

چالش توسعه راه‌آهن زاهدان

فرشید عابدی؛ پیرو دستور رئیس‌جمهوری مبنی بر استفاده از ظرفیت اراضی بلااستفاده دستگاه‌های اجرائی برای تأمین زمین مورد نیاز طرح ملی مسکن، مالکیت اراضی راه‌آهن در زاهدان بدون نظر مثبت اداره کل راه‌آهن جنوب شرق و همچنین‌های توسعه‌ای راه‌آهن مانند سایر دستگاه‌های اجرائی به سازمان ملی زمین و مسکن انتقال یافت و اجرای طرح‌هایی مانند TOD، دهکده لجستیک و توسعه ایستگاه راه‌آهن زاهدان را با چالش جدی مواجه کرده است.

توسعه راه‌آهن و صنعت ریلی با توجه به چشم‌انداز توسعه سواحل مکران، اتصال بنادر اقیانوسی چابهار با قابلیت پهلوگیری کشتی‌های قاره‌پیما به راه‌آهن سراسری، اجرای راه‌آهن زاهدان-زابل-میلک و بازسازی راه‌آهن زاهدان به میرجاوه با توجه به موقعیت استراتژیک زاهدان و قرارگیری در کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب، باعث رشد حمل چشمگیر کالا توسط ناوگان حمل‌ونقل ریلی و توسعه باراندازها و پایانه‌های ریلی خواهد شد.
بنا توجه به پیش‌بینی اجرای طرح دهکده لجستیک در شهرستان زاهدان بر اساس سند آمایش استان

و از آنجا که مطابق اسناد بالادستی، متولی اجرای دهکده‌های لجستیک شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تعیین شده، بنابراین اراضی اطراف ایستگاه راه‌آهن زاهدان تنها گزینه مطلوب برای اجرای دهکده لجستیک و طرح جامع TOD منطق با طرح جامع شهری است.
فعالان صنعت ریلی به‌خوبی با چالش‌های نبود اراضی مورد نیاز برای دیو، تخلیه و بارگیری کالا، عملیات ترانس شیمنت قطارها به‌ویژه واگن‌های روسی، اتصال باراندازها و صنایع به شبکه ریلی توسط خطوط آنتنی، احداث کارخانجات تعمیرات لوکوموتیو و تعویض بوژی آشنا هستند. معضل نبود اراضی وسیع در کنار ایستگاه‌ها و پایانه‌های ریلی مشکلات عدیدهای بر سر راه توسعه صنعت ریلی در ایران قرار داده است.

اداره کل راه و شهرسازی سیستم وبلوجستان و سازمان ملی زمین و مسکن بخشی از اراضی اطراف ایستگاه راه‌آهن زاهدان را دچار بلاتکلیفی کرده است که می‌طلبد دراین‌باره شفاف‌سازی صورت گیرد.
دشست زاهدان برخلاف شهرهای شمالی کشور، زمین کافی برای توسعه شهر و اختصاص اراضی مورد

نیاز برای اجرای طرح ملی مسکن را دارد، اما در صورت نبود اراضی مورد نیاز پیرامون ایستگاه راه‌آهن زاهدان با توجه به وجود زیرساخت‌هایی نظیر گذرگاه غیرهمسطح، دستگاه توزین چندمنظوره، آشپانه کاریو، سینی دوار، جک‌های بالابر برای انجام تعمیرات مورد نیاز لوکوموتیوها و واگن‌ها، سالن مسافری، خطوط ایستگاهی نرمال و عریض و...، توسعه راه‌آهن و صنعت ریلی را به امری محال تبدیل می‌کند و دولت مجبور است برای جبران مافات هزینه قابل توجهی برای ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز در نقطه دیگری انجام دهد که این مسئله در کنار هزینه‌های تحمیلی به دولت آن هم در شرایط اقتصادی فعلی موجب افزایش هزینه‌های ایاب و ذهاب برای استفاده از خدمات مسافری راه‌آهن خواهد شد. بی‌تردید ساخت مسکن برای مردم و محرومان امر مهمی است که دولت طبق قانون باید این امر را تسهیل کند، اما استاندارد سیستم‌وبلوجستان و تیم عمرانی وی باید با درنظرگرفتن تمامی جوانب نسبت به تأمین اراضی مورد نیاز طرح ملی مسکن اقدام کنند تا در حوزه دیگری دچار چالش نشویم.



