



تاکید دولت بر تهیه «طرح جامع الگوی کشت»؛ راهکار مقابله با کم آبی



وزیر خارجه در سفر به الجزایر تاکید کرد؛ نگرانی ایران از تشدید بحران میان قطر و همسایگان

۲

سال چهاردهم شماره ۲۶۵۹ صفحه ۱۶ قیمت ۱۰۰۰ تومان

دوشنبه ۲۹ خرداد ۱۳۹۶ ۲۴ رمضان ۱۴۳۸ ۱۹ زوئن ۲۰۱۷

کاهش کیفیت کالاها و تخفیف های نجومی در فروشگاه های زنجیره ای؛

# کسب و کارهای مشکوک



## دیدار رهبر کاتولیک های جهان با صدر اعظم آلمان

مرکل رهبر اروپا

شاگرد خلف هلموت کهل این روزها در راهی قدم برمی دارد که به رهبری اروپا ختم می شود.

سازده پیروزی ماکرون در کنار ناکلی ترزا می در انتخابات پارلمانی بریتانیا از یک سو و سیاست های راهبردی مرکل از سوی دیگر آغاز عصر تازه ای در اروپا را نوید می داد.

به اتحادیه اروپا، زندگی سیاسی خود را مدیون این مرد بزرگ دانست. پس از دو شوک بزرگ، برگزیت و روی کار آمدن ترامپ که می توانست آینده ناتو و به طور خاص اتحادیه اروپا را با خطر جدی روبه رو

انگلا مرکل در مراسم درگذشت صدراعظم پیشین آلمان، هلموت کهل با ستایش از اقدامات او در راه وحدت دو آلمان و همچنین تلاش مشترکش با فرانسوا میتران برای استحکام بخشی

مصوبه جدید سنای آمریکا زیرفره بین «جهان صنعت»؛ تحریم ها ناقص بر جام نیست ملیحه اسنانودی، سبا محسنی نژاد- ۲۵ خرداد سنای آمریکا طرح تحریم های جدید علیه ایران و روسیه و ...

نابرابری جنسیتی در بازار کار؛ مشکلات خاص زنان مجرد دائم سمانه خادمی- بنابر آمار رسمی اعلام شده تنها حدود ۱۲ درصد زنان ایران شافل هستند و آمار تخمین زده شده از اشتغال ...

توهین سینما گران به خبرنگاران ادامه دارد؛ ما را به خیر، شمارا به سلامت محمد تاج الدین- توهین به روزنامه نگاران بین اهالی سینما تبدیل به رویه ای ثابت شده است. چند وقتی است که بازیگران و ...

نقش سرمایه گذاری خارجی در توسعه فرودگاه های کشور میلاد صادقی- صنعت هوانوردی ایران چند سالی بیش نیست که ضرورت توسعه فرودگاه ها را احساس کرده است. مکان گزینی نامناسب، مشکلات زیست محیطی و دشواری تملک زمین های اطراف برخی از فرودگاه های کنونی، قابلیت انتساب جزئی تأخیر پروازها و افزایش مصرف سوخت هواپیماها به ترافیک و تراکم بخش هوایی فرودگاه نیاز هواپیماهای مدرن و جدید به زیرساختها و تجهیزات فرودگاهی متناسب و ایجاد رقابت در بخش فرودگاهی مانند رقابت در بخش خطوط هواپیمایی، از جمله دلایل ضرورت مذکور است. از سویی نیز دولت ها به عنوان قیم و زعیم تاریخی و سنتی در امور هوانوردی به دلیل بر خوردار نبودن از منابع مالی کافی، دانش، تخصص و تجربه لازم و مشکلات مربوط به پیش بینی ناپذیری بودجه مملکت- بیشتر به دلیل متغیر بودن قیمت نفت- قادر نیستند به نحو یکجانبه، ضرورت توسعه فرودگاهها را پاسخ دهند. در این وضع ناچار می شوند به منابع بیرونی روی آورند. گاه از نهادهای مالی داخلی و بین المللی استراض می کنند و گاه با دادن امتیاز به نهادهای دارای سرمایه و تخصص بالا، نیازهای تعطیل ناپذیر عمومی را مرتفع می سازند. در این میان روش استراض، اینها را امتیاد می کند و تخصصی را نیز به ارمان نمی آورد اما دادن امتیاز پروژه به نهادهای خارجی، موجب انتقال خطر، بهره مندی از دانش و تجربه بین المللی و صرف منابع ذخیره شده در اولویت های دیگر می شود. اما سیاست های کلی و قوانین دولت ها، منابع و محدودیت هایی را در راستای روش اخیر که از مزیت و مطلوبیت نسبی برخوردار است، وارد کرده اند. این منابع و محدودیت ها در ساده ترین شکل خود، با تعیین حداکثر مدت قرارداد ایجاد می شود. در یکی از سخت ترین و پیچیده ترین اشکال خود، با درگیر کردن دولت میزبان در فرآیند سرمایه گذاری، ساخت و بهره برداری پروژه پدید می آید. در ایران آخرین سیاستها در راستای سرمایه گذاری خارجی در بخش فرودگاهی در «قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران» (۱۳۹۶-۱۴۰۰)، تجلی یافته است. قانون یادشده در ماده (۵۱) به شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده است. با رعایت سیاست های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی و قانون اجرای سیاست های کلی اصل (۴۴) و الحاق بعدی آن، نسبت به مشارکت با شرکت های معتبر بین المللی (داخلی و خارجی) برای تشکیل شرکت های جهت سرمایه گذاری و بهره برداری فرودگاهی اقدام کند. بنابراین با سیاست مقرر در قانون برنامه پنج ساله ششم، توسعه فرودگاههای کشور در چارچوب یک کار جمعی و اشتراکی، بی اشکال و از خشکی اصل (۸۱) قانون اساسی ایران به دور خواهد بود. در اجرای این سیاست به نظر می رسد مدت و مدل مشارکت با محدودیت

