دبیر همایش اقتصاد دریامحور؛

ایجاد بانک آفشور تکلیف شده است

دبیر همایش اقتصاد دریامحور گفت: اگر در حوزه‌ای به دنبال جهش سرمایه‌گذاری هستیم که بخشی از آن سرمایه‌گذاری خارجی است چند مسأله باید در کنار هم قرار بگیرند که اهداف بعدی آن باید محقق شود. اگر جایی به دنبال جذب سرمایه گذار هستیم باید زیرساخت مناسب برای ایجاد شود حال اینکه در حال حاضر با ناترازی جدی انرژی و بق مواجه هستیم. اولین موضوعی که سرمایه‌گذاران به دنبال آن هستند تضمین وجود زیرساخت‌های مورد نیاز مانند برق و آب حمل و نقل و ... است و در غیر این صورت امکان جذب زیرساخت‌ها وجود ندارد.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی – حمید آذرمند در نشست خبری همایش اقتصاد دریامحور با اشاره به اهمیت موضوع اقتصاد دریامحور اظهار داشت: مقام معظم رهبری ۱۶ ابان ماه سال گذشته سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را برای اقدام قوای سه گانه و رییس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند، برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ۱۲ اردیبهشت ماه سال جاری توسط هیات وزیران تصویب و در ۱۹ تیر ۱۴۰۳ از سوی معاون اول رییس جمهوری برای اجرا، ابلاغ شد. با توجه به ظرفیت‌های گسترده اقتصاد دریا محور برای کمک به جهش سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی و افزایش رفاه ملی لازم است، در همایش اقتصاد دریامحور ابعاد مختلف موضوع ، ظرفیت‌های بالقوه، تجارب جهانی، موانع و چالش‌ها با حضور فعالان بخش خصوصی موردبررسی قرار گیرد. دبیر همایش اقتصاد دریامحور با اشاره به رشد اقتصادی ۸ درصدی برنامه هفتم توسعه گفت: دستیابی به رشد ۸ درصدی حیاتی و از مهمترین موضوعات برنامه هفتم توسعه است و تحقق این هدف ۳ تا ۴ پیشران دارد که یکی از آن‌ها توسعه اقتصاد دریا محور است. از این رو برای شناسایی ظرفیت های گسترده اقتصاد دریا محور یک رویداد جامع در قالب همایش اقتصاد دریامحور در ۱۶ آبان ماه در کیش برگزار خواهد شد که از موضوعاتی از جمله توسعه شهرهای جدید ساحلی، کشتی سازی و صنایع وابسته، صنعت مالی فراساحلی، سرمایه گذاری خارجی، انتقال صنایع آب‌بر، اقتصاد دیجیتال، اقتصاد سلامت، صنایع معدنی، آب و انرژی، گردشگری و شیلات از محورهای اصلی این همایش هستند و در این همایش ۶ پنل تخصصی شامل ۲۹ سخنرانی تخصصی برگزار می‌شود.

آذرمند درباره اعضای شورای سیاستگذاری این همایش افزود: این همایش با هدف شناسایی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های گسترده اقتصادی موجود در ساحل، فراساحل و آب‌های آزاد برگزار می‌شود. علی آقامحمدی عضو مجمع تشخیص مصلحت، محمدعلی دهقان دهنوی رییس کل سازمان توسعه تجارت، فرهاد نیلی نماینده سابق ایران در بانک جهانی، محمدعلی رستگار عضو هیات مدیرت بانک اقتصاد نوین از جمله اعضای شورای سیاستگذاری این همایش هستند. وی با بیان اینکه رشد اقتصادی ۸ درصدی هدف بلندپروازانه‌ای است که به این رشد نیاز داریم، تاکید کرد: اگر این رشد محقق نشود با تله درآمد متوسط و پایین مواجه می‌شویم و در مخاطره جدی قرار می‌گیریم و تحقق این هدف نیاز به فعالیت و پویایی حوزه‌های مختلف اقتصادی دارد که اقتصاد دریامحور مانند چتری است که تمام این حوزه‌ها را پوشش می‌دهد و از محل توسعه دریامحور امکان رشد اقتصادی فراهم است. اما هر چند سیاست‌های کلی اقتصاد دریامحور سال گذشته از سوی رهبری ابلاغ شد اما برنامه جامع اقتصاد دریامحور با تاخیر ۱۹ تیر ماه امسال ابلاغ شد اما هنوز تقسیم کاری بین دستگاه‌های مربوطه انجام نشده و فاز علمیاتی آن آغاز نشده‌است و سرمایه‌گذاران از وسعت ظرفیت‌های آن آگاه نیستند از این رو در این همایش به دنبال معرفی ظرفیت‌های اقتصاد دریامحور هستیم.

