



اتلاف با لغو مجوز نخستین پرواز تجاری از فرودگاه صنعا به اردن
آتش بس را نقض کرد

سنگ اندازی عربستان در مسیر صلح

هنوز یک ماه از آغاز آتش بس دوماهه در یمن نگذشته است که ائتلاف متجاوز سعودی با بدعهدی در اعطای مجوز نخستین پرواز تجاری از فرودگاه صنعا، یکی از بندهای مهم این توافق را زیر پا گذاشته است. اما این رفتار که با توجه به تداوم بمباران مواضع غیرنظامیان در الحیدره از سوی ائتلاف متخاصم دور از انتظار نبود با پاسخ انصارالله همراه شد ...

روابط ایران و افغانستان؛ چالش‌ها و ملاحظات پیش‌رو
در گفت‌وگو با سید حسام رضوی

امنیت مرزها مطالبه جدی دولت ایران از افغانستان است

روابط ایران و افغانستان هم از نظر فرهنگی و هم از نظر سیاسی و اقتصادی همواره از حساسیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. اتفاقات اخیر بیش از پیش این روابط را در معرض افکار عمومی قرار داده و آینده آن را با تأملاتی روبه‌رو ساخته است.



تظاهرات ضد صهیونیستی در کشورهای غیر مسلمان همزمان با آخرین روز تعطیل ماه رمضان برگزار شد

«روز قدس» در چهار قاره جهان



صفحه ۴ را بخوانید

دولت سیزدهم به دنبال فرصت‌سازی متنوع از کریدور شمال - جنوب است

کریدور اقتصادی، امتیاز سیاسی

یاسین شاهمرادی پژوهشگر

امروزه ژئوپلیتیک اهمیت خود را بیش از گذشته نمایان کرده است، به گونه‌ای که بسیاری از کشورها با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود، نقش آفرینی دوجانبه در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی دارند. یکی از موارد بسیار مهم در مساله ژئوپلیتیک، راه‌های مواصلاتی به سایر کشورها بخصوص کشورهایی است که در وضعیت ژئوپلیتیکی نامناسبی به سر می‌برند یا به دنبال نقش آفرینی بیشتر در رویدادها و تحولات هستند. جمهوری اسلامی هم با توجه به موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی، می‌تواند کانون اتصال شرق به غرب و شمال به جنوب باشد. یکی از کریدورهای بسیار مهم که از ایران عبور می‌کند، کریدور شمال - جنوب است.

کریدور شمال - جنوب براساس قراردادی که در سال ۱۳۷۹ و در شهر سن‌پترزبورگ بین سه کشور ایران، هند و روسیه منعقد شد طرحی اقتصادی در حوزه ترانزیت کالا محسوب شده که انتقال کالا را به جای تردد از مسیر دریایی اقیانوس هند به کانال سوئز از طریق خاک ایران به کشورهای حوزه CIS و اروپا متصل می‌کند. در واقع راه‌اندازی این کریدور مزیت‌های اقتصادی زیادی را همچون کاهش ۳۰ درصدی هزینه و همچنین ۴۰ درصدی زمان انتقال برای کشورهای عضو که در خلال این سال‌ها به ۱۴ کشور رسیده، فراهم خواهد کرد و سود مناسبی را به واسطه استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقلی برای کشور به همراه خواهد داشت. هرچند که با گذشت حدود دو دهه از زمان قرارداد همچنان این کریدور به واسطه چالش‌های زیرساختی در حوزه حمل و نقل به بهره‌برداری نرسیده، اما از چند سال پیش وزارت راه و شهرسازی با ایجاد

مدیریتی سعی کرده تا با تمرکز روی ظرفیت‌های ریلی و ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف این پروژه را به سرانجام رساند. بر اساس قراردادی که در سال ۱۳۷۹ بین سه کشور ایران، هند و روسیه در شهر سن‌پترزبورگ منعقد شد در راستای کاهش هزینه‌های حمل و نقلی کریدور شمال - جنوب از بنادر جنوبی ایران آغاز شده و با اتصال به قفقاز یا آسیای میانه در نهایت روسیه را به شمال اروپا متصل می‌کند که با این کار از خاک ایران به عنوان میانبری استفاده می‌شود تا به جای کشتیرانی در اقیانوس هند و کانال سوئز با مسیر کوتاه‌تر و ارزان‌تر کالا به اروپا منتقل شود. در واقع با عبور کالا از ایران که به صورت ترکیبی از مسیرهای ریلی و جاده‌ای و با عبور از استان‌های کرمان، یزد، اصفهان و عبور از ساری به بندر امیرآباد در دریای خزر می‌رسد، فارغ از دستاوردهایی که در زمینه دیپلماتیک و افزایش قدرت چانه‌زنی سیاسی برای کشور به همراه خواهد داشت به واسطه الزام پرداخت تعرفه عبور از خاک ایران و همچنین استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقلی می‌تواند سود اقتصادی مناسبی را نیز به همراه داشته باشد.

