

روزنه

مدیر کل دفتر ترانزیت سازمان راهداری اعلام کرد: توسعه مشترک پایانه مرزی مهران - زرباطیه با هدف تطبیق دروازه‌های مرزی ایران و عراق



مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: با توجه به پیشرفت عملیات احداث طرح جامع پایانه مرزی زرباطیه عراق، نشست مشترک مرزی با دستور کار تطبیق دروازه‌های مرزی مسافری و تجاری دو کشور ایران و عراق برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، جواد هدایتی اظهار کرد: با توجه به اقدام مناسب طرف عراقی در سرعت‌بخشی به احداث زیرساخت‌های بخش مسافری و تجاری پایانه مرزی زرباطیه، ایجاد توافق در خصوص تطبیق دروازه‌های مشترک مرزی و تنظیم بدون اختلال مسیر انواع تردد‌های ناوگان تجاری، ترانزیتی و زائران پیاده بین دو کشور امری ضروری بود.

وی افزود: به همین منظور و در این نشست، هیأت‌های فنی و مهندسی نقشه‌های احداث پایانه در حال ساخت در مرز کشور عراق و مطابقت آن‌ها با وضعیت زیرساخت‌های موجود در پایانه مرزی ایران را مورد بررسی قرار دادند.

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی ادامه داد: همچنین در این نشست، تصمیمات لازم برای انتخاب بهترین گزینه اتصال بین پایانه‌های مرزی دو کشور ایران و عراق اتخاذ شد.

هدایتی خاطر نشان کرد: پایانه مرزی شهید سلیمانی (مهران) فعال‌ترین مررز زمین کشورمان در حوزه جابه‌جایی مسافر محسوب شده و در ایام اربعین حسینی نخستین انتخاب زائران عتبات عالیات است.

وی از پایانه مرزی شهید سلیمانی (مهران) به عنوان یکی از مرزهای فعال در حوزه‌های صادرات و ترانزیت با کشور عراق یاد و تأکید کرد: با توجه به چشم‌انداز رو به رشد تردد‌ها، تنظیم بدون گره ترافیکی مسیرهای تجاری و مسافری مشترک و تطبیق دروازه‌های اتصال نقش مهمی در تردد روان و کسب رضایت زائران و رانندگان دارد.

فناوری نرم و داده محور، اهرم تبدیل مرکز مدیریت راه‌ها به مرکز فرماندهی هوشمند پیشگیرانه است



معاون توسعه فناوری و هوشمند سازی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای گفت: تلفیق حکمرانی داده بعنوان بنیان، فناوری نرم بعنوان بستر و نگرش پیشگیرانه بعنوان فلسفه مرکز مدیریت راه‌ها را از مرکز پاسخ به حوادث به یک مرکز پیش بینی و پیشگیری تبدیل خواهد کرد و بستر ساختن شبکه حمل و نقلی ایمن هوشمند و تاب آور برای هموار کردن مسیر توسعه کشور است.

به گزارش اقتصادسرآمد، منصور فخساران در دوره آموزشی مفاهیم نظارت تصویری و شبکه که با حضور رؤسا و کارشناسان مراکز مدیریت راه‌های سراسر کشور برگزار شد، اظهار کرد: در دنیای امروز داده‌ها به اکسیر تحول و فناوری نرم به موتور محرک این تحول تبدیل شده اند و نقش محوری این دو عامل در تغییر پارادایم مدیریت راه‌ها از عکس العمل واکنشی به پیشگیرانه ایفای نقش خواهند کرد.

وی بیان کرد: حکمرانی داده تنها به معنای گردآوری اطلاعات نبوده، بلکه ایجاد چارچوبی هوشمند برای تبدیل اطلاعات به بینش و اقدام و بنیان تصمیم سازی در عصر دیجیتال است و این رویکرد در حوزه مدیریت راه‌ها به معنای یکپارچه‌سازی داده‌های پراکنده ترافیکی، جوی و حوادث و استانداردسازی برای گفتگوی بدون مرز بین سیستم‌ها و ایجاد حاکمیت اخلاقی برای استفاده مسئولانه از داده‌ها می‌باشد.

