آمریکا و چین بدون توجه به موفقیت استراتژیک ایران می‌خواهد رویای پیوند آسیا به اروپا و آفریقا را عملی کنند

تقابل بر سر کریدورهای جهانی

مهفام سلیمان‌بیگی: آمریکا برخلاف اعلام قبلی، نه تنها خاورمیانه را ترک نکرد که حالا به نظر می‌رسد با گسترش حضور چین در خاورمیانه، جدال تجاری خاموشی بین دو ابرقدرت شکل گرفته است. کابینه بایدن در ماه‌های گذشته مذاکرات وسیعی را درباره پروژه‌های اقتصادی با کشورهای عربی پیش برده است و حالا اعلام کرده که بنا دارد از کریدوری آمریکایی رونمایی کند که هند را به خاورمیانه و خاورمیانه را به اروپا متصل می‌کند. پروژه‌ای عظیم برای ترانزیت انرژی و غذا که از هند شروع شده و از کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس عبور می‌کند و در نهایت با اتصال به فلسطین و رژیم صهیونیستی و ترکیه وارد دروازه اروپا می‌شود. رسانه‌های آمریکایی می‌نویسند که این پروژه ترانزیتی در تقابل با راه ابریشم چینی است. از آن سو چین که بزرگ‌ترین واردکننده انرژی است، این روزها پررنگ‌تر از همیشه به شاهرگ انرژی خاورمیانه متصل شده و قراردادهای بزرگی با کشورهای عربی امضا کرده است. این مسئله به جدال خاموش آمریکا و چین در پروژه‌های انرژی و ترانزیتی در منطقه انجامیده است و البته ایران که گویا در هیچ‌یک از این معادلات نقشی اساسی ندارد و ظاهرا از بازی سودآور طرح‌های منطقه‌ای کنار مانده است.

رونمایی از کریدور آمریکایی

جو بایدن، رئیس‌جمهوری آمریکا و متحدانش قصد دارند روز شنبه طرح‌هایی را برای کریدور حمل‌ونقلی که هند را به خاورمیانه و در نهایت اروپا متصل می‌کند، اعلام کنند. این خبر را جان فاینر، معاون مشاور امنیت ملی ریاست‌جمهوری آمریکا داده و گفته: «یادداشت تفاهم پیشنهادی برای کریدور حمل‌ونقل ریلی و کشتیرانی بین کشورهای ایالات متحده آمریکا، هند، عربستان، امارات و اتحادیه اروپا و سایر کشورهای عضو گروه ۲۰ خواهد بود». پروژه‌ای که از نگاه او با اینکه مشخص نیست چه زمانی به پایان برسد اما پتانسیل عظیمی دارد. ظاهرا بایدن و نارندرا مودی، نخست‌وزیر هند، قصد دارند این پروژه را به‌عنوان بخشی از مشارکت برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جهانی اعلام کنند. کریدور ریلی و کشتیرانی مذکور امکان تجارت بیشتر از جمله تولیدات انرژی بین کشورها را فراهم می‌کند و به عقیده بسیاری نوعی مقابله جاه‌طلبانه‌تر با ابتکار کمربند و جاده چین است.

با این حال مسئولان آمریکایی اخیرا هدف طرح را افزایش جریان انرژی و ارتباطات دیجیتال و البته افزایش رفاه در کشورهای درگیر عنوان می‌کنند و می‌گویند به واسطه آن به رفع کمبود زیرساخت‌های مورد نیاز برای رشد در کشورهای با درآمد پایین و متوسط کمک می‌شود. فاینر البته هدف دیگر این پروژه را «کاهش تنش‌ها در تلاطم و ناامنی که از خاورمیانه می‌آید» معرفی کرده است. آن هم درحالی‌که برخی فکر می‌کنند این پروژه نهایتا نه تنها موجب کاهش ناامنی در خاورمیانه نمی‌شود که ممکن است حتی تنش را در آن بیشتر هم بکند.

