

امام صادق(ع)

خدا دنیا را به دوست و دشمنش عطا می‌کند ولی ایمان را فقط به کسی می‌دهد که او را دوست دارد.

بر خلاف ادعای آمریکایی‌ها درباره توقف مبادلات تجاری به خاطر محاصره و تحریم

قطارهای باری و ترانزیتی با ظرفیت بیشتر از راه می‌رسند

تجارت روی ریل سرعت

کشورهای همسایه صرفاً از زاویه فشار آمریکا توضیح داده می‌شود، گویی

هر کشوری که با ایران تجارت می‌کند فقط منتظر دستور آمریکاست.

واقعیت اقتصادی پیچیده‌تر است. ترکمنستان برای دسترسی به آب‌های آزاد، به مسیرهای عبوری ایران نیاز دارد. ایران نیز برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، چین و روسیه به شبکه ریلی ترکمنستان متصل است. در این میان، هر دو طرف از یک رابطه

اقتصادی سود می‌برند.

حجم مبادلات کالایی این مسیر سالانه حدود ۴ میلیون تن اعلام شده و بخش عمده آن ترانزیتی است؛ یعنی کالا از یک کشور به کشور دیگری می‌رود و ایران یا ترکمنستان بخشی از زنجیره عبور آن هستند. همین ویژگی، اقتصاد ترانزیت را به یک رابطه متقابل تبدیل می‌کند. در مرزهای سرخس و اینچه‌برون نیز ظرفیت فعلی حدود ۵ میلیون تن اعلام شده و هدف راه‌آهن افزایش آن به بیش از ۱۰ میلیون تن است. توسعه خطوط ریلی، افزایش تجهیزات بارگیری و تخلیه، اصلاح رویه‌ها و کاهش موانع لجستیکی در دستور کار قرار گرفته است.

پیام مهم این آمارها این است که اگر قرار بود همکاری کشورهای همسایه در حال فروپاشی باشد، برنامه افزایش ظرفیت مرزها موضوعیت خود را از دست می‌داد. البته همسایه‌ها نیز بی‌محاسبه عمل نمی‌کنند. آنها هزینه تحریم، خطرهای مالی و مناسبات خود با آمریکا و سایر قدرت‌ها را در نظر می‌گیرند اما این با «قطع همکاری» فرق دارد. کشورها در اقتصاد، منافع خود را وزن می‌کنند و هر مانفعت همکاری از هزینه آن بیشتر باشد، راهی برای ادامه تجارت پیدا می‌کنند. این همان چیزی است که باید در تحلیل رفتار کشورهای آسیای مرکزی دید.

■ **گلوگاه واقعی روی ریل است، نه مرز**

در این میان یک نکته نباید پنهان بماند. موفقیت مسیر زمینی ایران به معنای بی‌انقض بودن شبکه حمل‌ونقل کشور نیست. اتفاقا یکی از مشکلات اصلی کشور در این روزها همین‌جا آشکار می‌شود. سهم راه‌آهن از حمل بار کشور هنوز حدود ۱۰ درصد است. در حالی که برنامه هفتم پیشرفت رسیدن این سهم به ۳۰ درصد را هدف‌گذاری کرده است. طبق آمار اعلام‌شده، حدود ۴۲ میلیون تن بار با ریل جابه‌جا می‌شود که معادل حدود ۳۰ میلیارد تن کیلومتر است.

این فاصله بزرگ نشان می‌دهد ایران شبکه ریلی دارد اما هنوز نتوانسته از ظرفیت واقعی آن استفاده کند. مزیت ریل در روش‌ است؛ مصرف سوخت حمل بار ریلی در مقایسه با جاده بسیار پایین‌تر است و انتقال بار از کامیون به قطار می‌تواند مصرف گازوئیل، هزینه حمل و فشار بر جاده‌ها را کاهش دهد. با این حال، کامیون هنوز در بسیاری از مسیرها انتخاب اول صاحب کالاست، چون انعطاف بیشتری دارد و مستقیم‌تر به کارخانه، معدن یا انبار می‌رسد.

مشکل فقط ریل نیست. «چشمه بار» نیز مساله است. کارخانه‌ای که به خط ریلی متصل نیست، حتی اگر قطار از ران تر باشد، مجبور است بار خود را ابتدا با کامیون به ایستگاه برساند. همین رفت‌و برگشت می‌تواند بخشی از مزیت ریل را از بین ببرد.

