خبرها

مازاد تجاری ایران به بالاترین سطح ۲۵ سال اخیر خواهد رسید

مهر: واحد اطلاعات اقتصادی اکونومیست پیش‌بینی کرد: مازاد تراز تجاری ایران در سال ۱۳۸۵ به بالاترین سطح طی ۲۵ سال گذشته خواهد رسید. اکونومیست واردات ایران در سال ۱۳۸۴ را ۴۲/۷ میلیارد دلار برآورد کرد که رشدی ۱۶/۵ درصدی نسبت به سال ۱۳۸۳ نشان داد. هر چند که واردات ایران در سال ۱۳۸۴ رشدی ۱۶/۵ درصدی داشت اما نسبت به میانگین رشد اسمی ۲۵ درصدی چهار سال قبل از آن، رشدی کمتر نشان داد. واحد اطلاعات اقتصادی اکونومیست همچنین ارزش صادرات ایران در سال ۱۳۸۴ را ۵۴/۹ میلیارد دلار برآورد کرد که عمدتاً در اثر قیمت‌های بالای نفت خام ایجاد شد و برای سومین سال متوالی رشد نشان داد. بدین ترتیب تراز تجاری ایران در سال ۱۳۸۴ به ۱۲/۲ میلیارد دلار رسید، با این وجود پیش‌بینی می‌شود کسری نامحسوس به ۴/۲ میلیارد دلار افزایش یابد زیرا با توجه به افزایش نرخ‌های بهره در سطح جهان و تقویت دارایی‌های خارجی خدمات مرتبط با واردات ایران بیش از افزایش مازاد درآمدها خواهد بود. افزایش کسری نامحسوس همچنین برای جبران افزایش مازاد تجاری نیز کافی نخواهد بود، هرچند که مازاد حساب جاری را به ۸ میلیارد دلار معادل ۴/۶ درصد تولید ناخالص داخلی افزایش خواهد داد. برپایه همین گزارش، در سال مالی ۱۳۸۵ مازاد تجاری ایران به ۱۴/۳ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت، که بالاترین مازاد ایران طی ۲۵ سال اخیر خواهد بود. افزایش حجم صادرات غیرنفتی خصوصاً محصولات پتروشیمی موجب افزایش بیشتر درآمدهای صادراتی ایران خواهد شد. در مقابل، کسری نامحسوس با توجه به رشد ذخایر خارجی ایران و افزایش نرخ‌های بهره کاهش خواهد یافت. با وجود کاهش کسری مبادلات غیرکالایی ایران افزایش قابل توجه مازاد تجاری موجب خواهد شد مازاد حساب جاری ایران به ۱۰/۸ میلیارد دلار افزایش یابد که معادل ۵/۳ درصد تولید ناخالص داخلی خواهد بود. اکونومیست همچنین پیش‌بینی می‌کند در سال ۱۳۸۶ مازاد تجاری با کاهش بهای نفت کاهش خواهد یافت و کسری نامحسوس به ۳/۷ میلیارد دلار خواهد رسید. این امر موجب کاهش مازاد حساب جاری به ۷/۲ میلیارد دلار معادل ۳ درصد تولید ناخالص داخلی خواهد شد.

