

روزنه

بانک داده فنی و شناسنامه گذاری پروژه‌های راهداری کشور ایجاد می شود



مدیرکل دفتر نگهداری رویه و ابنیه فنی راه سازمان راهداری و حمل ونقل جاده‌ای گفت: ایجاد بانک داده فنی و شناسنامه گذاری پروژه‌های راهداری با هدف ارتقای کیفیت سازه‌ها، کاهش هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری مؤثر از منابع در دستور کار قرار دارد.

به گزارش اقتصاد سرآمد حسن جهانیان اظهار کرد: بازدیدهای میدانی و بررسی وضعیت اجرای پروژه‌های راهداری در سطح محورهای مواصلاتی کشور، نقش مؤثری در ارتقای کیفیت فعالیت‌ها و افزایش دوام سازه‌های جاده‌ای دارد.

وی با تشریح رویکردها و اقدامات در حوزه نگهداری راه‌ها، بیان کرد: علاوه بر اثر گذاری بسالای اجرای پروژه‌های جاری نگهداری جاده‌ها بر افزایش دوام زیرساخت‌ها، انجام تعمیرات جزئی، به‌موقع و کم‌هزینه با استفاده از مصالح و روش‌های مناسب در حوزه بهسازی، منجر به افزایش عمر تعمیرات و تحقق رویکرد دوام پل‌ها و سازه‌ها می‌شود.

مدیرکل دفتر نگهداری رویه و ابنیه فنی راه‌خاطر نشان کرد: همچنین نتایج تحقیقات به‌عمل آمده، نشان می‌دهد که پاکسازی و شستشوی پل‌های واقع در سطح راه‌ها پیش از آغاز بارش‌ها و اجرای طرح راهداری زمستانی، نقش مؤثری در جلوگیری از تخریب ابنیه و افزایش ماندگاری آن‌ها دارد.

جهانیان افزود: همچنین اقداماتی در راستای استفاده از فناوری‌های نوین و مصالح مقاوم از جمله بتن توانمند و میلگردهای GFRP با هدف افزایش مقاومت سازه‌های جاده‌ای در برابر تخریب و خوردگی در حال انجام است. وی سپس از انجام بررسی‌های میدانی و تدوین راهنمای فنی روش تعمیرات دال و عرشه پل‌ها خبر و ادامه داد: رعایت الزامات فنی ارزیابی و نظارت مستمر بر اجرای پروژه‌ها، جلوگیری از احداث غیرضروری پل‌ها و اجرای به‌هنگام تعمیرات، موجب صرفه‌جویی در منابع سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد شد.

پیشرفت ۷۸ درصدی اجرای طرح جامع پایانه مرزی دوغانرون

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی از پیشرفت ۷۸ درصدی عملیات اجرایی طرح جامع پایانه مرزی دوغانرون خبر داد و گفت: این طرح با اعتبار بیش از سه هزار میلیارد ریال از محل اعتبارات ملی در حال اجراست و تا پایان سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد. به گزارش اقتصاد سرآمد، جعفر شهسماوت با بیان اینکه طرح جامع پایانه مرزی دوغانرون از فروردین ۱۴۰۳ آغاز شده است، اظهار کرد: هدف از اجرای این طرح، ساماندهی و تسهیل ترانزیت، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و جداسازی مسیر تردد ناوگان باری و مسافری در این مرز به عنوان مهم‌ترین پایانه مرزی شرق کشور و افزایش ظرفیت تردد تا روزانه ۴ هزار دستگاه است.

وی افزود: پایانه مرزی دوغانرون با مساحت بیش از ۳۰ هکتار در ۱۸ کیلومتری شهر تایباد و در مرز مشترک ایران و افغانستان واقع شده و به‌عنوان یکی از پنج پایانه مرزی برتر و فعال کشور و برترددترین پایانه مرزی استان خراسان رضوی، مهم‌ترین مسیر زمینی ترانزیت کالا به افغانستان در شرق کشور به‌شمار می‌رود.

