

روزنه

مقام مسئول وزارت راه و شهرسازی  
افزایش توان ترانزیتی کریدور موازی «زنگزور»



رییس مرکز امور بین الملل وزارت راه و شهرسازی با بیان اینکه پل جدید کریدور ارس تا پایان امسال به افتتاح می رسد، گفت: کریدور ارس مسیر جدیدی نیست و در تمام سال های گذشته وجود داشته و اتفاق جدید در این کریدور ساخت پل جدید در این مسیر است و با احداث این پل ظرفیت جاده اتصال آذربایجان به نخجوان از کاله به جلفا افزایش پیدا می کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امین ترفع، درباره امکان انحراف در مسیر کریدور زنگزوربه ایلنا اظهار داشت: عملیات توسعه ظرفیت جاده جلفا به کاله در حال انجام است و ظرفیت بسیار بالایی دارد و کشور جمهوری آذربایجان به طور مستمر روند پیشرفت پروژه را از ایران پیگیری می کند.

وی ادامه داد: عملیات ساخت پل در این مسیر توسط آذربایجان در مسیر کاله- آق بند در حال اجرا است، پیشرفت بالایی دارد و در سمت آذربایجان عملیات ساخت پل تکمیل شده است. در سمت ایران هم بیش از ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و تا پایان امسال این پل به افتتاح می رسد.

رییس مرکز امور بین الملل وزارت راه و شهرسازی با بیان اینکه عملیات اجرایی اتصال آذربایجان به نخجوان از مسیر ایران با پل ها و جاده های جدید در حال اجرا است و دو کشور هنوز در حال پیگیری راه اندازی این مسیر هستند، گفت: همین الان هم این مسیر بین کشورها برقرار است و بعد از فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای قفقاز و آسیای مرکزی، اتصال آذربایجان و نخجوان همواره در این سال ها از مسیر ایران بوده است.

ترفع تاکید کرد: کریدور ارس مسیر جدیدی نیست و در تمام سال های گذشته وجود داشته و اتفاق جدید در این کریدور ساخت پل جدید در این مسیر است و با احداث این پل ظرفیت جاده اتصال آذربایجان به نخجوان از کاله به جلفا افزایش پیدا می کند.

وی در پاسخ به این سوال که این مسیر با احداث پل جدید چه ظرفیتی برای ترانزیت و عبور کالا را خواهد داشت، گفت: در حال حاضر روزانه حدود ۲۵۰ کامیون ظرفیت تردد در این مسیر دارد و می توان این عدد را افزایش داد.

«سرآمد» بررسی کرد؛

# فاز تازه توسعه ترانزیت ریلی در منطقه

## چشم انداز همکاری روسیه و چین برای تکمیل خط آهن رشت-آستارا

ایران را به راه آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می کند. از سوی دیگر، تکمیل این مسیر ریلی، مزایایی از جمله تسهیل در مبادلات بازرگانی از مبادی و مقاصد بندر هلسینکی فنلاند، هامبورگ آلمان، باتومی گرجستان با بنادر جنوبی ایران، دهلی هند، کراچی پاکستان و بانکوک تایلند را به دنبال دارد.

برآورد های رسمی منتشر شده نیز نشان می دهد که با بهره برداری از این مسیر ریلی، ظرفیت جابه جایی بار سالانه تا ۱۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت که این امر نه تنها فشار حمل و نقل جاده ای را کاهش می دهد، بلکه باعث کاهش آلاینده های زیست محیطی نیز می شود. افزایش حجم بار ترانزیتی همچنین به توسعه زیر ساخت های لجستیکی و اقتصادی منطقه گیلان و به طور کل کشور کمک شایانی خواهد کرد. پیش از این نیز در گزارش خبرگزاری دولتی تاس آمده بود: پیش بینی می شود خط رشت-آستارا با مشارکت مسکو و تهران و خط آستارا(واقع در ایران)-آستارا(واقع در جمهوری آذربایجان) با مشارکت سه جانبه مسکو، تهران و باکو احداث شود.

### مشارکت چین و روسیه برای اتصال ریلی ایران

امین ترفع، رئیس مرکز امور بین الملل وزارت راه و شهرسازی در گفت و گو با رسانه ها اعلام کرده است که تملک زمین های این مسیر تا پایان سال جاری تکمیل خواهد شد و با اختصاص وام ۱.۶ میلیارد یورویی روسیه، عملیات اجرایی در مقیاس وسیع آغاز می شود. این مقام مسئول در وزارت راه و شهرسازی همچنین در تازه ترین اظهارات خود تاکید کرده است که پیش شرط اجرای چنین طرح های زیرساختی، آزادسازی اراضی و تأمین منابع مالی است. او خبر داد که تاکنون بخش هایی از زمین های مورد نیاز به پیمانکار روس تحویل داده شده و مطالعات اجرایی آغاز شده است. به گفته «ترفع»، این روند به صورت مرحله ای ادامه خواهد داشت و با تکمیل تملک، سرعت پروژه بیشتر خواهد شد. رئیس مرکز امور بین الملل وزارت راه و شهرسازی همچنین از همکاری های مشترک با چین در این پروژه خبر داد و گفت: چندماه قبل جلسه ای برای بررسی پیشرفت پروژه راه آهن برگزار شد تا هماهنگی های لازم برای شروع عملیات اجرایی انجام گیرد.

