

ادامه از صفحه اول

سخنگویی دولت و الزامات آن

در این میان مهم‌ترین بخش ارتباط با رسانه دولت که آن را وینترین دولت هم می‌توان خواند، بخش سخنگویی دولت است. قسمتی که به نظر می‌رسد ضعیف‌ترین ضلع این مثلث نامهاهنگ بوده است.

عدم تسلط به فضای رسانه و نوع تعامل با آنها از یک سو، نگاه مدیریتی غیررسانه‌ای به این بخش از سمت دیگر و البته نگاه غیرکارشناسی دولت به این قسمت به‌عنوان بخش فرعی و غیرمهم دولت و انتصاب افراد چندشغله در رأس آن همه و همه موجب نارضایتی و سوتفاهات رسانه‌ای شده بود و این‌گونه بود که ضرورت حضور یک چهره کاربلد، رسانه‌ای، علمی و درس‌خوانده در این حوزه همواره احساس شده است. خبر انتصاب علی ربیعی به‌عنوان فردی آشنا با حوزه رسانه و مدیریت آن در چنین شرایطی (هرچند بسیار دیر) می‌تواند نوبدبخش تحول در بخش رسانه و اطلاع‌رسانی دولت باشد.

سابقه حضور نگارنده در کلاس درس «مدیریت رسانه» ایشان شاهدی بر این مدعاست؛ چه در روزگاری که چهره‌های علمی به خاطر اختلاف‌نظر سیاسی و فضای بسته‌ای که ایجاد شده بود، مجال حضور در دانشگاه‌ها و مراکز علمی را برای بیان نظرات و دیدگاه‌های خود نداشتند، استاد چهره‌های شاخص در عرصه مدیریت رسانه از گرایش‌های مختلف را در هر جلسه کلاس برای انتقال تجربیات و نکات مهم، میهمان کلاس درسش می‌کرد تا دانشجویان ضمن استفاده از فرصت کسب علم و تجربه صاحب‌نظران و نخبکان عرصه رسانه با تنوع و تکرر دیدگاه‌ها در این حوزه آشنا شده و اهمیت بهره‌بردن از مشارکت جریان‌های مختلف در عرصه رسانه و ضرورت گفت‌وگو میان نخبکان و جامعه را دریابند.

سخنگوی دولت باید با بخش‌های مختلف مرتبط با رسانه و نوع ارتباطات مردم و همچنین ساختار حاکمیت آشنا بوده و ارتباط با اқشار مختلف جامعه را نیز دیال کند.

همچنین در کنار این انتخاب انسجام در مدیریت بخش‌های مختلف اطلاع‌رسانی، ارتباطات و روابط عمومی‌های دولت هم تقویت شود و از طرف دیگر ربیعی به‌عنوان یک فرد رسانه‌خوانده برقراری ارتباط مستمر با بدنه رسانه و روزنامه‌نگاران و توجه خاص و ویژه به فضای مجازی و چندرسانه‌ای را مدنظر قرار دهد که در غیر این‌صورت، اتفاق خاصی رخ نخواهد داد.

امید است این انتصاب زمینه‌ساز تحقق کامل ایده «گفت‌وگوی اجتماعی» (که زمانی خود او طراح آن در وزارت کار، تعاون و رفاه اجتماعی بود)، با نگاه به همه گرایش‌ها و ایجاد پل ارتباطی میان مردم و دولت باشد؛ چراکه این روزها علاوه بر دولت، رساندن صدای اقشار مختلف جامعه به ساختار رسمی نیز یک نیاز کلیدی است.

توالی بحران‌ها و درماندگی آموخته‌شده

که رابطه علی‌مابین تلاش و کوشش آنها و پیشرفت و حل مسائل و مشکلات وجود ندارد. این مفهوم معرّف منفی‌ترین حالت درک از خود است. وضعیتی که فرد حس می‌کند که همه چیز از اختیار او خارج است و فقط باید بشیند و نظاره کند تا شاید اتفاق بهتری بیفتد.

