نبود زیرساخت‌های جاده‌ای مانع ظرفیت فراملی چابهار

ذوالفقاری

پروژه ها، فعالیت‌ها و طرح‌ها زمانی تحت استفاده بهینه قرار می‌گیرد که به صفر تا صد آن و طرح‌های مرتبط و مکمل آن همزمان توجه شود تا اثرگذاری لازم را داشته باشد. راه اندازی مرحله اول طرح توسعه بندر چابهار اگر چه اقدامی بزرگ و زیر بنایی در منطقه است اما غفلت یا کم توجهی به طرح‌های مرتبط با آن از جمله حمل و نقل، نقصی محسوس است چرا که از این پس با پهلوگیری کشتی‌ها در بندر، مشکلات حمل و نقلی از جمله جاده‌ای و ریلی بیش از پیش نمود پیدا می‌کند که البته در همین روزها نیز برای جا به جایی محموله‌های گندم هندوستان به افغانستان تا حدودی خود را نشان داده است.

فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار هفته گذشته با حضور رئیس جمهور و دیگر مسئولان عالی رتبه کشوری و مقام های ۱۷ کشور به بهره برداری رسید، بندری که می تواند عاملی مهم برای توسعه نه تنها سیستان و بلوچستان بلکه کشور و فراتر از آن منطقه باشد و به عنوان بزرگ ترین بندر اقیانوسی کشور در آینده‌ای نزدیک پس از تکمیل زیرساخت‌ها به یکی از شاه راه‌های ترانزیت و قطب بزرگ تجاری و اقتصادی کشور تبدیل می شود.

بندری که به گفته وزیر راه و شهرسازی و بسیاری از مسئولان دیگر، برای همسایگان ایران در زمینه جابه جایی کالا فایده‌های بسیار دارد و می‌تواند سبب رونق و توسعه این کشورها شود.

فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار افتتاح و امکان پهلوگیری کشتی های ۱۰۰ هزار تنی در آن فراهم شد و قرار است از طریق این بندر واردات و صادرات کالاهای ترانزیت ایران و دیگر کشورهای محروم از بندر و دریا انجام شود. در این میان مسئولان بنادر و دریانوردی هم پیگیر این موضوع هستند که درصدی از کالاهای شرق کشور از طریق بندر چابهار که سرمایه گذاری زیادی برای توسعه آن انجام شده است، وارد شود. پس از تکمیل زیر ساخت‌های حمل و نقل بندری، جاده‌ای و ریلی، این بندر به بندری رقابتی، مدرن و دروازه ملل منطقه تبدیل می شود. اما آن چه در این زمینه مهم است و به نوعی نمی‌تواند چرخه ترانزیت کالا را تکمیل کند همخوان نبودن محورهای مواصلاتی و حمل و نقلی است زیرا این استان هنوز از جاده مناسب و خطوط ریلی لازم برخوردار نیست. حلقه مفقوده‌ای که با وجود این سرمایه گذاری بزرگ و برنامه های هدفمند دولت و نقش بندر چابهار در توسعه شرق کشور کار را دشوار و گاه غیر ممکن می کند. سیستان و بلوچستان جزو استان‌هایی است که از کمترین آزاد راه‌ها و بزرگراه‌ها برخوردار است و زیرساخت های جاده ای از چابهار تا میلک که بارهای وارداتی و صادراتی افغانستان از طریق دریا در این مسیر ترانزیت می شود همزمان با رشد بندر توسعه پیدا نکرده است و به گفته بسیاری از مسئولان این جاده، کشش ترافیک بیشتری را ندارد چرا که وضعیت فعلی آن نیز مناسب نیست و متاسفانه بیشترین تلفات و تصادفات جاده ای به این استان اختصاص یافته است.

