

ریل ایستاد؛ کشور نایستاد

در میانه نبردی چهل روزه وزیر تهدید مستقیم دشمن، شبکه ریلی ایران با حداقل وقفه، بار جابه جایی مسافران، کالاهای اساسی و حتی مأموریت های فرامرزی را بر دوش کشید و به ستون پنهان پایداری کشور بدل شد



شرکت راه آهن در جریان نبرد چهل روزه اخیر، فراتر از یک نهاد خدماتی، نقش ستون فقرات جابه جایی های استراتژیک کشور را ایفا کرد. با وجود آنکه شبکه ریلی به عنوان هدفی حیاتی مورد حمله قرار گرفت و آسیب هایی جدی متحمل شد، اما غیر از وقفه ای دوروزه، هرگز از حرکت باز نایستاد. در ساعات نخستین نبرد، همزمان با توصیه مسئولان برای خروج از پایتخت و ایجاد گره های ترافیکی سنگین در جاده ها، این راه آهن بود که بار اصلی جابه جایی ایمن مسافران را بر دوش کشید. این مأموریت با تقارن تعطیلات نوروزی، مدیریت سفرهای لغوشده و ضرورت حیاتی حمل کالاهای اساسی پیچیده تر شد؛ وظایفی که تا حصول آتش بس با دقت دنبال گردید. در این گزارش، چگونگی استمرار خدمات ریلی زیر آتش، روند جهادی بازسازی پل ها و خطوط تخریب شده، نقش راه آهن در بازگشت حجاج و تدابیر ویژه برای مسیرهای بین المللی را بررسی می کنیم تا تصویری دقیق از پایداری این میراث جهانی در قلب تاملطم های جنگ ارائه دهیم.

تاب آوری زیر آتش

در سی و هشتمین روز نبرد، هنگامی که دشمن صهیونی-آمریکایی با تهدیدهای مستقیم، زیرساخت های حیاتی کشور را هدف قرار داد، شبکه ریلی ایران نیز در شمار اهداف اصلی قرار گرفت و در نقاط مختلف مورد حمله و تخریب قرار گرفت. همزمان، هشدارهایی از سوی مهاجمان منتشر شد که مردم را از حضور در نزدیکی ایستگاه های راه آهن بحرذر می داشت؛ هشدار که نشان می داد زیرساختی غیرنظامی و یکپارچه، عمداً و آگاهانه به میدان تهدید کشانده شده است. با وجود این شرایط، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران تنها حدود دو روز فعالیت خود را متوقف کرد؛ توقفی کاملاً احتیاطی که هدف آن صرفاً حفظ جان مسافران و ارزیابی خطرات بود. «راه آهن سراسری ایران» که نزدیک به یک قرن قدمت دارد

و به عنوان بیست و پنجمین میراث جهانی ایران در فهرست یونسکو ثبت شده است، نه فقط یک شریان حمل و نقل، بلکه بخشی از هویت تاریخی و معماری این سرزمین به شمار می رود. با وجود ماهیت کاملاً غیرنظامی این میراث، زیر آتش تهدید و حمله قرار گرفتن آن نشان داد که دشمن در هدف گیری های خود نه به زیرساخت، بلکه به زندگی روزمره و امنیت عمومی مردم نظر دارد.

پس از پایان حملات، روند بازگشت به وضعیت عادی با سرعتی چشمگیر آغاز شد. علی همتی، معاون اجرایی شرکت ریلی رجا، دو روز پس از این رخدادها اعلام کرد که حرکت قطارها از سر گرفته شده و آمادگی کامل برای تریق قطارهای فوق العاده به ناوگان وجود دارد. او تأکید کرد که جان مسافران، معیار نخست تصمیم گیری بوده و برنامه ریزی ها به گونه ای شکل گرفته که هیچ مسافری بی پاسخ نماند و هم امنیت و هم رسیدن به مقصد تضمین شود. همتی با اشاره به توقف دو روزه حرکت ها گفت که این وقفه برای ایجاد شرایط پایدارتر ضروری بود و حتی در همان زمان نیز قطارهای فوق العاده از مشهد به ورامین اعزام شد تا امکان بازگشت مسافران فراهم شود. او همچنین اعلام کرد نخستین قطار پس از حملات، تهران-زاهدان بوده و تمامی تدابیر برای ارائه خدمات پایدار و افزایش ظرفیت در صورت نیاز اتخاذ شده است؛ نشانه ای روشن از تاب آوری راه آهن ایران در سخت ترین میدان ها.

