

یادداشت

کریدور زنگزور و فرصت‌هایی که هدر می‌رود

مجتبی بهاروند

فعال اقتصادی در حوزه ترانزیت و بازرگانی خارجی

روز جمعه در کاخ سفید، با میانجیگری دونالد ترامپ، جمهوری آذربایجان و ارمنستان توافق‌نامه صلح امضا خواهند کرد. موضوع مهم کریدور زنگزور نیز در همین چارچوب تعیین تکلیف می‌شود؛ مسیری که می‌تواند نقشه ژئوپلیتیک منطقه قفقاز را دگرگون کرده و معادلات ترانزیتی اوراسیا را به نفع بازیگران تازه تنظیم کند.

اما ما کجای این تحولات ایستاده‌ایم؟

ما همچنان درگیر این هستیم که مذاکره بکنیم یا نکنیم. برخی مذاکره را «گوساله‌سامری» می‌دانند و از آن بُت می‌سازند تا بتوانند انفعال خود را تقدیس کنند. در مقابل، بخش‌هایی از ساختار سیاسی کشور، مذاکره را نه به‌عنوان یک ابزار دیپلماتیک، بلکه به‌عنوان یک تهدید ایدئولوژیک می‌بیند؛ درحالی‌که کشورها سال‌هاست منافع ملی خود را نه با شعار، بلکه با تعامل و چانه‌زنی پیش می‌برند. در این سال‌ها، ما مدام با پروژه کریدور زنگزور مخالفت کرده‌ایم و آن را تهدیدی علیه تمامیت منطقه‌ای خود دانسته‌ایم؛ تهدیدی که بیشتر براساس تحلیل‌های توهّم‌آمیز و درک نادرست از موازنه قدرت تعریف شده است تا بر پایه داده‌های واقعی. حتی ارمنستان -که تصور می‌کردیم همه تخم‌مرغ‌های قفقازی خود را در سبد ما گذاشته- حالا بدون هیاهو با این‌ پروژه کنار آمده و راه خود را بازتعریف کرده است. البته نمی‌توان آنها را سرزنش کرد؛ چراکه براساس منافع ملی‌شان تصمیم گرفته‌اند. در دنیای سیاست، دوستی‌ها و دشمنی‌ها نه بر پایه احساسات، بلکه براساس منافع ملی شکل می‌گیرد و تغییر می‌کند. ما اما هنوز با ژست‌های انقلابی توخالی، از کنار واقعیت عبور می‌کنیم و عملاً فرصت‌ها را می‌سوزانیم. کریدوری که فردا نهایی می‌شود، سهم ما از ترانزیت منطقه را تا ۳۰ درصد کاهش می‌دهد و ارتباط مستقیم ما با اروپا را به‌شدت محدود خواهد کرد. ما بازنده این بازی هستیم؛ نه چون ضعیف هستیم، بلکه چون نخواستیم در زمین واقعیت بازی کنیم. فراموش نکنیم که ایران، با قرار گرفتن در چهارراه اتصال شرق و غرب، می‌توانست بازیگر اول ترانزیت در منطقه باشد؛ اما کدام مسیر ترانزیتی در منطقه هست که بدون دوزدن ایران طراحی نشده باشد؟ از شمال به جنوب گرفته تا شرق به غرب، همه به دنبال عبور از ما هستند، نه عبور از درون ما.



و این، نتیجه سیاست‌هایی است که به‌جای منافع ملی، اسیر افکار گروهی خاص شده است؛ گروهی که حیات سیاسی و اقتصادی خود را در استمرار تحریم‌ها و تقابل‌ها می‌بیند؛ همان‌هایی که مذاکره را حرام و سازش را خیانت می‌دانند. درحالی‌که از منافع تحریم و انزوا بیشترین سود را می‌برند. اگر می‌خواهیم فرزندانمان و آیندگان ما را نفرین نکنند، باید یک بار برای همیشه تصمیمی شجاعانه بگیریم؛ دست‌تندروها را کوتاه کنیم و سیاست‌گذاری کشور را براساس منافع ملی بازتعریف کنیم. تا کی قرار است زمان بخریم، درحالی‌که منطقه و دنیا از ما عبور می‌کنند؟

