



سرپرست دفتر ترویج معماری، طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش از بررسی طرح ویژه سیراف با تاکید بر نقشه‌مدیریتی ثبت جهانی سیراف با حضور نمایندگان‌ی از وزارت راه و شهرسازی، وزارت میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری، شهرداری و شورای شهر سیراف، گروه حفاظت و مرمت ایکوم و مدیر پروژه جهانی سیراف خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، سیداحمد حسینی‌نیا، سرپرست دفتر ترویج معماری، طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش از بررسی طرح ویژه سیراف با تاکید بر نقشه‌مدیریتی ثبت جهانی سیراف با حضور نمایندگان‌ی از وزارت راه و شهرسازی، وزارت میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری، شهرداری و شورای شهر سیراف، گروه حفاظت و مرمت ایکوم و مدیر پروژه جهانی سیراف خبر داد.

سرپرست دفتر ترویج معماری، طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش گفت: در این نشست، تدوین نقشه‌مدیریتی ثبت جهانی شامل نقش و وظایف هر کدام از دستگاه‌ها و اولویت‌بندی اقدامات در پهنه‌های موضوع ثبت جهانی‌س بر مبنای فصل پنجم اقدامات ثبت جهانی بر اساس سه فاز زمانی (شامل فاز اقدامات کوتاه مدت ۲ ساله و ۳ فاز اقدامات ۵ ساله و در مجموع ۱۲ سال) در دستور کار قرار گرفت.

حسینی‌نیا تصریح کرد: این نقشه‌مدیریت پیشنهادی، مبنای تقسیم وظایف در موضوع ثبت جهانی شهر سیراف و تقاهم‌ها خواهد بود.

به گفته وی، در تدوین نقشه راه، سه فاز زمانی تعیین شده است که شامل فاز عملیاتی کوتاه‌مدت در ۲ سال، و دو فاز عملیاتی هر کدام ۵ سال است که در مجموع این فعالیت‌ها در ۱۲ سال انجام خواهد شد. حسینی‌نیا افزود: در این نشست، همچنین موضوع اولویت‌های تملک و آزادسازی اراضی توسط وزارت میراث‌فرهنگی و تعیین گزینه‌های اراضی معوض، با محوریت مباحث جمعیتی و اجتماعی و بر مبنای اولویت‌های تعیین شده، توسط مشاور طرح ویژه، مورد تاکید قرار گرفت.

سرپرست دفتر ترویج معماری، طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش توضیح داد: با توجه به تقارن تهیه طرح ویژه با موضوع ثبت جهانی شهر سیراف، استفاده از این فرصت متنم و هماهنگی‌های انجام شده با طرح جامع منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس»، موضوع تصویرنامه سال ۱۴۰۳ هیات وزیران در محدوده موثر بر طرح ویژه سیراف می‌تواند گامی موثر در جهت احیای نقش تاریخی شهر باشد.

حسینی‌نیا افزود: در پایان این نشست با هدف تحقق‌پذیری اقدامات جهت ثبت جهانی سیرراف، پیشنهاد شد، سازمان اجرایی ویژه با محوریت استانداری و با همکاری بخش‌های مرتبط از جمله اداره کل میراث فرهنگی، شهرداری و شورای شهر تشکیل شود.

گفتنی است، در این نشست، سرپرست دفتر ترویج معماری و طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش وزارت راه و شهرسازی، نماینده منطقه انرژی پارس، سرپرست دفتر حفظ و احیاء بناها، محوطه‌های تاریخی وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، نمایندگان پایگاه‌های میراث‌ملی و جهانی وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، مدیر کل اداره کل میراث فرهنگی استان بوشهر و رییس گروه حفاظت و مرمت ایکوم و مدیر پروژه جهانی سیراف و شهردار و نمایندگان شورای شهر سیراف حضور داشتند.