از سوی دیگر، ظرفیت همه خطوط نیز یکسان نیست. برخی مسیرهای معدنی مهم، از جمله محورهای مرتبط با بافق، تربت و

روزنامه سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی
صاحب‌انبار و مدیرمسئول: محمد آخوندی
مدیرعامل: رضا شکیبایی
سردبیر: سید عابدین نورالدینی

سنگان با حجم بالای بار روبه‌رو هستند و توسعه ظرفیت آنها می‌تواند مستقیماً بر حمل بار اثر بگذارد.

بنابراین اگر ایران می‌خواهد از فرصت تازه تجارت زمینی استفاده کند، مساله اصلی سرعت دادن به قطار، کوتاه کردن توقف در مرز، اتصال مراکز تولید به ریل و قابل پیش‌بینی کردن هزینه و زمان حمل است. ■ **اهمیت در سرعت ترخیص**

تصور کنید یک قطار از چین راه افتاده و هزاران کیلومتر را طی کرده اما در مرز ایران چند روز منتظر تعویض واگن، تخلیه، بارگیری، اسناد یا تشریفات گمرکی بماند. در این حالت ساخت یک خط جدید لزوماً مشکل را حل نمی‌کند.

یکی از کارشناسان حمل‌ونقل، زمان حرکت قطار ایرانی در مسیر سرخس تا بندرعباس را گاه ۱۵ تا ۳۰ روز عنوان کرده، در حالی که در قزاقستان برای مسافتی حدود ۱۶۰۰ کیلومتر، زمان حمل حدود ۴ تا ۵ روز گزارش شده است. همین مقایسه نشان می‌دهد مشکل ایران در بخش‌هایی از شبکه، بیش از کمبود خط، به بهره‌وری مربوط است. این همان نقطه‌ای است که تحریم می‌تواند به یک آزمون تبدیل شود. اگر مسیرهای دریایی پرهزینه‌تر یا پرریسک‌تر شوند، مسیر زمینی زمانی می‌تواند جای خود را باز کند که سریع و قابل اعتماد باشد. صاحب کالا مسالمت‌ا تنها وجود راه نیست، مهم‌تر آن می‌خواهد بداند چه روزی به مقصد می‌رسد؛ از همین منظر، کاهش زمان ترخیص کالا اهمیت می‌یابد. مرتضی زمانیان، معاون سیاست‌گذاری اقتصادی و راهبردی وزیر اقتصاد، اخیراً اعلام کرده زمان ترخیص کالاهای عمومی از زمان اظهار فر گمرک به نصف کاهش یافته‌است. به گفته وی، زمان فرآیند گمرکی کالاهای اساسی بیش از ۳۰ درصد و فرآیندهای صادراتی حدود ۵۰ درصد کاهش یافته است. همچنین واردات با وجود محدودیت‌های مرزهای جنوبی در حال انجام است. اگر این کاهش زمان در عمل تثبیت شود، اثر آن برای تجارت خارجی می‌تواند از یک اصلاح اداری ساده بسیار بزرگ‌تر باشد. در تجارت، هر روز توقف هزینه دارد.

■ **ایران فقط مقصد قطارها نیست**

اهمیت این مسیرها زمانی بیشتر می‌شود که نگاه خود را از واردات فراتر ببریم. ایران می‌تواند در این شبکه فقط مصرف‌کننده کالاهای چینی نباشد. موقعیت جغرافیایی کشور اجازه می‌دهد بخشی از کالاهایی که از شرق آسیا وارد می‌شود، از خاک ایران به سمت روسیه، آسیای مرکزی و حتی اروپا حرکت کند. این همان منطقی است که پشت توسعه خطوط ریل شمال – جنوب و شرق – غرب قرار دارد.

در شمال، بنادر امیرآباد و کاسپین به شبکه ریلی سراسری متصلند و عملکرد ریلی آنها رشد کرده است. در غرب نیز همکاری با جمهوری آذربایجان برای توسعه مسیرهای ترانزیتی ادامه دارد. مقاه‌های ۲ کشور اخیراً بر توسعه همکاری‌های حمل‌ونقلی و زیرساختی تأکید کرده‌اند و طرف آذربایجانی از تکمیل مسیر ریلی در محدوده خود تا منطقه آغ‌بند سخن گفته است. در جنوب نیز تکمیل مسیرهایی مانند چابهار – زاهدان می‌تواند دست ایران را برای اتصال شرق کشور به شبکه ترانزیتی بازتر کند.

