

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

زیر نظر شورای سیاستگذاری

سردبیر: دکتر ایرج گلشنی

چاپ: کارگر

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: کار و کارگر

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱- ۸۶-۰۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۲۹۹۶

توصیه های چهار گانه برای تقویت تغییر موازنه جدید؛

بخش یابانی

فرصت‌های کریدوری ایران در مقابل کریدور آیمک

گروه راهبردی – بهمن نظری – کریدور

اقتصادی هند- خاورمیانه- اروپا (آیمک) با ایجاد بسترهای اقتصادی، امنیتی و لجستیکی، موجب تمایل بیشتر کشورهای غربی به پروژه عادی سازی روابط با رژیم صهیونیستی می‌شود و از این جهت مورد حمایت ویژه هند و ایالات متحده آمریکا قرار دارد.

با عملیات وعده صادق توان آمریکا در تضعیف روابط ایران و کشورهای محور مقاومت و ارتباط گروه‌های مقاومت با یکدیگر از طریق نیروهای نیابتی صهیونیستی کاهش یافته و راه اندازی کریدور ایران-عراق-سوریه امکان‌پذیر تر شده است.

البته این به معنای پایان ریسک‌های این مسیر نیست و بازیگران عراقی و سوری هنوز قادر به بهره برداری از این معادله جدید نیستند. در عین حال با توجه به جذابیت روابط تجاری و اقتصادی با روسیه برای هندی ها از یک سو و راهبرد آمریکا بسرای مقابله جدی با کریدور ایران عراق سوریه از سوی دیگر، انتظار می رود اولویت هند برای همکاری اقتصادی با ایران روی کریدور شمال – جنوب متمرکز باشد و کریدور ایران عراق سوریه برای هند جذابیتی نداشته باشد.

بسترهای اقتصادی وامنیتی شکل گیری آیمک

توان هند برای ادغام شدن در یک کریدور از هند به اروپا که از کشورهای غربی و مدیترانه عبور می‌کند (مانند آیمک)، اساساً به این بستگی دارد که این کشور چگونه مجموعه شرکای خارجی خود را برای مشارکت در زنجیره های ارزش صنایع تولیدی مدیریت می‌کند. به طور کلی این مشارکت‌های اقتصادی ذیل سه بستر شامل کریدور غذایی هند که معماری تجاری عرب مد را ارتقا می دهد، کریدور نوآوری (زنجیره های ارزش صنایع تولیدی انرژی سبز و فناوری نوآورانه و صنایع تولیدی پتروشیمی یکپارچه سازی زنجیره ارزش هیدروکربن هند شکل می گیرد.

به‌عنوان مثال در حوزه کشاورزی و امنیت غذایی به دلیل هم زیستی بین نیاز استراتژیک کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به تضمین امنیت غذایی و نیاز استراتژیک هند برای افزایش ارزش تولیدات غذایی فراوری مواد غذایی به عنوان محور مرکزی یکپارچه سازی زنجیره ارزش هند در آیمک مطرح شده است.

در این راستا، امارات قصد دارد دانه های غذایی میوه‌ها و سبزیجات را مستقیماً از کشاورزان هندی خریداری کرده و به ۸ کارخانه فراوری که با تأمین مالی خود در هند می سازد، تحویل دهد. همچنین مرکز مبادلات چند کالایی دبی یک پلتفرم تجارت کشاورزی به نام «اگر یوتا» ایجاد کرده تا کشاورزان هندی را با شرکت‌های مواد غذایی در امارات مرتبط کند و واسطه‌ها را دور بزند.

از طرفی دیگر شرکت بنادر جهانی دبی (DP World) به‌منظور عملیاتی شدن کریدور غذایی، تلاش‌هایی که در زمینه ایجاد راه حل‌های زنجیره تأمین یکپارچه ۱۰ برای حمل‌ونقل و ذخیره سازی مواد غذایی صورت می‌پذیرد را راهبری می‌کند.

