



دامنه نوسان؛ سپر بازار یا مانع کشف قیمت؟

## بازار سرمایه در دوراهی کنترل یا کارایی



اقتصاد و بورس ما وجود دارد. اما باید مجموعه‌ای از اصول و ادبیات مشخص را بپذیریم، یا اگر می‌خواهیم بورسی داشته باشیم که حتی در سطح منطقه مطرح باشد و عضو کنفدراسیون‌ها و نهادهای بین‌المللی بورس باشد، نمی‌توانیم همزمان از پذیرش برخی ویژگی‌های اصلی آن سر باز بزنیم.

آقای بزرگی می‌افزاید: اقتصاد ما به دلیل حضور گسترده دولت به‌عنوان یک بنگاه اقتصادی بزرگ، با مانع جدی در شکل‌گیری یک بازار واقعی مواجه است. می‌توان گفت با نوعی «بازار» روبه‌رو هستیم؛ بازاری که در آن حدود ۸۰ درصد سهام به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در اختیار دولت و شرکت‌های وابسته به آن است. اما این موضوع نباید باعث شود که اصل و اساس سازوکار عرضه و تقاضا در بورس را تحت الشعاع قرار دهیم.

وی با اشاره به بازگشایی بازار سرمایه معتقد است: بازگشایی بسیاری از نمادها بدون دامنه نوسان، آن‌هم پس از افضای اطلاعات جدید، خودنمایی از این تجربه است. همان‌طور که اشاره کردید، اتفاق خاصی رخ نمی‌دهد و نباید از وقوع یک رخداد یا سوءاستفاده احتمالی، دچار نگرانی بیش از حد شویم. البته این به معنای رها کردن بازار به حال خود نیست. بازار باید آن‌چنان عبق پیدا کند و ما به سمت یک بازار کارا حرکت کنیم که امکان اثرگذاری قیمت‌ها از طریق دستکاری عرضه و تقاضا به حداقل برسد. در حال حاضر نیز نمادهایی در بازار وجود دارند که اساساً تحت تأثیر چنین رفتارهایی قرار نمی‌گیرند و نوسان قیمت آن‌ها در چارچوب روند طبیعی بازار شکل می‌گیرد.

بورس‌های پیشرو نیستند. وی با اشاره به تجربیات جهانی و استانداردهای می‌گوید: در سایر کشورهای بورس‌ها، حتی نه لزوماً بورس‌های پیشرفته، این‌گونه نیست که ابتدا بررسی کنند آیا نظام معاملات یا سازوکار عرضه و تقاضای آن‌ها ظرفیت چنین اقدامی را دارد یا خیر. این یک ضابطه کلی است و تجربه بین‌المللی نیز نشان داده که با استفاده از دامنه‌نوسان پویایی توان سرعت کشف قیمت را افزایش داد و در عین حال قیمت منصفانه و شفاف را سریع‌تر کشف کرد.

بنابراین این‌گونه بگوییم ظرفیت‌های خاصی داریم یا نداریم، استدلال کاملی نیست. بله، ریسک‌هایی مانند نوسان نرخ ارز، نبود ابزارهای پوشش ریسک ارزی و همچنین نظام‌گذاری دستوری در

اقدام آقای صیدی، رئیس سازمان بورس در شرایط بازگشایی معاملات پس از جنگ شاید در آن مقطع چندان مناسب نبود، اما اکنون با توجه به اشتیاق خرید و جریان مثبت بازار سهام، به نظر من جای بازنگری وجود دارد. البته در حال حاضر حدود یک‌سوم ارزش بازار به دلیل توقف ۴۲ نماد، عملاً متوقف است.

وی معتقد است: در بسیاری از زمینه‌ها به مطالعات تطبیقی و تجربه سایر بورس‌های دنیا و بورس‌های پیشرو استناد می‌کنیم، اما در برخی حوزه‌ها همچنان بر رویه‌های خود اصرار داریم؛ از جمله دامنه نوسان و حجم مبنای غیر پویا. در حالی که دامنه نوسان پویا و حجم مبنای پویا از تجربیات بین‌المللی هستند؛ هر چند لزوماً مختص

نسترن رفیعی

دامنه‌نوسان بورس، یکی از بحث‌برانگیزترین ابزارهای تنظیم‌گری در بازار سرمایه ایران است؛ ابزاری که موافقان، آن را سپری برای کنترل هیجانات بازار و مخالفتش آن را مانعی در مسیر کشف قیمت و کارایی بورس می‌دانند. در حالی که در سال‌های گذشته دامنه نوسان در بورس تهران از سطوح بالاتر به محدوده ۳ درصد کاهش یافته، بسیاری از کارشناسان معتقدند تا دوام این محدودیت نه تنها به افزایش شفافیت کمک نمی‌کند، بلکه روند کشف قیمت را کندتر و فاصله بازار از استانداردهای بین‌المللی را بیشتر می‌کند. فردین آقابرگی، کارشناس ارشد بازار سرمایه ضمن انتقاد از محدودیت‌های موجود در معاملات بورس، معتقد است هر چه دامنه نوسان محدودتر شود، فرآیند کشف قیمت و شفافیت بازار با اختلال بیشتری روبه‌رو خواهد شد. او همچنین تأکید می‌کند که اگر قرار است بازار سرمایه ایران به استانداردهای بین‌المللی نزدیک شود، نمی‌توان به‌صورت گزینشی از تجربیات جهانی استفاده کرد و همزمان مهم‌ترین اصول حاکم بر سازوکار عرضه و تقاضا را نادیده گرفت.

این کارشناس می‌گوید: دامنه نوسان از محدودیت‌هایی است که در نظام طبیعی عرضه و تقاضا، چه در سطح کلان اقتصاد و چه در بورس، اعمال می‌شود. مادر گذشته دامنه‌های ۵، ۶ و ۷ درصدی را هم تجربه کرده‌ایم. انتظار این بود که پس از مرور زمان، البته نه لزوماً بلافاصله پس از بازگشایی بازار بعد از جنگ، این آزادی عمل و اصلاح در زیرساخت معاملات ایجاد شود. هر چند

کا خبر

چرخه معیوب بازار خودرو؛ از قیمت‌گذاری دستوری تا قرعه‌کشی

## سوداگری در سایه شفاف قیمتی

یک کارشناس حوزه خودرو با تأکید بر ناکارآمدی روش‌هایی مانند قرعه‌کشی و سامانه‌ها گفت که تا دوام فاصله قیمت کارخانه و بازار نه تنها زمینه‌ساز سوداگری و خریدهای غیرمصرفی است، بلکه به شکل‌گیری پدیده‌هایی مانند نوبت‌فروشی نیز دامن می‌زند.

مسیح فرزانه - کارشناس حوزه خودرو - در گفت‌وگو با ایسنا، درباره موضوع نحوه عرضه خودرو توسط خودروسازان گفت: تجربه دولت دوازدهم در فروش خودرو از طریق قرعه‌کشی، آن را عملاً به نوعی «لاتاری» تبدیل کرد که تجربه موفق نبود. پس از آن، در دولت سیزدهم نیز سامانه فروش خودرو شکل گرفت؛ اما به نظر می‌رسد آن سامانه نیز نتوانست به‌عنوان یک روش صحیح و کارآمد عمل کند.

وی افزود: مسئله اصلی این است که اساساً سامانه‌ای که در حوزه فروش خودرو طراحی می‌شود، باید روشن کند که آیا کنترل آن در اختیار سیاست‌گذار بوده یا بازار است. خودروسازان و کار عرضه و تقاضا توزیع شود اما واقعیت این است که هر روشی که در سال‌های اخیر مطرح شده بود (چه در گذشته و چه امروز) از نگاه کارشناسی روش‌های مطلوبی نبوده‌اند و اگر این روش‌ها را با دقت بررسی کنیم، به این نتیجه خواهیم رسید که هیچ‌یک از این روش‌ها از شفافیت کافی برخوردار نیستند.

این کارشناس صنعت خودرو خاطر نشان کرد: نکته مهم دیگر این است که در تمامی این مدل‌ها، از جمله قرعه‌کشی و سامانه‌های فروش، هر بار که اعلام می‌شود قرعه‌کشی برگزار خواهد شد یا سامانه بازو بسته می‌شود، متأسفانه یک پالس و سیگنال به بازار داده می‌شود که این مسئله به‌خودی‌خود موجب ایجاد نوسان در بازار خودرو می‌شود. بنابراین، یکی از ایرادهای اصلی این روش‌ها، علاوه بر نبود شفافیت، همین اثرگذاری مستقیم بر نوسانات بازار است.

فرزانه ادامه داد: با وجود آنکه کارشناسان این حوزه بارها نظر خود را اعلام کرده‌اند و این ناکارآمدی را گوشزد کرده‌اند، باز هم شاهد بازگشت به همان الگوهای قدیمی هستیم؛ الگوهایی که نه تنها موفق نبوده‌اند، بلکه هزینه‌های قابل توجهی نیز به همراه داشته‌اند و به همین دلیل، این پرسش جدی مطرح است که هدف سیاست‌گذار از بازگشت به این شیوه‌های ناموفق چیست؟

وی گفت: آن‌گونه که از اظهارات برخی مسئولان برمی‌آید، هدف از اجرای این روش‌ها آن است که اولاً خودرو شفاف‌تر به دست مصرف‌کننده واقعی برسد و در مرحله بعد این مسیر بتواند تا حدی به کاهش قیمت خودرو در بازار کمک کند. به نظر می‌رسد، اگر هدف اول واقعاً رساندن خودرو به مصرف‌کننده واقعی و جلوگیری از نوسان‌گیری و سوداگری باشد، بهترین راهکار این است که نهادها نظارتی، که خوشبختانه تعداد آن‌ها نیز کم نیست، با دقت و جدیت بسیار بیشتری این حوزه را رصد و واکاوی کنند و در چنین شرایطی می‌توان امیدوار بود که خودرو بیش از گذشته به دست مصرف‌کننده واقعی برسد.

این کارشناس صنعت خودرو تأکید کرد: در همه جای دنیا، فروش خودرو عموماً از طریق ارتباط مستقیم شرکت خودروساز با مصرف‌کننده و از مسیر نمایندگی‌های رسمی انجام می‌شود و سازوکار مرسوم در جهان همین روش است. بنابراین، اینکه ما بخواهیم مرتباً به سراغ روش‌های مقطعی، خلق‌الساعه و آزموده‌شده برویم که پیش‌تر نیز ناموفق بوده‌اند، منطقی به نظر نمی‌رسد و در یک چرخه تکراری از انتخاب روش‌های ناموفق گرفتار خواهیم شد.

فرزانه تأکید کرد: نکته دیگر که از سوی سیاست‌گذار و مسئولان مطرح شده، این است که این روش‌ها می‌توانند به تعدیل قیمت خودرو در بازار کمک کنند؛ اما یکی از مشکلات بسیار مزمن صنعت خودرو و حتی به‌طور کلی اقتصاد کشور، قیمت‌گذاری دستوری است. در این حوزه، به‌مانند بسیاری از حوزه‌های دیگر، قیمت‌ها به‌صورت دستوری تعیین می‌شوند و همین مسئله منشا بخش زیادی از مشکلات فعلی در صنعت و اقتصاد ایران است.

وی گفت: بی‌شک مادر نهایت ناگزیر هستیم به سمت آزادسازی قیمت خودرو حرکت کنیم. البته روشن است که این مسیر بدون تبعات نخواهد بود و طبعاً همراه با آثار تورمی خواهد بود. اما اگر این اصلاحات به‌صورت تدریجی، برنامه‌ریزی‌شده و در یک بازه زمانی میان‌مدت تا بلندمدت (برای مثال طی پنج سال)، انجام شود، می‌توان آثار تورمی آن را مدیریت کرد.

این کارشناس بازار خودرو افزود: سال گذشته نیز نمونه‌هایی از این شوک‌های قیمتی را تجربه کردیم و امسال هم در اردیبهشت‌ماه بازار با یک جهش قیمتی شدید روبه‌رو شد. هر چند این روزها در بازار نوعی اصلاح قیمت دیده می‌شود، اما نباید به این وضعیت به چشم ریزش قیمتی نگاه کرد؛ چرا که ریزش قیمتی واقعی زمانی معنا دارد که قیمت‌ها به همان میزان که بالا رفته‌اند، کاهش پیدا کنند، در حالی که در شرایط تورمی اقتصاد ایران چنین وضعیتی معمولاً رخ نمی‌دهد. فرزانه در ادامه با اشاره به تفاوت قیمت خودرو و کارخانه تا بازار گفت: وقتی از آزادسازی قیمت خودرو سخن می‌گوییم، مقصود این است که فاصله قیمت خودرو در بازار کارخانه با قیمت آن در بازار آزاد نباید به بیش از حدود سه تا پنج درصد برسد اما در حال حاضر، در برخی خودروها این فاصله حتی به ده‌ها و گاه صد درصد هم رسیده و این شرایط به‌هیچ‌وجه طبیعی نیست چرا که در هیچ جای دنیا دو بازار مجزا برای یک خودرو با چنین فاصله قیمتی وجود ندارد. بنابراین، آزادسازی قیمت خودرو لزوماً امر ترسناکی نیست، بلکه اگر به‌صورت آرام، پلکانی و در یک بازه زمانی یک تا پنج ساله انجام شود، می‌تواند به تعادل بخشی بازار کمک کند.

وی گفت: در چنین شرایطی، تکلیف خریدار نیز روشن خواهد شد. دیگر یک خانواده مجبور نیست با چند کد ملی پای سامانه بنشیند و در یک چرخه شبیه لاتاری شرکت کند و امروز نیز اگر دوباره قرعه‌کشی‌ها به جریان بیفتد، حتی با وجود طرح‌هایی مانند سود مشارکت، نهایتاً همان مشکلات گذشته تکرار خواهد شد. این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: این در حالی است که همه مردم توان تأمین نقدینگی لازم را ندارند و در نتیجه، وقتی در فرآیند قرعه‌کشی شرکت می‌کنند اما قادر به تکمیل وجه نیستند، ناچار می‌شوند امتیاز یا نوبت خود را واگذار کنند و با وجود آنکه گفته می‌شود این نوبت‌فروشی‌ها غیرقانونی است، اما واقعیت این است که چنین معاملاتی در بازار اتفاق می‌افتد و نمی‌توان آن را انکار کرد. فرزانه در پایان گفت: تنها راه خروج از این چرخه معیوب، حرکت به سمت آزادسازی قیمت خودرو است؛ به گونه‌ای که فاصله قیمت کارخانه و بازار به همان حاشیه سه تا پنج درصدی محدود شده و این امر خود سبب رسیدن خودرو به دست مصرف‌کننده واقعی و کاهش چشمگیر فعالیت‌های سودگرانه و نوسان‌گیری در بازار می‌شود.

