

استقبال خوب مردمی از رئیس‌جمهور در سنندج و افتتاح طرح‌های عمرانی راهبردی روزهای متفاوتی را نوید می‌دهد

بژئی کردستان

فرهنگیستان

سال گذ‌شته زمانی که اپوزیسیون، پیرمرد تعارف‌کننده شکلات به رئیس‌ی را در بازار سنندج تهدید به مرگ کردند گمان نمی‌بردند این تهدیدها نه‌تنها اثری نداشته باشد، حتی به ضد خود تبدیل شود. اکنون یک سال از آن زمان می‌گذرد و رئیس‌جمهور ایران که در هشتمین سفر استانی خود در دور دوم سفرهای استانی راهی سنندج شده بود با استقبال پرشور مردم مواجه شد و گروه زیادی از مردم برای استقبال از رئیس‌جمهور با خود شکلات به همراه آوردند تا شکست پروژه اپوزیسیون را فریاد بزنند. رئیس‌جمهور در هشتمین مقصد از دور دوم سفرهای استانی و به‌منظور دیدار با مردم، بررسی مصوبات سفر اول و افتتاح ۱۶ کلان‌پروژه در سفری دو روزه به استان کردستان سفر کرد. سیدابراهیم رئیس‌ی صبح روز پنجشنبه با استقبال امام جمعه و نماینده ولی‌فقیه در استان و استاندار از طریق فرودگاه بین‌المللی سنندج وارد استان کردستان شد. رئیس‌جمهور در این سفر علاوه‌بر پیگیری مصوبات دور اول سفر به استان و دیدارهای مردمی، چندین طرح بزرگ استانی از جمله کلان‌پروژه خط‌آهن سنندج - همدان، فرودگاه سفر و طرح‌های آبرسانی استان را افتتاح کرد. در حوزه آبرسانی مجموعاً بیش از ۱۲ هزار میلیارد تومان پروژه در این سفر به بهره‌برداری رسید. علاوه بر پیگیری همه تعهدات منعقدشده دور اول سفر، بیش از ۱۳ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان طرح و پروژه جدید در استان کردستان در قالب ۱۲۲ مصوبه تصویب شده است. در ادامه برخی از مهم‌ترین اقدامات این سفر را مرور خواهیم کرد.

کردستان آباد

سال گذشته بود که برخی با شعار آزادی کمر به نابودی شهرهای ایران زحمله شهرهای غرب بسته و برای این هدف نیز خیابان‌کشی و آ‌سب‌و را تجویز می‌کردند. حال یک سال از آن زمان می‌گذرد و رئیس‌جمهور در هشتمین سفر استانی در دور دوم این سفرها راهی کردستان شده تا پیام آبادی را به کردستان ببرد. پیامی که با صدای رسا شکست پروژه ویرانی طلبان را فریاد می‌زند. رئیس‌جمهور در این سفر همچنین به صف نماز وحدت تشکیل شده در مسجد جامع سنندج نیز پیوست. نمازی که نشانه‌ای بود از بر باد رفتن رویای تفرقه قومی و مذهبی در کردستان که اپوزیسیون تجزیه‌طلب آن را در ذهن خود پرورانده بود.

گام‌های نهایی برای تکمیل کریدور شرق به غرب

پروژه راه‌آهن همدان سنندج که عملیات اجرایی آن حدود ۱۸ سال پیش آغاز شد و تا قبل از دولت سیزدهم ۶۷ درصد پیشرفت فیزیکی داشت، در طول دو سالی که از آغاز به کار دولت سیزدهم می‌گذرد به مرحله نهایی

