«ایران» از ضرورت توسعه زیرساخت‌ها به منظور افزایش تجارت و بار ترانزیتی گزارش می‌دهد

کمبود ۵۰ کشتی تجاری در خزر برای حمل کالا

در ۷ ماه امسال ترانزیت دریای خزر ۳۵۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش داشته است، با توجه به تقاضای بالای جابه‌جایی بار از مسیر ایران، ناوگان دریایی باید دو برابر شود

گروه اقتصادی/ آمارها از رشد تجارت و ترانزیت کشور حکایت دارد. بر اساس آمار گمرک، ارزش تجارت خارجی در ۷ ماه امسال با رشد ۱۰ درصدی به ۶۰٫۱ میلیارد دلار رسیده است. همچنین طبق همین آمار، در ۶ ماهه سال جاری بیش از ۷ میلیون تن کالا از مسیر ایران عبور کرده که این میزان کالاهای ترانزیتی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۲ درصد افزایش داشته است.

با توجه به سیاست گسترش دیپلماسی اقتصادی با همسایگان و منطقه و همچنین برنامه رشد ترانزیت به ۲۰ میلیون تن تا سال ۲۰۲۳، توافقنامه‌های مختلف تجاری و ترانزیتی میان ایران و کشورهای منطقه بسته شده است که با این موضوع رشد تجارت، ترانزیت و تقاضای انتقال بار از مسیر ایران تا پایان سال و در سال آینده پیش‌بینی شده است.

بیشترین انتقال بار از مسیر ایران، ترانزیت کالا از بنادر جنوبی به سمت بنادر شمالی برای انتقال به سن‌پترزبورگ و شمال اروپا است. این ترانزیت به صورت بالعکس از روسیه به سمت هند و کشورهای جنوبی نیز در جریان است. برای پاسخ به تقاضای افزایش ترانزیت از مسیر ایران، در حال حاضر مهم‌ترین مشکل توسعه زیرساخت بویژه تأمین ناوگان در بخش دریایی است.

بندر نوشهر / ایران

■ **هزینه بارگیری**

افشار ربانی، رئیس امور بنادر سازمان بنادر و دریانوردی گیلان، در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به ترانزیت کالاها از کشورهای چین، هند و امارات از بنادر جنوبی به سمت بندر انزلی و انتقال از این بندر به سمت آستراخان، اکتائو، سن‌پترزبورگ و شمال اروپا، گفت: ترانزیت کالا از بنادر شمالی در ۷ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۵۸ درصد رشد داشته و بار زیادی از روسیه برای ترانزیت از مسیر ایران در انتظار است. وی گفت: بار از آن سمت زیاد است اما تعداد شناور در دریای خزر جوابگو برای انتقال این بار نیست، خصوصاً کمبود شناورهای رو-رو که بار بیشتری را جابه‌جا می‌کند، کاملاً محسوس است.

مهم‌ترین پیامد کمبود ناوگان، افزایش هزینه ترانزیت است. هزینه بارگیری هر تن کالا از روسیه که در ابتدای سال ۴۵ دلار بود، به خاطر کمبود ناوگان و شناور، در حال حاضر به ۸۵ دلار رسیده که مبلغ بالایی است. به گفته رئیس امور بندر بنادر گیلان، حجم بار ترانزیتی در منطقه، ۲ تا ۳ برابر شده که برای جابه‌جایی آن به همین میزان باید تعداد شناورها افزایش یابد.

■ **کمبود ۵۰ شناور**

مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن شرکت‌های کشتیرانی در گفت‌وگو با «ایران» در خصوص کمبود ناوگان دریایی گفت: در بنادر جنوبی کمبود ناوگان کمتر است اما در دریای خزر این کمبود چشمگیر است.

وی افزود: در حال حاضر ۴۳ کشتی تحت پرچم ایران در دریای خزر فعالیت دارند که ۲۳ فروند متعلق به کشتیرانی و ۲۰ فروند نیز متعلق به بخش خصوصی است اما برای پاسخگویی به جابه‌جایی بار در دریای خزر نیاز به حدود ۱۰۰ فروند کشتی داریم یعنی ناوگان دریایی خزر باید ۲ برابر شود.

