اخبار کوتاه

فروش بلیت قطار مسافری آبان ماه آغاز شد

براساس اعلام شرکت راه آهن، پیش فروش بلیت قطار مسافری برای بازه آبان ماه از امروز (۲۸ مهرماه) ساعت ۹ صبح آغاز شد. مسافران می توانند برای کلیه محورها در مسیرهای رفت تا تاریخ ۳۰ آبان و مسیرهای برگشت تا یکم آذر، از ساعت ۹ تا ۱۱ صبح روز شنبه از طریق سکوهای مجاز فروش اینترنتی، بلیت تهیه کنند. همچنین پیش‌فروش حضوری بلیت‌های این بازه‌ی زمانی، از ساعت ۱۱ تا ۱۳ روز شنبه (۲۸ مهر) از طریق مراکز مجاز فروش حضوری انجام می‌پذیرد. براساس اعلام راه آهن از ساعت ۱۳ روز شنبه به بعد هم به‌صورت همزمان پیش‌فروش بلیت‌ها ادامه خواهد داشت و مسافران می توانند برای کسب اطلاعات بیش‌تر به‌صورت شبانه‌روزی با سامانه اطلاع‌رسانی راه‌آهن به شماره ۰۲۱۵۱۴۹ تماس بگیرند یا به پایگاه اینترنتی rai.ir مراجعه کنند.

۵ کیلومتر دیگر از بزرگراه هراز تا پایان امسال تکمیل می‌شود

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور گفت: تاکنون ۷۴ کیلومتر از چهار بانده‌سازی محور هراز به‌صورت پیوسته تکمیل شده و تا پایان امسال ۵ کیلومتر دیگر نیز آماده بهره‌برداری می شود. به گزارش گروه مسکن و ارژی از مهر، محمدرضا کدخدازاده معاون ساخت و توسعه راه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با بیان اینکه بزرگراه هراز در بخش باقی مانده از چهار بانده شدن این بزرگراه ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، گفت: تاکنون ۷۴ کیلومتر از محور هراز از آمل تا پلیس راه بایجان و ۴ کیلومتر در محدوده تول آبشار تا ورودی شهر لاسم به صورت پیوسته چهار خطه شده است. وی از تکمیل ۵ کیلومتر دیگر از این بزرگراه تا پایان سال جاری خبر داد و اظهار کرد: این بخش در محدوده پلیس راه بایجان تا تونل وانا است که با پیشرفت فیزیکی ۸۸ درصدی در حال اجرا است. در این محدوده یک تونل به طول ۷۰۰ متر، یک پل به طول ۵۰ متر و یک پل ۲۰۰ متری احداث می‌شود که این پل با توجه به محدودیت‌های عرضی مسیر با نصب ۳۵ شمع در حاشیه رودخانه هراز احداث می‌شود و از این نظر یک سازه ویژه به شمار می‌رود. کدخدازاده یادآور شد: ۲۷ کیلومتر از عملیات اجرایی دو بانده کردن محور هراز باقی مانده است که اعتبار مورد نیاز برای تکمیل آن ۵ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. وی اعتبار مصوب سال جاری این پروژه را ۱۰۴ میلیارد تومان اعلام کرد و افزود: تخصیص ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار از طریق اوراق و موافقت نامه با بانک‌ها در سال جاری نیز در حال پیگیری است. معاون ساخت و توسعه راه‌های شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با تاکید بر اهمیت این محور شریانی گفت: جاده هراز یکی از مهمترین مسیرهای ارتباطی بین دو استان پرجمعیت تهران و مازندران و کوتاه‌ترین مسیر تردد میان دو شهر تهران و آمل است و به دلیل اهمیت این محور مواصلاتی از نظر اقتصادی و گردشگری برای کشور، چهار خطه کردن آن در اولویت قرار دارد.

