



روزنه

افزایش ۱۰۰ درصدی ترخیص کالا از بنادر جنوبی صادق: ۱۰۰ هوپیمارادر جنگ تحمیلی از دست دادیم



وزیر راه و شهرسازی از افزایش ۱۰۰ درصدی ترخیص کالا از بنادر جنوبی و از دست رفتن ۱۰۰ فروند هوپیمار در جنگ تحمیلی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرانزه صادق در نشست خبری با تشریح اقدامات این وزارتخانه در جریان جنگ، گفت: دشمن علاوه بر زیرساخت‌های فرودگاهی، برق و آب، تاب‌آوری مردم را هدف قرار داد و بازسازی زیرساخت‌ها در حین جنگ با هدف بازگرداندن سریع آنها به چرخه فعالیت انجام شد. وی افزود: یکی از مهم‌ترین مسئولیت‌های وزارت راه و شهرسازی در جنگ، جلوگیری از اختلال در زنجیره لجستیک کشور بود؛ به گونه‌ای که اختلال در یک حلقه از این زنجیره، موجب توقف کل فرآیند نشود.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به استمرار خدمات در بخش‌های ریلی، جاده‌ای و بندری اظهار کرد: در حوزه جابه‌جایی مسافر و کالا تلاش شد خدمات بدون وقفه ادامه پیدا کند و کالاهای ضروری و اساسی در سریع‌ترین زمان ممکن به نقاط مختلف کشور برسد.

صادق با اشاره به مسئولیت خود به عنوان رئیس کارگروه تسهیل ترخیص کالا از بنادر گفت: در این کارگروه، بخش خصوصی صرفاً به عنوان مجری حضور نداشت، بلکه در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت می‌کرد و همین موضوع به بهبود فرآیند ترخیص کالا کمک کرد.

وی ادامه داد: در جریان جنگ ۱۲ روزه و همچنین جنگ ۴۰ روزه، روزهایی داشتیم که رکورد تخلیه و بارگیری کالا حتی نسبت به روزهای عادی شکسته شد. همچنین میزان ترخیص کالا از بنادر جنوبی در همان دوره و پس از آن، بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافت. وزیر راه و شهرسازی افزود: در بندر امام خمینی (ره) و بندر چابهار نیز با هماهنگی‌های انجام‌شده، عملکرد حمل و نقل افزایش یافت؛ به‌طوری‌که در برخی روزها بیش از هزار کامیون در چابهار اقدام به خروج کالا کردند.

صادق با تأکید بر نقش هم‌افزایی میان ستاد و مدیران میدانی گفت: یکی از مهم‌ترین عوامل این موفقیت، هماهنگی حداکثری میان ستاد تصمیم‌گیری، مدیران میدانی و اعضای کابینه بود و ستاد در طول جنگ به هیچ وجه تعطیل نشد.

وی اضافه کرد: ارتباط مستقیم با استانداران برقرار بود و معاونان وزارت راه و شهرسازی نیز با وجود محدودیت‌های پروازی، در مناطق مختلف از جمله چابهار، بندرعباس و مناطق غرب و شرق کشور حضور میدانی داشتند.

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به بازسازی زیرساخت‌ها در حین جنگ گفت: نمی‌توانستیم منتظر پایان جنگ بمانیم و بازسازی ریل، جاده، پل و تونل‌های آسیب‌دیده را به بعد از جنگ موکول کنیم؛ بنابراین بازسازی زیرساخت‌ها هم‌زمان با ادامه جنگ انجام شد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاست گذاری: مهدی دمدار
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۲۱-
تلفن دفتر شهرستان ها: ۴۷۵۹۶-۸۶- ۲۱-
سازمان آگهی ها: ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-

«سرآمد» استراتژی جدید تجارت دریایی چین را بررسی کرد؛

رونمایی از «راه ابریشم یخی» برای دوری از تنش‌های خاورمیانه

چطور آب شدن یخ‌های قطب شمال به کمک تجارت چین آمدند؟

اوکراین و اکنون تنش‌های شدید در تنگه هرمز، شرکت‌های کشتیرانی را مجبور کرده است بارها مسیرهای خود را تغییر دهند.