بازسازی فوری زیر آوار جنگ

ترمیم پل راه آهن امین آباد زنجان، یکی از مهم ترین آسیب های واردآمده به شبکه ریلی کشور در جریان حملات اخیر، تنها دو روز پس از واقعه در دستور کار قرار گرفت. در بیستم فروردین، یعنی کمتر از ۴۸ ساعت از لحظه اصابت موشک های ائتلاف صهیونی-آمریکایی، استاندار زنجان اعلام کرد روند مرمت این پل با بسیج امکانات گسترده آغاز شده و حداکثر طی ۱۵ روز آینده به بهره برداری خواهد

رسید. این پل که بخشی از شریان اصلی ارتباط ریلی زنجان-تبریز به شمار می رود، مسیر انتقال بار و مسافر بوده و به گفته استاندار، هیچ گونه کاربرد یا ماهیت نظامی نداشته است؛ امری که نشان می دهد هدف گیری این سازه، حمله مستقیم به جریان زندگی و ارتباطات مردمی بوده است. استاندار با اشاره به حجم قابل توجه تخریب ها تأکید کرد که کاری که در شرایط عادی به ماه ها زمان نیاز داشت، اکنون با تلاش های جهادی و شبانه روزی نیروهای عملیاتی به سرعت در حال پیشرفت است و گزارش های میدانی این تسریع چشمگیر را تأیید می کند. بسیج ماشین آلات، مهندسان سازه، نیروهای امدادی و تیم های ارزیاب، تصویری از عزم همگانی برای احیای سریع این شریان حیاتی را نشان می دهد. عزم جدی راه آهن برای بازسازی صدمات تنها به زنجان محدود نشد. پل راه آهن یحیی آباد کاشان نیز در ۱۸ فروردین هدف حمله قرار گرفت؛ حمله ای که به شهادت دو شهروند و مجروحیت سه تن دیگر انجامید و نشان داد دامنه تهدید صرفاً زیرساخت راه هدف نمی گیرد، بلکه امنیت انسانی را نیز نشانه می رود. در پی این حملات، میرحسن موسوی، قائم مقام مدیرعامل راه آهن، اعلام کرد که بازسازی خطوط آسیب دیده از همان ساعات اولیه پس از تعرض آغاز شده است. او توضیح داد که بلافاصله جلسه ای با حضور معاونان راه آهن تشکیل شد و ضمن ارزیابی دقیق نقاط آسیب خورده، برنامه ریزی عملیاتی برای بازسازی تأسیسات زیربنایی و تأمین استمرار خدمات ریلی انجام گرفت.

موسوی با تقدیر از کارکنانی که در همان لحظات نخست در محل حاضر شدند، گفت تیم های تخصصی با پشتیبانی لجستیک لازم، به صورت جهادی مشغول عملیات بازسازی اند. او همچنین بر استمرار حرکت قطارهای باری و مسافری در سراسر شبکه تأکید کرد؛ نشانه ای از تاب آوری زیرساختی که حتی زیر آتش نیز پیوند حمل و نقل کشور را از هم گسسته نمی گذارد.

