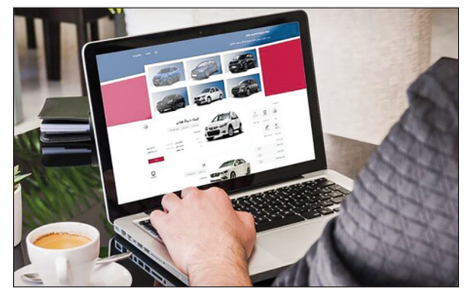
گزارش ۲

بهناز قاسمی



«حساب وکالتی» رو چه حسابی؟

ابهامات پیش‌ثبت‌نام‌های خودرو تمامی ندارد. بهمن ماه سال گذشته در راستای حمایت از خودروسازان و تأمین مالی آنها، طرح حساب وکالتی و بلوکه شدن ۱۰۰ و ۵۰۰میلیون تومان نزد بانک‌ها رونمایی شد. در جریان دو دوره پیش‌ثبت‌نام خودروهای داخلی و خارجی بازهم متقاضیان واقعی متضرر شدند. بسیاری از متقاضیان که برای تأمین پول حساب وکالتی خودروی‌شان را فروختند، نه تنها در قرعه‌کشی خودرو برنده نشدند بلکه با افزایش قیمت در دو ماه گذشته موفق به خرید خودروی دیگری نشدند. اکنون به دارندگان خودروهای فرسوده نوبت رسیده و این متقاضیان که در حقیقت دلال و واسطه نیستند و متقاضی واقعی خریدخودرو هستند نیز باید حساب وکالتی داشته باشند. همچنین با توجه به اینکه در این نوع پیش‌فروش هیچ کالایی ردوبدل نمی‌شود، بلوکه‌شدن پول ایراد شرعی دارد که متأسفانه در چند ماه گذشته به آن توجهی نشده است.

در یک سال اخیر وزارت صمت به بهانه ساماندهی بازار خودرو، شرایط جدیدی را برای متقاضیان خرید خودرو تعیین کرده است. بهمن ماه سال گذشته، با آغاز فروش خودرو از طریق بورس کالا، نام حساب وکالتی بر سر زبان‌ها افتاد، پس از این تجربه در بورس، سایپا و ایران‌خودرو نیز فروش محصولات خود به متقاضیان را منوط به افتتاح حساب وکالتی کردند. وزارت صمت مدعی بود، در شرایطی که بدون هیچ پیش‌پرداختی افراد بخواهند وارد قرعه‌کشی و فرایند تقاضای خودرو شوند، شخص می‌توانست ۱۰۰کارت ملی اجاره و برای خرید خودرو ثبت‌نام کند و طبعاً شانس کسی که مصرف‌کننده واقعی خودرو بود کم می‌شد، از این رو با شرط جدید بلوکه‌شدن پول متقاضی در بانک دست دلالان از پیش‌فروش خودروها کوتاه می‌شود، اما آنچه در عمل اتفاق افتاد، این بود که با این شرط جدید باز هم راه برای دلالان باز شد نه متقاضیان واقعی خودرو.

