

هند و روسیه راه ترانزیتی خود را از ایران کج کرده‌اند

تعارفات دیپلماتیک با ایران و انتخاب بنادر دیگر کشورها



رئیس‌جمهور دیروز در آیین دریافت استوارنامه سفیر جدید هند بایبان این که «ایران برای توسعه روابط با هند مانع و محدودیتی ندارد»، بر تسریع در اجرای پروژه مشترک توسعه بندر چابهار تاکید کرد.

ابراهیم رئیسی از سفیر جدید جمهوری هند خواست این موضوع را با جدیت پیگیری کند. سفیر هندی نیز گفت: ماموریت دارم توسعه روابط دو کشور را تا رسیدن به سطح مطلوب و شایسته دنبال کنم. به رغم این تعارفات دیپلماتیک، اما خبرها و شواهد حاکی از آن است که هند به عنوان یکی از اعضای توافقنامه چابهار، راه ترانزیتی خود را از ایران کج کرده است. البته هند در این میان تنها نیست و روسیه به عنوان یکی از مهم‌ترین شرکای تجاری استراتژیک و متحد ایران در منطقه هم روش مشابهی را پیش گرفته و مسیرهای ترانزیتی جایگزین برای ایران تعریف کرده است.

مقام مسئول بندر چابهار بایبان اینکه هند برای رسیدن به افغانستان مسیر پاکستان را ترجیح داد، در این زمینه گفت: آنچه که باعث شده دو کشور هند و روسیه با وجود روابط خوب سیاسی با ایران، مسیر دیگری را انتخاب کنند، قیمت تمام شده و مدت زمان حمل است.

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا افزود: وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند از تصمیم دهلی نو و مسکو برای ایجاد یک مسیر دریایی بین بندر چنای (بندری بزرگ در سواحل شرقی هند) و بندر ولادی وستک (واقع در خاور دور روسیه) برای توسعه تجارت، تسهیل و تسریع جابجایی کالاها بین دو کشور خبر داده است.

این خبر البته چند روز پیش یک رسانه هندی (india shipping news.com) منتشر کرده که طبق اعلام «شری سارباناندا سونووال» وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند، این دو کشور به دنبال عملیاتی کردن مسیر دریایی چنای-ولادی وستوک هستند و این مسیر می‌تواند مدت حمل کالاها (ترانزیت تایم) را به ۱۲ روز کاهش دهد (که کمتر از نصف مدت حمل کالا از مسیر محبوب کنونی بین بمبئی و سنت پترزبورگ است).

در عین حال، انتظار می‌رود که هزینه‌های حمل و نقل کالا بین هند و روسیه از طریق این مسیر جدید چنای-ولادی وستک به میزان قابل توجه ۳۰ درصد کاهش یابد.

مسیر چنای-ولادی وستوک-چنای از دریای ژاپن، دریای چین جنوبی و تنگه مالاکامی گذرد. این مسیر همچنین به هند امکان دسترسی به خاور دور از جمله کشورهایی مانند مغولستان و حضور در منطقه جنوب شرق آسیا را خواهد داد. در حالی که مسئولان کشور مان به طور مستمر

اعلام می‌کنند که هند و روسیه به دنبال استفاده از کریدور شمال-جنوب و مسیر ایران برای مبادله کالاهایشان هستند اما خبرها حاکی از آن است که این دو کشور به دنبال مسیرهایی هستند که از ایران عبور نمی‌کنند و با صرفه‌تر و اقتصادی‌تر هستند. اساساً یکی از دلایل مهم سرمایه‌گذاری کلان ایران در بندر شهید بهشتی چابهار و صدور اجازه برای فعالیت اپراتور هندی در آن، توافق با هندوستان برای افزایش سهم ایران در فعالیت‌های ترانزیتی منطقه بوده اما نه تنها اپراتور هندی ارزش افزوده‌ای برای ترافیک کشتی و کالا در بندر شهید بهشتی ایجاد نکرده بلکه کالاهای هندی هم به مقصد روسیه و هم به مقصد افغانستان راه خود را از ایران کج کرده‌اند.

