



انجمن مهندسه حمل و نقل ریلای ایران



Transport and Development

حمل و نقل و توسعه

نشریه علمی / فنی / آموزشی / خبری انجمن مهندسه حمل و نقل ریلی ایران / شماره ۱۴۷ / اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ / ۹۰۰۰۰ / تومان

Iranian Association of Rail Transport Engineering

دیرخانه انجمن:

تهران، خیابان کریم خان زند، نرسیده به میدان هفت تیر، ساختمان تجاری اداری

کریم خان، پلاک ۶۲، بلوک A، طبقه ۵، واحد A۵۳

کدپستی: ۱۵۸۴۸۵۴۷۱۸

شماره تماس: ۸۸۳۱۲۲۷۲

نمابر: ۸۸۳۱۲۲۷۳

صاحب امتیاز

انجمن مهندسه حمل و نقل ریلی ایران

مدیر مسئول:

سید ابوالفضل بهره‌دار

قائم مقام:

امیر دینانی

سر دبیر:

اردشیر احمدزاده

مدیر داخلی:

محیا سادات بهره‌دار

هیأت تحریریه:

سید ابوالفضل بهره‌دار، بابک احمدی، خسرو منطقی
پژمان صالحی، شهرام شیرکوند، سعید قصابیان
مسعود ربانی، محیا سادات بهره‌دار

همکاران تحریریه این شماره:

محمدجواد شاهجویی
عبدالله خانعلی، عباس قربانعلی بیگ، عباس مجیدی نژاد
جواد حیدریان، علی کجیاف

امور هماهنگی:

سید محسن بهره‌دار

آئلیه گرافیک:

انجمن مهندسه حمل و نقل ریلی ایران

سازمان آگهی‌ها:

مهدی شیر محمدی

چاپ:

گل آذین

* دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر حمل و نقل و توسعه نیست

* مسئولیت نوشته‌ها بر عهده نویسنده است

* نقل مطالب با ذکر منبع آزاد است

www.railassociation.ir

info@railassociation.ir

magazin@railassociation.ir

فهرست مطالب

- ۴ حمل و نقل ریلی، صنعت آینده ساز کشور
- ۶ ایرلاین ها دنبال افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت
- ۸ چنگال هیولای مرگ آفرین جاده ها تیزتر شده است
- ۱۰ واگذاری صنایع سودآور به تامین اجتماعی و بازپس گیری شرکت زیان ده رجا
- ۱۱ سمت و سوی دلار در سال جدید
- ۱۲ بخش خصوصی بی نصیب از توسعه بندر چابهار!
- ۱۳ تماشایان پر آه و حسرت بالندگی «ترکیش ایرلاینز»
- ۱۴ پنج دلیل برای عدم سرمایه گذاری روسیه در ساخت راه آهن رشت - آستارا
- ۱۸ ۳ بلای بزرگی که خودروسازان بر سر مردم و کشور آورده اند!
- ۲۰ پیامدها و زیان های اغراق در میزان درآمد ترانزیت کشور
- ۲۸ اتخاذ تصمیمات اقتصادی در کشور بر اساس سوسیالیسم دولتی
- ۳۰ چند راهکار برای جبران کمبود ناوگان فعال هوایی
- ۳۱ خود تحریمی حمل و نقل بین المللی ایران با فرآیندهای معیوب ارزی!
- ۳۲ جزئیات ابطال مصوبه ۱۶۵ شورای عالی ترابری در مورد حق توقف کامیون ها
- ۳۴ آیا ابرتورم در پیش است؟
- ۳۶ نرخ سازی در بازار مسکن
- ۳۸ محرک ریلی در بندر شهید رجایی
- ۴۲ نقش روس ها در ابرپروژه ریلی
- ۴۴ آشنایی با پایتخت صنعت لیزینگ هواپیماها در جهان
- ۴۵ توسعه راه آهن با الزام ذینفعان بزرگ به تامین مالی
- ۴۸ بازیگر جدید در صحنه جنگ اکراین
- ۵۱ طراحی زیست بوم نوآفرینی در حمل و نقل
- ۵۴ مسیر کشاورزی چین به سرمایه داری
- ۵۶ کارگران سرگردان!
- ۵۸ مبادلات مالی آسان می شود؟
- ۵۹ بندبازی قطر روی طناب آمریکا و چین
- ۶۱ اجازه دهیم کسب و کارها بزرگ شوند



چند خاطره از مرحوم دکتر دادمان در راه آهن



روز زمین و «چندبحرانی» سرزمین ما



ابعاد مختلف حمل و نقل هوایی بازرگانی چین؛ دومین بازار هوایی جهان

۳۵



نسل جدید قطارهای خودروان

۲۶



لزوم ریشه‌یابی کاهش سهم راه آهن با
یادی از مرحوم جعفر پور

۴۶



تمجید و رضایت رئیس جمهور از
«کار حسابی» هلدینگ خلیج فارس

۴۰



روزهای سخت تنش آبی برای کشورهای
آسیایی

۶۰



نگرانی‌ها از وضعیت رشد اقتصادی
ادامه دارد

۵۲



پشت پرده تحولات نفتی عراق

حمل و نقل ریلی، صنعت آینده ساز کشور



سید ابوالفضل بهره دار*



می رود با به کار گیریتکنولوژی های جدید و برتر برای شکوفایی صنعت حمل و نقل ریلی است.

■ اهمیت صنعت حمل و نقل ریلی

صنعت حمل و نقل ریلی در هر کشوری از صنایع مادر در کشورها به شمار می رود. زیرا بار اصلی جابه جایی کالا و مسافر و افزایش رفاه عمومی را بر عهده دارد. از این رو استواری آن از اهمیت بسیاری برخوردار می باشد. صنعت ریلی یکی از برجسته ترین مسائل تکنیکی و استراتژیک در جهان است که سنگ بنای توسعه به شمار می رود. توسعه صنعت حمل و نقل ریلی در کشور مستلزم وجود زیر ساخت های مناسب و ساز کارهای به روز شده و

سیاست های تعدیل اقتصادی دولت که به منظور مهار تورم در سال جدید برای بهبود اقتصادی دنبال می شود با اعمال مدیریت و ارائه برنامه های اجرایی باید به یاری کسب و کارهای مادر نظیر صنعت حمل و نقل ریلی جهت تحریک موتور مولد فعالیت های اثر بخش در کشور فعال شود لذا می توان این مهم علاوه بر توسعه اقتصادی کشور به تأمین رفاه عموم مردم منتهی گردد. برنامه های صنعت ریلی کشور بر اساس در راستای شعار سال فراهم کردن قطعات یدکی ناوگان قطارها از طریق تأمین از عرضه کنندگان داخلی با بالاترین کیفیت برای رفع نیازهای صنعت ریلی با حداکثر کارایی باید صورت گیرد که چنین امید

بهره‌مندی از تمام ظرفیت‌ها و حضور بازیگران اصلی است که بدون این توسعه متوازن به‌همراه تکنولوژی امکان‌پذیر نمی‌باشد.

■ نیازهای عمده صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور

عمده‌ترین نیازهای صنعت ریل کشور در راستای ارائه خدمات باکیفیتی‌تواند در کاهش هزینه‌های انرژی، مدرن‌سازی تجهیزات ریلی، بالا بردن سطح تخصص عامل انسانی، انعطاف‌پذیری در ارائه خدمات و سازگار نمودن تجهیزات ریلی با محیط‌زیست است.

■ پرهیز از قیمت‌های دستوری در حمل‌ونقل ریلی

یکی از وظایف مهم دولت در قبال صنعت حمل‌ونقل ریلی که به‌منظور ساماندهی این صنعت انجام می‌شود ارتقای رقابت‌پذیری این صنعت از طریق لغو انحصارها و واگذاری آن به بخش خصوصی برای ارائه خدمات بهینه است؛ از این‌رو لازم است ضمن اصلاح ساختار و مسئولیت‌های نهادهای بالادستی نظیر وزارت راه و راه‌آهن به‌منظور تقویت حضور فعال بخش خصوصی اختیارات حاکمیتی اصلاح گردد.

■ ارتقای سطح ایمنی صنعت حمل‌ونقل ریلی

ضرورت جلوگیری از بروز سوانح از طریق ایمن‌سازی زیرساخت‌ها و بهره‌گیری از سیستم‌های هوشمند نظارت و کنترل می‌تواند صرفه‌جویی قابل‌ملاحظه‌ای در هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم این صنعت باشد که از طریق سرمایه‌گذاری و انتقال صحیح تکنولوژی میسر می‌شود.

■ ایجاد بانک جامع صنعت حمل‌ونقل ریلی

بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های ریلی هر منطقه مستلزم استقرار سامانه‌های جامع حوادث و سوانح ریلی و دریافت اطلاعات دقیق از تمامی نواحی و بخش‌های مجموعه است که می‌تواند در تحلیل و تدوین اهداف و برنامه‌های ایمنی و پاسخگویی به تقاضاهای ایمنی و بهبود نظام نگهداری و تعمیرات در این صنعت است.

■ توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی مهم‌ترین مأموریت دولت برای رشد تولید

قانون برنامه توسعه کشور به دولت اجازه داده است برای توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور و افزایش سهم بار و مسافر بخش‌های غیرحاکمیتی را به بخش خصوصی واگذار نماید و زمینه بهره‌مندی از منابع داخلی و خارجی برای رشد و پیشرفت این صنعت کلیدی را فراهم نماید. از جمله وظایف دولت در این عرصه می‌تواند پیاده‌سازی پروژه‌های تجهیز و افزایش ظرفیت، دوخطه کردن و برقی نمودن و مواردی از این دست باشد.

■ جمع‌بندی

ایجاد شرایط مطمئن برای شکوفایی صنعت حمل‌ونقل ریلی

مستلزم توجه به نکات متعدد است که از جمله می‌توان ارتقای بهره‌وری زیرساخت‌های ریلی، تشویق کارآفرینی در حوزه حمل‌ونقل ریلی، سازمان‌دهی مراکز علمی و پژوهشی در حوزه ریلی و شفاف نمودن قوانین و مقررات حاکم بر این صنعت به‌منظور فعالیت همه دست‌اندرکاران اقتصادی و فعالان در این حوزه است. برخی دیگر از عواملی که می‌تواند مزید بر موارد فوق‌الذکر باشد عبارت است از نوسازی مستمر تجهیزات و تسهیلات ریلی، توجه همه‌جانبه به امور فنی و مهندسی، نرم‌افزاری و توسعه مهارت عامل انسانی، نوسازی ناوگان فرسوده، تقویت مدیریت و غیره... در این صنعت باشد. در این بین لازم است دولت در تدوین سیاست‌ها و مقررات ریلی جسارت و تحمل خسارت‌های موقت را داشته و بداند با گردش صحیح چرخ‌های صنعت حمل‌ونقل ریلی زیان‌های موقت در آینده جبران خواهد شد. انطباق سیاست‌ها با نیازهای صنعت حمل‌ونقل ریلی زمینه مؤثر دستیابی تداوم و رشد فعالیت‌های ریلی است.

پیشرفت صنعت حمل و نقل ریلی مستلزم لحاظ نمودن تأثیر تقاضا و رقابت است از سئدی دیگر لازم است مسیر توسعه و نوگرایی این صنعت متناسب از طریق افزایش سرعت، کاهش هزینه‌های حمل و نقل بار و مسافر، افزایش ایمنی و راحتی مسافران و ارائه خدمات بهتر در پیش گرفته شود. این مهم سبب می‌شود ظرفیت‌های بالقوه این صنعت در بلندمدت با فعل شده و زمینه تحولات عظیم در این صنعت باشیم.

برخی راهکارهای استراتژیک برای این صنعت به شرح زیر پیشنهاد می‌شود:

- * اجرای بی‌چون و چرای طرح جامع حمل و نقل
- * در اولویت قرار دادن مسیرهای ریلی برنامه‌ریزی شده به منظور افتتاح ایستگاه‌های مهم و اضطراری
- * توسعه کمی و کیفی و طراحی مناسب ایستگاه‌ها که علاوه بر ایجاد و افزایش قابلیت اطمینان از انجام منظم حرکت‌های باری و مسافری قطارها با سایر ابعاد تقاضا نیز تناسب داشته باشد.
- * افزایش ناوگان ریلی
- * توجه به سرمایه‌گذاری و حرکت به سمت خصوصی‌سازی واقعی
- * نوسازی ساختار اداری و تشکیلاتی صنعت حمل و نقل ریلی برای افزایش کارایی
- * بهینه نمودن فرآیند تشکیل و اعزام قطارها
- * احداث خطوط ریلی جدید چنانکه بتواند سیاست «درب تا درب» را در این صنعت محقق سازد.

* مدیر مسئول

چرا بلیت هواپیما کم است؟

ایرلاین ها دنبال افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت

مونا ربیعان رمضان پور

تأکید می کند.

هرچند تخلفات بسیار بوده و برخی ایرلاین ها بنا بر دلایل مختلف مدت هاست که گران کردن قیمت ها را آغاز کرده اند؛ اما عده ای هم در انتظار هماهنگی دو سازمان هواپیمایی و ستاد تنظیم بازار برای اعلام نرخ نهایی هستند.

■ درخواست افزایش ۱۰۰ درصدی بلیت هواپیما

مقصود اسعدی سامانی در خصوص پیشنهاد افزایش ۱۰۰ درصدی بلیت هواپیما گفت: در سال گذشته افزایش ۳۰ درصدی تصویب شد اما ابلاغ نگردید و اگر در آن زمان افزایش بلیت صورت می گرفت دیگر پیشنهاد افزایش ۱۰۰ درصدی در کار نبود با توجه به اینکه دلار امروزه بالای ۵۰ هزار تومان است و این ضرری برای ناوگان هوایی است. وی در ادامه افزود: اگر افزایش بلیت صورت نگیرد شرکت های هواپیمایی با ضرر رو به رو خواهند شد و شاید هم ورشکسته شوند.

دبیر انجمن هواپیمایی در خصوص اینکه اگر بلیت ها افزایش پیدا کند در تعداد سفرها تأثیر دارد یا خیر؟ گفت: افزایش بلیت نمی تواند تأثیری بر خرید بلیت داشته باشد و این امر حتی می تواند دست دلالتان را از بازار بلیت فروشی کوتاه کند امیدوار هستیم که سازمان هواپیمایی کشوری و ستاد تنظیم بازار با افزایش ۱۰۰ درصدی موافقت کنند. وی در پایان بیان کرد: با توجه به اینکه پیک تابستان نزدیک است و اگر نرخ بلیت ها اعلام نشود شرکت های هواپیمایی زمین گیر خواهند شد و شاید شاهد کمبود بلیت در برخی از پروازها باشیم برای نجات شرکت های هواپیمایی افزایش ۱۰۰ درصدی می تواند کمک بزرگی باشد.

■ جمع آوری بازار سیاه بلیت فروشی با افزایش قیمت

جعفر یارزولو، سخنگوی سازمان هواپیمایی در خصوص پیشنهاد ۱۰۰ درصدی انجمن هواپیمایی گفت: انجمن ها پیشنهاد داده است اما این پیشنهاد تا ده روز آینده نرخ جدید بلیت مشخص خواهد شد اما تا وقتی که سازمان ستاد تنظیم

انجمن شرکت های هواپیمایی پیشنهاد افزایش ۱۰۰ درصدی بلیت را به دلیل نوسازی ناوگان و ارائه خدمات رسانی بهتر داده است.

تیر ماه سال گذشته برخی از شرکت های هواپیمایی در اقدامی خودسرانه افزایش ۳۰ درصدی قیمت بلیت را اعمال کردند و پس از شکایت های صورت گرفته از سوی مردم در آبان ماه شرکت های هواپیمایی مجبور به کاهش ۱۰ درصدی قیمت بلیت هواپیما شدند و پس از جلسات متعدد مصوبه ای در جهت افزایش قیمت های صادر نشد.

به این ترتیب در طول یک سال و نیم گذشته بدون هیچ اعلام قانونی و رسمی، چندین مرتبه با گرانی نرخ بلیت ها روبه رو شدیم که با رسانه ای شدن موضوع و اقدام مسئولان مربوطه، قیمت ها به قبل بازمی گشت.

اما سرانجام اواخر سال گذشته با توجه به ممانعت از افزایش نرخ از ۱۴۰۰ به بعد، انجمن شرکت های هواپیمایی درخواست افزایش ۱۰۰ درصدی را مطرح کرد که مقرر شد در ستاد تنظیم بازار بررسی شود؛ با این توجیه و تأکید که صنعت هواپیمایی به این اصلاح احتیاج دارد و در غیر این صورت دچار مشکل جدی خواهد شد.

■ افزایش قیمت خودسرانه

با وجود آن که سازمان هواپیمایی کشوری با افزایش قیمت بلیت هواپیما موافقت کرده است اما بنا به گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری قیمت بلیت همزمان با ابلاغ ستاد تنظیم بازار افزایش قانونی پیدا می کند و هنوز مجوزی از سوی ستاد تنظیم بازار برای افزایش قیمت بلیت هواپیما صادر نشده است. در حالی که برخی شرکت های هواپیمایی نرخ بلیت های خود را گران کرده اند.

سازمان هواپیمایی کشوری نیز با بیان اینکه هر گونه افزایش قیمت منوط به تصمیم ستاد تنظیم بازار است، برخورد جدی با متخلفان را اعلام و بر رسیدگی نسبت به شکایات مسافران که مبالغ بالاتر از حد مجاز پرداخت کرده اند



تا پرواز برای ایرلاین‌ها گران تمام شود. ضمن آنکه گفته می‌شود در صورت افزایش نیافتن متناسب نرخ بلیت‌ها با تورم موجود چالش‌هایی همچون زمین‌گیر شدن بخشی از ناوگان هوایی، ورشکستگی ایرلاین‌ها، افت ضریب ایمنی، افزایش سوانح و در نهایت مهاجرت خلبانان و متخصصان پرواز را پیش رو خواهیم داشت. از طرفی رشد دستمزدها بهانه‌ای دیگر است که همواره از آن نام برده می‌شود. در صورتی که با رقم دستمزد تعیین شده امسال، این بهانه بدون توجیه می‌ماند.

با وجود طرح چنین مباحثی از سوی مسئولان و فعالان هوایی، همواره شرکت‌های هواپیمایی از مشکلاتی همچون کسر تعرفه عوارض شهرداری از بلیت پروازهای داخلی و خارجی گلایه‌مند بوده که با اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۰ و حذف این عوارض، این گلایه ایرلاین‌ها هم بدون دلیل می‌ماند. ضمن آنکه ارزش مبادله‌ای هم به شرکت‌های هواپیمایی، تخصیص داده می‌شود و بهانه افزایش قیمت ارز و تأثیر بر هزینه‌ها بدون توجیه است.

بازار قیمت‌ها را اعلام نکند هیچ شرکت هواپیمایی حق افزایش ندارد.

وی در ادامه در خصوص اینکه این افزایش شاید باعث کم شدن تقاضا در بخش هوایی شود گفت: در حال حاضر هم قشر خاصی سوار بر هواپیما می‌شوند و در آن زمان هم هیچ مشکلی ایجاد نخواهد شد و به نظر می‌رسد که استقبال کاهش نخواهد یافت.

سخنگوی سازمان هواپیمایی در ادامه افزود: افزایش قیمت‌ها باعث می‌شود تا گران‌فروشی صورت نگیرد و بازار سیاه بلیت‌فروشی در فرودگاه‌ها جمع گردد و قیمت واقعی بلیت‌ها در نظر گرفته شود با توجه به اینکه از ۱۴۰۰ هیچ افزایشی در نرخ بلیت هواپیما صورت نگرفته است و این افزایش قیمت هم به نفع مردم است و هم ایرلاین‌ها ولی باید باز هم بگویم که تا وقتی سازمان تنظیم بازار افزایش را تأیید و ابلاغ نکند هیچ شرکت هوایی حق افزایش نخواهد داشت.

تورم عمومی و افزایش نرخ کالاها و خدمات باعث شده

خطاب به پلیس راهور، وزارت راه، شهرداری ها، سازمان راهداری و هر گوش شنوای دیگر چنگال هیولای مرگ آفرین جاده ها تیز تر شده است



می گوید هر آنچه تاکنون انجام شده و می شود چندان مثمر ثمر نبوده است.

از وزیر راه و شهرسازی و مجموعه های تابعه این وزارتخانه نیز انتظار می رود نسبت به افزایش تلفات جاده ای بی اعتنا نباشند و این سیاهی را در کارنامه عملکرد خود برنتابند. کاستن از هزینه های غیر منطقی و غیر بهره ور و هزینه کردن این سرمایه ها در اصلاح محورهای حادثه ساز و گلوگاه های مرگ آفرین جاده ای کشور در کوتاه ترین زمان، کمترین توقع کارشناسان و مردم از وزیر راه و شهرسازی و زیرمجموعه های مرتبط این وزارتخانه است.

شهرداری ها هم دست از نمایش بهترین بودن مدیریت خود بر شهر و برجسته کردن طیف سیاسی حامی خود در خدمتگذاری و سازندگی بردارند و به جای چنگال بر سرانتقال وظایف ترافیکی یک شرکت به مجموعه ای دیگر، تمهیدی واقعی و نه نمایشی و آماری برای کاهش تلفات تصادفات شهری ببندیشند و جان های عزیزی که به چنگال هیولای مرگ آفرین تصادفات گرفتار می شوند را نجات دهند.

فرهنگسازی و آموزش رانندگان، نظارت ناکارآمد پلیس راهور، نالیمن بودن و غیر استاندارد بودن برخی جاده ها و خیابان ها، کمبود علائم و تجهیزات ایمنی و ترافیک و ... در کنار خودروهای بی کیفیت، همچنان عزیزان ما را در جاده ها و خیابان ها به کام مرگ می کشانند.

پلیس راهور در میان متولیان کاهش تصادفات و تلفات، بیشترین نقش را ایفا می کند به گونه ای که اگر این نهاد نظارت های خود بر تردها را افزایش دهد بسیاری از تصادفات و تلفات کنونی را شاهد نخواهیم بود. پلیس راهور باید دست از کارهای غیر مرتبط با این نیرو بردارد و روش های سنتی و ناکارآمدی که ظرفیت کاهش تخلفات و تصادفات را ندارند را نیز کنار بگذارد. افزایش جرایم تخلفات حادثه ساز رانندگی می تواند تا حدی کارساز باشد اما به کارگیری روش های نوین و هوشمند رصد و کنترل رفتارهای ترافیکی رانندگان در جاده ها و خیابان ها باید اولویت اصلی این نهاد باشد. بحث آموزش و فرهنگ سازی برای رانندگان نیز در پلیس راهور باید متحول شود چرا که آمار تلفات به ما

آمارهایی که از تلفات تصادف ها منتشر شده حکایت از افزایش تاسف بار مرگ و میر تصادفات محورهای مواصلاتی برون شهری و درون شهری در سال ۱۴۰۱ دارد. با وجود تکرار وعده های مسئولان و متولیان ایمنی تردهای جاده های برون شهری و درون شهری مبنی بر اجرای برنامه های گسترده و اقدامات موثر در جهت کاهش تصادفات و تلفات، آمارهایی که به تازگی از تلفات تصادف ها منتشر شده حکایت از افزایش تاسف بار مرگ و میر تصادفات محورهای مواصلاتی برون شهری و درون شهری در سال ۱۴۰۱ دارد. این آمارها به ما گوشزد می کند چنگال هیولای مرگ آفرین جاده ها و خیابان های کشور تیز تر شده است.

به زبان آمار و ارقام، تصادف ها و حوادث به وقوع پیوسته در جاده ها و خیابان های کشور در سال گذشته ۱۶ درصد بیشتر از سال ۱۴۰۰ قربانی گرفته اند.

جزئیات این آمارها به ما می گوید ۱۹ هزار و ۴۹۰ نفر از هموطنان ما سال ۱۴۰۱ را به پایان نرسانده اند و بی توجهی رانندگان به مقررات راهنمایی و رانندگی، ضعف

چند خاطره از مرحوم دکتر دادمان در راه آهن

(درگذشت، ۲۷ اردیبهشت ۱۳۸۰)

عباس قربانعلی بیک



... در نیمه دوم سال ۷۸ در توافق اولیه با مرحوم دکتر دادمان برای تصدی مدیریت اداره کل خط، قرار شد تمرکز اولیه اداره کل خط بر بالا رفتن آمار بهسازی و بازسازی قرار گیرد که پس از نتایج به دست آمده ۶ ماهه و رشد قابل توجه دو شاخص مذکور با وجود ثابت ماندن ماشین آلات مکانیزه (نامه ۷۹/۵/۵)، رشد بهسازی ۷۵ درصد و بازسازی ۱۰۸ درصد، با آغاز سال ۷۹ بررسی هایی برای ریشه یابی سوانح خروج از خط واگن های باری در لرستان به عمل آمد که اعلام نتایج تحلیلی در ستاد ارتقای ایمنی نخست سبب انکار و پس از تشریح و اثبات فنی و آماری موجب شگفتی اغلب عزیزان و صاحب نظران گردید. ... مشابه این طرح در اواسط دهه ۷۰ همزمان با آغاز مذاکرات فنی لکوموتیو AD۴۳ با شرکت آلستوم فرانسه، طرح مفهومی اولین لکوموتیو مانوری هیبرید ایران و ظاهراً اولین مانوری هیبرید AC جهان (با مولد داخلی حدود ۲۰۰ کیلووات و مجموعه باتری به جای موتور آمریکایی ۱۴۰۰ اسب بخار) تهیه و قرارداد مربوطه در سال ۱۳۷۷ (همزمان با طرح فوق) منعقد گردید و در سال ۱۳۸۰ اولین نمونه ساخته شده لکوموتیو هیبرید ایران با استفاده از پلانتفرم لکوموتیو G۱۲ توسط مرحوم دکتر دادمان در زمان وزارت ایشان رونمایی شد، آن مرحوم در مورد ادامه این طرح که اتمام آن همزمان با رونمایی اولین لکوموتیو مانوری هیبرید در آمریکا بود (که تاکنون چندصد دستگاه ساخته شده) مقرر نمودند که پنج نمونه دیگر تولید گردد. ... راهکار مناسب تغییر توربین های Turmo III توربو ترن و جایگزینی موتور دیزل بود که نه تنها هزینه نگهداری را کاهش می داد بلکه قدرت بالاتری را برای افزودن واگن یا سرعت متوسط بیشتر بدون سوختگیری میانی فراهم می نمود. با بیان موضوع برای مدیر عامل وقت مرحوم دکتر دادمان و موافقت با طرح در هیئت مدیره، مناقصه ای برگزار و پیشنهادات دریافت شد که با تغییر مدیریت متوقف و در بازسازی اوایل دهه هشتاد در شرکت رجانیز توربین های پرهزینه تعمیر شدند.

یکی از ویژگی های مرحوم دکتر دادمان اشتیاق به یادگیری و آموختن ایشان بود. شاید اولین نکته قابل توجه از روحیات مرحوم دکتر دادمان در بدو ورود به راه آهن را بتوان قدرشناسی ایشان از تدابیر و تلاش های ارزشمند مدیران قبلی به ویژه جناب آقای مهندس افشار دانست که بارها بیان می نمودند.

... در ابتدای ورود ایشان به راه آهن در سال ۱۳۷۶ سوانح خروج از خط به ویژه در راه آهن لرستان به شدت افزایش یافت و ایشان دستور تشکیل سمیناری را جهت بررسی و ریشه یابی سوانح و راهکارهای افزایش ایمنی خطوط ریلی صادر نمودند و برخلاف عادت غالب مدیران که حضور تشریفاتی در این جلسات دارند و در آغاز همایش و سخنرانی مسئولان حاضرند ولی هنگام ارائه مطالب و گفتگوهای فنی غایب، به صورت کامل در جلسه حضور داشتند و با معاونان و مدیرانی که جلسه را ترک کردند با عتاب برخورد کردند.

... یکی از ویژگی های مرحوم دکتر دادمان اشتیاق به یادگیری و آموختن ایشان بود به گونه ای که با وجود داشتن مدرک دکترای سازه های آبی از انگلستان و تجربه مدیریت اجرایی در نهادهای انقلابی و شرکت های مختلف از جمله شرکت شیلات، در هنگام ورود به راه آهن و مواجهه با اصطلاحات تخصصی بدون تکبر و خودبرتربینی از مدیران، کارشناسان و متخصصان توضیحات کامل برای آشنایی با آن مفاهیم را جویا می شد و برای افزایش آگاهی و دانش ریلی وقت کافی اختصاص می داد.

... سال ۷۶ در ورود مرحوم دکتر دادمان به راه آهن، مدت سیر قطارهای سرخس به بندرعباس از مسیر تهران (با فاق) - کاشمر احداث نشده بود) حدود ۱۵ روز بود، یعنی روزانه کمتر از ۱۷۰ کیلومتر، که پس از بازدیدهای اعضای کارگروه کاهش زمان سیر و جلسات و تصمیمات نهایی ایشان، زمان سیر قطارها برای سال ها به چهار روز کاهش یافت، روزانه ۶۲۵ کیلومتر.

... در یکی از سفرها به شهر یزد به اتفاق ایشان و آقای مهندس رحمتی (قائم مقام) وارد کابین لکوموتیو شدیم و بنده با سابقه ذهنی از لکوموتیوران پرسیدم که آیا شما با افزایش و کاهش واگن، آزمایش ترمز می کنید که ایشان جواب دادند خیر و گفتم که آیا حاضرید برای دکتر هم بگویید و ایشان هم پذیرفتند و همین را برای مرحوم دکتر دادمان شرح دادند، از منظر تجربیات سایر کشورها و اتحادیه بین المللی راه آهن ها، برخلاف آنچه که مادر آیین نامه خودمان داریم استاندارد UIC۴۵۳ در واقع چهار نوع آزمایش ترمز که در ابتدای مسیر و در وسط مسیر با یکدیگر متفاوت هستند را تعریف می کند.

از سوی یک کارشناس به دولت پیشنهاد شد:

واگذاری صنایع سودآور به تامین اجتماعی و بازپس گیری شرکت زیان ده رجا

رضا عصارى *



راه و شهرسازی است. البته اضافه می شود که تقریباً در همه کشورها این صنعت، به دلیل منافع ملی، از دولت یارانه می گیرد اما در ایران این اتفاق نیفتاده یا کافی نبوده و لذا شرکت های ریلی مسافری در شرایط مناسب نیستند. شرکت رجا نیز که حدود ۵۰ درصد از حمل و نقل ریلی مسافری را به عهده دارد با در اختیار داشتن هزاران میلیارد تومان سرمایه خود، صرفاً به ادامه فعالیت خود بدون شباهت به یک بنگاه اقتصادی و سودآور و سود ده پرداخته است ضمن اینکه هر چه از زمان واگذاری آن می گذرد میانگین عمر ناوگان آن بیشتر شده و با شرایط اقتصادی جدید از مطلوبیت آن نیز کاسته می شود.

در مجموع با توجه به این که این بنگاه سود آور نخواهد شد و کلاهی از این نمذ برای بازنشستگان وجود نخواهد داشت، شایسته است دولت در بازپس گیری این شرکت از تامین اجتماعی و برگشت آن به راه آهن اقدام نماید و در ازای آن نسبت به واگذاری صنایع سودآوری همچون پتروشیمی ها اقدام نماید.

این مهم در گذشته نیز مطرح شده و رد کارشناسی بر این نظر نیست اما خواست مدیریتی و همت و پیگیری از سه طرف شرکت راه آهن، سازمان تامین اجتماعی و سازمان خصوصی سازی رامی طلبد. امیداست برای تامین منافع بازنشستگان تامین اجتماعی، تصمیم و پیگیری جدی در این زمینه صورت گیرد.

بدیهی است مشابه این اقدامات در توانمند سازی تامین اجتماعی برای پرداخت حقوق بازنشستگان خود نیاز است تا مدیران این سازمان مجبور نشوند در وصف چگونگی تأمین منابع از عبارت فروش جزایر استفاده کنند.

* کارشناس حمل و نقل

از زمان واگذاری به تامین اجتماعی تاکنون که ۱۲ سال گذشته نه تنها سودی برای سازمان تامین اجتماعی و بازنشستگان نداشته که منابعی از سازمان نیز برای ادامه فعالیت این شرکت تزریق شده است. چون شرکت رجا سود آور نخواهد شد و کلاهی از این نمذ برای بازنشستگان وجود نخواهد داشت، شایسته است دولت در بازپس گیری این شرکت از تامین اجتماعی و برگشت آن به راه آهن اقدام نماید و در ازای آن نسبت به واگذاری صنایع سودآور همچون پتروشیمی ها اقدام نماید.

در اسفند ماه سال ۱۳۸۹ بود که شنیده شد در یک تصمیم چراغ خاموش و بدون نظرخواهی از کارشناسان ریلی، شرکت قطارهای مسافری رجا که متعلق به راه آهن بود در عوض بخشی از بدهی های دولت به سازمان تامین اجتماعی واگذار شد.

سازمان تامین اجتماعی که هزینه های خود را معمولاً از منابعی چون دریافتی از بیمه گذاران و فروش و یا سود سرمایه گذاری های خود تامین می کند همواره سعی دارد در انجام سرمایه گذاری های خود هوشمندانه عمل نموده و طرح های دارای توجیه اقتصادی را پیگیر باشد اما در مقوله واگذاری شرکت رجا، این شرایط وجود نداشته و لذا از زمان واگذاری به تامین اجتماعی تاکنون که ۱۲ سال گذشته نه تنها سودی برای سازمان تامین اجتماعی و بازنشستگان وجود نداشته بلکه منابعی از سازمان نیز برای ادامه فعالیت این شرکت تزریق شده است.

ممکن است برخی به تخفیف های اندک بلیت های گروهی به بازنشستگان اشاره کنند که این مهم از دیگر شرکت های ریلی مسافری نیز قابل تامین بود و یا در حداقل توجیه برخی دوستان، موضوع مسئولیت اجتماعی ذکر می شود که این نیز به عهده وزارت

« حمل و نقل و توسعه » گزارش می دهد

سمت و سوی دلار در سال جدید

شیوا یعقوبی

متوسط به نظر می رسد از یک کانال ۳ درصدی در ماه به کانال ۵ درصدی در ماه ارتقاء پیدا کرده باشد. دل انگیزان معتقد است: بر همین اساس سال ۱۴۰۲ ادامه سال ۱۴۰۱ و یک سال به شدت تورمی و احتمالاً رکودی خواهد بود یعنی سال تورم رکودی سنگین.

■ نرخ دلار با وجود تحقق «سناریوی برگشت»

عضو هیات علمی دانشگاه رازی کرمانشاه در گفتگو با اقتصاد ۲۴ ادامه داد: سناریوی دوم پیش پای قیمت دلار، سناریوی موسوم به «سناریوی برگشت» است. طبق این سناریو، در بعضی سال ها مثل ۱۳۸۹، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ با وجودی که شرایط اقتصادی خیلی تغییر نکرده بود، ولی ما یک برگشت در نرخ تورم داشتیم. به طور مثال اگر در سال گذشته متوسط نرخ تورم بین ۵۰ تا ۶۰ درصد بود، برگشتی ۳۰ درصدی داشت و نهایتاً در دامنه ۳۰ تا ۴۰ درصد آرامش پیدا می کرد، یعنی تورم ۶۰ درصدی با ۳۰ درصد کاهش نزدیک ۴۰ درصد خواهد شد. به گفته دل انگیزان، این سناریو تا حدودی با افزایش ۴۰ درصدی بودجه هم سازگار است مبنی بر اینکه ما نرخ تورمی داشته باشیم که حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد باشد و همین اندازه هم در سایر قیمت ها تأثیر بگذارد بنابراین سال ۱۴۰۲ می تواند پایه ای برای سیاست گذاری موثر تر در کنترل تورم و حفظ شرایط موجود اقتصاد باشد. اگر سناریو دوم محقق شود بخش مسکن وارد یک دوره رکودی خواهد شد.

■ معامله گران دلار و ارز در فاز احتیاط

این اقتصاددان با بیان اینکه تحقق این دو سناریو احتمالی است، گفت: احتمال تحقق سناریو نخست بین ۷۰ تا ۸۰ درصد و سناریوی دوم بین ۲۰ تا ۳۰ درصد است و، چون عدد ۲۰ تا ۳۰ درصد عدد بزرگی است قاعدتاً نمی توان از آن چشم پوشی کرد. دل انگیزان در پایان خاطر نشان کرد: به نظر می رسد قیمت ها در تمام حوزه ها به میزانی شاهد جهش بوده که سرمایه گذاران برای ریسک دوباره احساس خطر می کنند. اگر سناریو دوم واقعی باشد و شکل بگیرد تنها بخشی که احتمال رشد بیشتری دارد بورس است. در همین رابطه، حسین محمودی اصل، کارشناس اقتصادی درباره سیاست های ارزی بانک مرکزی می گوید: تغییر روند سیاست ها به طور معمول التهاب زا است. بانک مرکزی دوباره تغییر شیوع عرضه می دهد و ۵ هزار سهمیه برای هر فرد را ۲ هزار تا می کند و به جای اسکناس، به حساب ارزی واریز می شود. این اقدام باعث کاهش اسکناس در بازار و رشد قیمت ارز می شود. وی می افزاید: در نبود چشم انداز روشن از مذاکرات، شاید موضوع سفارت عربستان و... برجسته شود، اما آنچه اقتصاد و تجارت نیاز دارد، رفع تحریم هاست. این کارشناس اقتصادی تصریح می کند: البته بنده با ارزی پاشی مخالف هستم، اما شرط حذف آن، افزایش حاشیه سود تولید و هدایت منابع به سمت تولید و بورس است. همچنین قانون مالیات بر عایدی و دلالی در جهت محدودسازی دلالی اجرا شود.

دلار در اواخر سال گذشته سیر نزولی قیمتی را طی کرد تا با فرارسیدن سال جدید امیدها برای کاهش نرخ ارز در کشور افزایش پیدا کند. اما پس از تعطیلات نوروز نرخ ارز روند صعودی به خود گرفت به طوری که عده ای در تب و تاب خرید ارز افتادند. طی روزهای گذشته نیز نوسانات نرخ ارز در کانال ۵۰ هزار تومان خودنمایی می کند. قیمت دلار که در روزهای نوروز امسال با سوخت گیری عجیب، خود را به بالای کانال ۵۵ هزار تومان رسانده بود در روز ۱۴ فروردین همزمان با آغاز فعالیت های اقتصادی کشور کمی عقب نشست. کاهش اندک قیمت دلار موجب شد تا معامله گران برای خرید دلار و ارز احتیاط کنند و بیشتر نظاره گر بازار باشند تا خریدار.

■ تکرار سیاست اشتباه بانک مرکزی در حوزه دلار و ارز

بانک مرکزی نیز زمان را غنیمت شمرد و با ابلاغ بخشنامه ای سه بندی تلاش کرد تا حجم تقاضا برای دلار و ارز را کنترل و کاهش دهد. این سه بند عبارتند از: تغییر روش فروش دلار دولتی از اسکناس به واریز به حساب ارزی خریدار، کاهش سهمیه فروش ارز با کارت ملی به ۲ هزار یورو و... هر چند این روش ها پیش از این بارها آزموده شده و تأثیری بر قیمت دلار نداشته است.

یکی از سوالات اصلی این است که دلار در روزهای آینده به چه سمت و سویی می رود؟

■ سوخت گیری قیمت دلار برای جهش

در همین رابطه و به گزارش اقتصاد ۲۴ سهراب دل انگیزان، اقتصاددان و عضو هیات علمی دانشگاه رازی کرمانشاه در این رابطه گفت: قیمت دلار و ارز این انرژی را دارد که هر ماه ۵ درصد رشد کند. وی افزود: بر همین اساس اگر قیمت دلار امروز (به عنوان روز آغازین فعالیت های اقتصادی) ۵۲ هزار تومان باشد، احتمالاً انرژی دارد تا پایان فروردین ماه ۲۰۰ تا ۲۵۰ تومان نوسانات صعودی یا نزولی داشته باشد؛ ولی احتمالاً بیشتر به صورت صعودی خواهد بود.

