اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

یکشنبه
• ۵ آذر ۱۴۰۲
• ۱۲ جمادی‌الاولی ۱۴۴۵
• ۲۶ نوامبر ۲۰۲۳

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۷۷۳ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۴۵۵ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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



برای نخستین بار در کشور و با همکاری فولاد هرمزگان؛

دستگاه کوره دوار RHF در مقیاس صنعتی ساخته می‌شود

۵

سرمقاله



آزادی برای توسعه هم هدف است و هم وسیله

۲

گزارش‌های روز

امضای سند همکاری توسعه اقتصاد دانش‌بنیان با معدنی‌ها

۲

معجزه تفکیک نیز مانند ادغام است!

۸

آغاز تحول در تحقق صنعت هوشمند

دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان با عنوان «انقلاب صنعتی چهارم و صنعت شهر هوشمند» در مرکز همایش‌های بین‌المللی سازمان اسناد و کتابخانه ملی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان مدیریت صنعتی، جریان سازی انقلاب صنعتی چهارم، بهم‌رسانی شرکت‌های دانش‌بنیان، صنایع بزرگ و... از اهداف برگزاری دومین رویداد ملی دانش‌بنیان «انقلاب صنعتی چهارم و صنعت شهر هوشمند» عنوان شده است. در این رویداد ۲۵۰ شرکت دانش‌بنیان حضور داشتند و همایش با ساختار توسعه توانمندی دانش‌بنیان‌ها و تعامل با صنعت برگزار شد. معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری، وزیران صنعت، معدن و تجارت، ارتباطات و فناوری اطلاعات و کشور، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، شهردار تهران، شرکت های دانش‌بنیان و خبرگان ذی‌ربط از میهمانان و مدعوین این رویداد بودند. سخنرانی وزیران و نمایندگان شرکت‌های دانش‌بنیان، امضا و تبادل تفاهمنامه‌ها و برپایی نمایشگاه جانبی از جمله برنامه‌های دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان بود.

۳

گزارش صمت درباره الزامات و چالش‌های انقلاب معدنی در افق ۱۴۰۴

وقتی که معدن سودآورتر از نفت شود

امروزه بیش از گذشته نقش و اهمیت معدن در اقتصاد به اثبات رسیده است. همه کم‌وبیش آگاه هستند که یکی از گره‌گشاترین منابع و دارایی‌های کشور، ذخایر معدنی است. ذخایر معدنی، در ابتدای زنجیره هر تغییر و تحولی قرار دارد و می‌تواند نقش پیشران صنعت و محرک رشد اقتصادی را ایفا کند.

علاوه بر این، باید در نظر داشت اقتصاد ایران در شرایط فعلی به‌دلیل برقراری انواع تحریم‌ها، تهدیدها و محدودیت‌ها تضعیف شده و در تنگنای توسعه قرار گرفته است. بنابراین چاره‌ای جز این نیست که با تغییر استراتژی اقتصادی مبتنی بر کاهش وابستگی به نفت و توجه سیستمی به معادن و صنایع‌معدنی به‌عنوان راهبرد اساسی این استراتژی و تلاش در راستای توسعه همه‌جانبه معدن از این تنگناها عبور کنیم.

بنابراین پیشنهاد می‌شود با در نظر داشتن شرایط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشور، برای دستیابی به توسعه پایدار در این بخش برنامه‌ریزی مناسبی انجام گیرد. در این صورت می‌توان نسبت به سودآوری معدن تا افق ۱۴۰۴ حتی بیشتر از نفت امیدوار بود.

۶



بررسی صمت از طرح برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی

اولویت برقی‌سازی به آلاینده‌ترین‌ها داده شود

۴-۹-۱۰-۱۳

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای شماره ۱۴۰۲/۰۵۵/م س

تکمیل کارهای باقیمانده تعویض خطوط لوله جریانی چاه‌های میدان گازی گورزین و احداث خط لوله ارسال گاز از تاسیسات نم زدایی گورزین به پالایشگاه گاز هنگام

نوبت دوم

شرکت نفت فلات قاره ایران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه فوق الذکر از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی و مناقصه صرفا از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir و شماره فراخوان ۲۰۰۲۰۹۳۶۳۱۰۰۰۳۲۶ انجام خواهد شد و کلیه آگهی ها و دعوت‌نامه ها ، تغییرات ، اصلاحات و ... صرفا از طریق سامانه ستاد به اطلاع مناقصه گران رسانده می شود. لازم است پیشنهاد دهندگان در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در فراخوان محقق سازند و بصورت منظم جهت دریافت دعوت‌نامه‌ها ، تغییرات ، اصلاحات به سامانه ستاد مراجعه نمایند.

مهم: در اجرای بند الف ماده ۵ قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی، ارجاع کار صرفا به موسسات و شرکتهای ایرانی ثبت‌شده در فهرست توانمندی‌های مندرج در سامانه توانیران انجام می گیرد. لذا مناقصه گران می‌بایست نسبت به ثبت نام در سامانه مذکور اقدام نمایند.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار: تلفن: ۲۳۹۴۶۵۷۳-۰۲۱

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت:

مرکز تماس: ۱۴۵۶-۰۲۱ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

شناسه آگهی: ۱۶۰۸۰۴۶

روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران

آگهی مناقصه عمومی تجدید شده (نوبت اول) شماره ۱۴۰۲/۲۹/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد "تکمیل ساختمان رستوران پهره‌بردار کارخانه تغلیظ" خود را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط و دارای گواهینامه تأیید صلاحیت پیمانکاری معتبر با رتبه حداقل ۵ در رشته ابنیه و ۵ رشته تاسیسات به صورت توامان و یا مشارکت شرکت‌های، دارای گواهینامه‌های معتبر صلاحیت پیمانکاری فوق‌الذکر از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به وب‌سایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین کنندگان دانلود نمایند. آخرین مهلت تحویل پاکات ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۹ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه و حضور در جلسه پرسش و پاسخ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۲ مقرر شده است. شایان ذکر است فرمت ضمانتنامه‌های مورد تهیه می‌بایست عیناً مطابق با فرمت ارائه شده در اسناد مناقصه باشد. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

آگهی مناقصه عمومی تجدید شده شماره ۱۴۰۲/۳۹/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد پروژه "استقرار نظام مدیریت خدمات فناوری اطلاعات ITIL v۴" خود را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به شرکت واجد شرایط و دارای گواهی شورای عالی انفورماتیک در رشته‌های مرتبط و با رتبه حداقل ۳ از سازمان‌فناوری اطلاعات واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به وب‌سایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین کنندگان دانلود نمایند. آخرین مهلت تحویل پاکات ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۹ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه و حضور در جلسه پرسش و پاسخ روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۱ مقرر شده است. شایان ذکر است فرمت ضمانتنامه‌های مورد تهیه می‌بایست عیناً مطابق با فرمت ارائه شده در اسناد مناقصه باشد. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر





سرمقاله



آزادی برای توسعه، هم هدف است و هم وسیله

منوچهر محمدشمیرانی
کارشناس ارتباطات

توسعه و آزادی، مفاهیمی درهم‌تنیده و درهم‌پیچیده و عجین‌شده هستند. در اصل، آزادی هم هدف اولیه توسعه و هم، وسیله رسیدن به توسعه به‌حساب می‌آید. به‌عبارتی، توسعه را نمی‌توان فقط برحسب ارتقای شرایط «اهداف بی‌جان» مثل افزایش تولید ناخالص ملی، درآمد سرانه، صنعتی شدن یا پیشرفت فناوری ارزیابی کرد و باوجود اهمیت موارد اشاره‌شده، ارزش آنها به تاثیرشان بر حیات و آزادی انسان‌ها بستگی دارد.

اهمیت و جایگاه توسعه اجتماعی، به‌عنوان یکی از وجوه چهارگانه توسعه (اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی)، به‌اندازه‌ای زیاد است که تمامی دانشمندان این عرصه، بر آن تاکید کرده‌اند. اهمیت توسعه اجتماعی ـ به‌عنوان زیربنای اصلی توسعه کشورها ـ زمانی آشکار می‌شود که در بررسی روند نوع نگاه به معیارها و عوامل توسعه در می‌یابیم در طول ۷۰ سال نظریه‌پردازی پیرامون توسعه در جهان، اهمیت ابعاد اجتماعی و فرهنگی توسعه، به‌اندازه‌ای افزایش پیدا کرده است که امروزه، هیچ دیدگاهی را نمی‌توان یافت که رسیدن به توسعه همه‌جانبه، موزون و کارآمد را، بدون تحقق وجه اجتماعی آن امکان‌پذیر بداند.

توسعه در ایران

این روزها، یکی از مسائل و مباحث اساسی کشور ما، بحث توسعه و چالش‌های پیش‌روی آن است. بررسی پیشینه این مقوله، حاکی از آن است که بیش از ۱۵۰ سال از نخستین تلاش‌ها برای نوسازی و توسعه و اصلاح ساختارهای نظامی، اقتصادی، اداری و اجتماعی ایران می‌گذرد. روند نوسازی ایران، تاثیرگرفته از تحولات فکری، اقتصادی و سیاسی دنیای غرب، ابتدا در دوره قاجار و پس از شکست‌های ایران در جنگ با روسیه اتفاق افتاد. در این دوره (نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی)، بسیاری از کشورهای غیرغربی و بیشتر آسیایی، که خود را از قافله تمدن دنیا عقب می‌دیدند، تلاش کردند در زمینه‌های اقتصادی و صنعتی، با استفاده از شیوه‌های غربی پیشرفت کنند. پس از انقلاب مشروطه، پهلوی اول با جدیت به نوسازی اقتصادی، اجتماعی، زیربنایی و بروکراتیک ایران پرداخت. پس از او هم، پهلوی دوم روند نوسازی ایران را در قالب ۵برنامه عمرانی دنبال کرد.

در سال‌های پس از انقلاب نیز ـ از سال ۱۳۶۸ ـ تا کنون، افتان و خیزان ۶ دوره برنامه توسعه را پشت‌سر گذاشته‌ایم و هم‌اکنون، با برنامه هفتم توسعه روبه‌رو هستیم که به اذعان بسیاری از کارشناسان، باتوجه به اشکال و ابهام‌های فراوانی که دارد، چندان امیدی نمی‌توان داشت که خروجی این برنامه، توسعه همه‌جانبه کشور باشد. به‌همین‌دلیل است که کارشناسان تاکید می‌کنند باتوجه به تجربه ۶برنامه توسعه قبلی و شرایط و تحولات داخلی و جهانی، ضروری است طرحی نو و جدید برای آینده کشور دراندازیم؛ وگرنه، آبی از این برنامه برای توسعه همه‌جانبه کشور و رفاه و آسایش مردم گرم نخواهد شد!

شرایط تحقق توسعه

اگر شاخص‌های تحقق توسعه اجتماعی را: بهبود در کیفیت زندگی، تحقق برابری و عدالت اجتماعی، دستیابی به یکپارچگی اجتماعی، تحقق نظام شایسته‌سالاری، مشارکت اجتماعی، پذیرش تکثر اجتماعی با حفظ انسجام ملی و ارتقای توانمندی‌های انسانی و رفاه و سرمایه اجتماعی بدانیم، درمی‌یابیم که توسعه اجتماعی و فرهنگی کشور، تا چه اندازه می‌تواند مسیر توسعه اقتصادی و سیاسی کشور را هموارتر سازد.

بدون تردید، تحقق توسعه همه‌جانبه و نتایج حاصله از توسعه اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی در کشور، با مبانی دین مبین اسلام و قانون اساسی کشور، نزدیکی زیادی دارد؛ جامعه آرمانی موردنظر در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، با تاکید بر لزوم حفظ کرامت و شأن و آزادگی انسان، استقلال سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، وجود عدالت‌اجتماعی و نبودن فقر و محرومیت، تامین نیازهای انسانی در جریان رشد و تکامل انسان و بالندگی تولید و اشتغال کامل مولد را مدنظر دارد.

به این ترتیب، اگر بخواهیم سرمایه اجتماعی کشور را افزایش دهیم، لازم است بپذیریم شرط اصلی تحقق توسعه، حقوق‌مداری و مشارکت‌محوری است، زیرا توسعه، از آنجا و در آنجا شروع می‌شود که به حقوق اساسی فرد و جامعه اعتنا شود و فرد و جامعه، در فرآیندهای توسعه، کنشگران فعالی باشند. تنها و تنها، در این صورت است که با تحقق توسعه اجتماعی و فرهنگی، توسعه اقتصادی و سیاسی را نیز شاهد خواهیم بود.

برنامه‌های پیش و پس از انقلاب

بررسی یک پژوهش علمی و کارشناسانه برنامه‌های پنج‌گانه قبل از انقلاب (۱۳۵۶-۱۳۲۷) و قوانین برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۴ - ۱۳۶۸)، نشانگر آن است که مجموعا اشارات به شاخص‌های توسعه (رفاهی و انسان‌گرایانه) در قبل از انقلاب اسلامی در برنامه‌های عمرانی ۲۵۲ مورد و در برنامه‌های توسعه پس از انقلاب ۲۷۹ مورد بوده است. باوجود توجه بیشتر به شاخص مشارکت اجتماعی در پس از انقلاب (۱۴ مورد به ۱۰ مورد)، اما در بررسی شاخص تکثر سیاسی و اجتماعی در می‌یابیم، نه در برنامه‌های پیش از انقلاب و نه در برنامه‌های پس از انقلاب، هیچ نشانی از اشاره و توجه به شاخص تکثر سیاسی و اجتماعی مشاهده نمی‌شود و همین امر می‌تواند نشان‌دهنده ضعف برنامه‌ریزی در هر دو دوره باشد. اما این توقع را از برنامه‌نویسان پس از انقلاب می‌توان داشت که باید ضعف برنامه‌های پیش از انقلاب را از بین برده باشند. البته، شاخص توجه به آسیب‌های اجتماعی در پیش از انقلاب، موردتوجه محسوس‌تری بوده، در حالی که شاخص وضعیت حمایت از خانواده، در برنامه‌های پس از انقلاب موردتوجه بیشتری قرار گرفته است. اما بررسی شاخص برابری و برقراری حقوق مذهبی و قومی نشان می‌دهد که ضعف زیادی در توجه به شاخص برابری، در هر دو دوره به‌چشم می‌خورد.

و در نهایت، می‌توان نتیجه گرفت که اگر به‌دنبال توسعه متوازن و همه‌جانبه کشور هستیم، لازم است تا قبل از تصویب نهایی برنامه هفتم توسعه، دولتمردان و کارشناسان تهیه‌کننده این برنامه، چشم‌های‌شان را بشویند و جور دیگر ببینند و با تغییر نگاه و دیدگاه خود نسبت به توسعه و آزادی‌های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی، شرایط تغییر مناسب و مطلوب برای بازگشت مسیر حرکت کشور به روی ریل «توسعه و پیشرفت و رفاه همگانی» را فراهم سازند.

واردات تاکسی‌های برقی از هفته‌های آینده

وزیر صنعت، معدن و تجارت بااشاره به اینکه صف تخصیص ارز در بسیاری از کالاها با همکاری بانک مرکزی برداشته شده است، گفت: برنامه داریم تا آخر امسال ۱۰۰هزار تاکسی برقی در شهرهای بزرگ داشته باشیم.

به‌گزارش ایرنا، عباس علی‌آبادی در گفت‌وگویی تلویزیونی اظهار کرد: در وزارت صمت، شاخص‌ها و امتیازهایی برای تخصیص ارز قرار داده‌ایم، اگر شرکتی می‌خواهد ارز بگیرد، باید برای تامین مواد اولیه در راستای بهره‌وری بیشتر و صادرات کالاها باشد.

وی افزود: صادرکننده کالا در اولویت تخصیص ارز است، از این‌رو امتیازهایی را برای تخصیص ارز قرار دادیم و به شرکت‌ها اعلام کردیم.

وزیر صنعت، معدن و تجارت بااشاره به وضعیت خودروهای برقی گفت: به‌جای خودروهای بنزینی، باید بیشتر تمرکز خود را روی خودروهای برقی و هوشمند بگذاریم.

سیاست ما نباید این باشد که خودروهای بنزینی را حتما داخلی کنیم چون اینها گذرا هستند، از این‌رو باید به‌سمت داخلی‌سازی قسمت‌هایی که برای ما خلق فناوری می‌کنند، حرکت کنیم.

وی عنوان کرد: باتری خودروهای برقی نسبتا گران است، به‌دنبال آن هستیم که تعرفه واردات آن را به‌حداقل برسانیم تا برای مردم مقرون به صرفه باشد.

علی‌آبادی با بیان اینکه در هفته‌های آینده تاکسی‌های برقی به‌تدریج وارد تهران می‌شوند، گفت: برنامه داریم تا آخر امسال، ۱۰۰هزار تاکسی برقی در شهرهای بزرگ داشته باشیم.

وی ادامه داد: نمونه خودرو برقی داخلی هم تولید شده است و امیدواریم در نیمه اول سال بعد عرضه اینها را داشته باشیم.

در حاشیه روز نخست ایران‌متافو انجام شد

امضای سند همکاری توسعه اقتصاد دانش‌بنیان با معدنی‌ها



عکس: آیدا فریدی

امیرمحمد درویش: بیستمین نمایشگاه بین‌المللی متالورژی (ایران متافو) با حضور صنعتگران حوزه فولاد و متالورژی و با میزبانی صنایعی نظیر فولاد، صنایع‌معدنی، فلزات غیرآهنی، ریخته‌گری، ماشین‌کاری، نسوزها و... در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی آغاز به کار کرد. در این دوره از برگزاری متافو ۱۴۰۲، صنایعی نظیر فولاد، صنایع‌معدنی، فلزات غیرآهنی، ریخته‌گری، ماشین‌کاری، نسوزها و... حضور دارند.

بیستمین نمایشگاه بین‌المللی متالورژی با مشارکت ۶۳۹ شرکت داخلی و خارجی از ۲۲ کشور خارجی آلمان، چین، ایتالیا، ژاپن، ترکیه، اسپانیا، انگلیس، فرانسه، هنگ‌کنگ، سوئیس، هند، روسیه، تایوان، کره‌جنوبی، جمهوری چک، امارات، اسلوونی، افریقای‌جنوبی، مالزی، اتریش، امریکا و سوئد در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار می‌شود.

به‌گزارش گسترش‌نیوز(پایگاه خبری موسسه مطبوعاتی صمت)، روز گذشته در حاشیه این نمایشگاه سندهای همکاری توسعه اقتصادی دانش‌بنیان در حوزه صنایع فلزی و معدنی نیز به‌امضا رسید.

نشست امضای سندهای همکاری توسعه اقتصادی دانش‌بنیان در حوزه صنایع فلزی و معدنی، نیز با حضور روح‌الله دهقانی، معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان رئیس‌جمهوری؛ عباس علی‌آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت؛ محمدیاسر طیب‌نیا، مدیرعامل مجتمع فولاد مبارکه و امیر خرمی‌شاد، مدیرعامل شرکت ملی مس ایران برگزار شد.

امیر خرمی‌شاد، مدیرعامل شرکت ملی مس ایران در ابتدای این نشست اظهار کرد: در بحث هوشمندسازی، ابتدا باید محدودیت را بشناسیم و سپس هدف‌گذاری را انجام دهیم.

وی افزود: بخش‌هایی که نیاز اصلی کشور است و در آینده مناسب نیازهای مهم و ضروری خواهند بود، باید هوشمندسازی شوند.

خرمی‌شاد ادامه داد: عیار مس با فولاد متفاوت است. در مس به‌ازای هر یک تن خاک، ۴ کیلو فلز محتوی داریم.

مدیرعامل شرکت ملی مس گفت: باید به این نکته اشاره کرد که بزرگ‌ترین ناوگان حفاری کشور را در اختیار داریم. با همکاری دانش‌بنیان‌ها و توجه ویژه‌ای که به دانش‌بنیان‌ها خواهیم داشت، مسیر خوبی را پیش‌روی خود خواهیم داشت.

وی گفت: در معدن مس سرچشمه، ۱۵۰ سینه‌کار فعال داریم که بسیار وسیع است. وقتی هوشمندسازی انجام می‌گیرد، برخی مشاغل سنتی از بین خواهند رفت و درازای آن ما نیاز به تربیت نیروی ماهر و مختصص خواهیم داشت.

در ادامه، محمدیاسر طیب‌نیا، مدیرعامل مجتمع فولاد مبارکه اظهار کرد: باوجود مشکلات برق و گاز و همچنین تامین سوخت موردنیاز برای پیشبرد فعالیت‌های مجتمع، با صددرصد توان کار کرده‌ایم و به این فعالیت خود ادامه خواهیم داد. وی افزود: باید به این نکته اشاره کرد که در حال حاضر، بالای ۹۰ درصد تجهیزات مورداستفاده در فولاد مبارکه داخلی است و از توان و ظرفیت‌های داخل استفاده شده است.

طیب‌نیا خاطرنشان کرد: برای استفاده از توان داخلی، دانش ساخت تجهیزات و نقشه‌های موردنیاز این مجتمع بومی‌سازی را در دهه ۹۰ آغاز کردیم. امروز ما در فولادمبارکه در نقطه افتخار ایستاده‌ایم و رمز موفقیت فولاد مبارکه استفاده صددرصدی از ظرفیت‌های داخلی است.

وی گفت: متاسفانه باید این نکته را بگویم که ما در ایران، توانایی خلق ارزش‌افزوده از تکنولوژی و نوآوری‌های جدید را نداریم. ما با رقبای جدی مواجهیم که رو به آینده درحال حرکت هستند. بنابراین، اگر به توسعه تکنولوژی دست پیدا کنیم، موفق‌تر خواهیم بود و چنین چیزی نیاز به زیرساخت خواهد داشت.

آغاز اجرای طرح توسعه شهر فرودگاهی امام‌خمینی(ره)



وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه فرودگاه امام‌خمینی (ره) نگین زیبای انگشتر صنعت هوایی خواهد شد، توسعه این فرودگاه را بزرگ‌ترین طرح توسعه‌ای پس از انقلاب برشمرد و گفت: فاز یک طرح توسعه شهر فرودگاهی امام، اسفند سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد که نیازمند سرمایه ۵۰۰میلیون یورویی است. توسعه فرودگاه بین‌المللی امام‌خمینی درحالی آغاز شده که مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی و تصویب لایحه برنامه هفتم توسعه به وزارت راه و شهرسازی اجازه داد تا مدیریت فرودگاه‌های کشور، به‌استثنای فرودگاه‌های متعلق به نیروهای مسلح را با حفظ مالکیت دولت به بخش خصوصی و عمومی یا مشارکت‌های داخلی و خارجی واگذار کند. به این ترتیب، وزارت راه متولی واگذاری مدیریت فرودگاه‌ها به بخش خصوصی و عمومی شده و بسیاری این واگذاری را دارای اشکالاتی مانند احتمال بروز رانت در واگذاری‌ها می‌دانند.

به‌گزارش ایرنا، مهرداد بذرپاش در مراسم آغاز عملیات عمرانی فاز دوم شهر فرودگاهی امام‌خمینی (ره) افزود: در جلسه رأی‌اعتماد در مجلس شورای اسلامی اعلام کردم که این وزارتخانه پیشران پیشرفت کشور است و نقش متفاوتی برای پیشبرد حرکت پیشرفت ملت ایران دارد. برهمین اساس، امروز هر سفری به شمال، جنوب، شرق و غرب انجام و هر میهمانی که وارد ایران می‌شود، از ظرفیت بزرگ ترانزیتی و کریدوری ایرانی صحبت می‌کند.

وزیر راه و شهرسازی از برنامه کاهش محدودیت‌های پروازی خبر داد و گفت: این برنامه پیام امنیت و آرامش را به سرمایه‌گذاران و مسافران مخابره می‌کند.

وی، فاز دوم فرودگاه امام‌خمینی(ره) را بزرگ‌ترین پروژه هوایی پس از انقلاب عنوان کرد و گفت: این پروژه در کریدور شمال ـ جنوب نیز حضور دارد و اگر دقیق تصمیم گرفته شود و تسلیم جوسازی‌ها نشویم، خواهیم دید که شاهراه اصلی شمال ـ جنوب، شرق ـ غرب، ثروت ملی را به‌اندازه فروش نفت افزایش خواهد داد و امنیت و آرامش را به‌همراه خواهد داشت.

بذرپاش افزود: در کنار زیرساخت‌ها، همه ظرفیت‌های دانش‌بنیان را به کار گرفته‌ایم و باتوجه به اینکه در بسیاری از نقاط کشور خطوط ریلی مستقر است، باید از این ظرفیت‌ها چه در بخش سخت‌افزاری و چه نرم‌افزاری استفاده کنیم.

ترانزیت برق نیروگاه‌های خودتامین صنایع رایگان شد



وزیر نیرو با بیان اینکه براساس ماده ۴ قانون مانع‌زدایی از صنعت برق، ترانزیت برق برای نیروگاه‌های خودتامین صنایع رایگان محاسبه می‌شود، گفت: تابستان امسال با همکاری دوجانبه وزارت نیرو و صنعت سیمان، شاهد رشد ۱۱درصدی تولید سیمان و حداکثر شدن ظرفیت کلینکر کارخانجات سیمان شدیم.

به‌گزارش وزارت نیرو، علی‌اکبر محرابیان در نشست با اعضای انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان گفت: رشد و پیشرفت کشور، حاصل تلاش بخش‌های مختلف تولید به‌ویژه صنعت سیمان کشور به‌عنوان صنعت راهبردی است، به‌طوری‌که پیشبرد و پیشرفت اغلب پروژه‌ها از جمله پروژه‌های مسکن وابسته به این صنعت است.

وزیر نیرو افزود: از آغاز فعالیت دولت مردمی، وزارت نیرو تلاش کرده است که حداکثر انرژی را به‌ویژه در ایام پرباری شبکه برای صنایع مختلف تامین کند. بر این اساس، از سال گذشته، نشست‌های متعددی را با صاحبان صنایع مختلف برگزار و درباره آن برنامه‌ریزی کردیم تا بتوانیم حداکثر انرژی موردنیاز را برای صنایع تامین کنیم.

وی به حاصل تلاش‌های دوجانبه از سمت وزارت نیرو و صاحبان صنایع اشاره کرد و ادامه داد: خوشبختانه در تابستان امسال موفق شدیم تا حداکثر انرژی را در طول شبانه‌روز و به‌ویژه ایام گرم سال برای صنایع مختلف کشور تامین کنیم که رشد ۱۱درصدی تولید سیمان و حداکثر شدن ظرفیت کلینکر کارخانجات از نتایج مثبت و ارزشمند این همکاری دوجانبه بود.

محرابیان با بیان اینکه برای نخستین‌بار در تابستان پشت‌سرگذاشته، تامین برق صنایع از برق خانگی پیشی گرفت، بیان کرد: در تابستان امسال، ۴۶.۱ میلیارد کیلووات ساعت برق برای صنایع مختلف کشور تامین شد که امید است که این شرایط تداوم یابد.

به‌گفته وی، مصرف برق در بخش خانگی در تابستان ۱۴۰۰ باوجود خاموشی‌های متعدد معادل ۴۸ میلیارد کیلووات ساعت بود، اما تابستان امسال باوجود افزایش قابل‌ملاحظه دمای هوا و اضافه شدن ۲ میلیون مشترک جدید به شبکه سراسری برق کشور، این رقم به ۴۶ میلیارد کیلووات ساعت رسید. این در حالی است که مصرف بخش صنعت کشور از ۳۶ میلیارد کیلووات ساعت در تابستان ۱۴۰۰ به ۴۶.۱ میلیارد کیلووات ساعت رسید.

وزیر نیرو به برنامه‌ریزی برای تامین برق صنعت در تابستان ۱۴۰۳ اشاره و اظهار کرد: در تلاش هستیم به‌واسطه برنامه‌ریزی، مدیریت انرژی به‌نحوی باشد که نواقص تامین انرژی صنایع مرتفع شود و تابستان سال آینده برق مناسب‌تری را برای این بخش تامین کنیم.

وی یادآور شد: یکی از مفادی که در قانون مانع‌زدایی از صنعت برق آمده «ماده ۴» است که در آن تسهیلاتی برای صنایع انرژی‌بر کشور در نظر گرفته شده تا صنایع بر احداث نیروگاه‌هایی که از نظر اقتصادی سودآور خواهد بود، اقدام کنند. در همین راستا، وزارت نیرو مکلف شده است، در اجرای این قانون، برق این صنایع را برای خود آنها، دیگر صنایع یا فروش آن برای شبکه با نرخ مناسب انجام دهد و جابه‌جایی و ترانزیت برق نیز به‌صورت رایگان انجام شود. البته در کنار این موارد، تسهیلات دیگری برای سرمایه‌گذاران این بخش پیش‌بینی شده است.

محرابیان در این زمینه افزود: نرخ‌هایی که صنایع در خرید برق دارند، به‌گونه‌ای است که سرمایه‌گذاری برای احداث نیروگاه‌ها از سوددهی قابل‌توجهی برخوردار بوده و گاهی از سود تولیدات معمول این کارخانجات نیز بیشتر است. امید است در اجرای این قانون که تا امروز ۳ واحد آن به‌بهره‌برداری رسیده امسال و سال آتی گام‌های بلندی را با حمایت و مشارکت صنایع برداریم و بخشی از ناترازی برق را جبران کنیم.