مهم‌است بدانیم که معنای این پروژه‌ها فقط جابه‌جایی چند میلیون تن کالا نیست؛ هر قطار ترانزیتی، مجموعه‌ای از خدمات را با خود می‌آورد. انبارداری، تعمیرات، بیمه، بارگیری، تخلیه، خدمات گمرکی،

همبستگی تا حکمرانی

منسجم نباشد، خود نیز در تله این دوقطبی‌ها می‌افتد. سیاست منسجم سیاستی است که به‌مقد آن جوانی که ممکن است در ظاهر یا سلیقه با روایت رسمی متفاوت باشد، در لحظه تهدید وطن، همان غیرتی از خود نشانی می‌دهد که یک بسیجی محض. سیاست معمار، خانه‌ای می‌سازد که سقف آن عزت ملی است و زیر این سقف، برای هر سلیقه‌ای که به اصول بنیادین ایران و اسلام وفادار است، ستونی تعبیه می‌کند.

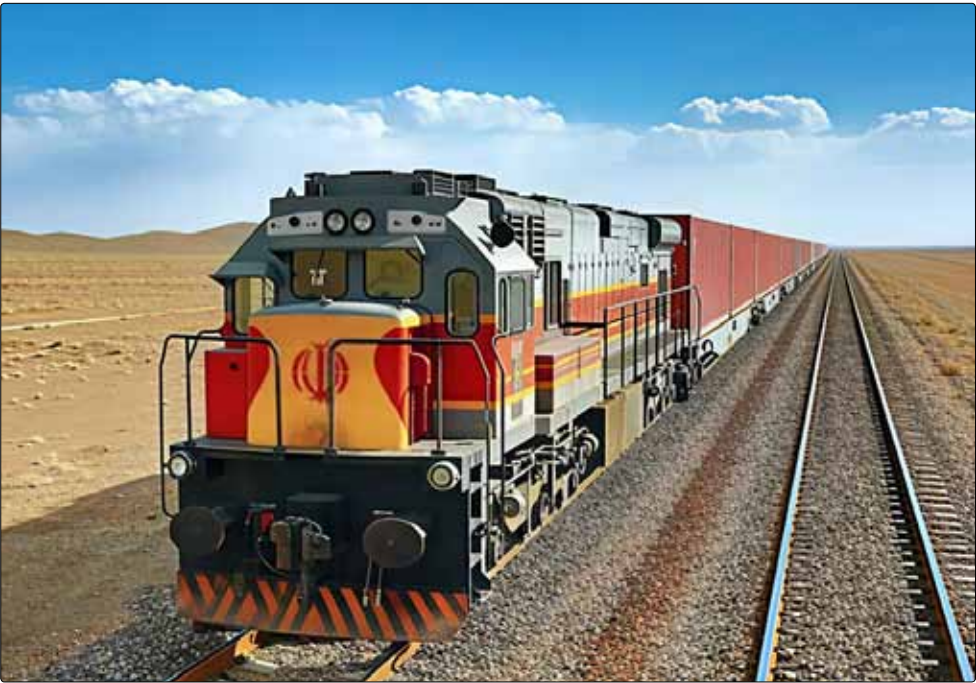
اختلال در تبدیل همبستگی به قدرت، یعنی نیاز است برای تپ‌های مختلف اجتماعی وفادار به ایران، نقش‌ها و مسئولیت‌های مشخص تعریف کنیم. قدرت ملی یعنی ضرب کردن تنوع در جهت‌گیری واحد و این معنا از قدرت‌آفرینی را هم می‌توان در حکم رهبر انقلاب اسلامی برای رئیس سازمان بسیج مستضعفین به‌روشنی درک کرد.

