

روزنه

پیام وزیر راه و شهرسازی به مناسبت روز جهانی دریانوردی:

سواحل ایران، پیشانی اقتدار ملی و اقتصادی کشور است



شریان‌های دریایی ایران با وجود تحریم‌ها، زنده و جاری است وزیرراه و شهرسازی در پیامی به مناسبت روز جهانی دریانوردی، حمل‌ونقل دریایی را یکی از مهم‌ترین جلوه‌های اقتدار و دیپلماسی جمهوری اسلامی ایران دانست و تصریح کرد: استمرار جریان تجارت و جابه‌جایی کالا، در کنار تأمین امنیت مرزهای آبی، نشان‌دهنده پویایی شریان‌های حیاتی اقتصاد ایران و عزم کشور برای تداوم مسیر توسعه اقتصاد دریامحور است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، در پیام فرانّه صادق به مناسبت ۳۰ سپتامبر مصادف با ۸ مهر روز جهانی دریانوردی چنین آمده‌است:

سواحل ایران، پیشانی اقتدار ملی و اقتصادی ما هستند وزارت راه و شهرسازی با توسعه زیرساخت‌های بندری و ایفای نقش در «دیپلماسی حمل‌ونقل»، متولی انتقال پیام اقتدار ایران در قالب تجارت است و بر این واقعیت تأکید دارد که بار اصلی تولید، تجارت و جابه‌جایی کالا بر دوش حمل و نقل دریایی است. در این چارچوب، جابه‌جایی کالا تنها یک فعالیت اقتصادی نیست، بلکه «میدان دیپلماسی» است که نشان می‌دهد شریان‌های حیاتی ایران، علیرغم تمامی فشارها، زنده و جاری است. این حضور مقتدرانه، مکمل یار دندنگی نظامی نیروهای مسلح مادر صیانت از مرزهای آبی کشور است. روز جهانی دریانوردی، تجلیل از مردان و زنانی است که در پهنه دریا، پرچم عزت و اقتدار ایران اسلامی را برافراشته‌اند و فرصتی مغتنم برای پاسداشت تلاش‌های خستگی‌ناپذیر دریانوردان، متخصصان، دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریایی و همه فعالان عرصه بنادر و دریانوردی است؛ تلاشگران سخت‌کوشی که در دل امواج و در پهنه آب‌های آزاد، چرخه تجارت و اقتصاد کشور را استوار و پویا نگاه داشته و نقشی ماندگار در تداوم جریان حیاتی اقتصاد ملی ایفا می‌کنند. امنیت و ثبات خلیج فارس، در گرو همکاری مسئولیت‌پذیری و نقش آفرینی کشورهای منطقه است و جمهوری اسلامی ایران، با تکیه بر توان ملی و رویکردی عزت‌مندانه، همواره بر تأمین امنیت پایدار این ابره راهبردی و صیانت از منافع ملت‌های منطقه تأکید داشته‌است. جمهوری اسلامی ایران با تکیه بر ظرفیت‌های گسترده دریایی و انسانی خود، توسعه اقتصاد دریامحور، نوسازی و هوشمندسازی زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری و ناوبری، بهره‌گیری از توان شرکت‌های دانش‌بنیان و ظرفیت‌های داخلی و نیز ارتقای استانداردهای حرفه‌ای، معیشتی و رفاهی جامعه دریانوردی را با جدیت دنبال می‌کند. در این روز، یاد و نام سردار شهید دریادر علیرضا تنگسیری، از چهره‌های اثرگذار عرصه اقتدار دریایی، را گرامی می‌دارم؛ شهیدی که تلاش‌های ارزشمند او در پاسداری از سیادت دریایی، پیوند امنیت با توسعه سواحل و حمایت از جامعه صیادی، جلویک ماندگار از خدمت صادقانه به من و صیانت از منافع ملی به یادگار گذاشته است. روز جهانی دریانوردی را به تمامی فعالان این صنعت حیاتی و استراتژیک تبریک می‌گویم و از مجاهدت‌های ارزشمند اعضای جامعه بزرگ دریایی کشور و خانواده‌های صبور و فداکار آنان که پشتیبان بی‌ادعای این تلاش بزرگ ملی هستند، صمیمانه قدر دانی می‌کنم. امیدوارم با اتکاب به ایمان، دانش، تجربه و توانمندی فرزندان این سرزمین، مسیر پیشرفت و اقتدار دریایی ایران اسلامی با شتابی روزافزون ادامه یابد و پرچم پرافتخار جمهوری اسلامی ایران، همواره بر فراز آب‌های آزاد جهان در اهتزاز بماند.

فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سردبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریر: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۹۶

گفت و گویا یک کارشناس حمل و نقل ولجستیک؛

«مراکز لجستیک ایران» در گیرودار شکاف برنامه‌ریزی و اجرا

سند آمایش مراکز لجستیک باید به پروژه‌های قابل سرمایه گذاری تبدیل شود



انتخاب پروژه‌های پیشران به جای پراکندگی منابع

یکی از پیشنهادهای مطرح‌شده در حوزه توسعه لجستیک، تمرکز بر تعداد محدودی پروژه پیشران به جای آغاز همزمان ده‌ها پروژه است. این رویکرد می‌تواند منابع محدود مالی و مدیریتی کشور را بسر پروژه‌هایی متمرکز کند که

بیشترین اثر شبکه‌ای را دارند. در این چارچوب، شهرهای لجستیکی بندری، دهکده‌های لجستیکی م تصل به شبکه ریلی، مراکز لجستیک کشاورزی و زنجیره سرد و همچنین مراکز لجستیک مرزی می‌توانند در اولویت قرار گیرند. تجربه بسیاری از کشورها نیز نشان داده است که توسعه مرحله‌ای و مبتنی بر عملکرد، موفق‌تر از اجرای همزمان پروژه‌های متعدد بوده است.

از سند مکانی تا برنامه اجرایی

کارشناسان معتقدند آینده لجستیک ایران بیش از هر چیز به کیفیت حکمرانی و نحوه اجرای برنامه‌ها وابسته است. موقعیت جغرافیایی ممتاز کشور، دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی مزیتی انکارناپذیر به ششمار می‌رود، اما بهره‌برداری از این مزیت تنها با ساخت انبار، سوله و پایانه محقق نخواهد شد.

اجرایی شدن سند آمایش مراکز لجستیک، اولویت‌بندی پروژه‌ها، تعیین متولیان مشخص، ایجاد سازوکارهای هماهنگی میان دستگاه‌ها و تمرکز بر تقاضای واقعی بازار، می‌تواند این سند را از یک نقشه مکانی به برنامه‌ای عملیاتی برای توسعه تجارت، ترانزیت و ارتقای رقابت‌پذیری اقتصاد کشور تبدیل کند.

در شرایطی که منابع عمومی محدود و ریسک‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی رو به افزایش است، توسعه مراکز لجستیک دیگر یک انتخاب نیست؛ بلکه ضرورتی راهبردی برای حفظ پایداری زنجیره تأمین، تسهیل تجارت و بهره‌برداری از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران به شمار می‌رود.

راه و شهرسازی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، راه‌آهن، گمرک، وزارت صمت، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان محیط زیست، منابع طبیعی، شهرداری‌ها و شرکت‌های خدمات‌رسان هر یک بخشی از فرایند تصمیم‌گیری و اجرا را در اختیار دارند.

این تعدد بازیگران، در صورت نبود یک ساختار هماهنگ‌کننده قدرتمند، می‌تواند روند اجرای پروژه‌ها را با تأخیر و چالش‌های متعدد مواجه کند. اختلاف بر سر تخصیص زمین، صدور مجوزها، تأمین زیرساخت‌های دسترسی و استقرار خدمات حاکمیتی از جمله مشکلاتی است که در بسیاری از پروژه‌های زیرساختی کشور مشاهده شده است.

در چنین شرایطی، نقش استانداران به عنوان هماهنگ‌کنندگان استانی اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. البته این نقش زمانی اثربخش خواهد بود که همراه با اختیارات مشخص، دبیرخانه تخصصی و سازوکار پاسخگویی روشن تعریف شود.

مراکز لجستیک و تاب‌آوری زنجیره تأمین

تحولات سال‌های اخیر نشان داده است که لجستیک تنها یک موضوع حمل‌ونقلی نیست، بلکه بخشی از زیرساخت امنیت اقتصادی کشور محسوب می‌شود. اختلال در زنجیره تأمین، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، نوسانات بازارهای جهانی و افزایش ریسک‌های ژئوپلیتیکی، اهمیت ایجاد شبکه‌ای کارآمد از مراکز لجستیکی را بیش از گذشته آشکار کرده است.

از این منظر، توسعه مراکز لجستیک باید از قالب پروژه‌های عمرانی پراکنده خارج شده و به برنامه‌ای ملی برای ارتقای تاب‌آوری زنجیره تأمین تبدیل شود. چنین رویکردی مستلزم آن است که اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس تقاضای واقعی، ظرفیت شبکه حمل‌ونقل و اثرگذاری اقتصادی انجام شود، نه صرفاً بر مبنای توزیع جغرافیایی یا ملاحظات محلی.