خبر

وزیر نیرو: وضعیت آب تهران مطلوب نیست

وزیر نیرو با بیان اینکه وضعیت آب تهران مطلوب نیست، گفت: با شهرداری‌ها توافق شد مصرف آب برای آبیاری و مصارف شهری را کاهش دهند و از مردم نیز درخواست می‌کنم از گیاهان کم‌آبر استفاده کنند. به گزارش مهر، عباس علی‌آبادی، وزیر نیرو، با اشاره به هم‌زمانی ناترازی آب و برق گفت: ناترازی‌ها در سراسر کشور مشهود است، اما در برخی استان‌ها شدت بیشتری دارد مانند استان تهران که پنج سال خشکسالی را تجربه کرده است و اکنون از نظر شرایط آبی مطلوب نیست. وزیر نیرو به همه شهروندان توصیه کرد که الگوی مصرف آب یعنی مصرف ۱۳۰ لیتر برای هر نفر در روز را رعایت کنند تا دچار مشکلات بزرگ‌تر نشویم. علی‌آبادی در مصاحبه با سیما گفت: همچنین با شهرداری‌ها توافق شد مصرف آب برای آبیاری و مصارف شهری را کاهش دهند و از مردم نیز درخواست می‌کنم از گیاهان کم‌آبر استفاده کنند.

کالاهای چینی همچنان پرتقاضا

رشد صادرات چین، ماه میلادی گذشته تحت‌تأثیر افزایش تقاضا به طور غیرمنتظره‌ای شتاب گرفت و سریع‌ترین رشد از آوریل را تجربه کرد. به گزارش ایسنا، کل صادرات در جولای نسبت به مدت مشابه سال میلادی گذشته، ۷.۲ درصد افزایش یافت و به ۳۲۲ میلیارد دلار رسید که برای بیشتر اقتصاددانانی که انتظار کاهش نسبت به افزایش ۵.۸ درصدی ژوئن را داشتند، غافلگیرکننده بود. داده‌های منتشرشده مقامات گمرکی چینی در روز پنجشنبه نشان داد که این افزایش به دلیل رشد قوی در فروش به اتحادیه اروپا، جنوب شرقی آسیا، استرالیا، هنگ‌کنگ و سایر بازارها بوده است.

«ژاکلین رونگ»، اقتصاددان ارشد چین در گروه بانکداری بی‌ان‌پی پاریس، گفت: مهم‌ترین عامل صادرات فراتر از انتظار چین به خارج از کشور در سه ماه میلادی گذشته، صادرات به بازارهای غیرآمریکایی بوده است.

اعتناف‌پذیری در محموله‌های خارجی، با وجود تعرفه‌های سنگین اعمال‌شده توسط آمریکا، نشان می‌دهد که تقاضای جهانی برای کالاهای چینی همچنان قوی است و همچنان محرک قابل‌توجهی برای اقتصاد داخلی این کشور، محسوب می‌شود. «ریک ژو»، اقتصاددان بلومبرگ اکونومیکس، گفت: گزارش ژوئیه از دیدگاه ما مبنی بر اینکه صادرات ممکن است با وجود تجارت ضعیف‌تر با آمریکا، به‌طور کلی مقاوم باقی بماند، پشتیبانی می‌کند. خطر اصلی به این بستگی دارد که آیا و چگونه سایر کشورها ممکن است کنترل‌های فروش را تحت قراردادهای تجاری خود با آمریکا تشدید کنند. بهبود تقاضا در خارج از آمریکا به این معنی است که ارزش صادرات از ابتدای سال میلادی جاری تاکنون در سال ۲۰۲۵ بسیار بالاتر از سال‌های گذشته است و با سرعت فعلی به حدود ۳.۸ تریلیون دلار آمریکا خواهد رسید، اما برخی از اقتصاددانان انتظار دارند که در نیمه دوم سال میلادی جاری، با تلاش شرکت‌ها برای فروش موجودی افزایش‌یافته خود، رکود ایجاد شود.