مدیری خبر داد:

## تخفیف ۱۰ درصدی لبنیات در کالابریک



وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی از نهایی شدن تخفیف ۱۰ درصدی برخی شرکت‌های لبنی در طرح کالابریک خبر داد و گفت: پیشنهاد افزایش اعتبار کالابریک به سازمان برنامه و بودجه ارائه شده، اما درباره اجزای آن در خردادماه هنوز تصمیم نهایی اتخاذ نشده است.

به گزارش ایسنا، احمد میردی در جمع خبرنگاران بایسنا، اینکه دولت افزایش اعتبار کالابریک را در دست بررسی دارد، اظهار کرد: کالابریک که در این ماه اجرایی خواهد شد این است که تولیدکنندگان برای درصدی از کالابریک، به مردم تخفیف بدهند. وی افزود: در صنعت لبنیات با توجه به مذاکراتی که انجام شده، برخی از شرکت‌ها که اسامی‌شان را خودشان اعلام می‌کنند، روی کالابریک ۱۰ درصد تخفیف می‌دهند. با توافقی که انجام دادیم در درصدی از آن را برای شرکت‌هایی که تخفیف می‌دهند تعیین خواهیم کرد. درباره روغن هم برخی از شرکت‌ها اعلام کرده‌اند که سه درصد تخفیف خواهند داد، با این حال این موضوع هنوز نهایی نیست و ما درخواست تخفیف بیشتری داریم. وزیر کار ادامه داد: ۱۰ درصد را با صنعت لبنیات و با برخی از شرکت‌ها نهایی کردیم که اطلاع‌رسانی خواهد شد. وی همچنین در خصوص افزایش اعتبار کالابریک نیز توضیح داد: پیشنهادی از طرف ما و دستگاه‌های مختلف به سازمان برنامه رفته و با توجه به محدودیت بودجه در حال بررسی است، اما درباره خرداد ماه هنوز تصمیم نهایی گرفته نشده است.

پورمحمدی:

## تأمین منابع کالابریک به بانک مرکزی واگذار شده است



رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور گفت: بر اساس قانون، منابع کالابریک از محل افزایش نرخ ارز تأمین می‌شود که بانک مرکزی حساب‌مخصوصی برای تهیه منابع این طرح افتتاح کرده است.

به گزارش ایرنا، سیدحمید پورمحمدی روز دوشنبه در گفت‌وگویی دربار احتمال افزایش رقم کالابریک اظهار کرد: بر اساس رویه کنونی، منابع حاصل از افزایش نرخ برابری ارز، متعلق به طرح کالابریک الکترونیک است و در حسابی نزد بانک مرکزی نگهداری می‌شود تا بر اساس محاسبات صورت گرفته به مردم پرداخت شود؛ بنابراین وقتی نتیجه محاسبات ارائه شود، آرام باقیمانده به کالابریک تخصیص می‌یابد. وی با یادآوری اینکه منابع کالابریک در اختیار سازمان برنامه و بودجه نیست و به بانک مرکزی واگذار شده است، ادامه داد: تأمین منابع پارانه‌های نقدی همچنان در اختیار سازمان برنامه و بودجه قرار دارد. پورمحمدی درباره تأمین منابع دارو گفت: پارانه دارو نیز در حال پرداخت است و هفته گذشته رقم قابل توجهی به طرح دارویار تخصیص دادیم که به وزارت بهداشت پرداخت شد؛ دارو چه در حوزه پارانه و چه در زمینه تأمین منابع واردات آن، در اولویت‌های سازمان برنامه و بودجه قرار دارد. وی اولویت‌های دولت را با بازسازی پس از جنگ دانست و با بیان اینکه بازسازی واحدهای آسیب‌دیده آغاز شده است، اظهار داشت: رسیدگی به اموال و دارایی‌های مردم، رسیدگی به خانواده شهدا و جانبازان جنگ تمهیلی سوم نیز در اولویت‌های ما قرار دارد؛ کارهای مربوط به پرداخت هزینه بازسازی آتانیه آسیب‌دیده منازل شروع شده است. همچنین پرداخت بسته‌های حمایتی به صنوف و واحدهای اقتصادی کوچک را آغاز کرده‌ایم.

ترامپ، شی و تایوان؛ معامله‌ای که متحدان آمریکا را نگران کرد

## پکن لبخند می‌زند

فاطمه سرخوش

برای بسیاری از کشورهای منطقه، این پرسش مطرح است که آیا آمریکا در حال بازتعریف تعهدات امنیتی خود در آسیاست، یا صرفاً مشغول بازآرایی تاکتیکی آن‌ها است؟

در حالی که تنش‌های ژئوپلیتیکی میان آمریکا و چین در آسیا رو به افزایش است، سخنرانی پیت هگست وزیر جنگ آمریکا در نشست امنیتی شانگهای لا در سنگاپور، نشان‌دهنده تغییر معنادار لحن واشنگتن بود؛ تغییری از هشدارهای صریح درباره تایوان به سکوتی محتاطانه تقلیل یافته است. در این میان، متحدان آسیایی یا نگرانی به احتمال کاهش تعهد عملی آمریکا به امنیت منطقه فکر می‌کنند. آکونومیست نوشت: پیت هگست در سخنرانی اصلی خود در سفر به آسیا، در حالی از سیاست‌های آمریکا در منطقه تعریف می‌کرد که هیچ اشاره‌ای به مهم‌ترین نقطه بحران، یعنی مسئله تایوان نکرد. موضوعی که در سال گذشته، محور اصلی هشدارهای او بود. او پیش‌تر احتمال حمله چین به تایوان را قریب‌الوقوع و با پیامدهای ویرانگر توصیف کرده بود. هگست سیاست آمریکا در قبال منطقه را قوی، آرام‌روشن توصیف کرد. به گفته بسیاری از ناظران، این اظهارات بیش از آنکه نشانه اطمینان باشد، بازتابی از ابهام شدید در راهبرد واشنگتن است.

این تغییر لحن در شرایطی رخ می‌دهد که متحدان آسیایی آمریکا، با سطح بالایی از نگرانی روبه‌رو هستند. در این میان، جنگ با ایران موجب کاهش ذخایر موشکی آمریکا شده و همین امر باعث شد تا واشنگتن از ارسال برخی محموله‌های تسلیحاتی به ژاپن خودداری کند. همچنین تحویل تسلیحات به تایوان نیز با خطر تأخیر مواجه است. در همین چارچوب، دیدار اخیر دونالد ترامپ با شی جین‌پینگ

در پکن نیز نگرانی‌هایی را ایجاد کرده است. علت اصلی آن این است که ترامپ فروش تسلیحات به تایوان را به‌عنوان یک «بازار چانه‌زنی» در مذاکرات تجاری با چین می‌داند و به صورت علنی نیز درباره آن صحبت کرده است. برخی این اظهارات را نقض سنت دیرینه عدم مشورت با پکن، درباره سیاست تسلیحاتی تایوان می‌دانند.

نشست شانگهای لا که معمولاً محل دیدار مقامات دفاعی آمریکا و چین است، این بار بدون حضور وزیر دفاع چین، دونگ جون، برگزار شد؛ این غیبت برای دومین سال متوالی تکرار شد. در غیاب پکن، پیام‌های واشنگتن نیز تغییر لحن محسوسه داشت. برخی سیاستمداران آمریکایی حاضر در نشست، از جمله سناتور تامی داکوورث، این سکوت را همدردی را نه از موضع قدرت، بلکه نوعی نزدیک شدن نرم به چین توصیف کردند.

یکی از نکات قابل توجه در سخنرانی هگست، تغییر واژگان او بود. او در سال گذشته از عبارت «چین کمونیستی» استفاده می‌کرد، اما این بار تنها از «چین» سخن گفت؛ تغییری که از نگاه برخی ناظران، می‌تواند بازتابی از تعدیل موضع ایدئولوژیک واشنگتن باشد. در عین حال، او تأکید کرد که جنگ ایران و ترمز کم‌رکاب نیم‌کره غربی به معنای کاهش تعهد به آسیا نیست و واشنگتن همچنان به بازدارندگی در امتداد زنجیره جزایر اول پایبند است. این منطقه راهبردی در امتداد ژاپن تا مالزی قرار دارد. این ادعا در حالی مطرح شد که خود دونالد ترامپ، پیش‌تر گفته بود که دفاع از تایوان برای آمریکا دشوار است، چرا که این جزیره از نظر جغرافیایی بسیار دور از خاک اصلی آمریکا قرار دارد. وجود چنین تناقضاتی میان تعهدات پیش‌تر اعلام‌شده و تردید عملی، یکی از اصلی‌ترین محورهای نگرانی متحدان آسیایی است. اغلب این کشورها با فشار برای افزایش

هزینه‌های دفاعی خود نیز مواجه هستند. هگست در بخش دیگری از سخنرانی خود، به‌جای تمرکز بر چین، بیشتر به انتقاد از متحدان آمریکایی پرداخت. او برخی کشورهای آسیایی را به‌طور غیرمستقیم در یک سلسله‌مراتب امنیتی قرار داد و از کره جنوبی به‌عنوان الگوی مطلوب یاد کرد. این کشور اخیراً بودجه نظامی خود را افزایش داده است. هگست در ادامه مدعی شد که کشورهایی مانند ژاپن، نیازمند تلاش بیشتر هستند و از تایلند، تنها به‌عنوان یک شریک یاد کرد.

هگست تأکید کرد که روابط آمریکا با متحدانش، نه بر اساس ارزش‌های ایدئولوژیک، بلکه بر مبنای هم‌راستایی منافع تعریف می‌شود. او گفت هنگامی که منافع مشترک کاهش یابد، همکاری‌ها نیز به‌صورت عمل‌گرایانه و بدون جنجال تنظیم می‌شوند.

در پایان سخنرانی، هگست با ارجاع به نظریه‌آزادی خواهی واقع‌گرایانه و جمله معروف تنوور روزولت (آرام‌سخن بگو و چمق‌های بزرگ همراه داشته باش)، از نیاز به سیاست خارجی عمل‌گرایانه‌تر گفت. او تأکید کرد که جهان امروز، کمتر به نشست‌های این‌چینی، و بیشتر به کشتی‌ها و زیردریایی‌ها نیاز دارد. این عبارت‌ها به‌طور ضمنی بر ضرورت افزایش توان نظامی آمریکا دلالت داشت. بنابراین، سخنرانی هگست نشان‌دهنده یک دوگانگی آشکار در سیاست آمریکا در آسیاست؛ یعنی از یک سو کاهش لحن تقابلی علیه چین، و از سوی دیگر افزایش فشار بر متحدان برای تقویت توان دفاعی خود. این ترکیب، برای بسیاری از کشورهای منطقه این پرسش ایجاد شده است که آیا آمریکا در حال بازتعریف تعهدات امنیتی خود در آسیاست، یا صرفاً مشغول بازآرایی تاکتیکی آن‌ها است؟

روایت بقائی از دلایل طولانی شدن مذاکرات؛

## آمریکا مدام دیدگاه‌های خود را تغییر می‌دهد



آتش‌بس می‌شود. اضافه‌کنند به این نقض آتش‌بس، تداوم راه‌زنی دریایی و تعرض به کشتیرانی تجاری ایران که خودهم نقض آتش‌بس است و هم مصداق اقدام تجاوز کارانه علیه ایران. سخنگوی وزارت امور خارجه درباره دلایل وضعیت مذاکرات ایران و آمریکا گفت: ما از ابتدا می‌دانستیم و می‌دانیم که در شرایط عدم اعتماد مذاکره می‌کنیم و این یک مفروض است. فراتر از آن مذاکره در دل سوءظن شدید و بدگمانی آغاز شد و تبادل پیام‌ها نیز در همین قالب و در همین فضا در حال انجام است. بنابراین، از این منظر باید به یاد داشته باشیم که دیپلماسی جایگزین قدرت نیست. مذاکره یا دیپلماسی، خود نشانه یا محصول اعتماد میان طرف‌های مذاکره کننده نیست. این‌ها را باید از یکدیگر تفکیک کنیم. وی ادامه داد: در چنین وضعیتی و در شرایطی که طرف مقابل مدام دیدگاه‌های خود را تغییر می‌دهد، مطالبات جدید یا متناقضی مطرح می‌کند و پیام‌های رسانه‌ای متفاوت، متناقض ارسال می‌کند، طبیعی است که این وضعیت موجب طولانی شدن روند مذاکره شود. به این موضوع، عامل مخربی را نیز اضافه کنید که ریشه در منطقه ما دارد و مانع از شکل‌گیری هر گونه

سخنگوی وزارت امور خارجه درباره موانع اصلی پیش روی مذاکره گفت: در شرایطی که طرف مقابل مدام دیدگاه‌های خود را تغییر می‌دهد، مطالبات جدید یا متناقضی مطرح می‌کند و پیام‌های رسانه‌ای متفاوت و متناقض ارسال می‌کند، طبیعی است که این وضعیت موجب طولانی شدن روند مذاکره شود.

به گزارش عصر رسانه، اسماعیل بقائی نشست خبری خود را با اشاره به تحولات جاری در لبنان آغاز کرد و گفت: کماکان رژیم صهیونیستی به‌عنوان بزرگ‌ترین تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی و علیه اخلاق و انسانیت مشغول از کتاب شنیع‌ترین جنایات در لبنان و در فلسطین اشغالی است. همچنان که نسل‌کشی در غزه ادامه دارد، علی‌رغم آتش‌بس ظاهری که اعلام کرده‌اند، در لبنان نیز با جنایات بی‌سابقه مواجه هستیم. حاکمیت ملی و تمامیت سرزمینی به شکل مستمر لبنان مورد تعرض قرار می‌گیرد، آتش‌بس مکرراً مورد نقض واقع می‌شود و تعداد زیادی از شهروندان لبنانی در جریان حملات، جان خود را از دست داده‌اند و منازل، شهرها و روستاهای خود آواره شده‌اند.

وی ادامه داد: این در حالی است که سازمان ملل متحد و شورای امنیت، متأسفانه هیچ تحرکی و هیچ اقدامی انجام نمی‌دهند و صرفاً تماشاگر وضعیت هستند.

