

## روزنه

مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک:  
۳۰ درصد قیر تولیدی کشور در میان  
دستگاه‌های اجرایی توزیع می‌شود



مدیر عامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک با یادآوری اینکه ۳۰ درصد قیر تولیدی کشور در میان دستگاه‌های اجرایی توزیع می‌شود، توضیح داد: ضرورت دارد، نظام فنی-اجرایی کشور کنترل کیفیت و تضمین را در برنامه قرار دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجید کیانپور در هفدهمین همایش و نمایشگاه قیر، آسفالت و ماشین‌آلات با حضور ۵۴ شرکت داخلی در محل مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی کار خود را آغاز کرد، گفت: آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک بر مبنای دستور مهندسان مشاور آزمایش‌های مرتبط را انجام می‌دهد و این نشان از ارتباط دائمی بین بخش‌های مختلف دارد.

مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک بر اهمیت بازنگری نشریه ۷۷۳ در همکاری با مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی تاکید کرد و افزود: نشریه ۷۷۳ که از ۱۴۰۵ اجرایی خواهد شد نیازمند بازنگری مجدد است تا بتواند بخشی از مشکلات و خسارت عملیات اجرایی کشور را جبران کند.

کیانپور با یادآوری اینکه ۳۰ درصد قیر تولیدی کشور در میان دستگاه‌های اجرایی توزیع می‌شود، توضیح داد: ضرورت دارد، نظام فنی-اجرایی کشور کنترل کیفیت و تضمین را در برنامه قرار دهد.

وی کمبود نیروی متخصص و فاصله دانشگاه و صنعت را بخشی از مشکلات برشمرد و بر حل آنها تاکید کرد.

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

# زمانی برای تزریق تسهیلات روسی به پروژه ریلی

راه‌آهن رشت-آستارا سال ۲۰۲۶ تامین مالی  
و وارد فاز اجرایی می‌شود

شهرسازی؛ از ابتدای سال ۲۰۲۶ تمام اراضی این پروژه به طرف روس تحویل می‌شود و قرارداد اجرایی هم تا آن زمان منعقد شده، بنابراین این پروژه با تامین مالی روسیه عملاً از ابتدای سال ۲۰۲۶ باید وارد فاز اجرایی شود. تعیین زمان ابتدای سال آینده (۲۰۲۶) برای تامین مالی فاز اجرایی پروژه بین‌المللی راه‌آهن رشت-آستارا در حالی از سوی رئیس مرکز امور بین‌الملل وزارت راه و شهرسازی مطرح شده است که او کمتر از یک‌ماه پیش در گفتگویی اعلام کرده بود که تا این لحظه تا مین مالی این پروژه چیزی نشنیده‌ایم. موافقت‌نامه‌ای با روسیه درباره تامین مالی پروژه داریم و هنوز پيامی از روسیه برای توقف روند تامین مالی دریافت نکرده‌ایم و تا این لحظه اسنپ‌بک تأثیری روی این موضوع نداشته است. در مردادماه سال‌جاری نیز جبارعلی ذاکری، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و روشن رستم‌اف، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری آذربایجان از این پروژه بازدید و درباره راهکارهای عملیاتی برای شتاب‌بخشی به اجرای این پروژه گفت‌وگو کردند و دو کشور برای اتمام پروژه پایانه ریلی آستارا تا پایان سال میلادی جاری (۲۰۲۵) به توافق رسیده بودند.

ترسیم سطح مشارکت روس‌ها

احداث پروژه ریلی رشت-آستارا اقدامتی

بسیار چندساله دارد. در تمامی این سال‌ها این پروژه به دلایل متعددی از جمله ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

مدتی قبل بود که سه کشور ایران-روسیه-آذربایجان توافق کردند که با رفع گلوگاه‌های مرزهای مشترک سه کشور، ظرفیت جاده‌ای برای جابه‌جایی بار به ۱۵ میلیون تن برسد و به‌طور مجموع به ۳۰ میلیون تن بار می‌رسد. همچنین بخش دیگری از مذاکرات درباره همکاری‌های زیرساختی بود و قرار بر این شد که پل کلاهد در کریدور ارس تا پایان سال تکمیل شود و عملیات اجرایی پایانه آستارا هم تا پایان سال به اتمام برسد.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

