دیوان عدالت اداری اختیار کنترل قیمت بلیت هواپیما را از وزارت راه و شهرسازی گرفت!

■ **رئیس دیوان عدالت اداری در نامه ای به وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اجرای رأی صادره از هیأت عمومی این دیوان در خصوص تعیین قیمت بلیت هواپیما، اختیارات این وزارتخانه را در کنترل قیمت بلیت هواپیما سلب کرد.**

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی –شرکت‌های هواپیمایی داخلی از اواخر آذر ۱۴۰۲ با استناد به رای دیوان عدالت اداری اقدام به افزایش قیمت بلیت هواپیما در مسیرهای داخلی کردند که وزارت راه و شهرسازی نامه‌ای در خصوص اعمال ماده ۹۱ برای رأی دیوان ارسال کردند که در مقابل رئیس دیوان نیز رأی را تا اطلاع ثانوی موقوف‌الاجرا کرد تا پس‌از برگزاری جلسات کارشناسی شده، مجدد رأی نهایی اعلام شود. در ۲۶ خرداد ۱۴۰۳ رئیس دیوان عدالت اداری در نامه ای به وزیر راه و شهرسازی، درخواست اعمال ماده ۹۱ قانون نسبت به رأی مذکور در هیأت تخصصی را واجد ایراد قانونی تشخیص نداد.

بر این اساس با شکایت برخی شرکت‌های هواپیمایی، دیوان عدالت اداری رای داد که ستاد تنظیم بازار مجاز به نرخ‌گذاری در بخش حمل‌ونقل هوایی داخلی نیست.

در نامه حکمت علی مظفری_ رئیس دیوان عدالت اداری به وزیر راه و شهرسازی آمده است:

با عنایت به صدور دادنامه شماره ۱۴۰۲۳۱۳۹۰۰۰۲۴۵۸۹۷۸ مورخ ۲۱/۰۹/۱۴۰۲ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری و با لحاظ مفاد ماده ۱۰۹ قانون دیوان عدالت اداری اصلاحی ۱۴۰۲ دائر بر اجرای آرای صادره از هیأت عمومی و اشاره به این امر که درخواست اعمال ماده ۹۱ قانون نسبت به رأی مذکور در هیأت تخصصی مربوط طرح و اعضای محترم هیات تخصصی، رأی صادره را واجد ایراد قانونی تشخیص ندادند، لذا ضمن رفع اثر از نامه شماره ۹۰۰۰/۲۰۰/۲۵۴۷۰/۲۰۰ مورخ ۲۰/۱۰/۱۴۰۲ مقتضی است نسبت به اجرای رأی صادره از هیأت عمومی توسط مبادی ذیربط اقدامات لازم به عمل آید.

طبق آخرین اقدام در طرح دعوا در دیوان عدالت اداری، دیوان اقدام به ابطال مصوبه ستاد تنظیم بازار کرد که بر اساس آن مقرر شده است "حمل و نقل بار و مسافر هوایی مشمول قیمت گذاری بوده و افزایش قیمت آن منوط به هماهنگی با ستاد مزبور می باشد".

از این پس با اعلام رای نهایی دیوان عدالت وزارت راه و شهرسازی و شورای عالی هواپیمایی اجازه کنترل در قیمت بلیت هواپیما را ندارند.

برخی شرکت‌های هواپیمایی در اعتراض به دامنه نرخی مصوب شده در آذرماه ۱۴۰۲ به دیوان عدالت اداری شکایت کرده و این دیوان، مصوبه قیمت‌گذاری بلیت پروازهای داخلی را ابطال و اعلام کرده است که «نرخ‌گذاری در حوزه حمل و نقل هوایی در موضوع نرخ‌گذاری تکلیفی دولت قرار نمی‌گیرد و عرضه و تقاضا نرخ خدمات را تعیین می‌کند» که با اعتراض وزارت راه و شهرسازی با درخواست اعمال ماده ۹۱ مواجه و حکم صادره به حالت تعلیق درآمده بود که ۲۶ خرداد ۱۴۰۳ دیوان عدالت بر رأی صادره قبلی خود تأکید کرد.

