

خط آهن رشت - آستارا، در ایستگاه پایانی

خط ریلی رشت-آستارا نشان دهنده بخشی از دورنمای اقتصادی و تجاری ایران است و آخرین تکه پازل کریدور شمال به جنوب محسوب می‌شود. این طرح در سال‌های گذشته یکی از مهم ترین

گزارش

امیرحسین لواسانی

روزنامه نگار

یکی از مهم‌ترین پروژه‌های حمل‌ونقلی کشور را می‌توان پروژه خط ریلی رشت-آستارا دانست. طرحی که از منظر اقتصادی و سیاسی برای ایران بسیار مهم است؛ زیرا در یک کلام کریدور شمال را به جنوب متصل می‌کند و در دل خود، شاهراه‌ها و بنادر اصلی کشور را به یکدیگر پیوند زده و از سوی دیگر ارتباط کشورها و اقتصادهای مهم و بزرگ آسیا را در پی دارد. موضوع فوق در حالی بیان می‌شود که برخی کارشناسان بر این باورند که خط ریلی رشت-آستارا به طول بیش از ۱۶۰ کیلومتر، جایگاهی همچون کانال سوئز پیدا می‌کند و ایران به کانال سوئز خاکی مجهز خواهد شد.

بنابر بررسی‌ها این بخش از خط راه‌آهن ایران می‌تواند با کمک خطوط دریایی، هند را به روسیه متصل کند؛ چرا که خط راه‌آهن ایران از چابهار و بندرعباس امکان وصل شدن به زاهدان، سرخس، بندر امیرآباد، رشت، انزلی، آستارا، باکو، آستاراخان، مسکو و سن‌پترزبورگ را دارد. در کنار آن امکان استفاده از همین خطوط برای اتصال از دوبندر بزرگ جنوبی ایران (چابهار و بندرعباس) به سرخس، ترکمنستان، قزاقستان و بعد به روسیه به صورت زمینی فراهم می‌شود.

آغاز به کار این پروژه در ابعاد مختلف در اقتصاد و سیاست ایران تأثیرگذار است. حتی معیشت شهرهای بزرگ و کوچک ایران همچون چابهار، رشت، آستارا و... را دستخوش تغییر می‌کند. به نظر می‌رسد با توجه به این مسائل یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های دولت و وزارت راه و شهرسازی راه‌اندازی خط ریلی رشت-آستاراست که خط ریلی رشت-کاسپین را در کنار خود دارد.

پیشرفت ۳درصدی طی ۱۳ سال

عملیات اجرایی پروژه راه‌آهن رشت-کاسپین در سال ۱۳۸۵ کلید خورد، اما بنابر آمار منتشر شده از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۸ تنها ۳درصد از این پروژه پیشرفت داشته است. با روی کار آمدن دولت مردمی سیزدهم، توجه ویژه‌ای به این پروژه فراملی صورت گرفت و حاضران در مذاکرات بین‌المللی کشورهای هند و روسیه نیز برای اجرای پروژه رشت-آستارا که حلقه

مفقوده اتصال کریدور شمال به جنوب ایران است، ابراز تمایل کردند.

در پی این اعلام آمادگی در ابتدای تابستان سال ۱۴۰۲ کشور روسیه، شرکت‌های معتبر خود را در زمینه ساخت و تجهیز خطوط ریلی به ایران معرفی کرد و قرارداد اجرایی راه‌آهن رشت-آستارا به امضا رسید. این مهم عاملی شد تا اجرای این پروژه بیش از پیش سرعت بگیرد. پروژه مذکور در ماه‌های اخیر پیشرفت بیش از ۹۰درصدی را تجربه کرده و امید است در ماه‌های آینده مورد بهره‌برداری قرار بگیرد.

طرحی برای افزایش توان ترانزیتی

زمستان سال گذشته علی بهادری جهرمی، سخنگوی دولت در حاشیه جلسه هیأت‌وزیران گفت: «افتتاح راه‌آهن رشت-آستارا یکی از اولویت‌های دولت است؛ چرا که با تکمیل این پروژه توان ترانزیتی کشور افزایش می‌یابد. به همین منظور و برای تسریع در اجرا، روش تأمین مالی راه‌آهن رشت-آستارا در جلسه امروز هیأت‌دولت به تصویب رسید.»

