوردها نشان می‌دهد که کریدور میانی نسبت به کریدور شمالی (از مسیر روسیه) و کریدور جنوبی (از مسیر ایران) به‌تدریج به گزینۀ اصلی مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا تبدیل خواهد شد.

### ▪ هدف گذاری ترانزیت ۱۱میلیون تن بار

هزینه و زمان ترانزیت دو شاخص اصلی در ارزیابی تحقق چشم‌انداز حجم ترافیک باری بر

### چگونگی معافیت پرداخت مالیات بر درآمد اجاره و خانه‌های خالی



معاون بازرفتنی شهری اداره کل راه و شهرسازی خوزستان در خصوص سامانه املاک و اسکان و شرایط و چگونگی معافیت از پرداخت مالیات خانه‌های خالی توضیحاتی ارائه کرد. محمدجامع درباره آخرین وضعیت قوانین مربوط به خانه‌های خالی اظهار کرد: بر اساس قانونی که در سال ۱۴۰۰ درباره خانه‌های خالی مصوب شد، تمام افراد موظف هستند محل سکونت خود را در سامانه املاک و اسکان ثبت کنند. وی افزود: این املاک شامل تمام املاکی است که سندن آن به‌نام مالک در سازمان ثبت و اسنادصادر شده‌است و تحت مالکیت وی شناخته می‌شود. معاون بازرفتنی شهری اداره کل راه و شهرسازی خوزستان ادامه داد: افرادی که اطلاعات ملک خود را در سامانه ثبت نکنند، ملک آن‌ها به عنوان خانه خالی شناخته می‌شوند و بر اساس قانون، مشمول مالیات و جرایم مربوطه خواهند شد. بنابراین توصیه می‌شود افرادی که قصد استفاده از معافیت مالیاتی را دارند، اطلاعات خود را در سامانه ثبت کنند. معاون بازرفتنی شهری اداره کل راه و شهرسازی خوزستان در پایان درباره وظایف شهرداری‌ها در خصوص خانه‌های خالی عنوان کرد: وظایف شهرداری‌ها شامل شناسایی و معرفی خانه‌های خالی است و مالیاتی که این افراد پرداخت می‌کنند، به شهرداری‌ها تعلق می‌گیرد تا در بافت‌های فرسوده هزینه شود.

بستر کریدور میانی است. تحقق هدف گذاری ۱۱ میلیون تن ترانزیت بار از طریق این کریدور با چالش‌های متعددی، زیرساختی و ملاحظات سیاسی مواجه‌است. این چالش‌ها شامل؛ ترکیبی بودن مسیر مواصلاتی (ریلی–دریایی و جاده‌ای)، ضعف زیرساخت‌ها و ساختارهای زیربنایی در کشورهای مسیر، مسائل عملیات‌بندری و خدمات در یابی، خطوط نامناسب ریلی و محدودیت‌های ظرفیت راه‌آهن‌های کشورهای مسیر، گذرگاه‌های متعدد مرزی و همچنین ملاحظات سیاسی و بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیکی در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی است. سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای توسعه زیرساخت‌های کریدور میانی حدود ۱۸۵ میلیارد یورو برآورد شده‌است. حوزه‌های اولویت‌دار برای سرمایه‌گذاری شامل: بازسازی و نوسازی شبکه راه‌آهن و جاده، توسعه ظرفیت انبارها، افزایش ظرفیت بنادر، بهبود نقاط گذرگام مرزی، مراکز لجستیک چندقبجی و اتصالات شبکه‌های مواصلاتی در کشورهای مسیر کریدور میانی است. با تحقق چنین اقداماتی، کریدور میانی می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ حجم خود را نسبت به سال ۲۰۲۱ سه برابر کند در عین حال که زمان حمل و نقل را به نصف کاهش می‌دهد. تا آینده قابل پیش‌بینی بنابر محدودیت‌های فنی و زیرساختی، کریدور میانی عمدتاً یک کریدور منطقه‌ای باقی خواهد ماند و ترانزیت بین قاره‌ای تا سال ۲۰۳۰ کمتر از ۴۰درصد از حجم آن را تشکیل می‌دهد. به این معنا که حجم بالای ترانزیت از مسیر کریدور میانی عمدتاً درون–منطقه‌ای و در حاشیه‌خزر است. به‌منظور افزایش ظرفیت‌های ترانزیتی درون–قاره‌ای، ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی علاوه بر سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندری، ریلی و جاده‌ای کشورهای مسیر، دنبال‌وارد کردن شرک‌کای جدید به این کریدور بر اساس سیاست «گسترش کریدور میانی» هستند.