سود سرمایه گذاری در اقتصاد دریا را تضمین می کنیم

دبیر همایش اقتصاد دریا محور گفت: اگر در حوزه‌ای به دنبال جهش سرمایه گذاری هستیم که بخشی از آن سرمایه گذاری خارجی است چند مسأله باید در کنار هم قرار بگیرند که اهداف بعدی آن باید محقق شود. اگر جایی به دنبال جذب سرمایه گذار هستیم باید زیرساخت مناسب برای ایجاد شود حال اینکه در حال حاضر با ناترازی جدی انرژی و برق مواجه هستیم. اولین موضوعی که سرمایه گذاران به دنبال آن هستند تضمین وجود زیرساخت‌های مورد نیاز مانند برق و آب حمل و نقل و ... است و در غیر این صورت امکان جذب زیرساخت‌ها وجود ندارد. به گزارش گروه مسکن و انرژی از ایلنا، حمید آذرمند در نشست خبری همایش اقتصاد دریا محور با اشاره به رشد اقتصادی ۸ درصدی برنامه هفتم توسعه گفت: دستیابی به رشد ۸ درصدی حیاتی و از مهمترین موضوعات برنامه هفتم توسعه است و تحقق این هدف ۳ تا ۴ پیشران دارد که یکی از آن‌ها توسعه اقتصاد دریا محور است.

برداشت روزانه ۱۰۰ میلیون متر مکعب گاز از مخازن ذخیره‌سازی تا سال ۱۴۰۷

مدیر عامل شرکت مهندسی و توسعه گاز گفت: برنامه داریم که بتوانیم پروژه‌های ذخیره‌سازی را تا سال ۱۴۰۷ به اتمام برسانیم و به افق ذخیره‌سازی گاز برسیم تا روزانه ۱۰۰ میلیون متر مکعب را در فصل سرد سال از این محل تامین کنیم. رضا نوشادی، درباره اجرای پروژه‌های ذخیره‌سازی گاز اظهار داشت: ما در حال حاضر بیش از ۲۰ پالایشگاه گازی و ۴۴۰ هزار کیلومتر شبکه انتقال گاز داریم که از این میزان ۴۰ هزار کیلومتر فشار قوی است.
وی گفت: ۶ طرح ذخیره‌سازی را فعال کرده‌ایم که در دو پروژه سرمایه گذار و پیمانکار توسعه‌ای فعال داریم، فاز ۲ طرح ذخیره‌سازی سراجه قم ۷۰ درصد پیشرفت دارد، حفاری چاه‌های جدید به اتمام رسیده که امیدواریم تا سه ماه اول سال آتی بتوانیم طرح را افتتاح کنیم و برای سال آینده ذخیره‌سازی گاز از این طرح را خواهیم داشت. مدیر عامل شرکت مهندسی و توسعه گاز با بیان اینکه در میدان شوریجه ۱۵ حلقه چاه حفاری شده و فعالیت‌ها در این میدان ادامه دارد، افزود: پیک تکنولوژیک در حوزه ذخیره‌سازی ساخت کمپرسورهای فشار بالای ۳۵۰ بار بوده که در حال عبور از آن هستیم و امیدواریم در زمستان امسال آزمون‌های کارخانه‌ای را بگذرانند. وی خاطرنشان کرد: ما به لحاظ تکنولوژیکی محدودیتی برای اجرای طرح‌های ذخیره‌سازی در کشور نداریم و بنا داریم که سرریز این تکنولوژی‌ها بخش‌های دیگر نفت و پتروشیمی را نیز برخوردار کند. نوشادی در ادامه با بیان اینکه ۳ طرح ذخیره‌سازی در دولت قبل به شرکت ملی نفت منتقل شد، گفت: ما در هر سه پروژه پیمانکار و دکل مستقر کرده بودیم و اخیرا در احکام برنامه هفتم توسعه مجددا به شرکت گاز محول شده که امیدواریم در ۶ ماه آینده طرح‌ها و پروژه‌ها را نیز منتقل کنیم.