بررسی گزارش‌های منتشر شده از سوی نهاد بین‌المللی UNCTAD نشان می‌دهد تغییر مسیر کشتی‌ها در سال ۲۰۲۴ باعث شد مسافت طی‌شده برای حمل هر تن کالا، یعنی شاخص «تن-مایل»، حدود ۵۰۹ درصد افزایش پیدا کند؛ رشدی که تقریباً سه برابر رشد حجم تجارت دریایی بود. همزمان، تا ماه مه ۲۰۲۵، حجم تن‌ساز عبوری از کانال سوئز هنوز حدود ۷۰ درصد پایین‌تر از سطح سال ۲۰۲۳ قرار داشت. در چنین شرایطی، مفهوم «مسیر جایگزین» برای قدرت‌های تجاری دیگر یک انتخاب لوکس نیست؛ بخشی از راهبرد امنیت اقتصادی است.

به باور کارشناسان اهمیت رفتار جدید چین درباره تردد کشتی‌های تجاری از مسیر قطب شمال به مقصد قاره اروپا را باید در ارتباط مستقیم با تحولات خاورمیانه فهم کرد. تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان است. گزارش‌های اخیر رویترز نشان می‌دهد این آبراه در شرایط کنونی در معرض شدیدترین اختلال‌های چنددهه اخیر قرار گرفته است. از سوی دیگر، باب‌المنذب و دریای سرخ مسیر ارتباطی میان اقیانوس هند و کانال سوئز هستند؛ مسیری که برای تجارت آسیا و اروپا اهمیت حیاتی دارد. به همین دلیل، اگر یک کشتی چینی بخواهد از شرق آسیا به شمال اروپا برسد، مسیر سنتی آن عملاً به مجموعه‌ای از گلوگاه‌های ژئوپلیتیکی وابسته است.

از نگاه تحلیل‌گران هر چه تعداد این نقاط حساس برای کشتی‌های چینی جهت رسیدن به مقصد بیشتر باشد، آسیب‌پذیری زنجیره تأمین نیز افزایش پیدا می‌کند و در چنین شرایطی است که مسیر قطب شمال برای کشتی‌های تجاری کشور چین اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. گزارش‌های منتشر شده از سوی چین و همچنین بررسی رسانه‌های تخصصی حوزه تردد دریایی و کشتیرانی نشان می‌دهد که سفر آزمایشی سال ۲۰۲۵ از بندر نینگبو در چین به بندر فلیکس ستو در قاره اروپا حدود ۲۰ روز طول کشیده است؛ در حالی که انجام سفر دریایی از مسیر کانال سوئز در شرایط عادی می‌تواند حدود ۴۰ روز زمان ببرد و البته تردد کشتی‌های تجاری از مسیر دماغه امید نیک، نیز طولانی‌تر خواهد بود.

نگاه بلندمدت یکن‌راه ابریشم یخی

خبرگزاری رویترز پس از انتشار خبری مربوط به تردد کشتی تجاری چین از مسیر قطب شمال برای رسیدن به بنادر اروپا در تحلیلی دیگر نوشت: «رفتار چین در قطب

شمال را باید در چارچوب نگرانی قدیمی‌تر پکن در برابر امنیت مسیرهای تجاری تحلیل کرد؛ مسئله‌ای که در ادبیات راهبردی چین با عنوان «معضل مالاکا» شناسخته می‌شود. تنگه مالاکا یکی از مهم‌ترین مسیرهای عبور انرژی و کالا برای چین است و در صورت بروز بحران نظامی یا دریایی، وابستگی به آن می‌تواند به یک نقطه آسیب‌پذیر برای اقتصاد چین تبدیل شود.