حال چرا سیاست در ایران امروز انسجام‌بخش نیست؟ چون دستگاه‌های مختلف کشور، به جای آنکه پاره‌های یک تن باشند، ملوک‌طوایفی عمل می‌کنند. نمی‌توانیم برای دولت منظومه هم‌افزایی پیدا کنیم، پس جامعه دچار گسجی سیاسی می‌شود. این معضل محدود به دولت مستقر هم نیست، بلکه مساله نهاد دولت از ابتدای انقلاب تاکنون بوده است. البته بخشی از این معضل اثر طبیعی استقرار نوع جدیدی از نظام سیاسی است که تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی سلبه‌ناشته و این پهلادری تدریجی است و زمایر، جتما نقطه کنونی نهاد دولت در ایران با تمام نقاط پیشین در میان‌مدت و بلندمدت قابل قیاس نیست و قیقا مسیر کلی این نقاط، نموداری صعودی در رشد کیفیت و هم‌افزایی را نشان می‌دهد اما این را هم باید بدانیم که به موازات رشد نهادهندی، مساله‌ها هم رشد می‌کنند و مشکلات هم

انتخابات روی خط آتش

۲- ممانعت از انتقال انرژی از طریق خطوط جایگزین تنگه هرمز، از طریق حمله و یا تخریب خطوط مذکور با اتکا به توانمندی پهپادی و نیروهای میدانی در شبه‌جزیره عربستان، شامات و عراق
۳- هدف‌گیری تأسیسات نفتی و گازی متحدها آمریکا در منطقه، نظیر حمله روز دوشنبه انصرالراه به پالایشگاه جازان، به منظور وارد آوردن شوک گسترده به کاخ سفید جهت پذیرش شروط ایران
۴- فعال کردن هسته‌های مقاومت در سراسر منطقه جهت ضربه زدن به منافع ایالات متحده در سراسر غرب آسیا و شمال آفریقا
۵- بسط دادنسته محدودیت‌های تردد کشتیرانی در خلیج فارس و دریای عمان با هدف تحمیل فشار اقتصادی فزاینده به شیخ‌نشین‌های منطقه به عنوان میزبانان پایگاه‌های آمریکا
۶- هدف‌گیری زیرساخت‌های اقتصادی نظیر فرودگاه‌ها، پالایشگاه‌ها و شرکت‌های اقتصادی کشورهای مبدأ حملات احتمالی آتی موشکی آمریکا به ایران

نشانی: خیابان انقلاب اسلامی، بین حافظ و خیابان ولیعصر(عج)، کوچه سعید، پلاک ۹
روابط عمومی: ۶۶۴۱۳۷۹۴
تلفن: ۶۶۴۱۳۷۸۳
نمابر: ۶۶۴۱۳۱۳۷
پيام‌رسان: vatanemrooz.ir
پست الکترونیک: info@vatanemrooz.ir
چاپ: ایران کهن
توزیع: نشر گستر امروز: ۶۱۹۳۳۰۰۰



چه اطلاعات رسمی دیرتر منتشر شود، جای آن را روایت‌های غیررسمی پر می‌کند و در اقتصادی که هزینه ریسک بالاست، کاهش ابهام خود یک مزیت اقتصادی محسوب می‌شود.

■ **فرصت زمینی برای تغییر معادلات جنگ**

آنچه امروز در مسیرهای زمینی ایران رخ می‌دهد، دلیل مناسبی برای خوش‌بینی بی‌حساب نیست اما دلایل محکمی برای کنار گذاشتن روایت «نزای کامل تجاری» است. واقعیت، پیچیده‌تر و در عین حال بسیار امیدوارکننده‌تر است.

تحریم‌ها هزینه تجارت ایران را بالا برده اما مسیرهای زمینی کشور بسته نشده است. همکاری با همسایگان ادامه دارد. مسیر چین از آسیای مرکزی فعال است. تعداد قطارهای ورودی چین رشد کرده و ظرفیت مرزهای شمالی در حال توسعه است. گمرک که نیز از کاهش زمان ترخیص خنبر می‌دهد. در کنار آن، مسیرهای آذربایجان، روسیه، ترکمنستان، قزاقستان و بنادر شمالی می‌تواند به شبکه‌ای بزرگ‌تر برای تجارت ایران تبدیل شود.