دریافت حق بیمه صندوق همگانی حوادث طبیعی از مشترکان برق

مدیر کل امور انرژی و مشتریان صنعت برق گفت: بر اساس قانون صندوق بیمه همگانی توانیر مکلف به دریافت این حق بیمه از مشترکان برق متناسب با قوانین و بودجه سنواتی شده تا پس از دریافت به‌حساب صندوق واریز شود. به گزارش گروه مسکن و انرژی از شرکت مدیریت تولید، انتقال و توزیع نیروی برق، عبدالامیر یاقوتی ادامه داد: بر اساس قانون، برخی از مشترکان تحت حمایت سازمان‌های حمایتی از این مجموعه حذف و از پرداخت حق بیمه معاف شدند و از حدود ۳۰ میلیون مشترک فعال، چهار میلیون تحت پوشش سازمان‌های حمایتی هستند. وی خاطرنشان کرد: امسال به عنوان سومین سال، سهم مشترکان خانگی در کل سال ۹۰ هزار تومان تعیین شده که این میزان در شش دوره قبض تقسیم و در هر دوره ۱۵ هزار تومان در قبوض برق درج و پس از وصول به‌حساب صندوق واریز می‌شود. یاقوتی در خصوص دلیل انتخاب صنعت برق به‌عنوان بستر دریافت حق بیمه صندوق همگانی حوادث طبیعی افزود: صنعت برق با توجه به گستردگی خدمات، برای هر منزل مسکونی یک کنتور برق ارائه کرده و از این بستر امکان دریافت حق بیمه راحت‌تر قابل‌وصول است. وی در خصوص اینکه ممکن است در برخی منازل قدیمی چند خانوار ساکن باشند، گفت: در این صورت کد خانوار اخذ می‌شود تا مشمول تعرفه تصاعدی برق نشوند؛ اما به صورت قانونی واحد مسکونی دارای انشعاب مجزا بوده که به‌ازای آن حق بیمه همگانی پرداخت می کند.

۵ کیلومتر دیگر از محور هراز تا پایان سال تکمیل می‌شود

معاون ساخت و توسعه راه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور می گوید: تاکنون ۷۴ کیلومتر از چهار بانده‌سازی محور هراز به صورت پیوسته تکمیل شده است و تا پایان سال جاری پنج کیلومتر دیگر نیز آماده بهره‌برداری می‌شود. به گزارش گروه مسکن و انرژی از شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، «محمدرضا کدخدازاده» پیشرفت فیزیکی بزرگراه هراز در بخش باقی مانده از چهار بانده شدن این بزرگراه را ۷۵ درصد اعلام کرد و گفت: تاکنون ۷۴ کیلومتر از محور هراز از آمل تا پلیس راه «بایجان» و چهار کیلومتر در محدوده تونل «آبشار» تا ورودی شهر «لاسم» به صورت پیوسته چهار خطه شده است. وی از تکمیل پنج کیلومتر دیگر از این بزرگراه تا پایان سال جاری خبر داد و اظهار داشت: این بخش در محدوده پلیس راه بایجان تا تونل «وانا» است که با پیشرفت فیزیکی ۸۸ درصدی در حال اجرا است. معاون ساخت و توسعه راه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور ادامه‌داد: در این محدوده یک تونل به طول ۷۰۰ متر، یک پل به طول ۵۰ متر و یک پل ۲۰۰ متری احداث می‌شود که این پل با توجه به محدودیت‌های عرضی مسیر با نصب ۳۵ شمع در حاشیه رودخانه هراز احداث می‌شود و از این نظر یک سازه ویژه به حساب می‌آید. کدخدا زاده اعلام کرد: ۲۷ کیلومتر از عملیات اجرایی دو بانده کردن محور هراز باقی مانده است که اعتبار مورد نیاز برای تکمیل آن پنج‌هزار میلیارد تومان برآورد می شود.

