

چرا امریکا شاهراه ترانزیتی ایران در آق قلا را رد؟

### نقره‌داغ حمله‌کنندگان به پل ریلی آق قلا باید به اندازه اهمیت آن بزرگ باشد

تنوع بخشی به شبکه‌های ترانزیتی و هزینه‌زایی برای حملات دشمن راهکار پیشگیری از بن‌بست لجستیکی است

دشمن امریکایی بامداد روز پنج‌شنبه، پل راهبردی کریدور ریلی چین – ترکمنستان – ایران را در آق قلا مورد حمله قرار داد؛ روسیه از آبان پارسال کالاهایش را از آن عبور می‌داد و ترافیک قطارهای چین پس از محاصره دریایی سسه برابر شده بود. پل آق تکه‌خان فقط یک سازه ریلی معمولی نیست؛ این پل روی مسیر کریدور بین‌المللی چین – قزاقستان – ترکمنستان – اینچه‌برون قرار دارد که از مرز شمال شرقی وارد ایران شده و از گرگان به تهران متصل می‌شود. این مسیر، بخشی از ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) است و از شهر شیان چین تا تهران امتداد دارد و مورد هدف قرار دادن آن، به گفته کارشناسان، فراتر از یک اقدام تاکتیکی است. ■ ■ ■

مسیر اینچه‌برون – گرمسار هم در کریدور شمال – جنوب (اتصال ایران به هند و روسیه) نقشی حیاتی دارد و هم در کریدور شرق به غرب (اتصال به چین و اروپا) جایگاهی راهبردی را تصاحب کرده‌است. آسیب به این مسیر، نخست با هدف ایجاد اختلال در تأمین کالاهای اساسی از چین و روسیه و ناتوان‌سازی ایران در دور زدن محاصره دریایی صورت گرفته‌است. این اقدام دقیقاً جایگاه بسیار راهبردی ایران را در تقاطع کریدورهای شرقی و غربی هدف گرفته‌است. هر چند گزارش‌ها حاکی از این است که این مسیر در کوتاه‌ترین زمان به چرخه بهره‌برداری بازمی‌گردد، کارشناسان این حمله بامدادی را به نوعی بازی کریدور در برابر کریدور دشمن عنوان می‌کنند و بر این اساس بر تنوع‌بخشی به شبکه‌های ترانزیتی و هزینه‌زایی برای حملات دشمن به عنوان راهکار پیشگیری از بن‌بست لجستیکی تأکید دارند.

■ **حمله به شاهراه ترانزیتی با هدف فشار بر ایران**

عبدالجلال ایری، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، حمله امریکا به پل راه‌آهن آق تکه‌خان را با هدف اختلال در زیرساخت‌های حمل‌ونقل عنوان کرد و با بیان اینکه این پل در مسیر ریلی گرگان – اینچه‌برون قرار دارد، افزود: این پل علاوه بر نقش مؤثر در جابه‌جایی مسافران شمال کشور، یکی از مسیرهای مهم ترانزیت ریلی به کشورهای آسیای مرکزی محسوب می‌شود.

او با بیان اینکه بلافاصله پس از وقوع حادثه، تیم‌های فنی راه‌آهن در محل حاضر شدند و عملیات بازسازی پل آسیب‌دیده آغاز شده‌است تا این مسیر در کوتاه‌ترین زمان ممکن به چرخه بهره‌برداری باز گردد، تصریح کرد: نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران پاسخ قاطع و کوبنده‌ای به این اقدام ماجراجویانه خواهند داد.

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس با اشاره به اهمیت راهبردی تنگه هرمز، تأکید کرد: امریکا باید بداند که مدیریت و نظم ترافیکی تنگه هرمز در اختیار جمهوری اسلامی ایران است و این کشور در معادلات این ابراه بین‌المللی جایگاهی نخواهد داشت.

