

«سر آمد» گزارش می دهد؛

روایت تاب آوری زیرساخت های حمل و نقل و پروژه های راهبردی کشور

هوشنگ بازوند از جنگ پل ها تارقات کریدورهای گوید



ایران نیز برای حفظ جایگاه خود ناچار است با سرعت بیشتری پروژه های راهبردی را تکمیل کند. از همین رو توسعه کریدورهای ریلی، آزادراهی و بزرگراهی در اولویت برنامه های شرکت ساخت قرار گرفته است.

با این حال، توسعه زیرساخت ها بدون تأمین مالی پایدار امکان پذیر نیست. یکی از چالش های جدی این حوزه، مطالبات انباشته پیمانکاران و محدودیت منابع عمرانی است. بازوند از استفاده گسترده تر از ظرفیت مولدسازی دارایی های دولت به عنوان یکی از راهکارهای تأمین مالی پروژه ها یاد می کند. به گفته او، بخشی از منابع مورد نیاز پروژه های مهم از این محل تأمین شده و این مسیر می تواند در سال های آینده نقش پررنگ تری پیدا کند.

او همچنین بر نقش بخش خصوصی در توسعه آزادراه ها تأکید دارد. بسیاری از پروژه های آزادراهی کشور با مشارکت سرمایه گذاران غیردولتی اجرا می شوند، اما تداوم این روند نیازمند اصلاح برخی سازوکارهای مالی و اقتصادی است؛ به ویژه در حوزه بازگشت سرمایه و نظام عوارضی.

نتیجه گیری

در نهایت، آنچه از مجموعه سخنان معاون وزیر راه و شهرسازی برمی آید، تصویری از دو جبهه همزمان است؛ جبهه نخست، بازسازی و حفظ تاب آوری زیرساخت هایی که در جنگ هدف قرار گرفتند و جبهه دوم، توسعه پروژه هایی که قرار است آینده حمل و نقل و ترانزیت کشور را شکل دهند.

از پل های بازسازی شده تا راه آهن رشت - آستارا، از چابهار - زاهدان تا کریدورهای آزادراهی و بزرگراهی، همه این پروژه ها در یک نقطه به هم می رسند؛ افزایش قدرت لجستیکی ایران در منطقه.

بازوند معتقد است کشورهایی که امروز بر کریدورهای ترانزیتی تسلط دارند، ضمن مدیریت مسیرهای حمل و نقل بخشی از جریان تجارت جهانی را در اختیار گرفته اند. به همین دلیل، توسعه زیرساخت ها دیگر یک انتخاب نیست؛ ضرورتی است که با اقتصاد، امنیت و آینده ایران گره خورده است. این همان مسیری است که به اعتقاد او باید با سرعت بیشتر، تمرکز بالاتر و هماهنگی میان دستگاه ها دنبال شود تا ایران بتواند از مزیت جغرافیایی خود، یک مزیت اقتصادی پایدار بسازد.

از اصلی ترین میدان های رقابت اقتصادی آینده می داند. از نگاه او، کریدورها صرفاً مسیر عبور بار و مسافر نیستند. آن ها با تجارت، ترانزیت، توسعه منطقه ای، اشتغال، درآمد ارزی و حتی امنیت ملی پیوند خورده اند. به همین دلیل تکمیل آن ها باید فراتر از نگاه یک پروژه عمرانی دنبال شود.

در این میان، کریدور شمال - جنوب جایگاه ویژه ای دارد. حلقه مفقوده این کریدور، راه آهن رشت - آستارا است پروژه ای ۱۶۲ کیلومتری که می تواند اتصال ریلی جنوب ایران به روسیه و اروپا را تکمیل کند.

بازوند می گوید مهم ترین مطالبه طرف روس در این پروژه، تکمیل تملک اراضی بوده که اکنون انجام شده و تنها بخشی از فرآیندهای مالی مربوط به مالکان باقی مانده است.

به اعتقاد او، با تعیین تکلیف نهایی سازوکار اجرایی پروژه، امکان آغاز عملیات اجرایی در آینده نزدیک فراهم خواهد شد. این مسیر خط آهن جدید بخشی از راهبرد ایران برای افزایش سهم خود در کریدورهای بین المللی و تبدیل شدن به بازیگری مؤثر در ترانزیت منطقه است.

در جنوب کشور نیز پروژه راه آهن چابهار - زاهدان به مراحل پایانی نزدیک شده است. بازوند این پروژه را یکی از مهم ترین طرح های ریلی کشور می داند مسیری که می تواند بندر چابهار را به شبکه حمل و نقل سراسری متصل کند و جایگاه این بندر را در تجارت منطقه ای ارتقا دهد.