عکس روز



استقبال فعالان معدنی از بیستمین نمایشگاه بین المللی متالورژی، ایران متافو

عکس: آیدا فریدی

ویژه‌تر از خبر

سن بازنشستگی به سن مرگ رسید

نمایندگان در جریان بررسی برنامه هفتم توسعه با تصویب بند «خ» ماده ۲۹ موافقت کردند. براساس این بند، سن بازنشستگی، پلکانی به‌ازای سنوات باقیمانده از خدمت افزایش پیدا می‌کند. این پیشنهاد به‌منظور کاهش ناترازی صندوق‌های بازنشستگی و تقویت توان صندوق‌ها در انجام تکالیف محوله سن بازنشستگی به‌تصویب رسیده و در صورت تایید شورای نگهبان، سن بازنشستگی، دولت و مجلس، به صورت یک‌جانبه و بدون مشورت با نمایندگان کارگران و کارفرمایان چنین تصمیم بزرگی را گرفته‌اند. در این راستا، تنها بیمه‌پردازانی که ۲۸ تا ۳۰ سال سابقه خدمت دارند، به سنوات اشتغال آنها برای بازنشستگی اضافه نمی‌شود. همچنین، مقرر شده است بیمه‌پردازانی که ۲۵ تا ۲۸ سال سابقه خدمت دارند، به سنوات اشتغال آنان به‌ازای هر سال تا زمان بازنشستگی، ۲ ماه و به سنوات اشتغال بیمه‌پردازانی که ۲۰ تا ۲۵ سال سابقه خدمت دارند، به‌ازای هر سال تا زمان بازنشستگی، ۳ ماه اضافه می‌شود. به سنوات اشتغال بیمه‌پردازانی که ۱۰ تا ۲۰ سال سابقه خدمت دارند نیز، به‌ازای هر سال تا زمان بازنشستگی، ۴ماه اضافه می‌شود. البته اجرای تمام یا بخشی از این احکام مشروط بر آن است که سن بیمه‌شده در زمان بازنشستگی برای مردان از ۶۲ سال و برای زنان از ۵۵ سال بیشتر نباشد. این مصوبه در روزهای گذشته با مخالفت‌های بسیاری همراه بوده و حشمت‌الله فلاحت‌پیشه، فعال سیاسی نیز در یادداشتی با عنوان «فشار بر دوش مردم افتاده است» نوشت؛ این دولت و این مجلس به‌عنوان ساختار یکدست حکمرانی، شاید بیش از همه مسئولان قبلی، علیه لیبرالیسم و نظامات اقتصادی چپ و راست (شرق و غرب)، شعار داده‌اند و در مواردی در درون قلمرو همان نظامات اقتصادی عمل شده است. فلاحت‌پیشه با بیان اینکه، با افزایش سن بازنشستگی، در عمل سن بازنشستگی برای طبقات محروم به سن مرگ رسیده است، گفت: بسیاری از دهک‌های محروم تنها با مرگ است که می‌توانند بازنشستگی را تجربه کنند. وی افزود: دولت به‌جای اینکه دین خود را به صندوق‌های بازنشستگی ادا کند، فشار را بر دوش مردم انداخته است. به گفته این فعال سیاسی، دولت در جاهایی که قصد داشته است، دستوری عمل کند، بسیار دستوری عمل کرده و واقعیت تلخ هم این است که این دولت، ناکارآمدی تاریخی همه دولت‌های قبل را بر دوش مردم انداخته است. به‌عنوان‌مثال، قبلا در موضوعاتی چون مالیات‌ها، عدم‌تناسب حقوق و دستمزدها با نرخ تورم و امروز هم در موضوع افزایش سن بازنشستگی این رویکردها قابل‌مشاهده است.

وزیر صمت در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان تاکید کرد

آغاز تحول در تحقق صنعت هوشمند

دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان با عنوان «انقلاب صنعتی چهارم و صنعت شهر هوشمند» در مرکز همایش‌های بین‌المللی سازمان اسناد و کتابخانه ملی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان مدیریت صنعتی، جریان سازی انقلاب صنعتی چهارم، بهم‌رسانی شرکت‌های دانش‌بنیان، صنایع بزرگ و... از اهداف برگزاری دومین رویداد ملی دانش‌بنیان «انقلاب صنعتی چهارم و صنعت شهر هوشمند» عنوان شده است. در این رویداد ۲۵۰ شرکت دانش‌بنیان حضور داشته و همایش با ساختار توسعه توانمندی دانش‌بنیان‌ها و تعامل با صنعت برگزار شد. معاون علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، وزیران صنعت، معدن و تجارت، ارتباطات و فناوری اطلاعات و کشور، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، شهردار تهران، شرکت های دانش‌بنیان و خبرگان ذی‌ربط از میهمانان و مدعوین این رویداد بودند. همچنین سخنرانی وزیران و نمایندگان شرکت‌های دانش‌بنیان، امضا و تبادل تفاهمنامه‌ها و برپایی نمایشگاه جانبی از جمله برنامه‌های دومین رویداد ملی صنعت دانش بنیان بود.



تمرکز بر ایجاد صنعت هوشمند دانش‌بنیان

وزیر صمت در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان با اشاره به استمرار برگزاری رویدادها و نمایشگاه‌های مرتبط با صنعت دانش‌بنیان گفت: این یک حرکت جدی است تا بتوانیم به واسطه آن صنعت کشور را هوشمند و دانش‌بنیان کنیم.

به گزارش ایدرونیوز، وزیر صمت در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان با عنوان «انقلاب صنعتی چهارم و صنعت شهر هوشمند» گفت: اکنون زمزمه انقلاب صنعتی پنجم به گوش می‌رسد و پیام آن این است که دوباره اصالت را به انسان بدهیم تا انسان به عنوان محور تحولات و عامل اصلی همواره بماند.

عباس علی‌آبادی تاکید کرد: هوش انسانی هرگز تحلیل نخواهد رفت و همواره توسعه پیدا می‌کند اما این‌بار رقیبی به نام هوش مصنوعی دارد که باید خود را با آن به چالش بکشد. اما این اجازه به هوش مصنوعی داده نمی‌شود که به انسان برتری پیدا کند. انسان می‌تواند خالق باشد و به همین دلیل خلیفه خداست و هوش او همیشه رو به توسعه است؛ اما با تمام اینها اگر از هوش مصنوعی غافل شویم، تاثیرات آن را در جامعه می‌بینیم.

وزیر صمت خاطرنشان کرد: با برگزاری یک سلسله همایش‌های مختلف که تاکنون ۲ همایش برگزار شده تلاش می‌کنیم تا ارتباط دولت و با بخش خصوصی و شرکت‌های دانش‌بنیان را افزایش دهیم و آن را به یک ارتباط ارگانیک و نزدیک تبدیل کنیم.

وی تاکید کرد: سعی می‌کنیم در کنار همایش، نمایشگاه هم داشته باشیم تا شرکت‌های دانش‌بنیان فضایی برای عرضه محصولات خود داشته باشند. در آینده نزدیک این همایش‌ها به بازاری برای یافتن بازار فروش محصولات بدل می‌شود.

علی‌آبادی تصریح کرد: باید تلاش زیادی در راستای صنعت هوشمند دانش‌بنیان داشته باشیم در غیر این صورت همسایگان ما در این حوزه از ما سبقت می‌گیرند و بعدها غصه می‌خوریم.

تا پایان دولت فیبرنوری به همه شهرها می‌رسد

همچنین وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان گفت: بیش از ۴ میلیون خانوار تاکنون به فیبرنوری متصل شده‌اند و قرار است تا پایان دولت فیبرنوری را به ۲۰ میلیون خانوار برسانیم.

وزیر فناوری ارتباطات و فناوری اطلاعات در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان «انقلاب صنعتی چهارم و صنعت شهر هوشمند» اظهارکرد: فناوری ارتباطات و اطلاعات بخشی از زندگی در شهر هوشمند است که ایران ظرفیت خوبی در این بخش دارد.

عیسی زارع‌پور تصریح کرد: وضعیت ایران در بخش فناوری ارتباطات و اطلاعات خوب است و در حالی که خیلی از کشورها از سکوهای خارجی استفاده می‌کنند اما ما از سکوهای داخلی بهره می‌بریم.

زارع‌پور گفت: اگر قرار است هوشمندسازی رخ دهد باید به اینترنت اشیا و هوشمندسازی زندگی‌ها و جامعه فکر کنیم؛ باید اطلاعات حسگرها را به خوبی جمع‌آوری و بتوانیم آن را منتقل کرده و پردازش کنیم.

وی افزود: زیرساخت‌های اینترنت پرسرعت و با کیفیت و امن فقط در بستر فیبرنوری است اما ما آمادگی لازم را برای این کار نداریم زیرا زیر وضعیت خوبی در این حوزه نداشتیم که البته در حال ساخت‌وساز جدید هستیم.

وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات گفت: در ۴۰۰ شهر فیبرنوری به صورت کامل ایجاد شده است؛ این کار بزرگ را باید ۱۰ سال قبل می‌کردند اما ما تا آخر دولت فیبرنوری را در تمامی شهرهای ایران می‌بریم و کار ۱۰ ساله را قرار است ظرف ۳ سال به پایان برسانیم.



وی افزود: 5G فقط در اینترنت پرسرعت امکان‌پذیر است و درحال‌حاضر ارتقا به سمت نسل پنجم هستیم هر چند برخی کشورها به سمت نسل ششم رفته‌اند.

وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات تصریح کرد: گفته می‌شود که تا چند سال آینده بیش از ۴۰ میلیارد داده در لحظه جمع‌آوری و پردازش می‌شود.

وی گفت: در سه نقطه کشور یعنی در شهرهای مشهد، اصفهان و تهران در حال راه‌اندازی نقطه داده برای پردازش هستیم که بخشی از زیرساخت‌ها توسعه فناوری‌های ارتباطات و اطلاعات است.

زارع‌پور افزود: برای نخستین بار یک فصل از لایحه برنامه هفتم توسعه در راستای قانون توسعه فناوری دیجیتال اختصاص یافته و کارگروهی هم در دولت برای آن تشکیل شده که تمامی اختیارات هیات وزیران به آن تفویض شده است.

وی افزود: در سال اول اجرای برنامه هفتم توسعه به همه دستگاه‌ها، سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها تکلیف شده که ظرف ۶ ماه برنامه‌های خود را برای هوشمندسازی ارائه دهند؛ سال آینده قطعا تحرکات جدی در این حوزه خواهیم داشت.

زارع‌پور تصریح کرد: مواد ۴۵ تا ۴۸ برنامه هفتم توسعه به موضوع هوشمندسازی صنعت اختصاص یافته که ناشی از تخصص و تجربه وزیر صمت و فعالیت مستمر وی در بخش خصوصی و حضور فعلی وی در بخش دولتی است.

تاکید بر نظام‌مندی ارتباط جامعه علمی و دانشگاه

وزیر علوم در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان گفت: ارتباط بین جامعه علمی و دانشگاه باید نظام‌مند شده و این مسیر در آینده ادامه پیدا کند.

به گزارش ایدرونیوز، وزیر علوم، ضمن بیان این مطلب اظهارکرد: عزم و اراده وزارت صمت برای توسعه همکاری‌ها بین دانشگاه و صنعت مشهود است و باید این برنامه به صورت نظام‌مند جلو برود.

محمدعلی زلفی‌گل افزود: بحث هوشمندی باید فراتر از شهر دیده شود و باید به سمت زندگی فردی و اجتماعی هوشمند برویم.

وزیر علوم تصریح کرد: به جای شهر هوشمند باید از شهر دانا بگوییم؛ استفاده مطلوب و موثرتر از هوش و دانایی در شهر از اهمیت بالایی برخوردار است و فقط نباید به شهر هوشمند و استفاده از تکنولوژی در آن فکر کرد.

وی افزود: وقتی واژه شهر هوشمند را می‌گوییم معنایش استفاده از تکنولوژی در شهر است ولی وقتی از واژه شهر دانا می‌گوییم توجه به علوم انسانی که در آن معرفت و مدارا و اخلاق و انسانیت باشد مدنظر است.

وزیر علوم، تحقیقات و فناوری اظهارکرد: در رویدادهای بعدی باید از علوم انسانی، دینی و هنر استفاده کرد تا آنها از آرامش در شهر دانا و هوشمند برای ما بگویند.



وی گفت: بهترین جا برای اقتدار ملی، سرمایه‌گذاری در زمینه علم و فناوری و دانش است و بهترین مکان برای آن دانشگاه است و اگر ریالی در این بخش‌ها هزینه کنیم میلیاردها تومان در آینده کشور آورده به‌دست می‌آید.

رتبه ۱۷ ایران در تولید هوش مصنوعی جهان

معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان گفت: ایران از نظر تولید هوش مصنوعی رتبه ۱۷ دنیا را دارد ولی از کاربرد هوش مصنوعی رتبه ۷۷ جهان هستیم که باید با تحول در این بخش کشور را توسعه دهیم.

معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان رئیس‌جمهوری گفت: انقلاب صنعتی چهارم در پارادایم خاصی شکل گرفت که اینترنت اشیا، رباتیک و ... توسعه پیدا کرد، البته همه اینها در بستر هوش‌مصنوعی شکل گرفت؛ این پارادایم وقتی جدی گرفته شد که هوش‌مصنوعی رشد جهش گونه پیدا کرد و توانستیم ذخیره اطلاعات بالایی داشته باشیم.

روح الله دهقانی فیروزآبادی افزود: رشد مصنوعی در حال بازتعریف ارتباطات انسان با جهان است که انقلابی در زندگی و حیات بشر است.

معاون رئیس‌جمهوری تصریح کرد: ویژگی تکنولوژی آن است که بیرون انسان قوی اما درون انسان ضعیف است و بازوان و ماهیچه‌های انسان ضعیف می‌شود؛ همین حالت را شبکه‌های اجتماعی با انسان انجام داده است.

دهقانی فیروزآبادی گفت: تکنولوژی زندگی انسان‌ها را سازگار نکرد بلکه ضعیف کرد.



معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری افزود: هوش مصنوعی قرار است به جای انسان کنترل و طراحی و نظارت کند؛ کمتر از ۱۰ سال آینده تمام کارهای دنیا مانند ساخت‌وساز و هواپیما و ... را هوش مصنوعی می‌سازد.

دهقانی فیروزآبادی نیروی انسانی توانمند را یکی از ظرفیت‌های خوب کشور دانست و اظهار کرد: ما منابع زیادی برای سرمایه‌گذاری در کشورمان نداریم و باید با کمک هوش‌مصنوعی برای ارتقای بهره‌وری تلاش کنیم.

معاون رئیس‌جمهوری با اشاره به اینکه از نظر تولید هوش مصنوعی رتبه ۱۷ دنیا را داریم اما از کاربرد هوش مصنوعی رتبه ۷۷ جهان هستیم، افزود: باید ظرف ۲ تا ۳ سال آینده اتفاق بزرگی در هوش‌مصنوعی ایران رقم بزنیم.

وی ابراز امیدواری کرد: برگزاری چنین رویدادهایی منجر به اتفاقات هماهنگ و یکپارچه در دسترسی کشور به فضای هوش‌مصنوعی می‌شود.

مشارکت علمی و فناورانه در طرح‌های کلان صنعتی

در همین حال سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و وزارت علوم و دانشگاه شهید بهشتی در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان تفاهمنامه‌های همکاری در خصوص مشارکت علمی و فناورانه در طرح‌های کلان صنعتی امضا کردند.

بر اساس تفاهمنامه‌ای که بابک احمدی معاون وزیر صمت و رئیس هیات عامل ایدرو و سجاد محمدعلی نژاد معاون فناوری و نوآوری وزارت عتف (علوم، تحقیقات، فناوری) آن را در دومین رویداد ملی صنعت دانش‌بنیان در محل مرکز همایش‌های بین‌المللی سازمان اسناد و کتابخانه ملی امضا کردند ایدرو و وزارت عتف برای ایجاد سازکار لازم به منظور ارتقای توانمندی‌های کشور در ایجاد زیرساخت‌های فناوری و نوآوری و کمک به تجاری‌سازی دستاوردهای خلاقانه و دانش محور نخبگان کشور باهم همکاری خواهند کرد.

بهره‌برداری از ظرفیت‌های طرفین در توسعه و ارتقای زیست بوم فناوری و نوآوری کشور، کمک به ارتقای فناوری و نوآوری صنایع هدف ایدرو، همکاری در تاسیس و راه‌اندازی پارک‌ها و پردیس‌های علم و فناوری مشترک، کمک به تجاری‌سازی دستاوردهای نخبگان و شرکت‌های فناور و دانش‌بنیان، استفاده از ظر فیت فناورانه و نوآورانه کنشگران شبکه وزارت عتف برای حل مسائل حوزه صنعت از محورهای عمده این تفاهمنامه است.

مشارکت فناورانه در طرح‌های کلان صنعتی از جمله فناوری‌های احیای اقلیم، توسعه تولید خودروهای برقی، سیستم‌های ذخیره انرژی، پیشرانه‌های هوایی و گیاهان دارویی، راه‌اندازی مراکز مشترک به منظور رصد فناوری‌های نوظهور و کشف نیازهای فناورانه سند توسعه صنعتی کشور، ترغیب بنگاه‌های بزرگ اقتصادی برای سرمایه‌گذاری در حوزه فعالیت‌های فناورانه و نوآورانه، ارتقای فرهنگ نوآفرینی و فن‌آفرینی، بهم‌رسانی و رسوخ فناوری در بخش صنعت، معدن و تجارت نیز از دیگر مفاد این تفاهمنامه به‌شمار می‌رود.

همچنین در این رویداد تفاهمنامه دیگری هم بین سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و دانشگاه شهید بهشتی با هدف مشارکت علمی و فناوری در تعیین رویکردها و سیاست‌گذاری‌ها و به‌هم‌رسانی زیست‌بوم‌های صنعتی به امضا رسید. بر اساس این تفاهمنامه که بابک احمدی معاون وزیر صمت و رئیس هیات عامل ایدرو و سید محمودرضا آقامیری رئیس دانشگاه شهید بهشتی آن را امضا کردند، طرفین در خصوص مشارکت فناورانه در طرح‌های کلان صنعتی، انجام مطالعات اقتصادی، تشکیل تیم‌های مشترک تحقیق و توسعه با مشارکت سازمان مدیریت صنعتی، تجاری‌سازی نتایج تحقیقات فناوری‌های حوزه صنعت، راه‌اندازی مراکز مشترک به منظور رصد فناوری‌های نوظهور و کشف نیازهای فناورانه سند توسعه صنعتی کشور همکاری خواهند کرد.

انرژی

ایجاد تحول در حوزه تجدیدپذیرها

در حال حاضر ظرفیت منصوبه انرژی تجدیدپذیر اعم از بادی و خورشیدی برابر با ۱۱۰۰ مگاوات است و آن‌طور که معاون وزیر نیرو وعده داده، سال ۱۴۰۳ سال تحول تجدیدپذیرها در صنعت برق کشور خواهد بود.

به گزارش ایسنا، در حال حاضر ظرفیت نیروگاه‌های تجدیدپذیر در کشور به ۱۱۰۰ مگاوات افزایش یافته است که سالانه با تولید برق بالغ بر ۲۱۵۴ میلیون کیلووات ساعت، ناترازی برق را خصوصا در زمان های پیک کاهش می‌دهد، همچنین سالانه از مصرف بالغ بر ۶۸۵ میلیون متر مکعب معادل گاز طبیعی و انتشار یک‌میلیون و ۶۶۴هزار و ۵۷۸ هزار تن آلاینده‌های زیست محیطی جلوگیری کرده و باعث صرفه‌جویی ۵۳۰.۷۳۵ هزار مترمکعب آب در فرآیند تولید برق می‌شود.

امروزه به دلیل مسائل اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی، استفاده از انرژی تجدیدپذیر به عنوان جایگزین مناسب برای حامل‌های انرژی فسیلی توصیه می‌شود، چرا که کاهش ذخایر سوخت فسیلی از یک سو و غیرواقعی بودن قیمت این حامل‌ها از سوی دیگر موجب هدر رفت منابع مالی کشور در حوزه‌های مختلف و به خصوص در بخش صنعت برق شده است. همچنین باتوجه به شرایط اقتصادی کشور، احداث نیروگاه‌های حرارتی جدید به دلیل زمانبر بودن فرایند احداث و ناترازی سوخت در کشور، به تنهایی نمی‌تواند پاسخگوی نیاز فعلی و رشد بار سالانه شبکه باشد، به همین منظور احداث نیروگاه تجدیدپذیر می‌تواند گزینه مناسبی برای مقابله با این مشکلات بوده و امکان دسترسی به برق پایدار را در کوتاه‌ترین زمان ممکن فراهم سازد.

در این راستا، وزارت نیرو در دولت سیزدهم برنامه‌هایی را برای احداث نیروگاه تجدیدپذیر ارائه کرده که یکی از آنها برنامه احداث ۱۰ هزار مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر است. برنامه‌ای که در آن تولید ۴هزار مگاوات برق از طریق نیروگاه بادی خورشیدی و ۳هزار مگاوات نیروگاه بادی و ۳هزار مگاوات احداث نیروگاه خود تامین صنایع در آن پیش‌بینی شده است. اخیرا نیز احداث ۳۰ هزار مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر طی ۵سال در جلسه شورای عالی انرژی به تصویب رسید که خبر از آینده‌ای روشن در زمینه احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر در کشور می‌دهد.

معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی به تازگی در این رابطه اظهار کرد: ریل گذاری خوبی با حمایت وزیر نیرو و فعالیت‌های ساتبا طی دو سال گذشته در حوزه تجدیدپذیرها صورت گرفته است، این مهم فضای خوبی را در موضوع تجدیدپذیرها در کشور ایجاد کرده به طوری که پنل‌های خورشیدی و توربین‌های بادی به دست متخصصان داخلی در کشور ساخته می‌شود.

وی با اشاره به شدت گیری احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر به ویژه خورشیدی در کشور گفت: بی‌تردید سال ۱۴۰۳ سال تحول تجدیدپذیرها در صنعت برق کشور خواهد بود. بر اساس مجوز شورای اقتصاد هم اکنون ۳ تا ۴ هزار مگاوات نیروگاه خورشیدی در حال احداث است و به واسطه فراهم‌سازی زیرساخت‌های مناسب و لازم و نیز برنامه‌ریزی انجام شده این تحول در صنعت برق کشور رخ خواهد داد.

معاون برق و انرژی وزیر نیرو خبر داد: طی ۱۰ سال آینده حداقل ظرفیت ۳۰ هزار مگاوات در صنعت برق از انرژی تجدیدپذیر خواهیم داشت و برنامه‌های آینده متکی بر انرژی تجدیدپذیر خواهد بود. پرونده تجدیدپذیرها به صورت جدی در صنعت برق باز شده و سال آینده تجدیدپذیرها سهم قابل توجهی از سبد سوختی نیروگاه‌ها را به خود اختصاص می‌دهند.

وی ضمن ارزیابی سرمایه‌گذاری در این باره اظهار کرد: صندوق توسعه ملی و شرکت‌های بزرگ داخلی در این باره سرمایه‌گذاری‌های خوبی را صورت داده است، سال به سال سرمایه‌گذاری تجدیدپذیرها با در نظر گرفتن رشد تکنولوژی افزایش می‌یابد و حتی می‌تواند با توجه به مزایای زیست محیطی اقتصادی‌تر نیز باشد.

عزم دولت سیزدهم درحالی است که کل ظرفیت منصوبه انرژی‌های تجدیدپذیر از سال ۱۳۷۲ تا سال ۱۴۰۰ معادل ۸۵۸.۵ مگاوات بوده و از آغاز دولت سیزدهم تاکنون ۲۲۵ مگاوات به این ظرفیت اضافه شده است.

۷۹ درصد کل ظرفیت منصوبه انرژی‌های تجدیدپذیر مربوط به قبل از دولت سیزدهم بوده و ۲۱ درصد بعد از این دولت افزوده شده است. استفاده از ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، ماده ۱۶ قانون جهش دانش‌بنیان و مصوبه‌های شورای اقتصاد و روش خرید تضمینی برق از عوامل اثربخش در توسعه تجدیدپذیرهاست.

افزایش امنیت انرژی، رفع ناترازی تولید و مصرف در فاصله زمانی کمتر، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و حفظ محیط زیست با کاهش سوخت‌هایی مانند مازوت، افزایش راندمان انرژی ازجمله موضوعات مهمی است که صنعت برق را به سمت استفاده بیشتر از انرژی‌های تجدیدپذیر سوق می‌دهد.

یادداشت



توسعه حمل‌ونقل عمومی از خواستن تا عمل

وحید نوروزی
کارشناس حوزه حمل‌ونقل

توجه به زیرساخت‌های شهری، توسعه را به همراه دارد و بدون فراهم‌آوری زیرساخت‌های مناسب و کارآمد، هیچ‌یک از انواع توسعه شهری امکان‌پذیر نخواهد بود.

امروزه در آلودگی شهرهای بزرگ، خودروها نقش بسیار زیادی دارند؛ بنابراین ضروری است مدیران شهری برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک خودروهای تک‌سرنشین در خیابان‌های شهر به‌دنبال یک راه‌حل منطقی باشند.

یکی از راهکارهای مقابله با معضل آلودگی و ترافیک توجه به حمل‌ونقل عموی و گسترش آن است. در واقع توسعه حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مولفه‌های زیرساختی، تاثیر بسیار زیادی در توسعه اقتصادی و پایدار شهری دارد.

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 ذکر شده، دولت باید توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی داشته باشد، اما در کلانشهر 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 و به طبع افزایش آلودگی های مستقیم و غیرمستقیم شده است.

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

در حال حاضر با وضعیتی که حمل‌ونقل عمومی شهر تهران 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 حالی‌که 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 ناوگان‌حمل‌ونقل عمومی بهانه‌تراشی می‌کنند و حتی در دوره‌ای، ۱۰۰درصد بهای اتوبوس‌های بی‌آرتی 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.

جلسات شهردار تهران و رئیس شورای‌شهر تهران با مسئولان دولتی از جمله سازمان برنامه‌وبودجه نیز برگزار می‌شود تا بتوانند برای توسعه حمل‌ونقل عمومی سهم بیشتری از دولت بگیرند.

در بودجه 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.

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 خدمتی خود را ارتقا دهیم و شرایط بسیار بدی که امروز با آن مواجهیم را جبران کنیم.

بررسی صمت از طرح برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی

اولویت برقی‌سازی به آلاینده‌ترین‌ها داده شود

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir



به‌تازگی رئیس‌کل بانک مرکزی از تامین یک میلیارد یورو ارز برای واردات خودروهای برقی و توافق با وزیر صمت برای واردات خودروهای برقی، خبر داده و علاوه بر این، از تامین ارز بسته یک میلیارد و ۴۰ میلیون یورویی شهرداری تهران برای خودروهای برقی (اعم از اتوبوس، ون و موتورسیکلت) گفته است. آنچه از ظواهر امر پیداست، برنامه برقی‌سازی به‌ویژه در ناوگان حمل‌ونقل عمومی، وارد فاز عملیاتی شده است. اما آیا یک میلیارد یورویی که بانک مرکزی برای واردات خودرو برقی تخصیص داده می‌تواند اهداف برنامه برقی‌سازی حمل‌ونقل را به تحقق نزدیک کند؟ بدون فراهم‌سازی بخش زیادی از زیرساخت‌های موردنیاز، چگونه برقی‌سازی امکان‌پذیر است؟ در چه بازه زمانی می‌توانیم تاثیر این اقدام را در کمیت و کیفیت حمل‌ونقل عمومی به‌طور ملموس مشاهده کنیم؟ صمت در این گزارش نظر کارشناسان حوزه خودرو و حمل‌ونقل را درباره اجرایی شدن این طرح و همچنین تاثیری که دارد، جویا شده که در ادامه می‌خوانید.

ناوگان حمل‌ونقل عمومی در اولویت برقی‌سازی



علی میرمحمدی، کارشناس حوزه خودرو و عضو کارگروه برقی‌سازی با تاکید بر اینکه وزارت صنعت، معدن و تجارت بیش از اینکه به‌دنبال رسانه‌ای کردن اقداماتش در حوزه خودروهای برقی و به‌ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی باشد، درصدد این است که مردم نتیجه این اقدامات را به‌طور ملموس در شهر مشاهده کنند به صمت اظهار کرد: برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه برقی‌سازی که براساس یک روند مشخص و مدون آن را به‌طور جدی دنبال می‌کند، حرکت گام‌به‌گام، اما مستمر و سریع به سمت استفاده حداکثری از اتوبوس‌های برقی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌واسطه جامعیت و افراد زیادی است که از خدمات این بخش بهره می‌گیرند و همچنین مزایایی بی‌شماری است که این طرح علاوه بر تسهیل در رفت‌وآمد شهروندان و کاهش آلودگی هوا دارد.

گام‌به‌گام پیش‌می‌رویم

میرمحمدی ادامه داد: برنامه وزارت صمت به‌طورکلی مشخص است و مرحله مرحله براساس این برنامه حرکت خواهیم کرد تا در نهایت به نتیجه دلخواه برسد. واقعیت این است که در این زمینه وزارتخانه بیشتر بر این محور متمرکز است که کارهایی که برنامه‌ریزی شده انجام شود.

به هرحال این موضوع زمانبر خواهد بود و نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم در یک فرصت زمانی بسیار محدود، بیشتر بخش‌هایی که برای آنها در چارچوب برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی برنامه داریم از اتوبوس‌ها و تاکسی‌های شهری گرفته تا موتورسیکلت‌های کار انجام شود، اما خوشبین هستیم که بتوانیم با سرعت بیشتر در این مسیر حرکت کنیم.

وی ادامه داد: برنامه شروع و گام‌هایی برداشته شده و وزارت صمت نیز در حال اجرای برخی زیرساخت‌ها و اقدامات در این زمینه است که به هر حال اعتبار تخصیص داده شده نیز روند واردات خودروهای برقی را تسریع خواهد کرد و امیدواریم بتوانیم به‌زودی شاهد تاثیرات کلان این برنامه در سطح شهر و کشورمان باشیم.

ورود ۲۰۰ خودرو سواری برقی

میرمحمدی با اشاره به اینکه در حال حاضر حدود ۲۰۰ خودرو سواری برقی وارد کشور شده، ادامه داد: بخشی از خودروها نیز سفارش داده شده و تعدادی هم در گمرکات هستند، کار شروع شده و به‌طورجدی دنبال می‌شود. پرداخت‌هایی هم انجام شده است. امیدوارم امسال و سال آینده در این بازه زمانی نتیجه این اقدامات به‌ویژه در حوزه شهری، خود را نشان دهد. به هر حال، ثبت سفارش و حمل خودروها و ترخیص و... فرآیندهایی زمانبر هستند.

کارشناس حوزه خودرو در پایان با اشاره به اینکه این یک تصمیم حاکمیتی است که منابع آن در حال تامین و زیرساخت‌هایش در حال اجراست، گفت: به‌تازگی وزارت نیرو هم برای اجرای زیرساخت‌هایی در تامین برق، اعلام همراهی کرده، پس یک عزم و اراده ملی وجود دارد که این اتفاق بیفتد و به هر حال ما گام‌هایی برداشته‌ایم. البته باز هم تاکید می‌کنم که کار زمانبر خواهد بود، اما نرخ انجام کار هم مشخص است و تلاش داریم براساس آن پیش برویم. به هر حال، وزارت صمت در حال اجرای تصمیمات مربوطه و زمینه‌سازی برای برقی‌سازی خودرو با اولویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی است.

> وزارت صمت در حال زمینه‌سازی برای برقی‌سازی با اولویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی است

جایگاه قابل‌توجه برقی‌سازی در برنامه هفتم



سعید قصابیان، کارشناس حوزه حمل‌ونقل در ارزیابی خود از برنامه‌های دولت در راستای برقی‌شدن ناوگان حمل‌ونقل عمومی، در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: اولویت دادن به برقی‌سازی اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی منعکس‌کننده اراده واقعی حاکمیت (دولت و شهرداری‌ها) برای توسعه برقی‌سازی و تحقق هوای پاک در کلانشهرهاست. به هر حال، دنیا به سمت خودروهای برق با هدف کاهش آلاینده‌ها و کاهش گازهای گلخانه‌ای به‌ویژه در شهرهای بزرگ به سرعت در حال حرکت است. برخی دولت‌ها که میزان آلایندگی خودرویی در آنها خیلی کمتر از کشور ما است، برای حذف خودروهای فسیلی‌سوز در کشورشان ضرب‌الاجل تعیین کرده‌اند. در ایران هم چند سال است با وجود کاستی زیاد در زیرساخت‌ها، خودرو برقی تشویق می‌شود. در هدف‌گذاری برنامه هفتم توسعه سهم قابل‌توجهی برای خودروهای برقی و هیبرید پیشنهاد شده است. عرضه ۲۰۰ هزار خودرو برقی و هیبریدی در سال پایانی این برنامه، یکی از مواردی است که در برنامه هفتم توسعه موردتاکید قرار دارد.

