خبر ویژه

گشایش سهام هلدینگ نگین گردشگری با نماد «گنگین» در هفته جاری

● سهام هلدینگ اقتصادی نگین گردشگری ایرانیان (سهامی عام) با نماد «گنگین» هفته جاری در بازار پایه زرد فرابورس گشایش می‌شود.

به گزارش روابط عمومی گروه مالی گردشگری، مدیرعامل شرکت اقتصادی نگین گردشگری ایرانیان با اعلام این خبر اظهار امیدواری کرد سهام شرکت نگین با قیمت مطلوبی در هفته جاری باز شود؛ ضمن اینکه هیئت‌مدیره شرکت تمام تلاش خود را خواهد کرد تا ارزش سهام به واسطه عملکرد مطلوب، وضعیت خوب و روبه‌رشدی داشته باشد.

حسن کدخدا افزود: با توجه به دارایی‌های در اختیار و برنامه‌های آتی شرکت اصلی و شرکت‌های زیرمجموعه، ارزش بالایی برای سهام آن متصور هستیم. وی سرمایه ثبتی شرکت را ۳۰۰۰ میلیارد ریال ذکر کرد و گفت: بودجه‌ای که امسال برای شرکت در نظر گرفته شده، نشان از رشد سود در مقایسه با سال‌های گذشته دارد.

کدخدا با اشاره به رعایت تمامی دستورالعمل‌ها افزود: سهام هلدینگ نگین گردشگری با نماد «گنگین» در گروه هتل رستوران گشایش می‌شود، اما اقدامات اولیه برای اخذ مجوز و تبدیل نگین به هلدینگ نهاد مالی و قرارگرفتن در گروه هلدینگ چندرشته‌ای شروع شده و تا چند ماه آینده شاهد تغییر تابلو و تغییر طبقه‌بندی شرکت خواهیم بود.

کدخدا ادامه داد: شرکت نگین در حال حاضر دارای هلدینگ ماهان و چندین شرکت زیرمجموعه در زمینه ساختمانی و بازار سرمایه است که خود هلدینگ ماهان در قالب چند شرکت در حوزه فولاد و صنعت و معدن فعالیت می‌کند ضمن اینکه این هلدینگ اکنون طرح‌های توسعه مهمی در دست اجرا دارد.

مدیرعامل هلدینگ اقتصادی نگین گردشگری ایرانیان اظهار کرد: شرکت نگین همچنین اقدامات لازم برای تشکیل هلدینگ ساختمانی را به سرانجام رسانده و برای سال ۱۴۰۰ برنامه افزایش چندین شرکت در ذیل این هلدینگ ساختمانی در دستور کار قرار دارد. کدخدا گفت: با توجه به پیش‌بینی‌هایی که از برنامه دولت درخصوص ساخت‌وساز و حوزه مسکن داریم، امیدواریم این هلدینگ ساختمانی بتواند به کمک شرکت‌های زیرمجموعه، سود خوبی را برای شرکت هلدینگ نگین ایجاد و به این شرکت منتقل کند. وی افزود: همچنین ایجاد هلدینگ بازار سرمایه در دستور کار قرار دارد که امیدواریم به‌زودی و در سال جاری عملیاتی شود.

