



در فناوری پیشرفته

جزء مدعیان بزرگ دنیا هستیم

صفحه ۲



گمانه‌زنی واشنگتن

درباره موعد خونخواهی ایران

صفحه ۱۰

واکنش کواکیبان به کابینه پیشنهادی دولت چهاردهم:

اگر چه انتقاد داریم اما از پزشکیان حمایت می‌کنیم

صفحه ۳



آیا پاراگنه بنزین به کد ملی اختصاص پیدا می‌کند؟

طرح جدید سهمیه‌بندی بنزین

صفحه ۷

یادداشت

روزهای سر نوشت در انتظار صهیونیست‌ها

محمدعلی مهدتی

در همه زمینه‌ها و فرسایش شدید ناشی از آن را به عنوان نوعی جنگ اضماب، بخشی از پاسخ می‌داند. حزب الله لبنان اعلام کرده که پاسخ بستگی به میدان دارد و به محض اینکه هدف نمایان شود، میدان وارد عمل می‌شود. حزب الله مشخص نکرده

در حالی که محافل منطقه‌ای و بین‌المللی همچنان در انتظار پاسخ مقاومت به ترورهای اخیر رژیم صهیونیستی در حومه بیروت و تهران هستند، به نظر می‌رسد که مقاومت شتابی در این مورد ندارد و حالت کنونی یعنی آماده باش رژیم صهیونیستی

مصائب توسعه حمل و نقل ریلی بار

توسعه حمل و نقل ریلی بار منوط به حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است

خود را در تامین وسیله حمل و نقل بار از مسیر جاده جستجو می‌کند. طبیعتا در چنین شرایطی به جای سرمایه‌گذاری بلندمدت و توسعه پایدار سیستم حمل و نقل که وظیفه دولت و مستلزم هزینه گزاف و بازگشت سرمایه در افق بلندمدت است، راهکار تولید کننده و مصرف‌کننده استفاده از نظام حمل بار جاده‌ای است که در گذر زمان اشتلاک روزافزون جاده بر اثر حمل بارهای سنگین، نا ایمنی جاده‌ها، مخاطرات و سوانح متعدد جاده‌ای، آلودگی زیست محیطی و به طو هر گلی توسعه ناپایدار در این بخش را به همراه دارد و روز به روز بر مخاطرات آن افزوده می‌شود. اما با این وجود، توسعه صنعت ریلی با برنامه‌ریزی راهبردی و سیاستگذاری بلندمدت امکان‌پذیر است. تدوین برنامه جامع توسعه صنعت ریلی، توجه به مبداها و مقصدهای اقتصادی (نقاط اتصال کارخانجات بزرگ به شبکه حمل و نقل ریلی)، توسعه شهرک‌های صنعتی بر اساس برنامه جامع توسعه صنعت ریل کشور و نهادهایسازری زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در دستور کار دولت قرار گیرد. به روز رسانی تکنولوژی لوکوموتیوهاى فعال اجزای نظام قطار کامل، بهره‌گیری از ظرفیت‌های ماده ۱۲ رفع موانع تولید، رفع مشکلات مالیات بر ارزش افزوده و به طور کلی شفاف‌سازی جامع در صنعت ریلی از دیگر مطالبات صنعت فولاد و صنایع معدنی برای رفع چالش‌های موجود در این بخش است.

رزم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

بسترسازی برای ورود و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از دیگر اقداماتی است که باید در دستور کار شرکت راه‌هن جمهوری اسلامی ایران قرار گیرد. این شرکت به‌عنوان متولی اداره ترافیک و زیرساخت شبکه ریلی کشور موظف شده تا پایان سال دوم برنامه هفتم توسعه، کلیه واگن‌ها و لوکوموتیوهاى تحت اختیار خود را به زیر ۷۰ کیلومتر رسانده است. براساس بررسی‌های انجام شده، در حال حاضر میانگین سرعت بازرگانی در کل شبکه کمتر از ۳۰کیلومتر در ساعت است و این موضوع باعث آسیب به اقتصاد حمل‌ونقل ریلی کشور شده است. انتظار فعالان صنعتی آن است که تامین زیرساخت‌ها و توسعه آن در دستور کار دولت قرار گیرد تا سرعت بازرگانی گردش ناوگان بباری لافال تا ۱۰ کیلومتر بر ساعت افزایش یابد.

