

روزنه

بازدید هیات سرمایه گذاری جمهوری آذربایجان از بندر شهید رجایی



هیات بلندپایه دولتی و سرمایه گذاری جمهوری آذربایجان به سرپرستی شاهین مصطفی یف، معاون نخست‌وزیر این کشور، پس از ورود به استان هرمزگان و آشنایی با ظرفیت‌های اقتصادی آن، امروز چهارشنبه از بندر شهید رجایی بازدید کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، این هیات در جریان این بازدید، از ترمینال‌های کانتنری و غیر کانتنری، بخش‌های نفتی و لجستیکی، اراضی پشتیبانی و انبارهای نگهداری و ترانزیت کالا دیدن کرد و در جریان توانمندی‌ها و ظرفیت‌های این بندر راهبردی قرار گرفت.

همچنین اعضای هیات آذربایجانی با حضور در اسکله‌های تخلیه کالا‌های اساسی و ساختمان مرجع دریایی، با جزئیات فعالیت‌های عملیاتی و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بندر شهید رجایی آشنا شدند.

در این بازدید سعید رسولی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی ایران، این هیات را همراهی می‌کند

تمرکز راه‌آهن ایران بر کاهش تأخیر قطارها و بهبود ارائه خدمات به مردم



قائم مقام مدیرعامل راه آهن گفت: افزایش تعداد لکوموتیوهای فعال در شبکه ریلی کشور، نقش تعیین‌کننده‌ای در تحقق اهداف برنامه هفتم توسعه دارد که امیدواریم با تداوم روند فعلی، تا پایان سال جاری به اهداف تعیین شده دست یابیم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، میرحسن موسوی قائم مقام مدیرعامل راه آهن گفت: افزایش تعداد لکوموتیوهای فعال در شبکه ریلی کشور، نقش تعیین‌کننده‌ای در تحقق اهداف برنامه هفتم توسعه دارد که امیدواریم با تداوم روند فعلی، تا پایان سال جاری به اهداف تعیین شده دست یابیم.

بیست و هفتمین جلسه کمیسیون عالی گراف راه‌آهن با حضور میرحسن موسوی، قائم مقام مدیرعامل راه آهن و اعضای کمیسیون گراف به صورت حضوری و مدیران مناطق به صورت برخط، دوشنبه ۳۱ شهریور ماه در ساختمان مرکزی شهدای راه‌آهن برگزار شد و عملکرد یک هفته گذشته در حمل و نقل بار و مسافر مورد بررسی قرار گرفت.

قائم مقام مدیرعامل راه‌آهن در این نشست با اشاره به اهمیت ارتقای عملکرد ناوگان ریلی کشور گفت: وضعیت سیر قطارهای حومه‌ای در شرایط قابل قبولی قرار دارد و باید با برنامه ریزی دقیق، میزان تأخیر قطارهای مسافری نیز به حداقل برسد. موسوی با تأکید بر ضرورت تأمین قطعات و موتورهای مورد نیاز برای تعمیرات اساسی لکوموتیوها بر نقش تعیین‌کننده لکوموتیوهای فعال شبکه ریلی کشور در تحقق اهداف برنامه هفتم توسعه تأکید کرد.

در بیست و هفتمین جلسه هفتگی گراف راه‌آهن، آخرین وضعیت بهره‌برداری و عملکرد قطارهای مسافری با محوریت بهبود کیفیت خدمات و کاهش تأخیرها؛ اقدامات انجام‌شده در زمینه اصلاح سیستم ترمز واگن‌ها به‌ویژه در شرایط اقلیمی سرد، راهکارهای مقابله با یخ‌زدگی سوزن‌های خطوط ریلی و جلوگیری از چسبندگی آن‌ها و دیگر موضوعات ریلی بررسی شد.