گذر

ساخت ۶۵ درصد مسکن مهر در دولت تدبیر و امید

● **ایرنا:** وزارت راه‌وشهرسازی در گزارش جدید خود در خصوص عملکرد دولت در بخش مسکن مهر اعلام کرد که ۶۵ درصد از طرح مسکن مهر در دولت تدبیر و امید اجرائی شده است. اتمام واحدهای باقی‌مانده مسکن مهر از جمله اولویت‌های دولت‌های یازدهم و دوازدهم بود. اطلاعات منتشرشده در کتاب وزارت راه‌وشهرسازی از عملکرد مسکن مهر نشان می‌دهد یک‌میلیون و ۹۴۹ هزار واحد مسکن مهر از ابتدای اجرای طرح تاکنون تکمیل و تحویل شده که عملکرد دولت تدبیر و امید در تکمیل و تحویل واحدهای مسکونی مهر یک‌میلیون و ۲۵۹ هزار واحد گزارش شده است. عملکرد دولت تدبیر و امید در تکمیل واحدهای مسکونی مهر نسبت به اجرای کل طرح، ۶۵ درصد است. بر اساس این گزارش، در بخش صدور سند برای واحدهای مسکن مهر از ابتدای اجرای طرح تاکنون یک‌میلیون و ۲۹۸ هزار واحد سند صادر شده که از این تعداد ۷۷۴ هزار واحد سند در دولت‌های یازدهم و دوازدهم صادر شده است. همچنین از ابتدای اجرای طرح برای ۵۴ هزار و ۴۰۳ واحد تسهیلات پرداخت شده که ۱۳ هزار و ۸۳ واحد از میزان کل، در دولت تدبیر و امید، پرداخت شده است. این گزارش می‌افزاید با احتساب بافت‌فرسوده از ابتدای اجرای طرح مسکن مهر تاکنون یک‌میلیون و ۸۲۶ هزار واحد مسکن مهر فروش اقساطی شده که از این میزان یک‌میلیون و ۲۶۲ هزار واحد در دولت‌های یازدهم و دوازدهم محقق شده است. بنابر این گزارش، در جریان وقوع زلزله سرپل‌ذهاب در کرمانشاه که در آبان ۱۳۹۶ با بزرگی ۷.۳ رخ داد، بیش از ۵۷۶ واحد مسکن مهر در قالب ۲۴ بلوک دچار خسارت شد.

گزارش «شرق» از خسارات اقتصادی تصادفات رانندگی و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل ایران

هر نیم‌ساعت یک مرگ و ده‌ها میلیارد تومان خسارت

اقتصاد ایران سالانه نزدیک به ۸ درصد تولید ناخالص ملی از تصادفات خسارت می‌بیند

شرق: دو اتوبوس در دو نقطه متفاوت از ایران از جاده خارج شدند، جان عزیز سربازان وطن و خبرنگاران را گرفتند؛ مرگ دلخراش دو خبرنگار و سربازمعلم‌هایی که از زاهدان عازم یزد بودند، بار دیگر توجه افکار عمومی ایران را به ماجرایی پرتکرار جلب کرد و حالا شدت وخامت و آسیب‌های هرروزه تصادفات رانندگی بیش از پیش ملموس شده است. به‌طور متوسط و براساس آمار رسمی پزشکی قانونی هر نیم‌ساعت یک ایرانی بر اثر تصادف رانندگی جان خود را از دست می‌دهد و این یعنی مرگ سالانه حدود ۱۷ هزارنفر و در این بین هم نزدیک به ۳۰ هزار نفر هم معلول می‌شوند؛ این عدد زمانی بیشتر عمق فاجعه را نشان می‌دهد که بدانیم تلفات تصادفات رانندگی در هر ۱۰ سال بیش از تمام شهدای جنگ تحمیلی است و به عبارتی این تصادفات در ایران تااندازه‌ای به آثار خسارت‌بار ویروس کرونا هم نزدیک است. هر نیم‌ساعت یک خانواده ایرانی عزادار می‌شود و این غم برای آن خانواده از هر عدد و رقمی مهم‌تر است اما آنچه در رسانه‌ها کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد، خسارت شدید این تصادفات به اقتصاد کشور است. پیش‌تر مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی به این موضوع پرداخته بود و چندین مقاله دانشگاهی هم از اعداد و ارقامی به‌شدت بالا سخن گفته‌اند؛ بررسی‌ها می‌گوید میزان خسارات تصادف در هر سال به اقتصاد ایران برابر با هشت درصد تولید ناخالص ملی است. تحقیق مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی می‌گوید هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی تصادفات رانندگی در کشور ما بالغ بر هشت درصد تولید ناخالص داخلی و برای سال ۹۰ معادل ۵۱۹ هزار میلیارد ریال است؛ این عدد برای سال ۹۵ بیش از ۵۳۵ هزار میلیارد ریال است و سال‌به‌سال هم افزایش یافته است. باوجوداین باز هم این روزها مسئله ازدست‌دادن دو خبرنگار محیط‌زیستی و همچنین جان‌باختن پنج سربازمعلم بحث ناوگان حمل‌ونقل ایران را در مرکز توجه قرار داده است؛ به این شکل که هر مسئول و کارشناسی تمام مشکلات صنعت را برمی‌شمرد و غم انضمامی حادثه را در انبوه اطلاعات انتزاعی حل می‌کند.

