

روزنه

امضای تفاهم‌نامه تکمیل خط آهن حومه‌ای تبریز - آذرشهر؛ گامی در توسعه حمل‌ونقل ریلی و کاهش ترافیک شهری



تفاهم نامه تکمیل خط آهن حومه‌ای تبریز - آذرشهر با هدف توسعه قطارهای حومه‌ای، کاهش ترافیک جاده‌ای این محور، بهبود عملکرد شبکه حمل‌ونقل شهری تبریز و کاهش ورود روزانه خودروها به این کلانشهر به امضا رسید.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، تفاهم‌نامه تکمیل خط آهن حومه‌ای تبریز - آذرشهر میان جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، بهرام سرسمت، استاندار آذربایجان شرقی و یعقوب هوشیار، شهردار تبریز منعقد شد.

ذاکری مدیرعامل راه آهن در این مراسم با تأکید بر اهتمام ویژه راه‌آهن برای بهبود وضعیت سفرهای ریلی، گفت: شرکت راه‌آهن با جدیت به دنبال توسعه خدمات مسافری و ارتقای سطح کیفی خدمات به مسافران عزیز است تا از این طریق، تجربه سفری ایمن، سریع و مطلوب برای هموطنان فراهم شود. در ادامه، بهرام سرسمت، استاندار آذربایجان شرقی نیز ضمن قدردانی از تلاش‌های مجموعه مدیران راه‌آهن، نمایندگان مردم تبریز، آذرشهر و اسکو در مجلس شورای اسلامی و شهرداری تبریز برای انعقاد تفاهم‌نامه تکمیل خط آهن حومه‌ای تبریز - آذرشهر، ابراز امیدواری کرد: اجرای ایسن تفاهم‌نامه، خیر و برکت برای مردم استان آذربایجان شرقی به‌ویژه ساکنان تبریز، آذرشهر و دانشجویان دانشگاه شهید مدنی به همراه داشته باشد.

گفتنی است با توجه به نقش محوری کلانشهر تبریز در شبکه شهری منطقه و تمرکز بالای اشتغال، مراکز آموزشی و واحدهای صنعتی در محدوده این شهر، روزانه حجم قابل توجهی از سفرهای کاری و آموزشی از شهرهای آقماری، به‌ویژه در محور تبریز - آذرشهر انجام می‌شود که این امر موجب افزایش ترافیک در ورودی‌های تبریز، رشد مصرف سوخت و تشدید آلودگی هوا شده است.

انجام عملیات عمرانی ۱۴۳ هزار واحد نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید



مدیر عامل شرکت عمران شهرهای جدید از عملیات عمرانی ۱۴۳ هزار واحد مسکن حمایتی در شهرهای جدید و صدور پروانه ساختمانی برای ۹۵ درصد آنها خبر داد و گفت: تسهیلات ساخت ۱۲۰ هزار واحد مسکن حمایتی در شهرهای جدید تأمین و تخصیص شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، شهرام ملکی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید تازه‌ترین وضعیت اجرای طرح نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید و همکاری بانک‌ها را تشریح کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: تاکنون در طرح حمایتی نهضت ملی مسکن در شهرهای جدید، ۱۴۳ هزار واحد در مراحل مختلف عملیات عمرانی قرار گرفته‌اند. از این میزان نیز ۹۵ درصد واحدها دارای پروانه ساخت هستند.

مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید در خصوص همکاری بانک‌ها و تأمین و تخصیص تسهیلات به واحدهایی که وارد فرآیند عملیاتی شده‌اند، توضیح داد: از این تعداد تا کنون نزدیک به ۱۲۰ هزار واحد موفق به دریافت تسهیلات بانک‌های عامل شده‌اند که عملکرد موفق ۸۰درصدی را نشان می‌دهد.به گفته ملکی، تا ابتدای خرداد نزدیک به ۷ هزار واحد نهضت ملی تحویل متقاضیان شده است. معاون وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: با برنامه ریزی‌های انجام شده، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری، حدود ۲۰ هزار واحد که پیشرفت فیزیکی بالایی ۷۰درصد دارند در فرایند تحویل واحد قرار بگیرند.