وی در پاسخ به این پرسش با توجه به محدودیت منابع، برقی‌سازی بهتر است ابتدا از چه نوع خودروهایی شروع شود، افزود: طبعا اولویت باید به خودروهایی داده شود که آلایندگی بیشتری دارند. برای رسیدن به آلاینده‌ترین نوع خودرو می‌شود به سراغ آمار شرکت کنترل کیفیت هوای تهران رفت. مطابق گزارش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، منبع ۷۰ درصد ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون در شهر تهران وسایل نقلیه هستند و ۳۰ درصد دیگر ذرات معلق توسط منابع ساکن تولید می‌شوند. از آن ۷۰ درصد، خودروهای سواری شخصی با ۴. ۱ درصد، تاکسی‌ها یک درصد، مینی‌بوس‌ها ۴ درصد، موتورسیکلت‌ها ۱۰ درصد، اتوبوس‌ها ۳۰ درصد و خودروهای سنگین (کامیون) ۲۳ درصد سهم دارند که نقش فرسودگی خودرو در این آلودگی‌ها پررنگ است. این نسبت‌ها درباره سایر آلاینده‌ها، عمدتا گازهایی مانند مونوکسیدکربن، دی‌اکسیدکربن، دی‌اکسید گوگرد و... جور دیگری است.

مطابق همان گزارش، منبع ۸۵ درصد از سایر آلاینده‌ها (گازها) در شهر تهران وسایل نقلیه هستند و ۱۵ درصد دیگر توسط منابع ساکن تولید می‌شوند. از آن ۸۵ درصد، خودروهای سواری شخصی با ۴۹ درصد، تاکسی‌ها ۱۴ درصد، مینی‌بوس‌ها یک درصد، موتورسیکلت‌ها ۱۸ درصد، اتوبوس‌ها یک درصد و خودروهای سنگین ۲ درصد سهم دارند.

اتوبوس‌های شرکت واحد، در اولویت نخست

قصابیان ادامه داد: با توجه به آمار بالا، کامیون، با وجود سهم قابل‌توجه آن در تولید ذرات معلق، نمی‌تواند پاسخ اولویت برقی‌سازی خودروها باشد، چراکه عرصه فعالیت کامیون‌ها عمدتا بیرون شهر است و حضور آن در شهر، برحسب ضرورت است. گرچه، بر خلاف برخی اظهارنظرهای غیرواقع‌بینانه، نمی‌توان از حضور کامیون در شهر جلوگیری کرد، اما با نصب فیلتر دوده روی اگزوز کامیون‌های فعال در شهر می‌توان از درجه آلایندگی آنها کاست.

وی افزود: اتوبوس‌های شهری و عمدتا اتوبوس‌های شرکت واحد با سهم ۳۰ درصدی متهم اصلی در اشاعه ذرات جامد هستند و لذا پاسخ اول به‌ضرورت برقی‌سازی هستند؛ کما اینکه در سال‌های گذشته، فرآیند گازسوز کردن خودروها از اتوبوس شروع شد و اولین اتوبوس برقی (با استفاده از شبکه بالاسری) در خیابان دماوند تهران به کار گرفته شد. اتوبوس‌های حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل محدود بودن دایره فیزیکی فعالیت‌شان به داخل شهر و مشخص بودن محل‌های پارکینگ‌های آنها، به‌راحتی می‌توانند توسط سیستم شارژ پشتیبانی شوند. اولویت دادن به برقی‌سازی اتوبوس‌های عمومی همچنین می‌تواند منعکس‌کننده اراده واقعی حاکمیت (دولت و شهرداری‌ها) از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت و دادن امتیازهای ویژه به این شیوه از حمل‌ونقل عمومی برای توسعه برقی‌سازی و تحقق هوای پاک در کلانشهرها باشد؛

قصابیان در ادامه اظهار کرد: به نظر می‌رسد موتورسیکلت‌ها با سهم ۱۰ درصدی در تولید ذرات جامد و ۱۸ درصدی در تولید گازهای آلاینده (بخصوص در مناطق مرکزی تهران)، نامزد دوم برای برقی‌سازی باشند. موتورسیکلت‌ها نیز به‌دلیل محدود بودن دایره فیزیکی فعالیتشان به داخل شهر می‌توانند توسط سیستم شارژ در سطح شهر پشتیبانی شوند. تفاوت موتورسیکلت با اتوبوس، اما در ماهیت مالکیت آنهاست. اتوبوس‌های شرکت واحد اموال عمومی هستند، اما موتورسیکلت مالک خصوصی دارد. با توجه به قیمت ناچیز بنزین، قانع کردن مالکان فعلی موتورسیکلت‌های بنزین‌سوز به تبدیل موتورسیکلت‌شان به نوع برقی با مانع قیمت مواجه است و همچنین قیمت باتری. واردات یا تولید موتورسیکلت برقی در داخل تنها یکی از حلقه‌های فرآیند برقی‌سازی است و همه ماجرا نیست. بی‌توجهی به اقتصاد موتورسیکلت برقی می‌تواند به شکست این فرآیند منجر شود. کارشناس حوزه حمل‌ونقل اظهار کرد: چالش قانع کردن شهروندان به تعویض خودروهایشان به نوع برقی درباره خودروهای سواری (اعم از شخصی و تاکسی) هم صادق است. واردات یا تولید خودرو برقی در داخل تنها یکی از حلقه‌های فرآیند برقی‌سازی است و همه ماجرا نیست. بی‌توجهی به اقتصاد خودرو برقی و تاکسی برقی می‌تواند به شکست این فرآیند منجر شود. با توجه به قیمت ناچیز بنزین، قانع کردن مالکان فعلی تاکسی‌های بنزین‌سوز به تبدیل خودروهایشان به نوع برقی با مانع قیمت و همچنین قیمت باتری روبه‌رو است. این دغدغه برای خریدار خودرو سواری برقی هم وجود دارد؛ بنابراین تاکسی و سپس خودرو سواری را می‌توان در اولویت بعدی برقی‌سازی قرار داد. تاکسی‌ها به‌دلیل محدود بودن دایره فیزیکی فعالیت‌شان به داخل شهر می‌توانند توسط سیستم شارژ در سطح شهر پشتیبانی شوند در حالی‌که خودرو سواری در خارج شهر و شهر مقصد هم نیازمند خدمات شارژ است. تفاوت دیگر تاکسی و خودرو سواری در ماهیت مالکیت آنهاست. تاکسی کالایی سرمایه‌ای است، اما خودرو سواری کالای شخصی و مصرفی به‌شمار می‌رود. قصابیان در پایان تاکید کرد: استفاده از خودرو برقی از غلظت آلاینده‌ها در مناطق شهری می‌کاهد، اما برقی که از سوزاندن سوخت‌های فسیلی در نیروگاه حرارتی تولید می‌شود برق پاک نیست و اثر کربن در آن پر رنگ است؛ بنابراین استفاده از چنین برقی ما را به هدف کاهش گازهای گلخانه‌ای نمی‌رساند. در حال حاضر میزان برق تولید شده از منابع تجدیدپذیر درصد بسیار ناچیزی از کل برق تولید شده در کشور را تشکیل می‌دهد (تقریبا ۱۰۰۰ مگاوات). با علم به قیمت ناچیز سوخت‌های فسیلی، بی‌توجهی به اقتصاد تجدیدپذیرها می‌تواند به شکست هدف کاهش کربن در کشور منجر شود.

> اولویت دادن به برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی منعکس‌کننده اراده حاکمیت برای تحقق هوای پاک است

سخن پایانی

به اعتقاد کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه حمل‌ونقل، مدیریت شهری راهی جز حرکت به سمت توسعه حمل‌ونقل عمومی برقی ندارد با این حال، برخی چالش‌ها پیش‌روی پذیرش این نوع از حمل‌ونقل عمومی وجود دارد؛ چالش‌هایی که اگر متولیان امر در همین بدو ورود به میدان به آنها توجه نکنند، به نتیجه موردنظر نخواهد رسید.

از سویی ما متعهد به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای هستیم و از سوی دیگر می‌دانیم که خودروهای برقی نقش مهمی در رسیدن به این هدف ایفا خواهند کرد، اما برای رسیدن به نتیجه قطعی باید به سرعت و البته با برنامه‌ریزی دقیق شروع کرده و زیرساخت‌های لازم برای برقی‌سازی را فراهم کنیم. آنچه از ظواهر امر برمی‌آید عزم‌جزم متولیان امر در مسیر برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی است که چشم‌انداز آن را امیدبخش می‌کند.

البته در حالی که امیدواری زیادی درباره اتوبوس‌های برقی وجود دارد، اما معایبی مانند قیمت بالای اتوبوس‌های برقی، نیاز به زیرساخت‌های شارژ و محدود بودن برد وسایل نقلیه برقی باعث کند شدن رشد استفاده از این‌گونه محصولات در سیستم حمل‌ونقل کشور است. امید که با حمایت‌های دولت و همچنین با بهبود تکنولوژی اتوبوس‌های برقی و استقرار جایگاه‌های شارژ، این چالش‌ها کاهش پیدا کند و در نهایت شاهد تغییرات مثبت و چشمگیری در این بخش باشیم.

باطله‌های سونگون؛ گنجی که به چینی‌ها رسید



عکس: صمت

باطله‌های مس سونگون از عیار بالایی برخوردار است، طوری که ارزش باطله‌های معدنی بیشتر از خود ماده معدنی مس است، اما به علت بی‌اطلاع بودن مدیران ارشد، این مواد ارزشمند به سمت باطله‌ها هدایت می‌شوند. گفته شده است اخیرا کشور چین روستایی که باطله‌های معدنی مس سونگون در آنجا نگهداری می‌شود را خریداری کرده و قرارداد ۲۵ ساله با ایران بسته است تا روی باطله‌های معدنی که ارزش آنها بیشتر از مس است، فعالیت انجام دهند. این خبر در حالی اعلام شده است که پژوهشگران تلاش‌هایی برای فرآوری مواد معدنی ارزشمند از باطله‌ها آغاز کرده‌اند. به عنوان مثال رتبه سوم سیزدهمین دوره جایزه ملی محیط‌زیست به محققی اهدا شد که در حوزه‌های تخصصی پایش و پالایش آلودگی‌های محیط‌زیست (خاک، آب و هوا)، پایش ذرات معلق و آلاینده‌های هوا، گیاه‌پالایی و زیست‌پالایی، پاکسازی آلاینده‌های نفتی و فلزات سنگین در محیط‌زیست فعالیت می‌کند.

به گزارش مهر، محسن سلیمانی، عضو هیات علمی دانشکده منابع طبیعی، از جمله چهره‌های علمی فعال محیط‌زیستی کشور است که اجرای ده‌ها پروژه تحقیقاتی در حوزه محیط‌زیستی را برعهده داشته است که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: منشأیابی و سهم‌بندی ذرات معلق هوای شهر اصفهان، تهیه فهرست انتشار آلاینده‌های هوای شهر قم، احیا و اصلاح خاک‌های آلوده به مواد نفتی با استفاده از روش‌های بیولوژیک، همچنین افزایش تجزیه آلاینده‌های نفتی در خاک با استفاده از محرک‌های رشد باکتریایی، دستیابی به فناوری تولید کربن فعال از لجن بیولوژیک واحد تصفیه آب پالایشگاه تهران و طرح بین‌المللی بررسی برهم کنش‌های میکروارگانیسم ها-گیاهان رشد یافته در باطله‌های معدنی و ظرفیت آن برای زیست‌پالایی.

باطله‌های معدنی، ثروت‌های پنهان دنیا

نسیم حیدریان دهکردی، مدیر گروه پژوهشی زمین‌شناسی نفت پژوهشکده علوم پایه کاربردی جهاد دانشگاهی واحد شهید بهشتی گفت: محیط‌زیست از ارکان توسعه پایدار در هر کشوری است. بدون توجه به مسئله محیط‌زیست، منابع طبیعی و انسانی دچار نقصان شده و پیامدهای ناگواری را بر کره خاکی و حتی جوامع انسانی خواهد گذاشت.

به گزارش سینا پرس، حیدریان گفت: توسعه صنایع و در نتیجه رشد اقتصاد و افزایش میزان تولیدات معدنی و صنعتی، منجر به تولید مقادیر عظیمی مواد باطله و محصولات جانبی می‌شود که متاسفانه منشأ پدید آمدن مشکلات زیست‌محیطی مختلفی می‌شوند.

▣ دورریزهای ارزشمند معدنی

وی ادامه داد: باطله‌های معدنی، ثروت‌های پنهانی هستند که از دیدگاه اقتصادی مخفی مانده‌اند. زمانی باطله‌ها را به عنوان موادی می‌شناختند که ارزش اقتصادی ندارند و آنها را دور می‌ریختند اما اکنون ارزش باطله‌های معدنی روز به روز در حال افزایش است.

حیدریان افزود: باطله‌ها و ضایعات مواد معدنی معمولا علاوه بر داشتن درصدی از ماده معدنی غالب، از مواد معدنی با ارزش دیگری نیز برخوردار هستند که استحصال دوباره آنها می‌تواند ارزش افزوده‌ای را برای بهره‌برداران معدنی ایجاد کند به همین منظور بسیاری از کشورها از جمله ایران، برای حل این موضوع از فناوری‌ها و دانش نوین برای فرآوری و بازگرداندن باطله‌ها به چرخه تولید کمک گرفته‌اند.

به گفته وی، حمایت و ایجاد مراکز فرآوری پیشرفته و ایجاد ارزش افزوده مواد معدنی و باطله‌ها و تبدیل آنها به فرآورده‌های مورد نیاز دیگر بخش‌های اقتصادی، از راهکارهای مناسب در جهت فرآوری باطله‌ها در کشور ما است.

▣ طلایی به نام باطله

حیدریان ادامه داد: معادن و صنایع معدنی، از پویاترین بخش‌های صنعتی در جهان به‌شمار می‌روند. معادن، می‌توانند بخش مهمی از طرح‌های توسعه ملی باشند و سهم قابل‌ملاحظه‌ای را در اقتصاد کشورها به ویژه کشور ایران داشته باشند. ذخایر معدنی از جمله ظرفیت‌های موجود در ایران هستند که با تنوع بالا در عرصه‌های گوناگون جغرافیایی کشور گسترده شده‌اند.

این عضو هیات علمی گروه پژوهشی زمین شناسی نفت یادآور شد: با گذر زمان و کاهش عیار معادن، باطله‌ها حکم طلا یافته‌اند و استفاده دوباره از آنها روز به روز در حال افزایش است چراکه باطله‌ها حاوی برخی مواد معدنی با ارزشی هستند که با بازیافت آنها می‌توان ضمن بکارگیری در صنایع مختلف، از انباشت آنها در محیط‌زیست جلوگیری کرد.

وی اظهارکرد: نگهداری از باطله‌ها و ضایعات معدنی موضوعی است که برخی از کشورها از جمله ایران، با وجود هزینه نگهداری که باطله‌ها به دنبال دارند، نسبت به آن اقدام می‌کنند چرا که با گذر زمان، ذخایر معدنی رو به اتمام رفته و باطله‌ها و ضایعات معدنی که بخش عمده‌ای از آنها مواد معدنی با عیار پایین است، دارای ارزش می‌شوند و با کمی فرآوری و تغییر می‌توان از آنها در صنایع مختلف استفاده کرد.

وی گفت: برای استحصال و فرآوری مواد موجود در باطله‌های معدنی، همواره باید دو موضوع مورد توجه قرار گیرد؛ یکی وجود مواد معدنی با ارزش اقتصادی و دیگری صرفه و توجیه اقتصادی برای فرآوری و استحصال آنها زیرا فرآوری این مواد نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان است و در صورتی که استحصال آنها صرفه اقتصادی نداشته باشد، به ضرر سرمایه‌گذار تمام خواهد شد.

▣ حفظ ذخایر معدنی و باطله‌ها

حیدریان اظهارکرد: ایجاد واحدهای فرآوری و تبدیل مواد معدنی و باطله‌ها به مواد واسطه و مصرفی از طریق استحصال و فرآوری باطله‌های معدنی بر پایه فناوری‌های پیشرفته روز و برنامه‌ریزی برای شناخت و انتقال فناوری‌های نو با استفاده از خدمات فنی و مهندسی کارشناسان داخلی و خارجی نیز از دیگر تدابیری است که می‌توان در این زمینه به کار برد.

وی در پایان اضافه کرد: زمینه‌سازی‌های لازم برای گسترش و بالا بردن سطح فناوری استخراج معادن و فرآوری باطله‌ها و حمایت از ساخت و توسعه واحدهای فرآوری معدنی مرتبط با ذخایر کم عیار و باطله‌های قابل استفاده معدنی و وارد کردن آنها به فرآیند صنعتی و تکمیل زنجیره ارزش افزوده به منظور افزایش بهره‌وری نیز از دیگر تدابیری است که باید در این زمینه به کار گرفت.

گنجینه‌ای که نابود شد

حمید صفری، مشاور فنی سابق مدیرعامل مس آذربایجان در خصوص وضعیت مس سونگون گفت: وقتی مواد ارزشمند به خاطر ناآگاهی برخی از مدیران، که با ضابطه بالا آمده‌اند، به محل باطله‌ها هدایت می‌شوند، یعنی اینکه بخش بزرگی از مواد معدنی با ارزش و گران نرخ نابود می‌شود درحالی که با همین مواد ارزشمند می‌توانستیم درآمدزایی فراوانی برای کشور داشته باشیم.

این کارشناس معدنی تاکید کرد: در ایران کارشناسان معدنی بسیار با سواد و آگاهی وجود دارند که در معادن کار کرده و با تمامی مشکلات آشنا هستند، اما متاسفانه این ظرفیت‌های عظیم کنار گذاشته شده و افراد غیر مطلع وارد کار شده و سرمایه‌های کشور را به تاراج داده‌اند.

▣ باطله‌های سونگون

صفری در خصوص هدایت باطله‌های معدنی مس بیان کرد: دولت یکی از روستاهای نزدیک مس سونگون را که بین دو کوه قرار دارد خریداری کرده و تمامی باطله‌های معدن سونگون را به آنجا هدایت می‌کند و اخیرا همین باطله‌ها را به چینی‌ها فروخته و با آنها قرارداد ۲۵ ساله بسته شد تا مواد ارزشمند باطله‌ها را استخراج کنند.

صفری افزود: یکی از باارزش‌ترین موادی که در باطله‌های مس وجود دارد، ماده معدنی سولفید مولیبدن است که به‌عنوان گریس مادام‌العمر ماهوارها استفاده می‌شود.

وی ادامه داد: در ایران تکنولوژی استخراج مواد ارزشمند باطله‌ها وجود ندارد، درحالی که خود این باطله‌ها ارزش بیشتری از مس و حتی طلا هم دارند. اما به چینی‌ها سپرده شده تا آنها به مواد ارزشمند باطله‌ها دسترسی پیدا کنند.

▣ جدی گرفته نشد

صفری عنوان کرد: براساس تحقیقات و بررسی‌هایی که روی باطله‌های مس سونگون انجام شد، ارزش اقتصادی عناصر ارزشمند این باطله‌ها به اندازه‌ای است که پس از ۵ سال، کارخانه‌های فرآوری را به سود دهی کامل می‌رساند، اما کسی این تحقیقات را جدی نگرفته و به آن اهمیت داده نشده است.

مشاور فنی سابق مدیرعامل مس آذربایجان گفت: متاسفانه به دلیل اینکه در ایران تکنولوژی‌های لازم برای استخراج مواد معدنی ارزشمند از باطله‌ها وجود ندارد، این مواد ارزشمند مورد بی‌مهری قرار می‌گیرد و به مرکز نگهداری باطله‌های معدنی هدایت می‌شود.

سخن پایانی

عمده‌ترین مشکلی که در خصوص باطله‌های معدنی ارزشمند وجود دارد، توجه به ۲ نکته اساسی است؛ اول اینکه در ایران هنوز تکنولوژی‌هایی که بتوان این مواد ارزشمند را از باطله‌ها جداسازی کرد، وجود ندارد. مسئله دوم وجود مدیران ناآگاه در بخش‌های معدنی است که به علت نداشتن سواد معدنی، موارد ارزشمند و استراتژیک را سمت باطله‌ها هدایت می‌کنند؛ موادی که می‌توانند درآمدهای هنگفتی را برای ایران به ارمغان بیاورند.

برای نخستین بار در کشور و با همکاری فولاد هرمزگان؛

دستگاه کوره دوار RHF در مقیاس صنعتی ساخته می‌شود



برای نخستین بار در کشور طرح دانش‌بنیان احداث پلنت کوره دوار RHF یکصد هزار تنی به منظور استفاده از ضایعات و جهت ایجاد ارزش افزوده، در شرکت فولاد هرمزگان عملیاتی خواهد شد.

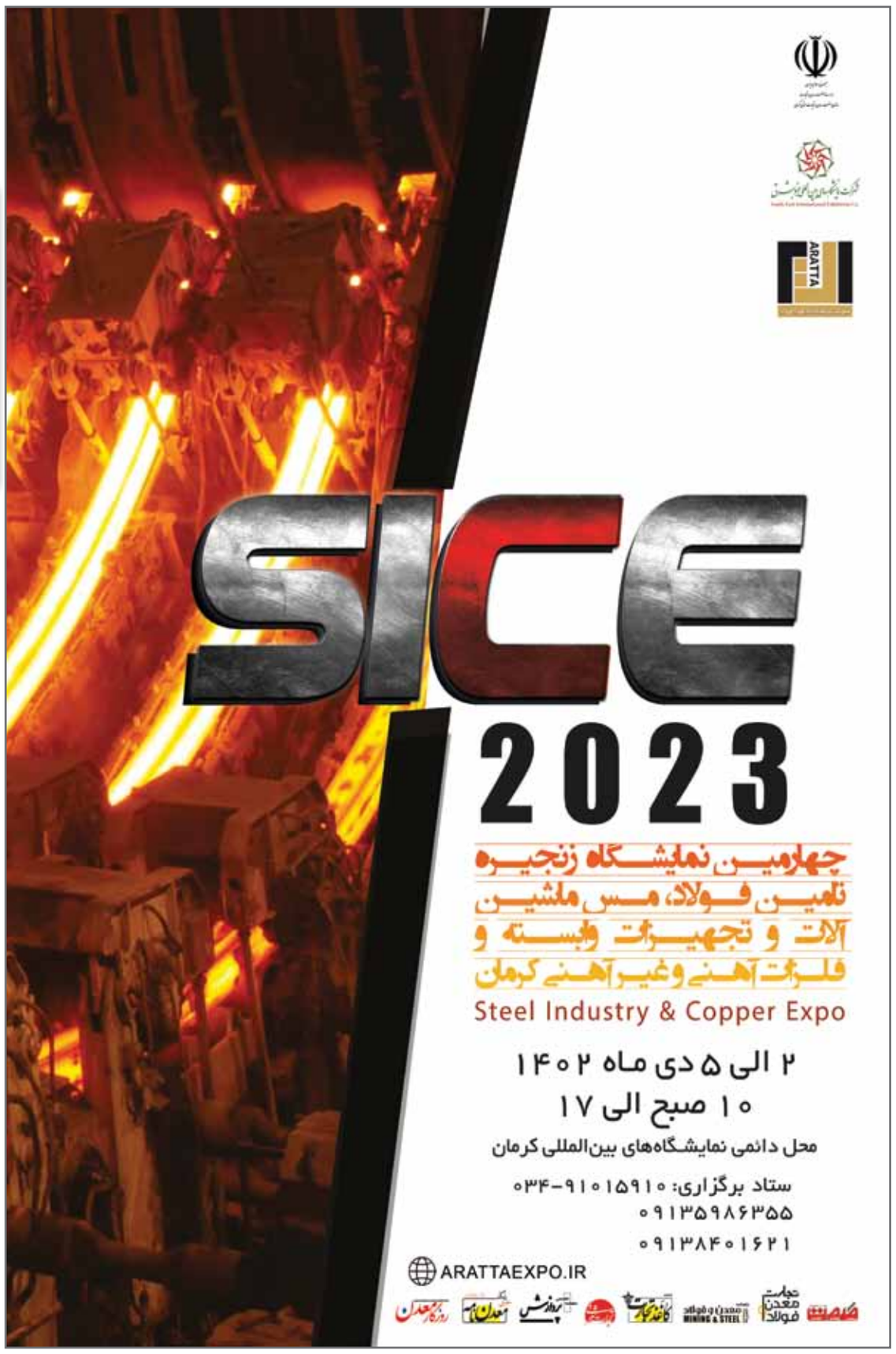
به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان، در بیستمین نمایشگاه بین‌المللی ایران متافو، آیین امضای سندهای همکاری توسعه اقتصاد دانش‌بنیان در حوزه صنایع فلزی و معدنی با حضور عباس علی‌آبادی وزیر صمت، روح‌الله دهقانی فیروزآبادی معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان رئیس‌جمهور، مجتبی توانگر رئیس کمیته اقتصاد دیجیتال مجلس شورای اسلامی، عزت‌الله اکبری تالارپشتی رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، محمدرضا موثقی‌نیا رئیس هیئت عامل ایمیدرو، محمدیاسر طیب‌نیا مدیرعامل فولاد مبارکه، عطاالله معروفخانی مدیرعامل شرکت فولاد هرمزگان، امیر خرمی شاد مدیرعامل شرکت ملی مس ایران و جمع دیگری از مسئولان حوزه صنعت و معدن کشور برگزار شد. در این آیین، قرارداد ساخت صنعتی دستگاه کوره دوار یا rotary hearth furnace (RHF) یکصد هزار تنی در مقیاس صنعتی به عنوان یک طرح دانش‌بنیان، با حضور معاون علمی و فناوری ریاست جمهوری، مدیرعامل شرکت فولاد مبارکه، مدیرعامل شرکت فولاد هرمزگان، مدیرعامل شرکت پشتیبانی و توسعه فناوری و نوآوری فولاد مبارکه و یک شرکت دانش‌بنیان دانشگاه شریف به امضا رسید.

پیش از این کوره دوار RHF در مقیاس آزمایشگاهی در اصفهان با موفقیت عملیاتی شد اما طبق این قرارداد، مقرر شد دستگاه یاد شده برای نخستین بار در کشور در مقیاس صنعتی با همکاری شرکت پشتیبانی و توسعه فناوری و نوآوری فولاد مبارکه، شرکت فولاد هرمزگان و شرکت دانش‌بنیان دانشگاه شریف در مقیاس صنعتی و در شرکت فولاد هرمزگان ساخته و بهره‌برداری شود. پیش از این تکنولوژی کوره دوار RHF کاملا وارداتی بوده و برای نخستین بار در کشور این روش به دست متخصصان و نخبگان صنعت و دانشگاه کاملا بومی‌سازی شده و به زودی در فولاد هرمزگان عملیاتی خواهد شد. سرمایه‌گذاری در این پروژه توسط فولاد هرمزگان و شرکت دانش‌بنیان دانشگاه شریف صورت گرفته است و شرکت پشتیبانی و توسعه فناوری و نوآوری فولاد مبارکه از آن پشتیبانی‌های فنی و تکنولوژیکی خواهد کرد.

لازم به ذکر بوده یکی از فرآیندهای احیا مستقیم سنگ آهن RHF است. در فرایند بر پایه RHF کنسانتره سنگ‌آهن، زغال‌سنگ و افزودنی‌ها با یکدیگر ترکیب می‌شوند و از خود احیاکنندگی سنگ‌آهن و کلوخه‌های زغال‌سنگ استفاده می‌شود. با افزایش درجه حرارت، کربن و هیدروژن ناشی از خود احیاکنندگی کلوخه‌ها با اکسیژن واکنش داده و گاز مونواکسید کربن و هیدورژن تولید می‌شود. البته از گاز هم می‌توان به عنوان احیاکننده در این روش استفاده کرد.

مهم‌ترین مزیت استفاده از این طرح را می‌توان استفاده از سنگ‌آهن‌های کم‌عیار به ویژه هماتیتی که کمتر در کشور ما به کار می‌روند، همچنین ضایعات آهنی، ضایعات گندله و آهن اسفنجی نام برد. به این ترتیب با بهره‌برداری از این کوره، ضمن جلوگیری از دورریز ضایعات، ارزش افزوده قابل توجهی از ضایعات ایجاد خواهد شد و به تحقق اقتصاد چرخی در راستای بهره‌گیری حداکثری از منابع موجود کمک خواهد شد.

گفتنی است که نمایشگاه بین‌المللی ایران متافو از سوم آذر ماه آغاز شده و تا ۶ آذر ماه از ساعت ۸ تا ۱۵ برگزار می‌شود و فولاد هرمزگان در سالن ۳۸A پذیرای بازدیدکنندگان خواهد بود.



یادداشت

مسئولیت معدنکار در برابر محیط‌زیست



احمد جمشیدی، دانشیار معدن و محیط‌زیست

در قدم اول معدنکاری و زمانی که بهره‌بردار تصمیم می‌گیرد مجوزهای لازم را برای آغاز عملیات اخذ کند، باید برنامه مدیریت محیطی فعالیت خود را تنظیم کند و ارائه دهد.

یکی از آیتم‌های مهم برنامه مدیریت محیطی mine closure یا برنامه بستن معدن است. باتوجه به اینکه قرار است معدنکاری به‌صورت روباز یا زیرزمینی انجام گیرد، معدنکار و بهره‌بردار باید در برنامه اولیه، راهکارهای احیای آسیب‌ها را کاملا پیش‌بینی کرده باشد. برای مثال، اگر معدنکاری به‌صورت زیرزمینی است، باید مشخص شود که قرار است بعد از پایان بهره‌برداری، چه اتفاقی برای حفره‌ها و تونل‌ها بیفتد و چگونه قرار است پر شوند یا چگونه باید از ریزش احتمالی معدن جلوگیری کرد. اگر معدن روباز است، باتوجه به مقیاس آن، معدنکار چه برنامه‌ای برای احیای آن در نظر گرفته است یا به‌عنوان‌مثال، بعد از دوره بهره‌برداری چگونه پایداری شیب‌ها تثبیت می‌شود، (در دوره بهره‌برداری چون تردد وجود دارد و حمل‌ونقل تولیدات صورت می‌گیرد، معمولا پایش، به‌ویژه پایش شیب با دقت زیادی انجام می‌شود) و بعد از مرحله بهره‌برداری قرار است، چگونه خطرات آن مهار شود؟ آیا می‌توان محدوده را به منطقه گردشگری تبدیل کرد یا خیر، چه برنامه‌ای برای رواناب‌های جمع‌شده در گودال‌های عظیم یا پیت‌های معدنی پیش‌بینی شده است؟ خلاصه اینکه بهره‌بردار باتوجه به نوع کار خود، باید درباره تغییرات محیط‌زیستی که فعالیت وی در منطقه ایجاد می‌کند، چاره‌ای اندیشیده باشد و برای آن، برنامه‌ای تدوین کند و پیش از آغاز به کار، آن را ارائه دهد.