فرسودگی بیش از ۳۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل

روز شنبه محمد اسلامی، وزیر کار در مصاحبه با ایسنا همان کاری را کرد که یک وزیر می‌کند. جواب‌دادن به سؤال با جمله‌ای که خود سؤال است؛ فقط فرم آن خبری شده است. در پاسخ به این سؤال که چرا نوسازی ناوگان جاده‌ای تا این اندازه کُند انجام می‌شود، درحالی‌که در بخش جاده‌ای با تحریم خاصی مواجه نیستیم، گفت: «نوسازی ناوگان یکی از ضرورت‌هاست و چندین سال است که وزارت راه پیگیر نوسازی ناوگان است و منابع خود را برای نوسازی اختصاص داده است». ایشان سپس در جایگاه خبرنگار از وزارتخانه خود انتقاد کرد و گفت هیچ نتیجه‌ای از برنامه مدون وزارت راه حداقل برای کامیون‌ها حاصل نشده است و با ارائه آماری ترسناک گفت: «۵۵ هزار کامیون بالای ۴۹ سال در کشور داریم. ما یک برنامه مدون داریم و با کارخانجات قرارداد منعقد کردیم. نتیجه‌ای حاصل نشده است و باید توضیح دهند چرا در اجرای قراردادها اهتمام ویژه ندارند و باید مشکلات خود را مطرح کنند». اگرچه تاکید کرد «معدل عمر ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در بخش بار و مسافر حتما باید کاهش یابد. اکنون معدل عمر ناوگان در بخش اتوبوس حدود ۱۱ سال و مینی‌بوس ۲۴ سال است». ایشان همچنین از کارخانجاتی چون ماموت و ایران خودرودیزل نیز خواست «پای قرارداد خود باشند» و در ادامه به مسئله گرانی بلیت هواپیما پرداخت.

رئیس انجمن صنفی رانندگان؛ با مسئولان و تولیدکنندگان مناظره می‌کنم

غلامرضا خادمی‌زاده با اعلام آمادگی برای مناظره با مسئولان و تولیدکنندگان گزارش مبسوطی به ایسنا درباره وضعیت حمل‌ونقل جاده‌ای ارائه کرد. او جز فرسودگی ناوگان که همه از آن مطلع هستند، درباره اتوبوس‌های تولیدی گفت: «اتوبوس‌های نویی هم که امروز تولید می‌شود، بدون هیچ تکنولوژی و به‌صورت کپی‌برداری تولید شده و کف استانداردها را دارد که کافی نیست» و انگشت اتهام را به سمت دستگاه‌های متولی گرفت و گفت: «در این میان دستگاه‌های متولی و ناظری مانند وزارت صمت، سازمان استاندارد و سازمان حمایت، نظارت درستی بر این فرایند ندارند و خودروهای بی‌کیفیت در این کشور با عدم نظارت کافی تولید می‌شود که اسکانیا نمونه و مثال بارز آن بوده که سال‌ها حادثه‌آفرینی کرده است».

