گفت‌وگو

رئیس پژوهشگاه فضایی ایران در گفت‌وگو با «شرق»:

بدون ماهواره، توسعه پایدار ممکن نیست

صنعت فضایی سال‌هاست که به‌عنوان یکی از ارکان توسعه ملی و ابزاری راهبردی برای بهبود کیفیت زندگی بشر شناخته می‌شود. از پایش تغییرات اقلیمی و مدیریت منابع آب تا گسترش ارتباطات در دورترین نقاط، فناوری‌های ماهواره‌ای امروز بخشی جدایی‌ناپذیر از زندگی روزمره مردم جهان است. در ایران نیز پژوهشگاه فضایی ایران طی بیش از یک دهه فعالیت، توانسته است با وجود محدودیت‌ها و تحریم‌ها، گام‌هایی در مسیر طراحی و ساخت ماهواره‌های ملی بردارد. وحید یزدانیان، رئیس پژوهشگاه فضایی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر ماهیت صلح‌آمیز و کاربردی فعالیت‌های فضایی کشور می‌گوید: «متأسفانه هنوز بخش قابل توجهی از مردم و حتی برخی تصمیم‌گیران کشور به اهمیت صنعت فضایی و تأثیر آن بر معیشت و رفاه عمومی آگاهی کافی ندارند. این در حالی است که بسیاری از خدمات حیاتی در حوزه کشاورزی، مدیریت منابع آب، محیط زیست و حتی عدالت ارتباطی، مستقیما به ماهواره‌ها وابسته است».

دستاوردهای بومی در شرایط تحریم

یزدانیان با اشاره به سابقه فعالیت پژوهشگاه فضایی، تأکید می‌کند که تقریبا همه ماهواره‌های پرتاب‌شده کشور توسط این مرکز طراحی و ساخته شده‌اند. او می‌گوید: «از پروژه مصباح بیش از دو دهه پیش تا امروز که ماهواره ناهید۲ با موفقیت پرتاب شد، تمام مراحل طراحی، ساخت زیرسیستم‌ها و تست نهایی به دست متخصصان ایرانی انجام شده است. در حوزه سنجشی نیز ماهواره‌های پارس۱ و پارس۲ و همچنین ماهواره مهتاب در مدار قرار گرفته‌اند و داده‌های آنها در اختیار نهادهای اجرائی کشور قرار دارد».

به گفته او، این دستاوردها در حالی حاصل شده که ایران تحت شدیدترین تحریم‌های فناورانه قرار داشته است. «دانش بومی‌سازی‌شده و توان طراحی و ساخت در کشور تثبیت شده است. امروز می‌توانیم ادعا کنیم که در کلاس‌های مختلف ماهواره توانمندی کامل داریم».

ماهواره خیام و کاربردهای توسعه‌ای

یکی از ماهواره‌های مهم کشور، «خیام» است که اگرچه توسط روسیه ساخته و پرتاب شد، اما بهره‌برداری از داده‌های آن بر عهده پژوهشگاه فضایی ایران است. این ماهواره با قدرت تفکیک یک متر، ابزار مهمی برای پایش زمین محسوب می‌شود. یزدانیان می‌گوید: «بخش عمده تصاویر خیام در حوزه کشاورزی و مدیریت منابع آب مورد استفاده قرار می‌گیرد و تاکنون به دستگاه‌هایی همچون شهرداری‌ها، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت نیرو و سازمان محیط زیست ارائه شده است». او تأکید می‌کند که کاربرد ماهواره‌های سنجشی، اقتصادی و اجتماعی است و هیچ پیوندی با مقاصد نظامی ندارد: «گاهی فعالیت‌های فضایی با برنامه‌های موشکی خلط می‌شود، درحالی‌که پژوهشگاه فضایی صرفا محموله‌ها و ماهواره‌های غیرنظامی تولید می‌کند».

