



معاون وزیر راه و شهرسازی تأمین منابع مالی برای احداث منطقه ۳ آزادراه تهران–شمال را از اولویت‌های مهم دولت برای تکمیل این پروژه دانست و بر پیگیری تأمین بخشی از سهم دولت از محل تسهیلات ماده ۵۶ تأکید کرد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، هوشنگ بازوند در جلسه‌ای با حضور علیرضا بر آور معاون اعتباری بانک سینا، سعید شهنساری، مدیرعامل شرکت آزادراه تهران–شمال، میلاد دوستی، معاون ساخت و توسعه آزادراه‌ها و جلال افتخاریان مدیرکل دفتر مشارکت و جذب سرمایه شرکت ساخت، با بررسی آخرین وضعیت تأمین منابع مالی منطقه ۳ آزادراه تهران–شمال، بر ضرورت تسریع در تأمین سهم دولت برای احداث این منطقه تأکید کرد. بازوند با اشاره به اهمیت تکمیل آزادراه تهران–شمال در شبکه ارتباطی پایتخت با استان مازندران گفت: احداث منطقه ۱۳ این آزادراه، حلقه پایانی آزادراه تهران–شمال است و تأمین منابع مورد نیاز آن باید با جدیت دنبال شود تا امکان تکمیل این پروژه مهم فراهم شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود، با توجه به اهمیت آزادراه تهران–شمال برای دولت و نقش این محور در اتصال تهران به استان مازندران، استفاده از ظرفیت‌های موجود برای تأمین مالی پروژه ضروری است و باید منابع مورد نیاز از محل‌های پیش‌بینی شده با جدیت پیگیری شود. در این نشست مقرر شد مکاتبات و پیگیری‌های لازم برای تأمین بخشی از سهم دولت در احداث منطقه ۱۳ آزادراه تهران–شمال از محل تسهیلات موضوع ماده ۵۶ انجام شود و ظرفیت‌های موجود برای تأمین منابع مالی پروژه مورد بررسی و پیگیری قرار گیرد.

شمارش معکوس برای بهره‌برداری از ترمینال‌های ۴ و ۶ فرودگاه مهرآباد



راهبر فرودگاه بین‌المللی مهرآباد گفت: با اعلام پیشرفت قابل توجه پروژه‌های ترمینال‌های ۴ و ۶، از ورود این دو پروژه به مراحل پایانی عملیات اجرایی و آغاز شمارش معکوس برای بازگشت آن‌ها به چرخه بهره‌برداری خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، رامین آذری، در جریان بازدید از روند اجرای پروژه‌های ترمینال‌های ۴ و ۶، آخرین وضعیت عملیات عمرانی، تأسیسات، زیرساخت‌ها و اقدامات باقی‌مانده برای آماده‌سازی این دو ترمینال را بررسی کرد. وی با اشاره به روند پیشرفت پروژه بهسازی ترانزیت ترمینال ۴ گفت: این پروژه در فضایی حدود ۳ هزار مترمربع در بخش‌های ایرساید و فضای داخلی ترمینال در حال اجراست و تاکنون به بیش از ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی رسیده است.

عضو هیات مدیره شرکت فرودگاه‌ها و راهبر فرودگاه مهرآباد گفت: این پروژه مجموعه‌ای از عملیات عمرانی، معماری، تأسیسات و اقدامات فنی را با هدف ارتقای کیفیت فضا‌های مسافری و بهبود فرآیندهای ترانزیتی دربرمی‌گیرد.

آذری همچنین درباره پروژه ترمینال ۶ اظهار کرد: عملیات بهسازی این ترمینال با رویکرد بازگرداندن ظرفیت عملیاتی، ارتقای تاب‌آوری زیرساختی و افزایش ایمنی و تداوم خدمت‌رسانی در حال انجام است و تاکنون بیش از ۸۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

وی افزود، یکی از اقدامات اصلی در این پروژه، تعویض کامل سازه سقف آسیب‌دیده ترمینال ۶ است که در زیربنایی حدود ۷ هزار مترمربع اجرا می‌شود و تکمیل آن نقش مهمی در بازگشت این ترمینال به چرخه عملیاتی و ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات خواهد داشت.

آذری تأکید کرد: هدف ما این است که با تکمیل عملیات باقی‌مانده، انجام آزمایش‌ها و کنترل‌های فنی و فراهم کردن الزامات بهره‌برداری، این دو پروژه در کوتاه‌ترین زمان ممکن بزودی آماده ورود به چرخه خدمت‌رسانی شوند.