کمربندهای اتوبوس اصلا مال اتوبوس نیست

توضیحات این فعال صنفی جنبه تخصصی دارد و به خواندنش می‌ارزد. مثلا: «پروفیل‌های به کار رفته در اتوبوس‌های اسکانیا، نقطه‌جوش‌ها و نقطه اتصالات هیچ‌کدام استاندارد را ندارد و کمربندهایی را که پلیس‌راه اصرار بر داشتن آن می‌کند، دو نقطه‌ای است و در هواپیما برای افت از آن استفاده می‌شود؛ درحالی‌که باید از کمربندهای سه‌نقطه‌ای در اتوبوس‌ها استفاده کرد که در صورت بروز حادثه مسافران به جلو، عقب یا بیرون اتوبوس پرتاب نشوند». او همچنین به مسئله مهم دیگری نیز اشاره کرد یعنی مسئله اقلیم و نقش آن در تولید یا واردات خودرو: «بسیاری از اتوبوس‌هایی که به نام برندهایی مانند اسکانیا در داخل کشور کپی‌برداری و تولید می‌شود، با استانداردهای اروپایی و با آن آب‌وهواست و همین است که از اردیبهشت‌ماه شما اتوبوس‌های بسیاری را در جاده‌های کشور می‌بینید که در موتورشان حین حرکت باز است؛ چراکه این اتوبوس‌ها با واردکردن شاسی درایور با شرایط کشور سازنده به ایران وارد می‌شود؛ درحالی‌که ایران از نظر دما، شرایط آب‌وهوایی و اقلیمی با کشورهای دیگر متفاوت است».

معاینه‌های فنی صوری است و حتی ترمز را چک نمی‌کنند

مسئله‌ای دیگر که احتمالا اگر یک بار برای معاینه فنی خودروی خود مراجعه کرده باشید با آن مواجه شده‌اید، همین تذکر آقای خادمی‌زاده است که تلخی گزنده‌ای دارد. شاید همین یک مسئله هم رعایت می‌شد، جان حتی بگویید یک انسان هم نجات پیدا می‌کرد؛ «مدیر فنی‌هایی که در شرکت‌ها وجود دارد و معاینه فنی‌هایی که انجام می‌شود، صوری است. در معاینه فنی‌ها نهایتا لاستیک و شیشه اتوبوس را چک می‌کنند و مدیرفنی پشت اتوبوس نمی‌نشیند و ترمز آن را تست نمی‌کند که شاهد این حوادث و اتفاقات تلخ نباشیم». او مسئولان را هم بی‌نصیب نگذاشت: «برخی مسئولان نه‌تنها نوسازی انجام ندادند بلکه خودشان بزرگ‌ترین مانع نوسازی هستند. راننده دوست ندارد سرمایه میلیاردی‌اش را نابود کند و اگر این ترمز در اروپا نصب می‌شود، متعلق به شرایط آب‌وهوایی آنجاست نه ایران».

نوسازی با تولید داخل ۲۵ سال زمان می‌برد

اما دیگر مسئله جنجالی همه حوزه‌های اقتصاد ایران؛ تولید داخلی یا واردات؟ این بحثی است که هر دو طرف برای آن رگ گردن کلفت می‌کنند. در این مورد خادمی‌زاده می‌گوید: «در شرایطی که نیاز به نوسازی ناوگان بیشتر از هر زمان دیگری است، گفته می‌شود که نباید این نوسازی از طریق واردات انجام شود؛ چراکه تولید داخلی کافی است. این در حالی است که مخالفان واردات اتوبوس باید بدانند که سالانه ۳۰۰ دستگاه در کشور و در بهترین حالت تولید می‌شود و هم‌اکنون هفت‌هزار دستگاه اتوبوس فرسوده در کشور داریم. برآورد خادمی‌زاده به نتیجه‌ای جالب می‌رسد چون بنا بر این محاسبات «اگر بخواهیم فقط از محل تولید داخلی بهره ببریم نوسازی این ناوگان ۲۵ سال طول می‌کشد و باید دوباره از اول شروع کنیم؛ چراکه اتوبوس‌هایی که در سال‌های نخست نوسازی شدند، دوباره فرسوده شده و باید مجددا جایگزین شوند».