متقاضیان واقعی خودرو چند دسته هستند؛ دسته اول، افرادی هستند که خودرو ندارند و برای ثبت‌نام روی پس‌انداز یا فروش طلا و سکه حساب باز کرده‌اند، دسته دیگر افرادی هستند که برای تبدیل به احسن کردن خودرویی نامناسب، وارد فرایند قرعه‌کشی می‌شوند و شرایط نسبتاً مشابهی دارند، آنها هم اگر شانس برنده‌شدن در قرعه‌کشی را پیدا کنند، خودروی خود را حتی زیر قیمت می‌فروشند تا پول خودروساز را به موقع بپردازند. برای چنین اقشاری، اینکه تنها داشته‌ها و کل سرمایه خود را نقد کنند و وارد چنین فرایندی شوند، ریسک بسیار بزرگی محسوب می‌شود چراکه با توجه به روند افسار گسیخته و روزافزون رشد قیمت خودرو در بازار، اگر موفق به ثبت‌نام خودرو یا برنده‌شدن در قرعه‌کشی خرید نشوند، ممکن است با پولی که طی مدت اجرای طرح فروش در حساب وکالتی بلوکه می‌شود، دیگر حتی قادر به خرید همان میزان طلا، اموال یا خودرویی مشابه آنچه فروخته‌اند، نباشند، اما در مقابل این قشر از جامعه، دلالانی صف‌آرایی کرده‌اند که به قول خودشان، برای موارد اکازیون، آن قدرها چپ‌شان پر است که سر بزنگاه ۳۰۰، ۴۰۰میلیون تومانی رو کنند و جیرینگی به حساب وکالتی بریزند! این واقعیات بدیهی، به کلی در تعارض با ادعاهای مطرح‌شده در خصوص اهداف تعریف حساب وکالتی مبنی بر «فروش عادلانه و اختصاص خودرو به مصرف‌کنندگان واقعی» است.

چنین ادعایی، یادآور برخی شعارهایی است که در خصوص اهداف آزادسازی واردات داده می‌شد، یعنی شعار «واردات خودروهای اقتصادی برای اقشار متوسط به پایین جامعه»! در آن زمان هم واضح بود، خودروهایی که تحت عنوان «سگمنت ۵ تا ۷ هزار دلار» از آنها یاد می‌شود، قابلیت پاس کردن استانداردهای داخلی را ندارند و به فرض محال هم اگر به مراحل واردات و ترخیص و عرضه برسند، با این نرخ فزاینده ارز و هزینه‌های عدیده مترتب بر خودروهای وارداتی، دیگر «اقتصادی» محسوب نخواهند شد.

به رغم همه نقدها و ایراداتی که به حساب‌های وکالتی وارد شد، خودروسازان در دو مرحله در اسفند ماه پول کلانی به جیب زدند و بانک‌ها نیز در این سود سهیم شدند. نیمه اسفند ماه با آغاز پیش‌فروش خودرو و بلوکه‌شدن ۱۰۰میلیون تومان در حساب‌های وکالتی تا پایان فروردین ۱۴۰۲، حدود ۹۰هزار میلیارد تومان پول طی یک ماه به جیب خودروسازان روانه شد. هر چند وزارت صمت مدعی شد پول‌ها در حساب بانکی افراد مانده و تحویل خودروسازان نشده است، اما سیستم بانکی نیز بی‌نصیب نماند، زیرا زیر سایه خودروسازان به مبالغ بلوکه‌شده هیچ سودی اختصاص نیافت و در این میان فقط متقاضیان خودرو ضرر کردند، حتی در فروردین امسال که وزارت صمت تحت فشار رسانه‌ها دستور آزادسازی حساب‌های بلوکه را صادر کرد، بانک‌ها مقاومت کردند.

■ ۶۰هزار میلیارد تومان برای فروش خودروهای وارداتی بلوکه شد

علاوه بر این در اواخر اسفند ماه در پی پیش‌فروش خودروهای وارداتی و بلوکه‌شدن ۵۰۰میلیون تومان در حساب بانکی نیز حدود ۶۰هزارمیلیارد تومان برای فروش خودروهای وارداتی بلوکه شد. در جریان این پیش‌ثبت‌نام‌ها ۱۲۰هزار نفر در حالی در طرح پیش‌فروش خودروهای وارداتی شرکت کرده‌اند که مشخص نبود چه خودروهایی و با چه قیمتی قرار است به بازار ایران عرضه شود. مدیر پروژه واردات خودرو تنها شفاف‌سازی که در رابطه با مدل خودروهای پیش‌فروش‌شده انجام داد، این بود که عرضه دو مدل را قطعی و فروش سایر مدل‌ها را مشخص نکرد. به عبارت دیگر وزارت صمت ابتدا ارز موردنیاز خود را برای واردات از جیب مردم تأمین و پس از آن اقدام به خرید و واردات خودروهای خارجی به کشور کرد، البته این نکته را نیز باید در نظر داشت که بلوکه‌شدن پول‌های مردم تاکنون می‌تواند سهم زیادی را در سود دولت و وزارت صمت به خود اختصاص دهد.