وی با اشاره به اهمیت هماهنگی میان بخش‌های فنی، عمرانی و عملیاتی گفت: در کنار سرعت اجرای پروژه‌ها، کیفیت، ایمنی و انطباق کامل اقدامات با الزامات بهره‌برداری از اولویت‌های اصلی ماست و تا زمان آماده‌سازی کامل، روند اجرای پروژه‌ها به‌صورت مستمر پایش خواهد شد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سردبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱-

تلفن شهرستان‌ها: ۸۶-۴۷۵۹۶-۰۲۱-

چرا مرز ریمدان مهم شد؟ «سراسر آمد» گزارش می‌دهد:

ریمدان فقط با حضور پایدار بخش خصوصی سنجیده می‌شود

آیا ورود هلدینگ اقتصادی «دات‌وان» به توسعه زیرساخت ریمدان جدی است



توجهی دارند. بخشی از این فاصله به زیرساخت‌ها مربوط است و بخشی دیگر به الزامات دیپلماسی اقتصادی با پاکستان.

نکته مهم دیگر، ارتباط ریمدان با بندر چابهار است. سال‌هاست که توسعه چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در اسناد بالادستی کشور مورد تأکید قرار دارد، اما تجربه نشان داده است که موفقیت یک بندر تنها به اسکله و جرقیل وابسته نیست. بندر زمانی موفق خواهد بود که پس‌گرفته فعال، بازار مصرف و مسیرهای ارتباطی کارآمد داشته باشد. در این چارچوب، ریمدان می‌تواند بخشی از حلقه مفقوده توسعه چابهار باشد. همین مسئله سبب شده است که مدیران منطقه آزاد چابهار از ریمدان نه به عنوان یک مرز، بلکه به عنوان یک منطقه لجستیکی و اقتصادی مستقل یاد کنند؛ منطقه‌ای که قرار است در آینده بخشی از بار صادراتی و ترانزیتی شرق کشور را مدیریت کند. در سال‌های گذشته پروژه‌های متعددی در حوزه ترانزیت و لجستیک با اهداف بزرگ آغاز شدند اما به دلیل ضعف زیرساخت، کمبود سرمایه، ناهماهنگی دستگاه‌ها یا تغییر شرایط منطقه‌ای به نتایج مورد انتظار نرسیدند. ریمدان نیز از این قاعده مستثنی نیست.

امروز آمار سرمایه‌گذاری، برنامه‌های عمرانی و حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی امیدواری‌هایی را ایجاد کرده است. اما پرسش اصلی همچنان پابرجاست: آیا این مرز می‌تواند از مرحله «طرح توسعه‌ای» عبور کرده و به یک گذرگاه واقعی تجارت منطقه تبدیل شود؟

پاسخ این سؤال نه در تعداد همایش‌ها، نه در تعداد تفاهم‌نامه‌ها و نه حتی در تعداد طرح‌های مصوب مشخص خواهد شد؛ بلکه در صف کامیون‌هایی که باید سریع‌تر عبور کنند، در حجم واقعی تجارتی که باید افزایش یابد و در میزان سرمایه‌ای که باید از مرحله مصوبه به مرحله اجرا برسد. «ریمدان» امروز در نقطه‌ای قرار گرفته که می‌تواند به یکی از مهم‌ترین دروازه‌های تجارت شرق ایران تبدیل شود؛ اما میان ظرفیت بالقوه و واقعیت عملیاتی، هنوز مسیری طولانی باقی مانده است. این همان مسیری است که باید در ماه‌ها و سال‌های آینده با دقت، مطالبه‌گری و نگاه کارشناسی دنبال شود؛ زیرا آینده ریمدان تنها به سرنوشت یک مرز گره نخورده، بلکه به بخشی از آینده تجارت و ترانزیت شرق کشور وابسته است.

این گذرگاه نه در تعداد تفاهم‌نامه‌ها، بلکه در تعداد کامیون‌هایی مشخص خواهد شد که بتوانند بدون توقف‌های طولانی از این مسیر عبور کنند و ریمدان را به حلقه واقعی تجارت منطقه تبدیل سازند.

طی ماه‌های گذشته نام هلدینگ اقتصادی «دات‌وان» و بایک زنجانی در ارتباط با برخی پروژه‌های لجستیکی و سرمایه‌گذاری شرق کشور مطرح شده است. فارغ از موافقت‌ها و مخالفت‌هایی که همواره درباره برخی اشخاص وجود دارد، واقعیت اقتصادی موضوع قابل انکار نیست؛ سرمایه‌گذاران بزرگ زمانی وارد یک منطقه می‌شوند که چشم‌اندازی برای بازگشت سرمایه به مشاهده کنند.