مجوزی که صادر شده مبنی بر این است که ستاد تنظیم بازار و شورای عالی هواپیمایی نقشی در تعیین قیمت بلیت پروازهای داخلی ندارند.

با این حال به نظر می رسد حل موضوع، نیازمند طرح در نشست سران قوا است.

با وجود گرانی بلیت هواپیما در چند روز اخیر هیچ مجوزی از طرف شورای عالی هواپیمایی وزارت راه و شهرسازی برای افزایش قیمت بلیت هواپیما صادر نشده است.

کارشناس حوزه انرژی:

گاز ایران صادر نمی‌شود؛ مهاجرت می کند!

گروه اقتصادی –یک کارشناس حوزه انرژی گفت: اگر خوش‌فکر بودیم و با دنیا ارتباط داشتیم، می‌توانستیم گاز را همان زمان که روسیه هم صادرات داشت ما هم به اروپا صادر کنیم و امروز جایگزین روسیه شویم و اروپایی‌ها بخشی از گاز را از خط لوله از ایران دریافت کنند. هدایت‌الله خادمی در ارزیابی تجارت گاز ایران اظهار داشت: ما بعد از روسیه بیشترین ذخایر گازی جهان را دارا هستیم اما روسیه قبل از جنگ با اوکراین، ۱۹ تا ۲۰ درصد بازار دنیا را در اختیار داشت. ما به دلیل اینکه به تمام منازل شهری و روستاها گازرسانی کرده‌ایم گازی برای صادرات باقی نگذاشته‌ایم، اکنون برای اینکه صادرات داشته باشیم نیاز است میادین مشترک و مستقل را توسعه داده و برداشت حداکثری داشته باشیم تا بتوانیم بازار دنیا را داشته باشیم اما در هر حال این اتفاق نیفتاده است. یکی از دلایل عدم توسعه پروژه‌های گازی عدم تامین مالی بوده است. اگر وزارت نفت بنا دارد که میادین چه فازهای دریایی و چه خشکی را توسعه دهد نیاز به بودجه دارد، وزارت نفت؛ نفت را تولید و بفروش می‌رساند اما آنچه به خود صنعت نفت داده می‌شود تنها ۱۴.۵ درصد است که کفاف این صنعت را نمی‌دهد در حالی که برای این پروژه‌های توسعه‌ای و برای اینکه که ذخایر داخل زمین باقی نمانده و بی‌ارزش شوند نیاز به سرمایه است. امروز شرایط نفت با گذشته متفاوت است زیرا بتدریج نفت و سوخت فسیلی در سبد انرژی دنیا بی‌ارزش می‌شود و انرژی جدید جایگزین می‌شود ضمن اینکه عدم برداشت؛ باعث برداشت بیشتر کشور همسایه و مهاجرت نفت و گاز به به کشورهای همسایه می‌شود، بنابراین مهمترین اقدام برای صنعت نفت این است که دولت بودجه بدهد تا میادین توسعه داده شوند. این کارشناس حوزه انرژی گفت: ما از میادین خدادادی نفت و گاز کشور استفاده نکردیم و اکنون کشورهای همسایه استفاده می‌کنند و بازار منطقه را نیز در اختیار گرفته‌اند، قطر ۲۰ سال قبل از ما از این میادین برداشت کرد و توانست بخشی از بازار منطقه و دنیا را بگیرد و صادرات ال‌ان‌جی داشته باشد و ما هنوز در ناترازی هستیم و این ناترازی باعث می‌شود که صنایع تعطیل شوند و این بزرگترین صدمه اقتصادی است که به این کشور وارد می‌شود. این صدمات به حدی لایه‌های پنهان دارد که شاید همه متوجه اهمیت و خطرات این موضوع نشوند. وی تاکید کرد: ما اگر منابع داشته باشیم؛ می‌توانیم بازار را بگیریم، اگر خوش‌فکر بودیم و با دنیا ارتباط داشتیم می‌توانستیم گاز را همان زمان که روسیه هم صادرات داشت ما هم به اروپا صادر کنیم و امروز جایگزین روسیه شویم و اروپایی‌ها بخشی از گاز را از خط لوله از ایران دریافت کنند. مثلا قرار بود با خط لوله صلح گاز را به پاکستان، هند و یا چین انتقال دهیم این پروژه با آنکه قرارداد هم داشتیم نهایی و از سوی ایران کار اجرایی شد و خطوط لوله را تا نقطه صفر مرزی کشانده بودیم اما متوقف و برچیده شد و اکنون دوباره به ظاهر بدنبال اجرای پروژه هستند. اما در واقع این تاپی است که گاز را به این کشورها می‌رساند زیرا ما بازارها را از دست داده‌ایم حال آنکه می‌توانستیم کریدور و هاب انرژی منطقه و حتی آسیا باشیم. این عضو پیشین کمیسیون انرژی مجلس با بیان اینکه ما با ندانم‌کاری و مهم‌تر از همه عدم ارتباط با دنیا و همچنین نبود منابع، گاز را به ناترازی رسانده و خودمان را از بازار صادراتی حذف کرده‌ایم، گفت: ما تا ۱۵ سال قبل ارتباط خوبی با کشور ترکمنستان داشتیم و این کشور در زمینه‌های نفتی و گازی ایران را در اولویت قرار می‌داد، ما هم در پروژه‌های توسعه‌ای این کشور حضور داشتیم و هم گاز خریداری و سواپ می‌کردیم. حتی برای این کشور حفاری چاه داشته و ارتباط‌مان در حوزه انرژی مناسب بود. ترکمنستان به دلیل اینکه با آذربایجان اختلاف داشتند به سمت ایران متمایل بودند، اما کاری کردیم که هم پروژه‌های ما و هم سوآپ با این کشور تعطیل شود و ترکمن‌ها به سمت آذربایجان و ترکیه رفتند. این در حالی است که ارتباط نفتی و گازی خوبی با این کشور داشتیم، ترکمنستان حاضر بود به هر شکل با ایران کنار بیاید اما ما کاری کردیم که این ارتباط قطع و به سمت رقبای ایران بروند مثلا چین در ترکمنستان خط لوله بزرگی را احداث و اکنون گاز دریافت می‌کند.