■ حساب وکالتی حتی برای متقاضیان واقعی

ادعای غیرواقعی وزارت صمت مبنی کوتاه شدن دست دلالان و حذف متقاضیان غیرواقعی خودرو با افتتاح حساب وکالتی، زمانی آشکار می‌شود که این وزارتخانه اعلام می‌کند حتی دارندگان خودروهای فرسوده نیز باید حساب وکالتی داشته باشند. دارندگان خودروهای فرسوده، دیگر دلال و واسطه نیستند که با کارت ملی دیگران اقدام به ثبت‌نام کنند بلکه آنها متقاضیان واقعی دریافت خودرو هستند که سال‌ها در انتظار طرح خودروسازان بودند تا شاید بتوانند خودروی فرسوده خود را به خودرویی نو تبدیل کنند. به نظر می‌رسد دستگاه‌های نظارتی بعد از گذشت سه ماه از الزام حساب‌های وکالتی، سود و زیان این طرح را برای متقاضیان خودرو، خودروسازان و سیستم بانکی آسیب‌شناسی کنند و مانع اجرای آن شوند.

گزارش یک

وحید عظیم‌نیا

۱۰کشور قدرتمند تجاری دیگر دلار را کنار گذاشتند

راهبرد گذار از دلار به ۱۰کشور عضو اتحادیه جنوب شرق آسیا موسوم به «آ.سه.آن» رسید و کشورهای اندونزی، مالزی، سنگاپور، تایلند، ویتنام، فیلیپین، لائوس، کامبوج، برونئی و میانمار تصمیم گرفتند مبادلات طرفین با ارزهای محلی انجام شود. طبق برآوردها، «آ.سه.آن» به عنوان پنجمین قدرت اقتصادی دنیا تا سال ۲۰۳۰ به چهارمین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل می‌شود.

«جهان به ایران مدیون است»، این گزاره در مورد استفاده جهان از عبرت ایران صدق می‌کند؛ عبرتی که کشورهای مختلف دیدند امریکا چگونه از ابزار دلار برای نقره‌داغ کردن ایران استفاده کرد و حتی به دیگر کشورها همچون کره‌جنوبی اجازه نداد مطالبات دلاری ایران را پرداخت کند و این همان هشدار دیرهنگام «ایلان ماسک» است که «اگر به اندازه کافی ارزتان را تسلیحاتی کنید، دیگران آن را کنار می‌گذارند»، حالا دیگر کشورها متوجه استفاده تسلیحاتی امریکا از ابزار ارز شده‌اند و وقتی می‌بینند امریکا با ایران چه کار کرد، به فکر نجات آینده خود هستند.

طبق گزارش صداوسیما از کوالالامپور، ۱۰کشور عضو «آ.سه.آن» در قالب بیانیه‌ای رسمی در بیست‌ودومین اجلاس این بلوک بزرگ اقتصادی بر توسعه همکاری کشورهای عضو با شرکای آ.سه.آن، سازمان‌های بین‌المللی و شرکت‌های خصوصی دیگر کشورهای جهان با استفاده از سامانه نوین پرداخت الکترونیکی فرامرزی برای انتقال ارزهای محلی و منطقه‌ای به جای دلار امریکا در مراودات تجاری به توافق رسیدند. بهبود و ارتقای زیرساخت شبکه‌های بین بانکی کشورهای عضو با افزایش نیروی انسانی متخصص، تقویت امنیت سایبری برای انجام پرداخت‌های ایمن و توسعه همکاری‌ها برای انعطاف‌پذیری مالی در استفاده از ارزهای منطقه‌ای از دیگر مفاد بیانیه اقتصادی سران کشورهای عضو اتحادیه جنوب شرق آسیاست.