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

بیرانوند، معاون راه آهن ایران به «سرآمد» نوشت:

کریدور چین-اروپا از مسیر افغانستان و ایران فرصتی تاریخی برای تجارت، ترانزیت و توسعه منطقه‌ای

سید گروه حمل و نقل -نورله بیرانوند- جهان در حال تجربه یکی از بزرگ‌ترین جابه‌جایی‌های اقتصادی تاریخ معاصر است. رشد تجارت میان شرق آسیا و اروپا، تغییر الگوهای زنجیره تأمین جهانی، افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی در برخی مسیرهای سنتی حمل‌ونقل و تلاش کشورها برای کاهش وابستگی به مسیرهای پرریسک، موجب شده است رقابت برای تصاحب سهم بیشتر از کریدورهای بین‌المللی وارد مرحله‌ای جدید شود.

دکتر نورله بیرانوند، معاون تأمین سرمایه واقتصادحمل و نقل راه آهن ایران در نوشتاری به «سراسرآمد» آورده است: امروزه کریدورها تنها مسیر عبور کالا نیستند؛ بلکه ابزار خلق ثروت، توسعه صنعتی، افزایش نفوذ اقتصادی و ارتقای جایگاه ژئواکونومیک کشورها محسوب می‌شوند. هر کشوری که بتواند در زنجیره اتصال شرق و غرب جهان نقش مؤثرتری ایفا کند، سهم بیشتری از تجارت جهانی، سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه اقتصادی را به دست خواهد آورد.

در چنین شرایطی، ایران و افغانستان در برابر یک فرصت تاریخی قرار گرفته‌اند؛ فرصتی که می‌تواند نه تنها روابط اقتصادی دو کشور را وارد مرحله‌ای جدید کند، بلکه نقشه ترانزیت و تجارت منطقه را نیز متحول سازد. این فرصت چیزی نیست جز توسعه کریدور ریلی چین-افغانستان-ایران و تبدیل آن به یکی از مسیرهای اصلی تجارت میان آسیا و اروپا.

رقابت کریدورها و ظهور یک مسیر جدید

در سال‌های اخیر سه مسیر اصلی برای حمل ریلی کالا میان چین و اروپا مورد توجه قرار گرفته‌اند. نخست، کریدور ترانس‌سیبری که از خاک روسیه عبور می‌کند و طی سال‌های گذشته مهم‌ترین مسیر زمینی چین به اروپا محسوب می‌شد، با این حال، تحولات ژئوپلیتیکی اخیر، اعمال تحریم‌های گسترده علیه روسیه و افزایش ریسک‌های سیاسی موجب شده است بسیاری از صاحبان کالا و شرکت‌های بین‌المللی به دنبال مسیرهای جایگزین باشند. دوم، کریدور میانی یا ترانس‌خزر که از چین، قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه عبور می‌کند. این مسیر اگرچه از مزیت دوری از مناطق پرریسک برخوردار است، اما به دلیل نیاز به چندین مرحله تخلیه و بارگیری میان شبکه‌های ریلی و حمل دریایی، با محدودیت ظرفیت، افزایش هزینه‌های لجستیکی و طولانی شدن زمان حمل مواجه است. سوم، کریدور موجود چین-قزاقستان-ترکمنستان-ایران- ترکیه است که طی سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته و ایران نیز سرمایه‌گذاری‌های مهمی برای توسعه آن انجام داده است.

با وجود اهمیت این مسیر، واقعیت آن است که تکمیل شبکه ریلی افغانستان و اتصال آن به ایران می‌تواند یک مزیت رقابتی جدید برای منطقه ایجاد کند؛ مزیتی که هیچ‌یک از کریدورهای رقیب از آن برخوردار نیستند. کریدور چین-افغانستان-ایران صرفاً یک مسیر جایگزین نیست؛ بلکه مسیری است که علاوه بر ایفای نقش ترانزیتی،

مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور با

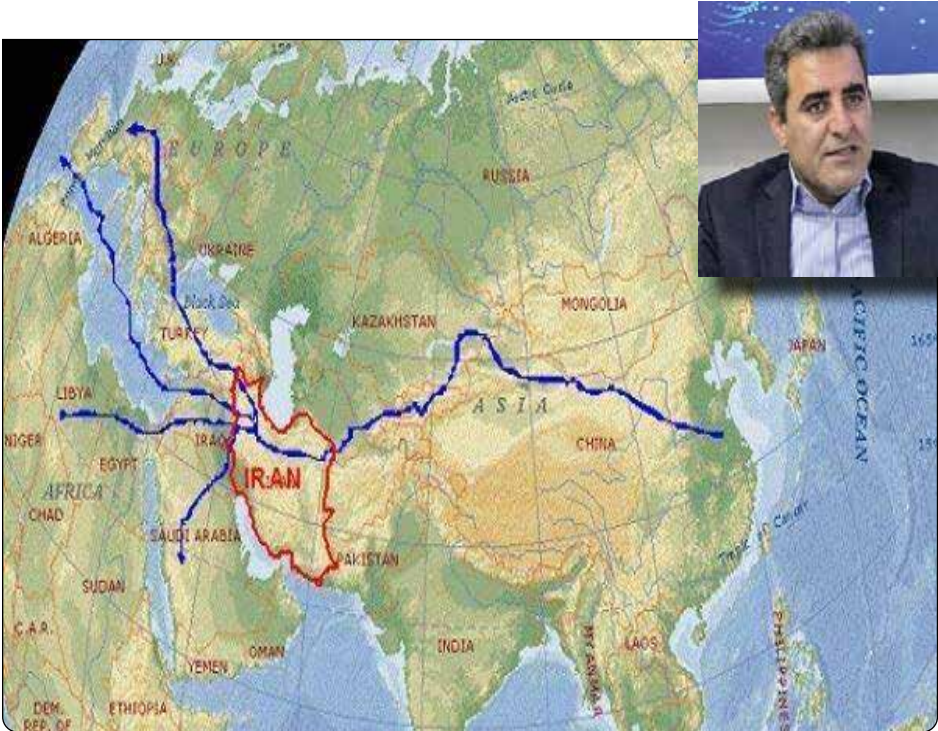
اشاره به نشست مشترک با استاندار کرمان، نماینده سیرجان و نماینده شهر بابک در مجلس، از انجام مذاکرات نهایی برای تأمین مالی آزادراه انار-باغات خبر داد و گفت: این پروژه ۲۸۸ کیلومتری به عنوان یکی از حلقه‌های اصلی کریدور آستارا-بندرعباس، نقش تعیین‌کننده‌ای در تکمیل شبکه ترانزیتی کشور خواهد داشت.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، جلسه بررسی آخرین وضعیت آزادراه انار-باغات با حضور هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، محمدعلی طالبی استاندار کرمان، محمد معتمدی‌زاده نماینده مردم سیرجان و بردسیر در مجلس شورای اسلامی و غلامرضا نویدی نماینده مردم شهر بابک در مجلس شورای اسلامی برگزار شد. بازوند در تشریح نتایج این نشست اظهار کرد: آزادراه انار-باغات به طول حدود ۲۸۸ کیلومتر یکی از پروژه‌های اولویت‌دار آزادراهی کشور و یکی از حلقه‌های کلیدی کریدور آستارا-بندرعباس محسوب می‌شود که تکمیل آن می‌تواند نقش مؤثری در توسعه ترانزیت، افزایش ایمنی و ارتقای ظرفیت حمل‌ونقل کشور ایفا کند.

وی افزود: مسیر انار تا باغات به دلیل قرار گرفتن در یکی از محورهای پرتردد کشور، با حجم بالایی از تردد خودروهای سنگین و بار ترانزیتی مواجه است و اجرای ایسن آزادراه علاوه بر بهبود شاخص‌های ایمنی، موجب تسهیل جابه‌جایی کالا و کاهش زمان سفر در این بخش مهم از شبکه ارتباطی کشور خواهد شد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به مذاکرات انجام‌شده در حوزه

چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن دفترشهرستان اه: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

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



کیلومتر با سرمایه‌گذاری حدود ۲ میلیارد دلار است. فاز دوم نیز شامل احداث خط ریلی مزارشریف تا مرز چین با طول تقریبی ۸۰۰ کیلومتر و سرمایه‌گذاری اولیه حدود ۴ میلیارد دلار خواهد بود.

