

دریاپایه

بنادر

کارشناس ترانزیت بین‌المللی: **راه‌اندازی کریدور «TRIPP» در ارمنستان؛ فرصت ترانزیتی طلایی برای ایران**
یک کارشناس ترانزیت بین‌المللی گفت: ایجاد کریدور TRIPP در ارمنستان، فرصت تازه‌ای برای ترانزیت ایران ایجاد کرده و این موضوع اهمیت نقش ایران در معادله ترانزیتی منطقه را بار دیگر بازتاب می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد مهدی کریمی قهی، با اشاره به توافق اخیر ارمنستان و ایالات متحده برای ایجاد کریدور حمل و نقلی «TRIPP» در جنوب ارمنستان، به مهر گفت: این توافق معادلات ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی را وارد مرحله‌ای تازه کرده است و همزمان پرسش مهمی درباره عبور کالاهای ایرانی از مسیرهای جدید مطرح می‌کند.

وی افزود: ارمنستان و ایالات متحده در چارچوب این توافق، ایجاد یک مسیر حمل و نقل چندوجهی ریلی و جاده‌ای به نام «کریدور ترامپ برای صلح و رفاه بین‌المللی» یا TRIPP Corridor را اعلام کردند.
پروژه‌ای که چارچوب اجرایی آن در ۱۳ ژانویه (۲۳ دی) در واشنگتن معرفی شد و بخشی از یک کریدور بزرگ‌تر از بنادر دریای خزر آذربایجان تا ترکیه و اروپا است.

این کارشناس ترانزیت ادامه داد: کریدور TRIPP به طول حدود ۴۲ کیلومتر از منطقه سیونیک جنوبی ارمنستان عبور می‌کند و مسیر یک خط‌آهن متروکه دوران شوروی را احیا خواهد کرد. این مسیر، همان کریدور زنگرور است که اتصال شرق به خطوط ریلی آذربایجان و غرب به شبکه ریلی نخجوان را فراهم می‌کند و در نهایت، گذرگاهی پیوسته از آسیای مرکزی تا اروپا ایجاد خواهد شد.

کریمی قهی یادآور شد: توسعه خط‌آهن نخجوان – ترکیه نیز این مسیر را تکمیل می‌کند. در شمال غرب کشور، خط ریلی جلفا – نخجوان به خطوط ریلی آذربایجان و سپس روسیه متصل است و تنها به چند کیلومتر باسازی نیاز دارد. پیش از انقلاب، این خط سالانه میزان عبور ۴ میلیون تن کالا بود و نقش کلیدی در ترانزیت ایران داشت. وی با اشاره به پیامدهای ژئوپلیتیکی کریدور TRIPP گفت: این پروژه بیش از آنکه صرفاً یک زیرساخت ریلی باشد، تلاشی برای بازتعریف مسیرهای ترانزیتی منطقه است. محور شرق – غرب مورد حمایت آمریکا را تقویت می‌کند و مسیرهای سنتی شمال – جنوب که تحت نفوذ روسیه و ایران بودند را دور می‌زند. در این میان، روسیه یکی از بازیندگان اصلی این تحول خواهد بود.

ترانزیت افزون بر ۱۸۰ هزار تن کالا از بنادر مازندران به کشورهای حاشیه دریای کاسپین