عضو هیات مدیره انجمن انبوه سازان استان تهران در گفتگو با «تجارت» تحلیل می کند

کوچ انبوه‌سازان مسکن به کشورهای همسایه

گروه مسکن و انرژی-زهرا سلیمانی: ایرانیان برای چندمین سال متوالی که رتبه های بیشترین سرمایه گذاری در حوزه مسکن و ملک ترکیه را در اختیار داشتند، طی یکسال گذشته نیز بعد از روس ها که به دلیل جنگ اوکراین وارد فضای سرمایه گذاری در بازارهای مختلف ترکیه شده اند، بیشترین سرمایه گذاری را در این کشور صورت داده اند. بررسی روند خرید خانه در ترکیه نشان می‌دهد، بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ روند خرید خانه توسط ایرانیان بسیار بالا گزارش شده است.
روندی که در سال ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ به دلیل برخی مشکلات بوروکراتیک در ترکیه معکوس شده بود و اما جدیدترین داده‌های سازمان آمار ترکیه (TÜİK)، نشان می‌دهد، سهم خرید مسکن از سوی ایرانیان باز هم صعودی شده و ایرانیان پس از روس ها همچنان بیشترین سرمایه گذاری اتباع خارجی در این کشور را صورت داده اند. طی ۶ماه گذشته، به‌ترتیب اتباع روسیه، ایران، عراق و اوکراین بیشترین خرید مسکن را از ترکیه انجام دادند. اما مقصد سرمایه گذاری ایران در حوزه ملک و مسکن تنها به ترکیه معطوف نمی شود. در سایر کشورها از جمله امارات، گرجستان، تاجیکستان، ازبکستان و...نیز ردپای ایرانیان رد حوزه مسکن این کشورها کگاملا هویداست. این سرمایه گذاری ها در بازار مسکن کشورهای همسایه در شرایطی است که بازار مسکن در ایران همچنان با رکود دامنه داری مواجه است.
تجارت برای ریشه یابی چرایی این موضوع سراغ حسن محتشم عضو هیات مدیره انجمن انبوه سازان استان تهران رفته تا درباره ابعاد و زوایای گوناگون این موضوع بحث و تبادل نظر کند. محتشم در گفتگو با تجارت ضمن تحلیلی چرایی ورود سرمایه های ایرانی برای خرید مسکن در کشورهای همسایه از جمله ترکیه، ارمنستان، گرجستان و...سایر مقاصد سرمایه های ایرانیان در خارج را نیز مورد ارزیابی قرار می دهد. به اعتقاد این تحلیلگر، یکی از دلایل استقبال ایرانیان از خرید ملک در سایر کشورها و سمرالیه گذاری انبوه سازان، قوانین دست و پا گیر و بوروکراسی پیچیده ای است که در داخل کشورمان برا ساخت و ساز مسکن وجود دارد.

▪ ایرانیان دوباره در رتبه های بالایی کشورهایی که اقدام به خرید مسکن در ترکیه کرده اند، قرار گرفتند. این روند خرید در شرایطی که در داخل کشور رکود در خرید و فروش مسکن وجود دارد را چطور می توان ارزیابی کرد؟

البته روند خرید ملک ایرانیان در ترکیه به نسبت چند سال گذشته کمی نزولی شده است. خرید ملک توسط ایرانیان در ترکیه دلایلی مختلفی دارد. هرچند سرمایه گذاری در ترکیه به دلیل تورم بالایی که دارد چندان توجیه اقتصادی ندارد اما ایرانیان به خاطر برخی آزادی های اجتماعی، داشتن یک مکان تفریحی و تجربه گونه دیگری از زندگی اجتماعی و خانوادگی اقدام به خرید ملک در این کشور می کنند. از سوی دیگر کشورهایی که قصد مهاجرت به کشورهای غربی را دارند، ابتدا به ترکیه مهاجرت کرده پس از آن مهیای مهاجرت به غرب می شوند.

▪ چرا ترکیه مقصد اصلی خرید ملک و مسکن ایرانیان است؟ ویژگی این کشور چیست که ایرانیان را به سمت خود جلب می کند؟

ترکیه از نظر فرهنگی به ایران نزدیک است؛ ضمن اینکه مسئولان این کشور از نظر قانونی و اداری و روند بوروکراتیک، شرایطی را ایجاد کرده اند تا زمینه جذب سرمایه های اتباع خارجی فراهم شود. سفر به ترکیه ویزا نمی خواهد و ایرانیان احساس می کنند هزینه خرید ملک در این کشور به نسبت ایران بسیار ارزان تر است. طی سالهای اخیر بسیاری از ایرانیانی که اقدام به خرید ملک در این کشور کرده‌اند، ضرر کرده‌اند اما عجیب است که هنوز برخی از هموطنان ما اقدام به خرید ملک در این کشور می کنند. اما این سکه روی دیگری هم دارد؛ تنش های سیاسی و منطقه ای اخیر که تاثیرات زیادی در اقتصاد ایران داشته است. همچنین سیاست های اتخاذ شده از سال ۱۴۰۰ به بعد در دولت سیزدهم که تورم زا بوده و ارزش پول ایرانیان را کاهش داده و البته تنش های اجتماعی، وضعیتی را ایجاد کرده که بازار مسکن ایران در رکود تورمی فرو رود. وقتی بازار مسکن در ایران دچار رکود شود، طبیعی است که سرمایه به سمت کشورهای همسایه از جمله ترکیه میل می کند.

