



روزنامه

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاست گذاری: مهدی دهمدار
سر دبیر: شوری سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: مصمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۲۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و پهبشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

چهارشنبه ۲۸ مرداد ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۵۶۲

روزنه

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه:

ادامه روند احداث محور نهاوند-ملایر از سمت ملایر پس از تکمیل مطالعات و تأمین اعتبار



معاون وزیر راه و شهرسازی از انجام مطالعات قطعه پنجم محور نهاوند-ملایر و بررسی امکان ادامه عملیات اجرایی این محور از سمت ملایر پس از تأمین اعتبار خبر داد.

به گزارش آزادی خواه، نماینده مردم ملایر در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به انتقال پروژه نهاوند-ملایر از وزارت راه و شهرسازی به شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور اظهار کرد: محور نهاوند-ملایر به طول ۴۰ کیلومتر در پنج قطعه تعریف شده و در این نشست، وضعیت قطعات مختلف این محور و اقدامات مورد نیاز برای ادامه اجرای آن بررسی شد.

وی افزود: قطعه نخست این محور به طول هشت کیلومتر از سمت نهاوند به بهره برداری رسیده و بخش دیگری از مسیر نیز از کیلومتر ۱۲ تا حدود کیلومتر ۱۶ در محدوده آورزمان به بهره برداری رسیده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره محدوده رانشی این محور گفت: بخشی از مسیر، به دلیل شرایط رانشی، نیازمند بررسی های مطالعاتی است. مقرر شد مطالعات این بخش تکمیل و طرح مناسب برای اجرای آن مشخص شود تا اقدامات لازم برای ادامه عملیات در این محدوده انجام گیرد.

بازوند درباره قطعه سوم محور نهاوند-ملایر نیز اظهار کرد: قطعه سوم از کیلومتر ۱۶ تا حدود کیلومتر ۲۲ نیز توسط شرکت ساخت و توسعه راه های استان همدان در دست اجرا است.

وی ادامه داد: قطعه چهارم در مرحله مطالعات قرار دارد و برای قطعه پنجم که به ملایر متصل می شود نیز انجام مطالعات و برآورد های مورد نیاز ضروری است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با اشاره به مسیر کر تپل آباد به سمت جاده ملایر گفت: مقرر شد این مسیر نیز بررسی شود و پس از انجام مطالعات لازم و در صورت تأمین اعتبار، اقدامات اجرایی برای آغاز عملیات از سمت ملایر و قطعه پنجم انجام شود. بازوند تأکید کرد: ادامه عملیات در قطعات باقی مانده، پس از تکمیل مطالعات مورد نیاز و تأمین منابع مالی دنیال خواهد شد.



نوبت اول

آگهی مناقصه

سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری قزوین در نظر دارد مناقصه تهیه رنگ و اجرای خط کشی طولی شهر قزوین و نواحی منفصل با رنگ سرد تک جزئی را به مدت یکسال به واجدین شرایط واگذار نماید، لذا متقاضیان می توانند از ساعت ۱۲ ظهر مورخه ۱۴۰۵/۰۵/۳۱ الی ساعت ۱۹ مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۰۷ جهت دریافت اسناد مناقصه به سایت اینترنتی www.setadiran.ir مراجعه و جهت کسب اطلاعات بیشتر به واحد امور قراردادها، واقع در قزوین، خیابان فردوسی شمالی، مابین پمپ بنزین شهید بابایی و پارک بانوان، مراجعه نموده و پس از مطالعه دقیق اسناد مناقصه، تا ساعت ۰۸ صبح مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۲۲ مدارک مورد نیاز جهت شرکت در ایسن مناقصه (طبق شرایط مندرج در اسناد) را در سامانه ستاد بارگزاری کرده و پاکت الف (ضمانتنامه) را به دبیر خانه این سازمان تحویل نمایند.

*** هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد.**

*** تلفن تماس در ساعات اداری ۰۳۳۳۵۶۴۸۱-۰۲۸ الی ۸۳ (داخلی ۱۲۵-۱۱۳)**

اقدام: سازمان حمل و نقل و ترافیک

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۵/۲۸

تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۵/۳۱

شناسه آگهی: ۲۲۵۵۲۶۲

سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری قزوین

«سرآمد» بررسی کرد؛

«ریمدان» در «گیرودار»

سوءمدیریت

۱۰۰۰ دستگاه کامیون پشت بی تدبیری مرز ریمدان

سوءمدیریت گروہ حمل و نقل - سعید قلیچ -

به داخل ایران تعیین کرد؛ اقدامی که به گفته گزارش های منتشرشده، در شرایطی انجام شد که هزاران کانتینر مرتبط با ایران در بنادر پاکستان متوقف مانده بودند. در این میان براساس گزارش رویترز، پیش از آغاز جنگ، روزانه حدود ۱۲۵ تا ۱۴۰ کشتی از تنگه هرمز عبور می کردند، اما در ۲۷ آوریل ۲۰۲۶ تنها هفت کشتی از این مسیر عبور کرده بود و هیچ کدام حمل نفت ایران برای بازار جهانی نبودند. در ۱۴ آگوست نیز تردد به نود یکی توقف کامل رسید و تنها شمار محدودی کشتی در مسیر مشاهده شد؛ در حالی که پیش از جنگ، روزانه بیش از ۱۳۰ کشتی از تنگه عبور می کردند. این تغییر، اهمیت مسیرهای زمینی شرقی ایران، به ویژه جاده ریمدان، را از یک موضوع توسعه منطقه ای به مسئله ای مرتبط با تاب آوری اقتصادی، امنیت عرضه و استمرار تجارت خارجی ارتقا داده است.

تحولات ماه های اخیر نشان می دهد ریمدان از یک گذرگاه محلی در حال تبدیل شدن به یک گره لجستیکی در تجارت ایران و پاکستان است. تیرماه امسال، خبرگزاری ایرنا گزارش داد که در یک روز ۱۲۰ کامیون حامل حدود ۳۲۰۰ تن برنج از طریق ریمدان وارد کشور شده اند؛ رقمی که به گفته مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار، جایگاه این مرز را به عنوان یکی از مبادی ورود کالاهای اساسی تثبیت کرده است. همچنین در دو ماه نخست سال ۱۴۰۵ بیش از ۸۴ هزار تن کالا از طریق مرزهای جنوبی سیستان و بلوچستان، شامل بندر چابهار و پایانه مرزی ریمدان، ترانزیت شده است.

۱۰۰۰ کامیون در صف انتظار ریمدان

گزارش های منتشر شده از ظرفیت فعلی تردد کامیون ها در این مرز نیز قابل توجه است. بر اساس گزارش ایرنا، ظرفیت خروج کامیون های صادراتی و ترانزیتی از ریمدان حدود ۴۰۰ دستگاه در روز اعلام شده و برنامه ریزی برای افزایش این ظرفیت به حدود هزار کامیون در روز در دستور کار قرار گرفته است. این در حالی است که روز گذشته (سه شنبه ۲۷ مردادماه) فرود عسگری، رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران در حاشیه چهل و سومین نشست هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران در جمع خبرنگاران بر ضرورت تعامل در سطوح عالی دیپلماتیک برای حل مشکلات زیرساختی و افزایش ظرفیت پذیرش کالا از مرز پاکستان تأکید کرد و گفت: هزار کامیون در گذرگاه مرزی ریمدان (ایران و پاکستان) در صف انتظار به ورود کشور هستند که در حال تسریع بخشی به این موضوع هستیم.