رئیس سازمان برنامه و بودجه خبر داد:

تدوین آیین‌نامه اجرایی همسان سازی حقوق بازنشستگان

گروه اقتصادی –رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور با اشاره به اینکه تدوین آیین‌نامه اجرایی همسان سازی حقوق بازنشستگان در مراحل پایانی قرار دارد، اعلام کرد: پس از تصویب این آیین‌نامه در هیات دولت، اجرای آن آغاز خواهد شد.

داود منظور در صفحه شخصی خودش در فضای مجازی نوشت: تدوین آیین نامه اجرایی نحوه همسان سازی حقوق بازنشستگان عزیز توسط وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و سازمان برنامه و بودجه در مراحل پایانی قرار دارد. پس از تصویب این آیین نامه در هیات دولت، اجرای آن آغاز خواهد شد.

بر اساس بند الحاقی یک ماده ۲۹ لایحه برنامه هفتم توسعه، به منظور عدالت در پرداخت حقوق شاغلان و بازنشستگان و نیز متناسب‌سازی حقوق بازنشستگان با ۹۰ درصد حقوق و فوق العاده‌های مستمر مشمول کسور شاغلان مشابه و همتراز، دولت مکلف است تا پایان سال سوم برنامه اقدام لازم را به عمل آورد. این افزایش از سال ۱۴۰۳ در سال اول معادل ۴۰ درصد و در سال‌های دوم و سوم هر کدام ۳۰ درصد مابه‌التفاوت تا ۹۰ درصد یاد شده خواهد بود. آیین‌نامه اجرایی این بند به تصویب هیات وزیران می‌رسد.