▪ در واقع نظام تصمیم سازی های غلط اقتصادی در کشورمان دلیل اصلی این مهاجرت سرمایه هاست؟

به طور کلی سرمایه به سمت بازارهای امن حرکت می کند. وقتی ایران به دلیل تحریم ها و تنش های منطقه ای، دچار برخی نوسانات شود، چون نقدشوندگی سرمایه کاهش می یابد در بخش مسکن و البته بورس، مشکلاتی شکل می گیرد. سرمایه به جای بازار مسکن داخلی به سمت ارز و طلا و سکه و..میل می کند. البته خوشبختانه عملکرد دولت چهاردهم به گونه ای است که نرخ ارز را در محدوده ۶۰هزار تومان(کمی بالا و کمی پایین) نگه داشته است. امروز(شنبه) البته سکه جهشی بیش از اندازه داشته است که اخبار حاکی از آن است به دلیل نوسانات جهانی است.

▪ به جز ترکیه کدام کشورها در تیر رس سرمایه گذاری ایرانیان در بخش مسکن قرار گرفته اند؟ برخی از امارات و گرجستان به عنوان مقاصد سرمایه گذاری ایرانیان در بخش مسکن نام می برند؟

اخیرا انبوه سازان ایرانی به سمت سرمایه گذاری در عمان سوق پیدا کرده اند. عمان کشوری است که در آن شرایط باثباتی حاکم است. پول ملی این کشور نرخ و ثبات بالایی دارد. شراط جذب سرمایه مناسبی دارد. در این کشور اگر فردی بخواهد خانه ای با بنای ۳۰۰متر مربع و زیر آن بسازد، اساسا به پروانه ساخت نیاز ندارد. این قوانین روان، نرخ بازگشت سرمایه مناسب، ثبات قابل توجه و...باعث سرازیر شدن سرمایه گذاران ایرانی به ساخت و ساز مسکن در عمان شده است. پس از عمان شرایط ارمنستان هم برای جذب سرمایه گذاران ایرانی در بخش مسکن مناسب است. شما این شرایط مناسب را مقایسه کنید با بوروکراسی و هفت خوان دریافت پروانه ساخت و مجوزهای داخل کشور! در شرایطی که بازار مسکن داخلی به سرمایه گذاری، کمک های سازندگان، انبوه سازان و افراد حرفه ای نیاز دارد، بیمه های اجتماعی عجیب و غریب انبوه سازان را تحت فشار قرار می دهد، فشارهای مالیاتی زیادی هم وجود دارد، از سوی دیگر بوروکراسی اداری سنگینی حاکم است. همچنین قوانین دست و پاگیر شهرداری سرمایه گذاران و انبوه سازان را با گرفتاری های زیادی مواجه ساخته است. در ایران انبوه ساز باید کل سرمایه اش را تامین کند تا یک برگه را با عنوان پروانه ساخت در دستش قرار دهند. مجموعه این موارد باعث شده تا سرمایه گذاران به جای ایران سایر کشورهای منطقه ای را برای سرمایه گذاری و ساخت مسکن انتخاب کنند.

▪ امارات هم مقصد سرمایه گذاری ایرانی ها محسوب می شود؟

در میان بازار مسکن کشورهای همسایه، سرمایه گذاری در امارات با دشواری های بسیاری همراه است. چون شرکت العین با نقدینگی فراوان جایی برای انبوه سازان سایر کشورها از جمله ایران باقی نمی گذارد. ضمن اینکه سرمایه های کشورهای اروپایی از جمله دانمارک هم در امارات فعال است. ایرانیانی که به امارات ورود می کنند، اغلب برای زندگی شخصی است که آپارتمان یا ملکی را می خرند. اما سرمایه گذاری در کشورهایی چون تاجیکستان، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، ازبکستان و...توسط ایرانی ها رونق دارد.