به گفته او، عملیات ریل گذاری مسیر تکمیل شده و بخش عمده فعالیت ها بر تکمیل ایستگاه ها و تجهیزات جانبی متمرکز است. دولت نیز حساسیت ویژه ای نسبت به بهره برداری هر چه سریع تر این پروژه دارد.

در بخش جاده ای نیز دولت چهاردهم توسعه زیرساخت ها را با جدیت دنبال کرده است. به طوری که طی دو سال گذشته حدود ۱۷۰ کیلومتر آزادراه جدید به بهره برداری رسیده و بیش از هزار کیلومتر راه اصلی و بزرگراه نیز افتتاح شده است. این پروژه ها علاوه بر کاهش زمان سفر و افزایش ایمنی، نقش مهمی در تکمیل شبکه های کریدوری کشور ایفا می کنند.

بازوند معتقد است رقابت امروز منطقه، رقابت بر سر کریدورهاست. کشور های مختلف در حال توسعه مسیرهای جایگزین برای جذب بار و تجارت هستند و

مسئله گروه حمل و نقل - امید اسماعیلی - حمل و نقل در هر کشوری تنها مجموعه ای از جاده ها، ریل ها و پل ها نیست شریان حیاتی اقتصاد، تجارت و امنیت ملی است. شاید به همین دلیل بود که در جریان جنگ های اخیر، پس از حمله به اهداف نظامی، بخش مهمی از حملات دشمن متوجه زیرساخت های حمل و نقل کشور شد. پل ها، تونل ها و محورهای مواصلاتی در نقاط مختلف هدف قرار گرفتند تا جریان جابه جایی کالا و مسافر مختل شود، اما آنچه در عمل رخ داد، روایتی متفاوت بود؛ روایتی از بازسازی، تداوم خدمت رسانی و حفظ جریان حمل و نقل در سخت ترین شرایط.

هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور که در سومین نشست سلسله دوشنبه های خبری وزارت راه و شهرسازی میزبان خبرنگاران تخصصی بود به تشریح آخرین وضعیت طرح های زیرساختی حمل و نقل کشور پرداخت. وی معتقد است تجربه ماه های گذشته نشان داد که زیرساخت های حمل و نقل صرفاً پروژه های عمرانی نیستند، بلکه بخشی از قدرت ملی و امنیت اقتصادی کشور به شمار می روند.

شرکت ساخت و توسعه امروز مسئولیت مجموعه ای از بزرگ ترین پروژه های زیربنایی کشور را بر عهده دارد؛ حدود ۲۲۴ طرح تملک دارایی سرمایه ای به طول نزدیک به ۴۹ هزار کیلومتر که شامل پروژه های ریلی، آزادراهی و بزرگراهی است. بخشی از این پروژه ها به بهره برداری رسیده و بخش دیگری در مراحل اجرا یا مطالعه قرار دارد. این حجم گسترده از پروژه ها نشان می دهد توسعه زیرساخت های حمل و نقل همچنان یکی از مهم ترین اولویت های کشور محسوب می شود.

اما آن چه بیش از هر چیز در سخنان بازوند برجسته است، روایت روزهایی است که دشمن تلاش کرد شریان های ارتباطی کشور را از کار بپندازد. به گفته او، نخستین محورهایی که هدف قرار گرفتند، مسیرهای اصلی منتهی به خوزستان بودند. پل ها و تونل های متعددی در این مسیرها آسیب دیدند و برخی به طور کامل تخریب شدند. در مناطق کوهستانی زاگرس، پل ها و تونل هایی که ارتباط استان های غربی و جنوبی را برقرار می کردند، بارها هدف حملات قرار گرفتند. با این حال، هیچ یک از این حملات نتوانست جریان حمل و نقل کشور را متوقف کند. مسیرهای جایگزین ایجاد شد، راه های انحرافی مورد استفاده قرار گرفت و تیم های فنی و اجرایی به صورت شبانه روزی در محل حاضر شدند تا تردد برقرار بماند. از نگاه بازوند، مهم ترین دستاورد این دوره آن بود که کشور حتی در اوج حملات نیز با انسداد طولانی مدت هیچ محور راهبردی مواجه نشد.

پل B۱ به نمادی از مقاومت و بازسازی

در میان پروژه های آسیب دیده، پل B۱ به نمادی از مقاومت و بازسازی تبدیل شد. پلی که در جریان حملات فروردین ماه هدف اصابت چندین موشک قرار گرفت و پس از آن نیز کابل های آن مورد حمله قرار گرفت تا سازه به طور کامل فروپاشد. اما مطالعات فنی، ارزیابی های تخصصی و اقدامات فوری انجام شده نشان داد امکان احیای آن وجود دارد. اکنون عملیات بازسازی پل آغاز شده و برای آن اعتباری در حدود ۲.۷ همت در نظر گرفته شده است.