سهم صنایع معدنی در حمل ریلی

بدون تردید، مناسب‌ترین شیوه حمل مواد معدنی و

محصولات فولادی، حمل‌ونقل ریلی است. با این وجود رشد نامتوازن صنعت ریل در قیاس با رشد صنعت فولاد و صنایع معدنی در سال‌های اخیر باعث شده تا چالش‌های موجود آشکار شود. در حال حاضر شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور، به طول تقریبی ۱۵هزار کیلومتر است و براساس برنامه ۱۴۰۴ طول خطوط راه‌آهن باید به ۲۵هزار کیلومتر برسد. سهم صنعت فولاد و صنایع معدنی از ۱۰هزار کیلومتر افزایش خطوط راه‌آهن، ۳۲۷۷کیلومتر برآورد می‌شود که شامل ۲۰۲۲کیلومتر خطوط جدید، ۱۲۵۵کیلومتر دوخطه شدن برخی خطوط و ۶۰۰ کیلومتر تراک‌بندی است. همچنین با توجه به افق چشم‌انداز برای حمل ۵۵میلیون تن فولاد به جابه‌جایی ۲۰۰میلیون تن انواع بار در شبکه ریلی نیازمندیم. رشدی که با توجه به چالش‌های موجود در توسعه صنعت ریلی کشور، تامین آن با ابهامات فراوانی روبروست و ضرورت دارد راهکارهای عملی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در دستور کار دولت قرار گیرد. به روز رسانی تکنولوژی لوکوموتیوهاى فعال اجزای نظام قطار کامل، بهره‌گیری از ظرفیت‌های ماده ۱۲ رفع موانع تولید، رفع مشکلات مالیات بر ارزش افزوده و به طور کلی شفاف‌سازی جامع در صنعت ریلی از دیگر مطالبات صنعت فولاد و صنایع معدنی برای رفع چالش‌های موجود در این بخش است.

در نهایت می‌توان مهم‌ترین چالش‌های حمل و نقل ریلی کشور را در سرعت پایین اجداث شبکه ریلی نسبت به سرعت احداث واحدهای فولادی جدید، پایین بودن سرعت بازرگانی و حمل و نقل ریلی کشور، عدم اتصال ریلی به برخی از بنادر، دو خطه نبودن برخی خطوط اصلی، کمبود لوکوموتیو و واگن و هزینه سنگین خرید و تجهیز خطوط دانست. با این وجود، برای غلبه بر این چالش‌ها، سیاستگذاری جامع به منظور توسعه حمل و نقل ریلی براساس تکنولوژی و دانش روز، نخستین گامی است که باید در دستور کار دولت قرار گیرد. تسهیل فرایند ورود و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت و تجهیز ناوگان واحدهای فولادی و معدنی، افزایش بازدهی حمل ریلی برای رقابت‌پذیرشدن با حمل جاده‌ای، توسعه خدمات لجستیک در مراکز بازرگبری مواد معدنی و فولادی نیز از دیگر اقداماتی است که با تحقق آن، توسعه حمل و نقل ریلی کشور امکان‌پذیر خواهد بود.

می‌کند به ریاست دفتر سیاسی برگزیدند. این امر پیام‌های چندی داشت از جمله وحدت نظر بین جناح‌های حماس و جمع شدن بخش سیاسی و نظامی در یک شخصیت ممتاز و مورد قبول همه بودو از آنجا که سنوار در نوار غزه در محاصره دشمن است، این انتخاب امکان فشار از سوی مصر و قطر بر حماس را کاهش می‌دهد هرچند، اگر قرار باشد در آینده مذاکره ای صورت گیرد، سنوار این مسئولیت را به خلیل الحیه واگذار خواهد کرد. **ادامه در صفحه ۳**

و با شهادت هر فرماندهای بلافاصله فرمانده دیگری جای او را می‌گیرد و خدش‌های در عملیات مقاومت پدید نمی‌آید.