روزنه

در مجمع عادی سالیانه صورت گرفت: تقسیم سود ۲۱۷ تومانی به‌ا‌زاء هر سهم از سوی کشتیرانی دریای خزر



مجمع عادی سالیانه شرکت کشتیرانی دریای خزر برگزار و طی آن به ا‌زاء هر سهم ۲۱۷ تومان تقسیم سود شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجمع عادی سالیانه کشتیرانی دریای خزر از جمله شرکت‌های تابعه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در محل این شرکت در بندر انزلی برگزار شد و به تقسیم ۹۰ درصد از سود حاصله سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند سال ۱۴۰۲ به‌ا‌زاء هر سهم ۲۱۷ تومان تقسیم سود صورت گرفت.گفتنی است براساس گزارشی که به مجمع یادشده ارائه شد شرکت کشتیرانی دریای خزر موفق شد طی سال مالی مورد اشاره مبلغ ۸۶۷میلیارد تومان (هشت هزار و ششصد و هفتاد میلیارد ریال) سود خالص حاصل کند که ۹۰ درصد آن معادل ۷۱۸میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان با تصویب مجمع این شرکت بین سهامداران تقسیم شد.

نقش ایران در توسعه مسیر شرقی کریدور شمال – جنوب

روسیه، قزاقستان، ایران و ترکمنستان مسیر شرقی کریدور شمال – جنوب را توسعه می‌دهند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سرویس مطبوعاتی وزارت حمل‌ونقل قزاقستان گزارش کرد روسیه، قزاقستان، ایران و ترکمنستان نقشه راه توسعه همزمان پتانسیل مسیر شرقی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب (INSTC) طی سال‌های ۲۰۲۴-۲۰۲۵ را امضا کردند.در این گزارش آمده است اجرای این سند امکان افزایش توان عملیاتی کریدور را به ۱۵ میلیون تن در سال تا سال ۲۰۲۷ و به ۲۰ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰ می‌رساند.

وزیر حمل‌ونقل قزاقستان اظهار کرده این کشور قصد دارد به مشارکت فعال خود در توسعه شاخه شرقی کریدور شمال-جنوب ادامه دهد که بالاترین پتانسیل رشد جریان محموله را تا سال ۲۰۳۰ دارد و به نظر می‌رسد امن‌ترین در کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت به اقیانوس هند است، بنابراین لازم است عملیات اجرایی نقشه راه امضا شده در زمینه توسعه همزمان پتانسیل مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب از قلمرو قزاقستان، روسیه، ترکمنستان و ایران آغاز شود.

بیزنس گزارش کرد، این سند در اولین مجمع تجارت و صادرات حمل‌ونقل شمال-جنوب در آکائو قزاقستان امضا شد. در این مجمع بیش از ۴۴۰ شرکت‌کننده از ۱۲ کشور، نمایندگان سازمان همکاری اقتصادی و کمیسیون اقتصادی اوراسیا حضور دارند.

این مجمع به‌عنوان بستری برای بحث در مورد موضوعات موضوعی مرتبط با توسعه راه‌آهن، بزرگراه‌ها و بنادر با مشارکت بازیگران اصلی کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب عمل می‌کند



توصیه های سیاستی ذیل می‌تواند تغییر موازنه جدید را تقویت کند؛

۱- ممانعت از عبور کشتی‌ها به مقصد فلسطین اشغالی از مسیر دریای سرخ اگرچه تا حدودی هزینه لجستیک رژیم صهیونیستی را افزایش می دهد، اما باید توجه داشت در صورتیکه با اقدامات مکمل توصیه های سیاستی همراه نباشد، موجب توجیه پذیری بیشتر و تقویت آیمک می‌شود.

۲- اصلاح سند کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب و ارتقا آن به «کمربند اقتصادی شمال-جنوب» شامل ابتکار عمل های متوجه برای ایجاد یکپارچگی اقتصادی بین کشورهای منطقه از جمله هند عراق، امارات، عربستان و حتی کشورهای آفریقایی به سمت نظم اقتصادی جدید منطقه بر مدار کمربند اقتصادی شمال جنوب در قالب تهیه سند برنامه ملی گذر موضوع بند «الف» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت مکمل تلاشهایی است که در جهت تغییر نظم امنیتی منطقه صورت می‌گیرد. در زمانیکه هندی ها نسبت به آینده رژیم صهیونیستی در منطقه امیدوار باشند، سرمایه‌گذاری و فعالیت جدی آنها روی کریدور شمال – جنوب دور از ذهن به نظر می‌رسد. در این راستا با توجه به امضا قرارداد توسعه و واگذاری ۱۰ ساله خدمات اپراتوری بندر شهید بهشتی چابهار به هندی ها پیشنهاد می‌شود عملکرد هند در توسعه زیرساخت‌ها و