■ **عبوروت کاهش وابستگی به بنادر جبل‌علی و کراچی**

سال گذشته حداقل ۶۵قطار از مبدأ چین به ایران آمده بود و بعد از آغاز محاصره دریایی دشمنان امریکایی – صهیونی ضد بنادر ایران، تعداد قطارهای عبوری سه برابر شده بود. به همین دلیل، کارشناسان این حمله را اقدامی فراتر از یک ضربه نظامی معمولی می‌دانند. بر این اساس تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی، هزینه‌زایی حملات دشمن و کاهش وابستگی لجستیکی ایران به بنداری مانند جبل‌علی و کراچی از مهم‌ترین موضوعاتی است که صاحب‌نظران به آن تأکید دارند.

■ **توزیع شبکه‌های ترانزیتی**

برخی کارشناسان بر این باورند که مبنای حملات اخیر، اطمینان از عدم هزینه‌زایی برای امارات و افزایش وابستگی لجستیکی ایران به بنداری مانند جبل‌علی و کراچی (که توسعه آن زیر نظر امارات مدیریت می‌شود) است. بر این اساس توصیه آنان، تجدیدنظر در دکتترین مصونیت‌بخشی به شرکای منطقه‌ای است.

همچنین به گفته آنان، به جای تکیه بر نقاط کانونی آسیب‌پذیر باید شبکه‌های ترانزیتی توزیع‌شده ایجاد کرد. در سال‌های گذشته، امارات به‌ویژه از طریق بندر جبل‌علی، به‌عنوان یکسری از مهم‌ترین تجارت غیرمستقیم تجارت خارجی ایران عمل می‌کرد. این نقش، به‌ویژه در شرایط تحریم، اهمیت بیشتری یافته بود. با این حال، در شرایط کنونی که امرات از صحنه‌ی بین‌المللی حذف شده، در کنار امریکا و اسرائیل قرار گرفته و تنش‌ها در خلیج فارس و تنگه هرمز افزایش یافته‌ است، اتکای رابطه به این مسیر نته‌تها پرریسک، بلکه از منظر امنیت ملی نیز چالش‌تر ازنگیز تلقی می‌شود.

در چار چوب گزینه‌های جایگزین، محور شرق یعنی پاکستان به‌عنوان یکی از مسیرهای قابل بررسی مطرح است. بنادر پاکستان، به‌ویژه بندر گوادر در کنار بنادر کراچی و قاسم، به‌عنوان گزینه‌های مکمل برای هدایت بخشی از تجارت‌های خارجی ایران مطرح شده‌اند. این تغییر جهت، بیش از آنکه صرفاً یک انتخاب اقتصادی باشد، پاسخی به تحولات ژئوپلیتیکی و تالانشی برای عدم تکیه بر ریسک‌های ناشی از شرایط جنگی و فشارهای خارجی محسوب می‌شود. بندر گوادر، واقع در سواحل دریای عرب و در جنوب استان بلوچستان پاکستان، از نظر جغرافیایی در نزدیکی ورودی خلیج فارس است و حدود ۱۲۰ کیلومتر با مرزهای جنوب شرقی ایران فاصله دارد. گوادر به‌عنوان بخشی از پروژه کلان کریدور اقتصادی چین – پاکستان و ابتکار کمربند و جاده، مورد سرمایه‌گذاری گستره چین قرار گرفته و به‌عنوان یکی از گردهای مهم در شبکه ترانزیتی منطقه‌ای در حال توسعه است.

در محور جنوب، عمان به دلیل سیاست خارجی متوازن و نسبتاً مستقل و روابط پایدار با ایران، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. استفاده از بنادر این کشور می‌تواند بخشی از ریسک اختلال ناگهانی در جریان کالا را کاهش دهد. بنادر اصلی عمان، به‌ویژه صلاله و ذقم، به خارج از خلیج فارس و تنگه هرمز و در حاشیه اقیانوس هند واقع شده‌اند و از این منظر، مزیت مهمی در دسترسی دریایی دارند.

