



یمنده ترانزیت ریلی ایران با اتصال خلیج فارس از طریق عراق به ترکیه

گروه حمل و نقل - امید اسماعیلی - بیش از دو سال پیش بود که رسانه‌های بین‌المللی اعلام کردند عراق به دنبال راه‌اندازی «جاده توسعه» است، پروژه‌ای بزرگ که به دنبال استفاده از موقعیت جغرافیایی و مرزهای متعدد این کشور است. هدف از این پروژه ایجاد شبکه حمل و نقلی است که خلیج فارس را به ترکیه متصل می‌کند و یکی از سرمایه‌گذاری‌های متعدد اینجینی است که امروزه در خاورمیانه برای تقویت تجارت فرامرزی و ارتباط نه تنها بین کشورهای منطقه، بلکه در میان کشورهای آسیایی، اروپایی و شرقیایی بود بحث قرار گرفته است.

اهمیت فیسخاور برای کردپور جاده توسعه

فیسخاور میان اقلیم کردستان و منطقه تحت کنترل نیروهای کرد در سوریه قرار دارد. همانطور که می‌دانید، فیسخاور اگرچه مرکز تقسیمات سرزمینی بخشی از اقلیم کردستان محسوب می‌شود، اما هم‌زمان از نظر موقعیت میان عراق، سوریه و ترکیه نیز به حساب می‌آید. در حقیقت، اتصال خطرناکی به فیسخاور، منجر به اتصال ریلی عراق به دو کشور سوریه و ترکیه نیز خواهد شد. لذا اگرچه قرار است این مسیر ریلی نهایتاً به شبکه ریلی ترکیه متصل شده و بار مورد حمل از بندر فراراه به بندر مرصین در جنوب غربی این کشور منتقل کند، اما هم‌زمان امکان ساخت ریلی عراق به سوریه را نیز فراهم خواهد ساخت. از این منظر،

می‌توان گفت که منطقه فیخشاوور علی‌رغم وسعت جغرافیایی کوچک خود، به نقطه نقل و هاب مبادله بازرگانی میان سه کشور عراق، ترکیه و سوریه خواهد شد که همین امر، شانزده اهمیت برقراری اتصال ریلی میان بندر فاو و فیخشاوور در فاز نخست ساخت کریدور جاده توسعه است.

ایده جاده توسعه از کجا آمد؟

گزارش‌ها حاکی از آن است که این مگاپروژه بندر وازانه با برآورد هزینه‌ای تا ۲۰ میلیارد دلار، قرار است در سه مرحله اجرا شود که هر مرحله دو تا سه سال (از سال ۲۰۵۰ تکمیل خواهد شد).

براساس گزارش‌های رسمی منتشرشده، کریدور «جاده توسعه» شامل جاده‌ای به طول ۱۱۰ کیلومتر (حدود ۷۴ مایل) برای کامیون‌های حمل بار و یک خط ریلی دوگانه برای قطارهای مسافری و بار است. این جاده از بندر فو شروع می‌شود، از استان عبور می‌کند و به «فیخاخور» در مرز بین عراق و ترکیه قبل از اتصال به شبکه راه‌آهن و بزرگراه ترکیه- ختم می‌شود. انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۸ ظرفیت حمل و نقل قطار به ۳۱.۵ میلیون کانتینر و ۲۳ میلیون تن محموله در سال برسد. یک‌دهه بعد، این ظرفیت به ۷۵.۵ میلیون کانتینر و ۳۳ میلیون تن بار افزایش خواهد یافت و تا سال ۲۰۵۰، ۴۰ میلیون تن محموله خواهد رسید. انتظار می‌رود ظرفیت اولیه قطار سریع‌السیر سالانه ۱۳۱ میلیون مسافر را در خود جای دهد.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

خواب عمان برای ترانزیت دریایی جهان

برنامه جامع عمان برای توسعه کریدورهای حمل و نقلی چیست؟

گروه ترانزیت - سعید قلیچي - چشم-انداز آینده عمان برای ترانزیت دریایی به وضوح نشان دهنده قصد این کشور برای تبدیل شدن به یک از مراکز کشتی حمل و نقل دریایی جهانی است. با گسترش زیرساخت‌های نفت و روابط تجاری با کشورهای مختلف و توجه به مسائل محیط زیستی، عمان قادر خواهد بود تا در رقابت جهانی با دیگر هاب‌های حمل و نقل دریایی همچون سنگاپور، دوی و روتردام جایگاه خود را مستحکم کند. این برنامه‌ها تنها باعث رشد اقتصادی کشور خواهد شد، بلکه به نوعی موقعیت عمان به عنوان یک کشور پیشرفته و فعال در تجارت ترانزیت دریایی کمک خواهد کرد.