براساس ترجمه اختصاصی «اقتصاد سرآمد» در این تحلیل آمده است: «پکن طی دو دهه گذشته مجموعه‌ای از مسیرهای جایگزین را توسعه داده است: خطوط ریلی چین-اروپا، کریدورهای زمینی آسیای مرکزی، خطوط انتقال انرژی از روسیه و آسیای مرکزی، توسعه بنادر، ذخایر راهبردی انرژی و اکنون مسیرهای قطبی. این شبکه را نباید مجموعه‌ای از پروژه‌های جدا از هم دید؛ بلکه می‌توان آن را بخشی از یک سیاست بزرگ‌تر برای کاهش ریسک ژئوپلیتیکی زنجیره تأمین چین دانست.»

در بخش دیگری از این یادداشت تحلیلی با اشاره به برنامه‌های تخصصی چین برای افزایش تجارت به قاره سبز نوشته شده است: «نمونه روشن آن، توسعه قطارهای باری چین-اروپاست. براساس آمار رسمی چین، این قطارها تا سال ۲۰۲۶ بیش از ۱۳۰ هزار سفر انجام داده‌اند و ارزش کالاهای حمل‌شده از ۵۲۰ میلیارد دلار فراتر رفته است. این شبکه اکنون ۱۲۹ شهر چین را به ۲۳۵ شهر در ۲۶ کشور اروپایی متصل می‌کند.»

مطابق ترجمه اختصاصی «اقتصاد سرآمد» خبرگزاری بلومبرگ نیز در گزارشی نوشته است: «چین از سال‌ها پیش حضور خود در قطب شمال را افزایش داده و از مفهوم «جاده ابریشم قطبی» (Polar Silk Road) سخن گفته است. آنچه در سال ۲۰۲۵ آغاز شد و در سال ۲۰۲۶ وارد مرحله سرویس منظم فصلی شده، این مفهوم را از سطح دیپلماسی و مطالعات به سطح تجارت عملیاتی نزدیک‌تر کرده است. در بخش دیگری از گزارش بلومبرگ آمده است: «نخستین کشتی تجاری این مسیر در سال ۲۰۲۵، با ظرفیت ۴۸۹۰ TEU از مسیر شمال شرق به اروپا رفت و پس از ورود به فلیکس ستو، به بنادر هامبورگ، گدانسک و روتردام نیز دسترسی پیدا کرد. در سال ۲۰۲۶، دامنه عملیات افزایش یافته است. براساس گزارش China Daily، هفت کشتی برای سرویس امسال در نظر گرفته شده‌اند و این مسیر قرار است در فاصله اوت تا اکتبر فعال باشد. این اتفاق یک پیام روشن برای بازار دارد: قطب شمال دیگر صرفاً یک مسیر احتمالی آینده نیست؛ بلکه وارد تقویم عملیاتی بخشی از تجارت چین و اروپا شده است.»

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی -
پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



فرصت‌های اقتصادی تغییر اقلیم

مسیر شمالی از خطرات خاورمیانه فاصله می‌گیرد، اما وابستگی چین به روسیه را افزایش می‌دهد. بخش عمده مسیر دریای شمال در حوزه حاکمیت و کنترل روسیه قرار دارد و مسکو نقش مهمی در مجوزها، خدمات یخ‌شکن، زیرساخت و مدیریت مسیر دارد. این همان نقطه‌ای است که اهمیت راهبردی مسیر قطب شمال آشکار می‌شود. کارشناسان معتقدند که چین در حال حرکت از وابستگی مطلق به یک مسیر به سمت مدیریت چند مسیر و چند شریک است.

