

روزنه

منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به شبکه ریلی متصل می‌شود؛

اتصال صنعت به نبض حمل‌ونقل کشور با تفاهم‌نامه راه‌آهن و منطقه ویژه گرمسار



تفاهم‌نامه اتصال منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به شبکه راه‌آهن سراسری میان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به امضا رسید. به گزارش اقتصادسراسر آمد، تفاهم‌نامه اتصال منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به شبکه راه‌آهن سراسری با هدف اجرای سیاست‌های کلی برنامه پنج‌ساله هفتم و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی، میان مدیر عامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و مدیر عامل منطقه ویژه اقتصادی گرمسار به امضا رسید.

این تفاهم‌نامه با حضور جبارعلی ذاکری معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل شرکت راه‌آهن و محسن اتابکی مدیرعامل شرکت مدیریت منطقه ویژه اقتصادی گرمسار منعقد شد.

بر اساس مفاد این تفاهم‌نامه، احداث حدود ۷ کیلومتر خط ریلی صنعتی و تجاری از محل انشعاب سوزن ایستگاه گرمسار در حوزه استحفاظی اداره کل راه‌آهن تهران، تا پایان سایت تخلیه و بارگیری منطقه ویژه اقتصادی گرمسار، اجرایی خواهد شد.

طبق این تفاهم‌نامه، منطقه ویژه اقتصادی گرمسار موظف به تملک اراضی، رفع معارض‌ان، طراحی و اجرای خط ریلی همراه با سیستم سیگنالینگ، تأمین تجهیزات تخلیه و بارگیری و نگهداری خطوط داخلی سایت شده است. همچنین این منطقه متعهد شده در سال نخست حداقل ۲۰۰ هزار تن و در سال‌های دوم و سوم حداقل ۶۰۰ هزار تن بار ریلی جابه‌جا کند.

برنامه‌ریزی برای افتتاح ۴۰هزار واحد مسکونی در خردادماه



معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی از برنامه‌ریزی برای افتتاح حدود ۴۰ هزار واحد مسکونی در سطح کشور و تحویل آنها به مردم همزمان با سوم خردادماه، سالروز آزادسازی خرمشهر خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، حبیب الله طاهرخانی از طرح ملی مسکن به عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های دولت در حوزه مسکن یاد کرد و با اشاره به تعهد قطعی دولت مبنی بر اجرای حدود ۸۵۰ هزار واحد مسکن ملی، خاطر نشان کرد: همزمان با جنگ تحمیلی سوم و در پی آن عید نوروز، حساسیت‌ها بابت اینکه این پروژه‌ها دچار توقف نشود افزایش یافت؛ لذا بلافاصله جلساتی به منظور ایجاد هماهنگی از سوی این معاونت با ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها و بانک‌ها (به منظور تزریق منابع مالی) برگزار و در پی آن مطالبات احصا، پرداخت‌های مناسبی قبل از پایان سال انجام شد تا پروژه‌ها در موضوع مطالبات پیمانکاران دچار مشکل نشود. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در برخی موارد نیز پروژه‌ها در جریان بودند و مباحثی همچون صدور پروانه‌های ساختمانی، مبادله قراردادهای جدید مشارکت مدنی با بانک‌ها باید پیگیری می‌شد که در دستور کار قرار گرفت و اقدامات مناسبی نیز در این زمینه انجام شد. معاون وزیر راه و شهرسازی بیان‌داشت: در دوره جنگ ۴۰ روزه، افزون بر ۱۹ هزار میلیارد تومان منابع مالی از محل تسهیلات بانکی و آورده متقاضیان به پروژه‌ها تزریق شد. به گفته وی، براساس اطلاعات ثبت شده در سامانه طرح‌های حمایتی مسکن «تم» در خصوص شاخص‌های عملکردی کل پروژه‌های ۹۹ ساله شهری طرح مسکن ملی (به جز پروژه‌های نیروهای مسلح)، از ابتدای شروع جنگ رمضان در ۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۱۴ اردیبهشت ماه امسال، ۲۷۷۵ پروانه ساختمانی جدید صادر شده است. طاهرخانی اظهار داشت: در همین بازه زمانی، برای ۸۳۸۱ واحد قرارداد مشارکت مدنی منعقد شده و عملیات ساخت ۱۷۲۵ واحد مسکونی نیز آغاز شده است. ۶۴۲۸ واحد اتمام فونداسیون، ۶۸۹۵ واحد اتمام اسکلت و سقف، ۴۰۹۷ واحد اتمام سفت‌کاری، ۳۱۵۷ واحد اتمام نازک‌کاری و ۳۳۲۱ واحد پایان یافته، عملکرد مربوط به ابتدای جنگ رمضان تاکنون (۱۴ اردیبهشت ماه) است.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شوراى سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