کارشناس خودرو: اتوبوس‌های وارداتی از رده خارج هستند

حسن کریمی‌سنجری نیز در مصاحبه با ایسنا به نکاتی اشاره می‌کند که باز به تلخی ماجرا می‌افزاید: «در این دست اتفاقات ناگوار که در سال‌های اخیر کم هم نبوده‌اند، موضوع مستهلک‌بودن و نقص فنی، علت اصلی عنوان می‌شود؛ اتوبوس‌های از رده خارج‌شده اروپایی که با کمتر از یک‌چهارم قیمت واقعی وارد می‌شوند و با کمی رسیدگی به ظاهر آنها به ارابه‌های مرگ تبدیل می‌شوند». هرچند آماری ارائه نمی‌کند اما با خطاب قراردادن دولت سیزدهم می‌گوید تولید داخل بس است: «دولت سیزدهم باید به این نکته توجه داشته باشد که جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده یکی از مهم‌ترین اولویت‌ها در خودروسازی کشور است. درحال‌حاضر در داخل کشور به اندازه کافی برای تولید اتوبوس ظرفیت وجود دارد. سرمایه‌گذاری روی تولید اتوبوس باکیفیت به لحاظ استراتژیک از درجه اهمیت بالایی برخوردار است»؛ نمونه‌ای از دوگانه مشهور داخلی/ وارداتی. البته صریحا بحث را سیاسی می‌کند که دولت دوازدهم بد بود دولت سیزدهم خوب باشد.

اندکی سوگواری؛ ما مقصریم اما...!

گزارش‌نوشتن و مصاحبه‌کردن درباره ابعاد فنی ماجرا حتما لازم است و کار تعریف‌شده سرویس اقتصاد. حالا اندوه ازدست‌دادن همکارانمان را بهانه کردیم که کمی از موضوع فاصله بگیریم. تابه‌حال کسی به این صحبت‌ها، به این آمار، به این سیل کشتگان جاده‌ای ایران پرداختن، به مسائل فنی‌اش که بارها گفته شده تکانی به خود داده است؟ وزیر می‌اندازد گردن کارخانه کامیون‌سازی و اتوبوس‌سازی، کارشناس سیاسی با دولت مخالفش تسویه‌حساب می‌کند و فرش قرمز برای دولتی که هوادارش است، پهن می‌کند و همه اینها گاهی با یک «ما مقصریم...» شروع می‌شود که البته با یک «اما» هم همراه است. عکس‌العمل مقام‌های استانی برگی از مثنوی «ما مقصریم، اما...!» است. در گزارش ایرنا می‌خوانیم: «استاندار آذربایجان غربی در آیین تشییع پیکر دو خبرنگار متوفی در فرودگاه ارومیه دراین‌باره گفت: معتقدیم همه ما در بروز این حادثه تلخ واژگونی اتوبوس خبرنگاران در نقده مقصریم، هرچند (همان اما) هماهنگی لازم از سوی ستاد احیای دریاچه ارومیه برای سفر خبرنگاران با استانداری این استان صورت نگرفته و ما در جریان این برنامه نبودیم».

محمدمهدی شهریاری با ابراز تأسف از حادثه رخ داده درباره واژگونی اتوبوس خبرنگاران محیط‌زیستی در نقده گفت: «ما هیچ اطلاعی از این سفر نداشتیم» و نیز مدیر دفتر استانی ستاد احیای دریاچه ارومیه گفت: «ستاد استانی احیای دریاچه ارومیه در تهیه و تدارک این تور مطبوعاتی نقشی نداشته و هماهنگی‌ها از تهران انجام شده است»؛ اما همه ما مقصریم بی‌هیچ اما. روحشان شاد.