همان‌طور که گفته شد، این روش درست و اصولی برنامه‌ریزی برای آغاز به کار بهره‌برداری از معدن است و زمانی که معدنکار می‌خواهد مجوز بهره‌برداری بگیرد، باید برنامه محیط‌زیستی خود را ارائه دهد.

اما اگر به هر دلیلی این طرح اولیه ارائه نشده باشد، باز مسئولیت از گردن معدنکار ساقط نمی‌شود و باید در هنگام پایان کار، برنامه‌ای برای بستن معدن ارائه دهد و به اجرا درآورد. قاعده این است که بعد از بهره‌برداری از هر منطقه یا زون معدنی، معدنکار باید عملیات ترمیم و احیای قابل‌قبولی انجام دهد و در حد امکان، برای رفع آسیب‌های وارده به منابع‌طبیعی و محیط‌زیست تلاش کند. این موضوع از آنجا اهمیت دارد که وقتی پوشش گیاهی صدمه می‌بیند و خاک مستعد فرسایش می‌شود، به‌تبع آن، ریزگردها و انواع آلودگی‌ها منتشر خواهند شد. با فرسایش خاک، ظرفیت زمین برای ذخیره آب از بین می‌رود و آسیب‌های دامنه‌داری به منابع آب و خاک و حیات وحش گیاهی و حیوانی وارد می‌شود. پس یکی از وظایف مهم بهره‌بردار این است که به‌محض پایان عملیات معدنکاری در هر زون معدنی، برای احیا و ترمیم پوشش گیاهی اقدام کند.

اما مسئله ترمیم و احیای محیط‌زیست منطقه معدنکاری از جمله موضوعاتی است که ضرورتا باید به آن هم نگاه مهندسی داشت و هم نگاه محیط‌زیستی. در بعضی موارد می‌شود همزمان با انجام عملیات معدنکاری، برای احیای بافت آسیب‌دیده هم اقدام کرد، اما در برخی موارد تا زمان بسته شدن معدن نمی‌توان هیچ کاری انجام داد، زیرا از نظر مهندسی امکان‌پذیر نیست.

گاهی برنامه استخراج به‌گونه‌ای است که در چند زون همزمان انجام می‌شود و وقتی کار در یکی از این زون‌ها به‌پایان می‌رسد، رها می‌شود و بهره‌بردار دیگر با آن کاری ندارد. در این موارد، می‌توان بعد از پایان استخراج در یکی از زون‌ها برای احیا و بازسازی محدوده آسیب‌دیده، اقدام کرد و دیگر منتظر نماند تا دوره بهره‌برداری از کل محدوده تمام شود. همین‌طور زمانی که در کنار معدن کارخانه و سد باطله وجود دارد، معدنکار می‌تواند همزمان با دوره بهره‌برداری نسبت به رعایت الزامات محیط‌زیستی سد باطله اقدام کند.

البته باید به این نکته اشاره کرد که موارد ذکرشده استثنائاتی هم دارند. برای مثال، وقتی بر اثر معدنکاری گودال یا پیت بزرگی ایجاد می‌شود، دیگر در عمل نمی‌توان تا پایان کار، اقدامی برای احیای آن انجام داد و به‌ناچار باید منتظر بمانیم تا کار تمام شود.

یکی از نکته‌های مهمی که باید درباره معدنکاری مد نظر داشت، این است که معدن و کارخانه نباید در مجاورت شهرها و مراکز جمعیتی باشند، زیرا تکنولوژی‌های موجود نمی‌تواند جلوی انتشار انواع آلاینده‌ها و ریزگردها به مناطق مسکونی و شهرها را بگیرد و خواه‌ناخواه آلودگی‌هایی از این دست، مراکز جمعیتی مجاور را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. بنابراین، در مواردی که مطمئن هستیم معدنکاری منجر به انتشار ریزگرد تا شعاع چند کیلومتری می‌شود، نباید مجوز صادر شود، زیرا مزارع، باغات، مراتع و به‌طورکلی تمام محدوده اطراف خود را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار می‌دهند.

درباره معادنی که از قدیم در مجاورت شهرها یا مناطق مسکونی وجود داشته‌اند، ۲ کار می‌توان انجام داد؛ اگر استخراج آنها تمام شده است، می‌توان نسبت به احیای منطقه یا احداث فضای سبز جدید و ترمیم بافت آسیب‌دیده اقدام کرد، اما اگر این کار به هر دلیلی شدنی نباشد، می‌توان در ناحیه دیگری، فضای سبز جدیدی ایجاد کرد تا چشم‌انداز و مناظر تا حد امکان جایگزین شوند.

گزارش صمت درباره الزامات و چالش‌های انقلاب معدنی در افق ۱۴۰۴

وقتی که معدن سودآورتر از نفت شود

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

امروزه بیش از گذشته نقش و جایگاه معدن به اثبات رسیده است. همه بیش و کم آگاه هستند که یکی از گره‌گشاترین منابع و دارایی‌های کشور، ذخایر معدنی است. ذخایر معدنی، در ابتدای زنجیره هر تغییر و تحولی قرار دارد و می‌تواند نقش پیشران صنعت و محرک رشد اقتصادی را ایفا کند.

علاوه بر این، باید در نظر داشت که اقتصاد ایران در شرایط فعلی به‌دلیل وجود انواع تحریم‌ها، تهدیدها و محدودیت‌ها تضعیف شده و در تنگنای توسعه قرار گرفته است. بنابراین، چاره‌ای جز این نیست که با تغییر استراتژی اقتصادی مبتنی بر کاهش وابستگی به نفت و توجه سیستمی به معادن و صنایع‌معدنی به‌عنوان راهبرد اساسی این استراتژی و تلاش در راستای توسعه همه‌جانبه معدن از این تنگناها عبور کرد.

بنابراین پیشنهاد می‌شود با در نظر داشتن شرایط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشور، برای دستیابی به توسعه پایدار در این بخش برنامه‌ریزی مناسبی انجام گیرد. در این صورت می‌توان نسبت به سودآوری معدن تا افق ۱۴۰۴ حتی بیشتر از نفت امیدوار بود.

آنچه در گزارش امروز صمت می‌خوانید، جایگاه و ظرفیت حوزه معدن در اقتصاد جهان و ایران به روایت بهرام شکوری، رئیس کمیسیون معادن و صنایع‌معدنی اتاق ایران و تمرکز بر خلاقیت و نوآوری به‌عنوان یکی از راهکارهای شکوفایی معدن به روایت کاظم بروسمند، کارشناس و فعال معدنی است.



عکس: صمت

> اگر ایران براساس نرم جهانی از ذخایر معدنی خود بهره‌برداری کند، درآمدی چند برابر ذخایر نفتی حاصل خواهد کرد

توسعه پروژه‌های معدنی در دنیا

بهرام شکوری، رئیس کمیسیون معادن و صنایع‌معدنی اتاق ایران: معدن و معدنکاری جذابیت ویژه‌ای برای سرمایه‌گذاری دارد که مهم‌ترین دلایل آن را در چند محور زیر می‌توان خلاصه کرد؛ نیاز مبرم به فلزات برای دستیابی به محیط‌زیست پاک (فناوری‌های کم کربن)، نیاز مبرم به فلزات خاص برای دستیابی به تکنولوژی‌های نوین، تجدیدناپذیر بودن مواد معدنی، افزایش تقاضا نسبت به عرضه در مواد معدنی، نقش این مواد در بازارهای سرمایه جهانی و بورس، نقش معدن در توسعه بنیادی، نیاز مبرم برخی کشورها برای رشد و بقا به مواد معدنی و اطمینان از بازگشت سرمایه. اما با این حال، توسعه پروژه‌های معدنی در دنیا در چند سال اخیر با چالش‌هایی روبه‌رو شده است. براساس گزارش Industrial Info's Budiness Intellihenve در جهان، بیش از ۱۳هزار پروژه سرمایه‌گذاری فعال در صنعت معدن وجود دارد که مبلغ کل سرمایه‌گذاری ۱.۱۸ تریلیون دلار را نشان می‌دهد.

اما سال گذشته، کمترین تعداد معادن جدید از زمان پیگیری این اطلاعات ثبت شده است. در سال ۲۰۲۰کمابیش ۲۴۰ معدن فعال شدند که در مقایسه با ۵۲۰ معدن سال ۲۰۱۴ کاهش قابل‌توجهی داشته‌اند. دلایل زیادی برای این روند کاهشی برشمرده شده است که از میان آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: هرچقدر معادن به عمق می‌روند، دسترسی به آنها سخت‌تر و گرفتن مجوز آغاز فعالیت روند دشوارتر می‌شود، همچنین هزینه اکتشاف افزایش پیدا می‌کند.

▣ فلزات معدنی، جایگزین سوخت‌های فسیلی

همزمان با کاهش ذخایر سوخت‌های فسیلی و تلاش جهان برای حل مشکلات گازهای گلخانه‌ای، دنیا در حال حرکت به‌سمت فناوری‌های کم‌کربن است. اهداف برنامه‌ریزی‌شده در اروپا براساس کاهش حداقل ۸۰ درصد انتشار دی‌اکسیدکربن تا سال ۲۰۵۰ است. بنابراین، برخی فلزات معدنی برای کمک به حل چالش در تغییر اکوسیستم جهانی، موردتوجه صنعتگران قرار گرفته‌اند. علاوه بر این، در صنعت حمل‌ونقل، سلول‌های سوختی هیدروژنی و در فناوری‌های تجدیدپذیر که به‌سمت فناوری‌های کم‌کربن حرکت می‌کنند، از مواد معدنی مختلف استفاده می‌شود.

▣ فلزات ضروری در فرآیندهای کم‌کربن

مقایسه میزان سرمایه‌گذاری روی انرژی‌های پاک و سوخت‌های فسیلی نشان می‌دهد که با عبور از بحران کرونا و نیازمندی پاسخ به بحران جهانی انرژی، رونق بزرگی برای سرمایه‌گذاری جهانی بر انرژی‌های پاک فراهم شده است. افزایش هزینه‌های انرژی پاک در سال‌های اخیر چشمگیر است، اما در تعداد معدودی از کشورها متمرکز شده که چین، اتحادیه‌اروپا و ایالات‌متحده در رأس آنها قرار دارند.

آلومینیوم، مس، نیکل، مولیبدن و نقره؛ ۵ فلز اصلی مورداستفاده در تکنولوژی‌های کم‌کربن (تجدیدپذیر) هستند که بازار آینده به‌شدت تشنه آنها خواهد بود.

▣ دلایل سرمایه‌گذاری معدنی در ایران

کشور ما به‌علت برخورداری از ذخایر غنی معدنی و منابع فراوان انرژی از جذابیت بالایی برای سرمایه‌گذاری برخوردار است. از دیگر عواملی که جذابیت معدن را در کشور ما افزایش داده است، عبارتند از: کشف ذخایر بزرگ مس، طلا، آهن، سرب، روی و کرومیت در کلاس جهانی. تنوع مواد معدنی فلزی، غیرفلزی، سنگ‌های ساختمانی و گوهرسنگ‌ها، سرمایه‌گذاری‌های بزرگ دولتی در ذخایر بزرگ ایران، سابقه ۲۰۰ساله در اکتشاف، استخراج و فرآوری به‌صورت سیستماتیک و مدون، ظرفیت‌های قوی ذخایر معدن و محدوده‌های متالوژنی در ایران، تاریخچه قوی ۶هزار ساله معدنکاری طلا، مس، سرب و روی در ایران و وجود زیرساخت‌های نسبتا خوب در کشور. ایران با قرارگیری در کمربند کوهزایی آلپ ـ هیمالیا دارای ذخایر باارزشی همچون مس، طلا، سرب، روی، سنگ‌آهن و... است و یکی از غنی‌ترین کشورها از نظر منابع معدنی در جهان به‌شمار می‌رود. با این ظرفیت، کشور ایران یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین تولیدکنندگان مواد معدنی در دنیا است که در رتبه ۱۵ دنیا ایستاده است. با اکتشافاتی که به‌تازگی صورت گرفته است، ذخایر معدنی ایران در رتبه اول خاورمیانه و رتبه سوم در آسیا قرار دارد.

ذخایر معدنی کشور براساس گزارش مرکز آمار ایران، ۲۶ میلیارد تن اعلام شده است که این مقدار شامل ذخایر فلزی، غیرفلزی، منابع قرضه، سنگ ساختمانی و گوهرسنگ‌ها و میزان ذخایر معدنی در ایران براساس USGS، فلز محتوی بدون در نظر گرفتن آهک، رس، لاشه، بالاست، نمک و گچ ۲.۱ میلیارد تن اعلام شده است.

▣ چشم‌انداز تولید معدن در افق ۱۴۰۴

باتوجه به سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و تولید ۷۰۰ میلیون تن ماده معدنی، توجه ویژه به بخش معدن و صنایع‌معدنی به‌عنوان یک صنعت خودکفا (معدن به‌جای نفت) می‌تواند نقش موثری در رشد اقتصادی کشور داشته باشد. لازم به ذکر است که کشور ما امروزه تنها از یک درصد از ذخایر معدنی خود بهره‌برداری می‌کند، در حالی که نرم جهانی حدود ۵ درصد است. در صورتی که ایران با نرم جهانی از ذخایر معدنی خود بهره‌برداری کند، درآمدی چند برابر ذخایر نفتی حاصل خواهد کرد.



▣ الزامات توسعه معدن و صنایع‌معدنی

برای توسعه صنعت معدن در کشور و استفاده بهینه از ظرفیت‌های این صنعت نیاز است که تغییراتی در شیوه مدیریت و راهبرد این حوزه اتفاق بیفتد. از جمله مهم‌ترین تغییراتی که ضرورت آن به‌جد احساس می‌شود، تغییر رویکرد و اولویت‌های توسعه بخش معدن است که موارد زیر را شامل می‌شود: تغییر استراتژی براساس ارزش‌افزوده، توجه ویژه به معادن و صنایع‌معدنی کوچک و متوسط‌مقیاس، اولویت‌بخشی به تامین تجهیزات و ماشین‌آلات موردنیاز با ارائه تسهیلات در بخش معدن و صنایع‌معدنی، توسعه اصولی اکتشافات، حذف قیمت‌گذاری دستوری، آموزش و تربیت نیروی انسانی و ایجاد بستر مناسب برای جلوگیری از مهاجرت نیروی انسانی متخصص، حذف محدودیت‌های صادراتی، تامین و تقویت زیرساخت‌ها، کنترل نرخ ارز، تامین و تقویت زیرساخت‌ها و فراهم کردن، تسهیلات لازم برای استفاده معادن و صنایع‌معدنی از ارز حاصله از صادرات برای توسعه معدن و صنایع‌معدنی.

▣ نهادسازی و حمایت‌های حقوقی

از دیگر اولویت‌هایی که می‌تواند بخش معدن را به مسیر رشد و شکوفایی سوق دهد، تشکیل وزارت معادن و صنایع‌معدنی است که بتواند به‌صورت مستقل بر این بخش متمرکز شود. ضروریات دیگر این بخش عبارتند از: تقویت صندوق بیمه و سایر صندوق‌های مرتبط با تولید و صادرات محصولات معدنی، بهره‌مندی معادن نمونه‌ای از امتیازات مناطق ویژه، رفع حبس ۹۵ درصد از محدوده‌های دارای ظرفیت کانی‌زایی، سرمایه‌گذاری مجدد درآمد در بخش معادن و صنایع‌معدنی، ایجاد پنجره واحد برای دریافت مجوزهای معدن و صنایع‌معدنی، تشکیل شعب ویژه معادن و مبارزه با فساد، اخذ مشورت موثر از تشکل‌های صنفی (بخش خصوصی) فعال در حوزه معدن و صنایع‌معدنی، تغییر قوانین و بهینه‌سازی آن و دخالت نکردن در عرضه محصولات معدنی و صنایع‌معدنی.

عرصه گسترده نوآوری و خلاقیت

کاظم بروسمند، کارشناس و فعال معدنی: معدن و صنایع‌معدنی به‌عنوان یکی از ارکان مهم در تولید و اقتصاد کشورها است و از این‌رو برای رشد و شکوفایی آن باید روش‌های نوین و بهینه‌ای برای بهبود فرآیند معدنکاری و تسهیل مسیر فعالیت را یافت و به‌کار گرفت.

مراحل کلی معدنکاری شامل اکتشاف، استخراج و فرآوری مواد معدنی و روشن است که برای رشد و توسعه هر یک از این بخش‌ها و عبور از شیوه‌های ناکارآمد جاری، باید با استفاده از روش‌هایی جدید و خلاقانه احتمال بروز خطا در تمام این مراحل را کاهش داد و زمینه کنترل و بهینه‌سازی هزینه‌ها و زمینه توسعه فعالیت‌های معدنی را فراهم کرد. بنابراین، معدنکاری در دنیای امروز عرصه گسترده‌ای برای فرآیندهای خلاقانه و نوآورانه است که بستر انقلاب معدنی را فراهم کرده است.

▣ ایجاد بستر کارآفرینی

هر یک از مراحل معدنکاری به‌نوبه خود، نیازمند خلق و استفاده از ایده‌های نوآورانه است. به‌عنوان‌مثال، در زمینه اکتشاف معدن، یافتن روش‌های نوین و خلاقانه، بهبود روش‌های موجود مبتنی بر نوآوری در زمینه کشف ذخایر معدنی و تربیت نیروی متخصص و ماهر می‌تواند سبب بهبود فرآیندهای اکتشاف و کشف ذخایر معدنی با صرف زمان کمتر و هزینه‌های کمتر شود.

باتوجه به طیف گسترده فعالیت‌ها، ماشین‌آلات، تجهیزات در زمینه اکتشاف، استخراج و فرآوری مواد معدنی کارآفرینی و ایجاد روش‌های نو و خلاقانه می‌تواند سبب بهبود عملیات، کنترل هزینه‌ها و افزایش سود و طول عمر پروژه‌های معدنی شود. از جمله ویژگی‌های مهم برای نقش‌آفرینی در این حوزه می‌توان به ریسک‌پذیری، خلاقیت، نوآوری، انعطاف‌پذیری، موفقیت‌طلبی و... اشاره کرد.

▣ کلید جذب سرمایه

معدن و صنایع‌معدنی از جمله حوزه‌هایی است که ظرفیت اشتغال‌آفرین بالایی در کشور دارد. به‌عبارت‌دیگر، کارآفرینی در بستر معدن و صنایع‌معدنی به‌عنوان یکی از ارکان مهم کسب‌وکار و یکی از روش‌های کسب درآمد و خلق ارزش و تولید ثروت است. کارآفرینان علاوه بر ارائه محصولات و خدمات ارزشمند، باعث ایجاد اشتغال و توسعه اقتصادی جوامع می‌شوند.

اگرچه ایجاد اشتغال یکی از نتایج کارآفرینی است، اما کارآفرینی به‌معنای اشتغالزایی نیست و هر کسب‌وکاری نیز کارآفرینی نیست. در فرآیند کارآفرینی، کسب‌وکاری راه‌اندازی می‌شود و با استفاده از ایده‌های خلاقانه و نوآورانه، مدل‌های کسب‌وکاری نوین ایجاد می‌شود. این فعالیت انواع گوناگونی مانند کارآفرینی اداری، سازمانی، فرصت‌گرایانه، اکتسابی، ابتکاری، فردی، اجتماعی و... را شامل می‌شود.

▣ چالش‌های ایجاد تحول

عموما اقدامات خلاقانه و نوآورانه در حوزه معدن با مشکلات و موانعی روبه‌رو خواهد بود که از جمله می‌توان به مدیریت امور مالی، کمبود تجربه، کمبود نیروی انسانی متخصص، نبود استراتژی مناسب، کمبود ظرفیت، موانع سیاسی، ضعف دانش، عدم‌دسترسی به بازار هدف، ترس از شکست و فشارهای روانی است. عمده مشکلات و موانع کارآفرینی در حوزه معدن مربوط به مسائل سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، وضع قوانین سلیقه‌ای، عدم‌ثبات بازار، تغییرات ناگهانی در هزینه‌های معدنکاری و عدم‌ثبات قوانین برای معدنکاران است، به‌طوری‌که کارآفرینی در این حوزه در کشور ایران در برخی موارد با شکست روبه‌رو شده است.



دولت‌ها به‌عنوان قانون‌گذار در مقام پشتیبانی از نوآوری می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه این فعالیت داشته باشند. دولت با ایجاد بستر قانونی، توسعه زیرساخت، حمایت مالی و ارائه تسهیلات به فعالیت‌های کارآفرینانه، ایجاد فضای سیاسی و فرهنگی نقش ارزنده‌ای در ترویج و توسعه کارآفرینی خواهد داشت. به‌نوعی بدون حمایت دولت، کارآفرینی نتیجه‌بخش نخواهد بود.

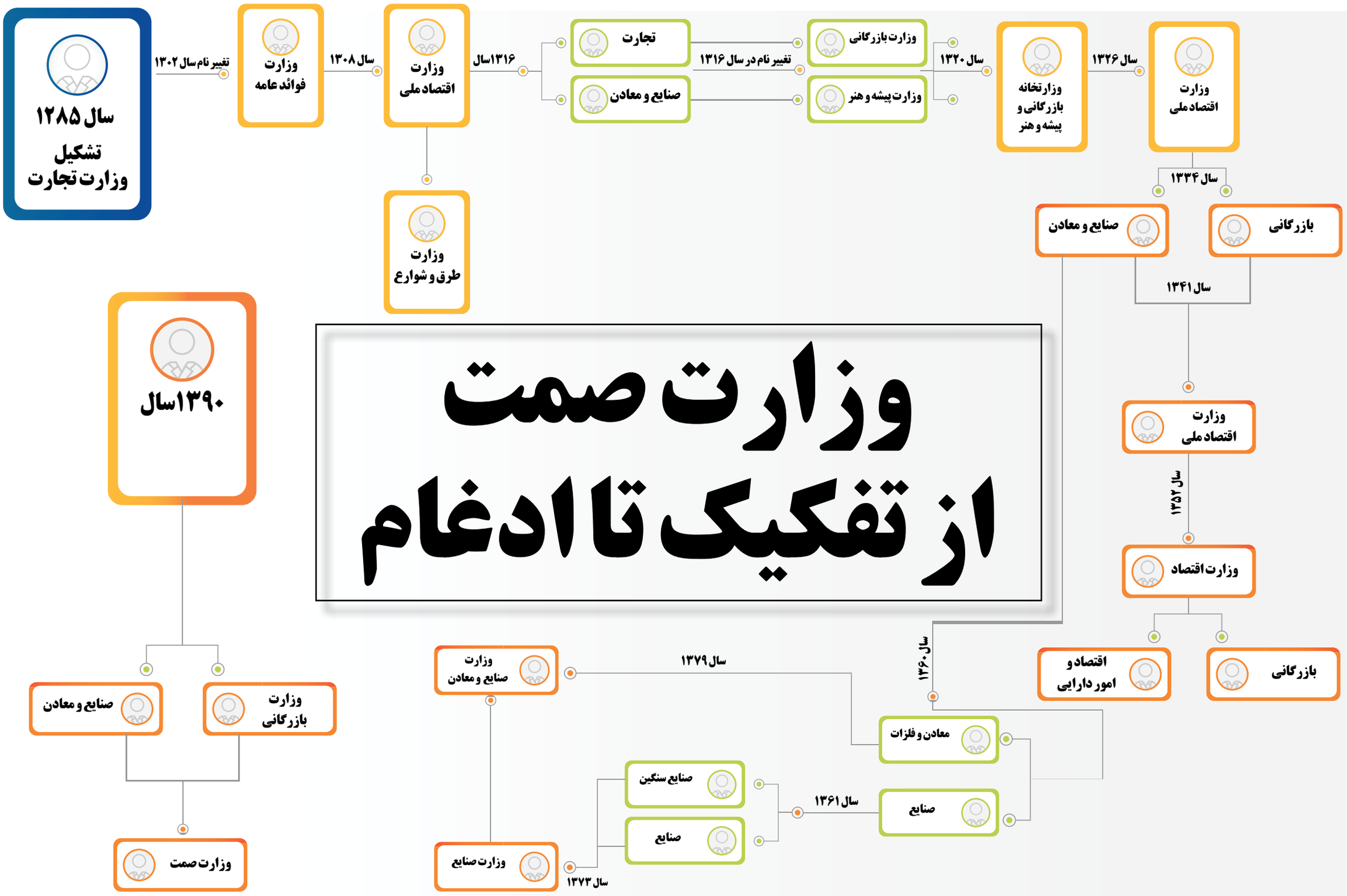
در صورت ایجاد بستر برای فعالیت نوآورانه و خلاقانه در حوزه معدن و ایجاد اعتماد و اطمینان به ثبات سیاسی، اجتماعی و فرهنگی، توسعه این فعالیت در حوزه‌های گوناگون از جمله حوزه معدن و صنایع‌معدنی باعث ایجاد تحول شگرف در فعالیت‌های جاری و تضمین توسعه معدنکاری برای آینده خواهد شد. فعالیت‌های جاری در حوزه معدن به‌شدت وابسته به هزینه و درآمد است. در طول تاریخ فرآیند بهینه‌سازی عملیات همواره در حال رشد و توسعه بوده است و خلاقیت و نوآوری و به‌نوعی کارآفرینی نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه فعالیت‌های معدنی داشته است. باتوجه به کاهش عیار ذخایر استخراجی و محدودیت عمق (افزایش عمق) معدنکاری در آینده نیاز به کارآفرینی در حوزه معدن بیش از پیش احساس می‌شود. امید می‌رود دولت‌ها با دقت به این مسئله، نسبت به حمایت از کارآفرینان این حوزه برنامه‌ریزی کند و اقدامات حمایتی را توسعه دهد.

> برای رشد و شکوفایی بخش معدن باید روش‌های نوین و بهینه‌ای برای بهبود فرآیند معدنکاری و تسهیل مسیر فعالیت یافت و به‌کار گرفت

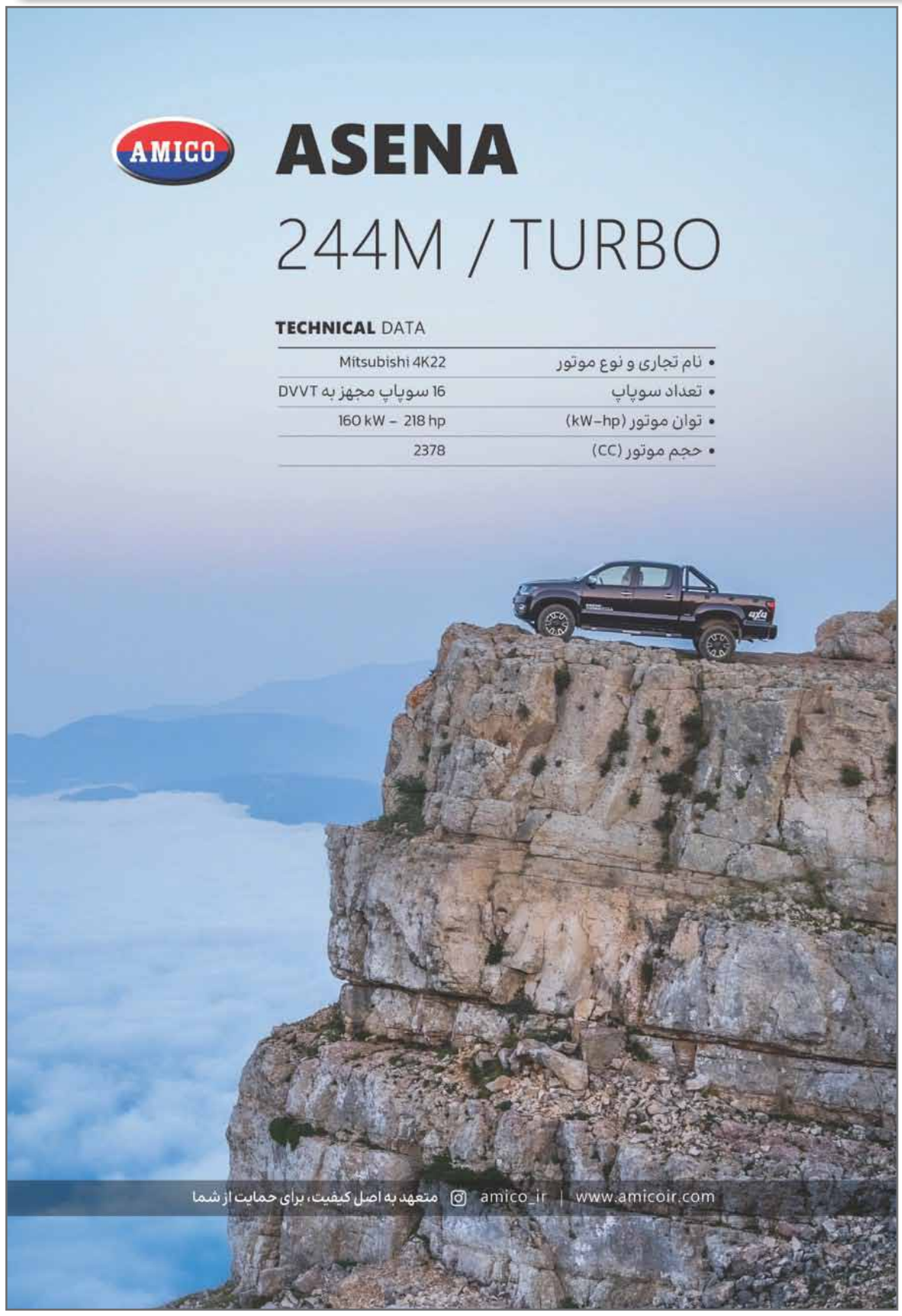
سخن پایانی

معدن و صنایع وابسته چرخه پی‌جویی، اکتشاف، استخراج و فرآوری و استحصال مواد معدنی، چرخه‌ای به‌هم‌پیوسته و کاملا متصل است که هوایی تازه نیاز دارند تا بعد از خواب و خاموشی طولانی بیدار شوند و براساس نقشه‌راه به‌سمتی حرکت کنند تا بتوان هرگونه مانعی را از سر راه برداشت و در این مسیر پیش رفت.