■ جهش های سنگین قیمت دلار در سال ۱۴۰۲ تکرار می شود؟

عضو هیات علمی دانشگاه رازی کرمانشاه با بیان اینکه دو سناریو پیش روی بازار دلار و ارز در سال ۱۴۰۲ خواهد بود، گفت: سناریوی نخست که ۷۰ تا ۸۰ درصد امکان تحقق دارد، رشد قیمت دلار همپای رشد بودجه، رشد پایه پولی در سال گذشته و به ویژه زمستان ۱۴۰۱ و نرخ تورم به ویژه نرخ تورم خوراکی ها خواهد بود. به گفته دل انگیزان، اگر معتقد به تحقق این سناریو باشیم، قیمت دلار در سال ۱۴۰۲ ادامه سال ۱۴۰۱ است و شاهد تکرار جهش های سنگین قیمت دلار خواهیم بود.

■ قیمت دلار در انتهای سال رشد تولید و مهار تورم

این اقتصاددان گفت: نرخ تورم انتظاری با پایه نرخ تورمی متأثر از رشد بودجه، نرخ تورم بزرگی را برای سال آینده به نمایش می گذارد که به طور

بخش خصوصی بی نصیب از توسعه بندر چابهار!

حمزه رستمی نیا

تحریریم‌ها در سال‌های متمادی، گفت: کشورها نیز به همین علت از همراهی در بنادر با ایران رویگردان هستند و اگر کشوری مانند هند ابراز تمایل در توسعه بندر چابهار می‌کند، قطعاً امتیازات خاص خود را طلب می‌کند. سوادکوهی با بیان این مهم که ترجیح هند به بخش خصوصی قطعاً همخوانی خواسته‌های دو طرف در قرار داد چابهار بوده است، افزود: با این وصف بخش خصوصی ما در توسعه بندر کشور هیچ وقت فرصت عرض اندام پیدا نخواهد کرد. بکارگیری خصوصی سازی به عنوان یکی از سیاست‌های اداری اقتصادی دولت هنگامی موفق و موثر - خواهد بود که با ساختار سازمان‌ها همسو باشد. در سال‌های اخیر خصوصی سازی بندر هر چند بسیار محدود در بسیاری از کشورها به عنوان یکی از راه حل‌های صحیح و علمی است. علمی کردن ساختار اقتصادی جامعه کاهش بودجه و افزایش کارایی و تجهیز منابع مالی دولت را شامل می‌شود. اهداف خصوصی سازی بندر مانند بسیاری از موارد دیگر نشان دهنده روندهای اجتماعی سیاسی و اقتصادی است که مبتنی بر واگذاری نهادهای اقتصادی به بخش خصوصی و تمرکززدایی و مشارکت مردم در فعالیت‌های تولیدی و خدماتی است. از طرف دیگر خصوصی سازی به عنوان یکی از راه حل‌های اصلاح ساختار اداری کشور در راستای بهتر کردن عملکرد سازمان‌ها مطرح است. پس از ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و توجه به خصوصی سازی، سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی مکلف شدند بخشی از نقش‌ها و وظایف خود را به بخش خصوصی واگذار کنند و شکل‌گیری بندر خصوصی در کشور بر اساس همین سیاست از اوایل دهه ۸۰ آغاز شد. اما به استثنای تعداد کمی، بندر دیگر هنوز به بخش خصوصی واگذار نشده و به رغم تمامی توصیه‌های بالادستی این مهم صورت واقعیت کامل به خود نگرفته است.

مقررات زدایی همراه با اصلاحات ساختاری که از مقدمات خصوصی سازی این مراکز مهم اقتصادی و در عین حال حاکمیتی است، فراهم نیست. همین موارد باعث شده تا بندر کشور ما جز تعداد کمی از آنها با موفقیت در توسعه همراه نباشند و یاناکزیر در همراهی با خارجی‌ها در آنها باشیم که آنها نیز به بهانه تحریم‌ها، از عمل به تعهدات خود دوری کنند. یکی از این بنادر با موقعیت عالی، بندر چابهار است که به رغم اعلام آمادگی بخش خصوصی ایرانی، به هر دلیلی قرار داد توسعه آن با هند امضاء شد.

■ سهم دولت از همراهی بخش

خصوصی در توسعه بندر

فرزین سوادکوهی، فعال رسانه در اینباره گفت: واقعیت این است که ساختار نظام اقتصادی ایران رویکرد مثبتی نسبت به بخش خصوصی در واگذاری بندر ندارد. وی با بیان این که بخش خصوصی به معنای واقعی کلمه در ابتدا کسب سود خود را در نظر دارد و لذا ارزش افزوده اولیه نصیب سرمایه گذار خواهد شد، هر چند سهم دولت نیز در این انعقاد قراردادها دیده می‌شود.

■ تبادل تجاری شرط همراهی توسعه

بندر چابهار

سوادکوهی با اشاره به این که بخش خصوصی رغبت چندانی برای سرمایه گذاری داخلی ندارد و چنین است که فرار سرمایه از کشور را شاهد هستیم و گفت: کشورهای خارجی نیز در صورتی امکان سرمایه گذاری را برای ما ایجاد می‌کنند که مسیر تبادل تجاری برای آنها به کشور باز باشد که سرمایه گذاری هند در بندر چابهار (که هنوز اقدامی در این بخش نکرده) نیز از این قاعده تبعیت می‌کند.

■ چرا از همراهی در توسعه بندر ایران

خودداری می‌شود

این فعال رسانه با اشاره به محدود بودن تحركات اقتصادی و بانکی کشور به دلیل

سرمایه گذاری در بنادر مقوله بسیار پرهزینه‌ای است که متأسفانه در ایران بخش خصوصی رشد یافته‌ای که بتواند به طور کامل این وظیفه را انجام دهد، وجود ندارد و به همین دلیل هم اکنون در حال طی مراحل انتقال هستیم. اصطلاح «خصوصی سازی» به هر گونه انتقال فعالیت از بخش عمومی به بخش خصوصی اشاره دارد. سرمایه گذاری در بنادر مقوله بسیار پرهزینه‌ای است که متأسفانه در ایران بخش خصوصی رشد یافته‌ای که بتواند به طور کامل این وظیفه را انجام دهد، وجود ندارد و به همین دلیل هم اکنون در حال طی مراحل انتقال هستیم. بندر ما با توجه به ماهیت دوگانه حاکمیتی و تصدی اقتصادی فعالیت‌های بندری و دریایی و نقشی که دولت در این زمینه و مالکیت و مدیریت آنها بر عهده دارد، همواره با شرایط خاص و متفاوتی نسبت به سایر نگاههای اقتصادی دولتی که در فهرست برنامه خصوصی سازی قرار گرفته اند، مواجه بوده‌اند. در نبود قوانین و مقررات مورد نیاز بر پیچیدگی این امر افزوده و ضروری است ضوابط شفاف در مطابقت با قوانین فرادستی و شرایط روز اقتصاد ملی و ملاحظات جهانی شدن، وضع شود و به حیطة اجرا درآید، تا علاوه بر منافع عمومی، جاذبه‌های فعالیت بخش خصوصی با کارکردی بین‌المللی در آن حفظ شود. برای خصوصی سازی بندر تجاری کشور، ظرفیت‌های حقوقی خاصی در دسترس نیست اما مشکلات و موانع پیش رو کدامند. هر چند مقررات موجود، زمینه‌های لازم را برای فعالیت بخش خصوصی در بندر تا حدودی فراهم کرده است، اما با استمرار حضور دولت در این فعالیت‌های تصدی گریانه اقتصادی و به رغم توسعه روش‌ها و ابزارهای خصوصی سازی در آنها، هنوز با توجه به طبع انحصاری بندر، ظرفیت‌های لازم برای فعالیت‌های مبتنی بر آزادسازی و

تماشاچيان پر آه و حسرت بالندگی «ترکيش ايرلاينز»

از حدود یک سال و نیم پیش تاکنون دکتر احمد بولات، به عنوان مدیرعامل و رئیس هیات مدیره در راس هرم مدیریت ترکیش ايرلاينز قرار دارد و این مدیر برجسته صنعت هوانوردی ترکیه برخلاف آنچه معمولاً در ایران شاهد آن هستیم از بدنه کارشناسی به مدارج عالی رسیده و از سال ۲۰۱۲ نیز در این شرکت به عنوان مدیر ارشد سرمایه گذاری و فناوری خدمت کرده است.

وی در پیام خود به مناسبت اعلام برنامه های توسعه ای ترکیش ايرلاينز با اشاره به این نکته که این شرکت تا یک دهه آینده ۱۴۰ میلیارد دلار به اقتصاد ترکیه کمک خواهد کرد، اظهار کرده است: «بسیار خوشحالیم که برنامه ریزی استراتژیک ۱۰۰ سالگی ترکیش ايرلاينز را که ۱۰ سال دیگر آن را جشن خواهیم گرفت و همچنین اهداف خود را که به اقتصاد و توسعه کشورمان در ۱۰ سال آینده نیز کمک شایانی می کند، به مردم اعلام کرده و به اشتراک می گذاریم. ما به عنوان عضوی از این مؤسسه زیبا که شناخته شده ترین برند جهانی ترکیه در جامعه بین المللی است، اطمینان می دهیم که با اطمینان به سمت هدف خود برای تبدیل شدن به بهترین شرکت هواپیمایی جهان حرکت می کنیم و بنابراین، به ساختن کشور خود ادامه خواهیم داد.»

مدیرعامل ترکیش ايرلاينز در حالی با اعتماد به نفس حاصل از سیاست گذاری صحیح حاکمیتی، برنامه ریزی علمی و مدیریت نوین، آینده باشکوه این ايرلاينز را در صنعت هوایی جهان و اقتصاد ترکیه ترسیم می کند که ایران ایر - پرسابقه ترین ايرلاينز کشور - در چمبره ضرر و زیان و مشکلات ریز و درشت فرسودگی ناوگان و تحریم و نیروی انسانی و ... دست و پا می زند. مدیرعامل ایران ایر - نه مدیرعامل کنونی بلکه یکایک مدیران عامل این شرکت در چند دهه گذشته - سخنی از طرح های توسعه ای نمی زنند و خبر خوش آنها ورود گاه و بیگاه تعدادی انگشت شمار هواپیمای نو و دست دوم تمیز! به ناوگان این شرکت است که میانگین سنی ناوگان را کمی بهتر می کند!

وضعیت سایر ايرلاينز های کشور نیز بهتر از ایران ایر نیست و برنامه توسعه ای در خور توجهی توسط آنها اعلام نمی شود که بتوان آن را حتی در شرایط تحریمی ایران خبر خوش تلقی کرد چه رسد به آن که با غولی مثل ترکیش ايرلاينز قابل مقایسه باشند.

دست اندر کاران صنعت هوانوردی ایران خصوصاً آنها که مویی در این کار سپید کرده اند و روزگار اوج ایران ایر را به یاد دارند، ۱۰۰ سالگی ترکیش ايرلاينز را با افعی که برنامه های این شرکت ترسیم کرده تصور می کنند و بعد به ۱۰۰ سالگی ایران ایر می اندیشند؛ اندیشه ای که جز آه و حسرت نتیجه ای در بر ندارد.

نگاهی به برنامه های توسعه ترکیش ايرلاينز و مقایسه آن با شرایط ایران ایر، آه و حسرتی در دل کارشناسان و فعالان صنعت هوانوردی کشور و ایرانیان وطن دوست، ایجاد می کند که قابل توصیف نیست. شرکت هواپیمایی ترکیه یا همان «ترکیش ايرلاينز» ۹۰ سال قبل تاسیس شده و ایران ایر که در ابتدا ایرنین ايرویز نامیده می شد، تقریباً یک دهه بعد بنیان گذاشته شده است. با گذشت ۹ دهه از تاسیس ترکیش ايرلاينز، نگاهی به برنامه های توسعه این شرکت هواپیمایی و مقایسه آن با شرایط ایران ایر، آه و حسرتی در دل کارشناسان و فعالان صنعت هوانوردی کشور و ایرانیان وطن دوست، ایجاد می کند که قابل توصیف نیست.

ترکیش ايرلاينز در افق بلند مدت ده ساله خود دستیابی به درآمد ۵۰ میلیارد دلاری را تا سال ۲۰۳۳ هدف گذاری کرده است. رسیدن به این هدف مستلزم کسب درآمد میانگین سالانه ۵ میلیارد دلار است که ترک ها برای دستیابی به چنین درآمدی قصد دارند اسب ترکیش ايرلاينز را به خوبی زین کنند.

آنها برنامه ریزی و تامین سرمایه برای افزایش ناوگان کنونی ۴۳۵ فروندی ترکیش ايرلاينز را آغاز کرده اند و این ناوگان قرار است تا یک دهه دیگر بیش از ۸۰۰ فروند هواپیمای مدرن و به روز داشته باشد. ترکیش ايرلاينز در حال حاضر ۸۵ میلیون مسافر را به حدود ۲۸۰ مقصد پروازی می رساند اما ترک های بلند پرواز قصد دارند تا سال ۲۰۳۳ مسافران این شرکت هواپیمایی را به ۱۷۰ میلیون نفر و مقاصد پروازی این شرکت را به ۴۰۰ مقصد افزایش دهند.

بد نیست بدانیم ترکیش ايرلاينز در افق ۱۰ ساله پیش رو فقط به بازار مسافران هوایی چشم ندوخته و برای افزایش سهم خود از سفره پر نعمت حمل و نقل بار هوایی بین المللی نیز تمهیدات جاه طلبانه ای دارد. فراموش نکرده ایم که وقتی قطر از سوی کشورهای همسایه عرب خود مورد تحریم قرار گرفت ترکیه از طریق ظرفیت های حمل بار هوایی خود چگونگی به سرعت به تامین کننده اول محصولات کشاورزی و غذایی این کشور تبدیل شد و ایران را به تماشاچی این فرصت بدل کرد.

ترک ها برای آن که آمادگی خود را برای استفاده از فرصت هایی که در بازار حمل بار هوایی جهان طی یک دهه آینده ایجاد می شود حفظ کنند دو برابر کردن حجم محموله های بار هوایی و قرار گرفتن «ترکیش کارگو» در بین سه شرکت حمل کننده بار هوایی برتر جهان تا سال ۲۰۳۳ را در دستور کار دارند و این هدف را از طریق استفاده حداکثری از قابلیت ها و تسهیلات عظیم هاب بار این شرکت تحت عنوان SmartIST، که یکی از بزرگترین پایانه های بار هوایی در جهان است، دنبال می کنند.

پنج دلیل برای عدم سرمایه گذاری روسیه در ساخت راه آهن رشت - آستارا

محمد رضا حدادی *

آهن رشت آستارا که نیازی به ارزش ندارد، خطای راهبردی است چرا که عدم توجه به این موضوع، باعث می شود، پروژه های ارزش کشور با مشکل تامین منابع ارزی مواجه شوند. همچنین تعریف پروژه های زیرساختی حمل و نقلی از محل درآمدهای نفتی که متعلق به کل مردم ایران است، بدون وجود قرارداد و تضامین لازم برای عبور بار از روی زیرساخت مد نظر نیز خطای راهبردی است که باید این سیاست مورد بازنگری قرار گیرد.

وجود کریدورهای شمالی جنوبی جایگزین و کوتاه تر برای عبور بار روسیه به هند در ایران، نسبت به مسیر فعلی دریایی که روسیه در حال استفاده است، از جمله وجود کریدور شمالی جنوبی ریلی ایران در مسیر سرخس، بافق و بندرعباس که هم اکنون نیز از این مسیر جایگزین، بار روسیه به هند از ایران ترانزیت

پنج دلیل اصلی برای عدم سرمایه گذاری روس ها در راه آهن رشت آستارا وجود دارد به نحوی که روس ها بعد از اطمینان از عدم مشارکت و عدم سرمایه گذاری کشورهای اروپایی، آذربایجان و هند، برای ساخت مسیر راه آهن رشت آستارا، آگاهانه و منطقی در راه آهن رشت آستارا، سرمایه گذاری نکردند و در نتیجه فقط تخصیص ۱,۶ میلیارد دلار وام از خط اعتباری وام ۵ میلیارد دلاری روسیه به ایران، برای پروژه راه آهن رشت آستارا، مورد موافقت ایران و روسیه قرار گرفت و در حال عملیاتی شدن است.

شایان ذکر است، مجوز مجلس به دولت (در سال ۱۳۹۴ که در سال های بعد نیز تمدید شده است) جهت ایجاد خط اعتباری و اخذ وام به میزان ۵ میلیارد دلار از روسیه با کارمزد ۲ درصد، صرفا برای تکمیل و بهره برداری از طرح های نیمه تمام پیوست لایحه بودجه سال ۱۳۹۵ بوده است و استفاده از این وام برای کلنگ زنی پروژه جدید (که هم اکنون بیش از صدها هزار میلیارد تومان پروژه توسط شرکت ساخت و توسعه حمل و نقل کشور کلنگ زنی شده و به صورت قطره چکانی در حال پیشرفت می باشند) به هیچ عنوان مورد تایید مجلس وقت نبوده است و به نظر می رسد اخذ مجوز مجلس، برای استفاده دولت از این وام، برای پروژه های جدید نیز ضروری می باشد لذا پیشنهاد می گردد فرایند قانونی اخذ مجوز مجلس برای تخصیص وام به پروژه راه آهن رشت آستارا که حداقل بودجه ۷۰ هزار میلیارد تومان در مدت زمان ساخت را نیاز دارد که این پروژه جزو طرح های نیمه تمام مد نظر مجلس در اجازه صادر شده به دولت، محسوب نمی شود نیز طی شود. همچنین تخصیص وام صادراتی روسیه به پروژه رشت آستارا که کمتر از ۱۰ درصد ارزی دارد جای تامل دارد چرا که وام های صادراتی کشورها، شرایط خاص خود را دارد و فقط برای پروژه های تاسیساتی، ماشین آلاتی و تجهیزاتی محور با ارزی به مقدار بیش از ۸۵ درصد مبلغ پروژه، قابل استفاده می باشد و لذا اخذ وام های صادراتی برای پروژه های بتنی آرماتوری و خاکی نظیر راه



کشاورزی، عبور از وسط ۱۵ شهر و ۵۰ روستا و دو قسمت کردن زمین های کشاورزی، شهرها و روستاهای واقع در مسیر پروژه که عملاً استان گیلان در این ۱۶۰ کیلومتر با ایجاد حدود ۱۰۰ کیلومتر دیوار خاکریزی با مقطع ذوزنقه ای با متوسط ارتفاع ۳ متر و قاعده های ۷ و ۱۴ متر و احداث حدود ۶۰ کیلومتر پل، به گیلان شمالی و جنوبی تبدیل می شود که با آگاهی سایر مسئولان به چالش های این پروژه بعد از کلنگ زنی (نظیر دادستان محترم و استاندار محترم، وزیر محترم کشور، رئیس جمهور محترم و ...) می تواند منجر به توقف پروژه شود. شایان ذکر است قطعاً چالش های این پروژه، حداقل ۱۶۲ برابر چالش های پتروشیمی میانکاله می باشد که متوقف گردید. عدم وجود منابع چند هزار میلیارد تومانی برای تملک سنگین این پروژه نیز، یکی از چالش هایی است که می تواند پروژه را بعد از کلنگ زنی متوقف کند. آگاهی روس ها به مدت زمان مورد نیاز حداقل ۱۰ سال، برای ساخت راه آهن رشت آستارا آن هم با فرضیات بسیار خوشبینانه و احتمال وجود تغییرات روابط دیپلماسی بین کشورها و عدم ثبات در مقدار و جهت مسیر بارها بین کشورها در سال های آتی لذا احتمال عدم نیاز به این مسیر و هدر رفت سرمایه گذاری وجود دارد و بر این اساس نیز روس ها تمایلی به سرمایه گذاری در این مسیر ندارند. شایان ذکر است روس ها از تجارب و توانمندی موجود شرکت ساخت وزارت راه و شهرسازی که این شرکت، مسئولیت هدایت و مدیریت پیمانکاری ابر پروژه های کشور را به عهده دارد آگاه هستند که نشان می دهد مدت زمان ساخت این پروژه بر اساس تجارب موجود و با فرض حمایت همه جانبه مسئولان کشور از این پروژه، بیش از ۱۵ سال به طول می انجامد، چرا که بر اساس تجارب موجود، ابر پروژه هایی که ۱۰ سال پیش کلنگ زده شده است که فقط ۴ پروژه آن بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد تومان منابع، برای تکمیل آنها نیاز است و اکثراً با پیشرفت های فیزیکی و ریالی کمتر از ۴۰ درصد مواجه هستند و تا ۱۰ سال آینده، احتمال ضعیف اتمام آنها وجود دارد که روی میز شرکت ساخت قرار دارد.

با توجه به تهدیدات شناسایی شده فوق الذکر، پیشنهاد می گردد تا برطرف شدن چالش های جدی ذکر شده و با وجود عدم توافق با کشور آذربایجان و عدم شروع عملیات اجرایی ارتقای خطوط ریلی در کشور آذربایجان، هیچ گونه فعالیت اجرایی و هزینه کرد از محل درآمدهای نفتی ملت یا وام صادراتی روسیه در این پروژه صورت نپذیرد. همچنین پیشنهاد می گردد موضوع عدم نیاز کشور به راه آهن رشت آستارا نیز توسط مجامع علمی کشور مورد بحث و بررسی قرار بگیرد.

* مدیر مهندسی پروژه های عمرانی، معدنی و پدافند غیر عامل

می شود. وجود کریدور شمالی جنوبی کاسپین رشت تهران قم بافق بندر عباس. همچنین وجود مرز ریلی اینچه برون و همچنین وجود کریدور دریایی خزر از بندر آستاراخان به بندر امیر آباد و کاسپین بدون وابستگی به هیچ کشور واسطی به جز ایران و استفاده از کریدورهای ریلی شمالی جنوبی موجود در ایران.

روس ها با آگاهی از کارشکنی های کشور آذربایجان در حال گذشته و عدم وجود زیرساخت ریلی مناسب در کشور آذربایجان و همچنین عدم اطمینان به این کشور و آگاهی از این موضوع که آذربایجان منافع آمریکا و اسرائیل را در منطقه دنبال می کند، نمی خواهند عبور بار خود را به تصمیمات کشور آذربایجان وابسته کنند، لذا می دانند اگر سرمایه گذاری روی راه آهن رشت آستارا انجام دهند، باید ریسک های جدی برای عبور بار از کشور آذربایجان را بپذیرند که احتمال جدی هدر رفت منابع خود در سرمایه گذاری را پیش بینی می کنند لذا ترجیح می دهند، به جای سرمایه گذاری در مسیر نامطمئن رشت آستارا، مسیرهای موجود یا جایگزین کوتاه تر موجود فعلی در ایران را انتخاب نمایند. شایان ذکر است مطابق اظهار نظرهای موجود به دلیل ضعف و محدودیت زیرساخت های ریلی کشور آذربایجان، حداکثر بار ترانزیتی که روسیه می تواند از کشور آذربایجان عبور دهد یک میلیون تن در سال است و آذربایجان هیچ گونه تصمیمی برای ارتقای زیرساخت ریلی خود ندارد لذا وعده های داده شده برای عبور بار از مسیر رشت آستارا که کاملاً وابسته به ظرفیت عبور بار از کشور آذربایجان است هیچ گاه محقق نمی شود و هر گونه سرمایه گذاری در این شرایط، منجر به هدر رفت منابع می شود لذا گره زدن و وابسته کردن ترانزیت به کشور آذربایجان، خطای راهبردی است.

آگاهی روس ها از چالش های محیط زیستی مسیر ۱۶۰ کیلومتری راه آهن رشت آستارا و وجود احتمال جدی در توقف پروژه بعد از کلنگ زنی و هدر رفت هزینه و سرمایه خود در این پروژه (تخریب بیش از ۶۰۰ هکتار از اراضی کشاورزی و باغات در منطقه سبز ایران، تخریب حدود ۱۰۰ هزار درخت در مسیر پروژه، عدم وجود مجوزات محیط زیستی برای عبور از جنگل گیسوم و تالاب استیل و احتمال جدی برای عدم صدور این مجوزات با توجه به وجود فعالان محیط زیست آگاه در منطقه، فقر مصالح شن و ماسه و بتن در استان گیلان، بارندگی های شدید و زیاد در طول سال که هزینه و زمان پروژه را افزایش می دهد و ...)

آگاهی روس ها از چالش های اجتماعی و شرایط سخت تملک مسیر این پروژه و درگیری با ۳۰۰۰ مالک و کشاورز که می توانند حتی منجر به تعطیلی و توقف کامل پروژه بعد از کلنگ زنی شود و لذا نمی خواهند شاهد هدر رفت سرمایه گذاری خود در این پروژه باشند (عبور ۹۰ درصد مسیر از زمین های



روز زمین و «چندبحرانی» سرزمین ما

عباس محمدی *

سطح مدیریت کلان و چه در رفتار روزانه‌ی مردمان به امری عادی بدل شده و در واقع هر کاری (مثلاً وارد کردن یک کالا به کشور یا انجام کاری جدی در اداره‌ها) از طریق رفتارهای «کار چاق کنی» روان‌تر صورت می‌گیرد تا مطابق روش‌های معقول و استاندارد. نتیجه در محیط زیست، فاجعه‌ی تمام‌عیاری است که نمودهای آن را برای مثال در ساخت و آگیری سدهای بزرگ بدون تمکین به الزام‌های محیط زیستی، معدن‌کاوی در هر نقطه‌ی حساس و آبخیز، و چراندن دام در کوه و دشت بدون کم‌ترین اعتنا به ظرفیت رویشگاه و زمان مناسب می‌توان دید.

دو موضوع بالا به نظر من مادر مجموعه معضل‌هایی است که محیط زیست کشور درگیر آن است. با این حال، چند مورد مشخص از این بحران‌ها یا مشکلات را که کلاف پیچیده‌ی چندبحرانی را شکل داده، یادآور می‌شوم.

فرسایش خاک؛ بر پایه‌ی آمارهای رسمی داخلی و تخمین‌های جهانی و مشاهده‌های عینی به جرأت می‌توان گفت که ایران یکی از بالاترین نرخ‌های فرسایش خاک را در جهان دارا است. در همه‌ی کوه‌های کشور شیب‌های چاک‌چاک شده را می‌توان دید. اگر تا ده پانزده سال پیش، کوه‌های عمیقاً فرسایش یافته (badland) که شکل‌های عجیب و غریب دارد و در میان بازدید کنندگان به «کوه‌های مریخی» شهرت یافته فقط در جنوب شرقی کشور به چشم می‌خورد، امروزه حتی در شمال غرب و بسیاری نقاط دیگر هم این پدیده که نشانه‌ی نابودی کامل خاک زنده است، دیده می‌شود. پشت هر سیل‌بندی که ساخته می‌شود در یکی دو سال پر از رسوب می‌شود، با هر بارندگی رودخانه‌ها انباشته از گل می‌شود، و هر سال دست کم به اندازه‌ی حجم مخزن یک سد متوسط (دویست سیصد میلیون متر مکعب) رسوب در پشت سدها تلبار می‌شود. به جز چرای مفراط دام و

عبارت «چندبحرانی» (polycrisis) به ویژه در نشست داووس ۲۰۰۳ بر سر زبان‌ها افتاد. در این نشست، بیان شد که اینک جهان با فاجعه‌هایی جدی روبرو است که همگی هم‌زمان در حال اثرگذاری منفی هستند و اثرات متقابل و تجمیعی این بحران‌ها نتیجه‌ی منفی بزرگ‌تری از جمع ساده‌ی آن‌ها پدید آورده است. مجموعه معضل‌هایی مانند بروز جنگ اوکراین، کند شدن رشد اقتصاد جهان، تغییرات اقلیمی، کمبود مواد غذایی، بروز دوباره‌ی کووید، افزایش تورم، و خطرات ناشی از دولت‌های بی‌ثبات، وضعی را پدید آورده که برای توصیف آن به عبارتی نو یعنی «چندبحرانی» نیاز است. با وام گرفتن این عبارت، و به مناسبت دوم اردیبهشت (۲۲ آوریل) که روز زمین (Earth Day) نامیده شده، در زیر به شاخصه‌های چندبحرانی جدی‌ای که در کشور ما بر زندگی همگان و بر بستر زیست‌اثر منفی شدید دارد، اشاره می‌کنم:

حکمرانی معیوب؛ در سال‌های اخیر، شاهد فاصله‌یابی هر چه بیشتر میان آن چه که حکومت تجویز می‌کند و آن چه که عموم مردم می‌پسندند، هستیم. فاصله گرفتن اکثریت مردم از صندوق‌های انتخابات، شاید بارزترین نمود افزایش فاصله میان جامعه و سران آن باشد. اگر این معضل رفع نشود، وضعیت «دولت بی‌اقتدار» (دولتی که فقط خود را حفظ می‌کند و مدیریت مؤثر و مثبتی بر جامعه ندارد) در کشور تشدید خواهد شد که یک نتیجه‌ی آن افزایش باز هم بیشتر هرج و مرج در کاربری زمین و فرصت یافتن قانون‌گریزان برای تصرف جنگل‌ها و مراتع و دیگر دارایی‌های مشترک ملی است. تنزل جایگاه قانون؛ بدیهی است که قانون را حکومت‌ها وضع می‌کنند. اما هر قدر که در تدوین قانون و مقررات، عرف و روح حاکم بر جامعه اثر گذارتر باشد و هر اندازه که عموم مردم خود را بیشتر در وضع قانون مؤثر ببینند، پایداری ایشان به آن بیشتر خواهد بود. در شرایط کنونی کشور ما، دور زدن پروتکل‌ها و قانون چه در

فرار ذخیره‌های ژنتیکی؛ ایران به یکی از کشورهای مهاجر فرست بدل شده که عمده‌ی مهاجران آن هم از نظر تحصیلات و تخصص و کارآفرینی در رتبه‌های بالا قرار دارند. بر پایه‌ی پاره‌ای برآوردها، متوسط ضریب هوشی کشور به این علت، تنزل کرده است.

تخریب خاطرهای جمعی؛ تاراج منابع طبیعی، دستکاری شدید در چشم‌اندازهای سرزمینی، نابودسازی سازمان یافته‌ی بافت‌های تاریخی شهرها و روستاها که حتی بنای کم‌تر امام‌زاده و مسجدی از آن در امان مانده، آن چه را که خاطرهای جمعی خوانده می‌شود و سبب دل‌بستگی به زادگاه و میهن است، از میان برده است. قطعاً یکی از علت‌های مهاجرت گسترده و نامتوازن از روستاها به شهرها و از شهرها به خارج از کشور، همین زدوده شدن عامل‌های خاطر‌انگیز و وابسته‌ساز بوده است.

تغییر اقلیم؛ پدیده‌ی گرم شدن زمین که در منطقه‌های خشک مانند ایران با شدتی بیشتر اثر گذار است، خود را به شکل کوچک شدن پهنه‌های یخ و برفی کوه‌ها، کم‌تر شدن بارش برف، کوتاه شدن دوره‌های سرما، نوسان‌های غیر عادی دما، افزایش شدید تبخیر و تصعید، سیلابی و موقتی شدن بسیاری از رودخانه‌ها، و... به وضوح خود را در کشور ما نشان می‌دهد. اما در عمل، مدیریت کشور هیچ اقدام مؤثری در کاستن از عامل‌های تغییر اقلیم (مثلاً کاهش تولید و مصرف سوخت‌های فسیلی) و نیز در ایجاد شرایط سازگاری با این تغییرات (مثلاً کاستن از وابستگی اقتصاد به منابع طبیعی) انجام نداده است.

بی‌ثباتی اقتصاد؛ چند دهه است که نوروژ و آغاز سال نو به‌جای شادمانی، برای مردم ما کابوس موج خیز گرانی را همراه دارد. اگر در دهه‌های شصت تا هشتاد تورم با نرخ‌های یک تا دو رقمی بالا می‌رفت، شوربخانه در چند سال اخیر نرخ‌های ارز و مسکن و پاره‌ای اقلام خوراکی، در بازه‌های زمانی کوتاه جهش‌های چند برابری داشته است. این وضعیت که در جهان استثنایی است، فقر را دامنگیر طبقه‌ی متوسط هم کرده و آفرینش‌های فرهنگی و کنش‌های اجتماعی را که عمدتاً در این طبقه صورت می‌بندد، زیر تأثیر شدید منفی قرار داده است.

چاره‌ی کار چیست؟ همه‌ی بحران‌ها یا معضل‌های بالا با هم و در نهایت شدت در کشور ما در کار اند. این چندبحرانی که اینک مزمن شده، جز با اصلاح ساختاری شیوه‌های حکمرانی که می‌تواند از بالا و توسط حکومت پیش رانده شود، ممکن نیست. در این صورت، کشور ما با پشتوانه‌ی چند هزاره تمدن و فرهنگ‌سازی، با اتکا به نیروی انسانی کارآمد در داخل و آنانی که از خارج باز خواهند گشت، با بهره‌گیری از سرمایه‌های ورودی، و با استفاده‌ی معقول از امکانات طبیعی خوب و جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی این کهن بوم، در مدتی حدود بیست سال به ثبات اقتصادی و محیط زیستی و حداقل رفاه همگانی دست خواهد یافت.

*کنشگر محیط زیست

طرح‌های عمرانی ناپایدار، کشاورزی غلط نیز با شیوه‌هایی مانند شخم در جهت شیب، و برداشت غلط محصول که نمونه‌ی آن را در سبزی‌مینی‌ها و سبزیجات آغشته به گل دیده می‌شود، از عامل‌های مهم فرسایش خاک است. نیازی به گفتن نیست که زمین فرسایش یافته نه می‌تواند آب را ذخیره کند و نه بستر مناسبی برای رویش گیاهان خواهد بود.

خشکیدگی سرزمین؛ این پدیده نتیجه‌ی چند صد هزار چاه عمیق مجاز و غیر مجاز که (که به تعبیر منقول از دکتر مرتضی فرهادی) خون زمین را می‌مکند، و صدها سد بزرگ و متوسط و هزاران سیل بند است که از دهه‌ی شصت به بعد ساخته شده و موجب اختلال اساسی و مزمن در سامانه‌ی هیدرولوژیک کشور شده‌اند. نمودهای این پدیده را در فرونشست همه‌ی دشت‌ها، خشک شدن تالاب‌ها و دریاچه‌ها، نرسیدن رودخانه‌ها به مقصد طبیعی شان یعنی مصب‌ها و تالاب‌ها، نابودی کشاورزی در بسیاری از نقاط قبلاً حاصلخیز مانند دشت‌های جنوب شرق اصفهان و نخلستان‌های خوزستان، و در خشک شدن و آفت‌زدگی و آتش‌گرفتگی بخش‌های گسترده‌ای از جنگل‌های زاگرس می‌توان دید.

رهاشدگی جنگل و مرتع؛ پوشش گیاهی طبیعی کشور چونان لقمه‌ای برای بلعیدن در معرض بدترین کاربری‌های کوتاه‌بینانه قرار داده شده است. تقریباً در هیچ نقطه‌ای از کشور مدیریت اصولی بر جنگل و مرتع حاکم نیست و فرصت‌طلبان نهایت سوءاستفاده را از نبود نظارت مؤثر بر این دارایی‌های طبیعی دارند.

خصوصی‌سازی گستاخانه‌ی طبیعت؛ فساد ریشه‌دار در ساختار اداری کشور زمینه‌ساز بدل و بخشش منابع طبیعی به صورت معدن‌شن و ماسه، زمین برای شهرک‌سازی، واگذاری با عنوان «طرح طوبی»، واگذاری کوه برای ساخت تله کابین و حریم رودخانه برای رستوران و هتل... همراه با زدوبند در بانک‌ها و دادن وام‌های کلان ناحق به افراد و محفل‌های خاص شده است. به علاوه، بی‌ثباتی در وضع اقتصادی که یک نتیجه‌ی آن ریزش پیوسته‌ی ارزش پول ملی است، سبب شده که گروه‌های وسیعی از مردم عادی هم برای حفظ دارایی خود دست به خرید زمین‌هایی بزنند که در یک چرخه‌ی فسادآمیز از مالکیت عمومی وارد بورس شده است. در یکی دو سال اخیر، محفل‌های تصمیم‌ساز مرزهای قانون‌گریزی را به کلی در نور دیده‌اند و اصول قانون اساسی و قانون‌های حفاظت از جنگل و مرتع و محیط زیست را زیر پا گذاشته و با مصوبه‌هایی مانند صدور سند مالکیت بستر رودها به نام وزارت نیرو یا «طرح مولدسازی» نقشه‌ی خصوصی کردن دارایی‌های خداداد کشور را در انداخته‌اند.

بی‌پناهی حیات و وحش؛ نابودسازی گسترده یا تکه‌پاره کردن زیستگاه‌ها سبب نابودی بیش از نود درصد حیات وحش شاخص کشور در چهار دهه‌ی گذشته شده و کشور را از سرزمینی پرتنوع و جذاب به محیطی فقیر از نظر گونه‌گونی و فراوانی جانداران بدل کرده است.



محمود نقدی پور *

جوانان گشته است، خودروها و خودروسازانی که خسارات زیادی بر کشور، مردم و انقلاب وارد کرده‌اند. در همین رابطه، رهبر معظم انقلاب نیز با بیان اینکه با وجود حمایت زیاد از صنعت خودرو در کشور، کیفیت خودرو خوب نیست فرمودند: مردم ناراضی‌اند و حق با مردم است.

در ادامه به سه مورد از خسارت‌های وارد شده از سوی خودروسازان به کشور اشاره می‌کنیم:

۱. قیمت‌های افسارگسیخته و افزایش نارضایتی اجتماعی؛ آنچه در رابطه با خودرو در جریان است زمینه‌های نارضایتی گسترده مردم را فراهم کرده است؛ مسئله‌ای که اخیراً نیز منجر به استیضاح وزیر صمت شد. تداوم چنین شرایطی از یک سو، خسارات عظیمی بر اقتصاد کشور تحمیل می‌کند و بستر لازم برای بی‌ثباتی اقتصادی را فراهم می‌کند و از سوی دیگر، منجر به بدبینی فزاینده مردم به مقوله مهم تولید داخلی و نارضایتی اجتماعی می‌شود. لازم به ذکر است که در ۴ سال اخیر، قیمت خودرو ۱۹ برابر شده

در حالی که بسیاری از مستاجران و از جمله جوانان از داشتن مسکن ناامید شده‌اند و فاصله درآمدی آنان با داشتن یک خانه نقلی بسیار زیاد شده است و عملاً امکان خرید خانه برای بسیاری از جوانان وجود ندارد؛ اما بهتر است در همین سطر دوم از مسئله مسکن بگذریم و به داستان عجیب و غم‌انگیز خودرو بپردازیم که به مانند مسکن در حال تبدیل شدن به یک تراژدی ملی و اقتصادی است.

یکی از چالش‌برانگیزترین و پربحث‌ترین مسائل روز جامعه، مسئله خودرو به عنوان یکی از شاخص‌های رفاه نسبی جامعه است که هم اکنون در صدر اخبار قرار دارد. از صف‌های عریض و طولیل مردم در سامانه‌های مختلف خرید خودرو تا دعوای بر واردات خودرو و...

