خبر

افزایش دوبرابری ظرفیت ناوگان دکل‌های دریایی پتروپارس

گروه پتروپارس از افزایش درخور توجه ظرفیت ناوگان دکل‌های دریایی خود در خلیج فارس طی ۱۰ ماه گذشته خبر داد؛ به‌گونه‌ای که تعداد دکل‌های دریایی این شرکت از دو دستگاه به چهار دستگاه افزایش یافته است.

این توسعه در ادامه اجرای پروژه‌های کلیدی بالادستی در دولت چهاردهم و با تمرکز بر تسریع در توسعه میادین گازی کشور، ازجمله پروژه‌های اینفیل و طرح‌های راهبردی در خلیج فارس محقق شده است. در حال حاضر دکل‌های فعال این ناوگان در پروژه‌های مهمی همچون توسعه فاز ۱۱ میدان مشترک پارس جنوبی، پروژه اینفیل میدان مشترک پارس جنوبی و میدان گازی بلال مشغول به فعالیت هستند. این پروژه‌ها ازجمله طرح‌های اثرگذار در افزایش تولید گاز کشور و بهبود تراز انرژی به شمار می‌روند. دکتر حمیدرضا ثقفی، مدیرعامل گروه پتروپارس، در این خصوص اظهار کرد: «افزایش ظرفیت عملیاتی شرکت در بازه زمانی کمتر از یک سال، نتیجه برنامه‌ریزی منسجم، تمرکز بر پروژه‌های اولویت‌دار و به‌کارگیری مؤثر ظرفیت‌های اجرائی در پروژه‌های بالادستی است». وی افزود: افزایش ناوگان دکل‌های دریایی، علاوه بر تسریع در روند اجرای پروژه‌ها، نقش مهمی در تقویت تولید گاز کشور و کمک به کاهش ناترازی انرژی دارد؛ موضوعی که در شرایط فعلی از اهمیت راهبردی برخوردار است. به گفته مدیرعامل گروه پتروپارس، توسعه فعالیت‌های عملیاتی در ماه‌های اخیر موجب ارتقای توان اجرائی شرکت در پروژه‌های دریایی شده و زمینه افزایش بهره‌وری و تسریع در اجرای طرح‌های توسعه‌ای را فراهم کرده است. در مجموع، کارشناسان صنعت نفت و گاز این رشد ظرفیت را در چارچوب تقویت زیرساخت‌های اجرائی و تداوم پروژه‌های توسعه‌ای کشور ارزیابی می‌کنند؛ روندی که می‌تواند در بهبود وضعیت تولید گاز و پایداری تأمین انرژی کشور نقش مؤثری ایفا کند.

در پایان، مدیریت گروه پتروپارس ابراز امیدواری کرده است با ادامه این مسیر، ظرفیت‌های حفاری و تولیدی شرکت بیش از پیش تقویت شده و نقش این مجموعه در تأمین پایدار انرژی کشور در سال‌های پیش رو پررنگ‌تر شود.

یادداشت

وقتی آب سلاح می‌شود

رضا حاجی‌کریم
رئیس هیئت‌مدیره فدراسیون صنعت آب ایران

خبر حمله به مخازن آب آشامیدنی شهر سیریک این روزها در افکار عمومی بازتاب یافته که می‌شود از زوایای مختلف به این ماجرا نگاه کرد؛ سیاسی، نظامی و امنیتی اما یک پرسش هست که از همه اینها مقدم‌تر است: در منازعات مسلحانه، آیا واقعا هر هدفی مشروع است؟ حقوق بین‌الملل پاسخ روشنی به این پرسش داده. وجدان بشری هم همان را می‌گوید. آنچه توسط آمریکا مورد حمله قرار گرفت یک منشأ تأمین آب آشامیدنی شهری بود. زیرساختی که هزاران غیرنظامی برای نوشیدن، برای بهداشت و برای زنده‌ماندن به آن وابسته‌اند. تمایز میان این و یک هدف نظامی، نه یک ظرافت حقوقی که بشود نادیده گرفت بلکه یک خط قرمز بنیادین است که نقض آن عواقب حقوقی جدی در پی دارد.