بحران کاغذ، چاپ کتاب‌های درسی و غیردرسی و رسانه‌های چاپی را متوقف کرد

روزنامه و کتاب درگیر بحران بی‌کاغذی



کارخانه کاغذ

عارف، معاون اول رئیس جمهوری، در میان گذاشتند و او قول حل مشکل کاغذ را داده و گفته بود: «این موضوع یک وعده نیست، بلکه الزام است؛ چراکه کتاب‌های درسی باید از نخستین روز سال تحصیلی در اختیار دانش‌آموزان قرار گیرند. بنابراین باید از مدت‌ها پیش برنامه‌ریزی شود تا به‌طور مثال، در اواخر مرداد یا اوایل شهریور کاغذ مورد نیاز آماده باشد. وزارت آموزش و پرورش و دولت در تلاش هستند تا از هر منبع ممکن، ابتدا با تکیه بر تولید داخلی و در صورت نیاز از طریق واردات، کاغذ لازم برای چاپ کتاب‌های درسی را تأمین کنند».

ناشران کتاب: ماه‌هاست هیچ کتابی چاپ نکرده‌ایم

با تمام این اوصاف، کار به جایی رسیده است که چاپ کتاب‌های درسی و انتشار رسانه‌های چاپی مختل شده و ناشران کتاب‌های عمومی می‌گویند ماه‌هاست حتی یک نسخه کتاب چاپ نکرده‌اند. حدادی، مدیر انتشارات میراث کتاب، به «شرق» توضیح می‌دهد که بازار کتاب در حال حاضر شرایط وخیمی را تجربه می‌کند و نه‌تنها فروش کتاب به‌طور محسوسی افت کرده و تقریباً به صفر رسیده، بلکه اصولاً کاغذ در بازار نایاب و چاپ کتاب غیرممکن شده است. او تأکید می‌کند: «تورم دورقمی و کاهش مداوم قدرت خرید مردم متأسفانه کتاب را به یک کالای غیرضروری تبدیل کرده است و مردم به راحتی آن را از سبد خرید خود حذف کرده‌اند. اما مسئله بفرنج اینجاست که گویا دولت هم کتاب را کالای غیرضروری تصور کرده و عملاً بازار کاغذ به حال خود رها شده و چاپ کتاب هم‌اکنون متوقف شده است».

اگر بخواهیم قیمت کتاب در ۱۰ سال اخیر را بررسی کنیم، باید به آمار ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۳ تا ۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۴ اشاره کنیم. میانگین قیمت کتاب در این سال ۹هزار۲۰۰ تومان است و قیمت هر صفحه کتاب ۴۶ ریال، با توجه به پایه حقوق ۶۰۸ هزار تومانی در سال ۱۳۹۳، می‌شد با پایه حقوق حدود ۶۶ کتاب خرید. این در حالی است که در سال ۱۴۰۴ پایه حقوق مصوب ۱۰میلیون و ۳۰۰ هزار تومان است و با توجه به این رقم و با فرض اینکه قیمت کتاب در سال ۱۴۰۴ رشد نکند و همین رقم ۲۱۲ هزار تومان بماند، حدود ۴۹ کتاب می‌شود خرید. به گزارش فرهیختگان، این یعنی حدود ۱۷ کتاب سید خانوار ایرانی کوچک‌تر شده و مجموعه این اتفاقات نشان می‌دهد با وجود تخصیص یارانه کتاب و ادعاهای وزرای ارشاد در ۱۰ سال اخیر، یکی‌یکی کتاب‌ها از سبد خانوار ایرانی کم می‌شود و ایده‌هایی هم مانندسفرنگ کارت (تخصیص مبلغی برای ارتقای سبد فرهنگی خانوار، عملاً در حد و اندازه شوخی باقی مانده است.