از دیگر توافقات درباره پروژه راه‌آهن رشت-آستارا این بود که تاکنون تملک ۸۵ کیلومتر این پروژه به پایان رسیده و قرار است تا پایان سال تمام جملۀ ابهام در نحوه اجرای پروژه، تحریم ایران، تملک اراضی مسیر، مشکلات محیط زیستی از جمله تخریب درختان جنگل گیسوم و عبور از زمین‌های کشاورزی حاصلخیز تاکنون به سرانجام نرسیده است. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که در سال ۱۴۰۲ و طی یک تفاهم با ایران قرار بود اجرای پروژه را به دست گیرند، به دلایلی از جمله مشکلات تامین مالی از سرمایه‌گذاری عقب‌نشینی کردند. به علاوه، روس‌ها به این دلیل که نقشه راه‌آهن رشت-آستارا بخشی از مرزوب‌ترین زمین‌های کشاورزی این منطقه را از بیسن می‌برد و همچنین عدم تملک اراضی، تمایلی برای حضور در این پروژه نداشتند.

زیست‌محیطی نباید سد راه اجرای آن شود. از نظر استراتژیک نیز وابستگی اقتصادی روسیه و جمهوری آذربایجان به ایران حائز اهمیت است.

تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا، امکان اتصال ریلی ایران به قاره اروپا را بدون عبور از ترکیه فراهم می‌کند. به همین دلیل است که بسیاری از کارشناسان باور دارند سرعت گرفتن روند اجرای این پروژه در حال حاضر یک ضرورت انکارناپذیر است. پروژه ریلی رشت-آستارا یکی از حلقه‌های مفقوده شاخه غربی کریدور شمال-جنوب به‌شمار می‌رود و تکمیل آن برای برقراری اتصال مکرر و سن‌پترزبورگ، اهمیت اساسی دارد.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.

کریدور شمال-جنوب نیز یکی از مهم‌ترین راه‌های ترانزیتی بین‌المللی است که ارتباط بین کشورهای حوزه خلیج فارس، روسیه و اروپا را برقرار کرده و با کاهش قابل توجه زمان و هزینه انتقال کالا، به افزایش رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ایران در سطح جهانی کمک می‌کند. آنطور که گفته می‌شود، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا به تکمیل کریدور بین‌المللی ریلی می‌انجامد و راه‌آهن ایران را به راه‌آهن کشورهای قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا متصل می‌کند.



کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران نشست تخصصی با موضوع «واکاو اقدامات دولت در اجرای سازی سیاست‌های کلی توسعه دریا محور» برگزار کرد. این جلسه به مناسبت سالروز ابلاغ سیاست‌های توسعه دریا محور توسط مقام معظم رهبری و با حضور فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های دولتی صنعت دریایی و بندری کشور، فرصتی برای بررسی عملکرد دولت و ارزیابی چالش‌ها و دستاوردهای حوزه اقتصاد دریا محور فراهم آورد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران آورده است: نشست یادشده به ریاست جناب آقای مهندس رضا رستمی ریاست کمیسیون حمل و نقل اتاق ایران و دریا حضور دکتر مسعود پل مه، دبیر کل تشکل ملی کشتیرانی ایران و نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران برگزار شد. حضور پررنگ نمایندگان بخش خصوصی در جلسه، از نکات برجسته نشست بود که به گفته کارشناسان، نشانه‌ای از افزایش نقش فعالان خصوصی در پیشبرد سیاست‌های توسعه دریا محور تلقی شد.