این باور که شخص دچار درماندگی است، درصورتی‌که واقعا درمانده نیست، نشان‌دهنده همان چیزی است که می‌توان آن را «خود ناکارآمد» نامید. در وضعیتی که درماندگی شایع می‌شود، هر مسئله‌ای ظرفیت تبدیل‌شدن به بحران را دارد و آنچه بحران را حل می‌کند، نه تلاش و برنامه‌ریزی و اراده فرد، بلکه وقوع یک اتفاق و رخداد ناگهانی است. این وضعیت به‌سرعت از فرد به جمع تعمیم می‌یابد؛ یعنی در اندک زمانی نفعت‌ها فرد، بلکه سازمان و دولت نیز دچار درماندگی می‌شود. کارها به تعویق می‌افتند و تصمیمات مهم به روز نامعلوم حواله داده می‌شوند و تقصیرها به گردن کسانی می‌افتد که در پشت پرده بدون هیچ مقاب و بازخواستی، تصمیم‌گیر واقعی‌اند. در این وضعیت که سازمان‌ها هم دچار احساس ناکارآمدی می‌شوند، هیچ‌کس، مسئول هیچ چیز نیست و همه نقش قربانی را ایفا می‌کنند.

پیامد خطرناک دیگر این وضعیت، احساس فراگیری است که باعث می‌شود تلاش برای بهبود، مخاطره‌آمیز تلقی شود؛ یعنی نه‌تنها امیدواری و تلاش کمکی به بهبود نمی‌کند، بلکه برای موقعیت فرد دارای انگیزه، خطرناک نیز بوده و باعث ازدست‌رفتن حداقل ثبات و آرامش نیز می‌شود. درماندگی آموخته‌شده رابطه مهم و مستقیمی با افسردگی دارد و به نظر می‌رسد که این مسئله در روان‌شناسی اجتماعی امروز ما قابل مشاهده است.

اگرچه سال‌هاست که مفهوم عمیق «سیاست‌گذاری» در کشور تبدیل به امری کم‌اثر شده است، اما بی‌توجهی سیاست‌گذاران به پیامدهای بلندمدت تصمیمات‌شان ما را در چنین وضعیتی قرار داده است.

ادامه در صفحه ۱۳

شرق: مصرف قیر در آسفالت، یکی از مهم‌ترین

مواردی است که به عمر آسفالت در جاده‌ها، آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و فرودگاه‌ها کمک می‌کند؛ بنابراین اینکه از چه نوع قیری در آسفالت بهره گرفته شود، بسیار بااهمیت است. وجود تعداد بالای کارخانه‌های تولیدکننده قیر (چیزی حدود ۹۵درصد) که اغلب نیز تا چند سال گذشته، به گفته منابع آگاه، استانداردهای کافی نداشتند و مواد اولیه پالایشگاهی را با مواد زائد دیگر مخلوط کرده و کیفیت قیر را کاهش می‌دادند، تبدیل به معضلی شد تا مسئولان به فکر آن باشند که ۶۰۰ کارخانه تولیدکننده آسفالت الزام داشته باشند

حتما از مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی کشور مجوزهای لازم را دریافت کنند. اینجا موارد دیگری نیز مطرح می‌شود؛ بالاخره کدام قیر مناسب‌تر است؟ قیر اگر بخواهد مطلوبیت کافی را داشته باشد هم باید از لحاظ اقتصادی مقرون به‌صرفه باشد و هم از نظر زیست‌محیطی آسیب کمتری به محیط بزند. در چنین شرایطی، چه قیری می‌تواند مطلوب تلقی شود؟ استفاده از قیر تا امروز از بازار قیرهایی بود که به‌طور معمول در جاده‌ها و فرودگاه‌ها مورد بهره‌برداری قرار می‌گرفت؛ اما با درنظرگرفتن اینکه استفاده قیر در آسفالت یکی از بخش‌های زیرساختی را پوشش می‌دهد، این الزام وجود دارد که علاوه بر کیفیت، بودجه کمتری هم صرف آن شود. باین‌حال شاهد هستیم که به گفته برخی فعالان اقتصادی، با قیر در ایران مانند بنزین رفتار می‌کنند. عمده قیرها حدود دو سال دوام می‌آورند و در بهترین حالت، پنج سال دوام را تجربه می‌کنند. باین‌حال، قیرهای اصلاح‌شده می‌تواند طول عمر نزدیک به ۲۰ سال را برای جاده‌ها به ارمغان بیاورد و این بسته به نگاه یک مدیر است که کدام‌یک از این قیرها می‌تواند برای آنها به‌صرفه باشد. با درنظرگرفتن کاهش بودجه دولت، شاید بهترین راه‌حل آن باشد که دنبال قیرهای اصلاح‌شده برویم که علاوه بر آنکه در بلندمدت کاهش هزینه را به همراه می‌آورند، از لحاظ زیست‌محیطی نیز به نفع جامعه باشند. باین‌حال، سیدحسین میرشفیع، عضو هیئت‌مدیره شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل، در گفت‌وگو با «شرق»