می‌شود، قصد دارد با توسعه زیرساخت‌ها گسترش شبکه ترانزیت دریایی خود، به یکی از قطب‌های کلیدی ترانزیت و حمل و نقل دریایی جهانی تبدیل شود. عمان از نظر جغرافیایی در مسیر مهم تجاری دریایی قرار دارد که از دریای عمان به سوی خلیج فارس، اقیانوس هند و آب‌های آزاد امتداد دارد. این موقعیت باعث می‌شود که عمان به عنوان یک نقطه کلیدی در مسیرهای کشتیرانی، به‌ویژه برای تجارت بین آسیای جنوب شرقی، هند، و اروپا شناخته شود.

نوبت دوم

» آگهی مناقصه عمومی خرید
شماره ۱۷۱ سال ۱۴۰۴

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی در نظر دارد اقلام به مقدار و مشخصات ذیل به روش مناقصه عمومی:

شماره مندرج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت	شماره فراخوان	ردیف	نام و مشخصات کالا	تعداد یا مقدار	واحد	ضمین شرکت در فرایند (ارجاع کار(رایال)	محل اعتبار
شماره ۲۰۰۴۰۱۴۳۰۰۰۱۶۱ مورخ ۱۴۰۴/۵/۲۶	15 4	۱	دستگاه اسمز معکوس با ظرفیت ۱۹۲۰ مترمکعب در شبانه روز	۴	دستگاه	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴ ۳۱

از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت خریداری نماید. کلیه مراحل مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستادس) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. بدیهی است شرکت در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار خواهد بود. هزینه آگهی از برنده مناقصه اخذ خواهد شد.

مهلت فروش اسناد از تاریخ درج آگهی لغایت ۱۹ مورخه ۱۴۰۴/۶/۳

آخرین مهلت تسلیم پیشنهادات در سامانه ستاد ایران ساعت ۸ صبح مورخه ۱۴۰۴/۶/۱۶

زمان و تاریخ بازگشایی پیشنهادات در سامانه ستاد ایران ساعت ۱۰ صبح مورخه ۱۴۰۴/۶/۱۶

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۵/۲۹ تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۶/۳

شناسه آگهی: ۱۹۸۶۷۴۵

شرکت آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی

از بزرگ‌ترین بنادر جهان تبدیل خواهد شد. علاوه بر این بندر، «جاده توسعه» انتظار می‌رود که به رشد بخش‌های لجستیک، گردشگری، تولید و انرژی‌های تجدیدپذیر عراق کمک کند.

دوروی سکه کردیور جاده توسعه برای ایران

برخی کارشناسان معتقدند با وجود رقابتی بودن پروژه راه توسعه عراق، این طرح در بطن خود ظرفیتهایی برای ایران به همراه دارد. اتصال پروژه سبزه راه ملی غرب ایران به مسیر اصلی این کردیور می تواند زمینه را برای صادرات مستقیم نفت از ایران به اروپا فراهم آورد و از فشار تحریمها بکاهد. افزون بر این، تجربه شرکت های نفتی و مهندسی ایران در پروژه های ریلی و بندری، فرصت مناسبی برای مشارکت در ساخت و بهره برداری از زیرساخت های راه راه توسعه ایجاد می کند. همزمان، توسعه این کردیور می تواند به تقویت همکاری های انرژی میان دو کشور نیز