- ۳ رشد ۱۲/۵ درصدی در سال ۹۵ به ثبت رسید؛ آغاز اصلاحات اقتصادی
- ۵ آمار ۴ سال اخیر نشان می دهد؛ رشد ۱۷۲ درصدی ارزش بازار سهام
- ۴ ترزا می به دنبال حفظ حیات سیاسی در استانه مذاکرات برگزیت؛ خانم نخست وزیر در منگنه حزب محافظه کار
- ۷ اول و سوم تیرماه صورت می گیرد؛ آغاز پیش فروش ۳ محصول جدید ایران خودرو
- ۱۰ خط و نشان انبوه سازان در واکنش به افزایش مالیات؛ افزایش ۲۵ درصدی قیمت مسکن
- ۳ سکه تخت گاز بالا می رود
- ۱۶ آقاي روحانی و الیبال مان هم که می بازدا! تنظیف

نگاه نخست

### لزوم تغییر نوع مداخله دولت در اقتصاد

محمد هدایتی- مجادله اقتصادی اصلی در کشور پس از انقلاب همواره حول نقش دولت در اقتصاد بوده است. اینکه دولت تا چه میزان باید به تنظیم مناسبات اقتصادی بپردازد، تا چه میزان باید به سیاست های اجتماعی و حمایتی بودجه اختصاص دهد و در چه حوزه هایی چون یک بازیگر و گاه حتی یک مشتری

در کنار بازار فعالیت کند. برخلاف سنت های چپ و راست در کشورهای اروپایی که به مسایلی بسیار فراتر از این موضوع پرداخته اند، در تمام این سال ها آنچه کمتر بها یافته است، بررسی نظری و عملی مساله «نوع» دخالت دولت است. تحولات چند دهه اخیر در اقتصاد کشورهای حتی سرمایه داری نشان می دهد که نمی توان از کناره گیری دولت صحبت کرد. برای مثال اگر نسبت هزینه های اجتماعی به تولید ناخالص داخلی را به عنوان شاخصی برای مداخله دولتی بگیریم، این نسبت تقریباً در تمام کشورهای همواره افزایش یافته است یا مثلاً در مواردی چون بحران سال ۲۰۰۷ این دولت بود که به حمایت از بانک ها و نهادهای اقتصادی پرداخت. از این رو دخالت دولت مفروض است. مساله نه دخالت یا عدم دخالت دولت بلکه نوع دخالت است.

پیتر اوآز آمریکایی و استاد اقتصاد سیاسی توسعه در کتاب «توسعه و چپاول: نقش دولت در تحول صنعتی» به بررسی رشد اقتصادی در کشورهای جنوب شرقی آسیا می پردازد و نشان می دهد برخلاف باورهای لیبرالی در این باره که مداخله دولت مانع از رشد می شود، رشد اقتصادی در این کشورها محصول مداخله آگاهانه عاملان دولتی است. عاملان دولتی در اینجا مجموعه سیاست هایی در پیش می گیرند که پیش نیازهای قانونی و نهادی لازم برای کسب کارهای اقتصادی را فراهم می کنند، در قوانین و روندها شفافیت ایجاد می کند، چشم اندازی اطمینان بخش برای فعالیت اقتصادی عرضه می کند، در عین استقلال با گروه های اقتصادی و نخبگان حوزه های مختلف مدام در حال گفت و گو و چانه زنی است و در نهایت می تواند خدمات عمومی لازم برای شهروندان را فراهم کند. این رویای است که با تفاوتی در درجات در همه دولت های توسعه گرا نهادینه شده است. اما کامکان از این نکته صحبت می کنیم که آیا دولت باید در اقتصاد مداخله کند یا نه.