تشکیل کمیته برای کارت هوشمند سوخت

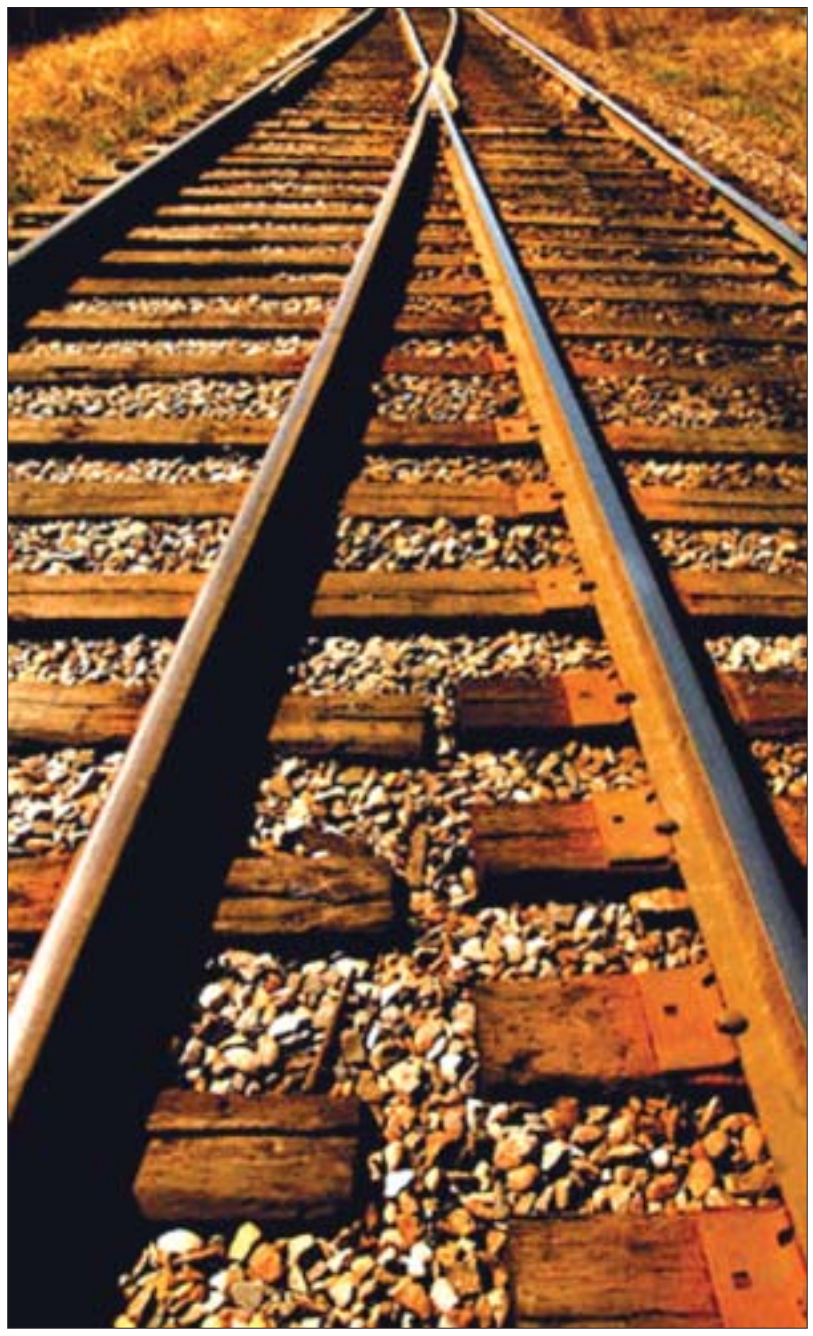
فارس: کمیته سه‌نفره با حضور وزیری‌هامانه، دانش‌جعفری و سلیمانی برای بررسی اجرایی شدن کارت هوشمند سوخت تشکیل شده است. محمود احمدی‌نژاد این کمیته که متشکل از وزرای نفت، امور اقتصادی و دارایی و وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات است را مسئول مستقیم بررسی این امر کرده است. بنابر این گزارش، کمیته مذکور تاکنون چند جلسه تشکیل داده و در آن به بررسی امکانات و راهکارهای اجرایی شدن کارت هوشمند سوخت پرداخته است. کمیته مذکور به بررسی و امکان‌سنجی این طرح با توجه به طرح‌ها و تجارب مشابه نظیر طرح شتاب و کارت ملی و استفاده از این تجارب در طرح کارت هوشمند می‌پردازد.

ارسال اساسنامه شرکت‌های ملی نفت، گاز و پتروشیمی به مجلس

روابط عمومی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی: اساسنامه شرکت‌های ملی نفت، گاز و صنایع پتروشیمی خردادماه سال جاری به مجلس شورای اسلامی می‌رود. در قانون بودجه سال ۸۵ مقرر شده است: وزارت نفت از طریق شرکت‌های دولتی تابعه، ارزش نفت خام تولیدی از میدان‌های نفتی ایران را پس از وضع و کسر معادل ۶ درصد از ارزش نفت خام تولیدی به عنوان سهم خالص وزارت نفت به عبارتی معادل ۹۴ درصد نفت خام را به حساب خزانه‌داری کل کشور منظور و با توجه به مقررات با دولت تسویه حساب کند.

محور بافق - بندرعباس دو خطه می‌شود

فارس: مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از نهایی شدن اتصال شبکه ریلی کشور به خطوط راه‌آهن شیراز، رشت، کرمانشاه و زاهدان خبر داد و گفت: حدود ۲۵۰ کیلومتر از محور بافق - بندرعباس نیز دو خطه خواهد شد که در آینده نزدیک قرارداد آن نهایی می‌شود. محمد سعیدنژاد در مراسم امضای قرارداد خرید ۵۰ دستگاه واگن مسافری دو طبقه از چین افزود: ایران در طی سال‌های اخیر سیاست اصلی خود در حمل‌ونقل را توسعه حمل‌ونقل ریلی قرار داده و به همین جهت در طی سال‌های اخیر رشد و توسعه قابل توجهی را در این بخش شاهد بوده‌ایم. وی ادامه داد: تعداد واگن‌های موجود در شبکه ریلی کشور از ۱۵۰ دستگاه در طول ۲۳ سال گذشته به ۳۶۵ دستگاه واگن خواهد رسید. سعیدنژاد گفت: تا پایان سال گذشته ۱۰۰ دستگاه واگن به جمع واگن‌های کشور افزوده شد که امسال نیز ۲۶۵ واگن دیگر به این تعداد اضافه خواهد شد. وی با بیان اینکه در سال جاری اعتبار مورد نیاز برای خرید ۷۵۰ واگن جدید تامین و برای آن برنامه‌ریزی شده است، توضیح داد: از این تعداد ۷۰۰ دستگاه توسط سه شرکت داخلی ساخته می‌شود. وی همچنین به ساخت و تعمیر لوکوموتیو با همکاری شرکت‌های خارجی اشاره و عنوان کرد: ساخت ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو با همکاری این شرکت‌ها در دستور کار راه‌آهن ایران قرار دارد که امیدواریم تا پایان امسال این قرارداد نهایی شود. مدیر عامل راه‌آهن ایران تاکید کرد: با اجرای این قراردادها در بخش توسعه شبکه ریلی کشور، در مجموع ۳۳ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر و ۵۰ میلیون تن کالا حمل خواهد شد. وی در بخش دیگری از سخنان خود پیگیری جدی حضور بخش خصوصی در بخش تعمیر ناوگان ریلی کشور را یادآور شد و گفت: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با حمایت مالی دولت با استفاده از سیستم بانکی است. سعیدنژاد در ادامه اظهار داشت: در آینده نزدیک تمامی عملیات حمل بار به بخش خصوصی واگذار می‌شود. وی اضافه کرد: در سال گذشته ۳۵۰۰ دستگاه واگن باری خریداری و وارد شبکه شد که امسال نیز پیش‌بینی می‌شود قرارداد ساخت همین تعداد به مرحله امضا برسد. معاون وزیر راه و ترابری همچنین اظهار امیدواری کرد که در سال ۸۵ عملیات دو خطه کردن راه‌آهن اهواز - بندر امام نیز به اتمام برسد. مدیر عامل راه‌آهن ایران ارتقای سیستم‌های علایم و عبور قطارها را نیز از برنامه‌های راه‌آهن نام برد و افزود: این امر به منظور افزایش ظرفیت، ایمنی و سرعت قطارها است.