از طرف دیگر برای روسیه نیز توسعه مسیر دریای شمال اهمیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی دارد. تحریم‌های غرب پس از جنگ اوکراین، مسکو را به سمت بازتعریف مسیرهای صادراتی انرژی به سمت آسیا سوق داده است. گزارش رویترز در اوت ۲۰۲۶ نشان می‌دهد صادرات نفت روسیه از مسیر قطب شمال به سمت آسیا به شکل قابل توجهی افزایش یافته و تنها در سال جاری میلادی چندین محموله نفتی از این مسیر به سوی بازارهای آسیایی حرکت کرده‌اند. از این منظر، منافع مسکو و پکن در قطب شمال تا حدی بر یکدیگر منطبق است: روسیه به بازار و سرمایه نیاز دارد و چین به مسیر، انرژی و تنوع جغرافیایی. به همین دلیل، «راه ابریشم یخی» می‌تواند در آینده به یکی از عرصه‌های مهم همکاری اقتصادی چین و روسیه تبدیل شود. با این حال، یک تناقض بزرگ در توسعه کشتیرانی قطبی وجود دارد. مسیر جدید تا حدی به دلیل کاهش یخ‌های دریایی در قطب شمال قابل استفاده‌تر شده است؛ پدیده‌ای که خود نتیجه گرمایش سریع این منطقه است.

تغییرات اقلیمی در حال باز کردن یک مسیر تجاری جدید برای اقتصاد جهانی است، اما همین مسیر می‌تواند فشارهای زیست‌محیطی بیشتری به یکی از شکننده‌ترین اکوسیستم‌های زمین وارد کند. سازمان بین‌المللی دریاوردی (IMO) نیز در برخی از گزارش‌های خود تأکید کرده است که عملیات دریایی در قطب شمال با خطرات خاصی مانند شرایط متغیر جوی، نقشه‌های محدودتر، دشواری آمدارسانی و هزینه بالای عملیات پاکسازی در صورت وقوع حادثه همراه است. همچنین از سال ۲۰۲۶ نیز محدودیت‌های سخت‌گیرانه‌تری برای انتشار آلاینده‌های کشتی‌ها در برخی مناطق قطبی و شمالی وارد مرحله اجرا شده است. بنابراین توسعه مسیر قطبی نمی‌تواند صرفاً با محاسبه «روزهای کمتر در دریا» یا «سوخت کمتر» ارزیابی شود؛ هزینه‌های زیست‌محیطی، بیمه، آمدارسانی، یخ‌شکن‌ها و استانداردهای فنی نیز بخشی از معادله اقتصادی هستند.

هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی:

معاونان توسعه مدیریت و منابع می‌توانند موتور افزایش بهره‌وری و تسهیل‌گری امور در استان‌ها باشند

کریدورهای بزرگراهی گفت: ۱۲ کریدور بزرگراهی در کشور تعریف شده که بخش مهمی از آنها در قالب کریدورهای اصلی دنبال می‌شوند. کریدور کمربند، کشور از بازرگان تا چابهار و امتداد آن در شبکه بزرگراهی کشور، به همراه آنتن‌های مرتبط، از جمله طرح‌هایی است که به‌صورت ویژه در دستور کار دولت قرار دارد و می‌تواند نقش مهمی در افزایش مبادلات تجاری کشور ایفا کند.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه با اشاره به ظرفیت مشارکت بخش خصوصی در تکمیل کریدورهای آزادراهی افزود: در توسعه کریدورهای آزادراهی کشور، مشارکت ۵۹ درصدی بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌ها در کنار منابع دولتی، ظرفیت مهمی برای پیشبرد این پروژه‌ها محسوب می‌شود و می‌تواند جایگاه ایران را در شبکه حمل و نقل منطقه‌ای تقویت کند.

بازوند در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به جنگ تحمیلی اخیر و حملات آمریکا و رژیم صهیونیستی به کشور اظهار کرد: در لایه نخست، حملات دشمن متوجه بخش‌های نظامی و فرماندهی کشور بود و در مرحله بعد زیرساخت‌های حمل و نقل؛ به‌ویژه پل‌ها و تونل‌های حیاتی، در شمار اهداف قرار گرفتند.