برخی گزارش ها حاکی از این است که یکی از چالش های اصلی، استاندارد کامیون های پاکستانی است که گاهی تا ۶۰ تن بارگیری می کنند؛ در حالی که استانداردهای جاده ای و پل های مسیرهای مواصلاتی کشور اجازه تردد چنین بارهای سنگینی را نمی دهد و جاده ها کشتل لازم را ندارند. از طرف دیگر تأمین کالاهای اساسی و استراتژیک، ایجاد نزدیک ترین و اقتصادی ترین گذرگاه زمینی و فراهم کردن زیرساخت

کامل از جمله ظرفیت های اصلی ریمدان است و این منطقه می تواند در شرایط تهدید مسیرهای موجود، به عنوان یک مسیر جایگزین مورد استفاده قرار گیرد. در چنین شرایطی روز گذشته (سه شنبه ۲۷ مردادماه) محمدسعید اربابی، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار در بازدید میدانی از مرز ریمدان درباره هدف گذاری نهایی تجارت در این گذرگاه مرزی میان ایران و پاکستان اظهار کرد: برنامه این است که ظرفیت تردد به هزار کامیون در روز برسد که با احتساب ۳۰۰ روز کاری، ظرفیت سالانه به حدود ۳۰۰ هزار کامیون افزایش خواهد یافت. در این سطح، ارزش هدف گذاری شده تجارت روزانه حدود ۲۵ میلیون دلار و ارزش سالانه آن حدود ۷.۵ تا هشت میلیارد دلار خواهد بود.

تناقض بزرگ در شریان استراتژیک

طی روزهای گذشته گزارش های تصویری متفاوتی از سوی رسانه های رسمی و همچنین از طرف کاربران شبکه های اجتماعی نشان می دهد که نبود زیرساخت های مناسب در مرز رسمی ریمدان، این گذرگاه مرزری را با بحرانی فرساینده روبه رو کرده است. معطلی چندروزه کامیون ها در صف های طولانی پشت مرز، نبود سرویس بهداشتی مناسب، نبود سایه بان و محل استراحت، و بی توجهی مسئولان به مطالبات صنفی رانندگان، اعتراض و گلایه گسترده آنان را در پی داشته است. خبرگزاری مهر از قول یکی از رانندگان کامیون که بیش از دو هفته است در منطقه مرزی ریمدان معطل شده، نوشته است: نبود امکانات اولیه نظیر سرویس های بهداشتی استاندارد، حمام و محل استراحت، شرایط را برای هزاران راننده غیرقابل تحمل کرده است. برخی گزارش ها نیز نشان می دهد که به علت وضعیت نامناسب جاده در این گذرگاه مرزی، کامیون ها ناچار به تردد در جاده های خاکی و ناهموار هستند. در چنین شرایطی نبود مسیرهای ایمن، امنیت جابجایی کالا و جان رانندگان را به خطر انداخته است. این وضعیت که در آن خودروها در جاده های خاکی و غیر استاندارد گرفتار می شوند، منجر به حوادث ناگوار و خسارات اقتصادی سنگین برای راننده می شود. عدم دسترسی ایمن، باعث شده تا حتی در صورت ثبت فرآیندها، رانندگان در مسیرهای پرخطر و پیچیده دچار مشکل شوند. گزارش های منتشر شده درباره وضعیت جاده بازار چه



مرزی ریمدان از وجود چاله های عمیق، شکستگی های گسترده و ناهمواری شدید مسیر حکایت دارند. از سال ها پیش، گزارش هایی درباره زیرساخت های گذرگاه مرزی ریمدان منتشر شده است که بر اساس آنها مسیر مورد استفاده کامیون های ترانزیتی، از استاندارد لازم برای چنین ترافیکی برخوردار نبوده است. خبرگزاری تسنیم پیش از این از قول فعالان محلی نوشته بود که جاده و پل مورد استفاده در مسیر ریمدان بیشتر ویژی گی راه روستایی را داشته و برای عبور کامیون های ترانزیتی مناسب نبوده است.