معاون توسعه فناوری و هوشمندسازی در تعریف مدیریت واکنشی و تغییر رویکردها از واکنشی به آینده نگاری از آن به معنای آمادگی برای وقوع حادثه ترمیم خرابی‌ها و تصمیم گیری بر اساس تجارب گذشته یاد و عنوان کرد: بر اساس مدیریت پیشگیرانه مبتنی بر حکمرانی داده و فناوری نرم با به رویکرد پیش بینی حوادث، تحلیل الگوهای رفتاری پیشگیری از تراکم و پیش دستی در نگهداری از زیر ساخت‌ها با رصد بدون وقفه، مدیریت بحران را به سمت مدیریت فرصت‌ها سوق می‌دهد.

«سرآمد» تحلیل می‌کند؛

چالش‌های پیاده‌سازی «مدیریت واحد حمل‌ونقل»

زیر ساخت‌های سنتی جای خود را به هوشمندسازی حمل‌ونقل می‌دهد؟

سید گروه حمل‌ونقل - یعقوب شیدایی گمسایی -

ایده «مدیریت واحد حمل‌ونقل» در ایران این روزها بیش از هر زمان دیگری مورد توجه قرار گرفته است؛ موضوعی که مسعود پزشکیان، رئیس دولت چهاردهم آن را به عنوان یکی از اولویت‌های سیاست‌گذاری کلان خود در حوزه حمل‌ونقل مورد توجه قرار داده است. چند روز پیش از این و در آیین گرمیداشت هفته حمل‌ونقل بود که رئیس‌جمهور با تأکید بر لزوم یکپارچگی حمل‌ونقل در کشور، دولت را موظف به طراحی و اجرای مدل مدیریت واحد حمل‌ونقلی دانست. پزشکیان در بخشی از سخنان خود بر لزوم مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل کشور تأکید کرد و گفت: شبکه‌ای که فرماندهی واحد نداشته باشد، دچار ناهماهنگی می‌شود. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد حمل‌ونقل شهری، جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی باید در قالب یک نظام هماهنگ و با سیاست‌گذاری واحد اداره شود و دولت در حال طراحی و اجرای مدل مدیریت واحد حمل‌ونقل است.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، اقتصاد حمل‌ونقل بخش مهمی از اقتصاد ملی است؛ زیرا کارکرد مؤثر آن روی هزینه‌های تولید، سرعت تجارت و بهره‌وری ملی تأثیر مستقیم دارد. تحلیل‌ها نشان می‌دهد که فقدان هماهنگی میان بخش‌های مختلف حمل‌ونقل در ایران باعث افزایش هزینه‌های تجاری، اتلاف منابع و ناکارآمدی در بهره‌برداری

از زیرساخت‌ها شده است. یکی از مهم‌ترین علت‌های پافشاری دولت بر این طرح، این است که شبکه حمل‌ونقل کشور- با وجود پتانسیل بالا- به دلیل مدیریت موازی و یکنواخت از بهره‌وری واقعی خود فاصله دارد و نمی‌تواند نقش‌هاب لجستیکی منطقه را ایفا کند. در این میان، براساس اعلام مقامات رسمی، طراحی و اجرای یک مدل یکپارچه مدیریت حمل‌ونقل برای هماهنگ‌سازی شبکه جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی در دستور کار قرار دارد، با این هدف که کشور بتواند از مزیت موقعیت جغرافیایی خود به عنوان هاب ترانزیتی منطقه بهره‌برداری کند و کارایی اقتصادی را افزایش دهد.