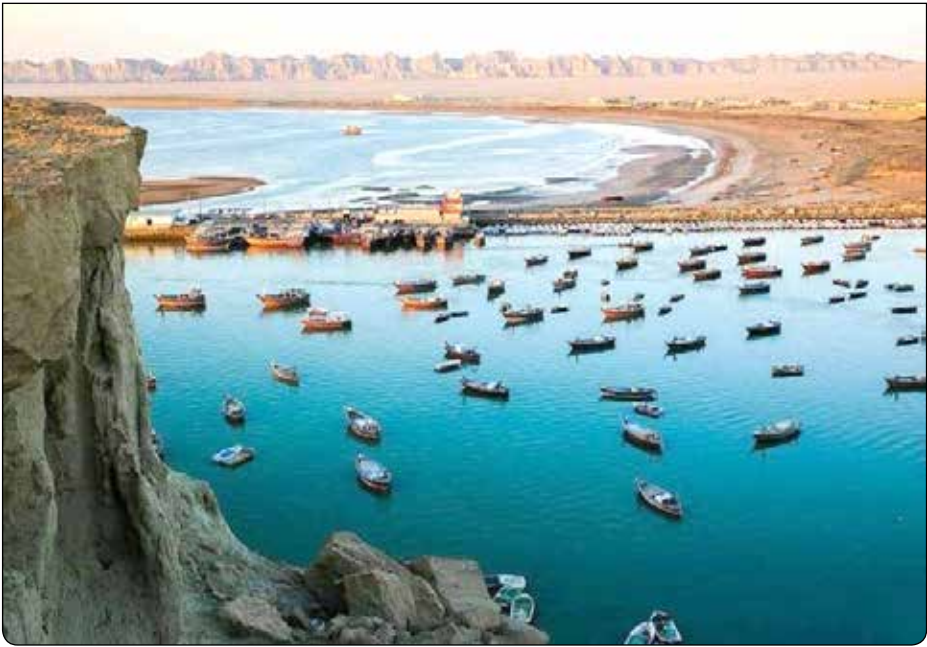
رئیس اداره ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی اداره کل راهداری مازندران گفت: در ماه گذشته از طریق بنادر مازندران ۱۸۰ هزار و ۴۳۲ تن کالا به کشورهای مختلف منطقه ترانزیت شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، ناهید شهرامی نیا در گزارشی به خبرنگاران اظهار کرد: این میزان ترانزیت که شامل کالاهای مختلف بود از کشورهای شمال دریای خزر به واسطه بنادر مازندران ترانزیت شد. وی گفت: در این مدت زمانی ۳ میلیون ۱۸۹ هزار تن کالا از جمله کالاهای اساسی از طریق بنادر این خطه از شمال وارد مازندران شد.

رئیس اداره ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی اداره کل راهداری مازندران ادامه داد: عمده کالاهای وارداتی شامل ذرت دامی، جو و انواع روغن بوده است. شهرامی نیا ادامه داد: در این مدت بیش از یک هزار و ۵۲۲ تن کالا از مبدأ مازندران به کشورهای اطراف صادر شد که بیشتر این کالاهای شامل سیمان، فرآورده‌های لبنی و مصنوعات معدنی بود.

رئیس اداره ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی اداره کل راهداری مازندران میزان ترانزیت کالا طی این مدت را به میزان ۱۸۰ هزار ۴۳۲ تن عنوان کرد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۰۴ برابری داشته است.

وی افزود: در مدت یاد شده از میان بنادر استان، بندر امیرآباد فعالتنرین بنسدر در حوزه واردات، صادرات و ترانزیت می‌باشد. مازندران سه بندر شامل بنادر امیرآباد بهشهر، منطقه ویژه اقتصادی نوشهر و فریدونکار است. منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر با بیش از ۸۰ سال به گستره ۸۸ هکتار و دارا بودن ۱۱ پست اسکله تجاری و خدماتی و تجهیزات مدرن بندری و دریایی از ظرفیت مناسبی برای تخلیه و بارگیری انواع کالاها و پذیرش کشتی های تجاری با ظرفیت بالغ بر ۶ هزار و ۵۰۰ تن برخوردار است.



مردم منطقه به آن گره خورده است و تاکید کرد: به طور حتم نخستین کسانی که باید طعم توسعه را در این بخش از سرزمین ایران می‌چشند، باید همین روستاییان و فعالان اسکله یاد شده باشند.

شهرسازی بر پایه توان بخش خصوصی

نکته متمایز پروژه مکران مرکزی، سپردن نقش اصلی توسعه به بخش خصوصی و یک کنسرسیوم ایرانی است. بر اساس اعلام وزارت راه و شهرسازی، زمین مورد نیاز به‌صورت فازبندی از سازمان منابع طبیعی تأمین و در اختیار سرمایه‌گذاران قرار می‌گیرد و در مقابل، بخش خصوصی متعهد به تأمین مالی، اجرای زیرساخت‌ها و توسعه شهری خواهد بود.