منابع همسان سازی حقوق بازنشستگان در قانون بودجه دیده شده است

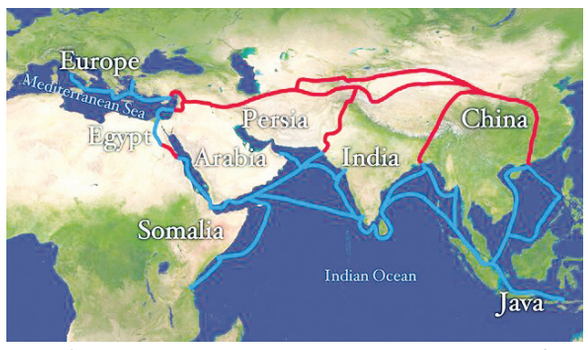
منظور روز ۱۲ خرداد ماه سال جاری در نشست خبری در مورد همسان‌سازی حقوق بازنشستگان، گفت: در برنامه هفتم این موضوع دیده شده که طی سه سال اجرایی شود؛ به طوری که در سال اول اجرای (۱۴۰۳) برنامه ۴۰ درصد و در دو سال بعد (۱۴۰۴ و ۱۴۰۵) هر سال ۳۰ درصد انجام شود. وی افزود: منابع همسان‌سازی حقوق بازنشستگان در قانون بودجه ۱۴۰۳ پیش‌بینی شده است.

معاون رئیس جمهور بیان کرد: در مورد صندوق‌های بازنشستگی بخش دولتی در قانون بودجه با همکاری مجلس منابع آن دیده شده تا این پرداخت‌ها بدون مشکل انجام شود؛ به طوری یک درصد مالیات ارزش افزوده به مبلغ ۵۰ هزار میلیارد تومان منابع برای آن پیش‌بینی شده است.

منظور ادامه داد: با ابلاغ قانون بودجه در حال تنظیم احکام حقوقی بازنشستگان هستیم و مقدمات اجرای همسان سازی حقوق بازنشستگان در حال انجام است و از ابتدای اول امسال در حقوق بازنشستگان اجرایی و اعمال می‌شود.

رئیس سازمان برنامه و بودجه در مورد همسان‌سازی حقوق بازنشستگان تامین اجتماعی هم، گفت: در قانون بودجه امسال پیش‌بینی شده که دولت ۱۳۰ هزار میلیارد تومان از بدهی خودش را به تامین اجتماعی برای این موضوع پرداخت کند تا همسان سازی اجرایی شود و در حال برگزاری جلسات با تامین اجتماعی هستیم تا نحوه پرداخت این مبلغ نهایی شود.

گزینه جایگزین نفت در اقتصاد ایران



گروه اقتصادی –مجموع ارزیابی نظرات درباره طرح شبکه ترانزیت و کریدورها نشان می‌دهد ما همچنان در اولویت‌دهی به این گزینه به عنوان راهکاری برای برون رفت از اقتصاد نفتی چندان جدی نبوده و نیستیم. اولویت دادن به کریدورها در وهله نخست نیازمند اجماع درونی و رسیدن به تصمیم مشترک در اداره و مدیریت آن، سپس ایجاد زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و یک دستگاه دیپلماسی قدرتمند است.

با آغاز ماراتن چهاردهمین دوره ریاست جمهوری توجه افکار عمومی به برنامه‌ها و سخنان نامزدهای انتخاباتی است تا ببینید اولویت های کشور از نظر آن‌ها چیست و چه برنامه‌ای برای توجه به این اولویت ها دارند. خبرگزاری دانشجویان ایران نیز با هدف آگاهی بخشی در سلسله پرونده های مجزایی به اولویت‌ها و مسائل ایران می پردازد تا توجه نامزدهای انتخابات ریاست جمهوری، هوادارانشان و مردم را به اهمیت این مسائل و راهکارهای حل آن جلب کند.

مصائب اقتصاد تک محصولی و نفتی ایران

در ادامه این سلسله مطالب به موضوع گزینه های جایگزین نفت در اقتصاد ایران میپردازیم. اغلب کارشناسان و متخصصان توسعه بر این باور هستند اقتصاد تک محصولی و نفتی ایران یکی از عوامل اصلی توسعه نیافتگی ایران است. به هر حال این خصیصه عواقب منفی متعددی در حوزه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی بر جای گذاشته است. همین موجب شده تا راه گریز از این اقتصاد نفتی به دغدغه جدی برای دوستداران توسعه در ایران بدل شود. هرچند وابستگی به درآمدهای نفتی به دلیل تحریم‌های صورت گرفته در سال‌های اخیر تا حدی کاهش یافته اما این نه از روی یک برنامه جدی بلکه بیشتر گریز ناگزیر ایران برای عبور از تنگنای تحریم بوده است.