ناهید؛ گام نخست برای عدالت ارتباطی

رئیس پژوهشگاه فضایی ایران با اشاره به نقش ماهواره‌های ارتباطی در تأمین عدالت ارتباطی می‌گوید: «ماهواره ناهید می‌تواند به‌ویژه در نقاط صعب‌العبور که امکان ایجاد فیبر نوری یا دکل‌های زمینی وجود ندارد، ارتباط پایدار برقرار کند. حتی در شهرهای بزرگ، کیفیت ارتباطات در ساختمان‌ها یا محله‌های مختلف متفاوت است و ماهواره‌ها می‌توانند به‌عنوان راهکار تکمیلی عمل کنند». او توضیح می‌دهد که پرتاب یک ماهواره کافی نیست و برای پوشش مؤثر باید منظومه‌ای متشکل از ده‌ها ماهواره در مدار قرار گیرد: «در پروژه‌های جهانی گاهی در یک روز بیش از صد ماهواره پرتاب می‌شود. ایران نیز برای ایجاد شبکه‌ای مشابه استارلینک، به ۴۰ تا ۵۰ ماهواره نیاز دارد».

نقش ماهواره‌ها در شرایط بحران

یزدانیان یکی از مهم‌ترین کارکردهای ماهواره‌ها را تأمین ارتباطات در زمان بحران می‌داند: «در زلزله‌ها یا سیل‌های اخیر که زیرساخت‌های زمینی از کار افتاد، تنها ماهواره‌ها بودند که می‌توانستند ارتباط برقرار کنند. بنابراین این فناوری نه‌تنها برای توسعه، بلکه برای تاب‌آوری کشور در شرایط اضطراری حیاتی است».

همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی

با وجود تلاش برای خودکفایی، یزدانیان تأکید می‌کند که توسعه کامل منظومه‌های ماهواره‌ای نیازمند همکاری‌های بین‌المللی است: «هیچ کشوری به تنهایی همه پروژه‌های فضایی را پیش نمی‌برد. حتی کشورهای اروپایی به صورت مشترک عمل می‌کنند. ایران نیز علاوه بر همکاری‌های سنتی با روسیه و چین، در حال رایزنی با کشورهای منطقه برای ایجاد منظومه‌های مشترک و ارائه خدمات منطقه‌ای است».

کاربردهای سنجشی؛ از امنیت غذایی تا مدیریت آب

رئیس پژوهشگاه فضایی ایران یادآور می‌شود که داده‌های ماهواره‌ای می‌توانند نقش مهمی در تأمین امنیت غذایی کشور ایفا کنند: «با تصاویر ماهواره‌ای می‌توان به دقت سطح زیر کشت گندم یا برنج را تعیین کرد و برای واردات یا صادرات تصمیم گرفت. همچنین در حوزه منابع آب، پایش خشک‌سالی، سیلاب و حتی گردوغبار از طریق ماهواره‌ها ممکن است. امروزه ترکیب این داده‌ها با هوش مصنوعی می‌تواند ابزار قدرتمندی برای مدیریت کلان کشور باشد». یزدانیان تأکید می‌کند: «ماهواره‌های ایران نه برای مقاصد نظامی، بلکه در خدمت رفاه عمومی، توسعه اقتصادی و عدالت ارتباطی هستند. صنعت فضایی ابزاری برای امنیت، رفاه و آینده کشور است و باید نگاه ملی و راهبردی به آن تقویت شود».

***نسخه کامل این گفت‌وگو را در ویژه‌نامه «شرق» به مناسبت هفته جهانی فضا بخوانید.**

بازگشت تحریم‌های بین‌المللی هند را پس از سال‌ها بلاتکلیفی، از تنها بندر اقیانوسی ایران خارج کرد

چابهار پس از اولتیماتوم

مهفام سلیمان‌بیگی: دو روز پس از کشیده‌شدن ماشه، آمریکا هند را تحت فشار گذاشت و اولتیماتومی ۴۵روزه برای قطع همکاری با ایران و ترک پروژه بندر چابهار صادر شد. به نظر می‌رسد به دلیل تغییرات ژئوپلیتیک ازجمله روی کار آمدن طالبان در افغانستان و افزایش درهم‌تنیدگی هند با امارات و اسرائیل در تأسیس کریدور آی‌مک، چابهار اهمیت و اولویت قبلی را از منظر ترانزیتی برای هند ندارد و عمده منافع هند برای حضور در چابهار معطوف به رقابت با پاکستان و چین است. پاسخ هند به این اولتیماتوم هنوز به شکل رسمی اعلام نشده اما کارشناسان معتقدند حضور هند در این بندر در سال‌های اخیر بسیار کم‌رنگ بوده، تا جایی که ترک بندر از سوی هند برای ایران تغییری در اوضاع ایجاد نمی‌کند.