وزارت صمت از تفکیک تا ادغام



اینفوگرافی: سیمین عابدی





خبر

ایران، میزبان نشست اقتصادی ایران و عربستان

به‌تازگی نشست هماهنگی معرفی فرصت‌های تجاری جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی با حضور مسئولان سازمان توسعه تجارت جمهوری اسلامی ایران و نمایندگان بخش خصوصی با استقبال فعالان اقتصادی برگزار شد. محمدصادق قنادزاده، معاون ارتقای کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت ایران در این نشست با تاکید بر ضرورت توسعه روابط تجاری با عربستان و رفع موانع در این زمینه گفت: باتوجه به اینکه روابط ایران و عربستان بعد از حدود ۱۰ سال از سر گرفته می‌شود، ضروری است در این مسیر براساس برنامه‌ریزی صحیح و مشخص و به‌دور از هیجان پیش برویم.

معاون ارتقای کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت با اشاره به توافقات اولیه ضمنی با سفیر عربستان گفت: در دیدارهای اولیه به این نتیجه رسیدیم که براساس یک چارچوب و مدل حرفه‌ای، فرآیند توسعه روابط تجاری و اقتصادی دو کشور به‌صورت گام به گام پیش برود. به‌گفته این مقام مسئول در این راستا در مرحله اول، با توجه به اینکه فعالان اقتصادی فرصت روابط تجاری را به مدت حدود ۱۰ سال از دست داده‌اند، لازم است زمینه آشنایی و شناخت بیشتر از ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی دو کشور فراهم شود. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان توسعه تجارت ایران، قنادزاده افزود: مقرر شد نشست مشترک اقتصادی و تجاری جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی در دور اول با میزبانی ایران در تهران برگزار شود و گروه‌هایی در حوزه‌های کالایی مختلف و خدمات، نمایندگان و شرکت‌های بخش خصوصی عربستان در این نشست حاضر شوند. معاون ارتقای کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت ایران با تاکید بر اهمیت و مشارکت بخش خصوصی در توسعه روابط تجاری با عربستان گفت: بنا بر این است که شرکت‌های بخش خصوصی در حوزه تجارت و اقتصاد کاملا پیشرو باشند و در همین راستا شرکت‌ها و مجموعه‌هایی که روزمه قوی‌تر و تولیدات و خدمات باکیفیت‌تری دارند، در اولویت قرار می‌گیرند. قنازاده با اشاره به اینکه دور دوم نشست مشترک تجاری و اقتصادی دو کشور به احتمال زیاد در عربستان سعودی برگزار خواهد شد، گفت: توافق بعدی این است که اعزام هیات‌های تجاری به نمایشگاه‌های معتبر دو کشور براساس برنامه مشخص و در راستای توسعه روابط تجاری و آشنایی با ظرفیت‌ها ازسوی دو کشور در دستور کار قرار بگیرد.

معاون ارتقای کسب‌وکارهای بین‌المللی سازمان توسعه تجارت ایران افزود: در ادامه و با ازسرگیری روابط تجاری ایران و عربستان، توافقاتی در زمینه تسهیل صدور ویزای تجاری، مشارکت‌های صنعتی، تجاری و سرمایه‌گذاری دنبال می‌شود. قنادزاده با اشاره به ضرورت همفکری و مساعدت بخش خصوصی در زمینه برنامه‌ریزی تجارت با عربستان بر اهمیت برگزاری باکیفیت دور اول نشست مشترک با حضور شرکت‌های باکیفیت و صاحب برنامه و روزمه تاکید کرد و گفت: این نشست از آنجایی که نخستین رویارویی تجاری و اقتصادی دو کشور بعد از حدود ۱۰ سال محسوب می‌شود، ضروری است در راستای شناخت ظرفیت‌های تجاری، نشست‌های تجاری B2B، ملاقات‌ها و بازدیدها براساس برنامه‌ریزی مشخص و با مشارکت بخش خصوصی و با بالاترین سطح کیفی و در قالب بسته‌ای کامل و طی ۵-۳ روز پیش برود.

رفع موانع تجاری بین دو کشور

عبدالامیر ربیهاوی، مدیرکل غرب آسیای سازمان توسعه تجارت ایران در نشست هماهنگی معرفی فرصت‌های تجاری جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی با اشاره به ظرفیت افزایش روابط اقتصادی و تجاری با عربستان سعودی بر نقش بخش خصوصی در توسعه روابط تجاری با این کشور تاکید کرد. مدیرکل غرب آسیای سازمان توسعه تجارت با اشاره به تجارت سالانه بیش از ۵۱۸ میلیارد دلاری عربستان سعودی بر مزیت‌های این کشور در منطقه و فرصت رشد روابط تجاری با این کشور تاکید کرد. ربیهاوی با اشاره به فرصت توسعه روابط اقتصادی و تجاری با عربستان سعودی افزود: بعد از حدود ۱۰ سال قطع روابط سیاسی و اقتصادی، حضور غنی و پررنگ بخش خصوصی در خط مقدم مسائل اقتصادی، با چابکی بیشتر و محدودیت‌هایث دیپلماتیک کمتر می‌تواند گسترش روابط تجاری با این کشور را به‌دنبال داشته باشد.

مدیرکل غرب آسیای سازمان توسعه تجارت ایران همچنین با اشاره به اقدامات وزارت امور خارجه در فراهم‌سازی بستر سیاسی ارتباط با عربستان سعودی، ایجاد بستر سیاسی را پیش‌زمینه گسترش روابط اقتصادی و تجاری با این کشور عنوان کرد. مدیرکل غرب آسیای سازمان توسعه تجارت ایران با اشاره به اینکه در حال حاضر غول‌های اقتصادی جهان شرکای تجاری اصلی عربستان هستند، ادامه داد: بهره‌برداری از ظرفیت‌های گسترش روابط تجاری و اقتصادی با عربستان نیاز به بسترسازی دارد، اما در حال حاضر بسیاری از این بسترها فراهم نیست. ربیهاوی با بیان اینکه در حال حاضر صادرات مجدد از طریق کشورهای همسایه و منطقه به عربستان دنبال می‌شود، گفت: روابط تجاری مستقیم با این کشور طی سال‌های اخیر صفر شده است. مدیرکل غرب آسیای سازمان توسعه تجارت با اشاره به اهمیت توسعه روابط دیپلماتیک با عربستان سعودی بر برگزاری نشست‌های مشترک و همچنین فعال‌سازی کمیته مشترک تجاری و شروع به کار آن باتوجه به ظرفیت‌های دوکشور تاکید کرد.

این مقام مسئول در پایان اظهار امیدواری کرد با همکاری بخش خصوصی حجم تجارت با عربستان سعودی در سال ۲۰۲۴ افزایش قابل‌توجهی پیدا کند.

استراتژی‌های عربستان سعودی در چشم‌انداز ۲۰۳۰

محمود ابوسعیدی، مدیر مرکز تجاری ایران در عربستان با اشاره به اقدامات لازم برای توسعه روابط تجاری با عربستان سعودی بر ضرورت رفع موانع تجارت دو کشور از جمله موانع حمل‌ونقلی تاکید کرد. او افزود: در مسیر تجارت با عربستان ابتدا باید شناسایی صحیحی از توانمندی‌های داخلی صورت بگیرد و سپس استراتژی و نقشه راه مشخص تدوین شود و در نهایت براساس یک هدف مشخص در تجارت، وارد بازار این کشور شد.

پیش‌بینی تشکیل وزارت بازرگانی در زمستان ۱۴۰۲

معجزه تفکیک نیز مانند ادغام است!

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

«تفکیک یا ادغام»؛ موضوعی که همچنان پاسخ آن مبهم است. تفکیک یا ادغام حوزه‌های صنایع و معادن با بازرگانی در یک وزارتخانه با عنوان صمت مخالفان و موافقان بسیاری دارد. برخی از کارشناسان معتقدند با تفکیک حوزه‌های یادشده و تشکیل وزارت بازرگانی، ممکن است عمده فعالیت بخش بازرگانی معطوف به واردات شود؛ در نتیجه تولید داخل قطعا با مشکلات بسیاری مواجه خواهد شد. در طرف دیگر موافقان تفکیک بر این باورند که رسیدگی به حوزه‌های صنعت، معدن و تجارت آنقدر سخت است که نمی‌توان از یک وزارتخانه توقع رسیدگی به همه امور را داشت و برای بهبود وضعیت این بخش‌ها باید کار وزارت صمت سبک‌تر شود. باوجود تمام اماواگرها اخیرا محمدرضا پورابراهیمی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس گفت: پیش‌بینی و برآورد من این است که لایحه تشکیل وزارت بازرگانی طی ۲ هفته آینده در مجلس به تصویب برسد و در نیمه اول زمستان امسال این وزارتخانه احیا شود و شروع به کار کند.

باتوجه به جدی شدن این موضوع باید دید تشکیل وزارت بازرگانی چه تاثیری بر روند تجارت دارد و باید چه کرد تا دچار پیامدهای منفی تفکیک وزارت صمت نشویم؟



عکس: صمت

موافقان و مخالفان چه می‌گویند؟

جمشید نفر، کارشناس تجاری / ۸ مرداد ۱۴۰۱: گرچه تشکیل وزارت بازرگانی یک ضرورت است، اما این اقدام باید در زمان مناسب انجام شود که حال حاضر از نظر شرایط اقتصادی، زمان مناسب آن نیست.

محمدحسن صبوری، کارشناس اقتصاد / ۲۱ مرداد ۱۴۰۱: با تشکیل وزارت بازرگانی متولی امور مختلف در واردات و تنظیم بازار مشخص می‌شود و نمایندگان و مردم نیز می‌دانند پاسخگو کیست.

غلامرضا مرحبا، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی / ۷ اردیبهشت ۱۴۰۲: نباید با این تفکر که بخش صنعت و بخش تولید باید با بازرگانی هماهنگ باشد، این دو را با هم ادغام می‌کردیم. این دو وزارتخانه باید کاملا مجزا باشند تا بخش صنعت بتواند ذائقه مصرف‌کننده را رصد و تولید کند و وزارت بازرگانی نیز تنظیم‌گر بازار باشد.

حسینعلی حاجی دلیگانی، عضو کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی/ ۷ اردیبهشت ۱۴۰۲: مجلس مخالف تشکیل وزارت بازرگانی نیست، اما معتقد است سازمان بازرگانی پاسخگوی نیاز کشور نخواهد بود.

عزت‌الله اکبری تالارپشتی، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی/ ۱۵ مرداد ۱۴۰۲: به‌نظر من تشکیل وزارت بازرگانی هزینه‌بر و وقت‌گیر است. معلوم هم نیست بعد از صرف کلی هزینه برای تشکیل وزارت بازرگانی در نهایت نتیجه آن چه باشد.

مجتبی یوسفی، عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی / ۲۶ شهریور ۱۴۰۲: بنده یکی از مخالفان جدی تشکیل وزارت بازرگانی، چراکه در همه جای دنیا کسی که تولید می‌کند، در حوزه بازرگانی و توزیع نیز فعالیت می‌کند.

باید دید نتیجه ۱۰ سال ادغام وزارت صنعت و معدن با بازرگانی چه بوده که باوجود تجربه تفکیک در گذشته باز هم سیاست‌گذاران به این راهکار متوسل شده‌اند.

بررسی کارنامه وزارت صمت در ۱۰ سال گذشته حکایت از این دارد که گستردگی وظایف وزارت صمت از یک طرف و چالش‌های ایجادشده به‌دنبال تحریم‌ها از طرفی دیگر، در طول دهه ۹۰، باعث عدم تمرکز این وزارتخانه بر فعالیت‌های تولیدی، صنعتی و تجاری کشور شده است.

گفتنی است از زمان ادغام وزارتخانه‌های «صنعت و معدن» و «بازرگانی» و تشکیل وزارت «صنعت، معدن و تجارت»، بیشترین استیضاح و جابه‌جایی چه در سطح وزرا و چه در سطح مدیران، در این وزارتخانه رقم خورده است.

تشکیل وزارت بازرگانی کار درستی است

یحیی آل‌اسحاق، وزیر پیشین بازرگانی درباره احتمال ایجاد وزارت بازرگانی به صمت گفت: بی‌شک تشکیل وزارت بازرگانی در زمان فعلی کار مناسبی است، چراکه کارهای وزارت بازرگانی شامل تامین، توزیع، ذخیره، مدیریت بازار و روابط اصناف و اتاق‌های بازرگانی به یک مسئول مستقیم نیاز دارد. در حوزه روابط خارجی نیز باوجود اقدامات دولت سیزدهم و حضور در گروه‌های اقتصادی مختلف مانند بریکس، اکو و شانگهای، عملیاتی انجام نشده و تنها قراردادهایی منعقد شده است. تنظیم امور با سازماندهی ممکن است و باتوجه به گستردگی وظایف در وزارت صمت تفکیک حوزه بازرگانی از این نهاد و تصدیگری یک مسئول مستقیم کمک‌کننده خواهد بود، زیرا عدم هماهنگی هر یک از بخش‌های یادشده، همه تلاش‌های دولت برای تنظیم بازار، تامین ارز و... را از بین خواهد برد. وی اظهار کرد: براساس تحقیقات صورت گرفته یک مدیر نمی‌تواند بیشتر از ۷ حوزه را مدیریت کند، این در حالی است که اکنون وزارت صمت متصدی ۲۴ موضوع مختلف است که همه آنها مواردی بسیارمهم محسوب می‌شوند.

وزیر پیشین بازرگانی با اشاره به تاثیرات مثبت تشکیل وزارت بازرگانی بر افزایش مراودات تجاری گفت: نتایج نهایی و زمان دستیابی به رشد تجاری به فردی بستگی دارد که مسئولیت را برعهده می‌گیرد. در واقع تشکیل وزارت بازرگانی یک ابزار و مهم، رویکرد افراد فعال در آن است. واردات باید برای تولید در جهت صادرات باشد؛ نه فقط با هدف مصرف. بخش اعظم واردات باید به مواد اولیه، قطعات، ماشین‌آلات و... اختصاص یابد تا به‌واسطه آن بتوانیم صادرات را افزایش دهیم. در کل نتایج مطلوب این اقدام تنها با راهبردها، هدف‌گذاری‌ها و سیاست‌گذاری‌های درست نمود و ظهور پیدا می‌کند.

سیاست‌گذاری‌های عمومی دولت

آل‌اسحاق ضمن رد عقیده برخی از کارشناسان مبنی بر افزایش واردات پس از تشکیل وزارت بازرگانی اظهار کرد: این عقیده که ممکن است با تشکیل وزارت بازرگانی به سمت افزایش واردات و کاهش تولید برویم اصلا صحیح نیست، زیرا این مسائل مربوط به سیاست‌گذاری‌های عمومی دولت است و وزیر بازرگانی هیچ‌گاه خارج از سیستم دولت، تصمیم‌گیری نخواهد کرد. به‌عبارت دقیق‌تر تصمیم‌گیری‌های کلان برعهده دولت و وزارتخانه مجری سیاست‌های کلان است.

وی درباره هزینه‌های ناشی از تفکیک حوزه بازرگانی از وزارت صمت گفت: برخی معتقدند این تفکیک بار مالی برای دولت دارد و در تناقض با کوچک‌سازی دولت است که کاملا آن را رد می‌کنم، چراکه هنوز ساختمان‌های موردنیاز وزارت بازرگانی از دوره قبل وجود دارد و تنها یک جابه‌جایی ساده است. ما تجربه فعالیت وزارت بازرگانی را داریم و اقدامات تاثیرگذاری در این زمینه داشتیم که با توسل به آنها می‌توان هزینه‌ها را به حداقل رساند. در کل مخالفت‌ها با توجیه هزینه‌بر بودن این اقدام و بزرگ شدن دولت، قسمت‌های فرعی قضیه است و نقاط مثبت این تفکیک به حدی است که می‌توان از نقاط منفی آن چشم‌پوشی کرد.



وزیر پیشین بازرگانی با رد افزایش بروکراسی‌های اداری در پی تفکیک بیان کرد: بروکراسی‌های اداری مدت‌ها است که با کمک فناوری شکل دیگری به خود گرفته و نمی‌توان تفکیک وزارت بازرگانی از صمت را موجب افزایش بروکراسی‌های اداری دانست.

آل‌اسحاق با بیان اینکه وزارت بازرگانی تنها حوزه تجارت را تحت پوشش قرار نمی‌دهد، افزود: محدوده فعالیت وزارت بازرگانی مردم، دولت، بنگاه‌های اقتصادی و مواد اولیه تولید است و تنها مربوط به تجار نیست. در مجموع با شرایط بحرانی فعلی و تهدید اقتصاد با تشدید تحریم‌ها، تشکیل وزارت بازرگانی اقدامی بسیار درست است.

> براساس تحقیقات صورت‌گرفته یک مدیر نمی‌تواند بیشتر از ۷ حوزه را مدیریت کند

اگر با ادغام معجزه شد، با تفکیک نیز می‌شود

مرتضی افقه، کارشناس اقتصاد درباره تفکیک وزارت صنعت، معدن و تجارت و تشکیل وزارت بازرگانی در گفت‌وگو با صمت گفت: کم و زیاد کردن وزارتخانه‌ها مسئله تازه‌ای نیست و سال‌های زیادی است که درگیر آن هستیم که این موضوع نشان از سردرگمی مدیریتی و اجرایی دارد. در واقع هر زمان که در اجرای برنامه‌ها و دستیابی به اهداف دچار چالش می‌شوند معتقدند با این تغییرات می‌توان مشکل را برطرف کرد. ماهیت برخی از فعالیت‌های هر دو وزارتخانه صمت و بازرگانی در طول هم قرار دارد و در نهایت به تجارت و تولید منتهی می‌شود، اما ماهیت برخی فعالیت‌های این وزارتخانه‌ها بسیار متفاوت از هم است؛ در نتیجه نیازمند تشکیل وزارتخانه تخصصی جداگانه‌ای هستیم.

وی درباره تاثیر تفکیک حوزه بازرگانی از وزارت صمت بر تجارت و بازار بیان کرد: مشکل اصلی در قوانین متعدد و پیچیده است و ربطی به تفکیک یا ادغام حوزه‌های یادشده ندارد؛ همان معجزه‌ای که در نتیجه ادغام رخ داد، در نتیجه تفکیک نیز رخ می‌دهد. با تفکیک چیزی تغییر نمی‌کند، زیرا مشکلات در جای دیگری است و سیستم اداری، بروکراسی و... همچنان همان است. در کل با انتصاب و برکناری‌های متعدد و تفکیک و ادغام‌ها تنها وقت ملت تلف و هزینه‌های بیشتری به آنها تحمیل می‌شود. زیر مجموعه وزارت بازرگانی فعالیت‌های گسترده‌ای صورت می‌گیرد؛ از جمله بازرگانی داخلی و خارجی؛ بنابراین نمی‌توان انتظار داشت وزیر وزارتخانه صمت همزمان حوزه‌های بازرگانی و صنعت و معدن را به‌نحو احسن مدیریت کند. با این توصیف از همان ابتدا، شکست سیاست ادغام محتمل بود.

انتصابات نادرست

افقه با اشاره به انتصابات نادرست و غیرتخصصی بیان کرد: سیستم انتخاب افراد و وزرا برای مدیریت این وزارتخانه درست نیست، زیرا مدیریت چنین مجموعه بزرگی قطعا نیازمند نیروهایی کارآمد، ماهر و کاردان است. زمان ادغام دو وزارتخانه عریض و طویل بی‌شک باید ساختار اجرایی به‌حدی قوی باشد که بتواند شرح وظایف دو وزارتخانه بسیار تاثیرگذار به‌ویژه در ارتباط با معیشت مردم را مدیریت کند.

بروکراسی‌ها ربطی به تفکیک یا ادغام ندارد

این کارشناس تجارت با اشاره به تاثیر ایجاد وزارت بازرگانی بر افزایش بروکراسی‌های اداری اظهار کرد: بروکراسی‌های اداری ربطی به تفکیک یا ادغام ندارد و اکنون نیز درگیر این موضوع هستیم. در واقع این قوانین متعدد و پیچیده است که مشکل‌ساز می‌شود و عوامل اجرایی که نمی‌توانند به‌خوبی موضوعات را حل کنند.



تصمیم‌گیری‌های کلان با دولت است

افقه ضمن رد عقیده برخی از کارشناسان مبنی بر افزایش واردات پس از تشکیل وزارت بازرگانی بیان کرد: این موضوع اصلا درست نیست، زیرا تصمیمات کلان در دولت اتخاذ می‌شود و مربوط به یک وزارتخانه نیست. تصمیم‌گیری در زمینه تولید و تجارت یک سیاست کلان است.

> تفکیک مشکلی را حل نمی‌کند، زیرا چیزی تغییر نمی‌کند و همچنان سیستم اداری، بروکراسی و... همان است

سخن پایانی

وزارت صنعت، معدن و تجارت از تیر ۱۳۹۰ با هدف کوچک‌سازی دولت، با ادغام دو وزارتخانه صنایع و معادن و بازرگانی تشکیل شد، اما حالا به‌نظر می‌رسد باتوجه به شرایط اقتصادی که اکنون در آن قرار داریم، تمرکز بر وظایف مختص یک حوزه با یک متولی مشخص راهکاری است که می‌تواند کم‌کاری وزارت صمت را جبران کند.

باید منتظر ماند و دید که تفکیک در ساختاری که پیش از این ادغام شده بود، چه تاثیری دارد؟ این در حالی است که تفکیک یعنی حدود یک سال دعوای میز و صندلی و تاخیر در کارها. اما کاش فراموش نکنیم مشکل جای دیگری است که راهکار آن تغییر صندلی نیست!

وزارت نیرو برای توسعه حمل‌ونقل برقی آماده است

آینده خودروهای الکتریکی در ایران

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir



مزایـای بالقوه خودروی برقی برای کشـورهای با درآمد پایین و متوسـط فراتر از منافـع حاصـل از کربن‌زدایی اسـت. خودروهـای برقی، به‌واسـطه ملاحظات کربن‌زدایـی، توجه فزاینـده‌ای را در چندین بازار بزرگ دنیا ایجـاد کرده‌اند. در این راسـتا، سیاست‌گذاران سوالات زیادی درباره اهمیت خودروهای برقی دارند. بسیاری از کشـورها به‌دلیل اثرات خارجی منفی زیست‌محیطی بر انرژی، مالیات وضـع می‌کنند یا به دلایلی به انرژی یارانه اختصاص می‌دهند. علاوه بر این، انواع مختلـف انرژی، به‌ویژه سـوخت‌های مایع و برق، ممکن اسـت از حیث ملاحظات بودجه‌ای به‌طور کاملا متفاوتی مدنظر قرار گیرند. همان‌طور که اشـاره شد، یکی از مزایای اصلی خودروهای برقی، کاهش مصرف انرژی و هزینه‌های مرتبط است.

این مزیت اقتصادی زیربنایی در صورت وضع مالیات و یارانه برای سوخت مایع و برق از سـوی دولت مخدوش خواهد شـد. بیشـتر کشـورهای با درآمد پایین و متوسـط، تمایـل به وضـع مالیات سـنگین بر بنزیـن و گازوئیـل و در عین حال اختصاص یارانه سـخاوتمندانه به برق دارند تا حدی که باعث ترغیب بیش از حد اجـرای خودروهای برقی می‌شـوند. نـرخ معمول مالیات بر بنزیـن بین ۴۰ تا ۱۴۰ درصـد بر هزینه نرخ تمام‌شـده و یارانـه برق حدود ۴۰ درصد نرخ اسـت. چنین رژیم مالی با افزایش اختلاف هزینه بین سوخت‌های مایع و برق به‌نفع خودروهای برقی است. اگرچه وضع نرخ بالاتر برای بنزین و گازوئیل نسبت به برق باتوجه به هزینه‌های زیسـت‌محیطی بالای آنها مشروع تلقی شود، تحلیل‌ها نشان می‌دهد کـه اختلاف نرخ اغلب بزرگ‌تر از آن چیزی اسـت که از نظر اقتصادی به‌واسـطه اثرات زیست‌محیطی مختلف تضمین می‌شود.

حمل‌ونقل برقی، افزایش مخارج عمومی را در پی دارد

در حالی که بسـیاری از کشورهای سـازمان همکاری و توسعه، یارانه‌هـای قابل‌توجهـی را برای ترغیب خریـد خودروهای برقی اختصاص داده‌اند، اما مشـابه این یارانه‌ها در کشـورهای با درآمد پایین و متوسط نادر است. در حدود نیمی از کشورهای موردمطالعه، رویکرد یکسـانی در مقابل وسایل نقلیه برقی و خودروهای مرسوم دارند. در بقیه کشـورها، وسایل نقلیه مبتنی بر موتورهای احتراق داخلـی حدود ۲۰ درصـد بالاتر از همتای برقی خـود و در قالب ترکیبی از مالیات و عوارض واردات جریمه می‌شوند. با این وجود، مشوق‌های مالی (حتی در کشورهایی که اعمال می‌شوند) معمولا برای معکوس کردن عدم‌مزیت هزینه سـرمایه وسایل نقلیه برقی کافی نیستند.

در غیـاب هرگونه اصلاحـات مالی (بودجـه‌ای)، انتظار می‌رود اجرای طرح خودروهای برقـی، خالص عایدی مالی (بودجه‌ای) را کاهش دهد. وسـایل نقلیه با موتور احتراق داخلی و سـوخت‌های حمل‌ونقل مایع معمولا مشـمول مالیات سـنگین‌تری نسـبت به خودروهای برقی هستند.

نتیجه اجتناب‌ناپذیر این است که گذار به‌سمت حمل‌ونقل برقی بـه کاهش درآمد مالیاتی حاصـل از حمل‌ونقل متعارف و افزایش یارانه به بخش برق خواهد انجامید. می‌توان انتظار داشـت که این تغییر به وخیم‌تر شدن وضعیت بودجه منجر شود.

این گذار همچنین ممکن اسـت به ثبات مالی شرکت‌های برق که در حال حاضر وضعیت مخاطره‌آمیزی در بسیاری از کشورهای با درآمد پایین و متوسـط دارند، آسـیب جـدی وارد کند، به‌ویژه اگـر شـرکت‌های مزبـور در ازای تامین برق اضافـی به صاحبان وسـایل نقلیه در نرخی کمتر از نرخ تمام‌شده بهای برق را دریافت کنند.

علاوه بر تاثیر منفی بر وضعیت بودجه، گذار به حمل‌ونقل برقی، افزایش مخارج عمومی را نیز در پی خواهد داشت.

همچنان‌که حمل‌ونقل برقی به‌طورفزاینده‌ای گسـترش می‌یابد، پیامدهای آن برای بخش برق مسـجل‌تر می‌شود. باتوجه به زمان طولانـی لازم برای سـرمایه‌گذاری در بخش بـرق، ادغام تقاضای پیش‌بینی‌شـده حمل‌ونقل در فرآیند برنامه‌ریزی در طول زنجیره تامیـن برق، از تولید گرفته تـا انتقال و تمرکز بر توزیع محلی که بیشترین احتمال وقوع تنگناها در آن قابل‌تصور است، حائزاهمیت فـراوان اسـت و انجـام ایـن کار درک واضح‌تـری از پیامدهای برقی‌سازی حمل‌ونقل در بخش برق ارائه می‌دهد.

آمادگی وزارت نیرو برای تامین زیرساخت خودروهای برقی

همایون حائری، معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی گفت: وزارت نیرو به‌صـورت ۱۰۰درصدی آماده همکاری برای تامین خودروهای برقی است و در این حوزه نیز از گذشته مطالعات زیادی انجام گرفته است.

به‌گـزارش ایسـنا، حائـری در زمینـه آمادگی وزارت نیـرو برای تامیـن برق خودروهای برقـی اظهار کرد: همـکاران وزارت نیرو از سال‌های پیش، روی خودروهای برقی مطالعه داشتند و صنعت برق متخصصـان خوبی در این زمینه دارد، به‌طوری‌که می‌توانیم بگوییم در این حوزه برای تامین تجهیزات صنعت برق مشکلی نداریم.

وی اضافه کرد: اگر بخواهیم خودروهای برقی را به‌صورت گسترده توسـعه دهیم،باید زیرسـاخت‌های آن توسـعه یابد و برای افزایش ظرفیت شبکه نیروگاهی و خطوط انتقال سرمایه‌گذاری انجام شود، اما اعتقادمان روی این مسئله است.

حائـری در پاسـخ به این سـوال که آیا وزارت نیـرو برای احداث ایستگاه‌های شارژ نیز اقدامی انجام خواهد داد؟ گفت: وظیفه وزارت نیرو تامین برق است که برای این موضوع مشکلی نداریم، اما احداث ایستگاه‌های شارژ برعهده شهرداری است و باید ایستگاه‌ها متناسب با تعداد خودروها تجهیز شود، اما توسعه صنعت برق برای تامین نیاز برقی در ایـن حوزه اتفاق خواهد افتاد و وزارت نیرو مشـکلی برای تامین برق خودروهای برقی ندارد.

■ خودکفایی ۱۰۰ درصدی در حوزه نیروگاهی

معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی با بیان اینکه صنعت برق در بخـش توزیع ۱۰۰ درصد و در بخـش نیروگاهی بیش از ۹۰ درصد خودکفا اسـت، تصریح کرد: ۱۰ درصد باقیمانـده به‌معنای ناتوانی صنعت برق نیست، چراکه تجهیز این میزان، توجیه اقتصادی ندارد و ایران جزو تولیدکنندگان برتر نیروگاهی در دنیا است.

■ سال آینده، سال تحول تجدیدپذیرها در صنعت برق

وی بااشـاره به توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر در کشور اظهار کرد: در حـال حاضر هـزار و ۱۰۰ مگاوات ظرفیت منسـوبه نیروگاه‌های بادی و خورشـیدی در کشور اسـت، اما ریل‌گذاری خوبی باتوجه به حساسیت‌های وزیر نیرو و فعالیت‌هایی که ساتبا انجام داده، صورت گرفته، به‌گونه‌ای‌که اکنون توربین و پنل‌های تجدیدپذیرها در داخل کشور سـاخته می‌شـود و با ریل‌گذاری انجام‌گرفته، اکنون احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر شدت خوبی یافته است.

معاون وزیر نیرو در امور برق و انرژی با تاکید بر اینکه سال آینده تحـول تجدیدپذیرها در صنعت برق رقـم می‌خورد، گفت: ۳هزار تا ۴هزار مگاوات نیروگاه خورشـیدی در سـال احداث می‌شود که در تابسـتان آینده می‌توانیم بخشـی از آن را مورداسـتفاده قرار دهیم و این برنامه‌ها در آینده نیز ادامه خواهد داشـت، به‌گونه‌ای‌که برای ۱۰ سـال آینده می‌توانیم بگوییم که یـک ظرفیت ۳۰هزارمگاواتی خواهیم داشت.