شهامت با اشاره به جزئیات طرح جامع دوغانرون گفت: این پروژه در قالب ۷ محور عمرانی شامل احداث و بهسازی مسیر تردد ناوگان سنگین در ضلع شمالی به مساحت ۳۱ هزار و ۱۲۰ متر مربع، احداث مسیر ناوگان مسافری در ضلع جنوبی به مساحت ۱۶ هزار متر مربع، احداث مسیر ایزوله مسافری برای تفکیک محل تردد مسافران پیاده از محل تردد ناوگان باری با مساحت ۸ هزار و ۴۰۰ متر مربع، ساخت ساختمان تجاری با زیربنای ۵۰۰ متر مربع، ساختمان مسافری با زیربنای ۳ هزار و ۴۰۰ متر مربع و محوطه‌سازی ناوگان مسافری به مساحت ۲۵ هزار و ۳۰۰ متر مربع در حال اجراست.

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خراسان رضوی تصریح کرد: تاکنون ۷۸ درصد از پیشرفت فیزیکی و ربابی پروژه محقق شده و فازهای اصلی شامل محوطه‌سازی پارکینگ ناوگان باری و مسافری، احداث سالن تجاری و توسعه مسیرهای تردد تا پایان سال ۱۴۰۴ به بهره‌برداری می‌رسد.

وی ادامه داد: با تکمیل طرح جامع دوغانرون، ظرفیت تردد روزانه تا ۴ هزار دستگاه ناوگان و تردد بیش از هزار نفر مسافر فراهم خواهد شد که این امر علاوه بر کاهش ترافیک و ارتقای ایمنی، موجب رونق اقتصادی، توسعه مبادلات تجاری با کشور افغانستان و ایجاد اشتغال پایدار در منطقه مرزی تایباد می‌شود.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

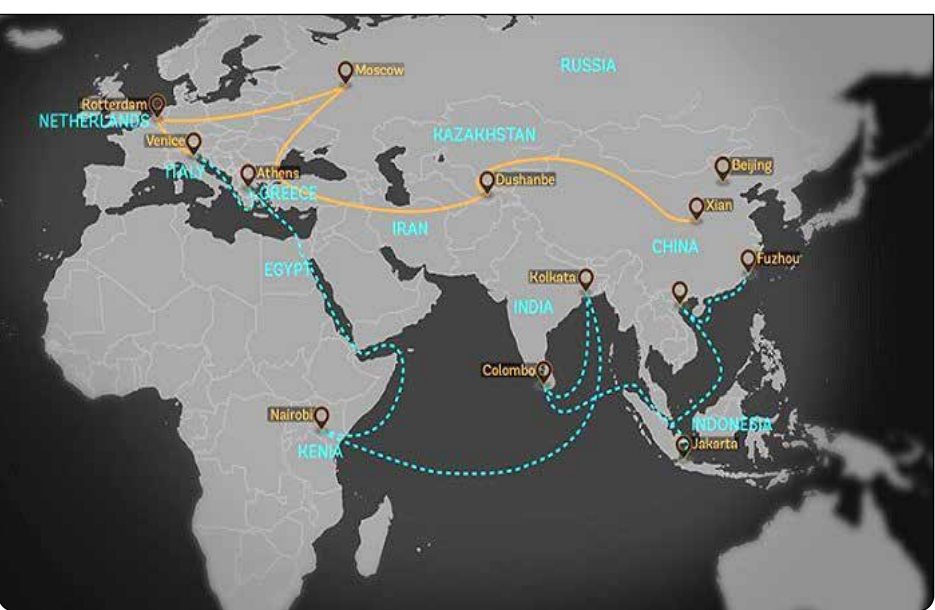
چشم‌انداز فعال‌سازی جاده ابریشم ریلی شاخه جنوبی

