

## روزنه

معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد:  
**عزم جدی وزارت راه برای تکمیل پروژه  
راه آهن چابهار- زاهدان تا پایان سال**



معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اهمیت راه آهن چابهار- زاهدان، از عزم جدی وزارت راه برای تخصیص کامل اعتبارات و تکمیل این پروژه راهبردی تا پایان سال و همچنین جبران عقب ماندگی های زیرساختی استان سیستان و بلوچستان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید عبدالله ار جایی در دیدار با استاندار سیستان و بلوچستان با اشاره به بازدید دو روزه از طرح های عمرانی حوزه راه و مسکن این استان تصریح کرد: همت وزارت راه و شهرسازی جبران عقب ماندگی های این استان در حوزه زیر ساخت است و تمام تلاشمان را خواهیم کرد که تخصیص اعتباری که در قانون برای این پروژه آمده ۱۰۰ درصد به این استان تعلق بگیرد.

وی در خصوص ابرپروژه اصلی وزارت راه و شهرسازی در این استان، یعنی پروژه راه آهن چابهار به زاهدان گفت: در این سفر بررسی های میدانی کافی لازم انجام شد و آن چیزی که تعهد وزارت راه و سازمان برنامه و بودجه است، تخصیص اعتبارات تا پایان سال است که به خوبی به آن تزریق خواهد شد. معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: امیدواریم پیمانکار هم بتواند تعهداتش را انجام دهد و پروژه تا پایان سال به سرانجام برسد.

ارجایی افزود: این پروژه در اولویت یک وزارت راه و شهرسازی است و نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی استان دارد.

وی تأکید کرد: پروژه راه آهن چابهار-زاهدان حلقه اتصال شرق کشور به کریدورهای بین المللی است و بهره برداری از این پروژه، نقش تعیین کننده ای در توسعه اقتصادی منطقه، ارتقای شاخص های حمل و نقل و رونق صادرات ایفا خواهد کرد.

## جابه جایی بیش از ۱۵۰ هزار زائر رضوی با ناوگان حمل و نقل عمومی



طی روزهای ۲۸ و ۲۹ مرداد ماه در مجموع ۱۵۰ هزار و ۵۸۹ مسافر با استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی جابه جا شده اند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، با آغاز اجرای طرح جابه جاییی زائران رضوی بسا استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی، در روزهای ۲۸ و ۲۹ مرداد ماه در مجموع ۱۵۰ هزار و ۵۸۹ مسافر با استفاده از این ناوگان جابه جا شده اند.

طی این دو روز ۸۶ هزار و ۳۹ مسافر در مسیرهای رفت و ۶۴ هزار و ۵۰۰ مسافر نیز در مسیرهای برگشت با استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی جاده ای جابه جا شده و ۴۰۶۲ ناوگان در مسیرهای رفت به سمت مشهدالرضا و ۴۵۲۹ ناوگان در مسیرهای برگشت در سطح جاده ها تردد کرده اند.

بر اساس این گزارش، سهم ناوگان اتوبوسی از مجموع تردد ناوگان حمل و نقل عمومی در مسیرهای رفت و برگشت به ترتیب ۶۲ و ۳۵ درصد بوده است. گفتنی است، در روز ۲۹ مرداد ماه، یک میلیون و ۸۳۹ هزار و ۱۲۴ تردد بین استانی در سطح جاده های کشور ثبت شده است.

از آغاز اجرای این طرح، روزانه به طور متوسط یک میلیون و ۷۷۵ هزار و ۸۸۸ وسیله نقلیه در سطح محورهای مواصلاتی کشور تردد کرده اند. طی روزهای ۲۸ و ۲۹ مرداد ماه، بیشترین افزایش تردد بین استانی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته در استان های خوزستان، کردستان، خراسان جنوبی، لرستان، ایلام، کهگیلویه و بویراحمد و کرمانشاه ثبت شده است.

بر پایه این گزارش، مسیرهای قوچان، نیشابور، تربت حیدریه و تربت جام به سمت مشهد، جزو پرتددترین محورهای استان خراسان رضوی در روز ۲۹ مرداد ماه بوده اند.