چارچوب حقوقی: چه قواعدی نقض شده‌اند؟

یک تصور اشتباه رایج وجود دارد: این ممنوعیت‌ها فقط در یک سند بین‌المللی آمده و کشورهایی که عضو آن نیستند خود را ملزم نمی‌دانند. واقعیت این است که ممنوعیت حمله به زیرساخت‌های آب آشامیدنی از چندین لایه حقوقی موازی و مستقل برخوردار است. پروتکل الحاقی اول کنوانسیون‌های ژنو (۱۹۷۷): ماده ۵۴ این پروتکل که امروز به عنوان قاعده‌ای عرفی شناخته می‌شود؛ یعنی برای همه دولت‌ها الزام‌آور است، چه عضو پروتکل باشند و چه نباشند. این ماده، حمله، تخریب یا از کار انداختن منابع آب آشامیدنی و تأسیسات آب‌رسانی را صراحتا ممنوع کرده. نکته مهم اینجاست: این ممنوعیت مطلق است. حتی اگر هدف مهاجم صرفا محروم‌کردن نیروهای دشمن از آب باشد -نه آسیب مستقیم به غیرنظامیان- باز هم نقض این ماده محقق شده است. اساسنامه رم و دیوان بین‌المللی کیفری (۱۹۹۸): ماده ۸ اساسنامه رم حملات عمدی به اهداف غیرنظامی و استفاده از محرومیت از منابع حیاتی به عنوان روش جنگی را جنایت جنگی می‌داند. قطع آب از یک جمعیت شهری دقیقا در این تعریف جا می‌گیرد و دیوان بین‌المللی کیفری صلاحیت رسیدگی به آن را دارد. کنوانسیون‌های ژنو (۱۹۴۹) و اصل تمایز: پیش از هر پروتکل الحاقی، کنوانسیون چهارم ژنو طرف‌های درگیر را ملزم می‌کند که همواره میان اهداف نظامی و جمعیت غیرنظامی تمایز قائل شوند. مخازن آب شهری با هیچ تفسیری هدف نظامی مشروع نیستند. قطع‌نامه ۲۹۲/۶۴ مجمع عمومی سازمان ملل (۲۰۱۰): این قطع‌نامه دسترسی به آب سالم را صراحتا به‌عنوان یک حق بنیادین بشری به رسمیت شناخته است. حمله به تأسیسات آب آشامیدنی، نقض مستقیم این حق است و مسئولیت بین‌المللی دولت مهاجم را فعال می‌کند. مطالعه حقوق بین‌الملل عرفی کمیته بین‌المللی صلیب سرخ: قاعده ۵۴ این مطالعه -که محاکم بین‌المللی بارها به آن استناد کرده‌اند- تأیید می‌کند که این ممنوعیت فراتر از تعهدات معمول معاهدات است و برای همه بازیگران مسلح لازم‌الاتباع است. این پنج لایه روی هم یک چارچوب حقوقی می‌سازند که حمله به زیرساخت‌های آب را نه در حاشیه، بلکه در هسته مرکزی ممنوعیت‌های حقوق بین‌الملل بشردوستانه قرار می‌دهد.

پیامدهای قطع آب: یک شهر در گرمای ۴۰ درجه

بگذارید از کلی‌گویی فاصله بگیریم و مشخص صحبت کنیم. سیریک شهری است با حدود ۱۰ هزار نفر جمعیت. حمله در روزهایی اتفاق افتاده که دما به ۴۰ درجه می‌رسد و تابستان گرمی در پیش است. در این شرایط قطع آب دیگر یک مشکل لجستیک نیست، یک بحران پزشکی فوری و یک جنایت تمام‌عیار است.

ساعات اول: ذخایر خانگی تمام می‌شوند. خانواده‌هایی که نوزاد دارند برای تهیه شیر خشک مانده‌اند. بیماران دیالیزی که به آب تصفیه‌شده نیاز دارند بی‌درنگ در معرض خطر قرار می‌گیرند. بیمارستان‌ها -که برای استریل‌کردن تجهیزات، شستن زخم، حفظ بهداشت به آب وابسته‌اند- عملا از کار می‌افتند. روزهای بعد سخت‌تر است. در دمای ۴۰ درجه، بدن انسان برای تنظیم دمای خود به تعریق مداوم نیاز دارد. بدون آب کافی این مکانیسم از کار می‌افتد. مرگ از گرمازدگی در این شرایط نه احتمال دور، که پیامد قابل پیش‌بینی به‌ویژه برای سالمندان و کودکان است. هم‌زمان مدیریت فاضلاب مختل شده، شیوع بیماری‌های روده‌ای و عفونی در گرما سرعت گرفته و وبا، اسهال حاد، هپاتیت A -الگوهایی که سازمان بهداشت جهانی در بحران‌های مشابه مستند کرده است- در کمین شهروندان قرار می‌گیرند. متعاقب آن آتش‌نشانی فلج می‌شود. در تابستانی که خطر آتش‌سوزی در بافت فرسوده شهری بالاست، این یعنی یک حادثه کوچک می‌تواند به فاجعه تبدیل شود. و رنجی دردناک‌تر برای شهروندان که کمتر دیده می‌شود: رنج روانی جمعی مردمی که می‌دانند این وضع را طبیعت بر سرشان نیاورده. خشکسالی نیست، تغییرات اقلیمی نیست، کسی عمدا شیر آبشان را بسته. این شکلی از شکنجه روانی جمعی است که حقوق بین‌الملل آن را به رسمیت می‌شناسد. خوشبختانه توانمندی صنعت آب کشور به اندازه‌ای هست که مشکلات سیریک به سرعت و در کمتر از یک روز مدیریت شد. اما آنچه این روزها بر مردم این شهر گذشته، تبعات طبیعی هر حمله‌ای به زیرساخت آبی است؛ تبعاتی که مهاجم از روز اول می‌دانسته چه هستند. همین آگاهی، قرینه‌ای است بر عمد در ارتکاب جنایت.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید.

