

«سر آمد» گزارش می دهد؛

فعال سازی مسیرهای جایگزین ایرانی پس از محاصره دریایی امریکا

احیای کریدورهای مغفول تجارت ایران با اختلالات «تنگه هرمز»

سرتیتر **گروه ترانزیت - زهره آقاجانی** - تجارت دریای طی دهه های اخیر به یکی از ستون های اصلی اقتصاد جهانی تبدیل شده و طبق برآورد نهادهای بین المللی، بیش از ۸۰ درصد تجارت کالایی جهان از طریق دریا انجام می شود. هزینه پایین حمل ونقل، امکان جابه جایی انبوه کالا و اتصال مستقیم بازارهای بزرگ اقتصادی به آبراه های بین المللی، موجب شده مسیرهای دریایی اختلالات تنگه هرمز، مسیر تجارت ایران را به سمت کریدورهای مغفول زمینی و ریلی تغییر داد، مسیری که از پاکستان و عراق تا چین و آسیای مرکزی فعال شد. اختلالات ایجادشده در تردد تجاری تنگه هرمز، تنها تجارت دریایی ایران را تحت تأثیر قرار نداد، بلکه بخشی از جریان تجارت منطقه ای رانیز به سمت مسیرهای جایگزین زمینی و ریلی سوق داد؛ رخدادی که بار دیگر اهمیت ژئوپلیتیکی ایران در معادلات ترانزیتی منطقه را برجسته کرد.

در این میان، ایران به واسطه موقعیت ژئوپلیتیکی خود، همواره یکی از بازیگران مهم ترانزیتی منطقه محسوب شده است. قرار گرفتن در نقطه اتصال خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و دسترسی همزمان به دریای خزر در شمال، ظرفیت کم نظیری برای تبدیل ایران به هاب ترانزیتی میان آسیا، اروپا، قفقاز، هند و کشورهای CIS ایجاد کرده است.

شکست واشنگتن در محاصره دریایی ایران

با این حال، تشدید تنش ها در تنگه هرمز پس از اختلالات ایجادشده از ۲۴ فروردین ماه ۱۴۰۵ پس از شکست مذاکرات صلح ایران و آمریکا در اسلام آباد، موجب شد بخشی از تجارت ایران و کشورهای منطقه از مسیرهای دریایی به کریدورهای زمینی و ریلی منتقل شود؛ تغییری که بیش از هر زمان دیگری ضرورت تنوع بخشی به مسیرهای تجاری کشور را آشکار کرد.

تنگه هرمز به عنوان یکی از حساس ترین گذرگاه های انرژی و تجارت جهان، اکنون در کانون تنش های ژئوپلیتیکی قرار دارد. همین مسئله باعث شده ایران و شرکای تجاری آن، بیش از گذشته به فعال سازی ظرفیت های مغفول مانده ترانزیتی در بخش های زمینی، ریلی و حتی مسیرهای دریایی جایگزین توجه کنند.

در عین حال، بسیاری از تحلیلگران منطقه ای و بین المللی معتقدند سناریوی محاصره دریایی ایران عملا قابلیت اجرایی کامل ندارد. گستردگی جغرافیایی ایران، تنوع مرزهای زمینی و دریایی، دسترسی همزمان به کریدورهای شرقی، غربی و شمالی و اتصال به شبکه های منطقه ای ترانزیت، از جمله عواملی است که امکان انسداد کامل تجارت ایران را با چالش جدی مواجه می کند.

با وجود این، شرایط اخیر نشان داد اتکای صرف به مسیرهای سنتی خلیج فارس و بنادر جنوبی، نمی تواند پاسخگوی نیاز بلندمدت تجارت خارجی کشور باشد. توسعه کریدورهای زمینی، تقویت شبکه ریلی و فعال سازی ظرفیت های ترانزیتی شمال، شرق و غرب کشور اکنون بیش از گذشته به یک ضرورت راهبردی تبدیل شده است.

چین، عراق و ترکیه؛ شرکای اصلی تجارت ایران

ایران در حال حاضر با بیش از ۱۰۰ کشور جهان مبادلات تجاری دارد، اما چین همچنان بزرگ ترین شریک صادراتی ایران را به شمار می رود. بر اساس آمار «Trade Data Monitor»، در سال منتهی به اکتبر ۲۰۲۵، چین بیش از ۱۴ میلیارد دلار کالا از ایران وارد کرده که نشان دهنده تداوم وابستگی متقابل اقتصادی میان دو کشور است.