**بخش خصوصی پای کار آمده و وظایف محول شده را به خوبی انجام داده است**  
در ابتدای نشست رضا رستمی، رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران، با اشاره به برخی چالش‌های موجود در مسیر تحقق سیاست‌های توسعه دریا محور گفت: یکی از مشکلات اساسی، نبود نظام یکپارچه‌سازی در اجرای این سیاست‌هاست؛ موضوعی که در ابلاغیه سیاست‌های توسعه دریا محور نیز مورد تأکید قرار گرفته، اما هنوز به‌طور کامل محقق نشده و متولی اصلی آن مشخص نیست. مسئله دیگر، ضعف در هماهنگی میان بخش دولتی و بخش خصوصی است، نه اینکه این هماهنگی وجود نداشته باشد، اما میزان آن کم‌رنگ است. به نظر می‌رسد بخش خصوصی پای کار آمده و وظایف محول‌شده را به خوبی انجام داده است، اما برای دستیابی به اهداف کلان، نیازمند عزمی جدی از سوی بخش دولتی هستیم تا هم‌سطح با بخش خصوصی در اجرای سیاست‌ها مشارکت کند. همان‌طور که مقام معظم رهبری در ابلاغ این سیاست‌ها تأکید فرمودند، دریا نعمتی بزرگ و ظرفیتی بی‌پایان برای کشور است که می‌تواند با بهره‌برداری درست، زمینه تحول در اقتصاد ملی را فراهم آورد.

رضا رستمی در ابتدای جلسه، با اشاره به اهمیت حفظ رویکرد تخصصی و فنی مباحث، هدایت جلسه را به دکتر پل مه سپرد تا روند بحث‌ها با تمرکز بر تحلیل دقیق و داده‌محور ادامه یابد. دکتر پل مه در ابتدای سخنان خود گفت: سپاسگزارم از توجه ویژه‌ای که به مقوله با اهمیت توسعه دریا محور و همچنین مترادف اقتصاد دریا محور دارد. قطعاً انتظار داریم که سهم تجارت دریایی ما نسبت به استاندارد بین‌المللی بیش از ۹۴ درصد است و علی‌رغم اینکه عمده تجارت ما کالاهای دربار در با خود اختصاص می‌دهد، همچنان سهم دریا در تولید

در نشست کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران صورت گرفت؛

## واکاوی اقدامات دولت در اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

تحقق توسعه دریا محور بدون مشارکت فعال بخش خصوصی ممکن نیست

همچنین نمایندگان بخش خصوصی شامل مدیران شرکت‌های کشتیرانی و خدمات بندری نیز به ارائه دیدگاه‌ها و تجربیات عملی خود پرداختند و مسائل و چالش‌های عملیاتی، سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصادی در حوزه دریا محور را بیان کردند. در پایان این جلسه، شرکت‌کنندگان بر اهمیت نقش فعال بخش خصوصی در پیشبرد سیاست‌های توسعه دریا محور تأکید کردند و بر تقویت همکاری و تعامل مستمر میان دولت و فعالان بخش خصوصی به منظور اجرای شفاف و منسجم این سیاست‌ها تأکید شد.

این نشست نشان داد که تحقق اهداف توسعه دریا محور بدون مشارکت فعال و اثرگذار بخش خصوصی، قابل تصور نیست و هم‌افزایی میان دولت و بخش خصوصی، کلید بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های دریایی کشور است.

کشتی در هندوستان، بخش دیگری از نیازهای جنوب کشور را برطرف نماییم. همچنین با تأسیس دبیرخانه دائم و مشترک کریدور شمال و جنوب، نقایصی که می‌توانست مانع اصلی توسعه در این حوزه باشد، شناسایی و رفع شده است.

وی در پایان گفت: تمام عرایض ما معطوف بر این است که باید توان و تلاش بیش از آنچه امروز شاهدش هستیم، به مرحله ظهور برسد تا قابلیت‌ها و شایستگی‌هایی که دولت و بخش خصوصی می‌توانند مبدع آن باشند، به ظهور برسد.»

پس از سخنان دکتر پل مه، نمایندگان بخش‌های دولتی از جمله سازمان بندر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی گزارش‌هایی ارائه کردند که به گفته فعالان بخش خصوصی، با واقعیت‌های عملیاتی مطابقت نداشت و نشان‌دهنده فاصله بین برنامه‌ریزی و اجرا در حوزه سیاست‌های توسعه دریا محور بود.