سخنگوی وزارت خارجه در پاسخ به پرسشی درباره موضع جمهوری اسلامی ایران در خصوص تحولات لبنان و ادامه جنایت رژیم اسرائیل در این کشور، گفت: تحولات چند ماه اخیر، نقض آشکار و فاحش آتش‌بس ۱۹ فروردین ماه است. ما تاکید کردیم و کماکان تاکید داریم بر این نکته که آتش‌بس در لبنان بخش لاینفک هر گونه آتش‌بس و هر گونه توافق نهایی برای خاتمه جنگ هست. بقائی افزود: این فقط رژیم صهیونیستی نیست که مرتکب نقض آتش‌بس می‌شود؛ به این شکل گسترده آمریکا هم در منطقه ما مرتکب نقض

روندی برای کاهش تنش بوده است و آن، رژیم صهیونیستی است. سخنگوی وزارت خارجه در پاسخ به این پرسش که «رئیس‌جمهور آمریکا در آخرین اقدام شرایط توافق با ایران را سخت‌تر کرده و مدعی شده است که اورانیوم غنی‌شده مدفون شده ایران، باید خارج و نابود شود. آیا اساساً ایران برای دسترسی به سایت فرود و خارج کردن اورانیوم خود نیاز به فناوری کشور خارجی دارد؟» گفت: ما هر زمان لازم باشد که در رابطه با موضوعات هسته‌ای، کاری را انجام دهیم، خودمان به خوبی می‌دانیم چگونه عمل کنیم. در مورد جزئیات مباحث مرتبط با موضوع هسته‌ای، هیچ مذاکره‌ای در این مرحله صورت نگرفته است. من باز هم تکرار می‌کنم که در این مرحله تمرکز ما بر خاتمه جنگ است. وی ادامه داد: اساساً یکی از معضلات مذاکره با هیئت حاکمه فعلی آمریکا، همین تغییرات مکرر در مواضع و موضع‌گیری‌های ضد و نقیض است. قاعدتاً هر موضعی اگر تغییر کند، از یک طرف طرف مقابل هم باید متقابلاً دیدگاه‌ها و ملاحظات خودش را اعمال کند. نمی‌شود شما به صورت یک‌سویه مطالبات یا مواضع جدیدی را اعمال

معاون اول رئیس‌جمهور:

## فرماندهی رهبر معظم انقلاب و وفاداری رئیس‌جمهور به نظام بی‌نظیر است



معاون اول رئیس‌جمهور با قدردانی از میدان و خیابان دفاع از کشورمان برابر دشمنان، گفت: فرماندهی مقتدرانه و حکیمانه آیت‌الله سید مجتبی‌خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی و نگاه خالصانه، وفادارانه و بسیار قوی رئیس‌جمهور نسبت به انقلاب، نظام و کشور بی‌نظیر بوده و در شرایط جنگی به اقتدار کشور کمک کرده است.

«محمد رضا عارف» در ابتدای جلسه ستاد ملی بازسازی که به ریاست وی و با حضور اعضای این ستاد برگزار شد، ضمن تبریک میلاد امام هادی(ع) و عید غدیر به نقش خاص، مهم و راهبردی ولایت در طول تاریخ انقلاب اسلامی و بویژه در دو سال اخیر برای عبور از بحران‌ها و توطئه‌های دشمنان اشاره کرد. وی در ادامه با اشاره به نگاه راهبردی امام شهید انقلاب اسلامی به مسایل کشور و فرماندهی مقتدرانه و حکیمانه آیت‌الله سید مجتبی‌خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در شرایط جنگی، تاکید کرد که نقش و جایگاه با اهمیت ولایت، ضامن اقتدار، امنیت و آینده روشن ایران است. معاون اول رئیس‌جمهور در ادامه با قدردانی از حضور استثنایی ۹۰ شبی مردم در خیابان‌ها برای حمایت قاطع از کشور و نظام در برابر دشمن آمریکا - صهیونیستی، تحریم‌ها، فشارها، فتنه‌انگیزی‌ها و تفرقه‌افکنی‌های دشمنان، افزود: حضور مستمر مردم در خیابان‌ها به خصوص بعد از حوادث دی‌ماه یک اتفاق شگفت‌انگیز است. وی ادامه داد: یک دلیل مهم عملکرد اقتصادی مناسب کشور در دو جنگ اخیر، نقش سازنده و مثبت مردم در مدیریت صحیح منابع و صرفه‌جویی‌ها بوده است. باید قدر این مردم را دانسته و همسوا با آنان و در مسیر مطالباتشان حرکت کنیم. ما خدمتگزار و نوکر مردم هستیم البته نباید در شاعر بگوییم نوکر مردم هستیم. ما در عمل برای مردم آقایی کنیم. همه دولتمردان باید در عمل اثبات کنند که خدمتگزار و نوکر مردم هستند. معاون اول رئیس‌جمهور همچنین با تقدیر از شجاعت میدان در برابر دشمنان، گفت: رزمندگان با استفاده از فناوری‌های نوین و پیشرفته که در راستای راهبردهای پیشرفت علمی امام شهید انقلاب بوده است، توانست اقتدار و عظمت ایران را به دشمن اثبات کند. عارف خاطر نشان کرد: بخش دیپلماسی نیز کار سخت و پیچیده‌ای در احقاق حق ملت ایران در برابر زیاده‌خواهی دشمن دارد اما با وجود همه پیچیدگی‌ها و مشکلات، تیم مذاکره کننده تاکنون عملکرد خوبی داشته است. وی در ادامه ضمن تقدیر از زحمات و خدمات دکتر پزشکیان در دو سال گذشته، گفت: رئیس‌جمهور نگاه خالصانه، وفادارانه و بسیار قوی نسبت به انقلاب، نظام و کشور دارد که انصافاً این نگاه بی‌نظیر است.

کاهش ذخایر بنزین در آستانه ثبت رکورد تاریخی قیمت

## هشدار برای بازار انرژی آمریکا

در آستانه آغاز سفرهای تابستانی و همزمان با کاهش مستمر ذخایر در آمریکا، داده‌های اداره انرژی ایالات متحده نشان می‌دهد در صورت ادامه این وضعیت، سال ۲۰۲۶ به عنوان طولانی‌ترین دوره کاهش مداوم ذخایر بنزین در تاریخ این کشور ثبت خواهد شد.

به گزارش رویترز، کاهش تقریبی سابقه ذخایر بنزین ایالات متحده، هشدار جدی برای بازارهای سوخت همزمان با اوج تقاضا به دلیل آغاز سفرهای تابستانی است. براساس این گزارش، کمبود بنزین در آستانه تابستان و در صورت بروز هر گونه مشکل برای پرکردن ذخایر بنزین می‌تواند منجر به انفجار قیمت‌ها شود. داده‌های اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA) نشان می‌دهد که قیمت بنزین در آمریکا از زمان آغاز حملات علیه ایران در ۲۸ فوریه (۹ اسفند ۱۴۰۴)، سبب رشد ۵۰ درصدی بهای بنزین در این کشور شده و رکورد قیمت چهار سال گذشته را شکسته است. قیمت هر گالون بنزین در ایالات متحده در حال حاضر نزدیک به ۴.۳۳ دلار است. اما اکنون پس از ۱۵ هفته متوالی کاهش موجودی بنزین که ذخایر این کشور را به پایین‌ترین حد در این فصل از سال ۲۰۱۴ تاکنون رسانده، قیمت‌ها احتمالاً دوباره افزایش یابند. هر چند یک توافق صلح پایدار در خاورمیانه که بتواند خیلی سریع عبور و مرور نفتکش‌ها از تنگه هرمز را تسهیل سازد، می‌تواند در جلوگیری از کاهش شدید ذخایر بنزین ایالات متحده اثر داشته باشد و مانع رشد بیشتر قیمت‌ها شود. داده‌های اداره انرژی ایالات متحده نشان می‌دهد که دوره ۱۵ هفته‌ای کاهش ذخایر بنزین ایالات متحده از اواسط فوریه تاکنون طولانی‌ترین دوره کاهش ذخایر ثبت شده از سال ۲۰۱۲ به این سو است. موجودی بنزین ایالات متحده در حال حاضر حدود ۲۱۱.۵ میلیون بشکه است که نسبت به بیش از ۲۵۳ میلیون بشکه در دست قبل از شروع جنگ علیه ایران نزدیک به ۵.۵ درصد کمتر از میانگین پنج ساله برای این زمان از سال است.

بنابراین اگر تنها یک هفته دیگر این کاهش ادامه یابد، سال ۲۰۲۶ طولانی‌ترین دوره کاهش مداوم ذخایر بنزین ملی بدون جایگزین خواهد شد.

کلاس:

## اروپا آماده کمک برای راه‌حل‌های پایدار صلح است

مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا با استناد به رایزنی‌های خود با مسئولان پاکستانی پیرامون تحولات منطقه‌ای و مذاکرات ایران و آمریکا، به زعم خود گفت که اروپا آماده کمک به دستیابی به یک راه‌حل پایدار و صلح‌آمیز است.

به گزارش ایرنا، کایا کالاس در نشست خبری مشترک با وزیر امور خارجه پاکستان در شهر اسلام‌آباد اظهار داشت که تلاش‌های پاکستان برای حفظ گفت‌وگوهای بیشتر میان طرف‌ها در سراسر اروپا بسیار مورد توجه و قدردانی قرار گرفته است.

وی افزود: اکنون یک گشایش دیپلماتیک آزمایشی برای تمدید آتش‌بس و بازگشایی تنگه هرمز وجود دارد. کایا کالاس بدون اشاره به کارشکنی‌های شرکای اروپایی آمریکا در پایبندی به تعهدات خود درباره برجام و سکوت اتحادیه اروپا در قبال اقدامات غیرقانونی ایالات متحده و رژیم صهیونیستی، مدعی شد: هر گونه تفاهم موقت بین ایالات متحده و ایران باید با مذاکرات عمیق‌تر در مورد ذخایر هسته‌ای تهران و سایر مسائل حیاتی دنبال شود.

گفت: ثبات پایدار نیازمند راه‌حل‌های فراگیر تر است. اتحادیه اروپا آماده است تا به یک راه‌حل پایدار و صلح‌آمیز کمک کند.

کایا کالاس اظهار داشت: ما از اهرم اقتصادی، تخصص هسته‌ای قوی، روابط دیرینه با شرکای سراسر خلیج فارس و تعامل مستقیم با خود ایران استفاده می‌کنیم.

وی مدعی شد: من نقش ملموسی برای اتحادیه اروپا در کمک به پایداری هر گونه توافق نهایی چه از طریق عملیات دریایی، مشوق‌های اقتصادی که از ثبات بلندمدت حمایت می‌کنند یا سایر مسائل، می‌بینم. ستانور محمد اسحاق دار معاون نخست‌وزیر و وزیر امور خارجه پاکستان نیز در سخنان خود گفت که با مسوول سیاست خارجی اتحادیه اروپا درباره آخرین تحولات خاورمیانه و پیشرفت‌های حاصله پس از میانجی‌گری اسلام‌آباد بین تهران و اسلام‌آباد صحبت کرده است. وی افزود: تحولات امنیتی جنوب آسیا، افغانستان، توروسیم، همکاری‌های امنیتی و اقتصادی نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفت. اسحاق دار تاکید کرد که پاکستان و اتحادیه اروپا از فعالیت‌های توروسیمی در افغانستان و سرایت آن به خارج از مرزها نگرانی مشترک دارند.

## قالیاباف: رژیم صهیونیستی باید

### هزینه جنایاتش در لبنان را پرداخت کند

رئیس مجلس شورای اسلامی در واکنش به حملات شدید رژیم صهیونیستی در لبنان خطاب به آمریکا نوشت: باید هزینه جنایات رژیم صهیونیستی در لبنان را پرداخت کنید.

به گزارش خبرنگار سیاسی ایرنا، محمدباقر قالیاباف در واکنش به حملات شدید رژیم صهیونیستی در لبنان در حساب کاربری خود در شبکه ایکس نوشت: اعمال محاصره دریایی و تشدید جنایات جنگی در لبنان توسط رژیم نسل‌کش صهیونیستی، شواهد روشن عدم پایبندی آمریکا به آتش‌بس است. رئیس‌مجلس شورای اسلامی در این پیام با اشاره به اینکه هر انتخابی، هزینه‌ای دارد و صورتحساب آن هم از راه می‌رسد؛ گفت: همه چیز سر جای خودش قرار خواهد گرفت. به گزارش ایرنا، شبکه الجزیره گزارش داد: از زمان حمله رژیم صهیونیستی به لبنان، در هفته‌های گذشته بسیاری از اهالی جنوب لبنان زیر بمباران اسرائیل، خانه‌های خود را ترک و به سمت جبل لبنان و شهرهای شمالی یا حتی مناطقی در بیروت نقل مکان کردند و برخی از اهالی جنوب نیز با وجود هشدارهای مداوم اسرائیل در منازل خود باقی‌مانده و تعدادی از آنان نیز به شهادت رسیدند. همچنین رسانه‌های لبنان گزارش دادند مذاکرات بیروت، واشنگتن و تل‌آویو در مقر وزارت جنگ ایالات متحده (پنتاگون) پس از ۹ ساعت، بی‌نتیجه پایان یافت و رژیم صهیونیستی با اصرار به ادامه جنگ با پیشنهاد لبنان برای عقب‌نشینی از خاک این کشور مخالفت کرد، اما ریاست جمهوری لبنان از آمادگی دولت این کشور برای اجرای دور جدید مذاکرات با رژیم صهیونیستی خبر داد. آمریکا و رژیم صهیونیستی در تلاش هستند تا توطئه خلع سلاح مقاومت اسلامی لبنان را به دست دولت این کشور و از طریق سقوط دادن بیروت به سمت امضای توافق امنیتی با تل‌آویو پیش ببرند.

پزشکیان:

## آماده تسهیل تردد دریایی و تأمین امنیت کشتیرانی در تنگه هرمز هستیم



رئیس‌جمهور در گفت‌وگوی تلفنی با نخست‌وزیر ژاپن ضمن تاکید بر پایبندی ایران به راهکارهای دیپلماتیک برای حل و فصل مسائل، آمادگی تهران برای تسهیل تردد دریایی و تأمین امنیت کشتیرانی در تنگه هرمز را مورد تاکید قرار داد و خواستار گسترش همکاری‌های اقتصادی و فنی تهران و توکیو شد.