این تأکید دولت از آن‌رو بود که راه‌آهن رشت-آستارا به‌عنوان بخشی از کریدور ریلی شمال به جنوب و یکی از مهم‌ترین طرح‌های ترانزیتی و تحول‌زا برای توسعه

دغدغه‌های دولت سیزدهم در حوزه حمل‌ونقل بوده؛ دغدغه‌ای که با رفع آن، جنوبی‌ترین شهرها و بنادر کشور به یکدیگر متصل شده و این مسیر در جابه‌جایی بار ترانزیتی و مسافر نقش بسزایی ایفا خواهد کرد.



راه‌آهن، در اولویت‌های اجرایی وزارت راه و شهرسازی قرار دارد. همچنین موسی فکور، سرپرست معاونت امور عمرانی استاندارد گیلان در رابطه با پروژه ریلی رشت-آستارا گفت: «پروژه ریلی رشت-آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر است که کار مطالعاتی آن از سال ۸۲ الی ۹۳ انجام شد.» او با اشاره به اینکه ظرفیت ترافیک مسافربری خط ریلی فوق به ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر می‌رسد، افزود: «ترافیک حمل و جابه‌جایی بار این مسیر ریلی ۷ میلیون تن در سال تخمین زده شده است.» سرپرست معاونت عمرانی استانداری گیلان با اشاره به جزئیات اجرای پروژه راه‌آهن رشت-آستارا بیان کرد: «پروژه مورد نظر حدود ۷ میلیون متر مکعب عملیات خاکی داشته و ۲۷۰ هزار متر مکعب بتن‌ریزی برای آن پیش‌بینی شده است.»

فکور با اضافه کردن این نکته که پروژه ریلی رشت-آستارا باید چهارساله به اتمام برسد، توضیح داد: «برای اجرای پروژه فوق بیش از یک میلیارد یورو برآورد مالی شده است. پروژه رشت-کاسپین-آستارا کریدور شمال به جنوب را از مرز آبی و خاکی به هم پیوند می‌دهد و ظرفیت ترانزیتی خوبی برای گیلان فراهم می‌کند.»

بررسی تاریخی این پروژه از زمان روی کار آمدن دولت سیزدهم به ریاست شهید جمهور سید ابراهیم

رئیس‌ی گواه است که پروژه‌های فراملی همچون پروژه خط راه‌آهن رشت-آستارا برای دولت بسیار اهمیت دارد. روزهای ابتدایی زمستان ۱۴۰۰ در پی سفر رئیس‌جمهور شهید به مسکو در رابطه با این خط ریلی صحبت شد و سید احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد از خرید ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو برای استفاده در پروژه مذکور در آینده نزدیک خبر داد. مسیر ریلی ترانزیتی مورد اشاره، آورده اقتصادی قابل توجهی برای کشور به همراه دارد. این در حالی است که خیرالله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی در ابتدای سال ۱۴۰۱، در این‌باره گفت: «نزدیک به ۱۴ هزار و ۲۵۰ کیلومتر مسیر ریلی در دست بهره‌برداری داریم و قرار است تا ۹۵۰۰ کیلومتر دیگر به طول شبکه بیفزاییم؛ هم‌اکنون نزدیک به ۳۳۰۰ کیلومتر از این میزان در دست احداث است.»

او یادآور شد: «برنامه ما این است که ۱۲۵۰ کیلومتر شبکه ریلی را در قالب ۹ پروژه اولویت‌دار تا پایان دولت سیزدهم به بهره‌برداری برسانیم. پیشرفت فیزیکی این ۹ پروژه ریلی عموماً بالای ۵۰درصد است. اگر یک برنامه اعتباری و اجرایی برای پروژه‌های فوق در نظر گرفته شود، برنامه احداث طبق زمان‌بندی تعیین‌شده پیش خواهد رفت.»

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حل‌ونقل کشور، متوسط ساخت شبکه‌های ریلی در کشور تا حدود ۱۰ سال قبل را ۱۶۰ کیلومتر در سال دانست و ادامه داد: «در یک دهه اخیر که توجه ویژه‌ای به توسعه شبکه ریلی شده، این شاخص (متوسط سالانه احداث ریل در کشور) به ۲۰۰ کیلومتر افزایش یافته است.»