### ▪ نقش ایران در کریدور میانی

ایران نیز از شرکای بالقوه توسعه کریدور میانی است. مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مجاورت مسیرهای ترکیبی کریدور میانی، شبکه‌های ریلی هم‌جوار که در نقاطی از کریدور میانی تقاطع پیدا می‌کنند و بنادر اصلی در مجاورت کریدور میانی که از ظرفیت خدمات بندری و ترانزیت دریایی برخوردارند، به عنوان سه حوزه جغرافیایی در محوریت توسعه کریدور میانی وارد کردن دینفعان جدید تعریف شده‌اند. در میان مراکز مطالعاتی و سیاست‌گذاری کشور، کریدور میانی اغلب به‌عنوان کریدور رقیب برای مسیرهای عبوری از ایران همچون کریدور جنوبی و کریدور شمال–جنوب تصویرپردازی می‌شود. ایران همچنین هنوز تعریف مشخصی از موقعیت و مزیت‌های ترانزیتی خود در مجاورت با مسیرهای ترکیبی کریدور میانی ارائه نکرده‌است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که حضور فعال ایران در کریدور میانی مزیت‌های ترانزیتی بین‌المللی کشور به‌ویژه در گذرگاه‌های شرقی–غربی را تقویت خواهد کرد و تعارضی با کریدورهای اصلی عبوری از ایران همچون کریدور شمال–جنوب ندارد. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که در بلندمدت مسیر شمال–جنوب هم‌افزایی فزآینده‌ای با کریدور میانی خواهد داشت. حلقه‌گم‌شده تحقق اتصال کریدور شمال–جنوب به کریدور میانی و هم‌افزایی ترانزیتی این مسیرها، ایران است. این موقعیت، فرصت ویژه‌ای برای تعریف ایران به عنوان بخش محوری اتصالات (ریلی–جاده‌ای–دریایی) کریدور میانی و کریدور شمال–جنوب فراهم ساخته‌است؛ از این رو، نیازمند بازاندیشی در موقعیت خود در کریدور میانی و اساساً بازنگری در تعریف سنتی از مسیر شمال–جنوب به عنوان میسری رقیب برای مسیر کریدور میانی هستیم. ایران می‌تواند خود را حلقه وصل و پل ارتباطی دو مسیر اصلی تعریف کند.

### از سوی مسئولان شرکت پالایش و پخش

# هوافروشی و بازار سیاه بنزین تکذیب شد



است: در فیلم منتشر شده در فضای مجازی، شخصی در یکی از پمپ‌بنزین‌ها اقدام به دریافت بنزین در یک بطری ۱٫۵ لیتری می‌کند، اما رقم ۲٫۲۹ به‌عنوان حجم بنزین دریافتی، نمایش داده می‌شود؛ در حالی که بر اساس بازسی‌های متعدد، امکان خطای ۳۰۰درصدی برای تلمبه‌هایی که دارای برج‌چسب اعتباری سازمان ملی استاندارد و پلمب شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی هستند، وجود ندارد و پمپ‌های تکذیبی در ادامه‌تکدید شده‌تلمبه‌های فروش در جایگاه‌های عرضه سوخت مایع در بازه زمانی ماهانه از سوی کارشناسان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در مناطق عملیاتی سراسر کشور بپایمانه‌های ۲۰لیتری استاندارد از مون‌ژ شده‌است و چنانچه خطای اندازه‌گیری بیشتر از ۳۰سی‌سی در ۲۰لیتر باشد، میتر نصب شده در تلمبه مجدد تنظیم و پلمب می‌شود. طبق اعلام شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، تلمبه‌های جایگاه‌های عرضه سوخت همچنین در بازه زمانی سه‌ماهه میان توسط

### ▪ بازار سیاه بنزین سوپر هم نداریم!

جدا ی از بحث هوافروشی در پمپ‌های بنزین موضوع شکل گیری بازار سیاه بنزین سوپر هم اخیراً بازخورد‌های بسیاری در فضا عمومی کشور پیدا کرده‌است. در واکنش به این امر سخنگوی صنف جایگاه‌داران کشور، شکل گیری بازار سیاه بنزین سوپر را تکذیب کرد. «رضا نواز» در گفتگو با خبرگزاری

<sup>[1]</sup> در حالی سرپرست معاونت مسکن و ساختمان از امکان دریافت مجدد وام ودیعه مسکن خبر داده‌است که همین‌الآن حدود ۷۰درصد از اجاره‌نشین‌ها در صف دریافت وام مذکور هستند

<sup>[2]</sup> عصر روز شنبه، سعید بیات‌منش سرپرست معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی با اشاره به اصلاح دستورالعمل اجرایی دریافت مجدد تسهیلات ودیعه مسکن برای واجدان شرایط، اظهار کرد: متقاضیان دریافت تسهیلات ودیعه مسکن که پیش‌تر و در سنوات گذشته این تسهیلات را دریافت کرده‌اند با شرط تسویه تسهیلات قبلی امکان دریافت مجدد تسهیلات را خواهند یافت

<sup>[3]</sup> وی افزود: شرط پرداخت مجدد تسهیلات مجدد ودیعه مسکن مربوط به متقاضیانی است که در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ تسهیلات ودیعه مسکن را دریافت کرده و تسویه تسهیلات را انجام داده‌اند