مسعود پزشکیان در گفت‌وگوی تلفنی با خانم سانائته تاکاچی نخست‌وزیر ژاپن، بر اراده جمهوری اسلامی ایران برای حل و فصل مسائل و تنش‌ها در منطقه از مسیر گفت‌وگو و دیپلماسی تاکید کرد. رئیس‌جمهور با اشاره به رویکرد مسئولانه ایران در تعاملات بین‌المللی، اظهار داشت: جمهوری اسلامی ایران همواره دیپلماسی را مؤثرترین راهکار برای حل مسائل موجود دانسته است، اما متأسفانه برخی طرف‌ها از جمله آمریکا با عدول از تعهدات خود و همچنین اقدامات بی‌ثبات‌کننده رژیم صهیونیستی، روندهای دیپلماتیک را با چالش مواجه کرده‌اند. وی همچنین با اشاره به تحولات منطقه، نقض مکرر آتش‌بس در لبنان، تداوم آوارگی شهروندان لبنانی و حمایت‌های سیاسی و نظامی آمریکا از اقدامات رژیم صهیونیستی را نگران‌کننده توصیف کرد و خواستار ایفای مسئولیت مؤثر جامعه جهانی در توقف این روند شد. پزشکیان در بخش دیگری از این گفت‌وگو، با تاکید بر اهمیت امنیت و آزادی کشتیرانی در آبراه‌های بین‌المللی، تصریح کرد: جمهوری اسلامی ایران آمادگی کامل برای تسهیل عبور و مرور دریایی را دارد. مشکل اصلی ناشی از محدودیت‌ها و موانعی است که از سوی آمریکا علیه کشتیرانی و تجارت ایران اعمال شده است. وی با بیان اینکه تهران موضوع تردد کشتی‌های مرتبط با ژاپن را با جدیت پیگیری خواهد کرد، خاطر نشان کرد: تلاش خواهیم کرد مسیر عبور کشتی‌های ژاپنی بدون مشکل و با سهولت بیشتری فراهم شود. رئیس‌جمهور همچنین تاکید کرد: جمهوری اسلامی ایران هر اقدامی را که در توان داشته باشد برای عادی‌سازی روند تردد دریایی در تنگه هرمز و حفظ ثبات و امنیت این گذرگاه راهبردی انجام خواهد داد و امیدوار است با بازگشت شرایط عادی، زمینه بهره‌گیری از توانمندی‌های فنی و مهندسی ژاپن در پروژه‌های بازسازی و توسعه پالایشگاه‌ها، بنادر و زیرساخت‌های اقتصادی آسیب‌دیده ایران بیش از پیش فراهم شود. خانم سانائته تاکاچی نخست‌وزیر ژاپن نیز در این گفت‌وگو تلفنی با تاکید بر حمایت کشورش از راهکارهای دیپلماتیک، ابراز امیدواری کرد روابط تهران و توکیو در حوزه‌های مختلف بیش از پیش گسترش یابد.



وزارت امور خارجه ترکیه، یورش صهیونیست‌های افراطی به مسجدالاقصی و هتک حرمت این مکان مقدس را محکوم و خواستار اقدام جامعه بین‌الملل برای فشار بر تل‌آویو شد.



گزارش تصویری

شمار زیادی از فلسطینی‌ها با

برگزاری تجمعی در مقابل مقر کمیته بین‌المللی صلیب سرخ در غرب شهر غزه، حمایت خود را از اسرای فلسطینی دربند زندان‌های رژیم صهیونیستی اعلام و تداوم جنایات علیه آنان را محکوم کردند.



## گفت و گوی اختصاصی «عصر رسانه» با کار آفرینان بر تر عرصه سازندگی

## مهندس عبدالرضا جبارپور، رئیس هیئت مدیره شرکت سیروود راه خزر و راه رود پل خزر

# تکمیل زنجیره تولید باراهاندازی کارخانه

# آسفالت اختصاصی ۱۶۰ تنی

## امروز سیروود تنها یک پایگاه تولیدی ندارد، بلکه عملاً در دو جبهه شرق و غرب استان

## زیرساخت تولید و پشتیبانی خود را مستقر کرده است



خواهد بود. ما از ابتدا تلاش کردیم نگاهمان به پروژه نگاه‌ی کامل و مهندسی‌شده باشد؛ نگاهی که راه را صرفاً به آسفالت محدود نمی‌بیند، بلکه آن را در پیوند با ساختار فنی، ابنیه، دوام و بهره‌وری تعریف می‌کند.

### از یک واحد تولیدی محلی تا شکل‌گیری یک مجموعه زیرساختی اثرگذار

بنده فعالیت حرفه‌ای خود را در مجموعه‌ای آغاز کردم که امروز با نام «سیروود» شناخته می‌شود؛ شناخته می‌شود؛ مجموعه‌ای که ریشه‌های آن به سال ۱۳۶۴ بازمی‌گردد. در آن سال، شرکت سیروود در شهر کلاچای با محوریت تولید مصالح پایه عمرانی، به‌ویژه شن و ماسه، تأسیس شد. در آن مقطع، نیاز استان گیلان به مصالح استاندارد و قابل اتکا در حوزه ساخت‌وساز و راهسازی، بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شد و ما از همان ابتدا تلاش کردیم با تکیه بر تولید اصولی، منظم و متمدانه، جایگاه خود را در این صنعت تثبیت کنیم. واقعیت این است که سیروود را باید یکی از قدیمی‌ترین و باسابقه‌ترین مجموعه‌های تولید شن و ماسه در استان گیلان دانست. ما از همان سال‌های ابتدایی، فعالیت خود را بر مبنای کیفیت، استمرار تولید و پاسخ‌گویی حرفه‌ای به نیاز پروژه‌های عمرانی متعلقه بنا کردیم. این نگاه باعث شد از یک واحد تولیدی صرف، به‌تدریج به مجموعه‌ای چندوجهی و تخصص‌محور در حوزه زیرساخت تبدیل شویم.

### توسعه‌ای هر مرحله‌به‌مرحله با نگاه به آینده

در سال‌های نخست، تمرکز اصلی ما بر تولید شن و ماسه بود؛ اما با توسعه نیازهای عمرانی استان و شناختی که از زنجیره تأمین پروژه‌های راهسازی به دست آوردیم، تصمیم گرفتیم دامنه فعالیت خود را گسترش دهیم. این توسعه نه از سر آزمون و خطا، بلکه بر اساس نیازسنجی دقیق و نگاه آینده‌نگرانه شکل گرفت. در حدود سال ۱۳۷۷، وارد مرحله‌ای تازه از فعالیت شدیم. در آن مقطع، موفق شدیم یک کارخانه آسفالت ثابت ۱۶۰ تنی متعلق به وزارت راه را به‌صورت استیجاری در اختیار بگیریم. این مجموعه با نام کارخانه شهید رجایی شناخته می‌شد و یکی از واحدهای مهم تولید آسفالت در منطقه بود. ما نزدیک به شش تا هفت سال، تا سال ۱۳۸۵، این کارخانه را در اجاره داشتیم و در این مدت، ضمن بهره‌برداری مستمر، تجربه‌ای ارزشمند و عملیاتی در حوزه تولید صنعتی آسفالت به دست آوردیم. این دوره برای ما صرفاً یک مرحله بهره‌برداری نبود؛ بلکه دوره‌ای تعیین‌کننده در تثبیت دانش اجرایی، شناخت ظرفیت‌های فنی و ارتقای توان لجستیکی مجموعه محسوب می‌شد. حضور در این بخش، به ما نشان داد که برای ایفای نقش مؤثرتر در پروژه‌های بزرگ راهسازی، باید زنجیره تولید را در داخل مجموعه خودمان تکمیل کنیم.

### تکمیل زنجیره تولید باراهاندازی کارخانه آسفالت اختصاصی

پس از پایان دوره بهره‌برداری استیجاری، مسیر توسعه را متوقف نکردیم. برعکس، با اتکا به تجربه‌ای که طی سال‌ها به دست آورده بودیم، تصمیم گرفتیم کارخانه آسفالت اختصاصی خودمان را به مجموعه اضافه کنیم. به همین منظور، در سایت تولیدی خود در کلاچای، کارخانه آسفالت ۱۲۰ تنی از برند مارینی را راه‌اندازی کردیم؛ مجموعه‌ای که از همان زمان تاکنون، یکی از ارکان اصلی توان تولیدی ما در اجرای پروژه‌های راهسازی به شمار می‌رود. راه‌اندازی این کارخانه، یک نقطه عطف جدی در مسیر رشد سیروود بود. از این مقطع به بعد، ما دیگر صرفاً تأمین‌کننده مصالح اولیه نبودیم؛ بلکه به مجموعه‌ای تبدیل شدیم که توان تولید، تأمین و اجرای بخش مهمی از نیازهای زیرساختی پروژه‌های عمرانی را به‌صورت یکپارچه در اختیار داشت.

### ورود به حوزه بتن آماده و شکل‌گیری یک مجتمع تولیدی کامل

مسیر توسعه ما در همان‌جا متوقف نشد. در ابتدای سال ۱۳۸۹، با هدف تکمیل هرچه بیشتر زنجیره تولید و پاسخ‌گویی جامع‌تر به نیاز بازار، یک واحد تولید بتن آماده نیز در مجموعه راه‌اندازی کردیم. با نصب و راه‌اندازی تأسیسات بتن آماده در همان کارخانه، عملاً سیروود به یک مجتمع تولیدی کامل در حوزه مصالح و فرآورده‌های عمرانی تبدیل شد. این توسعه، برای ما صرفاً افزودن یک خط تولید جدید نبود؛ بلکه گامی در جهت تبدیل شدن به یک مجموعه جامع و چندمنظوره بود. از آن زمان، ما توانستیم در کنار تولید شن و ماسه و آسفالت، تولید بتن آماده را نیز به سبد خدمات و محصولات خود اضافه کنیم و عملاً سه رکن اصلی تأمین مصالح پروژه‌های عمرانی را در یک مجموعه متمرکز کنیم. امروز این ظرفیت، یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی ما محسوب می‌شود؛ چراکه کارفرما و پیمانکار می‌تواند بخش قابل توجهی از نیاز خود را از یک مجموعه منسجم تخصصی و قابل اتکا تأمین کند.

### ظرفیت تولید فراتر از نیاز داخلی پروژه‌ه

یکی از نقاط قوت مجموعه ما این است که تولید را صرفاً برای مصرف داخلی پروژه‌های خود تعریف نکرده‌ایم. از ابتدا نگاه ما این بود که ظرفیت تولید باید به‌گونه‌ای طراحی شود که علاوه بر پاسخ‌گویی به پروژه‌های اجرایی خودمان، بتواند نیاز سایر پیمانکاران و فعالان حوزه عمران را نیز پوشش دهد. بر همین اساس، واحد بتن آماده ما صرفاً در خدمت پروژه‌های داخلی شرکت نیست و از سال‌های ابتدایی راه‌اندازی، به‌صورت فروش آزاد نیز در اختیار سایر پیمانکاران قرار گرفته است. این موضوع باعث شد سیروود نه فقط به‌عنوان یک پیمانکار اجرایی، بلکه به‌عنوان یک تأمین‌کننده معتبر در زنجیره ساخت‌وساز استان نیز شناخته شود. ظرفیت تولید بتن آماده در مجموعه ما امروز به حدود ۱۰ هزار مترمکعب در ماه می‌رسد؛ ظرفیتی قابل توجه که امکان پاسخ‌گویی همزمان به پروژه‌های درون‌سازمانی و برون‌سازمانی را فراهم کرده و نشان‌دهنده توان واقعی مجموعه در حوزه تولید صنعتی مصالح عمرانی است.

### آغاز فعالیت اجرایی؛ ورود رسمی به پروژه‌های عمرانی

ورود ما به عرصه اجرای پروژه‌های عمرانی، به‌صورت رسمی از سال ۱۳۷۸ آغاز شد. این سال را باید نقطه آغاز فعالیت اجرایی سیروود در حوزه پیمانکاری دانست؛ زمانی که نخستین پروژه آسفالتی خود را آغاز کردیم و عملاً از حوزه تولید صرف، وارد فاز اجرای مستقیم پروژه شدیم. این ورود، نقطه عطف مهمی در تاریخ شرکت بود. ما تا پیش از آن، بیشتر در نقش تأمین‌کننده و تولیدکننده مصالح شناخته می‌شدیم؛ اما از سال ۱۳۷۸ با به بعد، با اتکا به توان فنی، ظرفیت تولید و شناخت میدانی از پروژه‌ها، وارد عرصه اجرا شدیم و توانستیم جایگاه خود را به‌عنوان یک پیمانکار توانمند نیز تثبیت کنیم.

### فعالیت تخصصی در حوزه راه و ابنیه

امروز فعالیت اجرایی ما در قالب گرید ۳ راه تعریف می‌شود و تمرکز تخصصی مجموعه در حوزه راه و ابنیه است. این یعنی ما صرفاً در حوزه راهسازی محدود نشده‌ایم، بلکه در کنار اجرای پروژه‌های راه، در بخش ابنیه مرتب‌نظ حضور فعال و تخصصی داریم. این ترکیب، برای ما یک مزیت مهم ایجاد کرده است؛ زیرا اجرای پروژه‌های زیرساختی، به‌ویژه در حوزه راه، بدون تسلط بر بخش ابنیه عملاً ناقص

### فراتر از مرزهای گیلان؛ از راه‌های استانی تا پروژه‌های بین‌استانی

وقتی از حجم عملکرد و سابقه اجرایی مجموعه ما در حوزه راهسازی صحبت می‌کنیم، در واقع از چند دهه حضور مستمر در یکی از حساس‌ترین و پرهزینه‌ترین بخش‌های زیرساخت کشور سخن می‌گوییم. بخش قابل توجهی از راه‌های استان گیلان، در مقاطع مختلف، به‌طور مستقیم توسط مجموعه ما اجرا، روکش، بهسازی یا آسفالت شده‌اند؛ اما واقعیت این است که دامنه فعالیت ما هیچ‌گاه صرفاً به مرزهای اداری استان گیلان محدود نبوده است. به‌واسطه موقعیت جغرافیایی کارخانه و استقرار مجموعه در نقطه‌ای راهبردی نزدیک به مرز استان، از سال‌ها قبل توانستیم در پروژه‌های مهم استان مازندران نیز حضور فعال داشته باشیم. این مزیت جغرافیایی، در کنار توان فنی و ظرفیت تجهیزاتی ما، باعث شد سیروود به‌عنوان مجموعه‌ای فراتر از یک پیمانکار استانی شناخته شود؛ مجموعه‌ای که توان پاسخ‌گویی به پروژه‌های بزرگ منطقه‌ای را نیز دارد.