در حالی‌که حمل‌ونقل به‌عنوان شریان اصلی اقتصاد هر کشوری شناخته می‌شود، ایران با وجود موقعیت

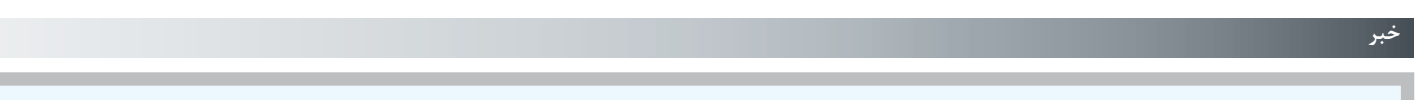
ژئوپلیتیکی منحصر به فرد خود به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب، همچنان از پراکندگی مدیریتی و کمبود زیرساخت‌های یکپارچه رنج می‌برد. ایده مدیریت واحد حمل‌ونقل که شامل هماهنگی بین شسویه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و شهری است، می‌تواند هزینه‌های لجستیک را کاهش دهد، بهره‌وری را افزایش بخشد و ایران را به هاب ترانزیتی منطقه تبدیل کند. اما دستیابی به این مدل با چالش‌های جدی اقتصادی و زیرساختی مواجه است. مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور در صحبت‌های خود با اشاره به نقش حیاتی حمل‌ونقل در توسعه کشور گفته است که هرگونه نارسایی در شبکه موجب فشار بر اقتصاد و عدم تعادل در بازارها خواهد شد و اصلاح به یک رویکرد علمی و یکپارچه نیاز دارد. در این میان، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی نیز بر این باور است که بدون مدیریت واحد، هماهنگی لازم بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل ممکن نیست و توسعه کریدورها و مسیرهای ترانزیتی با مشکل مواجه می‌شود. از طرف دیگر، تحلیلگران اقتصادی نیز معتقدند که اجرای چنین مدلی باید با توجه به الگوهای بین‌المللی مدیریت یکپارچه شبکه‌های حمل‌ونقل همراه باشد تا ظرفیت‌های موجود از جمله راه‌آهن، بنادر و ترانزیت ریلی به شکلی هماهنگ مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

چالش‌هایی برای مدیریت واحد حمل‌ونقل

در شرایطی که اقتصاد ایران بیش از هر زمان دیگری به کاهش هزینه‌های مبادله، افزایش بهره‌وری و تقویت نقش ترانزیتی خود در منطقه نیاز دارد، ایده «مدیریت واحد حمل‌ونقل» بار دیگر به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری در حوزه

زیرساخت و لجستیک کشور تبدیل شده است. بااین حال، بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد که تحقق این ایده، بیش از آنکه یک تصمیم اداری باشد، با مجموعه‌ای از چالش‌های عمیق اقتصادی و ساختاری گره خورده است.

بخش حمل‌ونقل به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر قیمت تمام‌شده کالاها، رقابت‌پذیری صادرات، امنیت زنجیره تأمین و حتی تورم اثرگذار است. در بسیاری از کشورها، استقرار مدیریت واحد حمل‌ونقل به کاهش هزینه‌های



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور: کم - سلفچگان - راهجرد، گفت: بخش کنارگذر غربی قم به طول ۱۲ کیلومتر تا پایان سال جاری به‌طور کامل تکمیل خواهد شد. به گزارش اقتصادسرآمد، هوشنگ بازونددر جریان بازدید شبانه از پروژه آزادراه قم - سلفچگان - راهجرد، بر ضرورت تسریع در تکمیل کریدورهای آزادراهی و ریلی کشور به‌عنوان یکی از اولویت‌های دولت چهاردهم تأکید کرد.

