

«سرآمد» بررسی می کند؛

«احیای کریدور حجاز» طلوع نظم نوین مواصلاتی در غرب آسیا

مهم ترین وجه این پروژه، پتانسیل آن برای ارائه یک مسیر جایگزین زمینی برای تنگه هرمز است. بحران‌های اخیر و انسداد عملاً این آبراه استراتژیک، که حدود یک پنجم از تجارت جهانی گاز طبیعی مایع و سهم عظیمی از نفت جهان از آن عبور می‌کند، حساسیت شدید اقتصاد جهانی را به تکانه‌های ژئوپلیتیک آشکار ساخته است. وقوع جنگ در ایران و تهدیدات مستمر برای کشتیرانی در دریای سرخ و باب‌المندب، ضرورت ایجاد کریدورهای زمینی مطمئن را به موضوعی حیاتی برای کشورهای منطقه تبدیل کرده است. کارشناسان اقتصادی معتقدند که اگرچه ظرفیت حمل‌ونقل ریلی هرگز نمی‌تواند جایگزین حجم عظیم محموله‌های نفتی و گازی شود که از دریا عبور می‌کنند، این کریدور می‌تواند به عنوان «شبکه ایمنی» و مسیری حیاتی برای کالاهای با ارزش افزوده بالا و ترانزیت‌های ضروری در زمان بحران عمل کند. به عبارتی، کریدور حجاز نه به دنبال رقابت با حمل و نقل دریایی، بلکه به دنبال تکمیل آن و کاهش وابستگی صرف به مسیرهای آبی آسیب‌پذیر است. ترکیه به صراحت از این پروژه به عنوان مسیری برای کاهش وابستگی به تنگه هرمز یاد می‌کند و آن را در اولویت استراتژی ترانزیتی خود قرار داده است.

با این حال، این کریدور عظیم تنها یک جاده ابریشم ریلی جدید نیست؛ بلکه ابزاری برای بازآرایی اتحادهای سیاسی و کاهش نفوذ رقبای منطقه‌ای نیز به شمار می‌رود. تحلیل‌ها حاکی از آن است که این طرح به عنوان یک رقیب جدی برای کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) که با حمایت آمریکا و با محوریت اسرائیل طراحی شده بود، ظاهر شده است. کریدور IMEC پیش‌نیاز اصلی آن عادی‌سازی روابط عربستان و اسرائیل بود، به دلیل جنگ غزه و بن‌بست سیاسی، عملاً در حالت تعلیق قرار گرفته است. در مقابل، کریدور حجاز که از اسرائیل عبور نمی‌کند و مسیر خود را از طریق کشورهای عربی و ترکیه ترسیم می‌کند، با سرعت بیشتری در حال پیشرفت است و عملاً نقش تل‌آویو را در معادلات جدید ترانزیتی منطقه حذف می‌کند. مقامات ترکیه به صراحت اعلام کرده‌اند که کاهش نفوذ اسرائیل در منطقه، از طریق همبستگی سیاسی و اقتصادی کشورهای مسلمان، به رونق اقتصادی کمک خواهد کرد. این رویکرد، کریدور حجاز را به نمادی از استقلال و همکاری منطقه‌ای