### اجرای پروژه‌های شاخص در محورهای استراتژیک شمال کشور

یکی از پروژه‌های مهم و ماندگار ما در سال‌های ابتدایی دهه هشتاد، اجرای روکش آسفالت محور چالوس-آرسر بود؛ پروژه‌ای که هنوز هم از آن به‌عنوان یکی از نمونه‌های شاخص عملکرد ما یاد می‌کنیم. این مسیر، یکی از مهم‌ترین و پرترددترین محورهای شمال کشور است؛ مسیری با شرایط اقلیمی خاص، بار ترافیکی سنگین و حساسیت اجرایی بالا. در آن پروژه، اجرای روکش آسفالت یک‌بارند رفت و برگشت به طول حدود ۵۰ کیلومتر را بر عهده داشتیم؛ پروژه‌ای بزرگ، سنگین و کاملاً راهبردی که در سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۱ اجرا شد. در آن مقطع، اجرای چنین پروژه‌ای با آن مقیاس، نیازمند توان تجهیزاتی، لجستیکی و مدیریتی قابل توجهی بود و حضور موفق ما در آن پروژه، عملاً جایگاه سیروود را به‌عنوان یک مجموعه توانمند در اجرای پروژه‌های بزرگ‌مقیاس منطقه‌ای تثبیت کرد.

### ورود فناوری تثبیت بستر؛ یک تصمیم فنی با نگاه آینده‌محور

در سال ۱۳۹۵ تصمیم گرفتیم یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین سرمایه‌گذاری‌های فنی مجموعه را انجام دهیم. در آن سال، یک دستگاه تخصصی تثبیت بستر راه را از آلمان وارد کردیم؛ تجهیز پیشرفته و کاملاً تخصصی که در زمان خود، یکی از مهم‌ترین گام‌های فناوریانه در مسیر توسعه توان اجرایی شرکت محسوب می‌شد. ارزش این دستگاه در زمان خرید حدود یک میلیون و دویست و پنجاه هزار دلار بود؛ سرمایه‌گذاری سنگینی که با هدف ارتقای کیفیت زیرسازی راه و اصلاح ریشه‌های بستر مسیرها انجام شد. این تصمیم، یک خرید معمولی تجهیزاتی نبود؛ بلکه یک انتخاب استراتژیک در راستای تغییر نگاه سنتی، به اجرای راه‌بود. شاید پیش از این نمونه‌هایی از این فناوری در کشور مورد استفاده قرار گرفته بود؛ اما این نخستین بار بود که چنین دستگاهی به‌ما ملکت یک مجموعه خصوصی در استان گیلان در مقیاس شمال کشور درمی‌آمد. این موضوع، برای ما صرفاً یک مزیت تجهیزاتی نبود؛ بلکه نشانه‌ای روشن از نگاه توسعه‌محور و آینده‌نگر مجموعه سیروود بود.

### اصلاح ریشه‌ای راه، نه ترمیم موقت سطح

مزیت اصلی این فناوری در آن است که مسئله راه را از ریشه حل می‌کند. نه از سطح. این دستگاه با رویکردی کاملاً مهندسی، حدود ۲۵ تا ۳۰ سانتی‌متر از بستر فرسوده و قدیمی مسیر را به‌صورت همزمان برش می‌دهد، بازیافت می‌کند و در همان لحظه وارد فرآیند تثبیت می‌سازد. همزمان با این فرآیند، ترکیبی مهندسی‌شده شامل مصالح اصلاحی، سیمان و دوغاب سیمانی به بستر تزریق می‌شود و ساختار متراکم، منسجم و مقاوم ایجاد می‌کند. ساختاری که در عمل، یک لایه زیرسازی تقویت‌شده با رفتار نزدیک به بتن کم‌عیار را شکل می‌دهد. این لایه، برعلاف روش‌های سنتی، به‌مرور زمان تنها دچار افت نمی‌شود، بلکه با حفظ رطوبت محیطی و تداوم فرآیند گیرش سیمان، مقاومت آن افزایش پیدا می‌کند. این دقیقاً همان نقطه‌ای است که تفاوت میان «ترمیم» و «صلاح» مشخص می‌شود. ما صرفاً سطح جاده را نمی‌پوشانیم؛ ما بنیان آن را بازسازی می‌کنیم.

### راه‌حلی مؤثر برای جاده‌های شمال و مسیرهای ییلاقی

کارایی واقعی این فناوری، به‌ویژه در استان‌های شمالی و محورهای ییلاقی، به‌خوبی خود را نشان داده است. در بسیاری از این مسیرها، مشکل اصلی همواره نشست بستر، ناپایداری لایه‌های زیرین و تخریب مکرر ناشی از رطوبت، یخبندان و تردد ماشین‌آلات سنگین بوده است. در روش‌های سنتی، این مسیرها هر دو تا چهار سال یکبار نیازمند ترمیم و روکش مجدد بودند؛ مسئله‌ای که یکی از پرهزینه‌ترین بخش‌های نگهداری راه را به دستگاه اجرایی تحمیل می‌کرد. به‌ویژه در مسیرهای برف‌گیر، این استهلاک شدیدتر نیز می‌شد و عمر مفید آسفالت به‌شدت کاهش پیدا می‌کرد. اما با استفاده از فناوری تثبیت بستر، این چرخه فرسایشی عملاً شکسته شد. تجربه ما نشان داد در بسیاری از محورهای ییلاقی، مشکل نشست‌های متداول به شکل محسوسی کاهش پیدا کرده و مسیر در برابر بارهای سنگین، پایداری بسیار بالاتری از خود نشان داده است. این یعنی کاهش واقعی هزینه‌های نگهداری، افزایش عمر بهره‌برداری و ارتقای کیفیت عملکرد راه در بلندمدت.

### عبور از راهکارهای موقت؛ تأکید بر درمان ساختاری

در سال‌های گذشته، روش‌هایی مانند میکروسرفیسینگ به‌عنوان راه‌حل‌های موقتلقنی و سطحی پیشنهاد می‌شدند. ما هرگز منکر کارکرد این روش‌ها در جای‌خود نبودیم؛ اما مسئله اینجاست که چنین راهکارهایی، عمدتاً نقش محافظ سطح را ایفا می‌کنند نه اصلاح ساختار. مشکل اصلی راه‌های شمال کشور، به‌ویژه در استان گیلان، در لایه رویه خلاصه نمی‌شود؛ چالش اصلی در لایه‌های زیرین است. تا زمانی که زیرساخت اصلاح نشود، هر پوشش سطحی—حتی با بهترین تکنولوژی—تنها زمان تخریب را کمی به تعویق می‌اندازد. ما در سیروود از سال‌ها قبل به این جمع‌بندی رسیده بودیم که آینده راهسازی در اصلاح ساختاری است، نه ترمیم مقطعی. به همین دلیل، مسیر ما از اجرا صرف به سمت اجرای مهندسی‌شده، ماندگار و مبتنی بر فناوری تغییر کرد؛ مسیری که امروز آن را یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی و تخصصی مجموعه خود می‌بینیم. اداره همزمان این تعداد پروژه، بدون برخورداری از ساختار منسجم اجرایی، سیستم پشتیبانی قوی، نیروی انسانی کارآزموده و توان تأمین مستقل مصالح عملاً ممکن نیست. این دقیقاً همان نقطه‌ای است که تفاوت یک پیمانکار معمول با یک مجموعه اجرایی واقعی مشخص می‌شود.

### توسعه زیرساخت تولید در دو جبهه شرق و غرب

برای پشتیبانی مؤثر از این حجم عملیات، ساختار تولید و لجستیک مجموعه را نیز متناسب با نیاز توسعه داده‌ایم. امروز سیروود تنها یک پایگاه تولیدی ندارد، بلکه عملاً در دو جبهه شرق و غرب استان، زیرساخت تولید و پشتیبانی خود را مستقر کرده است. پایگاه اصلی ما در کلاچای، همان مجتمع تولیدی مادر مجموعه است؛ مجموعه‌ای که امروز به‌عنوان یکی از قطب‌های اصلی تولید مصالح، آسفالت و بتن آماده در شرق گیلان شناخته می‌شود. این مجتمع، قلب عملیاتی بخش مهمی از پروژه‌های ماست و نقش اصلی در تأمین و پشتیبانی شرق استان را بر عهده دارد. در کنار آن، به‌تازگی یک پایگاه جدید نیز در شهرک صنعتی صومعه سرا راه‌اندازی کرده‌ایم که این مجموعه نیز با هدف پوشش جبهه غرب و توسعه دامنه پشتیبانی عملیاتی شرکت ایجاد شده است. این سایت جدید شامل کارخانه تولید آسفالت گرم با ظرفیت ۱۴۰ تن و یک دستگاه بچینگ بتن با ظرفیت یک مترمکعب است که مراحل نهایی زیرساختی شامل برق‌رسانی و گازرسانی آن در حال تکمیل است و ان‌شالله در آینده نزدیک وارد مدار بهره‌برداری کامل خواهد شد. راه‌اندازی این مجموعه جدید، عملاً سیروود را به یک شبکه عملیاتی دوحوره در شرق و غرب تبدیل می‌کند؛ مزیتی که سرعت تأمین، کاهش هزینه لجستیک و افزایش قدرت پاسخ‌گویی ما در پروژه‌های هم‌زمان را به‌طور قابل توجهی افزایش می‌دهد.

### اشتغال مستقیم؛ پشتوانه معیشت صدها خانوار

یکی از مهم‌ترین ابعاد فعالیت هر مجموعه عمرانی، اثر مستقیم آن بر اشتغال است. من همواره معتقدم ارزش یک مجموعه صرفاً به ماشین‌آلات، پروژه‌ها و گردش مالی آن نیست؛ بلکه به تعداد خانواده‌هایی است که معیشت‌شان به پایداری آن مجموعه گره خورده است. امروز اگر بخواهم از مهم‌ترین دستاورد سیروود سخن بگویم، یکی از مهم‌ترین آن‌ها همین نقش مستقیم در ایجاد اشتغال پایدار است. در مجموعه کلاچای با توجه به گستردگی فعالیت‌ها و ظرفیت بالای تولید، به‌ویژه در بخش بتن آماده، حدود ۱۰۰ نفر به‌صورت مستقیم مشغول به کار هستند. در پایگاه جدید غرب استان نیز با احتساب نیروهای تولید، اجرا و پشتیبانی، حدود ۲۵ نفر به‌صورت مستقیم فعالیت خواهند داشت. اما این تنها بخشی از ظرفیت اشتغال مجموعه است. در پروژه‌های اجرایی فعال ما نیز، نیروهای مستعدی در حد‌های مختلف مشغول فعالیت‌اند. برآوردی که خودم طی روزهای اخیر با دقت مرور کردم، نشان می‌دهد امروز در مجموع حدود ۳۰۰ نفر به‌صورت مستقیم از محل فعالیت‌های مجموعه سیروود ارتزاق می‌کنند. این یعنی معیشت مستقیم حدود ۳۰۰ خانوار، به پایداری، تداوم و توسعه این مجموعه گره خورده است؛ و از نگاه من، این فقط یک آمار نیست، بلکه مهم‌ترین مسئولیت و بزرگ‌ترین سرمایه اجتماعی‌ماست.

### بیش از هزار کیلومتر راه‌سازی؛ کارنامه‌ای فراتر از عدد و آمار

اگر بخواهم عملکرد مجموعه سیروود را در یک عدد خلاصه کنم، باید بگویم طی سال‌های فعالیت خود را در هزار کیلومتر از محورهای مواصلاتی در استان‌های گیلان و مازندران توسط مجموعه ما آسفالت، بهسازی یا اجرا شده است. اما واقعیت این است که این عدد تنها یک شاخص کمی از کارنامه‌ماست؛ آنچه برای من اهمیت بیشتری دارد، کیفیت، موقعیت و اثرگذاری همین مسیرهایی است که در طول این سال‌ها اجرا کرده‌ایم. بخش عمده‌ای از این مسیرها، صرفاً جاده‌های عادی یا شهری نبودند. ما در طول این سال‌ها، در مهم‌ترین محورهای مواصلاتی شرق گیلان و غرب مازندران، به‌ویژه در جاده‌های روستایی، ییلاقی، کوهستانی و محروم حضور مستمر داشته‌ایم؛ مسیرهایی که شاید در ظاهر تنها چند کیلومتر راه باشند، اما در عمل شریان حیاتی معیشت، امنیت، ارتباط و پایداری منطقه به‌شمار می‌روند.

### راه‌سازی در مناطق محروم؛ توسعه‌ای که از جاده آغاز می‌شود

بخش مهمی از پروژه‌هایی که ما در این سال‌ها اجرا کرده‌ایم، در مناطق کمتر برخوردار و نقاطی بوده که توسعه در آن‌ها مستقیماً با راه گره خورده است. تجربه میدانی به ما نشان داده که در بسیاری از مناطق محروم، جاده فقط یک مسیر عبور نیست؛ جاده آغاز ترمسری است. آغاز اقتصاد است. آغاز خدمات است و در بسیاری موارد، آغاز ماندگاری جمعیت در منطقه است. به همین دلیل، حضور ما در مسیرهای روستایی و ییلاقی را هیچ‌گاه صرفاً یک پروژه عمرانی معمول تلقی نکرده‌ایم. این مسیرها در عمل، ستون فقرات ارتباطی مناطق محروم هستند و اجرای آن‌ها، تأثیری مستقیم بر کیفیت زندگی مردم، دسترسی به خدمات، حمل‌ونقل محصولات، آمداد رسانی و حتی پایداری اجتماعی دارد.

### حضور در محورهای راهبردی شمال کشور

از جمله محورهای مهم و شناخته‌شده‌ای که اجرای آن‌ها در کارنامه مجموعه ما ثبت شده، می‌توان به محورهای راهبردی و شناخته‌شده شمال کشور اشاره کرد. مسیرهایی که هم از منظر جغرافیایی حساس‌اند و هم از منظر ارتباطی و استراتژیک اهمیت بالایی دارند. جمله این پروژه‌ها، اجرای محورهای مهم منطقه شمسوار، از جمله جاده‌های دو هزار و سه هزار، از جمله پروژه‌های شاخص ما در غرب مازندران بوده است. این مسیرها تنها جاده‌های کوهستانی معمول نیستند؛ این محورها، از جمله مسیرهای راهبردی منتهی به مناطق ییلاقی و ارتباطی هستند که از منظر پایداری، گردشگری، دسترسی و حتی ارتباطات جایگزین منطقه‌ای، اهمیت بالایی دارند. همچنین در شرق گیلان، محور اسکورتا رودسر نیز از جمله پروژه‌های مهمی است که در آن حضور مؤثر داشته‌ایم؛ محوری حساس، کوهستانی و اثرگذار که بخشی از آن توسط مجموعه ما اجرا شد و در بخش‌هایی نیز با همکاری سایر همکاران پیش رفت. این دست پروژه‌ها، به‌خوبی نشان می‌دهد که سیروود صرفاً در پروژه‌های متعارف حضور نداشته، بلکه در محورهای ورود کرده که اجرای آن‌ها نیازمند تجربه، توان لجستیکی و شناخت دقیق از شرایط اقلیمی و توپوگرافی منطقه بوده است.