گروهی کندی توسعه بندر چابهار را به کندی پیشرفت پروژه و بدعهدی هندی‌ها و گروهی دیگر به اجرانشدن تعهدات زیرساختی از سوی ایران مربوط می‌دانند. به هر روی از دست رفتن یک شریک خارجی دیگر حتی اگر در عمل اثر ملموسی نگذارد، باز هم یک شکست راهبردی است؛ چراکه به معنی از دست رفتن آخرین فرصت برای تأمین مالی و فناوری با ریسک اجرائی کمتر تحت لوای استثنای تحریمی آمریکاست و در شرایط فعلی شانس جذب اعتبار بین‌المللی و اعتماد سایر سرمایه‌گذاران خارجی را سخت‌تر از گذشته می‌کند.

شانس از دست رفته چابهار

براساس اعلام وزارت خارجه آمریکا، معافیت تحریمی بندر چابهار که در سال ۲۰۱۸ به منظور کمک به بازسازی افغانستان اعطا شده بود، از ۲۹ سپتامبر لغو شد. سخنگوی وزارت خارجه آمریکا تأکید کرده که این تصمیم در راستای سیاست فشار حداکثری رئیس‌جمهور ترامپ برای منزوی‌کردن رژیم ایران اتخاذ شده و معافیت پیشین هم فقط با هدف بازسازی افغانستان و کمک به توسعه اقتصادی داده شده بود. به گفته او، شرکت‌های درگیر در این پروژه، ازجمله شرکت دولتی «شرکت بین‌المللی بنادر هند»، فقط ۴۵ روز فرصت دارند همکاری خود را با چابهار متوقف کنند؛ در غیر این صورت، دارایی‌هایشان در ایالات متحده مسدود و هرگونه تراکنش مالی آنها با نظام بانکی آمریکا ممنوع خواهد شد. پیش از این وزارت خارجه آمریکا هدف از این اقدام را قطع شبکه‌های مالی غیرقانونی عنوان کرده بود که به هر شکلی از ایران و فعالیت‌های نظامی‌اش حمایت می‌کند. بندر چابهار در منطقه مکران، تنها بندر اقیانوسی کشور است که دارای مزایایی مانند عمق مناسب برای پهلوگیری کشتی‌های تجاری و اقیانوس‌پیما، فاصله کمتر در مقایسه با بنادری مانند بندرعباس به دریای آزاد، خارج‌بودن از منطقه حساس تنگه هرمز و دسترسی مناسب به آبراه‌های آزاد است. علاوه بر این، چابهار با قرارگرفتن در مسیر دو گذرگاه بین‌المللی، ظرفیت تبدیل‌شدن به قطب و نقطه اتصال تجاری بین بخش درخور توجهی از جمعیت جهان (حدود ۴۰ درصد) در کشورهای ایران، پاکستان، افغانستان، هند، چین و روسیه را دارد.

پس از توافق برجام در سال ۱۳۹۴، توسعه این بندر به کشور هند سپرده شد. هند با اختصاص ۸۵ میلیون دلار برای ساخت اسکله و تجهیز آن به جرثقیل‌های مورد نیاز، کار در این بندر را آغاز کرد و حتی قراردادی بین ایران و هند برای ساخت خط آهن بین چابهار و زاهدان امضا شد. بااین‌حال، کار توسعه بندر چابهار در همین مراحل ابتدایی متوقف ماند تا اینکه در اردیبهشت ۱۳۹۷ آمریکا از برجام خارج شد. اما کمی بعد در اوج دوره فشار حداکثری روی ایران، یعنی در خرداد ۱۳۹۹ خبری در رسانه‌های غربی و متعاقبا در رسانه‌های داخلی مبنی بر «اعطای معافیت تحریمی» از سوی آمریکا به هند برای توسعه بندر چابهار منتشر شد. البته آنچه از سوی آمریکا به هند اعطا شده بود، نه یک معافیت تحریمی، بلکه یک استثنای بسیار محدود تحریمی از سوی وزارت خارجه آمریکا بود، ذیل بخش ۱۲۴۴ قانون تحریمی ایفکا (۲۰۱۲). به همین پشتوانه نیز در ۱۳ می ۲۰۲۴ هند برای اولین بار قرارداد بلندمدت مدیریت بندر در خارج از کشور خود را با ایران امضا کرد. براساس این قرارداد ۱۰ساله با سازمان بنادر و دریانوردی ایران، شرکت هندی اینترنشنال پورتس گلوبال لیمیت (IPGL) متعهد شد حدود ۱۲۰ میلیون دلار در این بندر سرمایه‌گذاری کند و ۲۵۰ میلیون دلار دیگر نیز به صورت اعتبار برای توسعه زیرساخت‌های اطراف آن اختصاص دهد.