باشما هستیم باتحلیل‌های دریایی اقتصاد سرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۰۲۱- ۸۸۷۶۹۲۲۷
همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

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

«سر آمد» از دورنمای پیوند ایران و افغانستان گزارش می‌دهد؛

تلاش پکن برای همسویی افغانستان و ایران در راه چینی

بررسی تبعات همکاری‌های ژئوپلیتیکی منطقه در ابتکار کمربند و جاده

سید گروه حمل‌ونقل – حمید عباسی راد – «پیوستن ایران و افغانستان به کریدور کمربند جاده‌ای چین،

می‌تواند به تحول در روابط اقتصادی دو کشور و گسترش همکاری‌های بین‌المللی منجر شود. در این طرح که بیش از یک‌هزار و ۳۰۰ میلیارد دلار توسط چین هزینه شده و شامل همکاری بیش از ۱۵۰ کشور است، می‌تواند تحول عظیمی در روابط اقتصادی و تجاری ایران و افغانستان ایجاد کند.» این جملات بخش‌هایی از صحبت‌های مصطفی نخعی، نماینده مردم شهرستان‌های نهندان و سرپیشه در مجلس شورای اسلامی است. او این صحبت‌ها را چندروز پیش از این و در اجلاس توسعه همکاری‌های مشترک ایران و افغانستان مطرح کرده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، هرچند طی ماه‌های گذشته موضوع اتصال ریلی میان ایران و چین و فعال‌شدن خط تجاری ریلی میان این کشورها بیشتر مورد توجه بوده است، اما نمی‌توان از اهمیت اتصال جاده‌ای چشم‌پوشی کرد. مسیر ریلی از طریق کریدور خواف-هرات، ایران را به هرات در افغانستان متصل می‌کند و به‌عنوان بخشی از کریدور چین-ایران-افغانستان در نظر گرفته شده است. علاوه‌بر این، افغانستان در حال ایجاد یک جاده اتصال به چین از طریق «کریدور واخان» است که یک مسیر جاده‌ای مهم در این زمینه محسوب می‌شود.

در سال‌های اخیر، ابتکار کمربند و جاده چین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های زیرساختی جهان، نقش کلیدی در اتصال اقتصادی و تجاری کشورها ایفا کرده است. اخیراً اخبار بین‌المللی حاکی از تلاش‌های چین برای ادغام رسمی افغانستان در این ابتکار و تقویت اتصالات با ایران است. ایران که از سال ۲۰۱۹ به کمربند و جاده چین پیوسته، اکنون با پروژه‌های جدید مانند ساخت جاده‌ای از طریق کریدور واخان افغانستان، نقش محوری‌تری در این

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

شبکه ایفا می‌کند.

تلاش چین برای همسویی افغانستان و ایران

بررسی اخبار منتشرشده از سوی رسانه‌های بین‌الملل نشان می‌دهد که در ماه آگوست سال جاری میلادی، وزیر خارجه چین در دیدار با مقامات طالبان در کابل، پیشنهاد ادغام رسمی افغانستان در BRI را مطرح کرد. چین علاقه‌مند به بهره‌برداری از معادن افغانستان و گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. این مذاکرات شامل سرمایه‌گذاری در معادن و اتصال افغانستان به شبکه BRI از طریق پاکستان و ایران می‌شود. چین همچنین در حال ساخت جاده‌ای جدید از طریق کریدور واخان افغانستان است که این کشور را مستقیماً به ایران متصل می‌کند و مسیر سریع‌تری برای واردات نفت ایران فراهم می‌آورد. این پروژه، بخشی از تلاش چین برای دور زدن مسیرهای تحت نفوذ غرب است. ایران نیز در سال ۲۰۲۵، با امضای ۲۲ یادداشت تفاهم با چین در زمینه زیرساخت و تجارت، روابط خود را تقویت کرده است. این موضوع نشان‌دهنده علاقه چین به استفاده از موقعیت جغرافیایی ایران و افغانستان برای گسترش نفوذ اقتصادی خود است.

مطابق برخی گزارش‌ها، تاکنون بیش از ۱۵۰ کشور به BRI پیوسته‌اند و افغانستان در آستانه عضویت رسمی قرار دارد. از طرف دیگر پیوستن ایران به BRI مزایای اقتصادی قابل توجهی دارد. از نظر اقتصادی، این ابتکار می‌تواند تجارت ایران را افزایش دهد، سرمایه‌گذاری خارجی را جذب کند و زیرساخت‌های حمل‌ونقل را توسعه دهد.

