«ایران» از جزئیات جدید تکمیل کریدور شمال-جنوب گزارش می‌دهد

تأمین ۸۰۰ میلیون یورو هزینه ساخت راه‌آهن رشت–آستارا

قرار است راه‌آهن رشت-آستارا که تکمیل کننده کریدور ریلی شمال-جنوب است در مدت ۳ سال با استفاده از منابع صندوق توسعه و مشارکت چند بانک، ساخته شود

گروه اقتصادی / تکمیل کریدور شمال-جنوب از مسیر ایران، در انتظار ساخت راه‌آهن ۱۶۴ کیلومتری رشت به آستارا است، با تکمیل کریدور، حداقل ۱۰ میلیون تن ترانزیت کشور افزایش می‌یابد و به ۲۰ میلیون تن می‌رسد. بیشترین باری که جذب این مسیر بین‌المللی در کشور می‌شود، بار وارداتی یا صادراتی روسیه است که در زمان کمتر و هزینه پایین‌تر، از ایران ترانزیت خواهد شد، به همین دلیل روسیه خواستار مشارکت در ساخت راه‌آهن رشت-آستارا است. هیأتی از مسئولان روسی هفته گذشته به مدت دو روز از مسیر ریلی رشت-آستارا بازدید کردند و آن‌طور که خیرالله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرده است «در سفر دستیار ویژه رئیس جمهور روسیه و هیأت همراه به منظور همکاری در ساخت راه‌آهن رشت-آستارا، توافقاتی در سطوح بالا صورت گرفت که با توجه به اشتیاق بالای کشور روسیه امیدواریم تا پایان سال به یک توافق اجرایی برسیم.» محمد منجمی، سرپرست اداره‌کل ساخت و توسعه راه‌آهن منطقه ۲ در گفت‌وگو با «ایران» درخصوص نحوه مشارکت روسیه در پروژه راه‌آهن رشت-آستارا گفت: در صورت امضای تفاهمنامه، مشارکت روسیه به صورت بی‌اوتی (BOT) خواهد بود. قرار است ایران پیشنهادهای روسیه در خصوص مشارکت در ساخت راه‌آهن رشت-آستارا را بررسی کند سپس جزئیات آن مشخص شود.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، با تکمیل شدن این بخش از کریدور ریلی شمال-جنوب تحولی در حوزه تبادل کالا و بار در قسمت شرق و غرب صورت می‌گیرد و می‌تواند مسیری جذاب، اقتصادی و با امنیت کامل برای جابه‌جایی بار نسبت به مسیر موجود باشد. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین از شروع مقدمات تأمین مالی پروژه با استفاده از منابع داخلی خبر داد و افزود: در حال حاضر توافقاتی با سازمان برنامه و بودجه کشور و سایر روش‌های تأمین مالی پروژه برای تملک اراضی مسیر صورت گرفته است که در صورت تخصیص این اعتبار، امیدواریم بخشی از هزینه‌های تملک اراضی تا پایان سال تأمین شود. خادمی اعتبار مورد نیاز برای احداث این مسیر ریلی را ۲۰ هزار میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: در صورت تکمیل مسیر طی ۳ سال این رقم معادل ۲۵ تا ۳۰ هزار میلیارد تومان به ارزش روز برآورد می‌شود که ۱۷ هزار میلیارد تومان هزینه اجرا و ۳ هزار میلیارد تومان برای ارزیابی اراضی مورد نیاز است. معاون وزیر راه و شهرسازی طول محور ریلی رشت-آستارا را ۱۶۴ کیلومتر اعلام و بیان کرد: هم‌اکنون عملیات اجرایی ۱۲ کیلومتر از سمت آستارا و ۱۰ کیلومتر از سمت رشت آغاز شده است و در صورت تأمین بخشی از اعتبار تا پیش از پایان سال امیدواریم بخش‌های دیگر پروژه نیز فعال شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه همچنین در خصوص عملیات اجرایی راه‌آهن رشت- کاسپین به عنوان بخش اول تکمیل کریدور ریلی شمال-جنوب گفت: عملیات اجرایی در این بخش از پروژه نیز در حال انجام است، ۱۵ کیلومتر از مسیر ریل‌گذاری صورت گرفته است و با توجه به مصوبات سفر رئیس جمهور به استان گیلان و تخصیص بخشی از این اعتبارات، امیدواریم تا بهار سال آینده این محور ریلی تکمیل شود. در خصوص نحوه تأمین مالی پروژه از منابع داخلی، استفاده از منابع صندوق توسعه ملی و مشارکت بانک مرکزی و چند بانک دیگر مطرح شده است. با توجه به اولویت تکمیل کریدور شمال-جنوب، تأمین منابع این پروژه از صندوق توسعه ملی مورد نظر است. راه‌آهن زاهدان-چابهار که بخشی دیگر از کریدور شمال-جنوب است نیز با استفاده از منابع صندوق توسعه در حال ساخت است. علاوه بر مشارکت صندوق توسعه ملی، بانک مرکزی و بانک‌های شهر، ملی، ملت، تجارت و پاسارگاد نیز در ساخت راه‌آهن رشت-آستارا مشارکت می‌کنند.