فعال‌سازی کریدور ریلی ایران و چین چه پیامی برای کشورهای CIS دارد؟

گروه حمل‌ونقل - بسیاری از کارشناسان حوزه حمل‌ونقل باور دارند که راه‌اندازی قطار کانتری میانه چین و ایران در شرایط فعلی و هم‌زمان با فعال‌شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های سازمان ملل، می‌تواند یکی از مهم‌ترین تحولات ژئوپلیتیک در منطقه اوراسیا و غرب آسیا باشد.
آنطور که رسانه‌ها گزارش داده‌اند؛ مطابق توافق انجام‌شده بین کشورهای ایران، چین، ترکیه، قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان، تردد قطار از چین به سمت اروپا از مسیر این کشورها عملیاتی شده و در حال انجام است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در طول سال گذشته فقط ۷قطار از این مسیر عبور کرده‌اند، اما از ابتدای امسال تاکنون ۲۲قطار به سمت اروپا عبور کرده است. در چنین شرایطی است که مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفته است که با توافقات انجام‌شده بین ۶کشور مسیر چین به اروپا، تردد قطارها در این مسیر به سالانه ۳۰۰قطار افزایش خواهد یافت.

به گزارش اقتصاد سرآمد، مدتی قبل بود که جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن در سخنرانی خود در مراسم افتتاحیه هفتمین فورم تجاری حمل‌ونقل و لجستیک «راه ابریشم جدید» در آلمانی قزاقستان، ضمن اعلام آمادگی راه‌آهن ایران برای میزبانی از شاخه جنوبی پروژه بزرگ ترانزیتی کمربند و جاده چین، خواستار نقش آفرینی بیشتر ایران به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بازیگران راه ابریشم باستانی در توسعه ترانزیت شرق و غرب شد. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین با تشریح آخرین وضعیت شاخه‌های شمالی و میانی پروژه کمربند و جاده، و پتانسیل رشد شریان بار میان شرق و غرب در

فعال‌سازی شاخه جنوبی، حجم ترانزیت ریلی ایران بتواند از ۵میلیون تن فعلی به ۱۵ تا ۳۰میلیون تن در سال برسد. برخی گزارش‌های منتشرشده نیز حاکی از این است که تحقق این پتانسیل نیازمند ارتقای زیرساخت‌های داخلی، همکاری منطقه‌ای و افزایش رقابت‌پذیری ایران در برابر مسیرهای جایگزین خواهد بود.



خبر

معاون وزیر راه وشهرسازی:

پروژه راه‌آهن اصفهان –داران –ازنا حلقه‌اتصال مرکزی ترین استان‌ها به بنادر جنوبی کشور است

مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور ضمن بازدید از پروژه راه‌آهن اصفهان – داران –ازنا، این پروژه را حلقه اتصال مرکزی ترین استان‌ها به بنادر جنوبی دانست.

به گزارش اقتصادسرآمد، در جریان بازدید محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، علی‌نیکزاد ثمرین، نایب‌رئیس اول مجلس شورای اسلامی و هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور از قطعه پنجم پروژه راه‌آهن اصفهان – داران –ازنا، آخرین وضعیت اجرایی، موانع موجود و نیازهای اعتباری این طرح ملی بررسی شد.

مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در حاشیه این بازدید گفت: راه‌آهن اصفهان –داران –ازنا به‌عنوان یکی از طرح‌های زیربنایی مهم کشور، نقش تعیین‌کننده‌ای در اتصال استان‌های مرکزی به بنادر جنوبی، کاهش مسیر ریلی میان اصفهان و خوزستان و توسعه اقتصادی مناطق مرکزی خواهد داشت.

بازوند اظهار داشت: این طرح راهبردی با هدف تقویت ارتباط ریلی میان استان‌های مرکزی و بنادر جنوبی کشور در حال اجراست و تکمیل آن می‌تواند تحولی اساسی در شبکه حمل‌ونقل ریلی ایران ایجاد کند.

