



دبیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور گفت: هفته آینده وظایف هر یک از دستگاه‌ها در برنامه عملیاتی ارتقا ایمنی راه‌های ایران با امضا وزیر راه و شهرسازی و رئیس کمیسیون ایمنی راه‌ها ابلاغ می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، نشست ۱۴۰ کمیسیون ایمنی راه‌ها با حضور نمایندگان دستگاه‌های عضو، بعد از ظهر روز سه شنبه ۲۰ خرداد ماه در وزارت راه و شهرسازی برگزار شد. در نشست «آمار وضعیت ایمنی و تصادفات رانندگی ۱۴۰۳ و نوروز ۱۴۰۴»، «رویکرد و برنامه دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌ها در سال جاری»، «آخرین وضعیت برنامه عملیاتی ارتقا ایمنی راه‌های ایران و نحوه اقدام»، «برنامه عملیاتی برای نصب و بهره‌برداری حفاظ جانبی وسایل نقلیه باربری با رویکرد طرح‌های تشویقی و حمایتی»، «بررسی اجمالی و ارائه نتایج واکاوی حادثه واژگونی ۱۰ فروردین ۱۴۰۴ اتوبوس کرمان-مشهد» ارائه شد و مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

مهران قربانی سرپرست معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی و دبیر کمیسیون ایمنی راه‌های کشور، با اشاره به دستور کار اول، ابلاغ رسمی برنامه عملیاتی ارتقا ایمنی راه‌های کشور توسط رئیس جمهوری دولت چهاردهم را گامی مثبت و موثر در کاهش تلفات رانندگی و تصادفات دانست و گفت: با شناسایی دقیق عناصر زخیل در وقوع تصادفات و تلفات رانندگی می‌توان در کاهش آنها موفق بود.

وی در خصوص دستور کار دوم به برنامه ریزی برای برگزاری چهار نشست شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی (اولین نشست آن در ۲۷ فروردین ماه امسال)، برگزاری ۸ نشست کمیسیون ایمنی راه‌ها و ارزیابی، پیگیری، پیاده‌سازی برنامه عملیاتی ارتقا ایمنی راه‌ها به عنوان بخشی از برنامه‌های امسال اشاره کرد.

جزئیات حادثه رخ داده در بندر دیر اعلام شد

حادثه رخ داده در ارتباطی به سازمان بنادر ندارد

طبق اطلاعات به دست آمده حادثه رخ داده در بندر دیر هیچ ارتباطی به سازمان بنادر ندارد و این حادثه در اسکله اختصاصی بندر دیر رخ داده است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، طبق پیگیری‌های صورت گرفته مشخص شد که حادثه رخ داده در بندر دیر هیچ ارتباطی به سازمان بنادر ندارد و این حادثه در اسکله اختصاصی رخ داده که در حال جوشکاری بوده است. پیگیری‌ها حاکی از آن است که روند تخلیه و بارگیری کالاها در تمامی بخش‌های این بندر در حال انجام است. گفتنی است حادثه آتش‌سوزی در مخزن متانول شرکت پتروشیمی کاوه بندر دیر این استان تاکنون منجر به سه فوتی و ۱۰ مصدوم شده است.

رشد ۱۲ درصدی حمل بار بین‌المللی از راه‌آهن شرق در دو ماه نخست سال ۱۴۰۴

مدیرکل راه‌آهن شرق از رشد ۱۲ درصدی حمل بار بین‌المللی از راه‌آهن شرق در دو ماه نخست سال ۱۴۰۴ خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی حکامی قاسمی اظهار کرد: از ابتدای سال جاری تا پایان اردیبهشت ماه ۵۲ هزار و ۵۵۷ تن بار بین‌المللی شامل صادرات و ترانزیت از طریق راه‌آهن شرق بارگیری و حمل شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته که ۴۷ هزار و ۷۶ تن بوده، ۱۲ درصد رشد نشان می‌دهد.