نگاهی به کارنامه توسعه حمل و نقل ریلی در کشور

یک قدم تا آن‌سوی مرز

خاطره وطن‌خواه: آمارهای رسمی حکایت از آن دارند که به ازای هر کیلومتر مربع خاک کشور میزان تراکم خط‌آهن تنها چهار متر است. گویا این آمار خیلی هم دولتی‌ها را شگفت‌زده نکرده است چه اینکه مسئولان وزارت راه و ترابری بارها این موضوع را در مصاحبه‌هایشان اعلام کرده‌اند اما اینکه چه حرکتی برای تسریع در پیشرفت ریل‌گذاری راه‌آهن در کشور انجام شده است، رجوع به طرح‌های توسعه‌ای این بخش مهم زیربنایی کشور خود گواه بر کندی پیشرفت در این بخش است.

توسعه خطوط حمل و نقل ریلی در هر کشور به موازات توسعه سایر راه‌های ارتباطی نقش مهمی در اقتصاد آن کشور ایفا می‌کند. چرا که امروزه راه‌آهن مطمئن‌ترین وسیله ارتباطی است که کمترین هزینه را نسبت به سایر وسایل حمل و نقل در خود جای داده است. این درحالی است که در ایران این بخش نیز همانند سایر بخش‌های زیربنایی حوزه راه و ترابری توسعه‌ای لاک‌پشتی داشته است. اگرچه مسئولان این حوزه در دولت‌های پیشین و حتی در دولت جدید بارها عنوان کرده‌اند که قصد دارند در این حوزه تحولی شگرف ایجاد کنند؛ اما آمارهای رشد و توسعه این بخش خود گواه محکمی است که بگوید توسعه خطوط راه‌آهن در ایران عقب‌مانده است. در کنار توسعه خطوط شیوه به‌کارگیری این وسیله نیز توسعه چندانی نداشته است به‌طوری که به‌رغم تاکید سه برنامه توسعه‌ای کشور بر نقش مهم راه‌آهن در حمل و نقل بار و مسافر همچنان سهم جابه‌جایی مسافر با راه‌آهن ۵ درصد و سهم بار ۱۶ درصد از کل حمل و نقل کشور را دربردارد. این آمار در شرایطی مطرح می‌شود که هر سال میزان تصادفات و تلفات جاده‌ای و هوایی موضوع مناقشه دولت و مجلس است. از یک سو دولت براساس برنامه‌های توسعه‌ای خود - به‌خصوص در برنامه چهارم توسعه- شعار کاهش مصرف انرژی و سوخت را سر داده و از سوی دیگر بسیاری از پروژه‌های توسعه‌ای این بخش نیمه‌تمام مانده است به‌طوری که با توجه به وسعت کشور و موقعیت استراتژیک آن خطوط راه‌آهن کشورهای همسایه گاه تا لب مرز ایران رسیده اما هیچ حرکتی برای اتصال از داخل کشور صورت نگرفته است. از ۳۰ استان کشور هنوز ۱۲ مرکز استان به شبکه ریلی متصل نیست و بسیاری از طرح‌های این بخش در حد پروژه باقی مانده و هرگز به مرحله عمل نرسیده است.