تبدیل کریدور حجاز به محور اصلی تجارت و ترانزیت در منطقه غرب آسیا، در چشم‌انداز ژئوپلیتیک غرب آسیا، که همواره صحنه‌ای برای رقابت قدرت‌ها و کشمکش بر سر مسیرهای حیاتی انرژی و تجارت بوده است، خبر احیای یک شاهراه تاریخی، توجه بسیاری از تحلیلگران را به خود جلب کرده است. طرحی که در سال‌های اخیر و با تغییر معادلات منطقه‌ای، از دل تاریخ سر برآورده و این بار در قامت یک کریدور مدرن ریلی، نودبیش از دگرگونی در نظم ترانزیتی و موازنه اقتصادی منطقه است. کریدور حجاز، که روزگاری تنها برای تسهیل سفر زائران از دمشق به مدینه ساخته شده، اکنون در قالب پروژه‌ای عظیم، به دنبال اتصال دریای مدیترانه به دریای عرب و اقیانوس هند از مسیر ترکیه، سوریه، اردن، عربستان سعودی و عمان است. این طرح که با سرمایه‌ای بالغ بر ۱۷ میلیارد دلار دنبال می‌شود، نه فقط یک پروژه زیرساختی، بلکه پاسخی استراتژیک به آسیب‌پذیری مسیرهای دریایی حیاتی منطقه، به‌ویژه تنگه هرمز، محسوب می‌شود. حرکت برای زنده‌سازی این مسیر ریلی، حاصل تلاقی اراده سیاسی کشورهای کلیدی منطقه است. در آوریل ۲۰۲۶، وزرای حمل و نقل ترکیه، سوریه و اردن در نشست در امان، تفاهنامه‌ای برای احیای این مسیر تاریخی امضا کردند که نقطه عطفی در همکاری‌های منطقه‌ای به شمار می‌رود. این توافق، تنها چند ماه پس از ثبات نسبی در سوریه، نشان از عزم جدی کشورهای مسیر این باز تعریف روابط خود بر مبنای منافع اقتصادی و زیرساختی دارد. متعاقباً در ژوئن ۲۰۲۶، ترکیه و عربستان سعودی با امضای دو تفاهنامه همکاری در بخش ریلی و خدمات لجستیک، رسماً وارد فاز جدیدی از همکاری شدند که هدف آن ایجاد یک کریدور زمینی یکپارچه از خلیج فارس تا اروپا است. این توافق‌ها، که با حضور مقامات ارشد دو کشور در ریاض به امضا رسید، نه‌تنها بر احیای خطوط تاریخی حجاز، بلکه بر احداث خطوط جدید، توسعه زیرساخت‌های لجستیک و حتی همکاری در زمینه فناوری اطلاعات و شبکه‌های فیبر نوری تأکید دارد. هدف نهایی این همکاری‌ها، ایجاد «محوری تجاری شمالی-جنوبی» است که بتواند کالا، انرژی و داده را بدون وقفه از سواحل عمان و عربستان، از میان اردن و سوریه عبور داده و به بازارهای وسیع اروپا و آسیای مرکزی برساند.



معاون آب و آبفای وزیر نیرو و تأمین زیر ساخت آب از برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی، متعهد شد رفع موانع تأمین آب مورد نیاز برای تأمین آب واحدهای مسکونی که در اولویت بهره‌برداری شهریور ماه قرار دارند، تأمین شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در نشست مشترک مقامات ارشد وزارت راه و شهرسازی و وزارت نیرو با هدف رفع موانع تأمین آب پروژه‌های مسکن، توافقاتی جهت تسریع در بهره‌برداری از واحدهای مسکونی اولویت‌دار اتخاذ شد.

این نشست با حضور فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، حمیدرضا جانباز، معاون آب و آبفای وزیر نیرو، حبیب‌الله طاهرخانی، معاون مسکن و ساختمان، خسرو مختاری، رئیس هیات عامل صندوق ملی مسکن، شهرام ملکی مدیرعامل شهرهای جدید و خانی نماینده وزیر نیرو در طرحهای مسکن حمایتی برقرار شد.

در این نشست، گزارش پیشرفت پروژه‌ها راه ارائه شد که بر اساس آن، برنامه افتتاح و بهره‌برداری از ۱۵۷ هزار و ۹۰۰ واحد مسکونی با پیشرفت فیزیکی بالای ۶۵ درصد تا پایان سال جاری برنامه‌ریزی شده است. از این میزان، حدود ۳۷ هزار واحد با پیشرفت فیزیکی بالای ۹۰ درصد، در اولویت بهره‌برداری ماه شهریورماه قرار دارند که از این میان، ۱۵ هزار واحد نیازمند تأمین زیرساخت آب هستند.

همچنین گزارش‌ها نشان داد که ۲۳ هزار واحد در شهرهای جدید واقع شده‌اند که بالغ بر ۴ هزار و ۷۷۱ واحد آن‌ها از پیشرفت فیزیکی بالای ۹۰درصد برخوردارند. در این نشست، چالش‌های مربوط به تأمین آب در پروژه‌های شهرهای جدید پرند (استان تهران)، بینالود و گلپایه (استان خراسان رضوی)، امیرکبیر (استان مرکزی) و سایر پروژه‌ها مورد بررسی قرار گرفت.