خبر از بررسی تولید قیر با استفاده از پودر لاستیک می‌دهد که هم هزینه‌هایی کمتر از قیر پلیمری دارد و هم می‌تواند آثار مخرب زیست‌محیطی کمتری داشته باشد. علی رستمی، مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) نیز که یکی از بخش‌هایی است که به علت برخورد لاستیک هویاما با آسفالت، دچار

اصطکاک بالایی است و قیرهای پلیمری می‌تواند در

آتجا به استفاده مطلوب برسد، در گفت‌وگویی کوتاه با «شرق» می‌گوید بررسی درباره اینکه کدام نوع قیر را با درنظرگرفتن بازدهی اقتصادی باید به کار بگیریم، بر عهده وزارت راه است و هر آنچه از آن ناحیه ابلاغ شود، در دستور کار قرار می‌دهیم. حالا باید دید کدام‌یک از این قیرها می‌تواند با درنظرگرفتن بازه تحمل آنها در برابر حرارت و برودت در تنوع مناطق گرمسیری و سردسیری، مناسب ارزیابی شود.

میرشفیع با بیان اینکه به‌ندرت از قیرهای پلیمری

در برخی از راه‌های کشور استفاده کرده‌ایم، می‌گوید: در مناطقی که بار ترافیکی زیاد یا دامنه اختلاف حرارتی زیادی داشته باشند، مجبوریم از قیر پلیمری استفاده کنیم. باین‌حال، با توجه به قیمت قیر و نوسانات آن و محدودیت‌های مالی در این چند سال، با وجود آنکه توجیه داشته که قیر پلیمری استفاده شود، عملا چنین نشده است. از آن طرف، صنعت تولید قیر پلیمری پیشرفت داشته است. او در تحلیل‌های خود معتقد است هرچند متناسب با نیازها باید از قیرهای پلیمری با انواع دیگر قیر استفاده شود، احتمالا آن‌طور که باید

فراگیر نشده و به نظر می‌رسد فقط بتوانیم چهار تا پنج درصد از مصرف قیر کشور را به قیرهای پلیمری اختصاص دهیم.

قیر در ایران مطلوبیت کافی ندارد

میرشفیع با نگاهی به کیفیت قیرهای موجود در

مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی اعلام کرد

توزیع روزانه ۵۰۰ تن شکر در فروشگاه‌ها

شرق: این روزها هیچ اثری از شکر تنظیم بازار در برخی فروشگاه‌های زنجیره‌ای دیده نمی‌شود و مدیرعامل فروشگاه شهروند هم اعلام کرده است

حواله شکر تنظیم بازاری، در اختیار این مجموعه قرار نگرفته است؛ اما یزدان سیف، مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی، در نشست خبری اعلام کرد حواله شکر تنظیم بازار به ۳۴۸ فروشگاه زنجیره‌ای داده

شده است و روزانه ۵۰۰ تن شکر در فروشگاه‌های زنجیره‌ای تهران توزیع می‌شود. البته او مهم‌ترین عامل توزیع‌کننده شکر را میادین میوه و تره‌بار اعلام کرد. قیمت شکر در بازار با آنچه مسئولان شرکت بازرگانی دولتی اعلام می‌کنند، تفاوت فاحشی دارد. پیش‌تر مسئولان شرکت بازرگانی دولتی، فروشگاه‌های زنجیره‌ای را عامل توزیع محصولات تنظیم بازاری معرفی می‌کردند؛ اما این‌بار یزدان سیف در نشستی خبری که روز گذشته در محل این شرکت برگزار شد، میادین میوه و تره‌بار را مرکز اصلی توزیع شکر تنظیم بازاری اعلام کرد و افزود: روزانه دو هزار تن شکر برای میادین میوه و تره‌بار تهران تأمین می‌شود. او در پاسخ به پرسش «شرق» درباره تخصیص دادن حواله شکر تنظیم بازار به برخی فروشگاه‌های زنجیره‌ای مانند شهروند، بیان کرد:

ما به تمام کسانی که مراجعه کردند، حواله دادیم. برخی فروشگاه‌های زنجیره‌ای به‌دلیل حاشیه سود کم کالاهای تنظیم بازاری، از توزیع این کالاهای مصرف شدند. حواله شکر تنظیم بازاری علاوه بر میادین میوه و تره‌بار به ۳۴۸ فروشگاه زنجیره‌ای شامل کورش، سپه، رفا، اتکا، اسکاد، هایپریتک، اوشانک و... داده شده است.

سیف گفت: روزانه ۵۰۰ تن شکر از طریق فروشگاه‌های زنجیره‌ای توزیع می‌کنیم.

از گران‌فروشان خرید نکند

مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی قیمت هر کیلوگرم شکر قله‌ای در میادین میوه و تره‌بار را سه‌هزارو ۴۰۰ تومان اعلام کرد. او افزود: بهای خرده‌فروشی شکر به‌واسطه هزینه حمل سه‌هزارو ۵۰۰ تومان و هر بسته ۹۰۰ گرمی شکر بسته‌بندی‌شده بین چهار هزار تا چهارهزارو ۲۰۰ تومان به فروش می‌رسد.

او در واکنش به پرسشی درباره تعیین قیمت ۱۱ هزار تومانی برای هر بسته ۹۰۰ گرمی شکر، عنوان کرد: تا وقتی از گران‌فروشان خرید کنیم، آنها به تخلفات خود ادامه می‌دهند. باید مردم از گران‌فروشان خرید نکنند و این تخلفات را به سامانه ۱۲۴ سازمان صمت گزارش دهند. سیف گفت: به‌واسطه بارش باران در فصل برداشت پسته و بروز

اقتصاد

بررسی به‌کارگیری انواع قیر در ایران در گفت‌وگوی «شرق» با کارشناسان و فعالان اقتصادی

با قیر مانند بنزین رفتار می‌کنند



با قیر

بنزین

کشور می‌گوید: قیرهای کنونی مطلوبیت کافی دارد. تخریب آسفالت در کشور عمدتا ناشی از مصالح سنگی و انتخاب مصالح و دانه‌های نامرغوب و اشکالات زیرسازي و زهکشی است که در آسفالت وجود دارد. به گفته او، مشاور بر اساس نیازهای منطقه، نوع قیر را تعیین می‌کند. اکنون نیز شرایط موجود اقتصادی سبب می‌شود که دید بلندمدت برای استفاده از قیرهای پلیمری وجود نداشته باشد. او در مواجهه با این موضوع که با کاهش ضخامت قیرهای پلیمری، هزینه آنها با قیر معمولی سربه‌سر می‌شود، می‌گوید: مشاوران کمتر ریسک می‌کنند، اما بهتر آن است که مقایسه قیمتی هم در این زمینه داشته باشند.

قیر پلیمری برای فرودگاه‌ها مناسب است

این مقام مسئول با بیان اینکه در فرودگاه‌ها توصیه می‌شود از قیرهای پلیمری استفاده شود، می‌گوید: توصیه می‌کنم که در فرودگاه‌ها از قیر پلیمری استفاده کنند، زیرا ضخامت قیر در فرودگاه باید بیشتر باشد. باین‌حال او در پاسخ به این پرسش که چند فرودگاه در کشور از قیرهای پلیمری استفاده کرده‌اند، می‌گوید: تاکنون به دلیل کمبود بودجه، در فرودگاه‌ها بهسازی آسفالت انجام نشده است که انتظار داشته باشیم قیر پلیمری به کار گرفته شود.

استفاده از پودر لاستیک در آسفالت

او همچنین خبر می‌دهد: مرکز تحقیقات روی تهیه آسفالت با پودر لاستیک تمرکز کرده است. تا حدودی هم این روش توانسته جای پلیمر را بگیرد. با به‌کارگیری

درصدی از پودر لاستیک، هزینه‌ها نیز کاهش می‌یابد و در جهت حفظ محیط زیست هم کارایی دارد.