شبکه ترانزیت و کریدورها می‌تواند جایگزین نفت شود

با این حال، چند سالی هست که گزینه‌های بدیل نفت در اقتصاد ایران بیشتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. یکی از گزینه‌های مطرح شده اولویت به شبکه ترانزیت و کریدورها هستند. از منظر حامیان این مسئله جدی گرفتن کریدورها در شرایط کنونی برای پر کردن "شکاف نفتی" و بهبود وضعیت اقتصادی کشور یک ضرورت است. به عنوان مثال مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرسازی دولت سیزدهم، شبکه ترانزیت و کریدور، راه و ریل را به اندازه نفت تولیدکننده ثروت و درامد خوانده و از طرحی ضربتی برای ارتقای کیفیت راه‌ها در سازمان راهداری کشور سخن گفته است. به گفته بذرپاش سال گذشته در ترانزیت جاده‌ای که مبدا و مقصد بنادر کشور بودند ۵۸ درصد رشد داشتیم. در دوماه نخست امسال نیز نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۴۵ درصدی داریم که این یعنی زیرساخت‌های ترانزیت روز به روز در حال توسعه است. بذرپاش در بخش دیگری از صحبت‌هایش به توسعه ناوگان و شناورهای تجاری دریای شمال و جنوب اشاره کرد و گفت: امروز با دارا بودن ۸۰ فروند شناور در دریای خزر، از نظر تناژ با ناوگان دریایی تجاری روسیه برابری می‌کنیم. این توسعه باید ادامه یابد و در سواحل جنوی نیز اتفاق بیوفتد.

فقط ترانزیت نکنیم؛ بخشی از زنجیره ارزش کالای ترانزیتی باشیم

این در حالی است که کریمیان از کارشناسان حوزه ترانزیت و کریدورها با تفکیک میان دو بحث ترانزیت و کریدور بر این نظر است که در بحث ترانزیت نخستین مسئله این است که باید دید از کدام کشور به کدام کشور مطلوبیت دارد. در این چارچوب به‌دلیل موقعیت جغرافیایی ایران و چهارراه ترانزیتی اما نکته اصلی اینجاست که کشورهای همسایه ایران از اقتصاد خیلی قوی برخوردار نیستند و بیشتر کشورهای صادرکننده مواد خام هستند. بنابراین ترانزیت در این میان نمی‌تواند در کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی موثر باشد. کریمیان در این باره می‌گوید: در بحث ترانزیت دو محور اصلی زیرساخت‌های سخت و نرم مطرح است. زیرساخت سخت مثل جاده، راه‌آهن و بندر. زیرساخت نرم هم به فرایند اداری بازمی‌گردد که طی آن یک کالا بعد از ورود از کشور خارج می‌شود. اینکه این فرایند چگونه باشد که مدت زمان کمتری صرف انتقال کالا از کشور شود. در دولت سیزدهم سعی کردند این فرایند را تسریع کنند. اما آنچه در حوزه ترانزیت کالا مهمتر است این است که ایران می‌خواهد فقط انتقال‌دهنده یک کالا باشد که این خیلی اهمیت ندارد یا اینکه می‌خواهد مراحلی از زنجیره ارزش کالا را به داخل ایران بیاورد. این دومی ارزش افزوده برای ایران در پی دارد. برای مثال آسیای میانه واردات دارویی بالایی دارد. ایران هم صنایع دارویی قدرتمندی دارد آیا نمی‌توان یکی از حلقه‌های فرآیند زنجیره ارزش را به داخل کشور آورد. یعنی مواد اولیه از خارج به ایران بیاید و در ایران دارو تولید و به آسیای میانه صادر شود. بنابراین وقتی حرف از ترانزیت است فقط حمل‌ونقل صرف کالا مطرح است اما وقتی از کریدور صحبت می‌کنیم یعنی انتقال آن زنجیره ارزش. پس این دو با هم تفاوت دارند.