چشم‌انداز همکاری‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی
مطالعات نشان می‌دهد که اجرای موفق BRI می‌تواند همکاری اقتصادی منطقه‌ای را تقویت کرده و اقتصاد ایران را



خبر

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی:

پنجمین همایش ملی توسعه در یامحور، حکمرانی و سرمایه‌گذاری بهمن بر گزار می‌شود

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با بیان اینکه پنجمین همایش ملی توسعه دریامحور، حکمرانی و سرمایه‌گذاری، بهمن‌ماه امسال در همکاری با انجمن کشتیرانی برگزار می‌شود، به تشریح جزئیات و محورهای این همایش پرداخت.

به گزارش اقتصادسرآمد، غزال راهب از ایجاد و استقرار دبیرخانه علمی پنجمین همایش ملی توسعه دریامحور، حکمرانی و سرمایه‌گذاری در آن مرکز خبر داد و گفت: پنجمین همایش ملی توسعه دریامحور، حکمرانی و سرمایه‌گذاری، امسال ۲۷ و ۲۸ بهمن ماه در همکاری با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار می‌شود.

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی وظیفه این دبیرخانه را در مرکز تحقیقات، هماهنگی امور عملی همایش از جمله دریافت، داوری و ارزیابی مقالات، برنامه‌ریزی پل‌های تخصصی و نظارت بر کیفیت محتوای علمی ارائه شده عنوان کرد.

راهب ادامه‌داد: این همایش با تمرکز بر محتوای علمی غنی، شامل پل‌های تخصصی در زمینه‌های کلیدی مرتبط و با شعار «سند تا ساحل، راهبردهای توسعه پایدار» به‌منظور تبیین و ترویج راهبردهای کلان توسعه دریامحور ایران طراحی شده است.

به گفته وی، محورهای انتخاب‌شده برای این رویداد، بر اساس اسناد بالادستی، نیازهای ملی و روندهای جهانی تدوین شده‌اند تا ضمن پاسخگویی به

احیا کند، به‌ویژه با کاهش فشار تحریم‌ها از طریق مسیرهای جایگزین. برای مثال، افزایش صادرات انرژی ایران به چین و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های انرژی، می‌تواند درآمد‌های ارزی را افزایش دهد. همچنین ایجاد شغل و افزایش درآمد‌های مالیاتی‌ا از پروژه‌های زیرساختی پیش‌بینی می‌شود.

از منظر ژئوپلیتیکی نیز BRI به ایران کمک می‌کند تا وابستگی به غرب را کاهش دهد و نفوذ خود در اوراسیا را افزایش دهد. این کریدور، ریسک‌های دریایی مانند تنگه‌هرمز را دور می‌زند و مسیرهای امن‌تری برای تجارت فراهم می‌کند. چین از طریق ایران، به بازارهای خاورمیانه و اروپا دسترسی بهتری پیدا می‌کند و در مقابل، ایران می‌تواند از حمایت چین در برابر تحریم‌های آمریکا بهره ببرد. این همکاری، بخشی از استراتژی «نگاه به شرق» ایران است و می‌تواند تعادل ژئوپلیتیکی منطقه را به نفع محور شرقی تغییر دهد.

ابتکار کمربند و جاده چین که گاهی به‌عنوان «جاده ابریشم جدید» شناخته می‌شود، یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های زیرساختی جهان است و هدف آن اتصال آسیا، آفریقا و اروپا از طریق شبکه‌ای از جاده‌ها، راه‌آهن و بنادر است. عبور این کریدور از افغانستان و ایران، اهمیت استراتژیک بالایی دارد. افغانستان، با موقعیت جغرافیایی خود به‌عنوان پلی بین آسیای مرکزی و جنوبی، نقش کلیدی در اتصال چین به ایران ایفا می‌کند. کریدور واخان که تنها ۷۶ کیلومتر طول دارد، مسیر مستقیم چین به ایران را فراهم می‌کند و دسترسی به منابع معدنی افغانستان مانند لیتیوم و مس را تسهیل می‌بخشد.

آینده ترانزیتی ایران در کمربندو جاده چین

برای ایران، این کریدور بخشی از احیای جاده ابریشم باستانی است و ایران را به هاب ترانزیتی تبدیل می‌کند. عبور از افغانستان، ریسک‌های امنیتی را دارد، اما مزایای اقتصادی مانند افزایش تجارت با آسیای مرکزی را به همراه دارد. این مسیر، چین را قادر می‌سازد تا نفت ایران را سریع‌تر وارد کند. وابستگی به مسیرهای دریایی پرریسک را کاهش دهد. اهمیت ژئوپلیتیکی آن در ایجاد ثبات منطقه‌ای و کاهش نفوذ غرب نهفته است.