یک راننده وسیله نقلیه سنگین: در بسیاری از جاده‌های استان به دلیل عرض کم جاده امکان تردد ۲ دستگاه خودروی سنگین در کنار هم وجود ندارد و یکی از تریلی‌ها به ناچار باید به حاشیه جاده کشیده شود عکس: آرشیو

جاده های کم عرض و مشکل تصادف

یکی از رانندگان تریلی که در مسیر چابهار – میلک در زمینه جابه جایی بار مشغول فعالیت است می گوید: جاده های سیستان و بلوچستان از نظر زیرساختی مشکلات زیادی دارد و باید دو بانده شود تا خودروهای سنگین بتوانند به راحتی در آن تردد کنند، چند سالی است که احداث بزرگراه زابل – زاهدان در دست اجراست اما هنوز به بهره برداری نرسیده و مشکلات پا برجاست.

«محمود جهانتیغ» می‌افزاید: در بسیاری از جاده های استان به ویژه از ایرانشهر به سمت خاش به دلیل عرض کم جاده امکان تردد دو دستگاه خودروی سنگین در کنار هم وجود ندارد و یکی از تریلی‌ها به ناچار باید به حاشیه جاده کشیده شود که خطر تصادف و واژگونی را به همراه دارد. وی ادامه داد: علاوه بر مشکلات جاده ای و تحمل بار ترافیکی در پایانه های مرزی نیز مشکلات زیادی برای رانندگان وجود دارد و از آن جایی که نمی توانیم خارج از استان فعالیت کنیم راهی جز تحمل نداریم، کاش حال که فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی افتتاح شده است زیرساخت های جاده ای نیز توسعه پیدا کند.

آزادسازی تریلی های ترانزیت بر اساس توان جاده

مدیرکل بنادر و دریانوردی نیز در این باره اظهار می کند: درست است که فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی راه اندازی شد اما زمانی شرایط اقتصادی می‌شود که ریل راه اندازی شود و از مزایای راه آهن بهره مند شویم، تا زمانی که ریل راه اندازی نشود صادرات مواد معدنی از نظر اقتصادی پذیرفته نیست. «بهروز آقایی» می افزاید: مشکل جاده نیز در استان وجود دارد به ویژه در خروجی‌های بندر که باید آزاد راه خروجی بندر درست شود چرا که گلوگاه اصلی خروجی بندر است.

به گفته وی محموله ترانزیتی گندم برای صادرات به افغانستان از هند وارد بندر چابهار شد اما به دلیل مشکلات جاده ای روزانه فقط ۵۰ کامیون با توجه به کشش جاده آزاد می شود تا در مسیر چابهار – میلک ترافیک ایجاد نشود، اما اگر همزمان دو یا سه کشتی در بندر پهلو بگیرد به طور قطع در جاده ترافیک ایجاد و شرایط سخت می‌شود.

کمترین آزاد راه‌ها و بالاترین آمار تلفات جاده ای

رئیس مجمع نمایندگان سیستان و بلوچستان هم می گوید: دولت سرمایه گذاری خوبی برای افزایش ظرفیت بندر چابهار انجام داده است برای این که این ظرفیت صورت واقعی به خود بگیرد و عملکردی شود زیرساخت‌های مکمل دیگری نیاز دارد، مشکل اصلی که با آن مواجه هستیم راه هاست، راه‌های استان توان وضعیت ترافیکی فعلی را هم ندارد و بالاترین آمار تصادفات جاده‌ای متاسفانه بر اساس برخی شاخص‌ها مربوط به استان است. در عین حال سیستان و بلوچستان کمترین میزان آزادراه و بزرگراه را از نظر سرانه دارد و در همه راه‌ها رفت و برگشت از یک محور انجام می‌شود.