هر چند این فرصت یک شرط دارد که ایران باید از مرحله «باز بودن مسیر» عبور کند و به مرحله «قابلیت بودن مسیر» برسد. قطار اگر دیر برسد، صاحبان کالا سراغ کامیون یا دریا می‌روند. مرزی که چند روز کالا را معطل کند، حتی اگر باز باشد برای تجارت جذاب نیست. خط آهنی که به کار خانه و معدن وصل نباشد، روی نقشه ارزش دارد اما

روی صوبت حساب تاجر نه. هدف واقعی باید این باشد که مسیر ایران برای صاحب کالا سریع، مطمئن، قابل پیش‌بینی و اقتصادی باشد. این فرصت شاید یکی از معدود نتایج ناخواسته فشارهای اخیر باشد که وقتی مسیرهای سنتی تجارت پرریسک‌تر می‌شوند، ارزش جغرافیایی ایران دوباره خودش را نشان می‌دهد.

ایران در میانه چین، آسیای مرکزی، روسیه، قفقاز و آب‌های آزاد ایستاده است. این موقعیت به خودی خود ثروت تولید نمی‌کند، ثروت زمانی ایجاد می‌شود که قطارها حرکت کنند. کامیون‌ها معطل نمانند، مرزها شبانه‌روزی کار کنند. گمرک سریع تصمیم بگیرد و کالای ایرانی نیز در مسیر برگشت جایی برای فروش داشته باشد. لذا شایعه توقف تجارت زمینی، در برابر داده‌های فعلی تصویر دقیقی از واقعیت نیست. مساله ایران اکنون این است که از این حرکت، یک شبکه پایدار و سودآور تجارت جهت تغییر معادلات جنگ بسازد.

پیچیده‌تر می‌شوند و همین باعث می‌شود دستیابی به هر سطح از کیفیت را باز هم ناکافی بدانیم.

جامعه اگر ببیند سطوح دولت در تبدیل اراده جمعی به قدرت ملی در هر سطحی، هماهنگگ نیستند و چه بسا طالب هم نبینند، اعتماد نمی‌کند و انرژی خود را عقب می‌کشد. سیاست منسجم یعنی نظام بانکی ما با اراده جمعی نسبتی داشته باشد و نظام فرهنگی ما هم با برآوردهای اقتصادی بیگانه نباشد. این همان وحدت قوا در معنای متعالی آن است که معنایی فراتر از اتحاد در سران دارد؛ اتحاد در نظریه اداره.

■ **مهندسی معنا: پل میان پیروزی در میدان و اقتدار در اذهان**

دانده، در غیاب یک سیاست رسانه‌ای منسجم، فضای مجازی و رسانه‌های بیگانه توانسته‌اند میزانی از فاصله بین واقعیت جامعه و تصویر جامعه به وجود آورند. واقعیت جامعه ایران، همبستگی در سخت‌ها و انعطاف در بزرگانه‌هاست اما تصویر به غلط ساخته‌شده، یک جامعه متلاشی و در آستانه انفجار است و البته نمی‌توان سهم جامعه‌شناسان تحقیر ملی را در شکل‌گیری این برباخت نادیده گرفت.

سیاست منسجم باید بتواند روایتگر صادق همبستگی باشد. قدرت ملی یعنی مردم باور کنند در کنار هم هستند. اگر سیاست نتواند حس تعلق را به صورت نظام‌وار تولید کند، بزرگ‌ترین جافشانی‌های ملت هم در ترافیک اخبار زرد و پیمایش نامیدی، به فراموشی سپرده می‌شود. مثال روشن این وضع، همین فرسایشی است که در میانه جنگ رسانه‌های معاند برای اذهان جامعه به وجود آورده‌اند و با آنکه وقایع جنگ، بسیاری از حقایق را اثبات کرد، باز هم میان باور برخی افراد با آنچه به چشمشان خود دیده‌اند، شکاف‌هایی به وجود آمده

۷- ارسال سیگنال‌های لازم درباره توان وفاداران به انقلاب اسلامی جهت به چالش کشیدن منافع غرب در سراسر اروپا و آمریکا
۸- مخالفت علنی نیروهای مقاومت عراق با پروژه آمریکایی خلع سلاح خندالشعبی و آمادگی برای ایفای نقش مستقیم در حمایت از کلیت محور مقاومت در برابر سیاست‌های جنگ‌افروزانة ائتلاف آمریکایی – صهیونیستی
۹- فعال‌سازی هسته‌های مقاومت در کرانه باختری برای تحمیل جنگ فرسایشی به رژیم صهیونیستی و ممانعت از پیشرفت پروژه شهرک‌سازی در آن منطقه
۱۰- آمادگی نظامی حماس و حزب‌الله برای ورود مجدد به صحنه جنگ در صورت از سرگیری نزاع میان یکسای از اضلاع محور مقاومت با آمریکا و رژیم صهیونیستی
۱۱- فعال‌سازی توانمندی‌های مقاومت جهت ضربه زدن به کریدورهای کلیدی آبی – خاکی در فرمانطقه، با هدف



«سازه» بتواند فشارها را تحمل کند.