وی در این بازدید میدانی، پس از حضور در کارگاه اجرایی کنارگذر غربی قم و بازدید از عملیات روسازی بتنی این محور به طول ۱۲ کیلومتر، اظهار کرد: آزادراه قم - سلفچگان - راهجرد به طول ۷۴ کیلومتر تعیین تکلیف شده و بخش کنارگذر غربی قم تا پایان سال جاری به‌طور کامل تکمیل خواهد شد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به نقش مؤثر بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور، تصریح کرد: بیش از ۵۵ درصد تأمین مالی این کریدور آزادراهی از سوی بخش خصوصی انجام شده است که نشان‌دهنده اهمیت و ظرفیت بالای مشارکت سرمایه‌گذاران در پروژه‌های زیربنایی است.

بازوند با یادآوری تکالیف قانونی مندرج در برنامه هفتم توسعه و

لجستیکی و افزایش سهم تجارت در تولید ناخالص داخلی منجر شده است. در ایران اما سهم بالای هزینه حمل‌ونقل در قیمت کالاها، ناکارآمدی در اتصال شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، بندری و هوایی و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر، موجب شده است که اقتصاد حمل‌ونقل نتواند نقش پیشران خود را ایفا کند.

به باور کارشناسان؛ نخستین مانع اقتصادی و یکی از چالش‌های محسوری تحقق مدیریت واحد حمل‌ونقل، محدودیت شدید منابع مالی دولت است. یکپارچه‌سازی سیستم‌های حمل‌ونقل، توسعه زیرساخت‌های مکمل، ایجاد سامانه‌های هوشمند و اصلاح ساختارهای مدیریتی، نیازمند سرمایه‌گذاری قابل توجه و پایدار است. در شرایطی که دولت با کمتری بودجه مزمن مواجه است و اولویت

منابع به بخش‌های فوری‌تری مانند پارانها و هزینه‌های جاری اختصاص می‌یابد، تأمین مالی پروژه‌های بلندمدت لجستیکی با ابهام جدی روبه‌روست. این موضوع، اجرای تدریجی و بعضاً ناقص سیاست‌های یکپارچه‌سازی را به‌دنبال داشته است.

اقتصاد حمل‌ونقل ایران به‌صورت تاریخی بر محور حمل‌ونقل جاده‌ای شکل گرفته است؛ بخشی که سهم بالایی از مصرف سوخت، استهلاک زیرساخت و تلفات انسانی را به خود اختصاص می‌دهد. این عدم توازن، نه‌تنها هزینه‌های اقتصادی را افزایش داده، بلکه اجرای مدیریت واحد را نیز پیچیده تر کرده است. یکپارچه‌سازی واقعی حمل‌ونقل نیازمند تغییر الگوی سرمایه‌گذاری از جاده به ریل و دریاست؛ تغییری که در کوتاه‌مدت با مقاومت‌های

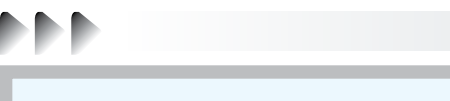


اقتصادی، صنعتی و حتی منطقه‌ای مواجه می‌شود. اهمیت زیرساخت‌ها و هوشمندسازی در حمل‌ونقل

برخی تحلیلگران معتقدند: تحقق مدیریت واحد، بدون زیرساخت‌های داده‌محور و سامانه‌های هوشمند، عملاً ممکن نیست، اما اقتصاد حمل‌ونقل ایران همچنان با بهره‌وری پایین، فرسودگی ناوگان و ضعف دیجیتالی‌شدن مواجه است. این ضعف، نه‌تنها هزینه‌های عملیاتی را بالا برده، بلکه امکان تصمیم‌گیری یکپارچه و مبتنی بر داده را از سیاست‌گذاران سلب کرده است. به بیان دیگر، اقتصاد حمل‌ونقل ایران هنوز بستر لازم برای پذیرش یک مدیریت متمرکز و هوشمند را به‌طور کامل فراهم نکرده است.