بازوند تأکید می کند که بازسازی چنین پروژه هایی فقط به معنای ترمیم یک سازه نیست، بلکه بازگرداندن اطمینان به شبکه حمل و نقل کشور است. به همین دلیل تصمیم گرفته شد اجرای پروژه به پیمانکاری و اگادار شود که از ابتدا در ساخت آن نقش داشته و با جزئیات فنی پل آشنایی کامل دارد.

در کنار بازسازی خسارات جنگ، پروژه های توسعه ای کشور نیز متوقف نشده اند. به گفته مدیرعامل شرکت ساخت، هیچ پروژه مهمی در طول این دوره تعطیل نشد و روند اجرای طرح های اولویت دار ادامه یافت. اینس موضوع به ویژه در حوزه کریدورهای حمل و نقل اهمیت بیشتری پیدا می کند؛ حوزه ای که بازوند آن را یکی

روزنه

وزیر راه و شهرسازی در نشست پایش طرح های مسکن تأکید کرد:

پروژه های زیر ۲۰ درصد مسکن ملی جایگزین شوند



وزیر راه و شهرسازی با انتقاد از بلاکلیفی پروژه های مسکن ملی با پیشرفت فیزیکی پایین، اعلام کرد: سایت های با پیشرفت کمتر از ۲۰ درصد به سرعت تعیین تکلیف شوند و پروژه هایی که به دلیل جانمایی نامناسب امکان ساخت ندارند، با تعامل و حفظ حقوق مردم جایگزین شوند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در نشست هفتگی پایش طرح های مسکن با حضور معاونان وزیر در حوزه مسکن، مدیران کل راه و شهرسازی استان ها، مدیران بنیاد مسکن، بانک مسکن، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور و سایر مسئولان مرتبط، بر ضرورت تعیین تکلیف فوری پروژه های با پیشرفت فیزیکی کمتر از ۲۰ درصد که به دلیل مکان یابی نامناسب امکان ساخت و سکونت ندارند، تأکید کرد.

وی با اشاره به پروژه هایی که پس از گذشت بیش از ۶ سال به دلیل مکان یابی نامناسب، امکان ساخت و سکونت مردم در آنها فراهم نشده است، گفت: این پروژه ها باید هر چه سریع تر تعیین تکلیف و برای آنها جایگزین مناسب پیش بینی شود.

صادق با تأکید بر ضرورت گفت و گو با مردم در این زمینه افزود: در سال های گذشته و در برخی سایت ها بدون توجه به تأمین مکان مناسب برای ساخت مسکن، از مردم پول دریافت شده است؛ در حالی که مردم به هیچ عنوان مقصر نیستند و باید با آنها درباره وضعیت پروژه ها شفاف صحبت شود.

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه صرف و اگاداری زمین نمی تواند به معنای حل مسئله مسکن باشد، اظهار کرد: قرعه کشی و اگاداری زمینی که امکان آماده سازی، ساخت و تأمین زیرساخت برای آن وجود ندارد، به معنای حل مسئله مسکن نیست.

صادق افزود: در بسیاری از موارد، هزینه آماده سازی این زمین ها حتی از هزینه ساخت بیشتر می شود و در نهایت این هزینه ها به مردم تحمیل خواهد شد. در برخی موارد نیز به دلیل جانمایی نامناسب اساساً به هیچ عنوان جذابیتی برای سکونت وجود ندارد. برخی از اینس اراضی در مکان های نامناسبی همچون مجاورت با دکل های برق فشار قوی جانمایی شده اند که باید سریعاً تعیین تکلیف و جایگزین شوند.

صادق همچنین بر استفاده از ظرفیت اراضی دولتی برای پشتیبانی از طرح های مسکن تأکید کرد و گفت: حدود ۶۰ همت از اراضی سازمان ملی زمین و مسکن و شرکت عمران شهرهای جدید باید به عنوان پشتوانه طرح های مسکن حمایتی به منظور کمک به تأمین سهم آورده متقاضیان مدک های یک تا چهار، مورد استفاده قرار گیرد تا امکان تأمین مالی و پرداخت تسهیلات به خانوار های نیازمند فراهم شود.

تعیین گام های اجرایی پروژه ریلی تبریز - آذرشهر؛

تأکید بر تقسیم وظایف دستگاه ها برای آغاز عملیات



مطالعات فنی افزود: با توجه به برقی بودن مسیر موجود تا دانشگاه شهید مدنی، طراحی ادامه مسیر باید متناسب با زیرساخت های موجود انجام شود.

