

افزایش ترانزیت ریل پایه در گرو دیپلماسی ریلی و مدیریت مناسب بار است



مدیرعامل راه‌آهن در کمیسیون عالی گراف با اشاره به دیپلماسی ریلی در دولت چهاردهم و نقش راهبردی ایران در کریدورهای بین‌المللی گفت: کشورهای منطقه به دلیل امنیت، سرعت و صرفه اقتصادی مسیر ریلی ایران، تمایل روزافزونی به استفاده از این ظرفیت دارند که باید از این فرصت تاریخی نهایت بهره را برده و به یک درآمد پایدار برسیم. کمیسیون عالی گراف حمل و نقل ریلی با حضور جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل معاونان و مدیران ستادی به‌صورت حضوری و مدیران کل مناطق به‌صورت برخط، در ساختمان مرکزی شهدای راه‌آهن برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد ذاکری با بیان اینکه مدیریت صحیح بارهای ورودی، مستلزم هماهنگی کامل میان تمامی مناطق راه‌آهن است تأکید کرد: برای رسیدن به این هدف مهم، تحول ساختاری، تغییر نگاه از شیوه‌های سنتی به روش‌های مدرن، اصلاح فرآیندها و ایجاد سازوکارهای نوین مدیریتی اجتناب‌ناپذیر است.

مدیرعامل راه‌آهن تقویت دیپلماسی ریلی و گسترش تعاملات بین‌المللی را یکی از ارکان مهم توسعه شبکه ریلی دانست و گفت: امیدواریم با اقدامات برنامه‌ریزی‌شده، شاهد رشد مؤثرتر در حمل بارهای بین‌المللی و حضور پررنگ‌تر ایران در کریدورهای جهانی باشیم.

ذاکری همچنین بر واگذاری مسئولیت‌های بازرسی به شرکت‌های خصوصی و به حداقل رساندن تصدی‌گری راه‌آهن تأکید کرد و گفت: واگذاری‌ها باید با دقت و همکاری نزدیک با انجام‌ها و تشکیل‌های ریلی انجام شود تا بخش خصوصی بتواند با قدرت و کیفیت بیشتر وارد میدان شود.

لزوم همکاری گسترده با بخش خصوصی در حوزه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها و ساماندهی تخصصی این بخش و برگزاری دوره‌های آموزشی کاربردی برای ارتقای سطح تخصص و عملکرد کارکنان راه‌آهن از دیگر مواردی بود که مدیرعامل راه‌آهن بر انجام آن تأکید کرد.

برنامه ریزی پرداخت ۶۰۰میلیون تومان به پروژه‌های تحت پوشش نهادهای حمایتی در شهرهای جدید



مدیرکل دفتر توسعه امور مسکن شرکت عمران شهرهای جدید از پرداخت ۶۰۰ میلیون تومان از سوی کمیته امداد امام خمینی (ره)، سازمان بهزیستی کشور و شرکت عمران شهرهای جدید برای پروژه های بالای ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی نهضت ملی متقاضیان تحت پوشش نهادهای حمایتی در شهرهای جدید خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سیدمهدی میرجوادی از برگزاری جلسه با مدیران کل دفاتر مسکن کمیته امداد امام خمینی (ره) و سازمان بهزیستی کشور درخصوص رفع مشکلات و کمک به پروژه های نهضت ملی باقی مانده با بیش از ۷۰درصد پیشرفت فیزیکی متقاضیان تحت پوشش نهادهای حمایتی خبر داد.

وی در این خصوص اعلام کرد: طبق مذاکرات انجام شده تصمیم بر تسهیل پرداخت سهم نهادهای حمایتی برای واحدهای بالای ۷۰درصد پیشرفت فیزیکی، اخذ و مقرر شد نهادهای مذکور بنا بر بُعد خانوار و ظرفیت های طبقه بندی شده تا سقف ۳۰۰ میلیون تومان به متقاضیان کمک کنند.