«شرق» به بررسی تأثیر تنگه‌های مهم بر اقتصاد جهانی می‌پردازد

نبض آبراهه‌ها

امیررضا انگجی: یک پژوهش اقتصادی جدید، آسیب‌پذیری اقتصاد جهانی را در برابر انسداد یا گشایش پنج شاهراه دریایی جهان به تصویر کشیده است و نشان می‌دهد که تضعیف تجارت بین‌المللی ناشی از بسته‌شدن تنگه‌ها و کانال‌ها، برخلاف تصور عمومی، اثرات درخور توجهی دارد و نگرانی‌ها باید بیش از هر چیز بر کانال پاناما و سوئز متمرکز شود. یافته‌های این پژوهش ثابت می‌کند مسدودشدن کانال پاناما به دلیل خشک‌سالی یا تنش‌های سیاسی، با کاهش سه‌درصدی تجارت جهانی، مخرب‌ترین شوک دریایی خواهد بود و پس از آن کانال سوئز با ۲.۵ درصد و تنگه مالاکا با ۱.۷ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند؛ درحالی‌که گشایش‌های پرهیاهویی مانند مسیر قطبی شمال غربی یا کانال کرا در تایلند، تنهایی رونقی ناچیز (حدود ۰.۶ تا ۰.۷ درصد) به همراه خواهند داشت. این پژوهش ژئواکونومیک زنگ خطر جدی را برای زنجیره‌های تأمین جهانی به صدا درمی‌آورد و آشکار می‌کند که تا چه حد رفاه کشورهای جهان، از افت ۴۵درصدی تجارت پاناما گرفته تا خسارت‌های سنگین مصر و مالزی، به ثبات این گلوگاه‌های استراتژیک گره خورده است.

جایگاه تنگه‌ها در اقتصاد جهانی

سیستم تجارت بین‌الملل و دریانوردی جهانی به‌عنوان شریان اصلی اقتصاد شناخته می‌شود که بیش از ۹۰ درصد حجم تجارت کالاها در سراسر جهان را به دوش می‌کشد. ثبات و تاب‌آوری این شبکه گسترده از مسیرهای کشتیرانی، عاملی حیاتی در تضمین جریان مداوم کالاهای واسطه‌ای، مواد اولیه و محصولات نهایی میان کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده است. با این وجود، تمرکز بخش عمده‌ای از جریان تجارت دریایی در چندین آبراه استراتژیک یا به‌اصطلاح «تنگه‌های حیاتی»، سیستم اقتصادی جهان را در برابر شوک‌های ژئوپلیتیکی، بحران‌های اقلیمی، جنگ‌ها و حوادث ناگهانی بسیار آسیب‌پذیر کرده است.

حادثه به‌گل‌نشستن کشتی کانتینربر «اور گیون» در مارس ۲۰۲۱ در کانال سوئز که تنها به مدت شش روز این آبراه را مسدود کرد و براساس گزارش سازمان تجارت جهانی، میلیاردها دلار از حجم تجارت جهانی را کاهش داد، نمونه‌ای از این شکنندگی ساختاری است. در پژوهشی جدید و جامع که در می ۲۰۲۶ منتشر شده، با استفاده از یک چارچوب ژئواکونومیک منسجم و داده‌های دقیق جغرافیایی، تأثیرات کوتاه‌مدت پنج شوک بالقوه شامل مسدودشدن کانال پاناما، کانال سوئز و تنگه مالاکا و همچنین گشایش‌های احتمالی گذرگاه شمال غربی و کانال کرا در تایلند بر حجم تجارت، تولید ناخالص داخلی و رفاه جهانی شبیه‌سازی و تحلیل شده است. برای درک عمیق میزان شکنندگی این سیستم، باید ابعاد ترافیک دریایی در این تنگه‌ها را مدنظر قرار داد؛ به‌طوری که حدود ۱۲ تا ۱۵ درصد کل تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۳ از کانال سوئز و حدود شش درصد آن از کانال پاناما عبور کرده است. نویسندگان این مقاله علمی با اتکا بر مدل‌های آماری، ماتریس‌های مسافت بین‌المللی را بر مبنای موقعیت دقیق بنادر در سیستم اطلاعات جغرافیایی بازسازی کرده‌اند. این مدل به آنها اجازه می‌دهد تا با ثابت نگه‌داشتن تمامی متغیرهای اقتصادی و ترجیحات تجاری، تنها تغییر در «هزینه مسافت دریایی» ناشی از بازشدن یا بسته‌شدن این آبراه‌ها را بسنجند و به تصویری یکپارچه و قابل مقایسه از این پنج سناریو دست یابند. رویکرد منسجم این تحقیق، اگرچه از مدل‌سازی تغییرات بلندمدت مانند تغییر ساختار بنادر یا مهاجرت‌های جمعیتی صرف‌نظر می‌کند، اما ارزیابی معتبرتر و بدون فرضیات پیچیده‌ای از اثرات فوری این شوک‌ها ارائه می‌دهد.