چرامسیر راهبردی احیانشد؟

«خط آهن جلفا» شاهراه فراموش شده تجارت ایران

گروه ترانزیت – زهره آقاجانی – کارشناسان حمل‌ونقل ریلی با تأکید بر جایگاه راهبردی خط آهن جلفا برای ایران معتقدند، باوجود نقش کلیدی این مسیر در تجارت، به‌دلیل تعلل در تصمیم‌گیری، هم‌اکنون احیای آن ضرورت دارد.

حدود ۷۰ درصد واردات و صادرات ایران در دوران جنگ هشت‌ساله ایران و عراق از مسیر راه‌آهن جلفا انجام می‌شد، ظرفیتی که امروز نیز با احیای آن می‌تواند به‌عنوان یک مسیر راهبردی و «مجرای تنفسی» برای کشور در شرایط بحران ایفای نقش کند.

راه‌آهن جلفا – تبریز، نخستین خط آهن تجاری ایران است که در سال ۱۹۱۶ میلادی توسط روسیه تزاری به بهره‌برداری رسید. اهمیت راهبردی این مسیر پس از انقلاب اسلامی بیش از پیش آشکار شد، به‌گونه‌ای که در دوران جنگ تحمیلی، نخست، با توجه به ناامنی خلیج فارس و دریای عمان، این خط ریلی به شیران اصلی تأمین کالا تبدیل شد و بخش عمده‌ای از نیازهای کشور از این مسیر جابه‌جا می‌شد. در آن دوره، محموله‌های وارداتی در بندر باتومی دریای سیاه تخلیه و از طریق ارمنستان و نخجوان وارد ایران می‌شد.

با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و آغاز جنگ اول قره‌باغ، این مسیر عملاً کارکرد خود را از دست داد؛ زیرا اتصال ریلی نخجوان به ارمنستان به دلیل درگیری‌ها قطع شد. پس از آتش‌بس ۱۹۹۴ میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان، فرصت تازه‌ای برای احیای این کریدور ریلی و نقش آفرینی ایران در ایجاد پیوند ترانزیتی و حتی کمک به کاهش تنش میان دو کشور فراهم شد، اما این ظرفیت به نتیجه عملی نرسید.

در ادامه و پس از جنگ دوم قره‌باغ در سال ۲۰۲۰، با تمایل ایروان و باکو برای پایان دادن به تنش‌های سده‌های، بار

چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷
تلفن دفترشهرستان اه: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۵۹۶
سازمان آگهی‌ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



فرامنطقه‌ای کاهش یابد. در کنار منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی اتصال ریلی ایران به نخجوان، این مسیر کشور را به کریدور میانی نیز متصل می‌کند. یکی از سیاست‌های راهبردی ایالات متحده، حذف ایران از تمامی مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی است که کریدور شرق غرب از مهم‌ترین آن‌ها به شمار می‌رود. با حمایت‌های سیاسی و اقتصادی آمریکا، ترکیه و جمهوری آذربایجان با وجود هزینه‌های بالاتر، سال‌هاست که در تلاش برای توسعه این مسیر هستند. کریدور میانی از چین آغاز شده، از آسیای مرکزی عبور می‌کند و پس از گذر از دریای خزر، از طریق جمهوری آذربایجان و ترکیه به اروپا متصل می‌شود. اتصال ریلی جمهوری آذربایجان به نخجوان از خاک ایران، این امکان را فراهم می‌کند که کشور ما سهم خود را در مسیر کریدور میانی حفظ کرده و جایگاه ترانزیتی ایران در منطقه تقویت شود.