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان درباره توافقات هند و روسیه برای ایجاد مسیرهایی برای حمل بار بین دو کشور بدون عبور از ایران و توافق برای مسیری به غیر از بندر چابهار و کریدور شمال-جنوب، اظهار داشت: هر چند دولت‌ها از لحاظ سیاسی برای توسعه همکاری‌ها در تلاش هستند اما واقعیت، بخش خصوصی به دنبال مسیرهایی هستند که کوتاه‌تر باشد و زمان سیر محصولات هزینه‌های مرتبط با آن را کاهش دهد.

حسین شهزادی، ادامه داد: به هر حال هر چه دولت‌ها تلاش کنند، شاید بتوانند در موضوعات سیاسی و مباحث همکاری مباحث اداری را تسهیل کنند اما در نهایت این بخش‌های خصوصی هستند که بر اساس مزیت‌های رقابتی و قیمت تمام شده، درباره مسیر ترانزیت محمولاتشان تصمیم

می‌گیرند. بخش خصوصی دو کشور هند و روسیه هم بر اساس مدت زمان سیر و قیمت نهایی حمل کالا بین بنادر درباره تعیین مسیر حمل و جابه‌جایی کالا تصمیم می‌گیرند. این مسئول با اشاره به میزان ظرفیت بنادر روسیه برای بارگیری در سه بندر روسی حوزه میزان تخلیه و بارگیری در بندر شهید بهشتی چابهار خزر حدود ۶ میلیون تن بود و اساساً ظرفیت بنادر روسیه در منطقه خزر بیش از این عدد نیست. باید توجه داشت در بنادر محتاج قلعه، علیا و آستارخان روسیه با مشکلاتی مواجه هستیم و در حمل ریلی و زمینی در پسرکانه‌های این بنادر مشکلاتی وجود دارد و حمل کالا به راحتی انجام نمی‌شود و همین مشکلاتی که در ایران برای حمل کالا وجود دارد، برای حمل و نقل کالا از طریق بنادر روسیه هم وجود دارد.

شهزادی تاکید کرد: آنچه که اهمیت دارد زیرساخت است و با توسعه زیرساخت‌ها انگیزه بار بین دو کشور بدون عبور از ایران و توافق برای مسیری به غیر از بندر چابهار و کریدور شمال-جنوب، اظهار داشت: هر چند دولت‌ها از لحاظ

سیاسی برای توسعه همکاری‌ها در تلاش هستند اما واقعیت، بخش خصوصی به دنبال مسیرهایی هستند که کوتاه‌تر باشد و زمان سیر محصولات هزینه‌های مرتبط با آن را کاهش دهد. حسین شهزادی، ادامه داد: به هر حال هر چه دولت‌ها تلاش کنند، شاید بتوانند در موضوعات سیاسی و مباحث همکاری مباحث اداری را تسهیل کنند اما در نهایت این بخش‌های خصوصی هستند که بر اساس مزیت‌های رقابتی و قیمت تمام شده، درباره مسیر ترانزیت محمولاتشان تصمیم

وی در پاسخ به این پرسش که چرا با وجود توافقنامه چابهار، سهم بندر شهید بهشتی چابهار از مبادلات ترانزیتی منطقه به ویژه حمل و نقل کانتینری افزایش پیدا نکرد، گفت: زمانی که یک شرکت بخش خصوصی همکار اپراتور هندی بود، شاهد تحولاتی در بندر شهید بهشتی چابهار بودیم، اما پس از گذشت مدت زمانی از فعالیت این بندر، اکنون حمل کانتینری هم جاذبه‌اش نیست اما همچنان تاکید بر فعالیت بخش خصوصی است تا در بحث ترانزیت ورود کند.