رئیس شورای اقتصادی «آ.سه.آن» نیز از عملیاتی شدن «سامانه کدپاسخ سریع» یا «کیوآر» برای پرداخت الکترونیکی ارزهای منطقه‌ای میان ۱۰کشور عضو آ.سه.آن تا سپتامبر (شهریور) سال جاری خبر داد. ارشد رشید با اشاره به اینکه به‌کارگیری ارزهای محلی و حذف دلار در میان اعضای آ.سه.آن در حد شعار نیست، اعلام کرد: استفاده از سامانه کد پاسخ سریع در پرداخت‌های الکترونیکی ارزهای محلی میان کشورهای اندونزی، تایلند و سنگاپور شروع شده است و تا برگرفتن همه اعضا، حتی کشور بحران‌زده میانمار که اعلام آمادگی کرده است، ادامه دارد.

رئیس شورای اقتصادی آ.سه.آن خاطرنشان کرد: روند استفاده از سامانه کد پاسخ سریع، موجب ایجاد وحدت رویه و تسهیل در پرداخت ارزهای منطقه‌ای و حذف کامل دلار از دایره مبادلات تجاری ۱۰کشور عضو اتحادیه جنوب شرق آسیا می‌شود.

■ «آ.سه.آن» پس از «بریکس»

پیش‌تر نیز کشورهای عضو بریکس همچون برزیل، روسیه، هند و چین به سمت حذف دلار از مراودات تجاری خود حرکت کرده بودند. به زعم برخی کارشناسان بین‌المللی، شاهد آن هستیم که کشورهایی مانند عربستان‌سعودی در حال انجام تجارت خود با واحد پولی یوآن چین هستند. آنها به خوبی به وضعیت اقتصادی چین و مدیریت آن توجه دارند. از طرفی نوسان کمی در اقتصاد چین قابل مشاهده است، چه آنکه اقتصاد این کشور ثبات بالایی دارد. همچنین کشورهای دیگری که از روسیه نفت و گاز خریداری می‌کنند، بهای آن را با روبل پرداخت می‌کنند، حتی واحد پول برزیل هم ارزش زیادی پیدا کرده است.

■ چرا مهم؟

اما چرا تصمیم اعضای «آ.سه.آن» برای استفاده از ارزهای محلی در مبادلات طرفین مهم است؟ رشد سریع اقتصادی منطقه جنوب شرق آسیا در دو دهه گذشته، سبب افزایش سرمایه‌گذاری، بهبود شرایط کاری، رشد ارتباطات، نوآوری و ثبات سیاسی در این منطقه شده است. این تغییرات همچنین موجبات افزایش رفاه مردم را در منطقه آ.سه.آن در پی داشته است. چندی قبل خبرگزاری دولت به نقل از روزنامه «جاکارتاپست» اندونزی نوشت: پیش‌بینی شده است به دنبال احیای اقتصادی پساکرونا در منطقه آ.سه.آن، فعالیت‌های اقتصادی افزایش یابد و همچنین نیاز بیشتر به انرژی در تمامی بخش‌ها احساس شود. به باور کارشناسان، سرمایه‌گذاری در بخش‌های مرتبط با انرژی از هم‌اکنون تا سال ۲۰۴۰ بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد.

همچنین گزارش‌های سالانه اتحادیه جنوب شرق آسیا حاکی است کشورهای عضو این بلوک در نیم‌قرن اخیر به خوبی توانسته‌اند مدل موفقی از همکاری‌های اقتصادی- تجاری درون منطقه‌ای را به نمایش گذارند، به گونه‌ای که هر سال شاهد رشد تولید ناخالص داخلی این اتحادیه در جهان هستیم. از دیگر سو، منطقه جنوب شرق آسیا با جمعیتی افزون بر ۶۵۰میلیون نفر، یکی از بازارهای مهم و بالقوه جهانی به شمار می‌آید که تاکنون توانسته است کارنامه موفقی از همکاری‌های تجاری منطقه‌ای را به خود اختصاص دهد.