بزرگ‌ترین ویژگی مسیر شمال - جنوب کوتاه کردن زمان حمل و نقل کالاهاست. کشورهای استفاده‌کننده از مسیر هر چند ممکن است در ابتدای راه‌اندازی این کریدور متحمل هزینه‌های مالی و اقتصادی شوند، ولی با فعال شدن آن و کاهش فاصله زمانی انتقال کالا از هند به روسیه و اروپا، سرعت هزینه‌ها جبران می‌شود. یکی از دو کریدور شمال - جنوب اصلی در ایران شامل محور شرقی است که با اتصال راه‌آهن چابهار- زاهدان در سال آینده، این کریدور



مهم در محور شرقی می‌تواند به عنوان حلقه اتصال جنوب آسیا به افغانستان و آسیای میانه عمل کند. کریدور دیگر نیز از بندرعباس (بندر شهید رجایی) آغاز شده و به ۴ شاخه دیگر در شمال، شمال غرب و شمال شرق متصل می‌شود؛ در حال حاضر کریدور بندر شهید رجایی - بندر امیرآباد که تنها بندر رو- رو کشور است، فعال بوده، ولی به دلیل کم بودن روابط تجاری ایران با بنادر ترکمن‌باشی (ترکمنستان) و اکتائو (قزاقستان)، حجم تردها چندان قابل توجه نیست. شاخه‌های شمال غربی و شمال شرقی کریدور ریلی شمال - جنوب فعالیت بیشتری دارند، اما آنچه حائز اهمیت است، کریدور ریلی بندرعباس - قزوین - رشت - آستارا است. حلقه مفقوده این کریدور، راه آهن رشت - آستارا است، چرا که راه آهن آستارا (ایران) - آستارا (جمهوری آذربایجان) فعال بوده و اگر قطعه رشت - آستارا متصل شود، این کریدور با تقاضای

جنوب این فرصت را به دست آورده که تجارت خود را تقویت کند، آذربایجان درصد است با ایجاد ناامنی در منطقه کلیدی پراسخ، این فرصت را از رقیب سنتی خود بگیرد.

مرز مشترک آبی میان ایران و روسیه از طریق دریای خزر، فرصتی ایده‌آل برای نقل و انتقال کالا با استفاده از خطوط کشتیرانی ایجاد کرده است. علاوه بر این، مسیر دریایی خزر در راهگذر شمال - جنوب قرار دارد و کلید راه‌اندازی این کریدور به شمار می‌رود. در همین ارتباط با کاپیتان داود تفتی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر به گفت‌وگو پرداختیم که در آن، ابعاد و زوایای حمل و نقل دریایی در خزر مورد بررسی قرار گرفت. به باور کارشناسان، پس از وقوع حوادث مهم در کانال سوئز، بر اهمیت کریدور شمال - جنوب افزوده شده است و کشورهای منطقه و حتی کشورهای پیشرفته نیز به این مسیر به عنوان کریدور اصلی حمل و نقل جایگزین می‌نگرند.

به عبارت دیگر، حادثه به گل نشستن کشتی کانتینر بزرگ اور گیون در کانال سوئز در تاریخ ۲۳ مارس سال گذشته میلادی، اهمیت گشودن مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی دیگر در سطح جهانی و متنوع‌سازی مسیرها را نشان داد، چرا که کوتاه بودن مسیر کریدور شمال - جنوب سبب می‌شود در زمان حمل و نقل و نیز هزینه سوخت صرفه‌جویی شود و همچنین تأثیرات زیست‌محیطی کمتری را به دنبال خواهد داشت.

به عبارت دیگر، موقعیت جنوب ارمنستان را فراهم می‌کند. ارمنستان سال‌ها است نتوانسته از مزیت منطقه‌ای خود برای ترانزیت استفاده کند و در نوعی محاصره قرار دارد، اما حال که در چهارچوب پروژه استراتژیک کریدور شمال

و نقل تجاری تا یک سوم کاهش یابد. این پروژه یکی از اصلی‌ترین اولویت‌های مشترک میان تهران و مسکو است و برای تکمیل آن فقط ۱۶۰ کیلومتر از رشت تا آستارا باقی مانده است.

با توجه به تحولات صورت گرفته در نظم بین‌الملل و بحران اوکراین که باعث تحریم کشور فدراسیون روسیه شده است، این کشور به دنبال جایگزین برای راه‌های ارتباطی خود است. از سوی دیگر هند هم به دنبال این است که بتواند در رقابت با چین و روسیه شده است، این کشور به دنبال جایگزین برای راه‌های ارتباطی خود است. از سوی دیگر هند هم به دنبال این است که بتواند نقش مهمی در این زمینه اصلی کریدور شمال - جنوب است، می‌تواند نقش مهمی در این زمینه مسیر جایگزین را در اولویت اول قرار داد که همان راهگذر شمال - جنوب است. دیگر این پروژه یک چشم‌انداز نیست، بلکه وظیفه‌ای کلیدی است که باید به اجرا بگذاریم. شایان ذکر است که این کریدور، روسیه را از طریق ایران به خلیج فارس و هند متصل می‌کند و باعث می‌شود مسیر فعلی برای حمل

آگهی فراخوان شناسایی تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان

شرکت صنایع پتروشیمی سلان (سهامی خاص) در نظر دارد «خرید انواع گسکت» (Gasket) های مورد نیاز این مجتمع را به تأمین‌کنندگان واجد صلاحیت واکدار نماید. متقاضیان می‌توانند مشخصات فنی و مقادیر Gasket های فوق‌الذکر را از طریق وبسایت زیر مشاهده نمایند:

WWW.SABALANPICO.COM

لذا به همین منظور از کلیه متقاضیان دعوت بعمل می‌آید تا ظرف مدت یک هفته از تاریخ نشر این آگهی فرم ارزیابی را از طریق آدرس وبسایت فوق تهیه و سپس نامه اعلام آمادگی و سوابق اجرایی خود را به آدرس ایمیل زیر ارسال نمایند:

TENDER@SABALANPICO.COM

ضمناً شماره تماس ۱۸-۹۶۶۶۷۱۷۱-۰۲۱ (داخلی ۳۹۷۴) برای کسب اطلاعات بیشتر در نظر گرفته شده است.