راه‌آهن و جاده‌های عراق را به ترکیه متصل می‌کند و احتمالاً روی قدرت‌های همسایه و خارجی متمرکز خواهد بود تا در ایجاد کریدورهای چندوجهی که در نهایت می‌توانند آسیای شرقی را با اروپا پیوند دهند، ایفای نقش کند.

خبرگزاری آناتولی ترکیه هم به‌تازگی به نقل از هاکان فیصدان، وزیر خارجه ترکیه اعلام کرده که عراق، امارات، ترکیه و قطر درگیر مذاکرات فشرده‌ای درباره پروژه جاده توسعه هستند.
ظاهرا عراق درگیر جاده توسعه تمایل چندانی به میدان‌دادن به دیگران برای ورود به کریدورهای ترانزیتی خود ندارد.

ایران در مسیر جبران ناپذیر است

میرقاسم مؤمنی، مدیر یک مؤسسه مطالعات بین‌المللی، در همین زمینه به «شرق» می‌گوید که ما با وجود داشتن موقعیت خاص و مناسب ژئوپلیتیک، در مسیری سخت واقع و از کریدورهای ترانزیت کالا و انرژی دور شده‌ایم.

به باور او بحث کریدورهای ترانزیتی که امروز در تمام رسانه‌ها مطرح است، موضوعی مربوط به سیاست‌های منطقه‌ای و جهانی است که درباره پیروی از تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران دنبال می‌شود.

مؤمنی تأکید دارد که «طبیعتاً دولت‌های منطقه منتظر نمی‌مانند تا تحریم‌های ایران رفع شود تا بعد از مسیر ایران پروژه‌های ترانزیتی خود را پیش ببرند، تمام کشورها جهان بر اساس منافع روز خودشان سیاست‌گذاری می‌کنند و این سیاست‌ها طبق هماهنگی و ارتباط‌شان با دیگر کشورهاست. هم‌اکنون تحریم‌های ایران طولانی شده و اختلافات موجود حل نشده است و کشورهای همسایه در حال رشد و توسعه هستند و تمایل دارند سهم بیشتری از بازارهای جهانی بگیرند و در بازار انرژی هم نقش پررنگ‌تری ایفا کنند؛ بنابراین هرکدام طبق منافع ملی‌شان برنامه‌ای ریخته‌اند و آن را پیش می‌برند».

مؤمنی ترکیه و جمهوری آذربایجان را مثال می‌زند که برای اینکه بتوانند خط انتقال انرژی خودشان را از ترکیه به آذربایجان و قفقاز ببرند، جنگ قره‌باغ را به راه انداختند. او می‌گوید: «ترکیه و آذربایجان هم‌زمان با این جنگ جاده‌سازی برای زنگه‌زور را پیش برده‌اند؛ یعنی تا این اندازه به خودشان غره شده‌اند. ارمنستان هم‌اکنون شاهد مانور مشترک آذربایجان، گرجستان و ترکیه است؛ یعنی عملاً در محاصره واقع شده است. با وجود تمام مخالفت‌ها، دولت ارمنستان تحمل این‌همه فشار را ندارد و صد‌ها آواره از قره‌باغ به ارمنستان آمده‌اند و هم در داخل با اعتراضات شدیدی مواجه هستند. دراین‌میان اختلافش با روسیه هم با مواضع نخست‌وزیرشان تشدید شده است».