از طرفی «آ.سه.آن» به عنوان نهادی که از سابقه تاریخی بیش از ۵۰سال برخوردار است، از زمان تأسیس خود تاکنون اهداف خود را بر همکاری و همگرایی بیشتر درون‌منطقه‌ای متمرکز ساخته و همواره سعی کرده است مرکزیت خود را در راه دستیابی به این اهداف حفظ کند. آمارهای مربوط به تجارت آ.سه.آن نشان می‌دهد تجارت درون‌منطقه‌ای در آن در دهه ۱۹۷۰ حدود ۱۰ تا ۱۵درصد بود که این رقم در اواسط دهه ۲۰۰۰ به بیش از ۲۵درصد رسیده است.

بررسی شاخص‌های اقتصادی اعضای این اتحادیه مؤید آن است که این کشورها در سالیان اخیر با رشد و پیشرفت اقتصادی چشمگیری روبه‌رو بوده‌اند که یکی از عوامل این موفقیت را باید افزایش تعاملات و وابستگی متقابل اقتصادی و همچنین افزایش تجارت درون‌منطقه‌ای این کشورها در چارچوب منطقه‌گرایی هوشمند دانست تا جایی که رشد تولید ناخالص داخلی حقیقی (GDP real) این کشورها، در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶، حدود ۵/۵درصد و در سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ به ترتیب ۵/۳ و ۵/۱ و ۴/۹درصد بوده است. این در حالی است که رشد تولید ناخالص داخلی حقیقی برای اتحادیه اروپا بین سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ از ۲/۷درصد و برای امریکا نیز از ۲/۹درصد تجاوز نکرده است.

سوم مرداد ۱۳۹۷ ایران و ۱۰کشور عضو اتحادیه جنوب شرق آسیا از جمله اندونزی، فیلیپین، سنگاپور، تایلند، ویتنام، برونئی، لائوس، مالزی، میانمار و کامبوج در چهل‌ونهمین اجلاس خود که به میزبانی لائوس برگزار شده بود، اسناد الحاق ایران به پیمان مودت و همکاری جنوب شرق آسیا تحت عنوان «تاک» را امضا کردند. امضای این اسناد سبب شد ایران رسماً با پیوستن به این اتحادیه بتواند از ظرفیت‌های پنجمین قدرت اقتصادی دنیا در جهت تقویت توانمندی‌های اقتصادی خود بهره جوید. «آ.سه.آن» در سند چشم‌انداز ۲۰۲۵ خود بر همگرایی و یکپارچگی بیشتر در ابعاد مختلف تأکید کرده است.

کشاورزی

افزایش ۵۰ درصدی خرید گندم نسبت به مدت مشابه ۱۴۰۱

سرپرست وزارت جهاد کشاورزی با اشاره به میزان خرید تضمینی گندم گفت: تا امروز بیش از ۲میلیون و ۲۰۰هزار تن گندم تحویل سیلوها شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۵۰درصد افزایش یافته است.

طبق گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت جهاد کشاورزی، سیدمحمد آقامیری، سرپرست وزارت جهاد کشاورزی در سفر به استان خراسان‌رضوی با حضور در دانشگاه تربت حیدریه در جمع خبرنگاران گفت: در حال برنامه‌ریزی برای آموزش در مزارع هستیم تا استفاده از تجارب در مزارع مرجع فراهم شود.

وی ادامه داد: برای نوغانداران نیز یک کمیته تخصصی در وزارت جهاد کشاورزی تشکیل شده است و درصدد ارائه راهکار برای نوغانداران هستیم تا بتوانیم این صنعت را که یکی از صنایع ارزشمند است حمایت کنیم.

آقامیری درباره پرداخت مطالبات گندمکاران نیز گفت: براساس قول پرداخت بدهی گندمکاران در برنامه صف اول، تاکنون مطالبات گندمکارانی که از هفتم فروردین تا ۱۸اردیبهشت ماه گندم‌های خود را تحویل سیلو داده‌اند، پرداخت شده است، برای این منظور ۴همت پرداخت شده و ۶/۶همت دیگر نیز به حساب بانک برای پرداخت واریز شده است.