استثنای تحریمی به جای معافیت

استثنای تحریمی (Exception) در اصل یک اقدام موردی و غیرساختاریافته است که تحریم‌کننده در شرایطی خاص، آن را به‌عنوان ابزاری برای مدیریت قانون تحریمی خود به کار می‌برد. استثنای تحریمی جایگاه حقوقی خاصی ندارد و در هر زمان و متناسب با خواسته تحریم‌کننده، لغوشدنی است. معافیت تحریمی یک ترتیب قانونی و امکانی تعبیه‌شده در خود قانون تحریمی است که برخی موارد را از شمول تحریم معاف می‌کند اما برخلاف استثنای تحریمی، به صورت سلیقه‌ای تغییریافتنی نیست و تغییر در آن به معنی تغییر در متن قانون بوده و کنگره می‌تواند در این‌باره ورود کند و معترض به دولت و وزارت خزانه‌داری شود. براساس این استثنائی که آمریکا درباره بندر چابهار به هند داد نیز در اصل فقط اعطای اجازه تعدادی فعالیت محدود در زمینه بازسازی و توسعه افغانستان به‌عنوان یکی از منافع امنیت ملی کلیدی آمریکا در منطقه بود، نه بیشتر. مجوزهای صادرشده به غیرآمریکایی‌ها اجازه می‌داد تا در سه حوزه فعالیت داشته باشند؛ توسعه و نگهداری بندر چابهار و ارتباط ریلی مربوط به افغانستان، واردات محصولات نفتی افغانستان از ایران ازجمله گاز، گازوئیل، گاز ال‌پی‌جی و دیگری هم ارسال کالاهای غیرتحریمی ازجمله کمک‌های بشردوستانه حیاتی به افغانستان از طریق این بندر. حتی توسعه راه‌آهن چابهار تا زاهدان هم مشمول محدودیت‌های بسیار گسترده‌ای بود؛ شامل اینکه مثلا برای این پروژه، مواد خام و فلزی نباید از ایران تأمین شود یا اینکه نظام بانکی و بانک مرکزی ایران نباید درگیر فعالیت‌های مالی و بانکی این پروژه شوند و این مسیر حمل‌ونقلی صرفا باید در راستای ارسال کالاهای بشردوستانه به افغانستان استفاده شود.

چرا آمریکا تحریم چابهار را بازگرداند؟

در مجموع هدف آمریکا از ارائه این استثنا به هند، نه توسعه بندر چابهار ایران، بلکه فراهم‌آوردن زمینه‌ای برای تسهیل تأمین لجستیک نیروهای خود در افغانستان بوده است. در زمان اعطای آن معافیت، آمریکا در افغانستان حضور داشت و در نتیجه نیازمند یک خط لجستیک و تأمینی از مسیر دریا به مقصد افغانستان بود و با توجه به هم‌پیمانی میان پاکستان و چین، احتمالا بنادر پاکستان گزینه مطمئنی برای این موضوع نبودند. گروهی از متخصصان نیز اعطای مجوز به هند در بندر چابهار را در راستای کمک آمریکا به هند برای دورزدن رقیب ژئوپلیتیک خود یعنی پاکستان -که بندر گوادر خود را در قالب یک پیمان راهبردی با چین توسعه داده است- تفسیر می‌کنند. به هر روی چنین رویکردهایی از سوی آمریکا با هرگونه اقدام توسعه‌ای در بندر چابهار ایران از سوی هند در تضاد بود. نهایتا هم با خروج آمریکا از افغانستان و روی کار آمدن طالبان در آن کشور، منطق ژئوپلیتیک آمریکا برای ارائه ادامه این استثنای تحریمی رسما از بین رفته، پس احتمال اینکه آمریکا میلی به سهل‌گیری به هند در بندر چابهار داشته باشد، وجود ندارد.