وی گفت: در این مدت میزان بارگیری داخلی از طریق راه‌آهن شرق نیز یک میلیون و ۱۶۶ هزار و ۲۹۸ تن بوده است که در قالب ۱۵ هزار و ۳۳۶ واگن بارگیری و حمل شده است. به گفته مدیرکل راه‌آهن شرق، بخش عمده حمل‌ونقل داخلی این ناحیه شامل محمولات سنگ‌آهن، گندله و کنسانتره سنگ‌آهن از مبدأ خواف، سنگان و مجتمع دولتی به مقاصد مختلفی همچون حسن‌آباد، زرین‌شهر، میاندشت، بندرعباس، ارژنگ، جلال‌آباد، زرنده، میانه و اسفراین بوده است.

وی افزود: از مبدأ معدن پرسوده طیس نیز کنسانتره زغال‌سنگ به مقاصد زرین‌شهر، اسفهان و زرنده کرمان و از مبدأ تربت حیدریه نیز سیمان صادراتی به کشورهای ترکمنستان و افغانستان حمل شده است.

این مدیر صنعت ریلی خاطر نشان کرد: از مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده در اداره کل راه‌آهن شرق می‌توان به استقرار همگرک در ایستگاه خواف و افزایش حمل بار صادراتی و ترانزیتی از طریق مرز شمشیت اشاره کرد که این اقدامات نقش مهمی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی، تسهیل صادرات مواد معدنی و صنعتی و ارتقای جایگاه راه‌آهن شرق در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی ایفا کرده‌اند.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

زیر نظر شورای سیاستگذاری

سردبیر: دکتر ایرج گلشنی

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

چاپ: مصمیم

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۷۷۷

تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

معاون اول رئیس‌جمهور مطرح کرد؛

غفلت کریدوری

تبعات منفی غفلت انباشته از ظرفیت کریدورهای ایران

استفاده از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی، سرعت توسعه کشور را کند می‌کند. در این مدت برخی کشورهای منطقه نیز برای احداث خاص کریدور جعلی در راستای سیاست غرب در راستای حذف مهم و محوری، این فرصت را فراهم آورده تا کشور هم در محور شرقی-غربی و هم محور شمالی-جنوبی از موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ویژه‌ای برخوردار شده و به‌عنوان گذرگاهی استراتژیک شناخته شود. در حال حاضر به نظر می‌رسد منطق راهبردی جانیایی ایران در نظم جدید جهان و تحقق اهداف سیاست خارجی دولت مردمی برای تعاملات بین‌المللی، مستلزم اقدامات زیربنایی با هدف قرارگیری جمهوری اسلامی ایران در زنجیره‌های ارزش جهانی، ذی‌نفع‌سازی قدرت‌های سیاسی و ایجاد شراکت راهبردی با قدرت‌های نو ظهور اقتصادی است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسر آمد، «درخصوص اولویت اجرای طرح‌های کریدوری زودتر و در سال‌های گذشته به نتیجه می‌رسیدیم و از این ظرفیت به خوبی استفاده نکردیم و از موقعیت جغرافیای کشور و قرارگیری در مسیر ارتباطی کشورهای منطقه غفلت کردیم، افزود: مستقل از ششوراهای عالی در حوزه راه، جلسات محدود و مشخص در ارتباط با اجرای طرح‌های کریدوری برای مرور اقدامات و اتخاذ تصمیمات لازم در دولت برگزار می‌شود تا این طرح‌ها با همکاری دستگاه‌های مرتبط طبق زمان‌بندی وزارت راه و شهرسازی انجام شود.

عارف خاطر نشان کرد: تکمیل، ساخت و توسعه طرح‌های کریدوری منافع بزرگی برای کشور دارد و با توجه به تغییر شرایط منطقه باید از این فرصت حداکثر استفاده را داشته باشیم. وی با بیان اینکه اگر در سالیان گذشته به ساخت و توسعه کریدورها و درآمد‌های حاصل از آن توجه کرده بودیم، امروز می‌توانستیم ناترازی‌های کشور را نیز حل کنیم. وی افزود: باید طرح‌های کریدوری با توجه به توسعه روابط خوب منطقه‌ای در دولت چهاردهم با کشورهای منطقه و عضو اتحادیه اوراسیا و سایر