در کنار محور جنوب، توجه به کریدور ترانزیتی شمال – جنوب و بنادر شمالی ایران در دریای خزر نیز اهمیتی فزاینده یافته‌ است. بنادر امیرآباد و کامپین به‌عنوان بنادر متصل به شبکه ریلی در شمال، و نیز بنادر انزلی، نوشهر، آستارا و فریدونکنار، ظرفیت تخلیه و بارگیری قابل توجهی دارند. بندر نکیز با ظرفیت ویژه در فعالیت‌های نفتی می‌تواند نقش مهمی در تجارت کشور ایفا کند.

در شرایطی که جبهه جنوبی کشور با تنش نظامی و اختلال در نایبری تجاری مواجه است، دریای خزر می‌تواند به کانون مهمی برای پیوند اقتصادی ایران با روسیه و قزاقستان تبدیل شود. از این رو، بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت بنادر شمالی می‌تواند بخشی از نیاز کشور به غلات، نهاده‌های دامی و دیگر کالاهای اساسی را از این مسیر تأمین کند.

در مجموع، راهبرد بهینه برای جمهوری اسلامی ایران، ترکیبی از تنوع‌بخشی هوشمند به مسیرهای تجاری، توسعه زیرساخت‌های داخلی، تقویت امنیت دریایی و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای است. در بخش توسعه زیرساخت‌ها، تمرکز ویژه بر بندر چابهار ضروری است. از سوی دیگر، توسعه بنادر شمالی کشور نیز باید با برنامه‌ریزی دقیق و رفع گلوگاه‌های لجستیکی دنبال شود. چنین رویکردی می‌تواند با کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحولات خارجی، زمینه‌ساز بهره‌برداری مؤثر از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی کشور در راستای تأمین منافع ملی باشد و در نهایت باید حمله‌کنندگان به یکی از شاهراه‌های ترانزیتی کشور مان طوری نرداف شوند که دیگر به خود اجازه چنین جسارت‌هایی را ندهند.

پروژه راه‌آهن رشت – آستارا، فراتر از یک زیرساخت حمل‌ونقل، نماد اراده ایران برای بازتعریف جایگاه خود در شبکه تجارت جهانی و کریدورهای بین‌المللی است. این مسیر ۱۶۲ کیلومتری، با اتصال بنادر جنوبی به شبکه ریلی قفقاز و روسیه، نه تنها زمان و هزینه ترانزیت را به‌طور چشمگیری کاهش می‌دهد، بلکه ایران را به حساب ترانزیتی منطقه و پل ارتباطی میان آسیای جنوبی، خلیج فارس و اروپا تبدیل می‌کند. عملیات اولیه این پروژه در دولت سیزدهم آغاز شد و در دولت فعلی با پیگیری راه‌آهن پیشرفت‌های خوبی داشته‌است. اخیراً در اجلاس سسه‌جانبه ایران، آذربایجان و مسکو نیز تفاهم‌نامه همکاری به امضا رسید و این ترتیب با اختصاص وام ۵ میلیارد دلاری دولت روسیه و تملک کامل اراضی، به‌زودی عملیات اجرایی راه‌آهن رشت – آستارا آغاز خواهد شد. ■ ■ ■

پروژه راه‌آهن رشت – آستارا به‌عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ریلی کشور و حلقه مفقوده شاخه غربی کریدور بین‌المللی شمال – جنوب، پس از سال‌ها انتظار و پیچیدگی‌های فنی، مالی و حقوقی، به مرحله اجرای عملیاتی نزدیک شده‌است. راه‌آهن رشت – آستارا، در کنار کریدورهای دیگر، می‌تواند اقتصاد ایران را در برابر تحریم‌ها تاب‌آورتر کند، سهم کشور را در ترانزیت منطقه‌ای افزایش دهد و دیپلماسی کریدوری ایران را به اهرمی قدرتمند در تعاملات بین‌المللی بدل کند. این پروژه، نه یک رویا، بلکه حقیقتی در حال وقوع است که آینده تجارت و حمل‌ونقل ایران را متحول خواهد کرد. این مسیر ۱۶۲ کیلومتری با ۹ ایستگاه، ایران را به شبکه ریلی قفقاز، روسیه و اروپا متصل می‌کند و نقشی کلیدی در تکمیل کریدور شمال – جنوب و کاهش زمان و هزینه حمل‌کالا از جنوب آسیا به روسیه و اروپا ایفا می‌کند. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند بهره‌برداری از این مسیر، زمان حمل کالا از بمبئی به مسکو را از ۴۵ روز به ۲۱ روز کاهش دهد و هزینه حمل را تا ۳۰ درصد پایین بیاورد. تأمین مالی پروژه با وام ۱/۶ میلیارد یورپی از روسیه با نرخ بهره ۰ در صد در دستور کار است که ۱۵