آذرمند در پاسخ به سوالی که چرا علی‌رغم انجام اقداماتی در راستای توسعه اقتصاد دریامحور مانند سرمایه‌گذاری در بندر شهید بهشتی هنوز این اقدامات تاثیری در رونق اقتصادی مردم بومی و تحولات اقتصادی منطقه بومی سیستان و بلوچستان نداشته است و چگونه اقتصاد دریامحور می‌تواند منجر به تحولات اقتصادی مردم استان‌های جنوبی کشورمان شود، گفت: اگر در حوزه‌ای به دنبال جهش سرمایه‌گذاری هستیم که بخشی از آن سرمایه‌گذاری خارجی است چند مسأله باید در کنار هم قرار بگیرند که اهداف بعدی آن باید محقق شود. اگر جایی به دنبال جذب سرمایه گذار هستیم باید زیرساخت مناسب برای ایجاد شود حال اینکه در حال حاضر با ناترازی جدی انرژی و بق مواجه هستیم. اولین موضوعی که سرمایه‌گذاران به دنبال آن هستند تضمین وجود زیرساخت‌های مورد نیاز مانند برق و آب حمل و نقل و ... است و در غیر این صورت امکان جذب زیرساخت‌ها وجود ندارد. نکته بعدی تکمیل زنجیرها است و براس جذب سرمایه گذار و تحقق اهداف زنجیره‌ای پسین و پیشین آن تکمیل شده باشد و دسترسی به بازارهای صادراتی فراهم شود که الزام آن اصلاح سیاست‌های ارزی و تجاری است. سرمایه‌گذاران باید اطمینان داشته باشند که به دلیل تغییرات و نوسانات و ناکارایی سیاست‌های ارزی و تجاری دچار مخاطره نخواهند شد.