ناپایداری اقتصادی، نوسانات ارزی و محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، یکی دیگر از موانع جدی در مسیر مدیریت واحد حمل‌ونقل است. این عوامل، هزینه سرمایه‌گذاری را افزایش داده و جذابیت مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران خارجی را کاهش داده‌اند. در چنین فضایی، اجرای پروژه‌های یکپارچه‌سازی که ذاتاً بلندمدت و پرهزینه هستند، با ریسک بالایی مواجه می‌شود و تصمیم‌گیران را به رویکردهای کوتاه‌مدت سوق می‌دهد. مدیریت واحد حمل‌ونقل، اگرچه یک ضرورت راهبردی برای اقتصاد ایران است، اما تحقق آن بدون اصلاحات اقتصادی عمیق امکان‌پذیر نخواهد بود. تأمین مالی پایدار، اصلاح الگوی سرمایه‌گذاری، افزایش بهره‌وری، ایجاد اجماع میان ذی‌نفعان و کاهش ناطمینانی اقتصادی، پیش‌نیازهایی هستند که باید همزمان با اصلاح ساختار مدیریتی دنبال شوند. در غیر این صورت، مدیریت واحد حمل‌ونقل نیز ممکن است به فهرست طرح‌های نیمه‌تمامی اضافه شود که ایده‌ای درست، اما اجرایی ناتمام در اقتصاد ایران باقی مانده‌اند.

تحریم‌ها، نوسانات ارزی و بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی، ریسک سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل را افزایش داده‌اند. در چنین شرایطی، نه سرمایه‌گذار خارجی تمایل جدی به ورود دارد و نه بخش خصوصی داخلی حاضر است وارد پروژه‌های بلندمدت و پریسک شود. نتیجه آن است که مدیریت واحد، بدون پشتوانه سرمایه‌گذاری، به پروژه‌ای دولتی و کم‌جان تقلیل پیدا می‌کند. واقعیت این است که مدیریت واحد حمل‌ونقل، بیش از آنکه یک مسئله فنی یا اداری باشد، آزمونی بزرگ برای اقتصاد ایران است؛ اقتصادی که هنوز با مشکلات ساختاری، کمبود منابع، تضاد منافع و ناطمینانی مزمن دست‌به‌گریبان است. به اعتقاد کارشناسان؛ تحقق واقعی این ایده، نیازمند شجاعت در اصلاحات اقتصادی، شفافیت در تصمیم‌گیری و پذیرش هزینه‌های کوتاه‌مدت برای منافع بلندمدت است؛ مسیری که هنوز مشخص نیست سیاست‌گذار تا چه اندازه آمادگی پیمودن آن را دارد.



سیاست‌های کلان ابلاغی، افزود: در سطح کشور ۹ کریدور ریلی و ۷ کریدور آزادراهی تعریف شده که بخش عمده آن‌ها در راستای محورهای شمال - جنوب و شرق - غرب قرار دارند. وی ادامه داد: در این میان، کریدور آزادراهی چالوس - بندر امام خمینی (ره) به طول ۹۵۰ کیلومتر، یکی از پروژه‌های راهبردی کشور به شمار می‌رود که تاکنون حدود ۸۰ درصد آن تعیین تکلیف شده و تکمیل حلقه‌های باقی‌مانده آن با جدیت در دستور کار قرار دارد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور با تشریح وضعیت سایر قطعات این کریدور بیان کرد: ادامه آزادراه از قم تا اراک به بخش خصوصی واگذار شده و عملیات اجرایی آن به‌زودی آغاز خواهد شد. همچنین مسیر اراک تا بروجرد توسط قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء اجرا می‌شود و سایر قطعات این کریدور نیز با به بهره‌برداری رسیده‌اند یا در مرحله انعقاد تفاهم‌نامه با سرمایه‌گذاران قرار دارند.

وی در پایان خاطر نشان کرد: امیدواریم این کریدور آزادراهی تا پایان دولت چهاردهم به‌طور کامل نهایی شود؛ چراکه علاوه بر منافع اقتصادی، نقش مؤثری در کاهش تصادفات جاده‌ای و ارتقای ایمنی سفرها خواهد داشت.