اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

چهارشنبه
• ۶ اردیبهشت ۱۴۰۲
• ۵ شوال ۱۴۴۴
• ۲۶ آوریل ۲۰۲۳

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۶۲۳ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۳۰۵ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews

کمبود داروهای حیاتی به مرز هشدار رسید

وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی بیان کرد: اگرچه ذخایر دارویی از ۴۰۰ به ۷۰ قلم رسیده ولی مشکلات دیگری در مرحله توزیع و بهره‌برداری داریم که بیشتر به منابع بازمی‌گردد. بهرام عین‌اللهی اظهار امیدواری کرد با توافق صورت گرفته بین وزارت بهداشت و سازمان برنامه و بودجه این مشکل به زودی حل شود. در همین حال همایون سامه‌یح، عضو کمیته بهداشت مجلس شورای اسلامی نیز با تاکید بر اینکه تعداد داروهای کمیاب یا نایاب زیاد است و اغلب این داروها، داروهای اساسی هستند گفت: پیش‌بینی ما این است که در ماه‌های آینده نه تنها مشکل دارو بلکه مشکلات تجهیزات پزشکی هم به شدت اضافه خواهد شد. وی با اشاره به تصویب بودجه برای دارو تصریح کرد: امیدواریم جوی که به دلیل کمبود بودجه برای دارو ایجاد شده، با اقدام فوری و افزایش بودجه دارو از سوی سازمان برنامه و بودجه از بین برود. وجود این جو روانی باعث افزایش مشکلات می‌شود.

۲



طرح: صمت

سرمقاله


ضرورت توجه به زیرساخت‌های شهری ۲

یادداشت‌های امروز


کلید گمشده معدن ۶


حمل‌ونقل پاک در مقابل شهرهای خودرومحور ۹


حمل‌ونقل کشور نیازمند اصلاح ۱۰


ساخت بدنه خودرو عرصه رخ‌نمایی دانش‌بنیان‌ها ۱۳


حمل‌ونقل عمومی در دام «فرسودگی» ۱۶


برکت دریا برای تجارت ۱۶

گفت‌وگو


خطر از دست رفتن نیروی کار جدی است ۱۲

ZAB SHOURAN
شرکت گسترش سایبر و سرای صنعتی غلامی زابشوران

« آگهی فراخوان
مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی»

شناسه آگهی: ۱۴۸۵۰۷۴ م الف / ۳۰۴

شرح در صفحه ۳

صبانور
شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

آگهی مناقصه عمومی

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبا نور به شماره ثبت ۱۲۹۲۶۶ و شماره اقتصادی ۴۱۱۱۵۸۳۷۸۳۴۸ در نظر دارد خرید دو عدد چرخ کامل بیل زنجیری هیتاچی ۳۵۰ را از طریق مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید.
لذا از متقاضیان دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه به سایت شرکت صبانور به آدرس www.sabanour.com مراجعه نموده و یا با شماره ۲۷۶۴۵۰۰۰ داخلی ۳۰۸ تماس حاصل نموده و اطلاعات مربوطه را دریافت نمایند.
متقاضیان شرکت در این مناقصه می‌توانند پیشنهاد خود را تا ۱۰ روز پس از تاریخ درج این آگهی به آدرس: تهران - سعادت‌آباد - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) - پلاک ۴۹ طبقه ۳ - واحد بازرگانی (بخش مناقصات) ارسال یا تحویل نمایند.
مناقصه گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچ گونه ادعا و اعتراضی در این زمینه پذیرفته نخواهد بود.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

صبانور
شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

مناقصه عمومی تامین کاسه نمدهای بالمیل

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در نظر دارد نسبت به تامین کاسه نمدهای بالمیل برای کارخانه خود، واقع در استان کردستان و همدان را به تامین کننده واجد شرایط واگذار نماید. لذا تامین کنند گان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۲۱ ۲۷۶۴۵۳۲۵ تماس گرفته و یا به آدرس اینترنتی www.sabanour.com قسمت فراخوان - مناقصه مراجعه نمایند و پیشنهاد مالی و فنی خود را بصورت دربسته مهرو موم شده، (سه پاکت مجزا الف: ضمانتنامه ب: فنی ج: مالی) حداکثر ۱۰ روز کاری پس از تاریخ انتشار به آدرس سعادت آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند. مناقصه گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی در این زمینه مسموع نخواهد بود.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

صبانور
شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

مناقصه تعمیر سالیانه پمپ‌های وکیوم کارخانه کنسانتره بیجار

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در نظر دارد نسبت به تعمیر سالیانه پمپ‌های وکیوم برای کارخانه خود، واقع در استان کردستان را به تامین کننده واجد شرایط واگذار نماید. لذا تامین کنند گان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۲۱ ۲۷۶۴۵۳۲۵ تماس گرفته و یا به آدرس اینترنتی www.sabanour.com قسمت فراخوان - مناقصه مراجعه نمایند و پیشنهاد مالی و فنی خود را بصورت دربسته مهرو موم شده، (سه پاکت مجزا الف: ضمانتنامه ب: فنی ج: مالی) حداکثر ۱۰ روز کاری پس از تاریخ انتشار به آدرس سعادت آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند. مناقصه گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی در این زمینه مسموع نخواهد بود.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

صبانور
شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

مناقصه عمومی خرید دیزل ژنراتور

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور جهت تامین یکدستگاه دیزل ژنراتور مورد نیاز کارخانه خود در بیجار، دعوت به همکاری می‌نماید. لذا تامین کنند گان واجد شرایط می توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۲۷۶۴۵۳۱۴-۰۲۱ تماس گرفته و یا به آدرس اینترنتی www.sabanour.com قسمت فراخوان - مناقصه مراجعه نمایند و پیشنهاد خود را مطابق شرایط مناقصه اعلام شده در پاکات دربسته مهرو موم شده، حداکثر ۱۰ روز کاری پس از تاریخ انتشار به آدرس سعادت آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند. مناقصه گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی در این زمینه مسموع نخواهد بود.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

توکابن

آگهی دعوت به مجمع عادی سالیانه
شرکت توکابن (سهامی خاص)

بدینوسیله از سهامداران محترم شرکت توکابن (سهامی خاص) به شماره ثبت ۴۵۴۹۲ و شناسه ملی ۱۴۰۰۲۰۸۲۸۷۲ دعوت بعمل می‌آید در جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت که در ساعت ۹ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۷ در محل اصفهان، خیابان هزار جریب، خیابان ششم ملاصدرا، پلاک ۱۲/۱، ساختمان شرکت سرمایه گذاری تو کافولاد تشکیل می گردد، حضور بهم رسانند.

دستور جلسه:
۱. استماع گزارش هیات‌مدیره
۲. استماع گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی
۳. تصویب صورت‌های مالی منتهی به ۱۴۰۱/۱۲/۲۹
۴. انتخاب حسابرس مستقل و بازرس قانونی اصلی و علی‌البدل
۵. تعیین روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی‌های شرکت
۶. اتخاذ تصمیم درخصوص تقسیم سود
۷. تعیین پاداش هیات‌مدیره و حق حضور اعضای غیرموظف هیات‌مدیره
۸. تصویب معاملات مشمول ماده ۱۲۹ قانون تجارت
۹. سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عمومی عادی سالیانه باشد.

هیات‌مدیره شرکت توکابن (سهامی خاص)

سرمقاله

ضرورت توجه به زیرساخت‌های شهری



وحید نوروزی
کارشناس حمل‌ونقل

توجه به زیرساخت‌های شهری، توسعه کلانشهرها در بخش‌های گوناگون را به همراه دارد و بدون فراهم‌آوری زیرساخت‌های مناسب و کارآمد، هیچ یک از انواع توسعه شهری امکان‌پذیر نخواهد بود.

توسعه حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های زیرساختی، تاثیر بسیار زیادی در توسعه اقتصادی و پایدار شهری دارد. به علاوه اینکه امروزه در آلودگی شهرهای بزرگ، خودروها نقش زیادی دارند؛ بنابراین ضروری است مدیران شهری برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک خودروهای تک‌سرنشین در خیابان‌های شهر به‌دنبال یک راه‌حل منطقی باشند.

در این بخش توسعه حمل‌ونقل عمومی و توجه ویژه به این مقوله مهم برای دستیابی به توسعه و مدیریت بهتر شهرها، باعث شده همواره پیشرفت و نحوه اداره سیستم حمل‌ونقل شهری، یکی از دغدغه‌های اساسی مدیران کلانشهرها باشد. پس با توجه به شرایط ذکرشده، دولت باید توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی داشته باشد، اما در بسیاری از کلانشهر از جمله تهران، ناوگان فرسوده معضل ترافیک را رقم زده تا آنجا که در حال حاضر فرسودگی حمل‌ونقل شهر تهران موجبات نارضایتی شهروندان و عدم‌تمایل آنها برای استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی را فراهم آورده و منجر به گسترش ترافیک شده است.

یکی از مهم‌ترین راهکارها برای رهایی از ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی شهر تهران، بازسازی اتوبوس‌های فرسوده است که به‌عنوان مثال با هزینه بسیار کمتر از خرید یک دستگاه اتوبوس نو، قابلیت اجرا دارد.

فروپاشی ساختار حمل‌ونقل تهران به‌دلیل فرسودگی شدید ناوگان بسیار محتمل و بهانه‌تراشی دولت‌ها برای کمک به توسعه حمل‌ونقل بسیار آشکار است.

آنچه به وضوح مشخص است این است که چه این دولت و چه دولت‌های قبل، هیچ‌گاه توسعه حمل‌ونقل عمومی را اولویت اصلی خود قرار نداده‌اند.

مجلس شورای اسلامی در حوزه حمل‌ونقل عمومی مصوبات خوبی داشته، اما قوانین مصوب به‌دلایل و بهانه‌های گوناگون اجرا نشده‌اند؛ در حالی که قوانین خوبی همچون قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب ۸۵، قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶، قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای حمل‌ونقل ریلی و عمومی شهری مصوب ۸۸، قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب ۸۸، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۸۹ و قانون هوای پاک مصوب سال ۹۶ داریم که یا اصلا اجرا نشده یا ناقص اجرا شده‌اند.

در این بین، دولت‌ها همیشه در برابر اصرار مدیریت شهری بر ایفای تعهدشان برای خرید ناوگان حمل‌ونقل عمومی بهانه‌تراشی می‌کنند و حتی در دوره‌ای، ۱۰۰ درصد بهای اتوبوس‌های بی.آ.تی شهر تهران از محل عوارض شهر تهران و از بودجه شهرداری تهران پرداخت شد.

به‌هر حال این روزها نه‌تنها در بحث توسعه، بلکه حتی در موضوع نگهداشت نیز با مشکلات زیادی در اتوبوسرانی و مترو مواجهیم. وضعیت به قدری نگران‌کننده است که باید نگاه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی تهران داشته باشیم.

در بودجه‌های سالانه نیز آن‌طور که باید به حمل‌ونقل عمومی توجه نمی‌شود. البته باید این نکته را نیز در نظر داشت که به هر میزان منابع دولتی محقق شود، رافع مسئولیت شهرداری نیست و این سازمان باید با همت بلند، گام‌های اساسی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی بردارد. برای رفع ریشه‌ای این مشکل، تمرکز مدیریت شهری باید بر تقویت حمل‌ونقل عمومی باشد و در همه سطوح حمل‌ونقل عمومی شامل مترو، اتوبوس و تاکسی این تقویت پیگیری شود. به‌علاوه اینکه باید بتوانیم در حوزه بازسازی و نوسازی مترو، اتوبوس و تاکسی برنامه داشته باشیم تا با بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها، سقف ارایه خدمات را ارتقا داده و به جبران کاستی‌های موجود پردازیم.

مسائل منطقه‌ای محور مذاکرات ایران و عمان

وزیر امورخارجه کشورمان بنا به دعوت بدر بن حمد البوسعیدی وزیر خارجه سلطنت عمان و برای دیدار با مقامات این کشور در راستای رایزنی‌های منطقه‌ای، در رأس هیاتی سیاسی عازم مسقط پایتخت عمان شد. به گزارش ایرنا وزیر امور خارجه در این سفر و در دیدار با مقامات عمانی درباره مهم‌ترین رویدادهای منطقه، روابط دوجانبه و مناسبات بین‌المللی گفت‌وگو و رایزنی خواهد کرد. پادشاهی عمان سال‌هاست از مهم‌ترین شرکای اقتصادی و سیاسی جمهوری اسلامی ایران در منطقه بوده و روابط استراتژیک تهران-مسقط، دو کشور را به دوستان قابل اعتماد یکدیگر تبدیل کرده است.

در راستای تقویت این شراکت استراتژیک، آیت‌الله رئیسی، دوم خرداد ماه ۱۴۰۱ در صدر هیأتی عالی‌رتبه به عمان سفر کرد. ارتقای روابط دوجانبه در حوزه‌های تجارت، حمل و نقل، انرژی و گردشگری از مهمترین اهداف این سفر بود. امیرعبداللهیان ۶ دی ماه سال گذشته به مسقط سفر و با «هیثم بن طارق آل سعید» پادشاه عمان و «سید بدر البوسعیدی» وزیر خارجه عمان دیدار و گفت‌وگو کرده بود. وزیر امورخارجه همچنین در این سفر حامل پیام آیت‌الله «سید ابراهیم رئیسی» رئیس‌جمهور ایران به پادشاه عمان بود. علی باقری معاون سیاسی وزیر امور خارجه هم ۲۱ اسفندماه سال گذشته به منظور حضور در نهمین دوره مشورت‌های سیاسی بین جمهوری اسلامی ایران و سلطنت عمان به مسقط سفر و با وزیر خارجه عمان دیدار کرد.

کمبود داروهای حیاتی به مرز هشدار رسید

وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی بیان کرد: اگرچه ذخایر دارویی کاهش یافته ولی مشکلات دیگری در مرحله توزیع و بهره‌برداری داریم که بیشتر به منابع بازمی‌گردد. با توافقی که با سازمان برنامه و بودجه کرده‌ایم این مشکل در حال حل شدن است.



بهرام عین‌اللهی در گفت‌وگو با ایلنا، درباره این‌که عنوان می‌شود کمبود دارو از ۴۰۰ به ۷۰ قلم رسیده است، گفت: در بحث دارو سه مرحله داریم؛ نخست مرحله تولید دارو است، سپس توزیع دارو و دیگری استفاده و بهره‌برداری در داروخانه‌ها است آن چیزی که ما می‌گوییم این است که کمبودهای ما در تولید به ۷۰ قلم رسیده است.



در همین حال عضو کمیته بهداشت مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اینکه تعداد داروهای کمیاب یا نایاب زیاد است و اغلب این داروها، داروهای اساسی هستند گفت: پیش‌بینی ما این است که در ماه‌های آینده نه تنها مشکل دارو بلکه مشکلات تجهیزات پزشکی هم به شدت اضافه خواهد شد. به گزارش شبکه شرق، همایون سامه یح با اشاره به تصویب بودجه برای دارو تصریح کرد: مجلس ۶۹ همت در این خصوص تصویب کرده است.

در زمان تصویب بودجه مسئولان غذا و دارو اعلام کرده بودند که نزدیک به ۱۱۰ همت باید برای دارو اختصاص داده شود و حدود ۴۰ همت کسری داشتیم اما با توجه به تورمی که وجود دارد و افزایش قیمت‌های جهانی و افزایش نرخ در ایران پیش‌بینی می‌کنیم، آنچه که برای دارو لازم است ۱۵۰ همت است و آنچه که برای دارو تخصیص داده شده، نصف آن چیزی است که لازم است. وی ادامه داد: پیش‌بینی ما این است که در ماه‌های آینده نه تنها مشکل دارو بلکه مشکلات تجهیزات پزشکی هم به شدت اضافه خواهد شد. امیدواریم بخاطر جوی که به دلیل کمبود بودجه برای دارو ایجاد شده است از همین الان سازمان برنامه و بودجه اقدامی کرده و بودجه دارو را افزایش دهد و این جو روانی را از بین ببرد. وجود این جو روانی باعث افزایش مشکلات می‌شود. سامه یح با بیان اینکه ما با کمبود بودجه متاسفانه با مشکلات بیشتری در حوزه دارو مواجه خواهیم شد، گفت: نمی‌توانیم این مشکلات را گردن وزارت بهداشت بیاندازیم. وضعیت اقتصادی کشور و تصمیماتی که هیات دولت و سازمان برنامه و بودجه در تدوین برنامه بودجه اخذ کرده‌اند، همه این موارد باعث بروز چنین مشکلاتی شده است. این نماینده مجلس با اشاره به کمیته دارو در کمیسیون بهداشت گفت: تشکیل این کمیته‌ها و گردهمایی‌ها و سخنرانی‌ها همه برمی گردد به تامین بودجه که آن هم باید از طریق سازمان برنامه و بودجه انجام شود.

عملکرد وزیر صمت با وضعیت خودرو سنجیده نشود

سخنگوی دولت درباره استیضاح فاطمی امین گفت: سوال و استیضاح از حقوق قانونی نمایندگان است، اما انتظار است که عملکرد وزیر صمت نباید صرفاً با موضوع خودرو سنجیده شود. علی بهادری جهرمی در گفت‌وگو با ایرنا، در خصوص بیانات رهبر معظم انقلاب در خطبه‌های نماز عید سعید فطر و تاکید ایشان بر همدلی و همکاری قوا، به مصادیق این همکاری در بین دولت و مجلس اشاره و تصریح کرد: در ۲۰ ماه گذشته تعاملات زیادی میان دولت و مجلس شکل گرفته است که این همکاری متقابل از رأی اعتماد بالای مجلس به وزرای پیشنهادی دولت سیزدهم آغاز و با ریل‌گذاری صحیح در برخی موضوعات همچون قانون مربوط به تسهیل صدور مجوزها و قوانین مالیاتی همراه شد که توانستیم به موفقیت‌هایی در این حوزه‌ها دست پیدا کنیم. وی خاطر نشان کرد: این هم‌فکری و هم‌افزایی در خصوص سایر موضوعات مهم و مسائل اساسی و کلان نیز در جلسات سران قوا ادامه یافته است.



دبیر هیات دولت گفت: مصادیق زیادی برای همکاری بین دولت و مجلس وجود دارد که یکی از آنها موضوع تشکیل سازمان بازرگانی است.

وی افزود: حداقل ۱۰ دلیل کارشناسی شده مبنی بر لزوم تشکیل سازمان بازرگانی احصا شده که فقدان شیوه‌های متمرکز و کارآمد برای نظارت بر گرانفروشی و احتکار، ضعف شبکه توزیع، مقابله متمرکز با تورم و ضعف در مدیریت زنجیره تأمین کالا و خدمات از جمله آن‌هاست. بهادری جهرمی تصریح کرد: وقتی این مسائل نیاز امروز کشور است و مستقیم و غیرمستقیم با شعار سال و مهار تورم ارتباط دارد، انتظار از مجلس این است که لایحه دولت را از حالت بلاتکلیفی خارج کند. سخنگوی دولت درباره استیضاح وزیر صمت هم گفت: سؤال و استیضاح از حقوق قانونی نمایندگان مردم است اما استدلال و انتظار دولت این است که عملکرد آقای فاطمی امین نباید صرفاً با موضوع خودرو سنجیده شود.

افزایش نرخ خودرو غیرمنطقی است

وی با غیرمنطقی دانستن افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو تأکید کرد که حتماً باید برای این مسئله چاره‌اندیشی شود، اما در عین حال متذکر شد: عملکرد وزارتخانه بزرگ صنعت، معدن و تجارت صرفا محدود به خودرو نیست و در موضوع خودرو هم عوامل مختلفی موثر است که برخی از آنها خارج از حیطه این وزارتخانه است. بهادری جهرمی با گلایه از رفتار نمایندگان مجلس در استیضاح وزیر صمت با وجود تعلل در تعیین تکلیف لایحه ایجاد وزارت بازرگانی اظهار کرد: یکی از دلایلی که دولت لایحه فوریت‌دار تشکیل سازمان بازرگانی را به مجلس ارسال کرد، همین سنگینی حجم کار وزارت صمت بود که اگر با آن موافقت می‌شد، بخشی از ظرفیت‌های این وزارتخانه آزاد و در اختیار مدیریت بهتر مسائلی نظیر خودرو قرار می‌گرفت سنجیده شود.

ولی مجلس با آن مخالفت کرد و حالا به دلیل همین وضعیت بازار خودرو قرار است آقای فاطمی امین را استیضاح کنند!

دبیر هیات دولت با بیان اینکه در بخش‌های مختلف صنعت، معدن و تجارت، آمارها گویای رشدهای قابل قبولی است، اظهارکرد: رشد منفی نیم درصدی معدن در تابستان ۱۴۰۰، در طول مدیریت آقای فاطمی امین مثبت شده و در پاییز ۱۴۰۱ به ۲ درصد رسیده است. وی افزود: افزایش ۵۰ درصدی تجارت خارجی نسبت به پیش از شروع دولت سیزدهم و رشد مراودات تجاری با همسایگان، کاهش آمار تورم تولیدکننده از ۶۰.۹ درصد در چهار فصل منتهی به پاییز ۱۴۰۰ به ۴۳.۷ درصد در چهار فصل منتهی به پاییز ۱۴۰۱ از دیگر نقاط مثبت در کارنامه آقای فاطمی امین است و احیای صدها کارخانه و واحد اقتصادی تعطیل یا نیمه‌راکد هم در دوره مدیریتی وی در وزارت صمت محقق شده است که انتظار منطقی دولت از مجلس این است که در بحث استیضاح به همه این مسائل و آمارها توجه شود.

تحکیم روابط اقتصادی ایران و سوریه



وزیر راه و شهرسازی که برای انجام سفر دو روزه به دمشق سفر کرده است، از گفت‌وگوی مقامات ایران و سوریه برای گسترش روابط اقتصادی در بخش‌های دریایی، ریلی، تسهیل در تبادلات بانکی و کاهش تعرفه تجارت آزاد خبر داد. به گزارش وزارت راه و شهرسازی، مهرداد بذرپاش در سفر به سوریه و مذاکره بااعضای کمیسیون مشترک دو کشور گفت: مهم‌ترین موضوعاتی که در کمیسیون مشترک دنبال می‌شود شامل اقتصاد دریامحور است، همچنین در بخش ریلی نیز اتحاد بین ایران، عراق و سوریه و احیا و توسعه خطوط ریلی در حوزه‌های ترانزیت باری و مسافری مدنظر می‌باشد. رئیس کمیسیون مشترک ایران و سوریه اظهارکرد: بازار سوریه برای کالاها و تولیدکنندگان ایران بازار جذابی است همچنین بازار ایران نیز می‌تواند بازار مناسبی برای کشور سوریه باشد تا به‌زودی تراز دو کشور در بخش اقتصادی به تراز مناسبی برسد. وی توضیح داد: در صدد هستیم تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن با تاکید رئیس‌جمهور روابط دو کشور در بخش اقتصادی تحکیم و تقویت شود. بذرپاش همچنین از برگزاری نشستی با فعالان بخش خصوصی ایران و سوریه برای معرفی ظرفیت‌های ایران به فعالان و بازرگانان سوریه و همچنین شناسایی ظرفیت‌های سوریه برای فعالان اقتصادی ایران برای گسترش روابط دو کشور در بخش اقتصادی نیز در ادامه این سفر خبر داد.

۴۵ درصد از خودروهای کشور فرسوده هستند



رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو گفت: اگر خودروهای فرسوده از مدار خارج شوند، حداقل ۳۳ میلیون لیتر صرفه‌جویی می‌شود، یعنی نه تنها واردات نخواهیم داشت بلکه می‌توانیم این میزان سوخت را ذخیره و یا صادر کنیم، به‌عبارت دیگر تهدید جدی مصرف بالای سوخت با اسقاط خودروهای فرسوده تبدیل به فرصت خواهد شد و کشور می‌تواند از منابع ارزی حاصل از صادرات نیز استفاده کند.

محمد مشهدی‌شریف در گفت‌وگو با ایلنا، درباره مصرف بنزین خودروهای فرسوده اظهارکرد: درحال‌حاضر حدود ۳ میلیون تا ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه سواری، ۵۰۰ هزار دستگاه ناوگان عمومی، ۱۰ تا ۱۱ میلیون دستگاه موتورسیکلت، ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه کامیون فرسوده در کشور وجود دارد، یعنی جمعا حدود ۱۴ تا ۱۵ میلیون وسیله فرسوده در جاده‌ها تردد می‌کنند. وی با بیان اینکه ۴۵ درصد از خودورهای کشور به سن فرسودگی رسیده‌اند، سن اسقاط خوروی سواری بنزینی را ۲۰ سال، پایه‌گازسوز ۲۲ سال و برقی را ۲۴ سال عنوان کرد و افزود: سن از رده خارج شدن خودروهای عمومی مثل تاکسی و ون پایه بنزینی ۱۰ سال، دوگانه‌سوز ۱۲ سال و برقی ۱۵ سال است. همچنین سن اسقاط وانت پایه‌گازسوز ۱۵ سال، بنزینی دوگانه‌سوز ۱۴ سال تعیین شده است، اتوبوس دیزلی درون‌شهری با ۱۰ سال سن، پایه‌گازسوز ۱۲ سال و برقی ۲۰ سال باید از رده خارج شود. سن فرسودگی مینی‌بوس و میدل‌باس درونشهری دیزلی ۱۰ سال، پایه‌گازسوز ۱۲ سال و برقی ۲۰ سال است، همچنین سن اسقاط شدن اتوبوس برون‌شهری ۱۵ سال، کشنده کامیون و کامیونت ۲۰ سال است.

وی افزود: همچنین سن فرسودگی موتورسیکلت کاربراتوری ۶ سال، انژکتوری ۱۰ سال و برقی ۱۲ سال خواهد بود و در نهایت سن اسقاط سواری دولتی نیز ۱۵ سال تعیین شده است.

رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو با بیان اینکه یک خودروی فرسوده چه سواری و موتورسیکلت و چه کامیون تقریبا ۲ برابر خودروی نو بنزین مصرف می‌کند، گفت: اگر میانگین مصرف روزانه خودروی سواری حدود ۴.۱۳ لیتر باشد، یک خودروی فرسوده ۲ برابر یعنی ۸.۲۶ لیتر بنزین مصرف می‌کند که بر اساس دلار ۵۰ هزار تومان و نرخ ۷۰ سنت بنزین فوب خلیج‌فارس روزانه ۱۳۲ هزار تومان هزینه سوخت یک خودروی فرسوده می‌شود که ضربدر تعداد خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده موجود نزدیک ۲۷۲ میلیارد تومان در روز و سالانه ۹۹ هزار و ۲۸۰ هزار میلیارد تومان (حدود ۱۰۰ همت) بنزین کشور را می‌سوزانند.

وی با بیان اینکه در ۴ سال آینده مصرف بنزین ۳۳ درصد بالاتر خواهد رفت، تصریح کرد: یعنی تا ۴ سال آینده مصرف بنزین حدود ۳۱ میلیون بالاتر می‌رود و این در حالی است که تولید لازم را نداریم و باید وارد شود، اما اگر خودروهای فرسوده از مدار خارج شوند حداقل ۳۳ میلیون لیتر صرفه‌جویی می‌شود، یعنی نه تنها واردات نخواهیم داشت بلکه می‌توانیم این میزان سوخت را ذخیره و یا صادر کنیم.

«آگهی دعوت به مجمع عمومی فوق‌العاده»

شرکت معدن کار باختر (سهامی خاص) به شماره ثبت ۵۷۳ شناسه ملی ۱۰۸۶۱۶۷۰۰۱۶

بدینوسیله از کلیه سهامداران محترم شرکت معدن کار باختر(سهامی خاص) دعوت به عمل می‌آید تا در جلسه مجمع عمومی فوق‌العاده صاحبان سهام این شرکت که راس ساعت ۱۳:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۷ در آدرس: تهران، سعادت‌آباد، نرسیده به خروجی بزرگراه آیت‌ا... هاشمی‌رفسنجانی- شرق، خیابان شهید حق‌طلب غربی(۲۶)، پلاک ۴۹ ساختمان صبانور برگزار می‌گردد، حضور بهم رسانند.

دستور جلسه:

۱- تصمیم‌گیری در خصوص افزایش سرمایه

سایر مواردی که در صلاحیت مجمع فوق‌العاده می‌باشد.

شرکت معدن کار باختر (سهامی خاص)

«آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی سالیانه»

شرکت معدن کار باختر (سهامی خاص) به شماره ثبت ۵۷۳ شناسه ملی ۱۰۸۶۱۶۷۰۰۱۶

بدینوسیله از کلیه سهامداران محترم شرکت معدن کار باختر(سهامی خاص) دعوت به عمل می‌آید تا در جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه صاحبان سهام این شرکت برای سال مالی منتهی به ۱۴۰۱/۱۲/۲۹ که راس ساعت ۱۱:۰۰ صبح مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۷ در محل تهران، سعادت‌آباد، نرسیده به خروجی بزرگراه آیت‌ا... هاشمی‌رفسنجانی شرق، خیابان حق‌طلب (۲۶) غربی، پلاک ۴۹ ساختمان صبانور برگزار می‌گردد حضور بهم رسانند.

دستور جلسه:

۱. استماع گزارش هیات مدیره و بازرس قانونی و حسابرس شرکت در خصوص عملکرد سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۱.

۲. بررسی و تصویب صورت وضعیت مالی و صورت حساب سود و زیان سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۱ .

۳. بررسی و تصویب تقسیم سود سهام پیشنهادی هیات‌مدیره.

۴. انتخاب بازرس اصلی و علی‌البدل قانونی و حسابرس مستقل شرکت برای سال مالی منتهی به ۲۹ اسفندماه ۱۴۰۲ و تعیین حق‌الزحمه ایشان.

۵. تعیین روزنامه کثیرالانتشار به منظور درج آگهی‌های شرکت.

۶. سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عمومی عادی سالیانه می‌باشد.

هیات‌مدیره شرکت معدن کار باختر سهامی خاص)

آخرین اخبار وتازه‌ترین تحلیل‌ها را در پایگاه خبری
«گستر ش نیوز» دنبال کنید
www.Gostaresh.news

صمت سهم حمل‌ونقل از بودجه عمومی را بررسی کرد

افزایش چشمگیر بودجه، ناشی از تورم

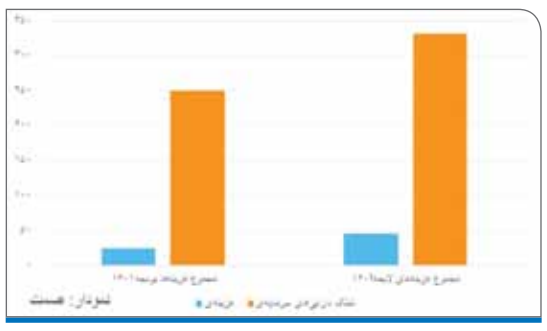


عکس: صمت

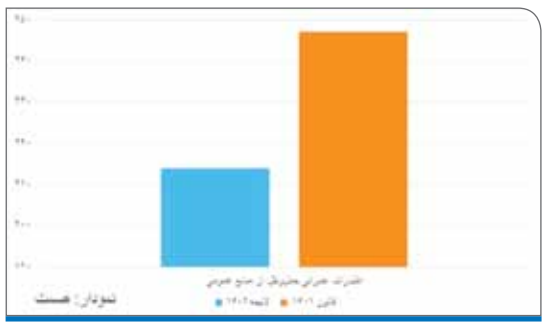
امیرعباس آذرموند: حمل‌ونقل یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد است. در قوانین بودجه سال‌های گذشته گاه سهم بخش حمل‌ونقل از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای کشور (بودجه عمرانی) نزدیک به ۲۰ درصد بوده که بیانگر اهمیت این بخش در میان طرح‌های عمرانی است. در لایحه بودجه امسال سهم بودجه عمرانی بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت حدود ۱۱.۵ تا ۲۵.۳ درصد برآورد می‌شود. در این لایحه اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل اعتبارات دولت با ۳۲ درصد افزایش نسبت به قانون بودجه پارسال به ۳۳ هزار میلیارد تومان افزایش یافت. به همین ترتیب اعتبارات هزینه‌ای با افزایش ۸۳ درصدی به ۴.۶ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. از محل منابع داخلی شرکت‌های حمل‌ونقلی تابعه وزارت راه، ۶۶ هزار میلیارد تومان اعتبارات هزینه‌ای و ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار تملک دارایی پیش‌بینی شده است.

صمت در تحلیل پیش رو به سهم حمل‌ونقل از بودجه عمومی ۱۴۰۲ و دلایل این افزایش سهم پرداخته است.

در قوانین بودجه سال‌های گذشته سهم بخش حمل‌ونقل از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای حدود ۲۰ درصد بوده است. لایحه امسال به‌دلیل اشارات کلی به موارد مصرف بودجه‌های کلان امکان محاسبه این شاخص را به افراد نمی‌دهد. بررسی‌ها نشان می‌دهند مصارف هزینه‌ای بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولتی ۸۳ درصد افزایش یافته حال آن‌که کل مصارف هزینه‌ای پیش‌بینی شده از اعتبارات عمومی در لایحه امسال نسبت به سال گذشته ۲۶ درصد افزایش یافته است. همچنین کل مصارف تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نسبت به سال گذشته با افزایش ۴۵.۶ درصدی همراه بوده است. این افزایش در مصارف تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت ۳۲.۴ درصد پیش‌بینی شده است.



بدون احتساب سهم حمل‌ونقل در بودجه استانی و بخشی از اعتبارات عمومی دولت که در احکام ماده واحده برای مصرف در بخش حمل‌ونقل اختصاص یافته‌اند در حمالت کمینه سهم بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت در بخش تملک دارایی‌های سرمایه در لایحه ۱۱.۵ درصد برآورد می‌شود. با فرض سهم ۲۷ درصدی بخش حمل‌ونقل از اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی و با فرض بهره‌مندی حدود ۲۶.۵ هزار میلیارد تومان بخش حمل‌ونقل از اعتبارات تبصره «۱۸» لایحه بودجه، سهم بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت در بخش تملک دارایی‌های سرمایه‌ای ۲۵.۳ درصد برآورد می‌شود. اعتبارات شرکت‌های دولتی از محل منابع داخلی تحت عناوینی چون درآمد شرکت، سهم منابع عمومی دولت، دارایی‌های جاری، تسهیلات بانکی، وام‌های خارجی و سایر دریافتی‌ها در جدول ۲۶ ستون پیوست ۳ بودجه ارائه می‌شود. در مجموع ۶۶ هزار میلیارد تومان و هزینه‌های جاری و ۲۰ هزار میلیارد تومان هزینه‌های سرمایه‌ای ۷ شرکت دولتی در حوزه حمل‌ونقل پیش‌بینی شده که از منابع داخلی این شرکت‌ها تامین می‌شود.



سهم حمل و نقل در اعتبارات تملک دارایی

با توجه به اینکه سهم بخش حمل‌ونقل در اعتبارات عمرانی استان‌های در لایحه امسال تعیین نشده؛ فصل حمل‌ونقل به‌ترتیب ۳۰ و ۱۶.۵ درصد از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی و امور دهگانه در حدود ۶ لایحه را تشکیل می‌دهد.

در قانون بودجه پارسال، اعتبارات ردیف‌های متفرقه مرتبط با بخش حمل‌ونقل حدود ۷ درصد بودجه عمرانی بخش حمل‌ونقل را تشکیل می‌داد. در لایحه امسال ردیف‌های مرتبط با بخش حمل‌ونقل افزایش یافته به‌گونه‌ای که ۲۵ درصد بودجه عمرانی معین بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه امسال از ردیف‌های متفرقه اختصاص می‌یابد.

در بخش حمل‌ونقل شهری نیز ۱۰ ردیف اعتباری از ردیف‌های متفرقه در مجموع ۴.۹ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. این اعتبار در لایحه امسال نسبت به سال گذشته حدود ۳.۸ هزار میلیارد تومان افزایش یافته است.

از این میان ردیف اجرای ماده (۷) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌های موضوع سهم درآمدهای مالیاتی مستقیم، در لایحه امسال برای نخستین بار لحاظ شده که اعتبار ۳.۱ هزار میلیارد تومانی برای آن در نظر گرفته شده است. همچنین ردیفی با عنوان جایگزینی خودروهای فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی با مبلغ ۸۰۰ میلیارد تومان برای نخستین‌بار در لایحه امسال آورده شده است. همچنین در لایحه ۱۴۰۲ برخلاف قانون پارسال ردیفی با عنوان سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران افزوده شده که مبلغ ۴.۵ میلیارد تومان برای آن در نظر گرفته شده است.

وضعیت شرکت‌های بورسی

براساس لایحه ۱۴۰۲ و ارقام پیشنهادی برای درآمد و هزینه ۷ شرکت بررسی شده در بخش حمل‌ونقل، دو شرکت زیان‌ده، دو شرکت نه زیان‌ده و نه سودده و ۳ شرکت سودده پیش‌بینی شده‌اند. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آن زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند. برخلاف پارسال، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی از میان شرکت‌های زیان‌ده خارج شده است. درآمد و هزینه شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل نیز به صورت سربه سر خواهد بود. سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نیز چون سال گذشته، در لایحه به صورت سودده پیش‌بینی شده‌اند.