اصلی نظام بین‌الملل عمل می‌کند و آن اصل چیزی نیست جز منافع. در پروژه‌های بین‌المللی همچون کمربند و جاده که بازیگران متعددی در آن‌ها نقش‌آفرینی می‌کنند، این اصل به نسبت پروژه‌های دوجانبه تا حد زیادی پررنگ‌تر خواهد بود. آنچه مسلم است، برای موفقیت بازیگران در چنین پروژه‌هایی، نباید تأمین منافع یک‌سبک بازیگر منجر به کاهش منافع بازیگران دیگر شود. در غیر این صورت، هیچ‌گونه همکاری و مشارکتی از سوی بازیگران دیگر صورت‌نگرفته و پروژه با شکست مواجه خواهد شد.

نگاهی به نقشه کریدور میانی نشان می‌دهد که کشورهای ازبکستان، قزاقستان، ترکمنستان و حتی قرقیزستان به‌عنوان اعضای حاضر در فورم راه ابریشم جدید، همگی در شرق دریای خزر قرار گرفته‌اند، لذا درآمد ناشی از ترانزیت میان چین و اروپا در هر صورت تأمین‌شده و حتی در صورت فعال‌سازی شاخه جنوبی، نه تنها منافع این کشورها تهدید نخواهد شد، بلکه با افزایش میزان سیر ریلی بار در خاک این کشورها، به درآمدهای ترانزیتی آن‌ها نیز افزوده می‌شود. در حقیقت، میزان درآمد ترانزیتی کشورهای یادشده به دلیل موقعیت جغرافیایی آن‌ها می‌تواند از هر دو شاخه میانی و جنوبی کمربند و جاده تأمین شود.

نکته مهم اینکه کریدور میانی به واسطه محدودیت‌های زیرساختی، به‌ویژه لزوم ترانسشیپمنت در دریای خزر، حتی بار ترانزیتی کمتری به نسبت شاخه جنوبی قسمت همسایگان شرقی دریای خزر خواهد داشت. در حالی‌که دو شاخه شمال و جنوبی مسیرهای تمام‌خشکی بوده و ادامه سیر بار چین از آن‌ها تنها نیازمند امضای موافقت‌نامه‌های تجاری میان راه‌آهن‌های عضو است، هرگونه توسعه کریدور میانی نیازمند ایجاد زیرساخت‌هایی همچون مجتمع‌های دپوی بزرگ، توسعه زیرساخت‌های بندری در قزاقستان و ترکمنستان و تجهیزات ترانشیپمنت خواهد بود که این موارد نیازمند سرمایه‌گذاری بسیار هنگفتی است که مطمئناً با اتکای مطلق به دارایی ملی این کشورها امکان‌پذیر نیست. اگرچه چین طی سال‌های گذشته بخش عمده ساخت مسیرهای ریلی عبوری از کشورهای یادشده را متقبل شده، اما باید توجه داشت که شرایط فعلی اقتصاد چین با توجه به رکود گسترده جهانی و وضع تعرفه‌های تجاری دولت آمریکا علیه این کشور، شباهتی به ۱۰سال پیش ندارد و امکان سرمایه‌گذاری‌هایی با حجم یک‌دهه قبل برای توسعه مسیرهای عبوری از کشورهای مسیر کمربند و جاده برای پکن وجود ندارد. همان‌طور که گفته شد، در صورت فعال‌سازی شاخه جنوبی کمربند و جاده، نه تنها نیازی به این میزان سرمایه‌گذاری از سوی چین و کشورهای مسیر وجود

ندارد، بلکه نبود محدودیت‌های فنی یادشده در کریدور میانی می‌تواند حتی درآمد همسایگان شرقی دریای خزر از ترانزیت میان چین و اروپا را دست‌کم تا سه‌برابر وضع موجود افزایش دهد، لذا پیشنهاد فعال‌سازی شاخه جنوبی نه تنها آسیبی به منافع این کشورها وارد نخواهد کرد، بلکه بدون نیاز به سرمایه‌گذاری مضاعف، میزان درآمد آن‌ها از ترانزیت میان چین و اروپا را تا حد بسیار چشمگیری افزایش خواهد داد.