آنچه روشن است این است که مردم به شدت از وضعیت حاکم بر صنعت خودرو در کشور ناراضی هستند و این عدم رضایت به سایر ابعاد زندگی اجتماعی آنها نیز تسری پیدا کرده است و اسباب نارضایتی و ناامیدی جامعه بخصوص

با ۲.۴۸ درصد تولید ناخالص ملی کشور است. براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، خسارت آلودگی هوا بر سلامتی شهروندان تهران حدود ۳/۲ میلیارد دلار تخمین زده شده است که این میزان برای کل کشور به ۷ میلیارد دلار می‌رسد. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس با اشاره به گزارش وزارت بهداشت در خصوص آلودگی هوا می‌افزاید که طی آن آلودگی هوا سالیانه حدود ۳۷۵۱ نفر در شهر تهران قربانی می‌گیرد و همچنین میزان مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا در کل کشور به سالیانه ۱۱۵۹ نفر می‌رسد و به این نکته اشاره کردند که تقریباً آمار قربانیان آلودگی هوا با آمار تلفات جاده‌ای برابری می‌کند. چنین هزینه‌ای باعث کاستن از منابع عمومی، تأثیر منفی بر رشد اقتصادی و کاهش سطح رفاه نسبی در زندگی شهروندان می‌شود.

۳. تلفات گسترده انسانی در تصادفات؛ در سالیان اخیر، انتقادات زیادی درباره ناایمن بودن خودروهای تولیدی خودرو سازان مطرح شده است؛ خودروهایی که به دلیل نداشتن استانداردهای لازم، بسیاری از هموطنانمان را به کام مرگ کشانده‌اند. سالیانه بیش از ۱۶ هزار ایرانی جان خود را در تصادفات جاده‌ای و شهری از دست می‌دهند و هر ساله حدود ۲۰ برابر تعداد کشته‌شدگان نیز مجروح به‌جای می‌گذارد.

بر اساس منابع مختلف، بین سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۹۹ بیش از ۵۰۹ هزار نفر در تصادفات رانندگی کشته شده‌اند. فقط در دو ماه اول سال جاری، هر روز به‌طور میانگین ۴۰ نفر در جاده‌های ایران در اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست دادند. همچنین، خسارت ناشی از تصادفات رانندگی در ایرانچند برابر میانگین جهانی است و به گفته کارشناسان، حدود پنج درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) کشور را شامل می‌شود.

افزایش نارضایتی‌های عمومی از وضعیت خودروی کشور، تشدید آلودگی‌های زیست محیطی و آلودگی هوا و مرگ و میر گسترده مردم در تصادفات جاده‌ای سه خسارت بزرگی هستند که خودرو سازان بر پیکر اقتصاد کشور وارد کرده‌اند که باعث گسترش سطح نارضایت مندی و ناامیدی در جامعه گشته و هر چه زودتر باید برای آن فکری کرد. واردات خودرو، ملزم کردن خودرو سازان به رعایت استانداردهای لازم و اتخاذ سیاست‌های پایدار برای جلوگیری از نوسانات قیمت‌ها از جمله مواردی است که سیاست‌گذاران حوزه خودرو و از جمله وزارت صمت باید برای سروسامان دادن به بازار نابسامان خودرو مدنظر قرار دهند.

*استاد دانشگاه و روند پژوه

است. این در حالی است که درآمد کارگران حدود ۴ برابر شده است. همین مسئله منجر به این شده که عملاً بسیاری از مردم دیگر توان خرید خودروهای بی کیفیت داخلی را نداشته باشند و در صف‌های عریض و طویل سامانه‌های فروش خودرو بمانند تا شاید با فروش طلای زن و بچه‌شان بتوانند یک خودروی ناایمن خریداری کنند!

۲. بنزین و آلودگی؛ فاجعه دیگری که خودرو سازان داخلی به ارمغان آورده‌اند، آلودگی هوا بوده است؛ به گونه‌ای که حتی خودروهای صفر کیلومتر خودرو سازان ما در مراکز معاینه فنی مردود می‌شوند. به گونه‌ای که خودروهای آلاینده و فرسوده داخلی، سالانه ۹۹ هزار و ۲۸۰ هزار میلیارد تومان (حدود ۱۰۰ همت) بنزین کشور را می‌سوزانند. پیش بینی می‌شود تا ۴ سال آینده مصرف بنزین از حدود ۳۱ میلیون بالاتر می‌رود که می‌تواند تبعات جبران ناپذیری را برای کشور به همراه داشته باشد. اگر خودرو سازان داخلی



در ۴ سال اخیر، قیمت خودرو ۱۹ برابر شده است. این در حالی است که درآمد کارگران حدود ۴ برابر شده است. همین مسئله منجر به این شده که عملاً بسیاری از مردم دیگر توان خرید خودروهای بی کیفیت داخلی را نداشته باشند

استانداردهای لازم را رعایت نکنند، هم اقتصاد کشور تحت تأثیر شدید قرار خواهد گرفت و هم محیط زیست با آسیب‌های جدی مواجه می‌شود. مصرف سوخت خودروها در ایران بسیار بالاتر از میانگین جهانی است. طبق گزارش‌های منتشر شده، میانگین مصرف جهانی سوخت برای خودروهای سبک ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است، در حالی که خودروهای داخلی ایران به‌طور متوسط حدود ۸ لیتر سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف می‌کنند. پس مصرف سوخت خودروهای داخلی ایران تقریباً سه لیتر بیش از مصرف جهانی است. هزینه‌های آلودگی هوا برای اقتصاد کشور سرسام آور و سنگین است. هزینه‌های بیش از ۳۰ میلیارد دلار و برابر

پیامدها و زیان های اغراق در میزان در آمد ترانزیت کشور

محمد اسماعیل علیخانی *

انجام شده در دو مقطع وسیله وزارت راه و ترابری حاکی از آنست که در حالت واقع بینانه در سال ۲۰۲۵ در تمام جهات و کریدورها کمتر از ۱۶ میلیون تن در سال خواهد بود. (بدبینانه ۸ میلیون تن)
۷. در صورت تحقق عبور حدود ۱۶ میلیون تن بار ترانزیت از قلمرو کشور و با فرض:

- طول جابجایی کالا حدود ۲۰۰۰ کیلومتر

- تعرفه حمل و نقل متوسط حدود سه و نیم سنت دلار برای حمل هر تن کیلومتر بار (کرایه بر حسب قابلیت بار، جامد، مایع فله ای، کانتینری و... متفاوت و البته در ورود کالا در بندر درآمد تخلیه و بارگیری مثلا ۵۰ دلار در هر کانتینر وجود دارد...). باشد. از عبور هر تن کالای ترانزیت کمینه ۷۰ و بیشینه ۸۰ دلار کرایه در یافت خواهد شد.

در کشور ما تعرفه ریلی پایین تر از جاده ای است و با این همه قسمت اعظم بار ترانزیت زمینی با جاده جابجایی می شود، دلیل آن انعطاف پذیری راه و قابلیت جابجایی یکسره از مبدا تا مقصد بدون نیاز به تخلیه و بارگیری های مکرر است و... کرایه بار ترانزیت در قلمروی کشور تا دو سال دیگر یعنی سال ۲۰۲۵ در شرایط نرمال و حسن روابط با کشورهای همسایه با فرض کرایه هر تن ۷۵ دلار به حدود ۱,۲ میلیارد دلار در سال خواهد رسید. ۸. بدیهی است چون قسمت اعظم بار ترانزیت با جاده حمل می شود، همه کامیون های حمل بار ایرانی نیستند، لذا با قطعیت نمی توان کرایه واقعی در یافتی تا دو سال آینده را بر آورد نمود.

۹. صرف نظر از وجود کامیون های خارجی درآمد عبور هر تن کالای ترانزیت از کشور حداکثر ۲۰ دلار در هر تن بر آورد نموده اند

۱۰. در نتیجه کرایه در یافتی بار ترانزیت زمینی واقع بینانه در سال ۲۰۲۵ با ۱۶ میلیون تن بار حدود ۱,۲ میلیارد دلار و سود حاصله ۳۲۰ میلیون دلار خواهد بود.

۱۱. ناگفته نماند که تحقق رقم واقع بینانه تقاضا در این سال ها بر اثر تنش های مختلف موجود در منطقه و نوسانات

بیش از ۲۰ سال است که موضوع درآمد حاصله از ترانزیت زمینی (ریلی + جاده ای) مورد توجه قرار گرفته است. درآمد مورد انتظار از ۱۲ میلیارد دلار در سال آغاز و تدریجا افزایش و ارقام ۱۵، ۲۰، ۳۰ و ۶۰ میلیارد نیز شنیده شد و در تمام این دوران گروهی از جمله این جانب به دلایل مشخص مبتنی بر ظرفیت ها دامنه این فعالیت را محدود به حدود یک میلیارد دلار دانسته و می دانیم، متقابلا مسئولان دولتی کماکان بدون ملاحظه ظرفیت ها و محدودیت ها، اصرار بر وجود تقاضا و امکان تحقق درآمدهای نجومی و بعضا همسنگ درآمد حاصله از فروش نفت و امثال آن داشته و دارند.

■ چرا ارقام پیش بینی شده در مورد درآمد ترانزیتی کشور اشتباه است؟

اهم دلایل نادرست بودن این پیش بینی ها را به شرح زیر می توان خلاصه کرد:

۱. درآمد (کرایه) حاصل از عبور هر تن کالای ترانزیت از قلمرو کشور در طول مثلا ۲۰۰۰ کیلومتر.
 ۲. ظرفیت هر محور ترانزیت، مثلا یک رشته راه آهن یک خطه یا راه اصلی درجه یک
 ۳. تعداد کریدورها یا مسیرهای دارای قابلیت ترانزیت در جهات مختلف و ظرفیت بار بری هر یک از آنها (مثلا جمعا ۶ کریدور)
 ۴. تقاضای بار ملی در هر کریدور و ظرفیت مازاد قابل اختصاص به فعالیت ترانزیت در هر کریدور
 ۵. کل کرایه در یافتی، هزینه استهلاک زیربنا و ناوگان و مابه التفاوت یا باقیمانده در یافتی یعنی سود
- تذکر: در برنامه های توسعه کشورها، حمل و نقل پیشران و پیش نیاز توسعه سایر بخش ها مانند فرهنگی، بهداشتی، صنعتی کشاورزی و... می باشد. از همین رو تعرفه خدمات آن تا آنجا که مربوط به دولت است (زیربناها) یارانه ای ملاحظه و منظور می شود. دولت راه ها و راه آهن ها را می سازد و در اختیار مردم و یا شرکت راه آهن قرار می دهد ...
۶. حدود و وسعت تقاضای بار ترانزیت کشور مبتنی بر مطالعات

نیستند. ایجاد این توقع بیجا در افکار عمومی تا ترکیدن حباب درآمد کاذب موجب تقلیل نرخ امید به خصوص در جوانان و افسردگی مسئولان می شود.

ث: شایعه درآمد چند ده میلیارد دلاری تا روشن شدن واقعیت می تواند موجب افزایش مراکز اداری مختلف در واحدهای مربوط و مرتبط و حتی نامربوط از قبیل مدیر کل برای خطوط مختلف ترانزیت، ایجاد میزهای مختلف در گمرک، وزارت امور خارجه و... شود در حالی که در فضاهای محدود و پرسنل مجرب و دلسوز هم می توان مشکلات و گره های کارها را (عمدتاً در تقاطع های مرزی و گمرکات) بر طرف نمود.

ج: گسترش سازمان و تشکیلات مبتنی بر درآمد خیالی، یکی از نقاط ضعف اساسی در کشور است. مثال بارز آن در کشور ما و در بخش حمل و نقل ساختمان راه آهن جمهوری اسلامی ایران در میدان آرژانتین است، که با ساختمان وزارت راه و شهرسازی در ضلع شمالی خود رقابت می کند. آیا شرکتی با گردش مالی سالانه کمتر از یک میلیارد دلار و ناسودآوری -الاسال های معدود- نیازمند ساختمانی با این ابعاد است و این ساختمان به انبوه زیان های شرکت نخواهد افزود. می دانیم که در یک ساختمان دولتی اتاق ها انباشته از میزها و در نهایت هیچ میزی بدون سرنشین نخواهد ماند، از آنجا که راه آهن های جهان با شاخص هایی مانند:

-تعداد پرسنل در هر کیلومتر

- بار و مسافر حمل شده در هر کیلومتر

و شاید بیش از ده شاخص دیگر مقایسه می شوند نمی دانم، متر مربع ساختمان مرکزی شرکت ها را نیز میت وان باهم مقایسه نمود؟ جالب آنکه احداث این ساختمان عظیم، مربوط به دوران برون سپاری امور تصدی و خصوصی سازی بسیاری فعالیت های سازمان های دولتی از جمله راه آهن است.

چ: بررسی آمار و ارقام عملکرد بخش و بازیر بخش ها و تناسب سازمان و تشکیلات با عملکرد:

در راستای موارد مندرج در بند ج در خصوص عملکرد زیربخش های دانیم از جمع صد در صد گردش مالی بخش حمل و نقل حدود ۲,۳ درصد مربوط به راه آهن و ۸۰,۵ درصد راه و ۱۷,۲ درصد باقیمانده مربوط به زیربخش های دریایی و هوایی است سهم حمل و نقل جاده ای از تولید ناخالص داخلی حدود ۶,۸ درصد و راه آهن حدود ۰,۲ درصد است.

به هر روی وقتی بنگاه راه آهن سهم اندک ۰,۲ درصد در اقتصاد کشور دارد، تدارک ساختمانی با این عظمت برای آن سوال برانگیز است و اگر شرکت زیان ده هم باشد که...
*نماینده اسبق ایران در کمیته حمل و نقل اسکاپ

روابط با کشورهای پیرامونی غیر محتمل و شاید متمایل به رقم بدبینانه (۸ میلیون تن بار در سال در تمام جهات) باشد. ۱۲. در جمع بندی نهایی می توان گفت پس از انجام مطالعات و روشن شدن تقاضای ترانزیت کل کشور، انجام بر آورد درآمد قابل تحقق شاید به زمان زیادی نیاز ندارد، معلوم نیست که به چه علت دولتمردان ما وعده های درآمد های ۲۰ یا ۳۰ میلیارد دلاری و بیشتر را بر اساس کدام مفروضات به مردم داده و می دهند و مرتب سقف آن را بالا می برند؟

■ پی آمد و زیان اغراق در میزان درآمد ترانزیت کشور

در ارزیابی پی آمد و زیان این اغراق ها می توان گفت: الف: پروژه های فاقد توجیه فنی، مالی و اقتصادی به استناد همین درآمدهای واهی به موقع اجرا گذاشته می شوند و بعضی مراکز پولی و مالی و بانک ها هم منابع خود امانت مردم را در پروژه های ناموجه به مخاطره می اندازند.

ب: هزینه های اجرای این پروژه ها از چار چوب های توجیهی تعریف شده در نظام فنی و اجرایی مصوب خارج و در مواردی تا چند برابر هزینه موجه افزایش یافته است.

پ: علیرغم آنکه متقاضی واقعی اجرای این پروژه ها باید کشورهای محصور در خشکی باشد و در تدارک منابع لازم مشارکت موثر نمایند، این شایعات کذب موجب شده که آنها در جبهه طلبکار قرار گیرند و برای عبور بارشان از قلمرو ما، آنها منت گذار و البته ما منت پذیر باشیم. مسبب اصلی این وارونگی کسانی هستند که این شایعات کذب در مورد درآمد اغراق آمیز ترانزیت را تبلیغ می کنند.

تذکر: در حال حاضر قسمت اعظم بار ترانزیت زمینی از قلمروی ما با کامیون صورت می گیرد و از این رهگذر فورواردرها موسسات باربری و یا کامیون دار ایرانی و تعدادی مشاغل جانبی درآمد و منافع مختصری دارند. اما اگر کامیون حامل بار ایرانی نباشد منافع حاصله در مقابل فرسودگی زیربناها، آلودگی محیط زیست، آسیب های اجتماعی و... قابل تأمل است و این منافع به حداقل ممکن می رسد. از همین رو سعی در انحراف بار ترانزیت از جاده به راه آهن موجه است.

کمک به انحراف بار انبوه از جاده به راه آهن یکی از کارهای مهم بخش حمل و نقل و نیازمند پیگیری است، اهمیت این کار در مورد بار ترانزیت مضاعف است..

ت: پراکندن شایعات کذب در مورد یک درآمد خیالی این مخاطره را دارد که مدیران فعلی هر قدر برای امر ترانزیت متحمل زحمت شوند افکار عمومی انتظار درآمد ۱۰ یا ۲۰ تا ۴۰ و ۶۰ میلیارد دلار را دارند، و از کرایه مثلا صد میلیون دلاری دریافتی یک ساله راه آهن بابت بار ترانزیت اصلا راضی

ابعاد مختلف حمل و نقل هوایی بازرگانی چین: دومین بازار هوایی جهان



داریوش نیکنام*

ایمن و کارآمد است که بتواند نیازهای توسعه اقتصادی و اجتماعی چین را برآورده کند. همچنین این برنامه شامل اقداماتی برای ارتقاء زیرساخت‌های پیشرفته، بهبود کیفیت خدمات و ارتقای نوآوری و توسعه فناوری است.

ب- "ساخت چین ۲۰۲۵":

این یک برنامه استراتژیک در سطح ملی است که هدف آن ارتقای صنایع تولیدی چین و نوآوری و رقابتی تر کردن آن است. این برنامه شامل اهداف خاصی برای صنعت هوانوردی، مانند توسعه هواپیماهای جدید و بهبود تجهیزات و مواد کاربردی در صنعت هوانوردی است.

ج- "ابتکار کمربند و جاده":

این یک پروژه زیرساختی و توسعه اقتصادی بین‌المللی بزرگ است که هدف آن اتصال چین با سایر کشورهای آسیا، اروپا و آفریقا است. صنعت هوانوردی نقش کلیدی در این ابتکار دارد، زیرا وسیله حمل و نقل سریع و کارآمدی را فراهم می‌کند و می‌تواند به ارتقای مبادلات اقتصادی و فرهنگی کمک و مساعدت کند.

■ **ساختار کلان حکمرانی هوانوردی غیرنظامی در چین:**

اداره هوانوردی غیرنظامی در چین بر عهده اداره هوانوردی غیرنظامی چین (CAAC) است که یک نهاد نظارتی مسئول نظارت بر تمام جنبه‌های هواپیمایی کشوری در این کشور است. CAAC مسئول تدوین و اجرای سیاست‌ها، مقررات و استانداردهای هوانوردی و همچنین تضمین ایمنی، امنیت و کارایی صنعت هوانوردی است.

سازمان هواپیمایی کشوری چین دارای یک ساختار حکومتی سلسله‌مراتبی است که دارای یک دفتر مرکزی در پکن و چندین دفتر منطقه‌ای در سراسر کشور است. در سطح مرکزی، CAAC توسط مدیر ارشد اداره می‌شود که به شورای دولتی، بالاترین مقام اداری در چین گزارش می‌دهد. CAAC همچنین تحت نظارت وزارت حمل و نقل است که ریل‌گذاری

هوانوردی غیرنظامی در چین در سال‌های اخیر توسعه قابل توجهی را تجربه کرده است که به دلیل رشد سریع اقتصادی این کشور و افزایش تقاضا برای سفرهای هوایی است. صنعت هوانوردی غیرنظامی چین به عنوان یکی از بزرگترین و پویاترین بازارهای هوانوردی در جهان، نقش مهمی در زیرساخت‌های حمل و نقل و توسعه اقتصادی این کشور ایفا می‌کند. این گزارش مروری بر مأموریت، چشم‌انداز و برنامه‌های استراتژیک صنعت هوانوردی غیرنظامی چین و همچنین تحلیلی از ساختار، آمار خطوط هوایی، عملیات فرودگاهی، منابع انسانی، پلت‌فرم‌های فناوری اطلاعات، چارچوب قانونی و نظارتی، و روند سرمایه‌گذاری ارائه می‌کند. علاوه بر این، این گزارش موضوعات کلیدی مانند ایمنی و امنیت، پایداری زیست‌محیطی، و رشد ترافیک هوایی را بررسی می‌کند و همچنین داده‌هایی را درباره ترافیک سالانه مسافران داخلی و بین‌المللی، نشست و برخاست هواپیماهای تجاری در فرودگاه‌ها و همچنین وضعیت ناوگان خطوط هوایی ارائه می‌کند. به طور کلی، این گزارش با هدف ارائه یک تحلیل جامع از وضعیت فعلی هوانوردی غیرنظامی در چین و چشم‌انداز آن برای رشد و توسعه آینده است.

■ **مأموریت:**

مأموریت اداره هوانوردی غیرنظامی چین Civil Aviation Administration of China و یا به اختصار CAAC، توسعه صنعت هوانوردی غیرنظامی ایمن، کارآمد و پایدار، ارتقای توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور و افزایش رقابت بین‌المللی کشور است.

■ **چشم‌انداز:**

چشم‌انداز CAAC ایجاد یک سیستم هوانوردی غیرنظامی در سطح جهانی، کمک به توسعه همه‌جانبه چین و تبدیل شدن آن به یک کشور پیشگام با جایگاهی ممتاز در صنعت جهانی هوانوردی بازرگانی است.

■ **طرح‌ها و برنامه‌های استراتژیک:**

صنعت هوانوردی غیرنظامی چین در سال‌های اخیر به سرعت در حال توسعه بوده است و دولت چندین برنامه استراتژیک برای ادامه این رشد ارائه کرده است. این طرح‌ها عبارتند از:

الف- "سیزدهمین برنامه پنج‌ساله توسعه ملی هوانوردی کشوری":

این برنامه با هدف توسعه یک سیستم هوانوردی غیرنظامی مدرن،

۲۰۲۱ بیش از ۲۰۰ فرودگاه فعال و عملیاتی در این کشور مشغول فعالیت بودند.

بزرگترین فرودگاه این کشور فرودگاه بین المللی در پایتخت چین یعنی پکن است و پس از آن فرودگاه بین المللی شانگهای و فرودگاه بین المللی گوانگژو قرار دارند. CAAC مسئول تنظیم عملیات فرودگاه و اطمینان از مطابقت آنها با استانداردهای بین المللی ایمنی و امنیت است.

این سه فرودگاه نیز همانند سه شرکت هوایمی بر تر نقش اصلی را در صنعت حمل و نقل هوایی بازرگانی بر عهده دارند.

■ وضعیت اشتغال منابع انسانی:

صنعت هوانوردی غیرنظامی در چین موجب اشتغال بیش از یک میلیون و سیصد هزار نیروی انسانی از جمله خلبانان، خدمه کابین، کنترلرهای ترافیک هوایی و کارکنان زمینی شده است. دولت چندین طرح را برای بهبود کیفیت پرسنل هوانوردی اجرا کرده است، مانند برنامه های آموزشی برای خلبانان و کنترلرهای ترافیک هوایی و مشوق هایی برای جذب و حفظ کارکنان ماهر و متخصص

■ طرح های توسعه و گسترش در حوزه فناوری اطلاعات بر اساس استانداردهای جهانی:

صنعت هوانوردی غیرنظامی چین سرمایه گذاری زیادی در فناوری اطلاعات، از جمله توسعه سیستم های جدید برای کنترل ترافیک هوایی، کنترل متمرکز عملیات خطوط هوایی و همچنین خدمات مسافری جهت بهبود تجربه مسافران انجام داده است. CAAC چندین طرح را برای ترویج استفاده از فناوری های دیجیتال در صنعت راه اندازی کرده است، مانند پروژه "آسمان دیجیتال"، که هدف آن ایجاد یک سیستم مدیریت ترافیک هوایی کارآمدتر و یکپارچه تر بویژه جهت صرفه جویی در امر سوخت است.

■ وضعیت شبکه پروازی داخلی و بین المللی:

چین دارای شبکه گسترده پروازهای داخلی و بین المللی است و خطوط هوایی متعددی به مقاصد داخل و خارج از کشور پرواز می کنند.

الف- شبکه پروازهای داخلی:

شبکه پروازهای داخلی چین گسترده است و بیش از ۲۰۰ فرودگاه فعال و بیش از ۶۰ شرکت هوایمی در سراسر کشور پرواز دارند. سه شرکت بزرگ هوایمی از نظر ترافیک مسافر شامل خطوط هوایی چین جنوبی، خطوط هوایی چین شرقی و ایر چاینا، شبکه ای جامع از مسیرهای داخلی را ارائه می دهند که شهرهای بزرگی مانند پکن، شانگهای، گوانگژو، شنژن و چنگدو را به هم متصل می کنند.

راهنمایی و پشتیبانی برای کارسازمان هوایمی کشوری ارائه می دهد.

این سازمان مسئولیت طیف وسیعی از وظایف مرتبط با حاکمیت هوانوردی غیرنظامی را بر عهده دارد، از جمله:

الف- تدوین و اجرای سیاست ها و مقررات هوانوردی: CAAC مسئول توسعه سیاست ها و مقررات مربوط به تمام جنبه های هوانوردی غیرنظامی از جمله ایمنی، امنیت، مدیریت ترافیک هوایی و حفاظت از محیط زیست است.

ب- نظارت بر ایمنی و امنیت: CAAC مسئول تضمین ایمنی و امنیت عملیات هوانوردی غیرنظامی در چین است. این شامل انجام بازرسی های ایمنی، بررسی سوانح و حوادث، و اجرای اقدامات امنیتی مانند غربالگری مسافرو و جامه دان است.

ج- مدیریت کنترل ترافیک هوایی: CAAC مسئول مدیریت سیستم ها و خدمات کنترل ترافیک هوایی در سراسر کشور از جمله هماهنگی استفاده از حریم هوایی و ارائه خدمات کنترل ترافیک هوایی است.

د- توسعه و مدیریت زیرساخت های فرودگاهی: CAAC مسئول توسعه و مدیریت زیرساخت های فرودگاهی در چین، از جمله ساخت و نگهداری باند فرودگاه، ترمینال ها و سایر امکانات و تسهیلات فرودگاهی است.

ح- تنظیم و نظارت بر عملیات خطوط هوایی: CAAC بر عملیات خطوط هوایی در چین، از جمله اعطای گواهینامه های اپراتور هوایی و نظارت بر انطباق خطوط هوایی با مقررات ایمنی و امنیتی نظارت می کند.

به طور کلی، CAAC نقش مهمی در حاکمیت هوانوردی غیرنظامی در چین ایفا می کند و ایمنی، امنیت و کارایی صنعت هوانوردی را تضمین می کند و در عین حال توسعه پایدار این بخش را نیز ارتقا می دهد.

■ خطوط هوایی تجاری اصلی چین:

تا سال ۲۰۲۱، بیش از ۶۰ شرکت هوایمی در چین فعالیت می کردند که شامل شرکت های داخلی و بین المللی می شد. سه ایرلاین بزرگ از نظر ترافیک مسافر عبارتند از: China Southern Airlines، China Eastern Airlines و Air China.

این سه شرکت مشهور به سه غول هوایی هستند.

در سال ۲۰۲۰، خطوط هوایی چین بیش از ۵۴۰ میلیون مسافر را جابجا کردند و این کشور را به دومین بازار بزرگ مسافرت هوایی جهان تبدیل کرد.

■ وضعیت عملیات فرودگاهی:

چین دارای شبکه گسترده ای از فرودگاه ها است که تا سال

چین و اداره هواپیمایی کشوری چین است. در طول سال ها، چین تلاش های قابل توجهی برای بهبود اقدامات ایمنی و امنیتی انجام داده است که منجر به کاهش قابل توجه سوانح و حوادث هوایی شده است.

الف- ایمنی:

طبق گزارش CAAC، چین در سال های اخیر با کاهش قابل توجهی در تعداد سوانح و حوادث هوایی، رکورد ایمنی قوی را حفظ کرده است. در سال ۲۰۲۰، نرخ سانحه برای خطوط هوایی چین ۰.۴۲٪، در هر یک میلیون پرواز بود که کمتر از میانگین جهانی ۰.۱۴۰٪ در هر یک میلیون پرواز در همان سال است. چین اقدامات ایمنی متعددی را اجرا کرده است، از جمله ایجاد سیستم مدیریت ایمنی، تقویت مقررات، انجام بازرسی های ایمنی، و افزایش آموزش و صلاحیت خلبانان. همچنین یک برنامه فرهنگ ایمنی را اجرا کرده است که خطوط هوایی را تشویق می کند ایمنی را در اولویت قرار دهند و کارکنان را تشویق می کند تا نگرانی ها و حوادث ایمنی را بصورت داوطلبانه گزارش کنند.

ب- امنیت:

چین تاکید زیادی بر امنیت هوانوردی دارد و اقدامات متعددی را برای اطمینان از ایمنی مسافران و خدمه اجرا کرده است. سازمان هواپیمایی کشوری چین مقررات و رویه هایی را مبتنی بر استانداردهای ایکائو برای غربالگری مسافران و جامه دان ها وضع کرده است، و اقدامات امنیتی مانند مارشال های هوایی و پست های بازرسی امنیتی را اجرا کرده است.

علاوه بر این، چین یک برنامه پرواز ایمن را اجرا کرده است که هدف آن جلوگیری از ورود افرادی است که ممکن است تهدید امنیتی باشند.

چین همچنین با سازمان های بین المللی مانند سازمان بین المللی هوانوردی غیر نظامی (ICAO) و اداره امنیت حمل و نقل (TSA) برای به اشتراک گذاشتن اطلاعات و بکارگیری بهترین شیوه ها و روش های آزمون شده برای امنیت هوانوردی همکاری نزدیکی داشته است.

به طور کلی، چین پیشرفت قابل توجهی در بهبود ایمنی و امنیت هوانوردی غیر نظامی داشته است که نتیجه آن یک رکورد ایمنی قوی و بهبود اعتماد مسافران است. در حالی که بخشی از چالش ها کماکان باقی مانده است، دولت چین و CAAC همچنان به اولویت بندی اقدامات ایمنی و امنیتی برای اطمینان از ایمنی مسافران، خدمه و مردم ادامه می دهند.

■ وضعیت نشست و برخاست هواپیماهای تجاری در فرودگاه ها:

جابجایی هواپیماهای تجاری در چین در سال های اخیر به سرعت

علاوه بر این، بسیاری از خطوط هوایی منطقه ای کوچکتر پروازهایی را به شهرهای ثانویه و ثالث که به نوعی هاب های کوچک تلقی می شوند، انجام می دهند.

ب- شبکه پروازهای بین المللی:

شبکه پروازهای بین المللی چین نیز به خوبی توسعه یافته است، با پروازهای مستقیم که شهرهای بزرگ چین را به مقاصد در سراسر آسیا، اروپا، آمریکای شمالی و اقیانوسیه متصل می کند. سه غول هوایی شامل شرکت های هوایی چین شرقی، چین جنوبی و ایرچاینا پروازهای خود را به مراکز مهم بین المللی مانند نیویورک، لندن، توکیو، سیدنی و هنگ کنگ انجام می دهند. علاوه بر این، بسیاری از خطوط هوایی خارجی نیز به شهرهای بزرگ چین از جمله خطوط هوایی سنگاپور، امارات و دلتا ایر لاین پرواز دارند.

گسترش شبکه پروازهای بین المللی چین به دلیل نفوذ اقتصادی و سیاسی فزاینده این کشور و همچنین افزایش تقاضا برای سفرهای هوایی در میان مصرف کنندگان چینی بوده است. دولت چین همچنین اقداماتی را برای آزادسازی بازار هوانوردی خود انجام داده است و فرصت های جدیدی را برای فعالیت خطوط هوایی خارجی در این کشور ایجاد کرده است.

به طور کلی، شبکه پروازهای داخلی و بین المللی چین جزء حیاتی ترین زیرساخت های حمل و نقل این کشور و محرک اصلی توسعه اقتصادی و اجتماعی آن است.

■ چارچوب های قانونی و نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری چین:

صنعت هوانوردی غیر نظامی در چین توسط چارچوب پیچیده ای از قوانین و مقررات، از جمله قانون هواپیمایی کشوری، مقررات کنترل ترافیک هوایی، و مقررات مربوط به اداره امنیت هواپیمایی کشوری تنظیم می شود. CAAC مسئول اجرای این مقررات و حصول اطمینان از انطباق کلیه فعالیت های مرتبط با هوانوردی با استانداردهای ملی و بین المللی است.

■ وضعیت سرمایه گذاری در بخش زیرساخت های هوانوردی غیر نظامی:

چین در سال های اخیر سرمایه گذاری زیادی در توسعه صنعت هوانوردی غیر نظامی خود انجام داده است، از جمله توسعه و گسترش زیرساخت های حیاتی شامل فرودگاه های جدید را می توان اشاره کرد.

توسعه زیرساخت های هوایی موتور رشد توسعه حمل و نقل هوایی و تبع آن رشد اقتصادی است.

■ وضعیت ایمنی و امنیت هوانوردی بازرگانی:

ایمنی و امنیت هوانوردی غیر نظامی اولویت های اصلی دولت

رشد برای سفرهای هوایی ادامه داده اند. اکثر هواپیماهای تجاری چین توسط خطوط هوایی دولتی مشهور به سه گول هوایی اداره می شوند: ایر چاینا، خطوط هوایی چین شرقی، و خطوط هوایی جنوبی چین. این خطوط هوایی ترکیبی از هواپیماهای باریک و پهن پیکر از جمله مدل های محبوب مانند ایرباس A۳۲۰ و A۳۳۰ و همچنین بوئینگ ۷۳۷ و ۷۷۷ را در ناوگان هوایی خود دارند. همچنین بطور معمول ناوگان شرکت های فوق ترکیبی است از هواپیماهای باریک پیکر و پهن پیکر را با تمرکز ویژه بر خانواده بوئینگ ۷۳۷ و ایرباس A۳۲۰. علاوه بر ناوگان داخلی خود، چین همچنین به سرعت در حال توسعه ناوگان بین المللی خود است و خطوط هوایی چینی سفارش های زیادی برای هواپیماهای جدید از ایرباس و بوئینگ می دهند. CAAC پیش بینی کرده است که تعداد هواپیماهای تجاری در چین احتمالاً در سال های آینده به سرعت رشد خواهد کرد، زیرا خطوط هوایی شبکه های خود را گسترش داده و هواپیماهای قدیمی تر را با مدل های جدیدتر و کم مصرف تر جایگزین می کنند. به طور کلی، رشد ناوگان هوایی تجاری چین بازتاب رشد سریع بازار هوانوردی این کشور و تقاضای رو به رشد برای سفرهای هوایی در داخل و خارج از کشور است.

■ جمع بندی:

در پایان، صنعت هوانوردی غیر نظامی چین در سال های اخیر توسعه سریعی داشته است و آن را به یکی از بزرگترین و پویاترین بازارهای هوانوردی در جهان تبدیل کرده است. دولت برنامه های استراتژیک مختلفی را برای ادامه این رشد و بهبود کارایی، ایمنی و پایداری صنعت اجرا کرده است. چین با شبکه گسترده ای از خطوط هوایی و فرودگاه ها، سرمایه گذاری قابل توجه در فناوری اطلاعات، و چارچوب قانونی و نظارتی قوی، موقعیت خوبی برای تبدیل شدن به یک رهبر جهانی در هوانوردی غیر نظامی دارد. با این حال، صنعت هوانوردی بازرگانی با چالش هایی مانند تضمین ایمنی و امنیت، رعایت استانداردهای زیست محیطی و مدیریت رشد سریع ترافیک هوایی مواجه است. به طور کلی، صنعت هوانوردی غیر نظامی چین جزو حیاتی توسعه اقتصادی و اجتماعی این کشور محسوب شده و موفقیت مستمر آن نیز هم در حوزه داخلی و هم در حوزه بین المللی جهت رشد اقتصادی چین و ارتقا موقعیت رقابتی آن در سطح بین المللی بسیار اساسی و حیاتی است.

* مدرس و کارشناس ارشد حمل و نقل هوایی و مدیر کل اسبق فناوری اطلاعات و ارتباطات ایران ایر

در حال رشد بوده است که به دلیل گسترش بازار هوانوردی این کشور و افزایش تقاضا برای سفرهای هوایی است. در اینجا برخی از آمارهای مربوط به جابجایی هواپیماهای تجاری در چین آورده شده است:

الف- بر اساس گزارش CAAC، در سال ۲۰۲۰، فرودگاه های چین در مجموع ۳٫۶۷ میلیون جابجایی هواپیمای تجاری را انجام داده اند که به دلیل تأثیر همه گیر COVID-19 نسبت به سال قبل ۱۷٫۶ درصد کاهش داشته است.

سه فرودگاه بزرگ چین از نظر ترافیک مسافر - فرودگاه بین المللی پایتخت پکن، فرودگاه بین المللی شانگهای و فرودگاه بین المللی گوانگژو، همچنین بیشترین تعداد جابجایی هواپیماهای تجاری را در سال ۲۰۲۰ داشتند.

از نظر عملیات خطوط هوایی، هواپیمایی چاینا ساترن ایرلاینز بیشترین تعداد جابجایی هواپیماهای تجاری را در سال ۲۰۲۰ داشته است و پس از آن خطوط هوایی چین شرقی و ایر چاینا قرار دارند.

از نظر نوع هواپیما، هواپیماهای باریک پیکر مانند خانواده بوئینگ ۷۳۷ و ایرباس A۳۲۰ بیشترین جابجایی هواپیماهای تجاری در چین را به خود اختصاص دادند و هواپیماهای پهن پیکر مانند ایرباس A۳۳۰ و بوئینگ ۷۷۷ سهم کمتری را به خود اختصاص دادند.

سازمان هواپیمایی غیر نظامی چین پیش بینی کرده است که حرکت هواپیماهای تجاری در چین در سال های آینده به رشد خود ادامه خواهد داد، زیرا خطوط هوایی شبکه های خود را گسترش می دهند و بازار هوانوردی این کشور همچنان در حال توسعه است.

به طور کلی، جابجایی هواپیماهای تجاری در چین جزء حیاتی صنعت هوانوردی این کشور و محرک اصلی توسعه اقتصادی و اجتماعی آن است. در حالی که همه گیری کووید-۱۹ به طور موقت بر رشد صنعت تأثیر گذاشته است، چشم انداز بلندمدت همچنان مثبت است و پتانسیل قابل توجهی برای گسترش بیشتر در سال های آینده دارد.

■ وضعیت ناوگان هوایی تجاری:

چین یکی از بزرگترین و سریع ترین رشد ناوگان هوایی تجاری در جهان را دارد. بر اساس داده های اداره هوانوردی غیر نظامی چین (CAAC)، تا سال ۲۰۲۱، چین در مجموع ۲۸۲۵ هواپیمای تجاری در حال فعالیت داشته است که شامل هواپیماهای مسافربری و باری می شود. این تعداد در سال های اخیر به طور پیوسته در حال افزایش بوده است، زیرا خطوط هوایی چین به گسترش ناوگان خود برای پاسخگویی به تقاضای رو به

مرحوم امیر جعفر پور (درگذشت ۲۳ اردیبهشت ۱۴۰۰)

لزوم ریشه یابی کاهش سهم راه آهن با یادی از مرحوم جعفر پور

عباس قربانعلی بیگ *



فطر، نمایندگان مجلس با تصویب قانون مدیریت سوخت سال ۸۶ دولت را مکلف نمودند در سال ۱۳۹۰ سهم بار ریلی را از ۷ به ۳۰ درصد و سهم مسافر ریلی را از ۴ به ۱۸ درصد برسانند در حالی که بنا به گزارش تیر ۹۹ مرکز پژوهش های مجلس سهم بار (تن کیلومتر) به کمتر از ۱۴ درصد و مسافر در سال ۹۷ به کمتر از ۲ درصد رسید.

- این در حالی است که بر اساس گزارش رولندیرگر در سال ۲۰۱۵ سهم حمل و نقل مسافر ریلی در کشور ژاپن ۲۹ درصد و سهم مسافر ریلی کشور کوچک سوئیس ۱۸ درصد و سهم بار حدود ۴۰ درصد بوده و سهم بار ریلی در کانادا به حدود ۷۰ درصد هم رسیده بود.