در لایحه امسال درآمد و هزینه همه شرکت‌های حمل‌ونقلی رشد کرده‌اند. در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی رشد درآمد نسبت به رشد هزینه بیشتر و در سایر شرکت‌ها رشد درآمد کمتر از رشد هزینه پیش‌بینی شده است. شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی با ۱۵۵ رشد درآمدها و هزینه‌ها بیشترین افزایش هزینه و درآمد نسبت به سال گذشته را داشته است.

در بخش اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت در مجموع ۱۵.۷ درصد رشد در لایحه نسبت به قانون پارسال داشته است. نکته مهم اینکه سه شرکت از هشت شرکت دولتی دارایی بیشترین اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت که مجری طرح‌های پیوست یک هستند، قرار دارند.

احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل

در لایحه بودجه امسال ۲۰ حکم مرتبط با بخش حمل‌ونقل شناسایی شده که بیشتر جزو احکام یک‌ساله هستند. موضوع هفت مورد از احکام نسبت به قوانین بودجه سنوات گذشته جدید است. در این مورد به وزارت نفت اجازه داده می‌شود امسال نسبت به فروش مواد اولیه قیر از محل تحویل نفت خام به پالایشگاه‌ها ۱۹ هزار میلیارد تومان اقدام و درآمد حاصله را به درآمد اضافه کند. منابع حاصله در حدود درآمدهای وصولی به منظور آسفالت راه‌های فرعی و روستایی، راه‌های اصلی، طرح‌های مسکن مهر و ملی و آسفالت معابر توسط سازمان برنامه پس از مبادله موافقت‌نامه به دستگاه‌های اجرایی مربوطه اختصاص یابد. همچنین موضوع بند «ک» تبصره «۱» در بودجه سنواتی سال‌های گذشته هم تکرار شده است.

سخن پایانی

باتوجه به موارد یادشده می‌توان گفت بودجه امسال قابلیت دائمی شدن را منتفی کرده است. اعتبار تعیین شده مانند سال گذشته ۱۹ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده و با توجه به اینکه مبلغ مشخصی برای مصارف تعیین شده در حکم پیش‌بینی نشده است، در مرحله اجرا عدم شفافیت به‌وجود آمده آسیب‌زاست و به‌تعارض منافع دستگاه‌ها دامن می‌زند. همچنین امکان ارزیابی شفاف از عملکرد آن را ناممکن می‌کند. در سال گذشته، مجلس ۷ دستگاه اجرایی را برای انتفاع از اعتبارات این حکم تعریف کرد و سهم و محل اعتبارات در هر دستگاه اجرایی را تعیین و در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ تصویب کرد. امسال نیز معرفی دستگاه‌های اجرایی بهره‌مند از منابع این حکم و تعیین سهم هر کدام می‌تواند در شفافیت بیشتر و هدفمندتر شده تخصیص منابع حکم موثر باشد.

رونمایی از تازه‌ترین سواری سدان بهمن موتور در باغ کتاب

بهمن موتور تازه‌ترین سواری سدان خود را به باغ کتاب برد. سواری ریسپکت به مدت سه ماه در مجموعه باغ کتاب در معرض دید علاقمندان قرار گرفت.

این محصول که از پاییز ۱۴۰۱ به بازار عرضه شد، که مورد توجه علاقمندان بازار خودرو قرار گرفته است.

سواری ریسپکت با موتور ۱۵۰۰ سی‌سی توربوشارژ و گیربکس ۹ سرعته تیپ ترونیک، ترمز پارک برقی، سیستم توقف خودکار در کنار امکانات به روز مانند دوربین ۳۶۰درجه با کیفیت بالا، شارژر وایرلس و... در تراز سواری‌های مدرن دنیا قرار دارد.

در نهایت تعبیه ۲کیسه هوای جانبی، ۲ کیسه هوای سرنشین و راننده و ۲کیسه هوای پرده‌ای و... ریسپکت را در رده خودرویی ایمن قرار داده است.

در روزهای نمایش ریسپکت در مجموعه باغ کتاب تهران، کارشناسان گروه بهمن از ساعت ۱۰ صبح الی ۱۰ شب اماده پاسخگویی به سوالات مشتریان هستند.



ZAR SHOURAN
شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران

«آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی»
«خرید و تحویل ۵۰ (پنجاه) عدد شفت همزن مخازن اکسیداسیون و لیچینگ»

شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران در نظر دارد با عنایت به قانون برگزاری مناقصات مصوب ۱۳۸۳ و آیین‌نامه اجرایی بند "ج" ماده (۱۲) قانون برگزاری مناقصات، برگزاری فرآیند ارجاع کار و انتخاب تولید کننده/ تأمین کننده ذیصلاح جهت "خرید و تحویل ۵۰ (پنجاه) عدد شفت همزن مخازن اکسیداسیون و لیچینگ" را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی انجام دهد لذا از کلیه شرکت‌های ذیصلاح که مایل به شرکت در مناقصه فوق می‌باشند دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir به شماره فراخوان ۲۰۰۲۹۲۴۱۰۰۰۰۰۰۲ و واریز مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ (دو میلیون ریال) به شماره حساب ۴۰۰۱۰۵۴۲۰۴۰۵۰۷۱۸ به شناسه واریز ۳۲۳۰۵۴۲۷۴۲۹۵۷۳۰۴۰۰۰۱۴۰۰۵۲۶۶۰۳۰ در وجه شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران نزد بانک مرکزی شعبه مرکزی اقدام نمایند. خاطر نشان می‌نماید این فراخوان هیچگونه تعهدی برای کارفرما جهت دعوت به مناقصه شرکت‌های دریافت کننده اسناد مناقصه ایجاد ننموده و تنها شرکت‌هایی که دارای شرایط مندرج در اسناد بوده و حایز حداقل امتیاز لازم (ارزیابی کیفی) شوند با تشخیص کارفرما به مرحله بعدی مناقصه راه خواهند یافت.

۱ـ **نام و نشانی دستگاه مناقصه گزار:** شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران به نشانی: تهران، میدان ولیعصر (عج)، خیابان شهیدان سازش، پلاک ۵ و ۷

۲ـ **محل اجرای پروژه:** استان آذربایجان غربی، شهرستان تکاب، کیلومتر ۳۸ جاده تخت سلیمان، شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران.

۳ـ **موضوع مناقصه:** خرید و تحویل ۵۰ (پنجاه) عدد شفت همزن مخازن اکسیداسیون و لیچینگ طبق شرح مندرج در اسناد مناقصه.

۴ـ **نوع مناقصه:** یک مرحله ای عمومی همراه با ارزیابی کیفی

۵ـ **مدت اعتبار پیشنهادها:** از اولین روز مهلت تحویل پیشنهادها به مدت سه ماه (قابل تمدید برای یک دوره سه ماه دیگر) معتبر باشد.

۶ـ **مدت اجرای پروژه:** سه ماه کامل شمسی.

۷ـ **گواهی نامه صلاحیت:** متقاضی می‌بایست؛
ـ دارای توانایی مالی لازم و کافی و توانایی ارایه ضمانتنامه بانکی شرکت در فرآیند ارجاع کار و حسن انجام تعهدات (در صورت برنده شدن) باشد.
ـ کلیه الزامات مراجع ذیصلاح در اجرای فعالیت های مرتبط با موضوع مناقصه را رعایت نمایند.
ـ دارای تخصص و تجربه کاری مفید و مرتبط با موضوع مناقصه باشد.
ـ توانمندی در تامین به موقع کالای موضوع مناقصه
ـ عدم داشتن سابقه منجر به فسخ قرارداد یا عدم توانایی در اجرای تعهدات مرتبط با موضوع مناقصه
ـ دارای شخصیت حقوقی باشد.

۸ـ **تامین مالی:** از منابع داخلی شرکت

۹ـ **مبلغ ضمانت نامه و نوع تضمین:** نوع تضمین بر اساس آیین نامه تضمین معاملات دولتی موضوع تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت/۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیأت محترم وزیران به مبلغ ۲،۹۱۰،۱۵۰،۰۰۰ (دو میلیارد و نهصد و ده میلیون و یکصد و پنجاه هزار) ریال به عنوان تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار خواهد بود و تضمین ارائه شده می‌بایست برای مدت سه ماه از تاریخ آخرین مهلت قبول پیشنهادات معتبر و قابل تمدید باشد.

۱۰ـ **زمان دریافت اسناد:** از اشخاصی که تمایل به شرکت در مناقصه مزبور را دارند دعوت به عمل می آید جهت دریافت اسناد مربوطه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir از تاریخ درج آگهی حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۰ مراجعه نمایند.

۱۱ـ **زمان و محل تحویل اسناد:** متقاضیان مکلفند پیشنهادهای خود را حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۴ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.

۱۲ـ **زمان گشایش پاکت ارزیابی کیفی:** ساعت ۰۹:۰۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۷ به نشانی مندرج در بند ۲ از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت

شناسه آگهی: ۱۴۸۵۰۷۴ | م الف / ۳۰۴ | شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران

نوبت دوم
۱۷ م الف

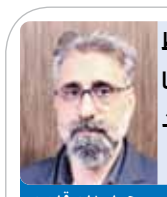
هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۹۵۴ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۲ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم نرجس عوض‌پور فرزند جعفر به شماره شناسنامه ۱۱ کدملی ۳۵۳۹۹۶۶۵۷۹ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۲۵۷۴۴/۹۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۳۶۲ اصلی** واقع در قریه قلعه قائدحیدر گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای جعفر عوض‌پور و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ | تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

یادداشت



اسقاط فرسوده‌ها عملیاتی نمی‌شود

محمدمهدی قدیری
کارشناس حوزه حمل‌ونقل

اسقاط خودروهای فرسوده چند سالی است به دغدغه بزرگی تبدیل شده و به ظاهر برنامه‌هایی در این راستا تدوین می‌شود، اما به دلایلی آن‌طور که باید عملیاتی نمی‌شوند.

یکی از دلایل در محاق ماندن طرح‌های مربوط به اسقاط خودروهای فرسوده کاهش تولید خودرو است و دلیل دیگر به نرخ بسیار بالای این خودروها برمی‌گردد و اینکه هزینه‌ای که بابت اسقاط داده می‌شود، بخش کمی از نرخ خودرو نو است.

تسهیلات به این بخش تعلق نمی‌گیرد و چون اسقاط صرفه اقتصادی ندارد، از سوی صاحبان خودروهای فرسوده هم تمایل و رغبتی هم برای انجام آن نیست. در این میان، پلیس و نهادهای متولی هم از تردد خودروهای فرسوده جلوگیری نمی‌کنند و این خودروها به‌راحتی در جاده‌های درون‌شهری و برون‌شهری تردد دارند.

از سویی هم، در دستورالعمل اعلام سن فرسودگی خودروهای در حال تردد، سن فرسودگی به مرز فرسودگی تغییر یافت که براساس آن خودروهایی با استانداردهای حداقلی هم امکان تردد دارند و شماره‌گذاری می‌شوند. در کل، می‌توان این‌گونه گفت که اجباری برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده وجود ندارد. واقعیت این است که سال‌ها است اسقاط خودروهای فرسوده، سازکاری ندارد. قبلا مالکان خودروهای فرسوده به مراکز اسقاط مراجعه و با بهای معقول و ارائه تسهیلاتی در قالب وام، اقدام به از رده خارج کردن خودروهای خود می‌کردند، چون به‌صرفه بود، اما در حال حاضر نرخ بالای خودروهای نو و در مقابل ارزش‌گذاری بسیار کم یک خودرو فرسوده، رغبت برای انجام آن را کم کرده است.

در اجرای قانون اسقاط خودروهای فرسوده همه نهادها مسئول هستند. واقعیت این است که باید به تمام جوانب این موضوع توجه کرد. در مواردی این‌گونه به‌نظر می‌رسد که حتی اگر خودروساز ۱۰ درصد از تولیدات خود را به قانون اسقاط اختصاص دهد هم، مالکان خودروهای فرسوده توان خرید و جایگزینی ندارند.

به‌عبارتی، در جریان اسقاط مهم این است که تردد خودرو فرسوده و نقل‌وانتقال آنها محدود شود.

متاسفانه در کشور خودروهای فرسوده با بیش از ۳۰ سال عمر در بازار خریدوفروش می‌شوند و ارزش مالی دارند؛ از این‌رو صاحبان این خودروها حاضر نیستند خودروهای خود را با دریافت مبلغ اندکی، اسقاط کنند. حتی اگر دولت این خودروهای فرسوده را با نرخ روز از صاحبان آنها خریداری کند، باتوجه به اینکه نرخ خودرو در بازار افزایش بسیار زیادی داشته و در مقابل نرخ این خودروهای فرسوده بسیار کم است، صاحبان آنها نمی‌توانند خودرویی جایگزین خودرو فرسوده خود کنند و در نهایت ترجیح می‌دهند خودرو خود را نگه دارند و از آن استفاده کنند.

این رویکرد ضعیف در نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده در حالی است که در کشور به‌طورجدی با افزایش تعداد خودروهای فرسوده مواجهیم و بیش از ۸ میلیون خودرو فرسوده در کشور تردد دارند که عدد قابل توجهی است. البته آمارها در این زمینه دقیق نیست، اما به‌وضوح با نگاهی به خودروهایی که در خیابان‌ها و جاده‌های کشور تردد دارند، فرسودگی این بخش قابل‌مشاهده است.

در این میان، تنها راهکار این است که نهادهای مربوط در اقداماتی هماهنگ و منسجم، برای تردد خودروهای فرسوده به‌طورجدی محدودیت‌هایی قائل شوند و غیر از این، هیچ راهکار دیگری ندارد، ضمن اینکه باید تعریف مشخصی از خودرو فرسوده ارائه شود.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت از وضعیت خودروهای فرسوده می‌گویند

طرح‌های نوسازی پشت درهای بسته

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

۷ اردیبهشت، روز ملی ایمنی حمل‌ونقل است؛ موضوعی که باتوجه به فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل در ایران، حساسیت بسیاری دارد. ناوگان فرسوده، اصلی‌ترین عامل ضعف ایمنی حمل‌ونقل در کشور است و تردد ناوگان فرسوده نه‌تنها ایمنی رانندگان را به‌خطر می‌اندازد، بلکه آسیب‌های دیگری مانند بالارفتن تلفات تصادفات، آلودگی هوا و... را به‌دنبال دارد. در حالی که کارشناسان چند سالی است درباره بحرانی شدن فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل هشدار می‌دهند و از تبدیل شدن آن به بحرانی بزرگ می‌گویند. انتظار می‌رود دولت طرح ویژه‌ای برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در دستور کار قرار دهد و اجرایی کند تا مشکلات این بخش حل شود. کارشناسان در گفت‌وگو با صمت از فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و مغفول ماندن طرح‌های نوسازی گفتند که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید. با ما همراه باشید.



عکس: صمت

مسئولان برنامه‌ای برای خروج خودروهای فرسوده ندارند



سیدامیر احمدی، دبیر انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو درباره برنامه‌هایی که در راستای نوسازی ناوگان فرسوده در دست اقدام است، به صمت گفت: امسال دولت هنوز برنامه خاصی برای خروج ناوگان فرسوده ندارد. البته این موضوع در دستور کار دولت بوده و قرار بر این است که برنامه ویژه‌ای برای ناوسازی ناوگان فرسوده طراحی شود. در سال ۱۴۰۱ باتوجه به رویکرد دولت سیزدهم و بودجه ۱۴۰۱ طرح جایگزینی خودروهای فرسوده بعد از حدود ۸ سال که ابتر مانده بود، دوباره آغاز شد. قرار بود این طرح از ابتدای سال شروع شود، اما از نیمه دوم سال این طرح اجرایی شد و باوجود پیش‌بینی‌هایی که در بحث نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده می‌شد و باتوجه به تولید یک میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو، در عمل فقط حدود ۱۰ تا ۱۲ هزار خودرو نوسازی و جایگزینی انجام شد که تعداد بسیار کمی است.

احمدی افزود: باتوجه به قوانین موجود (قانون هوای پاک و قانون سامان‌دهی)، حدود ۸ میلیون خودرو فرسوده در کشور تردد دارند و اگر خودرویی ۲ دوره نتواند معاینه فنی بگیرد؛ یعنی شرایط خاصی دارد و فرسوده به‌شمار می‌رود. علاوه بر این، حدود ۴ میلیون خودرو نزدیک به سن فرسودگی داریم که سن آنها از ۲۰ سال رد شده و در بازه خروج هستند؛ از این‌رو لازم است دولت برای نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده برنامه‌ریزی ویژه‌ای داشته باشد، چرا که به معضل جدی به‌ویژه در کلانشهرهای کشور تبدیل شده و این در حالی است که تعداد خودروهای در حال تردد بسیار زیاد هستند و شاهد آن هستیم که در عمل خیابان‌ها به پارکینگ خودروها تبدیل شده است.

وی ادامه داد: حال پرسش این است که چرا با این مشکلات مواجه شده‌ایم؟ چون مسئولان تنها به فکر تولید بیشتر خودرو هستند و برنامه‌ای برای خروج خودروهای فرسوده ندارند. از ۱۴۰۱ تا ۱۴ فروردین امسال، ۱۹۰۰ کشته جاده‌ای داشته‌ایم که بیشتر آنها در خودروهای داخلی و فرسوده بوده‌اند؛ آماری تکان‌دهنده، عجیب و وحشتناک.

> اینکه در قانون هوای پاک به‌طورجدی بر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل تاکید می‌شود، فقط روی کاغذ است و ما شاهد هیچ اقدام اجرایی در این زمینه نیستیم

▣ با تغییر دولت، سیاست‌ها هم تغییر می‌کند

احمدی درباره آمار دقیق ناوگان فرسوده اظهار کرد: باتوجه به تولید خودرو و سن فرسودگی تا سال ۱۴۰۴ ، حدود ۸ میلیون و ۶۰۰هزار خودرو فرسوده خواهیم داشت، در حال حاضر هم، در کشور ۲۵ میلیون خودرو تردد دارند و طبق قانون هوای پاک، خودرویی که تازه تولید شده، اگر نتواند معاینه فنی بگیرد، یک خودرو فرسوده به‌شمار می‌رود. در مباحث ایمنی و جاده‌ها؛ باید تمام این موضوعات لحاظ شود. متاسفانه این مورد جزو موارد کلی است که به آن توجهی نمی‌شود. موضوع دیگری که سال گذشته در این راستا مطرح شد، بهینه‌سازی مصرف سوخت بود. تا سال گذشته در تامین بنزین خودکفا بودیم، اما در حال حاضر با چالش افزایش بسیار زیاد مصرف بنزین مواجه و به‌دنبال واردات بنزین و سوخت هستیم. این در حالی است که می‌توان با توجه به شرایط، این موضوع را مدیریت و برطرف کرد. حتی در این زمینه در سال ۱۴۰۰ طرحی تقدیم ریاست‌جمهوری کردیم که تاییدیه نهادهای گوناگونی مانند وزارت صمت، سازمان استاندارد، وزیر اقتصاد و... را دارد، اما متاسفانه پیگیری نشده و در دست معاون اول رئیس‌جمهوری مانده است. چرا اجرایی نمی‌شود؟ اگر واقعا مشکل سوخت داریم، چرا این طرح کاربردی اجرایی نمی‌شود؟ اینکه گره کار کجاست، مشخص نیست. چرا جایگزینی و نوسازی خودروهای فرسوده که هزینه‌های سنگینی را به کشور تحمیل می‌کنند، به‌طورجدی دنبال نمی‌شود؟

وی ادامه داد: موضوع اصلی در کشور ما این است که متاسفانه با تغییر دولت، سیاست‌ها هم تغییر می‌کند. زمانی نرخ خودرو در نمایندگی بالاتر از بازار بود و جایگزینی انجام می‌شد؛ یعنی صاحب خودرو فرسوده ثبت‌نام و یک خودرو نو دریافت می‌کرد. در این روند از یک‌سو حق به حق‌دار می‌رسید و از سوی دیگر، خروج خودرو فرسوده هم داشتیم. به‌نظر من، سوداگری که در بازار خودرو شاهد آن هستیم و مشکلاتی را در بخش‌های گوناگون ایجاد کرده، دست خودروسازان است. اگر جایگزینی خودروها به‌طورجدی اجرایی شود؛ یعنی بابت هر خودرو فرسوده‌ای که تحویل داده می‌شود، خودرو جایگزین بگیرند، حداقل تعداد خودروهای فرسوده‌ای که در کشور تردد دارند و هر ماه سهمیه بنزین آنها شارژ می‌شود، کم شده و از خطرات جاده‌ای که هزینه‌های هنگفتی به کشور تحمیل می‌کنند و پرداخت‌های بهداشتی در رابطه با تصادفات، خانواده‌هایی که بی‌سرپرست و افرادی که نقص عضو می‌شوند، آلودگی هوا و... کاسته می‌شود؛ به‌راحتی می‌توان از این هزینه‌ها جلوگیری کرد، اما متاسفانه رسیدگی نمی‌شود.

دبیر انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو در پاسخ به این پرسش که اجرایی نشدن طرح ناوسازی ناوگان حمل‌ونقل چقدر مربوط به مشکلات مالی است، اظهار کرد: اصلا مشکل مالی نیست. سال ۱۴۰۱ در قانون بودجه بحث جایگزینی خودرو دیده شده بود؛ یعنی قانون به‌صراحت گفته که باید از اول سال انجام شود، اما در نهایت از نیمه دوم سال، آن هم با فشار کمیسیون اجرایی شد. پس اینکه این طرح‌ها پیگیری نمی‌شود، چون در بودجه دیده شده، بحث مالی نیست و نشان از نوعی سوداگری دارد. سالانه در کشور حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو تولید می‌شود که از این تعداد ۱۰ درصد یا به‌عبارتی ۱۳۰هزار خودرو باید جایگزین شود، اما تنها ۱۲ هزار خودرو جایگزین شده است. اما چرا پاسخگو نیستند؟ صاحب خودرو فرسوده ثبت‌نام می‌کند، خودرو فرسوده را می‌دهد که خودرو نو بگیرد؛ به‌طبع این تعویض هیچ بار مالی برای دولت ندارد.

▣ راهکار چیست؟

احمدی در پاسخ به این پرسش که چه کنیم تا نوسازی خودروهای فرسوده به‌طورجدی‌تر دنبال شود، اظهار کرد: درباره خروج خودروهای فرسوده قانون زیاد داریم، اما در اجرا مشکلات زیاد است. به‌عنوان نمونه، رئیس مجلس می‌گوید که کشور با بحران سوخت مواجه است و ما هم درباره آن راهکار و طرح ارائه داده‌ایم. این طرح کارشناسی‌شده‌ای است که مدیرعامل بورس انرژی هم آن را تایید کرده و در نهاد ریاست‌جمهوری هم در جلسات متعدد مطرح و تایید شده، پس باید در نهایت اجرایی شود و اگر بحران است، باید به‌طورجدی دنبال شود.

موضوع دوم اینکه، طرح جایگزینی در قانون بودجه ۱۴۰۱ باتوجه به شرایطی که داشته‌ایم، محقق نشده است، چرا؟ حال که اهداف ۱۴۰۱ در این بخش اجرایی نشده، می‌توانند به‌جای اینکه زمان بگذارند و از متولیان امر بخواهند پاسخگو باشند، این قانون را به سال ۱۴۰۲ بسط دهند و آن را اجرایی کنند. در این میان، تعداد زیادی مالک خودرو فرسوده داریم که توانایی خرید خودرو نو ندارند و در مقابل در قوانین مختلف داریم که وام کم‌بهره به مالکان خودروهای فرسوده بدهند، پس چرا اجرایی نمی‌شود؟ سال گذشته هم صندوقی برای نوسازی ناوگان فرسوده در قانون ساماندهی در نظر گرفته شد. در حال حاضر هم کسانی که خودروهای خود را شماره‌گذاری می‌کنند، هزینه آن را به این صندوق می‌ریزند و مبلغی که وارد این صندوق می‌شود، فقط باید برای بحث نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده در قالب تسهیلات کم‌بهره به مالکان خودروهای فرسوده وام داده شود. متاسفانه از برج ۹ تاکنون خبری از اینکه چقدر این صندوق ورودی داشته و چه برنامه‌ریزی در این زمینه داشته‌اند، نداریم، یعنی همه این طرح‌ها پشت درهای بسته است؛ این‌گونه است که تردد این همه خودرو فرسوده، آلودگی و وارونگی هوا، تصادفات جاده‌ای، مصرف سوخت بالا و... را شاهد هستیم.

برنامه خاصی در دستور کار نیست



عباس مجیدی‌نژاد، کارشناس حوزه معاینه فنی نیز در این زمینه به صمت گفت: متاسفانه باوجود اینکه فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل به شرایط بسیار بحرانی رسیده است، اما در حال حاضر در راستای نوسازی آن، برنامه خاصی در دستور کار نیست. اینکه در این راستا برنامه خاصی دنبال نمی‌شود، به کمبودهای مالی برمی‌گردد. صاحب خودرو فرسوده در صورتی که شرایط فراهم باشد، از نوسازی وسیله نقلیه خود استقبال می‌کند. از یک‌سو، واردات خودرو برای مدتی ممنوع بود و از سوی دیگر، در این بخش مشکلات دیگری به‌وجود آمد. اینها فرسودگی ناوگان را بیشتر کرد. در دوره‌ای مصوبه‌ای دادند که ۳ساله به صاحبان خودروهای فرسوده خودرو جدید حتی کارکرده داده شود که متاسفانه همین هم انجام نشد. البته در شأن ما نیست که خودرو کارکرده استفاده کنیم، اما این خودروها از خودروهای فرسوده بهتر هستند. در راستای این مصوبه اتوبوس از رومانی وارد کردند. البته رومانی در بین کشورهای اروپایی در صنعت خودرو شاخص نیست و می‌توانستیم از فرانسه، آلمان، ایتالیا و حتی سوئد خودرو وارد کنیم. در بخش خصوصی هم، برخی شرکت‌های حمل‌ونقل این فرصت را داشتند که در قبال اسقاط، خودرو عرضه کنند که متاسفانه چالش‌های متعددی در این مسیر ایجاد شد و در نهایت هم بی‌نتیجه ماند.

▣ طرح‌ها فقط روی کاغذ است

مجیدی‌نژاد در ادامه، درباره بودجه نوسازی ناوگان فرسوده گفت: بودجه این بخش در جاهای دیگر هزینه می‌شود. به‌عنوان مثال، در حوزه معاینه فنی، دریافت سالانه یک عوارض ۱۰هزار تومانی از سوی همه خودروهای عمومی کشور مصوب شد، اما متاسفانه در معاینه فنی، حتی در ایمنی راه‌ها هم هزینه نمی‌شود.

این کارشناس حوزه معاینه فنی ادامه داد: سال ۱۳۹۷ اعلام شد، ۱۳۰ هزار خودرو فرسوده در کشور تردد دارند و در همان زمان در ایده‌آل‌ترین شرایط نوسازی ناوگان نیازمند تولید سالانه ۱۳ هزار خودرو از سوی دیزل و سایپا دیزل بود تا در ۱۰ سال آینده به نقطه صفر برسیم. حال در سال ۱۴۰۲ هستیم که نه‌تنها آن برنامه اجرایی نشده، بلکه در سایت راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نیمه‌سنگین، چه باری چه مسافری، در حال حاضر سن معاینه فنی خودرو، ۲۵ سال قید شده؛ یعنی از طول عمر اسقاط تمام ناوگان نیمه‌سنگین چه در حوزه باری، چه مسافری، ۵ سال هم گذشته است. مجیدی‌نژاد درباره درصد فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل اظهار کرد: میزان فرسودگی ناوگان جاده‌ای ما از ۳۵ درصد هم بیشتر است. حداقل عمر بیشتر اتوبوس‌ها و خاورهای بنز که در جاده‌های کشور تردد دارند، از ۳۰ سال گذشته و این‌گونه است که شاهد این‌همه تلفات و کشتار جاده‌ای هستیم. بخش اعظم ایمنی جاده‌ها به وسایل حمل‌ونقل برمی‌گردد و چون فرسودگی در این بخش بحرانی شده و لوازم تعویضی و تعمیراتی هم اورجینال نیست، این بحران بزرگ شده است.

وی درباره اینکه در شرایط کنونی که تردد خودروهای فرسوده بحرانی شده چه باید کرد، گفت: دولت باید در زمینه تامین مالی اقداماتی انجام دهد و به‌عنوان نمونه، وام و تسهیلاتی اختصاص دهد تا ناوگان نوسازی شود.

مجیدی‌نژاد در پایان با تاکید به اینکه هیچ اقدام عملیاتی جدی در این زمینه شاهد نیستیم، اظهار کرد: اینکه در قانون هوای پاک به‌طورجدی بر ناوسازی ناوگان حمل‌ونقل تاکید می‌شود، فقط روی کاغذ است و ما شاهد هیچ اقدام اجرایی در این زمینه نیستیم.

سخن پایانی

در وضعیت فعلی که دولت با مشکل کسری بودجه و نابسامانی اقتصادی مواجه است، اینکه انتظار داشته باشیم یک‌باره اعتبار هنگفتی را صرف برنامه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کند، انتظاری دور از واقعیت است و به‌طبع محقق نمی‌شود. اما در هر صورت، دولت باید برای این بخش و عبور از بحران‌های آن، برنامه داشته باشد و چرخه اقتصادی نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده را تنظیم کند؛ یعنی روابط بین بازیگران مختلف این بخش را تنظیم کند، به‌نحوی که نوسازی و جایگزینی خودروهای فرسوده ضمن اجباری بودن، اقتصادی و شرایط برای اجرای آن مهیا باشد. اگر برنامه‌های این بخش در مسیر درست و هماهنگ حرکت کنند، از یک‌سو ورود خودروهای نو و از سوی دیگر، خروج خودروهای فرسوده را خواهیم داشت.

نوبت دوم ۲۱م/الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۱۱ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۵۸۰۶/۵۴ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹ اصلی** واقع در قریه کرمبند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاصی نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه



رئیس هیات عامل ایمیدرو مطرح کرد

تقویت زیرساخت‌های معادن با هدف توسعه اشتغال

بخش معدن و صنایع معدنی ایران از مزیت‌ها و ظرفیت‌های بالقوه قابل توجهی برای کمک به رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در اقتصاد ایران برخوردار است. با توجه به وجود ذخایر گسترده معدنی و با در نظر گرفتن پیوندهای بسیار قوی و طولانی میان فعالیت‌های معدنی با طیف وسیعی از صنایع و خدمات کشوری، توسعه معادن و صنایع معدنی می‌تواند سهم تعیین‌کننده‌ای در رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال ایفا کرده و همانطور که در برنامه توسعه ششم نیز تاکید شده است، این بخش را به یکی از پیشران‌های اصلی رشد اقتصادی تبدیل کند. برهمین اساس سازمان نوسازی معادن و صنایع معدنی برنامه‌های متعددی برای توسعه معادن در استان‌ها را اجرایی کرده و در تازه‌ترین اقدام با همکاری وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط، تقویت زیرساخت‌های معدن و صنایع معدنی استان فارس را در دستور کار قرار داده است.

رئیس هیات عامل ایمیدرو گفت: این سازمان، زیرساخت‌های معدن و صنایع معدنی را با هدف ایجاد زمینه برای رشد اشتغال، تقویت می‌کند.

به گزارش روابط عمومی ایمیدرو، وجیه اله جعفری که در مراسم آغاز عملیات اجرایی احداث راه دسترسی به معادن خاک رس کوار (استان فارس) سخن می‌گفت، تصریح کرد: ایمیدرو با همکاری وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط، تقویت زیرساخت‌های معدن و صنایع معدنی را پیگیری می‌کند.

جعفری با اشاره به شعار امسال ادامه داد: توجه به زیرساخت‌های این بخش، رشد اشتغال در کشور را به همراه دارد.

وی درباره اقدامات ایمیدرو در حوزه زیرساخت گفت: ایمیدرو راهبری ایجاد حداقل ۱۰ هزار مگاوات ظرفیت جدید تولید برق برای صنعت و معدن را برعهده دارد و امسال یک نیروگاه از این برنامه وارد مدار تولید می‌شود.

جعفری افزود: ۶ خط انتقال آب از سواحل جنوبی تعریف شده است که خط نخست در سیرجان و اردکان فعالیت دارد.

به گفته رئیس هیات عامل ایمیدرو، یکی از شش خط انتقال آب، مربوط به استان فارس است.

وی با اشاره به اقدامات زیربنایی ایمیدرو در این استان یادآور شد: تاکنون ۲۶۱ کیلومتر پروژه راه‌سازی در استان کار شده یا در حال کار است.

جعفری همچنین خبر داد: مساحت فعالیت‌های اکتشافی(فاز شناسایی) نیز به ۱۷ هزار کیلومتر مربع رسیده و حدود ۳۰ محدوده ظرفیت دار معدنی شناسایی شده است و به زودی با همکاری سازمان صمت فارس، پروانه‌های اکتشافی جدیدی صادر خواهد شد.

وی درباره فعالیت حدود ۱۲۰ معدن خاک رس و کوره آجرپزی شهرستان کوار گفت: با توجه به تغییراتی که در تکنولوژی رخ داده نیاز است که معدن کاران منطقه رو به استفاده از دانش نوین بیاورند.

رئیس هیات عامل ایمیدرو در بخش دیگری از سخنانش گفت: ایمیدرو فعالیت‌های معدنی را تنها به عناصر معدنی پرمصرف همچون اهن، مس، طلا محدود نکرده بلکه عناصر راهبردی آینده همچون نیکل، لیتیوم و کبالت را هم در دستور کار دارد.

تقدیر استانداری فارس از اقدامات ایمیدرو

در این برنامه محسن ربانی‌زاده معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری فارس نیز با تشکر و تقدیر از اقدامات ایمیدرو در سطح استان گفت: این اقدامات که رو به افزایش است سبب فعال شدن ظرفیت‌های معدنی استان و رشد زنجیره ارزش صنایع معدنی می‌شود.

در مراسم فوق عبدالعلی رحیمی نماینده مردم کوار، سروستان و خرامه در مجلس شورای اسلامی، سخنانی درباره اهمیت توسعه زیربناها در افزایش اشتغال معادن استان عنوان کرد.

همچنین داریوش دیودیده مجری طرح ایجاد زیربناهای لازم در مناطق معدنی گفت: پروژه احداث مسیر دسترسی به معادن خاک رس کوار، گفت: سرمایه اولیه این طرح حدود ۵۰ میلیارد تومان است و پیش‌بینی می‌شود در مدت ۱۵ ماه احداث شود. وی ادامه داد: طول این مسیر ۱۰ کیلومتر است.

فعالیت روی عناصر راهبردی معدنی

وجیه اله جعفری در دیدار با استاندار فارس تاکید کرد: ایمیدرو اماده فعالیت بر روی عناصر راهبردی استان فارس است.

جعفری که به همراه حسام مقدمعلی معاون طرح‌های توسعه معادن و صنایع معدنی، داریوش دیودیده مجری طرح ایجاد زیر بناهای لازم در مناطق معدنی و همچنین رحیمی مدیر اکتشافات فارس و کهگیلویه و بویراحمد شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران در محل استانداری فارس سخن می‌گفت؛ تصریح کرد: این سازمان در حوزه‌های اکتشاف و زیربناها استان، فعالیت داشته است.

به گفته وی، بررسی‌ها نشان می‌دهد در شمال استان فارس معادن فلزی قابل قبولی در بخش اهن و مس کشف خواهد شد.

جعفری افزود: ایمیدرو با توجه به استراتژی که برای ۱۴ عنصر راهبردی، تعریف و اجرایی کرده آماده فعالیت بر روی عناصری همچون کبالت، نیکل، لیتیوم و... است.

فولاد نی‌ریز اواخر بهار وارد مدار تولید می‌شود

وی در بخش دیگری از سخنانش درباره فولاد نی ریز گفت: پیشتر شاهد راه‌اندازی کارخانه اهن اسفنجی نی ریز بودیم و اکنون نیز مراحل پایانی ساخت بخش فولادسازی این شرکت در حال اجراست.

جعفری پیش‌بینی کرد که فولادسازی نی ریز تا اواخر بهار امسال وارد مدار تولید شود.

ظرفیت‌های توسعه‌ای منطقه ویژه لامرد

حسام مقدمعلی معاون طرح‌های توسعه معادن و صنایع معدنی ایمیدرو نیز با یاداوری تفاهمنامه ایمیدرو با استانداری فارس گفت: تاکنون در بخش‌های اکتشاف و زیربناهای این استان شاهد اجرایی شدن این سند بوده‌ایم.

وی ادامه داد: تمامی سرفصل‌های این تفاهمنامه شامل حوزه‌های جاده، آب و نیروگاه، فعال هستند.

مقدمعلی افزود: در برخی بخش‌ها موانعی وجود داشته که امیدواریم با همکاری دستگاه‌های استان برطرف شود.

وی درباره جایگاه منطقه ویژه صنایع انرژی بر لامرد گفت: این منطقه نقطه مناسبی برای توسعه صنایع معدنی از جمله احداث صنایع زنجیره فولادی است.

از سوی دیگر ابادر رحیمی مجری اکتشافات و معادن شرکت تهیه و تولید مواد معدنی در استان‌های فارس و کهگیلویه و بویراحمد اظهارکرد: اکتشافات این شرکت در چهار فصل شامل پهنه اباده- جازموریان، شمال و شمال شرق استان، نوراباد ممسنی و همچنین شهرستان‌های جنوبی فعالیت‌های اکتشافی صورت داده است.

وی ادامه داد: در برنامه تازه ما مناطق جدیدی هم در فهرست اکتشاف قرار گرفته‌اند.

