

روزنه

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه در بازدید میدانی تأکید کرد؛ تسهیل تردد در محور شمال با احداث پل ۶۰۰متری پل سفید



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه از پروژه احداث پل بزرگ پل سفیدمدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل ونقل کشور در بازدید از پروژه پل سفید در استان مازندران، آخرین وضعیت اجرایی این طرح را بررسی کرد و با تأکید بر تداوم عملیات اجرایی پروژه حتی در ایام جنگ تحمیلی سوم، از پیگیری موضوع تملک مسیر و روند تخصیص اعتبارات برای تسریع تکمیل این پروژه مهم ترافیکی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هوشنگ بازوند در جریان بازدید میدانی از پروژه پل سفید در استان مازندران، آخرین وضعیت اجرایی این پروژه و مسائل مرتبط با روند تکمیل آن را مورد بررسی قرار داد. بازوند در این بازدید با اشاره به اهمیت راهبردی پروژه پل سفید اظهار کرد: «این پروژه یکی از طرح‌های مهم عمرانی استان مازندران و کشور محسوب می‌شود که با هدف کاهش گره‌های ترافیکی محور فیروزکوه قائم‌شهر و بهبود عبور و مرور در محدوده شهرستان پل سفید در حال اجراست.»

وی افزود: «پل بزرگ پل سفید به طول حدود ۶۰۰ متر در مجاورت پل موجود و در ضلع غربی آن احداث می‌شود و بخشی از طرح بهسازی مسیر عبوری شهر پل سفید به شمار می‌رود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «در این بازدید، موضوع چگونگی انجام تملک در مسیر پروژه، روند اجرایی عملیات و نحوه تخصیص اعتبارات مورد نیاز برای تسریع تکمیل پروژه مورد بررسی قرار گرفت.» بازوند با اشاره به شرایط خاص اجرای پروژه در ماه‌های اخیر خاطر نشان کرد: «با وجود شرایط ناشی از جنگ تحمیلی سوم، عملیات اجرایی این پروژه متوقف نشد و روند فعالیت کارگاهی در پروژه ادامه پیدا کرد.»

وی تصریح کرد: «تکمیل این پروژه نقش مهمی در کاهش ترافیک داخل شهر پل سفید خواهد داشت؛ چرا که در حال حاضر عبور ترانه ازبنتی از مرکز شهر، یکی از اصلی‌ترین عوامل ایجاد ترافیک در این محدوده است.»

ارزیابی پیشرفت خط بندر ترکمن -بندرگز و ایستگاه اینچه‌برون



معاون فنی و زیربنایی راه آهن، در بازدید از پروژه‌های در دست اجرای اداره کل راه آهن شمالشرق ۲، بر لزوم تسریع در تکمیل و بهره‌برداری از طرح احداث خط عرضی ایستگاه اینچه‌برون تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید مصطفی داودی، معاون فنی و زیربنایی راه آهن، از پروژه‌های در دست اجرای اداره کل راه آهن شمالشرق ۲ بازدید و بر لزوم تسریع در تکمیل و بهره‌برداری از طرح احداث خط عرضی ایستگاه اینچه‌برون تأکید کرد.

معاون فنی و زیربنایی در این بازدید میدانی، از خطوط ایستگاه راه آهن اینچه‌برون بازدید کرد و آخرین وضعیت پیشرفت فیزیکی و اقدامات اجرایی طرح را مورد ارزیابی قرار داد.

در جریان این بازدید، بخش‌های مختلف عملیات اجرایی از جمله زیرسازی، تهیه و نصب کوپلاژ خط عرضی و همچنین نصب سوزن‌ها، بررسی و گزارش دقیق از میزان پیشرفت کار و برنامه زمانی طرح به معاون فنی و زیربنایی راه آهن ارائه شد. داودی همچنین از پروژه احداث خط دوم بندر ترکمن - بندرگز بازدید و میزان پیشرفت عملیات اجرایی این طرح را ارزیابی کرد.

پس از بازدیدهای میدانی، جلسه‌ای با حضور زیودار مدیر کل راه آهن شمالشرق ۲، صادقی، عضو هیئت مدیره شرکت تراورس و جمعی از مدیران و مسئولان اجرایی پروژه، برگزار و ضمن بررسی آخرین وضعیت اجرایی پروژه، چالش‌ها و موانع موجود، راهکارهای تسریع در روند اجرا مورد گفتگو و بررسی قرار گرفت.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سر دبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

وعده کریدور قفقاز ۴۹ ساله شد!