اهمیت راهبردی این پروژه تنها به بعد عمرانی محدود نمی شود. در سفر اخیر مسعود پزشکیان، رئیس جمهور به آستارا، وی تکمیل مسیر رشت-آستارا را از اولویت های اصلی دولت دانست و آن را حلقه نهایی اتصال ایران به شبکه اوراسیا معرفی کرد. به گفته پزشکیان، این مسیر

می تواند نقش جایگزین برای مسیرهای سنتی مانند کانال سوئز و مسیر ترکیه ایفا کند و سهم ایران از تجارت جهانی را افزایش دهد. براساس گزارش های موجود، این خط آهن علاوه بر تسهیل ترانزیت کالا، ظرفیت های مرزی آستارا را نیز فعال خواهد کرد. وجود بندر، پایانه ریلی مشترک با جمهوری آذربایجان و دسترسی مستقیم به بازارهای روسیه و اروپای شرقی، موقعیت استراتژیک این شهرستان مرزی را بیش از پیش تقویت می کند.

### مزیت های رقابتی پروژه ریلی بین المللی

بسیاری از کارشناسان باور دارند که تکمیل این پروژه به کاهش قابل توجه هزینه و زمان حمل و نقل منجر می شود؛ به طوری که مسیر انتقال بار میان هند و اروپا تا ۴۰ درصد کوتاه تر خواهد شد. کریدور شمال-جنوب که در اوایل دهه ۲۰۰۰ با حضور ایران، روسیه و هند پایه گذاری شد، اکنون با تکمیل رشت-آستارا به طور کامل عملیاتی خواهد شد. این کریدور سه شاخه اصلی دارد: مسیر شرقی از آسیای مرکزی، مسیر میانی از طریق دریای خزر و مسیر غربی که از آذربایجان می گذرد. پروژه رشت-آستارا دقیقاً در بخش غربی قرار گرفته و تکمیل آن امکان انتقال سالانه ۱۵ میلیون تن بار را فراهم خواهد کرد. کارشناسان اقتصادی و حوزه حمل و نقل همچنین معتقدند که این پروژه زیربنایی بین المللی علاوه بر پیوند با روسیه و قفقاز، ظرفیت هم پوشانی با کریدور جنوب-غرب(از خلیج فارس به دریای سیاه) را نیز دارد و می تواند مسیر ایران را کوتاه تر و رقابتی تر کند. به بیان دیگر، پروژه ریلی رشت-آستارا نه تنها یک طرح زیرساختی، بلکه پیوندی ژئوپلیتیکی و اقتصادی است که ایران را در جایگاه هاب ترانزیتی منطقه و حتی اوراسیا قرار می دهد.

## مدیر عامل گروه سرمایه گذاری مسکن:

# توقف فعالیت شرکت های مسکن ساز در سواحل مکران

مدیرعامل گروه سرمایه گذاری مسکن با بیان اینکه دو شرکت در بحث توسعه مسکن سازی در سواحل جنوبی و مکران راه اندازی شد اما با تغییر دولت و تغییر نگاه جامعه به این موضوع، این دو شرکت فعلاً متوقف شده اند، گفت: آمادگی صد درصدی برای مسکن سازی در جنوب کشور را داریم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محسن علیزاده درباره سرمایه گذاری در شهرک سازی در نوار ساحلی جنوب کشور در راستای تحقق سیاست اقتصاد دریامحور و توسعه منطقه مکران به ایلنا اظهار داشت: تأکید رهبری برای توسعه دریامحور را به چشم یک ماموریت ملی می بینیم. از این رو، در حال حاضر چند پروژه در بوشهر، هرمزگان و چابهار در دست بررسی یا آغاز اجراء است. مسکن سازی در جنوب، اگر بازیرساخت و مدل شهرسازی هماهنگ باشد، می تواند عامل اصلی افزایش جمعیت و اشتغال در سواحل شود و ما در این مسیر کاملاً آماده ایم.