رحیمی یادآور شد: برای ادامه فعالیت‌های اکتشافی و مجوزهای مربوطه موانعی هست که باید با همکاری استان برطرف شود.

وی در عین حال گفت: در ۴۰ درصد مساحت استان فارس فعالیت‌های اکتشافی صورت گرفته است.

در این نشست همچنین محمد هادی ایمانیه استاندار فارس ضمن بررسی موانع موجود و ارائه راهکارها، تاکید کرد: اکتشاف معادن در استان، اهمیت ویژه‌ای برای توسعه صنایع معدنی دارد. وی ادامه داد: باید اقداماتی انجام داد تا شاهد توسعه زنجیره ارزش در استان باشیم. در پایان نیز محسن برهانی‌نژاد معاون استانداری فارس نیز از فعالیت‌های ایمیدرو در این استان قدردانی کرد.

سخن پایانی

فقدان زیرساخت‌های ضروری و بی‌توجهی به تامین آن، از جمله آب، برق و جاده، معدنکاری معضلی است که سال‌ها مورد بی‌توجهی قرار گرفته است یا اقدامات انجام شده در این زمینه از نیاز روز فرسنگ‌ها فاصله داشته است و این معضل امروزه معدنکاری را با چالش روبه‌رو کرده است.

امید است در سالی که عنوان مهار تورم و رشد تولید را بر خود دارد، تلاش برای توسعه زیرساخت‌های معدنکاری بیش از پیش شود تا با رفع موانع تولید، فعالیت در این حوزه اشتغالزا و ارزآور افزایش یابد.

با تولید بیش از ۱۱۲ هزار و ۴۵۰ تن در فروردین‌ماه

چادرملو سال جدید را با رکورد آغاز کرد

با همت و تلاش پرسنل واحد فولادسازی چادرملو و نظارت و هدایت مدیران این مجموعه بزرگ صنعتی و در راستای فرمایشات مقام معظم رهبری به منظور تحقق شعار جهش و افزایش تولید، اولین رکورد ماهانه، با تولید بیش از ۱۱۲ هزارو ۴۵۰ تن شمش فولادی در فروردین و بالاترین تولید روزانه در ۲۲ فروردین‌ماه با تولید ۴۹۴۱ تن شمش فولاد حاصل گردید این رکوردها بالاترین میزان تولید از زمان بهره‌برداری تا کنون بوده است.

به گزارش روابط عمومی شرکت معدنی و صنعتی چادرملو: در سال گذشته نیز بالغ بر یک‌میلیون و ۱۸۴ هزار ۲۷۸ تن شمش فولادی در چادرملو تولید گردید که بالاترین میزان تولید از آغاز فعالیت این واحد فولادی بود.

گفتنی است در سال گذشته شمش فولاد چادرملو علاوه بر عرضه در بورس کالا به منظورتامین بخشی از نیازهای داخلی، حدود ۲۶۷ هزارو ۵۸۲ تن آن در گریدهای جهانی از طریق برگزاری مزایده به خارج از کشور صادر شد که ۱۴۸ میلیون دلار درآمد ارزی حاصل گردید.



آگهی دعوت مجمع عمومی عادی نوبت اول

شرکت تعاونی اعتبار کارکنان سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران به شماره ثبت ۴۸۱۴۰۷ و شناسه ملی ۱۴۰۰۵۳۲۳۰۰۱

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی نوبت اول **شرکت تعاونی اعتبار کارکنان سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران** به شماره ثبت ۴۸۱۴۰۷ در ساعت **۱۱** صبح روز **چهارشنبه** مورخه **۱۴۰۲/۰۲/۲۰** در محل تهران ـ میدان فردوسی ـ خیابان شهید سپهبد قرنی ـ نبش کوچه شریف ـ پلاک ۳۹ طبقه دوم سالن آمفی‌تاتر به صورت حضوری برگزار می شود. از کلیه اعضاء دعوت می‌شود شخصاً یا وکالتاً جهت اتخاذ تصمیم نسبت به موضوعات ذیل در این جلسه حضور به هم رسانند.

ضمناً به اطلاع می‌رساند که به موجب ماده ۱۹ آئین‌نامه نحوه تشکیل مجامع عمومی؛ تعداد آراء وکالتی هر عضو حداکثر ۳ رأی و هر شخص غیرعضو تنها یک رأی خواهد بود و اعضای متقاضی اعطای نمایندگی، می‌بایست به‌همراه نماینده خود حداکثر تا تاریخ **۱۴۰۲/۰۲/۱۹** در محل تعاونی حاضر تا پس از احراز هویت و تأیید وکالت، برگه ورود به مجمع را دریافت دارند.

دستور جلسه:

* داوطلبان تصدی سمت هیئت تصفیه موظفند حداکثر ظرف پنج روز پس از انتشار آگهی دعوت، فرم داوطلبی را به همراه مدارک مربوطه تکمیل و تحویل دفتر تعاونی نمایند.

دستورات جلسه:

- گزارش هیأت‌مدیره و بازرس
- تصویب صورت‌های مالی سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱
- انتخاب اعضای هیئت تصفیه
- تعیین بودجه سال جاری

هیأت‌مدیره شرکت تعاونی اعتبار کارکنان سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران

آگهی دعوت مجمع عمومی فوق‌العاده نوبت دوم

شرکت تعاونی اعتبار کارکنان سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران به شماره ثبت ۴۸۱۴۰۷ و شناسه ملی ۱۴۰۰۵۳۲۳۰۰۱

آگهی دعوت مجمع عمومی فوق‌العاده نوبت دوم **شرکت تعاونی اعتبار کارکنان سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران** به شماره ثبت ۴۸۱۴۰۷ در ساعت **۱۰** صبح روز **چهارشنبه** مورخه **۱۴۰۲/۰۲/۲۰** در محل تهران ـ میدان فردوسی ـ خیابان شهید سپهبد قرنی ـ نبش کوچه شریف ـ پلاک ۳۹ طبقه دوم سالن آمفی‌تاتر به صورت حضوری برگزار می‌شود. از کلیه اعضاء دعوت می‌شود شخصاً یا وکالتاً جهت اتخاذ تصمیم نسبت به موضوعات ذیل در این جلسه حضور به هم رسانند.

ضمناً به اطلاع می رساند که به موجب ماده ۱۹ آئین نامه نحوه تشکیل مجامع عمومی؛ تعداد آراء وکالتی هر عضو حداکثر ۳ رأی و هر شخص غیرعضو تنها یک رأی خواهد بود و اعضای متقاضی اعطای نمایندگی، می‌بایست به‌همراه نماینده خود حداکثر تا تاریخ **۱۴۰۲/۰۲/۱۹** در محل تعاونی حاضر تا پس از احراز هویت و تأیید وکالت، برگه ورود به مجمع را دریافت دارند.

دستور جلسه:

- ارائه گزارش هیأت‌مدیره
- تصمیم‌گیری درخصوص انحلال شرکت تعاونی
- تعیین محل تصفیه

هیأت‌مدیره شرکت تعاونی اعتبار کارکنان سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران

« آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای تامین قطعات یدکی گیربکس کلاریفایر برند FLSMIDTH مورد نیاز کارخانه احیاء مستقیم شماره یک شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان»

«مناقصه شماره ۰۲۱۹ـ ک ـ م»

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت به **تامین قطعات یدکی گیربکس کلاریفایر برند FLSMIDTH** از طریق برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای اقدام نماید؛ لذا از تمامی تامین کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱. **آخرین فرصت تحویل پاکات:** تا پایان وقت اداری **چهارشنبه** مورخ **۱۴۰۲/۰۲/۲۰**.

۲. **تضمین شرکت در مناقصه:** مبلغ ۲،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (دو میلیارد و پانصد میلیون) ریال ضمانتنامه بانکی.

۳. **شرایط تحویل کالا:** تحویل بصورت DDP درب کارخانه شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان – شیراز، کیلومتر ۲ جاده اختصاصی گل‌گهر.

۴. **محل تحویل پاکات:** استان کرمان، شهرستان سیرجان، دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان و استان تهران، شهر تهران، دفتر شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان.

۵. شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

۶. هزینه چاپ آگهی، برعهده برنده مناقصه می‌باشد و ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.

۷. جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های ۰۳۴-۴۲۲۷۳۸۰۱ (داخلی ۶۱۴۳) و ۰۹۱۲۹۳۸۳۱۷ و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

یادداشت

کلید گمشده معدن



سعید عسگرزاده
دبیر خانه سنگ ایران

مدت‌ها است که مسئولان ارشد کشور از یک‌سو و صاحبان کسب‌وکار و فعالان اقتصادی از سوی دیگر، بر اهمیت میدان دادن به «بخش خصوصی واقعی» تاکید می‌کنند. در درون دولت هم، استفاده از نظر مشورتی بخش خصوصی موردتاکید رئیس‌جمهوری، معاون اول و معاون حقوقی قرار گرفته و در قالب بخشنامه ابلاغ شده است، اما عجیب اینجا است که دولت بخشنامه‌های خود را هم زیر پا می‌گذارد، در صورتی که باید به وزرا تکلیف شود که در مرحله اول بخشنامه‌های داخلی خود را به اجرا گذارند و بعد نظرات بخش خصوصی را به پیوست طرح‌ها و برنامه‌های خود ارائه دهند. اما، با فرض اینکه روزی بخش خصوصی در حوزه معدن جایگاهی بیابد و طرف مشورت دولت قرار گیرد، مهم‌ترین موضوعی که باید در اولویت قرار گیرد، چیست؟

به‌گمان من، مهم‌ترین تغییری که باید اعمال شود، در رویه جاری «تنظیم بازار» است. دولت سال‌ها است که با پیش بردن این روش مدیریتی، هم وقت خود را تلف کرده و هم مشکلات متعددی برای رشد تولید و توسعه کسب‌وکار ایجاد کرده است. وقتی مجموعه حاکمیتی، خود را در مقام تنظیم‌گر قرار می‌دهد، به‌طبع حق دخالت و دست بردن در روال بازار را برای خود قائل می‌شود. در حالی که باید از این نقش بیرون بیاید و در جایگاه مدیریت و حکمرانی بنشیند که وظیفه اصلی و اولیه دولت است. اگر نگاه توسعه‌گرا، جایگزین نگاه قبض و بسطی موجود شود، بسیاری از مشکلات فعلی از بین خواهد رفت.

همان‌طور که اشاره شد، بهترین کاری که دولت می‌تواند برای سروسامان دادن به اوضاع نابسامان معدن انجام دهد، این است که از این‌همه دخالت در کار فعالان حوزه معدن پرهیز و توان خود را بر «مدیریت بازار» متمرکز کند و اینجا است که تشکل‌های تخصصی می‌توانند در تصمیم‌گیری به دولت کمک کنند. به‌عبارت ساده‌تر، به‌جای اینکه دولت به‌زور دست‌به‌کار تغییر شرایط طبیعی بازار شود و فقر را تقسیم کند، باید تمرکز خود را بر تولید و توزیع ثروت بگذارد و برای افزایش رفاه عمومی کمر همت ببندد. به‌عنوان‌مثال، در زنجیره فولاد، میزان تولید کشور در همه بخش‌ها ۲ برابر میزان نیاز کشور است. منطق حکم می‌کند که وقتی تقاضا بیش از عرضه است، دیگر نباید تنظیم بازار اتفاق بیفتد.

البته دلیل اصلی آن که گروهی مانع از تغییر رویه دولت می‌شوند، این است که در حاشیه این تنظیم‌گری‌ها، دخالت‌ها و بایدونبایدها، رانت‌ها و فسادهای عظیمی به‌وجود می‌آید. این رانت و فساد از چشم بسیاری از مدیران بالادستی مخفی مانده و تصور غالب این است که سناریوهایی که مدیران میانی و کارشناسان خاص طراحی می‌کنند، واقعیت مطلق است. در حالی که اگر یک جلسه با انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و تشکل‌های مختلف برگزار شود و مدیران بالادستی نظرات و راهکارهای آنها را بشنوند، درمی‌یابند که بسیاری از ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها، غیرضروری و نادرست است. به‌نظر من، بهترین توصیه‌ای که می‌شود در شرایط موجود به مجموعه حاکمیت معدن داشت، این است که رأسا دست به حل مسائل مربوط به این حوزه نزنند یا برای ارائه برنامه‌های اصلاحی، تنظیم و مدیریت بازار و امثال آن در درون خود تصمیم‌گیری نکنند، زیرا عموما هر تصمیمی که ابلاغ می‌شود، کم‌وکاستی‌هایی دارد. بعضی از آنها به‌اجبار برگردانده می‌شود تا موردبازنگری و اصلاح مجدد قرار گیرد و بعضی دیگر که به مرحله اجرا می‌رسند، گاهی آسیب‌های جبران‌ناپذیری به‌جا می‌گذارند. در موارد معدودی هم که مسئله یا مشکلی با مسئولان در میان گذاشته و دلایل کارشناسی ارائه می‌شود و استدلال‌ها به اثبات می‌رسد، در نهایت مجموعه دولت به این جمع‌بندی می‌رسد که زمان زیادی برای طرح مسئله از دست رفته و زیروبم آن روشن شده است و به‌این‌ترتیب، کارشناسان که معضلی را پیش‌بینی کرده و نسبت به وقوع بحران هشدار داده‌اند، کنار می‌زند و در درون خود اقدام به حل مسئله می‌کند.

در حالی که وقتی متخصصی درد را تشخیص می‌دهد، بهترین مرجع برای ارائه درمان هم وجود دارد و باید برای حل نهایی مسئله از وی هم کمک خواست. پس راه منطقی آن است که دولت از کارشناسان، صاحب‌نظران و فعالان این حوزه نظرخواهی کند و بعد راهبردهای حاکمیتی خود را باتوجه به آنها اعمال کند. تنها در این صورت است که امید داریم، تغییرات و تصمیمات دولت نتیجه‌بخش باشد.

خلاصه اینکه، برای جلوگیری از تکرار مکرر این چرخه باطل پیشنهاد می‌شود که حاکمیت معدن یک‌چندی به مجموعه‌های تخصصی اعتماد کند، سیاست‌های کلی نظام حکمرانی را مشخص و مابقی مسئولیت‌ها را واگذار و تنها نتیجه نهایی را مطالبه کند و بر آن نظارت داشته باشد؛ شاید این همان کلیدی است که سال‌ها است، مجموعه معدن در پی آن می‌گردد.

همایش نقش زنان در معدنکاری برگزار می‌شود

انجمن علمی دانشجویی مهندسی معدن دانشگاه صنعتی امیرکبیر، همایش گرامیداشت روز معدن را برگزار می‌کند.به‌گزارش ایسنا، این همایش با محوریت نقش زنان در معدنکاری، دوشنبه اول خرداد، از ساعت ۸ الی ۱۷، در دانشگاه صنعتی امیرکبیر، آمفی‌تئاتر مرکزی (سالن مولانا) برگزار می‌شود. در شرح موضوع همایش آمده است: قرن‌ها است که استخراج معادن و معدنکاری در ابعاد بزرگ و کوچک، معیشت اصلی میلیون‌ها مرد و زن در کشورهای معدنی و جوامع معدنی در سراسر جهان را به خود پیوند داده است. بااین‌حال، زنان باوجود سهم قابل‌توجهی که در استخراج منابع ارزشمند و مواد خام داشته‌اند، پس از ماشینی شدن استخراج، معادن زیرزمینی و بسیاری از اشکال دیگر استخراج در معادن کنار گذاشته شده‌اند و امروزه همچنان با تبعیض و موانع کار در بخش معدن مواجهند. سازمان جهانی کار در گزارشی اذعان کرده است که در گذشته و پیش از صنعتی شدن صنایع، زنان نقش زیادی در استخراج در معادن داشته‌اند؛ بااین‌وجود و بااینکه در تصور افراد کار معدن، مردانه تلقی می‌شود، امروزه زنان در نقش‌های گوناگون معدنی در جهان کار می‌کنند. این همایش که قدیمی‌ترین گردهمایی دانشجویی معدنی کل کشور است، با هدف ارتباط دانشجویان و دانشگاهیان با حوزه صنعت برگزار می‌شود. همایش سال گذشته با موضوع آینده مشترک ما؛ معدنکاری و توسعه پایدار اختصاص داشت و با حضور و سخنرانی مجید عطایی‌پور، رئیس دانشکده مهندسی معدن؛ مرتضی اصانلو، عضو هیات‌علمی دانشکده مهندسی معدن؛ حامد حامد ملاداودی، معاون فرهنگی و دانشجویی دانشگاه؛ محمدرضا بهرامن، رئیس خانه معدن ایران؛ اردشیر سعدمحمدی، مدیرعامل شرکت توسعه معادن و فلزات؛ رضا بسطامی، رئیس سازمان نظام‌مهندسی معدن ایران و حسام مقدمعلی، معاون طرح‌های توسعه و صنایع معادن ایمیدرو برگزار شد. علاقه‌مندان می‌توانند برای ثبت‌نام در همایش آتی به لینک https://b2n.ir/h86712 مراجعه کنند.

در گزارش صمت درباره حمل‌ونقل مواد معدنی مطرح شد

ترابری سبز؛ سالم‌تر و ایمن‌تر

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

به مناسبت «روز ملی ایمنی حمل‌ونقل»، در گزارش امروز صمت سرفصل ترابری مواد معدنی را سوژه قرار دادیم و از تقی نبئی و مهدی لطفی‌اصل خواستیم ضمن مروری بر وضعیت حمل مواد معدنی در کشور به پرسش‌های زیر پاسخ دهند: از میان روش‌های حمل‌ونقل مواد معدنی، جاده‌ای، دریایی، ریلی و هوایی کدام یک ایمنی بیشتری دارند، کدام‌یک کمتر به محیط‌زیست آسیب می‌رسانند، تاثیر کدام بر نرخ تمام‌شده کمتر است و ظرفیت کدام‌یک بیشتر است؟ اهمیت و کارآیی کدام بیشتر است و باتوجه به موقعیت جغرافیایی کشور و هزینه‌های سرسام‌آور، توسعه کدام یک باید در اولویت قرار گیرد؟ آنچه در ادامه می‌آید، مروری است بر نظرات این ۲ کارشناس و فعال حوزه معدن.



عکس: صمت

مزایای ترابری سبز را دریابیم



تقی نبئی ـ کارشناس و فعال معدن:

در میان روش‌های گوناگون حمل مواد معدنی، حمل‌ونقل دریایی و ریلی در زمینه رعایت HSE به‌مراتب ایمن‌تر و سالم‌تر است و علاوه بر این، انرژی کمتری صرف می‌کند و به همین دلیل این ۲ روش را می‌توان حمل‌ونقل سبز نامید. مزیت این ۲ شیوه در مقایسه با نوع جاده‌ای حمل‌ونقل بیش از پیش روشن می‌شود، زیرا ترابری جاده‌ای علاوه بر خطرات و مشکلات زیادی که دارد، زیرساخت‌های بیشتری را تخریب می‌کند و آلودگی زیست‌محیطی بالاتری به‌دنبال می‌آورد. پس در ترابری بین‌المللی؛ روش حمل دریایی و در تبادلات داخلی؛ حمل‌ونقل ریلی، در زمینه HSE، از روش‌های دیگر به‌مراتب بااهمیت‌تر و ایمن‌تر است.

▣ ضعف ماشین‌آلات

مقصد مبادلات مواد معدنی در داخل و هم در خارج از کشور است، بنابراین اولویت‌ها و مزیت‌های هر یک از روش‌های حمل، برای مقاصد داخلی و خارجی باتوجه به امکاناتی که در دسترس قرار دارد و مزیت‌هایی که هریک در اختیار صادرکننده یا واردکننده قرار می‌دهد، انتخاب می‌شود.حمل‌ونقل داخلی، بیشتر به‌صورت جاده‌ای است و باید گفت که انصافا کشور ما از زیرساخت‌های جاده‌ای خوبی برخوردار است که می‌توان از آنها برای رساندن مواد معدنی به اقصی نقاط کشور یا انتقال آنها به مبادی خروجی، مرزها و بندرگاه‌ها استفاده کرد، اما درباره امکانات لجستیکی ضعف ماشین‌آلات حمل به‌شدت احساس می‌شود. به‌ویژه در یک دهه اخیر که با مشکل تحریم و افزایش نرخ ارز هم مواجه بوده‌ایم و امروزه ماشین‌آلات حمل بسیار گران و با دسترسی محدود در اختیار شرکت‌ها و پیمانکاران حمل قرار می‌گیرد.

پس امکانات لجستیکی ما به نسبت زیرساخت عمرانی حمل‌ونقل جاده‌ای کشورمان رشد نکرده است. از سوی دیگر، استهلاک ماشین‌آلات حمل بار معدنی بسیار بالا است. زیرا دسترسی به قطعات مرغوب به دشواری امکان‌پذیر و باتوجه به نرخ ارز بسیار هزینه‌بر است. بنابراین، در کامیون به اندازه کافی و با شرایط مطلوب و مناسب حمل مواد معدنی در اختیار نداریم.با این حال در مقیاس محلی، تنها امکان برای حمل مواد معدنی، همین روش جاده‌ای است که در خود معدن، بین معدن تا کارخانه و واحدهای فرآوری و همین‌طور در ترابری داخل استانی یا میان‌استانی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

▣ ضعف در توسعه ریلی

در زمینه لکوموتیو و واگن هم ضعف بسیاری وجود دارد. علاوه بر آن، خطوط راه‌آهن هم توان حمل تناژ محدودی دارند. از سوی دیگر، زیرساخت‌های ریلی برای همه نقاط هدف وجود ندارد و این باعث می‌شود که از این مزیت، که یکی از اولویت‌های حمل داخلی است، محروم بمانیم. ضعف این زیرساخت‌ها در زمینه حمل مسافر یا کالاهای غیرمعدنی کمتر مشهود است، اما برای حمل بار سنگین معدنی که نیازمند زیرساخت‌های قوی‌تری است، توان اندک و بسیار محدودی دارد.

▣ ۲ در برابر ۳۰

اگرچه خطوط ریلی در کشور از نظر طول در ۲ دهه اخیر رشد خوبی داشته و چند برابر شده است، اما باتوجه به اینکه ایران یکی از کشورهای پهناور دنیا است، ضریب توسعه ریلی، در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته و فعال در زمینه معدن، مثل کانادا و استرالیا و دیگر کشورهایی که با آنها مقایسه می‌شویم، چندان مناسب نیست. ظرفیت لکوموتیوها و سامانه واگن‌هایی که به آن وصل هستند، حداکثر می‌توانند پاسخگوی حمل ۲ هزار تن باشند، در حالی که در کشورهای پیشرفته این رقم به ۳۰ هزار تن نزدیک شده است. روشن است که ما فاصله بسیار زیادی با استانداردهای لازم برای حمل مواد معدنی داریم و هرچقدر این ظرفیت افزایش پیدا کند و امکانات ریلی مناسب‌تر شود، امکان حمل ارزان‌تر و سریع‌تر فراهم می‌شود.

▣ هوایی یا دریایی

حمل هوایی مواد معدنی کمابیش در هیچ جای دنیا در اولویت قرار ندارد. در کشور ما هم آنقدر ناچیز است که می‌توانیم بگوییم به‌هیچ‌وجه در دستور کار قرار ندارد. در زمینه حمل دریایی در بنادر جنوب از یک بندر تا بندر دیگر ممکن است حمل داخلی انجام شود، اما باتوجه به اینکه حمل‌ونقل دریایی عموما برای صادرات به خارج از کشور است، در حمل‌ونقل داخلی کمتر مورداستفاده قرار می‌گیرد. برای حمل‌ونقل خارجی؛ بین ترابری جاده‌ای، ریلی و دریایی، روش دریایی موردتوجه و وثوق بیشتری است. به‌دلیل اینکه حجم کالایی که می‌توان با کشتی جابه‌جا کرد، خیلی بیشتر از جاده‌ای و ریلی است و به‌همین دلیل در اولویت قرار دارد و نرخ تمام‌شده و سرعت حمل‌ونقل هم در این روش بیشتر است و می‌توان مواد معدنی را به نقاط دوردست دنیا حمل کرد. برای مثال، می‌توانیم مواد معدنی از کشورهای افریقایی، استرالیا، هند، پاکستان و دیگر مناطق دور و نزدیک با کشتی وارد کنیم و این امکان فقط در حمل‌ونقل دریایی ممکن و میسر است.

بنابراین چه در صادرات و چه در واردات؛ اولویت اصلی دریا است.

▣ ریلی یا جاده‌ای

حمل‌ونقل ریلی هرچند فقط با کشورهای همسایه ممکن است، اما از طریق اتصال خطوط راه‌آهن که با ترکیه داریم، می‌توانیم مواد و محصولات معدنی را تا اروپا حمل کنیم. علاوه بر این، از طریق افغانستان و ترکمنستان می‌توانیم حمل ریلی را تا چین ادامه دهیم و به این ترتیب، با اتصال به شبکه‌های خطوط ریلی کشورهای توسعه‌یافته می‌توانیم از امکانات وسیع و گسترده آن استفاده کنیم.

حمل‌ونقل جاده‌ای در درجه بعدی اهمیت قرار دارد، چون هم سرعت و هم ظرفیت پایین‌تری دارد و به‌همین دلیل، حمل‌ونقل جاده‌ای با کشورهای همسایه به‌ویژه عراق، افغانستان، ترکمنستان و ارمنستان انجام می‌شود و بسیار محدود است.

▣ ترابری خارجی

در زمینه حمل‌ونقل دریایی که اولویت در ترابری خارجی است، ضعف‌های زیادی داریم از جمله ضعف در حوزه تخلیه واگن‌ها و بارگیری به کشتی که امکانات مناسبی نداریم و ظرفیت بسیار محدود است.البته در بندرعباس، ظرفیت‌هایی از گذشته وجود داشته و سرمایه‌گذاری‌هایی روی چند پروژه جدید در سال‌های اخیر صورت گرفته و رشد نسبی خوبی داشته است، اما باز هم می‌توان گفت، از این حیث با کشورهای توسعه‌یافته فاصله بسیار زیادی داریم. در بندر شهید بهشتی چابهار هم پروژه‌ای پیش‌بینی شده است که ظرفیت متناسبی را ایجاد خواهد کرد و می‌تواند امکانات ما را برای حمل‌ونقل بهتر، سریع‌تر و ارزان‌تر مواد و محصولات معدنی چه در زمینه واردات و چه صادرات افزایش دهد.

▣ قیمت تمام‌شده

در صورتی که زیرساخت لازم و امکاناتی که به آن اشاره شد، در دسترس باشد، حمل‌ونقل ریلی در داخل کشور و حتی در مبادلات منطقه‌ای می‌تواند امکانات خوبی را در اختیار تجار قرار دهد و از نظر نرخ تمام‌شده، مقرون‌به‌صرفه باشد.اما در حمل‌ونقل خارجی، روش دریایی سریع‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر از دیگر روش‌ها است. حمل جاده‌ای به‌دلیل استهلاک بالا، کمبود امکانات لجستیکی، سطح بالای عملیات مدیریتی که نیاز دارد و آسیب‌های جانبی که به زیرساخت‌های جاده‌ای وارد می‌کند، اولویت آخر است و معمولا برای حمل‌ونقل محلی که امکانات دریایی و ریلی در اختیار نیست، مورد استفاده قرار می‌گیرد و توصیه می‌شود.

مزیت روش‌های گوناگون حمل، باتوجه به مکان هدف، موردمقایسه قرار می‌گیرد. از آنجایی که امکانات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور در دسترس است، هیچ روش دیگری نمی‌تواند جای ترابری جاده‌ای را بگیرد،اما در مقیاس ملی و برای ترابری مواد معدنی از اقصی نقاط کشور به هم یا به مرکز و از مرکز به نقاط دور مرزی، ظرفیت جاده‌ای و ریلی با هم در رقابت هستند. در بعضی مناطق که امکانات ریلی فراهم است، حمل‌ونقل ریلی مزیت محسوب می‌شود و در برخی دیگر از نقاط که امکانات و زیرساخت‌ها موجود نیست، از روش حمل جاده‌ای استفاده می‌شود.در مقیاس فراملی و برای صادرات به‌ویژه در بخش‌هایی که به دریا دسترسی داریم، باتوجه به ارزانی و امکان حمل‌ونقل با حجم بالا، روش حمل دریایی بی‌رقیب است و به‌هیچ‌وجه ترابری جاده‌ای و ریلی نمی‌تواند در زمینه حمل‌ونقل فراملی با ظرفیت دریایی رقابت کند.

▣ سریع و به‌صرفه

هرچقدر در زمینه توسعه زیرساخت ریلی و لجستیک مربوط به آن سرمایه‌گذاری بیشتری انجام دهیم، می‌توانیم در مقیاس ملی و منطقه‌ای حمل‌ونقلی سریع‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تری داشته باشیم و در ترابری بین‌المللی، برای خاور دور، افریقا، اروپا و امریکا به‌طورقطع توسعه زیرساخت‌های بندری و ادوارت حمل دریایی باید در اولویت قرار گیرد و توصیه ما این است که اگر می‌خواهیم در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی موفق باشیم، به‌طورحتم باید زیرساخت‌های بندری و ادوات مربوط به حمل دریایی را مورد توجه بیشتری قرار دهیم تا در آینده بتوانیم در سطح منطقه حرفی برای گفتن داشته باشیم.

از سوی دیگر، باتوجه به کمبودهایی که در زمینه تامین مواد معدنی موردنیاز صنایع فعال مثل صنایع فولاد، آلومینیوم، مس، سرب ، روی و کانی‌های غیرفلزی مانند شیشه، کاشی و حتی سیمان داریم، در آینده نزدیک دچار کمبود مواداولیه خواهیم شد و به این دلیل، نیازمند واردات هستیم. از سوی دیگر، ظرفیت تولید برخی مواد اولیه و محصولات معدنی به‌فراوانی در کشور وجود دارد، همین‌طور به نیروی انسانی متخصص و انرژی ارزان دسترسی داریم و می‌توانیم برای مبادلات بین‌المللی مواد معدنی، چه در زمینه واردات مواد اولیه موردنیاز، چه درباره صادرات محصولات معدنی حجیم و سنگین مثل سیمان و گچ برنامه‌ریزی کنیم و باید اقتصاد این حوزه را بیشتر مدنظر قرار دهیم. تحقق این مهم مستلزم آن است که علاوه بر اکتشاف تکمیلی در مناطق معدنی مستعد، برنامه وارداتی دقیقی داشته باشیم و برای این منظور، زیرساخت‌های وارداتی بندری کشور را، به‌ویژه خطوط ریلی به مبدأ و مقصد بنادر جنوب و شمال کشور را توسعه دهیم تا بتوانیم صادرات و واردات را به‌نحو مطلوب‌تری انجام دهیم.

> اگر مولفه‌های نرخ تمام‌شده، رعایت ضوابط زیست‌محیطی، راندمان و جابه‌جایی مواد معدنی در ظرفیت‌های بالا ملاک مقایسه قرار گیرند، استفاده از حمل‌ونقل ریلی برای مواد معدنی گزینه‌ای مناسب و موردتایید است

ضرورت توجه به جغرافیای معدن



مهدی لطفی‌اصل ـ کارشناس و فعال معدن:

از مولفه‌های اساسی در نرخ تمام‌شده مواد معدنی که تاثیر بسزایی در کاهش یا افزایش آن دارد، نحوه حمل‌ونقل آن است. بنابراین این مولفه باید به‌نحوی انتخاب شود که هم نرخ تمام‌شده محصول معدنی را کاهش دهد و هم از نظر میزان ظرفیت حمل‌ونقل مواد معدنی، ایمنی و رعایت ضوابط زیست‌محیطی در سطحی استاندارد قرار داشته باشد.

امروزه برای حمل‌ونقل مواد معدنی، ۴ روش وجود دارد که عبارتند از: ریلی، دریایی، هوایی و جاده‌ای. با در نظر گرفتن موقعیت جغرافیایی کشور و همچنین محل وقوع معادن ایران می‌توان گفت در حمل‌ونقل مواد معدنی به‌ترتیب از حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی می‌توان استفاده کرد.

▣ مزایا و معایب

حمل‌ونقل مواد معدنی به‌شکل هوایی در حالت کلی گزینه مناسبی برای مواد معدنی نیست و در کشور ما نیز به‌دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب و همچنین آلودگی‌های زیست‌محیطی، بالا بودن هزینه این شکل از حمل‌ونقل گزینه مناسبی نیست.

استفاده از حمل‌ونقل ریلی در کاهش نرخ تمام‌شده مواد معدنی تاثیر بسزایی دارد؛ این یکی از روش‌های مهم در حمل‌ونقل مواد معدنی است و امکان انتقال مواد معدنی در مقیاس و ظرفیت بالا با بازدهی مناسب را فراهم می‌آورد. به‌علاوه کاهش مخاطرات زیست‌محیطی و آسیب وارد نکردن به زیرساخت‌های ارتباطی از مزایای آن به‌شمار می‌رود. استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای، متداول‌ترین روش انتقال مواد معدنی در کشور ما بوده که این امر برای انتقال مواد معدنی در مسیرهای کوتاه گزینه مناسبی است.

همچنین، جغرافیای محل وقوع معادن در کشور به‌صورتی است که استفاده از این روش را اجتناب‌ناپذیر کرده،اما استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای در مسیرهای طولانی و همچنین در ظرفیت بالا توجیه اقتصادی ندارد و علاوه بر افزایش هزینه معدنکاری و به‌تبع آن، نرخ تمام‌شده، به راه‌های ارتباطی آسیب می‌رساند و برخی مخاطرات زیست‌محیطی را نیز به‌همراه خواهد داشت.

حمل‌ونقل مواد معدنی به‌صورت دریایی نیز برای واردات و صادرات برخی مواد معدنی از جمله مواد معدنی فلزی و زغال‌سنگ گزینه مناسبی است.

▣ بهترین گزینه

در حالت کلی می‌توان گفت که اگر مولفه‌های نرخ تمام‌شده، رعایت ضوابط زیست‌محیطی، راندمان و جابه‌جایی مواد معدنی در ظرفیت‌های بالا ملاک مقایسه قرار گیرند، استفاده از حمل‌ونقل ریلی برای مواد معدنی گزینه‌ای مناسب و موردتایید است.

همان‌گونه که به دفعات گفته شده، توسعه زیرساخت‌های معدنی جزو اولویت‌های بسیار مهم در بحث اقتصاد معدن است و در این میان، ضرورت دارد توسعه زیرساخت‌های راه ارتباطی به‌ترتیب اولویت حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در راستای کاهش هزینه‌های معدنکاری و توسعه فعالیت‌های معدنی با لحاظ ضوابط زیست‌محیطی مدنظر سیاست‌گذاران معدن قرار گیرد.

سخن پایانی

از آنجایی که در انجام کلیه فعالیت‌های رقابتی مهم‌ترین چالش بر سر سرعت و نرخ کالا است، هرچقدر چالش‌های موجود در زمینه حمل‌ونقل کمتر شود، توان رقابت آن با رقبای خارجی منطقه‌ای و جهانی بیشتر می‌شود. بهبود روند حمل‌ونقل کالا می‌تواند هم سرعت دادوستد را افزایش دهد و هم موجب کاهش نرخ تمام‌شده باشد. برای بهبود کیفیت و کمیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در گام نخست، باید تلاش کنیم مشکلات موجود رفع شود و در قدم بعدی با اولویت قرار دادن برنامه‌هایی که جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را تسهیل می‌کند، به توسعه زیرساخت حمل‌ونقل همت کنیم.

در بررسی الزامات توسعه تجارت مطرح شد

حمل‌ونقل؛ بازیگر نقش اول

فعالان تجاری و کارشناسان اقتصادی بر این باور هستند که بدون دارا بودن بسترهای مناسب حمل‌ونقل، بخش مهمی از فعالیت‌های ترانزیتی و صادراتی کشور با اختلال جدی مواجه می‌شوند. برخی از افراد معتقدند، حضور سایر کشورها به‌عنوان عنصر سرمایه‌گذار در برنامه‌های توسعه‌ای ایران، می‌تواند نتایج مثبت مهمی را برای کشور به‌همراه داشته باشد. آنها به وجود نقایص جدی در بحث زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ترانزیتی کشور تاکید دارند و بر این باور هستند که با رفع این مشکلات، روند تجارت غیرنفتی کشور نیز متحول می‌شود، از سوی دیگر، برخی دیگر معتقدند مشکلات فعلی، از نبود برنامه جدی برای رفع مشکلات زیرساختی منتج و باید رویکرد مقامات دولتی اصلاح شود. صمت در این گزارش با نگاهی به مشکلات ترانزیت در حوزه تجارت در ایران به راهکارهای عملیاتی احیای این بخش از نگاه فعالان اقتصادی پرداخته است.



عکس: صمت

مزیت‌های حمل‌ونقل دریایی قابل کتمان نیست



سیدرضا نورانی ـ رئیس اتحادیه محصولات کشاورزی: بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و نقش‌آفرین در مباحث صادراتی و وارداتی، از راه‌های آبی برای انجام فعالیت‌های تجاری خود استفاده می‌کنند. دلیل این موضوع نیز وجود مزیت‌های مختلف برای استفاده از حمل‌ونقل دریایی در فعالیت‌های تجاری است. مهم‌ترین فایده استفاده از این بستر،کاهش هزینه‌های انتقال است؛ هزینه حمل‌ونقل دریایی به‌مراتب ارزان‌تر و به‌صرفه‌تر از حمل‌ونقل زمینی و هوایی است. از این‌رو بیشتر صادرکنندگان، راه‌های آبی را برای انتقال کالاها و محصولات خود انتخاب می‌کنند. علاوه بر مسائل مالی، سرعت انتقال محصولات با کشتی نیز در برخی مواقع بیشتر از سایر راه‌های ارتباطی است و این موضوع را می‌توان پیامد مثبت دیگری برای حمل‌ونقل دریایی برشمرد.