- پس از تصویب قانون مدیریت سوخت در مجلس شورای اسلامی گزارشی از سوی مجری طرح برقی کردن راه آهن برای ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت تهیه (نامه تاریخ ۱۱/۰۸/۸۷ و ...) و جداول صرفه جویی برقی کردن

پس از تصویب قانون مدیریت سوخت در مجلس شورای اسلامی گزارشی از سوی مجری طرح برقی کردن راه آهن برای ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت تهیه (نامه ۸۷۰۸۱۱ و ...) و جداول صرفه جویی برقی کردن ارسال گردید (سالانه ۵ میلیارد دلار).

- ۲۳ اردیبهشت سالروز وداع مرحوم دکتر امیر جعفر پور فرارسید و اکنون دو سال از فراغ این دوست پر تلاش و پرانگیزه حمل و نقلی می گذرد، ضمن تسلیت مجدد به خانواده و دوستان ایشان، اولین ارتباط ما با آن مرحوم در ستاد مدیریت سوخت برای درخواست حمایت از برقی کردن لکوموتیوهای آلتوم برقرار شد، این پیشنهاد با اشاره به کاهش آماده به کاری لکوموتیوهای جدیدالورود (۱۳۸۱) به ۵۰ درصد بدلیل خرابی موتور دیزل با طرح قابلیت پیش بینی شده برای تبدیل شدن به نوع برقی ارائه شد.
- با اخطار اسراف انرژی رهبر معظم انقلاب در نماز عید



ارسال گردید (سالانه ۵ میلیارد دلار).

- هر چند صرفه جویی سوخت لکوموتیو دیزلی نیز بسیار بالا است (CC ۳۵ نسبت به حمل جاده ای به ازای حمل هر تن کیلومتر بر اساس نامه ۱۳۱۶/۱۴۰۰ سازمان برنامه به وزارت نفت)، اما مشکل اصلی آماده بکاری پایین لکوموتیوهای دیزلی است که در آن ایام برای لکوموتیوهای پر قدرت و با کشش بالای آلستوم که بتازگی وارد شبکه شده بودند بدلیل نرخ بسیار بالای خرابی موتور دیزل به ۵۰ درصد رسیده بود و همین امر سبب شد در مراجعه طراح موتور سنگین ملی به معاونت برنامه ریزی راه آهن در سال ۸۴، اصلاح موتور لکوموتیوهای RK215 در لکوموتیوهای آلستوم اولویت داده شود که نتیجه آن تغییر رویکرد و مراجعه به معاونت ناوگان و عقد قرارداد ساخت ۳۵ موتور ملی برای لکوموتیو مانوری گردید که اخیراً با عدم موفقیت خاتمه یافت.

- در مذاکرات سال ۱۳۷۶ با شرکت آلستوم با بررسی تجربه دهه ۶۰ جنرال الکتریک (GE) در ساخت لکوموتیوهای برقی ۶۰۰۰ اسب با تجهیزات مشترک با لکوموتیوهای دیزلی ۳۰۰۰ و ۴۰۰۰ اسب (ترکشن موتور، بوژی ...) از شرکت خواسته شد قابلیت ترکشن موتورها را برای حالت لکوموتیو برقی اعلام نمایند که توان هر ترکشن موتور ۱۸۰۰ کیلووات (کل لکوموتیو ۱۰۸۰۰) اعلام شد ولی در مذاکرات تیم بعدی این مقدار به ۱۰۰۰ کیلووات (کل لکوموتیو ۶۰۰۰) کاهش یافت که حتی با شرایط اخیر نزدیک سه برابر توان لکوموتیو دیزل و مزیت آن در سرعت قطارهای باری در فراز و سرعت متوسط قطارهای مسافری میباشد.

- هر چند بخش بزرگی از آماده به کاری پایین لکوموتیوهای آلستوم بدلیل مشکلات موتوری را میتوان به سیاست اغماض و غفلت در دوران گارانتی و عدم بکارگیری تجربیات دوران گارانتی لکوموتیوهای جنرال الکتریک در اوایل دهه هفتاد اعلام نمود که اکنون از ۵۰ درصد به کمتر از ۳۰ درصد رسیده لکن این نقطه ضعف را میتوان به اهمی برای دستیابی به لکوموتیو روزآمد برقی یا برقی-دیزلی تبدیل نمود که با این رویکرد نه فقط این ناوگان ارشمنند را با آماده بکاری و قابلیت اعتماد بالا و وابستگی پایین میتوان سر بیاورد چرخه حمل و نقل نمود بلکه هزینه نگهداری لکوموتیو با این اقدام به شدت کاهش می یابد.

- قانون «توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» که به عنوان لایحه دولت به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه ۱۸ آذرماه ۱۳۸۶ مجلس و به گفته مرحوم دکتر جعفرپور با تلاش های ایشان تصویب گردید، با وجود ارزش بسیار بالا و امکانپذیری تحقق (البته نه در چهارچوب برنامه زمانی قانون یعنی تا سال ۱۳۹۰ و تمهیدهای مکرر)، هنوز محقق نشده بلکه بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس در تیر ۱۳۹۹ در بخش مسافر نه تنها افزایش نیافته بلکه به کمتر از نصف رسیده است.

- میزان تحقق چنین قانون مهم و سرنوشت سازی باید به صورت پیوسته از سوی دولت به ویژه سازمان مدیریت و وزارت راه پایش و آسیب شناسی و نتایج آن به بخش های اجرایی و نظارتی (مجلس، مرکز پژوهش ها) برای اصلاح قانون و نیز رسانه ها ارسال گردد.

* کارشناس حمل و نقل

در گفت و گو با یک کارشناس بازار خودرو مطرح شد

اخذ تصمیمات اقتصادی در کشور بر اساس سوسیالیسم دولتی

در واقع با حذف قیمت‌ها در پلتفرم‌های آنلاین، بازار متوقف نمی‌شود و به مسیر خود ادامه می‌دهد؛ تنها با این تفاوت که دیگر شفافیتی وجود ندارد.

همان‌طور که در سال‌های گذشته که این طرح اجرا شد، بازار متوقف نشد و مردم همچنان به خرید و فروش خود ادامه دادند. بازار مسیر خود را می‌رود و منتظر نمی‌ماند، همان‌طور که در دو مرتبه گذشته آن را دیدیم. مردم در همان شرایط هم به خرید و فروش خود ادامه دادند و تنها تفاوت آن خرید و فروش در فضای پراهم بازار بوده است. یعنی در همان زمان هم نه تنها اتفاق مثبتی رخ نداد، بلکه ابهام در بازار بیشتر شد و شفافیت از بین رفت و باز بین رفتن شفافیت، بازار شایعات و التهاب نیز بیشتر می‌شود.

آیا در حال حاضر قیمت‌گذاری اصلی بازار خودرو در سایت‌های خرید و فروش صورت می‌گیرد. برخی از پلتفرم‌ها حتی مدعی‌اند که روی دیگر ماجرا اتفاق می‌افتد آن‌ها با ایجاد بازار رقابتی به ضربه‌گیری برای جهش قیمت‌ها تبدیل شده‌اند؛ نظر شما در این باره چیست؟

طبیعتاً در همه کشورهای جهان فعالیت پلتفرم‌های آنلاین باعث ایجاد بازار رقابتی و آزاد می‌شود. در این بازار این عرضه‌کننده و متقاضی هستند که در ارتباط با یکدیگر قیمت را تعیین می‌کنند و در صورتی که بازار متمایل به پایین باشد، قیمت‌ها کاهش می‌شوند و در صورتی که متمایل به بالا باشد، قیمت‌ها افزایش پیدا می‌کنند. این مفهوم واقعی بازار است که امروزه در تمام دنیا اجرا می‌شود. واقعیت این است که وزارت صمت به جای بررسی واقع‌گرایانه مشکلات و ناتوانی‌های خود و تغییر روش برای حل این مشکلات، تصمیم دارد دیگر سیستم‌ها را نیز با خود به پایین بکشد.

مشکل امروز اقتصاد ایران قیمت‌گذاری‌ها در بازار نیست. بلکه مشکل در بایسته‌های اقتصاد است. زمانی که حال اقتصاد یک کشور خوب باشد، قیمت‌ها کاهش می‌شوند و بالعکس زمانی که اقتصاد یک کشور بیمار باشد، قیمت‌ها افزایش می‌یابند. وزارت صمت در نامه مذکور تأکید کرده است که «تا اطلاع ثانوی» قیمت‌ها به صورت توافقی نمایش داده شوند. معنای

وزارت صمت طی نامه‌ای خطاب به پلتفرم‌های آگهی آنلاین، دستور حذف قیمت خودرو از آگهی‌های آنلاین را صادر کرد. در همین زمینه امیرحسین کاکایی، استاد دانشگاه علم و صنعت و کارشناس اقتصاد خودرو، معتقد است که با حذف قیمت از آگهی‌ها، صرفاً شفافیت بازار کاسته می‌شود و تب‌شایعات افزایش می‌یابد. او معتقد است که وزارت صمت با این روش‌ها بازار را هم با خود پایین می‌کشد.

ابتدای هفته جاری وزارت صمت طی نامه‌ای خطاب به پلتفرم‌های آگهی آنلاین، دستور حذف قیمت خودرو از آگهی‌های آنلاین را صادر کرد. این تصمیم برای سومین بار است که اجرا می‌شود. بر همین اساس برای بررسی تأثیر این موضوع بر شرایط بازار و کسب و کارهای آنلاین در این حوزه، گفت‌وگویی با امیرحسین کاکایی، کارشناس اقتصادی حوزه خودرو می‌خوانیم.

حذف قیمت خودرو از آگهی‌های اینترنتی جدیدترین مسکن تزیینی وزارت صمت به بازار است. پیش از این نیز وزارت صمت چنین تصمیمی را به اجرا گذاشت که در آن مقطع شفافیت نرخ‌ها به حداقل رسید. آیا اکنون مسئله بازار خودروی ایران قیمت‌گذاری خودرو در آگهی‌هاست؟

شفافیت در بازار حق مردم است، در حال حاضر در دوره‌ای از تاریخ زندگی می‌کنیم که با استفاده از اینترنت و نرم‌افزارهای مختلف، سردرگمی مردم کمتر و دسترسی به اطلاعات راحت‌تر شده است. به کمک این ابزار، مردم زندگی راحت‌تری دارند. در واقع تعریف بازار همین است. بازار جایی است که عرضه‌کننده قیمت مورد نظر خود را اعلام می‌کند و در ادامه این متقاضی است که قیمت را تعیین می‌کند.

در صورتی که قیمت اعلام‌شده توسط عرضه‌کننده بالا باشد، متقاضی آن را نفی کرده و نمی‌خرد و عرضه‌کننده مجبور به کاهش قیمت می‌شود. اما در صورتی که چنین بازاری حذف شود، شفافیت از بین رفته و فضا برای دلالان باز می‌شود.

در صورتی که دسترسی به قیمت از طریق سایت‌های خرید و فروش و آگهی‌گذار از بین برود، متقاضی مجبور می‌شود برای به‌دست آوردن قیمت مناسب از روش‌های دیگر استفاده کند.



با تصمیمات این چنینی سردرگمی و نگرانی مردم بیشتر شده و همین موضوع موجب التهاب در بازار می شود. در نتیجه، همه اینها ظرفیت، اجحاف در حق مردم را افزایش می دهد. بیشتر افرادی که در این بازار حضور دارند، مردم عادی هستند که خرید و فروش می کنند، حال شما فکر کنید که یک فروشنده خودرو هستید، با حذف قیمت ها در این پلتفرم ها چطور می توانید قیمت مناسب را پیدا کنید؟ کجا را مرجع خود برای قیمت گذاری قرار می دهید؟ در صورت فعالیت چنین پلتفرم هایی، افراد برای فروش خودرو یا کالای خود قیمتی را تعریف می کنند. این قیمت اگر متناسب با باقی بازار باشد، محصول مورد نظر فروش می رود و در صورتی که قیمت بالاتر باشد، خود به خود با عدم فروش، اصلاح شده و پایین تر می آید. حالا تصور کنیم چنین شفافیتی نباشد! سردرگمی و هرج و مرج در بازار بیشتر شده و قیمت ها غیر واقعی می شوند. جدا از این مسئله فردی که تصمیم به فروش خودرو خود دارد، بدون اطلاع از قیمت بازار، قیمت خودرو خود را پایین تر از بازار می فروشد. شما فکر می کنید این پایین آمدن با بالا رفتن قیمت درست است؟ به نفع مردم است؟ نخیر، این اجحاف در حق فروشنده و خریدار است. در واقع رویکرد به این صورت است که می خواهیم به زور، مشکلات اقتصادی حوزه خودرو را در کشور برطرف کنیم، این ابهام را بیشتر کرده و هیچ اتفاق مثبتی را برای اقتصاد و بازار خودرو رقم نخواهد زد.

این اطلاع ثانوی چیست؟ آیا اتفاق خاصی قرار است رخ دهد که دوباره قیمت ها به نمایش درآیند؟
پیش از طرح این سؤال، باید پرسید که آیا با نامه وزارت صمت، مشکل بازار خودرو حل می شود؟ یا اگر قرار است مشکلی را حل کند، چه مدت زمانی طول می کشد تا حل شود؟ معیار این تصمیم چیست؟ این اطلاع ثانوی چه مدت زمانی را شامل می شود؟ وقتی زمان و معیاری برای این موضوع تعریف نشده است، چطور انتظار تغییر بر اساس این تصمیم داریم؟ این تصمیم گیری باعث تعجب می شود و عدم اعلام زمان دقیق، خودش به تنهایی ضد شفافیت است. همانطور که در دو مرتبه گذشته مشاهده کردیم، این تصمیم گیری تغییری در بازار ایجاد نمی کند. در حال حاضر تصمیمات اقتصادی در کشور بر اساس سوسیالیسم دولتی گرفته می شود؛ این یعنی دولت تصمیم دارد که بازار خودرو قیمت گذاری آن را در اختیار خود درآورد. اخیراً زمزمه هایی به گوش می رسد که حاکی از آن است که حتی قیمت گذاری خودروهای وارداتی دسته دوم را هم دولت تصمیم دارد انجام دهد. این در کلام اقتصادی به معنای حذف بازار است. سوالی که به وجود می آید این است که کجای دنیا با حذف بازار، مشکل بازار برطرف شده است؟ چنین چیزی امکان پذیر نیست و اشتباه است.
آیا می توان گفت که با تصمیم جدید وزارت صمت بازار خودرو ملتهب تر از گذشته می شود؟

چند راهکار برای جبران کمبود ناوگان فعال هوایی

حمید نجف *



هوایمایی اجازه ندارد سندلی های هوایم را به صورت چارتی اجازه دهند و این موضوع تخلف محسوب می شود. در مجموع مشکلات و تهدیدهایی که در بخش های مختلف حمل و نقل مانند تحریم ها و زمین گیری بخشی از هوایمها به علت کمبود قطعه وجود دارد، دارای راه حل هایی است که با مدیریت بهینه قابل انجام است. مدیریت زمانی ارزشمند است که بتواند هر تهدیدی را به فرصت تبدیل کند. اگر این اتفاق نیفتد به علت سوء مدیریت خواهد بود. به این صورت که مشکلات پیشتر به گردن تحریم یا کمبود قطعات انداخته می شود. این مشکلات سال هاست وجود دارد و منکر وجود آنها نیستیم، اما زمانی که دست روی دست گذاشته شود و به دنبال سایر راهکارها برای برطرف کردن آنها نباشند، می تواند مقدمه ای بر معضل سوء مدیریت باشد. افرادی به عنوان کارشناس در این شرکت ها وجود دارند و برای اینکه بار مسئولیت را از دوش خودشان بردارند، ممکن است تلاشی برای برطرف کردن مشکلات انجام ندهند. زمانی که یک مدیر آگاهی کافی از حوزه مسئولیت های خود ندارد، طبقات پایین تر و کارشناسان به راحتی آنها را از تصمیمات درست منصرف می کنند. یکسری از مشکلات راه حل دارد و مدیر مربوطه باید از قالب مدیریتی خود خارج شود زیرا دولت متعلق به یک قشر خاص نیست. مدیران دولتی در بخش هوایی باید از بدنه کارشناسی و متخصصان غیر دولتی نیز استفاده کنند و این موارد را منحصر به موارد جناحی ندانند.

* کارشناس حمل و نقل

مشکلات ناشی از تحریم مانند کمبود هوایمها و قطعه را نمی توانیم نادیده بگیریم اما برای به حداقل رساندن اثر این مشکلات راهکار وجود دارد.

شرکت های هوایمایی در شرایط تحریم و زمین گیری هوایمها، می توانند از سایر خطوط هوایی مانند قطر، امارات یا ترکیه برای پروازهای داخلی، چند فرود هوایمها را به صورت کوتاه مدت اجاره کنند.

شرکت های هوایمایی می توانند زیر نظر سازمان هوایمایی کشوری در فصولی که متقاضی پرواز زیاد است، از هوایمهای اجاره ای استفاده کرده و هوایمها را نسبت به مدت زمانی که مورد نیاز است (مثلاً ۳ تا ۳ ماهه) اجاره و برای جبران کمبود ناوگان هوایمایی داخلی از آنها استفاده کرده و با خدمه پرواز و بیمه های ایرانی قرارداد بسته و موضوع را به گونه ای پیش ببرند که مشکلات سفر هوایی مسافران پوشش داده شود.

همچنان که شاهد هستیم در فصولی که تعداد مسافران هوایی افزایش می یابد، مسافران مجبور هستند زمانی که کمبود بلیت هوایمها وجود دارد به سفرهای زمینی روی بیاورند. این خطرات و تلفات حمل و نقل جاده ای را تشدید می کند. این راهکار را به دولت پیشنهاد دادیم و امیدواریم که دولت به این شکل بتواند این مشکل را مرتفع کند.

در گذشته رسم بر این بود که شرکت های هوایمایی در دوران پیک و افزایش تقاضا برای سفر به گونه ای رفتار می کردند که پروازهای چارتری به حداقل برسد. پرواز چارتری مخصوص ایام غیر پیک بوده و آژانس های مسافرتی به همراه تور و بلیت، هتل نیز برای مسافران از نظر گردشگری فراهم می کنند.

زمانی که تقاضای بلیت برای شرکت های هوایمایی زیاد است نیازی نیست که پروازها به صورت چارتری و در بست به آژانس های هوایمایی واگذار شود. زیرا امکان سواستفاده قیمتی در این صورت وجود دارد که به زیان مصرف کننده تمام می شود.

در هر نقطه ای که عرضه و تقاضا از حالت متعادل خود خارج شده و تقاضا افزایش یابد، احتمال افزایش رانت بالا می رود. یک آژانس هوایمایی سندلی های یک هوایمها را از قبل اجاره کرده و بلیت را با نرخ های خودش به فروش می رساند. بعضی از مسافران برای گرفتن این بلیت محدود، حاضرند هزینه بیشتری پرداخت کنند. در این میان فشار به قشر متوسط و ضعیف تر جامعه وارد می شود. البته در ایام پیک مسافرت، هیچ کدام از شرکت های

خود تحریمی حمل و نقل بین المللی ایران با فرآیندهای معیوب ارزی!

انجام است. چنانچه تجار و خریداران کالا، حمل کننده کالا را خریداری شده را خودشان انتخاب کنند اصطلاحاً در مباحث اینکوترمز - تفکیک هزینه‌ها و مسئولیت‌ها بین فروشنده و خریدار - این روش خرید در طبقه F قرار می‌گیرد که قطعاً به نفع ناوگان ملی است. چرا که خریدار، حمل بار خود را به شرکت‌های داخلی می‌سپارد. به این ترتیب از خروج ارز از کشور نیز جلوگیری می‌شود.

متأسفانه این مدل خرید به دلیل پیش بینی نشدن جایگاه لازم برای حمل و نقل در سامانه‌های تجارت کشور قابل انجام نیست. بنابراین واردکنندگان کالا و بازرگانان و ادار می‌شوند تمام خریدهاشان را طبق مدل گروه C انجام دهند. در این مدل، کرایه کالا نیز در پیش فاکتورهای فروشنده درج می‌شود و در نتیجه بخشی از منابع ارزی محدودی که در اختیار شرکت‌های حمل و نقلی قرار دارد به جای خرید کالا صرف پرداخت کرایه کالا می‌شود.

معضل دیگری که متولیان اقتصاد کشور باید به آن توجه کنند نیاز فعالان حوزه حمل و نقل، به مجوز نقل و انتقال ارز است. مبادلات ارزی، بخش غیر قابل چشم پوشی و غیر قابل تفکیک در کار حمل بارهای بین المللی است. کرایه ای که باید به صاحبان ناوگان خارجی پرداخت شود و یا دستمز در اندگانی که از مرزهای ایران خارج می‌شوند، را باید به صورت ارزی پرداخت کرد.

صدور مجوز برای مبادلات ارزی به شرکت‌های حمل و نقل بین المللی از طریق صرافی‌های رسمی، بخش بزرگی از مشکلات دست اندر کاران حمل و نقل را در این حوزه برطرف می‌کند و امکان مدیریت نوسانات ارزی را نیز برای مدیران شرکت‌های حمل و نقلی میسر می‌سازد.

این گونه معضلات گریبان گیر حوزه حمل و نقل با اندکی توجه از سوی مسئولان و سیاست گذاران و تصمیم گیران اقتصادی کشور قابل حل است، اما روندی که تاکنون وجود داشته همین مشکلات را به دیوار بلندی تبدیل کرده که شرکت‌های حمل و نقلی پشت آن گیر افتاده‌اند. دیواری که خودی‌ها آن را ساخته‌اند نه بیگانگان!

* دبیر سابق انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین المللی ایران

افسانه فخری *

فرآیندهای اجرایی امور تجاری مرتبط با نقل و انتقالات ارز، توسط سیاست گذاران ارزی کشور، با بی توجهی کامل به اقتضائات و نیازهای حوزه حمل و نقل بین المللی کالا پایه ریزی شده است.

بخش حمل و نقل به عنوان حلقه واسط بین تولید کننده و مصرف کننده در زنجیره ارزش اقتصادی از اهمیت غیر قابل چشم پوشی برخوردار است.

کشورهای توسعه یافته همواره با به کارگیری شیوه‌های نوین مدیریتی و به کارگیری جدیدترین تجهیزات و فناوری روز در حال افزایش سهم حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی خود هستند و سیاست‌های کلی این کشورها نیز با لحاظ کردن شرایط رشد و توسعه بخش حمل و نقل تنظیم می‌شوند.

مسیر غلبه ایران بر مشکلات و تنگناهای اقتصادی نیز بدون در نظر گرفتن نیازهای اساسی و توسعه ای بخش حمل و نقل قابل تعریف نیست. با این حال سیاست گذاران و متولیان اقتصاد کشور در تنظیم سیاست‌های ارزی، خصوصاً دستور العمل‌های اجرایی حوزه ارز به اقتضائات و نیازهای بخش حمل و نقل توجهی ندارند و این بی توجهی مشکلات فراوانی برای فعالان این بخش و شرکت‌های حمل و نقل بین المللی کشور ایجاد کرده است.

دست به گریبان بودن فعالان کسب و کارهای حمل و نقل بین المللی با معضل ارز پدید آمده تازه ای نیست و این مشکل از سال ۱۳۹۶ با بنیان گذاشتن ارز تر جیحی - دلار ۴۲۰۰ تومانی - آغاز شده اما این مشکل مزمن در تمام این سال‌ها بر طرف نشده بلکه حادث تر شده است.

ریشه این مشکل آنجاست که مکانیزم و فرآیند اجرایی تعریف شده برای امور تجاری مرتبط با نقل و انتقالات ارز، توسط سیاست گذاران و تصمیم گیران ارزی کشور، با بی توجهی کامل به اقتضائات و نیازهای حوزه حمل و نقل بین المللی کالا پایه ریزی شده و با وجود جلسات و تذکرات مکرر فعالان حمل و نقل به مسئولان، این نقص اساسی همچنان بر جای مانده است. توضیح این که: در فرآیندهای معاملاتی تجاری، گام ابتدایی برای خرید هر نوع کالا، ثبت خرید آن در سامانه جامع تجارت است. در مرحله بعد بر اساس نوع کالا، به وارد کننده واجد شرایط و صاحب صلاحیت ارز تخصیص داده می‌شود. به صورت کلی، دریافت ارز تخصیصی، طبق پیش فاکتوری که فروشنده کالا صادر کرده است، انجام می‌شود. خرید کالا برای بازرگانان و فعالان اقتصادی با مدل‌های مختلفی قابل

جزئیات ابطال مصوبه ۱۶۵ شورای عالی ترابری در مورد حق توقف کامیون ها

محسن متقین *



بین المللی ایران تفویض اختیار شده بود و در تفویض اختیار، تعیین حق توقف در بخش حمل و نقل بین المللی (البته تشکیل و ادامه فعالیت یک انجمن برای حوزه فعالیت کشور مادامی که می توان در حوزه های کوچکتر مانند شهرستان و نیز حتی استان ها انجمن تشکیل داد امکان پذیر نیست) که خود جای بحث مفصل دارد و بیانگر نفوذ لابی گری و جایگزینی روابط به جای ضوابط در دستگاه های دولتی متولی این امر نیز هست.

با این حال، با وجود تشکیل انجمن های فراوان همگن و نیز حتی تشکل های بالاتر در حوزه حمل و نقل کالای جاده ای، این تفویض اختیار از طرف عالی ترین دستگاه و متولی حاکمیتی حمل و نقل به این تشکل ها؛ به نوعی تبعیض و ریز و درشت کردن آنها و حتی مقابل یکدیگر قرار دادن تشکل های صنفی محسوب می شد.

با نگاهی به تاریخچه این دو تشکل مشاهده می شود که در طول بیست سال گذشته گردانندگان آنها و نیز هیئت مدیره این تشکل ها غالباً تعدادی افراد محدودی بوده اند که خود نیز مدیران شرکت های ذینفع در این خصوص بوده اند.

سپردن سرنوشت بیش از ۴۰۰ هزار راننده به افراد محدود بدون تهیه و ابلاغ آیین نامه نحوه تعیین حق توقف کامیون ها و نیز عدم وجود شیوه های نظارتی بر کار آنها مصداق سپردن تیغ به دست زنگی مست بود که آثار بسیار مخربی در پی داشته است.

تعیین حق توقف در این دو بخش که صد البته میبایستی جنبه

مصوبه شماره ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور درباره تفویض اختیار این شورا برای تعیین حق توقف کامیون ها در بخش بین المللی و داخلی حمل کالا به دو تشکل خاص باطل شد.

همانگونه که می دانیم تعیین میزان حق توقف کامیون ها در مبدا و یا مقصد تا قبل از تصویب مصوبه ۱۶۵ به عهده کمیسیون های فرعی شورای عالی ترابری بود و باید توسط دبیر این شورا ابلاغ می گردید.

با تصویب مصوبه ۱۶۵ از سال ۱۳۸۳ اختیارات این شورا در خصوص تعیین میزان حق توقف کامیون ها (پس از سپری شدن مدت زمان معافیت) به دو تشکل صنفی واگذار شده بود. در بخش داخلی حمل کالا به کانون عالی انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل داخلی تفویض اختیار شده بود که البته بر اساس آیین نامه ها و ضوابط تشکیل انجمن های صنفی و کانون های مربوطه امکان تشکیل کانون عالی انجمن های صنفی برای یک حرفه و یک صنف وجود ندارد و فقط می توان کانون سراسری را برای انجمن های صنفی در یک صنف یا حرفه اعم از کارگری یا کارفرمایی تشکیل داد و به نظر می رسد صرف نظر از امکان اشتباه انشایی در درج نام این تشکل، ممکن است در هنگام تصویب مصوبه (تعمداً و برای بزرگ نمایی کلمه عالی را در ادامه نام کانون مربوطه گنجانده باشند).

و همچنین در بخش حمل و نقل بین المللی نیز به یک انجمن صنفی کارفرمایی به نام انجمن شرکت های حمل و نقل

بازدارندگی داشته باشد و در واقع به نوعی جرمه محسوب گردد و صاحبان کالا را وادار به برنامه ریزی و مدیریت زمان برای تخلیه کامیون در مقصد و یا بارگیری در مبدأ نماید، متأسفانه چه تمعدا و یا به دلیل عدم آگاهی لازم موجب شده بود تا توقف غیر متعارف در مقصد یک روند و یک امر عادی تلقی شده و کامیون ها در مقصد به عنوان یک انبار سیار در نظر گرفته شوند.

صاحبان کالاهای تجاری بعضا مادامی که بار روی کامیون است ممکن بود بارها آن را معامله کنند و اختلافات مالی ناشی از این امر گریبان راننده و کامیوندار را می گرفت. متأسفانه بخش حاکمیتی حمل و نقل جاده ای نیز به جای استفاده از نظرات کارشناسانه و یا تجربیات عمومی از بخش های مختلف صنفی در تصمیم گیری تعیین حق توقف، با واگذاری وظایف و اختیارات خود به تشکل های صنفی خاص با سایر تشکل ها به صورت فرزند خواندگان یا فرزندان غیر اصلی برخورد می نمود.

دیوان عدالت اداری با صدور دادنامه شماره ۲۷۰۸ به تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۵ رای بر ابطال مصوبه ۱۶۵ شورای عالی ترابری در هیئت عمومی دیوان نموده است.

مهمترین آثار ابطال مصوبه ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور توسط هیئت عمومی دیوان عدالت اداری صرف نظر از اینکه ابطال مصوبه مذکور پایان دادن به یک تصمیم ظالمانه و غیر کارشناسانه در طول بیست سال اخیر بوده است، پیامدهای بسیار با اهمیتی برای صنف پدید آورد. با توجه به اینکه ایجاد تشکل های صنفی مختلف در حوزه حمل و نقل کالای جاده ای در سطح کانون های سراسری انجمن های صنفی در بخش های مختلف رانندگان؛ کامیونداران؛ شرکت های حمل و نقل و نیز گسترش آنها در حوزه های تخصصی به دلیل وجود وسائلی نقلیه گوناگون و ویژه می توانست موجب حرکت به سمت استفاده از دانش و اطلاعات تخصصی برای تصمیم گیری های کلان کشوری شود، اما متأسفانه مصوبه ۱۶۵ شورای عالی و تفویض اختیار به دو انجمن صنفی و کانون در کشور نشان داد که استفاده از تجربیات صنفی و مشاوره با تشکل های آنها، بدون داشتن نگاه بی طرفانه به تشکل ها امکان پذیر نخواهد بود.

یک ابطال مصوبه ۱۶۵ و سپردن وظیفه تعیین حق توقف سالانه کامیون ها در آینده بر اساس مصوبات قبل شورا به کمیته های فرعی شورای هماهنگی ترابری؛ تعیین نرخ حق توقف را از حالت سنتی و اعمال سلیقه و ایجاد رانت

به نفع یک گروه خاص خارج نموده و هنگامی که این امر توسط یک دستگاه دولتی انجام پذیرد مسلما با استفاده از نظرات کارشناسان از اجحاف به گروه های ذی نفع جلوگیری خواهد شد.

دو صنف حمل و نقل جاده ای در بخش حمل کالا که با داشتن متولی خاص اجازه داشتن اتحادیه صنفی را ندارد و با ساز و کارهای تعیین شده در قانون کار می تواند انجمن صنفی تشکیل دهد با ابطال این مصوبه و مصوبات مشابه؛ به درستی در جایگاه خود یعنی ارائه نظرات مشورتی و پیشنهادات سازنده قرار خواهد گرفت و مسلما بعضی از این تشکل ها نیز از توهم قدرت نمایی و سوءاستفاده از نام ها و عنوان ها بیرون خواهند آمد.

سه سومین اثر صدور حکم مذکور این است که پیگیری این پرونده با اهمیت و نتایج حاصل از آن زیرساختی را ایجاد نموده است تا پس از این بسیاری از مصوبات خلاف قانون و رانت زای مشابه با الگو گرفتن از موضوع شکایت و مطالعه خواسته خواهان و دفاعیات مسئولان حقوقی (خوانده) در این پرونده توسط فعالان صنفی در دیوان عدالت اداری طرح و انشالله به نتیجه لازم برسد.

چهارم با مطالعه متن رای صادره ملاحظه می گردد که به نظر قضات محترم دیوان در هیئت عمومی اصل بر عدم امکان تفویض اختیار توسط مقامات و مراجع اداری است و قاعداً بسیاری از تفویض اختیاراتی که توسط این شورا و یا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای که خارج از حدود اختیارات و عدم رعایت قانون مدیریت خدمات کشوری به گروه های خاصی واگذار شده است قابل پیگیری قضایی خواهد بود.

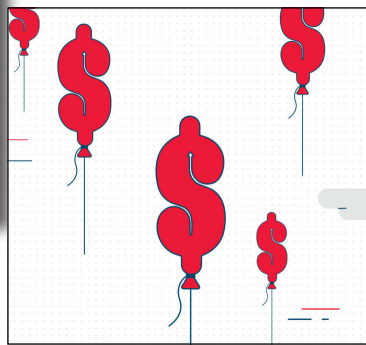
لازم است در خاتمه این توضیح داده شود که مرجع رسیدگی کننده این پرونده هیئت عمومی دیوان عدالت اداری بوده و براساس قانون، احکام صادره و دادنامه های مربوطه می بایستی در روزنامه رسمی کشور انتشار و در معرض دید عموم قرار گیرد و دستگاه مربوطه می بایستی حداکثر ظرف مدت یک ماه شرایط اجرای آن را فراهم سازد.

امیدواریم با ابطال بند ۲ مصوبه ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور موضوع تفویض اختیار غیر قانونی تعیین نرخ حق توقف کامیون ها؛ مسئولان مربوطه دچار عذاب وجدان بابت هموار سازی راه برای تزییع حقوق میلیون ها کامیوندار و راننده در طول ۲۰ سال گذشته با تعیین نرخ غیر کارشناسانه توسط گروه تفویض اختیار شوند، نشده باشند.

*فعال حمل و نقل جاده ای کالا

آیا ابرتورم در پیش است؟

امیر محمد گلوانی *



برای بررسی بیشتر در نمودار به سراغ رشد ماهانه کل‌های پولی رفته‌ایم. روشن است که خبری از رشد عجیب متغیرهای پولی نیست و رشد نقدینگی نیز رو به نزول است. تنها مساله مهم که نشان از داغ شدن پول دارد، افزایش قابل توجه رشد پول است. از نشانه‌های مهم و اصلی دیگر ابرتورم، به حداقل رسیدن دارایی‌های مردم به پول ملی است. شرايطی که در آن مردم علاقه‌ای به حفظ پول ملی و دارایی‌های مبتنی بر آن نداشته و در پی تبدیل دارایی‌های خود به ارز خارجی، خروج سرمایه از کشور و نگهداری پس‌انداز خود به شکل دارایی مبتنی بر ارز خارجی مانند طلا هستند. همانطور که در نمودار بالا مشهود است، رشد پول از اواسط تابستان ۱۴۰۱ روند صعودی داشته که در آخرین آمار پولی کشور که برای دی ماهه ۱۴۰۱ است، بیش از ۷۰ درصد نسبت به دی ۱۴۰۰ رشد داشته است. حال اینکه رشد شبه پول تنها ۲۵ درصد بوده است. در نتیجه سهم پول به از نقدینگی به ۲۵ درصد رسیده است. ادامه این روند می‌تواند منجر به تضعیف بیشتر ریال و افزایش تورم ابتدا از مسیر بازارهای مالی و سپس تورم مصرف‌کننده شود.

با جمیع عوامل و متغیرهای بررسی شده می‌توان نتیجه گرفت علیرغم اینکه اقتصاد کشور در حال تجربه متورم‌ترین دوره خود است و تورم جمعی بی‌سابقه‌ای را شاهد هستیم، نشانه‌های وقوع ابرتورم مشاهده نمی‌شود. هر چند از نظر نگارنده این سطور، تحمل تورم‌های بالای ۱۰۰ درصد برای یک یا دو سال، بسیار کم هزینه‌تر از تورم‌های ۴۰، ۵۰ درصدی برای چند سال خواهد بود. * پژوهشگر دکتری اقتصاد پولی

مثال بارز ابرتورم تجربه ونزوئلا در ژانویه سال ۲۰۱۹ است که قیمت‌ها برای دو برابر شدن تنها به ۲، ۳ روز زمان نیاز داشتند. مردم زیمباوه نیز که در ابتدای استقلال خود از انگلستان در سال ۱۹۸۰، سرمست در معرفی پول ملی خود بودند که هر دلار زیمباوه ارزشی معادل ۱،۵ دلار آمریکا داشت، در نوامبر ۲۰۰۸ شرايطی از ابرتورم را تجربه کردند که بانک مرکزی این کشور اسکناس ۱۰۰ میلیارد دلاری چاپ کرد و تنها در هر ۲۴ ساعت، قیمت‌ها دو برابر می‌شدند.

اقتصاد ایران در این سال‌ها بنا به آمار رسمی (که بنا به دلایل مختلفی پایین‌تر از تورم احساس شده مردم است) متورم‌ترین سال‌های خود را سپری می‌کند. برای اولین بار در تاریخ اقتصاد ایران است که تورم رسمی برای ۵ سال متوالی بالای ۴۰ درصد است. (با لحاظ تورم حداقل ۴۰ درصدی برای سال ۱۴۰۲) همین مساله در کنار بحران ارزی این روزها باعث شده است که برخی پیش‌بینی ابرتورم برای اقتصاد ایران را داشته باشند. در همین راستا نشانه‌های تورم‌های شدید و متغیرهای پولی را بررسی خواهیم کرد. همانطور که در تعریف ابرتورم ذکر شد، از نشانه‌های اصلی آن رشد ماهانه و نقطه به نقطه نقدینگی است. در صورتی که رشد ماهانه آن بالای ۵ درصد و رشد نقطه‌ای آن نیز بسیار بیش از رشد میانگین ۱۲ ماهه آن باشد، صدای پای ابرتورم به گوش می‌رسد که در نمودار زیر این نشانه هنوز هویدا نشده است. چرا که رشد نقدینگی در حالت افت به سمت میانگین بلندمدت خود (۲۵ درصد) است و رشد نقطه‌ای آن نیز پایین‌تر از نرخ رشد متوسط ۱۲ ماهه آن می‌باشد. آیا ابرتورم در راه است؟

« حمل و نقل و توسعه » گزارش می دهد

محیا سادات بهره دار

نسل جدید قطارهای خودروان



آن شده و همچنین تا حدود سی درصد ظرفیت خطوط ریلی را افزایش دهد. علاوه بهره گیری از این فن آوری می تواند هزینه های مرتبط با سرمایه گذاری های زیرساخت تسهیلات ریلی را تا اندازه قابل ملاحظه ای کاهش داده و امور مرتبط با نگهداری و تعمیرات را افزایش دهد. همچنین در آینده این فن آوری می تواند سبب چابک شدن سامانه ها و مدارات برق قدرت شود. طبق اعلام محققان این مؤسسه؛ نتیجه استفاده از فن آوری ۵g کاهش تأخیر زمانی مخابرات میان قطارها در تبادل داده های میان آنها و افزایش قابلیت اطمینان در مقایسه با فن آوری های رادیویی ریلی نظیر GSM-R تا حدود بیست برابر است. بنا بر گفته دکتر «تاهی سونگ» رئیس مؤسسه KRRRI، این فن آوری می تواند از حجم ازدحام در اوج شلوغی خطوط ریلی تا حد قابل توجهی کم نموده و قطار را برای افزایش راندمان در شبکه ریلی از منظر کنترلی و اطلاعاتی تجهیز نماید. همچنین «جونگ راک گیو» مدیر راهبردی مؤسسه KRRRI گفته است که خطوط ریلی در آینده از نوآوری های هوشمندتری برای جایابی مطلوب مسافری با استفاده از تکنولوژی دیجیتال و متناسب با زیست بوم فن آوری بهره خواهند گرفت. در این راستا آزمون های اضافی دیگری نیز به عمل آمده است که شکل و ماهیت فن آوری را غنی تر می سازد. همچنین در این راستا فن آوری های مسیریابی در ۵g برای قطارها و نیز پیاده سازی فن آوری های تفکیک و اتصال قطارها به یکدیگر و کنترل های فنی مرتبط با قطار و خطوط ریلی و سیستم های ارتباطی قطارها با دقت و صحت بالا از جمله مزایا به شمار می رود. بررسی های مذکور بخشی از برنامه ۷۷ میلیون دلاری صنعت حمل و نقل ریلی کره برای توسعه قطارهای خودروان است که منابع آن توسط مرکز ملی علوم و تحقیقات کره و وزارت ICT تأمین می شود. این پروژه تا سال ۲۰۲۴ به فاز تجاری سازی کامل خواهد رسید.

