

«ایران یک کشور چهار فصل است»، «ایران کشوری است که می‌تواند چهارهار تجارت جهانی باشد»، «موقعیت استراتژیک ایران مورد استقبال کشورهای مختلف است»، «ایران راه اصلی تجارت جهان می‌شود»، این صحبت مسئولان در دولت‌های مختلف است اما نگاهی به ظرفیت‌های کشور و همچنین میزان استفاده از این امکانات، نشان می‌دهد میزان بهره‌برداری از آنها چشمگیر نبوده است. گریز در شمال- جنوب، چاهار، یکی از ابزار پروژه‌های حمل و نقل ایران محسوب می‌شود که بخشی از آن باید توسط روسیه و بخشی دیگر توسط هند انجام می‌شد اما هنوز به طور کامل به مرحله اجرا نرسیده‌است. برخی کارشناسان معتقدند تکمیل این پروژه‌های استراتژیک می‌تواند با همکاری بخش خصوصی محقق شود و پس از بهره‌برداری کامل از سود آن نیز منتفع شوند.

منطقه به بیگانه فروشد رادر اختیار رژیم صهیونیستی قرار دهد تا کشورها بتوانند از آن رژیم بگریزند، بنابراین همه مجبور می شوند با رژیم صهیونیستی همکاری کنند اما این پروژه روی کاغذ قرار دارد و یک طرح ذهنی است. هرچند آن را تبلیغ می کنند، ولی مهم تر از همه این است که وقتی امنیت نداشته باشید، سرمایه و کالا آنجا فرار خواهد کرد؛ این یک قاعده اقتصادی است.

این کارشناس تأکید کرد: مقاومت، امروز مقتدر است و نشان داد می‌تواند بندر حیفا را بزند. این موضوع به صاحبان سرمایه رسیده که این کردید و هیچ امنیتی نخواهد داشت. اسرائیل بیش از ۷۰ سال است که می‌خواهد امنیت، ثبات و پایداری برای خودش ایجاد کند و همه قدرت‌های جهانی از او حمایت کردند، ولی هنوز به این مرحله نرسیده است، حال چطور می‌تواند از این استفاده کند؟ دیگران مراقبت می‌کنند. ممکن است با تبلیغات بزرگ‌کنمایی شود، ولی قاعده‌اقتصادی این نظر را ندارد. و سرمایه جایی می‌رود که اول امنیت و صلح برقرار باشد. حسینی دانا در پاسخ به این پرسش که ایران

رقابت تنگناتک در اقتصاد

حمیدرضا حسینی دانا، کارشناس حوزه راه در گفت‌وگو با جام‌جم، در مورد کریدوهای منطقه، اظهار کرد: آینده اقتصاد دنیا بر اساس چند پایه مانند هوش مصنوعی، فناوری‌های نو و غیره شکل خواهد گرفت. هم حمل و نقل و کریدورهای حمل و نقلی و ترانزیتی که یکی از پایه‌های اقتصاد فرداست، بنابراین رقابت و حتی گاهی دشمنی شکل می‌گیرد. وی افزود: با این حال کشورها سعی می‌کنند در مسیرهایی قرار بگیرند که دیگران راغب شوند با آنها کریدورها را تشکیل دهند. الان در منطقه آسیای میانه حداقل پنج کریدور برای وصل کردن آسیای میانه به هند در حال شکل‌گیری است. این کارشناس تأکید کرد: یک سمت این کریدورها کارخانه‌های بزرگ دنیا مثل هند و چین قرار دارند و به‌رغم این‌که تلاش می‌کنند از نظر سیاسی با هم همکاری داشته باشند اما از نظر اقتصادی به دنبال این هستند که منافع در کرجا وجود دارد، مثلاً هند و چین در شانگهای و هند و بریکس از لحاظ سیاسی و همکاری و هم‌افزایی می‌کنند اما در مسائل اقتصادی رقابت شدیدی دارند. حسینی دانا ادامه داد: عربستان سعودی و آمریکا پروژه ایکم را مطرح کرده‌اند که با

برای این که ایران بتواند در جنگ کربدورها پیروز آید، میدان بیرون بیاید، وزارت خارجه باید فعالیت خود را در این زمینه افزایش دهد. همچنین وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت خارجه باید اقداماتی را انجام دهند که این پروژه زودتر به نتیجه برسد. اکنون آمریکا با صادرات نفت به هند، قصد دارد اقدامات خود را در منطقه پیش ببرد. از آنجایی که هند برای توسعه بندر شهید بهشتی جاهار اقدامات زیادی کرده و با بازگشت دونالد ترامپ به کاخ سفید، امید است که با اتخاذ خاصی انجام دهد. از این رو وزارت خارجه باید در این زمینه تلاش بیشتری داشته باشد.

جهان اکنون در یک جنگ کربدوری قرار دارد و کشورهای مختلف باتوجه به موقعیت جغرافیایی شان قصد دارند در آن حضور یابند و در دسته پیروزها قرار بگیرند. گذراره راهبردی شمال - جنوب و شرق - غرب دو مسیر حمل و نقلی مهم برای تجارت جهانی است که هنوز به نتیجه مطلوب نرسیده است. برخی کارشناسان بر این باورند که در شرایط فعلی، ایران باید برای تسریع در تکمیل این پروژه ها اقدامات لازم را انجام دهد. شکی نیست موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران در خاورمیانه، کشورمان را به یک منطقه ویژه و خاص تبدیل کرده است. برخی کارشناسان معتقدند تحریم های طولانی مدت باعث شده از ظرفیت مسیر تجاری ایران به درستی و کامل استفاده نشود و برخی دیگر معتقدند این موضوع به حساسیت دولت ها برمی گردد. به این صورت که سرعت پیشرفت در هر دولت متفاوت است در حالی که به عنوان یک هدف باادلاستی باید دولت های مختلف روی این موضوع تمرکز می کردند.

آمارها نشان می دهد ظرفیت ایران برای ترانزیت ۸۰ میلیون تن کالا در سال است اما در سال گذشته

[illegible]