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

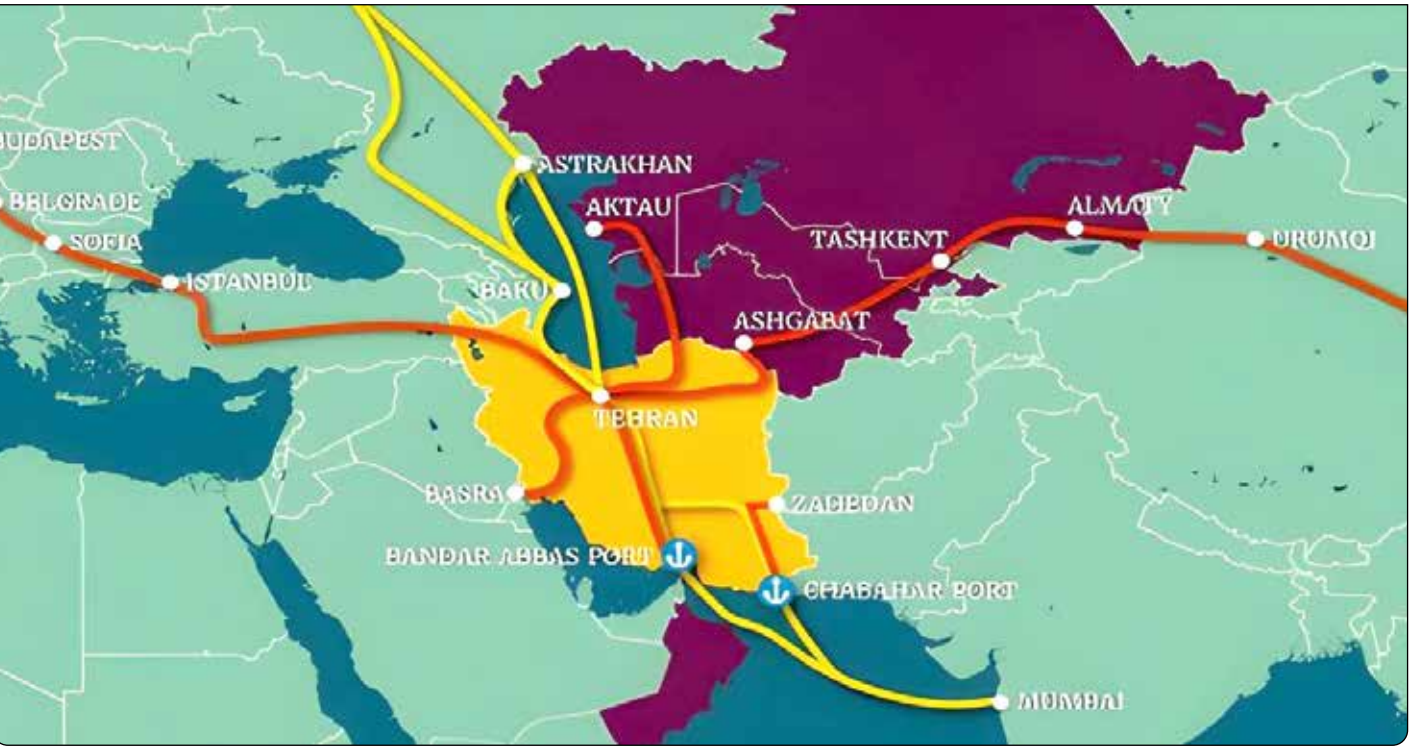
چالش‌های ایران برای تبدیل به هاب ترانزیت اوراسیا