رسید و در سفر هیات دولت به استان کردستان با حضور رئیس‌جمهور افتتاح شد. تکمیل این خط آهن و آغاز پروژه راه‌آهن سنندج - باشماق باعث می‌شود یکی از مسیرهای کریدوری شرق به غرب که چین را از طریق ایران و عراق به مدیترانه وصل می‌کند تا حد زیادی تکمیل شده و کشورهای منتفع را برای سرمایه‌گذاری هرچه بیشتر در این مسیر ترغیب کند. تکمیل این کریدور باعث می‌شود مسیرهای جایگزین و پرهزینه‌ای همچون راه‌آهن بصره کمتر جذابیت پیدا کنند. مسیر ریلی همدان - سنندج - باشماق همچنین می‌تواند یکی از مسیرهای جذاب مسافری بین ایران و عراق تلقی شود. طول مسیر ریلی همدان - سنندج ۱۵۱ کیلومتر است و با احتساب خطوط ایستگاهی به ۱۷۷ کیلومتر می‌رسد. حداکثر سرعت طراحی مسیر برای قطارهای مسافری ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت و قطارهای باری ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت است که انتظار می‌رود سرعت عملیاتی قطار مسافری در شروع بهره‌برداری حدود ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت باشد و پیش‌بینی می‌شود با تثبیت شرایط هندسی خط ظرف دو ماه آتی، سرعت عملیاتی ۱۶۰ کیلومتر در ساعت در این مسیر قابل دستیابی باشد. براساس مطالعات انجام شده در زمان تصویب طرح ترافیک پیش‌بینی شده برای ۶۰۰ هزار نفر و یک میلیون تن بار در سال است که با توجه به توسعه صنایع منطقه‌ای در سنوات اخیر و افزایش جمعیت، این ارقام در بخش باری افزایش قابل ملاحظه‌ای خواهد یافت. در فاز دوم بهره‌برداری و تکمیل خطوط ایستگاهی و اتصال خطوط پیش‌بینی شده به مراکز بار در استان کردستان ظرفیت این محور به هشت تا ۹ میلیون تن بار در سال ارتقا خواهد یافت. قرار است این خط آهن تا مرز باشماق میروان امتداد پیدا کند.

فرودگاه سقز

سقز یا بیش از ۲۲۶ هزار نفر دومین شهرستان پرجمعیت استان کردستان است که در ۱۹۰ کیلومتری شمال سنندج مرکز استان قرار دارد. فرودگاه سقز که تا پیش از دولت سیزدهم ۶۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشت، روز جمعه در سفر هیات‌دولت به کردستان فرودگاه سقز به‌عننوان یک مگاپروژه مهم و مطالبات بیش از دو ده مردم کردستان با حضور رئیس‌جمهور به بهره‌برداری رسید. نزدیک به ۲۷ سال از آغاز مطالعات پروژه احداث فرودگاه شهدای سقز می‌گذرد؛ به‌طوری‌که مطالعات ساخت این فرودگاه از سال ۱۳۷۵ آغاز شد و تا سال ۱۳۸۲ ادامه داشت و از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۳۹۳ حدود ۷۰ میلیارد ریال برای آن هزینه شد، اما درنهایت کار به جایی رسید که پیمانکار و مشاور پروژه کنار رفتند و اجرایی این پروژه متوقف شد. پس از چند سال وقفه، از سال ۱۳۹۶ پروژه احداث فرودگاه شهدای سقز با انعقاد تفاهنامه‌ای به شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران واگذار شد و این پروژه تا پایان دولت دوازدهم به ۶۳ درصد پیشرفت فیزیکی رسید. این فرودگاه توسط مهندسان ایرانی در ۱۸۰ هکتار گستره و دوهزار و ۵۰۰ مترمربع مساحت پایانه به اتمام رسیده

بهرام امیراحمدیان، کارشناس اوراسیا در گفت‌وگو با «فرهیختگان»:

است. دوهزار و ۶۰۰ متر طول باند فرود، دوهزار و ۵۰۰ مترگستره پارکینگ، ۱۳۰۰ متر روشنایی معابر، برج مراقبت، دستگاه‌های کمک‌بازرسی و ساختمان پلیس از ویژگی‌های مهم این فرودگاه است. با پایان عملیات اجرایی این پروژه، نخستین پرواز هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از تهران به مقصد فرودگاه سقز با استفاده از هواپیمای ای‌تی‌آر (ATR) همزمان با سفر استانی و حضور رئیس‌جمهور در کردستان انجام شد.