دبیرکل انجمن شرکت‌های کشتیرانی سن بالای شناورها را که برخی از آنها به ۳۰ سال نیز می‌رسد، مشکل دیگر ترانزیت بار در دریای خزر دانست و گفت: سن بالای شناورها، هزینه نگهداری و انتقال بار را افزایش و درآمدزایی را کاهش داده است.

او خاطرنشان کرد: در بنادر شمالی متناسب با ظرفیت و نیاز به تبادلات باری، ناوگان نوسازی یا تأمین نشده است. عملیات تخلیه، بارگیری و نوبت‌دهی شناورها به‌خاطر مشکلاتی مانند ضعف مدیریت در سال‌های مختلف و همچنین تأمین نشدن تجهیزات با مشکلاتی مواجه است، به همین دلیل فعالیت هر شناور از ۲ تا ۲٫۵ سرویس در ماه به یک سرویس در ماه کاهش پیدا کرده است. وقتی تعداد سرویس کاهش یافته، تعداد ناوگان کم و سن ناوگان بالا است انباشت کالا در بنادر به وجود می‌آید.

دبیرکل انجمن شرکت‌های کشتیرانی تأکید کرد: برای جبران کمبود ناوگان به خرید سریع شناور نیاز داریم. سفارش ساخت داخل نیز برای تأمین ناوگان امکان‌پذیر است اما ساخت داخل حداقل ۲ سال زمان می‌برد که ما با توجه به تقاضای باری که وجود دارد، نمی‌توانیم معطل بمانیم، بنابراین راهکارهایی مانند خرید شناورهای دست‌دوم می‌تواند تا حدودی مشکلات را رفع کند.

البته با توجه به قیمت بالای شناورها، شرکت‌های کشتیرانی نیاز به حمایت و پرداخت تسهیلات دارند. در سال‌های اخیر بارها بر پرداخت تسهیلات برای تأمین ناوگان تأکید شده است اما تاکنون حتی یک مورد دریافت تسهیلات نداشته‌ایم.

وی گفت: ساخت شناور متناسب با حمل کالا در دریای خزر(ظرفیت ۵ هزار تنی) حدود ۲۰ میلیون دلار و خرید آن‌هم ۲۰ تا ۲۵ میلیون دلار هزینه دارد، اما برای سفارش ساخت داخل و دریافت تسهیلات، ۲۰ درصد مبلغ را باید شرکت‌ها آورده داشته باشند و حدود ۴ میلیون دلار می‌شود که برای شرکت‌ها مبلغ بالایی است. در دنیا این آورده حدود ۱۰ درصد هزینه کل است و زمان بازپرداخت ۱۰ سال است اما در ایران زمان بازپرداخت تسهیلات حدود ۸ سال می‌شود که دلیل دیگری برای کاهش تمایل شرکت‌ها برای خرید ناوگان و نوسازی شناورها است.

■ **افزایش سهم حمل‌ونقل از دریای خزر**

محمد عیقرلو، دبیرکل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک نیز در گفت‌وگو با «ایران» بیان کرد: سهم ایران از حمل‌ونقل در دریای خزر در سال‌های گذشته کمترین سهم بوده چون تجارت ما محدود بوده است، اما در حال حاضر حجم بار در دریای خزر افزایش یافته اما از قبل برای انتقال این بار برنامه‌ریزی نشده است.

وی گفت: با وجود هزینه بالای ترانزیت جاده‌ای، اما بیشترین تکیه ما در ترانزیت بر حمل جاده‌ای است. مثلاً در حال حاضر بیشترین صادرات ما به روسیه موادغذایی است که به هیچ وجه نمی‌تواند معطلی بارگیری داشته باشد. برای انتقال این کالاها استفاده از هواپیمای باری بسیار مناسب است اما ظرفیت هواپیماهای «کارگو»ی ما نیز کم است و نتوانسته‌ایم دراین سال‌ها ظرفیت حمل بار هوایی خود را افزایش دهیم، به همین دلیل در حال حاضر علاوه بر حمل جاده‌ای، بیشترین انتقال کالایی ما در مسیر شمال از مرز ریلی سرخس صورت می‌گیرد.

■ **اعتماد به ساخت داخل**

حسن‌رضا صفری، مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان نیز در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به مشکلات زیرساختی کشور برای ترانزیت بار، به مشکلات ناوگان در دریای خزر اشاره کرد و گفت: میانگین سن ناوگان دریای خزر بالا است و بیشتر کشتی‌های آن به صورت دست‌دوم خریداری شده‌اند و هزینه نگهداری آنها بالا است.