آذرمند تاکید کرد: موضوع بعدی نظام مالی و بیمه‌ای و پوشش ریسک است و هرگونه سرمایه گذاری نیاز به نظام مالی کارآمد دارد که امکان تحقق سرمایه‌گذاری محقق شود که در حوزه ها ابزارهای مورد نیاز تامین مالی را به حد کفایت نداریم و این محدودیت‌هایی را ایجاد می‌کند. بنابراین اگر به دنبال جهش سرمایه‌گذاری کلان در حوزه اقتصاد دریا محور هستیم باید سیاست‌های کلان ناظر بر آن بخش و سیاست های ارزی و تجاری و تکمیل زنجیره و زیرساخت‌ها را هم برای این حوزه را تامین کنیم و در بخش های مختلف این همایش به این موضوعات می‌پردازیم. از دیگر موضوعات مهم در این همایش اقتصاد دیجیتال در سیاست های دریامحور است که یکی از موضوعات مهم در این حوزه راه‌اندازی بانک‌های آفشور است و امروز ایجاد بانک افشور تکلیف شده و اگر از این ظرفیت استفاده کنیم شاهد تحول در نظام مالی خواهیم بود و نظام مالی با آزادی عمل و انعطاف بیشتری تامین مالی‌ها را انجام می‌دهد و همچنین یک سیگنال خوب به خارج است که ما آمادگی برقراری روابط را داریم . همچنین در ادامه این نشست علی فیروزی، عضو سیاست گذاری این همایش با اشاره به اهمیت توجه به اقتصاد دریا محور اظهار داشت: وقتی امارات و سایر کشورها درباره مالکیت بر جزایر سه گانه ایرانی حرف می‌زنند سریعا غیرت ایرانی خود را نشان می‌دهیم که چه کسی جرات و جسارت می‌کند به اراضی ایران چشم‌داشتی پیدا کند اما مانند تب تند سریع هم می‌خوابد، اگر نگاهی به دو طرف حاشیه خلیج فارس داشته باشیم و اختلاف رفاه ساکنان این دو منطقه را ببینیم متوجه می‌شویم که چه مردم غیور از مرزهای جنوبی کشورمان حمایت می‌کنند. وی با بیان اینکه در سنوات گذشته نسبت به اقتصاد دریا بی توجه بودیم، گفت: طول نوار سواحل کشور به ۵۸۰۰ کیلومتر می‌رسد و بین ۱۸۰ کشور چهلمین کشور که این میزان از نوار ساحلی را داراهستیم اما در حالی که در کشورهای خارجی تمرکز جمعیت در جوار ساحل و دریا است اما در ایران تنها ۱۰ درصد جمعیت در این نوار ساحلی مستقر شده‌اند. در نوار ساحلی ۲۵۰۰ کیلومتری در هرمزگان تنها یک درصد جمعیت حضور دارد. سالهاست که درباره توسعه سواحل مکران صحبت می‌کنیم اما عمده مردم تصوری از مکران ندارند. عضو سیاست گذاری همایش اقتصاد دریامحور با بیان اینکه در حالیکه سهم DGP ویتنام و چین از اقتصاد دریا بالای ۵۰ درصد است و باید سهم دریا در اقتصاد ایران هم افزایش پیدا کند، گفت: در حال حاضر به ازای هزینه برای اشتغال هر نفر در خشکی امکان اشتغال برای ۴ نفر در دریا وجود دارد. جمعیت بندر عباس قبل و بعد از ایجاد بندر شهید رجایی قابل مقایسه نیست و میزان جمعیت به دو برابر می‌رسد و می‌بینیم که جمعیت هرمزگان پس از ایجاد صنایع فولاد و سیمان ۵ برابر شده‌است. این اعداد و ارقام نشان می‌دهد که این مناطق در صورت فراهم کردن بسترها به شدت مستعد جذب جمعیت هستند و قطعا اقتصاد دریامحور از ۵ حوزه اول ایجاد رشد در کشورمان است و اگر زیرساخت‌ها فراهم شوند به طور قطع سرمایه‌گذاران از سرمایه گذاری در این بخش استقبال خواهند کرد و ما سودآوری سرمایه گذاری در اقتصاد دریا محور را برای سرمایه‌گذاران را تضمین می‌کنیم. فیروزی همچنین در پاسخ به سوالی دربارهعدم تحقق هدف‌های سرمایه‌گذاری در بندر شهید بهشتی چابهار اظهار داشت: عمده عملیات تخلیه و بارگیری به این بنادر شهید رجایی، بهشتی و امام مرتبط می‌شود، بندر شهید بهشتی با توجه به این که در منطقه دریایی عمان و جنوب شرق ایران است و از آنجایی که کریدور جاده‌ای شرق به غرب کریدور تکمیل شده و مناسبی نیست و ارتباط جاده‌ای و ریلی تا زاهدان به خوبی انجام شده، این بندر در یک بن بست قرار گرفته است. یکی از دلایلی که سرمایه گذاری در بندر شهید بهشتی به درستی محقق نشده این بوده که عدم تکمیل ادامه مسیر است وگرنه قوانین گمرکی و تجاری در آن منطقه سهل گیرانه‌تر است. فیروزی گفت: ضمن اینکه در توزیع امکانات و تجهیزات در بنادر یک سیاست اشتباه را در پیش گرفته‌ایم به طوریکه اصرار بر تخلیه بار گندم در بندر شهید بهشتی را داریم و تجهیزات در این بندر فعال شده در حالیکه ادامه مسیر آن از بندر شهید بهشتی به زاهدان یا مناطق مرزی یا کریدور شرقی –غربی و کریدور شمال –جنوب که قرار است بار در این مسیر توزیع شود را ادامه نداده‌ایم و به آن توجه نکرده‌ایم.