در برنامه چهارم توسعه تاکید شده که کمبود وسایل حمل و نقل به‌خصوص در بخش ریلی مانع بزرگی است که ترانزیت کالا را با هزینه بالا همراه کرده است به‌طوری که این نقص بزرگ موجب شده گردش کالا با وجود دسترسی ایران به آب‌های آزاد به کندی صورت بگیرد. این درحالی است که اگر این بخش در طول سال‌های گذشته با توسعه مناسب همراه بود، دولت می‌توانست از محل ترانزیت ریلی به درآمد برسد. گرچه خط‌آهن سراسری موجود بخشی از نیاز ترانزیتی را پاسخ گفته اما وجود لوکوموتیوهای کهنه و کافی نبودن پهنای باند ریلی ترافیک حمل و نقل کالا را افزایش داده و از سویی موجب بلااستفاده ماندن این بخش مهم ارتباطی کشور شده است. طرح کریدور شمال- جنوب و شرق ـ غرب کشور سال‌ها است مطرح شده اما در این مسیر تنها بخش‌هایی قابلیت اجرایی پیدا کرده‌اند. اهداف توسعه‌ای برنامه چهارم تاکید دارد که دولت باید برنامه‌های ریلی خود را تا پایان این برنامه (چهارم) در توسعه حمل بار به ۵۳ میلیون تن با میانگین رشد سالانه ۱۲ درصد برساند و در بخش مسافری نیز بتواند تا پایان برنامه جابه‌جایی ۳۳/۶ میلیون نفر مسافر را به ثبت برساند که رشدی معادل ۱۲/۸ درصد در سال خواهد بود. این درحالی است که هنوز تا رسیدن به این ارقام فاصله بسیاری وجود دارد. چه اینکه هنوز طول شبکه ریلی کشور از ۸۳۰۰ کیلومتر تجاوز نکرده است. این مانع بزرگ تمام برنامه‌های توسعه‌ای را با یک علامت سئوال مواجه خواهد کرد. اگر پروژه‌های تعریف شده و طرح‌های نیمه‌تمامی که هر سال بخشی از بودجه عمرانی کشور را به خود اختصاص می‌دهند، سر موعد به بهره‌برداری نرسند قطعاً دستیابی به آمار برنامه چهارم آرزوی محال خواهد بود. چه اینکه خطوط راه‌آهن موجود کشور از ابتدای ورود راه‌آهن به ایران به ثبت رسیده و در نتیجه رسیدن به اهداف برنامه چهارم نیازمند عزم راسخ برای تکمیل طرح‌های توسعه‌ای است. بسیاری از کارشناسان اقتصادی دولتی و غیردولتی بر این باورند که به دلیل طولانی شدن عمر تکمیل پروژه‌های عمرانی توسط دولت هزینه ساخت هر طرح از سوی دولت گران‌تر و زمان‌برتر از پروژه‌ای است که بخش خصوصی می‌تواند اجرا کند. اگرچه مدیریت راه‌آهن هم همانند بسیاری از طرح‌های بزرگ ملی تحت لوای اصل ۴۴ قرار گرفته اما تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام آن از قید چنین اصلی رها است. به همین دلیل اگر دولت قصد داشته باشد تمام طرح‌های توسعه‌ای این بخش را برعهده بگیرد و خود برای اتمام آن اقدام کند، فرضیه هزینه - زمان طولانی در این رابطه صدق خواهد کرد. در غیر این صورت تسریع در طرح‌های عمرانی این بخش با کمک از روش‌های دیگر اعم از فاینانس، سرمایه‌گذاری خارجی یا بخش خصوصی داخلی کمک بزرگی در تسریع فعالیت‌های این بخش خواهد کرد.

■ عملیات کند

هم‌اکنون ۳۸ طرح توسعه‌ای شبکه راه‌آهن در کشور به ثبت رسیده که در همگی این طرح‌ها، مطالعات پژوهشی انجام شده است. طرح‌های فوق از مرحله پژوهشی تا مراحل اولیه ریل‌گذاری پیشرفت کرده‌اند. بر این اساس می‌توان گفت پیشرفت کل طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن در کشور از صفر تا ۷۰ درصد ـ به فراخور پروژه- است. هدف طراحان این پروژه‌ها براساس اهداف بلندمدت برنامه چهارم اتصال کشورهای جنوب شرقی آسیا و شبه‌قاره هند به کشورهای قفقاز، ترکیه و اروپای شرقی از طریق مرزهای آستارا، جلفا و رازی است. بخش دیگری از این کریدور قرار است ایران را به آذربایجان و روسیه در غرب دریای خزر متصل کند. این طرح تحت عنوان راه‌آهن قزوین- رشت- بندرانزلی و آستارا کریدور شمال- جنوب را تکمیل خواهد کرد.

پروژه نیمه‌تمام بعدی از مسیر اراک- همدان- کرمانشاه- خسروی قرار است به عراق متصل شده و کریدور شرق به غرب را تا آب‌های دریای مدیترانه گسترش دهد. به‌جز توسعه این خطوط برنامه‌های بلندمدت دیگری هم تعبیه شده است. طرح افزایش ظرفیت خطوط ریلی از طریق توسعه شبکه ریلی به میزان ۳۵۵۰ کیلومتر، توسعه شبکه برقی به میزان ۴۰۰ کیلومتر، بهسازی و بازسازی خطوط موجود و نوسازی ناوگان که همه این طرح‌ها نیازمند صرف زمان و منابع مالی مناسب در کنار مدیریت درست پروژه است. این درحالی است که با گذشت یک سال از برنامه چهارم توسعه عملاً برخی از پروژه‌های یاد شده در مرحله صفر شروع عملیات قرار دارند و بعضاً در چانه‌زنی برای اختصاص منابع بین دولت و مجلس سرگردان هستند. به همین دلیل اگر روند فعلی ادامه یابد پیش‌بینی دستیابی به اهداف بلند برنامه چهارم در بخش توسعه خطوط حمل و نقل ریلی تقریباً غیرممکن خواهد بود.

واقعیت بعدی که در واکاوی دلایل کندی توسعه خطوط ریلی بدان می‌رسیم توان احداث راه‌آهن براساس ضرایب کاری دولت است.