با توجه به سیاست ترغیب تجارت بخصوص صادرات از طریق بنادر امیرآباد و انزلی به کشورهای حاشیه و سایر کشورها از طریق عبور از کانال ولگا و دسترسی به دریای سیاه، توجه به نوسازی این ناوگان حائزاهمیت است. وی گفت: بیشترین خرید شناور ایران از کشورهای کره‌جنوبی، چین و ژاپن است اما به خاطر هزینه خرید، شرکت‌ها توان پرداخت هزینه را ندارند.

از سوی دیگر در زمان تحریم امکان خرید از خارج محدود شده و به شرکت‌های سازنده داخلی نیز اعتماد نشده است، در حالی که در شرکت‌های داخلی کشتی ساخته می‌شود و ما اخیراً دو نمونه از تولیدات را به کشور ونزوئلا فروخته‌ایم؛ اما در حال حاضر نبود منابع و نبود سفارش، دو مشکل تکیه به شرکت‌های داخلی برای ساخت شناورها است.

اتصال بنادر شمالی (انزلی و کاسپین) به شبکه ریلی، ساخت راه‌آهن رشت- آستارا، تأمین شناور رو-رو در دریای خزر، ایجاد خطوط لاینر کانتینری در دریای خزر و پرداخت تسهیلات به شرکت‌های کشتیرانی برای تأمین شناور(خرید از خارج یا سفارش ساخت در داخل) بخشی از راهکارهای تأمین ناوگان است تا بتوانیم تقاضایی را که در حال حاضر برای انتقال بار از ایران وجود دارد پاسخگو باشیم.

تخمین نیازمندی ۵ ساله شناورهای (دست دوم) حمل و نقل دریای خزر				
نوع شناور	تعداد	قیمت (میلیون دلار)	نوساز یا دست دم (زیر ۱۵ سال)	مبلغ کل تسهیلات مورد نیاز (میلیون دلار)
کانتینر و خودرو بر حداکثر سایز دریای خزر	۵	۱۰	دست دوم	۵۰
کالابرعمومی حداکثر سایز دریای خزر	۱۰	۱۰	دست دوم	۱۰۰
تانکر (حمل روغن) حداکثر سایز دریای خزر	۳	۱۰	دست دوم	۳۰

تخمین نیازمندی ۵ ساله شناورهای (نوساز) حمل و نقل دریای خزر				
نوع شناور	تعداد	قیمت (میلیون دلار)	نوساز (ساخت داخل)	مبلغ کل تسهیلات مورد نیاز (میلیون دلار)
کانتینر و خودروبرحداکثرسایزدریای خزر	۷	۱۵	نوساز	۱۰۵
کالابرعمومی حداکثرسایز دریای خزر	۷	۱۵	نوساز	۱۵
تانکر(حمل روغن) حداکثرسایز دریای خزر	۷	۱۵	نوساز	۴۵

معاون وزیر راه و شهرسازی:

فرودگاه مهرآباد هیچ وقت تعطیل نمی‌شود

گروه اقتصادی/ معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با ۲ باند پروازی استاندارد فعال است و طبق تصمیم نظام و دولت این فرودگاه تعطیل شدنی نیست و برای همیشه می‌ماند.

حمیدرضا سیدی در مراسم بهسازی باند ۲۹ چپ فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به عنوان بزرگترین زیرساخت فرودگاهی در پرترافیک‌ترین فرودگاه کشور، اظهار داشت: پیش از این خلبانان از وضعیت کیفیت باند ۲۹ چپ مهرآباد گله‌های زیادی داشتند.

وی ادامه داد: در این راستا با فعال کردن باند ۲۹ راست، عملیات بهسازی باند ۲۹ چپ مهرآباد در همین دولت آغاز و پروژه یک ساله با اعتبار ۷۵۰ میلیارد تومان اجرا شد.