بسیاری از کارشناسان معتقدند که طی سال‌های گذشته غفلت در

خبر

استعداد استاندار کرمان از نماینده رییس‌جمهور

تسریع اجرای پروژه ریلی سیرجان – کرمان

در گرو صدور تسهیل‌گری ویژه است

نماینده رییس‌جمهور در امور توسعه دریا محور گفت: پروژه ریلی سیرجان – کرمان با نگاه آینده‌نگرانه استاندار کرمان، می‌تواند به نماد موفقیت همکاری دولت و بخش خصوصی تبدیل شود.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی عبدالعلی‌زاده در جریان بازدید از پروژه در حال احداث خط ریلی «سیرجان – کرمان» با همراهی استاندار کرمان افزود: مجموعه صنعتی و معدنی گل‌گهر با ایجاد زیرساخت‌های ریلی نقش مؤثری در توسعه ملی ایفا کرده است.

وی اظهار داشت: ما موافق هستیم ۱۰۰ درصد سرمایه‌گذاری این پروژه توسط گل‌گهر انجام شود اما این مشارکت به معنای سلب حاکمیت نیست؛ خطوط ریلی در هر صورت حاکمیت دولت قرار دارد، چه توسط دولت احداث شود و چه توسط بخش خصوصی.

نماینده رییس‌جمهور در امور توسعه دریا محور ادامه داد: در صورتی که



رقابت‌های بین‌المللی به‌منظور بازکردن جای پای بزرگتر در اقیانوس هند و خلیج فارس میان ایالات متحده و متحدهانش در دنیای غرب از یک طرف و چین، روسیه و هند از طرف دیگر، خلیج فارس اهمیت تازه‌ای نه تنها از جنبه نظامی-امنیتی، بلکه از منظر اقتصادی یافته است. بدیهی است که تغییرات در حوزه کریدورها از جنبه‌های مختلف بر اقتصاد ایران تأثیرگذار است. در ایران نگاه مسلط به مسئله کریدورهای منطقه خاورمیانه، آن است که ایجاد گذرگاه‌های جدید، باعث کاهش مزیت ژئوپلیتیک ایران شده و درآمد‌های ترانزیتی به کیسه کشورهای همسایه خواهد رفت. با وجود این، سرمایه‌گذاری کشورهای همسایه در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ترانزیت حجم کالای بیشتر از طریق منطقه خلیج فارس می‌تواند مزایایی نیز برای ایران به ارمغان آورد.

مرکز بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی تهران نیز در یک گزارش پژوهشی با عنوان «ژئواکونومی جدید منطقه خلیج فارس با تأکید بر پیامدهای راه‌اندازی کریدورهای جدید» چالش‌ها و مزایای ۴ کریدور تأثیرگذار بر اقتصاد ایران را مورد بررسی قرار داده است. بر اساس این گزارش، افزایش ثبات در منطقه، کاهش رقابت‌های مخرب و افزایش همکاری بین کشورهای منطقه و اعتلای جایگاه ایران در زنجیره ارزش جهانی، تنها بخشی از مزایای توسعه کریدورهای خاورمیانه برای ایران است.

بسیاری از کارشناسان همچنان معتقدند که در مقوله ترانزیت دچار غفلت راهبردی هستیم؛ کریدورهایی که از ایران امکان عبور دارند، ظرفیت فوق‌العاده‌ای را ایجاد می‌کنند که این ظرفیت‌ها به دلیل غفلت از دست رفته‌اند. کشوری مانند امارات که در بندر جبل‌علی سرمایه‌گذاری کرده و بار ترانزیتی را به این بندر جذب کرده یسا چین که سرمایه‌گذاری هنگفتی در کریدورهای ترانزیتی انجام داده، از این سرمایه‌گذاری درآمد مطلوبی دارد.

پیمان‌های منطقه‌ای با کاهش بوروکراسی هرچه سریع‌تر اجرایی می‌شوند تا از مزایای این طرح‌ها به نفع پیشرفت و توسعه کشور بهره‌مند شویم. معاون اول رئیس‌جمهور همچنین در این جلسه تکالیفی را برای برخی سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها جهت پروژه‌های کریدوری مشخص کرد.