کانال پاناما مهم‌ترین آبراهه جهان

براساس یافته‌های محوری این شبیه‌سازی، انسداد کانال پاناما به‌عنوان مخرب‌ترین شوک منفی در میان تمام سناریوها شناسایی شده است که کل تجارت جهانی را نزدیک به سه درصد کاهش می‌دهد. کانال پاناما همواره در معرض خطرات شدید اقلیمی مانند خشک‌سالی، توفان‌های استوایی و همچنین رخدادهای زمین‌شناختی نظیر رانش زمین و زلزله قرار دارد. بروز خشک‌سالی شدید در سال ۲۰۲۳ که منجر به کاهش چشمگیر ظرفیت تردد روزانه کشتی‌ها و تشکیل صف‌های طولانی در این آبراه شد، نشان داد این تهدیدها کاملا واقعی هستند. نقشه‌های تحلیل جغرافیایی نشان می‌دهند آسیب‌های ناشی از بسته‌شدن این کانال، به‌طور عمده بر کشورهای حوزه قاره آمریکا، به‌ویژه سواحل اقیانوس آرام و منطقه کارائیب، متمرکز خواهد بود؛ به‌طوری که کشور پاناما با ۴۵ درصد و پرو با ۳۱ درصد افت در حجم تجارت خود، بزرگ‌ترین بازندگان این رویداد خواهند بود. همچنین کشورهایی مانند استرالیا و نیوزیلند نیز آسیب‌های شدیدی را متحمل می‌شوند.

کانال سوئز در جایگاه دوم قرار دارد و در صورت انسداد، تجارت جهانی را ۲.۵ درصد کاهش می‌دهد. این کانال یکی از حیاتی‌ترین شریان‌های سیستم کشتیرانی بین‌المللی است که سالانه حدود ۱۲ تا ۱۵ درصد از کل تجارت دریایی جهان از آن عبور می‌کند. مسدودشدن احتمالی این آبراه، با افزایش چشمگیر مسافت‌های دریایی و هزینه‌های حمل‌ونقل، بیشترین آسیب را به کشورهای منطقه وارد خواهد کرد؛ به‌طوری که برآورد می‌شود حجم تجارت کشور مصر بیش از ۴۰ درصد و کشورهایی مانند سودان و یمن بالای ۲۰ درصد کاهش یابد.

تنگه مالاکا به‌عنوان سومین آبراه کلیدی، در صورت مسدودشدن، افتی ۱.۷درصدی در حجم تجارت جهان ایجاد خواهد کرد. این تنگه که قلب تجارت میان شرق آسیا، شبه‌قاره هند و خاورمیانه است، حتی با وجود مسیرهای جایگزین در مجمع‌الجزایر اندونزی نظیر تنگه سوندا و دریای تیمور، همچنان شوک بزرگی به اقتصادهای بومی وارد می‌کند. در این سناریو، کشورهایی نظیر مالزی، سنگاپور، اندونزی، بنگلادش، هند و سریلانکا همگی با خسارت‌های تجاری بالای پنج درصد مواجه می‌شوند. تأثیر این انسداد نه‌تنها در جنوب شرق آسیا، بلکه به صورت موج‌های ثانویه افزایش هزینه، تا سواحل خاورمیانه و شرق مدیترانه نیز کشیده می‌شود که نشان‌دهنده درهم‌تنیدگی عمیق مسیرهای کشتیرانی معاصر است.