او در رابطه با پروژه رشت-آستارا این نکته را نیز افزود: «راه‌آهن رشت-آستارا به‌عنوان حلقه مفقوده کریدور شمال به جنوب، مهم‌ترین پروژه ریلی ترانزیتی محسوب می‌شود که به شبکه ریلی جمهوری آذربایجان و سپس راه‌آهن روسیه و همچنین یک شاخه آن به قفقاز و نهایتاً اروپا متصل خواهد شد.» در آخر می‌توان گفت که پروژه فراملی رشت-آستارا که شهرها و کریدور شمال به جنوب ایران را متصل خواهد کرد، در کنار افزایش حجم ترانزیت کالای بین‌المللی می‌تواند مسیر بسیار مناسبی برای جابه‌جایی مسافران ایرانی و بین‌المللی باشد.

یادداشت

فرصت خوب کنترل تورم

احسان سلطانی

کارشناس اقتصادی

در روزهای ابتدایی خردادماه سال ۱۴۰۳، نرخ تورم به‌صورت رسمی از سوی مرکز ملی آمار منتشر شد. آمار فوق بیانگر تورم ۲٫۸درصدی ماهانه، ۳۱درصدی تورم نقطه‌به‌نقطه، ۳۷درصدی تورم کل، ۳۳٫۷درصدی تورم خوراکی‌ها و ۲۸٫۸درصدی تورم غیرخوراکی‌ها بود. این اطلاعات در حالی منتشر شده که طی روزهای گذشته بررسی وضعیت متغیرهای پولی نشان می‌دهد آمارهای پولی روند نسبتاً مطلوبی را طی کرده و این موضوع می‌تواند در کنترل تورم آتی کمک‌کننده باشد.

همچنین داود منظور، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور با اعلام اینکه تورم نقطه‌به‌نقطه در آستانه ورود به کانال ۲۰درصد است، از ادامه روند کاهش تورم خبرداد.

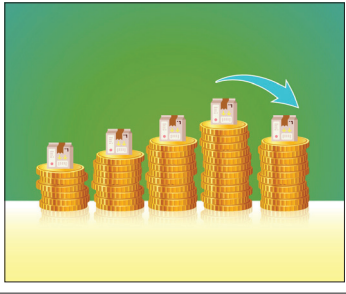
البته باید گفت که طی چهارماه گذشته نرخ تورم روند کاهش‌ی داشته است. با وجود رشد اندک تورم اردیبهشت نسبت به فروردین، نرخ تورم دومین ماه سال ۱۴۰۳ همچنان از ماه‌های انتهایی سال گذشته کمتر است و می‌توان به ادامه روند کاهش‌ی امیدوار بود. از سوی دیگر بانک جهانی در ماه‌های گذشته از کاهش نرخ تورم ایران در سال ۲۰۲۴ میلادی خبر داد که با توجه به مؤلفه‌های جهانی و سیاست خارجی ایران می‌توان چشم‌امیدی به سمت تحقق این پیش‌بینی داشت.

نکته قابل‌توجه آن است که در ماه‌ها و سال‌های اخیر شوک‌ها و بار روانی بسیاری از مسائل اقتصادی تأثیر خود را در اقتصاد ایران از دست داده‌اند. از این موارد می‌توان تخلیه شوک نرخ ارز ترجیحی، تخلیه شوک افزایش یک‌باره نرخ ارز، ثبات نرخ ارز برای موادغذایی و ثبات روابط سیاسی و تأثیر چشمگیر سیاست خارجی ایران در ارتباطات بین‌المللی را مورد نظر قرار داد. با اشاره به این‌ها و همچنین سیاست‌های داخلی در رابطه با میزان افزایش نرخ دستمزد پیش‌بینی عدم افزایش نرخ تورم و ثبات آن در محدوده ۳۰درصد متصور خواهد بود. البته این مهم با توجه به شرایط فعلی و سیاست‌های حال حاضر، پیش‌بینی شده است. اگر دولت قصد رسیدن به نرخ تورم ۲۰درصد را داشته باشد، باید قیمت ارز به ویژه دلار را به ۵۰هزار تومان نزدیک کند، زیرا اقتصاد کشور در سطح کلان و خرد، به ویژه کوچه و بازار به نرخ ارز بستگی دارد.