همچنین در ادامه این نشست محمد ابراهیم رییسی، دبیر علمی این همایش گفت: در حال حاضر سهم اقتصاد دریا در اقتصاد بدون نفت یک درصد و با نفت ۲.۵ درصد است و درحالیکه سهم اقتصاد دریا در GDP در ایران ۱۰ درصد است این عدد در برخی از کشورها از جمله چین به بیش از ۵۰ درصد می‌رسد. در همایش اقتصاد دریامحور به مسایل و موضوعات مرتبط با اجرای اقتصاد دریامحور به صورت تخصصی در پنل های مختلف با حضور مسئولان، سیاست گذاران و کارشناسان می‌پردازیم.

> **از دیگر موضوعات مهم در این همایش اقتصاد دیجیتال در سیاست های دریامحور است که یکی از موضوعات مهم در این حوزه راه‌اندازی بانک‌های آفشور است و امروز ایجاد بانک افشور تکلیف شده و اگر از این ظرفیت استفاده کنیم شاهد تحول در نظام مالی خواهیم بود و نظام مالی با آزادی عمل و انعطاف بیشتری تامین مالی‌ها را انجام می‌دهد و همچنین یک سیگنال خوب به خارج است که ما آمادگی برقراری روابط را داریم .**

کمین بریکس برای پاتک و شکستن هژمونی دلار!

گروه اقتصادی –به منظور اجرای سیاست دلار زدایی، بریکس به طور فعال برای اجرای یک سیستم پرداخت مستقل به نام بریکس پی آماده می‌شود. این سیستم برای تسهیل معاملات فرامرزی بین اعضای بریکس طراحی شده است.

سیستم مالی جهانی با برنامه‌ریزی‌های گروه بریکس برای ایجاد یک سیستم پرداخت مستقل برای تسهیل معاملات بین‌المللی بین اعضای خود، در آستانه یک تحول بزرگ قرار دارد.

آنچه که بسیار حائز اهمیت بوده این است که هدف از این ابتکار عمل کاهش وابستگی اعضای بریکس به دلار آمریکا از طریق ادغام ارزهای محلی در مبادلات تجاری خواهد بود.

بریکس به سوی یک سیستم جدید پرداخت

بر اساس سیاست دلار زدایی، بریکس به طور فعال برای اجرای یک سیستم پرداخت مستقل به نام بریکس پی (BRICS Pay) آماده می‌شود. این سیستم برای تسهیل معاملات فرامرزی بین اعضای بریکس بدون استفاده از دلار آمریکا طراحی شده است.

گفتنی است که این ابتکار با تکنولوژی‌های پیشرفته مانند بلاک چین پشتیبانی می‌شود و می‌تواند به یک جایگزین قدرتمند برای سامانه SWIFT (مجمع جهانی ارتباطات مالی بین بانکی) تبدیل شود.

ولنتینا ماتوی‌نکو، رئیس شورای فدراسیون روسیه، با تاکید بر اینکه این پروژه در مسیر درست قرار دارد گفته است: این دیگر فقط یک ایده نیست، بلکه به طور ملموس رو به جلو حرکت می‌کند.

او همچنین اضافه کرد که این سیستم پاسخی به آرزوهای کشورهای در حال توسعه است که می‌خواهند خود را از هژمونی دلار آزاد کنند.

هدف اصلی این مکانیزم جدید این است که کشورهای عضو بریکس را قادر سازد تا معاملات تجاری خود را با ارزهای محلی انجام دهند. بنابراین، آنها می‌توانند نوسانات و فشارهای اقتصادی مربوط به ارز آمریکایی یعنی دلار را دور بزنند. بیش از ۵۰ کشور قبلاً علاقه خود را برای پیوستن به این ابتکار ابراز کرده‌اند که اکثریت آنها از آسیا، آفریقا، آمریکای جنوبی و اروپای شرقی هستند.

ملاحظات تکنولوژیکی و ژئوپلیتیکی پلتفرم پرداخت بریکس

اجرای پرداخت بریکس بدون موانع نیست. این پروژه باید بر چندین چالش تکنولوژیکی از جمله ادغام سیستم‌های پرداخت موجود در هر کشور غلبه کند. پرداخت بریکس باید با پلتفرم‌هایی مانند رابط پرداخت یکپارچه (UPI) در هند و سیستم میر در روسیه سازگار باشد که نیاز به تلاش‌های استاندارد سازی پیچیده دارد.