بهره گرفتن از موقعیت جغرافیایی

از این منظر نمی‌توان فقط روی ترانزیت به عنوان بدیل نفت، تمرکز کرد چون حاشیه سودی که از اقتصاد نفتی نصیب ایران می‌شود هیچ‌وقت با ترانزیت برابری نمی‌کند. اما جدی گرفتن کریدورها می‌تواند گزینه مطلوبی باشد. در این باره کریمیان به معیار پیچیدگی اقتصادی اشاره می‌کند و اظهار می‌دارد: این‌که جایگاه یک کشور در فضای بین‌المللی و زنجیره تأمین بین‌الملل چیست و تمامی کالاهایی که در دنیا در حال مصرف شدن است از چه مسیرهایی وارد چه کشورهایی می‌شود و آن کشورها چه جایگاهی در تولید آن کالا دارند؛ پیچیدگی اقتصادی یک کشور را نشان می‌دهد. مثلاً ژاپن از پیچیدگی اقتصادی بالایی برخوردار است. یعنی با تعداد زیادی از کشورها تعامل دارد و کالاهای زیادی هم وارد و صادر می‌کند.

بنابراین اگر قرار است در ایران از اقتصاد نفتی به اقتصاد دیگری روی بیاوریم مهم‌ترین رکن بهره گرفتن از موقعیت جغرافیایی مهمی است که داریم. از این نگاه موقعیت جغرافیایی مناسب ایران در کنار عوامل دیگری چون برخورداری از فناوری و نیروی انسانی متخصص ظرفیت لازم را برای پرداختن و تمرکز بر اقتصاد ترانزیت و توجه به کریدورها در ایران فراهم می‌نماید. از این رو، ایران با وارد کردن مواد خامی که در کشورهای پیرامونی وجود دارد یا خارج از آن، می‌تواند آنها را به کالا تبدیل و بعد صادر کند. بنابراین در این رویکرد مهم انتقال زنجیره‌ای از فرایند تولید کالا به کشور مطرح است که به ایجاد اشتغال و افزایش جایگاه ایران در فضای اقتصاد بین‌الملل منجر می‌شود.

جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی

ایران در یک موقعیت مکانی استراتژیک قرار گرفته است، از نظر موقعیت جغرافیایی در جنوب غربی آسیا و در خاورمیانه واقع‌شده است، اتصال‌دهنده هند و روسیه از طریق کریدور شمال–جنوب، اتصال‌دهنده آسیا–اروپا از طریق کریدور شرق–غرب یا جاده ابریشم نوین، پیونددهنده آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای غربی از طریق کریدور تراسیکا، پیونددهنده جنوب شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، پیونددهنده اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو و همچنین پیونددهنده کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج‌فارس در توافق‌نامه عشق‌آباد محسوب می‌شود.

به گفته کریمیان نخستین بار در سال ۱۳۷۹ اجرای ایده کریدور شمال–جنوب که متشکل از سه بال‌شرقی (آسیای مرکزی)، میانه (دریاچه‌خزر) و غربی (قفقاز) از سمت دریاچه‌خزر بود توسط روسیه، هند و ایران کلید خورد. این خیلی خوب بود چون زیرساخت ریلی آن را هم بجز قسمت رشت به آستارا که ۵۶۴ کیلومتر است وجود داشت. این قسمت را هم قرار بود بزنیم اما دولت باید یک یارانه‌ای بدهد که این مسیر راه بیفتد. یعنی عوارض گمرکی و راهداری را پایین بیاورد تا این مسیر را به‌لحاظ اقتصادی به‌صرفه بکند. با راه‌اندازی این مسیر به‌جای این‌که کالای کانتینری از تنگه جبل الطارق و دریای مدیترانه و کانال سوئز و تنگه باب‌المندب وارد اقیانوس هند بشود از مسیر ایران وارد هند می‌شود.