ریل پشتیبان در روزهای اضطراب

در جریان جنگ دوازده روزه، راه آهن جمهوری اسلامی ایران بار دیگر جایگاه خود را به عنوان ستون پنهان اما تعیین کننده شبکه حمل و نقل کشور به نمایش گذاشت؛ نقشی که البته ریشه های آن به پیش از آغاز رسمی سومین نبرد تحمیلی بازمی گردد. در نخستین روزهای جنگ رمضان، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به اختلال های ایجاد شده در حمل و نقل هوایی، بر نقش راه آهن در حفظ پیوستگی جابه جایی بار و مسافر تأکید کرد و گفت که این شبکه توانسته است هم در تخلیه و خروج کالا از بندر و هم در جابه جایی مسافران، خلأ های ایجاد شده را به شکلی مؤثر جبران کند. به گفته او، آثار این تلاش ها به روشنی در کشور قابل مشاهده است؛ از تداوم حرکت قطارها به مقصد کشورهای همسایه تا تقویت اتصال مسیرهای ریلی منطقه ای که پیامدهای مثبت و پایداری به همراه داشته است. با آغاز روزهای پس از جنگ، افزایش فشار تقاضا بر ناوگان ریلی، به ویژه در استان های پرتردد، ابعاد تازه ای یافت. جواد معراجی فر، مدیر روابط عمومی راه آهن خراسان رضوی، از افزایش ظرفیت قطارها به دلیل لغو گسترده سفرهای هوایی خبر داد و تأکید کرد که تمامی ظرفیت های موجود برای خدمت رسانی به مسافران بسیج شده است. او از تلاش شبانه روزی کارکنان راه آهن سخن گفت و تصریح کرد هرگونه اختلال در حمل و نقل جاده ای یا هوایی، با تکیه بر ظرفیت ریلی جبران خواهد شد.

در همین راستا، کریمی، معاون مسافری شرکت راه آهن، اعلام کرد که برای تسهیل تردد، قطارهای فوق العاده در تمامی مسیرهای پرتردد پیش بینی شده و همزمان امکان استرداد بلیت برای مسافرانی که از سفر منصرف شده اند فراهم است. او با تأکید بر موجود بودن بلیت در مسیرها، خاطرنشان کرد که مسافران می توانند به صورت حضوری یا اینترنتی نسبت به خرید یا استرداد بلیت اقدام کنند و وجوه پرداختی نیز بدون وقفه به حساب آنان بازگردانده می شود.

تداوم ریل های فرامرزی

در میانه بحران و در حالی که حمل و نقل هوایی با لغوهای گسترده و کمبود ناگهانی ظرفیت مواجه شده بود، توجه راه آهن به مسیرهای بین المللی نقشی تعیین کننده در حفظ جریان سفر ایفا کرد؛ نقشی که به ویژه با نزدیک شدن تعطیلات نوروزی، اهمیت مضاعفی یافت. علی همتی، معاون اجرایی شرکت رجا، با اشاره به افزایش تقاضا در روزهای جنگ اعلام کرد که ظرفیت سفرهای ریلی روزانه افزایش یافته و بخشی از این نیاز با بهره گیری از ناوگان ذخیره پوششش داده شده است. او توضیح داد که در مسیرهای پرتردد نظیر تهران-مشهد و تهران-بندرعباس ظرفیت فوق العاده اضافه شده و حتی در مسیر بین المللی تهران-وان، افزون بر دو حرکت برنامه ریزی شده هفتگی، یک قطار ویژه نیز به دلیل لغو پروازها برقرار گردیده است. به گفته او، این روند افزایش ظرفیت تا نیمه فروردین به تناسب نیاز ادامه خواهد داشت.

در کنار مدیریت تقاضا، مسئله ثبات قیمت نیز از اولویت های راه آهن بود. همتی تأکید کرد که با وجود نوسانات بازار و افزایش فشار تقاضا، هیچ گونه افزایش قیمتی اعمال نخواهد شد و بازار بلیت به طور مستمر رصد می شود. او توصیه کرد مسافران برای جلوگیری از سوءاستفاده دلالتان، خرید را مستقیماً از سامانه رجا انجام دهند؛ نکته ای که نشان دهنده اهتمام این شرکت به شفافیت و حفظ حقوق مسافران است.