در واقع نرخ ارز بر بازارها و مواد اولیه تأثیرگذار است و حتی قیمت کالاهای ابتدایی جامعه با تغییر نرخ ارز دستخوش تغییر می‌شود.

در اقتصاد و جامعه ایران برای تعیین نرخ تورم به دو مؤلفه آن طور که باید دقت نمی‌شود که در سطح جهانی بسیار مهم هستند؛ تورم عقب‌افتاده و تورم انتظاری این دو مورد را در بر می‌گیرند. تورم عقب‌افتاده عموماً در حوزه خدمات و انرژی رخ می‌دهد که نمونه آن افزایش قیمت خدمات اینترنت، بهداشت و بنزین بعد از چند سال است.

در زمینه تورم انتظاری نیز می‌توان از انتظار افراد درباره افزایش قیمت ارز در پی انتخابات آمریکا و مناقشات سیاسی نام برد. با توجه به جایگاه ایران و سیاست خارجی کشور در سال‌های اخیر تورم انتظاری آن‌طور که باید افزایش نیست؛ زیرا شرایط ایران در سال‌های اخیر در سطح منطقه و جهان بسیار متفاوت شده است. در انتها باید تأکید کرد که نرخ تورم به عوامل متعددی بستگی دارد. تمام عوامل باید به‌طور دقیق مورد بررسی قرار گیرد، اما به زبان ساده تورم از سوی مردم شرایط اقتصادی بهتر در زندگی عادی و روزمره، به دور از کاهش ارزش درآمدی آن‌هاست.



که در روزهای منتهی به تابستان داغ سال ۱۴۰۳، بازار خودروی کشور آن‌طور که باید داغ خواهد شد؟ بابک صدرایی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آینه‌نو» در حالی به این سؤال پاسخ می‌دهد که دولت در سال‌های اخیر اجازه ورود خودروهای وارداتی را صادر کرده و برخی مدل‌های خودروهای ژاپنی به کشور وارد شده‌اند. در کنار آن مدل‌های بیشتری از خودروهای چینی در ایران مونتاژ و به بازار عرضه می‌شود. مشروح گفت‌وگو با این کارشناس را در ادامه می‌خوانید.

● رفتار مصرف‌کننده در روزهای منتهی به تابستان در مواجهه با خودروهای مونتاژی چگونه خواهد بود؟

به هرروی بخشی از بازار خودروی ایران به خودروهای مونتاژی شرکت‌های مختلف عموماً محصول کشور چین، اختصاص یافته که در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی در طراحی و ساخت این محصولات به ثبت رسیده است. این خودروها با حرکت به سمت طراحی‌های خاص همراه با امکانات بسیار زیاد رفاهی، جایگاه خاصی را از آن خود کرده‌اند.

اما مشتریان این‌بخش از بازار را دو دسته تشکیل می‌دهند؛ بخشی از آن‌ها بعد از چندسال استفاده از خودروهای تولید داخل، علاقه‌مند به استفاده از خودروهای مونتاژی چینی شده‌اند و می‌خواهند فضای جدیدی را تجربه کنند. این دسته از مشتریان، محصولات قیمتی نزدیک به خودروهای تولید داخلی را می‌خرند و آنچنان به حوزه خودروهای لوکس و گران‌قیمت وارد نمی‌شوند.

دیگر مشتریان بازار خودروهای مونتاژی چینی، افرادی هستند که توان خرید خودروهای گران‌قیمت این بازار را دارند و به دنبال تجربه استفاده از برخی امکانات به‌روز صنعت خودرو هستند. تجربه‌ای که شاید در محصولات ژاپنی و اروپایی باید هزینه چندبرابری برای آن پرداخت کرد.

در کنار رفتار مشتری در بازار خودروهای چینی، رفتار شرکت‌های مونتاژکار و سیاست‌های کلان تأثیرگذار است؛ زیرا میزان عرضه، نوع عرضه و قیمت‌گذاری خودروی صفرکیلومتر و بازار دست‌دوم در آینده کوتاه‌مدت و بلندمدت این بازار نقش دارد. می‌توان گفت، پیش‌بینی بر آن است که بازار خودروهای مونتاژی کشور چین در آینده روند رو به رشدی به خود بگیرد.