حائری با تاکید بر اینکه تمامی زوایای کار دیده شده است، تصریح کـرد: نگاه بـه تجدیدپذیرها باتوجه به موضوع هوای پاک، شـرایط محیط‌زیسـتی و حفظ منابع سـوختی به‌طورجدی در صنعت برق دیده شـده است و برای سال آینده، تجدیدپذیرها سهم زیادی را به خود اختصاص می‌دهند.

وی ادامـه داد: برای اینکه صنعت تجدیدپذیر رشـد کند، باید به موضوع سـرمایه‌گذاری‌ها توجه شود. اقداماتی که انجام شده، بیشتر در بخش تامین منابع مالی برای سرمایه‌گذار است و این صنعت نیز مزایای زیادی برای ورود و توسعه دارد.

■ مذاکره با پاکستان و افغانستان برای رفع نیازهای برقی آنها

معـاون وزیر نیـرو در امور برق و انرژی با بیان اینکه با پاکسـتان و افغانستان مذاکراتی برای تامین نیازهای برقی انجام گرفته اسـت، اظهـار کرد: پاکسـتان کشـوری اسـت که ما بـه آنجا بـرق صادر می‌کنیم.



به‌تازگـی نیز، جلسـه‌ای با این کشـور برگزار شـد تا بیشتر از ظرفیت‌ها اسـتفاده شود. این کشور نیازهای برقی زیادی دارد و برای ساخت تجهیزات داخل نیز، نیازمند ظرفیت‌های ایران است که می‌توانیم در این حوزه فعالیت‌هایی با این کشور داشته باشیم.

وی اضافه کرد: با کشور افغانستان نیز روی این موضوع بحث شد و این کشور نیز نیازهایی را در حوزه خدمات فنی و مهندسی و تامین انرژی داشت که روی آن مذاکره صورت گرفت.

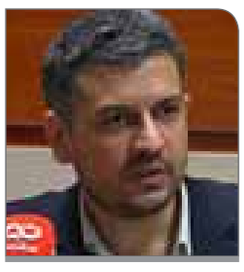
حائری بااشاره به نمایشگاه صنعت برق امسال گفت: این نمایشگاه امسـال نسبت به سال گذشـته رشـد کمی و کیفی خوبی داشت، به‌طوری‌که ۴۸۰ شـرکت داخلـی و ۱۱۰ شـرکت خارجی در این نمایشـگاه حضور داشتند، اما سـال قبل تنها ۳۵۰ شرکت داخلی و ۲۲ شـرکت خارجی در این نمایشـگاه حاضر بودند که این موضوع، بیانگر افزایش کیفیت نمایشگاه است.

معـاون وزیر نیـرو در امور برق و انـرژی با بیان اینکـه در حوزه معرفی محصولات نیز اقدامات خوبی انجام گرفته، چراکه محصولات دانش‌بنیـان مورد تمجیـد بازدیدکنندگان به‌ویـژه بازدیدکنندگان خارجی قرار گرفته است، گفت: امسال برای نخستین‌بار جشنواره و فن‌بازار نیز برگزار شد که به‌واسطه آن، ایده‌های فناورانه تجاری‌سازی شـدند. تعداد ۴۱۰ محصول دانش‌بنیان را در این نمایشـگاه شاهد بودیم که نشان‌دهنده پایه‌های خلاقیت و دانش ایرانیان است.

اگر بخواهیم خودروهای برقی را به‌صورت گسترده مورد استفاده قرار دهیم،باید زیرساخت‌های آن توسعه یابد

مشکل کجاست؟

رسول سلیمانی، کارشناس و پژوهشگر صنعت خودرو گفت: کاهش آلودگی هوا، ناترازی سـوخت و توسـعه صنعتی اهدافی هستند که برای حرکت به‌سـمت خودروهای برقی مطرح می‌شوند، اما نکته‌ای وجود دارد و آن، این اسـت که سندی وجود ندارد که بررسی کرده باشد، بهینه‌ترین پاسخ برای حل این چالش‌ها، خودروی برقی است یا نه؟ اگر بتوانیم این اهداف را با عدد و ارقام، نشان دهیم، یک سند مشخص برای این حوزه نوشته شده است، و آن موقع می‌شود درباره آن قضاوت کرد، اما اکنون این موضوع در یک فضای مبهم، ترسـیم می‌شـود که مـا می‌خواهیم به چند هدف خوب با اسـتفاده از یک ابزار برسیم. سلیمانی همچنین معتقد است: «در شرایط فعلی به‌نظر می‌رسد یک سـردرگمی را شاهد هستیم، یعنی می‌بینیم یک‌سری اهداف خوب بیان می‌شـود، اما حساب و کتابی روی این اهداف که چقدر این خودرو برقی می‌تواند در ۳ هدفی که مطرح شده به ما نفع برساند، انجام نشده است.» علاوه بر موضوع زیرساخت‌ها که اقداماتی در این زمینه آغاز شده است و شهریور شاهد راه‌اندازی ۱۵ ایستگاه شـارژ خودروهای برقی در تهران بودیم، بحث دیگر نحوه تامین برق موردنیاز خودروهای برقی باتوجه به چالش‌ها و کمبودهایی است که در چند سـال گذشته درباره تامین برق منازل و صنایع با آن مواجه بوده‌ایم، هرچند در ۲ سال گذشته، خاموشی منازل به‌حداقل رسیده است، اما همچنان صنایع با قطع برق در تابستان مواجه هستند.



در ایـن مدتی کـه از طرح ایده خودروی برقی توسـط علی‌آبادی می‌گذرد، کمتر شـاهد اظهارنظر وزارت نیرو بوده‌ایـم، اما به‌تازگی همایون حائـری، معاون وزیر نیرو در این‌باره صحبـت و از این طرح استقبال و منکر وجود کمبودی در این زمینه شده؛ اما در عین حال او موضوعی را مطرح کرده اسـت که احتمالا به چالش وزارت صمت و نیرو تبدیل شود و همچنین به‌نوعی حکایت از عدم‌هماهنگی‌های این دو وزارتخانه دارد.

کاهش آلودگی هوا، رفع ناترازی سوخت و توسعه صنعتی اهدافی هستند که برای حرکت به‌سمت خودروهای برقی مطرح می‌شوند

سخن پایانی

به‌طورکلـی بـرای حمایت از تحقـق حمل‌ونقل برقـی به ۲ نوع سـرمایه‌گذاری نیاز اسـت؛ نخستین مورد هزینه سـرمایه افزایشی مرتبط با خرید وسایل نقلیه برقی است که در حال حاضر قابل‌توجه بوده، اما می‌توان انتظار داشت که در طول زمان نسبت به خودروهای احتراقی به صفر کاهش یابد. مورد دوم زیرساخت شارژ موردنیاز برای پشتیبانی از وسایل نقلیه برقی است که طیف وسیعی از امکانات، از شـارژرهای خصوصی واقع در منازل و ادارات گرفته تا ایسـتگاه‌های شـارژ عمومی در جاده‌ها و ترتیبات تخصصی شارژ در ترمینال‌های اتوبوس را شـامل می‌شـود. باوجود تفاوت قابل‌توجـه در میزان نیاز سـرمایه‌گذاری در کشـورهای مختلـف، رقمی در حـدود ۰.۲۵ درصد تولیـد ناخالص داخلی در سال برای این مهم قابل‌پیش‌بینی است.

در برخی کشـورها بار سرمایه‌گذاری عمدتا بر دوش بخش دولتی و در سایر کشورها عمدتا برعهده بخش خصوصی خواهد بود. هزینه سـرمایه‌گذاری افزایشـی وسـایل نقلیه برقی دوچرخ و چهارچرخ شـخصی و زیرساخت‌های شارژ خانگی مرتبط با آن بر دوش بخش خصوصی اسـت، حال آنکه بخش دولتی بایـد هزینه اضافی خرید اتوبوس‌های برقی و زیرسـاخت‌های شارژ مرتبط با آنها و همچنین تامین تجهیزات شـارژ عمومی برای کاربران خصوصی وسایل نقلیه برقی را متحمل شود.

در نیمـی از کشـورهای موردمطالعه، حمل‌ونقـل برقی می‌تواند کاهش کربن را با هزینه منفی محقق کند ـ به این معنی که پذیرش آن با سایر مزایای مرتبط، بیش از حد قابل توجیه بوده، به‌طوری‌که صرفه‌جویی در کربن عملا به‌طوررایگان محقق می‌شود. با این‌حال، در بسـیاری از کشـورهای دیگر، گذار به حمل‌ونقـل برقی تنها در صورتی منطقی به‌نظر می‌رسـد که نرخ اوراق کربن از ۱۰۰ دلار در هر تن فراتر رود.

در ایـن صورت، مسـئله گذار به حمل‌ونقل برقـی، به‌عنوان یک استراتژی کاهش کربن قویا به شرایط خاص هر کشور بستگی خواهد داشـت. تامین مالی کربن به‌طوربالقوه می‌تواند بخش قابل‌توجهی از نیازهای سرمایه‌گذاری عمومی را پوشش دهد.

نظرگاه

چالش تامین مالی برای خودروهای برقی



مهدی محرمی ـ پژوهشگر موسسه مطالعات بازرگانی

گـذار از صنعت خودروهای احتراقی به برقی و توسـعه کاربرد خودروهایی بـا انرژی‌های نو، نیازمند مجموعه‌ای از ملاحظـات اقتصادی اسـت که می‌توان آنهـا را در ۳ بخش «ارتقای قدرت خرید مصرف‌کننده»، «سیاست‌های بودجـه‌ای و یارانـه‌ای» و «تامیـن مالی زیرسـاخت‌ها» طبقه‌بندی کرد. بدیهی اسـت، توسعه بکارگیری خودرو برقی نیازمند تدبیر و اقداماتی پیش‌دسـتانه در این حوزه است:

■ ارتقای قدرت خرید مصرف‌کننده

تا زمانی که وسایل نقلیه برقی به برابری هزینه خرید با خودروهای احتراقی برسـند، هزینه‌های خرید بالاتر مانع پذیرش آنها خواهد بود. در بسیاری از کشورها اضافه نرخ خودروهـای برقی تنها ۱۰ درصـد از درآمد ناخالص ملی سـرانه را تشـکیل می‌دهد. این امر حاکی از آن است که می‌توان این خودروها را با اعمال شـیوه‌های تامین مالی، مقـرون به صرفه کرد. با این حـال، در تعداد قابل‌توجهی از کشـورها، اضافه نرخ خودروهای برقی بسـیار بالا است که به‌طوربالقوه یک مانع برای بسیاری از مصرف‌کنندگان محسوب می‌شود.

بسـیاری از کشـورها با درآمد بالا تـلاش کرده‌اند که هزینه‌های سرمایه‌ای بالاتر را با یارانه خرید خودرو جبران کنند، هرچند این یارانه‌ها بسیار پرهزینه هستند. علاوه بر این، باتوجه به اینکه وسـایل نقلیه برقی گران‌قیمت بوده و عمدتا توسـط مصرف‌کنندگان با درآمد بالاتر خریداری می‌شـوند، این یارانه‌ها کارآیی چندانی ندارند، در نتیجه نمی‌تـوان یارانه‌ها را یک رویه کارآمد برای کشـورهای با درآمد کم و متوسط در نظر گرفت.

■ سیاست‌های بودجه‌ای

سیاسـت بودجـه‌ای در گام نخسـت، به‌موازنـه یارانه پرداختی به سـوخت‌های فسـیلی و انرژی برقی مربوط است. برای کشـورهایی که به‌واسطه مصرف سوخت‌های فسـیلی مالیات و عوارض دریافت می‌کنند، گذار به‌سمت حمل‌ونقـل برقـی به کاهـش درآمد مالیاتـی حاصل از حمل‌ونقل خواهد انجامید. می‌توان انتظار داشـت که این تغییر موجب وخیم‌تر شـدن وضعیت بودجه این کشورها شـود. در مقابل برای کشـورهایی که به بخش برق یارانه اعطـا می‌کنند، ایـن گذار ممکن اسـت به ثبـات مالی شرکت‌های برق که در حال حاضر وضعیت مخاطره‌آمیزی در بسـیاری از کشـورهای با درآمد کم و متوسط دارند، آسیب جدی وارد کند، به‌ویژه اگر شرکت‌های مزبور بهای برق را کمتر از نرخ تمام‌شده دریافت کنند.

■ تامین مالی زیرساخت‌ها

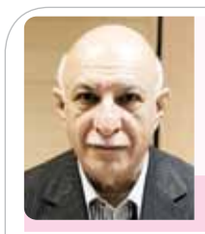
نیازهای سـرمایه‌گذاری مرتبط با گـذار به حمل‌ونقل برقی بسیار گسترده و قابل‌توجه هستند. به‌طورکلی برای حمایت از تحقق حمل‌ونقل برقی به ۲ نوع سرمایه‌گذاری نیاز است؛ نخسـتین مورد هزینه سرمایه مرتبط با خرید وسـایل نقلیه برقی است که در حـال حاضر قابل توجه بوده، اما می‌توان انتظار داشـت که در طول زمان نسبت به خودروهـای احتراقی به صفر کاهـش یابد. مورد دوم زیرساخت شـارژ موردنیاز برای پشتیبانی از وسایل نقلیه برقی اسـت که طیف وسـیعی از امکانات، از شـارژرهای خصوصی واقع در منازل و ادارات گرفته تا ایسـتگاه‌های شـارژ عمومی در جاده‌ها تا ترتیبات تخصصی شـارژ در ترمینال‌هـای اتوبوس را شـامل می‌شـود. باوجود تفاوت قابل‌توجـه در میزان نیاز سـرمایه‌گذاری در کشـورهای مختلـف، رقمی در حـدود ۰.۲۵ درصد تولیـد ناخالص داخلی در سال برای این مهم قابل‌پیش‌بینی است.

از نظـر «ارتقـای قدرت خریـد مصرف‌کننـده» آنچه بـرای کشـورهای بـا درآمد کم و متوسـط نظیـر ایران می‌تواند مقرون به صرفه‌تر و مقیاس‌پذیرتر باشـد، توسعه مکانیسـم‌های تامین مالی برای مصرف‌کنندگان است تا بتوانند هزینه‌های سـرمایه‌ای بالای وسـایل نقلیه برقی را در طول زمان تقسـیط کنند. این مکانیسم‌ها می‌تواند شامل خطوط اعتباری مصرف‌کننده یا مدل‌های لیزینگ خودرو شود. همچنین، لیزینگ خودروهای برقی می‌تواند زمینـه مالکیت وسـایل نقلیه برقی را تسـهیل کند. این مـدل در چین، هند، تایلنـد و به‌طورفزاینده‌ای در افریقا مشـاهده شده است. طرح‌های لیزینگی مشابهی نیز برای افزایش جذابیـت اتوبوس‌های برقی معرفی شـده‌اند. در کشـور شـیلی، مدل کسـب‌وکار برای اتوبوس‌های برقی به این شـکل اسـت که ارائه خدمات را از مالکیت ناوگان جدا می‌کند و شـرکت برق به مالک دارایی و سرمایه‌گذار تبدیل می‌شود که اتوبوس‌ها را به اپراتورها اجاره می‌دهد. اسـتفاده از مدل‌های «حمل‌ونقل به‌عنوان یک سرویس» در زمینه وسایل نقلیه برقی بار هزینه‌های سرمایه‌ای بالا را به شـرکت‌هایی که دسترسی آسـان‌تری به اعتبارات دارند، منتقل کرده اسـت و بدین‌ترتیب مصرف‌کنندگان می‌تواننـد به‌صورت‌تدریجی به‌ازای هر سـفر یا از طریق اشتراک ماهانه، هزینه‌ها را تقبل کنند.

بـا گذار به حمل‌ونقل الکتریکی و به‌طبع افزایش تقاضا بـرای برق، قیمت‌گـذاری دقیق برق به‌ویژه در سـاعات پیک شـارژ خودروهـای الکتریکـی حائزاهمیت خواهد بـود. این مسـئله از ۲ جنبه موضوعیت دارد: نخسـت از حیث «سیاست‌های بودجه‌ای»، چراکه در ایران به‌واسطه پرداخـت یارانـه به بخش بـرق مصرفی، نرخ بـرق باید به‌گونه‌ای تعیین شـود که علاوه بر تامین مالی یارانه‌های اعطایی، هزینه سرمایه‌گذاری در شبکه برق را نیز جبران کند. دوم، از منظر مدیریت صحیح تقاضای مصرف‌کننده و رعایـت الگوی صحیح مصرف برق اسـت که در صورت تحقـق، صرفه‌جویی در مصـرف گاز طبیعـی، مازوت و گازوئیل و صرفه‌جویی در یارانه سـوخت‌های فسـیلی را به‌همراه خواهد داشت.

یادداشت

اهمیت برقی‌سازی حمل‌ونقل عمومی



ناصر اسدی
کارشناس ترافیک شهری

به طور کلی یکی از رویکردهای مدیریت شـهری، توسعه حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه حمل‌ونقل برقی است. بدون‌شک، با ورود وسایل نقلیه برقی به پایتخت به طور قابل‌ملاحظه‌ای از توانایی آلاینده‌ها در کاهش کیفیت هوای تهران کاسـته خواهد شد. برقی‌سـازی ناوگان حمل‌ونقل نه‌تنها به بهبود کیفیـت هوا کمک می‌کند، بلکـه با صرفه‌جویی در مصرف منابـع، در حل مشـکل آلودگی هوا نیز موثـر خواهد بود. به‌عنوان‌مثال، با جایگزینی تاکسی‌های بنزینی که فرسوده شده‌اند با تاکسی‌های برقی، حدود ۷ هزار لیتر بنزین در سال صرفه‌جویی می‌شـود. همچنین، با جایگزینی تاکسی‌های دوگانه‌سـوز فرسوده با تاکسی‌های برقی، حدود ۲ هزار لیتر بنزین در سال صرفه‌جویی می‌شود.

علاوه بر این، برقی‌سـازی نـاوگان حمل‌ونقل عمومی در صورت استفاده از انرژی برق در سیستم حمل‌ونقل شهری و توسـعه خودروها، موتورسـیکلت‌ها و لکوموتیوهای برقی در کشـور، علاوه بر کاهش آلودگـی و هزینه‌های یارانه‌ای، زمینـه‌ای را بـرای صـادرات سـوخت، ایجـاد اشـتغال و کسب‌وکارهای صادراتی فراهم می‌کند.

اسـتفاده از حمل‌ونقل برقی یکی از راه‌حل‌هایی است که می‌تواند مصرف سـوخت‌های فسـیلی را در سیسـتم‌های حمل‌ونقل به‌حداقل برسـاند. بـرق به‌عنوان یک منبع پاک و غیرقابل‌ذخیره‌سازی، نه‌تنها به حفظ محیط‌زیست کمک می‌کنـد، بلکه مصرف سـوخت‌های فسـیلی را نیز کاهش می‌دهد.

اهمیت برقی‌سـازی حمل‌ونقل عمومی در پایتخت برای شـهرداری تهران و دولت بسـیار حائزاهمیت است. باتوجه به شـرایط آب‌وهوایی ویژه‌ای که پایتخت در نیمه دوم هر سال با آن مواجه می‌شود، رفتن به‌سمت وسایل نقلیه پاک ضروری است و باید در مدیریت شهری به‌طورجدی پیگیری شود.

برقی‌سـازی نـاوگان حمل‌ونقـل عمومی بـه طراحی و کنترل آلودگی هوا بسـیار کمک می‌کنـد. بنابراین، باید از تجارب کشورهایی که در کنترل آلودگی هوا موفق بوده‌اند، بهره‌برداری کنیم. به‌عنوان‌مثال، شهری مانند پکن که یکی از بزرگ‌ترین پایتخت‌های جهان است و در دهه ۹۰ میلادی یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان به‌حساب می‌آمد، امروزه بـا اتخاذ اقداماتی با ورود بـه هزاره جدید، باوجود جمعیت بسیار بیشتری نسبت به تهران، کیفیت هوای بهتری دارد.

بخش عمده آلودگی هوای کلانشهر تهران، به تردد روزانه یک‌میلیون خودرو سبک و سنگین و ۴ میلیون موتورسیکلت بنزینی و گازوئیلی بسـتگی دارد که به‌طورجدی سـلامتی ساکنان پایتخت را تهدید می‌کند. همچنین، تردد این حجم بـزرگ خودروها در جاده‌هـای تهران، نیاز به مصرف روزانه ۳۵۰ هزار تا ۵۰۰ هـزار لیتر انواع سوخت‌های فسیلی دارد که معادل مصرف سوخت ۳ استان کشور است و تامین آن، فشار زیادی بر اقتصاد ملی وارد می‌کند.

بررسی آخرین اقدامات این شهر نشان می‌دهد که کنترل انتشـار آلاینده‌ها از نیروگاه‌های تولید برق، ارتقای کیفیت سوخت و برقی‌سازی ناوگان از مهم‌ترین اقداماتی بوده است که به‌واسـطه آن، چینی‌ها توانسته‌اند میزان آلودگی هوا را کنترل کنند. البته در این راستا باید توجه داشت که حرکت به‌سمت برقی‌سازی کاری بسیار دشوار است.

یکی از معضلات اصلی در این راه، تامین زیرسـاخت‌های لازم برای برقی‌سـازی اسـت. حتی اگر ناوگان حمل‌ونقل عمومی را برقی کنیم، اما در سـطح شـهر زیرسـاخت‌های مناسـبی برای شارژ آنها فراهم نشـود، پیشرفتی نخواهیم داشـت. در همین راسـتا، باید هماهنگی‌هـای زیادی بین وزارت صنعت، شـهرداری‌ها و سایر نهادهای ذی‌ربط برای سـاخت و توزیع ایسـتگاه‌های شـارژ برای وسـایل‌نقلیه و موتورهای برقی در نقاط مختلف شهر انجام بگیرد.

خبر

مجوز ایجاد چندین شهرک خصوصی صادر می‌شود

وزیر راه و شهرسازی در جریان افتتاح پروژه‌های مسکونی و روبنایی و زیربنایی شـهر جدید اندیشه بر همکاری بانک‌ها برای پرداخت تسـهیلات مسکن تاکید کرد و از صدور مجوز چندین شهرک خصوص تا پایان سال خبر داد.

به‌گزارش پایـگاه خبری وزارت راه و شهرسـازی، مهرداد بذرپاش با حضور در شهر جدید اندیشه، پروژه‌های مسکونی، تجاری و زیربنایی تکمیل‌شده این شهر جدید را افتتاح کرد.

بذرپاش با بیان اینکه در این سـال‌ها حدود ۳۰ هزار واحد مسکونی در این شهر احداث شده و جمعیت مناسبی در این شـهرها ساکن شده‌اند، افزود: در جریان بازدید از شهر جدید اندیشـه، بیش از ۹۸۰ واحد مسـکونی در مشارکت شرکت عمران شـهرهای جدیـد، بانک مسـکن و بخش خصوصی به‌بهره‌برداری رسید.

وی تصریـح کـرد: یکـی از سیاسـت‌های وزارت راه و شهرسـازی، تولید هرچه بیشتر مسکن است و یکی از نقاط هدف برای تولید مسـکن، شـهرهای جدید اسـت. این‌طور برنامه‌ریزی شـده تا در کنار سـاخت و عرضه بیشتر مسکن، مدیریت بازار مسکن نیز با عرضه بیشتر انجام شود.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه تا دهه فجر امسال، تعداد قابل‌ملاحظه‌ای واحد مسکونی در سراسر کشور از جمله شهر جدید اندیشـه در قالب مشـارکتی به بهره‌برداری می‌رسد، افزود: بخشـی از این پروژه‌ها در مشـارکت شـرکت عمران شهرهای جدید و بانک مسکن به بهره‌برداری می‌رسند.

بذرپـاش از دیگـر برنامه‌هـای حوزه مسـکن یعنی ایجاد شـهرک‌های خصوصی نام برد و گفت: در ایجاد شهرک‌های خصوصی، مشارکت بیشتر بخش خصوصی موردتاکید است و مقرر شـده است با مدل‌های جدید و جذاب، میزان مشارکت بخش خصوصی را در فرآیند تولید مسکن تقویت کنیم.

تاثیر حمل‌ونقل برقی بر کاهش ترافیک شهری بررسی شد

خودروهای برقی، در جاده توسعه

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

دنیـا به‌سـمت اسـتفاده از خودروهای برقـی با هدف کاهـش آلاینده‌هـا و گازهـای گلخانـه‌ای به‌ویـژه در شهرهای بزرگ در شتاب است. برخی دولت‌ها که میزان آلایندگـی خودرویی در آنها خیلی کمتر از اینجاسـت، بـرای حـذف خودروهای فسیلی‌سـوز در کشورشـان ضرب‌الاجـل تعیین کرده‌اند. در ایران هم، چند سـالی اسـت که باوجود کاسـتی زیاد در زیرسـاخت‌ها، رفتن به‌سـمت استفاده از خودروی برقی تشویق می‌شود. در هدف‌گذاری برنامه هفتم توسعه، سهم قابل توجهی برای خودروهای برقی و هیبریدی پیشنهاد شده است.

اما سـوال اینجاسـت که باتوجه به محدودیت منابع، برقی‌سازی بهتر است ابتدا از چه نوع خودروهایی شروع شـود؟ به‌طبع اولویت باید به خودروهایی داده شود که آلایندگی بیشتری دارند. برای رسیدن به آلاینده‌ترین نـوع خـودرو، می‌شـود به‌سـراغ آمار شـرکت کنترل کیفیـت هوای تهران رفت. به این نحو که مطابق گزارش شـرکت کنترل کیفیت هـوای تهران، منبع ۷۰ درصد از ذرات معلـق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون در شـهر تهران، وسـایل‌نقلیه هسـتند و ۳۰ درصـد دیگـر ذرات معلق، توسـط منابع سـاکن تولید می‌شـوند. از آن ۷۰ درصد، خودروهای سـواری شـخصی با ۱.۴ درصد، تاکسـی‌ها یک درصد، مینی‌بوس‌ها ۴ درصد، موتورسـیکلت‌ها ۱۰ درصـد، اتوبوس‌ها ۳۰ درصد و خودروهای سـنگین ۲۳ درصد سـهم دارند که نقش فرسـودگی خـودرو در این آلودگی‌هـا پررنگ اسـت. صمت در این گزارش به نقش خودروهـای برقی در کاهش آلایندگی و کنترل ترافیک شهری پرداخته است.



برقی‌سازی اتوبوس‌های عمومی اولویت است

اتوبوس‌های شـهری با سـهم ۳۰ درصدی خود متهم اصلی در اشـاعه ذرات جامد هسـتند؛ همان‌طور که در سـال‌های گذشته، فرآیند گازسـوز کردن خودروها از اتوبوس شـروع شد و نخستین اتوبوس برقی در خیابان دماوند تهران به‌کار گرفته شد. اتوبوس‌های حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل محدود بودن دایره فیزیکی فعالیت‌شان به داخل شـهر و مشـخص بـودن محل‌های پارکینگ‌هـای آنها، به‌راحتی می‌توانند توسط سیستم شارژ پشتیبانی شوند. همچنین، اولویت دادن به برقی‌سـازی اتوبوس‌های عمومی می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت و دادن امتیازهای ویژه به این شیوه از حمل‌ونقل عمومی، منعکس‌کننده اراده واقعی دولت و شهرداری‌ها برای توسعه برقی‌سازی و تحقق هوای پاک در کلانشهرها باشد.

به‌نظر می‌رسد موتورسیکلت‌ها با سهم ۱۰درصدی در تولید ذرات جامـد و ۱۸درصدی در تولید گازهای آلاینـده به‌ویژه در مناطق مرکزی تهران، نامزد دوم برای برقی‌سـازی باشند. موتورسیکلت‌ها نیز به‌دلیل محدود بودن دایره فیزیکی فعالیت‌شـان به داخل شهر می‌توانند توسـط سیسـتم شارژ در سطح شهر پشـتیبانی شوند، اما تفاوت موتورسـیکلت با اتوبوس در ماهیت مالکیت آنها اسـت. اتوبوس‌های شرکت واحد، اموال عمومی هستند، اما موتورسیکلت مالک خصوصـی دارد. باتوجه بـه نرخ ناچیز بنزیـن، قانع کردن مالکان فعلی موتورسیکلت‌های بنزین‌سوز برای تبدیل این موتورها به نوع برقی با مانع قیمتی مواجه اسـت؛ البته اگر نرخ باتری را در نظـر نگیریم. واردات یا تولید موتورسـیکلت برقـی در داخل تنها یکی از حلقه‌های فرآیند برقی‌سـازی اسـت و همه ماجرا نیست. بی‌توجهی به اقتصاد موتورسـیکلت برقی می‌تواند به شکست این فرآیند منجر شـود. همچنیـن، چالش قانع کردن شـهروندان به تعویض خودروهای‌شان به نوع برقی درباره خودروهای سواری هم پابرجا اسـت. واردات یا تولید خودرو برقـی در داخل تنها یکی از حلقه‌های فرآیند برقی‌سازی است و همه ماجرا نیست. بی‌توجهی به اقتصاد خودرو و تاکسـی برقی می‌تواند به شکسـت این فرآیند منجر شود.

نقش قابل توجه حمل‌ونقل برقی در کاهش ترافیک

محب‌الدین صیفی، کارشناس ترافیک شهری به صمت توضیح داد: حمل‌ونقل برقی، به‌ویژه در قالب سیستم‌های قطار شهری و تراموا‌ها، می‌تواند تاثیر قابل‌توجهی بر کنترل ترافیکی داشـته باشـد. یکی از تاثیرات مهـم حمل‌ونقل برقی بر کنتـرل ترافیکی، کاهش ترافیک خودروها است. با استفاده از سیستم‌های قطار شهری و تراموا، تعداد خودروهـای حاضـر در جاده‌ها کاهش می‌یابد کـه منجر به کاهش ترافیک و تداخل‌های رانندگی می‌شـود. این امر بهبود قابل‌توجهی در جریان ترافیک و کاهش زمان سـفر مسـافران و رانندگان ایجاد می‌کند.

وی افزود: اسـتفاده از حمل‌ونقل برقی به‌جای وسایل نقلیه‌ای که سـوخت مصرف می‌کنند، باعث کاهش آلودگی هوا و انتشار گازهای آلاینده می‌شود. آلودگی هوا در شهرها می‌تواند به مشکلات تنفسی و سـلامتی عمومی آسـیب برسـاند و همچنین بـر کیفیت زندگی ساکنان تاثیر منفی داشته باشد. با کاهش آلودگی هوا، محیط‌زیست شهرها و سلامت عمومی بهبود می‌یابد.