درصد آن سهم ایران است. در حال حاضر دسترسی ریلی ایران به اروپا صرفاً از مسیر ترکیه امکان‌پذیر است و راه‌اندازی این پروژه می‌تواند اتصال ایران را به سایر نقاط اروپا بدون عبور از ترکیه برقرار کند. هدف اصلی از اجرای این طرح، ایجاد ارتباط کامل با مراکز عمده بار و مصرف در غرب روسیه، به‌ویژه شهرهای مسکو و سن پترزبورگ است. از این رو اهمیت این راه‌آهن حتی از مسیرهای گرمسار – اینچه‌برون و سرخس نیز بالاتر ارزیابی می‌شود.

■ **استاندار گیلان: ۱۶۲ کیلومتر از مسیر خریداری شد**

این پروژه ریلی در دولت شهید رئیسی کلید خورد و در دولت فعلی با پیگیری‌های رئیس‌جمهور به مرحله اجرایی رسید. در این خصوص، هادی قح‌شناس،

با امضای سند همکاری ریلی بین تهران، مسکو و باکو

# سوت آغاز پروژه ریلی رشت – آستارا به‌زودی به صدادر می‌آید

مدیرعامل راه‌آهن: با اختصاص وام ۵ میلیارد دلاری روسیه و تملک کامل اراضی به‌زودی عملیات اجرایی پروژه ریلی رشت – آستارا آغاز خواهد شد

لاپروبی بنادر و نیروگاه‌های سیکل ترکیبی استفاده می‌شود که این اقدام، یک راهکار «برد–برد» برای هر دو بخش محسوب می‌شود. وی با تشریح ایستگاه‌های این مسیر، گفت: ایستگاه‌های این محور شامل رشت، انزلی، صومعه‌سرا، شهرک صنعتی، رضوانشهر، پرهرسر، آستارا (همراه با تالش)، لیسار، هویق و لوندویل است که ایستگاه تکمیلی نیز به آنها افزوده خواهد شد.

بردل‌نژاد تأکید کرد: لاپروبی مورد نیاز این پروژه توسط وزارت راه و شرکت ساخت و توسعه انجام می‌شود و مصالح حاصل از آن به مصرف تثبیت اراضی شالیزار می‌رسد. وی تصریح کرد: پس از آنکه ساخت محور به پیشرفت مناسبی برسد، عملیات ساخت ایستگاه‌ها آغاز می‌شود و پیش از آن، خریداری اراضی مورد نیاز باید انجام شود. با پیشرفت‌های ملموس در خرید زمین، تملک اراضی و آغاز عملیات اجرایی، اکنون امیدها برای بهره‌برداری از این پروژه تا سال ۲۰۲۰ بیش از پیش تقویت شده‌است.

■ **برگزاری اجلاس سه‌جانبه و امضای تفاهم‌نامه همکاری در مسکو**

مدیران عامل راه‌آهن سراسری ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان طی روزهای گذشته در اجلاس سه‌جانبه شرکت و تفاهم‌نامه همکاری امضا کردند.