ضرورت عبور از نگاه ساختمانی

یکی از مهم‌ترین چالش‌های موجود در توسعه مراکز لجستیک، غلبه نگاه فیزیکی و ساختمانی بر نگاه زنجیره ارزش است. در بسیاری از طرح‌ها، موفقیت یک مرکز لجستیک با میزان زمین تخصیص یافته، تعداد سوله‌ها یا وسعت محوطه‌های باراندازی سنجدیده می‌شود، در حالی که کارکرد واقعی این مراکز در ایجاد ارتباط میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، کاهش هزینه‌های لجستیکی، تسهیل تجارت و افزایش بهره‌وری زنجیره تأمین تعریف می‌شود.

کارشناسان تأکید می‌کنند مرکز لجستیکی که فاقد تقاضای واقعی بار، اپراتور حرفه‌ای، مدل اقتصادی پایدار و اتصال مؤثر به شبکه حمل‌ونقل باشد، حتی در صورت برخورداری از زیرساخت‌های فیزیکی گسترده نیز نمی‌تواند نقش مؤثری در اقتصاد کشور ایفا کند.

شکاف میان برنامه‌ریزی و اجرا

اگرچه سند آمایش مراکز لجستیک طی سال‌های گذشته چارچوب مکانی توسعه این مراکز را مشخص کرده است، اما هنوز برشش‌های متعددی درباره نحوه اجرای پروژه‌ها وجود دارد. مشخص نبودن وضعیت برخی پروژه‌ها در نظر تأمین مالی، میزان تقاضای بار، نحوه اتصال به شبکه ریلی و جاده‌ای و حتی شاخص‌های ارزیابی عملکرد، موجب شده است بخشی از طرح‌ها در مرحله مطالعاتی باقی بمانند یا با سرعتی کمتر از انتظار پیش بروند.

به اعتقاد کارشناسان، مهم‌ترین خطر در این شرایط، تبدیل مراکز لجستیک به پروژه‌هایی زمین‌محور و کم‌تقاضا است؛ پروژه‌هایی که منابع مالی قابل توجهی را جذب می‌کنند اما در نهایت نقش مؤثری در بهبود عملکرد شبکه حمل‌ونقل کشور ندارند.

تشتت نهادهی؛ مانع بزرگ توسعه

توسعه یک مرکز لجستیک تنها به یک دستگاه اجرایی محدود نمی‌شود. وزارت

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

تقویت مرزهای زمینی برای تأمین

کالا‌های اساسی و ضروری با حفظ

جریان ترانزیت

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر ضرورت رفع گلوگاه‌های مرزی، خواستار تقویت مسیرهای تجاری مکمل بنادر جنوب و افزایش ظرفیت پذیرش کامیون در مرزهای زمینی واتخاذ تمهیدات لازم برای حفظ جریان ترانزیت کالا از قلمرو کشور شد. به گزارش اقتصادسراسر، هشتمین نشست کمیته روان‌سازی ترانزیت و توسعه لجستیک بین‌الملل -ستاد ملی گذر به ریاست مهران قربانی، معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی و با حضور اعضا و نمایندگان اعضای ستاد مذکور برگزار شد. در این نشست، وضعیت ترانزیت کشور در شقوق مختلف حمل‌ونقل در شش ماهه اول سال ۱۴۰۵، نظام پایش روزانه تردد ناوگان تجاری از میدای ورودی و خروجی کشور با هدف پایش وضعیت لجستیک بین‌الملل بررسی شد. هدف از تدوین این نظام پایش، ایجاد سازوکار یی برای سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اصلاح فرآیندهای لجستیک بین‌الملل عنوان شد. در همین راستا، اطلاعات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، گمرک، مناطق آزاد تجاری، وزارت کشور در خصوص بازارچه‌ها در حوزه‌هایی مانند میزان تردد کامیون، تعداد کامیون‌های در صف، تناژ کالاهای عبوری و شاخص‌های مدیریتی و راهبردی مورد بررسی قرار گرفت. همچنین تأکید شد؛ اطلاعات این نظام پایش می‌تواند برای تصمیم‌سازی مدیران و مذاکرات با طرف‌های مقابل مورد استفاده قرار گیرد. که بر همین اساس مقرر شد سطح دسترسی و طبقه‌بندی اطلاعات رعایت و یکی از مرزهای کشور به عنوان مرز پایلوت انتخاب و جلسات کارشناسی با حضور دستگاه‌های مرتبط برای تدقیق مفاهیم و فرآیندها نیز برگزار شود. در ادامه این نشست، گزارش تحلیلی آمار تجارت خارجی غیر نفتی و اقدامات مورد نیاز دستگاه‌های ذی‌ربط از سوی سازمان توسعه تجارت و گمرک جمهوری