«امینی فرد» با بیان این که شبکه فعلی توان اعمال فشار بیشتر ترافیکی را ندارد ادامه می دهد: راه آهن که موضوع مهمی در ترانزیت است پیشرفت کندی دارد که به رئیس جمهور اعلام کرده ایم با این روند و اعتبارات قطره چکانی که در حوزه راه آهن در بودجه سالانه داریم تکمیل آن سال‌ها طول می کشد، در عمل زیرساخت‌های خوبی برای استفاده از ظرفیت‌های ترافیکی نداریم بنابراین پیشنهاد مجمع نمایندگان استان این بود که حداقل یک میلیارد دلار به صورت استقراض از صندوق ذخیره ارزی به این طرح اختصاص داده شود و در جلسه‌ای که با رئیس جمهور داشتیم با این پیشنهاد مخالفتی نداشت و به انجام کار کارشناسی بیشتری موکول کرد. وی اظهار می کند: اگر پیشنهاد از طرف دولت مطرح شود مقام معظم رهبری با توجه به عنایتی که به منطقه دارند و دورنمایی که ما نسبت به توسعه سواحل مکران داریم می‌توان امیدوار بود که ظرفیت تحقق یافته در فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی و فازهای بعدی که تا ۸۵ میلیون تن قابل افزایش است در توسعه استان و کشور و حتی منطقه نقش مناسبی ایفا کند، البته در صورتی که زیرساخت‌ها به خوبی محقق شود. وی تصریح می کند: کمتر از ۲۰۰ کیلومتر آزاد راه یا بزرگراه در استان وجود دارد و قسمت اعظم این راه مواصلاتی مشخصه حتی راه درجه یک را هم ندارد بنابراین امکان کشش ترافیکی بیشتری از این جاده نیست. در سفر دولت دوازدهم به استان اعتبار اولیه‌ای با پیگیری مجمع نمایندگان و اعتبارات سفر رئیس جمهور اختصاص داده شد که در درجه اول دو بانده شدن جاده ایرانشهر – خاش که راه بسیار نامناسبی است انجام خواهد شد، امیدواریم فاز بعدی هم در دستور کار فوری و عاجل قرار گیرد.

باند دوم بزرگراه چابهار – زاهدان در انتظار ردیف اعتباری

مدیر کل راه و شهرسازی نیز در این باره می گوید: کارهای مطالعاتی باند دوم بزرگراه چابهار – زاهدان، تصویب طرح و کارهای فنی در استان و وزارت راه و شهرسازی نیز انجام و برای سازمان برنامه و بودجه ارسال شده است که منتظر هستیم کمیسیون ماده ۲۳ تشکیل شود و برای شروع عملیات اجرایی ردیف اعتباری اختصاص یابد. «مسعود مالکی» ادامه می دهد: تا دهه فجر امسال، ۴۵ کیلومتر از باند دوم این بزرگراه از زاهدان به خاش شروع خواهد شد که اگر ردیف اعتباری اختصاص پیدا کند عملیات اجرایی آن زودتر آغاز می‌شود. در مسیر خاش - ایرانشهر هم ۵۰ کیلومتر باند دوم بزرگراه به زودی بهره‌برداری می‌شود، از ایرانشهر به خاش نیز برای ساخت ۴۴ کیلومتر قرارداد منعقد شده است که ۱۰ کیلومتر آن در سفر رئیس جمهور افتتاح شد. به گفته وی، عملیات ساخت بزرگراه ایرانشهر - چابهار در قالب ردیف اعتباری پس از اختصاص بودجه شروع خواهد شد اما درباره زاهدان تا میلک نیز باید گفت که از زاهدان تا زابل از ۲۰۰ کیلومتر ۶۹ کیلومتر زیر بار ترافیک رفته، باند دوم راه اندازی شده است و ۱۸ کیلومتر دیگر حد فاصل حرمک تا سه راهی دشتک تا دهه فجر زیر بار ترافیک می‌رود.