دلایل اعتراضات کارگری در مناطق عملیاتی نفتی

ایلنا: این‌روزها کارگران برخی مناطق عملیاتی نفتی دست به اعتراض زدند و خواستار رسیدگی به شرایط سخت کاری خود و همچنین وضعیت قرارداد و حقوق هستند. دراین‌باره یک فعال حوزه نفت گفت: انگار کسی با تبر پیکره نیروی انسانی‌ای را از ابتدا نابود می‌کند که هم در شرایط تحریم در کنار نفت بوده و هم با ادوات بیش از عمر ۷۰ سال کار می‌کند، این نیروها با قدرت عملی و خلاقیت از ابزار فرسوده استفاده می‌کنند تا تولید یک لحظه متوقف نشود. ما به‌جای اینکه دست این نیرو را ببوسیم، از خودمان طردشان می‌کنیم و این همان پیامدی است که در اهواز، عسلویه و حتی تهران شاهدیم. رضا عاشوری‌زاده درباره علل بروز اعتراضات نیروهای کارگری در مناطق عملیاتی نفتی اظهار کرد: برای پرداختن به این موضوع باید نگاهی به گذشته داشته باشیم، صنعت نفت با بیش از ۱۰۰ سال قدمت بر پایه نیروی انسانی رشد کرده اما متأسفانه آنچه تاکنون دیده نشده، همان نیروی انسانی است؛ نیرویی که همواره در شرایط سخت در کنار صنعت بوده است. او افزود: ما همواره به‌ویژه در هشت سال اخیر بیش از همه سال‌ها با نگاه ابزاری به نیروی انسانی مواجه بوده‌ایم، از ابتدا نه نگاه سرمایه‌ای بلکه نگاه ابزاری به نیروی انسانی داشته‌ایم و این باعث بروز برخی مشکلات شده است. همواره در صنعت نفت از افزایش شش تا هشت میلیون بشکه‌ای تولید نفت صحبت شده، همواره بحث تحریم و استفاده از تکنولوژی نو مطرح بوده اما از نیروی انسانی مغفول مانده‌ایم، اگر قرار است از ابزار و تکنولوژی نو استفاده شود، با دستورالعمل و ابلاغ امکان‌پذیر نیست؛ نیروی انسانی اصل ماجراست. متأسفانه نگاه‌ها حکمرانی و از بالا به پایین بوده، وقتی گفته می‌شود تولید باید به هشت‌میلیون بشکه برسد، این نگاه وجود ندارد که این رقم تولید نیاز به برخی متغیرها دارد که مهم‌ترین آن نیروی انسانی است؛ بالاخص صنعت نفتی که کلا سنتی‌محور عمل می‌کند و خیلی از تکنولوژی‌های آن مربوط به ۷۰ سال پیش است.