در آینده، چشم‌انداز ترانزیتی ایران روشن است. با اجرای BRI، تجارت در کریدورهای ایران می‌تواند ۳۰ درصد افزایش یابد و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تا ۷۰ درصد

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



رشد کند. این ابتکار، رقابت با کریدورهای رقیب مانند

کریدور میانی (از طریق قزاقستان) را افزایش می‌دهد، اما ایران را به مرکز رشد اقتصادی مرکزی آسیا تبدیل می‌کند. چالش‌هایی مانند ریسک‌های امنیتی در افغانستان و تحریم‌ها وجود دارد، اما پتانسیل برای همکاری بیشتر با چین و هند، آینده‌ای پرنور را نوید می‌دهد.

پیوستن ایران و افغانستان به BRI، نه‌تنها یک تحول اقتصادی بلکه یک تغییر ژئوپلیتیکی عمده است که می‌تواند تعادل قدرت در منطقه را تغییر دهد. با تمرکز بر زیرساخت‌ها، این کریدور می‌تواند ایران را به هاب ترانزیتی تبدیل کند و مزایای بلندمدتی برای همه طرف‌ها به ارمغان آورد. بااین حال، موفقیت آن به مدیریت ریسک‌های امنیتی و سیاسی بستگی دارد.

امنیت محور توسعه حمل‌ونقل

چین که یکی از اصلی‌ترین بازیگران منطقه‌ای در زمینه سرمایه‌گذاری در کریدورهای بین‌المللی به‌شمار می‌رود، با وجود اهمیت ژئوپلیتیک واخان، تاکنون تمایلی به توسعه آن نشان نداده است. نگرانی پکن از انتقال ناامنی و افراط‌گرایی به مرزهای غربی خود، سبب شده این کشور راهبرد احتیاطی در قبال افغانستان اتخاذ کند و پروژه‌های زیرساختی را به تعویق بیندازد.

استان سیستان و بلوچستان و نوار ساحلی مکران از موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای برخوردار است؛ موقعیتی که می‌تواند ایران را به یکی از گره‌های اصلی شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی متصل کند. بااین حال، کمبود زیرساخت‌هایی نظیر راه‌آهن و آزادراه در مسیرهای اصلی استان و کندی در بهره‌برداری از ظرفیت بنادر مهم واقع در چابهار و پروژه‌های مرتبط با توسعه سواحل مکران نشان می‌دهد که این مزیت ژئوپلیتیک، هنوز منفعت چشمگیری برای ایران نداشته است.

مسائل امنیتی در خاک همسایگان شرقی ایران، یکی از چالش‌های جدی ایران برای اجرای پروژه‌های توسعه‌ای در استان سیستان و بلوچستان بوده است. به این ترتیب بیره‌ایست اگر عقب‌ماندگی آشکار توسعه در این استان به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل را به مسئله امنیت نسبت داد. به باور کارشناسان، امنیت باید به‌عنوان مقدمه توسعه ظرفیت‌های حمل‌ونقلی در جنوب شرق کشور و مرزهای آبی ساحل عمان، در سیاستگذاری کلان این بخش مورد توجه قرار گیرد.



وی ایجاد کمیته کارگاه‌های تخصصی را از دیگر مسئولیت‌های دبیرخانه همایش عنوان کرد و افزود: در این کمیته، شناسایی موضوعات مناسب برای برگزاری کارگاه‌های آموزشی و تخصصی، شناسایی اساتید و متخصصین صاحب‌نظر برای ارائه کارگاه‌های آموزشی، اعلام عمومی و معرفی کلی دوره‌ها و برگزاری کارگاه‌های تخصصی پیش‌بینی شده و در حال انجام است.

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، مدیریت علمی پل‌های تخصصی را از دیگر مسئولیت‌های دبیرخانه همایش برشمرد و گفت: در این بخش، شناسایی و دعوت از صاحب‌نظران و نخبگان برای ریاست یا عضویت در هفت پنل تخصصی، تهیه مقالات تخصصی برای معرفی محورهای هفت‌گانه همایش شامل ملزومات اسناد بالادستی مر تبط، ضرورت پرداختن به محور، چالش‌های مرتبط و راهبردهای پیشنهادی انجام می‌شود.