عکس: ایران

■ **۵ میلیون یورو هزینه تکمیل کریدور شمال-جنوب**

علاوه بر مسیر نهایی کریدور شمال-جنوب که به راه‌آهن رشت-آستارا منتهی می‌شود، کریدور شمال-جنوب شاخه‌های مهم دیگر در داخل دارد که شاخه‌های میانی و شرقی-غربی کریدور محسوب می‌شود. این مسیرها شامل ۴ خط ریلی است که به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی برای تکمیل این خطوط در مجموع ۴ میلیون یورو منابع نیاز داریم. معاون وزیر راه اظهار داشت: با توجه به ظرفیت بالای انتقال بار و ترانزیت کالا در این کریدور، ۴ پروژه مهم برای تکمیل کریدور شمال-جنوب در اولویت اجرایی و تأمین مالی قرار دارد و دستورات ویژه‌ای از طرف رئیس جمهور و معاون اول رئیس جمهور برای تکمیل آنها صادر شده است. خط ریلی رشت-آستارا برای تکمیل کریدور شمال-جنوب در اولویت اول تأمین اعتبار است، با تکمیل این طرح، بندرعباس از طریق شبکه ریلی به آستارا متصل می‌شود و راه‌آهن ما به کشور آذربایجان و بعد روسیه و اروپا متصل می‌شود؛ این مسیر کریدور اصلی شمال-جنوب است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، دومین اولویت در کریدور شمال-جنوب را تکمیل کریدور شمال-جنوب شرق کشور عنوان کرد و گفت: تکمیل خط آهن چابهار-زاهدان از دیگر اولویت‌های ریلی کشور است و بعد از تکمیل این راه‌آهن و با اتصال چابهار به شبکه ریلی سپس راه‌آهن در مسیر زاهدان، زابل، بیرجند، مشهد کشیده خواهد شد. اتصال شیراز به عسلویه و خرم‌آباد به خوزستان از مسیر جدید، شاخه‌های مکمل کریدور شمال-جنوب محسوب می‌شود. وی با بیان اینکه این چهار پروژه ریلی اولویت اصلی توسعه راه‌آهن کشور است، تصریح کرد: برای احداث و تکمیل این مسیرها ۵ میلیارد یورو اعتبار نیاز است، در بخش‌هایی از این پروژه‌ها کارهای فنی انجام شده است و برخی مناقصات آن هم به‌زودی برگزار می‌شود. اعتبارات پروژه‌ها از محل تهاتر نفت تأمین می‌شود. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور درخصوص آخرین وضعیت پروژه ریلی رشت-آستارا اظهار داشت: این پروژه ۱۶۴ کیلومتر طول دارد که هم‌اکنون در ۲۲ کیلومتر مسیر، در حال احداث خط هستیم؛ ۱۲.۵ کیلومتر از طرف انزلی و ۱۰ کیلومتر از مسیر رشت-کاسپین در حال احداث است. وی تصریح کرد: کارهای فنی این پروژه را انجام داده‌ایم و برای انعقاد قرارداد با پیمانکار، سازمان برنامه و بودجه در حال بررسی قرارداد و پروژه است و بعد از اتمام بررسی و انعقاد قرارداد، عملیات اجرایی این پروژه سرعت خواهد گرفت. بنا براین گزارش، سازمان برنامه و بودجه سه شنبه قرارداد پروژه را بررسی و نتیجه را اعلام می‌کند.