میرجوادی همچنین اضافه کرد: شرکت عمران شهرهای جدید نیز متعهد شد با توجه به دستورالعمل وزیر راه و شهرسازی در تأمین مالی دهک های یک الی چهار، برای تسریع در روند ساخت و تحویل واحدهای باقی مانده ۳۰۰میلیون تومان از طریق تهاتر با سازندگان پرداخت کند.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
جانب: مصمم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان اه: ۴۷۵۹۶-۸۶-۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

ایران به دنبال تعهد حمل بار از روسیه برای توسعه ترانزیت کمک راه آهن رشت – آستارا به پویایی بنادر دریای خزر

رگه حمل و نقل –سمیه ملای – شمارش معکوس برای آغاز مراحل نهایی ساخت راه‌آهن رشت – آستارا به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های ریلی جمهوری اسلامی ایران آغاز شده است؛ تا جایی که جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن چند روز پیش از تأیید تملک ۹۵کیلومتری اراضی مورد نیاز برای ساخت این خط‌آهن بین‌المللی و استراتژیک، از آغاز عملیات این پسرده بزرگ ریلی پیش از تعطیلات نوروز خبر داده بود. در این میان، علی عبدالعلی‌زاده، نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی سیاست‌های توسعه دریامحور نیز با بیان اینکه راه‌آهن رشت –آستارا پروژه‌ای کلیدی برای کریدور شمال –جنوب و جلوگیری از غیرفعال‌شدن بنادر خزر است، تأکید کرده که در قرارداد با روسیه باید تعهد بلندمدت عبور سالانه چندمیلیون تن بار با جریمه عدم‌اجرا گنجانده شود تا تجربه‌های تلخ گذشته تکرار نشود.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، پروژه راه‌آهن رشت –آستارا یکی از حلقه‌های کلیدی اتصال شبکه ریلی ایران به اروپا، روسیه،



قفقاز و آسیای میانه است و همچنین حلقه اتصال بخش شمالی کریدور شمال –جنوب به‌شمار می‌رود و می‌تواند جایگاه کشور را در نقشه حمل و نقل جهانی به‌طور چشمگیری ارتقا دهد. بهره‌برداری از این مسیر ۱۶۲.۵کیلومتری افزون بر توسعه تجارت بین‌المللی و افزایش ظرفیت ترانزیت کالا از کشور، ظرفیت گردشگری و حمل و نقل مسافری شمال کشور نیز افزایش می‌یابد. این پروژه شامل ۹ ایستگاه صومعه‌سرا، ماسال، رضوانشهر، پره‌سرا، اسالم، لیسار، حویق، لوندویل و آستارا می‌شود و با بهره‌برداری از این مسیر ریلی، ظرفیت جابه‌جایی بار سالانه تا ۱۵میلیون تن افزایش خواهد یافت که علاوه بر کاهش فشار بر حمل و نقل جاده‌ای باعث کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی نیز می‌شود.

تکمیل این مسیر ریلی، مزایایی از جمله تسهیل در مبادلات

باشند و درآمدش را از محل میزان بار عبوری کسب کند. در این صورت است که می‌توان گفت پروژه ارزش ساخت دارد، در غیر این صورت اگر قرار است از محل درآمد ایران ساخته شود، جزو پروژه‌های خیلی مهم و کلیدی برای ایران محسوب نمی‌شود.

چندی پیش محسن زنگنه، رئیس کمیته نظارت بر اجرای برنامه هفتم توسعه اعلام کرد که بیش از ۱۰۰میلیون تن بار پشت مرزهای جمهوری اسلامی ایران معطل مانده و برخی وقتی نام روسیه و چین می‌آید، واکنش منفی نشان می‌دهند، اما باید گفت روسیه امروز ۲۰میلیون تن بار پشت مرزهای ایران دارد و از ما درخواست می‌کند مسیر را باز کنیم. باین حال، از نظر برخی کارشناسان و مسئولان، راه‌آهن رشت –آستارا یکی از پروژه‌های مهم ریلی ایران و حلقه اتصال بخش شمالی کریدور شمال –جنوب به‌شمار می‌رود و می‌تواند جایگاه کشور را در نقشه حمل و نقل جهانی به‌طور چشمگیری ارتقا دهد. همچنین فرصت بی‌ظنیری برای جذب بالاترین حجم از بار روسیه و ترانزیت آن از طریق ایران فراهم می‌کند که با افزایش درآمدهای ترانزیتی در رشد شاخص‌های اقتصادی کشور نیز تأثیر گذار است.

