



همکاری با هند برای امنیت غذایی

وزیر جهاد کشاورزی بر ضرورت فعال سازی کمیته مشترک کشاورزی ایران و هند تاکید کرد و خواستار گسترش همکاری های دو کشور در زمینه امنیت غذایی، کشاورزی و غذا شد. به گزارش ایلنا، غلامرضا نوری قزلجه در دیدار با شری شیرواجی سینگ کوچان، وزیر کشاورزی هند بر توسعه همکاری ها در حوزه های تحقیقاتی و پژوهشی و بیوتکنولوژی و برورسانی پروتکل های تجاری از طریق فعال سازی کمیته مشترک کشاورزی تاکید کرد. وزیر کشاورزی هند نیز عنوان کرد: برای گسترش همکاری های دو جانبه و چندجانبه در قالب گروه بریکس آماده هستیم. او با تاکید بر توافقات دیدار نخست وزیر هندوستان با رئیس جمهور ایران در اکتبر سال گذشته، بر جدیت هندوستان در توسعه همکاری های کشاورزی در همه حوزه ها تاکید کرد.



الزام صنایع به استفاده از پساب

تمامی صنایع در صورت دسترسی به منابع آب نامتعارف، موظفند تأمین آب مورد نیاز خود را از آب های متعارف به پساب یا آب دریا تغییر دهند. به گزارش ایرنا، هاشم امینی جمعه، مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور با تاکید بر لزوم مدیریت منابع آبی در شرایط «پنجمین سال خشک و کم بارش کشور»، عنوان کرد: انتظار می رود همه متولیان امر برای تأمین آب در حوزه های مصرف به وظایف خود عمل کنند. پروژه های رفع تنش آبی در ۴۳ شهر و ۲۲ استان در حال اجراست و شرکت های آبفا موظفند وضعیت منابع آبی را به صورت مستمر رصد کنند. او با اشاره به کسری انباشته منابع آبی در سال های اخیر، افزود: سیاست دولت، جایگزینی پساب به جای آب خام است. در آمایش سرزمینی و استقرار صنایع، برنامه ریزی ها باید بر پایه منابع آبی باشد. امینی جمعه گفت: در سال گذشته بیش از ۴۵ میلیون آزمون سنجش کیفیت آب توسط ۹۵۹ واحد آزمایشگاهی انجام شد که نشانگر توجه ویژه به سلامت آب شرب است.