این مدل، از یک‌سو می‌تواند بار مالی دولت را کاهش دهد و سرعت اجرا را افزایش دهد، اما از سوی دیگر سؤالات مهمی درباره حکمرانی شهری، منافع عمومی و کنترل سوداگری زمین مطرح می‌کند. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که شهرهای خصوصی، بدون چارچوب‌های شفاف حقوقی و نظارتی، می‌توانند به فضاهایی انحصاری و نابرابر تبدیل شوند؛ مسئله‌ای که کاظمیان نیز تلویحاً با اشاره به ضرورت دقت نهادی و حقوقی بر آن تأکید کرده است.

در این میان فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی با اشاره مستقیم به تجربه عسلو به هشدان داده است که آثار سنگین زیست‌محیطی و آسیب به معیشت بومیان نباید در مکران مرکزی تکرار شود. وجود روستاها و یک اسکله محلی فعال در محدوده طرح، آزمون واقعی رویکرد «توسعه فراگیر» این شهر خواهد بود.

اگر توسعه بندر، صنعت و شهر بدون مشارکت واقعی بومیان و بدون تضمین سهم آنان از منافع اقتصادی پیش برود، پروژه‌ای که با هدف توسعه منطقه‌ای آغاز شده، می‌تواند به کانون جدید نارضایتی اجتماعی تبدیل شود؛ خطری که در بسیاری از پروژه‌های بزرگ‌مقیاس ساحلی کشور سابقه دارد. به باور کارشناسان شهر جدید مکران مرکزی را نمی‌توان صرفاً یک پروژه شهرسازی دانست؛ این طرح در عمل محک سیاست دولت در تحقق اقتصاد دریامحور، جذب سرمایه خصوصی و اصلاح الگوی توسعه شهری است. موفقیت آن مشروط به چند عامل کلیدی است. کارشناسان معتقدند که شفافیت در حکمرانی، تقدم اشتغال بر ساخت‌وساز، رعایت ملاحظات زیست‌محیطی، تضمین منافع بومیان و پرهیز از توسعه شتابزده اولویت‌های ساخت شهر جدید مکران مرکزی باید باشد، در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که «نخستین شهر جدید خصوصی ایران» به فهرست پروژه‌های پرهزینه و کم‌اث‌افزوده شود.

حد نیازهای واقعی پیش خواهد رفت؛ رویکردی که وزیر راه و شهرسازی نیز بر آن تأکید کرده و آن را متفاوت از تجربه‌های پیشین شهرسازی دولتی دانسته است. بررسی اظهارات مسئولان نشان می‌دهد که سه محور اصلی در طراحی مکران مرکزی برجسته است که عبارت‌اند از دریامحور بودن، ریل‌پایه بودن توسعه و توسعه مرحله‌ای و مبتنی بر اشتغال در محدوده شهر جدید مکران مرکزی. طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته بندر و اسکله محلی با ظرفیت جابه‌جایی سالانه حدود ۵ میلیون تن کالا، جزء لاینفک طرح است. به گفته معاون حمل و نقل و وزارت راه و شهرسازی، فلسفه وجودی این شهر دریا است و بخش عمده نیازهای آن باید از طریق حمل و نقل دریایی تأمین شود. همچنین بر ضرورت اتصال مستقیم شهر، بندر و صنایع مستقر به شبکه ریلی تأکید شده و خط ریلی بندرعباس-مرز ریمدان به‌عنوان ستون فقرات لجستیکی این منطقه معرفی شده است. تجربه توسعه صنعتی بدون ریل در جنوب کشور نشان داده که اتکای صرف به جاده، هزینه‌های پنهان اقتصادی و زیست‌محیطی بالایی ایجاد می‌کند. از طرف دیگر به تصریح مسئولان، «هر میزان اشتغال که شکل بگیرد، به همان میزان جمعیت ساکن خواهد شد و زمین تخصیص می‌یابد؛ گزاره‌ای که اگر از سطح شعار عبور کند، می‌تواند الگوی جدیدی در مدیریت عرضه زمین شهری ایجاد کند.