مؤسسه تحقیقات ریلی حمل و نقل کره جنوبی (KRRRI) قطارهای خودروان نسل ۵g را آزمون و در سطح وسیع مورد استفاده قرار می دهد. دپارتمان حمل و نقل مؤسسه تحقیقات صنعتی ریلی کره جنوبی KRRRI طی بیانیه ای اعلام کرده که تلاش های مطالعاتی اش در حال حاضر به تکمیل سیستم کنترل یک دستگاه قطار خودروان که بر پایه تکنولوژی های نسل پنجم ساخته شده، منتهی گردیده است. این فن آوری به صورت میدانی در راه آهن اوسانگ کره مورد تست و بررسی قرار گرفته است. انجام این آزمون ها در ماه آوریل سال گذشته آغاز گردید. سیستم فوق الذکر حاشیه ایمن بین قطارها را از طریق ایجاد امکان ارتباط مستقیم میان اشیا موجود در مسیر ریلی با استفاده از فن آوری یادشده به منظور تعیین موقعیت فعلی قطار در حال حرکت و سرفاصله زمانی مرتبط با آن در مسیر حرکتی بر اساس پارامترهایی چون موقعیت مکانی قطار، سرعت قطار و فاصله ترمز برای ایجاد قابلیت اطمینان و تنظیم خودکار فاصله امن حرکت قطار کنترل می نماید. کارکرد و تولید خروجی در این سامانه بر اساس مدل کنترل توزیع شده است، به طوری که هر قطار را به صورت خودکار از طریق ارتباط مستقیم یک قطار با قطار جلویی و یا پشت سری ایمنی سیر و حرکت را تضمین نموده و گزارش موقعیت خود را برای رایانه مرکز کنترل ترافیک (TCCC) ارسال نماید. در این صورت سیستم نظارت خودکار قطار بر اساس گزارش موقعیت قطار اقدامات کنترلی را اعمال نموده و با توجه به الگوریتم های کنترلی توسعه یافته تصمیم گیری برای مدیریت سیر و حرکت از طریق یادگیری ماشین و کنترل هوشمند انجام می شود و برای تصمیم گیری های ترافیکی صرفاً شرایط خط و وضعیت و موقعیت فعلی قطار اقدام عملیاتی صورت می گیرد. بر اساس اعلام مؤسسه KRRRI، سیستم مزبور می تواند به طور مؤثری سبب کاهش تجهیزات سامانه سیگنالی و چابک شدن



« حمل و نقل و توسعه » از چالش جدی حوزه مسکن به دلیل سوداگری گزارش می دهد

نرخ سازی در بازار مسکن

سید محسن بهره دار

طریقی هم سرمایه گذار و هم بنگاه املاک سوار بر نوسانات بازار سود کنند.

این واحدها در طول یک سال ممکن است چندین بار خرید و فروش شوند بدون آنکه حتی یک مرتبه به دست مصرف کننده واقعی برسند!

یکی از این مشاوران املاک می گوید: ما فقط سرمایه ای بین ۲/۵ تا سه میلیارد تومان را قبول می کنیم و بعد از یک ماه واحد خریداری شده را با سودی بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان می فروشیم. از این سود سرمایه گذار، ۱۵ درصد هم سهم ماست!

■ **بازار مسکن با تولید بیشتر قابل کنترل است**
در همین رابطه یک کارشناس بازار مسکن گفت: دولت

در چند روز! یکی از پدیده هایی که افزایش قیمت مسکن در حدود یک سال گذشته به آن دامن زده، سوداگری و افزایش تقاضای سرمایه گذاری در این حوزه است.

اکنون برخی بنگاه ها دیگر تنها متقاضیانی را می پذیرند که قصد سرمایه گذاری کوتاه مدت در بازار مسکن را داشته باشند. شروع فصل معاملات و همچنین چشم انداز افزایشی قیمت ها نیز گستره فعالیت آنها را افزایش داده است.

این مشاوران املاک فایل هایی زیر قیمت را در یک منطقه مشخص به مشتریان پیشنهاد می کنند و دوباره خود در مدت زمان کوتاهی آن را برای فروش می گذارند تا از این

بازار مسکن روزهای پرچالشی را سپری می کند و در این بین مردم بیشترین ضرر را به دلیل نوسانات قیمتی متحمل می شوند.

افزایش لجام گسیخته قیمت ها در حوزه مسکن طی یکسال اخیر مشکلات جدی را پیش روی مردم قرار داده است این در حالیست که عده ای سودجو در بازار مسکن نرخ سازی می کنند. تجارت نیوز در گزارشی نوشت: با افزایش میزان تقاضای سرمایه گذاری در بازار مسکن، پدیده های جدید کاسب کارانه نیز در این حوزه رشد پیدا کرده است. حالا بنگاه هایی در مناطق پرطرفدار وجود دارند که تنها فعالیت آنها در زمینه سرمایه گذاری و سوددهی است؛ سودهای چند صد میلیونی تنها

می‌تواند با ساخت و ساز در حومه کلانشهرها اثرات توری را کاهش دهد؛ برای تولید مسکن باید برخی محدودیت‌های ثبت نام مثل فرم «ج» برداشته شود. فرهاد بیضایی اظهار کرد: در حال حاضر می‌توان گفت که چهار عامل در نوسانات بازار مسکن دخیل است. یکی از دلایل به سیاست جدید افزایش تراکم توسط مدیریت شهری در مرکز و جنوب تهران مربوط می‌شود. مجوزهایی که شهرداری به سازندگان در نیمه جنوبی تهران می‌دهد باعث جذابیت ساخت و ساز در این مناطق شده است. با توجه به تراکم جمعیتی بالا در جنوب تهران، این سیاست مدیریت شهری، کیفیت زندگی در محله‌های میانی و جنوبی را کاهش می‌دهد. وی افزود: نکته دیگر، تزریق نقدینگی برای خرید واحدهای آماده در بازار مسکن است. تقاضای سرمایه‌ای به سمت تولید مسکن نمی‌رود و این عامل باعث شده واحدهای موجود دست به دست شود و افزایش معاملات به تغییرات قیمتی بینجامد. این کارشناس بازار مسکن در ادامه گفت: دولت باید دو اقدام را انجام دهد؛ یکی این که زمین‌های قابل ساخت را به صورت مزایده در محدوده و حریم شهرها به منظور ساخت و ساز، عرضه کند. با این اقدام می‌تواند نقدینگی سرگردان را جذب کند و به تولید مسکن

اختصاص دهد. بیضایی تاکید کرد: زمین‌های ذخیره شهری در بسیاری از شهرها تمام شده یا روبرو اتمام است و عمده ساخت و سازها درون شهرها با تخریب واحدهای موجود انجام می‌شود. دولت باید طرح‌های جایگزین را داشته باشد؛ به این صورت که یا مکانیزم شهرک‌سازی را انجام دهد که می‌تواند منفصل از شهرها باشد یا این که توسعه متصل در حریم شهرها ایجاد کند. این اقدامات بستگی به سیاست شهرها می‌تواند متفاوت باشد. وی با بیان این که عرضه زمین به شرط ساخت، سه فایده دارد گفت: با این برنامه دولت می‌تواند نقدینگی جذب کند، این نقدینگی را به سمت تولید ببرد، عرضه مسکن را افزایش دهد و از التهابات بازار بکاهد. این کارشناس بازار مسکن خاطر نشان کرد: اجرای پایه‌های مالیاتی برای کنترل بازار مسکن ضروری است اما در شرایطی که مجلس به ماه‌های پایانی خود نزدیک می‌شود طرح‌های مالیاتی به نتیجه مطلوب نرسیده است. شهرداری‌ها نیز سیاست‌های مناسبی برای توسعه شهری ندارند. مجموع عوامل فوق منجر به سوق یافتن سرمایه‌ها به سمت بازار مسکن شده است. بیضایی، بازار مسکن را در شرایط فعلی دارای حباب دانست و افزود: قیمت‌هایی که توسط

برخی مالکان تعیین می‌شود کاملاً غیرواقعی است. متوسط قیمت پیشنهادی مالکان برای هر متر مربع مسکن در بخشی از نقاط تهران به ۲۰۰۰ دلار نزدیک شده که رقم بالایی محسوب می‌شود. در سال‌های گذشته معمولاً قیمت مسکن شهر تهران در محدوده ۱۲۰۰ دلار در هر متر مربع بوده است. وی تصریح کرد: شاید لازم است برای آن که دولت نقدینگی لازم را به منظور ساخت مسکن جذب کند برخی محدودیت‌ها را برای متقاضیان نهضت ملی مسکن بردارد. واحدهای نهضت ملی مسکن به کسانی تعلق می‌گیرد که دارای فرم «ج» سبز هستند؛ در حالی که عمده متقاضیان واجد شرایط از توانایی کافی برخوردار نیستند. از ۹۰۰ هزار نفری که افتتاح حساب کرده‌اند فقط حدود ۴۰۰ هزار نفر توانسته‌اند ۴۰ میلیون تومان را واریز کنند. اگر بخشی از محدودیت‌ها برداشته شود تولید مسکن افزایش خواهد یافت. این کارشناس بازار مسکن با بیان این که طرح اخیر دولت برای جذب سرمایه بخش خصوصی در جهت ساخت و ساز اقدام خوبی است تاکید کرد: سازمان برنامه، بانک مرکزی و وزارت راه و شهرسازی باید برنامه‌های جامع و مناسبی را در این بخش ارائه دهند. البته معتقدم دولت باید زمین‌ها را با قیمت آزاد واگذار کند تا از ایجاد رانت برای یک عده ممانعت شود.

محرك ریلی در بندر شهید رجایی

سبحان نظری *



احداث پایانه اختصاصی مواد معدنی در بندر شهید رجایی در آینده اقتصادی کشور نقش بسیار مهمی خواهد داشت. کشور ما مواد معدنی بسیاری را در خودش جای داده و همچنین صنایع مبتنی بر مواد معدنی به علت انرژی ارزان قیمت و وسعت سرزمینی و موقعیت جغرافیایی مستقر شده و توسعه‌های مطلوبی نیز داشته‌اند. با توجه به این ویژگی‌ها در کشور، تصمیم گرفته شده که یک اسکله و پایانه اختصاصی مواد معدنی در بندر شهید رجایی احداث شود. این پایانه به مساحت ۱۸۰ هکتار قرار است در فاز نهایی ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۵۰ میلیون تن بار معدنی در سال را فراهم کند. با توجه به اینکه مواد معدنی موجود در کشور محدود بوده، در آینده حتما باید به واردات مواد معدنی خام از سایر کشورها بپردازیم و این پروژه نقش بسیار مهمی در تامین نیاز صنایع وابسته به این مواد در کشور بازی خواهد کرد.

اساسا حمل و نقل مواد معدنی در تمام کشورهای صاحب اقتصاد پیشرو، متکی به شیوه حمل و نقل ریلی است. اگر نگاهی به نقش حمل و نقل ریلی در رقابت با بقیه شیوه‌های حمل و نقل داشته باشیم، متوجه می‌شویم که حمل و نقل ریلی برای حمل در مسافت‌های بلند یا در بارهای عمده در مسافت‌های کوتاه کاربرد دارد.

با توجه به محل استقرار فعلی معادن و صنایع فلزی کشور که عمدتاً در مرکز و نیمه شمالی کشور قرار دارند، ایجاد چنین پایانه‌ای در بندر شهید رجایی، قطعاً برای حمل و نقل (وارداتی و صادراتی) که باید متکی به شیوه حمل و نقل ریلی باشد ضروری می‌نماید. به نوعی یکی از مهم‌ترین محرک‌های ریل پایه شدن عملیات در بندر شهید رجایی، تاسیس همین پایانه و البته تجهیز به امکانات حمل و نقل ریلی خواهد بود.

نکته بسیار مهم این است که بنیان‌گذاران شرکت «هیمکو»، سرمایه‌گذاران بزرگ معدنی و فولادی کشور شامل شرکت توسعه و صنایع معدنی فلزات، گروه سرمایه‌گذاری امید، شرکت چادرملو، شرکت گل‌گهر، و شرکت گهر زمین هستند. مشخص است که این شرکت‌های بزرگ عزم جدی در زمان تاسیس شرکت «هیمکو» برای اجرای این پایانه داشته‌اند. البته باید به این نکته اشاره کرد که حدود ۵ سال از زمان تصمیم‌گیری اولیه گذشته و به نظر می‌رسد که عملیات احداث قدری به کندی پیش می‌رود که البته طبیعی است. زیرا این پروژه، پروژه بزرگی بود و به علت مشارکت و سرمایه‌گذاری چند شرکت و هلدینگ بزرگ اقتصادی، عموماً این نوع پروژه‌ها به‌ویژه در چنین ساختارهای مشارکتی با مقداری پیچیدگی و کندی مواجه می‌شود. امیدوارم به زودی شاهد افتتاح فاز اول این پروژه باشیم زیرا این موضوع باعث جهش پتانسیل‌های بخش معدنی و فولاد کشور و به تبع آن بخش لجستیک کشور خواهد بود. از نگاه انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی، برای موفقیت این پروژه، حتماً نیاز است که سرمایه‌گذاران و بنیان‌گذاران شرکت مدیریت همراه جاده، ریل،

دریا (هیمکو) افق دید خود را از صرفاً احداث یک پایانه در بندر شهید رجایی فراتر ببرند. همچنین خود در توسعه زیرساخت‌های ریلی مورد نیاز این معادن و همین‌طور در تأمین نیاز به ناوگان متناسب با ظرفیت ایجاد شده در این پایانه سرمایه‌گذاری کنند. پروژه‌ای که در فاز نهایی قرار است حدود ۵۰ میلیون تن بار معدنی را در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری کند، برای حمل محتاج ناوگان حمل و نقل ریلی به اندازه حدود یک و نیم برابر ناوگان موجود ریلی کشور اعم از واگن باری و لکوموتیو است. پس این شرکت باید در توسعه ناوگان مورد نیاز نیز کمک کرده و در عین حال انتقال چنین مقدار بار از بندر شهید رجایی به داخل کشور و برعکس، مستلزم این است که گلوگاه‌های ظرفیتی شبکه ریلی در مسیر حمل این محموله‌ها شناسایی و متناسب با آن برطرف شود. یعنی هر فازی از این پایانه که قرار است افتتاح شود، باید این گلوگاه‌ها نیز شناسایی و با استفاده از روش‌های مختلف برطرف شود. در یک منطقه ممکن است لازم باشد که سیگنالی‌نگ شبکه ریلی انجام یا در بعضی از نقاط مسیر ریلی و خط‌سازی شود. همین‌طور سایت‌های تخلیه و بارگیری واقع در مبادی و مقاصد تخلیه و بارگیری در تخلیه باید به اندازه کافی و متناسب با این ظرفیت شناسایی و تجهیز شوند. به طوری که در نهایت شاهد یک زنجیره کاملاً متوازن بوده و این چنین نباشد که یکی از حلقه‌های این زنجیره خیلی ضعیف‌تر از حلقه‌های دیگر و در مجموع محدودکننده ظرفیت کل زنجیره باشد.

احداث این پایانه با این مبلغ بالای سرمایه‌گذاری و با چنین هدفی از تخلیه و بارگیری بار (۵۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری در سال) می‌تواند

نقش صرفاً داخلی برای کشور خودمان نداشته و مشتریان خارج از ایران را هم هدف‌گذاری کند. برای مثال با توجه به تحولات اخیر جهانی، الزام استفاده روسیه از خاک ایران و شبکه حمل و نقلی آن برای ترانزیت کالا بین خود و کشور هند یا سایر کشورهای حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس بسیار واضح‌تر از گذشته شده است. بین روسیه و هند سالانه میلیون‌ها تن زغال‌سنگ، غلات و انواع کالاهای خام دیگر جابه‌جا می‌شود. این پایانه مواد معدنی می‌تواند به این گونه تقاضاها هم پاسخ دهد، بنابراین توصیه به سرمایه‌گذاران این پایانه بزرگ و استراتژیک این است که بازارهای بین‌المللی را نیز در محاسبات و راهبردهای خود مدنظر قرار دهند. انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی ۲۱ سال سابقه فعالیت دارد و از جمله تشکل‌های غیر دولتی است که به نمایندگی بخش خصوصی ریلی کشور در مجامع حاکمیتی از حقوق اعضای خود دفاع می‌کند. همچنین به حل و فصل مشکلات بین فعالان بخش خصوصی حمل و نقل ریلی نیز می‌پردازد. این انجمن در بسیاری از جلسات با راه‌آهن جمهوری اسلامی، وزارت راه و سایر سازمان‌های دولتی به طور سنتی حضور پیدا می‌کند. در عین حال با نهاد ریاست جمهوری، مجلس، مرکز پژوهش‌های مجلس، دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت و بسیاری از نهادهای حاکمیتی دیگر به طور مستمر جلساتی را برگزار می‌کند؛ با این هدف که خواسته‌های بخش حمل و نقل ریلی را پیگیری کند و در هدف‌گذاری‌های منجر به رشد حمل و نقل ریلی کشور مانند تدوین بودجه سالانه کشور، قوانین برنامه‌های توسعه‌ای یا حتی قوانین خاص، نظر خود را بیان کند.



« حمل و نقل و توسعه » از
بحران کم آبی در ایران
گزارش می دهد

روزهای سخت
تنش آبی برای
کشورهای
آسیایی

نیز پیش تر در گزارشی عنوان کرد که ۲,۳ میلیارد نفر در کشورهای زندگی می کنند که کمبود و تنش آبی دارند. امروز نیز سحر تاجبخش، رئیس سازمان هواشناسی کشور گفت: «تا سال ۲۰۴۰ در ۴۴ کشور خاورمیانه و شمال آفریقا، تنش آبی بسیار بالا رخ می دهد.»

اما وضعیت آب در ایران چگونه است؟ آمارها چه وضعیتی برای کشور ترسیم می کنند و آیا باید نگران بحران آب در ایران باشیم؟

حدود ۱۷ سال است که ایران وارد تنش آبی شده است. به عبارتی هشدارهایی که اکنون داده می شود، شروع ماجرا نیست. تا جایی که مجمع جهانی اقتصاد در گزارش سال ۲۰۲۲، یکی از پنج ریسک اصلی اقتصاد ایران را بحران منابع طبیعی معرفی کرد.

یکی از مولفه های منابع طبیعی، آب است که تقریباً تمام آمارها از وضعیت بحرانی آن روایت دارد. یک سوی بحران آب در ایران به تغییرات اقلیمی و کاهش بارندگی مربوط است. سوی دیگر آن نیز اقدامات انسانی از جمله فعالیت های صنعتی، سدسازی، کشاورزی غیراصولی

کشور ما سالهاست که از بحران بی آبی رنج می برد بحرانی که طی این سالهای خاورمیانه را درنور دیده است. بر اساس پیش بینی سازمان هواشناسی، کشورهای آسیایی تا سال ۲۰۴۰، با تنش آبی بسیار بالا مواجه می شوند. ایران یکی از این کشورهاست که بنا بر گزارش مرکز پژوهش های اتاق ایران از سال ۸۵ وارد تنش آبی شده است.

انسان ها با تمام پیشرفت هایی که در حوزه فناوری و تکنولوژی داشته اند، هنوز نتوانسته اند فکری برای منابع آب کنند. خیال بشر هنوز برای آب راحت نیست. دغدغه ای مهم که عاملی برای مهاجرت افراد شده است؛ در همان کشورهایی که کمبود آب دیگر به مرحله تنش و آذیر قرمز رسیده است.

تقریباً در همه رویدادهای جهانی که چالش های پیش روی بشر را بررسی می کنند، رد پای از «مسئله آب» هم دیده می شود. پیش بینی های جهانی حکایت از روزهای سخت تنش آبی برای کشورهای آسیایی می دهد.

به طور کلی ۲۵ درصد از جمعیت جهان با تنش آبی مواجه هستند. سازمان ملل

سمیه تقی خانی



است. یعنی ۱۰۰ لیتر بیشتر از سرانه مصرف جهان. به عبارتی در حالی که بارندگی کاهش یافته و آبخوانها نیز در حال خالی شدن هستند، سرانه مصرف آب همچنان بالاست. ضمن اینکه همین حالا ایران سومین سالی است که با خشکسالی پی در پی مواجه است.

■ ایران محصور در منطقه‌ای با تنش آبی بالا

به طور کلی بررسی گزارش‌های داخلی و خارجی نشان می‌دهد، ایران یکی از این کشورهاست که باید نگران تنش آبی بسیار بالا باشد. پیش از این رصدخانه مهاجرت به نقل از statista نوشت که ایران در میان کشورهایی است که تا سال ۲۰۴۰ با تنش بسیار شدید آب مواجه می‌شود.

افغانستان، ترکیه، عراق، امارات و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز از جمله کشورهایی هستند که با تنش آبی بالا مواجه می‌شوند. به عبارتی ایران محصور در منطقه‌ای با تنش آبی بسیار بالاست.

پیش از این موسسه منابع جهانی، کشورها را برای تنش آبی در پنج سطح دسته‌بندی کرد. دسته‌بندی این موسسه این گونه است: تنش آبی بسیار بالا، زیاد، متوسط رو به زیاد، متوسط کم و پایین. بر اساس این دسته‌بندی، ۱۷ کشور با تنش آبی بسیار بالا مواجه هستند. ایران نیز در این لیست قرار دارد.

همه این آمارها یک پیام دارد: آژیر قرمز برای منابع آب در ایران به صدا در آمده است. به عبارتی اگر از همین حالا منابع آب کشور مدیریت نشود، ایران در یک دهه آینده چالش‌هایی که اکنون دارد را به شکل بدتری تجربه خواهد کرد؛ از جمله بیکاری، مهاجرت اقلیمی و ...

و ... است.

پیش از این مرکز پژوهش‌های اتاق ایران در گزارشی نوشت که ایران از سال ۱۳۸۵ وارد تنش آبی شد. در این گزارش پیش‌بینی شده است که ایران در سال ۱۴۱۵ با کمبود جدی آب مواجه می‌شود. یعنی حدود یک دهه دیگر. اگر چه چگونگی مصرف آب در کشور و اقدامات صنعتی و کشاورزی می‌تواند به این روند شتاب دهد. در ادامه این گزارش نیز وضعیت منابع آب در کشور بررسی شده است. متوسط بارندگی سالانه جهان، آسیا و خاورمیانه به ترتیب ۸۱۴، ۸۲۷ و ۲۱۷ میلی‌متر است. متوسط بارندگی در ایران اما یک سوم متوسط جهانی است.

متوسط بارندگی سالانه ایران (۴۷ ساله منتهی به سال آبی ۹۴-۹۵) ۲۴۲ میلی‌متر و ۱۵ سال منتهی به سال ۹۴-۹۵ نیز ۲۲۵ میلی‌متر است. از سوی دیگر میزان آب منابع تجدیدپذیر در ایران در گذشته حدود ۱۳۰ میلیارد مترمکعب گزارش شده، اما از اواسط دهه ۷۰ کاهش قابل ملاحظه‌ای داشت. تا جایی که می‌توان گفت ظرفیت منابع آبی کشور در حال حاضر حدود ۱۰۰ میلیارد مترمکعب است که با برداشت سالانه ۱۱ میلیارد مترمکعب از بیشتر از میزان ظرفیت تجدیدپذیر آبخوانها، بحران آب زیرزمینی نیز تشدید پیدا کرده است. تا جایی که وضعیت بیش از ۳۵۵ دشت کشور بحرانی شده است.

■ سرانه مصرف آب در ایران بیش از سرانه جهانی

وضعیت بارندگی در کشور را در کنار سرانه مصرف آب در ایران که بگذاریم، تصویر هشدارآمیز دیگری در ماجرای کمبود آب به ما می‌دهد.

سرانه مصرف آب در ایران ۲۵۰ و در جهان ۱۵۰ لیتر نفر در روز

نقش روس ها در ابر پروژه ریلی

مونا ربیعیان رمضان پور

نقلی با استقبال این کشورها مواجه شود.

■ مزیت‌های کریدور رشت - آستارا

تکمیل کریدور شمال - جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است. پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی شدن کریدور شمال - جنوب، ایران بتواند سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر ترانزیتی کسب کند که می‌تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی را کاهش دهد. ظرفیت ترانزیت کریدور شمال - جنوب ۳۰ میلیون تن در سال است، اما در حال حاضر ایران از ۲ میلیون تن این ظرفیت بهره می‌برد. اگر ایران به هدف خود در تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای دست یابد، نیازی به خام فروشی مواد معدنی و نفتی نخواهد داشت و منافع که از راه ترانزیت و گردشگری کسب می‌شود، کشور را از فروش مواد نفتی و معدنی خام بی‌نیاز می‌کند. از این کریدور سالانه حدود ۲۵۰ میلیارد دلار محصولات هندی و چینی و آسیای شرقی به مقصد اروپا ترانزیت خواهد شد. پیش‌بینی شده سهم ایران در ترانزیت کالا حدود ۴ درصد و تولید حدود ۱۵ درصد باشد.

تکمیل و راه‌اندازی این طرح بزرگ بین‌المللی جایگاه ایران در اقتصاد بین‌الملل را از صادرکنندگی «مواد خام» به جایگاه «ترانزیت» تغییر خواهد داد. این کریدور از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا با خلیج فارس است که با توجه به نگاه دولت سیزدهم به دیپلماسی همسایگی و توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای منطقه، می‌تواند نقش مهمی در ترانزیت کالاهای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا کند. استفاده از ظرفیت ترانزیتی کریدورها و نهادهای منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای و... از جمله اقدامات مهم دولت سیزدهم برای گسترش دایره دیپلماسی اقتصادی و پیشبرد راهبرد تقویت ارتباط با منطقه و همسایگان در راستای منافع ملی است

■ اسناد اجرایی شروع پروژه راه آهن رشت - آستارا بین ایران

و روسیه نهایی شد

مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی در دیدارهای جداگانه با الکساندر نواک معاون نخست وزیر روسیه و ویتالی ساولیف وزیر حمل و نقل روسیه اسناد همکاری دو کشور در ساخت راه آهن رشت - آستارا را نهایی کردند که این اسناد با حضور عالی‌ترین مقامات اجرایی دو کشور امضا خواهد شد.

وزیر راه و شهرسازی کشورمان در این دیدارها افزایش همکاری‌ها و استفاده از ظرفیت موجود را در حمل و نقل تر کیبی با استفاده از

ایران و روسیه برای ساخت ابر پروژه ریلی رشت - آستارا به توافق رسیده‌اند و قرار است این خط آهن استراتژیک در مدت ۳ سال احداث شود. توسعه خطوط ریلی بین‌المللی در گسترش روابط تجاری بسیار اهمیت خواهد داشت و کریدور ریلی شمال به جنوب یکی از پروژه‌های مهم بین‌المللی و فراملی است که با اجرای چهار پروژه اولویت دار ریلی چابهار - زاهدان، شیراز - بوشهر - بندر عسلویه، درود - خرم‌آباد و همچنین رشت - انزلی - آستارا به سرانجام می‌رسد و با اتصال این حلقه‌های ریلی، راه آهن کشور به آذربایجان، روسیه و سپس اروپا متصل می‌شود. خط ریلی رشت - آستارا با طول ۱۶۴ کیلومتر یکی از مهمترین پروژه‌های ریلی است که بستری مناسب صادرات بین‌المللی است تکمیل کریدور شمال به جنوب بویژه اتصال خط ریلی رشت - انزلی - آستارا به قدری حائز اهمیت و حیاتی است که حتی رهبری معظم انقلاب هم بر سرعت بخشی این پروژه تاکید داشتند. دغدغه مندی رئیس‌جمهوری ایران در تسریع در اجرا و تکمیل این پروژه از یک سو و استقبال و اشتیاق مقامات روسی در این راستا از سوی دیگر سبب شده تا تکمیل پروژه ریلی رشت - آستارا به یک مطالبه فراملی تبدیل شود.

■ اهمیت توسعه شبکه حمل و نقل کشور

کریدور رشت - آستارا پل ارتباطی کشورهای اروپایی با اقیانوس هند و خلیج فارس است. شبکه بزرگراه‌ها، مسیرهای دریایی و ریلی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب را تبدیل به کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی (حدود ۳۵ تا ۳۷ روز) بین روسیه و هند می‌کند. کریدور شمال جنوب دسترسی مستقیم بیشتری را به هند در آسیای مرکزی و روسیه می‌دهد و در عین حال به ایران امکان تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای را می‌دهد. کریدور شمال - جنوب می‌تواند رقیبی جدی برای کانال سوئز در مبادلات تجاری بین شرق و غرب باشد. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از این مسیر، ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای منطقه ارزان‌تر است و زمان حمل و نقل کالاهای هندی به روسیه هم از طریق کانال سوئز به نصف کاهش می‌یابد. کریدور شمال جنوب که حتی پیش از جنگ در شرق اروپا و نامنی بنادر روسیه در دریای سیاه، مورد توجه بود، با بحران انرژی و بحران غله ناشی از جنگ اوکراین، اهمیت ژئواستراتژیک خود را بیش از پیش نمایان تر کرد. به‌طور کلی کشورهای آسیای مرکزی و جنوب قفقاز به شدت با کمبود فضا در توسعه روابط تجاری با یکدیگر روبه‌رو هستند و هر گونه فرصت برای توسعه روابط تجاری بین آنها به خصوص در حوزه حمل و

حمل و نقل دریایی و ریلی از طریق راه آهن کاسپین - رشت که به زودی تکمیل می شود را مورد تأکید قرار داد. وی ادامه داد: با تکمیل ۳۵ کیلومتر از مسیر ریلی رشت تا بندر کاسپین در آینده نزدیک، این بندر از طریق شبکه ریلی، به بندر جنوبی ایران در خلیج فارس به ویژه بندر عباس متصل می شود که تحول مهمی در حمل و نقل ترکیبی با بندر روسیه در شمال دریای خزر خواهد بود. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به میزبانی ایران از اولین کشتی باری رو-رو روسیه، این تردها را گام بزرگی در تجارت دریایی بین ایران و روسیه بشمارد و بیان کرد: تفاهم ایران و روسیه برای کشتی سازی در دریای خزر حائز اهمیت است و توسعه حمل و نقل ترکیبی با ورود اولین محموله ترانزیتی روسیه در سال گذشته از مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب می تواند نوید بخش همکاری های حمل و نقلی موثرتری باشد.

بدریاش اظهار داشت: گسترش ظرفیت ترانزیتی مسیر دریایی از طریق کریدورهای شمال جنوب در امتداد غرب دریای خزر و شرق دریای خزر می تواند بر کاهش ترافیک زمینی سنگین قفقاز نیز مؤثر باشد. همچنین در این دیدارها ویتالی ساولیف وزیر حمل و نقل روسیه گفت: تکمیل کریدور ریلی شمال - جنوب از اهمیت ویژه ای برخوردار است که از طریق احداث راه آهن رشت - آستارا صورت می گیرد و روسیه عزم جدی برای تسهیل و کمک به ساخت این پروژه دارد.

■ جزئیات قرارداد ساخت راه آهن رشت آستارا

محمد جمشیدی معاون سیاسی دفتر رئیس جمهور با در گفت و گویی تلویزیونی با بخش خبری رسانه ملی با اشاره به جزئیات قرارداد ساخت راه آهن رشت - آستارا گفت: خط آهن رشت آستارا عملاً تکمیل کننده گذرگاه ریلی حمل و نقل شمال به جنوب است که جنوب شرق آسیا، هند و خلیج فارس از طریق ایران و قفقاز به روسیه وصل می شوند و از آنجا به خلیج فنلاند و نهایتاً شمال اروپا وصل خواهند شد. نکته مهم هم این است که خیلی از بارها در اروپا از طریق شمال این قاره پخش می شود.

وی تأکید کرد: این پروژه از اولویت های اصلی سیاست خارجی دولت بوده و پیگیری آن هم دو دلیل راهبردی و اقتصادی داشته است. جمشیدی تصریح کرد: همه کسانی که در حوزه مسائل استراتژیک صاحب نظر بودند سال ها به درستی تذکر می دادند که دشمنان ما از جمله آمریکا تلاش دارند خاک ایران را دور بزنند تا هیچکدام از خطوط مواصلاتی و حمل و نقل و حتی انرژی از طریق خاک ایران عبور نکند و این باید شکسته می شد و برای همین یکی از راهبردهایی بود که دولت پیگیری کرد.

وی افزود: خطوط ترانزیتی مختلفی را در تلاش هستیم که از مسیر ایران عبور دهیم که یکی از این مسیرها همین مسیر شمال به جنوب است که ۷۲۰۰ کیلومتر مسیر ریلی است که تقریباً ۱۶۲ کیلومتر یعنی فاصله رشت تا آستارا خط ریل نبود و استمرار در حرکت با مشکل

مواجه می شود و ایران هم این ظرفیت را ندارد که بتواند از منافع اقتصادی بهره برداری کند برای همین ما به دنبال این بودیم که ارزش ژئوپلیتیک ایران را حفظ کنیم و این موضوع را پیگیری کنیم. جمشیدی اضافه کرد: مشاور امنیت ملی آمریکا در یکی از سخنرانی های خود در آمریکا گفت که ما به دنبال این هستیم جنوب آسیا را از طریق جنوب خلیج فارس به رژیم صهیونیستی و از آنجا به اروپا و دریای مدیترانه وصل کنیم، لذا آنها هم به دنبال این هستند که مسیر انتقال حمل و نقل را از جایی عبور دهند که ایران را دور بزند و اغراض سیاسی خود را دنبال کند برای همین رویکردی که دولت و کشور دنبال کرد به لحاظ راهبردی کاملاً درست است. وی درباره منافع اقتصادی این طرح هم گفت: این اتفاق باعث ایجاد اشتغال و تقویت جریان تجارت و حمل و نقل در کشور می شود. وی ادامه داد: زمانی که این پروژه تکمیل شود درآمد ارزی چشمگیری برای ایران خواهد داشت.

■ نقش کریدورهای بین المللی در گسترش بازار حمل و نقل

کریدور شمال - جنوب از جمله مهم ترین مسیرهای ترانزیتی کشور است که نقش بسزایی در گسترش بازار حمل و نقل خارجی ایران خواهد داشت. اهمیت این کریدور از ابتدای شروع جنگ اوکراین دوچندان نیز شده است. با وجود درخواست دولت ها و بخش خصوصی ایران و روسیه اما اتصالات لجستیکی میان دو کشور همچنان تا سطح مطلوب فاصله دارد. تنها گزینه ای که هم اکنون در کوتاه مدت می تواند بندر شمال و جنوب کشور را به صورت ریلی و با حجم عملیاتی بالا به یکدیگر متصل نماید، اتصال شبکه ریلی به بندر کاسپین است. این پروژه که تاکنون ۷۲ درصد پیشرفت کلی و ۸۵ درصد پیشرفت در زیرسازي داشته جهت تکمیل معطل واريز تنها ۷۰۰ میلیارد تومان بودجه می باشد. طبق نظر هیئت های تجاری ایران و روسیه در صورت اتصال بندر کاسپین به شبکه ریلی توسط این خط، بسیاری از مشکلات ترانزیتی حل شده و احجام عظیم بار ترانزیتی به کریدور شمال - جنوب ایران منتقل خواهد شد.

با وجود اینکه اهمیت این خط توسط دولت درک شده و در بهمن ماه سال ۱۴۰۰ رئیس جمهور مستقیماً دستور تأمین اعتبار و احداث این خط را داد، اما سازمان برنامه تاکنون از این دستور سر باز زده است. سوال اصلی این است که تا چه زمانی منافع کشور از کم کاری دستگاه هایی مانند سازمان برنامه و بودجه ضربه خواهد دید. در شرایطی که تقاضا برای کریدور شمال - جنوب ایران روند افزایشی دارد، لازم است تا کلیه دستگاه های ذیربط از جمله سازمان برنامه و بودجه و وزارت راه و شهرسازی هر چه سریع تر نسبت به تکمیل حلقه های مفقوده این کریدور و در رأس آنها راه آهن رشت - کاسپین اقدام نمایند. در این بین همراهی و پیگیری سایر دستگاه ها و افراد مؤثری همچون استانداری گیلان و نمایندگان این استان در مجلس شورای اسلامی مؤثر خواهد بود.

آشنایی با پایتخت صنعت لیزینگ هواپیماها در جهان

خلیل الله معمارزاده *



عزت نفس سازمانی آنهاست. به همین دلیل است که فعالیت خطوط هوایی در هلندینگ ها و پرتقوهای متنوع بازارهای مالی بین المللی به پیش می رود. شرکت **AerCap** با اختلاف زیادی، بزرگ ترین شرکت لیزینگ هواپیما در جهان است که در دوبلین ایرلند مستقر است. حتی شرکت های نوپا مثل **Avlease** عربستان سعودی، با کش رفتن (**Head Hunting**) تاپ ترین مدیران و کارشناسان زبده لیزینگ جهان، دفاتر دو نیش خود را در این کشور مستقر می کنند، همان مسیری که چین با **BOC** و **ICBC** چراغ خاموش پیمود. تمام توجه ما به اقدام های مشهود رونیایی عربستان در خریدهای جاه طلبانه برای شرکت های **Flynas** و **Flydeal** است در حالیکه غفلت کرده ایم، این کشور به صورت متهورانانه ای از پایه به سمت تحول مثلث بانک، بورس و بیمه از طریق صندوق ۶۰۰ میلیاردی **PIF** خود شتافته است و با تمرکز سرمایه گذاری ۱۰۰ میلیارد دلاری در هوانوردی در جهت سه برابر کردن ترافیک مسافری خود از ۱۰۰ میلیون به ۳۰۰ میلیون تا سال ۲۰۳۰، هماهنگ می تازاند.