پیش از تشدید تحریم‌ها علیه ایران، کم‌وبیش کشتی‌های خارجی در بنادر جنوبی ایران رفت‌وآمد داشته و تجارت از طریق کانال‌های آبی امکان‌پذیر بود. پس از افزایش فشارهای اقتصادی بین‌المللی نیز همچنان حمل‌ونقل دریایی ایران فعال است اما نه به اندازه میزان قبل. به‌عنوان مثال هنوز برخی محصولات کشاورزی مهم وارداتی، از طریق بنادر وارد ایران می‌شوند و اما فعالیت‌های تجاری ما از طریق راه‌های آبی مانند قبل پررونق نیست. باید توجه داشت زمانی که مسئولان نهادهای دولتی اهداف اصلی و کلان اقتصادی کشور را برپایه توسعه صادرات غیرنفتی تنظیم می‌کنند، باید بسترها و لوازم تحقق این اهداف را فراهم کنند. کمبودهای اصلی و مهمی در مباحث صادراتی ایران وجود دارد که وظیفه رفع آن برعهده دولت است، اما هنوز نهادهای دولتی هیچ برنامه و راهکاری برای رفع مشکلات و تامین کمبودهای زیرساختی توسعه صادراتی در نظر نگرفته و اجرایی نکرده‌اند. از مهم‌ترین کم‌توجهی‌های دولت به فرصت‌های حمل‌ونقل دریایی می‌توان به تعطیل شدن بندر و خط صادراتی بوشهر پس از تشدید تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران اشاره کرد. تحریم‌ها ارتباطی با این خط صادراتی نداشت اما خود دولت طی یک اقدام خودتحریمی، این بندر مهم را تعطیل کرد. در پی این اتفاق، صادراتی که تا قبل از تعطیلی بندر بوشهر طی ۸ تا ۱۶ ساعت انجام می‌شد، در بازه زمانی ۸ تا ۱۶ روز طول کشید؛ دلیل آن هم تخلیه بار صادراتی ایران در کشور ثالث بود. در توضیح این روند باید گفت ابتدا صادرکنندگان با تمام وسایل و لوازم ارتباطی که در اختیار دارند، کالا و محصولات خود را به کشور دوم می‌رسانند و پس از تخلیه بار در این کشور، مجدد بارگیری برای صادرات محصولات به کشور هدف انجام می‌شود. این مهم‌ترین ضعف و ایراد فعالیت‌های صادراتی در سال‌های اخیر برای ایران است که از خودتحریمی و سیاست‌های نادرست دولتی سرمنشأ می‌گیرد. کاهش کیفیت محصولات صادراتی، افزایش هزینه حمل‌ونقل و زمان‌بر شدن روند انتقال از جمله پیامدهای مخرب نبود خطوط انتقال مناسب صادراتی در ایران است. باید توجه داشت توسعه تجارت خارجی، چه از طریق حمل‌ونقل دریایی و چه خطوط انتقال زمینی و هوایی، نیازمند وجود استراتژی‌های صحیح و کلان اقتصادی و فراهم آوردن بسترها و لوازم مناسب است. تنها در این شرایط می‌توان امیدوار بود شعارها و اهداف اقتصادی، ثمره‌دهی داشته باشند. در غیر این صورت تنها تدوین اهداف، بدون بررسی مشکلات و مصائب موجود، منجر به بهبود و گسترش فعالیت‌های تجاری از جمله صادرات و واردات نخواهد شد.

تجارت قوی با حمل‌ونقل دریایی پیشرفته



محمدرضا مودودی، رئیس سابق سازمان توسعه تجارت ایران: حمل‌ونقل دریایی یکی از مهم‌ترین ارکان در توسعه فعالیت‌های صادراتی و وارداتی برای تمامی کشورهای جهان به شمار می‌رود. به‌طورکلی تجارتی که برمبنای حمل‌ونقل دریایی بنا شده باشد، تجارت قدرتمندی است. در تمامی کشورهای جهان، حمل‌ونقل دریایی سهم مهمی در فعالیت‌های تجاری و صادراتی دارد و ایران نیز حدود ۷۰ درصد صادرات خود را از طریق راه‌های آبی انجام می‌دهد. حمل‌ونقل دریایی نه‌تنها در صادرات بلکه در فعالیت‌های وارداتی نیز مهره‌ای کلیدی برای ایران بوده و سالانه میلیون‌ها تن کالای موردنیاز کشور از راه‌های آبی وارد می‌شوند.

آمار منتشره نیز نشانگر اهمیت حمل‌ونقل دریایی برای تمامی کشورها بوده و برخلاف تصورات عموم، راه‌های آبی همواره نقشی تاثیرگذارتر از حمل‌ونقل جاده‌ای و زمینی در تجارت دارند. از این‌رو هرگونه اتفاقی که برای حمل‌ونقل دریایی ایران چالش‌آفرینی کند، به طبع بر تجارت خارجی کشور اثر مستقیم و منفی خواهد داشت. در سال‌های گذشته باوجود تشدید تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، همواره تلاش دولت بر آن بود تا بتواند راه‌های تجارت دریایی خود را باز نگه دارد تا تجارت خارجی کشور مختل نشود.

▣ پوشش مخاطرات حمل‌ونقل دریایی

این درحالی است که حوزه حمل و نقل دریایی با مشکلاتی مانند ضمانت‌های بین‌المللی بیمه مواجه است که در سایه تحریم‌ها جدی‌تر از گذشته نیز شده است. عملکرد بیمه‌ها در پوشش میزان مخاطرات حمل‌ونقل دریایی در حوزه فعالیت‌های تجاری قابل تامل است. هرچند که توانایی محدود بیمه‌ها در اجرای تعهدات تنها مربوط به فعالیت‌های تجاری نبوده و مشکلات این بخش پایه‌ای است. بنابراین یکی از جدی‌ترین مشکلات امروز در بحث صادرات کالا، عملکرد پوشش‌های بیمه‌ای است. باوجود آنکه عمر تاسیس بیمه در کشور ما به بیش از ۷۰ سال می‌رسد، اما هنوز سازکار مناسب و موثری برای بهبود عملکرد شرکت‌های بیمه‌ای نداریم. در تمامی کشورهای جهان شرکت‌های بیمه‌ای برای استفاده و بهره‌وری مناسب منابع مالی خود، بانک یا واحدهای صنعتی و تجاری تاسیس می‌کنند اما در ایران این شیوه برعکس است؛ به‌نحوی که بانک‌ها صاحب شرکت‌های بیمه‌ای بوده و از این‌رو منابع مالی مناسبی در اختیار شرکت‌های بیمه قرار نمی‌گیرد.

از سوی دیگر کم بودن میزان گردش مالی شرکت‌های بیمه‌ای نشان‌دهنده ضعف آنها در بحث تامین سرمایه است. همچنین باید توجه کرد بخش مهمی از گردش مالی در حوزه بیمه، توسط تعداد محدودی از شرکت‌ها انجام می‌شود و در عمل حیات صنعت بیمه تنها به این شرکت‌ها وابسته است، از این‌رو نمی‌توان انتظار داشت شرکت‌های بیمه‌ای فعال در کشور، توانایی مناسبی در پوشش ریسک فعالیت‌های تجاری به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی داشته باشند.

▣ افزایش ریسک تجارت

در کنار تمام مزایایی که برای حمل‌ونقل دریایی می‌توان عنوان کرد، بالا بودن مخاطرات این نوع حمل‌ونقل هم قابل‌توجه است. باید در نظر داشت علاوه بر وجود مخاطرات طبیعی در بحث صادرات و واردات، وجود تنش‌های سیاسی میان کشورها نیز می‌تواند بر ریسک فعالیت‌های تجاری اضافه کند. پس از اعمال تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، بسیاری از شرکت‌های بزرگ جهانی فعال در صنعت بیمه، حاضر به همکاری با فعالان تجاری ایران نشدند. از سوی دیگر شرکت‌های بیمه‌ای داخلی نیز توانایی پوشش ریسک‌های تجارت دریایی و صادرات ایران را نداشته و ندارند.این عوامل در کنار یکدیگر سبب شد تا شاهد ضعف‌های مهمی در بحث ضمانت‌های صادراتی و بیمه‌ای در فعالیت‌های تجاری باشیم.

همچنین ضعف مدیریتی در چند دهه اخیر سبب شد تا صنعت بیمه در کشور ما آن‌طور که باید و شاید نتواند در بحث پوشش‌های بیمه‌ای و ارائه ضمانت‌های کارآمد موفق عمل کند. به‌عبارت دیگر تا به امروز برنامه منظم و مدونی برای تقویت صنعت بیمه در کشور اجرایی نشده تا شرکت‌های داخلی بتوانند جای خالی شرکت‌های بیمه‌ای خارجی را پر کنند. به‌عنوان مثال بالغ بر ۵۰ درصد گردش مالی صنعت بیمه مربوط به شرکت بیمه ایران است که این شرکت از زیان‌ده‌ترین بخش‌ها نیز محسوب می‌شود. در نهایت به نظر می‌رسد؛ در طول دهه‌های گذشته هیچ اقدام مثبتی برای توانمندسازی حرفه‌ای شرکت‌های بیمه‌ای در ایران انجام نشده تا امروز بتوانیم از پیامدهای حضور آنها در مباحث تجاری بهره‌مند شویم. این مسئله را می‌توان ضعف بزرگ مدیریت دولتی و ایراد استراتژیک کشور معرفی کرد.

سخن پایانی

ایران به‌دلیل دسترسی مناسب به آب‌های آزاد در جنوب و سواحل قابل‌کشتیرانی در شمال که امکان تجارت بین‌المللی میان ایران و کشورهای روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان را فراهم می‌کند، یکی از کشورهای مهم در حوزه حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شود. همچنین موقعیت ژئواستراتژیک ایران در شمال تنگه هرمز و خلیج‌فارس که اهمیت فراوانی در تجارت بین‌المللی انرژی دارد، امکان بهره‌مندی کشور را از حمل‌ونقل دریایی دوچندان می‌کند. اما علاوه بر بهره‌مندی از فرصت‌های استراتژیک برای توسعه فعالیت‌های صادراتی، بسترها و لوازم دیگری نیز از اهمیت زیادی برخوردارند. در همین حال فعالان صادراتی معتقدند زیرساخت صنعت حمل‌ونقل ایران نیازمند توسعه و به‌روزرسانی است، چرا که در طول سال‌های گذشته، تحریم‌ها مانع از آن شده که در این صنعت سرمایه‌گذاری کافی انجام شود.

نوبت دوم
۱۶ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۹۵۶ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۲ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم نرجس عوض‌پور فرزند جعفر به شماره شناسنامه ۱۱ کدملی ۳۵۳۹۹۶۶۵۷۹ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۱۲۵۲۲۴ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۳۶۲ اصلی** واقع در قریه قلعه قائدحیدر گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای جعفر عوض‌پور و شرکاء** محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

نوبت دوم
۱۸ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۹۵۵ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۲ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم نرجس عوض‌پور فرزند جعفر به شماره شناسنامه ۱۱ کدملی ۳۵۳۹۹۶۶۵۷۹ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۲۰۰۱۰/۲۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۳۶۲ اصلی** واقع در قریه قلعه قائدحیدر گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای جعفر عوض‌پور و شرکاء** محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

نوبت دوم
۱۹ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۱۲ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۱۸۰۲۵ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹ اصلی** واقع در قریه کرمبند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

نوبت دوم
۲۰ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۰۷ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۷۹۲۸ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹ اصلی** واقع در قریه کرمبند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

گزارش میدانی صمت از مشکلات بی‌شمار مترو

ارابه آهنی با مسافرانی همیشه مقصر!



کیمیا ملکی: شهری زیرزمینی با ازدحام شهروندانی که به حضور در این شهر ناچارند. در این شهر هیچ خبری از شهردار و مسئول برای رسیدگی به مشکلات نیست، اما پر از کدخدانماهایی است که تنها مقصر تمامی مشکلات را شهروندان می‌دانند؛ از خرابی پله برقی گرفته تا مشکلات واگن‌های قطار! اگر پله برقی دائم خراب است تقصیر به گردن شهروندانی است که از پله‌های معمولی استفاده نمی‌کنند. اگر هم قطار دیر می‌آید و باید مدت‌ها در سکو منتظر آن ماند باز هم تقصیر شهروندان همین شهر زیرزمینی است که مانع از بسته شدن در قطار می‌شوند.

گاهی نیز برای مدتی طولانی قطار در تونل‌های تاریک توقف می‌کند که به‌نظر می‌رسد این مشکل هم برای آشنایی شهروندان با فضای تاریک و شاید کمی تنوع! تعبیه شده است. در واقع هر روز در این شهر زیرزمینی، اتفاقات عجیب‌وغریبی رخ می‌دهد و دیگر مردم به این شرایط خو گرفته‌اند. از سویی هیچ وقت نه توضیحی درباره علت وقایع داده می‌شود و نه تغییری برای اصلاح شرایط انجام می‌شود. تنها واکنش، جمله تکراری ماموران قطار است که با لحنی طلبکارانه به مسافران می‌گویند: «تقصر خودتان است.»

صمت به‌مناسبت ۷ اردیبهشت، روز ملی ایمنی حمل‌ونقل در گزارشی میدانی از مترو به مشکلات این حوزه پرمخاطب حمل‌ونقل عمومی پرداخته است.

به این ارابه آهنی توجه کنید!

وارد نزدیک‌ترین ایستگاه مترویی که می‌بینم، می‌شوم. روی یک پله برقی طولانی می‌ایستم. هرازگاهی تکانی محکم می‌خورم؛ ظاهرا باز هم پله برقی خراب است. این عادی‌ترین معضلی است که در ارتباط با مترو با آن روبه‌رو می‌شوم. به سالن ورودی می‌رسم. از قضا شارژ بلیت مترو من تمام شده؛ پس باید به سراغ یکی از چندین دستگاه‌های شارژ بلیت بروم. خب نخستین دستگاه خراب است. صفی که جلوی یکی از دستگاه‌ها ایجاد شده، تنها دستگاه سالم را نشان می‌دهد. این مشکلات تبدیل به یک اتفاق روتین برای مترو‌سواران شده و هر روز موجی از این اتفاقات در مترو رخ می‌دهد؛ اتفاقاتی عصبی‌کننده که دیگر از عادی‌ترین‌ها شده است. البته واکنش عادی‌انگارانه شهروندان در برابر مشکلات هم به اندازه تلاش ناچیز مسئولان برای حل آنها آزاردهنده است. این ارابه آهنی چندین سال است که نیاز به توسعه و نوسازی دارد و باید دستی به سروگوشش کشید اما دریغ از ذره‌ای توجه!

پله‌برقی خراب است

مکان: پله برقی منتهی به سکوی ایستگاه قطار. جمعیت بسیار زیاد است و صفی طولانی ایجاد شده است. افراد تکانی شدید می‌خورند و پله برقی از حرکت می‌ایستد.

جمعیت روی هم می‌افتند و حادثه‌ای رخ می‌دهد. مسافران بی‌خبر از همه جا در مسیر رسیدن به محل کار دچار آسیب می‌شوند.

نه‌تنها بابت این اتفاق پاسخی داده نمی‌شود، بلکه تا چند روز باید پله‌هایی با تعداد بیشمار را خودتان طی کنید، چون پله برقی خراب است. در واقع اگر در آن اتفاق حضور نداشتید یا آسیبی ندیدید، در روزهای آینده با طی کردن تعداد بیشماری پله دچار آسیب خواهید شد.

البته در این موضوع مقصر مسافران هستند! در زمان‌های خلوت روی پله برقی می‌دوند؛ مگر پله جای دویدن است؟ مگر نمی‌دانند که تحریم هستیم و قطعه این پله‌ها پیدا نمی‌شود؟

زمان: حوالی ۱۰ صبح

کارمندانی که عادت ندارند!

مکان: گیت مترو. امروز نمی‌توانید بلیت‌ها را با دستگاه شارژ کنید، چون دستگاه خراب است. خوش به حال کسانی که بلیت آنها شارژ کافی دارد؛ لازم نیست در صف طویل مقابل باجه شارژ بلیت صبر کنند و نزدیک‌ترین قطار را از دست بدهند. هرگاه گذرم به این واحد خدماتی مترو می‌افتد با خود فکر می‌کنم که شاید شرط استخدام کارکنان این بخش داشتن خلق‌وخویی عصبی با کمی اخم است. البته نباید درباره معدود کارمندان با اخلاق این بخش از شهر زیرزمینی هم کم‌لطفی کرد.

حین ارائه خدمت کلمات به زور از دهان افراد خارج می‌شود: «چقدر؟» و شما باید در کسری از ثانیه پاسخگوی آنها باشید؛ والا با غضبی روبه‌رو می‌شود که انگار یکی از عاملان خرابی دستگاه شارژ شما هستید. گاهی هم ممکن است اگر کارت بانکی شما دفعه اول در کارتخوان مترو کار نکند و به‌اصطلاح کارت نکشد، اخم کارمند قسمت مربوطه بیشتر در هم برود.

البته در این ماجرا هم تقصیر بر گردن مسافران است! یک کارمند از روزی که تکنولوژی آمده تمام روزهای ماه را با فعالیتی ناچیز در مسئولیت خود سپری می‌کند، حال یک روز دستگاه خراب شده و او مجبور است به کار ارباب‌رجوع بسیاری رسیدگی کند. از نگاه برخی از کارمندان این هم تقصیر مسافر است!

زمان: ساعت ۶ بعدازظهر

تنها پوزش!

مکان: یکی از ایستگاه‌های مترو از میان آن همه رنگ در نقشه راهنما. اغلب مسافران که در مسیر محل کار هستند، نگاه‌شان به ساعت دست‌شان است. تاخیر قطار حتی به اندازه یک دقیقه هم برای کارمندان و کارگران مهم است.

خانمی پای خود را با ضربات پشت هم به زمین می‌کوبد و هرازگاهی صدای نچی می‌آید. در حالی که کلافگی امانش را بریده خانم دیگری با نگرانی می‌پرسد: «خانم مترو قبلی کی رفت؟» صدایی عصبانی جواب می‌دهد: «اصلا مگه اومده که بره!» این مکالمات با گذشت زمان و با افزایش تعداد آدم‌ها بیشتر می‌شود و باز هم هیچ دلیلی برای این تاخیر ازسوی مسئولان خط اعلام نمی‌شود.

تنها اعلامی که بعد از ۲۰ دقیقه تاخیر از بلندگوهای سکو به گوش می‌رسد این است: «با عرض پوزش قطار با تاخیر به ایستگاه می‌رسد». اطلاع‌رسانی دیرهنگامی که دردی از منتظران مترو دوا نمی‌کند و واکنش مسئولان نیز عذرخواهی بدون توضیح است.

البته ماموران سکوهای ایستگاه‌های مترو در واکنش به اعتراض مسافران باز به بیان یک جمله تکراری بسنده می‌کنند؛ «تاخیر قطار تقصیر مسافران است. آنقدر در ایستگاه‌ها مانع از بسته شدن در قطار می‌شوند که قطار دیر به مقصد بعدی می‌رسد!»

زمان: ۸ صبح

دکمه‌ای که پاسخگو ندارد

مکان: داخل قطار در راه رسیدن به ایستگاهی دیگر. در همان ساعت‌های ابتدایی روز که ۵ دقیقه نیز اهمیت زیادی برای افراد دارد. قطار در تونل متوقف شده است. فاصله‌تان با فردی که کنار شما ایستاده آنقدر کم است که شاید نتوانید دست در جیب خود کنید.

مسافران قطار حدود ۱۰ دقیقه صبر می‌کنند و آنچه شنیده می‌شود غرهای زیرلب است. پس از مدتی طاقت مسافران طاق می‌شود و صدایی از ته واگن می‌گوید: «خانم اون دکمه رو بزن، بپرس چرا نمیره؟» «اون دکمه»، دکمه قرمز بالای در قطار است که طبق قاعده با فشردن آن باید با راننده قطار ارتباط برقرار کنید، اما اینجا داستان جور دیگری است و در بسیاری از مواقع هر قدر هم دکمه را بفشارید جوابی از آن سمت شنیده نمی‌شود. علت فشردن دکمه هشدار هر چه باشد»، واکنشی از آن سوی خط دریافت نمی‌کنید. خواه تنگی نفس مسافران در اثر قطع شدن فن و خواه ماندن طولانی در تونل! در حقیقت دکمه‌ای که باید نجات‌دهنده مسافران در مواقع ضروری باشد در بیشتر مواقع یا خراب است یا راهبر تمایلی به پاسخگویی ندارد. کاش حداقل شهرداری کمی هزینه بپردازد و منشی برای واگن راننده استخدام کند تا با تعیین وقت قبلی به مشکلات مسافران رسیدگی شود.

ظاهرا این مشکل هم تقصیر مسافران است؛ آنقدر بی‌دلیل این دکمه را فشردند که دیگر مخاطبان آن‌سوی خط مایل به پاسخگویی نیستند. امیدواریم سایر سازمان‌های امدادی مانند اورژانس، پلیس و آتش‌نشانی روزی به این نتیجه نرسند!

زمان: ۸:۳۰

ترمزی برای باز شدن فضا

مکان: داخل قطار در راه رسیدن به ایستگاهی دیگر. در همان ساعت‌های ابتدایی روز که جمعیت در فشرده‌ترین حالت ممکن است. در این حالت نه اینکه نیازی به گرفتن میله‌های سقف واگن برای جلوگیری از افتادن نباشد، بلکه اصلا دستی بالا نمی‌آید که بخواهد میله را بگیرد. ناگهان ترمزگیری وحشتناک راهبر قطار، صف‌های فشرده جمعیت را دومینووار به چپ یا راست هدایت می‌کند. مانند رانندگی در جاده‌ای جنگلی که طی آن ناگهان با یک حادثه روبه‌رو شوید. در کسری از ثانیه همه افراد ایستاده، مانند مهره‌های بازی لگو روی هم می‌افتند و وای به حال آن فردی که آخرین نفر از این زنجیره باشد. فریادی از فرد آخر این زنجیره بلند می‌شود و می‌گوید نمی‌توانم پایم را تکان دهم. در نهایت ممکن است با این تصویر روبه‌رو شوید: «مامور مترو، خانمی با پایی لنگان، دو امدادگر با یک تخت.» حال سوال این است که با هر بار ترمز شدید چند نفر آسیب می‌بینند؟ امیدواریم لااقل دوربین‌های داخل مترو به‌خوبی کار کنند و این صحنه‌ها نیز ثبت شود تا شاید بازبینی فیلم‌ها، مسئولان را به فکر چاره‌ای بیندازد.

این ترمزهای شدید نیز تقصیر مسافران است؛ جای‌شان تنگ است و نیاز به تکان دارند تا کمی فضا باز شود!

زمان: قبل از ساعت کاری

مسافران محترم در قطار خراب است!

مکان: داخل قطار بین‌شهری در راه رسیدن به ایستگاهی دیگر. در ابتدایی‌ترین ساعات روز که حتی مسافران روی پله‌ها نیز ایستاده‌اند؛ پله‌هایی که ایستادن روی آنها بسیار خطرناک است، اما نمی‌توان از یک قطار سریع‌السیر گذشت، چون ممکن است قطار بعدی با تاخیر بیاید. ناگهان در قطار خلاف جهت باز می‌شود. عده‌ای که به در چسبیده بودند به لطف مسافران مقابل‌شان از قطار به پایین نیفتادند. در نهایت تنها صدایی از بلندگوی قطار پخش شد: «مسافران محترم در قطار خراب است؛ لطفا به آن تکیه ندهید» همین قدر کم‌گویی و گزیده‌گویی! بماند که ممکن بود فاجعه‌ای بزرگ رخ دهد.

در این ماجرا نیز مسافران مقصر هستند؛ اصلا مگر در قطار برای تکیه دادن است.

زمان: ۶ صبح

اینجا قانون دارد!

مکان: داخل قطار در راه رسیدن به ایستگاهی دیگر. زمان: تلخ‌ترین روزها. نگاه‌ها در شرایطی سخت همراه با نفس‌تنگی به‌جای خالی چکش‌های بالای در بود و قطاری مملو از جمعیت پر از دود با صدای سرفه‌های ممتد. در همین حال در واگن، خلاف جهت باز می‌شود و جمعیت هراسان از اینکه روی ریل بیفتند به یکدیگر هشدار می‌دهند و از هم مراقبت می‌کنند. همزمان مادری باردار نفسش تنگ می‌شود و نگران سلامتی فرزندش است. دکمه قرمز هشدار، حتی در مواقع اورژانسی نیز پاسخگو نیست. این بار دیگر حتی صدای ضبط‌شده پوزش از مسافران نیز به گوش نمی‌رسد.

این بار دیگر ۱۰۰ درصد مسافران مقصرند؛ اینجا مترو است و قانون دارد.

زمان: ۸ شب

آتش گرفتن یک اتفاق عادی است

مکان: داخل قطار در راه رسیدن به ایستگاهی دیگر. ساعتش را دقیق به خاطر نمی‌آورم. فقط می‌دانم صبح بود. بوی ناخوشایندی در محوطه واگن حس می‌شد. ناگهان قطار در یکی از ایستگاه‌ها، ایستاد و فرمان پیاده شدن همه مسافران صادر شد. آنچه در مقابل چشمان‌مان اتفاق می‌افتاد آتش گرفتن سقف دو واگن قطار بود. صدای ماموران ایستگاه به گوش می‌رسید که با لحنی بد به نگرانی مسافران پاسخ می‌دادند؛ آن هم در خونسردترین حالت ممکن. جای تعجب داشت که سقف یک قطار در حال آتش گرفتن است و در نهایت دلیل و توضیحی برای اقناع مسافران یا کم کردن نگرانی و استرس بیان نمی‌شود. ماموران خونسرد با تاکید بر اینکه «اصلا مگه چه اتفاقی افتاده؟» می‌گویند: «باید صبر کنید و در انتظار قطار بدی باشید. این هم تقصیر مسافران است که هر اتفاق کوچکی را برای خود بزرگ می‌کنند!»

زمان: بین ۱۰ تا ۱۱ صبح



سخن پایانی

شاید اینکه هر روز مانند خمیری ورز داده می‌شویم تا به محل کار برسیم، تاوان شهرنشینی باشد، اما باید از آقای شهردار پرسید خرج کردن بودجه‌ها در کدام قسمت آنقدر مهم است که از بودجه لازم برای مترو نیز به آن قرض می‌دهید؟ ناراحتی که هر روز به‌دلایل مختلف برای مسافران ایجاد می‌شود به کنار؛ این ارابه آهنی روزانه میلیون‌ها آدم را جابه‌جا می‌کند که جان‌هایی دارند ارزشمند. چرا فکری به حال این وسیله حمل‌ونقل محبوب نمی‌کنید تا اتفاقی ناگوار را رقم نزنید؟

افزایش کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی کمتر از تورم است

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران درباره وضعیت نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی در تهران در مقایسه با شهر مشهد که نه‌تنها نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی افزایش پیدا نکرده؛ بلکه در راستای شعار سال، کاهش نیز یافته است، گفت: باوجود مجوز وزارت کشور درباره افزایش نرخ کرایه‌ها براساس نرخ تورم، شورای شهر تهران نیز نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی را کمتر از نرخ تورم اعلامی افزایش داد. به‌گزارش ایسنا، وی درباره تصویب طرحی در شورای شهر تهران در راستای شعار سال، تصریح کرد: این طرح پیشنهادی شورای شهر تهران در چارچوب فرمایشات رهبر معظم انقلاب است و یک‌فوریت آن تصویب شد و قرار است هر کمیسیونی ضمن بررسی‌های تخصصی اعلام کند که در چه مواردی می‌توان با کاهش نرخ یا جلوگیری از افزایش نرخ‌های نامتعارف که به زندگی مردم فشار وارد می‌کند، اصلاحات لازم را انجام داد؛ اما مستحضر باشید افزایش نرخ کرایه در مترو حدود ۲۱ درصد بوده و این در حالی است که هزینه‌ها در مترو، بیش از ۱۰۰ درصد افزایش یافته و هزینه‌ها سرسام‌آور بالا رفته است. تشکری‌هاشمی با بیان اینکه هر نوع هزینه‌کرد شهرداری در تهران از جیب مردم است، افزود: هزینه‌ها از جیب مردم است و این‌گونه نیست که اگر ما مبلغی را از مردم نگرفتیم، دولت آن را جبران می‌کند و سازمان‌هایی که به ما خدمات می‌دهند؛ مثل اداره برق، سازندگان اتوبوس و قطعات؛ با تعرفه آزاد به ما خدمات می‌دهند و ما نیز مجبور هستیم باز از محل سایر درآمدها این کار را انجام دهیم.

در گفت‌وگو با کارشناسان شهری مطرح شد

بی‌توجهی دولت‌ها به حمل‌ونقل پاک

امروزه حمل‌ونقل پاک یکی از مهم‌ترین الگوهای کاهش انتشار کربن و آلاینده‌ها و آلودگی صوتی به‌حساب می‌آید. شیوه‌های حمل‌ونقل پاک از لحاظ اقتصادی نیز به‌صرفه‌تر محسوب می‌شود و به تحرک شهروندان نیز کمک می‌کند، اما یکی از مهم‌ترین مزایای آن ایمنی است. اگر شهرهای ما از خودرومحوری به‌سمت حمل‌ونقل عمومی و پاک حرکت کند، شرایط ایمن‌تری برای ترددهای شهری ایجاد خواهد شد. به‌عقیده کارشناسان، تدوین برنامه جامع توسعه مسیرهای دوچرخه و پیاده‌روی، انجام مطالعات شهری در بخش حمل‌ونقل یکپارچه و ترکیب آن با سایر روش‌های حمل‌ونقل پاک و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت در این راستا باعث استقبال شهروندان به حمل‌ونقل پاک خواهد شد.



کامیار فکور
editor@smtnews.ir

ضرورت تامین زیرساخت

سالیان دراز است که حمل‌ونقل پاک یا حمل‌ونقل سبز در اولویت برنامه‌های شهرداری‌های جهان قرار دارد. تمامی وسایل نقلیه عمومی برای تامین انرژی حرکتی خود نیازمند سوخت‌های فسیلی هستند. این شیوه‌های جابجایی میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش می‌دهند و موجب افزایش آلودگی هوا می‌شوند، از این‌رو وسایل‌نقلیه موتوری برای محیط‌زیست مخرب هستند. امروزه با استفاده از فناوری‌های جدید، بسیاری از این مشکلات را حل کرده‌اند. شهرهای بزرگ جهان سعی می‌کنند که با تکیه بر این تکنولوژی‌های نوآورانه و روش‌های سازگار با محیط‌زیست به سیستم حمل‌ونقل پاک دست یابند، اما برای استفاده از هر وسیله‌نقلیه‌ای نیاز به ساخت زیرساخت‌های لازم برای آن است. در ادامه چند ایده برای ایجاد بسترهای مناسب برای حمل‌ونقل سبز شرح داده شده است؛ یکی از راه‌های کاهش آلودگی هوای شهرهای بزرگ ایجاد زیرساخت‌های لازم برای حمل‌ونقل پاک است. وجود این زیرساخت‌ها در ترغیب افراد جامعه به استفاده از حمل‌ونقل عمومی موثر هستند. افزایش تعداد خودروهای برقی و تقویت آنها، ساخت بزرگراه‌های سبز، اهمیت دادن به مصالح ساختمانی بازیافتی، بازسازی پروژه‌هاو بناهای قدیمی، احداث مسیرهای سبز و درختکاری، تشویق به استفاده بیشتر از دوچرخه و ایجاد زیرساخت‌های لازم، افزایش و بهبود خطوط اتوبوسرانی و مترو از مهم‌ترین الزامات دستیابی به حمل‌ونقل پاک به‌شمار می‌روند.

ایمنی در حمل‌ونقل پاک بیشتر است

مهدی حسن‌زاده، کارشناس حمل‌ونقل پاک در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: هر شیوه حمل‌ونقل که منجر به آلودگی هوا و صوتی نشود و پایدار باشد، حمل‌ونقل پاک قلمداد می‌شود. مهم‌ترین و معتبرترین شیوه حمل‌ونقل پاک پیاده‌روی است. بعد از پیاده‌روی، می‌توان دوچرخه‌سواری و جابه‌جایی با اسکوترها و موتورهای برقی را مثال زد و در رده‌های بعد از حمل‌ونقل عمومی برقی مثل قطارها و اتوبوس‌های برقی اسم برد. حسن‌زاده گفت: کشورهای پیشرفته برنامه‌ریزی‌های متعددی در این زمینه کرده‌اند و سال به سال سهم حمل‌ونقل پاک از کل حمل‌ونقل‌شان ارتقا پیدا می‌کند. به‌طورمثال،کشورهای اروپایی توانستند سهم پیاده‌روی در مسیرهای کوتاه را به ۳۰ درصد از جابه‌جایی روزانه اختصاص دهند. سهم استفاده از دوچرخه در بعضی شهرهای هلند و دانمارک از ۴۰ تا ۵۰ درصد هم فراتر رفته است. اتوبوس‌ها و خودروهای برقی نیز در راستای کاهش کربن و آلاینده‌های هوا رشد زیادی در کشورهای پیشرفته داشته‌اند. توسعه حمل‌ونقل پاک در برنامه‌های ۵ ساله و ۱۰ساله کشورهای پیشرفته گنجانده شده و سال به سال سهم آن را افزایش می‌دهند.

وی تصریح کرد: حمل‌ونقل پاک به‌ویژه در شیوه‌های کم‌سرعت مثل پیاده‌روی و دوچرخه بسیار ایمن‌تر محسوب می‌شود. اگر این شیوه‌ها را با خودروهای شخصی مقایسه کنیم، متوسط سرعت جابه‌جایی در خودروهای شخصی قابل‌توجه است، اما سرعت پیاده‌روی ۵ کیلومتر بر ساعت و سرعت متوسط دوچرخه‌سواری، ۱۵ کیلومتر بر ساعت است. پس می‌شود، نتیجه گرفت که وقتی با حمل‌ونقل پاک مثل دوچرخه یا پیاده جابه‌جا می‌شوید، ایمنی بیشتری هم در تردد شهری خواهید داشت.

تنوع در شیوه‌های تردد

حسن‌زاده گفت: مهم‌ترین مسئله این است که شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل شهری در شهرها وجود داشته باشد و شهروندان به‌تناسب طول مسیر، قادر به انتخاب شیوه‌های تردد مختلف باشند. ما چون به پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری توجه نکرده‌ایم و شبکه پیاده‌روها و مسیرهای مناسب دوچرخه نداریم، تنها شیوه‌ای که بیشتر شهروندان با آن جابه‌جا می‌شوند، با خودروهای شخصی است؛ حتی افراد برای مسیرهای کوتاه زیر ۵ کیلومتر نیز از خودروهای شخصی استفاده می‌کنند. مسیر و فاصله همه افراد تا مقصد ۱۰ و ۱۵ کیلومتر نیست. به‌عنوان‌مثال، در تهران حدود ۴۰ درصد از جابه‌جایی روزانه ۲۰ میلیونی زیر ۵ کیلومتر است. در واقع، ۸ میلیون سفر زیر ۵ کیلومتر در تهران انجام می‌شود. حال تصور کنید که بخشی از این سفرهای زیر ۵ کیلومتر پیاده یا با دوچرخه انجام شود؛ در این حالت کمک بزرگی به کاهش ترافیک و کاهش آلاینده‌های هوا و صدا خواهد کرد و تحرک شهروندان را افزایش خواهد داد.

وی اضافه کرد: پس ما نیازمند برنامه‌ریزی شهری هستیم که تمام شیوه‌های حمل‌ونقل در دسترس شهروندان قرار بگیرد و توسط افراد انتخاب شود. اگر من مسیرم طولانی است، از حمل‌ونقل عمومی متناسب با طول مسیرم استفاده می‌کنم و اگر مسیرم کوتاه است، در صورت داشتن پیاده‌رو یا مسیر دوچرخه‌سواری خوب، به این شیوه جابه‌جا می‌شوم. این مسئله به‌شرطی اتفاق می‌افتد که مسیر مناسب و ایمن پیاده‌رو و دوچرخه وجود داشته باشد.

مانعی به نام نگرش مدیران

این کارشناس حمل‌ونقل پاک گفت: مهم‌ترین مانعی که جلوی توسعه حمل‌ونقل پاک در شهرهای کشور وجود دارد، نگرش مدیران شهری است. مدیران شهری ما باور ندارند که شیوه‌های حمل‌ونقل پاک مثل پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و حمل‌ونقل عمومی می‌توانند نقش مهمی در جابه‌جایی شهری ایفا کند. در ذهن مدیران این موضوع شکل گرفته است که فقط باید با خودرو جابه‌جا شد. وی افزود: موانعی هم برای توجیه توسعه‌نایافتگی حمل‌ونقل پاک ذکر می‌کنند که برای مثال، بودجه نداریم یا مردم از آن استقبال نمی‌کنند، فقط بهانه است. از اتفاق، تجربه دنیا نشان داده که حمل‌ونقل پاک مثل پیاده‌روی و دوچرخه بسیار ارزان‌تر از زیرساخت‌های مربوط به خودرو است. سال به سال شاهد توسعه تقاطع‌های غیرهمسطح، تونل‌ها، پل‌ها و بزرگراه‌ها هستیم، در صورتی که با هزینه‌های خیلی کمتر می‌توانستیم پیاده‌روهای شهری را استاندارد، ایمن و مسیرهای ویژه دوچرخه را ایجاد کنیم. در مجموع، مهم‌ترین مانع توسعه‌نایافتگی حمل‌ونقل پاک در ایران، باور مدیران و برنامه‌ریزی نکردن در این بخش است.