به نظر می‌رسد در وضعیت کنونی ایران، ما با یک پارادوکس سرازای روبه‌رو هستیم. جامعه در لایه‌های زیرین (فرهنگی، عاطفی و ایمانی) منسجم است اما سیاست موجود به جای آنکه این انرژی‌های پراکنده را به سمت یک کانون قدرت هدایت کند، آنها را در راهروهای پریچ و خم بخشی‌نگرد. بروکراسی خسته و دعواهای جناحی – سیاسی حلقه‌ای جداافتاده و با دست کم جایایی هستند.

سیاست منسجم، سیاستی است که میان ایمان مردم و عملکرد نهادهای کل را برقرار کند. هرگاه سیاست نتواند اساس هویت مشترک را به راه‌حل مشترک تبدیل کند، همبستگی جامعه هم با فروکش بحران، به پستو می‌رود و اگر چه از بین نمی‌رود اما دست کم کارکردی را که می‌توانست ایفا کند، از دست می‌دهد.

در فیزیک قدرت، همبستگی اجتماعی مانند جریان برق است. اگر این جریان به یک ترانسفورماتور قوی متصل نشود، با از بین می‌رود یا باعث سوختگی می‌شود. سیاست همان ترانسفورماتوری است که باید همبستگی متراکم مردمی را به قدرت سیاسی تبدیل کند اما چرا گاهی این تبدیل رخ نمی‌دهد؟

دلیل اول، غلبه منطق بروکراسی بر منطق نهضت در بدنه حکمرانی

ادامه از صفحه اول

تأکید بر دکتربین نظامی تهاجمی – آنچنان که بعضاً در منظومه فکری و اظهارات برخی مقامات ارشد کشورمان نیز می‌توان نمونه‌هایی از آن را یافت – لزوماً به منزله جنگی تمام‌عیار و بی‌پایان نیست. آنچنان که پیش‌تر اشاره رفت، روند کنونی لاجرم به جنگ منتهی خواهد شد و پس از نیمه آبان و خاتمه انتخابات در آمریکا، پنتاگون با فراغ بال نراز از سر خواهد گرفت، لذا اقدام پیش‌دستانه در مقطع کنونی، ضمن تحمیل هزینه مضاعف به دشمن، می‌تواند راه انعقاد تفاهمی متصفانه را نیز تا پیش از برگزاری انتخابات تسهیل کند.

تجربه به ۱۵ ماه رویارویی مستقیم تهران و محور آمریکایی صهیونیستی نشانان داد عدم بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود



فشار بر آمریکا جهت عقب‌نشینی از تسادوم اقدامات نظامی علیه جمهوری اسلامی و متحانش، رفع محاصره دریایی و مجاب کردن واشنگتن به انعقاد توافقسی منصفانه با تهران
با عنایت به آگاهی نسبت به نیت غایی واشنگتن و صهیونیسم بین‌الملل در مقابله با جمهوری اسلامی و تلاش برای نابودی و استحاله نظام اسلامی و مع‌الاسف دستاوردهای مقطعی آنان در نبردهای ۳ سال گذشته نظیر سقوط حکومت بشار اسد در سوریه و پیشروی‌های میدانی از تشر صهیونیستی در جنوب لبنان و نوار غزه، باید اذعان کرد مسیر پیشین فاقد ضمانت و کارآمدی بوده و باید با اتکا به شیوه‌ای نوین از مسیر پدافندی خارج شده و به جای انتظار برای واکنش درخور به اقدامات دشمن، با اتکا به سیاست تهاجمی، ضمن تحمیل هزینه مضاعف به دشمن، آن را به پذیرش توافقی متصفانه و توقف نزاع در همه جبهه‌ها وادار کرد.