منجر شود. همچنین ممکن است با اجرای این طرح، ایران جایگاه خود را به عنوان یک حلقه مکمل در زنجیره کریدورهای اواسط-میدرانه تثبیت کند و از پیوند راه توسعه با طرح‌های همچون کریدور شرق-غرب، با ابتکار کمره‌ای، و جاده چین به‌همه‌جانبه شود. از طرف دیگر، بنایید نهادهای ژئوپلیتیکی و اقتصادی این طرح برای ایران نادیده گرفته نشود. نخستین پیامد منفی آن کاهش اهمیت مسیرهای ترانزیتی ایران است؛ چراکه در صورت موفقیت راه توسعه، بخش عمده‌ای از بار تجاری خلیج فارس به اروپا از مسیر ایران عبور نخواهد کرد. افزون بر آن، عراق با اتکا به این کریدور، وابستگی خود به مسیرهای ایرانی را کاهش می‌دهد و راه و اهم ژئوپلیتیک تهران در روابط دو جانبه تضعیف می‌شود.

سرنوشت ترانزیت ریلی ایران با کریدور جاده
توسعه عراق

پایگاه خبری ریل ایران نیز با انتشار مطلبی در این رابطه

نوشته است که کریدور جاده توسعه درست مانند هر کریدور عبوری دیگری از منطقه خراسان، آسیا، به سنان شمشیری دربره در برابر مسیرهای ترانزیتی ایران قابل خواهد کرد. نخستین نکته‌ای که پیش‌تر نیز در مقاله گزارش‌های متعدد منتشر شده در ریل ایران به آن پرداخته شده، به تهدید بالقوه‌ای بازمی‌گردد که این کریدور ترانزیتی علیه مسیرهای ایرانی، به‌ویژه کریدور شمال جنوب در دارد. نکته به نقشه این کریدور ریلی مشترک میان عراق و ترکیه به خوبی نشان می‌دهد که مسیر پیشنهادی در جهت جغرافیایی شمال جنوب احداث خواهد شد که بندر فاو در جنوب راه به شبکه ریلی ترکیه متصل ساخته و از آنجا نیز به اروپا ختم خواهد شد. این همان جهت جغرافیایی است که هم‌زمان کشورهای CIS در قالب ساخت کریدور ترانس افغان دنبال می‌کنند.

در شرایط فعلی به نظر می‌رسد بازی برای اتصال ریلی و الحاق ایران به مسیر جاده توسعه بهترین ابزار برای مقابله غیر مستقیم با آن است. با اتصال ریلی شبکه ایران (ایران) به عراق از دو مسیر اصلی - خاتکین (واقع در اقلیم) و شلمچه - صره می‌توان شبکه ریلی ایران را به کریدور جاده توسعه متصل ساخته و دستکم سهمی از این کریدور و بار ترابری آن به ایران اختصاص یافت. همچنین باید به نظر داشت که کریدور جاده توسعه قرار است در آینده به شبکه ریلی شورای همکاری خلیج فارس از آن‌ها جدا شده و تارن ادامه خواهد یافت، متصل شود. از آن‌ها جدا شده تر شبکه ریلی ایران به عراق، علاوه بر جاده توسعه، منجر به اتصال ریلی ایران به کشورهای عضو شورای اتحادیه کشورهای حاشیه خلیج فارس، جبهه مبادله کالا میان ایران و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، به ویژه بازمی‌آید. منطقه این امورات را سطح شکستیم از فراهان می‌دهد.