> وقتی با حمل‌ونقل پاک مثل دوچرخه یا پیاده جابه‌جا می‌شوید، ایمنی بیشتری هم در تردد شهری خواهید داشت

مزیت‌ها و موانع جابه‌جایی سبز

عقیل گنجکی، کارشناس خدمات شهری در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: حمل‌ونقل پاک به آن دسته از وسایل‌نقلیه و شیوه‌های تردد و جابه‌جایی مسافران می‌گویند که پیامدهای محیط‌زیستی مثل آلایندگی‌های سوخت‌های فسیلی را به‌حداقل می‌رسانند. در کنار این مسئله، جنبه‌های مثبت سلامت و روانی و فرح‌بخشی مثل دوچرخه‌سواری نیز در حمل‌ونقل پاک وجود دارد.

گنجکی گفت: شیوه‌هایی که به‌طورکلی با عنوان حمل‌ونقل پاک موردتوجه کشورهای پیشرفته است، علاوه بر اینکه جنبه‌های مختلف محیط‌زیستی دارد و در تردد شهری کشورهای توسعه‌یافته جنبه‌های کاهش آلاینده‌های محیط‌زیستی هم دارد، از نظر اقتصادی هم مقرون به‌صرفه است، چرا که هم مصرف سوخت‌های فسیلی به‌حداقل می‌رسد و هم اینکه هزینه‌های درمان در ابعاد بهداشت و سلامت شهروندان کاهش پیدا می‌کند. وی بااشاره به اینکه حمل‌ونقل پاک به‌عنوان یک رویکرد کلی نیازمند زیرساخت متناسب است، گفت: اگر این زیرساخت‌ها برای حمل‌ونقل پاک فراهم شود و به‌طورقابل‌توجهی رویکرد یکپارچه‌ای ایجاد شود که همه انواع حمل‌ونقل پاک مثل دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی، ناوگان حمل‌ونقل عمومی و خودروهای برقی را پوشش دهد، می‌توان به‌طورجامع درباره پیامدهای مثبت آن صحبت کرد. وی اضافه کرد: اصلی‌ترین پیامدهای مثبت حمل‌ونقل پاک، کاهش هزینه‌های اقتصادی و آلاینده‌ها است. این ۲ پیامد برای کشورهای غربی که هم از لحاظ سوخت‌های فسیلی در تنگنا هستند و هم در مسیر کاهش انتشار کربن قرار گرفته‌اند، کلیدی محسوب می‌شود.

مسیر دستیابی به حمل‌ونقل پاک

گنجکی بیان کرد: نخستین موضوعی که در توسعه حمل‌ونقل پاک در ایران مهم است، اراده و همت مسئولان است. دومین موضوع، طرح یک برنامه‌ریزی بلندمدت است. بسیاری از برنامه‌ریزی‌های ما کوتاه‌مدت است و به‌دنبال راه‌حل‌هایی هستیم که بتوانیم در بازه زمانی کوتاه موضوعات را به‌نتیجه برسانیم. این نوع برنامه‌ریزی با برنامه‌ریزی که حمل‌ونقل پاک می‌طلبد، تناقض دارد. سومین موضوع، نگاه ساختاری و مدیریتی به حمل‌ونقل در ایران است. بیشتر برنامه‌ریزی‌های ما حول سوخت‌های فسیلی است، چرا که کشوری با منابع غنی این نوع انرژی هستیم و هزینه‌های آن برای ما حداقلی است، به‌همین دلیل تلاشی برای گذار به حمل‌ونقل پاک نمی‌کنیم.

وی اضافه کرد: در سال‌های اخیر یک‌سری اقدامات در این راستا انجام گرفته، اما باز هم حداقلی است و آن نگاه جامع و یکپارچه‌ای که باید به توسعه حمل‌ونقل پاک بشود، وجود ندارد. دولت‌ها در ایران نتوانسته‌اند در بحث اراده و همت مسئولان، چالش‌های مدیریتی و ساختاری، مسائل مالی که بتوان هزینه‌های زیرساختی را تامین کرد و نگاه و رویکردی که دولت نسبت به برنامه‌ریزی دارد؛ تاثیرگذار باشند و به‌واسطه آن، توسعه حمل‌ونقل پاک را رقم بزنند.

وی در پاسخ به این سوال که آیا می‌توان از حمل‌ونقل عمومی رایگان برای تسریع گذار از شهرهای خودرومحور استفاده کرد، گفت: به‌طورقطع یکی از گزینه‌های حمل‌ونقل پاک توسعه حمل‌ونقل عمومی است، اما با وضعیت اقتصادی و منابع مالی حداقلی در اختیار شهرداری‌ها نمی‌شود، گزینه حمل‌ونقل رایگان را اجرایی کرد که صفر تا ۱۰۰ هزینه‌ها را خود شهرداری‌ها پرداخت کنند. اگر بخش خصوصی توانمند شود و بتواند یک بخشی از این برنامه‌ریزی‌ها را برعهده بگیرد، شاید در بلندمدت بشود، به این موضوع به‌عنوان یک راهکار اساسی فکر کرد، اما در حال حاضر که برنامه‌ریزی‌ها و زیرساخت‌ها به‌صورت متمرکز در اختیار شهرداری است، در عمل این کار امکان‌پذیر نیست و شهرداری از عهده هزینه آن برنمی‌آید.

ضرورت برنامه‌ریزی بلندمدت

این کارشناس خدمات شهری اظهار کرد: راه‌حل‌های مختلفی وجود دارد که بتوانیم حمل‌ونقل پاک را جایگزین حمل‌ونقل سنتی کنیم، اما این مسئله در درجه اول مستلزم یک برنامه‌ریزی بلندمدت است که همه گزینه‌های گذار در سیاست‌گذاری کلان کشور دخیل شود. به‌طورمثال، یارانه‌ای که به سوخت تعلق می‌گیرد، قطع ، اما هزینه دولت در حمل‌ونقل پاک منتقل شود. متاسفانه باتوجه به نوع مدیریتی که در حال حاضر در نظام شهری و حمل‌ونقل عمومی و خصوصی ما حاکم است، شاید دور از ذهن باشد که بتوانیم در یک مدت کوتاه ۵ساله به اهداف ایده‌آل خود در راستای حمل‌ونقل پاک برسیم. وی افزود: این مسئله در گام نخست، مستلزم این است که یک برنامه‌ریزی جامع و یکپارچه داشته باشیم. دوم اینکه بتوانیم سازکار مشخصی برای جبران هزینه‌های آن فراهم کنیم. سوم اینکه باید فرهنگ استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی گسترش پیدا کند. چهارم اینکه حمل‌ونقل پاک جزو محورهای اصلی برنامه‌ریزی‌های شهری ما باشد و از شهرهای خودرومحور گذر کنیم. تا زمانی که تاکید بر این است که اتوبان و کمربندی بسازیم و خیابان‌ها را گسترش دهیم، اما در کنار آن، توجهی به پیاده‌راه، ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری و حمل‌ونقل عمومی نکنیم، موانع ساختاری وجود خواهد داشت که در عمل این هدف را دست‌نیافتنی می‌کند.



سخن پایانی

به‌نظر کارشناسان، یکی از موانع مهم توسعه‌نیافتگی حمل‌ونقل پاک، نگرش مدیران شهری است، اما اگر به ریشه میل مدیران شهری به ساخت شهرهای خودرومحور نگاه کنیم، متوجه سودمند بودن این‌گونه شهرها برای کارخانه‌های خودروسازی و پیمانکاران جاده‌ای و افزایش روزافزون مصرف‌گرایی در انرژی می‌شویم، در صورتی که شهرهایی که حمل‌ونقل پاک خود را توسعه می‌دهند، به‌تناسب از مصرف‌گرایی‌هایی که در تردد‌های شهری شهرهای خودرومحور وجود دارد، جلوگیری می‌کنند.

یادداشت

حمل‌ونقل پاک در مقابل شهرهای خودرومحور

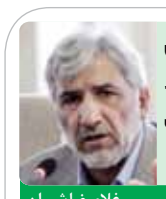


شینا انصاری ـ مدیرکل محیط‌زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران

حمل‌ونقل پاک به روش‌ها و سازکارهای حمل‌ونقلی اطلاق می‌شود که با فعالیت خود باعث انتشار آلودگی و گازهای گلخانه‌ای نشوند. وسایل‌نقلیه موتوری برای تامین انرژی حرکتی خود نیازمند احتراق سوخت‌های فسیلی هستند. این شیوه‌های جابه‌جایی باعث انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هوا می‌شوند، از این‌رو وسایل‌نقلیه موتوری برای محیط‌زیست مخرب هستند. از انواع حمل‌ونقل پاک می‌توان به دوچرخه و پیاده‌روی اشاره کرد. در رابطه با توسعه حمل‌ونقل پاک، یکی از مهم‌ترین و اساسی‌ترین رویکردها در کنار همه محورهایی که برای کاهش آلودگی هوا در شهرهای بزرگ مطرح است، کاهش تسلط خودرومحوری در شهرها است. متاسفانه در دهه‌های گذشته خودرومحوری به‌نحوی در شهرهای ما و از جمله در تهران گسترش یافته است که فضاهای شهری به‌عنوان مهم‌ترین مراکز حضور و تعامل اجتماعی فرهنگی شهروندان به سلطه خودروهای شخصی درآمده و بر پیکر شهرهای ما به‌طوردائم خراش‌های عمیقی به نام اتوبان، بزرگراه، پل و تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح ایجاد شده است تا با ساخت فضاهای بیشتر برای تردد و حضور اتومبیل‌های شخصی، به غلبه هرچه بیشتر خودرو در شهر بینجامد. این تصور به‌گونه‌ای در اذهان ما جای گرفته که اصولا تلقی ما از زندگی کلانشهری، تراکم و تکثر خودروهای شخصی بوده است و به‌همین‌دلیل اولویت را در برنامه‌ریزی‌های شهری به خودروهای شخصی دادیم و فراموش کردیم که این احجام بزرگ و آهنین، بیشتر فضاهای شهری ما را اشغال کرده‌اند. تغییر نگاه به شهرهای انسان‌محور گرچه در کشورهای توسعه‌یافته‌ای که جهان را به عصر اتومبیل کشانده‌اند، بیش از ۲دهه قبل اتفاق افتاده و براساس آن مناسبت «روز جهانی بدون خودرو» و کمپین‌های مبتنی بر حمل‌ونقل پاک شکل گرفته است، اما متاسفانه در کشور ما به‌رغم برخی اقدامات پراکنده برای ایجاد پیاده‌راه‌ها یا توسعه مسیرهای دوچرخه همچنان در مراحل اولیه خود قرار دارد. شهرهای بزرگ کشور ما برای حرکت در مسیر حمل‌ونقل پاک با مسائل و موانع بسیاری روبه‌رو هستند. فراهم کردن زیرساخت‌های لازم مسیرهای دوچرخه‌سواری و توسعه حمل‌ونقل عمومی و در کنار آن، جلب مشارکت شهروندان برای تغییر در سبک سفرهای درون‌شهری از مهم‌ترین الزاماتی است که باید برای بهبود کیفیت هوا، کاهش ترافیک و آلودگی صدا، کاهش بیماری‌های ناشی از کم‌تحرکی و افزایش تعاملات انسانی در شهرهای بزرگ موردتوجه قرار گیرد. ارجحیت توسعه نگاه انسان‌محور در مدیریت شهری به‌ویژه هدف‌گذاری افزایش سهم مد و روش‌های حمل‌ونقل پاک و توسعه پیاده‌راه‌ها، می‌تواند در کاهش روزهای ناسالم شهرهای ما در طی سال موثر باشد. فراگیر شدن استفاده از انواع شیوه‌های حمل‌ونقل پاک زمانی محقق می‌شود که توسعه پایدار شهر بر ساخت اتوبان، تعریض خیابان و ایجاد فضای بیشتر برای خودروها ارجحیت پیدا کند و شهروندان بتوانند با کمک این زیرساخت‌ها، فعالانه با کاهش استفاده از خودروهای شخصی در تغییر سبک سفرهای شهری مشارکت کنند. امروزه تجربیات جهانی با کاهش وابستگی به خودروهای شخصی، در پی توسعه حمل‌ونقل، دوستدار محیط‌زیست و یک راهکار مبتنی بر تاکید بر مزیت انسان‌محوری با تمرکز بر رواج پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری است و دیگر در بهره‌گیری از ابزارهای لازم برای افزایش هزینه تردد با خودروی شخصی عمل کرده است. در شهرهای ما متاسفانه، حرکت پیاده با چالش‌های بسیاری همراه است؛ چالش‌هایی از قبیل نبود کف‌سازی و روکش مناسب معابر پیاده، کثیف و گل‌آلود بودن پیاده‌روها، عدم جداسازی فیزیکی از ترافیک سنگین، سطح بالای آلودگی صدا و هوا، فقدان امکانات لازم برای عبور ایمن از خیابان، انسداد پیاده‌رو و ایجاد موانع به‌شکل غیرمجاز یا مجاز، فقدان حفاظ‌های لازم برای شرایط آب‌وهوایی نامناسب، بی‌توجهی به تاسیسات زیربنایی پشتیبان نظیر نور معبر و نیز تراکم بیش از حد عابران به‌دلیل نبود ظرفیت کافی و عرض کم، از مشکلاتی هستند که باعث روی آوردن هرچه بیشتر پیاده‌ها به حمل‌ونقل موتوری و استفاده از خودروهای شخصی می‌شود. مولفه دیگر برای توسعه حمل‌ونقل پاک، افزایش طول معابر ویژه دوچرخه است. نکته مهم دیگر در توسعه حمل‌ونقل پاک، توجه به این واقعیت است که عرصه دادن به عابران پیاده و دوچرخه‌سواران هرقدر هم با جدیت دنبال شود، مادامی که هزینه استفاده از خودروی شخصی مقرون‌به‌صرفه باشد، شهروندان آن‌گونه که باید رغبتی به حمل‌ونقل پاک نشان نمی‌دهند و اهداف حمل‌ونقل پاک در شهرها به‌درستی محقق نمی‌شود. در شهرهای توسعه‌یافته، بخشی از هزینه‌های اداره شهر، توسعه حمل‌ونقل عمومی و مقابله با آلودگی هوا از محل دریافت عوارض مصرف سوخت ، تامین می‌کنند؛ به این ترتیب که خودروسواران ناگزیر هستند در زمان سوخت‌گیری به‌ازای هر لیتر مصرف خود، رقمی را به‌عنوان عوارض همراه با نرخ سوخت پرداخت کنند و به‌تبع آن، هزینه استفاده از خودروی شخصی به‌خودی خود بالا خواهد رفت.

یادداشت

حمل‌ونقل کشور نیازمند اصلاحات



غلامرضا شیران
کارشناس شهرسازی

حمل‌ونقل کشور گرچه تاحدودی توسعه یافتـه، اما نیازمند اصلاحاتی نیز هسـت. ما مثل هر کشـور دیگری از امکانات زیربنایی حمل‌ونقل دریایی، هوایی و زمینی برخوردار هسـتیم. از آنجایـی که عواقـب و تاثیرات انسـانی، اقتصادی، زیست‌محیطی و روحی و روانـی در بخش حمل‌ونقل زمینی بسـیار زیاد و این امر نیازمند بازنگری و دقت بیشتر در این عرصه اسـت؛ برای مثال در شـهرها نیاز داریم که آرامش بیشتری داشته باشیم، دسترسی‌ها راحت‌تر باشد، ضایعات ترافیکی کاهش پیـدا کند و مرگ‌ومیـر جاده‌ای در بیرون از شـهرها و درون شهرها کاهش یابد. به تناسـب مشـکلات ترافیکی، نیـاز داریم که تاثیـرات زیسـت‌محیطی ترافیک مثل آلودگی‌هـای هوا، صوتـی و بصری و روحی ـ روانی و... نیز کاهش پیدا کند.

در بیرون شـهرها نیازمند افزایش ایمنی هستیم؛ یعنی نیاز داریم که شیوه حمل‌ونقل جاده‌ای و خودرویی به‌سمت حمل‌ونقل ریلی سوق پیدا کند؛ اینکه ایستگاه قطار به‌راحتی و وفور همه‌جا در دسترس مردم قرار بگیرد.

بـا شـیوه موجود مـردم کمتـر رغبت به استفاده از خطوط ریلی دارند، چرا که فاصله ایسـتگاه‌ها یا پایانه‌های ریلی زیاد است. در زمینـه حمل‌ونقـل جاده‌ای نیـاز داریم که ساخت‌وسـازهای‌مان موضوعات ترافیک را در برگیرد.

به‌طورکلی، توسعه و ساخت‌وساز، نیازمند توجـه به وجوه ترافیک و حمل‌ونقل اسـت. معنـا و مفهـوم آن این اسـت کـه در کنار ایستگاه‌های ریلی، در کنار بخش‌های پرتردد بی‌آرتی، اتوبوسرانی، بناهای تجاری، اداری و مسـکونی بنا شود تا نیاز مردم به حمل‌ونقل کاهش پیدا کند.

اکنـون مهم‌ترین مشـکل موجـود، عمر بالای ناوگان حمل‌ونقلی کشور است که این موضوع جابه‌جایی کالاها را با مشـکل مواجه می‌کند.

کامیون‌های کشـنده یک سـرمایه مفید برای ما هسـتند، پس در نظر داریم ناوگانی را به کشـور وارد کنیم تا وضعیت ما در این موضوع بهبود پیدا کند.

مسـئله اصلی پروژه‌ها، داخلی‌سازی آنها اسـت،بنابراین باید ایـن موضوع موردتوجه قـرار بگیرد، از این‌رو ما با مقداری مشـاوره می‌توانیم به نتایج مطلوب دست پیدا کنیم. پروژه قطار سریع‌السیر مشکلات مالی ندارد، بلکه دچار چالش‌های نهادی بوده که ما را با مشکل مواجه کرده است.

همچنین در بعد شهرسـازی نیاز است که ما از ساخت‌وسازهای ترکیبی استفاده کنیم که مردم برای رسیدن به فرصت‌های شغلی، تجاری، خریدوفروش، بهداشـتی و درمانی و آموزشـی نیاز نباشد، مسـیرهای طولانی را طی کنند.

اینهـا موضوعاتی اسـت که باید روی آنها دقـت کنیم و بپذیریم که کشـور ما در این موضوعات، دچار ضعف است. نظام مهندسی کشـور با دفتر مقررات ملی سـاختمان ۲۲ مبحث را تولید کرده و طی ۵، ۶ سال گذشته موفـق بوده‌ایم تا مبحث ۲۳ یـا ترافیک در ساختمان و بیرون ساختمان، یعنی تاثیرات ترافیکـی سـاختمان‌ها را بررسـی کنیـم. فرهیختگان کشـور نیازها را متوجه شـدند و این بحث مراحل آخر را سپری می‌کند.

تمامـی مـوارد بـه لطف خـدا و به همت فرهیختگان کشـور، اعضای شورای تدوین و گروه تخصصی ترافیک نظام مهندسی کشور و مهندسان ترافیک کشور آماده و تهیه شده است و مراحل خاص خود را طی می‌کند.

امیدواریم که بیش از پیش، شاهد برطرف شدن گره‌های ترافیکی، راه‌بندان‌ها، آلودگی هوا و موضوعاتی از این دست باشیم. امیدوارم جامعه حمل‌ونقل و شهرسازی بیش از پیش به این موضوعات توجه کند.

عزم ایران برای بهره‌برداری از کریدور شمال ـ جنوب

رئیس هیات‌عامل صندوق توسـعه حمل‌ونقل جمهوری اسـلامی ایران بااشـاره به عزم ایران برای بهره‌برداری از ظرفیت کریدور شمال ـ جنوب گفت: باتوجه به سازکار فعالیت این صندوق، زمینه مشارکت بین‌المللـی و بخـش خصوصی داخلی در توسـعه زیرسـاخت‌های حمل‌ونقـل کشـورمان از جملـه توسـعه کریدور شـمال- جنوب وجـود دارد. بـه گزارش خبرگـزاری وزارت راه و شهرسـازی، داوود دانش‌جعفری در بیسـت و هفتمین نمایشـگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و خدمات لجسـتیکی، تجهیزات و تکنولوژی‌های انبارداری روسـیه بـا عنوان «ترانس راشـا» گفت: علاوه بر اینکه، بخشـی از طرح‌های زیرسـاخت حمل‌ونقل را با بهره‌گیری از منابـع داخلی تامین و اجرا می‌کنیم، استفاده از منابع خارجی دیگر شرکا همچون روسیه و هند برای تامین مالی مشترک این طرح‌ها امکان‌پذیر است.

وی بااشـاره به وجود برخی حلقه‌های مفقوده در ۳ مسـیر کریدور شـمال ـ جنـوب در سـرزمین ایران گفـت: بهره‌گیـری از ظرفیت مشـارکت بین‌المللی و همچنین بخش خصوصی داخلی می‌تواند به شتاب گرفتن طرح‌ها منجر شود.

رئیس هیات‌عامل صندوق توسعه حمل‌ونقل ایران بااشاره به اینکه نبود خط ریلی در مسـیر رشـت ـ آسـتارا یکی از حلقه‌های مفقوده کریـدور شـمال ـ جنوب محسـوب می‌شـود، گفت: ایـن صندوق سـرمایه‌گذاری محدودی در این مسیر داشته است و امکان مشارکت سایر طرف‌ها نیز در احداث این مسیر ریلی وجود دارد.

رئیس هیات‌عامل صندوق توسعه حمل‌ونقل ایران اظهار کرد: برای فعال‌سـازی همه ظرفیت‌های کریدور شمال ـ جنوب نیازمند تقویت شبکه حمل‌ونقل در دریای خزر، از طریق ایجاد ارتباط بیشتر با بنادر روسـیه و سایر کشـورهای این حوزه هسـتیم. باتوجه به نقطه‌قوت کشـورهای آسیای میانه در حمل‌ونقل ریلی، فرصت‌های بیشتری در بهره‌گیری از ظرفیت ریلی در کریدور شمال ـ جنوب وجود دارد.

آسیب‌های ناشی از مشکلات حمل‌ونقل بررسی شد

صنعت سرگردان



تدویـن و اجـرای طـرح جامـع حمل‌ونقل یکـی از ملزومـات صنعت لجستیک کشور است که باید با جدیت دنبال شود

حل مشکلات حمل‌ونقل باعث پیشرفت اقتصاد کشور خواهد شد. بهسازی ناوگان حمل‌ونقل ریلی، دریایی، هوایی و به‌ویژه جاده‌ای کشـور از مهم‌ترین راهکارهای موجود برای حل مشـکلات است. با افزایـش نیاز مردم به حمل‌ونقل، پیشـرفت در این عرصه اهمیت ویژه‌ای پیـدا کرده، اما حمل‌ونقل جـاده‌ای در بین انواع روش‌های حمل‌ونقل، از جایگاه مهمی برخوردار اسـت، چرا که ابتدا و انتهای مسیر همه روش‌ها به آن ختم می‌شود. حمل‌ونقل جاده‌ای در رشد اقتصاد یک کشور و جهان جایگاه ویژه‌ای دارد. تمام کارها و خریدهای روزانه ما به حمل‌ونقل از طریق جاده‌ها وابسته هستند. اختلال در سیسـتم حمل‌ونقل، باعث بروز مشکلات اقتصادی و حتی فرهنگی خواهد شد. مشکلات موجود در بخش حمل‌ونقل ممکن اسـت، در جوامع مختلف متفاوت باشـند. در کشـور ما ایـران، علاوه بر مشـکلات مربوط به کیفیت جاده‌ها، فرسودگی و غیراسـتاندارد بودن برخی وسایل نقلیه و کانتینر حمل بار در بخش‌های دیگر نیز وجود دارد. صمت به مناسـبت ۷ اردیبهشت و روز ایمنی حمل‌ونقل در این گزارش چالش‌های موجود این صنعت بزرگ و استراتژیک در کشور را بررسی کرده است.

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

اهمیت پیشرفت در حمل‌ونقل

حمل‌ونقل جزو کسـب‌وکارهای جدانشـدنی هر جامعه‌ای است. پیشـرفت در حمل‌ونقل، تغییراتی را در شـیوه زندگی و نحوه سـازماندهی جوامع به وجود آورده و به‌همین دلیل تاثیر زیادی در توسعه تمدن‌هـا دارد. حمل‌ونقل با برآوردن نیازهای مهم مردم و حمل‌ونقل کالا، توسعه تمدن‌ها را از دوران بسـیار قدیم برعهـده دارد. چنین حرکتی شـیوه تجارت و سبک زندگی مردم را تغییر داده است.

به‌همین دلیل، حمل‌ونقل نقش مهمی در اقتصاد و سـبک زندگی مردم دارد، همچنین حمل‌ونقل، منابع زیادی مانند زمان، سـوخت، مواد و زمین را مصرف می‌کند.

در مفهـوم کلان اقتصـادی، فعالیت‌هـای حمل‌ونقل بخـش مهمی از اقتصاد یک کشـور را تشـکیل می‌دهند و در ایجاد یا تقویت اقتصاد ملی یا منطقه‌ای و تاثیر در توسـعه زمین و سایر منابع نقـش دارنـد. در مفهوم اقتصاد خـرد، حمل‌ونقل شـامل روابط بیـن شـرکت‌ها و مصرف‌کنندگان فردی اسـت. امروزه تقاضا و عرضه حمل‌ونقل، هم بـرای خریدوفـروش کالا و هم برای ارسـال بار به شهرهای مختلف بسـیار زیاد است. هرچند حمل و نقل به‌عنوان تنها عامل توسـعه به حسـاب نمی آیـد و عوامل بسـیار دیگری هم وجـود دارند که موجب رشـد و توسعه اقتصادی می‌شوند، اما نباید از خاطر دور داشـت که یکـی از عناصر کلیدی در توسـعه اقتصادی، حمل‌ونقل اسـت. آثار اقتصادی حمل‌ونقل را می‌توان در رابطه با همه فعالیت‌های اقتصادی مثل صنایع‌کشـاورزی، خدمات، توریسم و ... برشمرد.

اگـر نگاهـی بـه کشـورهای پیشـرفته جهان بیندازیم، مشـاهده خواهیم کرد که آنها به‌موازات سـرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلـف اقتصادی، در امـر حمل‌ونقل نیز سـرمایه‌گذاری و این بخش را همزمـان تقویـت کرده‌اند تـا بتواننـد ارتباط بین بخش‌هـای مختلف را کـه در جامعه فعالیت می‌کنند، به‌نحو احسن برقرار کنند.

تمرکز بودجه بر پروژه‌های عمرانی



علی ضیایی، مدیـر اندیشـکده حمل‌ونقل ایران، درباره اهمیت توجه به زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور به صمت گفت: طرح جامع حمل‌ونقل یکی از ملزومات صنعت لجستیک کشور است و باید این‌طور عنوان کرد که از نان شب هم واجب‌تر است. این نکته را مسئولانی که در سـازمان برنامه و بودجه فعالیت دارند، احتمالا می‌توانند بهتر شرح دهند.

در کشـور ما هر سال، در حدود ۱۵۰ تا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بودجه توسـعه، عمرانی و زیرساختی مصوب و تحویل داده، اما بخش زیادی از این بودجه در پروژه‌هـای مختلف خرج می‌شـود و متاسـفانه آورده‌ای بـرای کشـور به‌همراه ندارد،زیـرا در جای بهینه خرج نمی‌شود. برای مثال، در حال حاضر بالغ بـر ۳۸ پـروژه ریلی در حال احـداث در خط جدید داریم که برای اجرایی شـدن با مشکل مواجه شده، در حالی که این تعداد جدا از ۱۲۰ پروژه ریلی کشور اسـت. وی در ادامه افزود: ما برای چنین طرح‌هایی به‌نحـوی در حـال بودجه‌ریزی هسـتیم که با یک زمان‌بندی ساده درمی‌یابیم که ۷۰ تا ۸۰ سال زمان نیاز دارد تا کامل اجرایی شـود، زیرا هرسـال به‌طور قطره‌چکانـی به این پروژه‌هـا بودجه تعلق می‌گیرد، از این‌رو با طولانی شـدن ایـن پروژه‌ها، هزینه‌های نگهداری از هزینه‌های احداث بیشـتر می‌شود و باید به‌اندازه بودجـه احداث یک پروژه، بـرای نگهداری هزینه کرد تا این طرح‌ها بروزرسـانی شوند. بنابراین ضرورت دارد تا با متمرکز شدن بودجه بر چند پروژه عمرانی و حمل‌ونقل مشخص از هدررفت سرمایه‌های ملی جلوگیری شود.

▣ طرح جامع حمل‌ونقل اجرا شود

ضیایی خاطرنشـان کرد: طـرح جامع حمل‌ونقل، طرحـی اسـت کـه پروژه‌هـای عمرانی کشـور را طبقه‌بندی و دسـتگاه‌های تصمیم‌گیـر و اجرایی را ملزم بـه بودجه‌ریزی همراه بـا برنامه‌ریزی می‌کند. بسـیاری از پروژه‌های عمرانی در کشـور ما سیاسی و غیربهینـه هسـتند و به‌شـکل مقطعی اقـدام به بودجه‌گیری برای شـروع یک یـا چند طرح عمرانی می‌کنند که در نهایت هیـچ کاری جز اینکه بودجه کشـور را هدر دهند، انجام نمی‌دهند و هیچ طرحی توسـعه نمی‌یابـد و مسـلما در بلندمـدت، این نوع پروژه‌ها سودی برای کشور ما ندارد.

متاسـفانه چنین موضوعاتی در بحث فرودگاهی، راه‌آهن، کشـتیرانی و توسعه بنادر نیز دیده می‌شود. وی افزود: حمل‌ونقل و ترانزیت یکی از اشتغالزاترین فعالیت‌هـای اقتصادی اسـت که به اجرایی شـدن پروژه‌های مختلف کمـک و هم‌اکنون میلیون‌ها نفر از ایـن طریـق درآمدزایـی می‌کننـد. اسـتفاده نکردن از ایـن فرصـت بـزرگ کـه به‌واسـطه موقعیـت خـاص جغرافیایی برای ما مهیا شده اسـت، موجب از دسـت رفتن فرصت‌های مناسـب توسـعه اقتصادی، روابط بین‌المللی و شـکل‌گیری هزاران شـغل مناسـب می‌شـود. ضیایـی در پایان گفت: متاسـفانه اقدامات زیادی برای اجرایی کردن پروژه‌های عمرانی در کشـور انجام گرفته، اما به‌غیر از چنـد تجربه موفق، آن‌طور که بایدوشـاید در این زمینـه موفقیت حاصل نشـده اسـت، چـرا که این اقدامـات هزینه‌های زیادی برای دولت به‌همراه دارد و می‌طلبد که بخش خصوصی با مشـوق‌هایی که در اختیارش گذاشته می‌شود، در این زمینه ورود کند.

> مشکلات موجود حوزه حمل‌ونقل، مشکلات نهادی حاصل از روابط بین سازمان‌ها است و بیشتر موضوعاتی را در برگرفته که خودمان ایجاد کرده‌ایم

حمل‌ونقل، هسته اصلی زندگی شهروندان



کیاکسار محمدی، کارشناس حمل‌ونقل در رابطه با چالش‌های حمل‌ونقل در کشـور به صمت توضیح داد: مشـکلات موجـود برای حمل‌ونقل، مشـکلات نهادی و حاصل روابط بین سـازمان‌ها است و بیشتر موضوعاتی را در برگرفته که خودمان ایجاد کرده‌ایم. در گرایـش اقتصـاد حمل‌ونقـل در کشـور ضعیف هستیم و ۹۰ درصد سـاختار حمل‌ونقل ما جاده‌ای و مابقـی آن ریلی و هوایی اسـت، بنابراین با اینکه سـرمایه‌گذاری‌هایی در ایـن بخش انجام شـده، اما کافی نیست.

وی در ادامه گفت: دسترسی منظم به حمل‌ونقل، تاثیر عمده‌ای بر فعالیت‌های اقتصادی دارد. بسیاری از مشاغل و صنایع به حمل‌ونقل کارآمد و سریع نیاز دارنـد تا بتوانند مـواد اولیه و محصولات را تحویل و تهیه و سرمایه‌گذاری‌های پایداری را حفظ کنند که می‌توانند درآمد ایجاد کنند. رشد اقتصادی متکی به دسترسی به حمل‌ونقل، قابل‌اعتماد و موثر است که گسترش تجارت را در طیف وسیع‌تری از سهامداران ممکن می‌سـازد. حمل‌ونقل فرصت‌های زیادی را در بخش اشتغال ارائه می‌دهد. کنترل ترافیک، خلبان، کاپیتـان، خدمـات تحویل و رانـنـدگان و... از جمله مشاغلی است که از طریق این صنعت ارائه می‌شود.

▣ نقش‌های تاثیرگذار حمل‌ونقل

محمدی خاطرنشـان کـرد: نقش‌هـای حمل‌ونقل در جامعـه را می‌توان براسـاس نقش‌هـای اقتصادی، اجتماعی، سیاسـی و زیست‌محیطی طبقه‌بندی کرد. نقـش اجتماعی حمل‌ونقل باعث شـده کـه مردم در سـکونتگاه‌های دائمی زندگی کنند و امکان توسـعه پایدار را فراهم کرده اسـت. باتوجه به نقش سیاسـی، اکنـون می‌توان مناطق وسـیعی را با کمک سیسـتم حمل‌ونقل مناسب، به‌راحتی اداره کرد. این کارشناس تصریـح کرد: تمـام فعالیت‌هـای تجاری به روشـی به حمل‌ونقـل مرتبط هسـتند و ایـن پیوندها تاثیر مستقیمی بر عملیات و عملکرد دارند. سازمان‌ها برای ارائـه محصـولات و خدمات به‌موقع به سیسـتم‌های حمل‌ونقـل وابسـته هسـتند. گردشـگری از جمله فعالیت‌هایی اسـت که به‌عنوان ابزاری قدرتمند برای پیشـرفت اقتصادی مطرح شـده و ۳۰ درصد تجارت جهانی را تشـکیل می‌دهد. حمل‌ونقل براساس عوامل اجتماعی- اقتصادی و همچنیـن تاثیری که بر روابط بین کشـورهای مختلف می‌گذارد، بسـیار مهم است و از طریـق نقـش جابه‌جایـی افراد و کالاهـا، امکان گردشـگری و سفر را میسر و این امکان را برای مردم فراهم می‌کند تا به مکان‌هایی که می‌خواهند سـفر و کالای موردنیـاز خود را خرید کنند. بدون حمل‌ونقل، اقتصاد نمی‌تواند توسعه یابد و آسیب فراوانی به تجارت بین‌المللی وارد می‌کند. وی در پایان گفت: برای اینکه مردم بتوانند به مقصد خود برسـند، به مجموعه‌ای از گزینه‌هـای حمل‌ونقل نیاز دارند که باتوجه به عواملی ماننـد هزینـه، راحتـی و کارآیی نـوع آن را انتخاب می‌کنند. حمل‌ونقل برای اتصال مسـافران به مکان‌ها ضروری اسـت. به‌طورکلی، رشـد بخش مسافرتی به زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بستگی دارد که ایجاد شده است. بسیاری از کشورها به‌دنبال آرامش در یک بخش گردشگری پررونق هستند که سـودآوری را به‌همـراه دارد و به پرکردن شکاف‌های بودجه کشـور کمک می‌کنـد. تصور دنیایـی که مـردم نتوانند در آن سـفر کنند یا مقاصد دیگر را کشـف کنند، سخت اسـت. حمل‌ونقل؛ سیستم جهانی را با ایجاد شبکه‌ای به هم متصل می‌کند که رفت‌وآمد مردم به مکان‌های مختلـف را آسـان‌تر می‌کند، زیرا وسـایل حمل‌ونقل مختلف در دسترس است.

سخن پایانی

حمل‌ونقل، کلید توسـعه یک کشـور اسـت. ثروت، برابری و رفاه را تقویت می‌کند و برای هر ملت و کشوری حیاتی است، حتی بیشتر برای کشورهای کمترتوسعه‌یافته. در کشورهای فقیرتر، جایی که بیشتر مـردم در آرامش و رفاه زندگی نمی‌کنند، بهبود حمل‌ونقل عمومی برای رشـد اقتصادی و کیفیت خوب زندگی ضروری اسـت. توسعه ارتباطات در پیشبرد فعالیت‌های حمل‌ونقل موجب شده تا امروزه تبادلات و حمل‌ونقل نقش مهمی در اقتصاد و بازرگانی کشورها داشته باشد، اما وجود محدودیت‌هایی باعث شده اسـت تا کشورهایی مانند ایران، بر حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای تمرکز کنند، چرا که بدیهی است، استفاده محض از حمل‌ونقل دریایی غیرممکن است و پس از انتقال کالاها به بنادر دریایی، باید از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل برای رساندن آنها به مقصد استفاده شود. این امر خود باعث افزایش ترافیک کالا و کاهش فضا شده است و در نتیجه، ضرورت نوسازی زیرساخت‌ها و اصلاح ساختار موجود احساس می‌شود.