وی همچنین بر اهمیت برنامه ریزی برای انتقال مسافران از ایستگاه نهایی به مقاصد اطراف تأکید کرد و گفت: ایجاد شبکه اتصال ایستگاه به ناوگان اتوبوس و تاکسی و همچنین احداث پارکینگ های مناسب، از الزامات اجرایی این پروژه است.

معاون فنی و زیربنای راه آهن، با اشاره به ضرورت تبدیل تفاهم نامه های پروژه های ریلی به برنامه های عملیاتی، بر لزوم تعیین دقیق مسئولیت دستگاه های مشارکت کننده در پروژه خط حومه ای تبریز - آذرشهر تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، دادی در نشست بررسی نحوه اجرای پروژه خط حومه ای تبریز - آذرشهر که با حضور مسئولان استان آذربایجان شرقی و مدیرکل راه آهن آذربایجان برگزار شد، گفت: با توجه به محدودیت منابع مالی در پروژه های زیرساختی، باید سهم هر یک از دستگاه ها در این طرح به دقت مشخص شود.

وی با اشاره به پیشرفت مطالعات مسیر، افزود: راه آهن آمادگی دارد در بخش طراحی تخصصی مسیر ریلی مشارکت کند، اما طراحی سکو ها و ساختمان ایستگاه ها می تواند با توجه به نیازهای محلی توسط مجموعه های شهری انجام شود.

معاون فنی و زیربنای راه آهن همچنین درباره عملیات اجرایی گفت: پیشنهاد می شود زیرسازی مسیر در استان انجام شود و در بخش های تخصصی نظیر روسازی، تأمین مصالح، اجرای خطوط ایستگاهی و نصب سوزن ها مشارکت کند. همچنین ایجاد پایانه، پارکینگ و امکانات جابجایی مسافران در مقصد باید همزمان با پروژه اجرایی شود تا دسترسی مسافران به نقاط پیرامونی تسهیل شود.

در ادامه این نشست، علیرضا سلیمانی مدیرکل راه آهن آذربایجان، با اشاره به اهمیت راهبردی این طرح در کاهش ترافیک جنوب غربی تبریز و دسترسی به مراکز صنعتی، گفت: این پروژه پس از طی مراحل پیگیری و امضای تفاهم نامه، اکنون وارد مرحله تعیین مسئولیت های اجرایی شده است.

سلیمانی با تأکید بر ضرورت هماهنگی در بخش های تملک اراضی، تأمین منابع و

آگهی ابلاغ رای

نظر به اینکه پرونده افراد مشروح ذیل در هیات بدوی رسیدگی به تخلفات اداری کارمندان دانشگاه علوم پزشکی شیراز مورد بررسی قرار گرفته و منجر به صدور رای شده است و با توجه به عدم دسترسی به نامبردگان بدینوسیله به ایشان اطلاع داده می شود چنانچه در ایران سکونت دارند ظرف مدت یکماه و در صورت سکونت در خارج از کشور ظرف مدت سه ماه پس از تاریخ انتشار این آگهی به مدیریت منابع انسانی دانشگاه واقع در شیراز ،خیابان کریم خان زند ، روبروی خیابان فلسطین، ساختمان مرکزی دانشگاه علوم پزشکی شیراز طبقه سوم مراجعه نمایند. بدیهی است پس از انقضاء مهلت مقرر مذکور رای صادره قطعی و لازم الاجرا خواهد بود.

ردیف	نام و نام خانوادگی	نام پدر	تاریخ تولد	شماره شناسنامه	محل صدور	مجازات
۱	زهرآفر مانی	اصغر	۱۳۴۹	۱۶۷	شیراز	خراج از دستگاه متبوع
۲	ویدا عسکری	شهناز	۱۳۵۹	۱۰۶۱۷	داراب	خراج از دستگاه متبوع
۳	معصومه حق شناس	علی	۱۳۶۴	۳۶۷	شیراز	خراج از دستگاه متبوع
۴	فهیمة صدیق نژاد	شعبان	۱۳۶۴	۲۸۳۸	شیراز	خراج از دستگاه متبوع
۵	نوشین کریمی کهمری	الخاص	۱۳۷۱	۲۴۲۰۴۰۷۰۸۳	مرودشت	خراج از دستگاه متبوع
۶	مهران ابراهیمی	حمزه علی	۱۳۵۱	۷۰۸۴	تهران	خراج از دستگاه متبوع
۷	فاطمه شکرپاره	قریان	۱۳۷۹	۳۵۰۵۲۱۵۵۹	لارستان	خراج از دستگاه متبوع

شناسه آگهی: ۲۲۸۱۹۶۷

مدیریت منابع انسانی دانشگاه علوم پزشکی شیراز

باشما هستیم با تحلیل های اقتصاد سرآمد
www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