وی با تأکید بر اهمیت بنیادی زیربنایهای حمل و نقل افزود: این اتفاق نشان داد که زیرساخت‌های حمل و نقل چه جایگاه مهمی در امنیت و پایداری کشور دارند. همان‌طور که امام شهید تأکید داشتند، منابع ارزی کشور باید صرف توسعه زیربنایهای حمل و نقل شود و دشمن نیز پس از هدف قرار دادن تأسیسات نظامی، به سراغ این زیرساخت‌ها آمد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تشریح عملکرد وزارت راه و شهرسازی در جریان حملات گفت: وزارت راه و شهرسازی دوشادوش وزارت دفاع و نیروهای نظامی در این جنگ حضور داشت و از همان ابتدای حملات، حفاظت از زیرساخت‌های حمل و نقل و بازگرداندن مسیرهای آسیب‌دیده به مدار خدمت در دستور کار قرار گرفت.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر نقش اثرگذار معاونان توسعه مدیریت و منابع در ارتقای عملکرد سازمان‌ها گفت: تسهیل فرآیندها، رفع موانع و افزایش سرعت تصمیم‌گیری و اجرای امور، ظرفیت آن را دارد که بهره‌وری سازمان را چند برابر و مسیر توسعه استان‌ها را هموارتر کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، هوشنگ بازوند در چهارمین نشست معاونان توسعه مدیریت و منابع ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها که با حضور بهروز رحیمی، معاون توسعه مدیریت و منابع وزارت راه و شهرسازی برگزار شد، با تشریح بخشی از عملکرد شرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل و نقل کشور در حوزه توسعه زیرساخت‌ها و کریدورهای حمل و نقل، از نقش مجموعه وزارت راه و شهرسازی و ادارات کل استانی در مدیریت شرایط جنگ و حفظ پایداری شبکه حمل و نقل کشور سخن گفت.

وی با اشاره به ظرفیت اجرایی کشور در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل اظهار کرد: امروز حدود ۳ هزار و ۸۰۰ کیلومتر پروژه ریلی، ۷۸۰ کیلومتر آزادراه و ۷ هزار و ۸۰۰ کیلومتر بزرگراه در دست اجرا قرار دارد و بخش قابل توجهی از ظرفیت اجرایی دولت در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل به اجرای این پروژه‌ها اختصاص دارد. بازوند با تأکید بر تغییر جایگاه کریدورها در معادلات اقتصادی و ژئوپلیتیکی جهان افزود: امروز فقط مسیر جابه‌جایی کالا و بار نیستند؛ در دنیا کریدورها هم قدرت جابه‌جا می‌کنند، هم سیاست و هم کالا؛ بنابراین کشوری موفق است که بتواند جایگاه خود را در شبکه کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی تثبیت کند. مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنایهای حمل و نقل کشور، توجه دولت چهاردهم به توسعه کریدورها را یکی از رویکردهای مهم در حوزه زیرساخت دانست و گفت: یکی از اقدامات بسیار موثر دولت چهاردهم و وزیر راه و شهرسازی، قرار دادن موضوع کریدورها در اولویت بود. امروز نیز این موضوع را در برنامه‌ها و سخنان رئیس‌جمهور به‌وضوح می‌بینیم و کریدورها به



یکی از اولویت‌های اصلی دولت تبدیل شده‌اند.

وی با اشاره به کریدورهای ریلی تعریف‌شده در کشور اظهار کرد: ۹ کریدور ریلی در کشور تعریف شده که بخشی از آنها در محورهای شمالی- جنوبی و بخشی در محورهای شرقی- غربی قرار دارند و هر کدام می‌توانند در اتصال ایران به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی نقش مهمی ایفا کنند.

بازوند با اشاره به کریدور ریلی چابهار- آستارا ادامه داد: در این کریدور امسال کار بزرگی در حال انجام است و بهره‌برداری از بخش‌های مهم مسیر، از جمله محور خاش- ایرانشهر، دنبال می‌شود. دولت نیز طی دو سال اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی در این محور انجام داده و به‌ویژه در محدوده خاش تا ایرانشهر اقدامات مؤثری در حال انجام است. وی همچنین با تشریح برنامه‌های کشور برای توسعه