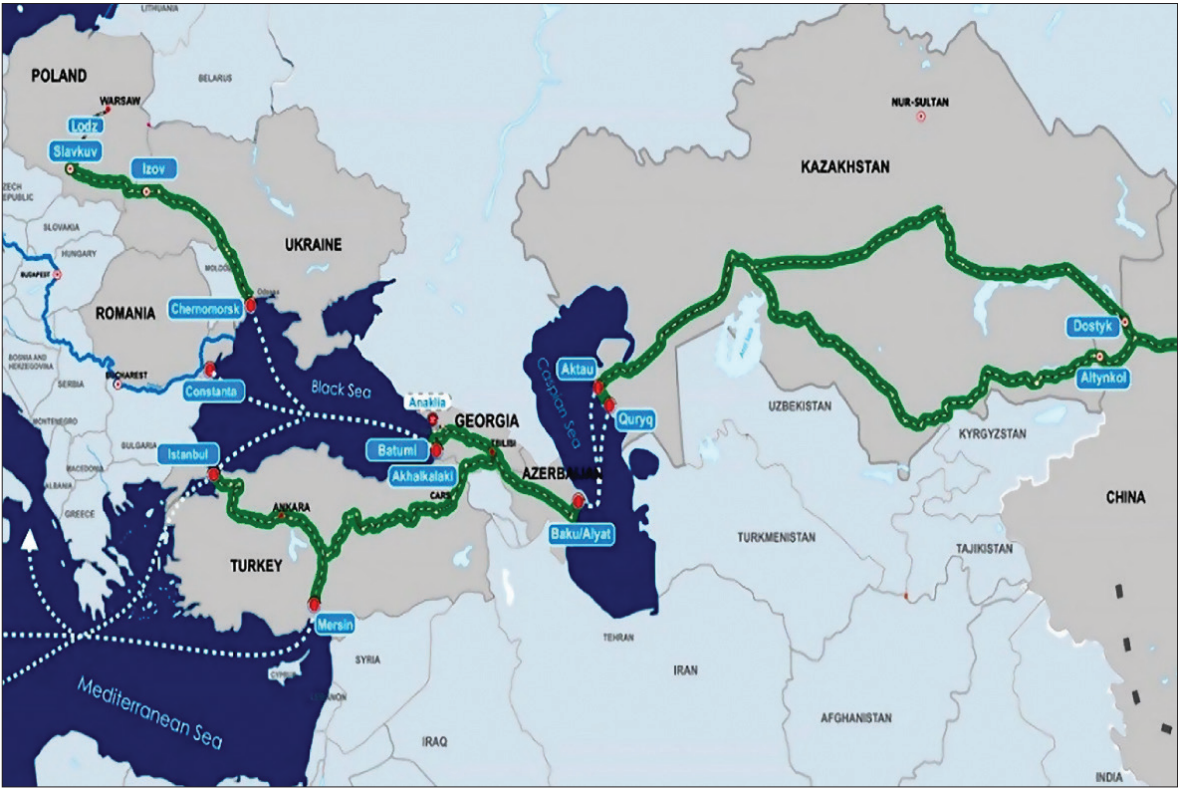


بانک سپه هک نشده

چند روز پس از اعلام خبر نشت اطلاعات بانک سپه، مشخص شد اتفاق اخیر هک نبوده بلکه سرقت داده بوده است. به گزارش ایسنا، محمدامین آقامیری، رئیس مرکز ملی فضای مجازی، گفت: خوشبختانه به نتایج خوبی درباره این موضوع رسیده ایم که به زودی اعلام خواهد شد؛ همچنین نیز در حوزه امنیت سایبری، شورای عالی فضای مجازی به زودی مصوبه ای مهم اعلام خواهد کرد. او درباره نحوه تدوین و تصویب ۳۹ سند ذیل سند راهبردی فضای مجازی در کشور، گفت: تمامی دستگاه هایی که درباره موضوعات فضای مجازی ذی نفع هستند، مسئولیت تدوین و پیاده سازی نظامات سند راهبردی فضای مجازی را بر عهده دارند. آقامیری با بیان اینکه مسئول اجرایی اسناد سند راهبردی، همان مسئولین تدوین آن هستند، افزود: با این رویکرد، امکان پیگیری و تحقق پذیری سند به صورت عملی فراهم می شود.

اقتصاد

ECONOMY



راه های ابریشم دور از ایران

چین، روسیه و ایران را دور می زند



فاطمه لطفی

مترجم و روزنامه نگار

چین سال هاست که به دنبال یک جاده جایگزین از طریق آسیای مرکزی بوده است، زیرا در مسیرهای دریایی، این کشور با ایالات متحده و متحدانش با مشکل مواجه شده است. برای مثال جرقه فعالیت های نظامی در اطراف تایوان، تجارت از طریق بنادر جنوب شرقی چین را مختل می کند. علاوه بر این، جنگ داخلی در میانمار و بحران اوکراین تعداد گزینه های پکن را یکی یکی کم کرده است. گزینه عبور از بندر گوادر از پاکستان به دلیل بی ثباتی احتمالی در منطقه بلوچستان و فعالیت های نظامی گروه های بلوچ غیرقابل اعتماد است. آسیای مرکزی از نظر سیاسی و اجتماعی بستر باثباتی است برای چین جهت ایجاد شبکه های راه آهن به اروپا، مقصد کالاهای چینی. از سویی چین بازار خود را در آسیای مرکزی با حدود ۷۹ میلیون نفر جمعیت گسترش خواهد داد؛ در حالی که این منطقه از پروژه های چینی در زیرساخت های خود بهره خواهد برد.