در این جلسه وزارت راه و شهرسازی برنامه طرح‌های کریدوری در دولت چهاردهم برای تکمیل کریدورهای شمالی-جنوبی و شرقی-غربی به منظور سهولت حمل‌ونقل داخلی و دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی و همچنین اعتبارات لازم برای اتمام این طرح‌های بزرگراهی، آزادراهی و ریلی را ارائه کرد. در ادامه نیز طرح‌های کریدوری آزادراهی، بزرگراهی و ریلی قابل دستیابی و بهره‌برداری در دولت چهاردهم به همراه برنامه تأمین مالی تا پایان دولت بحث، بررسی و تصمیم‌گیری شد.

مزایای بالقوه کریدورها برای اقتصاد ایران

مسیرهای تجارت جهانی و کریدورهای اقتصادی که میان اروپا، آسیا و آفریقا واقع شده‌اند، برخی از مهم‌ترین و پویاترین بازارهای جهان را به هم متصل می‌کنند. کشورهای حوزه خلیج فارس، طی دهه‌های اخیر مزیت‌های ژئوپلیتیک خود را برای تبدیل شدن به قطب‌های منطقه‌ای در حوزه تجارت و سرمایه‌گذاری به‌کار گرفته و توانسته‌اند به واسطه دیپلماسی اقتصادی و جذب سرمایه در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، شبکه‌ای از کریدورهای تجاری چندوجهی شامل بندر و راه‌آهن را ایجاد کنند. این شبکه جریان کالا و سرمایه را در سراسر جهان تسهیل و این منطقه را به یک حلقه ضروری در زنجیره ارزش جهانی و شبکه‌های تأمین تبدیل کرده است. موقعیت جغرافیایی منحصر به‌فرد خلیج فارس در ارتباطات میان‌قاره‌ای، یکی از دلایل دگرگونی‌های شتابان ژئوپلیتیکی در این منطقه است. در سال‌های گذشته و هم‌زمان با تشدید

کل پروژه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام شود، صرفاً بابت عبور از خطوط، حقوق مالکانه به بخش خصوصی پرداخت می‌شود و شرکت راه‌آهن

نیز عوارض قانونی خود را اعمال خواهد کرد. وی تأثیر منطقه‌ای این پروژه را قابل توجه دانست و افزود: این مسیر ریلی می‌تواند در انتقال ایمن و سریع بار و همچنین کاهش فشار از سایر خطوط ریلی کشور تأثیرگذار باشد و تسریع در بهره‌برداری به دلیل کوتاه بودن این مسیر و موقعیت جغرافیایی خاص آن، از اهمیت بالایی برخوردار است.

براساس این گزارش، عبدالعلی‌زاده در بخش دیگری از سخنانش ضمن تحسین و قدردانی از محمدعلی طایبی استاندار کرمان گفت: طایبی نخستین استاندار دولت چهاردهم است که با نگاهی توسعه‌محور پرچم حرکت به سوی آینده را برافراشته است. استاندار کرمان نیز در جریان این بازدید گفت: تکمیل پروژه خط ریلی سیرجان – کرمان نقشی کلیدی در رشد اقتصادی و توسعه حمل و نقل کشور دارد. طایبی با تأکید بر اهمیت راهبردی این مسیر ریلی افزود: با توجه به وجود معادن بزرگ و پروژه‌های کلان اقتصادی در این مسیر، تسریع در بهره‌برداری از این خط ریلی ضرورتی انکارناپذیر است و می‌تواند در افزایش درآمدزایی و توسعه اقتصادی استان و کشور نقش آفرینی کند.

وی همچنین با اشاره به مشارکت بخش خصوصی در اجرای این پروژه افزود: برای تشویق بیشتر بخش خصوصی به حضور در پروژه‌های مشارکتی، لازم



است سهم دولت هرچه سریع‌تر پرداخت شود تا روند اجرایی پروژه دچار وقفه نشود و در کوتاه‌ترین زمان ممکن به بهره‌برداری برسد. استاندار کرمان در ادامه از نماینده رییس‌جمهور در امور توسعه دریا محور خواست تا با صدور دستور ویژه و تسهیل هماهنگی‌های لازم، زمینه تسریع اجرای پروژه و تکمیل این خط ریلی مهم فراهم شود.