وی با اشاره به میزان خرید تضمینی گندم، افزود: تا امروز بیش از ۲میلیون و ۲۰۰هزار تن گندم تحویل سیلوها شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۵۰درصد افزایش یافته است. به گفته سرپرست وزارت جهاد کشاورزی، روزانه ۱/۵همت برای خرید گندم باید به کشاورزان پرداخت شود که برنامه داریم پرداخت مطالبات کشاورزان در اسرع وقت اجرایی شود، مشکلات منابع نیز با حمایت رئیس‌جمهور رفع شده و سعی داریم تسویه حساب را سرعت بخشیم.

وی با تأکید بر اینکه در حال حاضر کمبود مرغ وجود ندارد، یادآور شد: تولید مرغ براساس برنامه‌ریزی پیش می‌رود، در این بخش شاهد سوءاستفاده‌هایی از اخبار نادرست بودیم که بنا داشتند امنیت غذایی و سفره مردم را خدشه‌دار کنند و ما با آنها برخورد می‌کنیم.

آقامیری در پایان گفت: در اواخر فروردین و اوایل اردیبهشت شاهد نزولی بودن تولید مرغ بودیم که به خوبی مدیریت شده است تا مرغ تولیدی با قیمت عادلانه در اختیار مردم قرار گیرد.

نیرو

ایران برای وصول حقابه هیرمند مصمم است

وزیر نیرو گفت: دولت برای تأمین منابع آب هیرمند گام‌های جدی تعریف کرده است و بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده، حقابه ایران از رود هیرمند را تا وصول پیگیری خواهیم کرد.

علی‌اکبر محرابیان، وزیر نیرو ضمن اشاره به دستور رئیس‌جمهور مبنی بر پیگیری حقابه هیرمند تا حصول نتیجه اظهار داشت: پیرو دستور ویژه ایران برای وصول حقابه هیرمند با حضور رئیس‌جمهور به منظور تعیین تکلیف مسئله آب شرق کشور، روز گذشته جلسه‌ای با شرکت دستگاه‌های ذی‌ربط در این موضوع تشکیل شد. وی در تشریح جلسه برگزار شده گفت: در این جلسه ابعاد مختلف حل مسئله حقابه هیرمند مورد بررسی قرار گرفت و پس از گزارشاتی که دستگاه‌های مختلف ارائه کردند، تصمیماتی به منظور احقاق حق ایران اتخاذ شد.

وزیر نیرو افزود: مطابق گزارش‌های ارائه شده در این جلسه، دولت طالبان متعهد به عملیاتی کردن معاهده هیرمند و پرداخت حقابه ایران بر اساس این معاهده شده است.

محرابیان تأکید کرد: دولت برای تأمین منابع آب هیرمند گام‌های جدی تعریف کرده و بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده ما حقابه ایران را از رود هیرمند وصول خواهیم کرد. بر اساس این گزارش، اخیراً رئیس‌جمهور در دستوری ویژه وزرای امور خارجه و نیرو را مأمور پیگیری حقابه هیرمند کرد. بلافاصله پس از این دستور، وزیر نیرو از جلسه‌ای با حضور تمامی دستگاه‌های ذی‌ربط برای تعیین تکلیف این مسئله خبر داد.