وی ادامه داد: رویکرد و هدف ما برای ورود به بحث اقتصاد دریامحور فقط به معنای مسکن سازی و ایجاد مجتمع های مسکونی در نوار ساحلی جنوب کشور نیست. معتقدیم اگر قرار بر این است که اقتصاد دریا محور با همان تعبیر و نگاه رهبری شکل بگیرد باید حتماً بتوانیم در کنار ایجاد سکونتگاه ها، سایر بخش های اقتصادی را مستقر و فعال کنیم. مدیرعامل گروه سرمایه گذاری مسکن گفت: به همین منظور دو شرکت در گروه سرمایه گذاری مسکن تشکیل و راه اندازی شده که شناسایی فرصت های سرمایه گذاری در بخش اقتصادی و در نوار ساحلی در جنوب کشور از ماموریت ها و رسالت های این دو شرکت بوده است.

علیزاده تأکید کرد: اما با تغییر دولت و تغییر نگاه جامعه به این موضوع، این دو شرکت فعلاً متوقف شده اند و ما به دنبال این هستیم که یکی از این شرکت ها را در جزیره کیش و منطقه آزاد کیش متمرکز و پروژه جدید برای فعالیت آن تعریف کنیم، چرا که در کیش هم ظرفیت های خوبی برای سرمایه گذاری به ویژه حوزه گردشگری وجود دارد.

وی با بیان اینکه به هر حال نباید از فرصت سواحل مکران غافل شسوم، گفت: با توجه به اهمیت سواحل مکران و اجرای فرمان رهبری شرکت سرمایه گذاری سواحل مکران را تقویت می کنیم و این مسیر را ادامه می دهیم و جلساتی در این باره در دولت برگزار کردیم، اما دولت با نگرانی که وجود دارد هنوز نتوانسته است این موضوع را به طور دقیق اعلام کند.

علیزاده افزود: اما نگاه دولت این است که سواحل جنوبی را توسعه و سکونتگاه ها را به سواحل آبی انتقال دهد که این نگاه خوبی است و به طور قطع می توانیم این پروژه به اجرا برسانیم و برای اجرای آن آمادگی صد درصد داریم، چرا که فرصت خوبی در مناطق جنوب کشور برای جذب سرمایه گذار به ویژه خارجی وجود دارد.



## معاون وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

# سرمایه ۹۰۰۰ همتی راه های کشور زیر نظر سازمان راهداری

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای گفت: همه توان خود را برای ادای تکالیفمان در نگهداری از سرمایه عظیم شبکه راه های کشور به ارزش ۹۰۰۰ همت و حفظ ایمنی هموطنان به کار می گیریم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضا اکبری در نشست تخصصی معاونین راهداری ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده ای اظهار کرد: خدمات رسانی این سازمان و فعالان و زحمت کشان این حوزه در شرایط و آزمون های مختلفی همچون ایام جنگ ۱۲ روزه به ویژه جابه جایی بار و مسافر و تأمین کالاهای اساسی مورد نیاز هم وطنان نشان داد که خانواده راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور پای کار نظام، مردم و کشور ایستاده است.

وی پیوستگی در تأمین منابع مالی را از ملزومات اصلی اجرای پروژه های بخش راهداری برشمرد و بر اهمیت اجرایی شدن فعالیت ها در این حوزه و نقش آنها در تسهیل تردهای جاده ای تأکید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر این که از نگاه قرآن مجید خدمت به مردم به مثابه عبادت و تجلی عملی ایمان است، افزود: بر این اساس، حفظ زیرساخت های شبکه راه ها، افزایش تاب آوری تأسیسات جاده ای، ایجاد امنیت، آرامش و امید آفرینی از مؤلفه های خدمات رسانی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به شمار می روند.

رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای گفت: همه توان خود را برای ادای تکالیفمان در نگهداری از سرمایه عظیم شبکه راه های کشور به ارزش ۹۰۰۰ همت و حفظ ایمنی هموطنان به کار می گیریم. اکبری عنوان کرد: بر اساس رویکردهای یادشده، باید با تقویت انگیزه، برخورداری از روحیه قوی، بهره گیری مناسب از ظرفیت ها، امکانات و توانمندی ها و ارائه فعالیت های کیفی و متفاوت از گذشته، نسبت به بهبود شرایط و کیفیت جاده ها اهتمام ورزیم. وی برقراری تعادل و میانه روی و دوری از افراط و تفریط را مهم ترین دستور در زندگی مادی و معنوی انسان دانست و گفت: در انجام وظایف، اجرای پروژه ها و ارائه خدمات به مردم نیاز باید با برخورداری از روحیه اعتدال و پرهیز از اسراف و کم کاری فعالیت ها را به پیش برد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به نوسازی بخشی از ناوگان راهداری کشور، تصریح کرد: با توجه به اجرای طرح راهداری زمستانی در فصول سرد سال، ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده ای اقدامات لازم نسبت به آماده سازی ماشین آلات و تهیه شن و نمک مورد نیاز اقدام کنند. اکبری در ادامه بر ضرورت تسریع در اجرای پروژه های راهداری، اصلاح و رفع نواقص پل ها و تونل های موجود در شبکه راه های کشور تأکید کرد.