این تفاهم‌نامه با هدف فعال‌سازی شاخه غربی دریای خزر در مسیر گذرگاه ریلی شمال – جنوب و کاهش تعرفه‌های مشترک به امضای مدیران عامل راه‌آهن

سراسری جمهوری اسلامی ایران، فدراسیون روسیه و جمهوری آذربایجان رسید. در این خصوص، «جبارعلی ذاکری» مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگو با خبرگزاری صداوسیما، به مذاکرات جداگانه با مقامات ارشده راه‌آهن روسیه اشاره کرد و افزود: در این مذاکرات، تکمیل قطعه رشت – آستارا با مشارکت طرف روسی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

وی به تملک اراضی مسیر ۱۶۲ کیلومتری خط آهن رشت – آستارا اشاره کرد و گفت: با اختصاص وام پنج میلیارد دلاری دولت روسیه و تملک کامل اراضی، به‌زودی عملیات اجرایی این طرح آغاز خواهد شد. همچنین در کمیسیون مشترک توافق شد نقشه‌راه برنامه‌ریزی ترانزیت ۱۵ میلیون تن کالا میان سه کشور، به‌زودی تنظیم شود.



استاندار گیلان، در گفت‌وگو با مهر از خریداری کامل ۱۶۲ کیلومتر مسیر راه‌آهن رشت – آستارا خبر داد و گفت: نیمی از پول زمین‌های خریداری شده به مردم پرداخت شده و نیمی دیگر باقی مانده است. حق شناس در ادامه به وضعیت اجرایی پروژه اشاره کرد و گفت: در کنار خرید زمین، پیمانکار تاکنون ۲۷ کیلومتر از مسیر را تکمیل و بستن (زیرسازی) انجام داده‌است و ۱۰ کیلومتر دیگر نیز در دست اقدام دارد.

■ **تثبیت اراضی شالیزار با مصالح لاپروبی بنادر**
همچنین محمد پردل‌نژاد، مدیرس حوزه طرح‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل در گیلان، با اشاره به چالش‌های اجرایی این پروژه، گفت:

یکی از مشکلات اصلی در احداث این مسیر، بافت شالیزار و باتلاقی زمین‌های منطقه است که نیاز به تثبیت دارد. برای حل این مشکل، از مصالح حاصل از ما دچار مسئله هستیم، این است که بتوانیم پول آن را پرداخت کنیم. تقریباً نیمی از پول به مردم پرداخت شده و نیمی دیگر باقی مانده است. حق شناس در ادامه به وضعیت اجرایی پروژه اشاره کرد و گفت: در کنار خرید زمین، پیمانکار تاکنون ۲۷ کیلومتر از مسیر را تکمیل و بستن (زیرسازی) انجام داده‌است و ۱۰ کیلومتر دیگر نیز در دست اقدام دارد. ■ **تثبیت اراضی شالیزار با مصالح لاپروبی بنادر**
همچنین محمد پردل‌نژاد، مدیرس حوزه طرح‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل در گیلان، با اشاره به چالش‌های اجرایی این پروژه، گفت: یکی از مشکلات اصلی در احداث این مسیر، بافت شالیزار و باتلاقی زمین‌های منطقه است که نیاز به تثبیت دارد. برای حل این مشکل، از مصالح حاصل از

استاندار گیلان، در گفت‌وگو با مهر از خریداری کامل ۱۶۲ کیلومتر مسیر راه‌آهن رشت – آستارا خبر داد و گفت: نیمی از پول زمین‌های خریداری شده به مردم پرداخت شده و نیمی دیگر باقی مانده است که رئیس‌جمهور به هدف اصلی از اجرای این طرح، ایجاد ارتباط کامل با مراکز عمده بار و مصرف در غرب روسیه، به‌ویژه شهرهای مسکو و سن پترزبورگ است. از این رو اهمیت این راه‌آهن حتی از مسیرهای گرمسار – اینچه‌برون و سرخس نیز بالاتر ارزیابی می‌شود.