ماجرا چیست؟

چندی پیش شش کشور عربی حوزه خلیج فارس اعلام کردند به‌زودی صاحب یک راه ریلی مشترک می‌شوند؛ راهی که هند را برخلاف ایده‌های قبلی بدون نیاز به بندر چابهار و ایران، به اروپا می‌رساند. مقصد این مسیر ترانزیتی بندر حیفا در اسرائیل و سپس ترکیه است. گرچه طول این خط ریلی دو هزار و ۱۷۷ کیلومتر است، به گفته برخی مقامات رژیم صهیونیستی بخش زیادی از این مسیر اکنون موجود است و تنها ۳۰۰ کیلومتر از آن که در خاک عربستان سعودی و اردن قرار دارد، باید ساخته شود.

تحلیلگران صنعت حمل‌ونقل می‌گویند بعد از پروژه عادی‌سازی روابط اعراب با اسرائیل، تکمیل این مسیر سرعت بیشتری به خود گرفته است. آنها می‌گویند علت تعلل هند برای فعالیت در بندر چابهار همین مسیر ترانزیتی است؛ چراکه حالا هند بندر چابهار را رها کرده و شریک راه‌آهن خلیج فارس شده است. راه‌آهن مشترک خلیج فارس، پروژه‌ای است که بی‌سروصدا از سال ۲۰۰۹ کلید خورد و حالا محور مهم گفت‌وگوی سران کشورهای عربی حوزه خلیج فارس است. چندی پیش هم خلیج‌آنلاین خبر داد این خط آهن به‌زودی تکمیل می‌شود. مقامات شش کشور عرب نیز تاریخ شروع به کار این خط ریلی را نهایتا ۲۰۲۵ می‌دانند.

در کنار این طرح، ابتدای تابستان سال گذشته رهبران هفت کشور صنعتی جهان در نشست خود متعهد شدند برای مقابله با جاده ابریشم چین، ۶۰۰ میلیارد دلار در کشورهای درحال‌توسعه در طرحی با عنوان «شراکت برای زیربناها و سرمایه‌گذاری جهانی» سرمایه‌گذاری کنند که ۲۰۰ میلیارد دلار آن را آمریکا تأمین کرده است.

اما این پازل وقتی تکمیل می‌شود که بدانیم هند، عربستان سعودی، امارات و اسرائیل مدت‌هاست پروژه مشترک اقتصادی‌ای با عنوان «کریدور غذایی هند- خاورمیانه» را دنبال می‌کنند. هند به‌عنوان یکی از غول‌های غذای جهان و البته یک اقتصاد بزرگ، با این پروژه به دنبال مدیریت منابع آب خود و مدرن‌کردن کشاورزی است و رژیم صهیونیستی به دلیل پیشرفت در زمینه کشاورزی صنعتی، به هند در این زمینه کمک می‌کند. اسرائیل همچنین به دنبال ایجاد نیروگاه‌های خورشیدی در هند است تا مصرف انرژی در کشور ۷۲ ملت را بهینه کند. از آن سمت رژیم صهیونیستی قرارداد پروژه‌های مشترکی را با امارات و عربستان در حوزه انرژی امضا کرده است.

جدال آمریکا و چین در خاورمیانه

هم‌زمان در طرف مقابل، چین به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده انرژی جهان، وارد میدان شد و تلاش کرد تا با قراردادهای گسترده بر شاهرگ انرژی خاورمیانه مسلط شود.

