



جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن در کمیسیون عالی گراف گفت: تحقق هدف حمل ۵۴ میلیون تن بار ریلی نیازمند تقویت زیرساخت و افزایش بهره‌وری است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نشست کمیسیون عالی گراف با حضور جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن، میرحسن موسوی قائم‌مقام مدیرعامل، معاونان و مدیران ستادی به صورت حضوری و مدیران کل مناطق به صورت برخط در ساختمان مرکزی شهدای راه‌آهن برگزار شد.

ذاکری در این نشست از تلاش‌های شبانه‌روزی مدیران، کارکنان صف و ستاد و نیروهای عملیاتی راه‌آهن برای خدمت‌رسانی به مردم و صاحبان کالا در شرایط ویژه کشور قدردانی کرد. وی ارتقای سطح رفاه و معیشت کارکنان را از موضوعات مهم مجموعه راه‌آهن دانست و بر ضرورت توجه به سرمایه انسانی در کنار پیشبرد مأموریت‌های عملیاتی تأکید کرد.

استفاده حداکثری از ظرفیت خطوط صنعتی و تجاری، افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابجایی بار و لزوم ارتقای بهره‌وری شبکه برای تحقق هدف‌گذاری حمل ۵۴ میلیون تن کالا بخش دیگری از سخنان معاون وزیر راه و شهرسازی بود. وی با اشاره به اهمیت ارتقای سطح آماده‌به‌کاری و پایداری سیر لکوموتیوهای باری و مسافری، افزایش قابلیت اطمینان ناوگان و بهبود فرآیندهای نگهداری و تعمیرات لکوموتیوها را ضروری دانست. ذاکری توسعه قطارهای باری برنامه‌ای و قطارهای کامل را از اولویت‌های بخش حمل بار برشمرد و تقویت اعتماد صاحبان کالا و گسترش خدمات ریلی را از الزامات تحقق اهداف کلان حمل‌ونقل ریلی عنوان کرد.

درخواست شرکت هواپیمایی تاجیکستانی برای از سرگیری پروازها به ایران



درخواست شرکت هواپیمایی تاجیکستانی برای از سرگیری پروازها به ایران رئیس شرکت ملی سامان ایر جمهوری تاجیکستان با رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ایران دیدار و درباره از سرگیری پروازهای میان دو کشور گفت‌وگو کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در این دیدار، ابوالقاسم ولی‌یف، رئیس شرکت ملی سامان ایر جمهوری تاجیکستان، و کاپیتان ابودر شیرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ایران، موضوعات مرتبط با از سرگیری پروازها به ایران، توسعه همکاری‌های حمل‌ونقل هوایی، رفع موانع موجود را بررسی کردند.

در این نشست، موانع و مشکلات پیش‌روی از سرگیری پروازهای سامان ایر به ایران مورد بررسی قرار گرفت و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری برای رفع این موانع و از سرگیری پروازها قول مساعد داد. شرکت سسامان ایر جمهوری تاجیکستان پیش از وقوع جنگ، هفته‌ای دو پرواز به ایران انجام می‌داد که با توجه به شرایط ایجادشده، این پروازها متوقف شد. اکنون طرف تاجیکستانی خواستار از سرگیری مجدد این پروازها و توسعه همکاری‌های هوایی با ایران است.

بر اساس تفاهم‌نامه موجود میان ایران و تاجیکستان، ظرفیت انجام ۲۳ پرواز هفتگی میان دو کشور پیش‌بینی شده است. این ظرفیت پیش از وقوع جنگ و با توجه به شرایط بازار، روند افزایشی داشت؛ با این حال در حال حاضر، شرکت هواپیمایی وارث هفته‌ای سه پرواز در مسیر ایران و تاجیکستان انجام می‌دهد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاست گذاری: مهدی دهدار
سردبیر: شوری اسر دبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن دفترشهرستان هاد: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۹۹۶

«سرآمد» بررسی می‌کند:

«بندر خشک آپرین» از وعده‌های تأمین تاهزینه‌های تأخیر

ظرفیت بی استفاده مانده است. اما چرا آپرین، با وجود این همه پتانسیل، همچنان در حاله ای از ابهام و عدم بهره برداری باقی مانده است؟ واکاوی این معمای پیچیده، ما را به یک میدان مین از تداخلات بین دستگاهی و بوروکراسی های فلج کننده هدایت می کند. اصلی ترین و شاید تلخ ترین مانع، عدم استقرار گمرک در این بندر است؛ معضلی که سالهاست با وجود دستورات صریح مقامات عالی رتبه، همچنان بر جای خود مانده و سرمایه گذاری کلانی را معطل خود کرده است. گمرک، با فهرستی از نارسایي های زیر ساختی نظیر فقدان اتاق سرور مجزا، نقص در حصار کششی، نبود باسکول و عدم رعایت استانداردهای گمرکی در درب های ورود و خروج، استقرار خود را منوط به رفع این کمبودها کرده است. این بهانه ها، هر چند در ظاهر فنی به نظر می رسند، اما در باطن، روایتی از یک نا هماهنگی عمیق و یک پلاتکلیفی سازمانی را بازگو می کنند. شاید اگر اراده ای جدی برای فعال سازی آپرین وجود داشت، می توانستند در کمتر از شش ماه، تمامی این زیر ساخت ها را تأمین کنند؛ اما آنچه امروز شاهد آن هستیم، توالی بی پایان جلسات و وعده هاست بدون آنکه گام عملی مؤثری برداشته شود. این چالشها، تنها به گمرک ختم نمی شود؛ ابهام در تعیین مرجع قانونی تحویل گیرنده کالا میان راه آهن و گمرک، کمبود نیروی انسانی متخصص، و عدم استقرار سازمان های همجوار نظیر سازمان استاندارد، همگی دست به دست هم داده اند تا طرحی که می توانست به موتور محرکه اقتصاد پایتخت بدل شود، به یک پروژه بی استفاده تبدیل گردد. در این میان، فقدان یک متولی واحد و قدرتمند، باعث شده تا هر دستگاه، برداشت خود را از وظایف و مسئولیت هایش داشته باشد و هیچ نهاد فرا دستگاهی نیز نتواند این گره کور را با قاطعیت بگشاید. گویی هر سازمان، این پروژه را از آن خود نمی داند و ترجیح می دهد مسئولیت آن را بر دوش دیگری بیندازد.

این سکون اجباری، هزینه ای گزاف بر دوش اقتصاد کشور گذاشته است. فعال نبودن آپرین، به معنای تداوم وضعیت فعلی است؛ وضعیتی که در آن، حجم عظیمی از کالاها به جای جابه جایی ریلی ارزان و سریع، از طریق جاده و با مصرف سرسام آور سوخت، حمل می شوند. انتقال هر یک میلیون تن کالا از جاده به ریل در مسیر تهران به بندر جنوبی، حداقل بیست و پنج میلیون لیتر صرفه جویی در مصرف گازوئیل را به همراه خواهد داشت؛ رقمی که به تنهایی، گویای عمق فاجعه اقتصادی ناشی از این بی تدبیری است. اما این فقط هزینه سوخت نیست که بر دوش جامعه سنگینی می کند؛ استهلاک زود رس جاده ها، افزایش تصادفات ناشی از تردد کامیون های سنگین، فرسایش روز افزون هوای کلان شهرها و افزایش بیماری های تنفسی، همگی بخشی