این تنگه متکی اند. این ارقام نشان می دهد که بسته شدن این گذرگاه، حتی زنجیره جهانی غذا را با اختلال جدی مواجه می کند. در حوزه فلزات و مواد معدنی نیز وابستگی کم نیست؛ ۳۶ درصد پودر طلا برای صنایع الکترونیک، ۲۶ درصد الماس صنعتی، ۲۴ درصد آلومینیوم و ۲۸ درصد سازه های فولادی از مسیر این آبراه منتقل می شوند. همچنین ۴۰۲ درصد غلات جهان از تنگه هرمز عبور می کند؛ سهمی ظاهراً کوچک، اما بسیار تعیین کننده برای کشورهایی که به واردات غلات وابسته اند. کشورهای منطقه طی سال های گذشته تلاش کرده اند با ایجاد خطوط لوله جایگزین مانند خط لوله شرق به غرب عربستان یا خط لوله فجیره در امارات، وابستگی خود را کاهش دهند. اما ظرفیت این مسیرها با حجم عظیم صادرات عبوری از تنگه فاصله زیادی دارد. در واقع اگر کانال سوئز مسیر تجارت کالاست، تنگه هرمز مسیر «سوخت اقتصاد جهانی» محسوب می شود؛ مسیری که بدون جریان پایدار انرژی و کالا از آن، اقتصاد صنعتی جهان با اختلالی عمیق روبه رو خواهد شد.

یادداشت
O P I N I O N

ایمان زنگنه

کارشناس اقتصادی

مدیریت بیکاری در دوران پساجنگ

خسارات گسترده ای که در پی نبرد ۴۰ روزه به ظرفیت های تولیدی کشور وارد شد، همراه با پیامدهای اقتصادی آن، ضرورت اقدام فوری دولت برای مهار بیکاری و حمایت از صنایع آسیب دیده را دوچندان کرده است.

واحد های تولیدی بزرگ و کوچک، کسب و کارهای خرد و زنجیره های تأمین در این دوره با وقفه، تخریب یا کاهش فعالیت روبه رو شدند و اکنون بازسازی آن ها نیازمند سیاستی منسجم و منابعی پایدار است.

در چنین شرایطی، مدیریت بازار کار و پیشگیری از گسترش بیکاری، نه تنها یک ضرورت اقتصادی بلکه یک الزام اجتماعی به شمار می رود.

در سال های گذشته، ایران درگیر منازعات سیاسی با ایالات متحده بوده است. همزمان، کشورهایی چون چین نیز با آمریکا رقابت داشته اند، اما این رقابت را بیش از آنکه به تقابل نظامی بکشانند، به عرصه اقتصاد منتقل کرده اند.

تجربه چین نشان می دهد حتی در بستر اختلافات عمیق سیاسی، می توان باب گفت و گو، دیپلماسی و پیگیری منافع ملی را گشوده نگه داشت و از مسیر رقابت اقتصادی به تثبیت جایگاه بین المللی دست یافت.

امید آن می رود که ایران نیز در دوره پیش رو، با تمرکز بر منافع ملی و بهره گیری از ظرفیت های حقوق بین الملل، مسیر تعامل و رقابت سازنده را تقویت کند.

با این حال، در وضعیت کنونی، اولویت فوری دولت رسیدگی به معیشت بیکاران و جبران خسارت بنگاه های آسیب دیده است. پرداخت حداقل دستمزدی به افرادی که شغل خود را از دست داده اند، حمایت هدفمند از صنایع کلیدی و پشتیبانی از کسب و کارهای خرد می تواند از تعمیق رکود جلوگیری کند. در پاسخ به دغدغه تأمین منابع مالی، می توان بخشی از عوارض احتمالی دریافتی از تنگه هرمز را در چارچوب موازین حقوق بین الملل، نه صرفاً محدود به دوران جنگ، به طور موقت به حمایت از آسیب دیدگان اختصاص داد.