مناقصه عمومی

تعاونی مسکن کارکنان سپاه امام علی بن ابیطالب(ع) قم در نظر دارد:

۱) ترانسفورماتور کم‌تلفات ۱۰۰۰ کاوا
۲) ترانسفورماتور کم‌تلفات ۴۰۰ کاوا
۳) کابل خودنگهدار ۹۵*۴
۴) کابل پروتودور آلومینیوم ۷۰+۱۵۰*۳
۵) کابل ۲۰ کیلو ولت آلومینیوم ۱۸۵*۱ کراسلینک
۶) کابل پروتودور PVC آلومینیوم ۲۴۰*۱
جهت سایت شهرک مسکونی شهید سلیمانی

را از طریق مناقصه عمومی تهیه نماید. لذا از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه به آدرس زیر مراجعه نمایند:

■ قم- شهرک قدس - انتهای بلوار ولیعصر شرقی - شهرک مسکونی شهید سلیمانی - ساختمان شهید سجودی قسمت امور قراردادها
■ هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
■ تلفن تماس: ۰۹۱۲۷۵۲۹۸۹۱ ■

تعاونی مسکن کارکنان سپاه امام علی بن ابیطالب (ع) قم

خبر

استقبال ایران از سرمایه‌گذاران پروژه‌های ریلی و بندری

وزیر راه‌وشهرسازی در کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه در ابوظبی ضمن اعلام آمادگی برای صدور خدمات فنی و مهندسی و حضور شرکت‌های ایرانی در ساخت پروژه‌های ریلی کشورهای منطقه، از مشارکت سرمایه‌گذاران و مؤسسات مالی و اعتباری در پروژه‌های بزرگ حوزه حمل‌ونقل ریلی و بندری در ایران استقبال کرد.

مهرداد بذرپاش که به دعوت رسمی وزیر انرژی و زیرساخت امارات‌متحده‌عربی به عنوان رئیس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی در کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه در ابوظبی حضور یافت، تصریح کرد: جمهوری اسلامی ایران دارای تجربیات و دانش بالایی در حوزه طراحی و ساخت پروژه‌های ریلی، بخش ناوگان و علائم ارتباطات است که صدور خدمات فنی و مهندسی و مشارکت شرکت‌های ایرانی در ساخت پروژه‌های ریلی کشورهای منطقه از موارد همکاری می‌تواند باشد.

وی با اشاره به اینکه پروژه‌های بزرگی در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل ریلی در ایران برای تکمیل زنجیره حمل‌ونقل در حال اجراست، بیان کرد: گسترش ارتباطات با همسایگان از برنامه‌های اولویت دار دولت جمهوری اسلامی ایران است، به طوری که در بخش حمل‌ونقل ریلی، خوشبختانه در ماه جاری میلادی توافقات خوبی با شرکت‌های راه‌آهن کشورها انجام شد که کشورهای منطقه باید به عنوان فرصتی استراتژیک به آن بنگرند. بذرپاش بیان کرد: اخیراً روابط میان ایران و عربستان شکل جدیدی به خود گرفته است که نویدبخش توسعه مبادلات در آینده می‌تواند باشد.

■ همکاری در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی از دوبی به سمت بندرعباس

وزیر راه‌وشهرسازی که با حضور در ابوظبی با وزرای حمل‌ونقل کشورهای منطقه دیدار خواهد کرد، ادامه داد: ما با کشور امارات نیز از گذشته ارتباطات زیادی در حوزه حمل‌ونقل دریایی داشتیم و هم اکنون نیز این ارتباطات برقرار است، اما ظرفیت‌های بیشتری برای همکاری در حوزه حمل‌ونقل ترکیبی به ویژه برای حمل کالاها از دوبی به سمت بندرعباس و سپس به سمت روسیه و کشورهای آسیانه‌میانه از مسیر ایران با حمل‌ونقل ریلی وجود دارد و ما آماده همکاری و مساعدت با شرکت‌های کشتیرانی، لجستیک و فروواردری برای این امر مهم هستیم.