نگاه تحلیلی «سراسرآمد» به پنجمین همایش ملی توسعه دریامحور؛

# خروجی همایش دریامحور «تجویز نسخه های توسعه دریایی»!

**اگر همایش توسعه دریامحور هوشمندانه باشد  
افتخار فعالان دریایی می شود**

**سراسرآمد** گروه توسعه دریایی - ایرج گلشنی - در راستای توسعه دریایی ایران، از هر اقدام مثبتی باید حمایت کرد، حتا اگر نسبت به آن اقدام، حساسیت ها و نقدهایی هم وجود داشته باشد. البته که کار بی نقص فقط کار خداست؛ اما با انبوهی از تجربه و دانشی که اهالی فن در حوزه دریادارند، انتظارات بالاست و همین انتظارات باعث موشکافی و کشف برخی ایرادها باشد؛ کما این که گاهی ایراد چنان است که از دور فریاد می زند. با تمام این ها، حمایت جمعی می تواند نقصان ها را کاهش دهد و نتیجه کار به نفع دریا و اهالی دریا و در نهایت به نفع تمامی مردم ایران باشد.

به گزارش روزنامه اقتصاد سسرآمد، قرار است شاهد برگزاری پنجمین همایش ملی توسعه دریامحور حکمرانی، سرمایه گذاری باشیم. اواخر آبان ماه، پیش بینی اولیه است، اما ممکن است به خاطر شرایط کشور قطعی نشده باشد. از برگزاری اولین نشست مجرایان همایش تا آبان ماه، حدود سه ماه فرصت برای برگزاری این همایش وجود دارد. آیا چنین زمان محدودی برای برگزاری یک همایش کافی است؟

آیا این گونه نیست که همایش زمانی معنا پیدا می کند که دبیرخانه آن طی سسال فعال بوده و نتیجه حداقل یک سال تلاش فکری و پژوهشی را در یک همایش رونمایی کند؟ آیا این گونه نیست که یک همایش نتیجه یک برنامه بلندمدت، منسجم و هوشمندانه است تا نتایج پیش بینی شده حاصل شود و همایش مانند درختی باشد که به بار نشسته و در روز برگزاری ثمر آن را ببینیم؟ یا همایش این است که خلق الساعه خلق شود و به صورت ضرب العجل، گروه هایی شکل گرفته و نهایت با چند سخنرانی تمام شود؟

## نگاهی به گذشته همایش

چهار همایش پیش از این در همین چارچوب برگزار شده است. ارتباط مستقیم بین این همایش ها را باید جستجو کرد. آیا این همایش ها زنجیروار به هم وصل بوده و در راهبردی مشخص، هدف مشخصی را دنبال کرده اند؟ و یا مستقل از یکدیگر و بی ارتباط با هم در ابتدای بهار قارچ گونه می رویند و پایان بهار دیگر اثری از آثارشان نیست. این است که باید برای خود و مخاطب تبیین کرد روابط بین اعداد یک تا پنج، و سپس شش و هفت و ... تا جایی که این مسیر در نهایت به یک برند معنادار علم پایه در سطح ایران و جهان به نفع توسعه دریایی ایران باشسد. به بیان دیگر، چیزی که انتظار داریم، یک چشم انداز مشخص و اهداف بلندمدت و راهبردهای مستقیم منتج به هدف است.

## نگاهی به آینده همایش

اتصال جریان فکری و اجرایی همایش ها می تواند برندساز

خبر

باشد. می تواند به معنای واقعی کلمه، مانند نخ تسبیح، تمامی عناصر و اجزای مرتبط به خود را در یک جهت، منظم و منسجم قرار دهد. روند رو به بهبود از نظر کمی و کیفی پیش بیرد. به طور طبیعی با شناخت نقاط قوت و ضعف و رفع موانع در بلندمدت می توان به جایگاهی دست یافت که همایش توسعه دریایی به عنوان پایگاه تفکر دریایی ایران - یا یکی از پایگاه های فکر دریایی - مطرح و معنا پیدا کند. این نگاه به آینده را باید تبیین و مکتوب کرد و برای تحقق آن تصمیم های بلند مدت گرفت.

## وجه ملی و علمی همایش

همایش، ملی خوانده شده است؛ این که یک همایش ملی باشد، لوازمی می خواهد و از روی علاقه و سلیقه نمی شود یک همایش یا هر برنامه ای را ملی خواند. بنابراین در ملی بودن این همایش شک و تردید جدی وجود دارد. خوب است که دبیرخانه همایش برای تبیین بعد ملی و عنوان ملی این همایش، اطلاع رسانی اقناع کننده ای را آغاز کند. از طرف دیگر چنین همایش هایی معمولاً با وجه علمی آن ها معتبر می شوند نه با عنوان ملی بودن آن ها. یک همایش از این دست هر چه می خواهد ملی باشد، اما اگر علمی نباشد، و چیزی در چنته نداشته باشد، فاقد ارزش خواهد بود. بنابراین دو نکته پیشنهادهی می تواند هم اندیشی مناسبی با اهالی برگزارکننده همایش باشد:

اول: به جای عنوان ملی به بُعد علمی همایش تأکید کنند و همایش علمی توسعه دریایی را تبلیغ کنند.