▪ مسئولان دولت قبل و شهرداری تهران از ورود انبوه سازان چینی به بازار مسکن ایران صحبت می کردند. این ایده بحران مسکن در ایران را حل می کند؟

دولت به جای زمینه سازی برای مشارکت ایرانیان در ساخت و ساز مسکن، از ورود چینی ها به انبوه سازی مسکن صحبت می کند. این ایده البته تحقق پیدا نکرده است. معتقدم چینی ها با نرخ های فعلی که در دولت مطرح است، کار نمی کنند. دولت اگر قرار باشد به چینی ها این پروژه های مسکن را واگذار کند از ابزار تخفیف ها و تهاترهای نفتی استفاده می کند. دولت ایران به چینی ها می گوید، تکنولوژی را وارد کشور کنید تا سرعت عمل ساخت و ساز را بالا برود و در ازای آن نفت ارزان دریافت کنید!. معتقدم دولت به جای تخصیص نفت ارزان به انبوه سازان چینی، بهتر است این یارانه و ظرفیت مالی را در اختیار خانواده های ایرانی قرار دهد تا ایرانیان هم بتوانند خانه بخرند. وقتی تقاضای واقعی در بازار افزایش پیدا کند، صنعت ساخت و ساز و مسکن هم رونق می گیرد و بهبود در بازار ایجاد می کند. دولت به جای پرداخت یارانه نفت به چینی ها، یارانه را به جوانان ایرانی بدهد تا بتوانند ۷۰ تا ۸۰ درصد قیمت ملک را وام بگیرند و صاحب خانه شوند.

▪ چه کمبودی در داخل وجود دارد که یک چنین حمایت هایی از ایرانیان فاقد مسکن صورت نمی گیرد؟

در داخل ما مدیریت داریم، تجربه داریم، نیرو داریم و ایده پردازی هم وجود دارد؛ مصالح هم که در داخل تولید می شود. البته برخی تنگناهای قانونی وجود دارد. وقتی دولت بخواهد به من انبوه ساز قیمت واقعی مسکن را بدهد، قیمت تمام شده مسکن بالا می رود و در این صورت متقاضی نمی تواند مسکن بخرد؛ نهایتا خرید و فروش متوقف شده و رکود تعمیق می شود. دولت وام های مسکن را نیز تا حدی می تواند افزایش دهد. این پیچیدگی ها نیازمند ورود مجلس به حوزه قانون گذاری است تا ما به التفاوت تخفیفی که قرار است به چینی ها داده شود در قالب وام بلا عوض یا بلندمدت به ایرانیانی داده شود که فاقد مسکن هستند. در کل هنوز چینی ها به دلیل تحریم ها و مشکلات هزینه ای وارد بازار ساخت و ساز مسکن ایران نشده اند.

مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر داد

افزایش ۳ برابری ترانزیت بار روسی از مسیر ایران

گروه مسکن و انرژی: پس از آغاز جنگ بین روسیه و اوکراین پیش‌بینی‌ها از افزایش عبور بارهای ترانزیتی روسیه از مسیر ایران به هند بود اما پس از مدتی این انتظارها بر آوردها نشد بطوریکه طبق گفته دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی در این مدت تنها یک درصد از بار ترانزیتی بین روسیه و هند از مسیر ایران عبور داده‌شد.