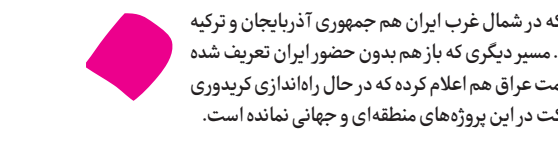
او می‌افزاید: «از سمت دیگر ترکیه برای رسیدن به خلیج فارس خط ترانزیت خودش را از طریق عراق پیگیری می‌کند. از سمت جنوب هم که هند و کشورهای عربی خط ترانزیتی کشیده‌اند تا اروپا. در شمال قفقاز هم آلمان با کشورهای آسیای میانه کریدور خودش را راه می‌اندازد. حتی یک خط ترانزیتی هم قرار است در شرق ایران و از طریق افغانستان و پاکستان، ایران را دور بزند. اگر این روند ادامه پیدا کند، برای ما جبران‌ناپذیر است؛ چون در آینده دیگر امکان ورود به آنها را نداریم. این موضوع برای اقتصاد، توسعه و امنیت کشورها خطرناک است. کریدورهایی که مثل تار عنکبوت به دور ایران می‌پیچند، رسماً ما را دچار سختی و بن‌بست ژئوپلیتیک می‌کنند و ما به‌زودی به ترکیه، افغانستان، آذربایجان و دیگر همسایگان وابسته می‌شویم؛ چراکه خطوط ترانزیتی برای حمل‌ونقل کالا و انرژی همه احداث شده و شروع به کار کرده است، بدون اینکه حتی یکی از آنها از خاک ایران عبور کند».
به باور مؤمنی لازم است در شرایط فعلی برای این مشکل چاره‌اندیشی شود؛ چون کشورهایی که با ایران خصومت دارند، توانسته‌اند علیه کشور اجماع ایجاد کنند.

به گفته مؤمنی «اسرائیل با سیاستی حساب‌شده آذربایجان، ترکیه، ترکمنستان و کشورهای آسیای میانه و حتی کشورهای جنوب خلیج فارس را به سمت خودش کشانده است و این نشان می‌دهد درست وسط خاورمیانه می‌خواهند هم گرفتاری امنیتی برای ما به وجود آوردند و هم منافع اقتصادی‌مان را با مشکل مواجه کنند. نمونه‌اش این امتیاز کاری است که ما تا به امروز به نخجوان می‌دادیم. درحال‌حاضر به سمت دیگری رفته و به‌تازگی اردوغان اعلام کرده که به جای ما به نخجوان گاز می‌دهد و این مسائل تنها به تبعات اقتصادی منجر نمی‌شود و مسائل امنیتی هم به دنبال می‌آورد؛ چراکه اقتصاد پایه و اساس امنیت است».



نگاهی به پروژه‌های ترانزیتی منطقه که در حال راه‌اندازی هستند و می‌توانند مختصات ژئوپلیتیک خاورمیانه را تحت تأثیر قرار دهند

دالان‌های عنکبوتی



می‌تواند جایگزین خوبی برای کانال سوئز جهت اتصال به اروپا باشد، اشتباه است؛ زیرا بهترین راه برای اتصال زمینی هند به اروپا، عبور از خاک ترکیه به‌عنوان تنها کشوری است که بخشی از آن در آسیا و بخش دیگر آن در اروپا واقع شده است. او افزود: «بهتر بود این راه از هند به پاکستان و از آنجا به ایران و عراق و سپس ترکیه می‌رسید». با تمام اینها و حتی با وجود این واقعیت که این مسیر ترانزیتی در صورت عبور از ایران می‌توانست بخش بزرگی از مسیر خود را به شکل زمینی طی کرده و هزینه‌های این پروژه را بسیار کمتر کند، باز هم کشورهای منطقه رفتار استاندارد و اصولی از خود نشان ندادند.

زنگه‌زور؛ مسیر بلندپروازی‌های ترکیه

زنگه‌زور همان کریدور پرحاشیه‌ای است که هفته‌هاست بحث آن در رسانه‌ها داغ است؛ کریدوری دیگر برای اتصال چین به اروپا.

رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه و الهام علی‌اف، رئیس‌دولت جمهوری آذربایجان، در حالی دوشادوش هم برای پیشبرد طرح بلندپروازانه ایجاد «دالان تورانی» از طریق کریدور زنگه‌زور-لاچین تلاش می‌کنند که منطقه زنگه‌زور در شرق ارمنستان و در محدوده استان «سیونیک» یعنی کانون حملات جدید ارتش آذربایجان قرار دارد. سیونیک از شرق از سوی جمهوری آذربایجان و از غرب از طرف نخجوان احاطه شده است و از جنوب نیز مرزی ۴۴کیلومتری با ایران دارد؛ بنابراین این منطقه تنها برای باکو و ایروان بلکه برای تهران هم دارای اهمیت استراتژیک ویژه است. همین امر در ماه‌های گذشته حساسیت و هشدار ویژه تهران را به همراه داشته است.

جاده توسعه شمال- جنوب

علاوه بر شمال و جنوب، در غرب ایران هم پروژه معروف جاده توسعه در حال پیشروی است. همان مسیری که برای مهم ایران در کریدور شمال به جنوب شناخته می‌شود، آسیا را به اروپا وصل می‌کند و شامل مسیر زمینی و راه‌آهن به طول هزارو ۲۰۰ کیلومتر در خاک عراق است. پروژه‌ای ۱۷ میلیارد دلاری که خط

هند-خاورمیانه مقابله با طرح بزرگ منطقه اقتصادی چین به نام «یک کمربند، یک جاده» معرفی شده بود.

نهایتاً ۹ سپتامبر یادداشت تفاهمی از طرف اتحادیه اروپا، فرانسه، آلمان، هند، ایتالیا، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و ایالات متحده امضا شد که نشان می‌داد این پروژه شامل یک کانال ریلی چندوجهی خواهد شد که از خطوط راه‌آهن و کشتیرانی استفاده می‌کند.

بالین‌حال، اورسولا فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا، معتقد است این پروژه خیلی بیشتر از خطوط اتصالی چندوجهی است و باید کریدور جدید را پلی سبز و دیجیتال‌ی روی قاره‌ها توصیف کرد.

درباره این کریدور بحث‌های زیادی مطرح شده است؛ اما آنچه شکی در آن وجود ندارد، این است که این پروژه در صورت عملی‌شدن تجارت بین‌کشورهای حاشیه خلیج فارس و جنوب آسیا را متحول می‌کند. از منظر اروپا نیز با توجه به ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و تجاری کشورهای حاشیه خلیج فارس و هند از یک طرف و نفوذ اقتصادی و امنیتی چین در حوزه سرمایه‌گذاری و در نظم امنیتی خاورمیانه از طرف دیگر، این منطقه در آینده نقطه ثقل رقابت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیکی خواهد شد.

هرچند این پروژه در همین گام‌های اول موجب نگرانی و نارضایتی کشورهایی مانند ترکیه و مصر شده است. رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه، در کنفرانس خبری بعد از اجلاس سران گروه ۲۰ در هند عصبانیت خود را از طرح مذکور آمریکا اعلام و تأکید کرد کریدوری که ترکیه در آن نباشد اجرائی نیست؛ چراکه مناسب‌ترین مسیر برای تردد از شرق به غرب، ترکیه است.

نادیده‌گرفتن قاهره و موقعیت آن در این پروژه نیز با نارضایتی مصری‌ها همراه بود. به گزارش اکسیوس «علیاء المهدی»، رئیس دانشکده اقتصاد و علوم سیاسی دانشگاه قاهره، با رد این پروژه آمریکایی می‌گوید: «این تصور که این راهی که از هند و اراضی امارات و عربستان و اردن به اسرائیل و از آنجا به اروپا می‌رسد،