سراسرآمد گروه حمل‌ونقل - امید عباسی - براساس آخرین گزارش‌های رسمی منتشرشده از سوی وزارت راه و شهرسازی ۲۰میلیون تن کالا از ایران ترانزیت شده و مسیرهای جدید ترانزیتی به شبکه منطقه‌ای ایران پیوند خورده است. مطابق این گزارش‌ها، در یک‌سال گذشته، احیای کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب یکی از اولویت‌های اصلی اجرای پروژه‌های زیربنایی کشور بوده که شامل شاخه شرقی با هدف گذاری انتقال ۲۰میلیون تن کالا تا سال ۲۰۲۸ و شاخه غربی با هدف ۱۵میلیون تن تا سال ۲۰۳۰ در دستور کار دولت قرار گرفته است. به باور کارشناسان، ایران با وجود موقعیت استراتژیک خود در تقاطع شاهراه‌های تجاری جهانی، پتانسیل تبدیل شدن به هاب ترانزیتی اوراسیا را دارد، اما بهره‌وری پایین خطوط ریلی، پیچیدگی‌های گمرکی و نبود برنامه منسجم، مانع از تحقق کامل این ظرفیت‌ها شده است که همگی موانع داخلی هستند.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، ایران با دارا بودن بیش از ۱۵هزار کیلومتر شبکه ریلی و دسترسی به آب‌های آزاد، یکی از مهم‌ترین مسیرهای حمل و نقل کالا در منطقه است، اما باوجود این ظرفیت‌های عظیم، مسائل مدیریتی و بهره‌وری پایین خطوط ریلی مانع از بهره‌برداری کامل از این مزیت‌ها شده است. از طرف دیگر، در دهه‌های اخیر، ایران همواره در جایگاه مهمی برای اتصال شرق و غرب قرار داشته است. این موقعیت جغرافیایی موجب شده ایران به یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت در سطح بین‌المللی تبدیل شود. بااین‌حال، کارشناسان معتقدند که برای تحقق کامل این ظرفیت، نیاز به یک برنامه جامع و مدیریت هوشمند در حوزه حمل‌ونقل وجود دارد.

تلاش ایران برای احیای کریدورها

ایران طی سال‌های گذشته احیای چندین کریدور دیگر را نیز پیگیری کرده است. از جمله می‌توان به کریدور خلیج فارس -دریای سیاه، کریدور عشق‌آباد، مسیر ریلی آلماتی-تهران-استانبول و چارچوب اولیه برای



خبر

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل:

کریدور رشت -آستارا در دستور کار دولت است

سراسرآمد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل با اشاره به اینکه کریدور رشت -آستارا در دستور کار دولت قرار گرفته است، گفت: حدود ۲۸۰ هکتار زمین در راستای این پروژه تملک شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هوشنگ بازوند در مراسم آغاز عملیات احداث تقاطع غیرهمسطح میدان کیسم در کمربندی آستانه اشرفیه با اشاره به تأکیدات مقام معظم رهبری و رئیس‌جمهور درباره توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور اظهار کرد: در مسیر توسعه حمل‌ونقل ۹کریدور ریلی شامل ۳محور شمال-جنوب و ۶ محور شرق-غرب و همچنین ۷مسیر اصلی آزادراهی در دستور کار قرار دارند.وی با تأکید بر نقش راهبردی استان گیلان در عبور این کریدورها

می‌کشد که به‌طور جدی رقابت‌پذیری مسیر ایران را در برابر کریدورهای رقیب کاهش می‌دهد. کارشناسان بر این باورند که سه عامل «هزینه»، «زمان» و «قابلیت اطمینان» مهم‌ترین معیارهای انتخاب مسیر ترانزیتی توسط بازرگانان است. ایران در بخش هزینه به دلیل شرایط سوخت و سیاست‌های داخلی مزیت نسبی دارد، اما در حوزه زمان و اعتمادپذیری همچنان با مشکلات جدی مواجه است. در چنین شرایطی اگر ایران بخواهد به هاب ترانزیتی اوراسیا تبدیل شود، باید ابتدا این چالش‌ها را برطرف کرده و فرایندهای مرزی را تسهیل کند.

به باور کارشناسان، در این صورت است که ظرفیت‌های بالقوه کشور به مزیت‌های واقعی تبدیل خواهند شد. طبق برآوردهای مرکز پژوهش‌های مجلس، اگر این ظرفیت‌ها به درستی فعال‌سازی شود، ایران می‌تواند سالانه ۸میلیارد دلار از بخش ترانزیت درآمد کسب کند. از طرف دیگر، باید در خاطر داشت که براساس قانون برنامه هفتم توسعه، ایران باید تا سال ۱۴۰۷، ترانزیت از خاک ایران را به ۴۰میلیون تن برساند که علاوه‌بر درآمد ارزی، امنیت اقتصادی کشور را تأمین خواهد کرد.