کاهش حوادث رانندگی با توسعه حمل‌ونقل برقی میسر می‌شود

این کارشـناس با بیان اینکه سیستم‌های حمل‌ونقل برقی معمولا کارآیی بالاتری نسبت به سایر وسایل نقلیه دارند؛ افزود: این وسایل نقلیه معمولا سـرعت بالاتر و توقفات کمتری در مسـیر خود دارند. در نتیجه، زمان سـفر کاهش می‌یابد و امکان حرکت بیشـتری در یک بازه زمانی مشـخص فراهم می‌شود. این امر باعث بهبود کنترل ترافیکی می‌شـود، زیرا جریان ترافیکی به‌طورکلی بهتر و پیوسته‌تر می‌شود.

صیفی خاطرنشـان کرد: باید این موضوع را بپذیریم که حمل‌ونقل برقی معمولا باعث کاهش حوادث راه‌های عمومی می‌شود. به‌اعتقاد بنـده، وسـایل نقلیه برقـی معمـولا دارای سیسـتم‌های کنترل و فناوری‌های پیشرفته‌تری هستند که احتمال وقوع حوادث را کاهش می‌دهند. همچنین با کاهش تعـداد خودروها و تداخل رانندگی در جاده‌هـا، احتمال بروز تصادفات را نیـز کاهش می‌دهد. این موضوع بهبود امنیت و کنترل ترافیکی را تقویت می‌کند.

این استاد دانشگاه تصریح کرد: مسلما حمل‌ونقل برقی می‌تواند به بهبود کنترل ترافیکی کمک کند. با کاهش ترافیک، کاهش آلودگی هوا، افزایش کارآیی و کاهش حوادث، سیسـتم‌های حمل‌ونقل برقی می‌توانند بهبود قابل‌توجهی در مدیریت ترافیک و تجربه سـفر افراد به‌ارمغـان بیاورند. با این حال، برای دسـتیابی به ایـن مزایا، نیاز به زیرسـاخت‌های مناسـب، برنامه‌ریزی دقیـق و هماهنگی بین انواع حمل‌ونقل در شهرها وجود دارد.

چالش‌های استفاده از خودروهای برقی

صیفی با ذکر این نکته که اسـتفاده از خودروهای برقی نیز ممکن اسـت با برخی مشکلات همراه باشد، ادامه داد: زمان لازم برای شارژ کامل باتری خودروهای برقی می‌تواند یک مشـکل باشـد. در حال حاضـر، زمان شـارژ باتری خودروهای برقی معمولا بیشـتر از زمان پر شـدن بـاک خودروها اسـت. همچنیـن، وجود زیرسـاخت‌های مناسـب بـرای شـارژ خودروهای برقی نیز یک چالش جدی اسـت. تامین ایسـتگاه‌های شارژ کافی در نقاط عمومی و مناطق مسـکونی، اهمیت دارد. این زیرساخت‌ها باید قابلیت پشتیبانی از تعداد زیادی از خودروهای برقی را داشته باشند و بتوانند به‌طورهمزمان باتری‌ها را شارژ کنند.



خودروهای برقی معمولا هزینه‌های بالاتری نسـبت به خودروهای معمولـی دارند. نـرخ بالای باتری‌ها و تکنولوژی‌هـای مرتبط با آنها می‌توانـد به‌عنوان یک مشـکل اقتصادی در اسـتفاده گسـترده از خودروهای برقی مطرح شود، هرچند با پیشرفت تکنولوژی و افزایش تولید جمعیتی خودروهای برقی، نرخ آنها می‌تواند کاهش یابد.

وی در خاتمه بیان کرد: در کشور خودرو به‌حدی گران شده است که مردم طاقت این گرانی‌ها را ندارند. پشـت مرزهای ما خودروهای برقـی از خودروهای داخلی ارزان‌تر هسـتند. بنابرایـن، دولت باید مسـیر را بـرای ورود خودروهای برقی فراهم کنـد. صنعتگر ما باید ۲۰ سـال مـا را منتظر نگه دارد تا خودروی برقـی تولید کند؟ باید درهای کشـور را بـاز کنیم و اجـازه دهیم خودروهـای برقی وارد شوند.

حمل‌ونقل برقی، به‌ویژه در قالب سیستم‌های قطار شهری و تراموا‌ها، می‌تواند تاثیر قابل‌توجهی در کنترل ترافیک داشته باشد

توسعه نفوذ وسایل نقلیه برقی، نیازمند زیرساخت مناسب

امیر فتحی‌نژاد، کارشناس راه و شهرسازی به صمت گفت: در کشور ما، استفاده از وسایل نقلیه برقی، نیازمند تامین زیرساخت‌های لازم اسـت. برای امکان‌پذیر شدن استفاده از خودروهای برقی در کشور، لازم است جایگاه‌های شارژ مناسب و به تعداد کافی برای باتری‌های وسـایل حمل‌ونقل عمومی ایجاد شـود. به‌همین‌دلیل، سازمان‌های مربوطـه در حال اتخاذ اقدامـات مختلفی برای ایجـاد جایگاه‌های مناسب هستند.

وی ادامـه داد: حمل‌ونقل الکتریکی، به‌عنـوان یک راهکار پاک و دوسـتدار محیط زیست، مزایا و فواید بسیاری برای جامعه، ترافیک شهری و محیط‌زیست دارد.

بسیاری از کشـورها به‌منظور مبارزه با آلودگی هوا، کاهش انتشار گازهـای گلخانه‌ای و حفظ محیط‌زیسـت، با هـدف تولید جمعی خودروهای الکتریکی و برقی را دنبال می‌کنند.

این کارشـناس بیان کرد: براساس مطالعات انجام‌شده در اتحادیه اروپا، با اسـتفاده از خودروهای الکتریکی و هیبریدی، بسته به منبع تامیـن برق و سـوخت اولیه در مصـرف انرژی حـدود ۲ تا ۳برابر صرفه‌جویـی انجام می‌گیـرد. بنابراین، اگر انرژی مورداسـتفاده در سیستم حمل‌ونقل شـهری تغییر کند و خودروها، موتورسیکلت‌ها و لکوموتیوهای الکتریکی در کشـور توسـعه یابند، علاوه بر کاهش آلودگـی و هزینه‌های یارانه‌ای، زمینه‌هایی مانند صادرات سـوخت، ایجاد اشتغال و کسب درآمد برای کشور نیز فراهم خواهد شد.

برق به‌عنوان یک منبع پاک، قابل‌ذخیره‌سازی است

فتحی‌نژاد خاطرنشـان کرد: اسـتفاده از خودروهای الکتریکی به اقتصـاد خانواده نیز کمک می‌کنـد، زیرا هزینه شـارژ یک خودرو الکتریکی برای طی مسافت ۱۰۰ کیلومتر، کمابیش یک‌دهم هزینه مصرف بنزین با نرخ فعلی اسـت. یکـی از راه‌حل‌هایی که می‌تواند مصرف سوخت فسیلی در سیسـتم‌های حمل‌ونقل را کاهش دهد، اسـتفاده از حمل‌ونقل الکتریکی است. برق به‌عنوان یک منبع پاک، قابل‌ذخیره‌سـازی اسـت و علاوه بر تامین سـلامت محیط‌زیست، مصرف سوخت فسیلی را نیز کاهش می‌دهد.

این کارشـناس راه و شهرسـازی عنوان کرد: به‌منظور استفاده از وسـایل‌نقلیه الکتریکی در ایران، نیاز به زیرساخت لازم است. بدون ایجاد جایگاه‌های مناسـب و به تعداد کافی برای شارژ باتری وسایل حمل‌ونقـل عمومـی، اسـتفاده از خودروهای الکتریکی در کشـور امکان‌پذیر نیسـت. به‌همین‌دلیل، سـازمان‌های مربوطـه اقدامات متعددی را برای ایجاد جایگاه‌های مناسـب در دسـتور کار خود قرار داده‌اند.



وی در پایان گفـت: به‌طورکلی، استفاده از خودروهای الکتریکی در ایران همچنـان در مراحل ابتدایی قرار دارد و نیاز به توسعه بیشتر در زیرساخت‌ها، قوانین، سیاست‌های حمایتی، آموزش و آگاهی عمومی دارد. باتوجه به مزایای بیان‌شـده و تمرکز بر کاهش آلودگی هوا و وابسـتگی به سـوخت‌های فسیلی، امیدواریم که در آینده نزدیک، اسـتفاده از خودروهای الکتریکی در ایران به‌طورگسترده‌تری رواج پیدا کند.

بدون ایجاد جایگاه‌های مناسب و به تعداد کافی برای شارژ باتری وسایل حمل‌ونقل عمومی، استفاده از خودروهای الکتریکی در کشور امکان‌پذیر نیست

سخن پایانی

در حـال حاضر، شـهرداری‌های کشـور در تامین مالی توسـعه زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل فعلـی به منابع ناپایدار متکی هسـتند و دولت در تامین منابع بودجه کلانشـهرهای ایران، سـهم بسـیار پایینی دارد. این در حالی است که مطابق ماده «یک» قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، دولت مکلف است در راستای توسعه حمل‌ونقل درون‌شهری، اقدامات مختلفی را از جمله توسـعه ناوگان حمل‌ونقل همگانی انجام دهد. این مسئله با گذار به حمل‌ونقل برقی اهمیت دوچندان یافته اسـت و مداخله همه‌جانبه دولت در راسـتای توسعه زیرساخت‌های شـارژ خودروهای برقی را می‌طلبد. ایـن مهم باتوجه به قیمت‌گـذاری حمایتی حمل‌ونقل و عدم‌صرفه اقتصادی سـرمایه‌گذاری بخش خصوصی در آن، اهمیت بیشـتری می‌یابد. به‌طورکلی، استفاده از خودروهای برقی از غلظت آلاینده‌هـا در مناطـق شـهری می‌کاهد، اما برقی که از سـوزاندن سـوخت‌های فسـیلی در نیروگاه حرارتی تولید می‌شود، برق پاک نیست و اثر کربن در آن پررنگ است.بنابراین استفاده از چنین برقی ما را به هدف کاهش گازهای گلخانه‌ای نمی‌رسـاند. در حال حاضر، میزان برق تولیدشـده از منابع تجدیدپذیر، درصد بسیار ناچیزی از کل برق تولیدشده در کشور را تشکیل می‌دهد. با علم به نرخ ناچیز سوخت‌های فسیلی، بی‌توجهی به اقتصاد تجدیدپذیرها می‌تواند به شکست هدف کاهش کربن در کشور منجر شود.

تحلیل صمت از سناریوهای گازی ایران

بایدهاب خاورمیانه و قفقاز شد



عکس: صمت

امیرعباس آذرموند: **انرژی کالایی راهبردی است و تامین عرضه پایدار آن موضوعی مهم برای دولت‌ها محسوب می‌شود. نفت و گاز، به‌عنوان ۲ منبع اصلی انرژی، در یک قرن اخیر نقشی جدی در تامین انرژی جهان داشته‌اند و آمارها نشان می‌دهد این دست از منابع و به‌ویژه گاز، در چند دهه آینده نیز همچنان نقشی جدی در اقتصاد جهان ایفا خواهند کرد. کشور ایران نیز به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین دارندگان نفت و گاز در جهان، این فرصت را دارد که از آورده‌های سیاسی و اقتصادی تجارت این منابع انرژی بهره‌مند شود. باتوجه به تحولات عرصه بین‌الملل و متعاقبا تغییر معادلات پیشین انرژی و ایجاد تعادل‌های جدید در این حوزه، توجه به راهبرد تبدیل شدن ایران به مرکز مبادلات (هاب) انرژی منطقه در برنامه هفتم توسعه امری حیاتی است و عدم‌اتخاذ رویکرد فعالانه می‌تواند فرصت‌های ایجادشده را به تهدید بدل کند.**

آمارها نشان می‌دهد که نفت و گاز در نیم قرن آینده همچنان نقشی جدی در تامین انرژی جهان خواهند داشت.

به‌گزارش صمت و به‌نقل از مرکز پژوهش‌های مجلس، طبق سناریوی متوسط بیشتر مراجع مطالعاتی، باوجود افزایش سهم انرژی‌های تجدیدپذیر در سبد مصرف انرژی جهان، در سال ۲۰۵۰ همچنان بیش از نیمی از تقاضای انرژی توسط سوخت‌های فسیلی و به‌ویژه نفت و گاز تامین خواهد شد.

تصمیم اخیر وزیران کشورهای عضو گروه ۷، که به‌عنوان حامیان اصلی توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر محسوب می‌شوند، برای توسعه سرمایه‌گذاری‌ها در ذخایر گازی، نشان‌دهنده نقش ویژه این منابع در دهه‌های پیش‌رو است.

ایران با داشتن ۳۲ تریلیون مترمکعب گاز و ۱۵۸ میلیارد بشکه نفت اثبات‌شده به‌ترتیب در جایگاه دوم و سوم بزرگ‌ترین دارندگان هرکدام از این منابع به‌شمار می‌رود و در مجموع، ذخایر متعارف، در جایگاه نخست جهان قرار دارد.

تولید نفت خام (شامل میعانات گازی) و گاز طبیعی کشور نیز به‌ترتیب برابر با ۴.۵ میلیون بشکه در روز (قبل از تحریم‌های سال ۹۷) و ۲۵۷ میلیارد مترمکعب در سال است که کشور در تولید نفت و گاز در رتبه چهارم و سوم جهان قرار گرفته و این منابع بزرگ نفت و گاز باعث شده است کشور حداقل به‌شکل بالقوه، یکی از کشورهای دارای ظرفیت در عرصه تجارت انرژی به‌شمار بیاید.



تلاش همسایگان برای تبدیل به هاب گازی

پایه اصلی دیپلماسی انرژی در دهه‌های گذشته صادرات نفت بوده است که بنا به عللی که در ادامه گفته خواهد شد، دیگر نمی‌تواند به‌صورت پایدار ادامه یابد. از طرف دیگر، جنگ روسیه و اوکراین باعث تسریع تحولات جهانی در حوزه انرژی شده؛ روند تضعیف جهانی‌سازی و تقویت منطقه‌گرایی سرعت گرفته است و کشورها به‌دنبال ایجاد زنجیره تامین‌های منطقه‌ای هستند. به‌علاوه، کاهش و قطع احتمالی روابط انرژی روسیه و غرب موجب شده این کشور برای عرضه انرژی خود به نقاط دیگر از جمله جنوب‌غربی آسیا، توجه کند. اروپا نیز به‌دنبال تامین نیاز خود به انرژی از طریق کشورهای دیگر است.

این شرایط موجب شده است کشورهای منطقه نیز به‌دنبال ایجاد نقشی جدید برای خود در عرصه سیاسی ـ اقتصادی منطقه باشند. برای مثال، ترکیه به‌دنبال تبدیل شدن به هاب تامین گاز اروپا از طریق اکتشاف و بهره‌برداری از منابع داخلی و واردات از کشورهای اطراف است و اسرائیل نیز درصدد توسعه میادین گازی خود برای صادرات به اروپا است.

این شرایط در حال گذار هم، می‌تواند در صورت اتخاذ راهبرد مناسب به فرصت ارتقای جایگاه ایران در عرصه انرژی در منطقه تبدیل شود و در صورت انفعال می‌تواند نقش ایران را در این حوزه تضعیف کند. باتوجه به این نکات، ضروری است راهبرد دیپلماسی انرژی موردبازنگری و طراحی مجدد قرار بگیرد. طرح تجارت انرژی کشور باید به‌گونه‌ای باشد که در گام نخست، ضمن حداکثرسازی منافع سیاسی و اقتصادی، در مقابل تحریم مقاوم باشد و در گام بعدی، در راستای جانمایی جدید ایران، اقتصاد بین‌المللی مبتنی بر مزیت‌های کشور قرار بگیرد.

این راهبرد با سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه نیز که به استفاده از مزیت جغرافیایی ایران برای تبدیل شدن به مرکز مبادله انرژی و تقویت ارتباط با همسایگان تاکید دارد، همخوانی دارد. باتوجه به اینکه طرح کلی افزایش نقش ایران در معادلات انرژی منطقه و جهان از گذشته در برنامه‌ها و اسناد مرتبط با انرژی مورد اشاره قرار داشته، لازم است در حال حاضر و در فرصت برنامه هفتم توسعه، به بررسی و ارائه پیشنهاد در سطح عملیاتی پرداخته شود.

معامله با اهداف اقتصادی و امنیتی

کلان‌معامله کشور در عرصه اقتصاد و سیاست بین‌المللی، معادله نفت خام در برابر کالا و امنیت بود. در این معادله، ایران با تامین نفت‌خام موردنیاز جهان و به‌ویژه غرب، هم درآمد ارزی و نیاز خود به واردات را تامین می‌کرد و هم با ایفای نقش در تامین امنیت انرژی در جهان، آورده سیاسی ـ امنیتی برای خود ایجاد می‌کرد. با این وجود، چند اتفاق در ۲ دهه اخیر موجب شد به‌تدریج این معادله دیگر اعتبار نداشته باشد.

از یک‌طرف، نیاز غرب و به‌ویژه اروپا به نفت رو به کاهش گذاشته و از طرف دیگر، چین و هند رشد قابل‌توجه مصرف انرژی و از جمله نفت را تجربه کرده و در کانون تقاضای انرژی از غرب به شرق در حال انتقال است.

ضمن اینکه، رشد تولید نفت و گاز از منابع نامتعارف شیل در امریکا باعث شد این کشور از واردکننده نفت، به صادرکننده آن تبدیل شود. به‌همین‌دلیل، عرضه نفت در بازار زیاد شده و باتوجه به سیالیت زیاد بازار نفت، این نفت مازاد به‌سهولت قابل‌انتقال به نقاط مختلف است. این موضوع بازار نفت را با مازاد عرضه روبه‌رو کرد که موجب شد به‌تدریج نگرانی‌ها از پایان منابع نفتی، به‌نگرانی از پایان دوره تقاضای نفت و از دست رفتن فرصت کسب سود برای کشورهای دارنده منابع بزرگ نفتی تبدیل شود. این موضع باعث کاهش وابستگی غرب به نفت کشورهای دیگر و به‌ویژه خاورمیانه شد. وضع تحریم‌های گسترده بر بخش انرژی و متعاقبا کاهش شدید فروش نفت ایران، بدون ایجاد تلاطم‌های جدی در اقتصاد جهانی، نمودی از این واقعیت بود که نفت ایران دیگر جایگاه مهمی در معادلات جهانی ندارد و کشور برای مصونیت از آثار سیاسی و اقتصادی کاهش صادرات نفت، باید راهبرد دیگری در حوزه انرژی اتخاذ کند.

از دیگر مزایای کشور، علاوه بر دارا بودن منابع انرژی، موقعیت جغرافیایی است. ایران در نقطه اتصال آسیا و اروپا قرار گرفته و تنها مسیر یکپارچه خشکی میان دریای خزر و خلیج‌فارس محسوب می‌شود. از طرف دیگر، کشورهای اطراف ایران برخی صادرکننده نفت و گاز و برخی واردکننده آن هستند همین شرایط، امکان ایفای نقش هاب انرژی را برای ایران تسهیل می‌کند.

همچنین، دیپلماسی انرژی کشور باید به‌گونه‌ای باشد که به‌عنوان یک ابزار مهم، زمینه‌ساز پیشبرد اهداف کلان سیاسی باشد. منطقه‌گرایی نیز یکی از کلان‌راهبردهای سیاست خارجی کشور است. این راهبرد به تعمیق روابط ایران با کشورهای منطقه که دارای اشتراکات فرهنگی با ایران هستند، می‌انجامد و ظرفیت کنش در منطقه را بیشتر کند. با گسترش روابط سیاسی ـ اقتصادی با ابزار انرژی با کشورهای منطقه، امکان تحریم کاهش می‌یابد و در مجموع، اقتصاد منطقه‌گرا مصونیت بیشتری نسبت به اقتصاد مبتنی بر تجارت جهانی نفت خواهد داشت.

ضمن اینکه، در سال‌های گذشته با تغییر در نقشه تجارت جهان، بسیاری از معاملات کلان و قراردادهای پیشین به‌سرعت در حال تغییر هستند. با این تغییرات، منافع ژئوپلتیکی و ژئواکونومیکی قدرت‌ها نیز متحول خواهد شد و در نتیجه، این قدرت‌ها درصدد بازآرایی و بازچینش نظم جدید در راستای دستیابی به منافع خود برخواهند آمد.

باتوجه به این تحولات، کشورهای واردکننده و صادرکننده انرژی نیز، در پی ایجاد مناسبات جدید در روابط خود هستند و به‌همین‌دلیل، معادلات انرژی در منطقه در حال تغییر و تحول است. برای مثال، ترکیه قصد تبدیل شدن به هاب گازی در میان کشورهای اروپا و آسیا را دارد تا از طریق افزایش واردات از روسیه و نیز همکاری ترکمنستان و آذربایجان برای احداث خط لوله ترانس‌کاسپین و توسعه میادین دریای خزر،به این هدف تحقق بخشد.

اهمیت موقعیت جغرافیایی ایران

تجارت گاز طبیعی به‌دلیل ویژگی‌های ساختار منطقه‌ای بازار گاز، تحریم‌پذیری پایینی دارد و موجب افزایش قدرت سیاسی کشور، به‌ویژه در راستای بازدارندگی می‌شود.

از طرفی نیز، توسعه صنایع پایین‌دستی آن، ارزش‌افزوده قابل‌توجهی نسبت به صادرات آن نخواهد داشت. پس ضروری است حکومت رویکرد تجارت حداکثری گاز از طریق خط لوله را به‌منظور تبدیل شدن به هاب گازی منطقه در دستور خود قرار دهد تا ضمن کسب درآمد بلندمدت و پایدار، توان اثرگذاری سیاسی خود در منطقه را ارتقا بخشد و رویکرد منطقه‌گرایی خود را محقق کند.

در این رابطه، کشور باید گاز مازاد در منطقه، از جمله گاز روسیه و ترکمنستان را خریداری و گاز وارداتی به‌همراه بخشی از گاز تولیدی داخلی را به کشورهای متقاضی آن صادر کند.

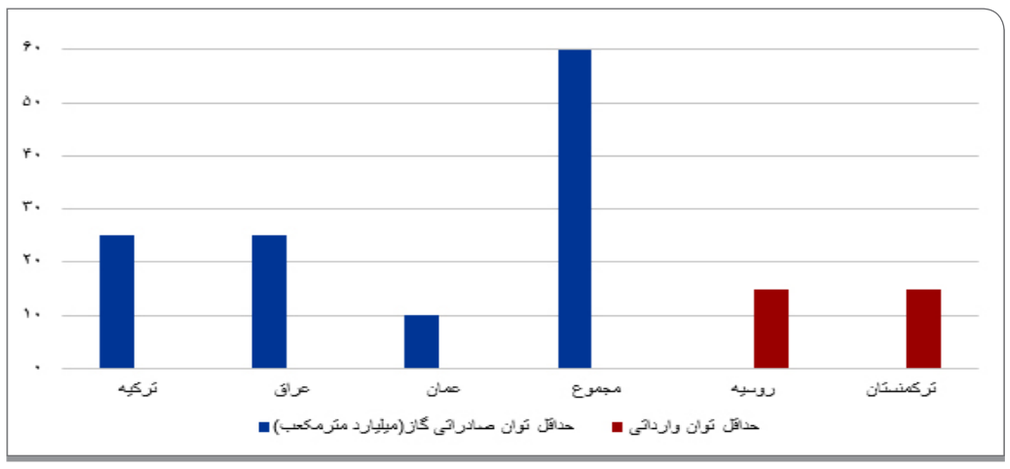
بررسی ظرفیت‌های تجارت گاز در منطقه پس از جنگ اوکراین و روسیه نشان می‌دهد که ایران می‌تواند در میان‌مدت پنج‌ساله به صادرات سالانه ۶۰ میلیارد مترمکعب و واردات ۳۰ میلیارد مترمکعب دست بزند.

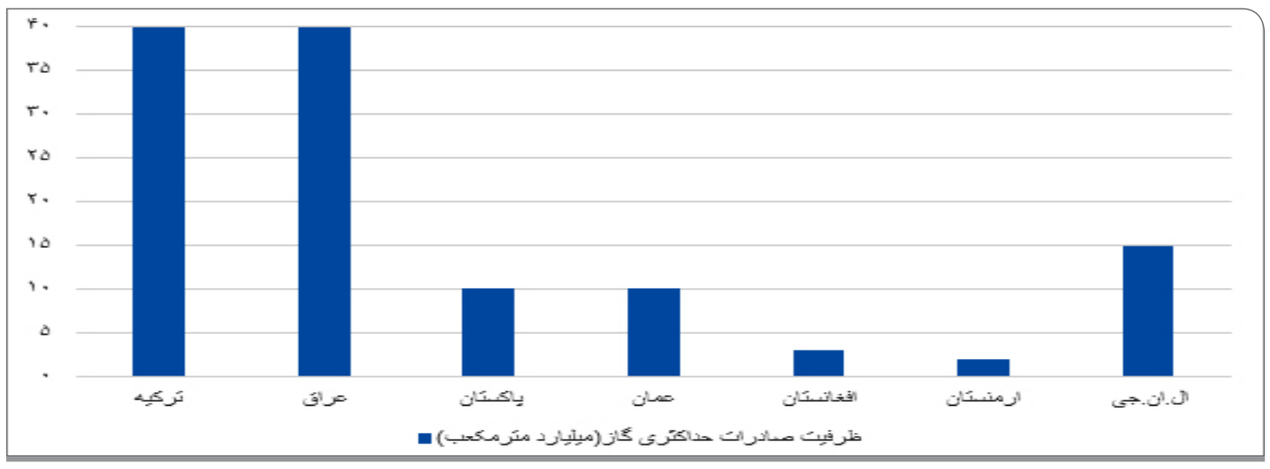
یکی از فرصت‌های جدی ایران، توان واردات گاز از ترکمنستان و روسیه است. با احیای قرارداد واردات گاز از ترکمنستان تا ۱۵ میلیارد مترمکعب در سال، امکان واردات گاز از این کشور با زیرساخت‌های موجود وجود دارد که در صورت توسعه میادین این کشور و احداث خط لوله جدید، می‌توان این مقدار را تا ۳۰ میلیارد مترمکعب افزایش داد.

روسیه نیز باتوجه به مناقشات موجود ناچار به ورود به بازار جنوب و جنوب‌غربی آسیا است. به‌همین‌دلیل می‌توان ۱۵ تا ۳۰ میلیارد مترمکعب گاز مازاد این کشور را خرید. به‌تازگی پیشنهادهایی از سوی روسیه برای همکاری با ایران به‌منظور تبدیل شدن به هاب گازی منطقه آغاز شده است.

برای صادرات گاز به کشورهای منطقه نیز گزینه‌های زیادی وجود دارد. از طریق خط لوله به عراق، سوریه و لبنان می‌توان ۲۵ تا ۴۰ میلیارد مترمکعب گاز از این مسیر صادر و پیوندهای میان ایران و ۳ کشور مذکور را نیز تقویت کرد. مورد بعدی، افزایش صادرات به ترکیه با تمدید قرارداد فعلی از ۱۰ میلیارد مترمکعب به ۴۰ میلیارد مترمکعب در سال است.

احداث خط لوله به عمان و پاکستان نیز، دیگر گزینه صادرات گاز به‌شمار می‌رود که می‌تواند تا ۲۰ میلیارد مترمکعب، ظرفیت صادراتی ایجاد کند. صادرات گاز به ارمنستان و نخجوان هم اگرچه حجم کمی خواهد داشت،اما از لحاظ تقویت روابط با کشورهای قفقاز تعیین‌کننده است.





در مجموع، تبدیل ایران به هاب انرژی، الزاماتی جدی نیز دارد که باید برای پیشبرد آن مدنظر باشد. مهم‌ترین این الزامات، تعیین متولی اجرا در سطح راهبردی، اصلاح قوانین به‌منظور تسهیل تجارت انرژی و توسعه زیرساخت‌ها است.

در سطح اول که بیشترین اهمیت را دارد، برای پیگیری و اجرای راهبرد مذکور، می‌توان کمیته‌ای با عنوان «کمیته راهبری تجارت منطقه‌ای انرژی» با ترکیبی از وزرا و مسئولان سیاسی تشکیل و اختیار تصمیم‌گیری درباره صادرات، واردات، سوآپ و ترانزیت انرژی از جمله تعیین قیمت‌گذاری، به این کمیته محول شود. درباره تسهیل فرآیندهای قانونی به‌منظور افزایش جذابیت تجارت گاز، پیشنهاد می‌شود با تخصیص کل درآمد حاصل از صادرات میدان تا زمان برگشت سرمایه به شرکت توسعه‌دهنده میدان، زمان بازگشت سرمایه در توسعه میادین گازی کاهش یابد.

توسعه پایانه‌های صادرات و واردات و احداث خط لوله انتقال نفت و فرآورده‌های نفتی به کشورهای همسایه نیز جزو الزامات اجرایی راهبرد تبدیل شدن ایران به هاب انرژی منطقه است.

در پیچه

تشدید روند چسبندگی طبقات متوسط به طبقات ضعیف



یک کارشناس اقتصاد درباره لایحه بودجه سال آینده گفت: زمانی که تورم حدود ۴۰ درصد است و ما حقوق را ۱۸ درصد افزایش می‌دهیم، در واقع اقشار کارمند را بیش از ۲۰ درصد از تورم عمومی عقب می‌اندازیم که این مسئله می‌تواند روند چسبندگی طبقات متوسط به طبقات ضعیف را تشدید کند.

مرتضی دلخوش در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: لایحه بودجه ۱۴۰۳ چند نکته کلیدی دارد. از نکات منفی لایحه بودجه ۱۴۰۳ بحث حقوق کارمندان و بازنشستگان است که طبیعتا باید متناسب با نرخ تورم افزایش پیدا می‌کرد. نکته مثبت آن نیز مربوط به قیمت نفت است که تعیین ۶۵ یورو معادل حدود ۷۰ دلار منطقی به‌نظر می‌رسد. همچنین در بخش درآمدهای مالیاتی نیز نقاط ضعف و قوتی دیده می‌شود. وی افزود: در سال ۱۴۰۲ نسبت درآمد نفتی در بودجه عمومی از کل درآمدها حدود ۲۹ درصد بود که در لایحه ۱۴۰۳ به ۲۴ درصد کاهش یافته و در مقابل درآمدهای مالیاتی از ۵۰ درصد سال ۱۴۰۲ به ۶۱ درصد در بودجه عمومی سال ۱۴۰۳ افزایش پیدا کرده است. طبق قانون اساسی و تاکید مقامات کشور، درآمدهای مالیاتی باید براساس عدالت وضع شود که حتما باید در بودجه سال آینده مورد توجه قرار گیرد تا در حق مودیان مالیاتی اجحاف نشود. این کارشناس اقتصاد با اشاره به دریافت مالیات از طریق تراکنش‌های بانکی افراد گفت: برخی از افراد به‌منظور فرار مالیاتی با کارت‌های اقوام و آشنایان کار می‌کنند. اگر دولت به این سمت برود که بتواند جلوی این نوع سوءاستفاده‌ها را بگیرد، بخش قابل‌توجهی از فرارهای مالیاتی را شناسایی و در بودجه سال آینده موفق عمل خواهد کرد، اما در بعضی آیتم‌ها به‌نظر می‌رسد عدالت رعایت نشده است. به‌طور مثال می‌توان به مالیات خودروها لوکس و خانه‌های لوکس اشاره کرد. طبق لایحه بودجه ۱۴۰۳ خانه‌های ۲۵ میلیارد تومانی لوکس محسوب می‌شوند؛ در حالی که این خانه‌ها عمدتا مصرفی هستند و ارزش این واحدها به‌دلیل تورم عمومی افزایش یافته است؛ بنابراین نمی‌توان عبارت لوکس را برای آنها به‌کار برد.