* کارشناس هوانوردی

در حالیکه دنیای بین المللی شبیه جامعه اطراف ما از طریق تقسیم کار و حفظ روابط پیوسته و متقابل در جهت توسعه به پیش می رود، ما هنوز در پایه ای ترین و بدیهی ترین مفاهیم بین المللی به اجماع نظری و عملی نرسیده ایم و آنها را بر اساس عقل منفصله و انتزاعی خود از جهان، سیاسی یا امنیتی تفسیر می کنیم و مفهوم لیزینگ برآمده از عقل کانتی را به اجاره مکاسب برآمده از عقل نقلی و فلسفه های کهکشانی ذهنی خودمان فرو می کاهیم و این چنین واژه های دقیق بین المللی را در زمین ایران ذبح شرعی و ابتر می نماییم. کشور ایرلند در طی ۵۰ سال گذشته، با فراهم آوردن بهترین شرایط قانونی، قضایی، مالی و به ویژه مالیاتی، تمام بازیگران برتر صنعت لیزینگ جهان را به خود جذب کرده است. بیش از ۶۰ درصد هواپیماهای لیزینگ جهان از اتاق فرمان کشور ایرلند مدیریت می شوند و ۱۴ شرکت از ۱۵ شرکت برتر لیزینگ جهان در ایرلند مستقر هستند. توجه نماییم که حدود ۵۵ درصد از ناوگان هوایی شرکت های هواپیمایی جهان از طریق لیزینگ تامین می شود و مهم تر از کسب و کار هوانوردی برای شرکت های هواپیمایی، «مدیریت نقدینگی و ریسک» است که تمام

توسعه راه آهن با الزام ذینفعان بزرگ به تامین مالی

سبحان نظری *



کافی نمی کنند. بنابراین لازم است صورتحساب یارانه های گازوئیل به صورت ماهانه برای آنها صادر و مبلغ آن دریافت شود. بدین ترتیب می توان سالانه ۲-۳ میلیارد دلار از این شرکت ها و کارخانه ها دریافت کرد و از رقم مذکور در جهت توسعه شبکه و ناوگان ریلی استفاده نمود تا اثر مضاعف داشته باشد. البته باید توجه داشت که مبلغی در حدود نصف ارقام فوق نیز با صرفه جویی مصرف سوخت و اقدام به صادرات آن به خزانه دولت باز خواهد گشت.

■ **تامین مالی پروژه های راه آهن با مولدسازی زمین های بلااستفاده راه آهن و وزارت راه**

راه دیگر تامین مالی پروژه های توسعه راه آهن، مولدسازی زمین های بلااستفاده این شرکت و وزارت راه است. در حال حاضر شرکت راه آهن املاک و زمین های بسیاری مانند ساختمان قدیم دفتر مرکزی در ضلع شمالی میدان راه آهن تهران، ۱۰۰۰ هکتار زمین ایستگاه آپرین در نسیم شهر تهران و ۳۰۰ هکتار زمین در نزدیکی سی تی سنتر اصفهان و امثال آنها دارد که می تواند با مولدسازی آن ها و به ویژه با به کارگیری روش اهرم سازی و استفاده از منابع سرمایه گذاران خصوصی و تسهیلات بانکی در کنار آن، منابع مورد نیاز برای توسعه شبکه را تامین کند.

■ **جذب سرمایه گذار خارجی به روش BOT**

سومین روش تامین مالی پروژه های توسعه راه آهن، جذب سرمایه گذار خارجی در مسیرهای ترانزیتی است که کشور سرمایه گذار نیز به دلیل نیاز خود به مسیر ترانزیتی ایران، از منافع آن بهره مند شود.

* دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

افزایش ۳۰ درصدی ظرفیت حمل بار ریلی نیازمند ۵ میلیارد دلار سرمایه است که می توان با بازستاندن یارانه گازوئیل از صنایع فولادی و معدنی، فروش یا مولدسازی زمین های مرغوب راه آهن و وزارت راه و همچنین جذب سرمایه گذار خارجی، سرمایه مورد نیاز را جذب نمود.

توسعه راه آهن و رساندن سهم آن از حمل بار به حداقل ۳۰ درصد یکی از ضروریات حمل و نقل کشور است که در دو قانون «توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» و «برنامه ششم توسعه» به آن تصریح شده است. پیش تر در گفتگوی مسیر اقتصاد با دکتر سبحان نظری دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی به اهمیت افزایش ظرفیت حمل بار در راه آهن و نقش آن در کاهش مصرف گازوئیل پرداخته شد. به گفته این کارشناس حمل و نقل افزایش ظرفیت حمل بار در راه آهن به میزان ۳۰ درصد کل بار کشور، نیازمند سرمایه گذاری ۵ میلیارد دلاری است.

■ **سه روش تامین مالی پروژه های راه آهن**

به سه روش می توان منابع مالی برای سرمایه گذاری در توسعه ظرفیت حمل ریلی را تامین نمود و به سهم ۳۰ درصدی از حمل بار دست یافت. اول بازستاندن یارانه گازوئیل از صنایع فولادی و معدنی که بیشترین بهره را از توسعه راه آهن می برند. دوم با فروش یا مولدسازی زمین های مرغوب راه آهن و وزارت راه که در شرایط فعلی به کار آنها نمی آید و سوم جذب سرمایه گذار خارجی به روش BOT که تضمینی برای جذب ترانزیت خارجی نیز هست.

■ **ذینفعان بزرگ، مسئول سرمایه گذاری و تامین مالی توسعه راه آهن**

بزرگترین ذینفعان زیرساخت های حمل و نقل و همچنین یارانه های انرژی، شرکت های بزرگ فولادی و معدنی هستند که سود قطعی دارند. در شرایطی که شرکت های فولادساز در طول یک سال بعضاً تا ۶۰ درصد ارزش کل فروش محصولات خود سود خالص دارند، اعطای یارانه انرژی به آن ها بی عدالتی در حق سایر مؤلفه های زنجیره ارزش و اسراف منابع مردم است. مثلاً شرکتی فولادی که در سال های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به ترتیب ۶۰ و ۱۰۰ م.ت سود خالص داشته است، چرا باید از یارانه گازوئیل معادل ۷ و ۱۲ م.ت به نرخ سال های فوق برای حمل جاده ای مواد اولیه و محصولات خود برخوردار باشد؟ در دنیا در چنین مقیاسی، اصلاً به شرکت ها اجازه نمی دهند که به حمل جاده ای فکر کنند. ما با خرج بیت المال، راه آهن را تا مبدأ و مقصد فولادی ها رسانده ایم، اما به دلیل یارانه ای که به گازوئیل تخصیص داده می شود، این شرکت ها در ایران از راه آهن استفاده

تمجید و رضایت رئیس جمهور از «کار حسابی» هلدینگ خلیج فارس

شادی کابیانی



به گزارش مدیریت برند، مسئولیت اجتماعی و روابط عمومی شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس، آیت الله دکتر سید ابراهیم رئیسی در آیین افتتاحیه پنجمین نمایشگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران، برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی را در برقراری ارتباطات جدید و ارتقای ارتباطات موجود میان فعالان اقتصادی و تجاری کشورمان با دیگر کشورها بسیار موثر و مثبت ارزیابی کرد.

رئیس جمهور با بیان اینکه ایران پیش از این بیشتر با صنایع نفت و گاز شناخته می‌شد، گفت: به دلیل تاکید بر توانمندی‌های کشور در حوزه نفت و گاز، دیگر توانمندی‌های و ظرفیت‌های کشور هم در زمینه معرفی این توانمندی‌ها و هم در زمینه ارتباطات لازم برای رونق و توسعه مورد غفلت قرار می‌گرفت.

دکتر رئیسی افزود: امروز با توجه به تلاش دولت برای توجه متوازن و متناسب به همه عرصه‌های فعالیت اقتصادی و تولیدی و پرهیز از نگاه تک ساحتی به حوزه نفت و گاز، سطح روابط اقتصادی و تجاری کشورمان با دیگر کشورها در عرصه‌های جدید به سرعت می‌تواند ارتقا یابد.

رئیس جمهور اولین گام در توسعه روابط اقتصادی و تجاری را معرفی ظرفیت‌ها و توانمندی‌های داخلی و شناخت متقابل ظرفیت‌های کشورهای دیگر دانست و اظهار داشت: دفاتر بازرگانی در کشورها متکفل امر معرفی ظرفیت‌های اقتصادی و تجاری متقابل هستند و در دولت سیزدهم تلاش کرده‌ایم دفاتر تجاری ایران در کشورهای که در آنها فاقد دفتر بودیم، فعال شود.

آیت الله رئیسی همچنین برگزاری رویدادهایی مثل نمایشگاه توانمندی‌های تولیدی و صادراتی کشور را زمینه خوبی برای معرفی این ظرفیت‌ها در داخل و خارج کشور برشمرد و تصریح کرد: در همین نمایشگاه بیش از ۷۰۰ مجموعه صنعتی، معدنی و صادراتی حضور دارند تا دستاوردهای ایران در حوزه‌های مختلف به ویژه در زمینه فعالیت‌های دانش بنیان را که توانسته استانداردهای مورد قبول دنیا را نیز کسب کند و به مرحله تجاری برسد، به دنیا معرفی کنند.

رئیس جمهور با اشاره به دستاوردهای خوب تولیدکنندگان کشورمان در عرصه‌های سلامت، تجهیزات پزشکی و از جمله ساخت مجموعه کامل تجهیزات اتاق عمل و تامین ۹۵ درصد

نیازهای دارویی در داخل کشور خاطر نشان کرد: همچنین امروز تولیدکنندگان کشورمان در عرصه صنایع فولادی، پتروشیمی و بسیاری صنایع دیگر به رغم فشارها و تحریم‌های گسترده دستاوردهای قابل توجهی داشته‌اند که رسیدن به آنها در شرایط تحریمی باعث شگفتی ناظران خارجی شده است.

دکتر رئیسی با بیان اینکه دشمنان به دستیابی ایران به دستاوردهای پیشرفته تولیدی و صنعتی حساسیت دارند، اما دانشمندان ایرانی امروز بسیاری از علوم از جمله علوم نظامی و هسته‌ای را در کشور بومی سازی کرده‌اند، گفت: امروز دانشمندان و فعالان ایرانی علوم هسته‌ای و نظامی و خیلی از علوم دیگر را در کشورمان بومی کرده‌اند و دیگر این دانش‌ها در ایران وابسته به حضور و فعالیت یک کارشناس خارجی یا حتی یک یا چند کارشناس داخلی نیستند. رئیس جمهور با اشاره به اینکه امروز جمهوری اسلامی در زمینه دانش بنیان کردن و بومی سازی شاخه‌های مختلف علمی صاحب نظر و دارای حرف برای گفتن است، افزود: امروز محققان ایرانی در پژوهشگاه‌های کشور که در شاخه‌های مختلف علمی مشغول فعالیت هستند و اگر چه این میزان فعالیت علمی و پژوهشی را کافی نمی‌دانیم اما همین میزان از فعالیت‌های علمی نیز بسیار افتخار آفرین است.

توجه به کاهش قیمت تمام شده تولیدات و امکان رقابت با تولیدات خارجی از دیگر نکات مورد تاکید رئیس جمهور بود که درباره آن خاطر نشان کرد: قیمت و کیفیت دو مولفه مهم برای رقابت در عرصه تولید و صادرات است؛ البته کیفیت به هیچ وجه نباید



دکتر رئیسی اضافه کرد: آنها پیمان شکنی کردند ولی ما بر پیمان‌ها استوار ماندیم. آنها تعهداتشان را نقض کردند، اروپایی‌ها تعهداتشان را انجام ندادند، اما ما این افتخار را داریم که تاکنون آژانس انرژی اتمی ۱۵ بار اعلام کرده که جمهوری اسلامی به تعهداتش عمل کرده است. این آمریکایی‌ها و کشورهای غربی بودند که به پیمان خود پشت پا زدند و میز مذاکره را ترک کردند، اما ایران حرف منطقی و متین دارد و میز مذاکره را ترک نکرده و خود اروپایی‌ها هم اذعان کردند که حرف‌های ایران عقلانی است. رئیس جمهور با تاکید دوباره بر اینکه ایران به هیچ عنوان فعالیت اقتصادی و تجاری را به مذاکره گره نزده و نخواهد زد، گفت: تعامل و فعالیت اقتصادی و تجاری یک حوزه‌ای است که کار آن فعالانه پیگیری می‌شود و از همکارانم در وزارتخانه‌ها و دستگاه‌ها می‌خواهم که از فعالان اقتصادی و تجار و بازرگانان برای امر صادرات به طور جدی حمایت کنند.

فدای کمیت شود.

آیت‌الله رئیسی با قدردانی از برگزار کنندگان این نمایشگاه اظهار امیدواری کرد که با گسترش همکاری میان فعالان اقتصادی کشورمان و دیگر کشورها به ویژه کشورهای همسایه و منطقه اظهار داشت: این نمایشگاه که بعد از چندین سال وقفه به دلیل شیوع کرونا برگزار شده، زمینه خوبی شناخت ظرفیت‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران و در کنار آن آشنایی با ظرفیت‌ها و نیازها متقابل کشورهای دیگر است.

رئیس جمهور با تاکید بر اینکه در جمهوری اسلامی به هیچ وجه رشد و تولید کشور را به مذاکرات سیاسی گره نزده و نخواهیم زد، افزود: مذاکرات سیاسی یک روندی دارد که عزتمندانه پیش خواهد رفت و ما هم از موضع اقتداری که جمهوری اسلامی به برکت خون مطهر شهیدا از آن برخوردار است، با عزت مذاکرات را دنبال می‌کنیم و این آمریکایی‌ها بودند که میز مذاکره را ترک کردند.

« حمل و نقل و توسعه » گزارش می دهد

بازیگر جدید در صحنه جنگ اکرین

سعید قصابیان *

امریکا با حمایت از عضویت اکرین بنزین روی همیزم ریخت. این یک دام برای مسکو بود. دیدیم که سیاست خارجی غیر منعطف روسیه در دام افتاد و به اشتباه حمله به افغانستان (در دهه هشتاد) را تکرار کرد و به اکرین حمله و روس تبارهای شرق اکرین را به جدائی تشویق کرد. ناتو در ابتدای جنگ دخالت نظامی مهمی انجام نداد تا روسیه کاملاً آلوده جنگ شود و اکرین را بی دفاع نگه داشت تا یک توفیق نظامی اولیه نصیب روس ها شود. ناتو از چند ماه قبل از جنگ، خبر حمله قریب الوقوع روسیه را می داد اما عمداً از تجهیز اکرین امتناع کرد و دست رد به سینه زلنسکی زد. امریکا و اروپای غربی به تهدید و جنگ لفظی اکتفا کردند و با عضویت اکرین در ناتو بشدت مخالفت کردند چرا که در صورت عضویت اکرین، طبق منشور ناتو باید به روسیه اعلان جنگ می دادند. ناتو صریحاً اعلام کرد که از درگیری با روسیه اجتناب می کند و این به معنی له شدن اکرین بود. در ماه های اول از تسلیح اکرین خودداری کردند تا اکرین به اندازه کافی ضعیف بشود و زمین از دست بدهد. در ماه های اول جنگ وقت کشی کردند و به روسیه اجازه داده شد که بخش های مهمی از شرق اکرین را اشغال کند. بعد از خاکستر شدن اکرین و فرسوده شدن ماشین جنگی روسیه، مرحله دوم نقشه پیاده شد. افغانستانی‌زاسیون اکرین. بعد از اشغال افغانستان توسط شوروی سابق در ۱۹۷۹، امریکا و متحدانش جنگ جویانی را در گوشه و کنار افغانستان مسلح کردند تا برای نجات کشورشان از اشغال علیه شوروی ها جهاد کنند. جنگ چریکی علیه یک ارتش کلاسیک متجاوز. این جنگ ده سال طول کشید، ضربه بزرگی به حیثیت نظامی شوروی وارد شد و ضعف دیپلماتیک و ضربه اقتصادی ناشی از جنگ، مقدمه تجزیه شوروی شد. چیزی نصیب افغانستان نشد جز جنگ و مرگ که هنوز هم ادامه دارد.

امروز بر همه آشکار شده که برنده جنگ در اروپا، ایالات متحده است. تکرار همان اتفاقی که در جنگ دوم جهانی رخ داد. سابقه امر نشان می دهد که بعد از فروپاشی شوروی در دهه نود، امریکایی ها قول نانوخته ای به روس ها دادند که کاری به حیات خلوت آنها در شرق اروپا نداشته باشند اما بتدریج زیر قولشان زدند و کشورهای مرکز و شرق اروپا را یکی پس از دیگری به ناتو اضافه کردند و بتدریج به مرزهای روسیه نزدیک شدند. روسیه در آن زمان متوجه خطر نشد. شاید هم متوجه شد اما توان مقابله نداشت. نزدیک کردن ناتو به مرزهای روسیه در این سه دهه بعد از شوروی همیشه حربه ای در دست امریکا بوده برای فشار بر روسیه. غربی ها در سال ۲۰۱۴ با زیرکی تمام در مقابل الحاق کریمه به روسیه عکس العمل مهمی نشان ندادند و به نوعی چراغ سبز هم دادند و سر و ته قضیه را با چند تذکر دیپلماتیک و چند تحریم آبکی و امضای پیمان های مینسک ۱ و ۲ هم آوردند. با این کار، کریمه بصورت یک استخوان لای زخم در روابط اکرین و روسیه باقی ماند. امریکایی ها در تمام این مدت به آتش ناسیونالیستی اکرینی ها دمیدند تا آنها را رو در روی روس ها قرار دهند و امکان آشنی را از بین ببرند. با از دست رفتن کریمه، اکرینی ها راه برگشت نداشتند و لذا بر عضویت در ناتو اصرار کردند. با این تحولات کنترل بازی کاملاً بدست امریکایی ها افتاد. امریکا این آزادی عمل را بدست آورد که هم بتواند به درخواست اکرین برای عضویت در ناتو جواب منفی بدهد و ترمزش را بکشد و سطح تشنج را پایین بیاورد و هم هر زمان که اراده کرد بتواند دم به دم اکرین بدهد و از عضویت آن حمایت کند و آن را تشجیع کند و پایش را بگذارد روی دم روسیه. کیسینجر در همان سال ۲۰۱۴ تاکید کرد که عضویت اکرین در ناتو یعنی جنگ. دیدیم که پیش بینی وزیر خارجه اسبق درست از آب در آمد و

حالا اروپائیان یکبار دیگر آتش جنگ را بیخ گوش خودشان حس می‌کنند. در حال تجربه بحران انرژی و تورم هستند و به درستی واهمه دارند که مبادا دامنه جنگ به خاکشان کشیده شود. اروپای جنگ دیده از ریسمان سیاه و سفید می‌ترسد. هر چه توان دارند به اکراین کمک می‌کنند تا این سد شکسته نشود. اروپائیان اما هزینه می‌دهند و برای امریکا بازی می‌کنند. اروپائیان بعد از سالها که تلاش می‌کردند از دایره نفوذ امریکا رها شوند و متحد شوند و هویت مستقل پیدا کنند و گاهی بتوانند به ساز امریکا نرقصند، بار دیگر ناچار شده‌اند از ترس روسیه به دامان امریکا پناه ببرند. اروپا بار دیگر در چنبره امریکا گرفتار شده.

تا اینجای کار اکراین با خاک یکسان شده، روسیه تضعیف شده و اروپا در گیر تورم و کمبود انرژی است و محتاج کمک امریکا. اروپا وابسته به گاز صادراتی امریکاست برای جبران کاهش واردات گاز و نفت از روسیه. واردات LNG اروپا از امریکا نسبت به قبل از جنگ دوبرابر شده است، به قیمتی خیلی بیشتر از گازی که در گذشته از طریق لوله از روسیه دریافت می‌کرد.

امروز بر همه آشکار شده که برنده جنگ در اروپا، ایالات متحده است و بدیهی ست که در مقابل هر تلاش و طرح پیشنهادی برای پایان جنگ مقاومت کند و به دیده تردید به آن نگاه کند و اکراین را حتی از مطالعه آن بر حذر دارد.

این امر باعث شد که مقامات اکراین تحت فشار امریکا به طرح ۱۲ ماده‌ای چین که همزمان با سالگرد حمله روسیه در فوریه ارائه شد عکس العمل مهمی نشان ندهند و همچنان روی حمایت امریکا و کمک تسلیحاتی آن تکیه کنند. دستگاه رسانه‌ای غرب تلاش کرد بدون آنکه شواهد موثقی وجود داشته باشد، چین را در جبهه روسیه معرفی کند.

در ایام اخیر چند اتفاق تعیین کننده رخ داده که می‌تواند مسیر و جهت تحولات را عوض کند. اتفاق اول سفر مکرون به پکن است در آوریل سال جاری که در طی آن مکرون اولاً از دخالت در منازعه امریکا و چین در قضیه تایوان دامن کشید و صریحاً اعلام بی طرفی کرد و ثانیاً علی رغم دلخوری دیگر شرکای اروپایی از رئیس جمهور چین درخواست کرد که در جنگ اکراین میانجی‌گری کند و پوتین را بر سر عقل بیاورد. درخواستی که به وضوح فشار اقتصادی بر اروپا را نشان می‌دهد که باعث شده اروپائیان از شاخ و شانه کشیدن برای روسیه عقب بنشینند و بدنبال خاتمه جنگ باشند.

خیل عظیم فعالان اقتصادی که مکرون را در این سفر همراهی کردند به چشم آمد و موجب خشم مقامات امریکا شد. این موضع

کمک نظامی به اکراین طبق یک برنامه زمانی دقیق از اسلحه ساده شروع شد و کم کم به سلاح‌های سنگین تر مثل توپخانه و تانک و سیستم‌های ضد هوایی و حتی استیونگر رسید. البته این کمک‌ها به سلاح‌های دفاعی محدود است و سلاح‌های تهاجمی مثل هواپیما و موشک دوربرد را شامل نمی‌شود. بودجه کمک نظامی غرب به اکراین بتدریج و بصورت کنترل شده افزایش یافت و بایدن و اروپا هر روز رقم جدیدی از کمک نظامی به اکراین اعلام کردند. افزایش قدرت مقاومت اکراینی‌ها و افزایش اعتماد بنفس آن‌ها به طولانی شدن جنگ کمک کرد و خواهد کرد. با طولانی شدن جنگ و تقویت اکراین، ماشین نظامی و متعاقب آن توان اقتصادی و متعاقب آن دستگاه سیاسی روسیه به عقب رانده شد.

دکترین نظامی غرب به رهبری امریکا اینست که اکراین تا حدی باید قوی شود که بتواند مانع پیشروی روسیه شود اما نه آنقدر قوی که بتواند روسیه را از خاک خود بیرون براند. این وضعیت کجدار و مریز هم روسیه را در میدان جنگ حفظ خواهد کرد و هم اکراین را. هیچکدام در این وضعیت امکان ترک جنگ را ندارند چون ترک جنگ در شرایط فعلی هیچ دست‌آوردی برای آن دو نخواهند داشت. این یعنی تداوم جنگ تا آینده نامعلوم. همان چیزی که هدف کاخ سفید و پنتاگون است.

اروپائیان اما در این جنگ در موضع برنده نیستند. آن‌ها هنوز از آتش جنگ دوم جهانی رها نشده بودند که دچار جنگ سرد شدند. مصائب جنگ گرم کم بود ز مهریر جنگ سرد بدنبالش آمد. دو ابر قدرت وقت در دور دست نشستند و اروپا را به میدان رقابت و برتری جویی سیاسی و نظامی و ایدئولوژیک خود تبدیل کردند.

اروپا به دو بلوک شرق و غرب تقسیم شد و انواع موشک‌ها و سلاح‌های متعارف و غیر متعارف در دو طرف خط حائل مستقر شدند و هر روز تهدید از یک طرف که چنین و چنان می‌کنیم. این کابوس و سایه جنگ تا ۱۹۹۱ ادامه یافت و با فروپاشی اتحاد شوروی به یک آرامش موقتی رسید. از این سال به بعد بلوک غرب تلاش کرد تا باز ماندگان شوروی سابق را در سیستم سیاسی و ایدئولوژیک خود هضم کند. یکی از متفکران امریکایی مدعی شد که تاریخ به پایان رسیده و لیبرال دمکراسی پیروز نهایی ست و تا ابد بر جهان حکم خواهد راند؛ غافل از اینکه روسیه پس از یک دوره فترت، به تزاریسیم برگشت و ساز جدائی زدوآزدهای زردبی اعتنا به لیبرال دمکراسی، همه رقبای کنار زد و مدعی همسری با قدرت شماره یک جهان شد.



فرانسه دو دستگی در اردوگاه غرب را برملا کرد.

واشنگتن پست (۱۴ اردیبهشت) افشا کرده که اکراین در هفته‌های اخیر تحت فشار امریکا از یک حمله نظامی گسترده در داخل خاک روسیه منصرف شده است. چرا که خط قرمز ناتو عدم مواجهه مستقیم با قوای روسیه است. خط قرمزی که عملاً به معنای اینست که اکراینی‌ها فقط می‌توانند از خود و تنها در خاک خود دفاع کنند اما نمی‌توانند به دشمن حمله موثری انجام دهند. چرا که روسیه بلافاصله آنرا حمله غرب و ناتو به خودش تلقی خواهد کرد و به خود اجازه خواهد داد که آن دول را متخاصم بخواند و به منافع آنها در هر جای دنیا حمله کند. مدویدف چند بار تهدید به حمله اتمی کرده است. این امر اکراینی‌ها را، هر چند دیر، متوجه این واقعیت می‌کند که از نظر غرب و امریکا "اکراین تا حدی باید قوی شود که بتواند مانع پیشروی روسیه شود اما نه آنقدر قوی که بتواند روسیه را از خاک خود بیرون براند."

این واقعیت تلخ و این سرخوردگی البته می‌تواند چشم رهبران اکراین را باز کند که با تکیه به اردوگاه غرب نخواهند توانست به پیروزی نظامی مهمی دست پیدا کنند و تنها ملعبه‌ای در دست امریکا خواهند بود برای تضعیف روسیه و پایین کشیدن آن از موضع یک ابر قدرت جهانی.

این‌ها همه زمینه ساز تحول مهم روزهای اخیر است مبنی بر مکالمه تلفنی روسای جمهور چین و اکراین (چهارشنبه

۱۶ اردیبهشت). اولین تماس بعد از شروع جنگ. این تماس متعاقب انتصاب سفیر اکراین در پکن انجام شده است که نشانه تمایل دو طرف به نزدیکی بیشتر است. شی در این مکالمه به همتای اکراینی گفته که "دولت او بعنوان یک کشور مسئول نه نظاره گر محض خواهد بود و نه بر آتش خواهد دمید."

حالا که اروپائیان توان اقتصادی ادامه جنگ را ندارند و در شرایطی که اکراین احساس می‌کند که با تکیه بر امریکا و غرب دستاورد مهمی نخواهد داشت و حالا که تلاش رسانه‌های غرب برای آنکه نشان دهند که چین در سمت روسیه ایستاده شکست خورده، طرح ۱۲ ماده‌ای پکن مورد توجه اکراین و دیگران قرار می‌گیرد، حتی اگر یک طرح خام و یک پیش نویس اولیه باشد. چین پس از میانجی‌گری موفق بین ایران و عربستان که آرامش را به روابط ایران و اعراب بازگرداند و حتی باعث وبانی بازگشت سوریه به دامان اعراب شد، با اعتماد به نفس بیشتری می‌تواند میانجی صلح و یا حداقل آتش بس در جنگ اکراین باشد.

امریکا امروز پیام آور جنگ است و چین این فرصت را دارد که یک چهره صلح طلب از خود به جهانیان عرضه کند. هر چند همانطور که گفته شد پایان دادن به جنگ در مقطع فعلی بسیار سخت است. طرفین درگیر در جنگ اکراین امروز نمی‌توانند حضور این بازیگر جدید را نادیده بگیرند.

* کارشناس اقتصادی

معاون حمل و نقل وزیر
راه و شهرسازی عنوان کرد؛

طراحی زیست بوم نوآفرینی در حمل و نقل



وی هدف را دوم ثبت ایده‌های حوزه حمل و نقل به منظور تدارک حمایت‌های اثربخش دانست و افزود: هدف سوم که در حال حاضر از سوی سایر دستگاه‌ها نیز مورد پیگیری است و از اهمیت بالایی برخوردار است، اعلام چالش‌ها و موانع پیش رو در راه اندازی و فعالیت استارت آپ‌های حوزه حمل و نقل به منظور شناسایی و رفع آن‌ها است.

افندی زاده با اشاره به اینکه هدف مطلوب پیاده‌سازی زیست بوم نوآفرینی حمل و نقل کشور و بسترسازی بهره‌مندی از ایده‌های نو و ناب است، افزود: شناسایی بازیگران زیست بوم و تبیین نقش و کارکرد هر کدام مطابق با مطالعه مربوطه انجام شده و علاوه بر این ظرفیت‌های قانونی و سیاست‌های حمایتی در خصوص استارت آپ‌ها و شرکت‌های دانش بنیان احصاء و شرکت‌های فعال در حوزه حمل و نقل شناسایی شده‌اند.

وی ادامه داد: در همین راستا بررسی مکانیزم‌های بهم‌رسانی عرضه و تقاضا در این زیست بوم و تبیین نیاز بازار حمل و نقل در حال انجام است.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: تدوین برنامه راهبردی این موضوع منطبق بر مطالعات دقیق در قالب گروه‌های کانونی مربوط به مؤلفه‌های مختلف توسعه زیست بوم در دستور کار قرار دارد که مقرر است پس از آن، برنامه اقدام عملیاتی و نقشه راه در سه بازه زمانی کوتاه، میان و بلندمدت برای پیاده‌سازی این زیست بوم برای وزارت راه و شهرسازی ترسیم شود.

افندی زاده در پایان گفت: لازمه پیاده‌سازی مطلوب زیست بوم نوآفرینی و دانش بنیان حمل و نقل کشور همگرایی و هماهنگی تمامی زیربخش‌های وزارت راه و شهرسازی و همکاری و تعامل نهادهای مربوطه نظیر معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری است.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی از طراحی زیست بوم نوآفرینی و استارت‌آپی حوزه حمل و نقل کشور و نهایی شدن آن خبر داد.

شهریار افندی زاده معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ضرورت بهره‌مندی از ایده‌های نو در عرصه حمل و نقل به منظور افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها، ارائه خدمات مطلوب و افزایش شفافیت گفت: در سال گذشته با توجه به نام گذاری صورت گرفته با عنوان "تولید؛ دانش بنیان - اشتغال آفرین" و نظر به اراده دولت مردمی در جهت توسعه ظرفیت اشتغال‌زایی و همچنین برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی در استفاده از ظرفیت کارآفرینی و نخبگی در حوزه حمل و نقل، طراحی اجزای مختلف این زیست بوم در دستور کار قرار گرفت.

وی افزود: اقدامات لازم در حال انجام است و تلاش می‌شود تا اواسط سال ۱۴۰۲ برنامه راهبردی ویژه پیاده‌سازی این زیست بوم نهایی شود.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به سوابق موضوع اضافه کرد: با توجه به ابلاغ سیاست‌رویش و تأکید بر ضرورت و اهمیت توجه به توسعه کسب و کارهای نوپا در حوزه مأموریتی وزارت راه و شهرسازی و در راستای پیاده‌سازی زیست بوم فناورانه این حوزه، سامانه نوآفرین (استارت آپ) حمل و نقل کشور در سال گذشته راه‌اندازی شد.

افندی زاده خاطر نشان کرد: این سامانه (<https://mrud.ir/startup/registration>) هدف مشخص را دنبال می‌کند. هدف اول شناسایی کلی صاحبان ایده (فرد، تیم و یا شرکت نوآفرین)، شتاب‌دهنده‌ها و سرمایه‌گذاران حوزه حمل و نقل به منظور برقراری تعاملات، ارتباطات و انجام اقدامات بعدی است.

«حمل و نقل و توسعه» گزارش می دهد

پشت پرده تحولات نفتی عراق

نعیم نوربخش

جنوب عراق، ایران و ترکیه که جمعیت گُرد زیادی در تابعیت خود دارند، در خاموش کردن این اعتراضات نقش داشتند. در بجه این اعتراضات، روسیه برای به دست گرفتن کنترل نفت در کردستان عراق خیز برداشت.

روسیه از سه طریق به هدف خود دست یافت: نخست از طریق معاملات آتی سه تا پنج ساله، مبلغ ۱,۵ میلیارد دلار نقدینگی در اختیار حکومت خودمختار کردستان گذاشت. سپس ۸۰ درصد از منافع عملیاتی در پنج بلوک نفتی بزرگ را به تملک خود آورد. و در نهایت در خط لوله حیاتی کردستان به عراق با سرمایه گذاری ۱,۸ میلیارد دلاری که ظرفیت این خط را به یک میلیون بشکه در روز می رساند، ۶۰ درصد از سهام این مسیر را از آن خود کرد. پس از آن روس ها با مداخله در اختلافات ناشی از تقسیم درآمدهای نفتی میان حکومت کردستان و دولت مرکزی، به توافق میان اربیل و بغداد کمک کردند. این توافق که زمینه را برای ممنوعیت فروش

اقدام اخیر دولت عراق در ممنوع کردن فروش خودمختارانه نفت شمال این کشور توسط حکومت نیمه خودمختار کردستان را باید در بستر احیای روابط میان عربستان سعودی و ایران بررسی کرد. برای بررسی دقیق تر باید توافق اخیر را حرکت هماهنگ عربستان سعودی، اوپک، چین و هلال قدرت شیعه در منطقه قلمداد کرد. هلال قدرت شیعه از ایران، عراق، سوریه، لبنان و یمن تشکیل می شود. ترکیه که ۲۵ درصد از جمعیتش را شیعیان تشکیل می دهند و هنوز در ساختار اتحادیه اروپا پذیرفته نشده است، در این محور نقشی حاشیه ای دارد. آخرین قطعه این جورچین را نیز باید اظهار نظر یکی از مقامات بلندپایه در کاخ کرملین دانست که به این قرار بود: «با دورنگ داشتن غرب از معاملات نفتی در عراق و حفظ آنها در محور ایرانی-سعودی، تضعیف هژمونی غرب در خاورمیانه به فصل تعیین کننده ای در روند اضمحلال نهایی غرب تبدیل خواهد شد».

پیش از احیای روابط ایران با عربستان سعودی، تمام آنچه از عهده محور چین-روسیه برمی آمد آن بود که با مانورهای ظریف تلاش کنند تا موقعیت بهتری در منطقه سرشار از نفت خاورمیانه بیابند؛ منطقه ای که تحت نفوذ ایالات متحده و متحدانش بود. اما پس از توافق ایران و عربستان سعودی، چین و روسیه به موقعیت دلخواه خود دست یافتند. آنچه از این پس رخ خواهد داد یعنی انتقال قدرت از شمال عراق به دولت مرکزی در بغداد، چیزی است که روس ها عملیات راهبردی آن را در شمال عراق پی ریزی کردند و بعدها چینی ها نیز در جنوب عراق با آن همراه شدند. این اتفاقات از برگزاری انتخابات نمادین برای استقلال در کردستان عراق کلید خورد. در سپتامبر ۲۰۱۷ حکومت اقلیم کردستان یک همه پرسی برای تعیین سرنویشت این منطقه برگزار کرد که بغداد نتیجه آن را به رسمیت شناخت و این باعث شد تظاهرات عظیمی در عراق برگزار شود. ادعای می شود که در کنار سکنه



مستقل نفت در شمال عراق فراهم کرد، به اربیل اجازه داد تا ۵۵۰ هزار بشکه نفت از میادین شمال عراق و کرکوک را با واسطه شرکت دولتی بازار یابی نفت عراق به فروش برساند. در مقابل بغداد نیز مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار معادل ۱۷ درصد از بودجه فدرال منتهای مخارج حاکمیتی را ماهانه در اختیار حکومت خودمختار کردستان می گذاشت. البته این توافق هرگز به درستی اجرا نشد و از سال ۲۰۱۷ روسیه همواره تلاش داشت تا توافق بزرگ تری میان شمال و جنوب عراق منعقد کند.

در اوایل سال ۲۰۲۱ چین نیز راهبرد مشابهی را در جنوب عراق به کار گرفت. روس ها به عنوان نخستین قدم برای سلطه بر منابع نفتی کردستان عراق، موج عظیمی از تأمین مالی در معاملات نفتی را ابزار کار خود قرار داده بودند. مشابه با آن شرکت چینی «ژن هو اویل» یک قرارداد تأمین نفت ۲ میلیارد دلاری با بازپرداخت پنج ساله با



در سپتامبر ۲۰۱۷ حکومت اقلیم کردستان یک همپرسیس برای تعیین سرنشین این منطقه برگزار کرد که بغداد نتیجه آن را به رسمیت نشناخت و این باعث شد تفاهرات عظیمی در عراق برگزار شود. ادعا می شود که در کنار سکنه جنوب عراق، ایران و ترکیه که جمعیت کرد زیادی در آنجا زندگی می کنند، خصوصاً کردان این اعتراضات تشریح داشتند.

شرکت نفت عراق منعقد کرد. این تحولات به سه دلیل مهم برای ایالات متحده آمریکا در دسترس شدن نخست این که این قرارداد کاملاً با قراردادهای نفتی روسیه در شمال عراق مشابهت داشت. دوم این که کاملاً مشهود بود روسیه و چین به طرز همافکن سیاست مشابهی در عراق اتخاذ کرده بودند که پیش از این سابقه نداشت. به طور خاص دلیل استقبال بغداد از حضور چین در منابع نفتی جنوب این کشور، این بود که چینی ها وعده داده بودند با توسل به روابط خوبی که با روسیه دارند، می توانند تنش با کردها در خصوص بازپرداخت های بودجه ای را بخوابانند.

اما در حقیقت این خود روس ها بودند که کردها را از سال ۲۰۱۷ به تنش آفرینی تحریک می کردند. دلیل سوم نیز این بود که علاوه بر وارد کردن ابزار نظامی گری توسط روس ها به تنش های شمال

عراق، قرارداد نفتی جنوب عراق نیز توسط شرکتی منعقد شده بود که بازوی مالی پیمانکار بزرگ نظامی چین یعنی «نورینکو» بود. برای مدتی طولانی تنش بخشیدن به روابط اقتصادی میان حکومت اقلیم خودمختار کردستان و دولت مرکزی عراق بر پایه بازپرداخت های بودجه ای طی توافق سال ۲۰۱۴ به علت نداشتن راهکار ملموس سیاسی در جهت منافع روسیه و چین بود. به ادعای حکومت کردستان، این نهاد طبق اصول ۱۱۲ و ۱۱۵ قانون اساسی عراق بر تمام میادین نفتی ای که در سال ۲۰۰۵ یعنی سال تصویب قانون اساسی این کشور فعال نبودند، حق حاکمیت دارد. اما دولت مرکزی در بغداد نیز مدعی بود که طبق اصل ۱۱۱ قانونی اساسی، منابع نفتی و گازی به تمام مردم عراق تعلق دارد. در نتیجه آنها اصرار داشتند که تمام نفت و گاز استخراجی در مرزهای این کشور باید از طریق نهادهای تحت مدیریت دولت فدرال عراق به فروش برسد. اما اکنون که محور چین-روسیه توانسته است عربستان سعودی را پس از سال ها به جبهه خود بکشد، این دو کشور احساس می کنند که می توانند با جسارت بیشتری منویات قلبی خودشان را افشا کنند. هدف واقعی آنها از ابتدا چیزی جز به دست گرفتن کنترل کامل در خاورمیانه نبوده است. به این ترتیب از طریق اتحاد با رهبر جهان اهل سنت یعنی عربستان سعودی و رهبر جهان شیعه یعنی جمهوری اسلامی ایران، در سرتاسر کشورهای که به این دو منبع قدرت وفادار هستند، بهترین معاملات نفتی و گازی ابتدا به شرکت های بزرگ چینی و روسی پیشنهاد خواهد شد. اگر بخشی از منابع نفتی و گازی نیز که چین خریدار آن نیست به کشور ثالثی فروخته شود، ایرادی ندارد چرا که عراق بر خلاف ایران تحت تحریم های بین المللی نیست.

هدف نهایی چین از زمان آغاز جهش اقتصادی در دهه ۹۰ میلادی تاکنون این بوده است که در شاخص تولید ناخالص داخلی تا سال ۲۰۳۰ جای ایالات متحده آمریکا را در اقتصاد جهان بگیرد. البته این کشور اکنون نیز از لحاظ شاخص قدرت خرید، بزرگ ترین کشور تولید کننده و معامله کننده در جهان است. در عین حال چین نیاز دارد که اطمینان یابد در برابر تمام تحریم هایی که ممکن است تا سال ۲۰۲۷ به منظور کسب آمادگی برای اشغال تایوان علیه این کشور اعمال شود، از طریق دسترسی به منابع کافی انرژی از توان بازدارندگی کافی برخوردار باشد.