از صورتحساب سنگینی هستند که ما بابت نادیده گرفتن ظرفیت ریل، پرداخت می کنیم. بر اساس برآوردهای غیر رسمی، اگر آپرین از همان ابتدای بهره برداری فعال می شد، می توانست سالانه بیش از دویست هزار دستگاه کامیون را از تردد در محورهای مواصلاتی پایتخت بی نیاز کند که این خود به معنای کاهش چشمگیر تصادفات و افزایش ایمنی جاده هاست. از سوی دیگر، رسوب کالا در بندر جنوبی، هزینه های انبار داری را به شدت افزایش داده و زنجیره تأمین کشور را با مخاطرات جدی روبه رو ساخته است. مدیر کل لجستیک راه آهن نیز بر این نکته تأکید دارد که بنادر خشک، ابزاری برای کاهش قاچاق و ارتقاء پدافند غیر عامل هستند، چرا که تخلیه و بار گیری قطارها نیازمند تجهیزات خاصی است و امکان دخل و تصرف در طول مسیر، به حداقل می رسد. به عبارت دیگر، هر روزی که آپرین بر زمین مانده و به جای یک مرکز پویا و زنده، به تابلوی تبلیغاتی شکست های مدیریتی بدل شده است، ما نه تنها پول، که اعتماد عمومی و سرمایه اجتماعی رانیز از دست می دهیم. این سرمایه اجتماعی که امروز به سختی قابل جبران است، شاید ارزشمندتر از هر میلیون لیتر سوختی باشد که به هدر می رود.

با این حال، در میانه این بحران خاموش، گاه پرتوهایی از امید نیز به چشم می خورد. روند رو به رشد حمل ترکیبی بار در این مرکز، که نمونه موفق آن را می توان در استقرار شرکت سمند ریل برای انتقال ورق های خودرو از اصفهان مشاهده کرد، نشان می دهد که بخش خصوصی به پتانسیل این پروژه باور دارد و حاضر است با وجود همه موانع، سرمایه و اعتبار خود را در این عرصه به خطر بیندازد. این حضور بخش خصوصی، که نشان از عطش بازار برای استفاده از ظرفیت های آپرین دارد، می تواند نقطه عطفی در احیای این پروژه باشد، به شرط آنکه نهادهای دولتی نیز پای کار بایند و بسنر لازم را فراهم سازند. همچنین، اخبار رسیده از جلسات اخیر مسئولان، از قول هایی برای استقرار گمرک در ماه های آینده حکایت دارد و وزیر اقتصاد نیز بر اهتمام دولت برای احیای این بندر تأکید کرده است. اما آیا این وعده ها، با توجه به سابقه طولانی سال های انتظار، می تواند به واقعیت مبدل شود؟ آیا می توان از این بستر آماده،



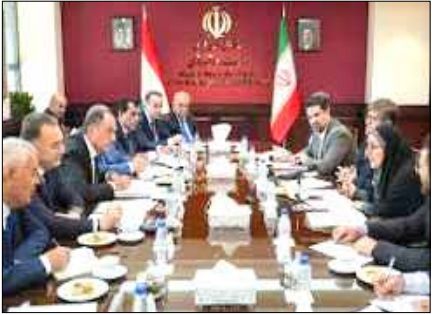
برای کاهش هزینه های تمام شده کالا و باز توزیع ایمن بار در سطح ملی بهره برد؟ اینجا، پرسش اصلی به یک انتخاب راهبردی باز می گردد: آیا ما به عنوان یک نظام تصمیم گیری، توانایی عبور از جزیره ای عمل کردن دستگاه ها را داریم و می توانیم منافع ملی را بر منافع سازمانی و گروهی ترجیح دهیم؟ پاسخ به این پرسشها، در گرو آن است که آیا اراده ای جدی برای شکستن این بن بست وجود دارد یا اینکه آپرین همچنان به سرنوشت بسیاری از پروژه های نیمه تمام در این مملکت، دچار خواهد شد.