■ **استاندار گیلان: ۱۶۲ کیلومتر از مسیر خریداری شد**

این پروژه ریلی در دولت شهید رئیسی کلید خورد و در دولت فعلی با پیگیری‌های رئیس‌جمهور به مرحله اجرایی رسید. در این خصوص، هادی قح‌شناس،

## رژیم امریکا همچنان زیر فشار کاهش ذخایر راهبردی نفت است

اضطراری انرژی خودی تفاوت باشد، به‌ویژه در شرایطی که بخش مهمی از اقتصاد جهانی همچنان به نفت وابسته است و اختلال در عرضه انرژی می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای اقتصادهای بزرگ جهان داشته باشد. از سوی دیگر، کاهش ذخایر راهبردی نفت رژیم امریکا فقط یک مسئله داخلی برای این رژیم نیست. بازارهای جهانی انرژی، شرکت‌های بزرگ نفتی، متحدان مرکز تولید و توزیع تروربسم یعنی واشینگتن و حتی رقبای آن نیز این امرها را با دقت دنبال می‌کنند. دلیل این حساسیت نیز طبیعی است: زیر وضعیت ذخایر راهبردی می‌تواند تصویری از میزان آمادگی رژیم تروربستی امریکا برای مواجهه با جنگ‌افروزی‌های احتمالی آینده ارائه دهد.

بر همین اساس، ادامه روند کاهش ذخایر راهبردی نفت قاتلان ورزشرکان لایمرد را نمی‌توان صرفاً یک خبر اقتصادی تلقی کرد؛ چراکه این موضوع ابعاد ژئوپلیتیکی، امنیتی و راهبردی نیز دارد. هرچه فاصله رژیم تروربستی امریکا با سطوح مطمئن ذخایر کمتر شود، حساسیت تصمیم‌گیران این رژیم جنگ‌طلب نسبت به تحولات بازار جهانی نفت و امنیت مسیرهای انتقال انرژی نیز بیشتر خواهد شد.

به همین دلیل، برخلاف برخی تحلیل‌های اولیه، تفاهم‌نامه اسلام‌آباد را نمی‌توان پایان چالش انرژی رژیم و آمریکا دانست. آنچه از آمارها برمی‌آید این است که واشینگتن همچنان با مسئله ذخایر راهبردی مواجه است و هنوز نتوانسته این نقطه ضعف را به‌طور کامل برطرف کند. از این منظر، روند ذخایر راهبردی نفت مرکز تروربستی جهان همچنان یکی از شاخص‌های مهم برای ارزیابی تحرولات آینده در حوزه انرژی و معادلات قدرت جهانی خواهد بود که نشان می‌دهد حتی بزرگ‌ترین قدرت‌های جهان نیز در برابر واقعیت‌های بازار انرژی و محدودیت‌های راهبردی خود مصون نیستند.

### آگهی مناقصه عمومی

**شهرداری اصفهان** در نظر دارد مناقصه عمومی خرید یک دستگاه ماشین خط کشی رنگ دوجزئی محوری – سیستم اسپری و اسکرید

را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت اقدام نماید:

عنوان مناقصه	مبلغ سیره شرکت در مناقصه (ریال)
<b>خرید یک دستگاه ماشین خط کشی رنگ دوجزئی محوری – سیستم اسپری و اسکرید</b>	۳۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
<b>مهلت دریافت اسناد فراخوان:</b> ۱۴۰۵/۰۴/۲۸	
<b>مهلت ارسال پیشنهادات:</b> ۱۴۰۵/۰۵/۱۱	
<b>زمان بازگشایی پاکت‌ها:</b> ۱۴۰۵/۰۵/۱۱	
<b>نشانی اصفهان:</b> بزرگراه شهید چمران، ابتدای خیابان اشراق شمالی، جنب نظام مهندسی ساختمان اصفهان، معاونت حمل و نقل و ترافیک	
<b>کد پستی:</b> ۸۱۹۲۶۱۰۸۷۲	<b>شماره تماس:</b> ۰۲۱-۲۳۵۲۲۷۲۷
	<b>شماره داخلی:</b> ۲۲۹
<b>تاریخ انتشار فراخوان:</b> ۱۴۰۵/۰۴/۱۶	<b>شماره داخلی:</b> ۰۲۱-۳۴۴۷۰۱۵۲

کلید مراحل برگزاری فراخوان در دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت‌ها از طریق

در گاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **www.setad.ir** انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت

گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام

لازم را به عمل آورند.

#### مواضع‌زمانی:



شهرداری اصفهان