چابهار؛ مؤثر در ژئوپلیتیک و بی‌اهمیت در ژئواکونومیک

چابهار از این‌رو برای هند حائز اهمیت به نظر می‌رسید که بیش از یک پروژه تجاری و مسیری حیاتی برای دسترسی به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی بدون نیاز به عبور از خاک پاکستان بود. این بندر همچنین بخشی از کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب را تشکیل می‌داد که هند را به روسیه و اروپا متصل می‌کرد؛ یعنی از نظر استراتژیک، بندر چابهار برای هند راهی برای مقابله با نفوذ رو به رشد چین در منطقه دریای عرب بود. درواقع چابهار برای هند ارزش استراتژیک داشت؛ چراکه موجب اتصال منطقه‌ای با ایران، افغانستان و خاورمیانه می‌شود، بدون آنکه درگیر اصطکاک با پاکستان شود.

این بندر تنها ۱۴۰ کیلومتر با بندر گوادر در پاکستان فاصله دارد که از طرف چین اداره می‌شود. بنابراین هرگونه اختلال در برنامه‌های هند در چابهار می‌تواند توانایی این کشور برای رقابت با چین در منطقه را محدود کند. بااین‌حال، به قول سخنگوی وزارت خارجه آمریکا، هند همواره مراقب بوده که تحریم‌ها را نقض نکند. تحلیلگران بر این باورند که دهلی‌نو ناگزیر است میان ادامه همکاری با تهران و رعایت تحریم‌های آمریکا یکی را انتخاب کند؛ موضوعی که می‌تواند تأثیر مستقیم بر روابط هند با ایران، ایالات متحده و حتی دیگر بازیگران منطقه‌ای ازجمله روسیه و چین داشته باشد. در چنین شرایطی البته گروهی از کارشناسان معتقدند که توافق جدید هند با آمریکا و کشورهای منطقه ازجمله امارات و اسرائیل برای راه‌اندازی کریدور آی‌مک به‌وضوح بیانگر کاهش نیاز و تمرکز هند بر چابهار است. با اینکه هند همچنان برای دسترسی به بازار آسیای میانه به ظرفیت بندر چابهار نیاز دارد ولی به لحاظ ترانزیتی، تمرکز بر کریدور هند، غرب آسیا و اروپا دارای اولویت بیشتری برای این کشور به نظر می‌رسد. به عبارت دیگر هند در شرایط محدودیت‌های تحریمی، فرصت‌های ژئوپلیتیک خود را در کریدورهای دیگری جست‌وجو می‌کند که چابهار در آن نقشی ندارد.

اگرچه حضور در چابهار برای هند در رقابت ژئوپلیتیک با چین می‌توانست بسیار مهم باشد ولی از منظر ژئواکونومیک چابهار واجد اهمیت ویژه برای هند در ترانزیت بین‌المللی نیست. احتمالا به همین دلایل هم تا امروز این کشور برخلاف ابراز تمایل سیاسی، به لحاظ اقتصادی حاضر به سرمایه‌گذاری جدی در چابهار نشده است.

جذب سرمایه‌گذار جایگزین هند سخت‌تر خواهد بود

علی ضیایی، رئیس اندیشکده حمل‌ونقل ایران، در گفت‌وگو با «شرق» توضیح می‌دهد که واقعیت آن است که اساسا حضور جدی از سوی هندی‌ها در بندر چابهار وجود نداشت که بخواهیم بگوییم اکنون خارج می‌شوند. به گفته او آنچه تا امروز به‌عنوان حضور هند در این پروژه مطرح بوده، در حد نام و چند جرثقیل بود که حتی آنها نیز مورد استفاده قرار نگرفتند.