چشم انداز آینده گذرگاه ریمدان

کارشناسان معتقدند که اگر ریمدان قرار است بخشی از بار تأمین کالاهای اساسی کشور را در دوره اختلال دریایی بر دوش بکشد، نمی توان انتظار داشت که شبکه جاده ای فرسوده با ظرفیت محدود، همزمان پاسخگوی تردد کامیون های وارداتی، صادراتی و ترانزیتی باشد. به همین دلیل، سرمایه گذاری روی جاده ریمدان را باید نه صرفاً یک پروژه عمرانی استانی، بلکه بخشی از سیاست ملی تاب آوری زنجیره تأمین دانست. این در حالی است که یکی از مشکلات سیاست گذاری در ریمدان، تمرکز بر خود پایانه مرزی بدون توجه کافی به کل زنجیره حمل و نقل است. ساخت ساختمان گمرک با افزایش ظرفیت پارکینگ کامیون ها، زمانی به نتیجه اقتصادی می رسد که جاده، انبار، مراکز لجستیکی، سوخت رسانی، خدمات تعمیراتی، سیستم های گمرکی و مسیر دسترسی به شبکه اصلی کشور نیز همزمان توسعه پیدا کنند.

از این منظر می توان گفت که بازسازی و توسعه محور ریمدان، ایجاد انبارهای راهبردی، افزایش ظرفیت گمرک، توسعه ناوگان حمل و نقل، تسهیل تردد کامیون ها و هماهنگی عملیاتی با طرف پاکستانی باید در قالب یک پروژه واحد دیده شود؛ پروژه ای که هدف آن نه فقط افزایش تجارت، بلکه حفظ جریان کالا به داخل کشور در سخت ترین شرایط ژئوپلیتیکی است. نکته دارای اهمیت است که باید در خاطر داشت که وابستگی بیش از اندازه به یک شریان دریایی چه اندازه می تواند اقتصاد کشور را آسیب پذیر کند. در چنین شرایطی ریمدان می تواند فرصتی برای اصلاح همین آسیب پذیری باشد؛ به شرط آنکه ایران این گذرگاه را از یک «مرز فرعی» به یک «کریدور راهبردی تأمین و تجارت» ارتقا دهد.

وزیر راه و شهرسازی در بیست و ششمین نمایشگاه بین المللی صنعت ساختمان:

ضرورت مشارکت بخش خصوصی در تصمیم سازی و تصمیم گیری های صنعت ساختمان

برگزاری جلسات مستمر و همکاری سازمان نظام مهندسی و معاونت مسکن و ساختمان حل شده و برخی دستورالعمل ها نیز اصلاح و ابلاغ شده است. وزیر راه و شهرسازی افزود: بخشی دیگر از مشکلات به دلیل بین بخشی بودن و قرار گرفتن فراتر از مأموریت های وزارت راه و شهرسازی، نیازمند هماهنگی با سایر بخش ها بود که این هماهنگی ها انجام شده است. صادق با اشاره به شرایط مصرف انرژی در کشور و ضرورت اصلاح فرایندهای ساخت گفت: یکی از مهم ترین موضوعات در حال پیگیری، صنعتی سازی ساختمان است که ما همواره درباره افزایش تولید و تعداد ساخت وسازها صحبت کرده ایم، اما درباره کاهش هزینه ها کمتر صحبت شده است. اگر بدون آسیب به کیفیت، هزینه ساخت را کاهش دهیم، تولید نیز افزایش خواهد یافت.