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با بیان اینکه در دوره‌های هندوستان ۱۲۰ هزار تن کالا از این مسیر عبور داد و بخش خصوصی هم در این پروژه مشارکت داشت، افزود: تقریباً یک ماه گذشته بندر شهید بهشتی ۲۰۰ کانتینر را پذیرش کرد و دو ماه میلادی آینده هم ۲۵۰ کانتینر وارد بندر شهید بهشتی می‌شود و در سه ماه اول امسال نسبت به مدت مشابه در سال گذشته آمار کانتینری رشد ۳ برابری داشته است.

نبود آزادی عمل در پورت اپراتورهای پایانه‌های بندری
شهزادی بایبان اینکه دولت باید حامی بخش خصوصی باشد، گفت: در حال حاضر با موضوعات ساختاری در حمل و نقل دریایی و راهبردی بنادر مواجه هستیم و واقعیت این است که از آزدی عملی که پورت اپراتورهای پایانه‌های بندری در سایر کشورها در اختیار دارند، در ایران وجود ندارد و در ایران با محدودیت‌های تحریمی مواجه می‌شوند. وی تاکید کرد: آنچه که باعث شده این دو کشور

هند و روسیه با وجود روابط خوب سیاسی با ایران، مسیر دیگری را انتخاب کنند، قیمت تمام شده و مدت زمان حمل است. این مسئول ادامه داد: موضوع دیگر بحث تحریم‌ها است، فارغ از اینکه در بنادر ایران چه ساختاری حاکم است سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا امکان نقل و انتقالات مالی با نام‌های که از سوی ایران (با مقصد، مبدأ یا مسیر ایران) صادر می‌شود در هند وجود دارد؟ از سوی دیگر ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در لیست تحریم‌ها قرار دارد و به راحتی نمی‌توان از این ناوگان استفاده کرد.

چرا کشتیرانی ایران نمی‌تواند در بنادر پاکستان حضور داشته باشد؟

شهزادی در پاسخ به این پرسش که هند برای انتقال کالا به افغانستان، مسیر پاکستان به ایران را ترجیح می‌دهد، اظهار داشت: باید به این موضوع توجه داشت که اپراتور بندر کراچی در اختیار کدام شرکت هستند؟ در حال حاضر دو پورت اپراتور بین‌المللی سطح بالا در این بندر حضور دارند و خطوط با راحتی در بندر کراچی تردد دارند؛ بنابراین ضرب دسترسی برای خطوط کشتیرانی در پاکستان بهتر از ایران است. موضوع دیگر این است که باید دید چرا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نمی‌تواند در بنادر پاکستان حضور داشته باشد و چرا چنین محدودیت‌هایی مواجه است؟ وی تاکید کرد: در حالی که در مورد ایران با چنین محدودیت‌هایی مواجه هستیم، می‌بینیم که در پاکستان چند ترمنال اپراتور بین‌المللی مشغول به کار هستند و به تمام بنادر دیگر دنیا هم دسترسی دارند. وقتی چنین امکانی وجود داشته باشد، ضرب دسترسی به بندر افزایش پیدای می‌کند و هر کانتینری را با هر مبدأ و به هر مقصدی می‌توان جابه‌جا کرد.

شهزادی ادامه داد: نکته دیگر این است که در حال حاضر ضوابط دولتی در پاکستان و افغانستان برای حمل بار در جاده‌ها برقرار نیست، دو کانتینر ۲۵ تنی را سوار یک کامیون می‌کنند، در حالی که در ایران جابه‌جایی این وزن با یک کامیون ممنوع است و کامیون‌ها اجازه تردد با وزن بیش از ۲۷ تن ندارند. در نهایت هزینه حمل و نقل از طریق پاکستان نسبت به ایران به شدت کاهش پیدای می‌کند. هزینه همین حمل با یک کانتینر از مسیر ایران از چابهار تا دوغارون ۱۷۰۰ دلار است اما هزینه حمل دو کانتینر در پاکستان دو هزار دلار تمام می‌شود.