او می‌گوید: «به‌عنوان نمونه، در چابهار اطراف جرثقیل‌ها را حصار کشیده بودند و حتی اجازه نمی‌دادند کسی به آنها نزدیک شود، بنابراین عملا نمی‌توان گفت هند حضور واقعی داشت که حالا بخواهد خروج رسمی اعلام کند. اینکه گفته شود هند حضور داشت و اکنون خارج شده، درست نیست؛ نه حضوری در کار بود و نه فعلا خروج رسمی. طبق قرارداد، هند قرار بود در گام نخست ۱۲۰ میلیون دلار و در گام دوم حدود ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کند اما هیچ‌یک از این موارد تحقق نیافت. مذاکرات از سال ۱۳۹۳ آغاز شد و در سال ۱۳۹۵ قرارداد امضا شد و پس از آن نیز تمدیدهایی صورت گرفت، اما تا امروز هیچ اتفاق عملی رخ نداده است. نهایتا شاید بتوان گفت حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیون دلار بابت همان جرثقیل‌ها هزینه شد که آن هم مورد استفاده قرار نگرفت». ضیایی ادامه می‌دهد: «دلیل اصلی همکاری با هند این بود که بار ترانزیتی از سوی این کشور به آسیای میانه و افغانستان وارد شود. در زمان ریاست‌جمهوری اشرف غنی، تصور می‌شد هند می‌تواند حجم قابل توجهی بار از این مسیر عبور دهد و برای ما درآمد ترانزیتی ایجاد کند، اما چنین اتفاقی نیفتاد. حتی در آن زمان نیز حجم تجارت چین با اروپا بسیار بیشتر بود. به‌علاوه، تجارت هند با روسیه و آسیای میانه نیز بعد از جنگ اوکراین به‌طور نمایی افزایش یافت و در زمان مذاکرات عملا چنین ظرفیتی وجود نداشت. در نتیجه، اکنون هم امید چندانی برای عبور بار هند از مسیر چابهار وجود ندارد».

به باور این کارشناس در صورت خروج هند از این پروژه، پیامد منفی این اتفاق آن است که در شرایط کنونی، اگر بخواهیم بازیگر دیگری را جایگزین کنیم، موقعیت مذاکره ما ضعیف‌تر خواهد بود. درحالی‌که در سال ۱۳۹۵ یا حتی پیش‌تر، شرایط مذاکرات به‌گونه‌ای بود که می‌توانستیم با طرف‌های بهتری مذاکره کنیم اما اکنون گزینه‌های محدودی باقی مانده است و آنها نیز از موضع برتر با ما وارد مذاکره خواهند شد. او ادامه می‌دهد: «البته گزینه دیگر این است که به‌جای اتکا به کشور ثالث، توسعه بندر را به‌طور کامل توسط شرکت‌های داخلی دنبال کنیم. از نظر زیرساختی و عملیات عمرانی، شرکت‌های ایرانی توانایی انجام کار را دارند. در بخش تجهیزات نیز می‌توان راهکارهایی پیدا کرد».

ضیایی علت عدم پیشرفت پروژه را بدعهدی هندی‌ها ذکر می‌کند و می‌گوید: «در گذشته شرط‌هایی گذاشته شد؛ مثلا قرار بود هند موتور جرثقیل وارد کند و ما تأکید داشتیم که حتما اروپایی باشد و وقتی گزینه چینی مطرح شد، باز هم مخالفت شد. این دست کشمکش‌ها قدری موجب کندی شد، اما در نهایت مقصر اصلی بدقولی هند بود. بنابراین، بخش قابل توجهی از کار را می‌توان با اتکا به توان داخلی پیش برد. تحریم‌های جدید (موسوم به اسنپ‌بک) نیز مستقیما بندر چابهار را هدف نگرفته‌اند، بلکه بیشتر بخش کشتیرانی را تحت فشار قرار می‌دهند. بنابراین اثر آنها بر بندر غیرمستقیم خواهد بود و بیشتر به توان ما در استفاده از کشتی‌ها مربوط می‌شود. در مورد معافیت تحریمی آمریکا نیز باید دقت کرد که اساسا این معافیت یک سند رسمی نبوده است، بلکه صرفا یک فکت‌شیت از سوی سفارت آمریکا در هند صادر شد و نه فرمان اجرائی یا مصوبه رسمی. بنابراین از ابتدا هم ارزش حقوقی و اجرائی چندانی نداشت. ضمن اینکه این معافیت صرفا برای بار هند و افغانستان بود و حتی همان هم در عمل به جریان نیفتاد. به‌عنوان نمونه، چند محموله گندم در گذشته ارسال شد که آن هم مشکلات خاص خود را داشت و پس از تغییر شرایط افغانستان عملا متوقف شد».