وی اضافه می کند: از سمت سه راهی دشتک به زابل ۲۰ کیلومتر از مراحل اجرایی کار آغاز شده است و حدود ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. از محمد آباد به سمت زهک جاده ترانزیت داریم که به میلک متصل می‌شود، ۱۸ کیلومتر از سمت زهک به میلک جاده اصلی راه اندازی شده و زیر بار ترافیک است، به مسافت ۱۳ کیلومتر از سه راهی جزینک به زهک لایه دوم آسفالت ریخته شد و منتظر پل دوم سیستان هستیم که حدود ۱۰ دهانه ۳۰ متری دارد و مراحل پایانی آن در حال انجام است و تا دهه فجر آماده می‌شود. وی می‌گوید: با اجرای این طرح‌ها مشکلات ترافیکی استان رفع می‌شود و در زمینه کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای هم نقش موثری خواهد داشت و از نظر زیرساختی جاده‌ای مشکلی نخواهیم داشت، در صورت مصوب شدن کمیسیون ماده ۲۳ برنامه بودجه سراسر باند دوم بزرگراه آغاز می‌شود که ممکن است زمان بر باشد در غیر این صورت ۴۵ کیلومتر بزرگراه زاهدان - خاش را آغاز می کنیم.

مشکل کمبود اعتبار

مدیر کل راه و شهرسازی می‌افزاید: حدود هزار و ۴۹ میلیارد تومان اعتبار برآورد اولیه برای باند دوم بزرگراه چابهار زاهدان است که به دلیل این که طرح سال گذشته ارسال شده و با توجه به این که قیمت‌ها افزایش پیدا کرده ممکن است بیشتر از این اعتبار لازم باشد. وی، خاطرنشان می‌کند: برای طرح‌های در دست اجرا اعتباراتی از طریق اسناد خزانه ملی دریافت کردیم البته نه به صورت کامل از محل طرح‌های عمرانی استانی هم اعتبارات محدودی اختصاص یافته و برای فاز دوم قرار است اسنادی اختصاص یابد که با اعطای آن تا حدودی، وضعیت اعتبارات خوب می‌شود. برای اجرای طرح‌های در دست اجرا مشکل اعتباری داریم که با پیگیری‌های انجام شده به زودی رفع می‌شود.

رئیس مجمع نمایندگان استان: کمتر از ۲۰۰ کیلومتر آزاد راه یا بزرگراه در استان وجود دارد و قسمت اعظم این راه مواصلاتی مشخصه حتی راه درجه یک را هم ندارد بنابراین امکان کشش ترافیکی بیشتری از این جاده نیست

جزو طرح های ملی

رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی نیز می‌گوید: باند دوم بزرگراه زاهدان – چابهار جزو طرح های ملی است و فقط سازمان برنامه و بودجه کشور، وزارت راه و شهرسازی و اداره کل راه و شهرسازی استان اطلاعات مربوط به موافقت نامه و میزان اعتبارات را دارند. «مالکی» تصریح می‌کند: این طرح‌ها به سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان ابلاغ می‌شود و بزرگراه و راه آهن جزو پروژه های ملی است.

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای هم در این باره می‌گوید: در محور چابهار-میلک زیرساخت‌ها راه اندازی شده یا در دست اجراست و پایانه بار چابهار با ۳۴ هکتار ظرفیت پذیرش هزار دستگاه را دارد، ۳۶ واحد حمل و نقلی نیز در این پایانه مستقر است و امکانات رفاهی برای رانندگان وجود دارد.

«خانقایی» می‌افزاید: در مسیر چابهار به میلک برای ۳۱ نقطه به منظور ایجاد مجتمع خدمات رفاهی موافقت اصولی صادر شده و ۱۴ مجتمع خدمات رفاهی در همین مسیر به بهره برداری رسیده است، هشت مجتمع خدمات رفاهی و پنج پاسگاه جدید پلیس راه در این محور در دست ساخت است که امسال به بهره برداری می‌رسد زیرا برای توسعه ترانزیت باید پلیس راه در محورهای مواصلاتی وجود داشته باشد. به گفته وی در سامانه‌های حمل و نقل هوشمند در جاده‌ها تا پایان سال گذشته با هدف تسهیل در رفت و آمد ۱۰۱ ایستگاه ثبت تخلف فعال و ۶۲ تردد شمار که از سامانه‌های حمل و نقل هوشمند است نصب شد.