برنامه‌ایران برای تعهد حمل بار از روسیه

آنطور که خبرگزاری‌ها گزارش داده‌اند؛ علی عبدالعلی‌زاده، نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، درباره اهمیت استراتژی راه‌آهن رشت –آستارا برای آینده ترانزیت ایران، گفت: با ادامه روند فعلی تغییرات اقلیمی و کاهش سطح آب دریای خزر، تا سال ۱۴۰۹ فقط بنادر امیرآباد و کاسپین فعال خواهند ماند و سایر بنادر شمالی از مدار خارج می‌شوند. بنابراین مسیر رشت –آستارا به‌عنوان خروجی غربی کریدور شمال –جنوب، از اهمیت استراتژیک برخوردار است. وی با اشاره به نگرانی کارشناسان درباره تکرار تجربه اینکه برون و عدم عبور ندادن بار توسط روسیه اظهار کرد: این نگرانی کاملاً بجاست. قرارداد با روسیه باید بلندمدت(حداقل ۲۰ساله) و با تعهد سالانه عبور چندمیلیون تن بار باشد. اگر روسیه به تعهد خود عمل نکرد، باید خسارت پرداخت کند تا ایران جای پای محکمی داشته باشد.عبدالعلی‌زاده افزود: در قراردادهای جدید با کشورهای آسیای میانه نیز همین شرط گنجانده شده؛ آن‌ها در بنادر شهیدرجایی و چابهار سرمایه‌گذاری می‌کنند و متعهد به عبور سالانه حجم مشخص بار هستند. این الگو باید برای روسیه نیز اعمال شود. نماینده رئیس‌جمهور تأکید کرد: راه‌آهن رشت – آستارا در کنار مسیرهای اینکه برون و سرخس، سه‌خروجی اصلی ترانزیتی کشور خواهند بود و تکمیل آن جایگاه ایران را در نقشه حمل و نقل جهانی ارتقا می‌دهد.

طولانی مدت با وجود مشکلات در حال تکمیل است و شاخص‌ها روند رو به رشد دارند، هرچند برخی موضوعات نیازمند پیگیری بیشتر است. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ضرورت هماهنگی میان اجزای شبکه حمل‌ونقل کشور و نقش بنادر، آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و خطوط ریلی در توسعه شبکه‌ای اظهار داشت: بندر بدون اتصال به شبکه حمل و نقل نقش خود را ایفا کند.

وی با اشاره به اهمیت نوسازی ماشین‌آلات پیمانکاران گفت: در صورت تأمین ارز، ورود ماشین‌آلات با معافیت‌های گمرکی و مالیاتی امکان‌پذیر خواهد شد و بسته‌ای چند بندی در دست بررسی است تا از طریق اصلاح فرآیندها مشکلات پیمانکاران کاهش یابد همچنین باید دستیابی به توافق با سازمان امور مالیاتی، تلاش‌ها و پیگیری‌ها ادامه دارد.

صادق در ادامه از برنامه تأمین منابع مالی پروژه‌ها خبر داد و گفت: در دو تا سه قسط، حدود شش تا هشت همت تأمین اعتبار خواهد شد تا در تجدید کارگاه‌ها و پیشبرد پروژه‌ها اثرگذار باشد.

وزیر راه و شهرسازی با قدردانی از مدیران و کارکنان وزارتخانه گفت: با وجود فشارها و هجمه‌ها، پروژه‌های عمرانی کشور در مسیر تکمیل قرار گرفته و تا پایان سال چند طرح مهم به بهره‌برداری می‌رسد.

صادق از پیمانکارانی که با وجود مشکلات پای کار مانده‌اند قدردانی کرد و گفت: با وجود دشواری‌ها، پروژه‌های بزرگ در مسیر اجرا قرار دارند.