وی یادآور شد: صنعتی سازی به دلیل سرعت بیشتر، هزینه کمتر، فنی تر بودن و کیفیت بالاتر، مورد توجه قرار گرفته است.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه تأکید کرد: موضوع فقط هزینه ساخت نیست و هزینه های بهره برداری و نگهداری ساختمان نیز باید کاهش یابد. این موضوع با همکاری بخش خصوصی و نظام مهندسی کل کشور در حال پیگیری است. صادق با اشاره به اقدامات انجام شده با کمک کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی برای توسعه اجاره داری حرفه ای اظهار کرد: اگر درباره ساخت مسکن و متقاضیان صحبت می کنیم، نباید فقط مالکیت قطعی را در نظر بگیریم. بلکه با توجه به تفاوت استطاعت و نیاز مردم در استان ها و شهرهای مختلف، پاسخ به نیاز مسکن همه مردم تنها از مسیر مالکیت امکان پذیر نیست. وی گفت: سال ها ست دولت ها در ساخت مسکن حمایتی ورود کرده اند و میزان دسترسی متقاضیان واقعی، از جمله دهک های اول تا چهارم و زوج های جوان، به مسکن مورد بررسی قرار گرفته است. به همین خاطر اجاره و اجاره داری حرفه ای می تواند بخش مهمی از نیاز به سکونت با کیفیت را پاسخ دهد.



وی افزود: در جلسات برگزار شده، موضوعاتی مانند بیمه، مالیات، عوارض، تسهیلات، فرایند صدور پروانه ساختمانی، مقررات فنی، ضوابط شورای عالی شهرسازی و معماری، مقررات معاونت مسکن و ساختمان و مقررات ملی ساختمان بررسی شده است. صادق اظهار کرد: موضوعات مرتبط با سازمان نظام مهندسی کشور و تسهیلاتی که می تواند زمان صدور پروانه ساختمانی را کاهش دهد نیز مورد بررسی قرار گرفته است که این مسائل سال ها ست بخش خصوصی و سرمایه گذاران که به ویژه در حوزه مسکن قصد ورود دارند را با مشکل مواجه کرده است. وی ادامه داد: برخی مسائل مرتبط با تعاونی ها، انبوه سازی، مجری و ناظر، با

وزیر فرزانة صادق وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر نقش بخش خصوصی در رونق صنعت ساختمان گفت: دولت نباید جای بخش خصوصی و مردم وارد ساخت وساز شود، بلکه باید با رفع موانع، تسهیل فرایندها و حمایت از ظرفیت های موجود، زمینه توسعه ساخت وساز و افزایش دسترسی مردم به مسکن را فراهم کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرزانة صادق روز در آیین افتتاح بیست و ششمین نمایشگاه صنعت ساختمان، بر ضرورت مشارکت بخش خصوصی در تصمیم سازی و تصمیم گیری های حوزه مسکن و ساختمان تأکید کرد. وی اظهار داشت: وزارت راه و شهرسازی طی ماه های گذشته با فعالان بخش خصوصی شامل تمام طیف های بخش خصوصی فعال در حوزه ساخت، سرمایه گذاری، توسعه گری، پیمانکاری و انبوه سازی و همه زنجیره های مرتبط با صنعت ساختمان گفت و گوهای گسترده ای انجام داده است.

وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: بخش خصوصی تنها مجری نیست و باید در تصمیم سازی و تصمیم گیری ها مشارکت داشته باشد. صادق ادامه داد: یکی از مهم ترین نتایج جلسات مستمر با فعالان و نخبگان صنعت ساختمان، راه اندازی کارگروه رفع موانع تولید با مشارکت حداکثری بخش خصوصی بود. این کارگروه ذیل شورای عالی مسکن تشکیل شده و با تأکید معاون اول رئیس جمهوری، مشکلات حوزه ساختمان، به ویژه مسکن را بررسی کرده است.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه «در نخستین جلسه شورای عالی مسکن، جمع بندی این بررسی ها ارائه خواهد شد» گفت: شرایط ویژه کشور، تحریم و جنگ، برخی مشکلات را تشدید کرده است، اما ناکارآمدی در فرایندهای اداری ارتباطی با جنگ و تحریم ندادرد و تمام تلاش وزارتخانه، کاهش این ناکارآمدی هاست.