پس از چین، عراق با واردات حدود ۱۰۵ میلیارد دلار کالا از ایران در جایگاه دوم قرار دارد. امارات متحده عربی و ترکیه نیز از مهم ترین مقاصد صادراتی ایران محسوب می شوند. در این میان، تجارت تهران و آنکارا طی یک سال اخیر روندی صعودی داشته و صادرات ایران به ترکیه از ۴.۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴ به ۷.۳ میلیارد دلار افزایش یافته است.

فعال سازی مسیرهای جایگزین پس از اختلالات تنگه هرمز

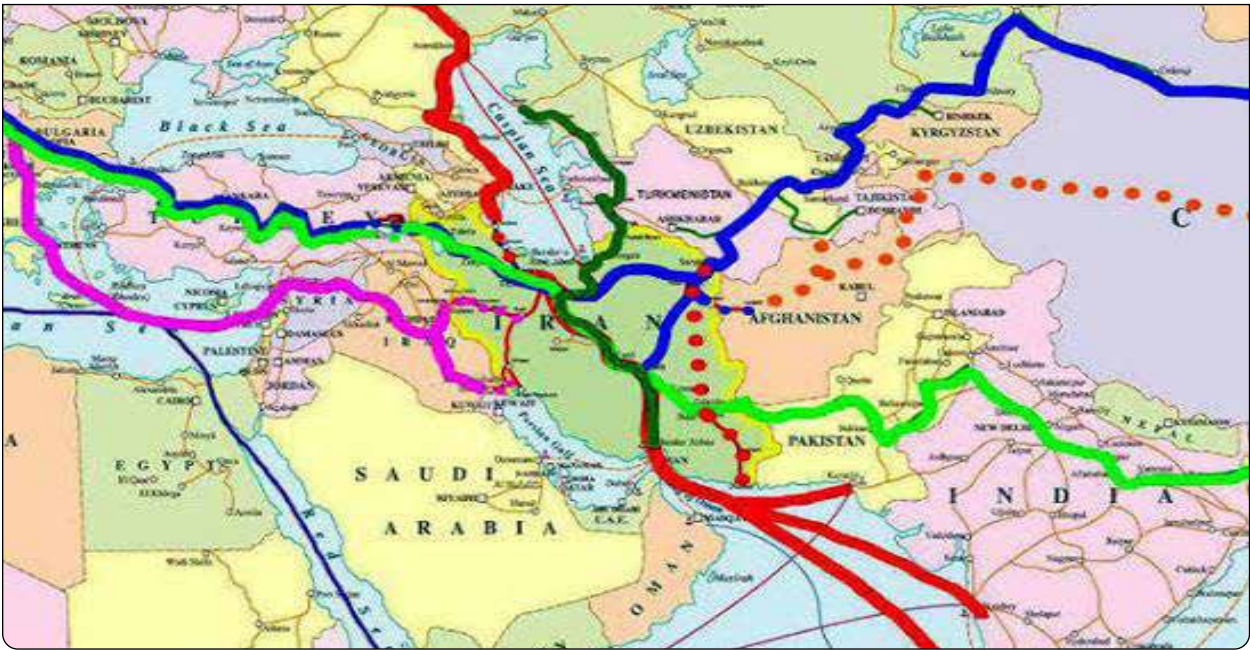
در واکنش به محدودیت های ایجادشده در خلیج فارس، پاکستان از بازگشایی ۶ مسیر زمینی کلیدی برای انتقال کالا به ایران خبر داد؛ اقدامی که بخش مهمی از فشار ایجادشده بر تجارت منطقه را کاهش داد. براساس گزارش ها، حدود سه هزار کانتینر که به دلیل اختلالات دریایی و توقف فعالیت در بندر کراچی متوقف شده بودند، از طریق مسیرهای زمینی وارد ایران شدند.

این تحول نشان داد که تجارت ایران حتی در شرایط فشار دریایی نیز همچنان از مسیرهای جایگزین قابلیت تداوم دارد. همزمان، گزارش بلومبرگ نیز از رشد سه برابری تجارت ریلی ایران و چین خبر داده و اعلام کرده پاکستان مسیر ترانزیتی جدیدی برای عبور کالاهای کشورهای ثالث به مقصد ایران فعال کرده است.