بر همین اساس، شرکت‌های سعودی و چینی ۳۴ قرارداد سرمایه‌گذاری و اقتصادی در بخش‌های مختلف امضا کردند. تقویت روابط چین به عربستان محدود نشد و اخیرا قطر قرارداد بزرگ ۲۷ساله به ارزش ۶۰ میلیارد دلار با چین بست تا این کشور کوچک که یکی از غول‌های گازی جهان است، LNG موردنیاز چین را تأمین کند. در این میان امارات هم نه تنها قراردادهای مهمی در حوزه نفت و گاز با چین بسته بلکه دامنه این قراردادها به همکاری‌هایی در حوزه هوا و فضا هم رسیده است. در بازار انرژی عراق، اشتیاق چینی‌ها برای سرمایه‌گذاری به حدی بوده است که این کشور دست رد به سینه چینی‌ها زد.

در واقع چین حدود یک دهه است که تلاش می‌کند با احیای راه ابریشم سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل کند و شاهرگ ترانزیت کالا را به دست بگیرد.

شاید همین نگاه چین به خلیج فارس هم آمریکا را نگران کرد و برخلاف ادعای قبلی این کشور مبنی بر ترک خاورمیانه، ظاهرا برنامه عوض شده و آمریکا به دنبال اجراکردن پروژه‌های اقتصادی تازه در خاورمیانه است. این شائبه زمانی تقویت شد که یک مقام سابق اسرائیل که مستقیم در نشست‌های مربوط به پروژه خلیج فارس شرکت داشته به آکسیوس گفت که هدف از این پروژه از ابتدا مقابله با چین بوده است.

واگذاری چابهار به هند اشتباه بود؟

زورآزمایی دو ابرقدرت اقتصادی شرق و غرب در خاورمیانه درست در شرایطی رقم می‌خورد که گویا ایران نقش معناداری در این معادلات ندارد. هند از طریق انعقاد قرارداد یکی از شرکت‌های خصوصی خود و با تعهد سرمایه‌گذاری به میزان ۸۵ میلیون دلار برای خرید تجهیزات مورد نیاز بندر چابهار، از سال ۱۳۹۷ وارد طرح توسعه فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار شد که به دلیل مشکلات ثانویه ایجادشده، این قرارداد به‌طور کامل اجرا نشد.

سازمان بنادر و دریانوردی ایران سال گذشته اعلام کرد از روند سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار رضایت ندارد و آنها که بنا بود ۸۵ میلیون دلار سرمایه به ایران بیاورند، فقط ۲۵ میلیون دلار سرمایه آورده‌اند و آن‌هم تنها شامل جرثقیل‌هایی می‌شود که با کشتی به بندر چابهار آورده‌اند. مقامات سازمان بنادر ایران به معافیت تحریمی بندر چابهار اشاره کرده و گفتند هند تلاشی برای استفاده از این فرصت نکرده است.

علی ضیایی، تحلیلگر صنعت حمل‌ونقل معتقد است که هند به نوعی ایران را معطل کرده است. او به «شرق» توضیح می‌دهد: «هند قرار بود از چابهار به اروپا وصل شود اما چابهار را معطل خود نگه داشت و هنوز هم این کار را می‌کند و وقت آن رسیده که ما هم درباره چابهار تصمیمی جدی بگیریم. سال‌هاست کار این بندر به هند سپرده شده و تنها کاری که کردند این بوده که شش جرثقیل بیاورند و آنجا را ببندند، کاری هم از پیش نبردند. اکنون یک شرکت ایرانی به عنوان زیرشاخه شرکت هندی در ایران در چابهار فعالیت می‌کند، در حالی که این شرکت ایرانی می‌تواند خودش مستقیم و بدون دخالت هند وارد عمل شود. ضمن اینکه سرمایه‌گذاران دیگری هم وجود دارند. همان ابتدای کار، اول چین پیشنهاد همکاری از طریق این بندر را داد.

چینی‌ها در این پروژه بسیار مصر بودند و نهایتا وقتی نتوانستند این بندر را بگیرند، سراغ گوادر پاکستان رفتند. در بحث ترانزیت چین در کشورهای دیگر خوب پای کار ماند، مثلا در پاکستان اکنون رقم کلانی سرمایه‌گذاری کرده و کار بزرگی را پیش می‌برد». او معتقد است ایران درباره انتخاب هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار انتخاب اشتباهی کرده است چون حتی اگر می‌خواستیم بازارهای هند و چین را نیز با هم مقایسه کنیم، بازار چین به اروپا چندین و چند برابر کل صادرات هند به تمام کشورهای شمالی ایران بود.