سیدی با اشاره به رعایت همه استانداردهای روز دنیا در بهسازی باند ۲۹ چپ مهرآباد، اضافه کرد: فرودگاه مهرآباد طبق تصمیم دولت و نظام تعطیل شدنی نیست و برای همیشه می‌ماند. معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: ترمینال یک و دو فرودگاه مهرآباد ۷۰ سال قدمت دارد این ۲ ترمینال را امروز باید جزو آثار باستانی تلقی کنیم. همچنین ترمینال‌های ۴ و ۶ هم سوله‌های صنعتی است که در شأن مردم و کشور نیست. در این راستا ساخت ترمینال جدید مهرآباد با ظرفیت ۲۰ میلیون مسافر در سال از ۱۲۰ سامانه کمک ناوبری در مرکز فعال است که این مرکز ۲۰ سال عمر دارد و نیاز به بازسازی داشت.

معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: مرکز کنترل پشتیبان بین ترمینال‌های یک و ۲ مهرآباد به مساحت ۱۴ هزار مترمربع و ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار ۲ ساله ساخته خواهد شد. وی اضافه کرد: در کل فرودگاه‌های کشور جمعاً ۱۱۸ پروژه عمرانی در دست اجرا داریم.

بر اساس این گزارش روز گذشته، بهره‌برداری از باند ۲۹ چپ فرودگاه بین‌المللی مهرآباد و کلنگ‌زنی مرکز پشتیبان کنترل فضای کشور و آغاز طراحی و احداث ترمینال یکصد هزار مترمربعی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد برگزار شد، به این ترتیب بهسازی باند ۲۹ چپ فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به عنوان بزرگترین زیرساخت فرودگاهی در پرترافیک‌ترین فرودگاه کشور به بهره‌برداری رسید. این برای نخستین بار پس از انقلاب اسلامی است که باند فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به طور کامل بهسازی شده است. ارزش ریالی این پروژه ۷ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال بوده و ظرف مدت ۱۵ ماه به مرحله افتتاح رسیده است.

از مشخصات این باند می‌توان به حریم(استریپ) و سامانه زهکشی نوین اشاره کرد. عملیات انجام‌شده برای این پروژه بزرگ شامل بهسازی، نصب سیستم روشنایی باند، نصب تابلوهای راهنمای سطوح پروازی، نصب و راه‌اندازی چراغ‌های پاپی روی باند خط کشی سطوح پروازی، وارسی پروازی سامانه ILS و سیستم زهکش و استریپ باند می‌شود. طراحی و احداث ترمینال ۱۰۰ هزار مترمربعی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با ظرفیت ۲۰ میلیون مسافر در سال نیز از سوی مقام عالی وزارت راه و شهرسازی اعلام شد. احداث ساختمان پشتیبان مرکز کنترل فضای کشور نیز در فرودگاه مهرآباد بزودی ساخته می‌شود.

امروز به دستور وزیر راه و شهرسازی در دستور کار قرار گرفت.

سیدی بیان کرد: مرکز کنترل فضای کشور ۹۰۰ نیروی متخصص دارد و روزانه به ۱۵۰۰پرواز خدمات می‌دهد،