وی گفت: علی‌رغم اینکه مسیر ایران امنیت بیشتر و ریسک کمتری دارد؛ از آنجا که هزینه تمام شده در کراچی پایین‌تر از ایران است، همچنان مسیر پاکستان را انتخاب می‌کنند به همین دلیل از هر نقطه‌ای برای کراچی سرویس وجود دارد؛ اما در بندر چابهار تنها چند سرویس برقرار است و از بندری مانند مالزی، موندرا (هند)، بنادر اصلی چین و بنادر آفریقایی سرویس مستقیمی وجود ندارد.



گذشته زده است. بر خلاف ادعای دولت سیزدهم که اداره امور کشور را پانرخ رشد اقتصادی منفی تحویل گرفته، آمار رسمی کشور می‌گوید؛ در سه ماه اول سال ۱۴۰۰ رشد اقتصادی ۶٫۹ درصد بوده و در مدت مشابه در سال ۱۴۰۱ این عدد ۴٫۶ درصد بوده است یعنی آنچه که دولت سیزدهم در رشد اقتصادی ۴ درصدی دستاورد خود می‌داند کمتر از عملکرد دولت گذشته است.

از سوی دیگر رشد تشکیل سرمایه که دولت رئیسی مدعی است در دولت گذشته منفی بوده در سه ماه اول سال ۱۴۰۰ این عدد ۱۱٫۳ درصد مثبت بوده و در مدت مشابه در سال ۱۴۰۱ سه دهم درصد بوده است. از دیگر ادعاهای دولت سیزدهم درباره مهار رشد نقدینگی است از این رو اطلاعات غیر واقعی به جامعه تزریق می‌کند اما واقعیت این است که پایه پولی از بهمن ماه سال ۱۴۰۰ تا بهمن ۱۴۰۱ رقم ۲۲۸ هزار هزار میلیارد تومان اضافه شد یعنی رشد ۳۹ درصدی داشته است. همچنین در بهمن ۱۴۰۰ نقدینگی که ۴۶۲۷ هزار میلیارد تومان بود در بهمن ۱۴۰۱ به ۶۱۰۳ هزار میلیارد تومان افزایش یافت و بدهی دولت به بانکی مرکزی هم

گلابه تولید کنندگان از کمبود شکر
افزایش قیمت شکر و اعلام عمومی آن هم از ناپسامانی بازار شکر کم نکرد. گزارش‌های میدانی حاکی از آن است که بسیاری از فروشگاه‌های زنجیره‌ای شکر برای فروش ندارند و مغازه‌داران نیز شکر را به قیمت ۴۰ هزار تومان عرضه می‌کنند. پیش از این، تولید کنندگان نیز از کمبود شکر گلابه کردند. جمشید مغازه‌ای، دبیر انجمن بیسکوئیت، شیرینی و شکلات، اخیراً به همشهری آنلاین گفته بود که شکر نایاب است و کارخانه‌ها شندباد گیر تهیه شکر هستند. بهره‌مند، رئیس اتحادیه قنادان تهران، نیز اخیراً گفته که برخی از تاجران از فروش شکر خودداری می‌کنند. این در حالی است که انتظار می‌رفت با تعیین تکلیف قیمت شکر و وضعیت بازار رو به بهبود بود. انتظاری که وزارت جهاد کشاورزی و دولت هنوز موفق به عملی کردن آن نشده‌اند.



هزار و ۵۰۰ تومان بوده و قیمت خرده‌فروشی آن ۲۸ هزار تومان تعیین شده است. تصمیمی که زمان بر شدن آن باعث برهم خوردن بازار شکر شده بود و شکر به قیمت بیش از ۲۰ هزار تومان به دست مردم می‌رسید.