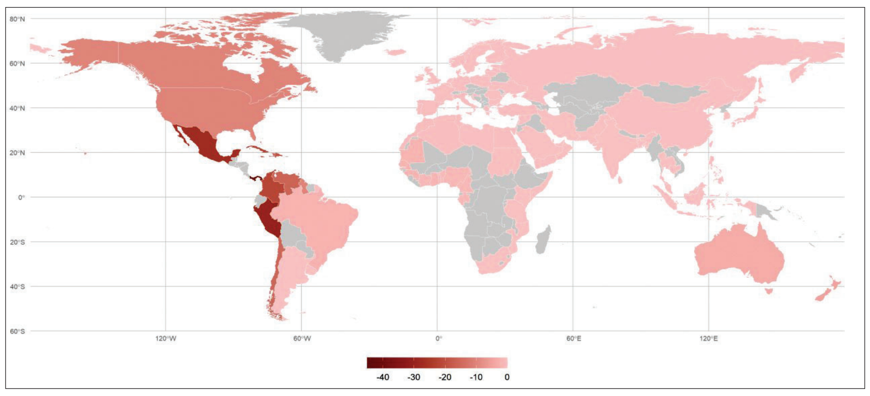
اثر تنگه‌ها بر اقتصاد جهان

در سمت دیگر این شبیه‌سازی اقتصادی، ارزیابی شوک‌های مثبت یا همان فرصت‌های گشایش مسیرهای جدید قرار دارد. ایده حفر کانال «کرا» در باریکه خاکی جنوب تایلند که خلیج تایلند را به دریای آندامان متصل می‌کند، پروژه‌ای تاریخی بوده که از زمان فردیناند د لیسپس (سازنده کانال‌های سوئز و پاناما) تا به امروز در محافل آکادمیک و پارلمانی تایلند مورد بحث بوده است. گشایش این کانال فرضی با ایجاد یک مسیر میان‌بر و جایگزین برای تنگه مالاکا، مسافت‌های حمل‌ونقل دریایی میان آسیای شرقی (مانند چین و ژاپن) و قاره اروپا را به‌شدت کاهش می‌دهد. مدل تحقیق پیش‌بینی می‌کند گشایش کانال کرا می‌تواند رونقی ۰.۷درصدی در تجارت جهانی ایجاد کند. اگرچه تایلند میزبان این کانال و از ذی‌نفعان اصلی آن خواهد بود، اما بیشترین سود تجاری نسبی به دلیل موقعیت جغرافیایی و ساختار بازرگانی، نصیب کشور بنگلادش خواهد شد. سناریوی مثبت دوم، گشایش کامل و بدون مانع «گذرگاه شمال غربی» در میان جزایر قطبی کانادا و سواحل شمالی آمریکای شمالی است. شبیه‌سازی این گشایش قطبی نشان‌دهنده افزایش ۰.۶درصدی در حجم تجارت بین‌الملل است. کشورهای شمال اقیانوس اطلس مانند ایالات متحده آمریکا، کانادا و ایسلند سود سرشاری از این مسیر خواهند برد و در عین حال، اقتصادهای بزرگ شرق آسیا شامل چین، ژاپن، تایوان، هنگ‌کنگ و کره جنوبی شاهد رشد تجاری بیش از یک درصد خواهند بود؛ چراکه مسافت حمل کالا میان این بلوک‌های اقتصادی به طرز چشمگیری کوتاه‌تر می‌شود. نویسندگان مقاله همچنین اثر انسداد کانال‌ها و تنگه‌ها را بر شاخص‌های کلان اقتصادی یعنی تولید ناخالص داخلی (GDP) و رفاه اجتماعی بررسی کرده‌اند. مسدودشدن پاناما منجر به کاهش ۰.۵۸درصدی در کل تولید ناخالص جهانی می‌شود و کشورهای متعددی خسارت‌های فراتر از دو درصد را در تولید ناخالص داخلی خود ثبت می‌کنند. انسداد کانال سوئز و تنگه مالاکا نیز به ترتیب کاهش‌های شدیدی در تولید ناخالص داخلی جهانی بر جای می‌گذارد؛ درحالی‌که گشایش کانال کرا رونق میان‌مدت ۰.۱۳درصدی در GDP جهانی ایجاد خواهد کرد که سهم تایلند و بنگلادش از این رشد بیشتر از سایرین خواهد بود.

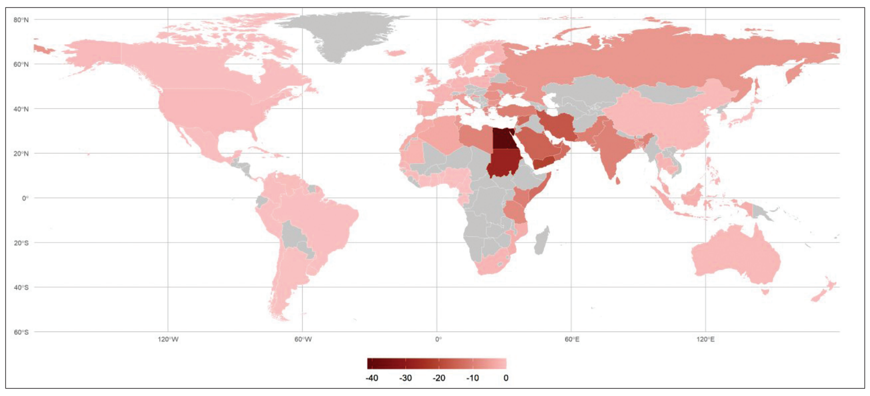
نتیجه نهایی این پژوهش نشان می‌دهد که ثبات اقتصاد و رفاه جهان به شکل نگران‌کننده‌ای به امنیت و کارکرد مداوم دو گلوگاه استراتژیک یعنی کانال پاناما و کانال سوئز وابسته است؛ چراکه انسداد آنها می‌تواند به ترتیب با کاهش سه و دوونیم درصدی تجارت بین‌الملل، مخرب‌ترین ضربه‌ها را به زنجیره تأمین وارد کند. در مقابل، این مطالعه ثابت می‌کند که گشایش مسیرهای جدیدی مانند گذرگاه قطبی شمال غربی، برخلاف تصور عمومی، تأثیر شگرفی بر ساختار تجارت جهانی نخواهد داشت.