پیام‌راه‌اندازی کریدور ریلی چین –ایران

روزهای ابتدایی خردادماه سال جاری بود که نخستین قطار باری از شهر «شی‌آن» چین وارد بندر خشک «آپ‌رین» ایران شد و بدین ترتیب آغاز رسمی خط مستقیم ریلی میان دو کشور رقم خورد. این مسیر جدید زمان حمل‌ونقل کالا را از حدود ۳۰ تا ۴۰روز مسیر دریایی به نزدیک ۵روز کاهش داده و تأثیر مستقیم بر هزینه‌های حمل‌خواهد داشت. بندر خشک در واقع پایانه‌ای بین‌راهی و داخلی است که از طریق خطوط ریلی یا جاده‌ای به بنادر دریایی متصل بوده و به‌عنوان مرکز ترانشیپمنت کالا به مقاصد داخلی فعالیت می‌کند. در نتیجه، محموله‌های چینی از مسیر ریلی تازه می‌توانند به شکلی مؤثر به مسیرهای بین‌المللی دریایی متصل شوند.

بسیاری از کارشناسان حوزه حمل‌ونقل باور دارند که راه‌اندازی کریدور ترانزیتی میان چین و ایران، صرفاً تجاری نیست. این مسیر ریلی از گلوگاه‌های دریایی آسیب‌پذیر و تحت کنترل بازیگران متخاصم عبور نکرده و برای تهران و پکن امکان دور زدن تحریم‌های ایالات متحده و اتحادیه اروپا را فراهم می‌سازد. نایابادری در مسیرهای دریایی، از جمله افزایش ۲۵۰درصدی هزینه‌های حمل در دریای سرخ، نشان می‌دهد که کانال سوئز، تنگه مالاکا و تنگه هرمز تا چه اندازه برای تجارت جهانی حساس و شکننده هستند.

بنابراین، کریدور زمینی چین –ایران، ابزاری مقاوم در برابر فشارهای احتمالی نیروی دریایی غربی محسوب می‌شود؛ فشارهایی که به‌ویژه علیه صادرات نفت ایران با «فتکش‌های پنهان» اعمال می‌شود. البته باید توجه داشت که حمل ریلی انرژی به‌ویژه نفت و گاز، بسا چالش‌های لجستیکی قابل‌توجهی روبه‌روست که باید تمهیدات ویژه‌ای برای آن اندیشیده شود. این پروژه ریلی بخشی از کریدور شرق –غرب است که چین را از طریق ایران به خلیج فارس، آفریقا و در نهایت اروپا متصل می‌کند. هم‌زمان ایران عضو «بنتکار کمربند و راه» چین بوده و در سال‌های اخیر به‌طور فعال بر ادغام خود در شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای تأکید کرده است.



پیشرفت ۲۲ درصد، خاکریزی با ۶۶ درصد و آرماتوربندی با حدود ۳۲ درصد پیشرفت در حال انجام است. اولویت شرکت در حال حاضر تکمیل این قطعه و اتصال آن به شبکه ریلی سراسری است تا آثار مثبت اقتصادی و اجتماعی طرح هر چه زودتر نمایان شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه خاطر نشان کرد: ادامه اجرای پروژه منوط به تأمین اعتبارات لازم برای تملک اراضی، آزادسازی مسیرهای کشاورزی و هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و استانی است. اجرای سایر قطعات مطالعاتی و تخصیص منابع مالی بیشتر از نیازهای اساسی این طرح ملی محسوب می‌شود.

بازوند در پایان ابراز امیدواری کرد: با حمایت مجلس شورای اسلامی و همکاری پیمانکاران اجرایی، روند پیشرفت این پروژه در سال جاری سرعت گیرد تا در آینده نزدیک، استان‌های مرکزی کشور از طریق شبکه ریلی ایمن، سریع و اقتصادی به بنادر جنوبی متصل شوند.