انتخاب قیر در جاده‌ها با در نظر گرفتن دما در مناطق

عبداللهاشم حسن‌نیا، معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در گفت‌وگو با «شرق» با بیان اینکه بیشترین دامنه فعالیت این معاونت استفاده از آسفالت‌های گرم است، ملک انتخاب نوع قیر در جاده‌ها را این‌گونه توصیف می‌کند: انتخاب قیر برای جاده‌ها متناسب با بازار حرارتی در مناطق مختلف انتخاب می‌شود. او در پاسخ به این پرسش که در چه زمانی از قیرهای پلیمری که عمر بیشتر و کیفیت بالاتری نسبت به قیرهای معمولی دارند استفاده می‌شود، می‌گوید: در برخی پروژه‌هایی که مهندسان مشاور طرح آن را می‌دهند یا در درزگیری‌هایی که در اثر انبساط و انقباض در جاده‌ها ایجاد باشد است، از قیرهای پلیمری استفاده می‌شود. حسن‌نیا با بیان اینکه درصد فراوانی قیرهای پلیمری نسبت به قیرهای معمولی بسیار کمتر است، می‌افزاید: عمر قیر سنگی به مشخصات قیر در فرایند تولید آسفالت دارد. تولید آسفالت به‌صرفه اینکه قیر آن مناسب است یا خیر، قابل قصاصات نیست، اما قیرهایی که در ایران تولید می‌شوند، عمدتا در زمره قیرهایی هستند که متقاضی فراوانی دارند که نشان می‌دهد از حداقل قابل‌قبولی برخوردارند. او با بیان اینکه اگر قیر مناسب باشد تا پنج سال نیز دوام می‌آورد، توضیح می‌دهد: اکنون ۶۰۰ کارخانه تولید آسفالت در کشور وجود دارد که عمده آنها در حال طی‌کردن فرایند نظارتی مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی هستند. این جمله از سوی حسن‌نیا از آن زاویه مطرح شد که پیش‌تر تا ۹۵ درصد تولیدکنندگان قیر در کشور، غیرمجاز بودند و استانداردهای کافی را رعایت نمی‌کردند. او با اشاره

به موارد استفاده قیرهای پلیمری می‌گوید: می‌توان از این نوع قیرها در جاده‌های جدید یا بهسازی راه‌ها نیز بهره برد. حسن‌نیا ادامه می‌دهد: درحال استفاده از این نوع قیرها باید از سوی مهندسین مشاور به ما اعلام شود، در غیر این صورت مورد استفاده پیمانکاران قرار نمی‌گیرد.

۵ استان از قیر پلیمری استفاده کرده‌اند

به گفته او، باین‌حال درست است که اگر بتوانیم قیرهای پلیمری را مورد استفاده قرار دهیم و قیمت آن نیز مناسب باشد، برای جاده‌ها مفیدتر است و در دستور کار قرار می‌گیرد.

ادامه در صفحه ۱۰

سازمان حمایت در انتظار اسناد وزارت جهاد کشاورزی برای تعیین قیمت گوشت است

پرونده ۴ خودروساز در تعزیرات

و واردکنندگان با ارز نیمایی اقدام به واردات گوشت می‌کنند.

معرفی چهار برند خودروسازی به تعزیرات

رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده در واکنش به سوآلات خبرنگاران درباره گرانی در بازار خودرو و معرفی چهار برند هاوال، داستر، سی‌تری و کرمان‌موتور به تعزیرات خبر داد.