بخش قابل ملاحظه‌ای از پروژه‌های زیربنایی بخش راه از جمله راه‌آهن توسط دولت و گاه با واگذاری به پیمانکاران بخش خصوصی در حال انجام است. این در حالی است که تجربه نشان داده همواره دولت یکی از بخش‌های آسیب‌پذیر در شرط گذاری زمان محسوب می‌شود. اگرچه زمان‌بندی بودجه‌ای و برنامه‌ای گاه نهیب عقب ماندن از برنامه را می‌زند اما به گفته مجری طرح‌های ساخت و توسعه شبکه راه‌آهن در کشور، توان دولت در احداث خطوط راه‌آهن حداکثر یک هزار کیلومتر در سال است. این آمار در شرایطی مطرح می‌شود که یکی از بخش‌های آسیب‌پذیر در اجرای پروژه‌ها کمبود منابع مالی و یا به موقع تخصیص نیافتن منابع اعتباری است. به طوری که به گفته حسین تهرانی منابع موجود تنها برای یک‌چهارم از پروژه‌های عمرانی در دست ساخت کفایت می‌کند.

نگاهی به عملکرد برنامه‌های توسعه‌ای در این رابطه واقعیت را روشن‌تر می‌سازد به طوری که براساس برنامه اول توسعه تنها ۸۵۳کیلومتر راه‌آهن ساخته شد، در برنامه دوم هدف موردنظر تنها ۱۲۹۰ کیلومتر محقق شد و در برنامه چهارم توسعه راه‌آهن در کشور به حدود دو هزار کیلومتر رسید. این آمار بیانگر آن است که هنوز تا رسیدن به جایگاه واقعی حمل‌ونقل ریلی در اقتصاد کشور فاصله بسیاری وجود دارد. از سوی دیگر افق پیش‌بینی شده در چشم‌انداز ۲۰ساله با تکمیل مطالعات در دست تهیه طرح جامع حمل‌ونقل ریلی بر این نکته تاکید دارد که شبکه ریلی باید در ۲۰ سال آینده به ۲۸ هزار کیلومتر توسعه یابد که ۵ هزار کیلومتر آن لاجرم دوخطه و ۱۰ هزار کیلومتر آن باید برقی شود.

دستیابی به چنین افقی بی‌شک نیاز به تحرک جدی در تمام بدنه مدیریتی و زیربنایی دولت دارد. چه در غیر این صورت حمل‌ونقل ریلی کشور همچنان از توسعه سایر بخش‌های زیربنایی کشور عقب خواهد ماند. بی‌شک حرکت در مسیر چشم‌انداز ۲۰ساله تنها در گرو حرکت هماهنگ سایر بخش‌های اقتصادی است. وقتی در بخش صنعت، پتروشیمی یا کشاورزی حرکت‌های جدی صورت بگیرد، عرضه محصولات این بخش‌ها نیاز به موتورمحرکه‌ای برای ترانزیت دارند که در شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور می‌گنجد. در غیر این صورت حرکت ناتمام یک بخش طبعاً سایر بخش‌ها را نیز متاثر از خود خواهد ساخت.

■ از خورموج تا بافق

کلنگ راه‌آهن سراسری ایران ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ در ایران بر زمین زده شد. روایت است که رضاشاه تصمیم داشت یک شبه ره صدساله را طی کند. همزمان با مسیریابی راه‌آهن سراسری و تعیین ایستگاه مرکزی تهران ریل‌گذاری از تهران به سمت خورموج اهواز آغاز شد. هزینه طرح ایجاد راه‌آهن سراسری برای اتصال جنوب به شمال و شرق به غرب ایران قرار بود از محل عایدات قند و شکر که مجلس شورای ملی- آن زمان- تصویب کرده بود به اجرا درآید. مسیر تکمیل این طرح پرفراز و نشیب بوده است به طوری که رقابت کشورهای استعماری روسیه و انگلیس با تاریخ توسعه راه‌آهن در ایران درهم آمیخته شده بود. در سال ۱۸۸۸ میلادی نخستین راه‌آهن ایران بین تهران و شهرری که ۸ کیلومتر طول داشت، احداث شد. ۲۷ سال بعد راه‌آهن جلفا به تبریز به طول ۱۴۶ کیلومتر با امتیاز بانک استقراضی ایران توسط روسیه احداث شد. در سال ۱۹۱۹ انگلیسی‌ها براساس مقاصد سیاسی خود خط‌آهنی به طول ۹۴ کیلومتر از مسیر جاوه تا زاهدان احداث کردند.