خبر اقتصادی

وزیر نفت کویت:

مذاکره‌ای با ایران درباره میدان گازی آرش نداریم



وزیر نفت کویت بر یکپارچگی موضع کویت و عربستان در خصوص میدان گازی آرش واقع در منطقه دریایی مشترک بین دو کشور تاکید کرد. به گزارش ایلنا از اسپو تنیک، سعد البراک در مصاحبه‌ای با شبکه الاخبار به عربستان گفت که جایی برای مذاکره با ایران بر سر این مساله وجود ندارد مگر پس از ترسیم مرزها برای تعیین حقوق. وزیر نفت کویت تاکید کرد که توسعه میدان گازی آرش حق انحصاری کویت و عربستان است. مسئله طرف ایرانی مشخص نیست. آنها ادعاهایی دارند که مبتنی بر ترسیم دقیق مرزهای دریایی نیست. البراک تاکید کرد که کویت و عربستان درباره این میدان گازی در تفاهم کامل هستند و همه اختلافاتشان را حل کرده‌اند.

به رغم اعلام «صفر شدن» بدهی این کشور از سوی معاون وزیر نفت:

صادرات گاز ایران به عراق متوقف شد



سختگوی وزارت عراق گفت: ایران گاز صادراتی به عراق را بدون هشدار و اعلام قبلی متوقف و عراق را با کاهش گاز غافلگیر کرده است. به گزارش ناس نیوز، احمد موسی، در گفت‌وگویی تلویزیونی افزود: ایران زمانی که دمای هوای عراق به ۵۱ درجه سانتیگراد رسیده است، بدون اعلام قبلی گاز را قطع کرد و نیروگاه‌های مابه‌عالت نبود گاز از کار افتاده است. وی به نقل از مقامات ایرانی، دلیل این امر را پرداخت نشدن اموال ایران در عراق اعلام کرد. مجید چگنی، معاون وزیر نفت یکشنبه چهارم تیرماه از «صفر شدن» بدهی گازی عراق به ایران خبر داده بود. با این حال این کشور به دلیل تحریم‌های آمریکایی نتواند بدهی خود را مستقیم به ایران پرداخت کند. ائتلاف چارچوب هماهنگی، فرانسوین قدرت‌مند در مجلس عراق، روز یکشنبه در بیانیه‌ای از دولت این کشور خواست که با امریکا تماس بگیرد و «هشدار دهد که مبالغ صورت‌حساب‌های پرداخت‌شده واردات گاز از ایران آزاد کند.»

وزیر اقتصاد:

اهالی باستی هیلز نگران مالیات باشند



وزیر اقتصاد گفت: اهالی باستی هیلز از اجرای مالیات باستانی سرمایه نگران باشند. به گزارش ایلنا، سید احسان خاندوزی در مورد آخرین وضعیت طرح مالیات بر سوداگری توضیح داد: نهم خردادماه ایرادات شورای نگهبان به مجلس ارسال شد و این ایرادات در کمیسیون اقتصادی در حال برطرف شدن است؛ حال آنکه این قانون باید چند دهه قبل در کشور مصوب می‌شد. بایبان اینکه سوءتفاهمی وجود دارد مبنی بر اینکه این قانون شامل حال همه افراد جامعه نمی‌شود، ادامه داد: اهالی باستی هیلز باید از اجرای این قانون نگران باشند و بدانند دولت حتماً به سراغ آن‌ها خواهد رفت. هزینه‌های کشور باید بر دوش افرادی باشد که بیشترین بهره‌مندی‌ها را دارند.