تجربه‌ای متفاوت از ساخت شهرهای جدید

فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در جلسه شورای عالی معماری و شهرسازی در محل وزارت راه و شهرسازی درخصوص احداث شهر جدید ساحلی مکران مرکزی گفت: امروز همه دستگاه‌ها به این نتیجه رسیده‌اند و تأکید دارند که احداث این شهر باید انجام شود، در این راستا انتظار می‌رود آنچه کمیته فنی شورای عالی معماری و شهرسازی مصوب کرده به صورت تسهیلگرانه انشا شود. وی ادامه داد: برای نخستین بار است که شهر جدیدی ساخته می‌شود که فرایند ساخت آن با سایر شهرها متفاوت است. در این راستا به بخش خصوصی و کنسرسیومی که شکل گرفته اعتماد کرده‌ام و انتظار می‌رود تسهیلگری لازم را نیز از سوی دستگاه‌ها داشته باشیم. وزیر راه و شهرسازی همچنین یادآور شد: باید اراضی را از سازمان منابع طبیعی تحویل گرفته و تحویل بخش خصوصی و سرمایه‌گذار بدهیم. لذا باید فاز به فاز پیش رفته و مطالعات تدقیقی و تطبیقی برای مقیاس‌های کوچکتر داشته باشیم. صادق در ادامه به وجود چند روستا در داخل محدوده شهری تعریف شده، همچنین وجود یک اسکله محلی در آن منطقه اشاره کرد که معیشت و درآمدهای

«سرآمد» بررسی کرد؛

آزمون بزرگ شهرسازی دریاپایه در مکران

بندر، ریل و توسعه مبتنی بر اشتغال؛ مثلث طلایی شهر جدید مکران مرکزی

در حفاظت از زیست بوم ساحلی و شهر دوستدار محیط زیست تبدیل کرده است. در اقق سال ۱۴۲۵، شهر مکران مرکزی با جذب سرمایه های داخلی و خارجی و اتکا به سرمایه گذاری بخش خصوصی، به نمونه ای پیشرو از شهرهای نسل نویی و هوشند ایران تبدیل می‌شود و نقش مهمی در رشد اقتصادی، اشتغال زایی و ارتقای کیفیت زندگی در سطح ملی ایفا می‌کند.

طبق اعلام مسئولان وزارت راه و شهرسازی این شهر با میزبانی رویدادهای ملی و بین‌المللی و توسعه فضاهای عمومی، هویت فرهنگی پویایی ایجاد کرده و هم زمان در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی با شکل دهی به شبکه‌های تجاری، همکاری‌های علمی و مسیرهای ترانزیتی قدرتمند، به کانونی استراتژیک برای نوآوری و تعاملات اقتصادی پایدار بدل می‌شود.

تصویب مکان‌یابی و اولویت‌های شهر جدید

هفته گذشته بود که غلامرضا کاظمیان، معاون معماری و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی، با تأکید بر اینکه این پروژه تجربه‌ای نخستین در کشور است، اعلام کرده که ساخت شهر جدید مکران مرکزی به‌صورت فازبندی و مبتنی بر تعادل اشتغال، جمعیت، زمین و محیط‌زیست انجام خواهد شد. به بیان دیگر، برخلاف الگوی رایج توسعه شهری، زمین مازاد بر نیاز واقعی جمعیت و اشتغال تخصیص نخواهد یافت؛ گزاره‌ای که در صورت اجرا، می‌تواند پاسخی به انتقادات مزمن درباره شهرهای جدید نیمه‌خالی باشد.