بهره‌برداری از ۱۲ طرح بهداشتی با حضوروزیر بهداشت

بهرام عین‌اللهی پنجشنبه در سفر به کردستان، ۱۲ پروژه بهداشتی و درمانی در شهرهای مختلف این استان به ارزش بیش از ۱۹۰۰ میلیارد ریال را افتتاح کرد. راه‌اندازی آنژیوگرافی دوم و بخش توموتراپی بیمارستان توحید سنندج، توسعه اتاق‌های عمل و راه‌اندازی بخش ام‌آر‌آی بیمارستان شهیدبهشتی قروه و افتتاح چندین باب خانه بهداشت، پایگاه سلامت، مرکز جامع سلامت و آزمایشگاه از پروژه‌هایی است که در این سفر مورد بهره‌برداری قرار گرفت. وزیر بهداشت سپس به قروه رفت و مرکز ام‌آر‌آی بیمارستان شهیدبهشتی این شهر را با ۳۰۰ میلیارد ریال اعتبار راه‌اندازی کرد. برای نصب و راه‌اندازی این دستگاه نیز ۳۵ میلیارد ریال هزینه شده است. با حضور وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، طرح توسعه اتاق عمل این بیمارستان با ۴۰ میلیارد ریال اعتبار در زمینی به مساحت ۲۱۰ مترمربع با مشارکت خیرین و دانشگاه علوم پزشکی کردستان به بهره‌برداری رسید.

شهرک صنعتی سنندج ۴

شهرک صنعتی سنندج ۴ در هفت‌کیلومتری این شهر و در نزدیکی روستایی به نام سرنجیانه واقع شده است و عملیات اجرایی فاز نخست سال ۱۳۸۵ آغاز شد ولی به دلیل داشتن معارض ملکی متوقف و آنگاه در سال ۱۳۹۶ بار دیگر اجرای آن ازسرگرفته شد.

وسعت این شهرک ۲۵ هکتار است و در دو فاز تعریف شده که فاز نخست آن شامل ۷۵ هکتار و فاز دوم آن هم ۱۳۰ هکتار است که فاز نخست این شهرک سال ۱۳۹۹ درحالی‌که زیرساخت‌های اساسی همچون آب و جاده آن آماده نشده بود به بهره‌برداری رسید، ولی به همین دلیل تعداد زیادی از واحدهایی که زمین به آنها واگذار شده بود قادر به ساخت سوله نبودند. فاز نخست این شهرک زون‌بندی شده و اراضی آن در قالب ۲۴۶ قرارداد به متقاضیان واگذار شده و هم‌اکنون تعدادی از واحدهای تولیدی در آن شروع به احداث سوله کرده‌اند. ایجاد خط انتقال آب این شهرک صنعتی از دیگر پروژه‌های افتتاح‌شده در دور دوم سفر رئیس‌جمهور به استان است که ۱۵ کیلومتر طول دارد. کل هزینه صرف‌شده در شهرک صنعتی سنندج چهار افزون بر دوهزار میلیارد ریال است و مطالعات و طراحی فاز دوم این شهرک صنعتی هم انجام شده و آماده برگزاری مناقسه و آغاز عملیات اجرایی

فرهنگیستان

فرهنگیستان

فرهنگیستان

جاده نیست که به راحتی بتوانند دلی‌هایی بزنند که حرکت کند. نوع جنس خاک هم بی‌تاثیر نیست، همچنین امر مهم دیگر این است که اصلا مشتری داشته باشد. وقتی کریدور جایگزین باشد، کریدورهای دیگر کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرند. نکته دیگر که در مورد کریدورها باید بدانیم این است که اگرچه زیرساخت‌ها در دست دولت‌های صاحب زمین است اما حرکت و جریان حمل‌ونقل کالا در دست بخش خصوصی است؛ چراکه شرکت‌ها هستند که بار حمل می‌کنند. همه اینها بخش خصوصی است. مادامی‌که شرایط مناسبی نباشد و میان دوطرف تبادل‌ات اقتصادی وجود نداشته باشد و تکمیلی نباشد و قطار و کامیونی که می‌رود از آن سمت خالی بازگردد، نمی‌توان توقع داشت مسیر کریدور احداث‌شده خوب عمل کند. این شرایط باید در کریدورها اعمال شوند تا بتوان از این کریدورها استفاده کرد.