مقام وزارت تعاون:

۵۷ درصد از جمعیت ایران سوء تغذیه دارند



مدیر کل مطالعات رفاه اجتماعی وزارت تعاون: گفت: ۵۷ درصد از جمعیت ایران سوء تغذیه دارند و کالری لازم را دریافت نمی‌کنند. به گزارش فراز، سید هادی موسوی نیک‌افزود نهرئیس‌جمهور، نهرئیس سازمان برنامه و توسعه دیگری نمی‌داند یک ایرانی دقیقاً چقدر از سمت دولت حمایت می‌شود؟ نظام بودجه‌ای ما مشکلات جدی دارد و هیچکس نمی‌داند دقیقاً برای یک موضوع چقدر هزینه می‌شود؟

وزیر ارتباطات:

از ورود استارلینک به ویژه در روستاها استقبال می‌کنیم



وزیر ارتباطات در خصوص آخرین مصوبه اتحادیه جهانی مخابرات مبنی بر ورود اینترنت ماهواره‌ای به ایران گفت: همچون گذشته از ارائه دهندگان خدمات اینترنت ماهواره‌ای برای فعالیت در ایران به خصوص مناطق روستایی استقبال می‌کنیم. به گزارش مهر، عیسی زارع‌پور تاکید کرد: این استقبال مشروط به این است که قواعد سرزمین جمهوری اسلامی ایران را قبول کنند.

گزارش

داده‌ها چه می‌گویند؟

دستاوردسازی اقتصادی به سبک دولت سیزدهم

هر چند که یکی از راهکارهای بهبود شاخص‌های اقتصادی، ایجاد جو روانی مثبت در جامعه و کنترل انتظارات تورمی است اما به طور قطع این اقدام با تحریف آمار و رقم‌های گذشته امکان‌پذیر نیست.

به گزارش ایلنا، یک ماه دیگر نیمی از عمر دولت سیزدهم به پایان می‌رسد اما در این عمر رفته‌رفته چند دولت توفیقاتی در تعدد رفت و آمدها با کشورهای همسایه داشته اما در تحقق وعده‌های مهم رئیس‌جمهوری از جمله کاهش تورم، ساخت سالانه یک میلیون مسکن در سال، مبارزه با فساد اقتصادی، از بین بردن فقر مطلق و... نتایج دستاوردی حاصل نشد بلکه در مواردی از جمله وعده کاهش نرخ ارز، شاهد افزایش دو برابری قیمت دلار از زمان به دست گرفتن امور اداره کشور تا به امروز هستیم که به تبع آن قیمت‌ها در بازار خورده‌و، مسکن و سایر کالا و خدمات

خبر

شکر گران و کمیاب شد

گزارش‌های میدانی حاکی از ادامه روند صعودی در بازار شکر و کمیاب شدن این محصول در فروشگاه‌های زنجیره‌ای است. به گزارش تجارت نیوز، طی ماه‌های گذشته بازار شکر نوسانات زیادی را پشت سر گذاشت؛ تا جایی که اواخر اردیبهشت، عرضه شکر در بازار کم شد و دلالتان عنان بازار را در دست گرفتند و قیمت این محصول در بازار تا بیش از ۳۰ هزار تومان بالا رفت. شنیده‌ها حاکی از آن است که در این مدت برخی دلالتان به عنوان مصرف کننده از فروشگاه‌ها شکر می‌خرند و دپو

می‌کنند. عده‌ای از این دلالتان حتی شکرهای بسته‌بندی ۹۰۰ گرمی را پس از خرید فله می‌کنند و به قیمت بالاتر به بنکداران و سوپرمارکت‌ها می‌فروشند. در نهایت دبیر انجمن کارخانجات صنعتی قند و شکر اعلام کرده بود که بر اساس مصوبه ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۲ ستاد تنظیم بازار، قیمت شکر مصوب برای هر کیلوگرم، ۲۵ هزار و ۵۰۰ تومان تعیین شده است. اما این موضوع هم نتوانست بازار شکر آرام کند؛ چرا که چند روز پیش مشخص شد قیمت ۲۵ هزار و ۵۰۰ تومان، نرخ در کارخانه است. چند روز بعد مشخص شد که قیمت عمده‌فروشی شکر ۲۵