این فعال حوزه انرژی تصریح کرد: اکنون یک نگاه سنتی آرام بر پیکره صنعت نفت حاکم است که نقش جدی و اجرائی آن با نیروی انسانی است، نیروی انسانی که از ۱۰۰ سال پیش در حال کار است و ۵۰ درصد نیروها دارای تحصیلات لیسانس به بالا هستند. مهم‌ترین عاملی که این نیروها را برای رسیدن به اهداف صنعت هم‌افزا می‌کند، این است که حداقل احترام را داشته باشند که متأسفانه در نظر گرفته نشده است. او بیان کرد: نیروهای وزارت نفت چه فعالان پیمانکاری و چه رسمی‌ها همه گلایه‌مند هستند، اعتراض نیروهای نفت این است که در چندصدکیلومتری ایران وضع کارکنان بهتر است اما در وزارت نفت ایران به دلیل کم‌بودن منابع درآمدی برای جلوگیری از اسراف تنها جایی که دچار سختی به لحاظ درآمد می‌شود، بخش کارگری است؛ چراکه به این نیروها به‌عنوان سرمایه نگاه نمی‌شود و این منجر به مشکلات روحی، روانی و جسمی شده است. عاشوری‌زاده تأکید کرد: نیروی انسانی که با ادوات فرسوده بیش از نیم‌قرن پیش در گرمای ۵۰ درجه و شرجی صددرصد کار می‌کند، باید دیده شود. وی یادآور شد: بپذیریم که نیروی انسانی ربات نیست که فقط فرامین را اجرا کند، نیروی انسانی به‌عنوان انسان متخصص همواره همراه نظام و نفت بوده، این برخوردها بدنه صنعت نفت را دچار دلسردی و ناامیدی می‌کند. این فعال حوزه نفت خاطرنشان کرد: متأسفانه با بی‌برنامگی کارکنان را خسته و دلسرد می‌کنند تا به اعتراض کشیده شود، باید به‌صورت جدی به این قضایا ورود کرده و مانع نادیده گرفته‌شدن کارکنان نفت شویم. این موضوعات به کارکنان آسیب جدی وارد می‌کند، انگار کسی با تبر پیکره نیروی انسانی‌ای را از ابتدا نابود می‌کند که هم در شرایط تحریم در کنار نفت بوده و هم با ادوات بیش از عمر ۷۰ سال کار می‌کند، این نیروها با قدرت عملی و خلاقیت از ابزار فرسوده استفاده می‌کنند تا تولید یک لحظه متوقف نشود؛ ما به‌جای اینکه دست این نیرو را ببوسیم، از خودمان طردشان می‌کنیم و این همان پیامدی است که در اهواز، عسلویه و حتی تهران شاهدیم. وی در ادامه با بیان اینکه پیمانکاران نسبت به تعهدات مربوط به پرداخت حقوق کارگران اهمال‌کاری می‌کنند، گفت: مثلا A ریال از کارفرما دریافت می‌کند اما پرداختی به نیرو Aدوم و گاهی Aسوم است؛ این پول به‌جای پرداخت به نیروی انسانی جای دیگر هزینه می‌شود و نظارتی هم وجود ندارد. عاشوری‌زاده تأکید کرد: نیروی انسانی نفت دلسرد شده و تنها تعهد به صنعت، نظام و تکلیف باعث ماندنش شده است.

خبر

روز پرنوسان برای بورس

● **ایسنا:** شاخص کل بورس دیروز بسیار پرنوسان بود؛ به‌طوری‌که در ساعات ابتدایی معاملات تا یک‌میلیون و ۲۳۰ هزار واحد کاهش یافت اما در ساعات میانی معاملات به یک‌میلیون و ۲۴۰ هزار واحد رسید و درحالی به کار خود پایان داد که در رقم یک‌میلیون و ۲۳۸ هزار واحد ایستاده بود. شاخص کل بورس دیروز با چهارهزارو ۷۴۷ واحد افزایش رقم یک‌میلیون و ۲۳۸ هزار واحد را ثبت کرد. شاخص کل با معیار هم‌وزن هم با هزارو ۴۱۷ واحد افزایش به رقم ۳۸۲ هزار و ۳۲۶ واحد رسید. معامله‌گران این بازار ۸۶۰ هزار معامله به ارزش ۷۲ هزار و ۹۱۶ میلیارد ریال انجام دادند. سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی، سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تأمین، پتروشیمی جم و پتروشیمی نوری نسبت به سایر نمادها بیشترین تأثیر مثبت و در مقابل فولاد مبارکه اصفهان و ملی صنایع مس ایران نسبت به سایر نمادها بیشترین تأثیر منفی را روی بورس گذاشتند. شاخص کل فرابورس نیز با ۰.۰۹ کاهش در رقم ۱۷هزار و ۷۶۷ واحد ایستاد و در این بازار ۳۲۷ هزار معامله به ارزش ۲۱ هزار و ۵۷۳ میلیارد ریال انجام شد.