ضیایی می‌گوید: «متأسفانه این موارد بررسی نشد و امروز ما تاوان این انتخاب را پس می‌دهیم. به‌شخصه حس می‌کنم موضوع فراتر از یک بحث اقتصادی بود». اما آیا ممکن است رویارویی و تلاش چین و آمریکا برای تقابل با طرح‌های اقتصادی یکدیگر، موجب افزایش تنش و درگیری‌ها در خاورمیانه شود؟

ضیایی به این سؤال این‌گونه پاسخ می‌دهد: «طرحی که آمریکا پیگیری می‌کند، از نظر مسیرهای ترانزیتی چندان با طرح چین اشتراک و تداخل ندارد؛ طرح ترانزیتی چین از منطقه اوراسیا رد می‌شود ولی طرح آمریکا از جنوب خلیج فارس عبور می‌کند. بنابراین کشورهایی که این مسیر ترانزیتی از آن می‌گذرد مشترک نیستند که تداخلی ایجاد شود. با این حال یک محور کریدوری موقع شکل‌گرفتن فراتر از خط راه‌آهن است و زنجیره تأمین لجستیکی شامل حمل‌ونقل، مناطق تولیدی، دهکده‌های پتروشیمی و... ایجاد می‌کند. این مواردی است که می‌تواند بین طرح چین و آمریکا محل رقابت واقع شود. به عبارت بهتر یک نبرد سرمایه‌گذاری اتفاق می‌افتد و رقابت بر سر این است که در کشورهای دخیل در طرح‌ها، آمریکا سرمایه‌گذاری کند یا چین؟ در کنار این مسئله موضوع جذب بار هم مهم است و می‌تواند موجب رقابت سنگین شود؛ اینکه کشورها تصمیم بگیرند برای عبور بارشان از شرق به غرب کدام کریدور را انتخاب کنند».

بازی نفت در دست عربستان و روسیه

قیمت جهانی نفت خام در پی تصمیم عربستان سعودی و روسیه برای تمدید کاهش داوطلبانه عرضه نفت تا پایان سال جاری میلادی با جهش روبه‌رو شد.

به گزارش ایلنا از خبرگزاری رویترز، عربستان و روسیه به‌تازگی اعلام کردند با وجود بهبود بازارهای جهانی نفت خام و انتظار تحلیلگران مبنی بر کاهش عرضه در سه ماهه چهارم، کاهش‌های داوطلبانه عرضه نفت را تا پایان سال تمدید کردند.

پس از انتشار این خبر، قیمت نفت به‌شدت افزایش یافت و با وجود افزایش مداوم صادرات نفت ایران و ونزوئلا و باور بازار بر تسهیل تحریم‌های ایالات متحده، قیمت نفت خام برنت برای نخستین‌بار از نوامبر به بالای ۹۰ دلار برای هر بشکه رسید.

حلیمه کرافت، تحلیلگر مؤسسه آربی‌سی کپیتال‌مارکتز، دراین‌باره گفت: سعودی‌ها ماه گذشته چنین نتیجه‌ای را با بیانیه طولانی‌تر و عمیق‌تر خود برای تداوم کاهش عرضه داوطلبانه پیش‌بینی کرده بودند، اما حرکت امروز همچنان بسیاری از فعالان بازار را غافلگیر کرد.

او افزود: بار دیگر ثابت شد که عبدالعزیز بن‌سلمان، وزیر انرژی عربستان، در هر شرایطی که لازم باشد، بر تصمیم خود استوار می‌ماند.