بذرپاش به عنوان رئیس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران و امارات در جمع وزرا و میهمانان حاضر در کنفرانس راه‌آهن گفت: کریدور بین‌المللی شمال- جنوب می‌تواند در آینده سهم بالایی از حمل‌ونقل بین‌المللی میان روسیه و کشورهای CIS با هند، کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و اروپا را به خود اختصاص دهد و در حال حاضر در شاخه شرقی از طریق مرزهای سرخس و اینچه‌برون و در شاخه میانی از طریق بندر امیرآباد برقرار است. وی اضافه کرد: در شاخه غربی دریای خزر نیز حلقه مفقوده رشت- آستارا در داخل ایران به طول ۱۶۴کیلومتر است که یکی از پروژه‌های اولویت‌دار ما بوده و فرایند احداث آن آغاز شده و در حال نهایی کردن آن تا سه سال آتی هستیم.

■ آسان‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد جهانی

وزیر راه‌وشهرسازی اظهار کرد: بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران که در بخش شمالی دریای عمان واقع شده، در آینده نقش مهمی را در حمل‌ونقل و ترانزیت کالا از هند به افغانستان و کشورهای آسیای‌میانه و همچنین اروپا از طریق اتصال به شبکه ریلی ایران از طریق راه‌آهن چابهار- زاهدان ایفا خواهد کرد.

وی افزود: این مسیر ریلی، در حقیقت، آسان‌ترین و سهل‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه و نیز افغانستان به آب‌های آزاد جهانی از طریق بندر چابهار خواهد بود. وزیر راه‌وشهرسازی ادامه داد: در این راستا، راه‌آهن خاش- زاهدان به طول ۱۵۷کیلومتر که بخشی از این پروژه است، افتتاح شد، کل مسیر ریلی چابهار- زاهدان بیش از ۶۰درصد پیشرفت دارد و روند تکمیل آن در حال انجام است. بذرپاش تأکید کرد: کریدورهای بین‌المللی ریلی مختلفی از ایران عبور می‌کنند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال- جنوب، کریدور ریلی قزاقستان- ترکمنستان- ایران، کریدور ریلی اسلام آباد- تهران- استانبول، شاخه جنوبی راه ابریشم یعنی کریدور ریلی چین به ایران و ترکیه و اروپا، کریدور آلماتی- بندرعباس و آلماتی- تهران- استانبول اشاره کرد.

وزیر راه‌وشهرسازی بخش حمل‌ونقل را از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر کشوری دانست که می‌توان آن را به عنوان شاخصی از میزان توسعه‌یافتگی، پیشرفت و پویایی اقتصاد یک کشور قلمداد کرد.

وی تصریح کرد: در این میان حمل‌ونقل ریلی نقش مهمی را در توسعه اقتصادی و اجتماعی هر کشوری ایفا می‌کند و یکی از عوامل مهم در نیل به توسعه پایدار به شمار می‌رود.

■ ایران؛ مسیر ترانزیتی مهم و پل ارتباطی اتصال آسیا به اروپا

بذرپاش به عنوان رئیس کمیسیون مشترک اقتصادی که به دعوت همتای اماراتی خود به ابوظبی در کنفرانس راه‌آهن خاورمیانه ۲۰۲۳ شرکت کرده است، بیان کرد: با در نظر گرفتن موقعیت حساس جغرافیایی و استراتژیک ایران در منطقه و ارتباط آن با آب‌های آزاد بین‌المللی از طریق خلیج‌فارس و دریای عمان و نظر به وجود زیرساخت‌های موجود شبکه ریلی در اتصال به همسایگان و برخی بنادر مهم، هم اکنون جمهوری اسلامی ایران که به نوعی در مرکزیت بزرگ‌ترین پهنه خشکی دنیا قرار دارد، به عنوان یک مسیر ترانزیتی مهم و پل ارتباطی در اتصال آسیا به اروپا به حساب می‌آید. وی اعلام کرد: توسعه و عملیاتی‌سازی کریدورهای بین‌المللی ریلی که از ایران می‌گذرند از جمله برنامه‌های اولویت‌دار دولت جمهوری اسلامی ایران بوده و در این بین گسترش ارتباطات با کشورهای همسایه از سیاست‌های اصولی جمهوری اسلامی ایران و به ویژه مورد تأکید رئیس‌جمهور محترم کشور ایران است.