ادامه از صفحه ۴

دخالت نظامی ایران دام است

چشم‌اندازی که از این صحنه می‌بینید چگونه است؟ این مسیر الان به چه سمتی درحال حرکت است؟ آیا به سمت افزایش دامنه قدرت و تسلط طالبان است یا راهی وجود دارد که این وضعیت کنترل شود؟ آیا به سمت جنگ ادامه‌دار چندین‌ساله پیش می‌رویم یا حتی ممکن است آمریکا از خروج پشیمان شود و حضورش را تمدید کند؟

آقایان اشرف غنی و عبدالله‌عبدالله این هفته در دیدار با جو بایدن در آمریکا حضور دارند. یکی از درخواست‌هایشان این است که آمریکایی‌ها درباره خروجشان از افغانستان تجدیدنظر کنند و خارج نشوند و به شکل نظامی از دولت افغانستان حمایت کنند. این درخواست آیا در دولت بایدن پذیرفته خواهد شد یا نخواهد شد؟ به نظر من بستگی دارد به مذاکراتی که پشت پرده بین روسیه و آمریکا وجود دارد، نه‌تنها در ارتباط با افغانستان بلکه در ارتباط با مسائل کلی‌تر خاورمیانه، چین، اوکراین، کریمه و جاهای دیگر، نوع نگاهی که اروپا و آمریکا به روسیه دارند، همه اینها مطرح است. دیدار پوتین و بایدن هم مسئله مهمی بود که معلوم نیست چه توافقاتی پشت پرده صورت گرفته است.

برداشت من این است که طالبان مناطق مهمی را به تصرف درمی‌آورند البته احتمالش هست که به سمت کابل هم بروند اما به نظر من اینکه بروند کابل را بگیرند و بعد درگیر جنگ داخلی با شمالی‌ها شوند، این اتفاق رخ نخواهد داد. بلکه از این اهرمی می‌سازند که اگر مذاکرات در استانبول تجدید شد یا پیشنهاد عربستان سعودی که مذاکرات را در عربستان سعودی سازماندهی کنند، عملیاتی شد، در آنجا حداکثر قدرت را از دولت بگیرند، دولت ضعیف‌شده‌ای که دیگر توانی برای مقاومت، ندارد. طالبان می‌توانند در مذاکرات نقش برتر را پیدا کنند و حداکثر قدرت را بگیرند. به نظرم می‌آید که این واقع‌بینانه‌تر است و پاکستانی‌ها هم به نظرم می‌آید که رضایت بدهند در نهایت به اینکه طالبان کمی مواضعشان تعدیل شود در قبال گروه‌های قومی، ازبک، تاجیک، هزاره و آنها را هم در سطحی از قدرت بپذیرند.

اگر راه‌حل سیاسی به جایی برسد، احتمالا ساختار آینده افغانستان، تغییر وضعیت کنونی از یک دولت متمرکز به یک شبه‌فدرالی است که چهارتا منطقه قومی، منطقه شرق و جنوب که پشتون‌نشین هستند، دولت محلی خودشان را داشته باشند، ازبک‌ها، تاجیک‌ها و هزاره‌ها هم در مناطق قومی خودشان دولت محلی داشته باشند و بعد هم قانون اساسی به‌گونه‌ای تدوین شود که هرکدام از این قومیت‌ها با توجه به وزن سیاسی، قومی و جمعیتی‌شان سهم مشخصی در قانون اساسی از قدرت دولت مرکزی هم داشته باشند. این چیزی است که محتمل‌تر است تا اینکه طالبان بخواهند به زور مثل سابق بیایند قدرت را بگیرند و همه نیروها را حذف کنند. چون شرایط متفاوت‌تر است و خود طالبان هم مقداری تجربه کسب کرده و سیاسی شده‌اند. به نظرم می‌توانند مواضعشان را تعدیل کنند، بقیه قومیت‌ها را هم بپذیرند در سطحی، هرچند موضع مسلط خودشان را در قدرت خواهند داشت ولی دیگران را بپذیرند و شرایط را برنگردانند به امارت اسلامی کاملی که در ذهنشان هست.

اگر این اتفاق بیفتد، شاید بشود یک راه‌حل سیاسی پیدا کرد، در غیر این صورت گزینه دیگر جنگ داخلی است و نهایتش تجزیه افغانستان.