در همین مورد، انتخاب یحیی سنواربه عنوان رئیس دفتر سیاسی حماس به جای شهید اسماعیل هنیه، مورد توجه ناظران قرار گرفت. در حالی‌که احتمال انتخاب خالد مشعل، رئیس سابق دفتر سیاسی، یا خلیل الحیه، عضو فعال و مذاکره کننده حماس در قاهره و دوحه، وجود داشت اما اعضای دفتر سیاسی به اتفاق آراء یحیی سنوار را که عملیات مقاومت در نوار غزه را فرماندهی



احمدرضا سبزواری

مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری توکافولاد و رئیس هیات مدیره شرکت توکاریل

شاهدی بر موضوع قلمداد می‌کنند. اتفاقی که باعث شده تا در کنار عامل تحریم و چا ماندن از تکنولوژی روز، بر مصائب موجود در این بخش افزوده شود.

و نقل به مثابه شریان خون در رگ‌های انسان است که با حرکت خود مواد مغذی را در سراسر بدن منتشر می‌کند. با پذیرش این مثال، به نقش جریان حمل و نقل و اثر آن بر اقتصاد هر کشور پی می‌بریم. حمل و نقل بار، عامل حیات هر اقتصاد پویا و زنده است. در سراسر دنیاست؛ چنانکه کارخانه با عظمتی مانند فولاد مبارک در صورتی که مواد اولیه خود را دریافت نکند با توقف جریان تولید و در نهایت کاهش تولید سودآوری روبرو خواهد شد. مقام معظم رهبری نیز همواره بر توسعه حمل‌ونقل ریلی تأکید وافری داشته و آن را به عنوان سیاستی راهبردی و مزیتی مهم برای استفاده از موقعیت جغرافیایی کشور مطرح نموده‌اند. ایشان سسه مزیت رقابتی ایران را منابع انسانی، منابع زیرزمینی و موقعیت جغرافیایی بیان کرده و با تأکید بر توسعه خطوط ریلی، خواهان مطالبه مستمر آن شده و با صراحت بیان می‌کنند که توسعه‌ای که با حمل‌ونقل ریلی امکان‌پذیر می‌شود، با حمل و نقل جاده‌ای ممکن نیست. توجه به اسناد بالادستی نیز حکایت از اهمیت

پیدایش راه‌آهن و توسعه حمل و نقل ریلی بی‌شک یکی از مهمترین ابداعات بشری است که با سیر طبیعی رشد خود تحولاتی شگرف در زندگی انسانی پدید آورد. مروری بر گذشته جوامع نشان می‌دهد که سهم حمل و نقل ریلی در بسیاری از تحولات پیشش آمده در عرصه اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی غیر قابل انکار بوده است. حمل‌ونقل ریلی به دلیل کاهش مخاطرات در زمان سفر، افزایش نظم، کاهش مصرف سوخت، قیمت مناسب و مقرون به صرفه‌بودن و نقش کلیدی آن بر کاهش آلودگی زیست‌محیطی که زمینه توسعه پایدار را فراهم می‌سازد، بسیار مورد توجه جوامع توسعه یافته است.

با این حال، در ایران به‌رغم تلاش‌های صورت گرفته، به دلیل عدم وجود برنامه جامع در این حوزه و بازدهی پایین سهم آن، در سال‌های اخیر با رشد مطلوبی همراه نبوده است. اولویت قرار نداشتن سیستم حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای مهم‌ترین دلایلی است که کارشناسان برای عقب‌ماندگی این سیستم بیان می‌کنند و مدیریت سنتی و بودجه ناچیز اختصاص یافته برای توسعه این بخش را به عنوان