از این منظر، پرسش مهم اقتصادسراسر آمد آن است که سرمایه‌گذاران دقیقاً روی چه ظرفیتی در ریمدان حساب باز کرده‌اند؟ آیا ریمدان می‌تواند به حلقه اتصال چابهار با ریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) تبدیل شود؟

و مهم‌تر از همه، آیا زیرساخت‌های موجود توان پاسخگویی به چنین نقشی را دارند؟ واقعیت آن است که فاصله میان آرزوها و واقعیت‌های عملیاتی هنوز قابل توجه است. فعالان حمل‌ونقل که اقتصادسراسر آمد طی سال‌های گذشته بارها دیدگاه‌های آنان را منعکس کرده، معتقدند توسعه تجارت مرزی صرفاً با صدور مجوزهای سرمایه‌گذاری محقق نمی‌شود. رانندگان، صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقلی بیش از هر چیز به سرعت عبور کالا، ثبات رویه‌های گمرکی، کاهش توقف کامیون‌ها و هماهنگی میان دو سوی مرز توجه دارند.

حتی مدیرعامل منطقه آزاد چابهار نیز در اظهارات اخیر خود به صراحت به محدودیت‌های موجود اشاره کرده و گفته است که بخشی از مشکلات به ظرفیت طرف پاکستانی و محدودیت‌های تردد بازمی‌گردد.

به بیان دیگر، آزمون واقعی ریمدان هنوز آغاز نشده است.

آمارها از جابه‌جایی بیش از ۶۱۵ هزار تن کالا در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ و ترانزیت ده‌ها هزار تن کالا به مقصد افغانستان، تاجیکستان و ازبکستان حکایت دارد، اما اینرقام در مقایسه با ظرفیت بالقوه‌ای که برای این مرز ترسیم می‌شود، هنوز فاصله قابل

تجاری و لجستیکی که طی سال‌های اخیر در شرق و جنوب شرق کشور مطرح شده‌اند، کمتر نقطه‌ای به اندازه ریمدان توانسته نگاه تصمیم‌گیران، سرمایه‌گذاران و فعالان حمل‌ونقل را به خود جلب کند. مرزی که تا چند سال پیش عمدتاً در سایه میرجاوه و حتی چابهار قرار داشت، امروز به یکی از پرتکرارترین نام‌ها در ادبیات حکمرانان و تصمیم‌سازان در رابطه با توسعه شرق کشور تبدیل شده است. اما چرا «ریمدان» ناگهان مهم شده است؟ پیگیری‌های روزنامه اقتصادسراسر آمد نشان می‌دهد پاسخ این سؤال را باید در تغییر معادلات تجارت منطقه‌ای جست‌وجو کرد. افزایش اهمیت بازار پاکستان، تلاش ایران برای فعال‌سازی کریدورهای شرقی، محدودیت‌های برخی مسیرهای سسنتی ترانزیتی و ضرورت استفاده از ظرفیت بندر چابهار موجب شده نگاه تازه‌ای به این گذرگاه مرزی شکل بگیرد.

بر اساس گزارش معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری سیستان و بلوچستان که در کمیسیون فرعی اقتصادی دولت ارائه شده، مجموعه‌ای از برنامه‌ها برای رفع گلوگاه‌های مرز ریمدان، افزایش ظرفیت تردد ناوگان، توسعه زیرساخت‌ها و ارتقای نقش این مرز در تجارت ایران و پاکستان در دستور کار قرار گرفته است.

در این گزارش، از افزایش ساعات کاری مرز، تساماندهی فرآیندهای گمرکی، اتصال سامانه‌های حمل‌ونقل و گمرک، استقرار تجهیزات کنترلی و بهره‌گیری از ظرفیت منطقه آزاد چابهار به عنوان مهم‌ترین اقدامات پیش‌بینی شده یاد شده است. همچنین مذاکراتی با طرف پاکستانی برای افزایش ظرفیت تردد روزانه ناوگان و کاهش محدودیت‌های موجود در عمق خاک پاکستان در حال انجام است.

با این حال، آن‌چه ریمدان را از بسیاری از پروژه‌های مشابه متمایز می‌کند، تنها برنامه‌های دولتی نیست؛ بلکه ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به این منطقه است. براساس اعلام سازمان منطقه آزاد چابهار، تاکنون ۸۸ طرح سرمایه‌گذاری به ارزش حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان در ریمدان به تصویب رسیده و برای ۳۰ طرح با ارزشی نزدیک به ۱۰ هزار میلیارد تومان قرارداد منعقد شده است. این ارقام نشان می‌دهد سرمایه‌گذاران، آینده متفاوتی برای این منطقه متصور هستند.