در جبهه ژئوپلیتیک، پرداخت بریکس می‌تواند تعادل قدرت اقتصادی را تغییر دهد. بریکس با کاهش وابستگی خود به دلار، می‌تواند نفوذ ایالات متحده را در تجارت جهانی تضعیف کند.

با این حال، این ابتکار همچنین خطر ایجاد تنش‌های بیشتر با کشورهای غربی را دارد. آنها ممکن است این رویکرد را به عنوان یک تهدید مستقیم به هژمونی دلار ببینند.

به طور مشخص، پروژه پرداخت بریکس نماد تمایل رو به رشد در میان اقتصادهای نوظهور برای آزاد کردن خود از تسلط دلار و ایجاد زیرساخت مالی مقاوم‌تر و مستقل است. با این حال، برای رسیدن به اهداف خود، پرداخت بریکس باید بر چالش‌های عمده تکنولوژیکی، ژئوپلیتیکی و نظارتی غلبه کند. اگر این موانع برطرف شوند، این سیستم نه تنها می‌تواند روابط اقتصادی میان کشورهای بریکس را تغییر دهد بلکه تعادل مالی جهانی را نیز بازتعریف خواهد کرد.

قضیه حذف قیمت دستوری لبنیات چه بود؟

گروه اقتصادی – رئیس هیئت مدیره اتحادیه تعاونی‌های فراورده‌های لبنی با تاکید بر اینکه نرخ دستوری لبنیات حذف نشده و نظارت با قدرت همچنان انجام می‌شود، اظهار کرد: نهاده‌ها توسط دولت تامین می‌شود بنابراین قیمت فروش نیز تحت کنترل دولت است و بر اساس افزایش قیمت شیر که مواد اولیه است قیمت سایر فراورده‌های لبنی نیز افزایش می‌یابد.

طی روزهای گذشته اخباری به نقل از دبیر انجمن صنایع لبنی ایران مبنی بر لغو قیمت گذاری چهار محصول لبنی بر اساس مصوبه ستاد تنظیم بازار و مجوز سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و همچنین افزایش ۳۰ درصدی محصولات لبنی، طی اطلاع واصله از مسئولان تنظیم بازار و سازمان حمایت، منتشر شد و بسیار جریان‌سازی کرد اما طی همان بازه زمانی، وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد که هیچگونه مصوبه و مجوزی از مراجع فوق یا سایر دستگاه‌های ذی‌مدخل، در این خصوص صادر نشده و اخبار فوق مورد تایید نیست و بر همین اساس نیز افزایش قیمت محصولات لبنی، توسط سازمان حمایت تکذیب شد.

اما اینکه ماجرا از چه قرار بود و این افزایش قیمت بر چه اساسی بر محصولات لبنی اعمال می‌شود؟ در مطلب زیر به این موضوع پرداخته شده است. علی احسان ظفری –رئیس هیئت مدیره اتحادیه تعاونی‌های فراورده‌های لبنی– درباره حذف قیمت دستوری ۴ قلم اساسی لبنی شیر یک لیتری کم چرب، شیر نایلونی ۹۰۰ گرمی، ماست دبه ۲ کیلو و ۲ کیلو و نیم گرمی و پنیر uf ۴۰۰ که جریان‌ساز شده و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان آن را تکذیب کرده‌است، اظهار کرد: اینکه سازمان حمایت این مصوبه و ابلاغ آن را تکذیب کرده، کاملا درست است. از کلیه محصولات لبنی نظارت می‌شود. اگر انجمن، شخص حقیقی یا حقوقی متن یا گفت‌وگویی داشته است که قیمت دستوری از این چهار کالای اساسی حذف شده است، اصلاصحت ندارد و شاید نظر شخصی یک فرد بوده و این مسئله کاملا تحت نظر دولت است و در جلسه تنظیم بازار مشخص و الزام شده که باید در چارچوب قیمتی که در تنظیم بازار مصوب می‌شود، افزایش قیمت داشته باشند. درست است که برای تمام اقلام لبنی این قیمت دستوری نیست و آن چارچوب را ندارد. درحالی که شیرخام بر مبنای قیمت دولت اضافه و کم می‌شود، دیگر نمی‌توانیم بگوییم که میزان عرضه و تقاضا تعیین‌کننده قیمت است. دولت می‌گوید من نهاده واردمی‌کنم و با قیمت پایین‌تر در اختیار دامدار قرار می‌دهم بنابراین دامدار باید شیر را در کنترل من بفروشد. حالا، درصورتی که قیمت شیر خام توسط دولت مشخص می‌شود، محصولات لبنی نیز به تبع آن باید قیمتشان در کنترل دولت باشد. ظفری تاکید کرد: بر اساس موارد ذکر شده در جلسه تنظیم بازار، مقرر شده است که قیمت لبنیات حدود ۲۵ درصد افزایش یابد و از طرف تنظیم بازار نیز ابلاغ رسمی شود. این افزایش قیمت نیز برای کلیه اقلام و بر مبنای قیمت سال ۱۴۰۲ است نه اینکه بر مبنای قیمتی که تاکنون می‌فروختند.