مدیرعامل شرکت ساخت:

۳۸۰ میلیارد تومان اعتبار برای

تکمیل محور تویسرکان – کنگاور

مصوب شد

مدیرعامل شرکت ساخت با اشاره به اعتبار مصوب ۳۸۰ میلیارد تومانی محور تویسرکان –کنگاور گفت: تکمیل قطعات باقی‌مانده پروژه در زمان‌بندی پیش‌بینی‌شده، نیازمند تأمین و تخصیص به‌موقع اعتبارات است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، هوشنگ یازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، در دیدار با محمدمهدی مفتاح، نماینده مردم تویسرکان در مجلس شورای اسلامی، با تشریح وضعیت محور تویسرکان – کنگاور، بر ضرورت تأمین اعتبارات و تکمیل قطعات باقی‌مانده این محور برای ایجاد پیوستگی مسیر به‌صورت بزرگ‌راه تأکید کرد. یازوند با اشاره به جایگاه محور تویسرکان – کنگاور در شبکه راه‌های منطقه اظهار کرد: این محور حدود ۴۲ کیلومتر طول دارد که ۲۲ کیلومتر آن در حوزه استان همدان قرار گرفته و از ۶ قطعه تشکیل شده است. سه قطعه به طول حدود ۱۹.۵ کیلومتر پیش از این به‌صورت بزرگ‌راه زیر بار ترافیکی قرار گرفته و در حال حاضر تمرکز اصلی بر تکمیل قطعات باقی‌مانده و ایجاد پیوستگی در مسیر به‌صورت بزرگ‌راه است. وی با اشاره به پیشرفت عملیات اجرایی در بخش‌های مختلف این محور افزود: قطعه پنجم به طول ۵ کیلومتر به مراحل نهایی اجرا رسیده و عملیات اسفالت‌ان انجام شده است. این قطعه حدود ۹۵ درصد پیشرفت دارد و با تأمین نیوجرسی مورد نیاز، امکان بهره‌برداری ایمن از آن فراهم خواهد شد. مدیرعامل شرکت ساخت ادامه داد: در قطعه چهارم، موضوع اصلی تأمین منابع مورد نیاز برای ادامه عملیات اجرایی و پرداخت مطالبات پیمانکار است. برای این منظور، تخصیص ۶۰ میلیارد تومان از طریق سازمان برنامه و بودجه پیگیری می‌شود تا با پرداخت بخشی از مطالبات، عملیات اجرایی این قطعه نیز در برنامه تکمیل قرار گیرد.



اسلامی ایران ارائه شد. معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی پیرو ارائه گزارش سازمان توسعه تجارت و گمرک ج.ا.ایران از آخرین وضعیت آمار تجارت کشور با اشاره به اهمیت سه گروه کالایی صنعت، دارو و کالاهای اساسی، بر ضرورت تحلیل دقیق وضعیت کشورهای هدف و میدای ورودی و خروجی تأکید و خواستار ارائه تحلیل وضعیت ۱۰۰ مرز مهم کشور برای تأمین کالاهای ضروری شد. وی همچنین بر بررسی آسیب‌شناسانه وضعیت مرزها و تفکیک کالاهای صادراتی تأکید کرد تا جمع‌بندی نهایی بر اساس اطلاعات دقیق انجام شود. در بخش دیگری از نشست، تحلیل وضعیت ثباتلات تجاری و حمل‌ونقلی در مرزهای مشترک ایران و عراق از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ارائه شد. پس از بحث و تبادل نظر مقرر شد: برای استفاده بهتر از ظرفیت مرزهای زمینی ضمن حفظ جریان ترانزیت، استانداران آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه، ایلام و خوزستان با هماهنگی دستگاه‌های ذی‌ربط اقدامات اولویت‌دار درون مرزی و برون مرزی را دنبال کنند. اصلاح فرآیندهای گمرکی و مرزی، رفع گلوگاه‌ها، افزایش ظرفیت پذیرش کامیون از دو طرف مرز و استفاده از ظرفیت مناطق پیرامونی از جمله این اقدامات است. همچنین مقرر شد؛ گزارش پیشرفت اقدامات هر ه هفته یکبار به ستاد ملی گذر ارائه شود.