چین در ماه دسامبر احداث یک راه آهن چند میلیارد دلاری را آغاز کرد که از طریق قرقیزستان و ازبکستان این کشور را به اروپا نزدیکتر می کند و البته روسیه را دور می زند. به گزارش اکونومیست، اگر تشدید جنگ تجاری دونالد ترامپ بازارهای چین را در ایالات متحده تحت فشار قرار دهد، این خط ریلی جدید اهمیتی دوچندان برای چین پیدا می کند. چین در حال حاضر بیشتر از ایالات متحده به اتحادیه اروپا کالا می فروشد. بحران های متعدد جهانی، از بحران اوکراین گرفته تا دریای سرخ، ضربات متوالی بود به بخش های مرکزی برنامه های چین؛ و این کشور را مجبور کرده است به بازتنظیم مسیرهای تجاری خود. اینکه آیا راه آهن می تواند به جنگ با آمریکا بر سر مثلاً تایوان کمک کند یا خیر، فعلاً محل تردید است.

البته ساخت یک راه آهن از چین تا اروپا، چیز جدیدی نیست. بحث ساخت خط ریلی جدید از ۳۰ سال پیش آغاز شد. اما تنها پس از حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲ بود که چین عزمش را جزم کرد تا این آرزوی دیرینه را به مرحله عمل برساند. پیش از آن، خطوط ریلی اصلی چین با اروپا از روسیه و اغلب از قزاقستان عبور می کرد. جنگ این مسیر را دشوار کرد: کشتی رانی اروپایی که نگران مسائل امنیتی و افزایش هزینه های بیمه بودند، حالا بعد از جنگ با شک و تردید به این مسیر نگاه می کردند. تحریم ها توانایی روسیه را برای حفظ خطوط حمل و نقل از طریق قلمرو خود تحت تأثیر قرار داد و بر زمان سفر افزود.

تمام هم و غم شرکت های باربری اجتناب از مسیرهای عبوری از روسیه شد، در نتیجه این شرکت ها به سمت بنادر قزاقستان در دریای خزر، در «ترانس خزر» یا مسیر جنوبی متمایل شدند که به «کریدور میانی» نیز معروف است.

اتصال شبکه قطار چین با شبکه های قرقیزستان و ازبکستان مسیر کریدور میانی دیگری را برای اروپا فراهم می آورد. در ماه ژوئن، چین با این کشورها درباره چگونگی ادامه خط ۵۲۰ کیلومتری ریلی به توافق رسید. چینی ها به روسیه بی اعتنا نیستند. چینی ها روس ها را جزء کلیدی ابتکار کمربند و جاده می دانند برای احداث زیرساخت های جهانی خود، ابتکاری که در سال ۲۰۱۳ و یک سال بعد از به قدرت رسیدن شی جین پینگ توسط وی راه اندازی شد. یکی از انگیزه های راه اندازی این ابتکار تقویت ارتباطات ریلی با آسیای مرکزی و روسیه بود به دلایل امنیتی: اگر روزگاری چین و آمریکا باهم بجنگند، تأمین منابع انرژی و مواد خام برای این جمعیت انبوه امکان پذیر باشد. اما اکنون بحث جنگ گرم نیست. شور و شوق چین برای تکمیل کریدور میانی شور و شوق یک تجارت است: صادرات سوخت رسان رشد و توسعه اقتصادی است؛ توسعه ای که این روزها در چین به تزلزل گرائیده است.

مسیرهای عبور از روسیه شریان های حیاتی کالاهای چینی هستند، مخصوصاً کالاهایی چون ماشین آلات برای سازندگان تسلیحات روسی. از زمان تهاجم به اوکراین، تجارت راه آبی بین چین و اروپا، حتی با وجود افزایش تجارت بین چین و روسیه، کاهش یافته است. اما اتصالات ریلی جایگزین با اروپا دسترسی سریع تری به بازارهای این قاره را برای کالاهایی که انتقال آنها از نظر زمانی مهم است فراهم کرده است، این خود فرصتی است برای تقویت نفوذ چین در کشورهایی که در مسیر این خط راه آهن قرار گرفته اند و خطوط عرضه بالقوه انعطاف پذیری برای ازدهای زرد به حساب می آیند.