بهره‌برداری از «هلال ترافیکی شرق»؛ بزرگ‌ترین پروژه بزرگراهی تاریخ اصفهان

«هلال ترافیکی شرق»؛ قلب تپنده منظومه حمل‌ونقل تاریخ اصفهان افتتاح شد



اجرای بزرگ‌ترین بزرگراه تاریخ اصفهان با تلاش شبانه‌روزی مدیریت شهری

رسول میرباقری، رئیس کمیسیون عمران، معماری و شهرسازی شورای اسلامی شهر اصفهان نیز در آیین بهره‌برداری از ۱۴ کیلومتر از رینگ چهارم ترافیکی اصفهان، این‌ پروژه را «عظیم‌ترین بزرگراه تاریخ اصفهان» توصیف کرد. او با اشاره به ویژگی‌های منحصربه‌فرد این مسیر از نظر طول، عرض، تعداد پل‌ها، نورپردازی و جلوه‌های بصری، آن را اقدامی اساسی برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک در سطح شهر دانست.

به گفته میرباقری، اجرای این پروژه با حجم عظیمی از عملیات فنی همراه بوده است؛ ازجمله ۶۳۲ هزار کامیون خاک‌برداری، ۸۰ هزار مترمکعب بتن‌ریزی و مصرف ۱۸۰ هزار تن آسفالت. او افزود: آژادسازی مسیر و اجرای آن نیازمند تلاش مضاعف و پیگیری مستمر از سوی مجموعه مدیریت شهری بود. وی با تأکید بر اینکه حمل‌ونقل و بهبود ترافیک در راس اولویت‌های مدیریت شهری قرار دارد، خاطرنشان کرد: اگرچه بخش زیادی از پروژه‌های ترافیکی زیر سطح زمین در حال اجراست و در معرض دید مستقیم شهروندان قرار ندارد، اما این به معنای توقف فعالیت‌های عمرانی نیست. میرباقری ضمن تشکر از تلاش مدیران پیشین شورای شهر اصفهان، شهرداری برای شروع این پروژه، خواستار همراهی و مدیریت مؤثر استانداری برای تکمیل حلقه حفاظتی در دیگر بخش‌های کلان‌شهر شد؛ به‌ویژه در شهرهای برخوار، خمینی‌شهر، درچه و شهر ابریشم که تکمیل این منظومه ترافیکی بدون مشارکت آنها ممکن نخواهد بود. او در پایان با تأکید بر لزوم بازدید شهروندان از پروژه‌ها گفت: بخش زیادی از کارهای عمرانی در شهر اگرچه دور از چشم مردم انجام می‌شود، اما آثار ملموس آنها به‌زودی در کاهش آلودگی و ترافیک شهر نمایان خواهد شد.

هلال ترافیکی شرق نه‌تنها یک پروژه عمرانی، بلکه نمادی از همدلی، آینده‌نگری و تعهد جمعی برای ارتقای کیفیت زندگی در کلان‌شهر اصفهان است؛ حلقه‌ای کلیدی از زنجیره تدبیر شهری که با مشارکت مدیریت شهری، همراهی مردم و پشتیبانی نهادهای استانی توانسته بخشی از چشم‌انداز توسعه‌ای رینگ چهارم حفاظتی را محقق کند.

مریم شسکرانی: «سه ماه است حتی یک نسخه کتاب چاپ نکرده‌ایم». «کاغذ نیست و با کاغذ قرضی روزنامه را منتشر می‌کنیم». «فلا چاپخانه‌مان تعطیل است و نمی‌دانیم این وضعیت تا چه زمانی طول بکشد». این چکیده جملاتی است که فعالان صنعت نشر کتاب و مطبوعات در توضیح وضعیت خود به زبان می‌آورند. از آن سو، روزنامه «شرق» در آستانه روز خبرنگار اعلام کرد: «به دلیل نبود کاغذ در بازار و بی‌نتیجه‌ماندن تلاش‌ها برای تأمین کاغذ، نسخه چاپی روزنامه در روزهای چهارشنبه ۱۵ مرداد و پنجشنبه ۱۶ مرداد ۱۴۰۴ منتشر نمی‌شود». رضا خجسته‌رحیمی، سردبیر ماهنامه اندیشه پویا نیز در یادداشتی توضیح داد: «۱۰ روز است که می‌خواهیم شماره جدید «اندیشه پویا» را منتشر کنیم، اما کاغذ نشریه (کاغذ رول وارداتی) در بازار موجود نیست. حتی حاضریم به بالاترین و غیرمنصفانه‌ترین قیمت‌ها کاغذ از بازار به‌ظاهر آزاد تهیه کنیم که پیش خوانندگان مجله شرمنده نباشیم و به هر دری زده‌ایم فقط برای چند رول کاغذ. اما به جایی نرسیده‌ایم: نه یارانه خواسته‌ایم، نه ارز یارانه‌ای و حتی مبادله‌ای، نه هیچ کمک پیدا و پنهانی، فقط کاغذ خواسته‌ایم برای انتشار مجله، اما تدبیر مسئولان و مدیران، برخورداری از کاغذ آزاد برای انتشار نشریه را نیز تبدیل به مطالبه‌ای زیاده‌خواهانه کرده است». به نظر می‌رسد بازار کاغذ به حال خود رها شده است و نه صدایی از دولت بلند می‌شود و نه پیگیری‌های متعدد دست‌اندرکاران صنعت چاپ و نشر و رسانه‌ها به جایی رسیده است.