با توجه به اینکه قبل از ایده راه‌آهن سنندج باشماق راه‌آهن بصره شلمچه اجرایی شده فکر می‌کنید اساساً تاسیس کریدور ریلی با عراق چقدر می‌تواند موثر عمل کند؟

در راه‌آهنی‌که از شلمچه به بصره وصل می‌شود، ایران اعلام کرده بود که ما می‌خواهیم از این مسیر برای ارتباط تجاری استفاده کنیم و محموله از سمت ایران به سمت سوویه و شرق دریای مدیترانه حمل شود. عراق رسماً اعلام کرد که این راه‌آهن تنها برای ژائران مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین این پرسش در مورد کریدوری که قرار است از سنندج به سمت عراق مطرح است که آیا با این مسیر هم طبق استراتژی قبلی از جانب طرف عراقی برخورد می‌شود؟ به نظرم سرمایه‌گذاری برای چیزی که نتوانیم با آن بار حمل کنیم درست نیست و این مسائل باید در نشست‌های فنی با افرادی که در امور حمل‌ونقل بین‌الملل و ترانزیت تبحر دارند بیشتر کارشناسی شود، از آنها طرح پرسش شود که این کریدوری که درحال صحبت از آن هستیم برای چه مدتی است؟ آیا آینده آن مشخص است؟ روابط ایران و عراق چگونه خواهد بود؟ اما این را می‌توانیم بگویم که مردم سنندج توانستند بعد از چند دهه با قطار رفت‌وآمد کنند و می‌توانیم از طریق مسیر ریلی حمل بار کنیم.

خود کشور عراق چقدر ممکن است از چین امری استقبال کند؟ با توجه به اینکه عراق کریدوری در جنوب از مسیر بندر فاو را برای اتصال به شرق آسیا در دستور کار دارد آیا ممکن است از مسیر غرب به شرق استقبال کند یا آن را رقیب خود می‌داند؟

عراق، کریدوری را از بصره و فاو می‌خواهد به سمت ترکیه حرکت دهد و این پروژه را نیز با چندین میلیارد یورو هزینه به فرانسه‌ها سپرده است. اما چقدر عملی شود معلوم نیست. مساله دیگر این است که اگر قرار باشد این کریدور برای انتقال کالا به مدیترانه به کار برود معنی نمی‌دهد چراکه پس از رسیدن به مدیترانه دوباره باید آن را سوار کشتی کرده و هزینه دیگری متحمل



است. شهرک فناوری در جوار فاز نخست شهرک صنعتی سنندج ۴ در زمینی به مساحت شش هکتار احداث می‌شود که کلنگ‌گذاری آن نیز در دور دوم سفر استانی رئیس‌جمهور به کردستان زده شد. براساس برآوردهای انجام‌شده برای احداث زیرساخت‌های شهرک کارگاهی دانش‌بنیان استان کردستان نیاز به بیش از ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار است.

پروژه پیشران فولادسازی کردستان

این طرح در راستای ۴۸ طرح پیشران کشور است و به‌گفته مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان برای آن ۲۳۲ میلیون یورو سرمایه‌گذاری ارزی و هفت‌هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری ریلی صورت گرفته و قرار است در اوق ۱۴۰۶ به بهره‌برداری برسد. واحد تولیدی فولاد قروه ظرفیت تولید یک میلیون تن ورق گرم فولادی در سال دارد و میزان اشتغالزایی آن ۱۵۰۰ نفر است. سهامدار اصلی شرکت فولاد زاگرس قروه با ۴۴ درصد شرکت ایمیدو بوده و بقیه متعلق به شرکت سرمایه‌گذاری توسعه فلزات و معادن ایران است.