ایران مقصر کندی پیشرفت پروژه بود، نه هند

مسعود دانشمند، عضو اتاق بازرگانی و عضو هیئت‌مدیره کانون مؤسسات حمل‌ونقل، نگاه متفاوتی دارد. او در گفت‌وگو با «شرق» توضیح می‌دهد که برعکس آنچه گفته می‌شود، هندی‌ها آمدند و ورودشان هم جدی بود، حتی تجهیزات هم آوردند اما مشکل اینجا بود که ما پس‌کرانه لازم را نداشتیم.

ادامه در صفحه ۵

خبر

طلای جهانی در آستانه ثبت هفتمین افزایش هفتگی

قیمت طلا در معاملات روز جمعه بازار جهانی ثابت ماند و تحت تأثیر انتظارات برای کاهش بیشتر نرخ بهره در آمریکا در سال جاری و نگرانی‌ها در مورد تأثیر تعطیلی دولت آمریکا در مسیر ثبت هفتمین افزایش هفتگی متوالی قرار گرفت. به گزارش ایسنا، بهای هر اونس طلا برای تحویل فوری پس از ثبت رکورد سه هزار و ۸۹۶ دلار و ۴۹ سنت در روز پنجشنبه، در معاملات روز جاری با اندکی کاهش به سه هزار و ۸۵۱ دلار و ۴۸ سنت رسید. هر اونس طلا در بازار معاملات آتی آمریکا برای تحویل در دسامبر، با ۰.۲ درصد افزایش، به سه هزار و ۸۷۵ دلار و ۵۰ سنت رسید. قیمت این فلز گران‌بها از ابتدای هفته جاری تاکنون ۲.۵ درصد افزایش یافته است.

تعطیلی دولت آمریکا برای دومین روز ادامه یافت و احتمالا انتشار داده‌های اقتصادی کلیدی، ازجمله گزارش اشتغال غیرکشاورزی را که قرار بود روز جمعه منتشر شود، به تأخیر می‌اندازد.

طبق ابزار دیده‌بان فدرال شرکت CME، معامله‌گران در حال حاضر کاهش ۲۵ واحد پایه‌ای نرخ بهره کلیدی فدرال رزرو در ماه جاری را پیش‌بینی می‌کنند.

طلا که اغلب در مواقع عدم قطعیت سیاسی و مالی به‌عنوان یک ذخیره ارزش امن استفاده می‌شود، در محیطی با نرخ بهره پایین تقویت می‌شود. قیمت هر اونس طلا از ابتدای سال میلادی جاری تاکنون ۴۷ درصد افزایش یافته است.

براساس گزارش رویترز، صندوق «اس‌پی‌دی‌آر گلد تراست» که بزرگ‌ترین صندوق سرمایه‌گذاری قابل معامله در بورس با پشتوانه طلا در جهان است، اعلام کرد که دارایی‌هایش ۰.۳۱ درصد کاهش یافت و از ۱۰۱۸.۸۹ تن در روز چهارشنبه به ۱۰۱۵.۷۴ تن در روز پنجشنبه رسید. در بازار سایر فلزات ارزشمند، بهای هر اونس نقره با ۰.۴ درصد کاهش، به ۴۶ دلار و ۷۹ سنت رسید. بهای هر اونس پلاتین با ۰.۳ درصد کاهش، به هزار و ۵۶۳ دلار و ۸۶ سنت رسید و هر اونس پالادیوم با ۰.۲ درصد افزایش، هزار و ۲۴۳ دلار و ۴۱ سنت معامله شد.