### امروز با بیش از یک دهه پروژه فعال هم‌زمان در بیش از ۱۲ تا ۱۳ پروژه فعال را در دست اجرا دارد. این حجم از پروژه فعال هم‌زمان، تنها یک عدد نیست؛ نشان‌دهنده ظرفیت عملیاتی، توان تجهیزاتی، انسجام مدیریتی و قدرت پشتیبانی مجموعه در میدان اجراست.

### بزرگ‌ترین زیان امروز پیمانکار، خواب سرمایه است

اما در کنار تمام این نقش‌آفرینی‌ها، واقعیت این است که امروز بخش خصوصی فعال در حوزه عمران، بیش از هر زمان دیگری زیر فشار ساختاری قرار دارد. اگر بخواهم یکی از مهم‌ترین و فرساینده‌ترین مشکلات امروز پیمانکاران را نام ببرم، بدون تردید باید از «خواب سرمایه» یاد کنم. در شرایط تورمی امروز، بزرگ‌ترین زیانی که متوجه یک پیمانکار می‌شود، صرفاً افزایش قیمت نیست؛ بلکه توقف سرمایه در چرخه‌ای است که بازگشت آن با تأخیر، فرسایش و کاهش ارزش همراه است. ما در پروژه کاری که کنیم، مصالح مصرف می‌کنیم، ماشین‌آلات را در میدان نگه می‌داریم، نیروی انسانی را حفظ می‌کنیم، اما بازگشت منابع مالی با فاصله‌ای اتفاق می‌افتد که عملاً بخش قابل توجهی از ارزش سرمایه را از بین می‌برد. در اقتصاد تورمی، زمان خودش تبدیل به هزینه می‌شود. هر روز تأخیر در پرداخت، یعنی کاهش ارزش واقعی سرمایه‌ای که بیش از آن در پروژه مصرف شده است. این مسئله، امروز یکی از اصلی‌ترین فشارها بر شرکت‌های اجرایی است.

### تورم، سود پروژه را نمی‌خورد؛ اصل سرمایه را می‌بلعد

واقعیت این است که در شرایط فعلی، مسئله فقط کاهش سود نیست؛ در بسیاری از موارد، اصل سرمایه پیمانکار در حال استهلاک شدن است. ما مواد اولیه را در یک زمان و با یک قیمت مصرف می‌کنیم؛ اما جایگزینی همان مواد در زمان بعد، با هزینه‌ای کاملاً متفاوت انجام می‌شود. همین مسئله باعث می‌شود آنچه روی کاغذ پروژه فعال و در حال اجرا دیده می‌شود، در عمل با فرسایش جدی منابع مالی همراه باشد. شما مصالح را امروز مصرف می‌کنید، اما فردا برای جایگزینی همان مصالح، باید چند برابر هزینه کنید. یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که امروز فشار آن به‌طور مستقیم بر بخش خصوصی وارد می‌شود، تغییر الگوی تخصیص اعتبار است. در سال‌های اخیر، بخش قابل توجهی از پرداخت‌های کارفرمای به‌جای نقدینگی، به سمت ابزارهایی مانند اوراق، اسناد مدت‌دار و سازوکارهای غیرنقد سوق پیدا کرده است. در ظاهر، این ابزارها نوعی پرداخت محسوب می‌شوند، اما در عمل، برای پیمانکاری که باید حقوق، بیمه، سوخت، قطعه، دستمزد حمل، تعمیرات و خرید روزانه مصالح را نقدی تأمین کند، این نوع تخصیص، عملاً معادل نقدینگی نیست. پروژه با پول نقد اداره می‌شود، نه با کاغذ. ماشین‌آلات با اوراق روشن نمی‌شوند، حقوق کارگر با اسناد مدت‌دار پرداخت نمی‌شود و بازار مصالح هم با وعده تسویه کار نمی‌کند. وقتی ورودی نقدی کاهش پیدا می‌کند، اما هزینه‌های عملیاتی همه نقدی و روزانه‌اند، فشار نقدینگی مستقیماً روی شانه بخش خصوصی می‌افتد. این همان نقطه‌ای است که پیمانکار، در عین فعال بودن پروژه، از درون تحت فشار فرسایشی قرار می‌گیرد.



توفیق خدمت به کشور در هر لباس و عرصه ای، موهبتی است که نصیب افراد متعهد و متخصصی می شود که برای سازندگی کشور خود کمر همت بسته و مردانه در عرصه های سازندگی و توسعه زیرساخت های که مطالبات به حق هموطنان عزیز را به دنبال دارد، تلاش می کنند. این حضور همواره با مشکلات و چالش هایی روبرو است اما از آنجا که این عده به دور از هرگونه حاشیه ای تنها به عمران و آبادانی می اندیشند و خود را بعنوان یک آبادگر وقف سازندگی و خدمت به خلق کرده اند، تمامی نامالیامات و سختی ها را پشت سر گذاشته و کارنامه ای درخشان از خود به جا گذاشته اند.

شرکت سیروود راه خزر و راه رود پل خزر از جمله شرکت های برتر و فعال در استان گیلان است که باسکانداری مهندس عبدالرضا جبارپور، تجربه فعالیت در عرصه های عمرانی را دارد، خدمات ارزنده و شایسته ای به انجام رسانده است. اجرای پروژه های خاص در بهترین زمان ممکن، ایجاد صدها شغل مستقیم برای هموطنان عزیز و فعالیت بدون حاشیه در کنار حضور مستمر در عرصه های آبادانی، بدون خستگی از مشکلات پیش رو تنها بخشی از اقدامات این شرکت است که باعث شده تا نام این شرکت در فهرست برترین شرکت های پیمانکاری قرار گیرد. حضور متمهدهانه در کنار تخصص مثال زدنی نام شرکت سیروود راه خزر و راه رود پل خزر را به قدری پرآوازه کرده که مسوولان استان این شرکت را به عنوان بازوان اجرایی خود پذیرفته و اجرای پروژه های ملی را با خاطری آسوده به دست آنها می سپارند. برای آشنایی بیشتر با چگونگی عملکرد شرکت سیروود راه خزر و راه رود پل خزر گفت و گوی کاروکارگر با مهندس عبدالرضا جبارپور، رئیس هیئت مدیره این مجموعه توانمند و متعهد از منظر نگاهتان می گذرد.

در چنین شرایطی، طبیعتاً انتظار می رود نظام تعدیل بتواند بخشی از این فشار را جبران کند اما واقعیت این است که فاصله میان تورم واقعی بازار و آنچه در سازوکار تعدیل دیده می شود، فاصله ای جدی و بعضاً غیرقابل توجیه است.

### فشار مالیاتی در زمان رکود، فشار مضاعف بر تولید است

در همه اقتصادهای دنیا، وقتی کشورها با فشارهای تورمی، رکود یا تنگنای اقتصادی مواجه می شوند، یکی از نخستین حمایت هایی که از بخش مولد صورت می گیرد، کاهش فشار مالیاتی، تعدیل بخشی از تعهدات یا ایجاد تنفس برای تولیدکننده است. منطق این رویکرد روشن است؛ وقتی تولید تحت فشار است، باید بار آن را سبک تر کرد تا بتواند سرپا بماند. اما متأسفانه در عمل، ما نتوانیم از چنین تنفسی برخوردار نشده ایم، بلکه در بسیاری از موارد فشارهای مالیاتی، بیمه ای و اجرایی بر بخش خصوصی بیشتر هم شده است. یعنی در شرایطی که هزینه ها بالا رفته، وصولی ها با تأخیر مواجه شده و نقدینگی فرسوده شده، فشارهای بالادستی نیز کاهش پیدا نکرده، بلکه در مواردی تشدید هم شده است. این یعنی تولیدکننده همزمان باید با تورم، کمبود نقدینگی، تأخیر در وصول، افزایش هزینه و فشارهای تکلیفی نیز مقابله کند.

### بخش خصوصی، در دسترس ترین محل برای اعمال فشار

یکی از چالش های جدی ما این است که در زنجیره مالی پروژه، بخشی از تعهدات از سوی کارفرما با تأخیر یا وقفه مواجه می شود، اما در بخش مطالبه، نخستین نقطه ای که تحت فشار قرار می گیرد، بخش تعهدات است. ما پروژه اجرا می کنیم، مطالبات همان با تأخیر پرداخت می شود، اما در سوی دیگر، تعهدات قانونی و اجرایی ما بدون تأخیر مطالبه می شود. این عدم توازن، یکی از جدی ترین نارسایی های ساختاری امروز است. در بسیاری از موارد، بخش خصوصی به این دلیل که در دسترس تر، شفاف تر، و قابل اعمال فشارتر است، زودتر از همه در معرض پیگیری، مطالبه و محدودیت قرار می گیرد؛ در حالی که منشأ اصلی تأخیر، در جای دیگری شکل گرفته است. این مسئله، عملاً بخش خصوصی را به ضربه گیر ناآرامی های مالی سیستم تبدیل می کند؛ نقشی که نه عادلانه است و نه پایدار.

### ستون فقرات عملیات ما، ناوگان تملیکی است نه اجاره ای

یکی از اصولی که ما از سال ها قبل در مجموعه سیروود به آن پایبند مانده ایم، این بوده که زیرساخت اجرایی یک شرکت عمرانی، نباید بر پایه وابستگی موقت بنا شود. به همین دلیل، از همان ابتدا تلاش کردیم ستون فقرات عملیاتی شرکت را بر مبنای دارایی تملیکی شکل دهیم، نه ماشین آلات استیجاری. سیاست ما در سیروود همیشه این بوده که تا جایی ممکن، ماشین آلات و تجهیزات اصلی را به مالکیت مجموعه دریاوریم. این نگاه، هم قدرت مانور ما را در پروژه های افزایش داده، هم وابستگی عملیاتی را کاهش داده و هم امکان برنامه ریزی بلندمدت تر برای نگهداری، نوسازی و بهره برداری فراهم کرده است.

### بیش از صد دستگاه ماشین آلات و تجهیزات در چرخه عملیاتی

امروز اگر بخواهیم از ظرفیت تجهیزاتی مجموعه صحبت کنیم، باید بگوییم سیروود به صورت کلی به ناوگانی متشکل از بیش از ۱۰۰ دستگاه ماشین آلات و تجهیزات عملیاتی مجهز است؛ ناوگانی که ستون اصلی اجرای پروژه های ما در بخش تولید، حمل، پشتیبانی، راه سازی و عملیات میدانی را تشکیل می دهد. این عدد فقط یک آمار تجهیزاتی نیست؛ پشت این عدد، سال ها سرمایه گذاری، نگهداری، تعمیر، بازسازی و مدیریت مستقر قرار دارد. در یک شرکت عمرانی، ماشین آلات صرفاً ابزار کار نیستند؛ آن ها قالب تپنده عملیات اند. هر توقف، هر خرابی و هر اختلال در این ناوگان، مستقیماً بر زمان، کیفیت و هزینه پروژه اثر می گذارد.

### نگهداری اصولی، عامل ماندگاری ناوگان

طبیعتاً بخشی از ناوگان ما طی سال های مختلف خریداری شده و مانند هر مجموعه عملیاتی یاسابقه، میانگین عمر تجهیزات ما نیز امروز به بیش از یک دهه می رسد. اما آنچه در این میان تعیین کننده است، صرفاً سن ماشین آلات نیست؛ بلکه کیفیت نگهداری، تعمیرات، بازسازی و بهره برداری از آن هاست. در حوزه ماشین آلات سنگین، عمر واقعی تجهیزات را صرفاً سال ساخت تعیین نمی کند؛ آنچه تعیین کننده است، نظام نگهداری و کیفیت پشتیبانی فنی است. ما طی سال ها تلاش کرده ایم با نگهداری مستمر، تعمیرات به موقع و مدیریت دقیق بهره برداری، ناوگان خود را در وضعیت عملیاتی قابل اتکا نگه داریم. در واقع، آنچه امروز بیش از هر چیز برای ما اهمیت دارد، «آدامگی عملیاتی» ماشین آلات است، نه صرفاً سن تقویمی آن ها.

### بحران سوخت؛ گره ای که مستقیماً به قلب تولید می رسد

اگر بخواهیم یکی از پیچیده ترین و فرساینده ترین چالش های امروز بخش اجرا را نام ببریم، بدون تردید باید از مسئله سوخت یاد کنیم. در ظاهر، تأمین سوخت شاید یک موضوع اجرایی ساده به نظر برسد اما در عمل، این مسئله امروز به یکی از پیچیده ترین گره های عملیاتی بخش عمرانی تبدیل شده است. ماشین آلات سنگین، ناوگان حمل، تجهیزات کارگاهی، ژنراتورها و خطوط تولید، همگی مستقیماً به سوخت وابسته اند. در چنین شرایطی، هر اختلال در تخصیص سوخت، مستقیماً به قلب عملیات ضربه می زند. مسئله اینجاست که در مقاطع مختلف، این زنجیره با اختلال هایی مواجه می شود که عملاً از کنترل مجموعه خارج است. اما تمام تبعات آن متوجه بخش اجرایی می شود.