یک کریدور شرق به غرب نیز در ایران وجود دارد که جای بحث و بررسی دارد. چنانچه کریمیان اظهار می‌کند: یک طرف این کریدور افغانستان است که اقتصاد قدرتمندی ندارد و خام فروش است. پاکستان هم که خودش به آب‌های آزاد دسترسی دارد. کشورهای غربی یعنی مسیر غربی نیز عراق، سوریه، لبنان و ترکیه هستند. ایران با عراق و سوریه نمی‌تواند یک پیوند ترانزیتی بامعنا داشته باشد چون جمعیت‌شان کم است و همچنین از جاهای دیگر نیازهای خود را تامین می‌کنند و نیازی به کالاهای سمت شرق ندارند. در کریدور شرق–غرب مهم پیوند میان مرزهای شمال شرقی ایران یعنی خراسان شمالی و گلستان به مرزهای شمال غربی و کشور ترکیه است. همان کاری که برای مسیر جنوبی کریدور میانی هم مطرح می‌شود. کریدور میانی به کریدور کاسپین گفته می‌شود که عرض خزر را طی می‌کند و با متصل کردن چین و ترکیه از طریق قفقاز، دریای خزر و آسیای میانه و عبور از کشورهای آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان، مسیر میانی جاده تاریخی ابریشم را دوباره احیاء می‌کند. از این منظر ایران به دلیل داشتن مسیر ریلی سرخس–رازی در مرز ترکیه می‌تواند در این کریدور جای بگیرد. در اینجا نیز باز بحث نرم افزاری دادن یارانه برای ایجاد ظرفیت مطرح است. هرچند موانع دیگری نیز وجود دارند اما در حوزه زیرساخت‌های نرم‌افزاری این گام اول است. در این باره همچنان فرایند اداری انتقال نیز خود مسئله است. اینکه ترخیص کالا چقدر طول می‌کشد یا مثلا در پایانه‌های گمرکی پلیس به دلیل مسایل امنیتی پلمب کالا را باز می‌کند که نباید اینطور باشد.

اینها نقاط منفی هستند که بر مطلوبیت ما اثرگذار هستند. بنابراین مهمتر از بحث سخت‌افزاری که مورد توجه مسئولان است به نظر مباحث نرم افزاری اهمیت بیشتری دارد. مرحله بعد نیز توسعه زیرساخت است. کریمیان در این باره بر این نظر است باید زیرساخت‌ها توسعه داده شود. اکنون در مسیر ریلی تهران–مشهد به‌خاطر فراوانی قطارهای مسافربری، قطار باری کمتر امکان رفت‌وآمد دارد؛ در حالی‌که مسیر سرخس–بافق باری است. این مشکلات وجود دارد اما این چیزی نیست که نتوان آن را حل کرد و می‌توان و باید حل شود. مسئله اصلی این است که دولت بخواهد چنین کاری را انجام بدهد. به غیر از عوامل داخلی، مولفه‌هایی چون تحریم نیز بی‌تاثیر نیستند. تحریم‌ها در بحث ترانزیت محدودیت مالی ایجاد می‌کنند. راه‌هایی برای دور زدن تحریم‌ها وجود دارد اما ما نیازمند دستگاه دیپلماسی قدرتمندی نیز هستیم.

تشتت در حوزه شبکه ترانزیت و کریدورها

همین چند وقت پیش بود که بذرپاش وزیر راه و ترابری اذعان داشت که در حوزه ترانزیت و کریدورها در ایران شاهد نوعی درهم ریختگی هستیم. زیرا دستگاه‌های متعدد مدعی داشتن مسئولیت در این حوزه هستند. در حالی که مسوولیت بسیاری از کارها در عمل بر عهده سازمان راهداری است اما با تصویب برنامه هفتم توسعه، در حوزه ترانزیت کشور نظم ایجاد خواهد شد. در این باره کارشناسان امر نیز با وزیر راه موافق هستند که تشتت در این حوزه وجود دارد و برنامه هفتم ارهحل به نسبت مطلوبی برای این مسئله دارد اما نکات قابل تاملی نیز در این باره مطرح می‌کنند که باید جدی گرفته شود. کریمیان در این باره با اشاره به اجماع نظر در دستگاه اداری می‌گوید اینکه همه به اجماع برسند که می‌خواهیم در حوزه ترانزیت رشد پیدا کنیم؛ کاری که در دولت سیزدهم تا حدی انجام شد و دستگاه‌های ذی‌ربط به دلیل مباحث مطرح شده در رسانه‌ها و افزایش آگاهی نسبت به ترانزیت کالا و ایده چین مبنی بر راه‌اندازی جاده ابریشم به این اجماع رسیدند که باید در بحث ترانزیت قدرتمند شویم. یعنی مسئولان در این باره به فهم مشترک رسیدند اما دستور کاری مشخصی نداشتند. در واقع فهم مشترک به تصمیم مشترکی نینجامید. او نیز همچون وزیر راه، برنامه هفتم توسعه را دارای نکات قابل توجهی درباره ترانزیت می‌داند و به اقتصاد ملی ترانزیت که در برنامه هفتم قید شده اشاره می‌کند که به رهبری وزارت راه پیش می‌رود. برنامه هفتم توسعه مقرر داشته که در این باره ستاد ملی ترانزیت که در راس آن وزارت راه قرار دارد ایجاد شود. همین امر مورد انتقاد کارشناسان قرار دارد.