وی افزود: بعضی از واحدهای فروش ابتدای سال جاری، افزایش قیمتی داشتند که در چارچوب مصوبات تنظیم بازار نبوده و حالا میزان این افزایش قیمت هر چقدر بوده از ۱۰ درصد تا ۱۵ درصد در همین ۲۵ درصد قرار خواهد گرفت. در واقع مبنای افزایش قیمت، افزایش ۲۵ درصدی به قیمت خردادماه سال گذشته است.

رئیس هیئت مدیره اتحادیه تعاونی‌های فراورده‌های لبنی با تاکید بر اینکه اگر برخی واحدها افزایش قیمتی نیز در این بازه زمانی داشته‌اند باید در قالب همان افزایش ۲۵ درصدی قرار گیرد نه بیشتر، ادامه داد: نکته مهم این است که وقتی مواد اولیه یک کالا یا یک محصول تولیدی مواد اولیه و متغیرهای آن همچون حامل‌های انرژی، حقوق دستمزد کارمندان و کارگران، بسته‌بندی مواد اولیه و ... افزایشی باشد، طبیعتا این افزایش جمع و به خود آن محصول منتقل می‌شود.

ظفری در پایان تاکید کرد: آن محصول باید به تبع افزایش قیمت مواد اولیه و ... افزایش قیمت داشته باشد بنابراین اگر مشتریان متوجه گران شدن ماست می‌شوند، در واقع ماست گران نشده؛ آن مواد اولیه ماست برای کارخانه گران شده است.

استقبال راه‌آهن ایران از همکاری با کشورهای عضو «تراسیکا»