از انشعابات راه‌آهن سراسری می‌توان به راه‌آهن تهران- مشهد اشاره کرد. عملیات احداث این خط‌آهن در سال ۱۳۱۷ آغاز شد، پس از مدتی توقف به دلیل جنگ جهانی دوم، سرانجام در دی‌ماه ۱۳۳۵ به پایان رسید. خط آهن تهران به تبریز نیز در مسیر راه‌آهن سراسری در سال ۱۳۱۷ آغاز شد و در اسفند ۱۳۳۶ به پایان رسید و بدین ترتیب تهران به جلفا متصل شد. در سال ۱۳۵۰ ادامه عملیات احداث خطوط راه‌آهن تا مرز ترکیه پایان یافت. طرح‌های دیگر احداث خطوط راه‌آهن تا سال ۱۳۵۷ ادامه یافت و بدین ترتیب تا پیش از پیروزی انقلاب نزدیک به ۳۲۰۰ کیلومتر خط‌آهن در کشور ایجاد شد که این آمار امروز حکایت از ۸۳۰۰ کیلومتر طول شبکه ریلی کشور دارد. که آخرین طرح افتتاح شده آن راه‌آهن بافق- مشهد بود. با این حال تا رسیدن به اهداف برنامه چهارم توسعه و چشم‌انداز ۲۰ساله فاصله زیادی وجود دارد، اهدافی که قرار است برمبنای آن طول خطوط ریلی کشور از ۸۳۰۰ کیلومتر فعلی به ۲۸ هزار کیلومتر برسد. نکته بسیار مهم که همواره از سوی کارشناسان مطرح می‌شود، پرهزینه بودن توسعه خطوط حمل‌ونقل ریلی است. به طوری که احداث هر یک متر خط‌آهن از لحاظ صرف زمانی و هزینه دو برابر بیش از احداث جاده است. این در حالی است که ضریب ایمنی و مصرف انرژی خطوط ریلی مزیت دیگری است که سایر خطوط ارتباطی از آن بی‌بهره‌اند. دولت در برنامه چهارم توسعه و در راستای اهداف توسعه پایدار و بهینه کردن حمل‌ونقل طرح‌های متعددی را در دستور ساخت دارد، اما تجربه سال‌های گذشته به خصوص طرح‌های توسعه‌ای که از برنامه‌های اول، دوم و سوم توسعه نیمه‌تمام مانده و گاه هرگز از مرحله پروژه به عمل نرسیده نشان می‌دهد، توان اجرایی پروژه‌های راه‌آهن دیگر در بدنه دولت وجود ندارد. میراث حدود ۹ هزار طرح نیمه‌تمام در سایر بخش‌های اقتصادی و زیربنایی کشور نیز عامل دیگری است که می‌تواند عمر احداث پروژه‌های راه‌آهن را افزایش دهد.

از دیگر سو دولت هرساله به دلیل تاخیر در احداث این خطوط، چه از ناحیه زیان‌های ناشی از به تعویق افتادن پروژه‌ها و افزایش بهای تکمیل آنها و چه از لحاظ هزینه فرصت زیان می‌بیند.

هر چند در بودجه‌های سنواتی گاه ارقام قابل ملاحظه‌ای نیز برای تکمیل این طرح‌ها در نظر گرفته می‌شود، اما به دلیل عدم برنامه‌ریزی در تخصیص اعتبارات، سال از نیمه که می‌گذرد، بخشی از اعتبارات به طرح اختصاص می‌یابد و بخش دیگری نیز صرف کسری بودجه عمرانی شده و از دور خارج می‌شود. با این وجود همان میزان اعتباری هم که در ابتدای سال برای تکمیل پروژه اختصاص می‌یابد نیز کفاف برنامه سالیانه را نمی‌دهد. به گفته مجری طرح‌های ساخت و توسعه شبکه راه‌آهن کشور اعتبار لازم برای تکمیل طرح‌های اجرایی موجود ۴۷هزار و ۸۰۰ میلیارد ریال است.

حسین تهرانی می‌گوید: «حداقل نیازها برای پیشبرد طرح‌های در دست اجرا در سال جاری ۱۰ هزار میلیارد ریال است. با این وجود پیشنهاد ۶ هزار و ۳۸۰ میلیارد ریال از سوی وزارت راه و ترابری مطرح شد اما تنها با ۳ هزار و ۹۳ میلیارد ریال موافقت شد.»

این در حالی است که این میزان اعتبار باید برای تکمیل شبکه‌های ترانزیتی راه‌آهن در کریدور شمال- جنوب و شرق به غرب، همچنین تکمیل شبکه ترانزیتی راه‌آهن آسیایی، احداث راه‌آهن سریع‌السیر مسافری برای اتصال کلانشهرها و مراکز مهم گردشگری، احداث راه‌آهن در سواحل شمالی و جنوبی، اتصال شبکه راه‌آهن به بنادر مهم کشور و طرح‌هایی از این دست هزینه شود. با این حال بند «ز» تبصره یک قانون بودجه سال ۸۵ کل کشور به دولت اجازه داده تا برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل معادل ۵۰۰ میلیون دلار از منابع حساب ذخیره ارزی برداشت کند که از این رقم ۲۵۰ میلیون دلار به نوسازی خطوط ریلی، تجهیز ناوگان و توسعه خطوط آن در قالب وجوه اداره شده با احتساب قیمت تمام شده اختصاص خواهد یافت. اگرچه این اعتبار نیز به تنهایی کافی نیست اما به نظر می‌رسد راه‌های بهتری برای سریع‌تر به نتیجه رسیدن طرح‌های نیمه‌تمام راه‌آهن در کشور وجود دارد که باید مورد اهتمام بیشتری قرار بگیرد.

استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی از یک سو و به‌کارگیری سایر شیوه‌های مالی چون فاینانس که در برخی از طرح‌های توسعه‌ای دیگر کشور هم مورد استفاده قرار می‌گیرد روش قابل قبولی است که می‌تواند در توسعه خطوط ریلی کشور موثر واقع شود، چه در هر صورت افزایش خطوط ریلی و به طور کلی راه‌های مواصلاتی نشانه پیشرفت هر کشور محسوب می‌شود و به جز آن در توسعه اقتصاد تجاری نیز می‌تواند نقش مهمی ایجاد کند. از سوی دیگر موقعیت استراتژیک ایران و قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم موضوعی است که همه مسئولان بر آن اتفاق نظر دارند. از همین رو به نظر می‌رسد هرگونه تاخیر در تکمیل طرح‌های توسعه‌ای این بخش می‌تواند تا رسیدن کامل به اهداف چشم‌انداز فاصله بیندازد. اما باید در نظر داشت که دستیابی به چنین هدفی نباید به هر قیمتی صورت بگیرد.

■ مشکلی به نام متمم

حشمت‌الله فلاحت‌پیشه نماینده مردم اسلام‌آباد هفته گذشته با طرح سئوالی از محمد رحمتی وزیر راه و ترابری درخصوص علل کندی پیشرفت فیزیکی راه‌آهن غرب خواستار تسریع در شروع عملیات این طرح شد. به گفته وی مطالعات طرح مورد اشاره از سال ۵۵ آغاز شده و پس از تایید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور برای اجرا بدان بودجه اختصاص داده شده است. اما دو سال پس از اختصاص بودجه در قوانین بودجه سنواتی هنوز پیشرفت فیزیکی چشمگیری در این پروژه دیده نمی‌شود. این در حالی است که مطابق برنامه چهارم باید این طرح تا پایان برنامه تکمیل شود و به بهره‌برداری برسد. پاسخ رحمتی اگرچه نماینده سئوال‌کننده را قانع نکرد اما او به موضوعی اشاره داشت که حکایت قدیمی ناکافی بودن بودجه طرح‌های عمرانی را تکرار می‌کرد. وزیر معتقد بود که برای اتمام طرح‌های در دست احداث راه‌آهن پیشنهاد وزارت راه از جمله برای این طرح رقم ۷۰ میلیارد تومان بوده در حالی که سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تنها با ۲۰ میلیارد تومان آن موافقت کرده است و در نهایت این رقم در اصلاحات کمیسیون تلفیق و رای نهایی مجلس به ۱۴/۵ میلیارد تومان کاهش یافته است. اگرچه رحمتی راه‌حل این مشکل و تسریع در عملیات عمرانی راه‌آهن غرب را وجود «متمم» بودجه که قرار است به زودی از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به دولت ارسال شود، می‌داند اما به نظر می‌رسد چنین نسخه‌هایی دیگر جوابگوی طرح‌های عمرانی نیست، چه اینکه هزینه کردن منابع کشور علاوه بر حساب ذخیره ارزی اثرات دیگری بر اقتصاد باقی خواهد گذاشت. اما در این میان استدلال نمایندگان این منطقه (استان کرمانشاه) نیز که برای تکمیل این طرح اظهار نگرانی می‌کنند قابل تامل است. چه به گفته آنان طرح راه‌آهن غرب کشور در حالی جز پروژه‌های کلیدی محور کریدور شرق به غرب شده که تا رسیدن به مرز عراق و اتصال خط آهن ایران به خط آهن عراق تنها ۱۲ کیلومتر باقی مانده است. عراق با وجود مشکلات داخلی تا ۱۲ کیلومتری مرز خسروی خطوط راه‌آهن خود را گسترده کرده است. این در حالی است که پروژه راه‌آهن غرب در داخل کشور هنوز در مراحل اولیه قرار دارد. اتصال به راه‌آهن عراق یعنی اتصال به شبکه بین‌المللی خط آهن غرب که انتهای آن به آب‌های مدیترانه می‌رسد. چنین پتانسیلی اگر به نتیجه برسد طبعاً می‌تواند از لحاظ اقتصادی برای ایران فواید بسیاری را به ارمغان آورد ضمن اینکه موضوع حمل‌ونقل مسافر و زائران عتبات عالیات مزیت دیگری برای کشور خواهد بود که نسبت به تکمیل این پروژه اقدام کند. اما نکته بسیار مهم این است که طرح‌های منطقه‌ای وقتی از کانال مجلس عبور می‌کند و فشارهای بخشی را برای به نتیجه رسیدن آن افزایش می‌دهد، نتیجه عکسی خواهد داشت. همان موضوعی که سال‌ها است حرکت طرح‌های عمرانی را به دلیل بخشی‌نگری با کندی مواجه کرده است. از همین رو به نظر می‌رسد نگاه کلان دولت و تسریع در تدوین طرح جامع حمل‌ونقل موجب خواهد شد تا توسعه کلان طرح‌ها با مشکل بزرگ «اجرا» مواجه شود.

خلاصه خبر

۱- دولت هرساله به دلیل تاخیر در احداث این خطوط، چه از ناحیه زیان‌های ناشی از به تعویق افتادن پروژه‌ها و افزایش بهای تکمیل آنها و چه از لحاظ هزینه فرصت زیان می‌بیند.
۲- عراق با وجود مشکلات داخلی تا ۱۲ کیلومتری مرز خسروی خطوط راه‌آهن خود را گسترده کرده است.