او همچنین بازگشت شورای رقابت به قیمت‌گذاری خودرو را رد کرد و افزود: به‌خلاف مصوبات سران سه قوه مرجع قیمت‌گذاری سازمان حمایت است و ما برای خودروهای پرتیراژ قیمت‌گذاری می‌کنیم. هنوز هیچ وظیفه‌ای از سازمان حمایت به نهاد دیگری منتقل نشده است. تابش تأکید کرد: برای کاهش قیمت خودرو باید یک بسته کامل اجرایی شود. مطالعه مردم برای خودرو سالانه یک میلیون دستگاه است که تولید خودروسازان داخلی ۴۰۰ هزار دستگاه بود. همین مسئله باعث ایجاد کمبود در بازار شد. ما برای حفظ حقوق مصرف‌کننده تصمیم گرفتیم علاوه بر تولید، تحویل خودرو را هم رصد کنیم. به گفته او تا خودروهایی که پیش‌فروش شده‌اند به صورت صددرصد به مشتریان تحویل نشده‌اند، کسی حق پیش‌فروش خودرو ندارد. همچنین با تکمیل ۷۰ تا ۸۰ هزار خودروی ناقص در کف انبارها، بخشی از نیازهای بازار جبران خواهد شد. رئیس سازمان حمایت گفت: به دنبال کاهش وابستگی به خارج هستیم و با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان تلاش می‌کنیم این وابستگی کاهش یابد. قراخون دو خودروساز داخلی برای استفاده از پتانسیل‌های موجود سبب شد ۳۸ میلیون دلار در ایران خودرو و ۴۰ میلیون دلار در سایپا صرفه‌جویی ارزی شود. اموال مازاد این شرکت‌ها نیز به زودی به فروش خواهد رفت.

ارسال پرونده تخلف یک‌میلیارددلاری واردکنندگان به تعزیرات

رئیس سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان درباره اقدامات این سازمان برای برخورد با واردکنندگانی که ارز دولتی گرفته و در عین حال کالاهای وارداتی خود را با قیمت آزاد وارد بازار کرده‌اند، چنین گفت: نظارت بر ایفای تعهدات ارزی، بر عهده بانک‌های عامل است ولی سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان راسا بر این روند نظارت دارد و در یک سال گذشته بیش از یک میلیارد دلار پرونده واردکنندگان به تعزیرات ارجاع داده شد. او افزود: همچنین ۷۰۰ شرکت که تخلفاتی از سال ۹۴ به بعد داشتند و ۹۰ درصد این تخلفات مربوط به سال ۹۷ بود، به سازمان تعزیرات معرفی شدند و امیدواریم هرچه سریع‌تر به تخلفات این شرکت‌ها رسیدگی شود.

یادداشت

ضرورت تسریع در اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور

حسین شهدادی*

● برای اولین‌بار بهره‌گیری از حمل‌ونقل ریلی از انگلستان شروع شد و از نخستین مسیرهای ریلی ساخته‌شده با واگن‌های اسبی در اواخر قرن ۱۷ و اوایل قرن ۱۸ میلادی برای حمل‌ونقل سنگ معدن وزغال سنگ استفاده شد.
پرواض است که درحال حاضر نیز برای مسیرهای طولانی، حمل مواد معدنی، کالای فله و سوخت، روش مطلوب حمل ریلی است.
براساس بررسی‌های انجام‌شده، آمار موجود نشان می‌دهد از حیث طول خط ریلی، ۳۰ کشور اول دنیا ۸۵ درصد کل خطوط ریلی جهان را به خود اختصاص داده‌اند که چهار کشور اول دارنده خط ریلی آمریکا، روسیه، چین و هند ۵۰ درصد از خطوط ریلی دنیا را دارند.
کشورمان یک درصد از کل خطوط ریلی دنیا را دارد و فقط ۱۱ درصد از جابه‌جایی کل کالا در ایران توسط ریل انجام می‌شود.
ساخت راه‌آهن سراسری در ایران از سال ۱۳۰۶ آغاز شد و جالب اینکه هزینه ساخت راه‌آهن عمدتا از محل مالیات ویژه‌ای که بر جای، قند و شکر بسته شد و بخشی از طریق وام‌های بانکی و اعتبارات دولتی تأمین می‌شد.
براساس آمار موجود در حال حاضر هزینه ساخت هر کیلومتر راه‌آهن حدود دو میلیون دلار است.
با آغاز بهره‌برداری از فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی و همچنین مشارکت هندی‌ها در تجهیز و بهره‌برداری از بندر چابهار و از طرفی اشتیاق کشورهای افغانستان و CIS در استفاده از بندر چابهار برای انجام مبادلات تجاری به‌ویژه ظرفیت‌های موجود این کشورها در انتقال کالای معدنی، غلات، سوخت و محصولات پتروشیمی، مطالعه و ساخت طولانی‌ترین مسیر ریلی کشور از چابهار به زاهدان و در ادامه اتصال به شبکه سراسری با هدف ارتباط ریلی چابهار به مرزهای خروجی ترانزیت شامل میلک، ماهی‌رود، دوغارون، سرخس و حتی به مزارشریف و در ادامه به حیرتان در مرز ازبکستان و افغانستان آغاز شد.
برای قطعه اول این مسیر از چابهار تا زاهدان به طول ۶۳۰ کیلومتر براساس قیمت تمام‌شده ساخت هر کیلومتر ریل راه‌آهن یک‌میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار بودجه لازم است که تاکنون فقط ۳۵ درصد آن ساخته شده که با توجه بودجه‌های عمرانی سالانه پیش‌بینی می‌شود عملا امکان بهره‌برداری از این طرح دست‌کم در پنج سال آینده دور از ذهن خواهد بود.
از آنجایی که پروژه راه‌آهن چابهار- زاهدان و سرخس پروژه اقتصادی است و برای کشورهای منطقه از اهمیت بالایی برخوردار بوده و جذابیت ویژه‌ای برای بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در این طرح وجود دارد؛ بنابراین به‌منظور جلوگیری از فرصت ازدست‌رفته و تأثیرات تبعی از اجرای طرح، دو راه بیشتر وجود ندارد که ضروری است مسئولان مربوطه به‌جد پیگیر موضوع باشند:

۱. درخواست از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و سهیم‌کردن کشور‌های ذی‌نفع در ساخت راه‌آهن به‌عنوان یک اولویت اصلی در دو سال
۲. استفاده از منابع صندوق توسعه ملی و استفاده از ظرفیت‌های پیمانکاران داخلی جهت تمام پروژه در کوتاه‌ترین زمان ممکن
***معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان وبلوچستان**

خبر

با اعلام کانون صرافان پیش‌ثبت‌نام بازار متشکل ارزی آغاز شد

● با اعلام کانون صرافان ایرانیان، پیش‌ثبت‌نام آغاز فعالیت در بازار متشکل ارزی از دیروز آغاز شد، به گزارش مهر، کانون صرافان از آغاز پیش‌ثبت‌نام جهت ورود به بازار متشکل ارزی خبر داد و از متقاضیان درخواست کرد تا مدارک موردنیاز را ارسال کنند. بر اساس این گزارش، ۲۹ فروردین در راستای ایجاد بازار متشکل ارزی اولین جلسه هیئت‌مدیره تشکیل و مدیرعامل بازار متشکل ارزی انتخاب شد که در این جلسه با تصمیم هیئت‌مدیره مقرر شد تمامی صرافی‌های مجاز و بانک‌های عامل از درگاهی، نسبت به اخذ کد کارگزاری بازار متشکل ارزی اقدام کنند. چندی پیش نیز محمود شکسته‌بند، مدیرعامل بازار متشکل معاملات ارز، از تکمیل تمام مراحل ثبت شرکت در سامانه ثبت شرکت و اجرای فاز عملیاتی این بازار خبر داد.
قرار است پس از طی شدن فاز تأسیس بازار متشکل ارزی، فاز عملیاتی بازار به‌صورت آزمایشی آغاز شود. مدل کلی بازار به نحوی طراحی شده است که در فاز اول، معاملات نقدی از (اسکناس) رانده‌اند و سایر روش‌های معاملات ارزی در مراحل بعد گسترش می‌یابد. بازار کارگزاری‌محور بوده و عملیات مدیریت بازار توسط تشکیل خودانتظام انجام شده و بر اسر اسدستوارالعمل‌های مصوب بانک مرکزی فعالیت خواهد کرد. نرخ‌گذاری در این بازار به این صورت انجام می‌شود که سیستم، پیشنهادهای عرضه از سوی فروشندگان را از پایین‌ترین قیمت به بالاترین و پیشنهادهای خرید را از بالاترین قیمت به پایین‌ترین می‌چیند سپس مظنه‌ها توسط سیستم به یکدیگر مرتبط و با اولین معامله، قیمت ابتدای روز کشف خواهد شد.