گروه اقتصادی –مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در نشست مشترک با دبیرکل تراسیکا، با اشاره به برنامه هفتم توسعه کشور برای افزایش میزان ترانزیت بار اعم از ریلی و جاده‌ای، گفت که از همکاری حمل‌ونقل با کشورهای عضو تراسیکا استقبال می‌کنیم. «جبارعلی ذاکری» در دیدار با «آساوبایف» دبیرکل کمیسیون بین الدولی کریدورهای اروپا، قفقاز و آسیا موسوم به تراسیکا، با اشاره به ظرفیت‌های ترانزیت بار ایران در مسیرهای ریلی و جاده‌ای، تصریح کرد: اکنون راه‌آهن ایران با تعداد قابل توجهی از کشورهای عضو تراسیکا در زمینه حمل و نقل ارتباط خوبی دارد و امیدواریم که این تعامل با ۱۳ کشور دیگر روز به روز افزایش پیدا کند. وی خاطرنشان‌کرد: امسال نسبت به سال گذشته، مسیرهای ریلی در کریدورهای شمال– جنوب و شرق– غرب فعال‌تر شده است. ذاکری گفت: اکنون بخشی از شبکه ریلی کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب ناقص است که اقدامات لازم برای رفع آن‌ها در حال انجام است. مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به هشت بندر ثبت شده ایران در تراسیکا، تاکید کرد: در حال حاضر چهار بندر به شبکه ریلی متصل بوده و در ۲ بندر دیگر نیز خط ریلی در حال احداث است و پیش‌بینی می‌شود تا سال آینده خط ریلی بندر چابهار نیز به بهره‌برداری برسد. وی از استقبال راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای همکاری حمل و نقل با کشورهای عضو تراسیکا خبر داد و خاطرنشان‌کرد: چنانچه مشکلاتی در زمینه همکاری‌ها وجود داشته باشد، راه‌آهن ایران آمادگی دارد تا این چالش‌ها را با برگزاری نشست‌های مشترک برطرف کند. ذاکری با اشاره به راه‌اندازی قطارهای کانتینری ایران به چین، گفت: از همفکری و حمایت تراسیکا و فعال شدن کریدور جنوبی استقبال می‌کنیم و امیدواریم تردد ریلی بین کشورهای عضو بیش از پیش شود. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه راه‌آهن ایران علاقه‌مند است تا قطارهای باری در مسیر قزاقستان، ترکمنستان، ایران به سمت ترکیه و سپس اروپا سیر کند، تاکید کرد: امسال قطار افغانستان به ایران و سپس به کشور ترکیه نیز فعال شد و به نظر می‌رسد که برای حرکت قطارهای باری از قزاقستان به ترکمنستان و افغانستان، می‌توان از کریدورهای ایران استفاده کرد. وی تصریح‌کرد: سیاست کلی راه‌آهن ایران در خصوص تعرفه باربین کشورها، سیاست واحدی است و امیدواریم بر حسب تن–کیلومتر یا کانتینر–کیلومتر با همسایه‌ها مذاکراتی داشته باشیم تا به یک تعرفه یکسان از مبدا به مقصد دست یابیم. دبیرکل تراسیکا نیز در این دیدار از علاقه‌مندی اعضای این کمیسیون برای استفاده از ظرفیت کریدورهای ایران خبر داد و گفت: این ظرفیت به کشورهای عضو این امکان را می‌دهد تا میزان تجارت خود از آسیای میانه به سمت ترکیه از طریق ایران را افزایش دهند. آساوبایف افزود: ایران به دلیل زیرساخت‌های ریلی مناسب، حلقه اتصال‌دهنده بین سایر کشورها محسوب می‌شود و تقویت زیرساخت‌های ریلی ایران کمک می‌کند تا کشورهایی که دسترسی به آب‌های آزاد ندارند، بتوانند میزان بار ترانزیتی خود را افزایش دهند. وی با بیان اینکه کشور ایران در سال ۲۰۲۵ میلادی ریاست تراسیکا را عهده دار خواهد شد، تاکید کرد: ما در حال آماده‌سازی یک نقشه راه هستیم تا زمانی که ایران ریاست این سازمان را عهده دار شد، برنامه‌ها به اجرا برسد. دبیرکل تراسیکا خواستار انجام کار مطالعاتی برای شناسایی ظرفیت‌های راه‌آهن ایران شد و خاطرنشان‌کرد: پیشنهاد ما این است که نقاط قوت و ضعف حمل و نقل ریلی ایران شناسایی شود تا همانند کریدور میانی، ساختاری را برای آن طراحی کرده و بر اساس آن برنامه ریزی انجام شود.

نماینده اسبق ایران در ایکائو مطرح کرد:

افزایش ۳۰ درصدی هزینه مسافران پروازهای اروپایی با تحریم‌های جدید

گروه اقتصادی – نماینده اسبق ایران در ایکائو گفت: پس از اعمال تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه ایران‌ایر در شرایطی که پروازهای مستقیم ایرلاین‌های خارجی به ایران محدود شده و باید پروازهای کانکشن انجام شود، هر پرواز اروپایی حداقل ۳۰ درصد برای مردم گران‌تر شده است.

علیرضا منظری، نماینده اسبق ایران در ایکائو درباره زیان تحمیل شده به ایران‌ایر و مردم پس اعمال تحریم‌های اتحادیه اروپا اظهار داشت: بخشی از درآمدزایی شرکت هواپیمایی ایران ایر مربوط به انجام پروازهای اروپایی می‌شد حال اگر ایران‌ایر قدرت بازاریابی داشته باشد می‌تواند پروازهای کشورهای دیگر را جایگزین کند تا این درآمدها احیا شوند. البته هواپیماهای ایران‌ایر محدود است باید هواپیماها را در مسیرهایی قرار دهد که با توجه به تایپ هواپیماهای موجود در ناوگان امکان پرواز در آن مسیرهای جایگزین را داشته باشد.