ناخالص ملی بسیار نامانوس است. یا به عبارت دیگر، تا کنون دولت به توان واحد نتوانسته است سهم ما را از تولید ناخالص ملی بیان کند، در حالی که توسعه دریا محور و قواعد ابلاغی فرایندهایی را در دل خود دارد که تمام شقوق مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... را تحت شعاع قرار می‌دهد. «وی افزود ما یکی دو روز دیگر به سالگشت ابلاغ فرامین مقام معظم رهبری در خصوص سیاست‌های کلی توسعه دریا محور می‌رسیم. علی‌رغم اینکه یکی از مفاد این سیاست‌ها تدوین طرح جامع اجرایی بود، ما تقریباً سال دوم را پشت سر خواهیم گذاشت، ولی همچنان ابلاغ روند کار و نقشه راهی که دستیابی ما را به سیاست‌های اجرایی در این بخش تسهیل کند، در هاله‌ای از ابهام است. آنچه همکار گرفتندم از نقش و سهم بخش خصوصی، در اجرای سازی مباحث عملیاتی، سرمایه‌گذاری، مدیریت و اجرا در حوزه اقتصاد دریا محور بیان کردند، ذیل اساسی‌ترین موضوع توسعه دریا محور است و آنچه امروز مورد انتظار از دولت به عنوان حداقل است، اجرا است که منطبق بر طرح جامع باشد که متأسفانه طرح جامعی در اختیار نداریم. دکتر پل مه ادامه داد: همواره ما در مشکلات حاصل از ترجمه‌ها هستیم، به‌تدبیتی که طرف‌های خارجی هم درک کرده‌اند که ما در دریافت اسپدپذیری لازم را داریم و علی‌رغم اینکه دریا فرصتی بلافصل برای تمام موضوعات توسعه‌ای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران است، راهکارهای لازم را مغفول گذاشته‌ایم. به عبارت دیگر، علی‌رغم اینکه کلان‌های مرتبط و قابلیت اجرای بخش خصوصی تدوین نشده، در بدیهیات موضوع دریا همچنان گرفتار هستیم. تأمین مالی و ارزی که کارپندهای تجاری ما را در حوزه دریا در موضوعات کره‌ایه حمل و مباحث مودراژ مغفول گذاشته است، یکی از اصولی‌ترین مشکلات است.

دبیر کل تشکل ملی کشتیرانی ایران افزود: در نرخ‌گذاری خدمات بندری، علی‌رغم اینکه سرمایه‌گذاران واقعی، بخش خصوصی هستند تعرفه‌گذاری به شیوه دستوری اتفاق می‌افتد. طبیعتاً وقتی عملیات و خدمات مالی متکوب می‌شود، قابلیت توسعه نخواهد داشت. فعالیت‌های اجیستیک بندری ما امکان رقابت ندارند و هیچ یک از سرمایه‌گذاران که در فعالیت‌های بندری نقش اصلی را بازی می‌کنند، امکان انعقاد قرارداد تجاری با طرف خارجی را ندارند؛ بلکه خدمات به شکل تزریق و توزیع اتفاق می‌افتد. این نتیجه اقتصاد تماماً دولتی است و حضور حداکثری دولت در تمام مولفه‌ها چنین اتفاقاتی را رقم می‌زند. بنابراین انتظار می‌رود بتوانیم از ابزارهای لازم برای استفاده از منابع دریا تحت عنوان توسعه دریا محور بهره‌برداری کنیم.

وی تأکید کرد، بخش خصوصی تمام تلاش و توان خود را برای ایفای سهم خود و اجرای مطلوب پروژه‌ها عملی کرده است. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به عنوان نهادی مردمی و ۷۰ ساله، از سال ۱۳۹۴ در رویکردها و افق نگاه شایسته‌مقام معظم رهبری که همواره دریا را از با اهمیت‌ترین راهبردهای اقتصادی کشور می‌دانستند، همایش اقتصاد و توسعه دریا محور را دوسالانه برگزار کرده است. خوشبختانه از رهگذار این اجماع در بخش خصوصی و همراهی‌هایی که دولت در این مسیر داشته، نتوانسته‌ایم فعالیت‌های منظمی با سرمایه‌گذاری یکی از بهترین شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در برقراری خط منظم دریایی از چابهار به هندوستان و چین داشته باشیم. دکتر پل مه ادامه داد، نتوانسته‌ایم با تأمین مالی ساخت و فروود کشتی در روسیه بخشی از کمبودها را مرتفع کنیم و با تأمین مالی خارجی در ساخت

</