نقشه کریدور میانی

اتصال راه‌آهن جلفا به شبکه ریلی قفقاز می‌تواند ارتباط ریلی ایران با ترکیه را نیز تقویت کند. شبکه ریلی ایران از مرز رازی به راه‌آهن ترکیه متصل است، اما قطارهای ایران پس از ورود به ترکیه به دریاچه وان می‌رسند و بار یا مسافر آن‌ها باید با کشتی از دریاچه عبور کند و مجدداً سوار قطار شوند.

شناورها در محل این مغروقه‌ها مستقر شد.

وی افزود: این عملیات پس از انجام بازدیدهای اولیه و با رعایت موارد ایمنی و امنیتی توسط شناور بویه‌انداز «مراد» و تکنیسین‌ها و کارشناسان ایمنی آبراه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و شرکت راهبر انجام شد.

به گفته معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، عملیات شناسایی مغروقه‌های ناشی از جنگ تحمیلی، استقرار علائم کمک ناوبری و نگهداری و راهبری آن‌ها در راستای تأمین ایمنی دریانوردی به‌طور مستمر و تازمان پاکسازی کامل مغروقه‌ها پیگیری و اجرا می‌شود.

مکی‌زاده با بیان اینکه این مغروقه‌ها در محدوده بیرونی بندر صیادی بندرعباس، روبه‌روی کانال دسترسی به بندر شهید باهنر و همچنین لنگرگاه تجاری بندر شهید رجایی قرار دارند، تأکید کرد: سه فروند بویه با مشخصات خطر مجزا در مناطق

وزیر راه وشهرسازی تأکید کرد:

اولویت تقویت زیر ساخت وتجهیز ناوگان حمل‌ونقل ریلی

راه‌آهن و بخش خصوصی فعال در حوزه حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته است.

صادق با اشاره به دیدگاه‌های بخش خصوصی اظهار کرد: پیگیری مشوق‌ها وبسته‌های حمایتی در دستور کار قرار دارد وبا توجه به شرایط جنگی، اولویت‌بندی اقدامات انجام می‌شود تا میزان اثر بخشی و پیشرفت طرح‌ها مشخص باشد.

وزیر راه وشهرسازی با اشاره به شرایط بنادر جنوبی کشور گفت: با توجه به کاهش پهلوگیری کشتی‌ها در این بنادر، انتقال بار از طریق پایانه‌های مرزی و ریلی و همچنین بنادر شمالی در دستور کار قرار گرفته است.

وی افزود: در این شرایط لازم است باکشورهایی که امکان همکاری در حمل بار از مسیر ریلی دارند، تعامل بیشتری شکل گیرد تا روند جابه‌جایی کالا تسهیل شود

صادق تأکید کرد: حرکت بار بر روی ریل و توسعه تعاملات حمل‌ونقلی می‌تواند به افزایش امنیت حمل کالا کمک کند.

وزیر راه وشهرسازی در پایان از مدیرعامل شرکت راه‌آهن و همکاران وی که در شرایط بحرانی جنگ حضوری فعال در پروژه‌های داخلی و عرصه‌های بین‌المللی داشتند، قدردانی کرد و از رؤسا و اعضای هیأت‌مدیره انجمن‌های حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته نیز به دلیل همکاری با وزارت راه وشهرسازی تقدیر کرد.

نشست صمیمانه فرزانه صادق با رؤسا و اعضای هیأت‌مدیره انجمن‌های حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته، روز سه‌شنبه ۱۵ اردیبهشت‌ماه به میزبانی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با حضور معاون وزیر و مدیرعامل شرکت راه‌آهن، رئیس انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان واگن، لکوموتیو و تجهیزات ریلی، رئیس انجمن مهندسیین حمل‌ونقل ریلی، رئیس انجمن صنفی حمل‌ونقل ریلی مسافری، رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته و دیگر تشکل های صنفی و مدیران راه‌آهن حضور داشتند.