در آینده، منابع می سازد این تحولات به صورت جداگانه روی نمی دهند، بلکه در راهبرد کارکنان برای تنوع اقتصادی (توسعه پائند از ۲۰۴۰) گنجانده شده اند که در پی افزایش سهم بخش خدمات و لجستیک و حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی از تقریباً ۱۶ درصد می باشد. به بیش از ۱۰ درصد تا سال ۲۰۴۰ است. این امر با مزایای ۵۰ میلیارد دلار برای رفاه (۵۰ میلیارد دلار) در زیر ساخت های راهبردی اصلاحات انجام شده بین سال های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ قابل تحقق است. از سال ۲۰۲۵، ظرفیت سالانه کانکرتیز به سرعت در حال افزایش است و از رقم اولیه تقریباً ۲۰ هزار TEU به ۱۷ میلیون TEU خواهد رسید. شاخص های عملیاتی نیز گویای شتاب در عملکرد بندر است، به طوری که تعداد بارگیری کانتینر ها از ۱۵۰ فروتن در ۲۰۱۵ سال به ۲۰۳۵ فروتن در سال ۲۰۲۳ افزایش یافته است. به همراه بار کانتینر ۱۰ میلیون تن رسیده است. در مجموع، بندر ظرفیت فراتر از محل جابه جایی بار بوده و سنن وفورات یک اکوسیستم صنعتی راهبردی است. بندر صلاحه نیز به عنوان دروازه اصلی عمان برای حمل و نقل دریایی شناخته می شود. در اوایل سال ۲۰۲۵، بندر پروژه از ۴۵ تا ۶۵ میلیون TEU دالری را در پی شان خواهد داشت. ظرفیت جابه جایی سالانه خود را از ۴۵ تا ۶۵ کانکرتیز افزایش داد. این بندر به زیر ساخت های جدید با فضای گسترده تر، اسکله و محموله های یافته، بهبود سیستم های فرعی و ۲ هزار درجه یخچال بیشتر برای حمایت از رشد محموله های ذخیره سرد ارتقا یافت. صلاحه که از نظر راهبردی در امتداد جاده بارشزم دریایی قرار دارد، به عنوان قطب حمل و نقل دریایی عمل کرده و بازارهای شرق آفریقا، بشماره دهند و فراتر از آن به مناطق عمیق و ادغام در منطقه آزاد، روند انتقال بار را تسهیل و خدمات لجستیک صنعتی را امکان پذیر کرده است. این امر در نهایت نقش آن را در ذخیره های تأمین منطقه ای تثبیت می کند.

برنامه جامع برای توسعه کریدورهای حمل و نقلی

عمان در تلاش است تا کاریدورهای حمل و نقل دریایی جدیدی ایجاد کند که علاوه بر تقویت تجارت داخلی، به‌طور خاص تجارت بین‌المللی را تسهیل کند. این کاریدورها می‌توانند به عنوان مراحمی جایگزین، و مکمل برای جاده‌های تجاری اصلی مانند کانال سوئز و تنگه هرمز باشند. یکی از مهم‌ترین پروژه‌های دریایی عمان، تقویت روابط تجاری و حمل و نقل دریایی با هند است. عمان با ایجاد خطوط مستقیم کشتیرانی و ایجاد تسهیلات بندری جدید، قصد دارد به عنوان پلی ارتباطی میان بازارهای چین و کشورهای خاورمیانه و آفریقا عمل کند. از طرف دیگر در حال حاضر فارس به عنوان یکی از مسیرهای اصلی برای حمل و نقل کالا بین هند، پاکستان و کشورهای خلیج فارس شناخته می‌شود. دولت عمان در نظر دارد تا این مسیر را گسترش دهد و زیرساخت‌های جدید برای تسهیل حمل و نقل کالا فراهم کند.

عمان به منظور حفظ رقابت پذیری در عرصه ترانزیت دریایی جهانی، به دنبال بهره گیری از فناوری های نوین مانند اتوماسیون بندری، دریایی هوشمند بارها و سیستم های مدیریت لجستیکی پیشرفته است. این فناوری ها به عمان کمک خواهد کرد تا بهروری را افزایش دادد و پایداری اقتصادی محل نقل و بارمپانه ساز کند. عمان با همکاری شرکت های مختلف و فراوان بین المللی مانند سازمان بین المللی دریانوردی و همکار خلیج فارس به دنبال تقویت روابط خود در زمینه حمل و نقل دریایی است. عمان همچنین با جذب سرمایه گذاری های خارجی در حوزه بندری ترانزیت، تلاش دارد تا نقش خود را در بازار جهانی ترانزیت دریایی گسترش دهد. همان دارای هفت بنادر تجاری دولتی است که سه بندر عمیق آب اصلی (سوهار، صلالة) نقش مهمی در ترانزیت جهانی دارند و به امتداد در ۴۲۰ کیلومتر مسافت هستند. در این میان کارشناسان معتقدند که چالش هایی مانند رقابت با بنادر همسایه (مانند جبل علی) نیز به سرمایه گذاری خصوصی صورت داده شود، امر الفرضی برای سرمایه گذاری در زمینه سرودر بنابر خدمات آفرینش افزوده و لجستیک تجارت الکرونیک فراهم است. قانون رقم ۲۰۳۳، زیراعمال را به یکی از اموال برای مالکان کشن تبدیل می کند.