در مجموع، پروژه‌ای در مقیاس حدود ۶ میلیارد دلار شکل می‌گیرد که می‌تواند یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های زیرساختی آسیا در دهه آینده باشد.

طبیعتاً تأمین مالی چنین پروژه‌ای تنها از طریق منابع دولتی امکان‌پذیر نیست. موفقیت این طرح نیازمند طراحی مدل‌های نوین تأمین مالی، مشارکت بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری مشترک معدنی، استفاده از ظرفیت بانک‌های توسعه‌ای، صندوق‌های سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذاران بین‌المللی خواهد بود.

در این میان، چین به‌عنوان یکی از ذینفعان اصلی پروژه می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند. اتصال مستقیم شبکه ریلی چین به افغانستان و ایران، نه تنها بخشی از اهداف ابتکار «کمربند و راه» را محقق می‌کند، بلکه مسیر جدیدی برای دسترسی به بازارهای غرب آسیا و اروپا فراهم می‌سازد.

زمان تصمیم‌گیری فرا رسیده است

توسعه کریدور ریلی چین-افغانستان-ایران صرفاً یک پروژه حمل‌ونقلی نیست؛ این طرح می‌تواند به سکوی مشترک توسعه اقتصادی در کشور تبدیل شود. برای افغانستان، این کریدور به‌معنای توسعه معادن، اشتغال‌زایی، جذب سرمایه‌گذاری و تبدیل شدن به چهارراه تجارت منطقه‌ای است.

برای ایران، به معنای افزایش سهم از تجارت بین‌المللی، توسعه صادرات خدمات فنی و مهندسی، تأمین پایدار مواد اولیه صنایع و تقویت جایگاه ژئواکونومیک کشور خواهد بود. برای سرمایه‌گذاران و تأمین‌کنندگان مالی نیز فرصتی کم‌نظیر برای مشارکت در یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های زیرساختی و معدنی منطقه فراهم می‌آورد.

کشورهایی که زودتر برای آینده تصمیم می‌گیرند، سهم بیشتری از منافع آن را به دست می‌آورند. کریدور ریلی چین-افغانستان-ایران می‌تواند به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ژئواکونومیک آسیا در دهه پیش رو تبدیل شود؛ مشروط بر آنکه اراده سیاسی، همکاری منطقه‌ای و مشارکت سرمایه‌گذاران در کنار یکدیگر قرار گیرند.

امروز زمان آن فرا رسیده است که ایران و افغانستان از نگاه صرفاً همسایگی عبور کرده و بر پایه منافع مشترک بلندمدت، ساختن یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های اقتصادی قرن بیست و یکم را آغاز کنند.

هر کیلومتر ریل که در افغانستان احداث می‌شود، در واقع مسیر دسترسی به ذخایر جدید معدنی را نیز فراهم می‌سازد. به همین دلیل بسیاری از کشورها و شرکت‌های بزرگ معدنی جهان در حال بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در این حوزه هستند. ایران نیز می‌تواند از این ظرفیت بهره‌مند شود. صنایع فولادی، سیمانی، مس، آلومینیوم و سایر صنایع معدنی کشور در سال‌های آینده نیاز فزاینده‌ای به مواد اولیه خواهند داشت. مشارکت در توسعه معادن افغانستان می‌تواند بخشی از نیاز بلندمدت صنایع داخلی را تأمین کند و امنیت زنجیره تأمین مواد اولیه را افزایش دهد.

مزایای اقتصادی مستقیم برای ایران

برخی تصور می‌کنند مزیت این پروژه برای ایران صرفاً در افزایش درآمد‌های ترانزیتی خلاصه می‌شود؛ در حالی که واقعیت بسیار فراتر از این است.

نخستین مزیت، گسترش صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران است. شرکت‌های ایرانی طی دهه‌های گذشته تجربه ارزشمندی در طراحی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری خطوط ریلی کسب کرده‌اند. توسعه شبکه ریلی افغانستان می‌تواند بازار بزرگی برای پیمانکاران، مشاوران، سازندگان تجهیزات و شرکت‌های دانش‌بنیان ایرانی ایجاد کند.