سجاد صفری / ایران

آگهی مناقصه عمومی
(همراه با ارزیابی کیفی)
شماره ۸-۴
نوبت اول
شرکت عمران شهر جدید پرند، به آدرس کیلومتر ۳۰ اتوبان تهران-ساوه، فاز چهار، روبروی درمانگاه سلام، در نظر دارد ساخت پیاده راه میانی میسا (گذر سیمرغ) واقع در شمال فاز ۵ شهر جدید پرند در قبال ۳۰ درصد نقد و ۷۰ درصد تهاتر اراضی در شهر جدید پرند را حسب مشخصات ذیل به پیمانکار واجد شرایط که دارای حداقل رتبه ۵ ابنیه و ظرفیت آزاد، بر اساس بخش‌نامه شماره ۹۹/۴۰۴۴۵ مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۲۹ و بخش‌نامه ۴۰۰/۲۴۰۹۳ مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۸ از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور می‌باشد را با شماره سیستمی ۱۴۰۰۰۰۵۷۷۰۰۰۰۳۲ از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی واگذار نماید: کلیه مراحل برگزاری مناقصه از مرحله دریافت ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد قیمت مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها اعلام به برنده و غیره از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس: www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم به ذکر است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت در سامانه مذکور، نسبت به ثبت‌نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی در سامانه یادشده جهت شرکت در مناقصه اقدام نمایند.
جمع کل برآورد: ۱۷۴٬۴۰۷٬۴۵۵٬۷۰۸ ریال (بر اساس فهارس بهای سال ۱۴۰۱)
نوع مناقصه: عمومی یک‌مرحله‌ای (با ارزیابی کیفی)
نوع و تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت‌نامه بانکی به مبلغ ۸٬۷۲۰٬۳۷۲٬۷۸۵ ریال حسب بخش‌نامه شماره ۴۳۴۰۴/ت ۵۰۶۵۹ ـ مورخ ۹۴/۰۹/۱۲ و همچنین اصلاحیه آن به شماره ۵۲۱۴/ت ۵۷۵۹۲ ـ مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۲۲ هیأت محترم وزیران که در مشخصات مناقصه قید گردیده است.
الف: چاپ آگهی نوبت اول در روزنامه ایران و مناقصه-مزایده مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۴ و چاپ آگهی نوبت دوم در روزنامه ایران مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۵ می‌باشد
ب: مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه برای متقاضیان واجد شرایط، روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۴ تا روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۳۰ از سامانه مذکور می‌باشد.
پ: آخرین مهلت ثبت اسناد مذکور در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت ساعت ۶ ظهر روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۶ باشد.
ت: آخرین مهلت ارسال اصل پاکت الف (تضمین) به‌صورت لاک و مهر شده، تا ساعت ۶ ظهر روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۶ به دبیرخانه شرکت عمران شهر جدید پرند الزامی می‌باشد. (در صورت عدم ارائه اصل پاکت الف (تضمین)، پاکت ب وج بازگشایی نمی‌گردد)
ث: تاریخ بازگشایی پیشنهادها ۱۴۰۱/۰۹/۲۳ ساعت ۱۰ صبح (اتاق جلسات)
در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر متقاضیان می‌توانند با تلفن ۰۲۱-۵۷۴۳۰۰۰۰ داخلی ۵۸۰ بابت اسناد و بابت مسائل فنی با آقای مهندس چهاردلی با شماره موبایل ۰۹۱۵۲۲۳۸۸۹۴ تماس حاصل نمایند.
توجه مهم: امضای الکترونیکی اسناد ارزیابی کیفی و پیشنهاد پاکت‌های (ب) و (ج) الزامی می‌باشد.
شرکت عمران شهر جدید پرند

اخبار

۶ هزار و ۶۰۰ میلیاردتومان به حساب صندوق ملی مسکن اختصاص یافت

رئیس هیأت عامل صندوق ملی مسکن با اعلام خبر آغاز به کار رسمی صندوق ملی مسکن با تصویب و ابلاغ اساسنامه از تخصیص ۶ هزار و ۶۰۰ میلیاردتومان منابع به حساب صندوق از خزانه دولت و بازپرداخت تسهیلات مسکن مهر خبر داد. مسعود رهنما در خصوص اساسنامه صندوق و رفع مشکلاتی که در برخی از مفاد آن وجود داشت و ابلاغ نهایی آن به منظور اجرایی و عملیاتی شدن، اعلام کرد: اساسنامه صندوق ملی مسکن به شکل رسمی ۱۸ آبان امسال و بعد از رفع ایراداتی که شورای نگهبان بر آن وارد کرده بود و با پیگیری‌های مستمر وزیر محترم راه و شهرسازی تأیید و ابلاغ شد. رئیس هیأت عامل صندوق ملی مسکن با تأکید بر اینکه علاوه بر رفع ایرادات اساسنامه مواردی از جمله آیین‌نامه داخلی، آیین‌نامه‌های استخدامی و سایر موارد در صندوق پیگیری و دنبال شده و به مرحله خوبی رسیده است، افزود: در صندوق ملی مسکن هم‌زمان موضوع اعتبارات، جذب منابع و سایر موارد نیز پیگیری شده است. رهنما توضیح داد: هم‌اکنون ساختار سازمانی صندوق ترسیم و تدوین شده و در حال ارسال به سازمان امور اداری و استخدامی کشور است که بعد از تصویب، ساختار نیز معین و طبق آن عمل خواهد شد. رهنما گفت: در حال حاضر حدود ۶ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان به حساب صندوق ملی مسکن واریز شده است که ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان آن از خزانه دولت و از سوی سازمان برنامه و بودجه و نزدیک به ۲ هزار و ۱۰۰ میلیاردتومان نیز از طریق بازپرداخت تسهیلات مسکن مهر تخصیص یافته است. وی همچنین از تشکیل جلسات متعدد با شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی از جمله شرکت بازآفرینی شهری ایران، شرکت عمران شهرهای جدید و سازمان ملی زمین و مسکن برای اجرایی و عملیاتی شدن حمایت و تأمین مالی طرح نهضت ملی مسکن خبر داد و گفت: جلسات متعدد با شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی به منظور ایجاد هم‌افزایی و همگرایی طی این هفته برگزار شده است تا بتوانیم بخشی از منابع را در قالب تأمین سرمایه و بازارگردانی ایجاد کنیم و بتوانیم با ایجاد ارزش افزوده، منابعی را برای اجرای طرح نهضت ملی مسکن به دست آوریم.