نوبت دوم
۱۲ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شـماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۶۲۵۹ مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۳ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و سـاختمانهای فاقد سـند رسـمی مسـتقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **آقای گرگعلی حیدری فرزند محمد به شماره شناسنامه ۳۷۲۱ کدملی ۵۲۹۹۶۱۷۲۷۵ صادره از دیلم** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشـاورزی به **مسـاحت ۲۸۳۲/۷۸ مترمربع در قسـمتی از پلاک ۱۳۶۲ اصلی** واقع در قلعه‌قائد حیدر گناوه خریداری مع‌الواسـطه از **آقای عباس لبراوی و شـرکاء** محرز گردیده است. لذا به منظور اطـلاع عمـوم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شـود در صورتی که اشـخاص نسـبت به صدور سـند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشـند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسـلیم و پس از اخذ رسـید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسـلیم اعتراض دادخواسـت خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

در استان سمنان محقق می‌شود

احیای ۸۰ واحد راکد تولیدی

سمنان با احیای ۸۰ واحد تولیدی راکد، سومین استان برتر کشور در احیای واحدهای تولیدی غیرفعال، بهترین زمینه را برای حرکت در مسیر منویات رهبر معظم انقلاب در تحقق شعار سال مبنی بر «مهار تورم و رشد تولید» دارد. احیای واحدهای تولیدی راکد درواقع بازی‌ای است که برای هر سه ضلع بخش احیاکننده، بخش خصوصی و دولت بازی برد- برد به‌حساب می‌آید. درواقع احیای واحدهای تولیدی راکد و بازگرداندن آنها به چرخه تولید، یکی از مهم‌ترین سیاست‌هایی است که برنامه‌ریزی در تحقق ۱۰۰ درصدی این رویکرد، نقشی مهم در افزایش تولید و تحقق شعار سال دارد.



عکس: صمت

گروه استان
editor@smtnews.ir

وقتی دولت و کشور در شرایطی نیستند که همه سرمایه بازگرداندن واحدهای تولیدی به چرخه تولید را تامین کنند باید از توان‌بخش خصوصی به نفع بخش تولید کمک گرفته شود.

کمکی که به دولت و متولیان دولتی این فرصت را خواهد داد تا از امکان سرمایه‌ای و تسهیلاتی خود درجایی که امکان ورود بخش خصوصی برای احیا وجود ندارد، بهره برده و از این طریق خود هم نقشی اثرگذار در بازگرداندن واحدهای راکد به تولید دوباره داشته باشند.

طبق گزارش‌ها، استان سمنان با یک‌هزار و ۹۰۰ واحد صنعتی و معدنی و اشتغالزایی برای ۵۸ هزار نفر به‌عنوان گلوگاه اقتصادی شرق کشور محسوب می‌شود که افراد جویای کار از نقاط مختلف کشور را پذیرش می‌کند و سهم زیادی در اشتغالزایی دارد.

بر پایه گفته مسئولان ۱۵۳ واحد راکد در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان سمنان شناسایی‌شده است که اکنون ۸۰ واحد تولیدی به چرخه فعالیت بازگشته‌اند. فعالیت دوباره واحدهای تولید درواقع به معنای رشد تولید و مهار تورم است.

▣ عزم جدی برای تحقق شعار سال

به گفته استاندار سمنان تمام ظرفیت‌های استان در بخش‌های مختلف سال جدید در خدمت تحقق شعار «مهار تورم و رشد تولید» است.

سید محمدرضا هاشمی ضمن بیان این مطلب افزود: مجموعه استان در سال ۱۴۰۲ در راستای تحقق شعار سال و عمل به فرامین مقام معظم رهبری، عزم جدی خود را به کار بسته است.

وی بیان کرد: در سال جدید نیز در راستای عملیاتی کردن شعار سال «مهار تورم و رشد تولید» با تمام ظرفیت و با استفاده از توانمندی‌های موجود در استان گام برمی‌داریم.

هاشمی یادآور شد: در بحث واحدهای تولیدی استان نیز در سال جدید در کنار اقدامات ستاد احیای واحدهای راکد و بازگرداندن واحدهای صنعتی و تولیدی به چرخه تولید، مقوله افزایش ظرفیت واحدهای تولیدی استان نیز در دستور کار قرار خواهد گرفت.

استاندار سمنان بابیان اینکه بیش از یک هزار و ۷۲۰ واحد تولیدی در استان سمنان وجود دارد، افزود: ۵۰ درصد واحد تولیدی استان با کمتر از ۵۰ درصد ظرفیت تولید فعالیت دارند که باید رفع مشکلات واحدهای تولیدی مانند مشکل در تامین مواد اولیه و نیروی انسانی در دستور کار قرار بگیرد.

▣ بازگشت به کار ۱۸۰۰ کارگر

رئیس‌کل دادگستری استان سمنان نیز با تاکید بر حمایت‌های دستگاه قضایی استان از واحدهای تولیدی گفت: این حمایت‌ها منجر به بازگشت به کار یک‌هزار و ۸۰۰ کارگر واحدهای تولیدی شد.

محمدجعفر عبدالهی افزود: دادگستری کل استان سمنان اهداف رئیس دستگاه عدلیه در ستاد استانی قوه قضاییه را پیگیری و با هدایت و حمایت‌های قانونی علاوه بر بازدید از واحدهای تولیدی نیازمند حمایت قانونی سراسر استان، احیاء و بازگشت به چرخه تولید ۴۲ واحد را فراهم کرد.

وی افزود: حمایت دستگاه قضایی استان سمنان از واحدهای تولیدی و دانش‌بنیان همچنان ادامه داشته که منجر به افزایش ظرفیت ۱۹۰ واحد تولیدی و جلوگیری از اخراج ۲ هزار کارگر شد.

عبدالهی خاطرنشان کرد: نقشه راه دستگاه قضایی استان سمنان در حفظ امنیت سرمایه‌گذاری و رفع موانع تولید، منوط به سال گذشته نخواهد بود؛ بلکه با تمام توان و بهره‌برداری از ظرفیت‌های قانونی دستگاه‌های تابعه و با همدلی و اتحاد موجود در دستگاه‌های اجرایی استان، جذب سرمایه‌گذار و امنیت اقتصادی ضابطه‌مند و به‌عنوان یک اولویت مهم پیگیری می‌شود.

رئیس‌کل دادگستری استان سمنان به حمایت جدی و توجه به امنیت اقتصادی واحدهای تولیدی و کارآفرین در سال ۱۴۰۱ در دستگاه قضایی استان اشاره و تصریح کرد: در اجرای منویات مقام معظم رهبری، دستگاه قضایی استان به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم یاریگر و هدایت بخش واحدهای تولیدی راکد، نیازمند به احیاء و دانش‌بنیان خواهد بود.

▣ احیای واحدهای راکد در اولویت

یادگار احمدی مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان سمنان با اشاره به نام‌گذاری سال ۱۴۰۲ به نام «مهار تورم و رشد تولید» اظهار کرد: باوجود زیرساخت‌های موجود سرمایه‌گذاری نظیر واحدهای تولیدی و صنعتی، شهرک‌ها و نواحی صنعتی، منطقه ویژه اقتصادی و ظرفیت معادن و صنایع معدنی، مسیر تحقق شعار سال مهیا خواهد بود.

این روند با اولویت احیای واحدهای راکد، افزایش ظرفیت و تولید در واحدهای تولیدی و تثبیت و رشد اشتغال در استان میسر است.

در سال ۱۴۰۱ باتدابیر اتخاذشده هزار و ۸۰۰ نفر به‌محیط‌کار بازگشتند

سخن پایانی

سمنان دومین استان برتر کشور درزمینه اشتغالزایی و راستی‌آزمایی براساس گزارش‌ها در سال ۱۴۰۱ معرفی شد و ازلحاظ رشد اقتصادی نیز در جایگاه سومین استان کشور قرار گرفت.

رشد اقتصادی استان با احیای بالغبر ۸۰ واحد تولیدی و صنعتی راکد موجب شد تا نرخ بیکاری استان در سال ۱۴۰۱ پس از سال‌ها به عدد ۶.۱ درصد کاهش یابد.صنایع استان سمنان با سرمایه‌گذاری ۱۴ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومانی برای ۵۸ هزار نفر اشتغالزایی داشتند.

خبر

بانوان دریانورد «هنگام» گواهی گرفتند

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از صدور گواهی ثبت دائم شناور ۳۰ بانوی دریانورد صیاد جزیره هنگام خبر داد. به گزارش خبرنگار صمت از استان هرمزگان، حسین عباس‌نژاد، افزود: این اقدام در راستای هماهنگی صورت گرفته و مجوزهای صادره شیلات استان پس از بررسی‌های فنی شناورهای تحت مالکیت بانوان صیاد توسط کارشناسان بازرسی و ثبت شناورها اداره‌کل بنادر و دریانوردی و موسسات رده‌بندی صورت گرفته است. وی بابیان اینکه دریانوردی و صید یکی از زمینه‌های اشتغال و محرومیت‌زدایی در استان هرمزگان است و بانوان توانمند استان همپای مردان می‌توانند در این حوزه نقش‌آفرینی کنند ادامه داد: با توجه به وجود ظرفیت طبیعی بالقوه و گردشگری دریایی جزیره هنگام می‌طلبد طرح‌های اقتصادی با رویکرد پاک پیگیری شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: جزیره هنگام ظرفیت تبدیل به جزیره زیست‌محیطی را دارد و صدور گواهی ثبت دائم برای شناورهای بانوان صیاد جزیره هنگام نیز در راستای توسعه اقتصاد بومی و استفاده پایدار از منابع طبیعی انجام‌شده است. عباس‌نژاد خاطرنشان کرد: اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نگاهی ویژه به بانوان دریانورد به‌عنوان بخشی از خانواده دریایی استان دارد و در راستای توسعه پایدار ازجمله توانمندسازی همه بانوان در مشاغل دریایی حمایت و پشتیبانی می‌کند.

وی بابیان اینکه نقش انکارناپذیر دریا در توسعه و شکوفایی استان هرمزگان، زمینه حضور زنان و مردان توانمند استان را در مشاغل دریایی و ساحلی می‌طلبد، اضافه کرد: حضور بانوان دریانورد صیاد نیز باید به‌عنوان گامی روبه‌جلو برای مشارکت بخشی بیشتر بانوان در مشاغل دریایی برشمرد. بانوان جزایر هرمزگان در سالیان اخیر نقش بسزایی در حفظ و اشاعه فرهنگ بومی گردشگری دریایی و بهبود معیشت ساکنان دارند، در این میان بخشی از بانوان جزایر استان که سرپرست خانوار نیز هستند از دیرباز به پیشه صیادی اشتغال و از این راه امرارمعاش می‌کردند.

آگهی مناقصه عمومی از طریق سامانه ستاد

نوبت دوم
شناسه ۱۴۸۱۹۲۴

شهرداری فردیس در نظر دارد پروژه‌های ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به متقاضیان واجد حداقل شرایط به شرح ذیل واگذار نماید (مشروح شرایط در اسناد مناقصه درج شده است) لذا متقاضیان می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی (چاپ اول) تا ساعت ۱۴:۳۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۰۶ جهت خرید اسناد مناقصه به سامانه الکترونیک دولت (ستاد) مراجعه نمایند.

۱- مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال به‌عنوان هزینه خرید اسناد می‌بایست به حساب ۴۰۰۸۱۹۶۸۸۶۴۵ به نام شهرداری فردیس از طریق سامانه الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir واریز گردد

۲- شرکت کنندگان می‌بایست نسبت به تحویل (صرفا پاکت الف) اصل ضمانت‌نامه یا فیش واریز نقدی به شماره حساب ۰۱۰۰۸۲۳۰۰۴۱۳۹ تا پایان وقت اداری ساعت ۱۴:۳۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۶ شنبه به آدرس فردیس - ابتدای جاده شهربارجنب پل بصیرت ساختمان منطقه دو شهرداری فردیس طبقه همکف واحد دبیرخانه اقدام نمایند و هم زمان پاکات الف- ب و ج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) بارگذاری نمایند.

۳- در صورت بروز هر گونه تناقض در موارد مندرج در آگهی با سامانه ستاد، ملاک عمل سامانه ستاد خواهد بود.

۴- پیشنهادات رسیده در روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۸ در کمیسیون عالی معاملات شهرداری فردیس مطرح و پس از بررسی و کنترل برنده مناقصه اعلام خواهد شد

۵- جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت www.shahrdarifardis.ir مراجعه نمایید.

ردیف	شرح عملیات	برآورد مبلغ ریالی پروژه	مبلغ سپرده شرکت در مناقصه به ریال	محل اجرا	حداقل رتبه لازم	درصد نقد و تهاتر	مدت
۱	تهیه و تامین غذای روزانه پرسنل(شماره فراخوان ۲۰۰۲۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۱۲)	۳۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱/۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰	شهرداری فردیس	جواز کسب یا پروانه مرتبط با موضوع	۱۰۰ درصد نقد	۱ سال
۲	چاپ و نصب، حمل و انتقال، حفظ و نگهداری بنر به متراژ ۲۲۰۰۰ متر مربع (شماره فراخوان ۲۰۰۲۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۱۳)	۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شهر فردیس	داشتن مجوز رسمی از صنف مربوطه اعم از صنف عکاسان، چاپ، نشر و یا اداره فرهنگ و ارشاد یا نهاد های مشابه(اشخاص حقیقی و حقوقی)	۱۰۰ درصد نقد	تا پایان سال ۱۴۰۲

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

شهرداری فردیس

نوبت دوم
۲۲ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۰۵ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۱۵۸۸۲/۶۹ مترمربع** در قسمتی از **پلاک ۸۹۹** اصلی واقع در قریه کرمبند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

نوبت دوم
۲۳ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۰۶ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۳۹۱۳ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹** اصلی واقع در قریه کرمبند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

نوبت دوم
۲۴ م الف

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۰۹ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۲۱۱۵/۸۷ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹** اصلی واقع در قریه کرمبند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

عضو کارگری شورای‌عالی کار در گفت‌وگو با صمت:

خطر از دست رفتن نیروی کار جدی است

کارگران با اعتراض به مطالبات‌شان می‌رسند

امیر عباس آذرمووند: عضو کارگری شورای‌عالی کار در حالی دستمزد تعیین‌شده امسال را مهم‌ترین دلیل اعتراض و نارضایتی کارگران بخش انرژی کشور می‌داند که به‌باور او اعلام نارضایتی، کم‌هزینه‌ترین و متمدنانه‌ترین روش برای اعتراض مزدبگیران است. او می‌گوید: «اعتراض عمیق‌تر ترک صنایع و تولید ازسوی کارگران ماهر است. هر کارگری که شغل خود را به امید مهاجرت یا حتی ورود به فعالیت‌های غیرمولد ترک می‌کند، اقتصاد کشور را از وجود خود محروم کرده است. حال تصور کنید اکثریت جامعه که همان مزدبگیران هستند به‌جای فعالیت‌های شرافتمندانه و مولد به سمت فعالیت‌های سیاه و خلاف بروند.» علی خدایی با اشاره به جلسات تعیین دستمزد امسال تصریح می‌کند: «ما بارها در جلسات شورای‌عالی کار هم به دولتمردان هشدار دادیم که بی‌توجهی به مسائل معیشتی نیروی کار، در نهایت به گسترش اعتراضات و کاهش چشمگیر سرمایه اجتماعی منجر خواهد شد. هنگامی که حداقل دستمزد یک‌ماهه کارگران معادل هزینه یک شب بستری در بیمارستان‌های خصوصی است، اعتراض متمدنانه‌ترین کاری است که معترض انجام می‌دهد.»

مشروح گفت‌وگوی صمت با این کارشناس حوزه کار را در ادامه بخوانید.



عکس: صمت

> هنگامی که حداقل دستمزد یک‌ماهه کارگران معادل هزینه یک شب بستری در بیمارستان‌های خصوصی است، اعتراض متمدنانه‌ترین کاری است که معترض انجام می‌دهد



در خبرها آمده در روزهای گذشته و پس از اینکه کارزارهای جمع‌آوری امضا، به تغییر در تصمیم شورای‌عالی کار در زمینه حداقل مزد امسال منجر نشد، اعتراضاتی در بخش‌های انرژی آغاز شده است. دلایل اصلی این اعتراضات را چه می‌دانید؟

متاسفانه دولت سیزدهم باوجود ادعای تقویت عدالت اجتماعی، عملکرد دلسردکننده‌ای نسبت به طبقه کارگر داشته که این امر به گسترش اعتراضات منجر شده و در ادامه هم ممکن است بر دامنه آن افزوده شود. به‌طور کلی در اعتصاب کارگران پتروشیمی و انرژی کشور دو موضوع تعیین‌کننده هستند؛ از یک طرف کارگران معترض اغلب از میان کارگران قراردادی هستند که ناامن‌ترین مشاغل را دارند. این کارگران دهه‌هاست دچار مشکل شده‌اند، اما باوجود تاکیدات قانونی هنوز پیمانکاران نقش مهمی در مشکلات آنها دارند. همچنین تعیین حداقل دستمزد که امسال باتوجه به تورم و شرایط معیشت برای کارگران سنگ تمام گذاشت.

باید به این نکته توجه کرد که سال گذشته با تعیین مزد ۱۴۰۱ تا حدی از دامنه اعتراضات کارگری کم شد و اندکی احساس امید هم به‌وجود آمد. با این حال امسال رویکردی غیرمنطقی بر تصمیم‌گیری‌ها حاکم شد؛ به‌گونه‌ای که بی‌توجه به سفره خالی طبقه کارگر، تصمیماتی گرفته شد که تنها کارفرمایان را دلشاد کرد.

پس شما این اعتراضات را قابل‌پیش‌بینی می‌دانید؟

بله؛ ما بارها در جلسات شورای‌عالی کار هم به دولتمردان هشدار دادیم که بی‌توجهی به مسائل معیشتی نیروی کار، در نهایت به گسترش اعتراضات و کاهش سرمایه اجتماعی منجر خواهد شد. هنگامی که حداقل دستمزد یک‌ماهه کارگران معادل هزینه یک شب بستری در بیمارستان‌های خصوصی است، اعتراض متمدنانه‌ترین کاری است که معترض انجام می‌دهد. این تفاوت‌ها نشان می‌دهد در کشور ما هر روز از حاصل دسترنج کارگر کاسته و امکان سوداگری به دیگران بیش از پیش اعطا می‌شود.

چطور باوجود این هشدارها، در نهایت تصمیمی یکجانبه اتخاذ شد؟

ما نه یک بار یا دو بار، بلکه بارها و بارها نسبت به این روند خطرناک هشدار دادیم. اگر صورت‌جلسه شورای‌عالی کار منتشر شود، خواهید دید که من به‌تنهایی بیش از ۱۰ بار در این باره صحبت کردم. در تصمیمات شورای‌عالی کار برای دستمزد ۱۴۰۲ هم قانون زیر پا گذاشته شد و هم انصاف. ما به این رویکرد اعتراضات متعددی داشتیم که برخی ترجیح دادند آنها را نشنیده بگیرند و تنها به اهداف از پیش‌تعیین شده خود برسند.

باوجود همه این هشدارها در نهایت مصوبه رأی آورد؟

متاسفانه دولت به‌جای بحث و اقناع، سراغ استفاده از قدرت قهری رفت. یعنی در حالی که هیچ کدام از نمایندگان کارگری قانع نشده بودند، آنها با قدرت رأی خود را که ۵ رأی در کنار ۳ رأی کارفرمایان بود، به میان کشیدند. در اینجا دیگر مهم نیست ما چه بگوییم؛ مهم این است که حاکمان و طبقه حاکم تصمیمات خود را گرفته‌اند. وقتی نمایندگان کارگری گفتند حاضر به امضای این مصوبه نیستند، با حالتی نه‌چندان دوستانه گفتند اگر این مصوبه را امضا نکنید، افزایش مزد تنها ۲۰ درصد خواهد بود و ما هم آن را امضا می‌کنیم. با این شرایط ما در یک دوراهی قرار گرفتیم و در نهایت به امضای این مصوبه که همان زمان نشان می‌داد منجر به تلخکامی کارگران خواهد شد، تن دادیم.

فکر می‌کنید کارگران چرا اعتراض می‌کنند و چطور می‌توان آنها را آرام کرد؟

من فکر می‌کنم خالی بودن سفره‌ها برای کارگران مدت‌هاست به یک عادت تبدیل شده، اما کارگران بیش از هر چیز دلسرد شده‌اند، زیرا امیدی به اینکه وضعیت‌شان تغییر کند، ندارند. سال به سال این احساس قوی‌تر می‌شود که کسی به فکر کارگران ایران نیست؛ حال آنکه آنها به همراه خانواده‌های‌شان بیش از ۴۰ میلیون نفر از جمعیت کشور را تشکیل می‌دهند؛ اکثریتی که بازندگان اصلی تصمیمات اشتباه و بحران‌ها هستند.

به‌هر حال اگر واقعا قصد کرده باشند مشکلات را کاهش دهند، این امکان وجود دارد. شدیدا باور دارم نه‌تنها می‌توانند بلکه باید هر چه زودتر به مشکلات موجود در زندگی طبقه کارگر، خاتمه دهند.

از آنجایی که مشکلات اصلی موجود در بخش کار کشور، دستمزد ناکافی و ناامنی شغلی است، توان حل آنها در کوتاه‌مدت هم وجود دارد. دولتمردان می‌توانند مصوبه خسارت‌بار سال گذشته را لغو کنند و هر چه زودتر به تعیین مزدی عادلانه و انسانی دست بزنند. از سوی دیگر هم باید هر چه زودتر اقدام به حذف پیمانکاران و امضای قرارداد مستقیم با نیروی کار کنند تا احساس امنیت شغلی بیشتر شود و نارضایتی‌های موجود از این مسئله هم کاهش یابد. چنانچه این اقدامات را در دستور کار بگذاریم، وضعیت روانی نیروی کار به‌شکل مشهودی دگرگون خواهد شد. علاوه بر این داشتن تشکل مستقل نیز می‌تواند امکان حضور گسترده‌تر نیروی کار در تصمیم‌گیری‌ها را فراهم آورد.

در زمان تصویب مزد فکر می‌کردید در ابتدای سال جاری با اجازه دولت گرانی‌ها رسمی شوند؟

حقیقت این است که ما همان زمان هم محاسباتی داشتیم که نشان می‌داد به‌زودی افزایش ۲۷ درصدی حقوق بی‌اثر خواهد شد. البته در زمان تصویب هم به‌خوبی متوجه بودیم که قدرت خرید کارگران به ابتدای سال ۱۴۰۱ برنگشته، زیرا باوجود تورم حدود ۵۰ درصدی، دستمزد تنها ۲۷ درصد بالا رفت. محاسبات ما نشان می‌داد افزایش ۲۷ درصدی دستمزدها تا پایان اردیبهشت می‌تواند اثرات مثبتی داشته باشد و پس از آن به‌طور کلی شرایط تغییر خواهد کرد و هر ماه قدرت خرید کمتر و کمتر می‌شود.

اکنون هم با روند تورمی که در یک ماه گذشته تجربه کردیم من فکر می‌کنم اوضاع بدتر از پیش‌بینی ما شود. ما منتظریم ارقام رسمی تورم ماهانه اعلام شود تا براساس آن همان زمانی که عملی نشدن وعده دولت مشخص شد، تلاش‌های‌مان را برای برگزاری دوباره جلسات شورای‌عالی مزد با هدف ترمیم قدرت خانوار کارگری از سر بگیریم.

متاسفانه تصمیمی که ما (تیم کارگری شورای‌عالی کار) به اشتباه در آن حاضر شدیم و آن را امضا کردیم مقارن شده با موج شدیدی از افزایش قیمت‌ها. همان‌طور که خودتان در سوال هم اشاره کردید، افزایش قیمت‌های اخیر با همراهی دولتمردان رقم خورده است. برای من هم عجیب است که دولت ابتدا از کنترل تورم سخن می‌گوید و حتی وعده کاهش آن به کمتر از ۳۰ درصد را می‌دهد و همزمان به افزایش نرخ خودرو و دارو هم تن می‌دهد. آقایان با این وعده از افزایش عادلانه دستمزدها جلوگیری کردند که نرخ تورم کاهش چشمگیری خواهد داشت. برای من سوال است که خودشان عذاب‌وجدان ندارند. کسری بودجه حداقل ۵۰۰ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده و نرخ کالاها هم با اجازه دولت ۳۰ تا ۷۰ درصد افزایش یافت. گویا در ذهن برخی تنها عامل تورم دستمزد کارگران است و بس.

درباره افزایش قیمت‌ها، بارها گفته شد خوراکی‌ها و مسکن حدود ۷۰ درصد هزینه خانوارهای دهک‌های پایینی را تشکیل می‌دهند که همه ارقام رسمی از بالاتر بودن تورم این بخش‌ها نسبت به تورم میانگین خبر می‌دهند. اهمیت افزایش نرخ خودرو یا دارو برای ما کمتر از اقلام مصرفی خانوار است، اما به آن توجه می‌کنیم چون قیمت‌گذاری آن به‌دست دولت انجام می‌شود. دولت موظف است هزینه این بخش‌ها را کنترل کند، نه اینکه هر بار به افزایش آنها تن دهد.

در زمان تعیین حداقل دستمزد همان‌طور که پیش‌تر هم گفتم، هر چه هشدار بلد بودیم به نمایندگان دولت دادیم که گوش‌شان سنگین بود و هیچ کدام از صحبت‌های ما را جدی نگرفتند. حالا فکر می‌کنم اگر گوش‌ها سنگین باشند، دست‌کم چشم‌ها بینایی دارند و نارضایتی گسترده را می‌بینند. در هر حال موج اعتراضی اخیر قابل‌پیش‌بینی بود، اما این روند قابل‌کنترل خواهد بود؛ اگر سریع‌تر به خواسته کارگران گوش دهند و از تصمیم اشتباه و خسارت‌بار خود کوتاه بیایند.

اکنون کارگران می‌توانند امیدوار باشند که اعضای کارگری شورای‌عالی کار، پیگیر مطالبات آنها خواهند بود؟

وظیفه و تکلیف قانونی و اخلاقی ما پیگیری مطالبات همکاران و هم‌طبقه‌ای‌های خودمان است و ما این وظیفه را تا زمانی که امکانش باشد با سربلندی و متعهدانه پیگیر خواهیم بود. مسئله اصلی این است که مکانیسم تصمیم‌گیری به‌نحوی است که بدون جلب رضایت دولتی‌ها هیچ تصمیمی امکان اجرا شدن پیدا نمی‌کند و امروز به‌نظر می‌آید دولت تمام توان خود را بسیج کرده که از کارفرمایان در مقابل کارگران دفاع کند و به‌نوعی مزد اندک را هم به رانتی برای صاحبان کسب‌وکار تبدیل کرده است. به‌هر حال ما تمام تلاش خود را می‌کنیم و منتی هم در این زمینه نداریم. انجام وظیفه است و به‌طور قطعی نیز نمی‌توانیم بگوییم این اقدامات و درخواست‌ها نتیجه‌بخش خواهد بود یا خیر؟ در جلسات شورای‌عالی کار درخواست تغییر نگاه به طبقه کارگر مطرح شد و امیدوارم این درخواست پذیرفته شده باشد تا کارگران نیز به مطالبات بحق خود برسند.

ممکن است گلایه‌ها و درخواست‌های فعلی کارگران منجر به تغییر مصوبه دستمزد شود؟

این امکان وجود دارد. اگر فراموش نکرده باشید در سال گذشته اعتراضات بازنشستگان سبب شد مصوبه مستمری آنها پس از ۶ ماه تغییر کند. درباره کارگران هم این تغییرات امکان‌پذیر است. همه چیز منوط به آن است که دولتی‌ها چه تصمیمی خواهند گرفت. اتخاذ تصمیمات درست بعد از اعتراض، این سیگنال را به جامعه می‌دهد که خودتان موفق شدید حق خودتان را بگیرید و کسی به فکرتان نبود؛ چیزی که مشابهش را در سال گذشته هم مشاهده کردیم که به افزایش مستمری بازنشستگان کشور منجر شد. این ضرب‌المثل قدیمی را حتما شنیدید که می‌گوید: «حق دادنی نیست، بلکه گرفتنی است.» این مهم ریشه در فرهنگ کشورمان دارد و این ذهنیت را تقویت می‌کند که بدون اعتراض و فشار، حداقل حقوق هم پرداخت نمی‌شود و عدالت قربانی خواهد شد.

من فکر می‌کنم وظیفه مسئولان کشور این است که بدون شکل گرفتن اعتراضات و با نگاهی بلندمدت بهترین تصمیمات را بگیرند. با اتخاذ تصمیمات درست در زمان تصمیم‌گیری، جامعه مطمئن می‌شود که کار را به‌دست کاردان سپرده و در مقابل اخذ تصمیم اشتباه مانند تصمیمی که برای حداقل دستمزد امسال گرفته شد، به‌اصطلاح فضای دوقطبی را در جامعه اشاعه می‌دهد.

بی‌توجهی به مطالبات کارگران چه تبعاتی برای کشور خواهد داشت؟

مهم‌ترین اثر این رویه رشد چشمگیر فرار مغزها و نیروهای ماهر از کشور یا حداقل بخش‌های مولد و صنعتی اقتصاد است. اخیرا یکی از استانداران جنوبی کشور در مصاحبه‌ای از کمبود نیروی کار ماهر برای صنعت در جنوب کشور صحبت کرده است. نیروی ماهر آن بخش از نیروی کار است که می‌تواند ارزش افزوده بیشتری ایجاد و همزمان به افزایش بهره‌وری هم کمک کند. حالا، باتوجه به وضعیت فعلی دستمزد، خروج این نیروها از فعالیت مولد کشور رشد کرده است.

امروز اعتصاب متمدنانه‌ترین کاری است که می‌تواند در اعتراض به وضع موجود شکل بگیرد که از قضا کمترین هزینه را برای کشور دارد. اعتراض عمیق‌تر ترک صنایع و تولید ازسوی کارگران ماهر است. هر کارگری که شغل خود را به امید مهاجرت یا حتی ورود به فعالیت‌های نامولد ترک می‌کند، اقتصاد کشور را از وجود خود محروم کرده است. حال تصور کنید اکثریت جامعه که همان مزدبگیران هستند به‌جای فعالیت‌های شرافتمندانه و مولد به سمت فعالیت‌های سیاه و خلاف بروند. باید دولتمردان محاسبه کنند که این اقدامات چه هزینه اقتصادی برای کشور خواهد داشت. تا جایی که ما می‌دانیم هزینه کنترل امنیت به‌مراتب بیش از هزینه رعایت انصاف و عدالت خواهد بود.

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت دوم ۲م الف

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۲۰۰۰۹۵۰ مورخه ۱۴۰۱/۰۶/۳۰ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی برازجان صرفات مالکانه و بلامعارض متعلق به **آقای محمد فرامرزی فرزند گرگعلی به شماره شناسنامه ۱۳۱۸ و شماره ملی ۳۵۲۰۳۵۳۸۰۶ صادره از دشتستان** در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به **مساحت ۲۱۰۹۴/۷۴ مترمربع قسمتی از پلاک ۲۸۵۵** واقع در بخش سه حوزه ثبت ملک برازجان اراضی دالکی خریداری شده از **آقای گرگعلی فرامرزی** به ایشان واگذار گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود. در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ اولین انتشار آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجع ذیصلاح قانونی (دادگاه) نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

حمیدرضا باقرپور، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت دوم ۲۵م الف

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۱۰ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۳۸۷۹/۴۴ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹** اصلی واقع در قریه کره‌بند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است.

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت دوم ۲۶م الف

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۱۰۰۵۸۰۸ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۵ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بندر گناوه تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی **خانم شهربانو غلامی فرزند غلامرضا به شماره شناسنامه ۸۲۱ کدملی ۳۵۰۰۶۰۴۷۹۱ صادره از گناوه** را نسبت به ششدانگ عرصه و اعیان یک قطعه زمین کشاورزی به **مساحت ۱۹۵۹۳ مترمربع در قسمتی از پلاک ۸۹۹** اصلی واقع در قریه کره‌بند گناوه خریداری مع‌الواسطه از **آقای غلامرضا غلامی و شرکاء** محرز گردیده است.

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجعه ذیصلاح قضایی نمی‌باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۱/۲۲ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

محمد چهابدار، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان گناوه

نقش دانش‌بنیان‌ها در توسعه حفاری

یک شرکت دانش‌بنیان توانسته است با استفاده از بومی‌سازی و توسعه فناوری حفاری، استحصال از میادین نفتی و گازی را ارتقا بدهد.

به‌گزارش معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری، سیدرضا سیدطبیب، مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان به معرفی این محصول دانش‌بنیان پرداخت و گفت: نام این محصول سیستم حفاری جهت‌دار یا به‌اصطلاح حفاری انحرافی است و این محصول توانسته با توانایی و دانش نوین و فناوری بالای به‌کار رفته در آن، نقش پشتیبانی شرکت‌های خارجی را بسیار کمرنگ کند.وی ادامه داد: عمده‌ترین اهمیت حفاری در میادین مشترک نفتی و گازی با کشورهای همسایه از جمله عراق و قطر است.این مدیرعامل به شرکت ملی حفاری ایران به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مخاطبان خود اشاره کرد و گفت: این محصول یک محصول صنعتی است و مخاطبان آن، شرکت‌های سرویس‌دهنده حفاری جهت‌دار هستند. این فعال حوزه فناوری بیان کرد: در این شرکت، یک محصول منطبق با کیفیت بین‌المللی را با تجهیزات پیشرفته، به روش مهندسی معکوس تولید کرده‌ایم، به‌طوری‌که دقیقا مشابه نمونه غربی آن و بسیار باکیفیت‌تر و کارآمدتر از نمونه‌های چینی آن است.

وی همچنین به تامین نیازهای فناورانه در حوزه قطعات الکترونیک و سنسورهای پیشرفته با دور زدن تحریم‌ها اشاره کرد و گفت: تلاش کردیم تا با تامین این قطعات، ضمن تامین نیاز صنعت الکترونیک کشور، زمینه برای بومی‌سازی و تولید داخلی این تجهیزات فراهم شود.

طبیب، درباره اشتغالزایی توسط این مجموعه دانش‌بنیان گفت: به‌طورمستقیم ۷ نفر به‌صورت تمام‌وقت و ۶ نفر به‌صورت پاره‌وقت با این شرکت همکاری می‌کنند. این در حالی است که این واحد فناور، به‌صورت غیرمستقیم از ظرفیت‌های بالقوه صنایع قطعه‌سازی استفاده می‌کند.

چالش‌های توسعه حمل‌ونقل هوشمند بررسی شد

کاهش ۳۰ درصدی ترافیک با هوشمندسازی

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir



بی‌شک حمل‌ونقل یکی از مولفه‌های اصلی شهر هوشمند است، به‌گونه‌ای که این صنعت در شهرهای بزرگ و رو به رشد جایگاه ویژه‌ای دارد و همواره قسمت عمده‌ای از امکانات و منابع را به‌طورمستقیم یا غیرمستقیم به خود اختصاص داده است. کارشناسان بر این باور هستند که کیفیت سیستم حمل‌ونقل و ظرفیت آن تاثیر زیادی بر اقتصاد یک منطقه دارد و در اصل، داشتن سیستم‌های حمل‌ونقل با کیفیت بالا، به‌عنوان شاخصی برای کشورهای پیشرفته صنعتی مطرح است. در واقع، حمل‌ونقل به‌عنوان یک عامل اساسی در پیشرفت اقتصادی به‌حساب می‌آید و توسعه پایدار و تحکیم موقعیت اقتصادی یک منطقه بدون توسعه و بهبود وضعیت حمل‌ونقل در آن امکان‌پذیر نیست. حال بهره‌گیری از سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند شامل «چراغ راهنمایی هوشمند»، «دوربین‌های نظارتی» و «تابلوهای علائم متغیر» تا ۱۲ درصد مصرف سوخت را در بخش حمل‌ونقل کاهش می‌دهد. به‌گزارش دفتر فرهنگ‌سازی و ارتباطات سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، نتایج مطالعات روی کارآیی سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند نشان می‌دهد که استفاده از این قبیل سیستم‌ها، ۱۵ تا ۲۰ درصد کاهش تاخیر و روانسازی ترافیک را در پی دارد. صمت در این گزارش به نقش توسعه حمل‌ونقل هوشمند در افزایش ایمنی و کاهش مصرف انرژی پرداخته است.

کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در عصر اینترنت

در پژوهشی با عنوان «بررسی تاثیر فناوری اطلاعات و ارتباطات بر شدت مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل» نوشته عبدالرسول قاسمی و رقیه محمدخان‌پوراردبیل آورده شده است که اقتصاد اینترنت در بخش حمل‌ونقل نیز می‌تواند در کاهش انرژی بسیار موثر باشد. در واقع، برمبنای مطالعه انجام‌شده در امریکا پیش از دوران اینترنت بین سال‌های ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۶ میانگین رشد سالانه تولید ناخالص داخلی (GDP) و تقاضای انرژی به‌ترتیب ۳.۲ و ۲.۴ درصد و در عصر اینترنت یعنی بین سال‌های ۱۹۹۶ و ۲۰۰۰ میانگین رشد سالانه GDP و تقاضای انرژی به‌ترتیب ۴ و یک درصد بوده است. این ارقام نشان‌دهنده آن است که در این کشور بعد از آغاز بکارگیری اینترنت، انرژی‌بری به‌شدت کاهش پیدا کرده است. همچنین تولید گازهای گلخانه‌ای در عصر اینترنت کمتر از دوران قبل از اینترنت بوده است.