این تصمیم ضربه تازه‌ای به جو بایدن، رئیس‌جمهوری ایالات متحده است، زیرا ادامه کاهش عرضه، قیمت‌های نفت را افزایش می‌دهد و وی در ۱۴ ماه آینده که باید برای انتخابات پیش‌روی ریاست‌جمهوری رقابت کند، با چالش روبه‌رو می‌شود.

ایالات متحده آمریکا استدلال می‌کند که جهان برای حمایت از رشد اقتصادی و فشار بر کرملین به‌دلیل تنش‌های بین مسکو و کی‌یف، به قیمت‌های پایین‌تر نیاز دارد. تلاش بایدن در سفر سال گذشته میلادی به عربستان برای افزایش تولید با شکست روبه‌رو شد، به‌طوری‌که اعضای اوپک‌پلاس (ائتلاف تولیدکنندگان عضو سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) و غیراوپک) از کاهش عرضه بیشتر خبر دادند.

آمریکا و متحدان غربی از اوپک‌پلاس خواسته‌اند تولیدش را افزایش دهد تا هزینه‌های انرژی کاهش یابد و به اقتصاد جهانی کمک شود. تولیدکنندگان اوپک‌پلاس استدلال می‌کنند که برای حفظ ثبات بازار پیشگیرانه اقدام می‌کنند.

اعضای اوپک‌پلاس معتقدند چاپ فراوان پول از سوی بانک‌های مرکزی غربی در دهه گذشته باعث کاهش ارزش نفت شده است که سهم بزرگی از درآمد آنها را تشکیل می‌دهد.

کاهش داوطلبانه عرضه نفت خام عربستان و روسیه در رأس کاهش‌های داوطلبانه اعلام‌شده از سوی چند تولیدکننده دیگر اوپک‌پلاس در ماه آوریل قرار دارد، همچنین کاهش عرضه توافق‌شده میان اعضای این ائتلاف تا سال ۲۰۲۴ تمدید شده است.

خبرگزاری دولتی عربستان هفته گذشته به نقل از یک مقام وزارت انرژی اعلام کرد ریاض کاهش تولید داوطلبانه روزانه یک میلیون بشکه‌ای نفت خود را تا پایان دسامبر ۲۰۲۳ تمدید خواهد کرد.

به‌دنبال آن الکساندر نواک، معاون نخست‌وزیر روسیه هم هفته گذشته در بیانیه‌ای گفت: مسکو تصمیمش برای کاهش داوطلبانه عرضه روزانه ۳۰۰ هزار بشکه‌ای خود را تا پایان سال جاری تمدید کرده است.

مسکو و ریاض اعلام کردند تصمیم‌ها برای کاهش عرضه را ماهانه بررسی خواهند کرد تا تعمیق کاهش یا افزایش تولید را بسته به شرایط بازار در نظر بگیرند.

شوروم BM CARS در ایران‌مال افتتاح شد

هفته گذشته نمایشگاه خودرو BM CARS در ایران‌مال با معرفی خودرو بستیون T۷۷ افتتاح شد.

براساس اعلام شرکت فرسام، شوروم BM CARS در محل ایران‌مال براساس استانداردهای این برند و معرفی خودروهای وارداتی ساخته شده است. شوروم ایران‌مال اولین شعبه استانداردسازی‌شده برند BM CARS در کشور است که در حال حاضر شرکت فرسام (صاحب امتیاز برند BM CARS) محصول T۷۷ را که یک SUV روز دنیا به حساب می‌آید به ایران‌مال برده و در معرض دید علاقه‌مندان قرار داده است.

بستیون T۷۷ یک SUV باابهت است که شرکت فرسام آن را وارد کشور می‌کند. T۷۷ از زیرمجموعه برند شناخته‌شده FAW است که خدمات پس فروش آن توسط شرکت بهمن‌موتور پشتیبانی می‌شود؛ بنابراین این خودرو تداعی‌کننده برند شناخته‌شده FAW در کنار خدمات اطمینان‌بخش بهمن‌موتور جایگاه خوبی در بازار خواهد داشت.