در همین چارچوب، ورود هلدینگ اقتصادی «دات‌وان» و بایک زنجانی به برخی پروژه‌های لجستیکی و زیرساختی شرق کشور نیز توجه بسیاری از فعالان اقتصادی را به خود جلب کرده است. فارغ از نام اشخاص، واقعیت آن است که سرمایه‌گذاران بزرگ معمولاً به مناطقی وارد می‌شوند که چشم‌انداز بازگشت سرمایه در آن‌ها قابل مشاهده باشد. همین موضوع این پرسش را مطرح می‌کند که سرمایه‌گذاران دقیقاً روی کدام ظرفیت ریمدان حساب باز کرده‌اند؟

بررسی‌های اقتصادسراسر آمد از فعالان حمل‌ونقل و صاحبان ناوگان نشان می‌دهد که ریمدان هنوز با شرایط ایده‌آل فاصله دارد. بخشی از زیرساخت‌های لجستیکی و خدماتی مورد نیاز تکمیل نشده، ظرفیت برخی سامانه‌های مرزی محدود است و فعالان اقتصادی همچنان از زمان توقف کامیون‌ها، محدودیت‌های طرف پاکستانی و برخی ناهماهنگی‌های اجرایی گلایه دارند.

از سوی دیگر، به نظر می‌رسد توسعه ریمدان بدون تکمیل زنجیره اتصال آن به بندر چابهار، شبکه جاده‌ای و در آینده شبکه ریلی کشور امکان‌پذیر نخواهد بود. تجربه بسیاری از مرزهای تجاری جهان نشان داده است که صرف ایجاد پایانه یا تصویب طرح‌های سرمایه‌گذاری به تنهایی نمی‌تواند یک گذرگاه را به هاب منطقه‌ای تبدیل کند؛ بلکه این اتصال مؤثر به شبکه حمل‌ونقل و سرعت عبور کالا است که موفقیت یک مرز را تعیین می‌کند.

اقتصادسراسر آمد معتقد است ریمدان بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، یک آزمون مدیریت و اقتصادی است. آزمون‌ی که نتیجه آن مشخص خواهد کرد آیا شرق کشور می‌تواند به یکی از مسیرهای اصلی تجارت منطقه تبدیل شود یا خیر. سرمایه‌گذاری چون بایک زنجانی با برنندات وارد و آن میدان شده‌اند، دولت از توسعه مرز سخن می‌گوید و منطقه آزاد چابهار نیز برنامه‌های گسترده‌ای را دنبال می‌کند؛ اما در نهایت موفقیت ریمدان نه با تعداد مصوبات و تفاهم‌نامه‌ها، بلکه با حجم واقعی تجارت، سرعت ترانزیت و میزان حضور پایدار بخش خصوصی سنجیده خواهد شد. این همان نقطه‌ای است که باید در ماه‌ها و سال‌های آینده با دقت مورد رصد قرار گیرد.

ریمدان «وعده اقتصادی» است وعده‌ای که از یک سو با آمار سرمایه‌گذاری، پروژه‌های عمرانی و افزایش حجم تجارت همراه شده و از سوی دیگر همچنان با چالش‌های زیرساختی، محدودیت‌های مرزی و ابهام در سرعت اجرای طرح‌ها روبه‌رو است. آینده

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی مازندران به سرآمد خبر داد:

اجرای ۱۰۷ برنامه متنوع در هفته گردشگری مازندران

افتتاح ۱۹ پروژه گردشگری همزمان با هفته گردشگری



و فعالان و خادمان حوزه گردشگری برگزار خواهد شد. وی افزود: برگزاری نشست تخصصی با محوریت هوش مصنوعی و همچنین نشست‌هایی درباره فناوری‌های نوین گردشگری از جمله برنامه‌های پیش‌بینی‌شده در این هفته است.

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی مازندران همچنین از رونمایی پلتفرم‌های گردشگری مجازی خبر داد و گفت: این پلتفرم‌ها امکان معرفی جاذبه‌های گردشگری شهرستان‌هایی مانند محمودآباد، سوادکوه، رامسر و تنکابن و همچنین ایستگاه‌ها، مراکز پذیرایی و رستوران‌های استان را فراهم می‌کنند.

برگزاری نشست‌های تخصصی با محوریت هوش مصنوعی

این مقام مسئول از برگزاری نشست‌های تخصصی و دوره‌های آموزشی در هفته گردشگری خبر داد و گفت: حدود ۲۵ دوره آموزشی با همکاری مجامع دانشگاهی

سازمان آگهی‌ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهروردی شمالی مابین هویزه و پهنشی -

پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