ایشیدا و یانگیساوا، ۲ دانشمند ژاپنی دریافتند که با فرض ثابت بودن رشد اقتصادی، بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات باعث شد که عرضه انرژی اولیه در سال ۲۰۱۰ به‌میزان یک‌چهارم درصد و مصرف نهایی انرژی در همان سال به‌میزان یک‌نهم درصد در ژاپن کاهش پیدا کند. با این حال، کشورها متفاوت از یکدیگر عمل می‌کنند. گفتنی است، افزایش سرمایه‌گذاری روی فناوری اطلاعات در ژاپن می‌تواند به کاهش مصرف انرژی و ذخیره کردن آن بینجامد؛ اما در امریکا افزایش سرمایه‌گذاری روی این مولفه مصرف انرژی را افزایش می‌دهد، چرا که پیش از توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات در امریکا تغییر ساختار صنایع صورت گرفته بود.

کمک‌رانندگان هوشمند، کمک‌حال رانندگان خواب‌آلود



شهاب خدامرادی، مسئول گروه هوشمندسازی شرکت‌های دانش‌بنیان در معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری در گفت‌وگو با صمت گفت: هوشمندسازی، یکی از راه‌های کمک‌کننده به ایمنی وسایل نقلیه به‌ویژه در خودروها است. ادوات هوشمند در خودروها معمولا به هوشمندی رانندگان کمک می‌کند و باعث می‌شود تا حد زیادی جلوی تصادفات گرفته شود. وی بااشاره به امکاناتی که سیستم‌های هوشمند در قالب کمک‌راننده به رانندگان ارائه می‌دهند، گفت: جلوگیری از خواب‌آلودگی یکی از امکاناتی است که کمک‌راننده‌های هوشمند به رانندگان و خودروها می‌دهند. این سیستم‌ها باعث می‌شوند، اگر راننده در هنگام رانندگی دچار خواب‌آلودگی شد، از وقوع حادثه کاسته شود.

▣ هوشمندسازی فراگیر در جاده‌های استاندارد

خدامرادی گفت: خودرانی بالاترین سطح هوشمندی در خودروهای امروزی در جهان است که امروزه برخی خودروسازان مطرح در دنیا راه‌اندازی کرده‌اند. گفتنی است، خودرانی در خودروها دارای سطوح مختلفی است؛ از هشدارهای صوتی تا سیستم‌های کامل خودرانی که اتومبیل را بدون سرنشین می‌راند که البته هنوز در دنیا فراگیر نشده و به تولید انبوه نرسیده است، چرا که مستلزم ایجاد زیرساخت‌هایی در جاده‌ها و خیابان‌ها هم هست. در کل، هدف از طراحی سیستم‌های هوشمند کمک به افزایش آگاهی به راننده در راستای کاهش تصادفات است؛ سیستم‌های هوشمند خودرو در جهان برای هشدار خواب‌آلودگی، هشدار انحراف از مسیر، نزدیک شدن به مانع و امکاناتی از این دست، فراگیر شده است.

▣ خودروسازان به‌روز نیستند

وی بااشاره به جهش فناوری به‌وجودآمده در کشور با ورود دانش‌بنیان‌ها به بخش هوشمندسازی خودروها گفت: امروزه شرکت‌های دانش‌بنیان قابل‌توجهی داریم که در این عرصه فعالیت می‌کنند و در چند سال اخیر با جهش فناوری که از سوی این شرکت‌ها به‌وجودآمد، ادوات قابل‌توجهی از هوشمندسازی خودرو در کشور تولید شد. ع

موما هوشمندسازی خودروها و وسایل نقلیه بر بستر دانش‌بنیان برپایه نیازی که از سوی ناوگان‌ها اعلام شده بود، رواج پیدا کرد. در واقع، ناوگان‌ها خواهان ایجاد و نصب سیستم‌هایی روی خودروها بودند که با محاسبه مسافت طی‌شده، پیشنهاد مسیر کم‌ترافیک‌تر کند و به پیش‌بینی حادثه بپردازد. تمامی این امکانات اکنون در اختیار آنان در بستر نرم‌افزارهایی قرار گرفت که از سوی شرکت‌های دانش‌بنیان طراحی و ساخته شده است. وی بااشاره به اهمیت بروزسازی خودروها از سوی خودروسازان به بهره‌گیری از سیستم‌های هوشمند گفت: همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، در سال‌های اخیر شرکت‌های دانش‌بنیان متعددی در زمینه هوشمندسازی خودروها تاسیس شدند که بیشتر با همکاری دانشگاه‌ها توسعه پیدا کردند.

نکته مهم این است که خودروسازان ما منطبق با فناوری‌هایی که در کشور طراحی و تولید می‌شوند، اقدام به ساخت خودرو نمی‌کنند. به‌عبارت دیگر، خود را به سطح فناوری‌های موجود در کشور نرسانده‌اند و این فناوری‌ها به‌صورت فراگیر مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است.

> خودروسازان ما منطبق با فناوری‌هایی که در کشور طراحی و تولید می‌شوند، اقدام به ساخت خودرو نمی‌کنند؛ به‌عبارت دیگر، خود را به سطح فناوری‌های موجود در کشور نرسانده‌اند

حمل‌ونقل هوشمند، تنها یک اپلیکیشن مسیریابی نیست



باتوجه به اینکه در بسیاری از کشورهای جهان حمل‌ونقل هوشمند رشد فراگیری داشته و از جذابیت بالایی برخوردار بوده است. شروین سیار، کارشناس‌ارشد گروه حمل‌ونقل هوشمند ستاد توسعه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی‌وفناوری جمهوری اسلامی در گفت‌وگو با صمت بااشاره به رویکرد کارشناسان معاونت علمی‌وفناوری ریاست‌جمهوری در این ستاد در راستای رشد و توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان گفت: یکی از شکاف‌های موجود در بحث حمل‌ونقل هوشمند این است که این عبارت هنوز به‌صورت شفاف جا نیفتاده است.

اینکه آیا حمل‌ونقل فعلی در کشور با یک ماژول یا اپلیکیشن هوشمند می‌شود یا خیر، موضوعی است که هنوز تعریف دقیقی از آن ارائه نشده است.

گفتنی است، هوشمندی از سطوح مختلفی برخوردار است. معاونت علمی به‌عنوان پرچمدار علم و فناوری لازم است که در این عرصه ورود قدرتمندی داشته باشد. به‌همین‌دلیل، از ۴ سال گذشته ستادی با عنوان توسعه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته تشکیل شد. تا پیش از شکل‌گیری این ستاد بیشتر فعالیت‌ها به‌طورپراکنده انجام می‌شد که همگی تحت‌نظر یک ستاد واحد با این عنوان به‌فعالیت پرداختند. در این ستاد افزون بر حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان در عرصه فناوری‌های فضایی، حمایت‌های ویژه‌ای از حمل‌ونقل هوشمند در تمام بخش‌ها اعم از ریلی، دریایی، جاده‌ای و هوایی شده است. در نمایشگاه شهر هوشمند امسال با رویکرد شناخت این نوع از حمل‌ونقل برای جامعه شرکت کردیم. به‌همین‌دلیل، بیشتر به نمایش محصولاتی که مربوط به خدمات عمومی می‌شود، پرداختیم.

وی ادامه داد: برای توسعه حمل‌ونقل هوشمند، ابتدا با مجموعه‌های بزرگ دولتی نظیر شهرداری‌ها، سازمان اورژانس، پلیس راه و... رایزنی شد و تعاملاتی برقرار شد برای اینکه آنها هم اشراف کافی از اینکه این نهاد دولتی متولی چه رویکردی از توسعه حمل‌ونقل است، پیدا کنند. در این تعاملات وظایف و چارچوب کاری این نهاد برای سازمان‌ها تشریح شد. برای مثال، یک رایزنی همه‌جانبه برای هوشمندسازی حمل‌ونقل شهر اصفهان با شهرداری این شهر انجام شد و قرار است برخی امکانات دانش‌بنیان‌ها در این شهر پیاده‌سازی شود.

▣ محبوبیت در میان سران دولتی

وی گفت: حمل‌ونقل هوشمند می‌تواند پیشگیری قابل‌توجهی از بروز تصادفات و تخلفات کند. نظیر سیستم ADAS که از برخی تخلفات نظیر خروج از خط یا خواب‌آلودگی می‌کاهد، همچنین برخی پروژه‌ها مربوط به بعد از وقوع سانحه می‌شود که برای رسیدگی با سرعت بیشتر طراحی شده؛ اینکه سیستمی در خودرو کار گذاشته شده است که پس از وقوع حادثه اطلاعات تکمیلی را به پلیس راه اورژانس مخابره کند تا رسیدگی با سرعت بیشتری انجام شود.

▣ طرح معماری جهانی امریکا چه بود؟

وی بااشاره به لزوم شفاف‌سازی اطلاعات در بحث ایجاد و توسعه حمل‌ونقل هوشمند در دنیا تاکید کرد: در میان کشورهای دنیا امریکا و اروپا پیشروترین کشورها در بحث حمل‌ونقل هوشمند هستند که امریکا با طرح معماری جهانی خود بیش از ۱۵۰ سامانه حمل‌ونقل خود را در حوزه‌های مختلف نظیر مدیریت ترافیک حمل‌ونقل عمومی و تجاری و توزیع و پخش معرفی و در این طرح، تمامی این بخش‌ها را در بستری هوشمند برای کاربران تعریف کرد، بر همین مبنا، در معاونت علمی کارشناسان با بررسی این الگوها تلاش شد سامانه‌ای برای گذر از مرزهای کشور بدون توقف برای حمل‌ونقل تجاری بین‌المللی طراحی شود، اما راه‌اندازی این نوع حمل‌ونقل به‌لحاظ امنیتی برای کشور ما امکان‌پذیر نبود، چرا که شاید برخی الزامات مهم‌تر که مربوط به امنیت و سیاست‌گذاری در این عرصه می‌شود، نگذارد که حمل‌ونقل هوشمند در همه ابعاد در کشور عملیاتی و پیاده‌سازی شود، چرا که باتوجه به شرایط فعلی کشور، اجازه شفاف‌سازی در همه ابعاد از سوی دستگاه‌ها بالادستی داده نمی‌شود، در واقع الزامات امنیتی یکی از دست‌اندازهای توسعه حمل‌ونقل هوشمند است که برای پیشگیری از رخدادهای نامطلوب احتمالی ناگزیر به تبعیت از آن هستیم.

▣ نبود زیرساخت‌های لازم

وی در ادامه بااشاره به نبود زیرساخت‌های لازم در توسعه برخی فناوری‌های مورداستفاده در حمل‌ونقل هوشمند که از دلایل اصلی توسعه‌نیافتگی کشور در این زمینه است، خاطرنشان کرد: در برخی موارد هم زیرساخت موجود اجازه پیاده‌سازی برخی رویکردهای هوشمندسازی را نمی‌دهد، نظیر ارتباط خودرو با خودرو یا خودرو با زیرساخت که در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته راه افتاده است. کارشناسان در معاونت علمی برای توسعه حمل‌ونقل هوشمند با پایش تمامی امکاناتی که در کشورهای توسعه‌یافته به‌راه افتاده است، با واقع‌بینی نسبت به شرایط و امکاناتی که زیرساخت‌های موجود می‌دهد، در تلاش برای توسعه حمل‌ونقل هوشمند در کشور هستند. بر همین مبنا براساس یک برنامه کوتاه‌مدت چندساله در راستای اجرایی کردن آن هستیم.

▣ اجرای ۵۰ سامانه

سیار گفت: در بحث شهری، ۵۰ سامانه را در ۸ حوزه مختلف اجرایی، حتی بسیاری از طرح‌ها را تلفیق، ادغام و سبک‌سازی و به‌عنوان سندی که معرف این طرح‌ها است، به نهادهای گوناگون و مرتبط ارسال کردیم. هدف از این کار، ابتدا معرفی زیست‌بوم حمل‌ونقل هوشمند و بعد حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان است. بخشی از حمایت‌ها مادی بوده و چون هیچ‌گاه بخش دولتی وظیفه سرمایه‌گذاری نداشته است و بیشتر در راستای ایجاد زیرساخت باید در جریان همکاری قرار بگیرد، تلاش بر این است که سرمایه‌گذار خصوصی وارد این اکوسیستم شود. اهمیت این طرح‌ها آنجایی است که بیشتر باتوجه به تقاضا و نیازهای عمومی طراحی شده‌اند و شرکت‌ها در تلاش هستند تا امکاناتی را ارائه دهند که به‌طورقطع می‌دانند در کشور عملیاتی می‌شوند و با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حمایت‌های دولتی امکان‌پذیر است. برای مثال، درباره ایجاد حمل‌ونقل اشتراکی برخی شرکت‌های دانش‌بنیان توانستند خودشان خطوطی از حمل‌ونقل به‌صورت جداگانه در قالب سرویس عمومی هوشمند ایجاد کنند. در این راستا، معاونت علمی‌وفناوری به‌ویژه دکتر ستاری پیگیری‌های جدی برای توسعه بیشتر این نوع حمل‌ونقل در کشور و در کل آن نوع حمل‌ونقل هوشمندی داشته است که قابلیت اجرایی در کشور را دارد.

▣ هوشمندسازی در حمل‌ونقل لجستیک

وی بااشاره به هوشمندسازی در بحث حمل‌ونقل لجستیکی افزود: برخی شرکت‌های دانش‌بنیان خدمات حمل‌ونقل هوشمند را برای حمل‌ونقل بار جاده‌ای راه‌اندازی کردند. در همین راستا، برخی شرکت‌های حمل‌ونقل سنتی دست‌اندازهایی را در راه توسعه این شرکت‌ها ایجاد کردند، اما معاونت علمی‌وفناوری ریاست‌جمهوری با حمایت همه‌جانبه، باعث پیشرفت توسعه قابل‌قبول این شرکت‌ها تا به امروز شده است و روزانه ۷ هزار بار در بستر حمل‌ونقل هوشمند لجستیکی جابه‌جا می‌شود. در کنار آن، بحث رگولاتوری بار در بحث حمل‌ونقل هوشمند تعریف شد. در این مسیر یک سیستم یکپارچه با کد یکتا اطلاعات بار و راننده در اختیار کاربران قرار داده می‌شود و این سامانه با حمایت معاونت علمی در حال توسعه و گسترش است. پهپاد هوشمند پلیس هم از دیگر امکاناتی است که موجب پیشگیری جدی از تخلفات می‌شود.

سیار گفت: داشتن برنامه بلندمدت از سوی شرکت‌های دانش‌بنیان مهم‌ترین رویکرد توسعه حمل و هوشمند در یک شهر است. برهمین اساس، به‌طورمعمول از شرکت‌هایی حمایت می‌شود که دارای یک برنامه مدون برای پیاده‌سازی ایده‌های‌شان هستند، بنابراین با یک رویکرد آینده‌نگری به حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان در عرصه حمل‌ونقل هوشمند می‌پردازد.

سخن پایانی

امروزه فناوری اطلاعات و ارتباطات به‌عنوان عمده‌ترین محور تحول و توسعه در جهان منظور شده و دستاوردهای ناشی از آن از قبیل تجارت و آموزش الکترونیک و ... به‌طورقابل‌توجهی در جوامع بسط پیدا کرده است. اما مطالعات مختلف در زمینه توسعه فناوری اطلاعات، نشان می‌دهد، به‌طورکلی پیشرفت‌های انفرادی و توسعه پراکنده در این زمینه موفق نبوده، به همین جهت بیشتر کشورهای پیشرفته، توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات را از طریق برنامه‌های جامع در قالب شهرهای الکترونیکی و هوشمند دنبال می‌کنند.

یادداشت

ساخت بدنه خودرو، عرصه رخ‌نمایی دانش‌بنیان‌ها



ابوالفضل خلخالی، رئیس گروه فناوری و نوآوری دفتر صنایع خودرویی وزارت صمت

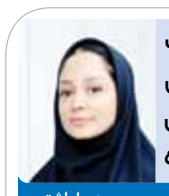
در مقیاس کلی، خودرو محصولی است که از فناوری‌های متعددی ساخته می‌شود و از آنجایی که یکی از وظایف شرکت‌های دانش‌بنیان توسعه فناوری‌های نو است، انتظار می‌رود در زمینه توسعه فناوری‌های مربوط به ساخت خودرو گام‌های ویژه‌ای برداشته شود. ایمنی و ساخت بدنه از مولفه‌های مهمی است که لازم است دانش‌بنیان‌ها در این عرصه فعالیت جدی داشته باشند. امروزه در سراسر دنیا از مواد اولیه خاص در فولاد برای ساخت استفاده می‌کنند که لازم است دانش‌بنیان‌ها به توسعه این فناوری در ساخت بدنه خودرو برسند. همچنین در بحث روش‌های تولید نیز روشی به‌نام ضربه داغ وجود دارد که در دنیا برای ساخت بدنه خودرو مورداستفاده قرار می‌گیرد، اما این فناوری‌ها هنوز در کشور ما توسعه نیافته و بهتر است شرکت‌های دانش‌بنیان در این زمینه فعال‌تر باشند. امروزه شرکت‌های بزرگ خودروسازی در بخش اتصالات بدنه خودرو از فناوری به‌نام جوش لیزر استفاده می‌کنند که این فناوری در کشور راه نیفتاده؛ این هم از مواردی است که دانش‌بنیان‌ها باید برای ایجاد و توسعه آن اقدامات مهمی را به‌ثمر برسانند. در بخش سیستم‌های ترمز، تعلیق و فرمان هم کمبودهایی در خودروسازی کشور احساس می‌شود که انتظار می‌رود شرکت‌هایی در این عرصه، فعالیت مستمر و جدی داشته باشند. این در حالی است که در کشور هنوز سیستم ترمز ABS و CBC در خودروهای داخلی کار گذاشته نمی‌شود. همچنین بیشتر خودروهای پیشرفته در دنیا از سیستم تعلیق فعال استفاده می‌کنند که جای خالی بکارگیری این فناوری هم در ساخت خودروهای کشور احساس می‌شود و لازم است دانش‌بنیان‌ها در این عرصه فعالیت کنند.

کارگذاری سیستم ایربگ پیشرفته برای سرنشینان جز راننده از دیگر مواردی است که لازم است دانش‌بنیان‌ها در این زمینه دست به تولیدات فناورانه بزنند. هنوز فناوری سیستم‌های پیشرفته ایربگ در کشور وجود ندارد و سیستم‌های قدیمی همچنان مورداستفاده قرار می‌گیرند. به‌طورکلی، لازمه توسعه صنعت خودرو، توسعه و پیشرفت سایر فناوری‌ها در صنایع دیگر است؛ نظیر صنایع نظامی و انرژی که بیشتر در بخش فناوری‌های برتر شناخته می‌شوند. برای اینکه برخی فناوری‌ها به مرحله اقتصادی و تجاری‌سازی برسند، باید ابتدا در صنایع دیگر مورداستفاده قرار گیرند و در یک محصول نهایی نظیر خودرو به‌بهره‌برداری برسند، اما نگرش نهادهای دولتی مانند معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری به ساخت خودرو برخاسته از یک نگاه مجزا است و توجهی به توسعه فناوری‌هایی ندارند که منجر به افزایش کیفیت خودروها می‌شوند. باتوجه به اینکه خودروهای امروزی در دنیا از فناوری‌های بسیار پیشرفته برخوردار هستند، خودروهای تولیدشده در کشور ما از این نظر جا مانده‌اند. به‌عبارت دیگر، بیشتر شرکت‌های خودروسازی دنیا اصول خاص و ویژه‌ای در بحث ایمنی و دیگر مولفه‌ها در خودروسازی پیاده می‌کنند، اما متاسفانه این اصول برای خودروسازی در کشور ما بیگانه است. ناگفته نماند که باتوجه به جهش جهانی در بحث استفاده از خودروهای برقی ـ که با یک سرعت زیادی به‌سمت استفاده و انبوه‌سازی می‌روند ـ کشور ما هم تحت‌تاثیر این جریان قرار دارد. به‌هرحال دنیا به این سمت می‌رود و ما خواسته یا ناخواسته باید در این مسیر گام برداریم و باتوجه به گرم شدن کره زمین و بحث‌های مربوط به گرمایش جهانی و دیگر موضوعاتی نظیر توسعه و ارتقای خودروهای برقی ما را مجاب می‌کند که ما هم در این مسیر اقداماتی انجام دهیم و باید بر این اساس اولویت‌های کشور را موردبررسی و ارزیابی قرار دهیم. در شرایطی که بتوانیم خودروهای برقی را در مقیاس انبوه تولید کنیم، باید زیرساخت‌های آن را هم ایجاد کنیم. به اعتقاد من، این زیرساخت‌ها ایجاد می‌شود، چرا که پیچیدگی‌های زیادی ندارد و فناوران را با چالش مواجه نمی‌کند و دردسرهای کمتری نسبت به خودروهای دیگر دارد.

تنها بحث مهم ایجاد انرژی از سوی نیروگاه‌هایی است که به تولید برق می‌پردازند. خودروهای کوچک ۲ سرنشین در شهرها جزو خودروهای برقی هستند که در آینده به مرحله انبوه‌سازی می‌رسند و بسیار موردتوجه خودروسازان قرار خواهند گرفت که با برق شهری به‌صورت پلاگین در منازل و در پارکینگ‌ها از شب تا صبح می‌توانند شارژ شوند؛ باتوجه به اینکه برق شبکه شهری تمایل به مصرف شدن دارد، می‌توان از آن برای شارژ خودروهای برقی استفاده کرد.

یادداشت

امنیت حمل‌ونقل در گرو افزایش نفوذ بیمه



عسل اشتری
کارشناس صنعت بیمه

اهمیت حمل‌ونقل و امنیت آن در کشورهای مختلف جهان به‌قدری بالاست که تقریبا در همه کشورهای دنیا روزی را در تقویم به این مناسبت اختصاص داده‌اند و در این روز بر گسترش حمل‌ونقل و ارتقای امنیت آن تاکید می‌شود. همواره یکی از راه‌های ارتقای امنیت شبکه حمل‌ونقل بالا رفتن ضریب نفوذ بیمه در کلیه سطوح حمل‌ونقلی یک کشور است.

حمل‌ونقل از مهم‌ترین بخش‌های زیربنایی اقتصاد کشورها به‌شمار می‌رود که توسعه اقتصادی را تسریع و مبادله‌های بازرگانی را تسهیل می‌کند و توسعه اقتصادی و اجتماعی را به همراه دارد. لازم به ذکر است پیشرفت متوازن بخش حمل‌ونقل به روش‌های مختلف و بهره‌برداری مناسب از آن به‌عنوان پیش‌نیاز توسعه بخش‌ها به افزایش امنیت ملی و ثروت کشورها و افزایش سرانه درآمد منجر می‌شود.

در دنیای امروز با پیشرفت‌های قابل‌توجه، حمل‌ونقل از طریق شبکه بزرگی از وسایل نقلیه هوایی، دریایی و زمینی ریلی و جاده‌ای انجام می‌گیرد. در تمامی جهان حمل‌ونقل به دو بخش عمده باربری و مسافری تقسیم می‌شود. هرچند اهمیت هیچ یک از این دو بر کسی پوشیده نیست و هر کدام جایگاه ویژه‌ای در توسعه اقتصادی کشورها دارند، اما نقش ایمنی در حمل‌ونقل مسافر به‌خاطر ارزش و نقش کلیدی انسان‌ها حائز اهمیت بیشتری است. انسان و خطای انسانی همیشه به‌عنوان کلیدترین عامل ایجاد ایمنی در شبکه حمل‌ونقل محسوب می‌شود. در میان انواع شبکه‌های حمل‌ونقلی، گسترده‌ترین شبکه در جهان مربوط به حمل‌ونقل در راه‌های شوسه است. در همین راستا در ایران نیز به‌منظور ارتقای ایمنی جاده‌ای و با هدف تثبیت و سپس کاهش تلفات جاده‌ای روزی به‌نام ایمنی حمل‌ونقل در تقویم کشور نام‌گذاری و درج شده است. متاسفانه باوجود تلاش‌های صورت گرفته در جهت افزایش ایمنی حمل‌ونقل، همچنان میزان تلفات جاده‌ای کشور بالاست. به‌طور مثال در ایام تعطیلات نوروز میزان خسارات و حوادث در کشور ما نسبت به متوسط جهانی بسیار بالاتر بود. گفتنی است با افزایش ضریب نفوذ بیمه در سال‌های اخیر، میزان حوادث و خسارت در کشور ما کمتر شده، اما با وضعیت مطلوب جهانی فاصله زیادی وجود دارد. برای کاهش خسارات ناشی از حوادث حمل‌ونقلی لازم است فرهنگ بیمه بیشتر از گذشته در کشور توسط نهادهای ذی‌صلاح نهادینه شود. بیمه مکانیسمی است که می‌تواند در دو روش به امنیت حمل‌ونقل جاده‌ای کمک کند. از یک طرف با اعمال حق بیمه براساس رفتار راننده و مشارکت بیشتر در پرداخت حق بیمه برای افرادی که از ضوابط و مقررات تخطی می‌کنند یا رفتارهای خطرناکی انجام می‌دهند و همچنین اخذ جریمه‌هایی که در صورت انجام تخلفات حادثه‌ساز انجام می‌شود. صنعت بیمه می‌تواند ایمنی را به‌طور غیرمستقیم از طریق رانندگان افزایش دهد. بهترین اتفاقی که در یک دهه گذشته در راستای کاهش خسارات حمل‌ونقلی رخ داده، اجباری شدن بیمه شخص ثالث برای کلیه وسایل نقلیه خودرویی در کشور بوده است؛ بر این اساس بیمه با جبران خسارت‌ها به ادامه چرخه فعالیت حمل‌ونقل و امنیت فعالیت در این حوزه کمک و عدم اطمینان و مخاطرات را برای فعالان این بخش مهم اقتصادی برطرف کرده است. امروزه کشورهای توسعه‌یافته رقابت زیادی بر سر ارتقای امنیت کلیه شبکه‌های حمل‌ونقلی از طریق پوشش بیمه‌ای دارند، زیرا افزایش ضریب نفوذ بیمه به ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل و به‌دنبال آن ایمنی در انواع عرصه‌های هوایی، جاده‌ای، دریایی و ریلی منجر می‌شود. همچنین دولت‌ها باید برای ارتقای ایمنی در تمامی شبکه‌های حمل‌ونقلی، اعتبار کافی اختصاص دهند. در کشور ما به‌دلیل وجود تحریم بیمه‌ها نمی‌توانند به‌صورت اتکایی با شرکت‌های بیمه‌ای قوی سایر کشورها در ارتباط باشند؛ در نتیجه برای جبران خسارت‌های بزرگ شرکت‌های بیمه خصوصی ناگزیرند از کمک‌های دولت به‌جای بیمه اتکایی استفاده کنند؛ هرچند این موضوع ممکن است در موارد بسیار نادر نظیر سقوط هواپیما و جبران خسارت آن رخ دهد. در مجموع برای ارتقای ایمنی حمل‌ونقل لازم است تلاشی همگانی در کشور صورت گیرد.

الزام تحقق اعتبارسنجی در صنعت بیمه

وزیر اقتصاد در نشست با اعضای سندیکای بیمه کشور با تاکید بر اهمیت حرکت صنعت بیمه کشور به سمت نظام رتبه‌بندی، گفت برای ساماندهی امتیاز بیمه‌گذاران باید در سال جاری گام بزرگی در راستای تحقق اعتبارسنجی در صنعت بیمه برداشته شود. به گزارش ایبنا سید احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد در نشست با اعضای سندیکای بیمه کشور با اشاره به اینکه صنعت بیمه کشور و تلاش‌هایی که ازسوی متصدیان این بخش انجام می‌شود، در نظام حکمرانی ما چندان دیده نمی‌شود، اظهار کرد: صنعت بیمه کشور نیازمند توجه و التفات بیشتری ازسوی سیاست‌گذاران کشور است. وی افزایش نیافتن ضریب نفوذ بیمه را از دلایل عدم توسعه صنعت بیمه در کشور برشمرد و تاکید کرد: وقتی ضریب نفوذ افزایش پیدا نکند، سهم صنعت بیمه از کیک اقتصاد کشور نیز افزایش پیدا نمی‌کند و به‌ناچار مشکلاتی چون نرخ شکنی پدید می‌آید. خاندوزی در ادامه سخنانش ضمن تاکید بر ایجاد نظام رتبه‌بندی در صنعت بیمه کشور، گفت: اگر صلاح کل بیمه‌گری کشور را می‌خواهیم گریزی از این نیست که شرکت‌های ما به سمت یک نظام رتبه‌بندی بروند. این رتبه‌بندی کمک خواهد کرد که پرتفوهای بزرگ در صنعت بیمه کشور به سمت اعتبارهای بزرگ سوق پیدا کنند. وزیر اقتصاد اعتبارسنجی را از دیگر موضوعات مهم صنعت بیمه کشور دانست که در سال ۱۴۰۲ باید موردتوجه فعالان این صنعت قرار گیرد و در ادامه افزود: برای اینکه امتیاز بیمه‌گذاران خود را در کشور سامان دهیم حتما باید تلاش شود که در سال جاری گام بزرگی در راستای تحقق اعتبارسنجی در صنعت بیمه برداشته شود.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت مطرح کردند

بیمه، مکمل پازل ایمنی حمل‌ونقل

مریم غدیرپور
editor@smtnews.ir

یکی از ابزارهای مهم کاهش ریسک سرمایه‌گذاری به‌ویژه در کشورهایی که ثبات اقتصادی در آنها حاکم نیست، نظام بیمه است. در جوامع صنعتی بیمه یکی از ارکان موثر در صنعت و موتور محرکه اقتصاد است؛ به‌عبارت‌دیگر شرکت‌های بیمه با کاهش نرخ ریسک در بخش حمل‌ونقل به انجام آسان‌تر تبادلات تجاری کمک می‌کنند. در حال حاضر در ایران بیمه‌هایی همچون حمل‌ونقل، بیمه مسئولیت، بیمه آتش‌سوزی، بیمه درمانی و... وجود دارد که سرمایه‌گذار برای شروع فعالیت خود به آنها بسیار نیازمند است. این بیمه‌نامه‌ها ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد و باعث می‌شود امنیت سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها تامین شود. پوشش ریسک صاحب اموال یا اشخاص در بخش حمل‌ونقل نیز بر عهده صنعت بیمه است تا شبکه حمل‌ونقل با آسایش خاطر نسبت به جبران خطر احتمالی، به کار خود ادامه دهد. صمت به‌بهانه روز ایمنی حمل‌ونقل در این گزارش نقش صنعت بیمه را در افزایش امنیت حمل‌ونقل از نگاه کارشناسان مورد بررسی قرار داده است.



بیمه‌نامه‌های کلان کشور نظیر بیمه هواپیما و بیمه کشتی‌ها به‌دلیل گران بودن و نیاز داشتن به پوشش بیمه اتکایی، با مشکلات بسیاری مواجهند

بیمه، اعتماد به شبکه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد



حامد نیکنام، کارشناس صنعت بیمه درباره نقش بیمه در ارتقای ایمنی حمل‌ونقل به صمت گفت: ایمنی از عوامل مهم و تاثیرگذار در حمل‌ونقل است که اعتماد به شبکه حمل‌ونقلی کشور را بالا می‌برد و از طرفی نیز باعث توسعه اقتصادی می‌شود. همچنین در بخش تصادفات جاده‌ای که متاسفانه در کشور ما از کمترین ایمنی برخوردار است هنوز بیمه به‌طور کامل نتوانسته به‌عنوان عامل بازدارنده عمل کند، زیرا پوشش بیمه خودرویی در کشور به بیمه شخص ثالث محدود شده است.

وی افزود: بالا بودن تعرفه‌های بیمه انواع خودرو امکان افزایش ضریب نفوذ بیمه در بخش حمل‌ونقل کشور را کاهش داده است؛ بنابراین نخست باید با فرهنگ‌سازی درست و ایجاد فرهنگ ایمنی در بین کاربران جاده‌ای، آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای را کاهش دهیم.

نیکنام با تاکید بر اینکه ایمنی از عوامل مهم و تاثیرگذار در زنجیره حمل‌ونقل است، گفت: افزایش ضریب نفوذ بیمه در بخش حمل‌ونقل اعتماد به شبکه حمل‌ونقلی کشور را بالا می‌برد و از طرفی نیز باعث توسعه اقتصادی می‌شود.

▣ اهمیت بیمه در ارتقای ایمنی

این کارشناس صنعت بیمه با اشاره به اهمیت بیمه در ارتقای ایمنی حمل‌ونقل اظهار کرد: شرکت‌های بیمه در صنعت حمل‌ونقل با ایفای ۳ نقش «نهادسازی»، «ابزارسازی» و «تاثیرگذاری» از طریق جمع‌آوری و تجهیز منابع مالی و سرمایه‌گذاری آن و همچنین پوشش ریسک‌های ناشی از آن برای صاحبان صنعت و سرمایه‌گذاران می‌توانند یک پل ارتباطی مهم و حیاتی میان بازارهای مالی ایران و جهان برقرار کنند، زیرا بخش عمده‌ای از صنعت حمل‌ونقل و مراودات بین‌المللی در این زمینه به ایمنی «حمل بار» بازمی‌گردد.

▣ بیمه ضرورت است

وی متذکر شد: در دنیای کنونی بهره‌مندی از ظرفیت‌های صنعت بیمه دیگر یک انتخاب نیست، بلکه به یک ضرورت تبدیل شده است. صنعت بیمه و خدماتی که ارائه می‌دهد، فضای امن و ایمنی را از منظر روانی برای صاحبان سرمایه و سرمایه‌گذاران ایجاد می‌کند؛ در نتیجه بهره‌مندی از انواع پوشش‌های بیمه‌ای با آغاز کسب‌وکارهای مختلف ضروری به‌نظر می‌رسد. علاوه بر این بخش حمل‌ونقل هر کشور بیشترین نیاز را به ارتقای ایمنی دارد؛ بنابراین صاحبان سرمایه باید به‌واسطه پوشش ریسک توسط شرکت‌های بیمه‌گر خیال‌شان از بابت حمل‌ونقل راحت باشد.

▣ کاهش ریسک حمل‌ونقل

این کارشناس صنعت بیمه در ادامه عنوان کرد: حمل‌ونقل کالا دارای دو رکن اساسی است که این ارکان عبارت است از راه‌ها و وسایل نقلیه که با مرور زمان و اشتیاق انسان به پیشرفت و توسعه هر دو رکن ارتقا یافته و با سرعت زیادی در حال تکامل و پیشرفت هستند.

نیکنام ۳ محور کلی را برای پوشش ریسک حمل‌ونقل در سطح کلان تبیین کرد و گفت: برای حمل‌ونقل در سطح کشور و بین‌الملل بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل دریایی، بیمه‌نامه حمل‌ونقل زمینی -جاده‌ای و ریلی- و بیمه‌نامه حمل‌ونقل هوایی جزو پرکاربردترین‌هاست. این بیمه‌نامه‌ها می‌توانند هر گونه ریسک در حیطه جابه‌جایی اموال یا انسان را پوشش دهند.

▣ کارنامه ناموفق بیمه شخص ثالث

وی با اشاره به اینکه ایران کشوری با بالاترین میزان تصادفات جاده‌ای در جهان است، گفت: ایمنی حمل‌ونقل به ایمنی بار و حفظ سرمایه سرمایه‌گذار محدود نمی‌شود و خسارت‌های جانی را نیز در بر می‌گیرد. بر این اساس باتوجه به بالا بودن آمار تصادفات و حوادث در صنعت حمل‌ونقل، روزی در سال به‌نام ایمنی حمل‌ونقل برای توجه مردم به رعایت مسائل ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است.

این کارشناس صنعت بیمه به اجباری بودن بیمه شخص ثالث برای ارتقای ایمنی حمل‌ونقل اشاره کرد و گفت: یکی از روش‌های ایجاد ایمنی در صنعت حمل‌ونقل استفاده از بیمه‌های مختلف از جمله بدنه و شخص ثالث است. در همین راستا داشتن بیمه شخص ثالث برای رانندگان الزامی است. همچنین داشتن بیمه‌نامه شخص ثالث باعث ایجاد آرامش خاطر و اطمینان روحی در رانندگان بیمه‌شده می‌شود که این موضوع رانندگی ایمن‌تر و مطمئن‌تر و به‌تبع آن کاهش حوادث رانندگی را رقم می‌زند.

به‌اعتقاد نیکنام ارائه تخفیف‌های بیمه شخص ثالث و دیگر سیاست‌های تشویقی بیمه‌ای می‌تواند به ایمنی حمل‌ونقل کند، زیرا با تورم بالا و کاهش درآمدها مردم در رانندگی دقت بیشتری می‌کنند و همین امر موجب افزایش ضریب ایمنی در تصادفات خطرآفرین می‌شود.

وی در پاسخ به این پرسش که بیشترین ضریب نفوذ بیمه در حمل‌ونقل مربوط به کدام بخش است، توضیح داد: بیمه حوادث بار در حال حمل شامل بدنه کشتی و مسئولیت‌های مرتبط در برابر شخص ثالث، بیمه بدنه هواپیما و مسئولیت‌های مرتبط در برابر شخص ثالث، مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل بار و همچنین مسئولیت راننده در برابر شخص ثالث، حوادث راننده و بدنه اتومبیل هم‌اکنون در بازار ایران وجود دارند و از ضریب نفوذ بالایی برخوردارند.