منبع:

The fragility of the global trading system, Stephan Maurer and Ferdinand Rauch, 2026.



اثرات تخمینی بسته‌شدن کانال پاناما بر حجم تجارت کشورها



اثرات تخمینی بسته‌شدن کانال سوئز بر حجم تجارت کشورها

توسعه از جامعه آغاز می‌شود؛ بازخوانی یک روایت متفاوت از موفقیت چین

رضا موسایی
پژوهشگر اقتصاد توسعه

در ادبیات توسعه، معمولا موفقیت اقتصادی چین و عقب‌ماندگی نسبی هند با تفاوت زمان آغاز اصلاحات اقتصادی توضیح داده می‌شود. چین از سال ۱۹۷۸ و هند از اوایل دهه ۱۹۹۰ مسیر آزادسازی اقتصادی را در پیش گرفتند و ازهمین‌رو، بسیاری شکاف توسعه‌ای دو کشور را نتیجه این اختلاف زمانی می‌دانند. با این حال، دیوید اوکس در مقاله «چرا چین ثروتمند شد و هند نه؟» استدلال می‌کند ریشه این شکاف را باید بسیار پیش‌تر و در تحولات اجتماعی و نهادی دو کشور جست‌وجو کرد.

شکافی که از اقتصاد آغاز نشد

یکی از مهم‌ترین داده‌های مقاله آن است که در سال ۱۹۸۷، درآمد میانه روزانه شهروندان هند بر اساس برابری قدرت خرید حدود ۲.۹۴ دلار بود، درحالی‌که این رقم در چین فقط ۱.۸۸ دلار برآورد می‌شد. به بیان دیگر، در آغاز دوره اصلاحات اقتصادی، شهروند متوسط هندی حتی وضعیت بهتری نسبت به شهروند چینی داشت. اما تا سال ۲۰۲۲ این روند کاملا معکوس شد؛ درآمد میانه روزانه در چین به ۱۳.۳۶ دلار رسید، درحالی که در هند به ۵.۵۴ دلار محدود ماند. طی این دوره درآمد میانه در چین بیش از شش برابر افزایش یافت، اما در هند کمتر از دو برابر شد. این آمار نشان می‌دهد تفاوت عملکرد دو کشور را نمی‌توان صرفا با زمان آغاز اصلاحات اقتصادی توضیح داد؛ زیرا شکاف اصلی پس از ورود هر دو کشور به اقتصاد جهانی شکل گرفت.

میراث اجتماعی پیش از جهش اقتصادی

نویسنده معتقد است مهم‌ترین مزیت چین در آستانه اصلاحات اقتصادی، نه سرمایه مالی، بلکه سرمایه اجتماعی و انسانی بود. در سال ۱۹۴۹ امید به زندگی در چین حدود ۴۱ سال بود، اما تا سال ۱۹۷۶ به حدود ۶۱ سال رسید. همچنین نرخ مرگ‌ومیر کودکان به شکل چشمگیری کاهش یافت و آموزش عمومی گسترش پیدا کرد. به باور اوکس، چین در پایان دوره مائو کشوری فقیر بود، اما از نیروی کاری برخوردار بود که نسبت به بسیاری از کشورهای در حال توسعه باسوادتر، سالم‌تر و سازمان‌یافته‌تر محسوب می‌شد. همین ظرفیت اجتماعی بعدها امکان بهره‌برداری از اصلاحات اقتصادی را فراهم کرد.

هند و مسئله توسعه نامتوازن

در مقابل، هند اگرچه موفق شد نهادهای دموکراتیک باثباتی ایجاد کند و در آموزش عالی و تربیت نخبگان موفقیت‌های قابل توجهی به دست آورد، اما در تعمیم آموزش عمومی و خدمات اجتماعی عملکرد ضعیف‌تری داشت. بر اساس داده‌های مقاله، در سال ۱۹۹۰ حدود ۸۷ درصد کودکان چینی دوره ابتدایی را تکمیل می‌کردند، در حالی که این رقم در هند فقط ۵۵ درصد بود. از همین رو هند توانست در حوزه‌هایی مانند فناوری اطلاعات و خدمات پیشرفته رشد کند، اما نتوانست همانند چین به مرکز تولید صنعتی جهان تبدیل شود.