اتصالات حمل‌ونقل بندر شهید بهشتی و رشد تناژ با‌گذاری (ترانزیتی) و همچنین میزان همکاری و علاقه هندی ها در ادغام این قرارداد با یک موافقت نامه جامع تر یعنی کمربند اقتصادی شمال – جنوب مورد پیگیری و راستی آزمایی مجدانه قرار گیرد.

با توجه به اهمیت و سرعت تحولات پیش رو در منطقه، در صورت مثبت ارزیابی نشدن عملکرد طرف هندی در کوتاه مدت، لازم است هر چه سریع تر ابتکار عمل های جایگزین برای فعال سازی مزیت‌های راهبردی چابهار در دستور کار قرار گیرد.

۴- در کنار پیگیری ابتکار کمربند اقتصادی شمال – جنوب با محوریت هند و روسیه با استفاده از فرصت‌های پیش آمده بعد از عملیات ۱۷اکتبر، پیشبرد کریدور ایران-عراق-سوریه با بیرون راندن نیروهای آمریکایی از عراق و سوریه، مجدانه دنبال شود.

شیوه ای به اروپا قرار گرفته و در این شرایط تصمیم به فعال نشان دادن خود در هر دو کریدور و بازی در دو زمین ایران و رژیم صهیونیستی به صورت موازی گرفته است. با این حال ایجاد تعادل بین این دو گزینه ممکن است برای هند چالش برانگیز باشد.

چابهار اگرچه در حال حاضر جزئی از موافقتنامه کریدور شمال – جنوب محسوب نمی‌شود، اما به نظر می‌رسد مشارکت هند در توسعه بندر چابهار می‌تواند سنجه و معیاری جهت بررسی میزان جدیت هند نسبت به فعالیت هند در کریدور شمال – جنوب باشد.

امضای قرارداد بلندمدت دو جانبه بین شرکت پورت گلوبال لیمیتد هندوستان و سزامان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در ۱۳ مه ۲۰۲۴ میلادی و تعهد هند برای توسعه و راه اندازی پایانه بندر شهید بهشتی چابهار می‌تواند اولین بستر لجستیکی این مشارکت را فراهم آورد.

اما برای تحقق ظرفیت‌های تجاری و راهبردی قرارداد جدید لازم است اسپن مشارکت لجستیکی با یک پروژه کریدوری بزرگ تر یعنی موافقت نامه کریدور شمال – جنوب با محوریت بندر عباس و با هدف حمل کالا از هند به روسیه و سایر نقاط اروپا ادغام شود.

در غیر این صورت منافع این قرارداد دست‌کم از لحاظ اقتصادی برای ایران بسیار محدود خواهد بود و چه بسا ممکن است این قرارداد در میان مدت و بلندمدت منافع کلان اقتصادی ایران را تأمین نکند؛ توضیح این‌که پهنه مکران، نقطه تلاقی و تقاطع سیاست بین المللی کنشگران متعددی در جهان است که به صورت متناقض ذی نفع توسعه یا عدم توسعه آن هستند.مسیر اتصال و پیوند تجاری و اقتصادی بین هند و اروپا را می‌توان یکی از مؤلفه‌های مهم نظم اقتصادی آینده در منطقه غرب آسیا در نظر گرفت و این موضوع وابسته به تصمیم هند در انتخاب بین آیمک و کریدور شمال – جنوب است.شکی نیست عملیات ۱۷اکتبر و پس از آن عملیات وعده صادق توانسته در نگاه هندی ها کفه آیمک را پایین تر و کفه کریدور حمل و نقل شمال جنوب را نسبت به قبل بالاتر بیاورد؛ اما اینکه انتظار برود به صرف این اقدام وزن کریدور شمال – جنوب از آیمک بیشتر شده باشد را دور از ذهن می‌کند.

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی – اقتصاد سراسرآمد

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیردولتی

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

پلاک ۴۵۶ طبقه سوم – واحد ۳