وی اظهار می‌کند: مساحت پایانه مرزی میلک ۲۲/۵ هکتار است، سالن تجاری آن سال ۸۸ و سالن مسافری آن سال ۹۳ افتتاح شد و ۲۱۰ میلیارد ریال برای پایانه مرزی میلک هزینه شده است. در این پایانه به امکانات رفاهی توجه و نمازخانه، ساختمان‌های پشتیبانی کامل و محوطه سازی احداث شده یا در دست ساخت است تا از نظر خدمات رفاهی شرایط بهتری داشته باشد.وی می گوید: احداث پل دوم مرزی میلک، زمینه افزایش تردد از این مرز را فراهم می کند و موجب کاهش و تسهیل زمان تردد می‌شود که پس از عقد تفاهم نامه میان ایران و افغانستان این پل ساخته می‌شود. پایانه مرزی میلک فقط چهار کیلومتر تا زرنج افغانستان فاصله دارد که یک مزیت محسوب می شود. به گفته وی، نزدیکی مرز میلک به بندر چابهار سبب کاهش هزینه‌ها و زمان حمل و نقل تجار می‌شود و واقع شدن در دالان ترانزیتی محور شرق، دسترسی سریع به استان‌های جنوبی افغانستان، تسریع در انجام تشریفات کامیون‌های ورودی مرز میلک، گسترش تجارت میان افغانستان و ایران و توسعه اقتصادی از ویژگی‌های دومین مرز کشور از نظر صادرات است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی خبر داد:

رشد ۵۸ درصدی تخلیه و بارگیری در بنادر چابهار

عکس: نوریان

گروه گزارش

تخلیه و بارگیری کانتینری در بنادر چابهار از ابتدای امسال ۵۸ درصد رشد داشته است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی گفت: در هشت ماه امسال تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری در بنادر چابهار نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۵۸ درصد رشد داشت که این افزایش خدمات لجستیکی در بنادر استان را نشان می‌دهد.

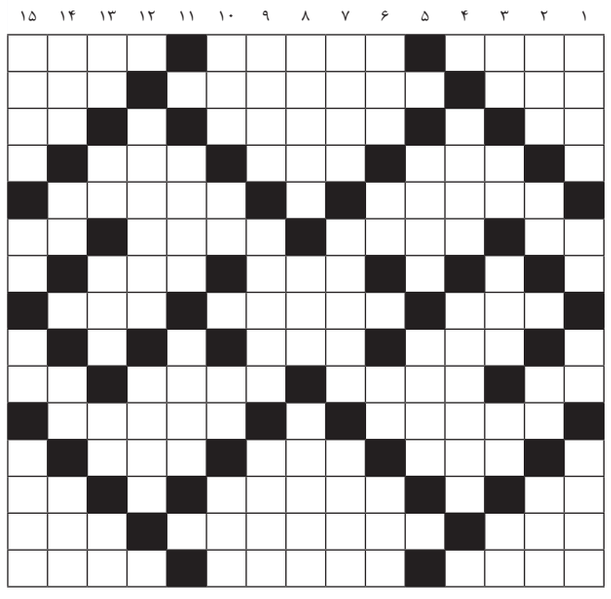
«بهروز آقایی» افزود: بندر چابهار با برخورداری از پایانه مجهز کانتینری، ۱۵ پست اسکله به طول سه کیلومتر، آبخور ۱۶/۵ متر و ۶۰ هکتار بارانداز قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیما را دارد.