مسیرهای جایگزین ریلی - دریایی تجارت ایران و چین

چین به عنوان بزرگ ترین شریک تجاری ایران، اکنون نقش کلیدی در بازطراحی مسیرهای حمل ونقل منطقه ای دارد. کارشناسان معتقدند چندین مسیر ترکیبی برای تداوم تجارت تهران و پکن، مستقل از تنگه هرمز، قابل بهره برداری است. یکی از مهم ترین این مسیرها، کریدور ترکیبی ریلی - دریایی است که از ایوو چین آغاز شده و پس از عبور از قزاقستان و بندر آکتائو، از طریق دریای خزر وارد ایران می شود. مسیر دیگر، کریدور تمام ریلی آسیای مرکزی است که کالاها را از چین، قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان به مرز سرخس و سپس شبکه ریلی ایران متصل می کند.

در کنار این دو مسیر، کریدور دریایی - زمینی پاکستان نیز اهمیت ویژه ای یافته است؛ مسیری که کالاها را از چین به بندر کراچی منتقل کرده و سپس از طریق جاده و ریل وارد ایران می کند. همچنین بخشی از تجارت چین می تواند از مسیر ترکیه و بندر مرسین به صورت زمینی وارد ایران شود.



اما به دلیل نیاز به سرمایه گذاری بیشتر، فعلاً پروژه شلمچه - بصره اولویت دارد. وی تصریح کرد: کل مسافت این پروژه ریلی تنها ۳۲ کیلومتر است که با ساخت یک پل شلمچه به جزیره سندباد در عراق و سپس به ایستگاه بصره متصل می شود. از ایستگاه بصره به بعد نیز شبکه ریلی عراق تا بغداد موجود است که امکان اتصال کامل فراهم می شود.

این کارشناس حمل ونقل ریلی با اشاره به اهمیت استراتژیک این مسیر، گفت: هم اکنون ۷ مرز فعال تجاری و مسافری میان ایران و عراق وجود دارد و حجم تجارت بین دو کشور حدود ۱۱ میلیارد دلار برآورد می شود. علاوه بر آن، تبادل گسترده زائران عتبات عالیات و زائران عراقی مشهود، نیاز به زیرساخت های حمل ونقل ایمن، سریع و پیوسته بین دو کشور را دوچندان کرده است.

وی تأکید کرد: آنچه فعلاً برای این پروژه اهمیت بیشتری دارد، زاویه جابه جایی مسافری آن است. به ویژه در ایام اربعین که حجم جابه جایی زائران ایرانی به عراق به اوج می رسد، راه اندازی یک خط ریلی پیوسته بدون توقف و نیاز به حمل ونقل ترکیبی می تواند تحولی در تسهیل سفرهای زیارتی ایجاد کند.

شاهجویی با بیان اینکه در حال حاضر انتقال مسافر به عراق از طریق ترکیب قطار و اتوبوس انجام می شود، اظهار کرد: در صورت بهره برداری از خط ریلی پیوسته شلمچه - بصره، این مسیر می تواند بار زیادی از دوش حمل ونقل جاده ای بردارد و به تعادل ترافیکی بین دو کشور کمک کند.

وی ادامه داد: با وجود ظرفیت بالای این مسیر، هنوز طرف عراقی تمایل چندانی به تجاری سازی خط ریلی شلمچه - بصره نشان نداده است. در حال حاضر پیگیری ها بیشتر از جانب ایران نیز برای راه اندازی حمل ونقل مسافری از این خط ریلی است.

خطر ریلی شلمچه - بصره، حلقه اتصال آسیای میانه به عراق

کارشناس صنعت ریلی با اشاره به چشم انداز تجاری سازی خط ریلی شلمچه - بصره اظهار کرد: اگر این مسیر در گام نخست به بهره برداری برسد و زیرساخت های مسافری آن فعال شود، در آینده می توان آن را به عنوان یک مسیر تجاری نیز توسعه داد.

وی افزود: مسیر ریلی شلمچه - بصره می تواند در ادامه، حلقه اتصال کشورهای آسیای میانه، افغانستان و پاکستان به خاک عراق از طریق ایران باشد. در گذشته نیز این مسیر به عنوان مسیر بالقوه اتصال ایران به دریای مدیترانه از طریق سوریه مطرح بود، اما با توجه به تحولات در سوریه، فعلاً چنین افقی قابل تصور نیست.