دوم: ابعاد علمی همایش را تا بسی نهایت تقویت کنند. این نیاز به زمان دارد. چنین اقدامی را نمی توان بداهه خلق کرد. دبیرخانه در طول سال باید فعال باشد و جریان علمی همایش را دنبال کند تا بسرون داد همایش، یک وزن علمی مناسب داشته باشد.

بررسی منابع و تحلیل خروجی های چهار همایش پیشین، نشان قوی از وجه علمی ندارد. باید توجه داشت و منصفانه پذیرفت که سخنرانی نمی تواند جای مقاله علمی را بگیرد. یک همایش با سخنرانی چند مسئول که اغلب سخنان شان نخ نما و تکراری و شعاری است، همایش نمی شود. یک دور همی سیاسی است تا یک همایش علمی. این است که از این



هاست تا «تبیین یک مفهوم عملی». تا حدی که به طور قطع و یقین اگر مسئولان همایش در مصاحبه ای بخواهند این محورها را تشریح کنند، شاید محورها را با هم قاطی خواهند کرد و ممکن است قادر نخواهند بود به طور مستقل هر محور را بحث کرده و مفاهیم و مصادیق آن را تشریح کنند. این محورها از نظر مفهوم و معنی هم پوششانی گسترده ای دارند و از نقطه نظر علمی که مبتنی بر تعریف دقیق است، چندان دقت علمی ندارد و این نیز نقصانی است که به دلیل شتاب زدگی از یک سو البته بی بهره ماندن از متخصصان کارکنسته است.

تصمیم اداری با مدیران عالی اداری یک چیز است و تصمیم علمی و زبان علمی چیز دیگر. تلاش برای گسترده نشان دادن ابعاد همایش باعث چنین ترفندی شده است که البته بیشتر نقصان ایجاد کرده است تا دقت. این محورها عبارتند از:

- ۱) نظام های تأمین مالی و سرمایه گذاری
  - ۲) سرمایه انسانی توانمند
  - ۳) زنجیره ارزش اقتصاد آبی
  - ۴) امنیت دریایی، تاب آوری اقتصادی
  - ۵) زنجیره تأمین جهانی، رویکردهای نو
  - ۶) چشم انداز دریامحور، رقابت های منطقه ای
- برای مثال: در بند سوم، زنجیره ارزش اقتصادی ملاک اندیشه و عمل قرار گرفته است. آیا با بندهای یک و دو پنج، هم پوششانی کامل ندارد؟ در زنجیره اقتصاد آبی چه چیزهایی می گنجد؟ لوازم و مبانی آن کدام است؟ ابزار آن چیست؟ افت و خیز و اوج آن به چه چیزهایی بستگی دارد؟ در گستره ملی و بین المللی و جهانی به چه متوال است و ... می بینیم که به راحتی چند محور را می توان در یک محور گنجانند و نیازی به شلوغ کاری نیست.

ضمن این که: همایش علمی زمانی معتبر است که روی یک محور غنی استوار گردد و به جای افکار عمومی، اندیشه های اختصاصی را مد نظر قرار دهد. همه چیز را یک باره نمی توان گفت. اولویت چیست و این همایش دقیقاً می خواهد کدام هدف مشخص را دنبال کند و دقیقاً می خواهد کدام مسیر معین را روشن کند و دقیقاً می خواهد به کدام درد انگشتش نهد و دقیقاً می خواهد کدام بخش سند را به کدام بخش ساحل برساند؟

امیدواریم مسأ در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد بتوانیم با گفت و گو با مسئولان علمی و اجرایی این همایش، دقیق تر سخن بگویم و بهتر بتوانیم این همایش را معرفی کنیم. هر چه هست، به ارزش و لزوم وجود این همایش تأکید می کنیم و خواهان برگزاری جدی و قوی آن هستیم و در این راستا، خود را موظف به همکاری و همراهی می دانیم.

بعد نیز باید مواظبت کرد.