■ **هدف‌گذاری ۱۰ میلیون تن ترانزیت کالای روسی**

شهریار افندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی نیز با اشاره به جزئیات نحوه ساخت راه‌آهن رشت-آستارا از تهیه نقشه راه ترانزیت ۱۰ میلیون تن کالای روسی تا انتهای سال ۲۰۲۳ که در تفاهمنامه سیزدهم همکاری‌های مشترک حمل و نقلی دو کشور امضا شده بود، خبر داد. وی عنوان کرد: نقشه راه ترانزیت ۱۰ میلیون تن کالای روسی تا انتهای سال ۲۰۲۳ که در تفاهمنامه سیزدهم همکاری‌های مشترک حمل و نقلی دو کشور امضا شده بود، تهیه شده و جهت اجرایی شدن حمل این کالای ترانزیت نیاز به هماهنگی دو کشور است. وی در ادامه گفت: با توجه به عناوین برنامه عمل پیشنهادی که بر استانداردسازی فرایندهای عبور و مرور مرزی، اقدامات هدفمند کاهش‌دهنده زمان و هزینه و روان‌سازی ترتیبات اداری و فرایندی ترانزیت از قلمروی ایران و متنوع‌سازی بارهای ترانزیتی و شیوه‌های ترکیبی حمل و نقل است، در صورت تحقق آن، زمینه‌سازی برای دستیابی به اهداف بیش از ۱۰ میلیون تن ترانزیت سالانه در سال‌های آتی نیز صورت خواهد گرفت.

اخبار

اولویت‌های چهارگانه سازمان ملی زمین و مسکن

سرپرست سازمان ملی زمین و مسکن اولویت‌های چهارگانه این سازمان را تشریح کرد. ارسلان مالکی با اشاره به اینکه هیأت مدیره سازمان ملی زمین و مسکن ۴ اولویت اصلی را در دستور کار خود قرار داده است، گفت: تمرکز ما بیش از هر موضوعی بر پیشبرد طرح نهضت ملی مسکن خواهد بود. مالکی افزود: در بحث نهضت ملی مسکن باید دو موضوع تأمین زمین و پیشبرد ساخت پروژه‌ها مدنظر تمامی دفاتر قرار گیرد. مالکی در خصوص اولویت سوم سازمان ملی زمین و مسکن اظهار داشت: بحث مولدسازی دارایی‌ها و سرمایه‌گذاری هم موضوع مهم و ضروری است که طبق قانون مکلف به انجام آن هستیم. سرپرست سازمان ملی زمین و مسکن اتمام پروژه‌های مسکن مهر را هم اولویت چهارم سازمان برشمرد و اظهار داشت: هر یک از دفاتر در نظر داشته باشند که امور مربوط به این ۴ برنامه مهمترین تمرکز ماست و در این زمینه نیاز به نهایت همکاری از طرف تمامی دفاتر سازمان وجود دارد. در دومین نشست شورای مدیران سازمان ملی زمین و مسکن مصوبات نشست پیشین پیگیری شد و همچنین گزارشی درخصوص برگزاری برنامه اجرایی استان‌ها در سال ۱۴۰۲ ارائه شد.

پهلوگیری همزمان ۸ کشتی حامل کالای اساسی در بندر امام

همزمان ۸ فروند کشتی حامل کالای اساسی در اسکله‌های بندر امام خمینی(ره) پهلو گرفت. بر اساس این گزارش تناژ این کالاهای اساسی ۴۸۵ هزار و ۸۷۸ تن است. ۲ فروند از این کشتی‌ها حامل ذرت با تناژ ۱۳۳ هزار و ۶۳۵ تن هستند و ۲ فروند دیگر با ۱۲۹ هزار و ۷۹۸ تن دانه روغنی در اسکله پهلوگیری کرده‌اند. همچنین ۲ فروند کشتی حامل ۱۰۸ هزار و ۳۴۰ تن شکر و یک فروند کشتی با تناژ ۶۳ هزار و ۳۳۵ تن حامل کنجاله سویاست. یک فروند کشتی به تناژ ۵۰ هزار و ۷۷۰ تن نیز حامل کنجاله سویا/جو است.

راه‌اندازی خط مسافری چابهار – عمان

یک مسئول کشتیرانی از فعال شدن خط منظم کشتیرانی چابهار به بندر هند خبر داد و گفت: در سه ماه اخیر ۱۵ سفر دریایی از چابهار به بنادر هند انجام شده است. به گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی، عباس کابوسی، مسئول کشتیرانی والفجرگفت: تردد از بندر چابهار به کشورهای شرق دور از جمله هند رو به رشد است به گونه‌ای که در سه ماه اخیر، ۱۵ سفر دریایی را از بندر چابهار به بنادر هند و بالعکس انجام شده است. وی افزود: نخستین شناور با ظرفیت کامل ۵۵۰ TEU کانتینر در هفته‌های گذشته از بنادر هند به چابهار رسیده و بار آن به صورت کامل تخلیه شده است.