حمیدرضا جانباز، معاون آب و آبفای وزیر نیرو، ضمن قدردانی از تلاش‌های وزارت راه و شهرسازی در راستای رفع مشکلات خدمات زیربنایی پروژه‌های مسکن حمایتی، نسبت به تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز برای واحدهای اولویت‌دار شهریورماه قول مساعد داد.

قائم‌مقام مدیرعامل راه‌آهن خبر داد:

تشکیل ستاداربعین ۱۴۰۵ و آمادگی کامل شبکه ریلی برای خدمت‌رسانی به زائران امام حسین(ع)



قائم‌مقام مدیرعامل راه‌آهن در نشست کمیسیون عالی گراف، با قدردانی از تلاش کارکنان راه‌آهن در خدمت‌رسانی به عزاداران مراسم تشیع رهبر شهید، از تشکیل ستاد اربعین ۱۴۰۵ برای برنامه‌ریزی جایجایی زائران خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نشست کمیسیون عالی گراف حمل‌ونقل ریلی به ریاست میرحسن موسوی قائم‌مقام مدیرعامل راه‌آهن و با حضور اعضای هیئت‌مدیره، معاونان، مدیران ستادی و مدیران کل مناطق، به‌صورت حضوری و برخط در ساختمان مرکزی شهدای راه آهن برگزار شد.میرحسن موسوی در ابتدای این نشست با تبریک روز حراست و فناوری اطلاعات، از تلاش‌های کلیه کارکنان صنعت ریلی در ایام مراسم تشیع رهبر شهید قدردانی کرد و همدلی، برنامه‌ریزی منسجم و هماهنگی میان ستاد و مناطق رارمز موفقیت راه‌آهن در خدمت‌رسانی به زائران دانست. قائم‌مقام مدیرعامل راه‌آهن، قدردانی مسئولان ارشد کشور از عملکرد راه‌آهن را نشانه آمادگی و توان تخصصی کارکنان این صنعت دانست و از تشکیل ستاد اربعین ۱۴۰۵ و آمادگی کامل شبکه ریلی برای خدمت‌رسانی به زائران امام حسین(ع) خبر داد. وی در پایان بر نظارت مستمر بر اجرای مقررات، کنترل فرآیند تشکیل و اعزام قطارها و حضور میدانی مدیران برای ارتقای ایمنی و تداوم خدمت‌رسانی تأکید کرد. در پایان نشست نیز مدیران کل راه‌آهن غرب و شمال ۱ گزارشی از برنامه‌های جذب بار جدید، انتقال بار از جاده به ریل و افزایش بهره‌وری شبکه در راستای تحقق هدف حمل ۵۴ میلیون تن بار ارائه کردند.پ

چاپ: صمیم

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن دفترشهرستان اه: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آبی‌ها: ۰۹۱۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی -

پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



با این وجود، پیش‌رفت‌های اخیر نشان می‌دهد که کشورهای درگیر، عزم جدی برای غلبه بر این موانع دارند. ترکیه اعلام کرده است که بازسازی بخش ۲۰ مایلی خط آهن در داخل خاک سوریه را تقبل می‌کند. همچنین، برنامه‌ریزی‌ها برای اتصال شبکه ریلی عربستان که از قبل به مرز اردن رسیده، به شبکه‌های سوریه و ترکیه در حال انجام است و پیش‌بینی می‌شود که مطالعات امکان‌سنجی این مسیر تا پایان سال ۲۰۲۶ نهایی شود. وزیر حمل و نقل ترکیه اعلام کرده که هدف این است که ظرف سه تا چهار سال آینده، یک خط ریلی عملیاتی بین ترکیه، سوریه، اردن و عربستان برقرار شود. عربستان سعودی نیز این پروژه را در راستای چشم‌انداز ۲۰۳۰ خود برای تبدیل شدن به یک هاب لجستیک جهانی دنبال می‌کند و به دنبال سرمایه‌گذاری مشترک در بخش‌های صنعتی سوریه در حاشیه این کریدور است.