وی ادامه داد: افزایش ضریب ایمنی کالا از نظر سرقت و صدمه به محمولات، افزایش سرعت تخلیه و بارگیری، صرفه جویی در زمان حمل، کاهش هزینه تخلیه و بارگیری، باز نشدن در کانتینر از مبدا تا مقصد، استقرار تناژ قابل توجهی از کالا در یک کانتینر، سهولت در چیدمان و استفاده بهینه از فضا در محل تخلیه و بارگیری به عنوان مهم ترین مزایای این نوع از حمل و نقل است.

حل جدول شماره ۹۷۵

■	ب	ل	ط	و	ا	د	■	ت	ی	ر	ی	د	م	■
ا	■	ی	ر	ا	■	ن	م	س	■	ز	ا	ب	■	ا
ف	ر	■	ل	ا	و	■	ا	■	و	ص	ف	■	ج	ی
ت	و	ن	■	ز	■	د	د	م	■	ل	■	ر	ا	د
ا	س	ا	م	■	ا	ت	ر	ی	ش	■	پ	ی	ن	ه
د	■	ی	■	ب	■	ه	ی	س	■	س	■	م	■	ا
ه	ر	■	ق	و	ی	■	د	■	ل	ه	و	■	ن	ل
■	ا	ض	ط	ر	ا	ر	■	پ	ب	ی	م	ا	ر	ی
ا	س	■	ر	ا	م	■	پ	■	ز	ی	ن	■	م	ن
ع	■	ن	■	ن	■	ک	ا	ل	■	ه	■	ل	■	گ
ت	و	ا	ن	■	پ	ا	ی	ا	ن	■	ک	و	ز	ه
ب	ا	ر	■	ت	■	خ	ت	م	■	م	■	خ	و	پ
ا	ر	■	ک	ر	ه	■	خ	■	ا	ل	ک	■	م	ا
ر	■	ا	م	ا	■	س	ت	م	■	ا	ن	و	■	ن
■	م	چ	ا	ز	ا	ت	■	م	ا	ل	ک	ی	ت	■

جدول شماره ۹۷۶

۱-ارض – سمنت - تابستان ۲- اشاره به نزدیک – کشوری در آمریکای جنوبی – درخت اعدام ۳- رودروپا- از اسامی دخترانه – قدم یکپا ۴- پاره آتش- خواب- شست و شوی شرعی ۵- کیسه- بی قرار ۶- برج داستانی- نکته‌ها – داد وفریاد - مادر ۷- نام – ماه تمام ۸- فتنه – مشکوک – امر به سکوت ۹- نوعی آچار- چین و شکن ۱۰- پروردگار- بازیگر فیلم مادر – نقاش - آفت گندم ۱۱- این روزها در فضای مجازی زیاد می گذارند - هادی ۱۲- کشتی جنگی - صنوبر- وسنی ۱۳- دربست کارخانه- دالان - برکت ۱۴- برنامه پرطرفدار ورزشی - مترقی - جد ۱۵- هیزم- اضافی – وسیله‌ای برای پرواز

۱-شیون – جنس خشن – خیس - منزل ۲- سلاح کاشتنی - دانه خوشبو – دفاع فوتبالی- برزن ۳- پول ژاپن – رایحه – صیقل - لحظه – خون ۴- اعلی - خواهش ۵- ایستا - گهواره ۶- پول فلزی – بوی رطوبت - برهنه – نخ تابیده ۷- پول چین – سرگذشت پیشینیان – توزیع کننده ۸- رزمایش – قصه – اگر برعکس شود به معنی دلیل است ۹- پوست دباغی شده – صاف – گودی ۱۰- فرزندزاده – شامه نواز - راس- قوس ۱۱- نبود - شن ۱۲- عریض و پهناور - مسکن ۱۳- بالا آمدن آب دریا – نت ششم – خرد و کوچک – جدید – آخرین توان ۱۴- پارچه دریایی - حرف همراهی - پسوندشباهت- جاده قطار ۱۵- طلایی – گلابی – ریشه - شرح