موقعیت ایران در چهارراه ترانزیتی

به باور کارشناسان، ایران به عنوان پلی طبیعی بین خلیج



فارس، دریای خزر و مسیرهای زمینی به اروپا و آسیای مرکزی، می‌تواند نقش کلیدی در اتصال شرق به غرب ایفا کند. موقعیت جغرافیایی کشور که آن را به چهارراه ترانزیتی آسیا به اروپا تبدیل می‌کند، اجازه می‌دهد تا کالاها از بندر جنوبی مانند بندرعباس و چابهار به سرعت به روسیه، قزاقستان و حتی اروپا منتقل شوند. این مزیت در کریدور شمال-جنوب برجسته است، جایی که مسیر ایران تا ۴۰درصد کوتاه‌تر و ۳۰درصد ارزان‌تر از کانال سوئز عمل می‌کند و این امر می‌تواند حجم تجارت هند-روسیه را که در سال ۲۰۲۳ بیش از چهاربرابر شده، به شدت تسهیل کند.

از منظر اقتصادی، ترانزیت می‌تواند منبع درآمد ارزی قابل توجهی برای ایران ایجاد کند. بر اساس اهداف اعلام‌شده در ژوئن ۲۰۲۵، ایران قصد دارد تا ۶۰میلیون تن ترانزیت سلالانه را مدیریت کند که این امر نه تنها درآمدهای ترانزیتی را افزایش می‌دهد، بلکه روابط خارجی را تقویت و جایگاه ژئوپلیتیکی تهران را ارتقا می‌بخشد. برای مثال، منطقه آزاد اینچه‌برون در شمال‌شرقی ایران، با عبور بیش از ۳میلیون تن کالا از طریق ریل در سال جاری، به عنوان یک هاب نوظهور عمل می‌کند و نشان‌دهنده پتانسیل اتصال خلیج فارس به آسیای مرکزی و اروپاست.

علاوه‌بر این، کریدور ریلی ایران-چین که در سال ۲۰۲۵ عملیاتی شده، تأثیرات استراتژیک عمیقی بر اتصال اوراسیا دارد و ایران را به عنوان دروازه‌ای ضروری برای دور زدن تحریم‌ها و مسیرهای جایگزین معرفی می‌کند. همچنین در سطح منطقه‌ای، همکاری‌های ترانزیتی با کشورهایی مانند هند، چین و روسیه -که از دولت پیشین آغاز شده- شتاب گرفته و می‌تواند ایران را به قطب اقتصادی سواحل مکران تبدیل کند. ترانزیت جاده‌ای ایران نیز در چهارماهه نخست ۲۰۲۵ رکورد زده و بیش از ۵میلیون تن کالا را جابه‌جا کرده که این آمار توسط کارشناسان به عنوان گامی مهم برای هاب‌سازی منطقه‌ای ارزیابی می‌شود.

ایران با تکیه بر سیاست‌های شرق‌محور و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، می‌تواند موانع را به فرصت تبدیل کند. هدف ۳۰میلیون تنی ترانزیت در برنامه هفتم توسعه، با اصلاح فرایندهای گمرکی و جذب سرمایه از بانک توسعه اوراسیا، قابل دستیابی است. بااین‌حال، موفقیت نیازمند هماهنگی بین‌المللی برای دور زدن تحریم‌ها و رقابت با کریدورها رقیب است. اگر تهران بتواند این تعادل را برقرار کند، نه‌تنها به قطب ترانزیت اوراسیا تبدیل می‌شود، بلکه نقش خود را در اقتصاد چندقطبی جهان تثبیت خواهد کرد. کارشناسان هشدار می‌دهند که تأخیر در رفع موانع داخلی، می‌تواند ایسن فرصت طلایی را از دست ببرد.



شورای اسلامی، پاسخگوی مطالبات مردم و تحولی مهم در زیرساخت‌های حمل‌ونقل منطقه خواهد بود.