مادر روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد می خواهیم و توقع داریم، وجاهت بزرگ و بی نظیر این همایش است تا باعث افتخار فعالان دریایی باشد و خروجی آن، نسخه هایی موفق برای درمان بیماری ها و مشکلات توسعه دریایی ایران باشد. این توقع، باعث می شود که این همایش ها را جدی بینگاریم و از وجود و لزوم آن ها حمایت کنیم و در عین حال، نقاط نظر خود را برای بهبود بیان کنیم.

## شعار همایش پنجم چیست؟

شعار همایش پنجم، بسیار پسندیده و خوشایند است. نمی دانیم محصول زایش کدام فکر است، اما قابل تقدیر است. «سند تا ساحل» خیلی معنادار و جذاب است. واقعیت هم همین است: خیلی مطالب روی کاغذ نوشته شد و عمل نشد. نمونه بزرگ آن چشم انداز ۱۴۰۴ بود که آمد و رفت و تمام شد و هیچ. این است که سند ابلاغی نظام برای توسعه دریامحور، اگر عمل نشود و به تلمیح جالب این همایش، سند به ساحل نرسد، فایده ای برای ایران و ایرانی نخواهد داشت.

«سند تا ساحل، راهبردهای توسعه پایدار» شعار و ترسیم روشنی است از آن چه که همه ایرانیان باید انجام دهند و این همایش امید است که مانند فانوس دریایی، همه را به سمت یک نقطه امید بخش هدایت کند.

## محورهای اصلی همایش

هر چه شعار همایش آدم را سرر ذوق می آورد، تعیین محورهای همایش ذوق را کور می کند. بیشتر بازی با واژه

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل خبر داد:

# بهره برداری از قطعه اول آزادراه کنار گذر غربی قم تا پایان سال

**سراسرآمد** مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، در جریان بازدید از عملیات اجرایی قطعه اول آزادراه کنارگذر غربی قم به طول ۵/۱۲ کیلومتر اعلام کرد: این پروژه بنا به تعهد پیمانکار تا پایان سال به بهره برداری خواهد رسید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هوشنگ بازوند، در جریان بازدید از عملیات اجرایی قطعه اول آزادراه کنار گذر غربی قم به طول ۵/۱۲ کیلومتر اعلام کرد: این پروژه که به ۵۲ درصد پیشرفت فیزیکی رسیده است بنا به تعهد پیمانکار تا پایان سال به بهره برداری خواهد رسید.

بازوند در این بازدید با تشریح ویژگی های فنی پروژه گفت: قطعه اول آزادراه کنارگذر غربی قم به طول ۵/۱۲ کیلومتر و عرض ۷/۳۶ متر در حال اجرا است. این قطعه شامل ۶ خط عبوری، ۶ دستگاه پل بزرگ و ۳۶ دستگاه ابنیه فنی کوچک است که با تکمیل آن بخش مهمی از کریدور آزادراهی شمال به جنوب کشور شکل خواهد گرفت.

وی با اشاره به اهمیت این آزادراه در شبکه ارتباطی کشور افزود: آزادراه کنارگذر قم - سلفچگان - راهجرد از طرح های مهم تکمیل کننده کریدور آزادراهی شمال به مرکز و جنوب و همچنین محورهای شرق به غرب و جنوب غربی کشور است. بهره برداری از این پروژه موجب کاهش مصرف سوخت، کاهش حوادث جاده ای و روان سازی تردد در مسیرهای پرتردد کشور خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: این آزادراه ارتباط مستقیم میان ۱۷ استان کشور را برقرار می کند و با اتصال به کریدور شمال - جنوب، ارتباط بین بندر انزلی در شمال و بندر امام خمینی (ره) در جنوب تسهیل خواهد شد که نقشی راهبردی در ترانزیت کالا و مسافر دارد. بازوند همچنین خاطر نشان کرد: کل پروژه آزادراه قم - سلفچگان - راهجرد در



دو بخش اصلی در حال اجرا است. بخش نخست به طول ۳۲ کیلومتر در اولویت قرار دارد و هم اکنون در دست احداث است. بخش دوم نیز به طول ۴۲ کیلومتر از انتهای این مسیر تا راهجرد ادامه خواهد یافت. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه در پایان تأکید کرد: با توجه به اهمیت این پروژه در تکمیل شبکه آزادراهی کشور و نقش آن در توسعه حمل و نقل ملی، تمامی ظرفیت ها برای تکمیل قطعه اول تا پایان سال جاری بسیج شده است.