چین به واسطه درس هایی که از حمله روسیه به اوکراین گرفته است، می داند که باید چه سیاستی در پیش بگیرد. ممنوعیت فروش مستقل نفت توسط اقلیم خودمختار کردستان چه پابرجا بماند و چه نماند، چین و روسیه آشکار ساخته اند که هر رویدادی در عراق تنها با رضایت خاطر آنها انجام شدنی خواهد بود.

نویسنده: سیمون واتکینز

منبع: اوایل پرایس

مسیر کشاورزی چین به سرمایه داری

حسین شیرزاد*

کار مزدی در تولید کشاورزی است. بر اساس این فرض، گذار از سیستم‌های عرفی یا اشتراکی زمین به مالکیت خصوصی زمین و گذار از تولید اربابی یا مستقل خرده مالکی به تولید در مزارع بزرگ خصوصی با استفاده از نیروی کار مزدی دو پیش شرط توسعه آن است. با این حال، مطالعات موردی منطقه‌ای و ملی متعددی نشان داده است که پس از قرن‌ها توسعه سرمایه‌داری، این دو پیش شرط هنوز به طور کامل در بیشتر نقاط جهان محقق نشده‌اند. تعدادی از مطالعات این واقعیت را ثابت کرده‌اند که «کشاورزی سرمایه محور» لزوماً به غلبه مزارع خصوصی که کارگر مزدی را به کار می‌گیرند وابسته نیست و با وجود دهقانان کوچک نیز امکان رسوخ سرمایه داری ممکن و سازگار است. همچنین مشخص شده که سرمایه داری می‌تواند در مکان‌هایی توسعه یابد که قوانین مالکیت زمین یا نامشخص است یا برای تضمین مالکیت خصوصی زمین قواعد قانونی و رسمی محکمی وجود ندارد. مطالعه کشاورزی و روستایی چین نشان می‌دهد که کشاورزی معاصر چین هر دو استثنا را منعکس می‌کند. در اینجا، کشاورزی سرمایه داری تا حدی توسعه یافته است، اما نه دهقانان کوچک را حذف کرده و نه بر اساس مالکیت کاملاً خصوصی استوار است. حتی کار مزدی نیز به شکل غالب رابطه «سرمایه-کار» دیده نمی‌شود (نیروی کار زراعی به طور کامل پرولتاریزه نشده است). اما روابط متفاوتی مانند کشاورزی قراردادی که امکان تصاحب ارزش اضافی سرمایه را از نیروی کار فراهم می‌کند، در چین ایجاد شده است. بنابراین، کشاورزی چین در دهه‌های اخیر به تدریج و به طور مستمر خصلت سرمایه‌داری پیدا کرده است. شواهد تاریخی نشان می‌دهد که این امر از دید تئورسیسین‌های حزب کمونیست چین هم به دور نبوده و دگرگونی روابط تولید در امتداد خطوط سرمایه داری و تأثیرات مختلف آن بر روابط طبقاتی، جنسیتی و دولت-جامعه همواره یکی از دغدغه‌های اصلی مطالعه تغییرات اجتماعی در چین از آغاز «اصلاحات و گشایش» در سال ۱۹۷۸ بوده است.

■ **ساکنان روستا به عنوان یک سوژه توسعه سرمایه داری** با این حال، تا سال‌های اخیر، تحقیقات علمی اجتماعی در مورد توسعه سرمایه داری در چین عمدتاً کشاورزی را نادیده گرفته است. این بدان معنا نیست که ادبیات سوگیری شهری دارد. در واقع، ادبیات تحقیقی گسترده‌ای، دگرگونی مناطق روستایی چین

دوره دوم رسوخ سرمایه در کشاورزی چین، از اواسط دهه ۱۹۹۰ میلادی با توسعه یافته تر شدن بازارهای زمین و درجه بالاتری از سهم سرمایه گذاری بخش خصوصی در کشاورزی مشخص می‌شود. دوره دوم حوزه کشاورزی چین را می‌توان به عنوان توسعه نسبتاً سریع در «مسیر تجارت کشاورزی» توصیف کرد و مطابق آنچه شرح خواهیم داد، با تنوع در خدمات مشاغل کشاورزی و ایجاد و گسترش روابط «کار مزدی» و «کشاورزی قراردادی» بخش کشاورزی بازسازماندهی می‌شود. البته تنها تمرکز بر کار مزدی در تولید کشاورزی برای ارزیابی درجه توسعه سرمایه داری در حوزه کشاورزی گمراه کننده است. در واقع، مانند بسیاری از کشورهای دیگر، امروز کشاورزی قراردادی به شکل غالب کشاورزی سرمایه داری در چین تبدیل شده است. ذکر این نکته مهم هم ضروری است که با مرور تاریخ کشاورزی چین در می‌یابیم که ظهور مسیر تجارت کشاورزی در چین «گذار آمریکایی» به سوی کشاورزی سرمایه داری را به طور کامل مسدود نکرده است. به گونه‌ای که مواردی وجود دارد که انتقال سرمایه داری از پایین، از طریق «تمایز طبقاتی در دهقانان کوچک» صورت می‌گیرد؛ بنابراین در کشاورزی چین، این دو مسیر در کنار هم توسعه یافته است. جالب‌تر اینکه، پیشرفت مسیر کسب و کار کشاورزی ممکن است باعث توسعه گذار آمریکایی شود، همان طور که در برخی موارد از کشاورزی قراردادی دیده می‌شود که در آن شرکت‌های بزرگ کشاورزی با کشاورزان ثروتمندتری که کارگران مزرعه را استخدام می‌کنند، قرارداد امضا می‌کنند. البته نمی‌توان پیش‌بینی کرد که آیا یک مسیر، منجر به حذف مسیری دیگری خواهد شد یا نه، یا چه نوع ترکیب‌ها و اشکال ترکیبی از تعامل آنها در آینده پدیدار خواهد شد. اگر چه مسیر تجارت کشاورزی تنها در نیمه دوم دهه ۱۹۹۰ غالب شد، با این وجود می‌توان ریشه‌های برخی از شرکت‌های کشاورزی امروزی را در دهه ۱۹۸۰ جست و جو کرد. به عنوان مثال، شرکت «گروه غذایی گوانگدونگ ون»، یکی از بزرگترین شرکت‌های کشاورزی در چین امروزی، در سال ۱۹۸۳ به عنوان یک شرکت کوچک تأسیس شد. این یکی از معدود شرکت‌های پیشگامی بود که در دهه ۱۹۸۰ کشاورزی قراردادی را در چین آغاز کرد. برای مدت طولانی تصور می‌شد که کشاورزی سرمایه داری مستلزم وجود حقوق مالکیت کاملاً تثبیت شده بر زمین و غلبه استفاده از

را پس از سال ۱۹۷۸ مورد بررسی قرار داده است. با این حال، هنگامی که ساکنان روستایی چین به عنوان یک سوژه توسعه سرمایه داری مورد توجه علوم اجتماعی قرار می‌گیرند، آنها یا به عنوان کارگران صنایع روستایی در نزدیکی سکونتگاه‌های خود مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، یا به عنوان کارگران مهاجر در کارخانه‌های شهری. تا همین اواخر، توسعه سرمایه داری به طور سیستماتیک به عنوان یک موضوع ارضی مورد مطالعه قرار نگرفته بود. از آنجایی که هنوز ۱۹۶ میلیون نفر روستاهای چین مشغول به کار کشاورزی هستند، مطمئناً نیاز به پر کردن شکاف در ادبیات مربوط به تحول سرمایه‌داری کشاورزی چین وجود دارد. بر اساس ادبیات کلاسیک، کشاورزی سرمایه داری دو نوع رابطه را در بر می‌گیرد که در آنها سرمایه ارزش اضافی را از نیروی کار تصاحب می‌کند. اولین نوع رابطه که مستقیماً با تعریف نوع ایده آل «کارل مارکس» از سرمایه داری در کتاب کاپیتال (سرمایه) مطابقت دارد، استفاده از کار مزدی توسط سرمایه داران است. ارتباط بین کارگران مزرعه و رؤسای آنها در مزارع با انواع و اندازه‌های مختلف با این تعریف مطابقت دارد. جدایی کامل کارگران از وسایل تولید برای برقراری این رابطه ضروری نیست، زیرا کارگران نیمه پرولتری که کشاورزی در مقیاس کوچک در زمین خود را با کار مزدی خارج از مزرعه ترکیب می‌کنند، اغلب در مزارع سرمایه داری در کنار پرولتاریای کامل به کار گرفته می‌شوند. نوع دوم رابطه بین سرمایه و نیروی کار، کشاورزی قراردادی است. مارکس معتقد است که سلب مالکیت کامل از تولیدکنندگان مستقیم تنها شکل انباشت سرمایه نیست و سرمایه‌داران می‌توانند با کمال میل ابزار تولید را به عنوان مالکیت ساختگی به دست تولیدکنندگان بسپارند تا هزینه‌های تولید خود را کاهش دهند. او این نکته را با اشاره به ترتیبات پیمانکاری فرعی بین صنعتگران و سرمایه داران در مراحل اولیه انقلاب صنعتی در بریتانیا بیان می‌کند. با این حال، سوابق تاریخی ثابت کرده است که قراردادهای فرعی یک مرحله گذرا نیست، بلکه یکی از اشکال مقاوم تولید سرمایه داری است. در چین کمونیست، کشاورزی قراردادی شبیه شکلی از انواع پیمانکاری فرعی ظاهر شد و اگر چه می‌تواند اشکال مختلف داشته باشد، اما به طور کلی سرمایه داران، نهاده‌ها (بذر، کود، سموم دفع آفات و...) و راهنمایی‌های فنی را به کشاورزان ارائه می‌دهند و کشاورزان در ازای آن ملزم به تولید مقدار معینی از محصول هستند که استانداردهای کیفیت و قیمت آن با قرارداد از پیش توافق شده، مطابقت دارد. همچنین این قراردادها معمولاً به شکل قرارداد کتبی توشیح می‌شود. کشاورزی قراردادی برای نیروهای سرمایه داری به عنوان یک راه مناسب برای سازماندهی کشاورزی به نظر می‌رسد زیرا برخلاف شاخه‌های خاص صنعت،

کشاورزی نیازی به «تقسیم کار» بسیار دقیق ندارد، بنابراین شرکت‌ها می‌توانند تولید را مستقیماً به کشاورزان بسپارند. با انجام این کار، آنها همچنین می‌توانند از هزینه‌های مربوط به امنیت اجتماعی و سایر دریافتی مزایای قانونی از سوی کارگران جلوگیری کنند. کشاورزی قراردادی همچنین انتقال سرمایه به سایر انواع محصولات، اجرای الگوی کشت بهینه با حداکثر مارژین یا صرفاً پایان دادن به تولید یک محصول ویژه در یک منطقه خاص را بدون تحمل هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی که معمولاً در کارخانه‌ها با تعطیلی توأمان است، آسان کند.

■ آشتی سرمایه و پرولتاریا

همان طور که رویه‌های چندین شرکت صادرات کشاورزی نشان می‌دهد، شرکت‌ها همچنین ممکن است ترکیب تولید در مزارع خود را با عرضه از سوی مالکان خرد از طریق کشاورزی قراردادی به منظور گسترش ریسک‌های طرف عرضه انتخاب کنند. این شرایط زمانی اعمال می‌شود که سرمایه از موضع قدرت در مقابل خرده مالکان وارد کشاورزی قراردادی شود. از سوی دیگر، سرمایه نیز می‌تواند در شرایط کمتر مساعد، کشاورزی قراردادی را انتخاب کند. به عنوان مثال، در مناطقی که خرده مالکان مستقل قوی هستند و عرضه زمین و نیروی کار محدود است، شرکت‌هایی که هدفشان تولید در مقیاس بزرگ است، باید از طریق کشاورزی قراردادی با خرده مالکان به جای ایجاد مزارع بزرگ با استفاده از نیروی کار مزدگیر فعالیت کنند. به طور خلاصه، اگر چه کشاورزی قراردادی مستلزم یک رابطه رسمی کار مزدی نیست، با این حال تبدیل تولیدکنندگان مستقل به کشاورزان پرولترا تسهیل می‌کند. آنها به تدریج تبدیل به نوع خاصی از پرولتاریا می‌شوند که در سرزمین خودشان برای شرکت طرف قرارداد تولید می‌کنند. به همین دلیل، در کنار رابطه کار مزدی خالص در مزارع شرکتی، کشاورزی قراردادی نیز باید به عنوان یک رابطه تولید سرمایه داری دیده شود. مانند پیمانکاری فرعی در صنعت، کشاورزی قراردادی مرحله‌ای گذرا نیست، بلکه شکلی مقاوم از تولید سرمایه داری با قواعد حقوقی محکم و نظام رگولاتوری ویژه است. به این دلایل، این یادداشت، بر کشاورزی قراردادی و کشاورزی خصوصی با کار مزدی تمرکز دارد و بر سایر اشکال روابط سرمایه و کشاورز مانند مبادلات بازار بین سرمایه داران و کشاورزان تجاری مستقل تمرکز نمی‌کند. با این استدلال که مانند بسیاری از موارد دیگر در هر اقتصاد ملی، کشاورزی چین به طور فزاینده‌ای خصلت سرمایه داری پیدا کرده است به این معنا که روابط «کار مزدی و کشاورزی قراردادی» بین سرمایه و کار در دهه‌های اخیر گسترده‌تر شده است.

* تحلیل گر توسعه بخش کشاورزی

دستورالعملی که در دسرساز شد کارگران سرگردان!



است. این اطناب بوروکراتیک کار را به جاهای باریک کشانده؛ در روزهای گذشته، تماس‌هایی از کارگرانی داشتیم که به دنبال گرفتن کد ثنا و ثبت شکایت خود از کارفرما در سامانه جامع روابط کار بودند (که خود مراحل سخت و طاقت‌فرسایی دارد و در موارد بسیاری کارگران خودشان قادر به طی این مراحل نیستند و باید هزینه کافی‌نت و متخصص

بسیاری پیدا می‌شوند که یا حقوق کارگران را سر وقت نمی‌پردازند یا کارگران را با چوب‌تعدیل و اخراج از محیط کار می‌رانند؛ با این حال، زمانی که کارگر برای شکایت مراجعه می‌کند، متوجه می‌شود که بوروکراسی طولانی‌ای پیش رو دارد و به دلیل تعدد بخشنامه‌ها و ابلاغیه‌های حوزه روابط کار، به مراحل وقت‌گیر شکایت و رسیدگی افزوده شده

در شرایطی که حقوق‌های معوقه و مشکلات حوزه روابط کار، به صورت تصاعدی افزایش یافته، در برخی ادارات کار استان‌ها، مراحل رسیدگی به شکایات کارگران به دلیل بخشنامه‌ای تحت عنوان «دستورالعمل سازش درون کارگاهی» دچار کندی و وقت‌کشی شده است. امروز در هر شهر و استان کارگاه‌های

بپردازند) اما متوجه شده‌اند که شکایت در سامانه ثبت نمی‌شود.

آن‌ها بعد از چند بار تلاش برای ثبت شکایت تقریباً از ادامه کار ناامید شده‌اند که ناگهان برایشان پیامکی از دبیرخانه اداره کار مربوطه آمده با این مضمون که برای پیگیری شکایت باید حضوری مراجعه کنید! یکی از این کارگران که در یک کلینیک زیبایی و پوست در شهر مشهد کار می‌کند و سه ماه پیاپی حقوق نگرفته است، بعد از مراجعه حضوری، می‌گوید: به دبیرخانه رفتم و نامه‌ای به دستم دادند که ۱۵ روز مهلت سازش درون کارگاهی است و بعد از آن، اگر سازش میسر نشد، به شکایت شما رسیدگی می‌شود.

■ سازش درون کارگاهی و مشکلات آن

دستورالعمل سازش درون کارگاهی، مربوط به سازش و میانجیگری تشکل‌های کارگری در منازعات روابط کار است که بعد از ابلاغ آن در مهرماه ۱۴۰۱، انتقادات بسیار به آن وارد شد؛ فعالان کارگری این بخشنامه را ابزاری برای اطاله دادرسی و افزودن به بوروکراسی دادرسی کار دانستند و خواستار ابطال آن شدند؛ کارگر کلینیک پوست در حالی نامه معرفی به سازش درون کارگاهی گرفته که در کارگاه کوچک محل اشتغال او، اساساً هیچ تشکل کارگری وجود ندارد و این ۱۵ روز مهلت تا زمان دادرسی، فقط کار را بیهوده طولانی می‌سازد. در واقع کارگری که سه ماه تمام حقوق نگرفته و امروز دیگر آه در بساط ندارد، باید ۱۵ روز دیگر هم منتظر بماند تا روند دادرسی و پیگیری شکایت او کلید بخورد.

احسان سهرابی (فعال کارگری) با انتقاد از دستورالعمل سازش درون کارگاهی و با بیان اینکه ما در دیوان عدالت دادخواستی برای ابطال این دستورالعمل ثبت کرده‌ایم و امیداریم به زودی قضات هیات عمومی

دیوان این دستورالعمل زاید را که منجر به حق‌کشی می‌شود، در اسرع وقت باطل کنند؛ می‌گوید:

«در راستای اجرای ماده ۱۵۷ و برای واحدهایی که دارای شرایط احراز ماده ۱۳۱ و دارای تشکل اعتباردار باشند، دستورالعمل درون کارگاهی شورای سازش به شماره ۱۶۸۸۵۲ مهرماه ۱۴۰۱ توسط وزارت کار ابلاغ شد. ما هنوز به شرایط شکلی و ماهیتی دستورالعمل انتقاد داریم که امیدواریم دیوان عدالت اداری به وظیفه قانونی‌اش برای ابطال آن عمل کند. اما در این شرایط، برخی ادارات کار استان‌ها قانون‌گریزی می‌کنند و به بهانه این دستورالعمل، رسیدگی به دادخواست‌های برحق کارگران را به تاخیر می‌اندازند؛ به طور مشخص، استناد به دستورالعمل سازش درون کارگاهی برای کارگاهی که اساساً فاقد تشکل صنفی هستند، یک قانون‌گریزی آشکار است که منجر به تضییع حقوق کارگران می‌شود.»

■ ۱۵ روز سرگردانی کارگر

به گفته‌ی، الزامات همان دستورالعمل مورد انتقاد نیز غالباً نادیده گرفته می‌شود: «ماده ۳ دستورالعمل را نادیده می‌گیرند و به راحتی ۵ روز موعود رسیدگی از طریق سازش را به ۱۵ روز افزایش می‌دهند که این امر مصداق جعل مادی در سند قانونی است و باید با عاملان آن، از مباشر تا معاون، برخورد کیفری شده و به کمیسیون تخلفات اداری معرفی گردند.» او ادامه می‌دهد: بدعت دیگر اینکه دستورالعمل مذکور جهت واحدهای تولیدی دارای تشکل است اما برخی از ادارات کار پا را فراتر از مجلس شورای اسلامی و وزارت کار گذاشته‌اند و به هر کارگری که به سامانه ثبت شکایت مراجعه می‌کند، به جای تعیین وقت جلسه اعلام می‌نمایند حضوری جهت مشاوره تشریف بیاورید و سپس این برگه غیر

قانونی را به او می‌دهند؛ بر این اساس، تا ۱۵ روز کارفرما حق دارد پاسخ دهد؛ آخر کارفرمایی که ۹۰ روز پاسخ نداده و سه ماه حقوق را نپرداخته، در این ۱۵ روز قرار است چه پاسخی بدهد؛ آنهم در شرایطی که کارگاه تشکل صنفی ندارد و هیچ سازشی هم قرار نیست در کار باشد.

■ آخر کدام پاسخ کارفرما!؟

به گفته سهرابی، سکوت نمایندگان هیات‌های حل اختلاف ادارات کار در مورد اطنان دادرسی و ضایع شدن حقوق کارگر، به معنای ذوب شدن در ادارات کار و اشتراک منافع با دولت و کارفرمایان است؛ این نمایندگان باید مقابل این حق‌کشی‌ها با قدرت بایستند و اجازه ندهند کارگری که ماه‌ها حقوق نگرفته یا به ناحق اخراج شده، دوباره در راهروهای ادارات کار و پشت در اتاق کارفرما سرگردان شود و منت بکشد که کارفرما پاسخ به نامه غیر منطقی سازش بدهد.

او تأکید می‌کند: براساس آیین‌نامه دادرسی کار بایستی رسیدگی به شکایات کارگران در اسرع وقت انجام شود و ادارات کار حق سنگ‌اندازی و ایجاد مراحل جدید که هم وقت‌گیر است و هم هزینه‌بر، ندارند.

در نامه‌ای که به دست کارگر کلینیک پوست مشهد داده‌اند، خطاب به کارفرما آمده «خواهشمند است براساس ماده ۱۵۷ و بخشنامه سازش درون کارگاهی، ظرف پانزده روز نظر خود را در مورد درخواست کارگر شاکتی به صورت مکتوب اعلام فرمایید»؛ این کارگر که سه ماه حقوق گرفته و هیچ مرجعی برای دادخواهی جز ادارات کار ندارد، چرا پانزده روز دیگر باید سرگردان و معطل بماند؛ وقتی کارفرما حاضر به پرداخت دیون ممتاز کارگر نیست، چطور یک نامه «خواهشمند است» و «سازش کنید» می‌تواند منجر به احقاق حق شود؟

رقابت در ورود بانک‌های روسی به ایران مبادلات مالی آسان می‌شود؟

محمدحسین سیف‌اللهی مقدم

به عقیده کارشناسان اقتصادی ورود بانک VTB به ایران می‌تواند منجر به سهل‌الوصول‌تر مبادلات مالی شود و بر اقتصاد ایران تأثیرات مثبتی دارد. اخیراً بانک VTB روسیه دفتر نمایندگی خود را در کشورمان راه‌اندازی کرده است که در گزارش پیش‌رو به تأثیرات مثبت ورود بانک‌های بزرگ خارجی به کشورهای در حال توسعه می‌پردازیم. این بانک دومین بانک بزرگ روسیه است و در واقع این اقدام از معدود دفعاتی است که شاهد آغاز فعالیت یک بانک خارجی بزرگ در کشورمان هستیم.

سابقه ورود بانک‌های خارجی به کشورمان به بعد از اصلاح قانونی بانکی از سوی مجلس باز می‌گردد. تا پیش از سال ۱۳۸۹ بانک‌های خارجی برای فعالیت در ایران باید بیش از ۵۰ درصد از سهامشان در اختیار یک طرف ایرانی بود و در واقع محدودیت‌های زیادی در این زمینه وجود داشت اما در این سال این محدودیت از سوی مجلس لغو شد تا شرایط برای فعالیت بانک‌های خارجی در کشورمان تسهیل شود. در مرداد سال ۱۳۹۴ بانک مرکزی هم لایحه‌ای را در راستای تسهیل فعالیت بانک‌های خارجی در کشورمان از طرف دولت به مجلس فرستاد که در قالب آن بانک‌های خارجی می‌توانستند با خرید ۴۰ درصد از سهام یک بانک ایرانی یا با ایجاد یک مؤسسه بانکی با ۴۰ درصد تملک سهام در کشورمان فعالیت کنند. در آن زمان حداقل سرمایه مورد نیاز برای تأسیس بانک در ایران ۲۵ میلیون یورو و برای افتتاح شعبه ۵ میلیون یورو تعیین شد. پس از این اصلاحات البته پای چند بانک خارجی به کشورمان باز شد که از جمله آنها می‌توان به بانک تجارت ایران و اروپا، استاندارد چارترد، بانک مشترک ایران و ونزوئلا و حتی بانک فیوچر اشاره کرد. ورود بانک VTB به فضای بانکی کشورمان در واقع نخستین قدم از توسعه همکاری‌های کشورمان با یک کشور دوست و یک بانک بزرگ است که سابقه فعالیت در اروپا، آسیا، آفریقا و حتی آمریکا را هم دارد. همانطور که گفته شد بانک VTB دومین بانک بزرگ روسیه است و از نظر رنکینگ جهانی هم به گزارش مؤسسه فاینانشیال تایمز با داشتن رتبه ۲۳۶ در جمع ۵۰۰ بانک برتر جهان قرار دارد.

خوان کاردناس، اقتصاددان و یکی از مقامات ارشد بانک مرکزی مکزیک، خوان پابلو گراف، مقام سابق وزارت دارایی مکزیک، و پاسکوال اودوقرتی، دبیر کل انجمن نظران بانکی قاره آمریکا به نام ASBA، طی مقاله‌ای با عنوان "ورود بانک‌های خارجی

به بازارهای اقتصادهای نوظهور و نگاهی از منظر کشور میزبان" می‌گویند: طی سال‌های گذشته اقتصادهای نوظهور و کشورهای در حال توسعه محدودیت‌های ورود بانک‌های خارجی و ورود سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را کاهش داده‌اند.

در این مقاله آمده است: ورود بانک‌های خارجی به کشورهای در حال توسعه منافع گوناگونی را برای آنها به همراه دارد که از جمله آنها می‌توان به ورود فناوری‌های جدید، تولیدات و فنون مدیریتی جدید در کنار بالا رفتن رقابت با ورود بازیگران جدید به نظام بانکی کشورها اشاره کرد. از سوی دیگر بانک‌های بزرگ خارجی ممکن است به منابع مالی قابل توجهی در خارج از کشور میزبان دسترسی داشته باشند و متعاقباً دارای الگوی تأمین سرمایه پایدارتری نسبت به بانک‌های داخلی هستند. از سوی دیگر از آنجا که این بانک‌ها در دیگر نقاط جهان هم فعالیت دارند در زمان بحران‌های اقتصادی در داخل کشورهای میزبان کمتر تحت تأثیر شوک‌های مالی قرار می‌گیرند.

کارشناسان اقتصادی مذکور در مقاله خود می‌گویند: مطالعات اخیر نشان می‌دهد ورود بانک‌های خارجی به کشورهای در حال توسعه می‌تواند به افزایش بهره‌وری در نظام بانکی این کشورها نیز منجر شود و البته این مسئله تقریباً به فاصله کمی از ورود آنها رخ خواهد داد و ارتباط زیادی با سهمی که بانک‌های خارجی در نظام بانکی کشورهای میزبان به دست می‌گیرند ندارد.

نتایج بررسی‌ها از حضور بانک‌های خارجی در کشورهای نظیر ترکیه، آرژانتین، کلمبیا، فرانسه و اسپانیا در کنار برخی دیگر از کشورها هم همین نتایج را نشان می‌دهد. ورود بانک‌های خارجی از دو وجه نظام بانکی کشور میزبان را با افزایش بهره‌وری و رقابت همراه می‌کند. نخست آنکه با ورود یک رقیب جدید و حقیقی شاهد گرم‌تر شدن رقابت در نظام بانکی کشورها خواهیم بود و دوم آنکه در سودای سود بیشتر در سایه ورود بازیگران جدید، بهره‌وری هم در همین ساختار بالا می‌رود.

اگرچه ممکن است ورود بانک‌های خارجی به کشورهای در حال توسعه صنعتی عمق کمی دارند تبعات منفی داشته باشد اما در کشورهای با پشتوانه صنعتی ورود این بانک‌ها به گسترش رقابت منجر می‌شود.

نویسندگان مقاله مورد اشاره معتقدند که وجود شعب بانک‌های خارجی در یک کشور می‌تواند به کاهش فشار و استرس در ساختار اقتصادی کشورهای میزبان در زمان‌های بحران‌های مالی منجر می‌شود. از سوی دیگر این بانک‌ها می‌توانند در زمینه تأمین مالی شرکت‌های کوچک و متوسط در کشورهای میزبان هم نقش آفرینی کنند که به خودی خود با ورود سرمایه‌گذاری مستقیم یا غیر مستقیم خارجی تأثیر مثبتی در حوزه رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه دارد.

« حمل و نقل و توسعه » از دیپلماسی ماهرانه قطر در میان قدرت های منطقه گزارش می دهد

بندبازی قطر روی طناب آمریکا و چین

قطر که از لحاظ جغرافیایی میان عربستان سعودی و ایران واقع شده است، مدت ها است دیپلماسی ماهرانه ای را برای بقا میان این دو قدرت منطقه ای و ابر قدرت های حامی آنها به کار بسته است. در خصوص عربستان سعودی منظور از ابر قدرت حامی، ایالات متحده آمریکا می باشد و در خصوص ایران نیز ابتدا باید از روسیه و اخیراً چین نام برد. به تازگی شاهد خیز برداشتن سعودی ها نیز به سوی محور چین - روسیه بوده ایم. با وجود این به نظر می رسد قطر همچنان عمدتاً به تفاهم غیر رسمی خود با ایالات متحده به دنبال وقوع جنگ اوکراین پایبند مانده است؛ یعنی عرضه گاز به بازارهای غرب به عنوان جایگزینی برای واردات انرژی از روسیه. این روند را در تقسیم اخیر سهام پروژه توسعه شرقی میدان گازی شمال این کشور نیز می توان دید. به طور خاص به تازگی دیدیم که شرکت چینی نفت و پتروشیمی سینوپک با قطر انرژی برای دریافت ۱,۲۵ درصد از سهم پروژه توسعه شرقی میدان شمالی به توافق رسید. این پروژه برای تحقق هدف قطر که رسیدن به ظرفیت تولید سالانه ۱۱۰ میلیون تن گاز مایع تا سال ۲۰۲۶ می باشد اهمیت حیاتی دارد. ظرفیت فعلی تولید قطر ۷۷ میلیون تن در سال می باشد. احتمال این که بخشی از پروژه توسعه شرقی قطر به یک شرکت چینی واگذار شود همیشه وجود داشته است چرا که معاملات گازی میان این دو کشور حتی پیش از هجوم روسیه به اوکراین روند صعودی داشته است. در واقع از یک سال پیش از جنگ اوکراین، چینی ها تلاش خود را برای وسعت بخشیدن به منابع واردات گاز خود آغاز کرده بودند. این روند از طریق انعقاد قراردادهایی با قطر آغاز شد که بزرگترین صادرکننده گاز طبیعی در جهان است. نخستین قرارداد مربوط به خرید سالانه ۲ میلیون تن ال ان جی به مدت ۱۰ سال توسط سینوپک از قطر پترولیوم بود. در دسامبر ۲۰۲۱ نیز قراردادی میان قطر انرژی و گروه گوانگدانگ انرژی به منظور خرید سالانه یک میلیون تن ال ان جی بین سال های ۲۰۲۴ تا ۲۰۳۴ با شرط تمدید منعقد شد. اما در نوامبر ۲۰۲۲ بود که بزرگترین قرارداد خرید ال ان جی میان چین و قطر امضا شد. طرفین این توافق ۶۰ میلیارد دلاری باز هم سینوپک و قطر انرژی بودند. به موجب این قرارداد قطر سالانه ۴ میلیون تن ال ان جی را طی ۲۷ سال از ابتدای سال ۲۰۲۶ به چین صادر می کند. این طولانی ترین قراردادی است که تاکنون چینی ها برای خرید گاز منعقد کرده اند و از لحاظ حجمی نیز از بزرگترین هاست. با وجود این مشارکت چین در توسعه میدان گازی قطر در مقایسه با باز یگران غربی هنوز ناچیز شمرده می شود. شرکت های اکسون موبیل و کونوکو فیلیپس آمریکا، توتال انرژی فرانسه، انی ایتالیا و شل بریتانیا هر یک سهمی ۶,۲۵ درصدی از توسعه شرقی میدان شمالی

قطر کسب کرده اند که مجموع سهام شرکت های غربی در این پروژه را به ۲۵ درصد می رساند. باقی سهام نیز در اختیار شرکت قطر انرژی قرار دارد. انتظار می رود در پروژه توسعه جنوب میدان شمالی قطر نیز ترکیب مشابهی از سهامداران تشکیل شود. در سپتامبر ۲۰۲۲ توتال انرژی به عنوان نخستین شریک خارجی سهمی ۹,۳۷۵ درصدی از کل ۲۵ درصد سهامی که برای شرکای خارجی مدنظر قرار گرفته بود، در این پروژه کسب کرد. شل با سهمی مشابه و کونوکو فیلیپس با سهم ۶,۲۵ درصدی در اکتبر ۲۰۲۲ وارد مشارکت در این پروژه شدند. ورود غربی ها به پروژه های گازی قطر همزمان با تلاش آنها برای کنار گذاشتن واردات انرژی از روسیه از سیاست جدید قطر در بازار انرژی خبر می دهد. به محض حمله روسیه به اوکراین، ایالات متحده تلاش خود را آغاز کرد تا به سرعت برای نفت و گاز وارداتی اروپا از روسیه جایگزینی بیابد. هدف این بود که با تأمین انرژی اروپا، از پشتیبانی اروپا به رهبری آلمان از تحریم های آمریکا و بریتانیا در حمایت از اوکراین اطمینان حاصل شود. آلمان برای دهه ها سال خریدار عمده گاز ارزان روسیه بود و به کمک آن رشد اقتصادی خود را تداوم می بخشید. اتکای سنگین آلمان به واردات انرژی از روسیه باعث شده بود که در حمله پیشین روسیه به خاک اوکراین و الحاق شبه جزیره کریمه به خاک خود که در سال ۲۰۱۴ رقم خورد، برلین سیاست سکوت را در پیش بگیرد. فشارهای آمریکانه تنها احداث خط لوله نورد استریم ۲ برای صدور مستقیم گاز از روسیه به آلمان را متوقف کرد، بلکه در یافتن منابع جایگزین مانند واردات گاز از قطر نیز کمک شایانی بوده است. به این ترتیب بود که در می سال ۲۰۲۲ قطر اعلام کرد قصد دارد به همکاری با آلمان در تأمین انرژی قوت ببخشد و تأمین کننده اصلی ال ان جی برای این کشور باشد. به موجب مصوبات پارلمان آلمان یا بوندستاگ قرار است چهار سازه شناور و دو پایانه ساحلی دائمی برای واردات ال ان جی در سواحل شمالی این کشور احداث شود. قطر نیز قرار است صدور عمده ال ان جی به آلمان را زودتر از موعد آغاز کند. این صادرات از محل پایانه «گلدن پس» در سواحل خلیج مکزیک، تکراس صورت می پذیرد که ۷۰ درصد از سهام آن به قطر تعلق دارد و باقی سهام آن نیز در مالکیت اکسون موبیل می باشد. ظرفیت صادراتی این پایانه ۱۸ میلیون تن در سال تخمین زده می شود و تأسیسات آن قرار است تا سال ۲۰۲۴ راه اندازی شود. حدود یک ماه پس از اعلام آمادگی قطر برای همکاری با آلمان بود که قراردادهای مشارکت توتال فرانسه و انی ایتالیا در طرح توسعه شرقی میدان شمالی قطر منعقد شدند.

منبع: اوایل پرایس

نگرانی‌ها از وضعیت رشد اقتصادی ادامه دارد

حسین پیرموذن *

دوانمی کند. درست است که تخریب هر چیزی آسان و احیای آن به شدت سخت است؛ اما در طول ۱۰، ۱۵ سال گذشته آنقدر سطح رفاه و معیشت مردم پایین آمده که با این سطح رشد که البته در

تحقق آن هم شک و تردید وجود دارد، نمی‌توان چندان امیدی به بهبود وضعیت زندگی مردم داشت.

اقتصاد ایران مدت‌های طولانی است که تشنه جذب سرمایه است و به احیای زیرساخت‌ها نیاز دارد. در حالی که کاهش سطح درآمدهای دولت به ویژه با تداوم فشارهای ناشی از تحریم، او را در تأمین منابع برای پرداخت حقوق و دستمزد نیز با چالش مواجه کرده است. با نگاهی

به وضعیت بودجه‌های سالانه و کسری‌هایی که هر سال شاهد آن هستیم، به خوبی این مسئله را درک می‌کنیم که اقتصاد ایران درگیر شرایط رکودی است و در حال حاضر برنامه‌ای برای برون رفت از آن وجود ندارد.

نکته نگران‌کننده‌ای که وجود دارد، تدوین برنامه هفتم توسعه در همین شرایط است که به نظر می‌رسد دولت تمام تلاش خود را می‌کند تا هر چه سریع‌تر آن را تصویب و اجرایی کند. برنامه‌ای که تاکنون توسط کمیته‌هایی در بدنه دولت تهیه شده؛ اما انتقادهایی نسبت به آن از سوی بخش خصوصی وجود دارد.

به نظر می‌رسد تهیه برنامه برای توسعه اقتصادی که آسیب‌های بسیاری را در طول چند سال گذشته متحمل شده است، کار آسانی نیست و نباید خیلی سهل‌انگارانه از کنار آن گذشت. تکرار جریان بی‌توجهی‌های متولیان و تصمیم‌سازان کشور به پیشنهادهای بخش خصوصی در این بازه زمانی حساس، اشتباه بزرگی است که باید از بروز آن جلوگیری کرد.

با این حال تلاش برای رسیدن به رشد اقتصادی پیش‌بینی شده برای سال جاری نیازمند برنامه دقیق، کارآمد و جامع است که اساس تدوین آن با رویکرد فعلی حاکم بر اقتصاد و سیاست، بعید به نظر می‌رسد. * عضو اتاق بازرگانی ایران

با نگاهی به شرایط اقتصادی کشور که بیانگر تورم بالا، کاهش سطح سرمایه‌گذاری، تنش‌های اجتماعی و سیاسی، استمرار تحریم‌ها و موضوعاتی از این دست است، به نظر تحقق رشد اقتصادی، دور از ذهن می‌رسد.

همواره در طول سالیان گذشته برنامه‌های توسعه به ترتیب تدوین شدند و به مرحله اجرا رسیدند؛ اما توفیقی نداشتند چرا که همگی بلندپروازانه و آرمان‌گرایانه بودند. هیچ کدام واقعیت‌ها را ندیدند و تنها بر پایه آرزوها نگاشته شدند. حال که از رشد اقتصادی صحبت می‌شود بر اساس همان متد گذشته از رسیدن به ارقامی چون رشد ۸ درصدی، ۶ درصدی، تبدیل شدن به اقتصاد اول



منطقه و غیره صحبت می‌شود؛ متأسفانه این بار هم واقعیت‌ها را نمی‌بینیم. در این بین صندوق بین‌المللی پول، برای اقتصاد ایران در سال ۱۴۰۲ رشد ۲ درصدی پیش‌بینی کرده است. از طرف دیگر بانک جهانی رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۲۳ را با یک روند کاهشی نسبت به ۲۰۲۲، بالغ بر ۲.۲ درصد و برای ۲۰۲۴ حدود ۱.۹ درصد در نظر گرفته است. البته بانک جهانی پیش‌بینی رشد تولید ناخالص ایران در ۲۰۲۳ را ۰.۵ واحد درصد نسبت به گزارش قبلی خود کاهش داده که علت اصلی این کاهش را شرکای تجاری کلیدی و رقابت صادراتی جدید با نفت تخفیفی روسیه اعلام می‌کند. این ارقام نشان می‌دهد که واقعیت‌های ریشه‌دار در اقتصاد ایران متفاوت از آن مواردی هستند که دولتمردان بر اساس آنها برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری می‌کنند. زمانی که سطح تورم تا این حد بالا می‌رود و از طرفی برنامه‌ای برای مهار آن تدوین نمی‌شود، به تدریج افت سطح تقاضا را تجربه خواهیم کرد که با تداوم این روند، سطح تولیدات کشور روند نزولی گرفته و در نهایت شاهد کوچک شدن اقتصاد کشور خواهیم بود.