از اواخر سال ۲۰۲۳، حملات شبه نظامیان حوثی به کشتی رانی در دریای سرخ، که مجرای حیاتی برای تجارت چین با اروپاست، تمایل چین را به تنوع بخشی به مسیرهای تجاری افزایش داده است. با حملات حوثی ها چین درک کرده که مسیرهای دریایی همچنان پرخطر هستند. با این حال اواخر سال گذشته اکونومیست در گزارشی نوشته بود که از آنجایی که هدف حوثی ها شرکت های غربی است که اغلب نمی خواهند پول پرداخت کنند، الگوی فعالیت در دریای سرخ تغییر کرده است. به این معنی که سهم چین از ترافیک این تنگه از اکتبر ۲۰۲۳ یک چهارم افزایش یافته است. به اعتقاد این نشریه با کنار گذاشته شدن تجارت شرکت های غربی کشتیرانی و اقبال به کشتی های حامل پرچم چین یا سایر ناقضان اصول بازار، سهم بازار کشتیرانی جهانی تغییر خواهد کرد.

به هر حال قطارها هرگز نمی توانند جایگزین کشتی هایی شوند که یک فروندشان می تواند چندین برابر یک قطار کانتینر حمل کند. ارسال بیشتر کالاها از طریق دریا بسیار ارزان تر است. حالا برخی از کشتی ها با دور زدن دماغه امید از خطر حملات موشکی یا پهپادی یمنی ها دوری جسته اند. با این حال، چین می خواهد مسیر خودش را کوتاه تر کند.

ساخت خط جدید ریلی چندین سال طول می کشد. قرقیزستان می گوید چین وام ۲/۳۵ میلیارد دلاری پرداخت خواهد کرد. در این میان، چین و سایر کشورها، اما نه روسیه و نه ایران، روی روش های بهبود کریدور میانی کار کرده اند.

این مسیر اگر چه ارتباط کوتاه تری بین چین و اروپا به همراه دارد اما زمان می برد تا ارتباط شکل بگیرد. از سویی این مسیر ریلی باید از مرزهای بیشتری عبور کند. دریای خزر هم هست، در بنادر این دریا کانتینرها باید در کشتی ها بارگیری شوند، و بعد احتمالاً همین کار باید در دریای سیاه نیز انجام شود. اما از روزی که جنگ در اوکراین آغاز شد، چین برای ارتقای مسیرهای تجاری خود به این راه ابریشم جدید اندیشیده است.

این موضوع در سال ۲۰۲۳ در اولین اجلاس سران چین و آسیای مرکزی که در شهر شیان چین برگزار شد، به بحث گذاشته شد. دو محقق از دانشگاه لانژو سال گذشته در مجله موسسه روابط بین الملل معاصر چین، یکی از شاخه های وزارت امنیت دولتی، نوشتند: کریدور میانی دیگر صرفاً یک گزینه تکمیلی نیست، بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به یک کانال حمل و نقل بزرگ است. به باور چینی ها موقعیت استراتژیک این کریدور از سال ۲۰۲۲ به طور قابل توجهی بیشتر شده است.

کور جان طغول، مدیرعامل شرکت لجستیک آلمانی رنوس در استانبول، می گوید: کریدور میانی همچنان ۳۵ درصد گران تر از مسیر کشتی رانی است. اما بهبود بنادر دریای خزر، ارتقاء مسیرهای بازرگانی بین آذربایجان و ترکیه و افزایش سرعت تشریفات گمرکی به کاهش زمان سفر از ۳۸ تا ۵۳ روز به ۱۸ تا ۲۳ روز کمک کرده است. چین می گوید در روابطش با روسیه شانه به شانه این دوست قدیمی اش است. اما وقتی نوبت به نگرانی هایی چون امنیت صادرات انبوهش به اروپا می رسد، جمهوری خلق ترجیح می دهد به بهترین دوست خود وابسته نباشد. کریدور میانی هنوز طولانی تر از مسیر روسیه است، به این معنی که اگر همه چیز به خوبی پیش برود کمتر از ۱۴ روز بیشتر از مسیر روسیه طول می کشد. اما در عوض بسیار رقابتی تر از قبل است. سفر دریایی هم حدود یک ماه طول می کشد.