دیروز اما مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر مهمی را اعلام کرد و گفت: در شش ماه امسال ترانزیت جاده‌ای ۶۱ درصد رشد داشته است و افزایش عبور بار روسیه از کریدور شمال-جنوب را می‌توان اینگونه بررسی کرد که در سال ۱۴۰۱ بار ترانزیتی از آستارا که عمده آن از روسیه وارد کشور می‌شود حدود ۳۲۰ هزار تن بود. اما در سال ۱۴۰۲ این عدد به یک میلیون و ۸۰ هزار تن رسید به عبارت دیگر شاهد رشد ۳ برابری این عدد هستیم که رشد در سال ۱۴۰۳ هم مشهود است. جواد هدایتی، مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با ایلنا درباره دلایل عدم تحقق پیش‌بینی‌ها از رونق کریدور شمال-جنوب پس از جنگ روسیه و اوکراین اظهار داشت: بخشی از این موضوع و رفتار ترانزیتی به این برمی گردد که عمده بار تجاری روسیه که زغال سنگ است بارهای ارزان قیمت و انبوه محسوب می‌شود و عمدتا این بار کشتی پسند است و برای انتقال و ترانزیت این بار از مسیر دریایی استفاده می‌شود. وی تاکید کرد: برای صاحب کالا به صرفه‌تر است که غلات، بارهای فله و ارزان قیمت از این جنس بارها مانند زغال سنگ را از مسیر دریا جابه‌جا کند. به همین دلیل توجیهی ندارد که روسیه باز زغال سنگ را از کریدور شمال - جنوب به هند منتقل کند. شاید در شرایط حال حاضر به دلیل جنگ روسیه با اوکراین جابه‌جایی این دست از بارها هم برای انتقال از کریدور شمال -جنوب کشش داشته باشد اما شک نداشته باشیم اگر مسیر بهتری باز شود حتما این بارها از مسیر ارزان‌تر و مسیر دریا عبور داده می‌شوند چرا اساسا این بارها دریاپسند هستند. این مقام مسئول با اشاره به راه‌اندازی خط دریایی مشترک روسیه و هند و کاهش هزینه‌های حمل بار در این مسیر دریایی گفت: خط کشتیرانی «فسکو» که روس‌ها و هندی‌ها تا بندر ناواشیوا راه‌اندازی کرده‌اند، هزینه حمل کالا در این مسیر حدود ۴ هزار دلار است و از آنجایی که حجم انبوهی از بار از مسیر دریا جابه‌جا می‌شود، هزینه‌ها به کمتر از ۴ هزار دلار کاهش پیدا می کند بنابراین عبور بار از مسیر دریایی برای صاحب کالا به صرفه‌تر است. وی ادامه داد: حال اینکه در کریدور شمال-جنوب هر اقدامی انجام دهیم، هزینه حمل بار به کمتر از ۴ هزار دلار نمی‌رسد. بنابراین ایران باید باری را در کریدور شمال-جنوب تجاری‌سازی کند که عبور آن از مسیر مسیر پایدار شود و از لحاظ اقتصادی عبور آن توجیه پذیر باشد البته در این باره تنها بحث قسمت مطرح نیست و زمان عبور بار هم برای توجیه پذیری استفاده از مسیر ترانزیتی حایز اهمیت است. هدایتی با بیان اینکه برای انتقال و ترانزیت برخی کالاهای روسیه و هند مانند پتاس و یکسری از مواد شیمیایی و ... از کریدور شمال-جنوب تقاضا وجود دارد، اظهار داشت: باید بر روی بارها به ویژه بارهای کانتینری کار کنیم تا عبور آنها در این کریدور تجاری‌سازی شود و قابل رقابت با سایر مسیرها و کریدورهای منطقه باشد تا در شرایط غیر جنگی هم عبور این بارها از کریدور شمال-جنوب ادامه پیدا کند.
مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با تاکید بر اینکه در این مدت شاهد افزایش عبور بار روسیه از مسیر کریدور شمال-جنوب بودیم، گفت: در شش ماه امسال ترانزیت جاده‌ای ۶۱ درصد رشد داشته است و افزایش عبور بار روسیه از کریدور شمال-جنوب را می‌توان اینگونه بررسی کرد که در سال ۱۴۰۱ بار ترانزیتی از آستارا که عمده آن از روسیه وارد کشور می‌شود حدود ۳۲۰ هزار تن بود. اما در سال ۱۴۰۲ این عدد به یک میلیون و ۸۰ هزار تن رسید به عبارت دیگر شاهد رشد ۳ برابری این عدد هستیم که رشد در سال ۱۴۰۳ هم مشهود است.