درست است که نهادهای بین‌المللی رشد حدود ۲ تا ۳ درصدی را برای اقتصاد ایران در سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی کردند؛ اما نکته اصلی ماجرا اینجاست که این رشد دردی را از معیشت و روند زندگی مردم

اجازه دهیم کسب و کارها بزرگ شوند

فرشاد فاطمی *

در آن شفاف شود اما هر دفعه با در بسته دولتی‌ها برخورد می‌کند. دولت همانند یک رقیب در بازارها عمل نکند و تصدی واحدهای تولیدی را بر عهده نگیرد که ناگهان دولت دچار رقابت با بخش خصوصی نشود. تنظیم‌گری دولت هم باید مطابق با اصول حاکم بر رقابت باشد. زمانی که کارآفرینان بزرگ می‌شوند یکی از نکات بارز آن‌ها مقیاس‌گیری بازارهایشان است. بازار هر چه بزرگ‌تر شود لزوم افزایش مراودات با دنیا رو به فزونی می‌رود. باید در این حالت صادرات را افزایش داد و برخی از مواردی که لازم است به کشور وارد شود. امروزه مادر باره کره جنوبی هیچ‌وقت نمی‌پرسم که واردت این کشور به چه میزان است بلکه بیشتر از صادرات آن کشور صحبت می‌کنیم. در ارتباط با دنیا بیشتر باید دنبال فرصتی باشیم که تا کسب و کارهای بتوانند تعاملات و مراودات خود را با آن افزایش دهند. پیشران‌های بخش خصوصی خیلی بهتر از دولت می‌توانند فرصت‌های جهانی را شناسایی کنند و با آنان به تبادل و تعامل بپردازند. مطالعات پیرامون اقتصاد ایران نشان می‌دهد که هر زمان رشد اقتصادی ایجاد شده توزیع ثروت هم در جامعه بهبود پیدا کرده است. هر زمان که آهنگ رشد کم‌رنگ شده طبقات ضعیف و متوسط بیشترین ضرر و هزینه را متحمل شدند. ما اگر پیشران‌ها را به عنوان موتور محرکه اقتصاد بدانیم قطعاً توزیع ثروت و درآمد هم جانی تازه خواهد گرفت. در این میان، چندان وظیفه ملی بر گردن کارآفرینان بزرگ بخش خصوصی وجود دارد. اول از همه باید تلاش کنند که اقتصاد را با سرعت بیشتر رشد دهند یعنی به همدلی نیاز است که هیچ‌گاه از ناملایمات خسته و دل‌سرد نشوند. آینده اقتصاد کشور بر دوش پیشران‌های برآمده از بخش خصوصی است. بنگاه‌های تولیدی باید حواس خود را جمع کنند زمانی که بزرگ شدند دچار پروکراسی‌های پیچیده اداری نشوند. مولفه مهم برای کسب و کارها این است که پس از بزرگ شدن همچنان به چالاک‌ی و نشاط خود ادامه دهند. توصیه بعدی به کارآفرینان بزرگ تربیت نسل دوم صاحبان کسب و کار در کشور است. این نسل ممکن است که از درون خانواده مؤسس آن واحد تولیدی باشد و یا افرادی خارج از آن اتمسفر وارد کنند. یکی از مشکلات اساسی پیشران‌های بخش خصوصی دوران بحرانی پس از موسی اصلی است یعنی مدیریت آن واحد تولیدی پس از فقدان آن کارآفرین اولیه دچار بحران‌های زیادی می‌شود. بخشی از وظایف پیشران‌های اقتصادی اصلاح ساختارهای حکمرانی کشور است. هرگز نمی‌توان با حاکمیت قهر کرد اما از طرفی نباید به تمام خواسته‌های حاکمیت هم تن داد. پیشران‌های بخش خصوصی باید کمک کنند که قوانین و مقررات برای خود و آینده اصلاح و تسهیل شود. کسب و کارها وظیفه دارند که بدانند ایجاد رقابت برای همگان خوب است. در فضای اقتصاد رقابتی است که شایستگی کسب و کارها مشخص می‌شود. کارآفرینان بزرگ بر اساس استعداد ایرانیان توانستند که خود را ارتقاء دهند و به هیچ‌عنوان نباید مسئولیت اجتماعی خود را به فراموشی بسپارند.

* استاد دانشگاه شریف

ما اگر می‌خواهیم که اقتصاد مسیر صعودی را طی کند وظیفه داریم که اجازه دهیم تا کسب و کارها بزرگ شوند. کسب و کارهای بزرگ راحت‌تر می‌توانند مشکلات خود را حل کنند و حتی می‌توانند ایده‌های بعدی را به همراه بیاورند. پیشران‌ها گروه‌هایی هستند که می‌توانند بر اساس یک ایده، نوآوری و یا تکنولوژی جدید فرصتی تازه در اقتصاد به وجود بیاورند. پیشران‌ها مهم هستند زیرا برای رشد اقتصادی یک زمینه‌ای را ایجاد می‌کنند که تا قبل چنین زمینه‌ای در کشور وجود نداشته است. اثر یک پیشران اقتصادی زمانی چشمگیر و موثر است که بتواند برای خود مقیاسی را مشخص کند. اولین مزایای وجود پیشران‌های اقتصادی در کشور، ایجاد رشد اقتصادی است و زمانی که رشد ایجاد شود، منابع بیشتری برای توزیع در جامعه وجود دارد. هر چه تولید ارزش بیشتری پیدا کند، اقتصاد به رونق لازم می‌رسد و اگر سیاست‌گذار پولی توانسته باشد به وظایف خود عمل کند، حتماً کاهش قیمت رخ می‌دهد. البته این موضوع جدای از تورم است و ما در خصوص زمانی صحبت می‌کنیم که وفور و تنوع کالا و خدمت در جامعه وجود داشته باشد. کارآفرینی از آن دسته از فعالیت‌هایی است که ریسک را در درون خود جای داده است. افراد باید بپذیرند که در مراحل اولیه کارآفرینی ممکن است با شکست‌هایی روبه‌رو شوند. دولت باید تلاش کند که مانع جدیدی بر سر راه آنان ایجاد نشود. به همین خاطر قوانین و مقررات برای کسب و کارهای نو و استارت‌آپ‌ها سعی می‌کند که تسهیلاتی را فراهم کند. شرایط نهادی و پایه‌گذار بازاری ثابت باشد و مدام دچار تغییر و تحول نشوند. حاکمیت و جامعه ممکن است که در مواجهه اول با کسب و کارهای نو دچار تردید شوند و این کسب و کارهای برای رشد و توسعه خود با بن‌بست‌هایی روبه‌رو شوند. بخش دولت و تنظیم‌گر بازار می‌بایست بدبینی‌های خود را کنار گذارد و با آن عینک به کارآفرین‌های تازه‌وارد نگاه نکند. ما اگر می‌خواهیم که اقتصاد مسیر صعودی را طی کند وظیفه داریم که اجازه دهیم تا کسب و کارها بزرگ شوند. کسب و کارهای بزرگ راحت‌تر می‌توانند مشکلات خود را حل کنند و حتی می‌توانند ایده‌های بعدی را به همراه بیاورند. مشکلی که در حال حاضر با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنیم عدم وجود بنگاه‌های بزرگ است. بخشی از علل بزرگ نشدن بنگاه‌های تولیدی به دولت بازمی‌گردد که آن‌ها را برای خود خطر می‌بیند و بخشی دیگر متأسفانه به نگاه منفی جامعه مربوط می‌شود. ایران قوی امروزه از دل کسب و کارهای قوی به دست می‌آید. جامعه‌ای که قوی نباشد هرگز نمی‌تواند بزرگ شدن کسب و کارها را بپذیرد و آن کشور دیگر توان و قدرتی برای مبارزه در عرصه اقتصاد بین‌الملل ندارد. دولت راهی ندارد جز اینکه دست و پای خود را از کسب و کارها جمع کند. یکی از دلایلی که مردم از کسب و کارها روی گردان هستند به علت مشاهده مزاحمت دولت برای بنگاه‌های تولیدی است. در برخی از موارد ایجاد کسب و کار با پیچیدگی‌های زیادی روبه‌رو است. از سال‌های گذشته قرار شده که سامانه‌ای ایجاد شود تا قواعد راه‌اندازی یک کسب و کار



مدیر عامل: محسن هرمزی

فعالیت: بهینه سازی حمل و نقل شهری

تلفن: ۵-۰۲۱-۷۷۲۶۴۱۴۱ فکس: ۷۷۲۶۴۱۳۰

آدرس: تهران - بزرگراه رسالت - نرسیده به اتوبان شهید باقری -

جنب ایستگاه مترو شهید باقری

گروه شرکت های راه آهن شهری تهران و حومه



مدیر عامل: محمد مهدی اسلامی

فعالیت: ساخت و تامین لکوموتیو، واگن، سیستم ترمز

تلفن: ۰۲۱-۳۷۱۸۷۰۰ فکس: ۰۲۱-۳۷۷۷۵۷۷۰

آدرس: بزرگراه تهران کرج، بعد از پل فرحیسن، میدان استاندرد، زرکان نو، جنب

کارخانجات بازسازی لکوموتیو

www.mapnalocomotive.com

شرکت مهندسی و ساخت لکوموتیو مپنا
بخش ریلی



مدیر عامل: محمود حسن نیا

فعالیت: حمل و نقل ریلی و جاده ای و ترکیبی کالا

تلفن: ۰۲۱-۷۷۹۳۹۳۷۰

فکس: ۰۲۱-۷۷۹۳۹۳۷۰

آدرس: تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، بعد از خوش، پلاک ۱۵۸

www.tarkibtrans.ir

info@tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل



مدیر عامل: ناصر بختیاری

فعالیت: خدمات مسافری ریلی

تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان سنایی، پلاک ۱۰۵

سندوق پستی: ۱۵۸۷۵۱۳۶۳

دورنگار: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۳۴۰ تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۱۰۸۸

www.raja.ir

info@raja.ir

شرکت حمل و نقل ریلی رجا



مدیر عامل: مصطفی معینی جزئی

فعالیت: احداث راه آهن، نگهداری از

خطوط و ابنیه فنی راه آهن و غیره

تلفن: ۰۲۱-۷۳۰۸۱ فکس: ۰۲۱-۷۳۳۶۱۰۸۷۷

آدرس: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان احمد فصیح، کوچه ششم، پ ۱۷

info@rstc.com

شرکت خدمات خط و ابنیه فنی راه آهن
(تراورس)



مدیر عامل: قاسم عبدالهی

فعالیت: تامین لکوموتیو و واگن های باری

تلفن: ۰۲۱-۵۷۳۵۵۲۲۸۸ فکس: ۰۲۱-۵۷۳۵۵۲۲۷۷

آدرس: بزرگراه جلال آل احمد غرب نرسیده به اتوبان چمران

خیابان پروانه پلاک ۵ طبقه ۵

www.alborzniroy.ir info@alborzniroy.ir

تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو



مدیر عامل: محمدجواد تر فیعی

فعالیت: ارائه خدمات فنی مهندسی، سرمایه گذاری و اجرای پروژه های عمرانی در رشته های تخصصی راه و ترابری، مترو و روسازی قطار شهری
آدرس: شیراز، بلوار پاسداران، خیابان شهید مطهری
تلفن: ۳-۰۷۱-۷۷۷۳۳۳۳-۷۱
www.sopg.ir
info@sopg.ir

سد و عمران پارس گستر



مدیر عامل: محمدحسین صادقی

تلفن: ۰۲۱-۷۷۲۸۲۷۱
آدرس: تهران، بزرگراه فتح-کیلومتر ۱۷-بین چهارراه ایران خودرو و پل کفش ملی-جنب صنایع شهید کلاهدوز
www.railpardaz.com
info@railpardaz.com

شرکت ریل پرداز سیستم



مدیر عامل: محسن فاتحی زاده

فعالیت: سرمایه گذاری و بازرگانی حوزه حمل و نقل و صنایع وابسته
تلفن: ۰۲۱-۷۷۴۹۰۲۰-۳۳ فکس: ۰۲۱-۷۷۴۵۵۱۲۵
آدرس: میدان آرژانتین، خیابان لوند، کوچه کامبیز، شماره ۲، طبقه دوم، واحد ۴
کدپستی: ۱۵۱۷۳۷۸۱۵
تلفن: ۰۲۱-۷۷۴۵۷۰۳۷

هلدینگ ارزش آفرینان فدک



مدیر عامل: ابراهیم شامخی

فعالیت: طراحی، تولید، فروش و خدمات پس از فروش تجهیزات ریلی
تلفن: ۰۲۱-۷۷۷۲۵۵۹۰-۲۷
آدرس: کرج-میدان استاندارد
جاده زرگان ۹-بلوار نماز

شرکت توسعه فناوری ریلی مپنا
بخش ریلی



مدیر عامل: علی وکیلی

فعالیت: طرح های زیربنایی و انرژی
تلفن: ۰۲۱-۴۶۲۰۴۶-۸۸۹ فکس: ۰۲۱-۸۸۸۹۳۷۳۷
آدرس: تهران بالاتر از میدان ولیعصر، رویروی سینما استقلال
خیابان شهید شامخی، شماره ۴۱
www.farab.com
mailbox@farab.com

شرکت فراب



مدیر عامل: علی افخم ابراهیمی

فعالیت: ارائه مدیریت، طراحی، نظارت و پروژه های طرح و ساخت حمل و نقل ریلی و ترافیکی، پروژه های تونل، مترو، تاسیسات مکانیک، برق و سیویل
آدرس: خ شهید بهشتی، خ صابونچی، شماره ۳۲
کدپستی: ۱۵۱۳۳۷۴۶۷۱۴
تلفن: ۰۲۱-۷۷۳۷۰۸۸۷ فکس: ۰۲۱-۷۷۳۷۰۸۸۷
ایمیل: info@gueno-int.com

شرکت مهندسی مشاور گنو



مدیر عامل: علیرضا علی لو

فعالیت: نگهداری و تعمیرات ناوگان ریلی و راهبردی قطارهای باری
آدرس: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصر، پلاک ۳۷
کدپستی: ۱۴۱۹۷۵۴۷۹۸
تلفن: ۰۲۱-۷۷۹۳۹۳۳۳-۷۷۹
فکس: ۰۲۱-۷۷۹۱۷۱۸۸

شرکت راه آهن کشتی



مدیر عامل: محسن یآوری

فعالیت: کریر ریلی مسافری و باری
تلفن: ۰۲۱-۴۴۶۲۸۱۷۱۰ فکس: ۰۲۱-۴۴۶۲۸۱۷۱۳
آدرس: بزرگراه شیخ فضل ا... نوری (شمال به جنوب) نرسیده به ستارخان، سازمان آب، خیابان حاجی پور امیر، نبش کوچه دیهیم پلاک ۱
www.joopar.com info@joopar.com

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار



مدیر عامل: علی قبادی

فعالیت: حمل و نقل جاده ای داخلی کالا از مبدأ اهواز به سایر نقاط کشور و حمل و نقل کالا به روشهای زمینی، ریلی و دریایی و ترکیبی
آدرس: اهواز خیابان باهتر انتهای بلوار صداقت شرقی میدان ستایش ساختمان یاوران فولاد جنوب طبقه ۴ و ۵
تلفن: ۰۷۱-۷۷۷۳۷۷۷۷-۷۱۷۷۹۳۴۰۷ کدپستی: ۷۱۷۷۹۳۴۰۷
www.mslc.ir

شرکت چند وجهی فولاد لجستیک



مدیرعامل ریلی مینا : بابک احمدی

فعالیت: حوزه حمل و نقل داخلی و بین المللی، تولید ناوگان ریلی
تلفن: ۰۲۱-۲۳۱۵۱۰۰۲ - ۰۲۱-۲۳۱۵۱۰۰۱
صندوق پستی: ۰۲۱-۱۹۳۹۵/۷۴۴۸
آدرس: تهران، بلوار میرداماد، صندوق جنوبی، پلاک ۲۸۲
www.mapnagroup.com
info@mapnagroup.com

بخش حمل و نقل ریلی مینا



مدیرعامل: ساسان نظریناه

فعالیت: حمل و نقل و لجستیک
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۸۳۱۷۷
فکس: ۰۲۱-۴۳۷۵۹۷۷
آدرس: تهران، میدان توفیق نصرت غربی بن
بست حسنی کوچه یکم پلاک ۱ واحد ۱۱
j.kia.holding@gmail.com

هلدینگ جاوید کیا



مدیرعامل: مسعود درستی

فعالیت: حمل نقل ریلی درون شهری
تلفن: ۰۲۱-۷۷۷۶۷۷۵ - فکس: ۰۲۱-۷۷۷۶۷۷۹
آدرس: تهران خ انقلاب، چهارراه کالج شرکت بهره برداری مترو، پ ۹۵۷
www.metro.tehran.ir info@metro.tehran.ir

شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه



مدیرعامل: هادی شمسائی

فعالیت: تعمیرکننده خودروهای ریلی، مجری
پروژه های تعمیرات و بازسازی ادوات ریلی
تلفن: ۰۲۱-۴۶۴۸۹۰۶ - فکس: ۰۲۱-۴۶۴۸۹۰۷
آدرس: میدان ونک خیابان گلنسی جنوبی کوچه
۳۳ پلاک ۲ طبقه ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۷۹۲
www.ehyasanat.ir info@ehyasanat.ir

شرکت مهندسی احیا صنعت



مدیرعامل: سید میحاج صالحی

فعالیت: حمل و نقل بار و مسافر
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۵۷۰ - فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۵۷۰
آدرس: تهران، بالاتراز میدان آرژانتین، ابتدای بلوار آفریقا - ساختمان مرکزی راه آهن
www.rai.ir info@rai.ir

شرکت راه آهن ج.ا.ا



مدیرعامل: غلامرضا چینیان

فعالیت: تعمیر، نگهداری و بازسازی لوکوموتیو
و مجموعه های آن و تامین قطعات مربوطه در
صنعت حمل و نقل ریلی
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۷۰۹۱۵ - ۰۲۱-۲۲۲۷۰۸۸۶
فکس: ۰۲۱-۲۲۲۷۰۳۸۱
آدرس: بلوار میرداماد، خیابان شهید صماری،
خیابان یکم، پلاک ۲۸، طبقه ۴
www.tora.ir info@tora.ir

توسعه راه آهن آریا



مدیر عامل: شواد خیر

فعالیت: پیمانکار عمرانی، ساختمان، آب، حمل و نقل، تاسیسات و تجهیزات

آدرس: شهرک قدس، خیابان ایران زمین، خیابان گلستان،

نرسیده به مسجد النبی، ساختمان شماره ۱۹

تلفن: ۸۸-۸۸۳۷۷ فکس: ۸۸-۹۴۵۹۳

Www.generalmechanic.com

شرکت جنرال مکانیک



مدیر عامل: داوود پارساپور

فعالیت: طراحی و نظارت بر ساخت

ایستگاهها و تجهیزات مترو

تلفن: ۷۷۱۸۲۶-۷۷۱۴۵۲۸

فکس: ۷۷۸-۵۱۴۵

آدرس: بزرگراه رسالت خیابان دردشت- خیابان یعقوبی (۷۳ شرقی) پلاک ۱

www.behro.co

info@behro.co

شرکت مهندسين مشاور جامع بهرو



مدیر عامل: محمود جنتیان

فعالیت: مجری طرح پروژه های عمرانی

آدرس: بلوار میرداماد- خیابان دکتر مصدق شمالی

انتهای خیابان دهم- کوچه سینا- پلاک ۹

تلفن ۷۱۴۴۹۱

فکس ۷۷۷-۹-۷۰

شرکت بین الملل عمران سریر



مدیر عامل: مرتضی ملانژاد

فعالیت: تولیدات واگن، تعمیرات و بازسازی

تلفن: ۸۸۵۲۴۵۸-۸۸۷۷۷۷ فکس: ۸۸۷۷۷۷-۸

آدرس: خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، کوچه چهارم، پلاک ۱۲

www.wagonpars.com

info@wagonpars.com

شرکت واگن پارس



مدیر عامل: کاوه ذهبی

فعالیت: اجرای کلیه کارخان، کلیه پروژه های صنعتی و زیر ساختی،

راه آهن و راه

تلفن: ۲۷۷۲۱۴-۳۱-۳۱

آدرس: تهران، سعادت آباد، خیابان علامه شمالی،

کوچه بیستم غربی، پلاک ۷

نقش جهانپارس



مدیر عامل: مرتضی علی احمدی

فعالیت: حمل بار جاده ای، ریلی و دریایی

تلفن: ۲۳۱۵۱۹۸۲

فکس: ۲۷۱۴۱۴۱۷

آدرس: آرژانتین خیابان احمد قصبی خیابان ۱۷ غربی پلاک ۱۷

کمیته: ۱۵۱۴۸۱۴۶۱

www.mapnagroup.com

شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا
بخش ریلی



مدیر عامل: سمیل آل رسول

فعالیت: مدیریت طرح، مشاوره، مطالعات و نظارت بر پروژه‌های راه و آزاد راه
زیرسازی راه آهن
تلفن: ۸۸۷۸۱۸۸
فکس: ۸۸۷۸۶۹۳۷
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر
نبش تپایش، خیابان اسفندیار، شماره ۲۸

شرکت مهندسين مشاور رهاب



مدیر عامل: محمد درگاهی

فعالیت: خدمات مسافری ریلی
تلفن: ۷-۹۳۵-۸۸۸
آدرس: خیابان میرزای شیرازی - نبش خیابان دوازدهم - ساختمان تی پی کال
طبقه اول - واحد ۱۲
www.noortrains.com

شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا



مدیر عامل: اشکان ناطمی

فعالیت: راه سازی و ساختمان و ابنیه
تلفن: ۷۱-۸۲۵۷-۸۸۵
آدرس: سعادت آباد - خیابان ۳۸ غربی
بن بست یاس - پلاک ۳
www.henza-co.com

شرکت راه سازان و ساختمان هنزا



مدیر عامل: عباس غفاری

فعالیت: پیمانکاری راه، راه آهن، فرودگاه، تاسیسات زیربنایی و ابنیه
آدرس: شهرک غرب، تقاطع یادگار امام و شهید دادمان، نبش کوچه آیدا، پلاک ۱
تلفن: ۸۸۳۷۴۶۷-۰۲۰ فکس: ۸۸۳۷۰۵۰-۰۲۰
www.Tossar.com

شرکت توسعه ساختمان و راه توسار



مدیر عامل: رضا جواهری

فعالیت: مهندسی، طراحی و تأمین قطعات، احداث و نیز ارائه خدمات تعمیر و نگهداری برای قطعات مترو و راه آهن، برقی سازی قطعات و تأمین تجهیزات
تلفن: ۳۷۴۶۰۳۲۲ فکس: ۲۲۲۳۸۷۳۲
آدرس: خیابان میرداماد - محدق شمالی کوچه ششم - پلاک ۱۱
www.mapnamrc.com

شرکت احداث و توسعه ریلی مینا بخش ریلی



مدیر عامل: سینا عباسی

فعالیت: تعمیرات و نگهداری محصولات و پروژه های ریلی
تلفن: ۸۹۳۵۱۲۵
آدرس: خیابان شوش رجایی شمال، رویه روی باربری جهانگیری، درب نقلیه راه آهن، ساختمان سردار

تعمیرات و بهره برداری ریلی مینا بخش ریلی



مدیر عامل: رضا شریفی آشتیانی

فعالیت: طراحی و احداث پروژه های راه، بزرگراه، آزادراه، تونل، پل و فرودگاه
تلفن: ۴۸۷۲۰۰۰ فکس: ۸۰۸۳۳۹۰۸۴
آدرس: تهران - کیلومتر ۱۰ جاده مخصوص کرج - جنب آمیکو
www.trpco.ir

شرکت توسعه راه های پارس



مدیر عامل: نریمان مله‌ری

فعالیت: بازسازی، راه اندازی، نگهداری، بهره برداری و انتقال مالکیت - دستگاه لوکوموتیو آگستوم
تلفن: ۴۰۵۴۰۳۲۲ - ۲۲۲۳۳۳۱۸
آدرس: تهران - میرداماد - محدق جنوبی پلاک ۲۸۲

شرکت توسعه ناوگان ریلی مینا بخش ریلی



مدیر عامل: عادل آقاپور

فعالیت: تعمیر و نگهداری و بازسازی ناوگان ریلی
آدرس: شهرستان مرند - بلوار شهید کسبایی - کوی نشاط - نشاط ۲ - پلاک ۷
تلفن: ۷۸۳-۷۷۱۷-۰۹

شرکت حمل و نقل ریلی بین المللی گوهر اندیشه مهر آذر (گاما)



مدیر عامل: امیر رضا ماهریان

فعالیت: حمل و نقل ریلی، جاده ای،
چندوجهی، انبارداری و لجستیک، ترانزیت و
فورواردری و خدمات گمرکی و اسنادی
تلفن: ۰۲۱-۴۶۷۸۰۱۹۵ فکس: ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۳۹
آدرس: کیلومتر ۱۴ اتوبان تهران-کرج،
شهرک پیکان شهر، ساختمان بلوک ۱۲
www.samandrail.com

سمند ریل



مدیر عامل: امیر مسعود تیره کار

فعالیت: ارائه خدمات فنی و مهندسی و
مشاوره ای، طراحی تکنولوژی و ارائه کلیه
خدمات مهندسی در حوزه های مختلف صنایع،
تفت، گاز، پتروشیمی، صنایع ریلی و معادن
آدرس: سمروزی شمالی خیابان قندی کوچه
پنجم پلاک یک تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۶۳
www.itcen.ir ایمیل: Contact@itcen.ir

گروه مهندسين مشاور ایتسن



مدیر عامل: محمد سجادی نژاد

فعالیت: تولیدات مصالح فلز
بالاسری قمار پرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۳۳۸ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۹۹۷
آدرس: خیابان مطهری، مفتح شمالی، شهید
نقدی، پلاک ۴۸، طبقه ۴ شرقی
www.alucastiran.com
info@alucastiran.com

شرکت آلوکاست ایران



شرکت آب و خاک

مدیر عامل:

علیرضا حقیقی

فعالیت: سد سازی و راه سازی
تلفن: ۰۲۱-۷۱۹۸۵۰۰
فکس: ۰۲۱-۷۷۴۱۹۰۳۵
آدرس: خیابان ولی عصر (عج) - بالاتراز چهارراه
ولی عصر (عج) - خیابان بزرگمهر - پلاک ۵۲

شرکت آب و خاک



رئیس هیئت مدیره:

فریبرز مهدوی طباطبائی

فعالیت: مشاوره و طراحی و نظارت معماری،
سازه، برق و مکانیک، راه سازی، ژئوتکنیک،
مقاوم سازی، شهرسازی، طراحی شهری
تلفن: ۰۲۱-۳۷۴۶۳۲۲ فکس: ۰۲۱-۵۷۴۰۸۰۸
آدرس: خیابان شهید قیاضی خیابان بیدار،
کوچه گرد غربی پلاک ۳ طبقه سوم واحد ۳۱

شرکت ساباط طرح



مهندسين مشاور

راهساز طرح

مدیر عامل: صادق طریق ازلی

فعالیت: خدمات مهندسی مشاور در امور طراحی
ساختمان، راه و راه آهن شهری و بین شهری و همچنین
ابنیه و تجهیزات مربوطه
شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۵۳۰۹۰۹ فکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۳۷
خیابان سمروزی شمالی - خیابان قندی - کوچه
مطهری (۳۷) - پلاک ۳ - طبقه ۳
rahsaztarh.ir ایمیل: info@rahsaztarh.ir

مهندسين مشاور رهساز طرح



شرکت ملی ساختمان
MELLI SAKHTEMAN CO.
Engineer - Contractors

مدیر عامل: سید عبدالحمید بهشتی روی

فعالیت: طراحی، اجرا و سرمایه گذاری
پروژه های بزرگ عمرانی در رشته های راه و
ترابری، ساختمان و ابنیه، تاسیسات و تجهیزات
تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۸۷۰۵۱-۵۱ فکس: ۰۲۱-۸۸۰۸۷۰۷۲
آدرس: شهرک قدس، خیابان ایران زمین، خیابان
گلستان، پلاک ۷ کدپستی: ۰۲۱-۸۷۱۴۵۷۳
www.mellisakhteman.com

ملی ساختمان



شرکت
سامان
محیط

مدیر عامل: هاشم سعیدی

فعالیت: راه سازی و پل سازی، حفرتونل
و ساخت ایستگاه مترو
آدرس: میدان فاطمی - خیابان شهید گمنام
خیابان پیروزه - کوچه ۱/۲ شرقی - پلاک ۷۸
تلفن: ۰۲۱-۴۶۱۰۷ فکس: ۰۲۱-۸۸۹۵۱۴۱۷
www.samanmohit.com

شرکت سامان محیط



مدیر عامل: سالار علیاری

فعالیت: طراحی و ساخت پروژه های سد و
تاسیسات وابسته، بزرگراه و راه تونل و پل، شبکه
جمع آوری، زهکشی و انتقال آب و فاضلاب
آدرس: شهرک غرب - بلوار فرخادی - خیابان
شهید برداردان نورانی - پلاک ۱۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۷۵۸۷۴-۴ فکس: ۰۲۱-۸۸۳۷۱۲۷۵
Info@ev-yol.com

شرکت ساختمانی اوپول

مهندس مرتضی علی احمدی

مدیر عامل شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا



صدور پروانه فعالیت و مجوز صدور بارنامه ریلی
برای
شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا

شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا با تامین واگن و لکوموتیو موفق به اخذ پروانه فعالیت و مجوز صدور بارنامه از شرکت راه آهن ج.ا.ا گردید.

در راستای قراردادهای ۱۰۰۰ دستگاه واگن و ۱۰۵ دستگاه لکوموتیو از برنامه ۳۵۰۰ دستگاه شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا و نیز قراردادهای اجاره با شرکت های مالک، قریب به ۷۰۰ دستگاه واگن تامین گردید که همراه با ۳ دستگاه لکوموتیو در حمل و نقل ریل کشور مشارکت می نمایند.

طی دو سال گذشته این شرکت با همکاری کارگزاران ریلی برای صدور بارنامه واگن های ملکی در حمل و نقل داخلی و فعالیت نموده و به موازات در فورواردری بین المللی برای حمل گوگرد ترانزیت از سرخس به بندر عباس و صادرات، واردات، و ترانزیت به ترکیه حضور جدی داشته است.

با اهتمام هیات مدیره به امور لجستیک همزمان با حمل بارهای عادی، محمولات ترافیکی و طویل جذب گردید و با تاسیس شعبه شرکت در بندر عباس، عملیات تخلیه و بارگیری از کشتی و حمل مواد اولیه و محصولات شرکت آلومینیوم المهدی انجام پذیرفت که تناژ پروژه مذکور طی ۱۵ ماه گذشته از ۴۰۰ هزار تن فراتر رفته است.



صنعت حمل و نقل ریلی در مینا

ورود مینا به صنعت حمل و نقل ریلی، با هدف توسعه زیرساختی و فراگیر شدن این صنعت در ایران صورت پذیرفت. رویدادی که در سایر صنایع نیز با همین رویکرد و با سرمایه‌گذاری‌های کلان چند بعدی صورت گرفته است. سرمایه‌گذاری در چنین ابعادی، نشان از رشد تقاضا در این عرصه و ضرورت انجام اقدامات زیربنایی دارد. در پاسخ به سیاست‌های کلان توسعه شبکه و ناوگان ریلی ایران، مینا در بدو ورود خود به این صنعت، با رویکردی مثبت و دوراندیشانه و با تکیه بر تجارب و سوابق خود، قدم برداشت و اینک پس از گذشت کوتاه‌زمانی، به یکی از فعالان جدی و مطرح این حوزه تبدیل شده است. در حال حاضر، چشم‌انداز فعالیت بخش ریلی مینا، بازار داخل کشور است که با رشد خود در آینده، وارد بازارهای هدف خارج از کشور نیز خواهد شد.

شرکت واگن پارس



جمهوری اسلامی در سال ۱۳۵۳ تاسیس و از سال ۱۳۶۳ به بهره برداری رسیده است.

شرکت واگن پارس در پروسه تولید با استفاده از همکاری شرکت های برتر جهان مانند شرکت SGP اتریش در بخش واگن های مسافری، شرکت آلستوم در بخش ساخت لکوموتیو، زیمنس آلمان در ساخت ترن ست، بمباردیر آلمان در تولید بوژی MD۵۲۳ سرعت بالا، شرکت کراس مافای رومانی در بخش ساخت لکوموتیو مانوری، شرکت TEM اسپانیا در ساخت پل های تلسکوپي فرودگاهی و شرکت واگن یونیون آلمان در بخش واگن های باری در زمره برندهای برتر خاورمیانه از صنعت راه آهن قرار دارد.

این شرکت تنها تولید کننده واگن در خاورمیانه است که صادرات به کشورهای چین با ساخت ۱۶۴ دستگاه بوژی، بنگلادش با ۶۶ واگن مسافری، کوبا ۵۵۰ واگن باری، سودان ۱۸۰ واگن باری مسقف و سوریه با ساخت ۹۴۶ واگن باری را در رزومه کاری خود دارد. تولیدات این شرکت از قبیل ساخت انواع واگن های باری، مسافری، لکوموتیو، بوژی و تعمیرات اساسی ناوگان و پل های تلسکوپي

شایسته گزینی و بهره گیری از نیروهای بالنده با دانش و توان مدیریتی قابل توجه بی شک موجب ارتقا کارآمدی و خلق ثروت و رونق اقتصاد در عرصه های گوناگون جامعه می گردد. این مهم به عنوان نمادی ارزشمند با تولیداتی کارآفرین و شادی بخش در ابعاد مختلف کشور سبب افزایش فعالیت ها و بروز قابلیت ها و تامین نیازهای می شود. اگر تغییر را در جهت بهبود به کار ببریم و هماهنگی درستی صورت پذیرد نتیجه اش آن می شود که ظرف دو سال اخیر با انتخاب و انتصاب مدیران شایسته موجب مباحثات برای کشور می شویم. گروه حمل و نقل ریلی مینا در این مدت کوتاه نمادی شد چشم نواز و برآورنده نیازها و تحقق باور ساختن و کاری که در طی چهل سال نشده بود و با زیان انباشته روبه رو بود و اینک با حضور مدیرانی لایق و کارآفرین و دلسوز و با فرهنگ کاری قوی توانستند نشانی از تلاش و غرور ملی جهت ایرانی آباد و سرفراز باشند.

شرکت واگن پارس اولین و بزرگترین تولید کننده خودروهای ریلی در خاورمیانه با مشارکت سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران و راه آهن

فرودگاهی است.

در طی سال های گذشته با تغییر مکرر سهام داران شرکت و کمبود سرمایه در گردش، به مرور تولیدات شرکت کاهش و زیان انباشته آن افزایش یافت. به طوری که تا پایان سال ۱۳۹۸ زیان انباشته شرکت به رقم حدود ۶۰۰ میلیارد تومان رسید. در این شرایط شرکت دیگر توان خود را برای اخذ خدمات بانکی، مفاصا حساب تامین اجتماعی و پرداخت دیون از دست داد. از طرفی بسیاری از تجهیزات و ماشین آلات به دلیل فرسودگی فاقد کارایی لازم و نیاز به تعمیرات اساسی پیدا کرد به طوری که عملیات ماشین کاری برون سپاری می گردید. این فرایند سبب افزایش هزینه های تولید و کاهش مشتری شده بود. این در حالی بود که شرکت واگن پارس ظرفیت اسمی سالانه تولید ۱۰۰۰ دستگاه باری، ۱۰۰ دستگاه واگن مترو و مسافری و ۴۰ دستگاه لکوموتیو می باشد که به این ترتیب بخش عمده ای از این ظرفیت بلااستفاده مانده بود.

سرانجام در دی ماه سال ۱۳۹۹ کل سهام شرکت به گروه مپنا واگذار گردید. متعاقب آن تغییرات چشمگیری در بخش های مختلف این واحد صنعتی پدیدار شد که به گوشه ای از آن میپردازیم:

در بخش مالی:

* خرید دستگاه های لیزر برشی و تعمیر دستگاه های کارخانه

* افزایش سرعت ماشین کاری قطعات، افزایش دقت و کاهش ضایعات

* کاهش حجم برون سپاری و افزایش بهره وری
* راه اندازی مجدد سالن تولید، و تکمیل محور زنجیره تامین محصولات

* افزایش قابل توجه خطوط تولید و ایستگاه های کاری با بهبود بهره وری و ایجاد انگیزه در میان کارکنان و استفاده بهینه از پتانسیل کارگران و تجهیزات

* ایجاد زیر ساخت های جدید نظیر تاسیس دیتاستر

* اقدامات نوین برای افزایش ایمنی در کارخانه نظیر خرید یک دستگاه ماشین آتش نشانی با تجهیزات به روز

در بخش بازار

* تدوین استراتژی های بازار مبتنی بر تحلیل بازار و مشتریان و رقبا
* ارائه روش های تامین مالی جهت افزایش میزان تقاضا

* بهبود زمان تحویل و ارائه قیمت های رقابتی
* کسب سهم بیشتر از بازار صنعت ریلی داخلی و ورود به بازار های بین المللی
* موارد فوق صرفاً بخشی از اقدامات موثر انجام شده توسط گروه مپنا در شرکت واگن پارس می باشد که رکورد جدیدی را در ساخت انواع وسایل نقلیه ریلی در سال ۱۴۰۱ رقم زد.

در حال حاضر خط تولید واگن های باری لبه بلند، لبه کوتاه، حمل غلات، حمل بالاست، حمل کانتینر ۲۶ متری، و واگن های مترو، مسافری و لکوموتیو هم زمان فعال می باشد. این شرکت در سال جاری با بکارگیری بیش از ۱۷۰۰ پرسنل با تخصص مختلف موفق به تولید بالغ بر ۱۰۰۰ دستگاه انواع وسیله نقلیه ریلی گردید. شرکت واگن پارس به مناسبت این موفقیت بزرگ صنعت ریلی که موجب رونق تولید داخل در راستای فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر ارتقای تولید دانش بنیان و اشتغال آفرینی است مراسم جشنی در ۱۷ اسفند ۱۴۰۱ مصادف با ولادت حضرت قائم (عج) در محل کارخانه واگن پارس واقع در شهر صنعتی اراک با حضور مقامات عالی رتبه کشوری، متخصصین و مدیران صنعت ریلی برگزار می نماید.

بیوگرافی مدیر عامل موفق شرکت واگن پارس

مرتضی ملانژاد زاده شهر تهران دانش آموخته رشته کارشناسی مکانیک از دانشگاه شریف و کارشناسی ارشد رشته مدیریت اجرایی از دانشگاه شهید بهشتی است که به مدت ۳۰ سال از مدیران فعال در بخش صنعت ریلی می باشد. ایشان همکاری خود را با راه آهن از سال ۱۳۷۱ آغاز کرده و از سال ۱۳۸۶ در بخش ریلی گروه مپنا فعالیت دارد. در حال حاضر در سمت مدیر عامل شرکت واگن پارس بارسانندن تولید به ظرفیت اسمی کارخانه کارآمدی مثال زدنی را رقم زده است.

پروژه دو خطه محور بافق - سنگان

خط دوم سنگان - تربت حیدریه - جندق - بافق



پروژه دو خطه محور بافق-سنگان

خط دوم سنگان - تربت حیدریه - جندق - بافق

مجموع کل سرمایه گذاری

۸۱۲۴ میلیارد تومان

تقاضای حمل بار

۲۲/۱۵ میلیون

طول خط

۷۷۸ کیلومتر

هزینه احداث

۸۱۶۲ هزار میلیارد ریال

ظرفیت دو خطه با تراک بندی

۱۶۶۵ میلیون تن



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