ادامه در همین صفحه

### جهان

تنگدستی و وحشت بوسر می برننداز ۹ ماه قبل که عملیات بازپس گیری موصل آغاز شده، نزدیک ۸۶۲ هزار نفر از اهالی این شهر آواره شدند اما طی این مدت ۱۹۵ هزار نفر از آنها موفق شدند به خانه های خود در محلات آزاد شده بازگردند گروه حکومت اسلامی در سال ۲۰۱۴ موصل را تصرف کرد که این، سخت ترین شکست نیروهای عراقی در نبردهای خود علیه گروه داعش به شمار می آید. عملیات بازپس گیری موصل از ماه اکتبر آغاز شده و نیمه شرقی شهر در ماه ژانویه آزاد شد. یک ماه پس از آن نیز عملیات بازپس گیری غرب موصل کلید خورد.

### ادامه نگاه نخست

جدی دیده می شود. همه اینها نشان می دهد که نوع نگاه دولت و حضورش در اقتصاد و جامعه باید تغییر کند؛ تغییر از حضوری در ظاهر همه جانبه اما بدون کارایی، به تغییری کمتر محسوس و کارا، حضوری که معطوف به توسعه باشد.

hedayati.mohammad@yahoo.com

### آغاز عملیات بازپس گیری شهر قدیم موصل

رگبار مسلسل شنیده و دود ناشی از بمباران ها دیده می شود. سازمان ملل متحد جمعه گذشته اعلام کرد بیش از ۱۰۰ هزار نفر از اهالی همچنان در شهر قدیم موصل به سر می برند و گروه داعش ممکن است از آنها آغاز کرده و حمله نیروهای زمینی عراقی در شهر قدیم موصل از امداد دیروز شروع شده است. شهر قدیم موصل در غرب رودخانه دجله واقع شده و به گزارش خبرگزاری فرانسه در حالی که در محلات موصل در شرق دجله زندگی شهروندان کمابیش به حالت عادی بازگشته، از غرب دجله صدای ممتد

### لزوم تغییر نوع مداخله دولت در اقتصاد

می گیرد. دیگر با وجود اینکه هزینه های بسیاری صرف سیاست های اجتماعی و حمایتی می شود اما این سیاست ها در عمل نتوانسته اند از گروه های اجتماعی و اقشار آسیب پذیر حمایت جدی کنند و آنها را توانمند سازند. در خدمات رسانی مشکلاتی

### دو چپوله- نیروهای عراقی دیروز عملیات نهایی

برای بازپس گیری شهر قدیم موصل از دست نیروهای حکومت اسلامی (داعش) را آغاز کردند. مقام های ارتش عراق خبر می دهند این حمله به حضور مشترک نیروهای ارتش نیروهای ضد تروریستی و پلیس این کشور انجام می شود. موصل که دومین شهر بزرگ عراق است، از حدود سه سال قبل به تصرف گروه داعش در آمد و این گروه در این شهر اعلام ایجاد خلافت کرد. بیشتر محلات شهر موصل هم اینک از داعش بازپس گرفته شده اما بازپس گیری شهر قدیم که منطقه ای پر از حدام با کوچهای تاریک است و

### دیگر اینکه تقریباً در تمام موارد بالا روندی

نسبتاً معکوس در کشور و موانع بسیاری روی فعالیت های اقتصادی وجود دارد؛ از موانع قانونی گرفته تا روال های بروکراتیک. قوانین مشخص و اجرایی برای حمایت از فعالیت های اقتصادی به ویژه در برابر نهادهای قدرت وجود ندارد. رابطه دولت (اینجا منظور از دولت صرفاً قدرت اجرایی نیست) با

پدر بزرگوار، همسر بی تراز و انسان شریف بال های پرتوانی که حس تنگی زندگی را برایت چند چندان کرده بود امروز گشوده شده و پروازی در خور همه موجودیت وزین و حجیمت را ترجمان گردید.

از این راه خیر حزن انگیز پرواز همیشه

### هوشنگ هاشمی کهن زاد

راه آگاهی همه کسانی که حضور متینش را در زندگی تجربه کرده بودند، می رسانیم. حضورتان را برای تخفیف سترگی درد نبودش ارج خواهیم گذاشت.