دومین مزیت، افزایش صادرات کالاهای صنعتی ایران به افغانستان است. احداث راه‌آهن کیلومتر خط آهن به حجم عظیمی از فولاد، سیمان، تجهیزات برای ماشین‌آلات و خدمات مهندسی نیاز خواهد داشت که بخش قابل توجهی از آن می‌تواند توسط صنایع ایرانی تأمین شود.

سومین مزیت، افزایش رقابت‌پذیری صنایع صادراتی ایران است. هرچه حجم بار عبوری از شبکه ریلی کشور افزایش یابد، بهره‌وری اقتصادی زیرساخت‌ها بیشتر شده و هزینه متوسط حمل‌ونقل کاهش پیدا می‌کند. این موضوع به‌ویژه برای صنایع صادرات‌محور ایران در حوزه فولاد، پتروشیمی، مواد معدنی و محصولات صنعتی اهمیت ویژه‌ای دارد.

چهارمین مزیت، تقویت جایگاه ژئواکونومیک ایران در منطقه است. در شرایطی که بسیاری از کشورها در حال سرمایه‌گذاری برای جذب مسیرهای ترانزیتی هستند، ایران می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به هاب اصلی اتصال شرق و غرب استفاده کند.

یک پروژه شش میلیارد دلاری با ظرفیت جذب سرمایه جهانی

مطالعات اولیه نشان می‌دهد فاز نخست این طرح شامل احداث خط ریلی هرات-مزارشریف به طول تقریبی ۷۵۰

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه:

تکمیل کریدور شمال-جنوب با آزادراه انار-باغات

اجرای پروژه اعلام کند تا اقدامات قانونی بعدی برای آغاز عملیات اجرایی انجام شود.

بازوند تصریح کرد: این پروژه در قالب سه قطعه اجرایی و بر اساس برنامه زمان‌بندی مشخص اجرا خواهد شد تا امکان پیشبرد همزمان بخش‌های مختلف مسیر و بهره‌برداری تدریجی از آن فراهم شود.وی با تأکید بر اهمیت مشارکت نهادهای مالی در توسعه زیرساخت‌های کشور افزود: حضور بانک‌ها و مجموعه‌های مالی در پروژه‌های زیربنایی، به‌ویژه آزادراه‌ها، نقش مهمی در تسریع اجرای طرح‌ها دارد؛ پروژه‌هایی که علاوه بر کاهش تصادفات و مصرف سوخت، آثار گسترده‌ای در توسعه اقتصادی، افزایش بهره‌وری شبکه حمل‌ونقل و تقویت ارتباطات منطقه‌ای کشور دارند.

بازوند همچنین با اشاره به تأکیدات مقام معظم رهبری گفت: رهبر شهید انقلاب و قائد امت بارها بر ضرورت هدایت منابع کشور به سمت توسعه زیرساخت‌ها تأکید کرده‌اند و فرموده‌اند: «اگر احتمالاً گشایشی ایجاد شد، درآمدها صرف واردات بی‌رویه نشود و به مسائل زیربنایی از جمله حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، شرکت‌های دانش‌بنیان، نوسازی صنایع، راه‌های ارتباطی با کشورهای همسایه و حل مشکل مهم آب اختصاص یابد.» اجرای پروژه‌هایی نظیر آزادراه انار-باغات نیز در همین چارچوب قابل ارزیابی است. وی در پایان تأکید کرد: حمایت استاندار کرمان، نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی، نهادهای مالی و سرمایه‌گذاران، زمینه مناسبی برای آغاز یکی از مهم‌ترین پروژه‌های آزادراهی کشور فراهم کرده است و شرکت ساخت و توسعه این موضوع را با جدیت دنبال خواهد کرد.



تأمین مالی پروژه گفت: با توجه به اهمیت این طرح ملی، مجموعه‌های مالی و سرمایه‌گذاری کشور برای مشارکت در اجرای پروژه اعلام آمادگی کرده‌اند و مذاکرات فشرده‌ای با نهادهای تأمین‌کننده منابع مالی در حال انجام است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور خاطر نشان کرد: مقرر شد بانک تأمین‌کننده مالی پس از تکمیل بررسی‌های کارشناسی و نهایی شدن فرآیندهای داخلی، آمادگی خود را برای امضای تفاهم‌نامه و ورود به مراحل