کریدور میانی؛ از آسیای میانه تا غرب اروپا
توسعه کریدور میانی و جذب منابع مالی برای پروژه‌های زیرساختی تحت ابتکار «دروازه جهانی» آغاز شده است. به‌تازگی صدراعظم آلمان و سران کشورهای قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان برای توسعه کریدور میانی با هدف اتصال اروپا به آسیای میانه و گسترش روابط اقتصادی توافق کردند. آنها همچنین حمایت خود را از ابتکارات توسعه مسیر کریدور میانی که هدف آن اتصال منطقه آسیای میانه با اروپا از طریق قفقاز، دریای سیاه و ترکیه است، اعلام کردند. مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس کاسپین موسوم به کریدور میانی از جنوب شرق آسیا و چین آغاز می‌شود و از قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان و گرجستان می‌گذرد و پس از عبور از بیشتر کشورهای اروپایی به آلمان و دریاهای غرب اروپا می‌رسد. به عقیده کارشناسان، با توجه به حمله روسیه به اوکراین، تحریم‌های اعمال‌شده و در نتیجه انسداد مسیر حمل‌ونقل از طریق روسیه، کریدور میانی اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده است؛ کریدوری که تلاش شده به هر طریق ممکن، خاک ایران را دور بزند.

کریدوری برای ۴۰ درصد جمعیت جهان

هم‌زمان با کریدور میانی، پروژه کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا که قرار است هند را با بازارهای خاورمیانه و اروپا مرتبط می‌کند، نقطه برجسته اجلاس گروه ۲۰ در دهلی نو بوده است. کریدور جدیدی که نیمی از اقتصاد جهانی و ۴۰ درصد از جمعیت جهان را در بر می‌گیرد.

پایگاه خبری تحلیلی اکسیوس روز هفتم ماه سپتامبر در گزارشی اعلام کرد چهار کشور آمریکا، هند، عربستان سعودی و امارات متحده عربی در حال هماهنگی برای اعلام یک طرح زیرساختی مشترک در مقیاس وسیع از جمله توسعه شبکه ریلی هستند و آمریکا در نظر دارد خاورمیانه را از راه مسیرهای ریلی و دریایی به هند متصل کند. در این گزارش هدف آمریکا از کریدور

حذف ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ تومانی تورم‌زاست یا آثارضدتورمی دارد؟

دوگانه ارز دونرخی

امیرحسین باقری؛ دولت سیزدهم پس از حذف ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی، ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ تومانی را جایگزین کرد اما حالا زرمه‌هایی‌مبنی بر حذف ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ تومانی هم به گوش می‌رسد. ماجرا از حذف ارز ترجیحی برخی نهاده‌های کشاورزی ازجمله داروهای دامپزشکی شروع شد و دولت اعلام کرد که تصمیم دارد به پنج دهک اول درآمدی یارانه دیگری پرداخت کند که آن کوبن الکترونیک به ارزش ۱۲۰ هزار تومان است. موضوعی که به نظر می‌رسد جایگزینی برای حذف تدریجی ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ تومانی باشد. با تمام اینها برخی کارشناسان معتقد هستند که ارز باید تک‌نرخی شود و قیمت‌های بازار ایران یا به پای قیمت‌های بازار جهانی پیشروی کند اما برخی دیگر اعتقاد دارند که حذف یارانه می‌تواند قیمت کالاهای اساسی مانند غذا و دارو را در ایران افزایش داده و اقشار ضعیف را قربانی کند.

دولت برای کاهش قیمت کالاهای اساسی و دارو اقدام به پرداخت یارانه‌های ارزی به تولیدکنندگان و واردکنندگان کرده است؛ یارانه‌ای تحت عنوان دلار ترجیحی که در واقع دلار ارزان‌تر

پس از حذف ارز ترجیحی توضیح می‌دهد: «ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ عملاً

در قیمت مصرف‌کننده کالاهای اساسی تأثیری ندارد. قیمت مرغ و گوشت با کشورهای دیگر همچون پاکستان، عراق، روسیه، چین و... تفاوت محسوسی ندارد و طبق ادعای دولت باید نرخ‌ها نصف

باشد که نیست. این موضوع نشان‌دهنده سیاست شکست‌خورده دولت در این زمینه است و در واقع باید گفت که دارایی‌ها و عواید

۸۵ میلیون ایرانی که در شرایط سخت تحریم به دست می‌آید به سود عده‌ای خاص هدایت می‌شود تا قیمت کالاهای اساسی کاهش یابد اما قیمت‌ها همچنان بالاست».