در این چارچوب، سازمان فضایی شهر در مقیاس یک‌بیست‌هزارم تعریف می‌شود و توسعه کالبدی تنها در



مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های منطقه آزاد کیش عنوان کرد:

طراحی و تکمیل زنجیره ارزش اقتصاد دریا حمل و نقل و گردشگری در کیش

مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های منطقه آزاد کیش با تأکید بر عبور از نگاه صرفاً بهره‌بردارانه به زیرساخت‌ها، از تمرکز این شرکت بر طراحی و تکمیل زنجیره ارزش اقتصاد در حوزه دریا، حمل و نقل و گردشگری خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، عزت‌الله محمدی با اشاره به نقش راهبردی بنادر و فرودگاه‌های کیش در تحقق سیاست‌های اقتصاد دریامحور، اظهار کرد: با توجه به تأکیدات رهبر معظم انقلاب اسلامی بر توسعه اقتصاد دریامحور، برنامه‌ریزی‌ها به‌گونه‌ای انجام شده که بنادر و فرودگاه‌های کیش از سطح زیرساخت‌های صرف فراتر رفته و به پیشران‌های توسعه پایدار، رشد اقتصادی و ارتقا جایگاه منطقه آزاد کیش در مقیاس ملی و منطقه‌ای تبدیل شوند.

وی فرودگاه بین‌المللی کیش را یکی از فرودگاه‌های برخوردار از زیرساخت‌های پیشرفته کشور دانست و افزود: در کنار ظرفیت‌های موجود، فرصت‌های سرمایه‌گذاری متنوعی در حوزه‌هایی مانند کترینگ فرودگاهی، تعمیر و نگهداری هواپیما (MRO)، احداث و توسعه آشیانه‌های پروازی، فضاهای عملیاتی و پشتیبانی شرکت‌های هواپیمایی و همچنین توسعه خطوط پروازی داخلی و بین‌المللی، به‌ویژه با کشورهای حاشیه خلیج فارس، پیش‌بینی و طراحی شده است. رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های منطقه آزاد کیش با بیان اینکه هدف گذاری اصلی، تقویت پیوندهای هوایی کیش با شبکه حمل و نقل ملی و منطقه‌ای است، تصریح کرد: این رویکرد، تثبیت جایگاه کیش به‌عنوان یکی از قطب‌های گردشگری، حمل و نقل و خدمات هوایی کشور را به دنبال خواهد داشت. محمدی در ادامه با اشاره به ظرفیت‌های متنوع بنادر منطقه آزاد کیش گفت: بنادر تجاری و صیادی کیش، بنادر چارک و هندورابی، از قابلیت‌های مهمی در حوزه‌های تجاری، مسافری، لجستیکی و پشتیبانی برخوردارند و در برنامه‌های توسعه‌ای شرکت، بهره‌برداری حداکثری، هدفمند و هوشمندانه از این ظرفیت‌ها مورد توجه قرار گرفته است. وی توسعه زیرساخت‌های تجاری و گمرکی، ارتقاء خدمات مسافری دریایی و تقویت زیرساخت‌های پشتیبانی و لجستیکی را از محورهای اصلی برنامه‌ریزی در بنادر منطقه آزاد کیش عنوان کرد. مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های منطقه آزاد کیش با بیان اینکه اگرچه بخش عمده ورود گردشگران به کیش از طریق حمل و نقل هوایی انجام می‌شود، خاطر نشان کرد: توسعه گردشگری دریایی به‌عنوان یک محور مکمل و راهبردی، در دستور کار سازمان منطقه آزاد کیش و این شرکت قرار دارد.



مسعود پل‌په؛ دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز با بیان اینکه معتقد هستم در صورت اعمال محدودیت‌ها و تحریم‌های ایران برای بنادر سایر کشورها، بنادر همچنان رتبه نخست خلیج فارس را در اختیار خواهند داشت. عنوان کرد: هرچند بندر جبل علی به عنوان هاب منطقه شناخته می‌شود، اما اگر سرمایه‌گذاری جهانی در شرایطی مشابه بندر شهید رجایی انجام شود، جایگاه واقعی بنادر ایران بیش از پیش نمایان خواهد شد.

وی افزود: ۵ بندر کشور قابلیت تبدیل شدن به بنادر نسل سوم را دارند که شامل بندر شهید رجایی، بندر شهید بهشتی چابهار و بندر امام امام خمینی (ره) در جنوب و بنادر امیرآباد و کاسپین در شمال هستند و توجه به سواحل مکران و توسعه صنایع نفتی، پتروشیمی و فلزی، پشتوانه این ظرفیت راهبردی است.