کریدوری که جنگ ایران آن را مسکوت گذاشت و ابهام ذاتی آن رازنده نگه داشت

سید **سرو**ه ترانزیت -امید ایرانی - با همه پیچیدگی‌های ژئوپلیتیکی که منطقه قفقاز را به

یکی از حساسترین و در عین حال مبهم‌ترین صحنه‌های رقابت قدرت در اوراسیا تبدیل کرده است، پروژه‌ای موسوم به «کریدور قفقاز» در کانون توجهات جای گرفته؛ طرحی که نه صرفاً یک زیرساخت حمل و نقلی، بلکه آزمونی سرنشت‌ساز برای مرزهای ژئولماسی، اقتصاد و امنیت در قرن بیست‌ویکم به شمار می‌رود. رویدادی که در ۸ اوت ۲۰۲۵ در کاخ سفید رقم خورد اعضای اعلامیه مشترک میان نیکول پاشینیان، نخست‌وزیر ارمنستان، و الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان ظاهراً گشایش تازه‌ای را نوید می‌داد: کریدوری که سرزمین اصلی آذربایجان را از طریق استان سیونیک در جنوب ارمنستان به منطقه جدا افتاده نخجوان متصل کند، و در مقابل، ارمنستان نیز از مزایای اتصال متقابل بهره‌مند شود. اما آنچه «کریدور ترامپ برای صلح و رفاه» نام گرفت، از همان ابتدا با واقعیتی دوسویه گره خورده: از یک سو، لاقال توانسته حمله نظامی قریبالوقوع آذربایجان برای تصرف فیزیکی این مسیر را به تعویق بیندازد، و از سوی دیگر، هنوز تا تحقق یک راه‌حل پایدار فاصله بسیار دارد.

کمی پس از این توافق، در ژانویه ۲۰۲۶ چارچوب اجرایی مشخص‌تری ارائه شد. شرکتی با عنوان «شرکت توسعه کریدور ترامپ» با مالکیت ۷۴ درصد آمریکایی و ۲۶ درصد ارمنی متولد گردید تا در بازه زمانی ۴۹ ساله، ۴۳ کیلومتر زیرساخت ریلی، جاده‌ای، فیبر نوری و انرژی را در دل سیونیک پیریزی کند. با این حال، کارشناسان بی‌درنگ سبونیک پیریزی را به ویژگی قابل توجه این چارچوب اشاره کردند: ابهامی ساختاری که در آن نه جدول زمانی ساخت‌وساز دیده می‌شود، نه مکانیسم شفاف حل اختلاف، و از همه مهم‌تر اختطاری صریح که ایالات متحده و ارمنستان را به هیچ‌تعهد قانونی الزام‌آور ملزم نمی‌کند. این تناقض، ریشه بسیاری از نگرانی‌هایی است که بعداً خود را در لایه‌های مختلف پروژه نشان خواهند داد.

اگر فهرستی از برندگان و بازندگان احتمالی این کریدور تهیه کنیم، بی‌شک آذربایجان در صدر برندگان جای می‌گیرد. باکو بدون آنکه نیازی به اقدام نظامی پرهزینه و همراه با تنش‌های بین‌المللی پیدا کند، پیوند مستقیم به نخجوان را به دست می‌آورد. ترکیه نیز به عنوان متحد راهبردی آذربایجان، از این بستر برای پیشبرد جاه‌طلبی‌های فراقرای خود در مسیر آسیای میانه بهره خواهد برد. اما ارمنستان در کجای این معادله ایستاده است؟ واقعیت آن است که دستاوردهای ایروان مشروط، مبهم و نامتقارن طراحی شده‌اند. ارمنستان با شکاف متقابل ساختاری روبروست: محموله‌ها و مسافران آذربایجانی از ترانزیت ممتاز از طریق

چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن دفتر شهرستان اه: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی:تهران - خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