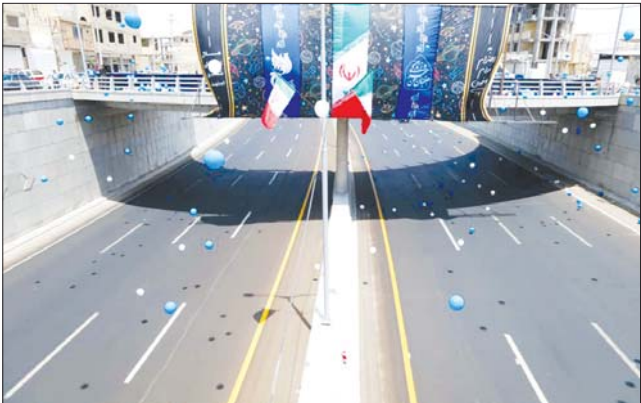
کاغذ نایاب شد

کاغذ در بازار نایاب شده است و انتشاراتی‌ها و رسانه‌های چاپی به در بسته خورده‌اند. این در حالی است که حدود ۱،۵ ده دیگر مدارس کشور شروع به فعالیت می‌کنند، اما کمبود کاغذ، چاپ کتاب‌های درسی را هم مختل کرده است. ۱۳ خرداد اسماعل سجاد رحیمی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت چاپ و بسته‌بندی افست، به ایرنا گفت: با وجود اطلاع‌رسانی درباره واردات کاغذ کتاب‌های درسی در حدود شش تا هفت ماه پیش، هنوز هیچ کاغذی به دست ما نرسیده و همچنان از کاغذ ایرانی و ذخایر محدود کاغذ خارجی که مربوط به چهار تا پنج سال گذشته است، استفاده می‌شود.

امیرسامان اسفندیاری، دبیر سندنگای تولیدکنندگان کاغذ و مقوا نیز درباره میزان تولید کاغذ در کشور، به صداوسیما گفته بود: «بررسی آمارهای موجود نشان می‌دهد تولید کاغذ چاپ و تحریر در کشور طی سال‌های اخیر با نوسان زیادی همراه بوده است؛ به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۹ تولید تقریباً به صفر رسید و در سال ۱۴۰۰ میزان تولید به پنج هزار تن افزایش یافت، در سال ۱۴۰۱ به ۳۰ هزار تن و در سال ۱۴۰۲ با ثبت رکوردی بی‌سابقه، بین ۵۵ تا ۶۰ هزار تن تولید شد. بااین‌حال، در سال ۱۴۰۳ بار دیگر تولید کاهش یافت و این رقم به ۳۳ هزار تن برگشت».

اسفندیاری درباره میزان کاغذ مورد نیاز کشور گفت: «نیاز اساسی کشور به کاغذ چاپ و تحریر ۱۸۰ هزار تا ۲۰۰ هزار تن است و تولیدکنندگان می‌توانند ۱۲۰ هزار تن یعنی ۷۰ درصد از نیاز کشور را تأمین کنند و ۳۰ درصد هم از واردات تأمین شود». هفته پیش هم بابک عابدین، رئیس اتحادیه صادرکنندگان صنعت چاپ ایران، درباره وضعیت تولید کاغذ در ایران به تجارت‌نیوز گفت: در حال حاضر، ایران به دلیل وضعیت شکننده محیط زیست، وضعیت مساعدی در بخش تولید کاغذ ندارد. در بحث تأمین کاغذ مورد نیاز برای کتاب‌های درسی نیز مشکلاتی وجود دارد. قرار بود در زمینه تولید کاغذ کتاب‌های درسی، نیاز کشور به‌طور کامل تأمین شود و حتی کاغذها از کیفیت مناسبی برخوردار باشند، اما این اتفاق رخ نداد.