تخصیص ۱۰۰ درصدی بودجه وزارت راه و شهرسازی

معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی وزیر راه و شهرسازی از تخصیص ۱۰۰ درصدی بودجه هزینه‌ای سال ۱۴۰۱ و رشد قابل ملاحظه بودجه هزینه‌ای سال ۱۴۰۲ این وزارتخانه خبر داد. «ایمان اسلامیان» اظهار امیدواری کرد اقدامات مثبت مالی و اجرایی در حوزه توسعه مدیریت و منابع انسانی انجام شود.

ظرفیت‌ها و چالش‌های حمل و نقل ریلی در بنادر

بهروز آقایی
مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان

حمل و نقل ریلی به علت برخورداری از مزیت‌های منحصربه فرد از جمله صرفه‌جویی در مصرف انرژی، سازگاری با محیط زیست و توسعه پایدار، کاهش هزینه‌ها و امنیت بیشتر همواره مورد توجه کشورها قرار داشته و دراین راستا تلاش می‌کنند با ایجاد یا توسعه و بهبود زیرساخت‌ها و روساخت‌های ریلی، سهم قابل توجهی از حمل‌ونقل بار و مسافر را در سطح ملی و بین‌المللی بدین روش انجام دهند.

در کشور ما نیز بهره‌گیری از این روش حمل‌ونقل همواره اولویت مسئولان بوده و این مهم در برنامه توسعه ششم با هدف افزایش سهم ریلی (به ۳۰ درصد) در حمل‌ونقل داخلی و جذب بار ترانزیتی مورد توجه ویژه قرار گرفته است. با وجود برخورداری از زیرساخت‌های مناسب ریلی در سطح کشور و دسترسی به شبکه ریلی بین‌المللی در مرزهای ترانزیتی (رازی به کشور ترکیه - جلفا به کشور آذربایجان-اینچه برون، لطف‌آباد و سرخس به کشور ترکمنستان- شمتیغ به کشور افغانستان- بندر امیرآباد به بنادر واقع در سواحل دریای خزر و بنادر خرمشهر، بندر امام خمینی و بندر رجایی به آب‌های آزاد) و قرارگرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی شرق به غرب و شمال به جنوب، میزان بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها بسیار محدود بوده (سهم ۱۱ درصد) و تلاش‌های صورت گرفته در این حوزه نتوانسته به اهداف مد نظر منتج شود. از مهم‌ترین دلایل این عدم توفیق می‌توان به سرعت بسیار پایین حمل‌ونقل ریلی، فرسودگی و عمر بالای تجهیزات سیروحرکت (لکوموتیو و پوشتراک)، تک‌خطه بودن مسیرهای ریلی، عدم تجهیز ایستگاه‌های ریلی کشور به امکانات لازم جهت تخلیه و بارگیری و نگهداری انواع کالا، انحصاری بودن ارائه خدمات سیر و حرکت توسط بخش دولتی، عدم توسعه مویرگی شبکه ریلی کشور، عدم ارائه خدمات door to door توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و اختلاف اندک هزینه‌های حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با هزینه حمل‌ونقل جاده‌ای می‌توان اشاره کرد.

بندر امام خمینی به‌عنوان بزرگترین بندر تجاری کشور با برخورداری از بیش از ۱۰۰ کیلومتر راه‌آهن داخلی، امکان دسترسی مستقیم شبکه ریلی کشور به بیش از ۳۰۰ هزار متر مربع انبار سرپوشیده، ۳۰۰ هزار تن مخزن روغن خوراکی، ۱۲۰ هزار تن سیلوی غلات، ۱۴۰ هزار تن مخزن مواد نفتی و بیش از یک میلیون متر مربع محوطه و بارانداز را فراهم کرده و امکانات تخلیه و بارگیری روزانه بیش از ۵۰ هزار تن انواع کالا را دارد. با وجود این ظرفیت‌ها، سهم حمل ریلی از حمل‌ونقل بار کمتر از ۱۵ درصد و روزانه کمتر از ۱۰ هزار تن است. از راهکارهای پیشنهادی جهت افزایش سهم ریلی در کوتاه مدت و بلندمدت می‌توان به این موارد اشاره کرد:

۱- تأمین لکوموتیو پرقدرت و ارائه قطارهای برنامه‌ای از طرف شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. جهت افزایش سرعت انتقال کالا، بهبود کیفیت و افزایش سرعت ارائه خدمات حمل‌ونقل ریلی در محدوده بندر توسط راه‌آهن ج.ا.ا. با تأمین و تخصیص تجهیزات سیر و حرکت و مانورینگ و نیروی انسانی متبحر و کافی

۲- ایجاد یا توسعه ایستگاه‌های ریلی مجهز به تجهیزات تخلیه و بارگیری و اماکن نگهداری کالاها (خصوصاً کالاهای اساسی) در استان‌های واقع در مسیر کریدور ریلی غرب توسط شرکت راه‌آهن ج.ا.ا یا شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی

۳- ارائه مشوق‌های جذاب تعرفه‌ای به صاحبان کالاهای خارج از شبکه ریلی توسط راه‌آهن ج.ا.ا. و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با هدف جبران هزینه‌های مضاعف مترتب بر حمل‌ونقل ریلی این نوع کالاها (شامل هزینه‌های تخلیه و بارگیری، حمل جاده‌ای، کسر بار، افزایش زمان و...)

۴- الزام صاحبان کالای عمده از جمله شرکت‌های دولتی (پشتیبانی امور دام، بازرگانی دولتی و...) به استفاده همزمان از ظرفیت‌ها و توان شرکت‌های متعدد حمل‌ونقل ریلی به جای استفاده از توان یک شرکت

۵- توسعه شبکه ریلی در محور غرب کشور از جمله دوخطه کردن مسیر و گسترش دسترسی ریلی به مراکز تولید و مصرف کالاها و مرزهای ترانزیتی در غرب کشور و تسریع در ایجاد و بهره‌برداری از مراکز لجستیکی به استناد سند آمایش لجستیک کشور.

تخلیه و بارگیری بیش از ۱۰۰ میلیون تن بار از بنادر کشور

میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور در ۹ ماهه سال‌جاری ۱۱۳ میلیون تن بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۱۱۱ میلیون تن) ۲ درصد افزایش داشته است.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، با بررسی روند ۱۰ ساله عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری مشخص می‌شود که بیشترین میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری در ۹ ماهه سال ۱۳۹۶ و به میزان ۱۱۸ میلیون تن ثبت شده است. بر اساس آمار اعلام‌شده از سوی معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی، میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور در ۹ ماهه سال‌جاری ۱۱۳ میلیون تن بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۱۱۱ میلیون تن) ۲ درصد افزایش داشته است. بدین ترتیب، مقایسه عملکرد ۹ماهه سال‌جاری با مدت مشابه سال ۱۳۹۶، کاهش ۴ درصدی را نشان می‌دهد.

عکس: ایران

■ **عملیات کانتینری بنادر**

میزان عملیات کانتینری بنادر در ۹ ماهه سال‌جاری ۱۷۲۳ هزار TEU بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۱۵۹۱ هزار TEU) ۸ درصد افزایش داشته است. همچنین با بررسی روند ۱۰ ساله عملیات کانتینری مشخص می‌شود که بیشترین میزان عملیات کانتینری بنادر در ۹ ماهه سال ۱۳۹۶ و به میزان ۲۳۰۸ هزار TEU ثبت شده است. بدین ترتیب مقایسه عملکرد ۹ ماهه سال‌جاری با مدت مشابه سال ۱۳۹۶، کاهش ۲۵ درصدی را نشان می‌دهد. تعداد مسافر ورودی و خروجی از بنادر در ۹ ماهه سال‌جاری ۷/۱۰ میلیون نفر بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۴/۷ میلیون نفر) ۴۵ درصد افزایش داشته است.

با بررسی روند ۱۰ ساله عملیات جابه‌جایی مسافر مشخص می‌شود که بیشترین میزان عملیات جابه‌جایی مسافر در ۹ ماهه سال ۱۳۹۸ و به میزان ۱۴ میلیون نفر ثبت شده است. همچنین مقایسه عملکرد ۹ ماهه سال‌جاری با مدت مشابه سال ۱۳۹۸، کاهش ۲۵ درصدی را نشان می‌دهد.