> باید با فرهنگ‌سازی درست و ایجاد فرهنگ ایمنی در بین کاربران جاده‌ای، آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای را کاهش دهیم

پوشش ریسک، عامل ارتقای ایمنی حمل‌ونقل



نادر رحیمی، کارشناس صنعت بیمه درباره نقش بیمه در ارتقای ایمنی حمل‌ونقل به صمت گفت: شرکت‌های بیمه‌گر با نیازسنجی که انجام داده‌اند لزوم طراحی بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل را درک و براساس استانداردهای جهانی اقدام به این کار کرده‌اند، زیرا پوشش ریسک توسط شرکت‌های بیمه‌گر ارتقای ایمنی حمل‌ونقل را به همراه خواهد داشت.

وی پرکاربردترین بیمه‌نامه در بخش حمل‌ونقل را «بیمه باربری» اعلام کرد و گفت: بیمه‌نامه باربری به‌منظور بیمه کردن کالاهایی با مبدا حرکت ایران و مقصد سایر کشورهاست؛ بنابراین به‌علت گستردگی خطرات محتمل برای محموله‌های باری و احتمال آسیب‌دیدگی آنها در مسیر مقصد، باید رقم تعهدات شرکت‌ها، برای بیمه‌شدگان مشخص باشد. به این منظور، شرایط و استانداردهای مربوطه در مجموعه‌ای با عنوان کلوزهای بیمه‌گران کالا تعیین‌شده که موردتایید تمام بازارهای جهانی است.

▣ پوشش ریسک از دریا تا هوا

این کارشناس صنعت بیمه در پاسخ به این پرسش که آیا بیمه در کاهش مخاطرات حمل‌ونقل هوایی و دریایی نقش دارد، اظهار کرد: نخستین نوع بیمه در صنعت هوایی بیمه مسئولیت عمومی است که مختص مواقعی است که هواپیمای یک شرکت هوایی خساراتی را به خانه‌ها، ماشین‌ها، مزارع کشاورزی، بخش‌هایی از فرودگاه یا هواپیمای دیگر شرکت‌های هوایی وارد کند. این نوع خسارت صرفا مربوط به اشخاص ثالث است.

وی با اشاره به اینکه مهم‌ترین نوع بیمه‌نامه صنعت حمل‌ونقل هوایی که در ایران به‌نام بیمه هواپیما از آن یاد می‌کنند «بیمه بدنه هواپیما» است، گفت: از آنجایی که قطعات هواپیما گران و بسیارمهم هستند، بدنه هواپیما با این نوع بیمه پوشش داده می‌شود که در تمامی کشورها از جمله بیمه‌های بسیار گران برای صنعت بیمه به‌حساب می‌آید؛ بنابراین در صنعت هوانوردی هم شرکت‌های بیمه‌گر برای کمک به این صنعت در راستای جبران خسارات احتمالی بیمه‌های خاصی را طراحی کرده‌اند. رحیمی در ادامه خاطرنشان کرد: ایران به دلیل دارا بودن شرایط خاص منطقه‌ای در بخش بیمه‌نامه‌های دریامحور بسیار فعال است، زیرا حمل‌ونقل دریایی نیز مانند بخش‌های حمل‌ونقل زمینی، هوایی و ریلی از حوادث طبیعی در امان نیست. حوادثی مانند دزدی دریایی و حمله به کشتی‌ها در آب‌های برون‌مرزی نیز در بحث حمل‌ونقل دریایی تهدید بزرگی محسوب می‌شود که برای جلوگیری از هر گونه ضرر و زیان ناشی از چنین رویدادها و اتفاقاتی، داشتن یک پشتیبان مانند بیمه دریایی همیشه به نفع صاحب کالا و شرکت حمل‌ونقل دریایی خواهد بود.

▣ پوشش ریسک صادرات نفت

این کارشناس صنعت بیمه افزود: باتوجه به اینکه عمده بار صادراتی ایران نفت است که از راه دریا صادر می‌شود، بیمه‌نامه‌های دریامحور از اهمیت بالایی برخوردارند، زیرا محموله نفتکش‌ها بسیار گرانقیمت و استراتژیک است؛ بنابراین پوشش زیان‌های احتمالی باید توسط شرکت‌های قدرتمند بیمه‌ای انجام شود. این بیمه‌نامه‌ها به‌نوعی ایمنی حمل‌ونقل کالای استراتژیک ایران را بالا می‌برد. وی در ادامه خاطرنشان کرد: بیمه در هر شکلی ابزار پوشش ریسک شبکه حمل‌ونقل در برابر خطرات احتمالی است. این پوشش ریسک به‌قدری مهم است که بسیاری از شرکت‌های بیمه‌ای و استانداردساز بیمه در دنیا به‌طور اختصاصی در حوزه شبکه حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند.

▣ تحریم با بیمه چه می‌کند؟

این کارشناس صنعت بیمه درباره تاثیر تحریم‌ها بر صنعت بیمه کشور تصریح کرد: متاسفانه تحریم‌ها بر صنعت بیمه کشور نیز سایه انداخته است. بیمه‌نامه‌های کلان کشور نظیر بیمه هواپیما و بیمه کشتی‌ها به‌دلیل گران بودن و نیاز داشتن به پوشش بیمه اتکایی، با مشکلاتی مواجهند؛ بنابراین در ایران معمولا شرکت‌های بیمه برای یکدیگر بیمه اتکایی انجام می‌دهند، اما میزان سرمایه برای پوشش ریسک بیمه‌های گرانی نظیر هواپیما بسیار ناچیز است.

وی در ادامه افزود: در بخش باربری بین‌المللی بیمه‌نامه‌ها مشکل خاصی وجود ندارد، زیرا کشور مقصد باید به‌نوعی پوشش ریسک بار موردنظر را بپذیرد تا بار با ایمنی و سلامت کامل به مقصد برسد.

سخن پایانی

صنعت حمل‌ونقل در ایران نیز در دوره‌های مختلف با فرازوفرودهایی همراه و هدف اصلی آن، تلاش برای رسیدن به جایگاهی مطلوب بوده است. باتوجه به موقعیت راهبردی کشور در منطقه، ایجاد نظام حمل‌ونقل کارآمد اهمیت ویژه‌ای دارد که برای رسیدن به این جایگاه باید به امنیت در این صنعت توجه ویژه‌ای داشت. در انجام هر کاری ریسکی نهفته است، اما در بعضی از کارها نظیر صادرات ریسک بیشتر است؛ از همین رو پوشش این ریسک‌ها ضروری است. از جمله مواردی که قانون‌گذار باید برای سطوح خرد و کلان آن الزام در نظر گیرد، بیمه بخش حمل‌ونقل است، زیرا با کاهش ریسک در این بخش صاحبان کالا با آسودگی خیال بیشتری به فعالیت می‌پردازند.

به‌اعتقاد کارشناسان در ایران به‌دلیل موقعیت جغرافیایی خاص حمل‌ونقل به‌ویژه در بخش دریا از اهمیت بالایی برخوردار است، اما از آنجایی‌که یکی از کلیدی‌ترین راه‌های زمین‌گیر کردن اقتصاد هر کشوری مسدودسازی مراودات بیمه‌ای است، ایران به‌خاطر اعمال تحریم‌های ظالمانه از حمایت شرکت‌های بزرگ بیمه اتکایی محروم است.

سنگلاخ‌های حمل‌ونقل

آیدا فریدی: داستان حمل‌ونقل برای ما که جغرافیای زیستی‌مان در میانه جاده ابریشم است، همیشه از بعد تجاری داستانی استراتژیک بوده است؛ مسیری خلق‌شده در آسیا با هدف بازرگانی که خاور و باختر و جنوب این قاره را به یکدیگر و به شمال افریقا و اروپا پیوند می‌داد؛ مسیری که تا قرن پانزدهم میلادی به مدت هزاروهفتصد سال بزرگ‌ترین مسیر بازرگانی دنیا بود.

گزارش تصویری این شماره صمت را باتوجه و تاکید بر موضوع حمل‌ونقل آماده کرده‌ایم. بازیگران اصلی این سازکار جاده، راهبر، مسافران و وسایل نقلیه‌اند.

چه داستان‌ها که در این جاده‌ها رقم نخورد و چه جان‌ها که در این سنگلاخ‌ها به وقایع تاریخی تلخ تبدیل نشدند؛ بزرگراه‌ها، اتوبان‌ها، جاده‌هایی که به شمال و جنوب ختم می‌شوند و هر کدام یادآور لحظه‌ای، لبخندی، مسافری، آهنگی و ترانه‌ای شدند که دسته‌جمعی می‌خواندیم.

اما نسبت ما ساکنان شهرهای قرن بیست‌ویک با مجاری حمل‌ونقل تنها محدود به شبکه تجاری و جاده‌ها نیست. ما در زیست روزمره‌مان هر روز با ابزار متنوعی از حمل‌ونقل مواجهیم؛ وسایلی که هر روز ما را از نقطه آ به نقطه ب می‌برند و مسیرهای منتهی به بازار، محل کار، خانه، مدرسه، پارک‌ها و میدان‌ها. وسایل حمل‌ونقل هوایی، دریایی، زمینی، ماشین‌ها و اتوبوس‌ها در بستر آنچه ما جاده، ریل، خطوط هوایی، مسیر دریایی و... می‌نامیم ما را به مقصد هدایت می‌کنند و راهبر، همان که ما او را خلبان، راننده، ملوان و با عناوین دیگر می‌شناسیم همه اضلاع مهم این سازکار به‌شمار می‌روند.

حمل‌ونقل شاید برای آنها که تابه‌حال دقیق به مسئله نگاه نکرده‌اند، تنها نوعی خدمت است که مدیران شهری به ساکنان شهرها و روستاها بدهکارند، اما در نگاه دقیق‌تر و موشکافانه‌تر به تمامی اضلاع آن نه‌تنها یک شبکه ارتباطی حیاتی بلکه جریانی اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و البته اقتصادی است که اساس آن انسان‌هایی هستند که در دل آن در جریانند.



عکس‌ها: آیدا فریدی































چهارشنبه
۶ اردیبهشت ۱۴۰۲- ۵ شوال ۱۴۴۴ - ۲۶ آوریل ۲۰۲۳- شماره ۲۳۰۵-پیاپی ۳۶۲۳

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»
مدیرمسئول: ناصر بزرگمهر
سردبیر:عاطفه خسروی

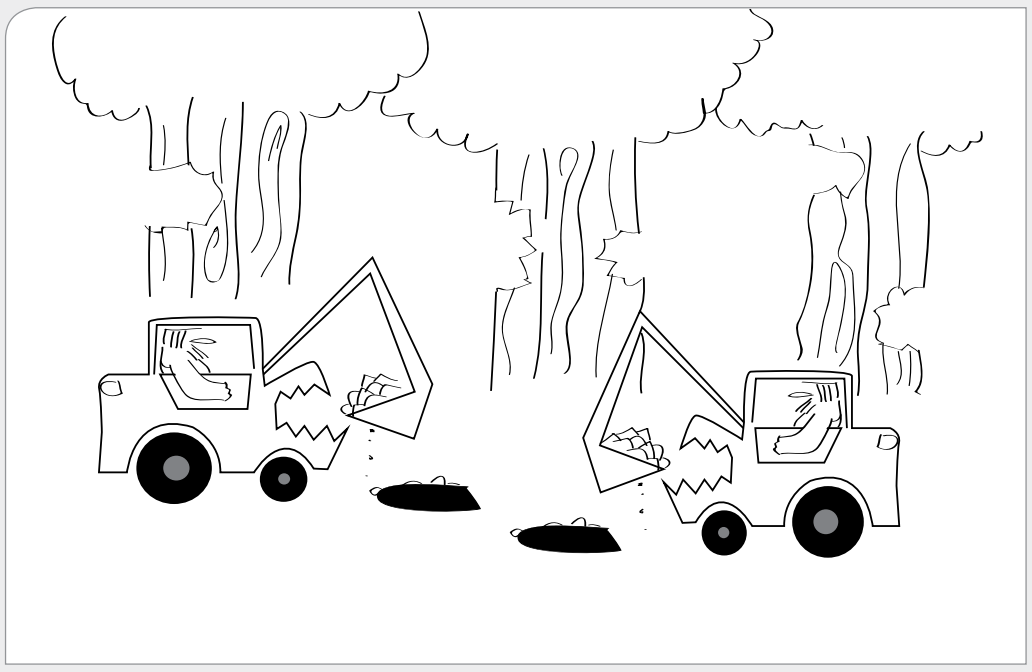
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۹۹۹۱۹۵۷۶۱
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: انتخاب رسانه

info@smtnews.ir
www.smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده



از «شوفرهای کُپُنی» تا ترانزیت دریایی

حمل‌ونقل یا ترابری در ایران از نظر کانال حمل‌ونقل به سه دسته حمل‌ونقل زمینی، حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل دریایی تقسیم می‌شود. حمل‌ونقل زمینی خود به دو نوع حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل‌ونقل ریلی یا راه‌آهن تقسیم می‌شود. فعال‌ترین بخش حمل‌ونقل در ایران بخش حمل‌ونقل جاده‌ای است که بیش از ۷۲.۵ درصد جابه‌جایی کالا را به خود اختصاص می‌دهد. همچنین حدود ۱۲ هزار کیلومتر مسیر راه‌آهن در ایران وجود دارد و بخشی از حمل‌ونقل زمینی ایران از این طریق انجام می‌شود. همچنین نمی‌توان از جایگاه حمل‌ونقل دریایی با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران گذشت. آنچه در ادامه می‌خوانید نیم‌نگاهی به تاریخچه انواع حمل‌ونقل در کشورمان است.

اتوبوس معین‌التجار

تاریخ حمل‌ونقل در کشورمان چندان طولانی نیست. می‌توان گفت از زمان سلسله قاجار اصولا حمل بار با کامیون بین شهرهای داخل کشور مرسوم بوده و امکاناتی برای رشد وجود نداشته است. شغل رانندگی در آن زمان، چه راننده سواری و چه کامیون‌های باری بسیار مهم و ارزنده بود. اما کامیون‌ها قدرت زیادی برای حمل بار را نداشتند و از نظر سرعت هم بسیار کند بودند، به طور مثال یک کامیون حداقل در مدت زمان ۳ روز از تبریز به تهران می‌رسید. نخستین ایستگاه بین راه آنها میانه و یا زنجان بود، بعد قزوین و سپس تهران. زمان جنگ جهانی دوم یکباره تحول بزرگی در حمل‌ونقل کشورمان ایجاد شد و آن حمل هزاران تن بار از بنادر جنوب ایران، از بندرهای خرمشهر و بندر امام خمینی (بندر شاهپور) به مرزهای شمالی ایران، مرزهای جمهوری ترکمنستان و جمهوری آذربایجان از راه تبریز و جلفا بود. روزانه صدها کامیون با بار تحویل مقصد نهایی می‌شدند، همه رانندگان ایرانی بودند و در مدت حداکثر ۱۰ روز رانندگی کامیون را یاد می‌گرفتند و راهی جاده می‌شدند. به این رانندگان می‌گفتند «شوفرهای کُپُنی» و اداره‌کننده این تشکیلات نیز بر عهده یک شرکت انگلیسی بود. این حمل‌ونقل اثر بسیار خوب و مثبتی بر حمل‌ونقل زمینی کشورمان گذاشت، اول اینکه تعداد رانندگان کامیون‌ها زیاد شدند و دوم اینکه پس از خروج متفقین از ایران، تعداد زیادی کامیون باری به‌ویژه کامیون‌های ساخت کارخانه ماک امریکا، که تازه به مصرف گازوئیل مجهز شده بود، از طریق مزایده به ایرانیان فروخته شد. این کامیون‌های دست دوم که به نام ماک جنگی مشهور بودند با نرخ نازل به ایران فروخته شد و پس از جنگ جهانی دوم با همت ایرانیان ماک‌های تجاری در حمل‌ونقل ایران رونق گرفت. از آن زمان به بعد، کار کامیون‌داری منطقه‌ای و استانی شد. قبل از انقلاب جمهوری اسلامی ایران، خرمشهر بهترین و پرجوش و خروش‌ترین مبداء حمل بار بود و در تهران نمایندگی بیشتر گاراژها در دست باربری خادم بود.

تولد صنعت خودروسازی از دل اتوبوس

در قرن نوزدهم ایران مورد توجه به روس‌ها و اروپائی‌ها قرار گرفت و با توجه به چاه‌های نفت آن تصمیم به سرمایه‌گذاری در ایران نمودند که صنعت حمل‌ونقل نیز جزء سرمایه‌گذاری آنان بود و با توجه به میزان کرایه، سودآوری و زیرساخت‌های حمل‌ونقل توجیه اقتصادی آن رد شد. به همین دلیل اتوبوس، به‌عنوان نخستین وسیله حمل‌ونقل عمومی در ایران، به یکی از تجار ایرانی به نام معین التجار فروخته شد.

معین التجار پس از انقلاب مشروطه اتوبوس خود را به تهران آورد و با کرایه هر نفر ۳ شاهی مشغول به کار گردید پس از مدتی تقاضا برای استفاده از اتوبوس افزایش یافته و در چند سال بعد چندین اتوبوس توسط تجار مختلف وارد تهران گردید و در امر حمل‌ونقل مسافر مشغول به کار گردید. از آنجا که اتوبوس‌ها برای رسیدن به ایران باید مسافت اروپا تا ایران را می‌گذراندند، بعد از رسیدن به خاک ایران مستهلک می‌شدند. این استهلاک در کنار مشکلات هزینه بار باعث پایه‌گذاری صنعت اتومبیل‌سازی در ایران شد. براین اساس صنایع مونتاژ خودرو برای نخستین بار در شهرهای تبریز، رشت و تهران آغاز به کار کرد. این کارخانجات اغلب با مونتاژ قطعات خودرو و ساخت بعضی از قطعات بدنه تاسیس گردید و به‌مرور زمان دولت ایران به ایجاد صنایع جانبی و زیرساخت‌ها پرداخت. نخستین اتوبوس‌های حمل‌ونقل مونتاژ شده در سال ۱۲۹۰ هجری شمسی در تهران آغاز به کار کرد. در آن سال همچنان تعداد درشکه‌های فعال در سیستم حمل‌ونقل حدود ۵۰۰ دستگاه بود و حدود ۵ درصد جابه‌جایی مسافر توسط اتوبوس‌ها انجام می‌گرفت.

حمل‌ونقل ریلی؛ از عثمانی تا امین الضرب

فکر احداث راه‌آهن از عثمانی تا خلیج‌فارس ابتدا در سال ۱۸۳۱ میلادی توسط انگلیسی‌ها مطرح شد و پس از ۲۵ سال «لرد پالمرستون» و «لرد استرانفورد دودکلف» امتیاز احداث راه‌آهن را گرفتند ولی بنا به دلایلی این پروژه اجرا نشد. در آن سال‌ها انگلیس خواهان احداث خط آهن جنوب ایران بود و شوروی احداث خط آهن شمال ایران تا خلیج‌فارس را مدنظر داشت. ناصرالدین‌شاه قاجار که خود را با دو حریف نیرومند روبه‌رو می‌دید به فکر افتاد در این میان از نیروی سومی استفاده کند به همان جهت موجبات تماس با آلمان مقتدر را فراهم ساخت و در مورد احداث خط آهن پیامی توسط فجرالدوله به آلمان فرستاد ولی دولت روس و انگلیس با تمهیداتی برای ایران مشکل ایجاد کردند. در سال ۱۸۷۲ دولت انگلیس و در سال ۱۸۷۴ دولت روس هر کدام خواستار امتیاز راه‌آهن در ایران شدند. در سال ۱۸۷۸ نماینده یک شرکت فرانسوی که ساکن استانبول بود امتیاز احداث خط راه‌آهن رشت به تهران را از ایران گرفت اما این امتیاز نیز به مرحله عملی نرسید. مسیوبواتال امتیاز احداث خط راه‌آهن حضرت عبدالعظیم را گرفت و بعدها آن را به یک کمپانی بلژیکی فروخت. کمپانی مذکور با سرمایه دو میلیون فرانک دست بکار احداث این راه‌آهن شد که در سال ۱۸۸۸ افتتاح گردید. دومین خط آهن ایران با سرمایه یک ایرانی بنام حاج محمدحسین امین الضرب از بندر محمود آباد در کنار دریای خزر تا شهر آمل کشیده شد و به غیر از زیان برای صاحب‌امتیاز نتیجه نداشت در نتیجه متروک گردید. بعدها انگلیس و روسیه هم چند خط راه‌آهن محلی در گوشه و کنار ایران به منظور حفظ منافع خود ساختند راه‌آهن جلفا به تبریز و همچنین بین صوفیان و شرفخانه در ساحل دریاچه ارومیه توسط روسیه احداث شد در جنگ جهانی اول قشون عثمانی خط آهن آذربایجان تا مرند را اشغال و تخریب کردند اما در همان زمان یعنی در اوایل پاییز سال ۱۹۱۵ خط آهن ماکو را احداث کردند.

انگلیسی‌ها در سال ۱۹۱۸ و ۱۹۱۹ خط راه‌آهن زاهدان را که ادامه راه هندوستان محسوب می‌شد در ایران از مسیر جاوه تا زاهدان را احداث کردند. در سال ۱۳۳۸ عده‌ای از رجال ایران برای تاسیس شرکتی که قادر باشد راه‌آهنی در ایران احداث کند گرد هم آمدند. این گروه پیشنهاداتی به مجلس دادند ولی بی‌ثمر ماند تا اینکه این پیشنهاد در زمان پهلوی اول جامه عمل به خود پوشید. در نهایت لایحه احداث راه‌آهن ۲۰ دی ۱۳۰۵ هجری شمسی منتشر شد و در جلسه ۱۸ دی ۱۳۰۵ تصویب گردید.

حمل‌ونقل هوایی، ۲۲ سال بعد از تجربه برادران رایت

در سال ۱۳۰۱ شرکت آلمانی یونکرس(اف ۱۳) یک سرویس حمل‌ونقل هوایی در ایران برقرار کرد و پروازهایی بین چند شهر ایران صورت می‌گرفت. شرکت مذکور از چند فروند هواپیمای بدنه فلزی و یک باله از نوع یونکرس (اف ۱۳)استفاده می‌کرد که درواقع نخستین سرویس حمل‌ونقل غیرنظامی ایران بود ولی ارتش از سال ۱۳۰۱ تعداد از این هواپیماها را جهت استفاده حمل‌ونقل نظامی سبک خریداری نمود و یک خلبان آلمانی و تکنسین آلمانی به‌صورت کنتراتی و روزمزد به استخدام دولت درآمدند. در سال ۱۳۰۲ بنا به دستور اولیا دولت سرتیپ امان‌الله میرزا به اروپا رفته و ۱۲ فروند هواپیمای فرانسوی برای ارتش خریداری نمود که پس از ورود آن‌ها در بوشهر قطعات سوار و آماده پرواز شدند و اولین نمایش هواپیماهای خریداری‌شده برگزار شد. و همچنین با وجوهی که اهالی گیلان و مازندران جمع‌آوری کردند دو فروند هواپیمای یونکرس (اف ۱۳) خریداری و بانام‌های گیلان و مازندران که در بدنه آن‌ها نقش بسته بودند در فرودگاه قلعه مرغی استقرار یافتند. بدین ترتیب در سال ۱۳۰۳ ارتش ایران دارای سه فروند هواپیمای یونکرس آلمانی و چهار فروند هواپیمای«آورو دو هاویلند» شد البته این دو نوع هواپیما با امتیازی که روسیه از دو شرکت سازنده به دست آورده بود در روسیه ساخته و به ایران فروخته شد.

شروع حمل‌ونقل هوایی در کشورمان به سال ۱۳۰۴ هجری شمسی مربوط می‌شود. این اتفاق ۲۲ سال بعد از نخستین پرواز هواپیما در دنیا توسط برادران رایت افتاد. با پایان جنگ جهانی دوم، آغاز فعالیت آژانس هواپیمایی ایران کلید خورد. این آژانس موفق شد در سال ۱۳۲۵ هجری شمسی، بالغ بر ۱۱ هزار نفر مسافر را حمل‌ونقل کند که در آن دوران یک اتفاق بسیار خوب برای کشورمان بود. ۸ سال بعد هم شرکت هواپیمایی پارس به‌دست بخش خصوصی شروع به کار کرد. اهداف اصلی این شرکت حمل کالا در ایران و همچنین جابه‌جایی زائران خانه خدا بود که از مسافران اولیه این پروازها بودند.

حمل‌ونقل دریایی در ایران

انجام ۸۰ درصد حمل‌ونقل در جهان و ۹۰ درصد در ایران از طریق دریا نشان‌دهنده اهمیت بالای ترانزیت دریایی است. موضوعی مهم که تاثیر آن بر شرایط اقتصادی کشورها غیر قابل انکار است. از این رو توسعه حمل‌ونقل دریایی نیز توجه مضاعفی می‌طلبد.

توسعه حمل‌ونقل دریایی در ایران پیش از انقلاب پس از افزایش درآمدهای نفتی دولت در اوایل دهه ۱۳۵۰ و افزایش حجم تجارت خارجی (عمدتا واردات) ناشی از آن شروع شد. بطوریکه میزان کل ارزش‌افزوده بخش حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۳۵۳ به ۳۶.۲ میلیارد ریال بالغ می‌گردید.این رقم با یک نرخ صعودی سالانه معادل ۱۳درصد به میزان ۵۹.۴ میلیارد ریال در سال ۱۳۵۶ افزایش یافت. این افزایش عمدتا ناشی از افزایش تولید و نرخ نفت همچنین توسعه ناوگان تجاری کشور بود. به‌طوری که تعداد کشتی‌های بازرگانی کشور از ۱۸ فروند در سال ۱۳۵۳ به ۴۲ فروند در سال ۱۳۵۶ افزایش یافت. قبل از انقلاب، در سال ۱۳۵۷ کشور دارای ۶ بندر تجاری شامل خرمشهر، امام خمینی، بوشهر، بندرعباس، انزلی و نوشهر بود. از سال ۶۰ به بعد با افزایش میزان سرمایه‌گذاری در این بخش و خرید و ساخت ناوگان جدید تعداد کشتی‌های تجاری ایران افزایش یافت. به‌طوری که در سال ۶۹ تعداد ناوگان به ۸۷ فروند رسید. در سال‌های ۶۰ الی ۶۳ با افزایش ناوگان دریایی کشور به توسعه حمل‌ونقل دریایی و همچنین ارزش‌افزوده دست پیدا کرد.

ولی از سال ۶۴ به بعد با وجود افزایش تعداد ناوگان دریایی، میزان ارزش‌افزوده این بخش یک سیر نزولی را نشان می‌دهد. به‌طوری که در سال‌های ۶۹-۶۸ بخش حمل‌ونقل دریایی با داشتن بیشترین ناوگان خود تا آن زمان، (۸۷ فروند) تنها ارزش‌افزوده‌ای معادل ۹ میلیارد ریال ایجاد نمود که نسبت به سال‌های قبل افت قابل ملاحظه‌ای را نشان می‌داد.

در طول دهه اول انقلاب، دو مجتمع بزرگ بندری شهید رجایی (بندرعباس) و شهید بهشتی (چابهار) احداث و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. در طی سال‌های ۵۸ تا ۶۶ حدود ۶بندر چند منظوره (باری، مسافری و صیادی) با ظرفیت اسمی ۹۵۰ هزار تن در سال در جنوب کشور احداث گردید که شامل بنادر قشم، جاسک، لنگه، دیلم، گناوه و شهید کلانتری می‌شوند. پس از پایان جنگ و در طی دو برنامه عمرانی اول و دوم نیز ۷ بندر چند منظوره (امیرآباد، بندر گز، بندر ترکمن، فریدون‌کنار، کنگان، پسابندر، آستارا) نیز احداث گردید. وضعیت کنونی هم‌اکنون ایران دارای بنادر نسبتا خوبی است که در سال‌های اخیر توسعه پیدا کرده‌اند. در این صورت می‌توان پیش‌بینی کرد که ممکن است ایران بتواند با رفع برخی تحریم‌ها و توسعه بیشتر، در سال‌های آینده با بهترین بندرهای دنیا رقابت کند.

یادداشت



حمل‌ونقل عمومی در دام «فرسودگی»

محمد علیخانی
عضو پیشین شورای شهر تهران

حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه مترو و اتوبوسرانی، یکی از بخش‌های مهم مدیریت شهری کلانشهرها و به‌ویژه پایتخت است. این درحالی است که تجهیزات این بخش به‌دلایل گوناگون از جمله مشکلات اقتصادی و تحریم‌ها دچار فرسودگی هستند که تاثیر زیادی بر عملکرد آن داشته است. البته متولیان امر همواره به‌دنبال اورهال و مناسب‌سازی واگن‌ها، اتوبوس‌ها و... در راستای بالا بردن کیفیت خدمات حمل‌ونقل عمومی شهر هستند. با این‌همه در تامین منابع مالی برای توسعه و بروزرسانی تجهیزات این بخش، مشکلاتی وجود داشته که در نهایت شهرداری نتوانسته طبق برنامه پیش برود و همیشه از برنامه عقب‌مانده است؛ یعنی در زمینه خرید ناوگان جدید و روزآمد، چه در مترو و چه در اتوبوسرانی، همیشه با چالش‌هایی روبه‌رو بوده‌ایم که اگر این عدم‌موفقیت را ریشه‌یابی کنیم، بخش زیادی از آن به دولت و اجرا نشدن وظایفش برمی‌گردد.

حتی در حوزه مترو با مشکلات وسیع‌تری مواجه هستیم. درحال‌حاضر مترو تهران به حدود ۳ هزار واگن جدید نیاز دارد. در دوره قبل هزینه یک واگن مترو حدود ۵ میلیارد تومان بود؛ یعنی هزینه تامین یک رام قطار که ۷ واگن دارد، حدود ۳۵ میلیارد تومان می‌شد. درحال‌حاضر، نرخ یک واگن به حدود ۳۰ میلیارد تومان (البته تا قبل از نوسانات ارزی اخیر) رسیده؛ یعنی باید حدود ۲۵۰ میلیارد تومان برای تهیه یک رام قطار هزینه شود. حال اگر ۲۵۰ میلیارد تومان را ضربدر ۳ هزار واگن موردنیاز مترو تهران کنیم، رقم قابل‌توجهی می‌شود. با این حساب اگر همه کارهای شهرداری را تعطیل کنیم و تمام بودجه شهرداری تهران به این بخش اختصاص داده شود، باز هم نیاز مالی این بخش تامین نخواهد شد و این یک مشکل جدی در این بخش است.

در کل، تکمیل مترو تهران که شامل تامین واگن و هزینه ساخت آن می‌شود حدود ۴۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه نیاز دارد و اگر با روند فعلی پیش برویم و راهکاری اساسی برای رفع مشکلات این بخش دنبال نکنیم، تا ۲۰ سال آینده هم مترو تهران تکمیل نخواهد شد.علاوه بر مترو، اتوبوسرانی تهران هم نقش بسیاری در کیفیت حمل‌ونقل عمومی این کلانشهر دارد. در تمام سال‌های گذشته دولت‌ها به وظایفی که در قبال حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه در بخش اتوبوسرانی داشتند به‌دلایل گوناگون، عمل نکرده و این بخش از حمل‌ونقل عمومی، نه‌تنها در شهر تهران که در تمام کشور دچار فرسودگی شدند. به‌عنوان نمونه اورهال تجهیزات حمل‌ونقل عمومی، بخش مهمی از برنامه‌های مدیریت شهری است که باید همواره در برنامه‌های مربوط موردتوجه قرار گیرد. در شرایط کنونی هزینه اورهال اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر افزایش قابل‌توجهی پیدا کرده است. وقتی صحبت از اورهال می‌کنیم، منظورمان فقط رنگ و صافکاری و رسیدگی به شکل ظاهر خودرو نیست.در این فرآیند باتوجه به بحث آلودگی هوا، باید موتور این اتوبوس‌ها و قطعات و تجهیزات آنها مدام بروزرسانی شده و در مواردی ارتقا یابد. در کل مدیریت شهر و نگهداری تجهیزات آن هزینه دارد و باتوجه به گستردگی و تقاضای موجود در شهر، گاهی سرسام‌آور می‌شود.

منبع: گسترش نیوز، سایت خبری تحلیلی صمت

یادداشت



برکت دریا برای تجارت

سیدرضی حاجی آقامیری
رئیس اسبق کنفدراسیون صادرات ایران

حمل‌ونقل دریایی از کهن‌ترین راهکارهای حمل‌ونقل به‌شمار می‌رود و امروز روش‌های متنوعی برای آن وجود دارد. جامع‌ترین تعریف حمل‌ونقل دریایی شامل تمام روش‌هایی است که مسافران و کالاها می‌توانند از طریق راه‌های آبی و با انواع وسایل چون کشتی، لنج، قایق و هر وسیله نقلیه شناور دیگر از جایی به جای دیگر منتقل شوند.

آنچه امروز تحت عنوان حمل‌ونقل دریایی شناخته می‌شود، بیشتر معطوف به ابعاد کلان و بین‌المللی است که به‌ویژه نقشی چشمگیر در توسعه صادرات و واردات بین‌المللی و پیشرفت‌های اقتصادی دارد. امروز با بکارگیری دانش‌ها، تجربیات و فناوری‌های گوناگون می‌توان روش‌های حمل دریایی را از ایمن‌ترین روش‌ها دانست. البته نیاز است اصول و قواعد خاص آن با جدیت رعایت شود تا رضایت کافی و نتیجه لازم گرفته شود.

آنچه مسلم است، حمل‌ونقل دریایی اهمیت قابل‌توجهی در توسعه تجارت و بازرگانی ایران دارد. پیش از پرداختن به مزایای حمل‌ونقل دریایی، باید در نظر داشته باشیم که چه کالاها و محصولاتی قابلیت انتقال با کشتی را دارند. همچنین توجه به کشور مقصد هم در تعیین شیوه حمل‌ونقل، حائزاهمیت است. زمان، فسادپذیری کالاها، مسافت و در نهایت هزینه حمل‌ونقل از جمله موارد مهمی است که در فعالیت‌های تجاری باید به آنها توجه ویژه داشت. به‌طورکلی کالاهای سنگین، محصولاتی که محدودیت فسادپذیری نداشته باشند یا برای صادرات به کشورهای دور، بهترین راه، استفاده از حمل‌ونقل دریایی است، چرا که حمل‌ونقل هوایی بیشتر محدودیت‌هایی در زمینه میزان جابه‌جایی کالاها دارد و همچنین صرف هزینه‌های زیادی را می‌طلبد؛ از این‌رو مهم‌ترین مزیت استفاده از حمل‌ونقل دریایی را می‌توان کاهش هزینه‌ها و توجیه‌پذیری فعالیت‌های تجاری معرفی کرد.

باتوجه به اقتصاد سایر انواع حمل‌ونقل به این مهم می‌رسیم که حمل‌ونقل دریایی نسبت به سایر راه‌های نقل‌وانتقال در تجارت دارای مزیت‌های بالایی است. به این ترتیب، تنها حمل‌ونقل زمینی به‌دلیل ارزان بودن و توانایی در جابه‌جایی کالاهای سنگین، می‌تواند رقیب حمل‌ونقل دریایی باشد، همچنین حمل‌ونقل هوایی به‌دلیل هزینه‌بر بودن و وجود محدودیت در انتقال کالا و محصولات، نمی‌تواند جایگزین مناسبی برای حمل‌ونقل دریایی باشد. در حمل‌ونقل هوایی می‌توان کالاهای لوکسی که از نظر حجمی کوچک هستند، اما نسبت به ابعاد آنها ارزش بالایی دارند، جابه‌جا کرد. اما برای کالاهای سنگینی که نسبت به وزن و حجم خود، ارزش چندانی ندارند، انتقال با هواپیما تنها هزینه صادرات را به‌طورغیرمنطقی افزایش می‌دهد. بنابراین این نوع کالاها باید با کشتی یا از طریق ناوگان حمل‌ونقل زمینی صادر شوند. به‌طورکلی توسعه فعالیت‌های تجاری، دسترسی به بازارهای صادراتی کشورهای دورتر از ایران و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل از مهم‌ترین مزیت‌ها و پیامدهای بهره‌گیری از حمل‌ونقل دریایی هستند. در نگاهی کلی، مهم‌ترین ایراد بیمه‌نامه‌های تجاری، محدودیت و بالا بودن هزینه آن است. غیر از وجود تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، وجود مشکلات سیاسی و امنیتی در منطقه سبب شده است تا هزینه بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی به‌شدت افزایش یابد. اما باوجود بالا بودن ریسک این نوع حمل‌ونقل، همچنان ارتباط آبی از مهم‌ترین راه‌های تعاملات تجاری به‌ویژه برای ایران به‌شمار می‌رود. از این‌رو مهم‌ترین مسئله‌ای که انتظار می‌رود تا دولت برای توسعه فعالیت‌های صادراتی به آن توجه داشته باشد، بهبود روابط بین‌المللی و کاهش تنش‌های سیاسی در منطقه است، چرا که در این شرایط هزینه‌های بیمه‌ای کاهش پیدا می‌کند و تعاملات تجاری در فضای بهتر و باثبات‌تری انجام خواهند شد. به‌طورکلی می‌توان گفت حمل‌ونقل دریایی یکی از لوازم مهم صادرات است و این اهمیت برای کشورهایی که به راه‌های آبی جهانی دسترسی دارند، بسیار بیشتر است؛ ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست، برای صادرات کالاهای سنگین از نظر وزنی یا دارای حجم‌های بزرگ به کشورهای دور، مناسب به‌نظر می‌رسد تا فعالان تجاری از حمل‌ونقل دریایی استفاده کنند.