### وقتی پروژه فعال است، اما سوخت تخصیص پیدا نمی کند

یکی از عجیب ترین و در عین حال فرساینده ترین واقعیت هایی که در همین مقطع اخیر با آن مواجه بوده ایم، اختلال جدی در تخصیص سوخت بوده است. در بازه ای از همین ماه های اخیر، عملاً هیچ گونه شارژ موثری برای کارت سوخت بخش قابل توجهی از ماشین آلات سنگین انجام نشده است؛ مسئله ای که مستقیماً عملیات روزمره را تحت فشار قرار داد. پروژه فعال است، ماشین در میدان است، تعهد اجرا برقرار است، اما سوخت تخصیص پیدا نمی کند. این یعنی یکی از ابتدایی ترین ملزومات اجرای پروژه، در نقطه ای خارج از اختیار پیمانکار متوقف می شود. اما مسئولیت توقف همچنان متوجه پیمانکار باقی می ماند. در چنین شرایطی، بخش اجرایی ناچار می شود برای جلوگیری از توقف پروژه، به مسیرهای پر هزینه تر و دشوارتر تأمین متوسل شود؛ مسیری که نه شفاف، نه پایدار و نه قابل اتکا است. اما در عمل برای جلوگیری از توقف عملیات، ناگزیر به آن تن داده می شود. این همان نقطه ای است که بخش خصوصی، برای زنده نگه داشتن پروژه، هزینه ناآرامی ساختاری را از جیب خود پرداخت می کند.

### گاز هست، اما در زمستان حق مصرف نداریم

چالش انرژی فقط به سوخت ماشین آلات محدود نمی شود. در بخش تولید نیز وضعیت پیچیدگی های خاص خود را دارد. کارخانه های ما در بخش تولید، به ویژه در حوزه آسفالت، متکی به گاز هستند؛ اما همین گاز نیز در فصول سرد، از یک مزیت به یک محدودیت تبدیل می شود. در ماه های سرد سال، در مقاطع مختلف با این مسئله مواجه می شویم که به دلیل محدودیت شبکه، از واحدهای تولیدی تهی گردفته می شود که کارخانه را روشن نکنند یا مصرف را متوقف کنند. یعنی در زمانی که پروژه فعال است و خط تولید باید کار کند، عملاً به واحد تولیدی اعلام می شود که امکان استفاده از سوخت اصلی خود را ندارد. در ظاهر، راه حل جایگزین، استفاده از سوخت دوم است؛ اما در عمل، این گزینه نیز برای همه واحدها قابل استفاده نیست.

### فشار اصلی امروز کجاست؟ جایی که قیمت ها هر روز از محاسبات جلوی می زند

اگر بخواهیم صادقانه بگوییم، در سال ۱۴۰۴ دیگر مسئله فقط «گرانی»

نیست؛ مسئله اصلی، از هم گسیختگی منطق اقتصادی در پروژه های عمرانی است. ما امروز فقط با افزایش قیمت مواجه نیستیم، بلکه با وضعیتی روبه رو هستیم که در آن سرعت رشد هزینه ها، از تمام مدل های محاسباتی، سازوکارهای تعدیل، برآوردهای اولیه و حتی تجربه های سنتی بازار جلو زده است. این یعنی شما صبح با یک عدد برنامه ریزی می کنید و عصر همان روز، همان عدد دیگر مبنای تصمیم گیری نیست. در چنین شرایطی، مسئله فقط مدیریت پروژه نیست؛ مسئله، مدیریت بقاست. امروز ما بیش از آنکه درگیر اجرای پروژه باشیم، درگیر حفظ تعادل میان هزینه، نقدینگی، تعهد و بقا هستیم.

### بیشترین جهش قیمت: از آهن تا مصالح پایه

اگر بخواهیم از میان مترهای اصلی، بیشترین فشار قیمتی را دستبندی کنیم، بدون تردید سه بخش بیشترین فشار را به ما وارد کرده اند: مصالح دانه بندی و قیر، در بخش آهن، بازار عملاً تابع نوسانات بیوسته و بعضاً غیرقابل پیش بینی بوده است. این مترها، به ویژه در ماه های اخیر، تحت تأثیر مستقیم نوسانات بازار، سازوکارهای بورس و فشارهای زنجیره تأمین، به یکی از متغیرترین بخش های هزینه ای تبدیل شده است. در بخش مصالح پایه نیز، یعنی همان شن و ماسه و مصالح دانه بندی که شالوده فیزیکی پروژه های ما را تشکیل می دهند، با جهشی مواجه بوده ایم که فشار آن مستقیماً به بطن عملیات منتقل شده است. فقط در همین بخش، افزایش قیمت ها در برخی مقاطع به حدود ۵۰ درصد رسیده است؛ عده ای که برای یکی از پایه های ترین اقلام مصرفی پروژه، به خودی خود بسیار سنگین است. اما شاید یکی از پرتشترین بخش ها، قیر باشد؛ مترهایی که شریان اصلی پروژه های راه سازی است و در ماه های اخیر، افزایش قیمت آن در برخی مقاطع از ۶۰ تا ۷۰ درصد نیز عبور کرده است.

### تناقض قیر: کارفرما تأمین می کند، اما پیمانکار باز هم متضرر می شود

در ظاهر، بسیاری تصور می کنند قیر چون از سوی کارفرما تأمین می شود، فشار مستقیمی به پیمانکار وارد نمی کند. اما واقعیت میدانی دقیقاً خلاف این تصور است. بله، در ظاهر قیر در برخی پروژه ها جزو اقلام کارفرمایی است؛ اما نحوه محاسبه، به روزرسانی قیمت، زمان تخصیص، فاصله میان مصرف تا تسویه و سازوکار اعمال آن، به گونه ای است که در عمل بخش مهمی از فشار مالی آن باز هم به پیمانکار منتقل می شود. ما با وضعیتی مواجه می شویم که در آن، پروژه روی کاغذ یک برآورد مشخص دارد، اما صرفاً به واسطه اختلال در مبنای محاسبه قیر، ناگهان با شکاف سنگین مالی روبه رو می شود. به زبان ساده تر، ممکن است پروژه ای در ظاهر یک رقم مشخص داشته باشد، اما در عمل، صرفاً برای پوشش اختلاف ناشی از به روزرسانی محاسبات قیر، پیمانکار ناچار شود بخش قابل توجهی از هزینه را از جیب خود تأمین کند. این دقیقاً همان جایی است که منطق اقتصادی پروژه از حالت طبیعی خارج می شود. در ظاهر، قیر تأمین شده است؛ اما در عمل، هزینه آن همچنان بر دوش پیمانکار باقی می ماند.

### وقتی تورم رسمی با واقعیت بازار هم خوانی ندارد

یکی از مهم ترین مشکلاتی که امروز ما در میدان اجرا با آن مواجهیم، فاصله عمیق میان واقعیت بازار و شاخص های رسمی است. ما در بازار واقعی با افزایش های سنگین، بیوسته و بعضاً جهشی مواجهیم؛ اما آنچه در نظام های رسمی، شاخص ها و مبانی تعدیل منعکس می شود، در بسیاری موارد فاصله ای جدی با واقعیت دارد. این شکاف، فقط یک اختلاف آماری نیست؛ این فاصله، مستقیماً به زیان پیمانکار تبدیل می شود. وقتی بازار با منطق خودش حرکت می کند، اما نظام جبران با منطق دیگری محاسبه می شود، نتیجه روشن است؛ شکاف ایجاد شده، مستقیماً از سرمایه بخش خصوصی جبران می شود. در چنین شرایطی، پیمانکار نه از محل سود، بلکه از اصل سرمایه خود در حال جبران فاصله ای است که میان واقعیت و محاسبه ایجاد شده است.

### اقتصاد پروژه دیگر با فرمول های قدیم قابل فهم نیست

واقعیت این است که اقتصاد پروژه امروز دیگر با الگوهای سنتی و محاسبات قدیمی قابل تحلیل نیست. ما وارد دوره ای شدیم که مدل های کلاسیک برآورد تحلیل سود، برنامه ریزی خرید و حتی تصمیم گیری سرمایه ای، دیگر با قطعیت گذشته پاسخ نمی دهند. در گذشته، شما می توانستید برای خرید یک تجهیز، برآوردی از بازگشت سرمایه دوره استهلاک، زمان جبران هزینه و منطق اقتصادی آن داشته باشید. امروز اما همان محاسبه، در فاصله ای کوتاه به کلی دگرگون می شود. آنچه دیروز یک سرمایه گذاری معقول و منطقی محسوب می شد، امروز در محاسبات جدید، نیازمند چندین برابر بازدهی است. تا صرفاً بتواند توجیه اقتصادی اولیه خود را حفظ کند. و این فقط درباره اصل خرید نیست؛ مسئله اصلی، هزینه زنده نگه داشتن همان سرمایه است.

### بحران فقط خرید نیست؛ نگهداری از دارایی به مراتب سنگین تر شده است

در اقتصاد امروز، مسئله فقط خرید ماشین آلات و تجهیزات نیست؛ گاهی نگهداری از همان دارایی، به مراتب پیچیده تر و پرهزینه تر از اصل خرید آن شده است. این همان بخشی است که کمتر دیده می شود. همه قیمت خرید را می بینند اما آنچه کمر سرمایه گذار را می شکنند هزینه نگهداری، استهلاک، قطعه، تعمیر و زنده نگه داشتن دارایی در مدار بهره برداری است. در حوزه ماشین آلات تخصصی، این فشار بسیار جدی تر است. قطعات مصرفی، لوازم تخصصی، ابزارهای سایشی، تجهیزات جانبی و اقلام نگهداری، امروز بعضاً با چندین ده برابر افزایش نسبت به سال های گذشته تأمین می شوند. در برخی موارد، قطعه ای که روزگاری یک قلم مصرفی ساده محسوب می شد، امروز به یک مؤلفه جدی در محاسبه بهای تمام شده تبدیل شده است. این یعنی سرمایه گذاری فقط با خرید آغاز نمی شود؛ فاصلای اصلی، از روزی شروع می شود که باید آن سرمایه را زنده نگه دارید.

### امروز حتی سود و زیان را هم باید دوباره تعریف کرد

یکی از تلخ ترین واقعیت های امروز این است که در این سطح از نوسان، حتی تشخیص دقیق سود و زیان نیز دیگر ساده نیست. در شرایطی که قیمت ها به شکل مداوم جابه جا می شوند، هزینه جایگزینی هر روز تغییر می کند؛ ارزش واقعی پول ثابت نیست و بازار با نوسان دائمی حرکت می کند. دیگر نمی توان با الگوهای ساده سنتی گفت یک مجموعه دقیقاً سود کرده یا زیان داده است. به همین دلیل ما امروز ناچار شدیم نگاهمان به مدیریت مالی را از نو بازطراحی کنیم. دیگر نمی شود با حسابداری سنتی، واقعیت اقتصادی پروژه را فهمید؛ ما به این جمع بندی رسیدیم که باید با مدل های دقیق تر، حرفه ای تر، و تحلیلی تر، واقعیت سود و زیان مجموعه را استخراج کنیم. چون در این شرایط، گاهی مجموعه در ظاهر فعال است، پروژه در جریان است، تولید برقرار است، ماشین کار می کند، اما در عمق، سرمایه در حال فرسایش است. این خطرناک ترین نوع زیان است؛ زبانی که در ظاهر دیده نمی شود، اما از درون، بنیه مجموعه را تحلیل می برد.

### مسئله فقط اقتصاد شرکت نیست؛ معیشت صدها خانواده است

برای من، مسئله فقط سود و زیان یک بنگاه نیست. اگر موضوع فقط یک تراز مالی بود، تصمیم گیری ساده تر می شد. مسئله اینجاست که پشت این مجموعه، فقط یک شرکت نیست؛ پشت این مجموعه، معیشت صدها خانواده قرار دارد. وقتی از استمرار، فشار، تحمل و ایستادگی حرف می زنیم، فقط از بقای یک برند یا یک پروژه حرف نمی زنیم؛ از مسئولیت اجتماعی سنگینی حرف می زنیم که پشت آن، زندگی مستقیم صدها خانوار قرار دارد. تعطیلی برای یک گزارش مالی شاید فقط یک عدد باشد؛ اما در میدان واقعی، تعطیلی یعنی قطع معیشت، توقف اشتغال، فرسایش امید و ضربه به خانواده هایی که زندگی شان به استمرار این چرخه وابسته است. و همین است که تصمیم را سخت تر می کند. ما فقط با اعداد تصمیم نمی گیریم؛ با مسئولیت تصمیم می گیریم.

### جمع بندی پایانی: اگر واقعیت میدان دیده شود، مسیر توسعه هم واقعی تر خواهد شد

مهم ترین خواسته من از مجموعه تصمیم ساز و تصمیم گیر کشور این است که پروژه های عمرانی را نه از پشت میز، بلکه از کف میدان ببینند. مسئله امروز ما در بخش اجرا، فقط کمبود منابع یا فشار اقتصادی نیست؛ مسئله اصلی، فاصله ای است که میان واقعیت میدانی پروژه و مدل تصمیم گیری اداری ایجاد شده است. هرچه این فاصله کمتر شود، هم تصمیم ها واقعی تر می شوند، هم پروژه ها دقیق تر پیش می روند و هم بخش خصوصی با انگیزه و توان بیشتری در میدان می ماند. خواسته من این است که در طراحی مالی پروژه ها، در برآوردها، در تعدیل ها، در نظام پرداخت و در تحلیل هزینه ها، واقعیت بازار و واقعیت کف جامعه بیشتر دیده شود. اقتصاد پروژه را نمی شود صرفاً با شاخص های روی کاغذ تحلیل کرد. باید بازار را دیده، باید خرید را دیده، باید قیمت واقعی مواد اولیه را لمس کرد، باید پای تأمین، حمل، اجرا و هزینه ایستاد تا بتوان درباره اقتصاد پروژه تصمیم دقیق گرفت. بخش مهمی از مسائل امروز، نه از جنس ناآگاهی، بلکه از جنس فاصله با میدان است. اگر این فاصله کمتر شود، بخش زیادی از گره ها نیز واقعی تر و سریع تر حل خواهد شد. در خاتمه وظیفه می دانم از تمامی مسئولان کشوری و استانی که دغدغه خدمت به مردم عزیزمان را دارند، قدردانی ویژه ای داشته باشم و همچنین تشکر صمیمانه ای دارم از همکاران شریف و پرتلاش خود در این شرکت که متعهدانه ما را در اجرای پروژه ها یاری می نمایند.