جذب کند، در حال ارزیابی مجدد ریسک‌های امنیتی هستند. گویب طنز تلخی در این تصویر نهفته است: همان تیم کوچک آمریکایی به رهبری استیو ویتکاف که مسئولیت کریدور قفقاز را بر عهده دارد، اکنون در درجه اول درگیر بحران ایران شده و توجه و منابع آن به مسیری دیگر منحرف گشته است. در این میان، روسیه نه به عنوان یک بازیگر منفعل، بلکه با هوشیاری تمام از عدم قطعیت منطقه‌ای بهره‌برداری می‌کند. الهام علی‌اف اخیراً سفری به گرجستان داشت تا این پیام را بفرستد: گرجستان را به عنوان یک بازیگر منفعل، بلکه با هوشیاری تمام از عدم قطعیت منطقه‌ای بهره‌برداری می‌کند. همچنین قابل دوام و جایگزین است. نشانه‌های فزاینده‌ای وجود دارد که کرملین نسبت به توقف موقت کریدور ترامپ خوش بین است؛ جنگی که در آن سوی مرز ایران شعله‌ور شده، لاقال برای مدت نامعلومی پروژه قفقاز را به حالت تعلیق درآورده است. این تعلیق، گرچه ظاهراً از تنش فوری می‌کاهد، اما در عمل به نفع کسانی تمام می‌شود که هیچ علاقه‌ای به کریدوری مستقل از کنترل خود ندارند.

پس از گذشتن نه ماه از امضای اعلامیه کاخ سفید، باید با صراحت گفت که هنوز یک متر ساخت‌وساز در خاک ارمنستان آغاز نشده است. معاهده صلح امضا نشده، قرارداد نهایی شرکت عاملی منعقد نگردیده، و معمای امتیاز راه آهن روسیه حل و فصل نشده باقی مانده است. جنگی تازه درست شده، لاقال هرز می‌رود، و چارچوب پیاده‌سازی حاکم با همان عبارتی که پیشتر اشاره شد به صراحت هرگونه تعهد قانونی را از هر دو طرف سلب کرده؛ پذیرشی خارق‌العاده برای پروژه‌ای با این مقیاس راهبردی. جایگاه ارمنستان در این معادله کماکان نامتقارن و شکننده است: ایروان قلمرو خود را عرضه می‌کند، ریسک حاکمیت را متحمل می‌شود، پرسنل امنیتی آمریکاراد نزدیکی مرز ایران میزبانی می‌نماید، و به فرآیندهای سیاسی کاملاً خارج از کنترل خود متکی است تا به سوده‌های وعده داده شده دست یابد. در نسوی دیگر مرز رخ دارد، و آمریکا به ترکیه هاب لجستیک مطلوبش را به دست می‌آورد، و آمریکا دسترسی به مواد معدنی و قراردادهای جایزه را کسب می‌کند. ارمنستان اما در این تقسیم‌بندی نانوشته، تنها یک وعده مشروط و یک تعهد ۴۹ ساله دریافت کرده؛ تعهدی که پایه‌های حقوقی مستحکمی ندارد، و سر نوشت آن اکنون به عواملی گره خورده که نه در ایران، نه در واشنگتن، بلکه در میدان‌های نبرد ناآرام خاورمیانه و نقشه‌های بلندمدت کرملین رقم می‌خورد. کریدور قفقاز، بیش از آنکه یک پروژه عمرانی باشد، آینه‌ای تمام‌نما از نظم نوین جهانی است: جایی که بازیگر به دنبال بیشینه کردن سود خود است، اما

وعده کامل اقتصادی این کریدور اما تا زمانی که مرز ترکیه با ارمنستان همچنان بسته باقی بماند، تحقق یابدیر به نظر می‌رسد. وزیر امور خارجه ارمنستان با صراحت اعلام کرده که خط راه آهن قارص -گیومری حاشیه کریدور ترامپ نیست، بلکه ایستگاه غربی آن است. در آوریل ۲۰۲۶، مقامات ترکیه و ارمنستان در شهر قارص گرد هم آمدند و کارگروه مشترکی برای بررسی بازگشایی این مسیر تشکیل دادند، اما موضع آنکارا کماکان ثابت است: عادی‌سازی روابط با ایران، منوط به امضای معاهده صلح میان ارمنستان و آذربایجان خواهد بود. این شرط، حلقه زنجیروار وابستگی‌های منطقه‌ای را نشان می‌دهد که تغییر یک حلقه بدون دگرگونی سایر حلقه‌ها ناممکن است. در چنین شرایطی، نبود اتحادیه اروپا بر سر میز مذاکرات و طراحی پروژه، چیزی نیست جز یک فرصت از دست رفته. اتحادیه اروپا تجربه عمیقی در حکمرانی زیرساخت‌های فرامرزی (از شبکه ترانس اروپایی حمل و نقل گرفته تا ابتکار «دروازه جهانی») دارد، ظرفیت تأمین مالی در مقیاس بزرگ را از طریق بانک سرمایه‌گذاری اروپا و بانک بازسازی و توسعه اروپا در اختیار دارد، و از همه مهم‌تر، از تداوم نهادی برخوردار است که به بازه توجه کوتاه‌مدت یک رهبر یا یک دولت خاص وابسته نیست. بسیاری از تحلیلگران راهبردی معتقدند یک مدل مدیریت مشترک آمریکا و اتحادیه اروپا واشنگتن ضمانت سیاسی و امنیت را فراهم کند، پروکسل بودجه عمده، حکمرانی فنی و تداوم نهادی را تأمین نماید می‌تواند به دو آسیب‌پذیری آشکار کریدور قفقاز یعنی وابستگی مفرط به تغییرات کاخ سفید و فقدان تعهدات قانونی الزام‌آور، پایان دهد. اما تا امروز، چنین مدلی شکل نگرفته است.