شاهجویی با تأکید بر اینکه این پروژه در شرایط فعلی باید با تمرکز بر رابطه دو کشور ایران و عراق دنبال شود، گفت: گام نخست این است که این مسیر با هدف جابه جایی زائران عتبات عالیات و مسافران عراقی مشهد مقدس تکمیل و راه اندازی شود. پس از بهره برداری، می توان به تدریج توسعه تجاری مسیر را بررسی کرد. وی با اشاره به اینکه امکان استفاده کشورهای مختلف از این مسیر وجود دارد، تصریح کرد: در آینده، این خط می تواند نقش مکمل برای بنادر جنوبی و شمالی ایران ایفا کند و بخشی از تبادلات منطقه ای را پوشش دهد. با این حال، نباید انتظار داشت که تحولی چشمگیر در حجم ترانزیت ایران ایجاد کند.

زیرساخت ریلی فرسوده در عراق مانع جهش تجاری است

این کارشناس حمل ونقل ریلی خاطر نشان کرد: مسیر طراحی شده برای راه آهن شلمچه - بصره، نهایتاً ظرفیت جابجایی سالانه ۷ میلیون تن بار را خواهد داشت. حتی اگر با ظرفیت کامل هم فعالیت کند، به دلیل فرسودگی و محدودیت ظرفیت خطوط ریلی در خاک عراق، احتمال ایجاد گلو گاه هایی وجود دارد.

کارشناسان حوزه حمل ونقل معتقدند افزایش سهم تجارت زمینی و ریلی، بیش از هر زمان دیگری ضرورت نوسازی زیرساخت های ترانزیتی کشور را آشکار کرده است. اگرچه بخشی از شبکه ریلی ایران دارای خطوط دوخطه و ظرفیت مناسب ترانزیتی است، اما همچنان برخی محورهای کلیدی کشور تک خطه یا فرسوده هستند و توان پاسخگویی به جهش بار ترانزیتی را ندارند.

کریدور جدید اتصال چین به اروپا از مسیر ایران

همزمان با سفر امامعلی رحمان به چین، نخستین قطار کانتینری در مسیر چین - قزقیزستان - ازبکستان - تاجیکستان راه اندازی شد؛ پروژه ای که با مشارکت شرکت های مشترک چینی و ازبکستانی اجرا شده و بخشی از راهبرد توسعه کریدورهای جدید ترانزیتی در آسیای مرکزی محسوب می شود.

در ادامه این روند، تاجیکستان و ازبکستان نیز کریدور چندوجهی آزمایشی چین - تاجیکستان - ازبکستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا را فعال کرده اند؛ مسیری که با هدف توسعه زیرساخت های حمل ونقل، دیجیتالی سازی ترانزیت و افزایش ظرفیت گذرگاه های مرزی طراحی شده و می تواند جایگاه ایران را در اتصال شرق آسیا به اروپا تقویت کند.

بازگشایی کامل گمرکات عراق به روی تجارت با ایران

در تحول دیگری، نخست وزیر عراق از فعال سازی تمامی گمرکات این کشور برای تجارت با ایران خبر داد؛ تصمیمی که می تواند نقش عراق را به عنوان یکی از مسیرهای مکمل تجارت زمینی ایران در شرایط محدودیت های دریایی تقویت کند.

بر این اساس، اداره گمرکات مناطق شمالی، مرکزی، غربی و جنوبی عراق، همچنین گمرک بار هوایی و فرودگاه بین المللی بغداد، مأمور تسهیل حمل ونقل ترانزیتی و بارگیری مجدد کالاهای مرتبط با ایران شده اند؛ اقدامی که در صورت تداوم، می تواند بخشی از فشار واردشده بر مسیرهای سنتی تجارت دریایی را کاهش دهد. در همین حال، تکمیل خطوط ریلی شلمچه - بصره و کرمانشاه - خسروی نیز به عنوان یکی از شرایان های اصلی توسعه تجارت و ترانزیت میان ایران و عراق، بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است.