با تمام این تفسیرسیر برخی کارشناسان معتقدند اگر دولت ارز ترجیحی را پرداخت نمی‌کرد، قیمت کالاهای اساسی از سطوح فعلی بالاتر بود. موسوی در این زمینه به «شرق» توضیح می‌دهد که «برای حمایت از اقشار ضعیف یارانه نقدی به نظر جایگزین خوبی می‌تواند باشد. با وجود همه اعتراضات به هدفمندی یارانه‌ها، این طرح بهترین طرح اقتصادی بعد از انقلاب بوده؛ هم فاصله ضریب جینی را در ایران کاهش داد و هم رانت انرژی و قاچاق را کاهش داد. اما در زمینه اجرای طرح دولت‌ها مرتکب اشتباه شدند؛ چراکه باید سال به سال اعداد به‌روز می‌شد اما این اتفاق نیفتاد. در واقع هم یارانه ۴۵هزارو ۵۰۰ به‌روز می‌شد و هم نرخ‌های گاز، آب، برق و... در زمینه ارز و کالاهای اساسی نرخ‌ها اگر آزاد شود و به صورت یارانه نقدی به افراد پرداخت شود بسیار کارسازتر و اثرگذارتر خواهد بود».

در نهایت هم با این تفاسیر نرخ ارز ثبات بیشتری پیدا خواهد کرد؛ چراکه انگیزه بیشتری به عرضه ارز توسط شرکت‌های صادراتی می‌دهد. بسیاری از این شرکت‌ها در کشورهای همسایه حساب‌هایی دارند و به خاطر فاصله زیاد قیمتی ایجادشده بین بازار آزاد و قیمت ارز در سامانه، انگیزه کافی برای عرضه ارز را ندارند؛ اما در حالتی که این نرخ نزدیک به قیمت بازار آزاد شود، شرایط بهتری می‌شود و عرضه ارز بالاتر می‌رود و باعث ایجاد ثبات ارز می‌شود». او ادامه می‌دهد: «هر باری که ارز دونرخی ایجاد کرده‌ایم بشیمان شده‌ایم و هر دفعه سیاست‌گذار پاسخ داده که این بار تفاوت می‌کند و سامانه جدیدی را معرفی کرد ولی همیشه در نهایت به نقطه درستی نرسیده است. ای کاش آقای رئیس‌ی سال گذشته که ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی را حذف کرد و ۲۸هزارو ۵۰۰ تومان قرار داد یکباره آزاد کرده بود؛ چراکه در آن شرایط هم دلار ارزان‌تر بود و هم سطح تورمی کمتری را تجربه می‌کردیم».

این کارشناس درباره نگرانی افزایش قیمت کالاهای اساسی

شود و از اقشار نیازمند از طریق همین عواید ارز آزاد حمایت شود؛ حمایتی که منجر به تورم هم نمی‌شود».

این کارشناس تأکید می‌کند: «در حال حاضر بازار در شرایطی است که نرخ‌ها مانند نرخ بازارهای جهانی است و بنا از ارز آزاد حساب می‌شود. ولی همین الان اگر نرخ ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ را به طور مثال برای نرخ کنجاله تغییر دهد دوباره در سطح بازار شاهد افزایش قیمت خواهیم بود. یک بار برای همیشه امیدواریم این کالاهاتک‌نرخی شود و دولت برای حمایت مستقیماً به مصرف‌کننده یارانه بدهد، این مشکلات برطرف خواهد شد و ما حتی می‌توانیم با انرژی و نیروی کار ارزان به صادرات فکرکنیم که حتما می‌تواند اتفاق بیفتد».

موسوی همچنین می‌گوید: «اصل تصمیم حذف ارز ترجیحی، تصمیم درستی است. هرچقدر که فاصله بین نرخ بازار با نرخ سامانه کمتر شود یعنی رانت کمتر شده، سود واقعی شرکت‌ها بیشتر شده، سودی که معمولاً به حساب دلالان‌ها و شرکت‌های واسطه‌ای و امثال آن می‌رفته، وارد شرکت مادر می‌شود و