اتفاقی که اکنون قفقاز را وارد مرحله تازه‌ای از پیچیدگی کرده، بحران ژئوپلیتیکی دیگری در همسایگی جنوبی است. با مختل شدن حمل و نقل در تنگه هرمز و کاهش نقش ترانزیتی ایران، ارزش عملی کریدور میانی (که از قفقاز عبور می‌کند) به شدت افزایش یافته؛ کالاهای می‌توانند طی ۱۲ تا ۱۵ روز این مسیر را طی کنند، در حالی که مسیر دریایی جایگزین تا ۴۰ روز زمان می‌برد. اما عواملی که روزی نقطه قوت محسوب می‌شدند، امروز به نقاط ضعف بدل گشته‌اند. استقرار پرسنل آمریکایی در نزدیکی مرز ایران که برای نظارت و تسهیل کریدور ضروری است اکنون با حساسیت‌های امنیتی شدیدتری مواجه شده، بازدیدهای بررسی سایت قبلاً به تعویق افتاده‌اند، و شرکت‌های تجاری که واشنگتن امیدوار بود به عنوان سرمایه‌گذار یا مجری

وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد:

پیشنهاد بسته کنترل اجاره‌بها به سران قوا



برای افزایش اجاره‌بها و تمدید خودکار قراردادهای تهیه و به نشست سران سه قوه ارسال شده است که در صورت تصویب، بلافاصله ابلاغ و اجرایی خواهد شد.

وی با بیان اینکه در این مصوبه منافع هر دو طیف موجر و مستأجر پیش‌بینی شده است، افزود: تعیین نرخ دقیق در

قالب جلسات ستادی در حال انجام است و در بخش بین‌الملل نیز وزارت امور خارجه دیپلماسی با کشورهای همسایه را برای تسهیل جابه‌جایی کالاهای اساسی با جدیت دنبال می‌کند.

عضو کابینه دولت چهاردهم در خصوص تنظیم بازار اجاره مسکن تصریح کرد: پیش‌نویس مصوبه‌ای شامل تعیین سقف

استان‌های مختلف بر عهده شورای مسکن استان‌ها به ریاست استانداران خواهد بود. همچنین بر اساس آمارهای رسمی، نرخ رشد اجاره‌بها در حال حاضر نسبت به نرخ عمومی تورم در سطح پایین‌تری قرار دارد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به رصد مستمر قیمت‌ها در بازار مسکن گفت: با وجود افزایش قیمت‌ها، حجم معاملات خرید و فروش در سطح پایینی قرار دارد. در این زمینه جلسات مشترکی با سازمان بازرسی کل کشور و کمیسیون عمران مجلس برگزار شده است تا راهکارهای نظارتی دقیق‌تری به دولت ارائه شود.

صادق با تأکید بر اینکه هیچ‌یک از پروژه‌های مسکن در کشور متوقف نشده است، اظهار داشت: حتی در شرایط جنگی نیز افتتاح پروژه‌ها و واگذاری اراضی در قالب قانون جوانی جمعیت به صورت هفتگی در استان‌های مختلف انجام می‌شود.

وی همچنین از پیگیری برای افزایش سقف وام‌های مسکن با همکاری بانک مرکزی و وزارت اقتصاد خبر داد.

وزیر راه و شهرسازی در پایان به تشریح وضعیت بازسازی مناطق آسیب‌دیده پرداخت و گفت: فرآیند بازسازی در تمامی شهرها و روستاها آغاز شده است. تسهیلات ودیعه مسکن برای ساکنان ساختمان‌های تخریب‌شده در تمامی شهرها به‌جز تهران و کلاشهرها که مسئولیت آن بر عهده شهرداری است) پرداخت شده و عملیات اجرایی برای اسکان دائم شهروندان با سرعت در حال پیگیری است.