وی در خصوص آیین‌نامه داخلی و سایر آیین‌نامه‌هایی که برای شروع به کار صندوق ملی مسکن موردنیاز است اعلام کرد: طبق قانون تصویب آیین‌نامه‌های داخلی، مالی و مقرراتی و سایر آیین‌نامه‌ها توسط هیأت امنا به تصویب خواهد رسید که به پیشنهاد رئیس هیأت عامل در جلسه هیأت امنا مطرح می‌شود و با تصویب هیأت امنا رسمیت پیدا خواهد کرد.

ثبت‌نام ۶۰ هزار نفر دارای فرزند سوم برای دریافت زمین و مسکن رایگان

معاون املاک و حقوقی سازمان ملی زمین و مسکن با اعلام ثبت‌نام بیش از ۶۰ هزار نفر دارای فرزند سوم برای دریافت زمین و مسکن رایگان گفت: متقاضیان مشمول قانون می‌توانند با مراجعه به سامانه جامع طرح‌های حمایتی مسکن برای دریافت زمین و تسهیلات قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت ثبت‌نام کنند. تقی رضایی با اعلام ثبت‌نام بیش از ۶۰ هزار نفر دارای فرزند سوم برای دریافت زمین و مسکن رایگان گفت: متقاضیان که فرزند سوم آنها بعد از ابلاغ قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت به دنیا آمده‌اند، می‌توانند با مراجعه به سامانه جامع طرح‌های حمایتی مسکن برای دریافت زمین و تسهیلات قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت ثبت‌نام کنند. رضایی افزود: متقاضیانی که بعد از ابلاغ این قانون صاحب فرزند سوم شوند فرم جیم آنها حتی درصورتی که از امکانات دولتی استفاده کرده باشند نادیده گرفته خواهد شد و ۲۰۰ متر زمین به آنها در شهرهای زیر ۵۰۰ هزار نفر جمعیت تعلق می‌گیرد. معاون املاک و حقوقی سازمان ملی زمین و مسکن افزود: به متقاضیانی که در شهرهای بالای ۵۰۰ هزار نفر ساکن هستند نیز در شهرهای همجوار و یا در شهرهای جدید زمین واگذار می‌شود. به گفته وی به متقاضیان این قانون برای پرداخت هزینه آماده‌سازی زمین ۲ سال تنفس داده شده و بعد از آن هزینه‌ها ۵ سال با تقسیط دریافت می‌شود.

جزئیات پروازهای ایران ایر به دوحه

سخنگوی ایران ایر از راه‌اندازی مسیر پروازی کیش- دوحه - کیش با هواپیماهای ای.تی.آر خبر داد و گفت: هم‌زمان طی سه روز بازی‌های تیم ملی فوتبال ایران در جام جهانی قطر، پروازهایی از مبدأ فرودگاه امام خمینی(ره) با هواپیمای ایرباس هما در نظر گرفته شده است.

«حسام قربانعلی» گفت: در مسیر کیش - دوحه - کیش و فرودگاه امام خمینی(ره) به دوحه، چهار پرواز برای روزهای بازی ایران در جام جهانی قطر در نظر گرفته شده که مردم می‌توانند استفاده کنند.

سخنگوی ایران ایر افزود: همچنین از طریق سامانه فروش ایران‌ایر از مبدأ فرودگاه امام خمینی نیز بلیت‌ها در دسترس است و افرادی که بلیت بازی‌های جام جهانی و هیاکارت و اقامت رزرو شده قطر را دارند می‌توانند به دوحه سفر کنند.