وی تاکید کرد: اما موضوع مهم در این تحریم‌های پروازی این است که هزینه‌های سفر مردم در حال افزایش است و در شرایطی که پروازهای مستقیم ایرلاین‌های خارجی به ایران محدود شده و باید پروازهای کانکشن انجام شود، هر پرواز اروپایی حداقل ۳۰ درصد برای مردم گران‌تر شده است.

منظری در پاسخ به این سوال که با وجود افزایش تعداد شرکت‌های هواپیمایی در کشورمان و همچنین ادعای مسئولان دولت گذشته مبنی بر ورود حدود ۱۰۰ فروند هواپیمای جدید به ناوگان، چرا تنها ایرلاینی که می‌توانست پرواز اروپایی برقرار کند، ایران‌ایر بود و ایرلاین دیگری با توانمندی برقراری پروازهای اروپایی راه‌اندازی نشد؟ گفت: واقعیت این است که هزینه ایجاد زیرساخت‌ها برای برقراری پروازهای اروپایی زیاد است که تنها یک مورد از این زیرساخت دارا بودن ناوگان مناسب برای برقراری این پروازها است. سوخت‌رسانی به هر هواپیمای ایرانی در فرودگاه‌های اروپایی ممنوع است و مشمول تحریم‌های سختگیرانه آمریکا می‌شود. بنابراین تحریم سوختی تنها متوجه ناوگان ایران‌ایر نیست و تمام هواپیماهای ایرانی تحت تاثیر این تحریم هستند. از این‌رو ایرلاین‌ها باید هواپیمایی را فراهم کنند که ظرفیت تانکرینگ را داشته باشند. از سوی دیگر، باید هواپیماهایی به کار گرفته شود که امکان پرواز در این مسافت را دارند.

نماینده اسبق ایران در ایکائو ادامه داد: البته در این سال‌ها که همواره ریسک تحریم پروازهای اروپایی شرکت ایران‌ایر وجود داشت باید نسبت به ایجاد شرکت دیگر که توانایی انجام این پروازها را دارد، ایجاد می‌کردند و در سال‌هایی ماهان ایر به انجام پروازهای اروپایی ورود کرد اما آن هم تحریم شد.

وی افزود: امکان خرید هواپیماهایی که توانایی برقراری پروازهای اروپایی را دارند، وجود داشت اما باید به موضوع بازرگانی و وجود تقاضا هم توجه می‌شد اینکه آیا این هواپیماها در رقابت با ایران‌ایر و سایر شرکت‌های خارجی تقاضا خواهند داشت و برگشت سرمایه خرید این هواپیماها به صرفه خواهد بود؟

منظری گفت: در حال حاضر پروازهای خارجی در ایران به دو دلیل به شدت کاهش پیدا کرده اول اینکه شرکت هواپیمایی داخلی که امکان انجام این پروازها را ندارند و هم اینکه ایرلاین‌های خارجی به دلیل تنش‌های منطقه‌ای پروازهای خود به ایران را به موقتا کاهش داده‌اند و محدود کرده‌اند.

وی تاکید کرد: در این شرایط شاهد فعالیت آژانس‌های مسافرتی هستیم که مسافران را زمینی به استانبول برسانند تا در شرایط افزایش قیمت‌ها و کاهش پروازها، اتلاف وقت و هزینه را برای مسافران کاهش دهند و در کاهش پروازها معمولا از این جایگزین‌ها استفاده می‌شود.

جایزه بزرگ!!!
هانی تحریر
شعبه۱: نوبنیاد۳، مرکز خرید آرین، طبقه اول
شعبه۲: صدف، مرکز خرید بساک، طبقه همکف
۰۹۰۲۲۹۹۲۰۹۹ ۰۷۶ ۴۴۴۵۴۹۶۳
Hany_tahrir
هانی تحریر