نگاه

تقسیم ذخایر کشور با بیگانگان

فواد صادقی

در حالی که بیش از هشت ماه از آغاز به کار دولت نهم می‌گذرد، به نظر می‌رسد پارادوکسی عمیق میان شعارها و عملکرد دولت، دست‌کم در حوزه اقتصاد، بروز کرده است. این در حالی است که توجه به تولید داخل و افزایش توانایی‌های ملی، صیانت از ذخایر کشور، مبارزه با مافیای حاکم بر عرصه اقتصاد و جلوگیری از واردات سیل‌آسای کالاهای مصرفی و خروج بی‌رویه ارز از مهم‌ترین محورهای مورد تاکید دکتر احمدی‌نژاد در دوران انتخابات و پس از آن بوده است. اما آمار رسمی کشور، واقعیت‌های دیگری را بازگو می‌کند: واردات کشور در دوران مسئولیت دولت جدید، رشد ۳۰ درصدی را نسبت به دوره مشابه سال گذشته نشان می‌دهد که حاکی از ورود کالاهای مصرفی، کاهش سهم صنایع داخلی و تولیدکنندگان ایرانی در بازار کشور، خروج بیش از چهل میلیارد دلار از ذخایر ارزی و رونق دلال‌ها و واسطه‌های حاکم بر تجارت ایران است. این در حالی است که شرایط مالی دولت در یازده ماه باقی‌مانده سال ۱۳۸۵، تشدید این روند را پیش‌بینی می‌کند. فروش رسمی و غیررسمی کمتر از یک میلیارد دلار ارز در هفته از درآمد نفتی کشور، که به حراج ذخایر ارزی ایران منجر می‌شود، تنها راهی است که دولت برای تامین منابع بودجه حجیم سال جاری برگزیده و موجب شده است تا ارزش دلار و دیگر ارزهای خارجی به رغم تورم بیش از ۲۰ درصدی و رشد شدید نقدینگی ثابت بماند و خروج ارز از کشور، تجارتی پرمنفعت و آینده‌دار جلوه کند. همین کشوری که امسال و با توجه به متمم‌های قابل پیش‌بینی بودجه، نیازمند ارزی بیش از ۴۸ میلیارد دلار است، ده سال پیش با درآمدی حدود یک‌چهارم آن یعنی دوازده میلیارد دلار اداره می‌شد، که البته بخشی از آن نیز صرف توسعه زیربناها و تاسیس صنایع مادری شد که نیاز ارزی امروز را کاهش داده است. بنابراین پیامد این سیاست، تنها نابودی ذخایر ارزی کشور، که در صورت وقوع بحران‌های احتمالی در پرونده هسته‌ای نظیر تحریم، ارزش آن را به مراتب بیش از امروز خواهیم دانست، نیست، بلکه رکود و تعطیلی زنجیره‌ای صنایع داخلی و جایگزینی محصولات ایرانی با اجناس وارداتی، پدیده دیگری است که پیامدهایی چون کاهش اشتغال، خروج سرمایه از بخش صنعت و رونق بیشتر بخش‌های واسطه‌گری و دلالی خواهد بود. کسانی که امروز با شعار خدمت به مصرف‌کننده، درهای اقتصاد کشور را به روی سیل کالاهای خارجی گشوده‌اند، آیا نمی‌دانند که پس از توقف چرخه صنعت و کشاورزی کشور و بیکاری نیروهای مولد آن دیگر قشر کارگر قدرت خرید کالاهای متنوع خارجی موجود در بازار را نخواهد داشت. هرچند دولت نهم شعار عدالت و اصولگرایی را برگزیده است، اما گویا، مهم‌ترین برنده سیاست‌های اقتصادی این دولت، تجار، واسطه‌ها و مافیای حاکم بر بازار باشند. بنابراین، اگر قرار باشد تجربه حل مشکل میوه با توزیع هزاران تن محصول وارداتی و آسیب دیدن جدی کشاورزان داخلی به دیگر بخش‌های اقتصاد کشور تسری یابد، از هم‌اکنون فرجام صنعت و کشاورزی کشور مشخص است! طبیعتاً واردات نامحدود ساده‌ترین راه‌حلی است که با استفاده از آن می‌توان با هزینه کردن از درآمد نفتی، بازار داخلی را آکنده از محصول کرد، اما آیا این همان مسیری است که شعارهای دولت مبنی بر حمایت از تولیدکننده داخلی، ارتقای فناوری و جلوگیری از تضییع حقوق تولیدکننده به وسیله واسطه‌ها و دلالان وعده داده بود. هرچند برخی نگاه‌های سیاسی، انتخاب این‌گونه سیاست‌ها را که مهم‌ترین منتفع آن، جریانات عمده حاکم بر بازار و تجارت کشور به شمار می‌روند، با جناح‌ها و چهره‌های سیاسی منتقد در دولت بی‌ارتباط نمی‌دانند، اما به نظر می‌رسد روزمرگی و تعجیل برای نمایش موفقیت در افکار عمومی، راهی را برای دولتمردان گشوده است که نتایج آن مغایر با جهت‌گیری اهداف کلی و دیدگاه‌های اصولگرایانه است.

بلاتکلیفی در مدیریت‌های ارشد مهم‌ترین بانک کشور

بازتاب: با وجود سپری شدن چندین ماه از آغاز به کار مدیریت جدید بانک ملی، همچنان تعدادی از استان‌ها و ادارات مرکزی این بانک بدون سرپرست اداره می‌شوند. عبدالحمید انصاری که پیش از انتصاب به ریاست بانک مل