تقدم عدالت اجتماعی بر توسعه اقتصادی

فارغ از موافقت یا مخالفت با همه استدلال‌های نویسنده، مهم‌ترین پیام این تحلیل آن است که توسعه اقتصادی به‌تنهایی نقطه آغاز تحول نیست. تجربه چین نشان می‌دهد پیش از جهش اقتصادی، نوعی بازسازی اجتماعی، گسترش دسترسی عمومی به آموزش، کاهش نابرابری‌های سنتی و افزایش ظرفیت حکمرانی صورت گرفته بود. به بیان دیگر، اقتصاد قدرتمند محصول جامعه‌ای است که تا حدی توانسته مسائل بنیادین خود در حوزه عدالت اجتماعی، انسجام ملی و کارآمدی نهادی را حل کند. از این منظر، توسعه اقتصادی نه نقطه شروع، بلکه نتیجه فرایندی عمیق‌تر از دولت‌سازی و جامعه‌سازی است.

درس سیاستی

برای کشورهای در حال توسعه، مهم‌ترین درس این تجربه آن است که رشد اقتصادی پایدار صرفا از مسیر سرمایه‌گذاری، تجارت یا اصلاحات بازار حاصل نمی‌شود. آنچه توسعه را پایدار می‌کند، وجود ظرفیت‌های اجتماعی و نهادی است که امکان بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی را فراهم می‌کند. تجربه چین و هند یادآور می‌شود عدالت اجتماعی، انسجام جامعه و توان حکمرانی را باید بخشی از زیرساخت توسعه دانست؛ زیرساختی که بدون آن، حتی موفق‌ترین برنامه‌های اقتصادی نیز ممکن است به نتایجی محدود و ناپایدار منجر شوند.

آگهی مزایده فروش عمومی اراضی مازاد مجتمع گلخانه دیناروند خرم آباد

شرکت توسعه و عمران اراضی کشاورزی (بانک زمین) در نظر دارد تعداد ۸ قطعه زمین مازاد خود را به مساحتهای تقریبی ۲۰۰۰ - ۲۲۰۰ - ۹۰۰ - ۱۲۰۰ - ۶۵۰ - ۹۰۰ - ۲۰۰۰ - ۲۲۰۰ مترمربع به قیمت کارشناسی هر متر مربع شش میلیون ریال واقع در استان لرستان شهرستان خرم آباد روستای دیناروند مجتمع گلخانه دیناروند قطعه ای یا به صورت یکجا با شرایط ذیل از طریق مزایده عمومی به صورت نقدی به فروش برساند.

۱- سپرده شرکت در مزایده برای هر قطعه زمین ۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال (شصت میلیون تومان) بصورت واریز نقدی به حساب شماره شبای ۶۸-۱۹۳۰-۰۹۱۸-۰۰۰۰-۰۰۰۰-۰۱۶۰-۰۲ IR به نام این شرکت نزد بانک کشاورزی شعبه چهار راه طالقانی کرج و یا ارائه ضمانت نامه بانکی به نفع شرکت.
۲- سپرده نفرات اول و دوم مزایده تا نهایی شدن نتیجه مزایده و فروش ملک نزد شرکت باقیمانده و سپرده مابقی شرکت کنندگان مسترد خواهد شد.
۳- شرکت کنندگان در مزایده مهلت دارند در ساعات اداری از تاریخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۴ لغایت ۱۴۰۵/۰۳/۲۶ نسبت به تهیه اسناد مزایده با مراجعه به آدرس: ... شرکت توسعه و عمران اراضی کشاورزی (بانک زمین) به آدرس کرج طالقانی جنوبی نرسیده به چهار راه طالقانی ساختمان مدیریت بانک کشاورزی البرز طبقه هفتم به شماره تلفن ۰۲۶-۳۲۷۵۶۸۴۸واحد فنی (آقای مهندس امین پور)اقدام نمایند.
۴- شرکت کنندگان در مزایده میتوانند از ساعت ۸ الی ۱۵ از تاریخ یکم لغایت دوم تیر ماه ۱۴۰۵ با هماهنگی آقای کشوری (۰۹۱۶۹۸۰۹۱۱۲) نماینده شرکت به آدرس خرم آباد روستای دیناروند مجتمع گلخانه دیناروند نسبت به بازدید از ملک مورد نظر اقدام کنند.
۵- متقاضیان شرکت در مزایده بایستی پیشنهاد های خود را حداکثر تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۴/۸ به آدرس درج شده در بند ۳ ارسال و یا حضورا تحویل و رسید دریافت نمایند.
۶- پاکت پیشنهاد دهندگان روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۰ بازگشایی و برنده اعلام خواهد شد.
۷- دقت گردد برگ مزایده و برگ ضمانت نامه در پاکت (الف) و برگ پیشنهاد قیمت در پاکت (ب) و هر دو پاکت در یک پاکت واحد قرار داده و ارائه شود. ضمناً هر سه پاکت لاک و مهر گردند.
۸- کلیه صفحات بایستی توسط پیشنهاد دهندگان مهر و امضاء و دارای مشخصات کامل و آدرس و تلفن تماس باشد.
۹- کلیه هزینه های نقل و انتقال بر عهده طرفین می باشد.
۱۰-کلیه پیگیری های مربوط به امورات دریافت برگه واگذاری مبایعه نامه و تهیه مدارک لازم و مراجعه به ادارات مربوطه به عهده خریدار می باشد
۱۱-به پیشنهاد های مبهم و مشروط و مخدوش فاقد سپرده ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۱۲-شرکت در رد یا قبول پیشنهاد ها مختار است و صرف شرکت در مزایده حقی برای شرکت کننده ایجاد نخواهد کرد.
۱۳-پیشنهاد دهنده موظف است در زمان عقد قرارداد که بلافاصله بعد از اعلام برنده شدن صورت میگیرد ۷۰ درصد مبلغ پیشنهادی خود را به صورت نقدی به حساب شرکت واریز و ۳۰ درصد باقی مانده را زمان انتقال مبایعه نامه به حساب شرکت واریز نماید و در صورت عدم اقدام در مهلت داده شده طبق مقررات سپرده ضبط و با نفر دوم قرارداد منعقد می گردد.
۱۴-تحویل ملک منوط به تسویه حساب از امور مالی شرکت می باشد.