پاسخ به این پرسشها، مستلزم یک عزم جدی و فرا دستگاهی است. رفع موانع اداری و تأمین زیر ساخت های باقی مانده، اگرچه ضروری است، اما به تنهایی کافی نیست. آنچه بیش از هر چیز ضرورت دارد، خروج این پروژه از مه ابهام و جای دهی شفاف آن در اسناد بالا دستی آمایش لجستیک کشور است. باید از همین امروز، سهم ریل در حمل بار را جدی گرفت و با ایجاد تسهیلات ترانزیت مستقیم از اسکله بندر آپرین، زمینه را برای شکوفایی این ظرفیت عظیم فراهم آورد. این اقدام، نیازمند یک بسته جامع اصلاحی است که در آن، نقش همه دستگاه های ذی ربط به روشنی تعیین شده و یک ساز و کار نظارتی کارآمد، اجرای تعهدات را تضمین کند. همچنین، باید نگاه به بندر خشک آپرین را از یک پروژه صرفاً حمل و نقلی، به یک زیر ساخت راهبردی برای توسعه اقتصادی و افزایش تاب آوری ملی ارتقاء دهیم. در این مسیر، استفاده از تجارب موفق جهانی در زمینه توسعه بندر خشک و حمل و نقل ترکیبی، و نیز بهره گیری از ظرفیت های بخش خصوصی با تضمین های لازم، می تواند نقش کلیدی ایفا کند. فعال سازی بندر خشک آپرین، یک انتخاب نیست؛ یک ضرورت اجتناب ناپذیر برای بقای اقتصاد بیمار لجستیک ایران است و هر روز تأخیر در آن، هزینه ای است که از جیب نسل امروز و آینده پرداخت می شود. اگر امروز برای احیای این غول فخته اقدام نکنیم، فردا در برابر نسل های آینده، پاسخگوی فرصت های سوزانده ای خواهیم بود که می توانست سرنوشت اقتصادی این سرزمین را دگرگون سازد. شاید بزرگترین هزینه عدم فعال سازی آپرین، نه در سوخت هدر رفته و نه در ترافیک سنگین، که در فرصت از دست رفته های است که هرگز باز نخواهد گشت.

دریچه

دیدار وزیران حمل‌ونقل و انرژی تاجیکستان با وزیر راه و شهرسازی

تأکید ایران و تاجیکستان بر تسریع همکاری های حمل‌ونقلی ولجستیکی



میان دو کشور در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال قبل، گفت: این رشد نشان‌دهنده‌ی عمق روابط و تأکید دولت چهاردهم بر دیپلماسی حمل‌ونقل است.

وزیر راه و شهرسازی از بهره‌برداری از اتصال ریلی چابهار به زاهدان تا سه ماه آینده خبر داد و گفت: ریل‌گذاری این مسیر به پایان رسیده و چابهار می‌تواند به رونق سایت لجستیکی تاجیکستان برای دسترسی به آب‌های آزاد کمک کند. وی همچنین از استقبال ایران برای سرمایه‌گذاری تاجیکستان در بندر چابهار خبر داد.

صادق، بندر خشک آپرین در تهران را ظرفیتی مهم برای همکاری دانست و پیشنهاد بازدید مقام‌های تاجیکستان از این مجموعه را مطرح کرد. وی از سرمایه‌گذاری مشترک تاجیکستان در آپرین و دیگر بنادر کشور استقبال کرد. وزیر راه و شهرسازی خواستار رفع فوری مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای میان دو کشور شد و درباره کریدور ایران، افغانستان، تاجیکستان و چین گفت: ایران از برگزاری مذاکرات چندجانبه استقبال می‌کند. همچنین جاده فراه در افغانستان حدود یک ماه دیگر افتتاح می‌شود که می‌تواند به همکاری مشترک سه کشور تبدیل شود.

صادق بر افزایش پروازهای هوایی، توسعه گردشگری و بررسی تخفیف‌های متقابل تأکید کرد و خواستار پیگیری این موضوع از سوی سازمان هواپیمایی کشوری شد.

وزیر راه و شهرسازی در پایان تأکید کرد: تمامی پیشنهادهای مطرح‌شده در حوزه‌های ریلی، جاده‌ای، هوایی، بندری و لجستیکی باید هرچه سریع‌تر به‌صورت مکتوب ارائه و به یک سند مشترک تبدیل شود. همچنین با اشاره به تشکیل کمیسیون مشترک دو کشور، بر لزوم تشکیل کمیته اجرایی برای پیگیری سریع‌تر موضوعات تأکید کرد.