بین سال های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴، حجم سالانه محموله های بین المللی ارسال شده در مسیر دریای خزر بیش از دو برابر شد و به ۵۵۰۰۰ واحد معادل کانتینر بیست فوت (TEU) رسید که معیار استاندارد اندازه کانتینر است. این رقم به اندازه محموله دو یا سه کشتی کانتینری فوق العاده بزرگ است. اما ارزش تجارت راه آهن چین و اروپا از طریق همه مسیرها زیاد است. براساس داده های سازمان های چینی، تجارت بین این دو منطقه از ۸ میلیارد دلار سال ۲۰۱۶ به ۵۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳ رسیده است. کل تجارت چین و اتحادیه اروپا در سال گذشته ۵۱۸ میلیارد یورو (۵۶۸ میلیارد دلار) بود. با این حال چالش ها بسیاریند. یکی از این چالش ها در دریای خزر است، کشتی های موجود در این منطقه پاسخگوی نیاز تجاری چین نیستند. اکونومیست می نویسد چین می تواند به جای دریای خزر از ایران عبور کند، اما خطرات سیاسی مانند آنچه در روسیه رخ داد را در پی خواهد داشت. سایه جنگ بر سر ایران است و چین مایل نیست سرمایه خود را به چنین کشوری بیاورد هر چند با ایران «برنامه ۲۵ ساله همکاری های مشترک» داشته باشد.

اندیشکده تحقیقات و مشاوره ترند می نویسد که چین مشارکت خود را با این کشورها هم در سطح دوجانبه و هم در سطح چندجانبه افزایش داده است. به طور دوجانبه، چین و قزاقستان توافقاتنامه هایی را در مورد توسعه کریدور میانی امضا کردند و بعد در اکتبر ۲۰۲۴، دو کشور همکاری خود را با امضای توافقنامه جدیدی برای توسعه مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر با تمرکز بر قطارهای کانتینری چین-اروپا تقویت کردند.

فراتر از قزاقستان، چین توافقاتنامه ای را هم با گرجستان امضا کرد تا به طور مشترک کریدور میانی را با تمرکز بر جذب محموله های بیشتر، بهینه سازی مسیرها، بهبود زیرساخت ها و افزایش خدمات حمل و نقل تقویت کند. علاوه بر این، چین در اجلاس سران سازمان همکاری شانگهای (SCO) در ژوئیه ۲۰۲۴، شراکت راهبردی با آذربایجان برقرار کرد، و آمادگی خود را برای مشارکت فعال در توسعه و استفاده از کریدور میانی ترانس خزر و تقویت همکاری با آذربایجان ابراز کرد.

▼ ایران در این معادله جایی ندارد

مقاله ای در اندیشکده مطالعات استراتژیک بگین سادات تاکید دارد که ذینفعان واقعی کریدور میانی، کشورهایی هستند که این کریدور از آنها عبور می کند. یکی از آنها آذربایجان است که قرار است در چند حوزه از کریدور میانی بهره مند شود. موقعیت آذربایجان در قفقاز و خاورمیانه اخیراً رو به بهبود نهاده است. به گفته مقامات دولتی آذربایجان، این کشور در روزهای اولیه پس از سقوط بنشار اسد رئیس جمهور سوریه و ظهور گروه هیئت تحریر الشام میان اسرائیل و ترکیه میانجیگری کرده و خود را به عنوان میانجی در درگیری های منطقه ای معرفی