همچنین استفاده از ابزارهایی چون کالابرگ، پرداخت های ویژه به گروه های خاص و تقویت بیمه بیکاری می تواند شبکه ای از حمایت اجتماعی ایجاد کند، هر چند محدودیت های بودجه ای و هزینه های بازسازی عمرانی این مسیر را دشوار می سازد. در افق پساجنگ، ایجاد ثبات اقتصادی و جذب سرمایه اهمیتی تعیین کننده دارد. برآوردها نشان می دهد تحریم ها هزینه واردات را تا ۳۰ یا حتی ۳۰ درصد افزایش داده بود؛ رقمی که با فرض واردات سالانه ۷۰ تا ۸۰ میلیارد دلار، بار مالی سنگینی بر اقتصاد تحمیل می کرد. کاهش این هزینه ها و بازگشت به چرخه تعاملات بین المللی می تواند منابع تازه ای برای تأمین مالی و بازسازی فراهم آورد. همچنین بخشی از سرمایه ایرانیان خارج از کشور، که در سال های اخیر با ریسک های سیاسی مواجه شده، در صورت فراهم بودن ثبات و چشم انداز روشن توسعه، قابلیت بازگشت دارد. هر کشوری پس از عبور از جنگ در نقطه ای تازه می ایستد؛ اگر این نقطه با تدبیر، شفافیت و عزم ملی برای توسعه آغاز شود، همراهی جامعه و بخش خصوصی دور از دسترس نخواهد بود.

هرمز؛ گلوگاه وابستگی مدرن

جغرافیای سیاسی خلیج فارس دوباره نشان داد اقتصاد جهان هنوز بر خطوط باریک آب استوار است

تنگه هرمز، باریک ترین و حساس ترین گذرگاه انرژی جهان، در هفته های اخیر به محور اصلی گفتگوهای اقتصادی و سیاسی بدل شده است. توقف عبور و مرور کشتی ها از این آبراه سبب شده بسیاری از کشورها نسبت به پیامدهای اقتصادی آن هشدار دهند؛ پیامدهایی که از نفت و گاز تا غذا، فلزات، کود شیمیایی و مبادلات چندصد میلیارد دلاری را در بر می گیرد. وابستگی بی واسطه اقتصاد جهانی به این شریان دریایی، اهمیت استراتژیک آن را بیش از پیش آشکار کرده و نشان می دهد هرگونه اختلال در این مسیر، تنها یک بحران منطقه ای نیست بلکه تکانه ای جهانی است.

فشار بر بازار انرژی

تنگه هرمز دومین تنگه پرتردد بین المللی است و حدود ۳۰ درصد نفت جهان روزانه از آن عبور می کند؛ رقمی که به تنهایی جایگاه این آبراه را به شاه راه انرژی جهان تبدیل کرده است. کارشناسان اقتصادی معتقدند بسته ماندن تنگه می تواند به کمبود روزانه ۲۰ میلیون بشکه نفت در بازار

جهانی منجر شود؛ کمبودی که احتمال عبور قیمت نفت از مرز ۲۵۰ دلار را تقویت می کند. علت روشن است: ۹۰ درصد نفت صادر شده منطقه از این مسیر عبور می کند و هر اختلالی در آن، نه تنها صادرات کشورهای خلیج فارس را متوقف می سازد بلکه زنجیره تجارت انرژی را در مقیاسی جهانی مختل می کند. افزون بر نفت، حدود ۲۰ درصد صادرات گاز طبیعی نیز از این آبراه انجام می شود و ارزش سالانه مبادلات نفت و گاز عبوری از تنگه برآورد می شود که بیش از یک تریلیون دلار باشد؛ رقمی که نشان می دهد بسته شدن این مسیر، بحران انرژی را از سطح منطقه به بحران اقتصاد جهانی ارتقا می دهد.

تأثیرات بر غذا و صنعت

وابستگی اقتصاد جهانی به تنگه هرمز محدود به نفت و گاز نیست. حدود ۳۰ درصد کودهای شیمیایی، نزدیک به یک سوم مواد اولیه غذایی و بیش از ۱۰ درصد محصولات کشاورزی ای که به بازار جهانی صادر می شوند، به مسیر