از نظر ویژگی‌های ظاهری، خطوط پرقدرت طراحی‌شده در جلوی این خودرو، در کنار چراغ‌های باریک و کشیده، حکایت از تبعیت این محصول از ترندهای روز طراحی خودروی دنیا دارد. همچنین ظرافیت‌های طراحی بدنه این خودرو به‌ویژه

در عقب آن یادآور خودروی لوکس محبوب این روزهای ایرانی یعنی پورشه است. پیشرانه بستیون T۷۷ به استاندارد عدم آلایندگی یورو ۶ مجهز است.

موتور این خودرو ۱.۵ لیتری توربو شارژ است و آپشن‌های متعدد و به‌روز آن، T۷۷ را خودرویی متمایز کرده است.

بنابراین با راه‌اندازی نمایشگاه خودروی ایران‌مال، شهروندان می‌توانند از نزدیک شاهد قابلیت‌های خیره‌کننده آن باشند.

راه‌اندازی موفقیت‌آمیز ماشین انباشت (Stacker) در پارک‌های جدید انباشت و برداشت ناحیه آهن‌سازی

مدیر اجرای پروژه‌های ناحیه آهن‌سازی فولاد مبارکه از راه‌اندازی موفقیت‌آمیز ماشین انباشت (Stacker) در پارک‌های جدید انباشت و برداشت ناحیه آهن‌سازی خبر داد.

رضا خادم کیمیایی، مدیر اجرای پروژه‌های ناحیه آهن‌سازی فولاد مبارکه، در تشریح نقش ماشین انباشت (Stacker) در پارک‌های جدید انباشت و برداشت ناحیه آهن‌سازی گفت: این پروژه که با رعایت کامل موارد ایمنی و مطابق برنامه با موفقیت انجام شد، به‌منظور تغذیه مگامدول‌های واحد احیای مستقیم شماره ۲ (شهید خرازی) ایجاد شده و مطابق طرح، مشتمل بر دو پارک جدید به عرض حدود ۴۷ متر و طول حدود ۱۰۰۰ متر است.

وی درخصوص عملکرد این تجهیز گفت: گندله تخلیه‌شده توسط واگن برگردان شماره یک به‌وسیله نوار نقاله‌های موجود به مخزن (Buffer bin) انتقال می‌یابد و از طریق دو فیدر با ظرفیت‌های تخلیه ۱۵۰۰ تن بر ساعت و با کمک نوار نقاله‌های تعبیه‌شده توسط ماشین انباشت جدید (Stacker) به ظرفیت ۱۵۰۰ تن بر ساعت در پارک‌های ۱ و ۲ ذخیره می‌شود. با انجام این پروژه، ظرفیت انباشت مکانیزه به میزان یک میلیون تن افزایش خواهد یافت.

به گفته مدیر اجرای پروژه‌های ناحیه آهن‌سازی فولاد مبارکه، ماشین انباشت مذکور با استفاده از جدیدترین تکنولوژی روز دنیا طراحی و با رویکرد استفاده حداکثری از توان ساخت داخل، در شرکت آذرطیف سپاهان ساخته شد و بدون حضور سوپروایزر خارجی و با کمک متخصصان داخلی، تست و با موفقیت هم‌زمان با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت راه‌اندازی شد.

خادم کیمیایی تصریح کرد: از مهم‌ترین ویژگی‌های این ماشین انباشت و برداشت می‌توان به این موارد اشاره کرد: افزایش ظرفیت انباشت گندله در ناحیه آهن‌سازی فولاد مبارکه به میزان ۱۵۰۰ تن بر ساعت؛ بهره‌مندی از سیستم آنتی‌کولوژن برای جلوگیری از برخورد با دستگاه‌های مجاور و دپوی مواد؛ استفاده از سیستم ترمز هیدرولیک بین ریل و بوژی جهت پایداری ماشین در مواقع اضطراری؛ ارتقای ایمنی ماشین به‌علت استفاده از دو جک هیدرولیک جهت تغییر زاویه بوم.