در حالی که بذرپاش از دخالت دستگاه‌های دیگر در این باره می‌نالد ولی از منظر منتقدانی چون کریمیان، ستاد ماهیت فرابخشی و هماهنگی دارد و وزارت راه یک وزارتخانه بخشی است که تنها بخشی از کار در حوزه ترانزیت را بر عهده دارد در حالی که بخش عمده کار دیپلماسی است که در حیطه اختیارات وزارت امور خارجه است. بنابراین این پرسش‌های مطرح می‌شود که آن بخش دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه چقدر با وزارت راه هماهنگ است؟ اینکه مثلا دیپلماسی اقتصادی ما باید چه‌کار کند یا به صورت خردتر آیا رایزن‌های اقتصادی ما در کشورهای مختلف دستور کار مشخصی دارند یا خیر. در حالی که وقتی دستور کار مشخص باشد آن‌ها راحت‌تر می‌توانند فعالیت کنند. در این چارچوب هیچکدام از این نهادها نباید بالاسر دیگری قرار بگیرند چون حرف یکدیگر را نمی‌خوانند مثلاً وزارت راه، هزار و یک مشکل دارد از نهضت ملی مسکن تا مسائل راه‌آهن یا جاده‌ها. هرچند این به معنای بی‌اهمیتی ترانزیت برای وزارت راه نیست بلکه بدین معنی است که وزارت راه نمی‌تواند برای بقیه دستگاه‌ها تعیین تکلیف کند. کریمیان راه‌حل این مسئله را رجوع به تجربه ستاد توسعه مکران می‌داند. هرچند می‌گوید به این ستاد نیز انتقادات زیادی وارد است اما ادامه می‌دهد: این ستاد بر مبنای اصل ۱۳۸ قانون اساسی زیرمجموعه دولت و ذیل ریاست‌جمهوری تشکیل شد که معاون اول رئیس‌جمهور بالاسر آن است و یک دبیر نیز دارد. اما باید دبیر بر مبنای اصل ۱۲۷ قانون اساسی نماینده ویژه رئیس‌جمهور نیز باشد. یعنی اختیارات مشخصی داشته باشد که بتواند به قضیه رسمیت بدهد. این دبیرخانه کار هماهنگی بین بخش‌ها را انجام می‌دهد و علاوه بر هماهنگی باید تولید محتوا نیز بکند و بگوید که وزارت راه یا وزارت امور خارجه چه باید بکنند. بنابراین تعیین تکلیف‌ها در دبیرخانه صورت می‌گیرد که ماهیت فرابخشی دارد.

هنوز جدی نیستیم

مجموع ارزیابی نظرات درباره طرح شبکه ترانزیت و کریدورها نشان می‌دهد ما همچنان در اولویت‌دهی به این گزینه به عنوان راهکاری برای برون رفت از اقتصاد نفتی چندان جدی نبوده و نیستیم. اولویت دادن به کریدورها در وهله نخست نیازمند اجماع درونی و رسیدن به تصمیم مشترک در اداره و مدیریت آن، سپس ایجاد زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و یک دستگاه دیپلماسی قدرتمند است. آنچه که در دولت سیزدهم بیشتر به لحاظ سخت‌افزاری مورد توجه قرار گرفت اما کافی نبود و هنوز نیازمند شرایط لازم و کافی متعدد است که می‌تواند جزو انتظارات و مطالبات اصلی از دولت بعدی باشد.

کیش نوش
تولید و توزیع آب معدنی در سراسر جزیره، تحویل در محل
۴۴۴۷۳۴۲۱–۴۴۴۷۳۴۲۲