فرهنگیستان

فرهنگیستان

فرهنگیستان

شوند. کشتی که مسیر اقیانوسی را می‌پیماید دلیلی ندارد از خود را به مسیر بن‌بست خلیج فارس سرخ کند. کشتی از اقیانوس هند وارد دریای سرخ شده و از کانال سوئز به مدیترانه می‌رود کدام صاحب کالا اجازه می‌دهد که بارش از طریق کشتی به بندر بصره برود، آنجا توسط قطار بارگیری شده و مجدداً برای بارگیری توسط کشتی به مدیترانه برود. این کار از نظر اقتصادی عاقلانه و مقرون به‌صرفه نیست. لذا کار کرد این کریدور تنها می‌تواند رساندن بار از اقیانوس هند به عراق باشد. این مسیر برای انتقال بار به دیگر کشورهای منطقه که خودشان بندر دارند کارگزدی ندارد. مثلاً ایران خودش بندر دارد و جدیدترین پروژه بندری در دست احداث نیز بندر مکران است که ظرفیت تخلیه ۱۵۰ میلیون تن در سال برای آن پیش‌بینی شده است.

با وجود این چالش‌ی که مطرح کردید آیا مسیرهای کریدوری در دست احداث می‌تواند کارکردی هم داشته باشد؟

ممکن است برای آینده خوب باشد اگر استراتژی توسعه و آمایش سرزمینی داشته باشیم خیلی خوب هم هست اما منطقی اقتصاد این است که جریان حرکت کالا اولاً سرعت داشته باشد، ثانیاً امنیت داشته باش، ثالثاً سهولت داشته باشد و رابعاً منفعت داشته باشد. اگر این چهار عامل در کریدوری وجود نداشته نباشد مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. اگر در مبادی ورودی مشکلاتی درمورد بازرسی کالا و بارنامه وجود داشته باشد طبعاً کریدورهای دیگر جایگزین می‌شود. حدود ۹۰ درصد حمل‌ونقل تجاری در جهان، توسط کشتی صورت می‌گیرد. مسافت‌ها طولانی برای حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی صرف نمی‌کند چراکه باید نگاه کنند کدام به‌صرفه‌تر و ایمن‌تر است؟ این حجم عظیم کالا که با کشتی جابه‌جا می‌شود اگر بخواهد از راه زمینی منتقل شود چندین سال طول می‌کشد. حجم سه‌هزارتنی یک کشتی باری را باید در چندین هزار کامیون و صدها قطار گنجانند، اگرچه حمل با کشتی به‌خاطر مسیر طولانی زمان بر است اما هزینه را تا حد زیادی کاهش می‌دهد. همچنین برخی بارها از جمله سنگ‌آهن و سوخت را نمی‌شود با قطار حمل کرد؛ چراکه هزینه حملش خیلی زیاد می‌شود به همین دلیل هم فعلاً هیچ جایگزینی برای کشتی نیست.

فرمودید جایگزینی برای کشتی‌ها نیست با این توصیف ایده‌هایی همچون کمربند جاده که یک مسیر زمینی است با چه هدفی مطرح می‌شود؟
زمانی‌که از ایده کمربند جاده صحبت می‌کنیم منظورمان استفاده از قطارهای تندرو است نه حمل‌نقل جاده‌ای. ابتکار کمربند جاده چین می‌خواست جایگزین پل زمینی اوراسیا در قرن ۲۱ شود که از چین به روسیه و لهستان می‌رفت و سپس به آلمان منتهی می‌شد اما چون روسیه تحت تحریم است این گزاره مطرح می‌شود که کریدور شماره ۶ باهمان ایده کمربند جاده از طریق ایران تکمیل شده و پس از اتصال به ترکیه به اروپا منتهی شود.