وی گفت: ماشین انباشت (Stacker) از قسمت‌های اصلی زیر تشکیل شده است:

سازه اصلی (Superstructure) به وزن حدودی ۳۶ تن است. این سازه روی چرخنده اصلی (Slew Ring) نصب می‌شود و به‌واسطه دو محور انتقال قدرت که پینیون‌ها را می‌چرخانند، موجب گردش کل سازه حول محور خود می‌شود.

سازه زیرین (Sub-Structure) به وزن حدودی ۴۶ تن است. این سازه بستر اصلی ماشین جهت قراردادن چرخنده اصلی (Slew Ring) است و چهار ستون دارد که به سیستم راهبر متصل می‌شوند.

بوم وزن تعادل (Counter Weight Boom) وزن حدودی ۱۳۴ تن دارد. این سازه روی سازه اصلی قرار گرفته و روی یک طرف آن وزنه‌های بتنی تعادل نصب می‌شود و طرف دیگر به بوم تخلیه و جک‌های هیدرولیک متصل می‌شود. همچنین دکل ارتباطی بوم وزن تعادل و بوم تخلیه، روی این سازه نصب می‌شود.

شوت تخلیه (Discharge Boom) به وزن حدودی ۳۸ تن است. روی این سازه نوار نقاله تخلیه نصب می‌شود و مواد پس از بارش روی نوار این بوم از سمت تریپر کار، در محل مربوطه تخلیه می‌شوند.

دکل (Masts and Bracing Boom) به وزن حدودی ۱۲ تن است. بخش‌های بوم تخلیه و تعادل به‌واسطه دکل نسبت به یکدیگر پایدار و صلب می‌شوند.

راهبرهای دو طرف لغزان و ثابت (Travel Gear. Fixed and Float Sides) به وزن ۲۸ تن است. کل سازه روی این راهبرها قرار گرفته و وظیفه آن حرکت دادن‌ماشین روی ریل‌هاست.

وی با تأکید بر اینکه بیش از ۲۰۰ تن اسکلت فلزی در ساخت این ماشین به کار رفته است، گفت: عمده متریال استفاده‌شده برای ساخت این قطعات، ورق فولادی N+S۳۵۵J۲ است. این قبیل ورق‌ها یک فولاد سازه‌ای با کربن کم و مقاومت کششی بالاست که قابلیت جوشکاری و فرم‌دهی مناسب دارد. برش‌کاری متریال این قطعات با بهره‌گیری از برش لیزر و پلاسما انجام گرفته و موجب دستیابی به دقت بالای فیت‌آپ و مونتاژ و ارتقای کیفیت جوش شده است.

خادم کیمیایی در اهمیت طراحی و ساخت این تجهیز گفت: با توجه به حساسیت ماشین و لزوم رعایت تلرانس‌های هندسی و انطباقات، حداکثر دقت در ماشین‌کاری تجهیزات صورت گرفته است. با توجه به شرایط سایت و با درنظرگرفتن توالی نصب قطعات، پیش‌مونتاژ و جوشکاری در محل انجام و کنترل‌های کیفی و نقشه‌برداری صورت گرفت.

مدیر اجرای پروژه‌های ناحیه آهن‌سازی در پایان از زحمات کارکنان واحد اجرای پروژه‌ها و بهره‌برداری ناحیه آهن‌سازی، دستگاه نظارت، حمل‌ونقل، تعمیرات مرکزی، قراردادهای خرید، مدیریت شهری، شرکت آذرطیف سپاهان، شرکت برق‌آرا و تمامی همکارانی که در برنامه‌ریزی، اجرا و راه‌اندازی این پروژه مشارکت داشتند، تشکر و قدردانی کرد.