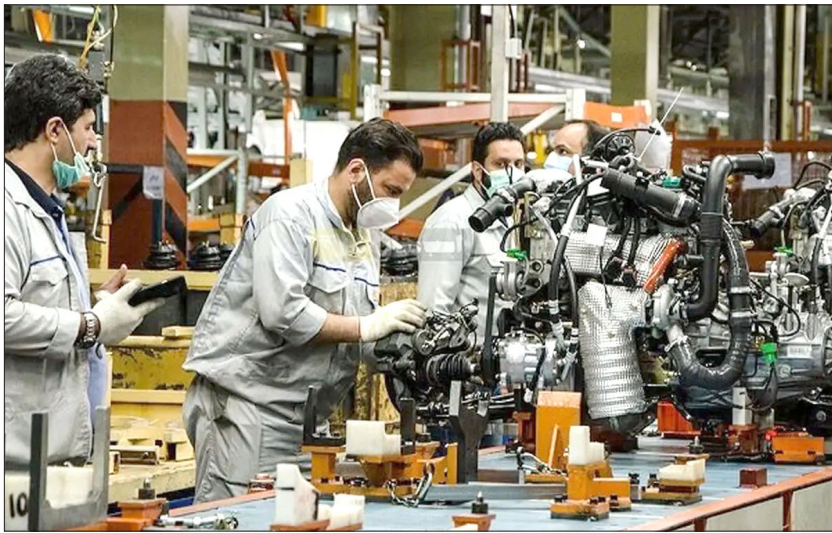






## تاخیر در پرداخت بیمه بیکاری معیشت کارگران را مختل کرده است

# بیکار، بدهکار و چشم انتظار



رویه‌رو خواهد بود. به ویژه اینکه بیشتر کارگران و کارمندان بخش خصوصی، مستاجر هستند و کمبود دارایی نقد، زندگی بیکار شدن این بخش از جامعه را به یک نقطه بحرانی رسانده است.

رئیس اتحادیه کارگران قراردادی و پیمانی کشور افزود: برای تمامی ماه‌ها و روزهایی که فرد مشمول مقرری بیمه بیکاری است، باید مقرری به کارگر پرداخت شود؛ ولو اینکه کارگر یک‌ماه پس از آن شاغل شده و به سازمان تأمین اجتماعی اعلام اشتغال کرده باشد، سازمان مکلف به پرداخت مقرری همان یک ماه است و این پرداخت، از جمله مطالبات قانونی کارگر است.

او با اشاره به زمانی که کارگر بیکار شده از تاخیر در پرداخت مقرری بیکاری در شرایط تومی اخیر می‌بیند، تشریح کرد: تاخیر در پرداخت حقوق بیمه بیکاری نباید به چندماه برسد؛ ما نباید با کارگرانی مقروض مواجه باشیم که برای نان شب خود پول قرض کرده‌اند؛ ارزش حقوق بیکاری بعد از چند ماه تاخیر، کاهش می‌یابد و حتی به نصف می‌رسد.

بیات در پایان خاطر نشان کرد: کارگران کشور سال‌ها ۳ درصدی خود را بابت بیمه بیکاری به سازمان تأمین اجتماعی پرداخت کرده‌اند؛ حبس این اموال و عدم پرداخت آن، مصداق تضییع حق الناس است و از نظر قانونی نیز مشکل دارد. هیچ نهادی حق ندارد به مبلغی که سال‌ها از مزد کارگر کسر شده، دست‌درازی کند؛ لذا انتظار می‌رود کارگران بیکار شده کشور هرچه سریع‌تر از موهبت دریافت مقرری بیمه بیکاری برخوردار شوند تا بخشی از ناملایمات و ناراضی‌های موجود کاهش یابد.

وام زنده مانده‌اند. کارگر بیکار شده‌ی متاهل و صاحب فرزند، وضع به مراتب بدتری دارند؛ بسیاری از آن‌ها دیگر نمی‌توانند حتی باسبیلی صورت خود را سرخ نگاهدارند؛ بیکار شده وجود ندارد. ما گزارش‌های متعددی داریم که برخی از کارگران بیکار شده در ابتدای جنگ که در همان اسفند کلبه عملیات اداری مربوط به ثبت نام را انجام داده‌اند، هنوز در نیمه خرداد و با وجود گذشت سه ماه، حتی یک ماه نیز مقرری بیمه بیکاری دریافت نکرده‌اند؛ در این زمینه، قطعاً دولت، تأمین اجتماعی و وزارت کار مسئول‌اند.

این فعال کارگری ادامه داد: بسیاری از کارگران بیکار شده، حتی عیدی و سنوات اسفندماه خود را طلب کار هستند و در این شرایط با قرض و جابه‌جا کردن وام با

با مراجعه اغلب بیکار شدگان دوران جنگ اخیر و دوره پساجنگ به ادارات کار، ترافیک بالایی از متقاضیان بیمه بیکاری پشت درب‌های صندوق بیمه بیکاری سازمان تأمین اجتماعی تشکیل شده است. خیل بیکارانی که در مورد آمار آن‌ها اختلاف است و تعداد آن‌ها از ۵۰۰ تا ۵ هزار نفر اعلام شده است، اکنون منتظر واریز مقرری بیمه بیکاری خویش هستند.

در این میان، در ماه‌های اخیر، تاخیر در پرداخت اولین مقرری بیکاری باعث ناراضی‌بخش قابل توجهی از مقرری‌گیران شده است؛ مشمولان بیمه بیکاری که سال‌ها سهم سه درصد بابت بیمه بیکاری خود پرداخت کرده‌اند، حالا پس از طی مراحل اداری طولانی و بعضاً بازرسی‌های سخت‌گیرانه تا یافتن شغل جدید، به مقرری بیمه بیکاری نیاز جدی دارند.

فتح‌الله بیات (دبیر اجرایی خانه کارگر شرق تهران و رئیس اتحادیه کارگران پیمانی و قراردادی) در گفتگو با این رسانه توضیح داد: از نظر قانونی و طبق دستورالعمل‌ها، مبالغ بیمه بیکاری باید پس از طی مراحل اداری کارگران واریز شود. واریز اولین مقرری بیکاری، البته در شرایط عادی کشور نیز اندکی طول می‌کشد و به ندرت کارگرانی وجود داشتند که بلافاصله یک ماه پس از ثبت نام مقرری بگیرند. قاعدتاً در این شرایط پیچیده اقتصادی و با توجه به افزایش شدید متقاضیان، این روند طولانی‌تر هم شده است.

وی افزود: البته شرایط جنگی و پساجنگی توجیه خوبی برای انجام ندادن خدمات نیست و به نظر می‌رسد

دیگر از می‌مهرگان، سخت‌پوستان و جلبک‌ها هستند. علاوه بر ارزش اکولوژیکی، از سواحل در برابر فرسایش و طوفان‌ها محافظت کرده و منطقه‌ای مهم برای جذب اکوتوریسم و صید محلی فراهم می‌کنند. سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری نهادها و ارگان‌های دولتی و غیردولتی در سال‌های اخیر اقدامات گسترده‌ای برای احیا و حفاظت از این زیستگاه‌ها انجام داده است. کاشت موفق بیش از ۳۰ هزار قلمه مرجانی در مناطق مختلف از جمله بیش از ۲۰ هزار قلمه در خاک، ۶ هزار قلمه در کیش و ۴ هزار قلمه در خلیج چابهار، ایجاد بست‌های مصنوعی از مهم‌ترین این اقدامات بوده است.

مرجانی است. ضمن گرامیداشت این روز بر اهمیت صخره‌های مرجانی به عنوان یکی از حساس‌ترین و ارزشمندترین اکوسیستم‌های دریایی کشور تأکید می‌کنم. صخره‌های مرجانی ایران عمدتاً از نوع حاشیه‌ای هستند و اطراف جزایر متعددی مانند کیش، هندرابی، فارور، لارک، هنگام، تنب بزرگ و کوچک، قشم، لاوان، شیور، سیری، ابوموسی، خارگ و خارگ رشد کرده‌اند. مرجان‌های خلیج فارس به دلیل تحمل شرایط دمایی ۳۶ درجه سانتی‌گراد، شوری بالا و نوسانات شدید، به عنوان آزمایشگاه طبیعی مقاومت در برابر تغییرات اقلیمی شناخته می‌شوند. این صخره‌ها زیستگاه بیش از ۲۵ درصد گونه‌های ماهیان دریایی کشور و هزاران گونه

## هشدار نسبت به تهدید صخره‌های مرجانی ایران

سازمان حفاظت محیط‌زیست هم‌زمان با روز جهانی صخره‌های مرجانی، نسبت به تهدیدهای ناشی از آلودگی، گردشگری غیراستاندارد و تغییرات اقلیمی هشدار داد. شهردار فاکار، مدیر کل دفتر زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست در یادداشتی نوشت: ۱۱ خرداد مصادف با روز جهانی صخره‌های

### وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خبر داد:

## راهاندازی موزه میناب در سعدآباد

سعدآباد برگزار شد. وزیر میراث فرهنگی در ابتدای این نشست با اشاره به ارباط نزدیک مأموریت‌های وزارتخانه با حوزه صنعت و اقتصاد، اظهار کرد: گردشگری و صنایع دستی دو حوزه مهم و مولد اقتصادی هستند که ارتباطی عمیق با بخش صنعت دارند و می‌توانند نقش مؤثری در اشتغال‌زایی، رونق تولید و توسعه متوازن کشور ایفا کنند.

صالحی‌امیری با تأکید بر ضرورت توجه به ابعاد اجتماعی تحولات اخیر کشور، گفت: در کنار دشواری‌ها و هزینه‌هایی که کشور متحمل شد، شاهد شکل‌گیری ظرفیت‌ها و فرصت‌های مهمی در حوزه سرمایه اجتماعی، همبستگی ملی و ارتقای احساس تعلق به ایران بودیم که باید مورد توجه و تحلیل قرار گیرد. وی افزود: یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این مقطع، تقویت انسجام ملی و افزایش همدلی میان اقشار مختلف جامعه بود؛ سرمایه ارزشمندی که می‌تواند پشتوانه‌ای مؤثر برای تحقق اهداف توسعه‌ای کشور در سال‌های آینده باشد.

### سختگوی شهرداری تهران:

## مسیر خانه‌دار شدن شهروندان تسهیل می‌شود

در طول ماه‌های اخیر جلسات مختلف در سازمان اتوبوسرانی و حمل و نقل برگزار شده و برای تقویت کار به نتایجی رسیدند و شهرداری در توسعه و تجهیز مسیرها نقش دارد و شهرداری مانند باقی‌مانده رویکرد ها در کنار دستگاه‌های متولی است تا مسئولیت‌ها به صورت دقیق و مشخص انجام شود. به گفته وی؛ درآمد پایدار شهرداری در سال ۱۴۰۴، ۷۷۰ هزار میلیارد تومان است و با بودجه سال ۱۳۹۹ نیز تفاوت ۲ برابری دارد و درآمد پایدار ما کامل کفاف درآمد و درآمد شهرداری را می‌دهد و سایر هم در توسعه عمرانی و شهرهای نیز مصرف می‌شود. وی افزود: طرح «خانه‌ریز» صرفاً برای سرمایه‌گذاران با گروه‌های خاص تعریف نشده است، بلکه شهرداری در قالب این طرح بستر مشارکت در ساخت را فراهم می‌کند تا زمینه رونق بازار مسکن ایجاد شود. به گفته محمدخانی، مدیریت شهری با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود و تسهیل فرآیندهای مشارکت در ساخت، تلاش دارد مسیرهای جدیدی را برای تأمین و خرید مسکن در اختیار شهروندان قرار دهد.

## بازگشایی اینترنت بین‌الملل آغاز احیای اقتصاد دیجیتال ایران

پس از حدود ۳ ماه محدودیت اینترنت بین‌الملل، با تصمیم «ستاد ویژه ساماندهی فضای مجازی» در ۵ خرداد ۱۴۰۵، اتصال مجدد آغاز شد؛ اقدامی که نقطه عطفی در حکمرانی دیجیتال کشور محسوب می‌شود.

### چرا اینترنت بازگشایی شد؟

- ۹٪ فقط کمتر از ۹۰٪ مردم موافق ادامه محدودیت بودند
- ۵۰٪ کسب‌وکارها حدود ۵۰٪ درآمد داشتند
- ۱۶٪ افراد اعلام کردند اینترنت تأثیر بر زندگی‌شان نداشته است.

فشار افکار عمومی هزینه اقتصادی بالا

### راهکار پیشنهادی

- حفظ دسترسی به: سرویس‌های ابری خدمات پرداخت ابزارهای توسعه‌دهندگان پلتفرم‌های کسب‌وکار
- تدوین «پروتکل‌های اپراتوری اینترنت در بحران»

## میزبانی از ۳۶۰ هزار دانش‌آموز مهاجر نماد تعهد انسانی و اراده ملی ایران اسلامی است

رئیس مرکز امور بین‌الملل و مدارس خارج از کشور وزارت آموزش و پرورش گفت: میزبانی از ۳۶۰ هزار دانش‌آموز مهاجر جلوه‌ای از تعهد انسانی و ملی جمهوری اسلامی ایران و همچنین نقش راهبردی آموزش و پرورش در صیانت از حق تحصیل است.

به گزارش ایران‌ناز، آموزش و پرورش محمد سلیمی در نشست مشترک با دبیر کل سازمان امور پناهندگی نوز، مدیر کل سازمان بین‌المللی وزارت امور خارجه، معاون امور بین‌الملل و حقوق بشر دوستانه جمعیت هلال احمر و روسای NGO ها و سمن های داخلی در مرکز امور اتباع و مهاجرین خارجی وزارت کشور، با تأکید بر این که مشارکت جمهوری اسلامی ایران در موضوعات بشر دوستانه برآمده از اراده انسانی و ارزش‌های ملی است، افزود: نتایج این نشست بر پایه مسئولیت‌پذیری و چشم‌انداز مشترک برای آینده کودکان مهاجر و آواره شکل گیرد. دبیر کل کمیسیون ملی آیسسکو در ایران افزود: در سال گذشته حدود ۳۶۰ هزار دانش‌آموز تبعه خارجی در مدارس ایران مشغول به تحصیل بوده‌اند؛ جمعیتی که رقم کمی نیست و برای کشور هزینه‌هایی به همراه دارد و با این حال، این دسترسی به آموزش بدون هیچ الزام حقوقی بین‌المللی، بدون شرط ارائه مدارک هویتی و بدون تبعیض در پذیرش برای آنها فراهم شده است.

سلیمی با اشاره به تجربه مشابه از میزبانی آوارگان و مهاجران در مدارس ایرانی خارج از کشور، با بیان اینکه در مدرسه ایرانی تاجیکستان حدود ۵۰ درصد دانش‌آموزان را مهاجران، از جمله اتباع افغانستان، تشکیل می‌دهند تا از تحصیل باز نمانند، تأکید کرد: دسترسی به تحصیل تنها آغاز راه است و با توجه به جمعیت بالای دانش‌آموزان مهاجر، چالش‌هایی ایجاد می‌شود؛ از