قیمت نفت برنت به ۶۴ دلار رسید

قیمت هر بشکه نفت برنت دریای شمال با ۳۶ سنت معادل ۰.۵۶ درصد افزایش به ۶۴ دلار و ۴۷ سنت رسید.

به گزارش مهر، به نقل از رویترز، قیمت نفت پس از چهار روز کاهش پیاپی، در معاملات روز جمعه افزایش یافته اما در آستانه شدیدترین کاهش هفتگی از اواخر ماه ژوئن قرار دارد که دلیل اصلی آن احتمال افزایش تولید ائتلاف اوپک‌پلاس علی‌رغم نگرانی درمورد مازاد عرضه است.

قیمت هر بشکه نفت برنت دریای شمال دیروز با ۳۶ سنت معادل ۰.۵۶ درصد افزایش به ۶۴ دلار و ۴۷ سنت رسید. نفت وست تگزاس اینترمدیت آمریکا هم با ۳۴ سنت معادل ۰.۵۶ درصد افزایش، ۶۰ دلار و ۸۲ سنت معامله می‌شود.

طبق گفته برخی منابع، ائتلاف اوپک‌پلاس درباره افزایش تولید تا ۵۰۰ هزار بشکه در روز در ماه نوامبر توافق می‌کند، یعنی سه برابر افزایش تولید در ماه اکتبر. عربستان به دنبال بازپس‌گیری سهم خود از بازار دنیاست.

تحلیلگران می‌گویند اگر ائتلاف اوپک‌پلاس با ۵۰۰ هزار بشکه در روز افزایش تولید موافقت کند، قیمت نفت ابتدا تا ۵۸ دلار در هر بشکه و بعد تا ۵۵ دلار پایین می‌آید.

عرضه بیشتر ائتلاف اوپک‌پلاس، کاهش فعالیت‌های پالایشگاهی در دنیا به‌خاطر فصل تعمیرات و نگهداری و پایین‌آمدن فصلی تقاضا در ماه‌های پیش‌رو باعث افزایش ذخایر نفتی در آمریکا و سایر مناطق دنیا می‌شود.

اداره اطلاعات انرژی آمریکا در روز چهارشنبه اعلام کرد ذخایر نفت خام بنزین و میعانات گازی در هفته گذشته افزایش یافته و فعالیت پالایشگاهی و تقاضا کاهش داشته است.

نگرانی درباره محدودشدن فعالیت‌های اقتصادی به‌خاطر تعطیلی دولت آمریکا و همچنین ازسرگیری صادرات نفت کردستان عراق هم بر قیمت نفت تاثیر گذاشته است.

گروه وزرای دارایی گروه ۷ اعلام کردند با هدف قراردادن کشورهایی که همچنان نفت روسیه را خریداری می‌کنند، فشار بر این کشور را افزایش خواهند داد.

نوبت اول

فراخوان مناقصه عمومی
آگهی شرکت در مناقصه

شرکت سهامی آب منطقه‌ای اصفهان
Regional Water Company of Esfahan
www.esrw.ir

شرکت سهامی آب منطقه ای اصفهان در نظر دارد مناقصه عمومی خود را براساس جدول زیر به انجام رساند، لذا خواهشمند است از تاریخ درج آگهی نسبت به دریافت اسناد مناقصه از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) قسمت مناقصات به آدرس WWW.SETADIRAN.IR اقدام نمایند. شایان ذکر است دریافت اسناد مناقصه صرفاً از طریق سامانه ستاد انجام می پذیرد.

ردیف	شرح مناقصه	شماره مناقصه در سامانه ستاد
۱	مناقصه عمومی ۷۰ دستگاه سیستم کامپیوتر با متعلقات کامل	۲۰۰۴۰۰۱۲۰۵۰۰۰۰۲۶

آدرس: اصفهان، روبروی پل خواجو، ابتدای بلوار آئینه خانه، شرکت آب منطقه ای اصفهان، امور تدارکات و خدمات پشتیبانی
تلفن تماس: ۳۶۶۱۵۳۶۰ (۰۳۱) داخلی ۱۱۸۹
آدرس سایت : WWW.ESRW.IR
شناسه آگهی : ۲۰۱۵۸۴۲
نوبت اول : ۱۴۰۴/۰۷/۱۲ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۰۷/۱۳
۴۰۰۲