راه آهن شلمچه - بصره؛ فرصتی برای تجارت ۱۱ میلیارد دلاری با عراق

محمود جواد شاهجویی، کارشناس صنعت ریلی در گفتگو با خبرنگار مهر راه آهن شلمچه بصره را یکی از پروژه های راهبردی و کلیدی در حوزه حمل ونقل منطقه دانست و اظهار کرد: این پروژه نزدیک به دو دهه است که در دستور کار قرار دارد، اما در این مدت به دلایل مختلفی همچون کارشکنی طرف عراقی و ناهماهنگی نهادهای داخلی، پیشرفت قابل توجهی نداشت.

وی افزود: خوشبختانه در حال حاضر پروژه در مسیر مناسبی قرار گرفته و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران عزم جدی برای تسریع در تکمیل آن دارد. با توجه به موقعیت جغرافیایی و مزیت های این مسیر، اتصال ریلی ایران به عراق از طریق شلمچه، یکی از اولویت های مهم در حوزه حمل ونقل بین المللی به شمار می رود. شاهجویی با اشاره به اینکه مسیر شلمچه - بصره، فعلاً تنها گزینه در حال پیشرفت برای اتصال ریلی دو کشور است، گفت: علاوه بر این مسیر، پروژه راه آهن کرمانشاه - خسروی نیز مطرح است که قرار است به خاتمین عراق و در ادامه به بغداد متصل شود. اگرچه مسیر دوم از نظر فنی و ظرفیت حمل بار و مسافر اهمیت بالایی دارد،



شرکت توزیع نیروی برق استان کرمانشاه

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای همراه

بازریابی کیفی

شرکت توزیع نیروی برق استان کرمانشاه در نظر دارد کالاهای مشروحه ذیل را از طریق مناقصه عمومی خریداری نماید. لذا کلیه تامین کنندگان و تولید کنندگان واجد شرایط می توانند جهت دریافت اسناد مناقصه پس از درج نوبت دوم این آگهی مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۸ در روزنامه اقتصاد سرآمد به مدت ۶ روز کاری به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند.

| شماره مناقصه | شرح مناقصه | مبلغ برآورد اولیه (ریال) | مبلغ تضمین شرکت (ریال) |
|--------------|--|--------------------------|------------------------|
| ۴۰۵/۱۷ | خرید ۲۷۰۰۰ عدد مقرره سوزنی و بشقابی کامپوزیتی(از محل اعتبارات داخلی) | ۱۱۶.۵۸۰.۰۰۰.۰۰۰ | ۶.۳۴۸.۰۰۰.۰۰۰ |
| ۴۰۵/۱۸ | خرید ۱۰۲ واحد خازنی با ولتاژ نامی ۱۸/۳ تا ۱۹/۰۵ کیلووات با ظرفیت ۱۰۰ و ۲۰۰ کیلووات و ۲۴ عدد سکو خازن فشارمتوسط (از محل اعتبارات داخلی) | ۶۰.۵۸۳.۶۸۰.۰۰۰ | ۴.۴۵۵.۰۰۰.۰۰۰ |
| ۴۰۵/۱۲-۱ | خرید ۲۰۰۰ عدد انواع کنتور تکفاز دیجیتالی چند تعرفه هوشمند (از محل منابع داخلی) | ۹۷.۱۹۷.۰۰۰.۰۰۰ | ۵.۷۶۶.۰۰۰.۰۰۰ |

توضیحات:

- *نوع تضمین شرکت در مناقصه(ضمانت نامه بانکی، واریز وجه نقد و ... به شرح مندرج در اسناد مناقصه)
- * مهلت و مکان تسلیم پیشنهاد تا ساعت ۱۱:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۸، دبیر خانه شرکت (پاکت الف) و بار گذاری در سامانه ستاد زمان و مکان بازگشایی پاکت د ساعت ۱۲:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۱۸، اتاق کنفرانس شرکت در سامانه ستاد
- * پیشنهادها باید از هر حیث حداقل برای مدت سه ماه از تاریخ بازگشایی اولیه اعتبار داشته باشند
- * به پیشنهادهای فاقد سیرده، سپرده مخدوش، سپرده کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و نظایر آن مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.
- * به پیشنهادهای فاقد امضاء، مشروط، مخدوش و پیشنهادهائی که بعد از انقضاء مدت مقرر در اسناد مناقصه واصل می شود، مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.
- * سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج است.
- * جهت کسب اطلاعات بیشتر باشماره ۰۸۲-۳۸۲۵۵۵۷۵ تماس حاصل فرمایید.

روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق استان کرمانشاه