شماره: ۲۷۰۰۹۹۲۲
قوه قضائیه
سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان اصفهان
آگهی فقدان سند مالکیت
نظر به اینکه مالکیت آقای حمیدرضا رحمانی اردکانی فرزند فرخ شماره شناسنامه ۳۰۲۳ تاریخ تولد ۱۳۵۹/۰۹/۲۷ صادره از اصفهان دارای شماره ملی ۱۲۸۸۲۳۷۵۵۳ با جز سهم ۲۸/۸ از کل سهم ۷۲ بعنوان مالک بیست و هشت ممیزهشت دهم سهم مشاع از هفتاد و دو سهم عرصه و اعیان پلاک ۱۰۳۵۳/۱۸۹۵بخش ۵ ثبت اصفهان با شماره مستند مالکیت ۵۵۸۹ تاریخ ۱۳۹۰/۱۱/۳۰ موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۴۹۹۳۴۳ سری الف سال ۰۲ با شماره دفتر الکرونیکی ۱۴۰۳۲۰۳۰۲۰۲۷۰۰۰۷۳۳ ثبت گردیده است. حقوق ارتفاقی و محدودیت ندارد و نامبرده با ارائه استشهادیه که به شماره رمز تصدیق ۲۲۹۹۵۸-۱۴۰۵/۳/۱۶ در دفتر خانه ۹۲ اصفهان گواهی شده اعلام کرده سند مالکیت مذکور در اثر جابجایی مفقود گردیده و اکنون تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب به استناد تبصره یک اصلاحی ذیل ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می شود چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم یا وجود سند مالکیت نزد خود می باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را کتباً ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این اداره تسلیم و رسید اخذ نماید تا مراتب صورت مجلس شده و اصل سند مالکیت به ارائه کننده مسترد گردد بدیهی است اگر ظرف مدت مقرر اعتراضی نرسید یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود برابر مقررات اقدام به صدور سند مالکیت المثنی خواهدشد.
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۳/۲۳
شناسه آگهی: ۲۲۰۳۰۵۳
حمیدرضا خسروی
رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه شرق اصفهان ۱۸۸۲

مدرک فارغ التحصیلی **اینجانب آندیا میرافتابی** فرزند ایرج به شماره ۲۳۹۵ صادره از تهران در مقطع دکترا رشته داروسازی صادره از واحد دانشگاهی علوم پزشکی دانشگاه آزاد اسلامی تهران مفقود گردیده و فاقد اعتبار است از یابنده تقاضا می‌شود اصل مدرک را به دانشگاه علوم پزشکی دانشگاه آزاد اسلامی تهران واحد داروسازی به نشانی تهران خیابان یخچال ارسال نماید.

مدرک فارغ التحصیلی اینجانب **فرگل فرنودی** فرزند حسین به شماره شناسنامه ۰۰۲۰۰۳۷۱۶۳ صادره از تهران در مقطع کارشناسی در رشته هتل‌داری صادره از واحد آزاد اسلامی، واحد تهران غرب به شماره مدرک ۴۹۸۷۵۹۳ شماره تاییدیه سازمان مرکزی ۱۶۰۳۲۲۸۰۰۰۱ و تاریخ ۱۴۰۳/۰۳/۲۹ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرک غرب، بلوار فرحزادی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرک غرب ارسال نماید.

سازمان آگهی‌های روزنامه شرق
۸۶۰۳۶۱۱۹
WWW.SHARGHDAILY.IR