محسوب می‌شوند. البته ناگفته نماند که در این بین، بخش جدیدی در بازار خودروی ایران جهت سرمایه‌گذاری ایجاد شده که بازگیر اصلی آن خودروهای برقی هستند. در این قسمت نیز مسائلی همچون میزان عرضه و فرایند تحویل خودرو طرف مدت ۹۰ روز، افزایش عرضه و استمرار آن مورد توجه قرار گیرد. زمانی که عرضه به‌صورت پیوسته انجام شود، قیمت خودرو در بازار شکسته شده و دولت به خواست خود مبنی بر کنترل بازار دست پیدا می‌کند.

● با توجه به واردات خودروهای کارکرده و به اصطلاح دست‌دوم، آینده بازار چگونه خواهد بود؟

بازار خودرو همواره دو مشتری مهم دارد؛ یکی افرادی که برای کسب سود به این حوزه ورود می‌کنند و دسته دوم افرادی که برای رفع نیاز خودرو می‌خرند. در حال حاضر به دلیل آنکه فاکتورهای جهش نرخ تورم و ارز در اقتصاد ایران وجود ندارد، تنها افرادی به خرید خودرو می‌پردازند که به دنبال رفع نیاز خود هستند و مصرف‌کننده نهایی

بازار خودروی کشور در برخی مقاطع زمانی حرارت خاصی را تجربه می‌کند که اصطلاحاً به نام بازار داغ خودرو شناخته می‌شود. از این مقاطع زمانی می‌توان به روزهای انتهایی سال و روزهای منتهی به آغاز فصل تابستان اشاره کرد. در این دو برهه زمانی، میزان سفرهای برون‌شهری و بین‌شهری افزایش پیدا می‌کند و افراد بسیاری علاقه‌مند به سفر با خودروی شخصی هستند. بررسی شرایط بازار خودرو در سال‌های گذشته نشان می‌دهد که حجم دادوستد در این زمان‌ها بیش از پیش بوده است. حال باید پرسید

گفت‌وگو

● پیش‌بینی شما از وضعیت بازار خودرو در تابستان سال ۱۴۰۳ از چه قرار است؟

شهادت رئیس‌جمهور مردمی، شهید سید ابراهیم رئیسی اتفاق وضایعه بسیار بزرگی بود که کشور همچنان در شوک آن به سر می‌برد. این موضوع بر بازارهای مختلف از جمله بازار خودرو تأثیرگذار بوده است. اگر بخواهیم واقع‌بینانه نگاه کنیم، تا زمان انتخاب رئیس‌جمهور جدید و اعلام دقیق برنامه‌های اقتصادی دولت چهاردهم نمی‌توان آینده‌ای را برای بازار خودرو و دیگر بازارهای اقتصادی پیش‌بینی کرد. همچنین باید دانست که بازار خودرو بسیار تحت تأثیر فضای روانی جامعه است.

در کنار سیاست‌های اقتصادی دولت، میزان ارز اختصاصی به تولید و واردات خودرو هم بر بازار تأثیر دارد. در نهایت می‌توان گفت بازار تابستان سال ۱۴۰۳ با بازار سال‌های گذشته متفاوت خواهد بود.

● در چندوقت اخیر دولت سیزدهم در راستای کنترل بازار و افزایش رضایت مصرف‌کننده نهایی اجازه واردات برخی خودروها را صادر کرد. این موضوع تا چه حد بر بازار اثر گذاشته است؟

تصمیم دولت، اتفاق خوب و مهمی برای بازار خودرو بوده، اما باید این روال ادامه داشته باشد. زیرا میزان حداکثر ۲۰هزار خودروی وارداتی در مقابل تقاضای ۱٫۵ میلیونی رقم قابل توجهی نیست. در واقع زمانی واردات خودرو بر این بازار تأثیر خواهد داشت که حداقل ۲۰۰هزار دستگاه از این خودرو در بازار و سطح شهر وجود داشته باشد.

یکی از موارد مؤثر بر واردات خودرو در بازار زمانی خودنمایی خواهد کرد که هر فردی توان ثبت‌نام و خرید خودرو را در سامانه داشته باشد. این گفته به معنای آن نیست که هر فردی رأساً خودرو وارد کند، چون واردات و ارائه خدمات پس از فروش دارای قاعده و قانونی است که