در نتیجه، کریدور حجاز بیش از یک پروژه زیربنایی، آزمونی برای همکاری و ثبات منطقه‌ای در دوران پس از مناقشات است. این پروژه این پتانسیل را دارد که کشورهای غرب آسیا را با شبکه‌ای از منافع متقابل اقتصادی به هم گره زند و از این طریق، به ثباتی بلندمدت فراتر از پیمان‌های سیاسی زودگذر دست یابد. با گذشت بیش از یک قرن از ساخت خط آهن حجاز توسط امپراتوری عثمانی برای حفظ اتحاد، اکنون نسخه مدرن آن در تلاش است تا نظم جدیدی از اتصال را در منطقه نهاده کند؛ نظمی که در آن جریان کالا، انرژی و داده، قدرت واقعی را تعیین می‌کند و ترکیه، سعودی و کشورهای مسیر، مصمم به ایفای نقش در مرکز این تحول شگرف هستند.

تبدیل کرده که می‌تواند به عنوان «ضربه‌ای مهلک به محور اسرائیل-هند-امارات» تلقی شود. همچنین، این پروژه نشان‌دهنده صعود دوباره ترکیه به عنوان یک «هاب» ترانزیتی و بازیگر قدرتمند منطقه‌ای است که با استفاده از ابزارهای زیرساختی، نفوذ خود را از آناتولی تا شبه‌جزیره عربستان گسترش می‌دهد.

با وجود جذابیت‌های ژئوپلیتیکی، مسیر تحقق این رویای ریلی با موانع سرسختانه‌ای روبه‌رو است. مهم‌ترین چالش، عبور این کریدور از خاک سوریه است؛ کشوری که پس از یک دهه جنگ داخلی، زیرساخت‌های ریلی آن به شدت تخریب شده و هزینه بازسازی آن به تنهایی صدها میلیون دلار برآورد می‌شود. افزون بر خسارت‌های فیزیکی، نبود ثبات کامل سیاسی و امنیتی در بخش‌هایی از سوریه، به‌ویژه در مناطق کردنشین و جنوب این کشور، نگرانی‌های جدی را برای سرمایه‌گذاران ایجاد کرده است. خطوط طولانی ریلی به شدت در برابر خرابکاری و غارت آسیب‌پذیر هستند و تضمین امنیت آنها نیازمند همکاری گسترده امنیتی میان کشورهای مسیر است. از سوی دیگر، چالش‌های فنی و اقتصادی نیز کم نیستند. ناهماهنگی در استانداردهای ریلی کشورهای مختلف، تشریفات گمرکی پیچیده، نبود یک نهاد واحد برای مدیریت کریدور و نیاز به سرمایه‌گذاری هگفت، از جمله موانعی هستند که بر سر راه این پروژه وجود دارند. تردیدهای تاریخی نیز بر این پروژه سایه افکنده است؛ جایی که کشورهای عربی خلیج فارس، خاطره حمایت‌های آنکارا از برخی جریان‌های سیاسی در گذشته را فراموش نکرده‌اند و این نگرانی وجود دارد که احیای خط آهن حجاز، با مفاهیم تاریخی «عثمانی‌گرایی نوین» گره بخورد.

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور:

راه آهن چابهار – زاهدان تا پایان سال تکمیل می شود

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور افزود: در وزارت راه و شهرسازی و همچنین نهاد ریاست جمهوری، به‌ویژه معاونت حقوقی، پیگیری‌ها برای تسریع در نهایی شدن توافق‌ها در حال انجام است تا هرچه سریع‌تر قراردادهای مبادله و عملیات اجرایی پروژه آغاز شود.

وی با بیان اینکه تملک اراضی تقریباً به پایان رسیده است، گفت: اکنون تنها نهایی شدن قراردادهای مربوط به سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه باقی مانده و امیدواریم این فرآیند تا پایان سال به سرانجام برسد.