او همچنین توضیح داده است: «تولید کاغذ بازیافتی، کاغذهای کرافت، مقواهای پشت‌طوسی و... توجیه اقتصادی دارند، اما در تولید این محصولات هم میزان مصرف آب قابل توجه است و دولت باید به‌جای تمرکز بر تولید کاغذ، با توسعه صادرات محصولات پلیمری و سرمایه‌گذاری در این بخش، منابع ارزی لازم برای واردات کاغذ را تأمین کند». گزارش‌های متعدد درباره کمبود کاغذ در شرایطی است که پیش از این در اردیبهشت سال جاری ناشران در نمایشگاه کتاب این موضوع را با محمدرضا



در نقطه طلوع توسعه، شرق اصفهان میزبان بزرگ‌ترین

پروژه بزرگراهی تاریخ خود شد. بهره‌برداری از «هلال ترافیکی شرق» نه‌تنها گامی حیاتی در مسیر تکمیل رینگ چهارم حفاظتی کلان‌شهر اصفهان است، بلکه الگویی از توسعه زیرساختی مبتنی بر منافع منطقه‌ای، حمل‌ونقل ایمن و کاهش آلودگی به‌شمار می‌رود. طلوع توسعه در شرق اصفهان، این بار با بهره‌برداری از «هلال ترافیکی شرق»، وارد مرحله‌ای تازه و سرنوشت‌ساز شد؛ بخشی از رینگ چهارم ترافیکی که حالا نه‌تنها به‌عنوان یک پروژه زیرساختی، بلکه به‌مثابه سنگ‌بنای یک منظومه منظم و هوشمند در مدیریت ترافیک شهری و منطقه‌ای شناخته می‌شود. انتخاب نام «هلال ترافیکی» برای این مسیر ۱۴کیلومتری، بی‌دلیل نیست؛ چراکه همچون هلالی درخشان در شرق شهر، نویدبخش نظمی نوین در ترده، ایمنی و توسعه حمل‌ونقل است. این پروژه که در دل خود نزدیک به سه هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری را جای داده، آغازگر حرکتی است که امتداد آن در شمال، غرب و جنوب اصفهان می‌تواند معنای واقعی یک شبکه حفاظتی کامل را محقق کند؛ شبکه‌ای ۷۸کیلومتری که از سال ۱۳۸۹ مجوز گرفته و حالا یکی از مهم‌ترین قطعات آن به ثمر نشسته است.

هلال ترافیکی شرق؛ ثمره همدلی و یکپارچگی در سخت‌ترین شرایط اقتصادی

مهدی جمالی نژاد، استاندار اصفهان، در مراسم بهره‌برداری از هلال ترافیکی شرق، این پروژه را نماد واقعی وفاقت، رفاقت و صمیمیت میان نهادهای مختلف دانست و آن را چهارمین ابرپروژه مهم استان در سال‌های اخیر معرفی کرد. وی با اشاره به شرایط دشوار اقتصادی، ناترازی منابع آب و انرژی در کشور، تأکید کرد که تنها راه عبور از این بحران‌ها، همدلی و هم‌افزایی بین دستگاه‌های اجرایی است. استاندار اصفهان با یادآوری سابقه خود در مسئولیت عمرانی استانداری در سال ۱۳۹۰، از تجربه سهم‌بندی میان شهرهای مسیر حلقه چهارم ترافیکی سخن گفت و افزود: «برای تحقق کامل این پروژه باید بار دیگر همان انسجام و هم‌افزایی میان شهرهای اطراف اصفهان احیا شود. ثمره وحدت، پروژه‌هایی مانند هلال ترافیکی شرق و رضایت مردم است».