سه شنبه سی ام خرداد نود و شش - ۱۳۹۶/۰۳/۳۰  
بیمارستان پارس بلوار کشاورز - ساعت ۲ بعد از ظهر

خاندان های کهن زاد، پروران، مشتاقی، کریمی، مدبری، داوری، دولت شاهی، یابوری و نخستین پور

**ZISCO**  
Zarandi Iron Steel Co.  
شرکت فولاد زرنند ایرانیان

### مناقشه عمومی

نام شرکت مناقشه گزار: شرکت فولاد زرنند ایرانیان

موضوع مناقشه: خرید دستگاه های تجهیزات کالیبراسیون و اندازه گیری

متقاضیان محترم جهت کسب اطلاع از شرایط مناقشه می بایست به نشانی اینترنتی [zisco.midhco.com](http://zisco.midhco.com) مراجعه و در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تماس ۱۷-۰۳۴-۳۲۴۶۸۷۱۰ داخلی ۱۴۸ آقای اوجی تماس حاصل نمایند.

رابطه عمومی و امور بین الملل شرکت فولاد زرنند ایرانیان

۰۲۱-۸۸۵۳۴۷۷۳  
۰۲۱-۸۸۵۳۴۷۷۴  
۰۲۱-۸۸۵۳۴۷۷۵

سازمان تهیه های روزنامه جهان صنعت

\*پژوهشگر حقوق هوافضا  
sadeghi.md@ut.ac.ir

ناوبری هوایی ایران باشد با میان این شرکت و بخش خصوصی داخلی به نحو مساوی یا غیر آن، تقسیم شود. همچنین پیش بینی امکان مشارکت و دخالت بخش خصوصی داخلی، نافی امکان مشارکت و دخالت بخش دولتی داخلی نخواهد بود. با این تفسیر، شرکت های هواپیمایی ایرانی دولتی نیز می توانند به همراه شرکت های هواپیمایی خصوصی ایرانی در توسعه فرودگاه های کشور مشارکت کنند.

۲- موضوع مشارکت، می تواند احداث یک فرودگاه ناموجود (پروژه های سبز فرودگاهی) یا تجهیز و مدرن سازی فرودگاه موجود یا حتی تبدیل فرودگاه نظمی به فرودگاه کشوری (پروژه های قهوه ای فرودگاهی) باشد. شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران به این منظور مجاز است در تمام وظایف و اختیارات قانونی و مقرراتی خود با شرکت بین المللی خارجی نسبت به سرمایه گذاری و بهره برداری، مشارکت کند یا این حال اگر چه شرکت به موجب مقررات ارائه دهنده خدمات کنترل ترافیک هوایی فرودگاهی و منطقه ای است اما مشارکت با شرکت بین المللی خارجی در بخش خدمات یادشده ممنوع است. بنابراین ارائه خدمات کنترل ترافیک هوایی به عنوان فعالیتی رزرو شده بر دوش شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران باقی خواهد ماند و مشارکت شرکت بین المللی خارجی در جهت سرمایه گذاری و بهره برداری از خدمات کمک ناوبری و نشست و برخاست هواپیما شکل نخواهد گرفت.

خاصی روبه رو نیست، چه لزومی ندارد که شرکت پروژه برای مدت محدود تشکیل شود یا از قالب قراردادی خاصی پیروی کند. خطرات، تعهدات و شرایط قرارداد بر حسب آنکه به چه نوع می شود در یکی از سخت ترین و پیچیده ترین اشکال خود، با درگیر کردن دولت میزبان در فرآیند سرمایه گذاری، ساخت و بهره برداری پروژه پدید می آید. در ایران آخرین سیاستها در راستای سرمایه گذاری خارجی در بخش فرودگاهی در «قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران» (۱۳۹۶-۱۴۰۰)، تجلی یافته است. قانون یادشده در ماده (۵۱) به شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده است. با رعایت سیاست های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی و قانون اجرای سیاست های کلی اصل (۴۴) و الحاق بعدی آن، نسبت به مشارکت با شرکت های معتبر بین المللی (داخلی و خارجی) برای تشکیل شرکت های جهت سرمایه گذاری و بهره برداری فرودگاهی اقدام کند. بنابراین با سیاست مقرر در قانون برنامه پنج ساله ششم، توسعه فرودگاههای کشور در چارچوب یک کار جمعی و اشتراکی، بی اشکال و از خشکی اصل (۸۱) قانون اساسی ایران به دور خواهد بود. در اجرای این سیاست به نظر می رسد مدت و مدل مشارکت با محدودیت