کلخدازاده درباره زمان اجرای پروژه نیز گفت: برآورد اولیه برای تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا بین ۳۶ تا ۴۸ ماه است، اما با توجه به انجام تملک اراضی، پیش‌بینی می‌شود در صورت نداشتن مشکلات پیش‌بینی‌نشده، پروژه در مدت حدود سه سال به بهره‌برداری برسد.

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در بخش دیگری از صحبت‌هایش با اشاره به دلایل تأخیر در اجرای پروژه‌های ریلی اظهار کرد: مهم‌ترین مانع تکمیل این پروژه‌ها، محدودیت اعتبارات عمرانی و دشواری جذب سرمایه‌گذاری خارجی به دلیل تحریم‌هاست.

وی افزود: اگرچه ایران در حوزه طراحی، مهندسی و اجرای پروژه‌های ریلی به خودکفایی رسیده و حتی خدمات فنی و مهندسی صادر می‌کند، اما محدودیت بودجه‌های عمرانی، تورم و گستردگی پروژه‌ها موجب شده اجرای بسیاری از طرح‌ها بیش از زمان پیش‌بینی‌شده طول بکشد. کلخدازاده ادامه داد: به همین دلیل پروژه‌های ریلی بر اساس میزان اثرگذاری و اهمیت اقتصادی اولویت‌بندی شده‌اند تا ابتدا حلقه‌های مفقوده و کریدورهای راهبردی به بهره‌برداری برسند و سپس اجرای سایر پروژه‌ها دنبال شود. وی درباره وضعیت کریدورهای شرق - غرب نیز گفت: محور سراسرخص - مرز رازی یکی از کامل‌ترین مسیرهای ریلی کشور است، اما برای رفع محدودیت‌های عبور پروژه چشمه‌رما نیز در اولویت قرار گرفته است. همچنین مسیر ریلی کرمانشاه - خسروی به‌عنوان یکی از کریدورهای مهم اتصال به عراق در حال اجراست، اما محدودیت اعتباری بر روند پیشرفت آن تأثیر گذاشته است.



سال، اراضی مسیر ۱۶۲ کیلومتری پروژه ارزیابی و تملک شد که اقدام بسیار مهمی بود. معاون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور ادامه داد: بخش عمده هزینه‌های تملک پرداخت شده و مابقی نیز با پیگیری‌های ریاست جمهوری و سازمان برنامه و بودجه در حال تأمین است. کلخدازاده با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای آماده‌سازی پروژه گفت: هم‌زمان با تملک اراضی، هر بخش از مسیر که تحویل شده عملیات خاک‌ریزی و آماده‌سازی آن انجام شده تا با آغاز اجرای پروژه عملیات ساخت با سرعت بیشتری پیش برود. وی درباره روند همکاری با روسیه نیز اظهار کرد: طرف روسی برای مشارکت در اجرای پروژه چه در قالب فاینانس و چه سرمایه‌گذاری اعلام آمادگی کرده است. مقدمات این همکاری انجام شده، اما برخی مراحل حقوقی و قانونی همچنان در حال طی شدن است.

ریل‌گذاری این بخش در حال انجام است و با پیگیری‌های صورت گرفته برای تأمین ریل از ذوب‌آهن اصفهان، امیدواریم عملیات ریل‌گذاری تا شهریورماه به پایان برسد. وی تأکید کرد: با توجه به حساسیت‌های فنی و ایمنی در پروژه‌های ریلی، پس از اتمام ریل‌گذاری، تجهیز ایستگاه‌ها و سایر زیرساخت‌های مورد نیاز نیز انجام خواهد شد تا این محور تا پایان سال آماده بهره‌برداری کامل شود.

وی در تشریح آخرین وضعیت رشت - آستارا گفت: مهم‌ترین چالش این پروژه در شمال کشور، تملک اراضی بود، زیرا مسیر از زمین‌های ارزشمند کشاورزی و مسکونی عبور می‌کند و هزینه تملک آن بسیار بالاست.

وی که در یک برنامه تلویزیونی صحبت می‌کرد، افزود: از ابتدای مذاکرات با طرف روسی نیز تأکید شد که نخستین اقدام باید تملک اراضی باشد. خوشبختانه این کار با سرعت مناسبی انجام شد و در مدت حدود یک تا یک‌و‌نیم