وزیر راه و شهرسازی در تشریح دستاوردهای یک سال اخیر گفت: اتصال راه‌آهن چابهار به زاهدان تا پایان سال تکمیل می‌شود، کنارگذر شمالی کرج به بهره‌برداری می‌رسد و ۸.۵کیلومتر آزادراه تهران –شمال نیز طو دو تا سه سال آینده آماده خواهد شد. وی افزود: قراردادهای آزادراهی با تلاش پیمانکاران

پست الکترونیک: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران – خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و پهنشتی – پلاک ۴۵۶ طبقه سوم – واحد ۳



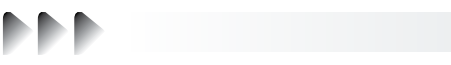
این نگرانی‌ها باید مورد توجه مسئولان مربوطه باشد و در بستر قرارداددهای بلندمدت با همسایگان دقت شود. وی همچنین به قراردادهای در حال انعقاد با همسایه‌های آسیای میانه اشاره و اظهار کرد که قرار است در بنادر شهیدرجایی و بندر چابهار به آن‌ها فضایی اختصاص داده شود و برای خودشان دفاتری داشته باشند که برای انتقال بارهایشان به داخل و خارج از کشور از طریق این بنادر با سرمایه‌گذاری صورت گیرد. باید این سرمایه‌گذاری صورت گیرد و مکتوب شود که آن‌ها متعهد شوند سالانه چندمیلیون تن بار از این مسیر عبور دهند. این موارد باید در مورد روسیه نیز مدنظر قرار گیرد.

چرا کریدورهای ایران خوب کار نمی‌کنند؟

بررسی‌ها نشان می‌دهد که عملکرد محورهای کشور ما در مسیر کریدورهای مختلف به‌دلیل چالش‌های متعدد، پایین‌تر از ظرفیت واقعی است و با وجود برنامه‌ریزی‌های خوب صورت‌گرفته، چالش‌های متعددی در زمینه فعال‌شدن کریدور شمال –جنوب به‌عنوان یکی از کریدورهای اصلی و استراتژیک که ایران در محور آن قرار گرفته است، وجود دارد. از نظر محور آستارا –بندرعباس به دلیل عدم توسعه خط ریلی رشت – جلفا –بندرعباس از زمان جنگ آذربایجان و ارمنستان به روسیه قطع شده و هنوز متصل نشده است. محور رازی –بندرعباس از جایگاه بسیار مناسبی برای ارتباط میان هند و کشورهای حاشیه خلیج فارس با اروپا برخوردار است، اما وجود گلوگاه‌های زنجان –قزوین و قم –تهران باعث شده ۷۵درصد ظرفیت آن بدون استفاده باقی بماند.

محور سرخس –بندرعباس هم یکی از مهم‌ترین مسیرهای ریلی ایران است و به‌خوبی می‌تواند مواد استخراج‌شده از معادن شرق و جنوب روسیه و منابع گوگرد ترکمنستان را منتقل کند، اما به‌دلیل گلوگاه ظرفیتی در مسیر طبس –جندق، با مشکل مواجه شده است. محور اینکه برون –بندرعباس هم بخش دیگری از کریدور شمال –جنوب است که به معادن زغال‌سنگ روسیه و گوگرد ترکمنستان نزدیک است، اما گلوگاه ظرفیتی قم –تهران و عدم توسعه آن باعث شده ۹۲درصد ظرفیتش بدون استفاده باقی بماند. البته این مسیر به‌دلیل صعب‌العبور بودن نیاز به کشنده‌های قدرتمند دارد که ایران این نوع کشنده‌ها را در اختیار ندارد.

خط ریلی اینکه برون –شاهرود –طبس هم در این کریدور نیاز به توسعه بیشتر دارد. محور بندر امیرآباد – ندرعباس هم در کریدور شمال –جنوب می‌تواند ایران را بدون واسطه به روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان متصل کند، اما به‌دلیل نیاز به کشنده قدرتمند و گلوگاه قم –تهران، ۷۰درصد ظرفیت آن استفاده نمی‌شود.



احیا شده و اکنون پیشرفت بالایی دارند.

وزیر راه و شهرسازی همچنین درباره مسئولیت سنگین وزارتخانه در حوزه مسکن نیز گفت: منابع پشتیبان مسکن تنها باید از ظرفیت‌های وزارت راه و شهرسازی تأمین شود و ناترازی بانک‌ها اجرای کامل تسهیلات را دشوار کرده است که موجب شده بخشی از تأمین منابع از طریق مولدسازی اراضی دنبال می‌شود.

در ابتدای این نشست، هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت، مشکلات پیمانکاران حوزه زیربنای حمل و نقل را تشریح کرد و در ادامه جمعی از پیمانکاران و سرمایه‌گذاران نیز نظرات خود را بیان کردند.