▣ خودرو ۳ میلیارد تومانی لوکس محسوب نمی‌شود

وی همچنین با اشاره به دریافت مالیات از خودروهای بالای ۳ میلیارد تومان در لایحه بودجه سال آینده گفت: خودروهایی مثل توسان یا سانتافه در کشورهای دیگر خودروهای اقتصادی هستند و لوکس محسوب نمی‌شوند. شاید بتوان پورش، بنز یا فراری را خودرو لوکس دانست، اما اینکه مثلا از خودروهای نسبتا معمولی مدل ۲۰۱۷ و حتی پایین‌تر مالیات بگیریم چندان منطقی نیست. این کارشناس اقتصاد تصریح کرد: البته اخذ مالیات از خانه‌های خالی را تایید می‌کنم. در همه جای دنیا به‌منظور کنترل عرضه و تقاضا در بازار مسکن از واحدهای خالی از سکنه مالیات دریافت می‌شود. این مسئله به تعدیل نرخ اجاره و قیمت‌های فروش مسکن کمک خواهد کرد. دلخوش، افزایش ۱۸ درصدی حقوق کارمندان و ۲۰ درصدی حقوق بازنشستگان در لایحه بودجه سال آینده را در تناسب با نرخ تورم ندانست و گفت: زمانی که تورم ۴۵ درصد است و ما حقوق را ۱۸ درصد افزایش می‌دهیم، در واقع اقشار کارمند را بیش از ۲۰ درصد از تورم عمومی عقب می‌اندازیم که این مسئله می‌تواند روند چسبندگی طبقات متوسط به طبقات ضعیف را تشدید کند.

عضو هیات علمی دانشگاه خوارزمی در گفت‌وگو با صمت:

نمی‌توان با گفتار درمانی مشکلات را حل کرد

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir

عضو هیات علمی دانشگاه خوارزمی درباره وضعیت کشور در جریان تصویب برنامه هفتم توسعه می‌گوید: «کشور مانند بیماری است که والدینش نگران حالش هستند، اما در مراجعه به پزشک متخصص، جای اینکه سراغ فردی توانمند که حقیقت را می‌گوید بروند، سراغ کسی می‌روند که فقط خبری را بدهد که آنها دوست دارند بشنوند. به‌باور من این مثال بیانگر واقعیات حاکم بر اقتصاد کشور ماست.» وحید شقاقی شهری، کارشناس اقتصاد کلان، تاکید دارد اقتصاد ایران دارای چند مشکل اساسی است که دیگر نمی‌توانیم با گفتاردرمانی یا پنهان کردن حقایق، آنها را از چشم مردم دور کنیم. این وضعیت ضرورت تغییر رویکرد را بیش از پیش نشان می‌دهد.

آنچه در ادامه می‌خوانید مشروح گفت‌وگوی صمت با این کارشناس اقتصاد است.



◉ مجلس در حال بررسی لایحه برنامه هفتم توسعه و لایحه بودجه ۱۴۰۳ است. در این وضعیت مشکلات اصلی کشور در حوزه اقتصاد را چه می‌دانید؟

واقعیت این است که امروز ما با یک انباشت بزرگ از چالش‌های متعدد و گوناگون مواجه هستیم که برخی از این معضلات عمری دیرینه و حدود نیم قرن دارند که نشان می‌دهد بخش مهمی از ابربحران‌های کشور ما یک‌شبه به‌وجود نیامده‌اند و به این سرعت هم حل نخواهند شد. در مقابل اما با مشکلات بزرگی هم مواجهیم که همگی نوظهور هستند و باوجود محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، در نهایت توانایی‌های اقتصادی کشور را کاهش داده‌اند.

در این شرایط هر روز مشکلات دیرینه و نوظهور در حال وقوع و انباشته‌تر شدن هستند و انتظار می‌رود نظام تصمیم‌گیری مردم را در جریان برخی از مشکلات بگذارد، اما همواره در تمام دولت‌ها با غفلت در این موضوع مواجهیم و شاید هم فکر می‌کنند بیان نکردن مشکلات به این معناست که مردم از بروز مشکلات مطلع نمی‌شوند.

◉ در نگاه کلی، شرایط امروز کشور را چگونه تبیین می‌کنید؟

کشور مانند بیماری است که والدینش نگران حالش هستند، اما در مراجعه به پزشک متخصص، جای اینکه سراغ فردی توانمند که حقیقت را می‌گوید بروند، سراغ کسی می‌روند که فقط خبری را بدهد که آنها دوست دارند، بشنوند. به‌باور من این مثال بیانگر واقعیات حاکم بر اقتصاد کشور ماست.

◉ تداوم این وضعیت چه پیامدهایی در میان‌مدت و کوتاه‌مدت خواهد داشت؟

پرواضح است که هر چه می‌گذرد شرایط دشوارتر و حساس‌تر می‌شود. اقتصاد ایران دارای چند مشکل اساسی است که دیگر نمی‌توانیم با گفتاردرمانی یا پنهان کردن حقایق، آنها را حل یا از چشم مردم دور کنیم. این وضعیت ضرورت تغییر رویکرد را بیش از پیش نشان می‌دهد. خوب است که مسئولان به این موضوع توجه داشته باشند که رسانه‌ها توسعه پیدا کرده و مردم به هر حال بی‌اطلاع نخواهند ماند.

◉ بحران‌های اصلی کشور را چه می‌دانید؟

بحران اصلی کشور ما آب است. امروز چنان این مشکل حاد شده که شاید تا پایان دهه فعلی یعنی در سال ۱۴۱۰ ایران با مشکلات جدی در تامین آب حوزه کشاورزی مواجه شود.

در مقابل این دست از واقعیت‌های روز، انتظار می‌رود مسئولان، با ارائه اطلاعات درست و واقعیت‌ها به مردم، به ایجاد یک همبستگی ملی پرداخته و با همراهی مردم جلوی تشدید بحران را بگیرند. در واقع در برخی از موارد، رفع مشکل دشوار است و در این شرایط حداقل انتظار جلوگیری از تشدید بحران خواهد بود.

مشکل دیگر هم فرونشست خاک و زمین در کشور است که امروز به وضعیتی به‌شدت نگران کننده رسیده است. اخیرا یکی از کارشناسان باسابقه که در گذشته مدیر مهمی هم بودند اعلام کرد زمین دشت تهران ۳۶ سانتیمتر دچار فرونشست شده و این رقم برای اصفهان و برخی کلانشهرها بیشتر هم بوده است. این در حالی است که بنا بر استانداردهای جهانی اگر خاک زمینی فرونشستی معادل ۳.۵ میلیمتر داشته باشد باید وضعیت را بحرانی اعلام کرد. این ارقام نشان می‌دهد بحران فرونشست زمین در ایران چقدر با استانداردهای این مشکل در دنیا متفاوت است.

باید توجه کنیم که شاید این مشکلات در حوزه اقتصاد دسته‌بندی نشوند، اما رفع این بحران‌ها نیاز به تامین منابع مالی دارد که کمبود این منابع دقیقا مشکل اقتصادی است. ضمن اینکه هر ساختار اقتصادی بر زمینی شکل می‌گیرد و استوار می‌شود که علاوه بر ادامه حیات با ریسک کمتری در بازگشت سرمایه مواجه باشد. باتوجه به مشکلات یادشده اگر دیر بجنبیم، ممکن است امکان حیات در کشورمان از بین برود.

◉ در حوزه اقتصاد، مواردی مانند نرخ تورم بالا یا بحران صندوق‌های بازنشستگی را می‌توان جزو بحران‌های حاد امروز تلقی کرد.

بدون‌تردید باید بگویم بحران صندوق‌های بازنشستگی بحرانی حاد و مشکل‌ساز است که حداقل من از ۱۰ سال پیش درباره تبعات و ابعاد این بحران بارها هشدار دادم. همچنین بسیاری از کارشناسان اقتصادی در این سال‌ها تلاش کردند توجه سیاست‌گذاران را به این موضوع جلب کنند.

بی‌توجهی به بحران صندوق‌های بازنشستگی موجب شده شدت مشکلات چنان افزایش پیدا کند که در بررسی لایحه برنامه هفتم در تصمیمی جالب تمام ناکارآمدی‌ها و بحران‌های موجود صندوق‌ها را به مردم تحمیل کردند. به‌زبان دیگر در صورت تصویب شورای نگهبان، حداقل ۲ تا ۱۲ سال بر سن بازنشستگی شاغلان کشور افزوده می‌شود تا از مشکلاتی که به‌واسطه ناکارآمدی مدیریت این صندوق‌ها به جامعه تحمیل شده تا حدی بکاهند.

اهمیت آینده‌پژوهی و پیش‌بینی درست در اقتصاد به این است که یک مشکل پیش از حاد شدن شناسایی شود. از آنجایی که دولت صندوق‌های بازنشستگی را حیاط خلوت خود می‌دانست، هر کاری دوست داشت در این بخش انجام داده است. حالا جالب این است که مشکل هنوز به اوج نرسیده و ما اکنون در آغاز بحرانی هستیم که ممکن است برای چند دهه کشورمان را در بر گیرد. بحران صندوق‌های بازنشستگی ۵ تا ۱۰ سال دیگر به‌وضوح نمایان خواهد شد. در ادامه در صورت افزایش سن بازنشستگی، با تحمیل سال‌های بیشتر کار به شاغلان، از آنجا که اصلاحات اساسی صورت نگرفته و مشکلات اصلی پابرجا هستند، تامین منابع از بودجه دولتی بیشتر خواهد شد و تنها در این صورت است که مثلا تا سال ۱۴۱۰ صندوق بازنشستگی قادر به پرداخت مستمری‌ها خواهد بود.

> بحران صندوق‌های بازنشستگی بحرانی حاد و مشکل‌ساز است که بسیاری از کارشناسان سال‌ها تلاش کردند توجه سیاست‌گذاران را به آن جلب کنند

این امر در حالی است که به‌شکل آزاردهنده‌ای با فرسودگی زیرساخت‌های کشور مواجهیم. اینکه گفته می‌شود باید حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ایران انجام شود تا به‌طور مثال زیرساخت انرژی، نیروگاهی، آبی و حمل‌ونقل در شرایط فعلی بمانند، بسیار هشداردهنده است. چنانچه بخواهند این زیرساخت‌ها را ارتقا دهند نیاز به حجمی به‌مراتب بزرگ‌تر از ارقام یادشده برای سرمایه‌گذاری است. همه این مشکلات در شرایطی گریبان کشور را گرفته‌اند که ما با موج بزرگی از مهاجرت نیروی انسانی نیز مواجهیم. این خطرناک‌ترین نوع فرار سرمایه از کشور است که اگر به همین اندازه ادامه داشته باشد، شرایطی بسیار دشوار بر اقتصاد تحمیل خواهد کرد. به‌تازگی گزارشی منتشر شده که نشان می‌دهد اکثریت قاطع رتبه‌های برتر کنکور در کشور در پی مهاجرت هستند. کشور هزینه بسیاری کرده تا تعدادی نخبه تربیت کند که همه آنها در سال اول دانشگاه به‌دنبال خروج از کشور هستند. هزینه فرار نیروی انسانی، اگر از سایر معضلات دیگر سنگین‌تر نباشد، تبعات بسیار سختی دارد.

◉ مشکلاتی چون رشد اندک اقتصاد یا تورم بالا در کجای نمودار مشکلات اصلی کشور هستند؟

من فکر می‌کنم این مشکلاتی که به آن اشاره کردید سطح دوم بحران هستند که در کنار مسائلی چون اشتغال و کسری بودجه می‌توان از آنها نام ببرد. مردم هم‌اکنون با این سطح از مشکلات از نزدیک مواجه شده‌اند، اما من فکر می‌کنم لایه اول مشکلات به‌مراتب مهم‌تر و حیاتی‌تر هستند، چراکه بی‌توجهی به آنها، زیست در سرزمین ایران را دچار چالش می‌کند.

◉ رفع این مشکلات به چه میزان منابع مالی نیاز دارد؟

حداقل ۵۰۰ میلیارد دلار.

◉ اهداف تعیین‌شده برنامه هفتم توسعه را در این وضعیت چقدر راهگشا و قابل‌تحقق می‌دانید؟

به‌نظر می‌رسد این برنامه، با نگاهی گذشته‌گرایانه برمبنای موج دوم تولید صنعتی برپایه سرمایه فیزیکی، تنظیم شده و توجه کمتری به سرمایه انسانی، اقتصاد دانش، بهره‌وری و سرمایه اجتماعی دارد. پس شاید این برنامه حتی به برخی از بحران‌های پیش‌گفته در کشور دامن بزند.

آنچه مسلم است باید واقعیت‌های اقتصاد و شرایط روز به‌وضوح به مردم توضیح داده شود تا با همکاری دولت و مردم از توسعه مشکلات جلوگیری شود. به‌علاوه اینکه در دنیای امروز، باتوجه به توسعه فناوری و رشد رسانه‌ها بی‌اطلاعی مردم به بی‌خبر ماندن آنها نمی‌انجامد.

مفقودی

برگ سبز و سند کمپانی و پلاک خودرو سواری پراید سفید رنگ به شماره پلاک ۶۴ ج ۵۱۱ ایران ۱۴ و به شماره موتور ۰۰۶۷۲۱۴۰ و به شماره شاسی s۱۴۱۲۲۸۳۲۱۲۱۲۱ بنام احمد هلیچی مفقود گردیده و از اعتبار ساقط است.
خرم‌آباد

مفقودی

برگ سبز و سند کمپانی وانت پیکان سفید رنگ به شماره پلاک ۳۵ س ۲۸۱ ایران ۳۱ و به شماره موتور ۱۱۵۳۸۲۰۶۵۶۴ و به شماره شاسی ۸۲۹۰۶۶۱۲ بنام غلامرضا سپهوند پور مفقود گردیده و از اعتبار ساقط است.
خرم‌آباد

فرم اشتراک

چنانچه تمایل به اخذ اشتراک و دریافت روزنامه صمت دارید لطفا فرم را تکمیل و وجه اشتراک به حساب شماره ۰۲۲۴۱۷۴۱۰۵۰۰۰ و یا شماره کارت ۷۰۷۲-۹۹۹۷-۹۹۱۸-۶۰۳۷ نزد بانک ملی به نام موسسه فرهنگی مطبوعاتی گسترش صنعت، معدن و تجارت واریز نمایید. اصل و کپی فیش واریزی را به همراه فرم اشتراک به نشانی خیابان قائم‌مقام-کوچه آزادگان شماره۲۶ ارسال یا برای تسریع امور فرم و فیش مربوط را به شماره ۸-۸۸۱۰۵۳۰۶ ارسال نمایید.

▣ لطفا به این نکات توجه فرمایید:

۱- در صورت تمایل به دریافت نسخه‌های بیشتر خواهشمند است در این قسمت (..... نسخه) مشخص نمایید.

۲- روزنامه مشترکین تهران، هر روز از ساعت ۷ تا ۱۰:۳۰صبح توسط پیک تحویل می‌گردد.

متقاضیان محترم شهرستان‌ها برای اخذ اشتراک از طریق دفاتر سرپرستی و نمایندگی‌های روزنامه صمت در مراکز استان‌ها و شهرستان‌ها اقدام فرمایند و یا به شماره ۸-۸۸۱۰۵۳۰۶ اطلاع دهند.

مشخصات مشترک
نام و نام خانوادگی:
عنوان موسسه:
تلفن ثابت یا تلفن همراه:
آدرس:
کدپستی:

هزینه ارسال در تهران رایگان است

هزینه اشتراک	روزنامه صمت
۱ ماهه	۲۲۰,۰۰۰ تومان
۳ ماهه	۶۶۰,۰۰۰ تومان
۶ ماهه	۱,۳۲۰,۰۰۰ تومان
۹ ماهه	۱,۹۸۰,۰۰۰ تومان
۱۲ ماهه	۲,۶۴۰,۰۰۰ تومان

توسعه حمل‌ونقل پاک، راهکاری حیاتی برای کاهش انتشار آلاینده‌ها است

یارانه انرژی، سد راه توسعه خودروهای برقی

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

بی‌شک وقتی صحبت از کلانشهرهای بزرگ، آن هم در کشورهای در حال توسعه می‌شود، ممکن است یکی از تصاویری که از این شهرها در ذهن نقش ببندد، ترافیک حمل‌ونقل در خیابان‌های مملو از خودرو باشد که به‌طبع این شهرها را در لیست آلوده‌ترین شهرهای جهان هم قرار داده است. شهرهایی نظیر دمام عربستان، لاهور پاکستان و داکا در بنگلادش که در صدر آلوده‌ترین شهرهای جهان سال ۲۰۲۳ قرار دارند. تهران هم از این قافله عقب نماند و با شاخص آلودگی ۲۷۷ واحد، در رتبه یک آلوده‌ترین شهرهای جهان قرار گرفت. حال باتوجه به اینکه حمل‌ونقل برمبنای سوخت‌های فسیلی به‌ویژه تردد زیاد خودروهای شخصی آثار متفاوتی از قبیل آلودگی هوا و صوت را بر محیط‌زیست انسانی و شهری وارد کرده، توجه به ایجاد حمل‌ونقل پاک، مهم‌ترین خواسته دوستداران محیط‌زیست است و خوشبختانه الگوی جهانی موفقی هم در این زمینه وجود دارد و می‌توان با استفاده از تجارب آنها، گام‌های مهمی در توسعه حمل‌ونقل پاک برداشت. خودروهای برقی یکی از نمودهای توسعه حمل‌ونقل پاک هستند. در واقع، خودروهای برقی از مزیت‌های بسیاری برخوردارند. اصلی‌ترین مزیت این خودروها که دلیل اصلی گسترش تولید آنها هم شده، کاهش ردپای کربن است. نبود آلایندگی در خودروهای الکتریکی، آنها را به یک انتخاب خوب برای حفاظت از محیط‌زیست تبدیل کرده و گفتنی است، خودروهای برقی هنگام رانندگی هیچ آلاینده‌ای تولید نمی‌کنند. به‌همین‌دلیل، تاثیر زیست‌محیطی این خودروها نسبت به سایر ماشین‌ها کمتر است. البته، این تفاوت هنوز هم به محل زندگی و رانندگی وابسته است. اگر منبع تامین‌کننده شارژ خودرو الکتریکی انرژی‌های تجدیدپذیر نظیر نور خورشید باشد، میزان تاثیر زیست‌محیطی آن به صفر خواهد رسید.

صمت در این گزارش به نقش خودروهای برقی در توسعه حمل‌ونقل پاک و کاهش انتشار آلاینده‌ها پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

توسعه خودروهای برقی، همه مشکلات را حل نمی‌کند

علی میرزایی‌سیسان، متخصص راهبرد و فناوری‌های برقی‌سازی: هنوز نمی‌دانیم چرا باید خودروی برقی بسازیم؟ اگر دغدغه محیط‌زیست و آلودگی هوا داریم، بی‌شک میزان تولید آلاینده‌های کارخانه‌های صنعتی در اطراف شهرها بیشتر از سوخت خودروها است. بنابراین، ابتدا باید از میزان ورود آلاینده‌های صنعتی کاست. در واقع، در ابتدا باید ببینیم منبع عمده این آلایندگی‌ها کجاست و چنین روندهایی نیازمند یک برنامه‌ریزی چند دهه‌ای است؟ متاسفانه مدیران دولتی در ایران علاقه‌ای به این ندارند که برنامه چند ده‌ساله را تدوین و بازبینی کنند و معمولا به برنامه‌های کوتاه‌مدت‌تر اعتقاد بیشتری دارند.

اکوسیستم حمل‌ونقل برقی با هدف توسعه پایدار بسیار متفاوت‌تر از اکوسیستم حمل‌ونقل با سوخت فسیلی است. هر کشوری برای رسیدن به آمادگی حمل‌ونقل برقی باید بر چالش‌های خاص خود غلبه کند. کاهش وابستگی سیستم حمل‌ونقل به سوخت‌های فسیلی و یارانه‌های انرژی مرتبط، کمک قابل‌توجهی به اقتصاد ایران خواهد کرد. سیاست‌گذاران باید از هیجان تکنولوژی به‌دور باشند و واقعیت‌های اقتصادی تغییر تکنولوژی را در اولویت قرار دهند. انطباق سیاست و واقعیت‌های ملی باید در چارچوب محکم علمی ـ اقتصادی رخ دهد که امکان متناسب‌سازی قوانین بالادستی با شرایط منحصربه‌فرد کشور را فراهم کند. کشورها باید سیاست‌هایی را تدوین و منابع انرژی متنوع را به‌صورت پایدار و اقتصادی مصرف کنند. کشورهای در حال توسعه، اغلب با موانع اقتصادی چندوجهی روبه‌رو می‌شوند که توانایی عکس‌العمل آنها را برای واکنش به فناوری جدید کاهش می‌دهد.

فقدان سیاست مالی کلان برای پاسخگویی به فناوری‌های جدید، دسترسی محدود به سرمایه، تلاطم بازار و سیستم نظارتی آماده‌نشده مانع انطباق فناوری در زمان مناسب می‌شود. مسئله اولیه‌ای که کشورهای در حال توسعه از جمله ایران در سازگاری با فناوری جدید با آن مواجهند، پایه‌های اقتصادی آنها است که بتوانند توانایی لازم برای جذب به‌موقع تغییرات گسترده کل اکوسیستم را داشته باشند.

قوانین اروپایی که هرساله برای خودروهای سوخت فسیلی سخت‌تر شده‌اند تا به امروز که مشوق‌هایی برای تولید و مصرف خودروهای برقی در این قاره در نظر گرفته شده است. به‌گزارش سازمان انرژی جهانی، در سال ۲۰۲۲، بیش از ۹۰ درصد فروش جهانی خودروهای سبک برقی به لطف سیاست‌های ترجیحی بوده است. این سیاست‌های ترجیحی و تشویقی شامل ارتقای استانداردهای بهره‌وری سوخت، الزامات خودروهای بدون آلایندگی و مشوق‌های خرید جذاب بوده است که همگی مصرف‌کنندگان را تشویق می‌کنند تا گزینه‌های پاک‌تر را بدون تحمل فشار اقتصادی جدید انتخاب کنند.

سیاست‌های تشویقی حتی در قاره اروپا از کشوری به کشور دیگر تغییر می‌کند و منطق این تغییر، واقعیت‌های موجود در آن کشورها است. تجربیات چین در توسعه صنعت خودروهای برقی نشان می‌دهد که رویکردهای بازارمحور، کاهش آلایندگی، نوآوری‌محور و همکاری فرامرزی بین شرکت‌ها و سازمان‌ها می‌توانند بهبود و تحول چشمگیری را در این صنعت به ارمغان بیاورند. همچنین، ایجاد اکوسیستم صنعتی و بهره‌گیری از زیرساخت‌های مناسب نیز از اهمیت بالایی برخوردار هستند.

سیاست‌گذاران برای گذار از خودروهای فسیلی به خودروهای سازگارتر با محیط‌زیست، با یک تصمیم مهم روبه‌رو هستند؛ اینکه برای توسعه خودرو برقی باید چه سازکاری و سیاست‌هایی را در پیش بگیرند. اعمال تعهد نظارتی یا اختیاری، ۲ رویکرد متمایزی هستند که هرکدام پیامدهای خود را در چشم‌انداز صنعت، محیط‌زیست و جامعه دارند. تعهد نظارتی، مستلزم وجود سیاست‌گذار بالادستی منسجم با هدف زمانی مشخص است. این رویکرد که براساس ارائه مجموعه‌ای از مقررات و استانداردهای سختگیرانه انتشار از خودروها تدوین شده است، مرجع نظارتی محدودیت‌های انتشار دقیقی را برای خودروهای مصرفی تعیین می‌کند، به‌گونه‌ای که تولیدکنندگان خودرو باید به آن پایبند باشند و یک چشم‌انداز و چارچوب روشن و مشخص که نوسانی در اجرای آن هم وجود نداشته باشد، برای صنعت ایجاد کند. در این رویکرد، تغییرات زمانی صنعت و بازار به‌روشنی قابل‌پیش‌بینی است. همچنین، کاهش تدریجی انتشار آلایندگی را که از زمان‌بندی مشخصی پیروی کند، به‌دنبال خواهد داشت.



انقراض تدریجی خودروهای فسیلی

در طرف دیگر، رویکرد انتخابی از انعطاف‌پذیری بیشتری برخوردار است و هدف زمانی مشخصی ندارد. در این چارچوب، استانداردهای انتشار خودرو از یک سیر تکاملی پیروی می‌کند. مقامات نظارتی اغلب بر انگیزه‌های مالی مصرف‌کننده، مانند یارانه‌ها یا تخفیف‌های مالیاتی، برای تشویق تغییر خودروهای‌شان از سوخت فسیلی به خودروهای برقی تاکید می‌کنند. رویکرد انتخابی منجر به چشم‌اندازی می‌شود که در آن وسایل نقلیه فسیلی با سرعت کمتری در بازار منقرض شوند. در این فضا، خودروسازان برحسب سود و زیان خود، همچنان به تولید آن دسته از خودروهایی که توجیه اقتصادی دارند (برقی و غیربرقی) ادامه می‌دهند و منتظر قوانین بعدی هستند. در واقع، گذار به‌سمت حمل‌ونقل دوستدار محیط‌زیست، با روال کندتری حرکت می‌کند.

حمل‌ونقل اشتراکی، یک راهکار هوشمندانه

مهدی حسن‌زاده، کارشناس ارشد راه و ترابری: باتوجه به حجم زیاد انتشار آلاینده‌ها از سوی خودروهای شخصی و ترافیک بالا، بی‌شک یکی از راهکارهای کاهش آلودگی‌های شهری، توسعه حمل‌ونقل پاک است و چنین روندی نیاز به برنامه‌ریزی بلندمدت دارد. بنابراین، اگر حمل‌ونقل پاک بیشتر شود، میزان انتشار آلاینده خودرویی کاهش می‌یابد. اما سوالی که معمولا از سوی مدیران شهری پرسیده می‌شود، این است که با توسعه حمل‌ونقل پاک، مگر چند درصد از غلظت آلاینده‌ها کاهش می‌یابد؟ در پاسخ باید گفت که در ۶ ماه یا یک سال نخست، شاید تغییر محسوسی دیده نشود، اما با یک برنامه بلندمدت چند ده‌ساله از حجم زیادی از آلاینده‌ها کاسته می‌شود. براساس تجارب کشورهای توسعه‌یافته که سهم زیادی از حمل‌ونقل آنها به حمل‌ونقل پاک اختصاص دارد، می‌توان برنامه مشخص و قابل‌اجرایی را در کاهش میزان آلاینده‌های خودرویی در شهرهای کشور تدوین کرد. برمبنای این تجارب، پیاده‌روی، بهترین و قابل‌اتکاترین شیوه حمل‌ونقل پاک است که متاسفانه سهم زیادی در شهرهای کشورمان ندارد. همچنین، سهم تردد با دوچرخه و سایر شیوه‌های فعال تردد مثل اسکوتر برقی هم در ایران نزدیک به صفر است. حتی باوجوداینکه زیرساخت ریلی زیادی در شهر تهران وجود دارد، اما متاسفانه سهم حمل‌ونقل ریلی هم بسیار کم است. به‌طورقطع، با یک برنامه‌ریزی بلندمدت مدون می‌توانیم میزان حمل‌ونقل پاک را در شهرهای کشور گسترش دهیم.

زیرساخت‌های حمل‌ونقل پاک، نیازمند بهسازی و نوسازی است، اما زیرساخت کافی در توسعه حمل‌ونقل پاک در کشور نداریم و برای هرکدام از موارد از پیاده‌روی تا دوچرخه و اسکوتر برقی و استفاده از سیستم‌های اشتراکی، نیازمند توسعه و بهسازی هستیم. گفتنی است، در برخی موارد نظیر حمل‌ونقل ریلی زیرساخت وجود دارد، اما متاسفانه به‌قدر کافی از آنها استفاده بهینه نمی‌شود. برای مثال، باتوجه به اینکه تعداد خطوط ریلی قابل‌قبولی داریم، بازهم به‌دلیل کمبود ناوگان استفاده بهینه از آنها نمی‌کنیم.

زیرساخت‌های مربوط به افزایش پیاده‌روی در شهر که نقش جدی در توسعه حمل‌ونقل پاک دارد، نیازمند بهسازی و نوسازی است که بخش زیادی از آن‌هم باید ایجاد شود.

از آنجایی که ایجاد این نوع از زیرساخت‌ها نسبت به زیرساخت‌های خودرویی هزینه کمتری می‌طلبد، منطقی‌تر است که به افزایش آن در شهرهای آلوده پرداخته شود. برای مثال، ایجاد زیرساخت برای حمل‌ونقل با استفاده از دوچرخه در شهر هم به نسبت خودروهای شخصی، هزینه کمتری می‌طلبد، اما متاسفانه سرمایه‌گذاری در حوزه خودرو شخصی در ایران بیشتر است. گفتنی است، با ایجاد جداکننده‌های مربوط به دوچرخه‌سواری می‌توان گام مهمی در توسعه حمل‌ونقل پاک برداشت، چراکه بیشتر پروژه‌های عمرانی مربوط به تردد خودروهای شخصی و ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح است که در آینده آورده‌ای جز آلودگی هوا، صدا و ترافیک نخواهد داشت. بی‌شک فناوران و اکوسیستم نوآوری در کشور، نقش مهمی در توسعه حمل‌ونقل پاک در کشور دارند. برای مثال، حمل‌ونقل اشتراکی که امروزه در دنیا رواج زیادی دارد، می‌تواند کمک زیادی به توسعه حمل‌ونقل پاک کند. امروزه از دوچرخه‌ها و خودروهای برقی اشتراکی در بیشتر کشورهای پیشرفته استفاده می‌شود. گفتنی است، سیستم‌های اشتراکی، موجب ارتقای راندمان تردد و ترافیک شهری می‌شوند و نقش جدی در بهبود وضعیت ترافیک و آلودگی هوا دارند. اگر چنین سیستم‌هایی از سوی دانش‌بنیان‌ها تولید و توسعه یابد، می‌تواند گام مهمی در توسعه حمل‌ونقل پاک داشته باشد.

چالش اصلی در عدم‌بهره‌گیری از توان دانش‌بنیان‌ها در توسعه حمل‌ونقل پاک، عدم‌ارتباط موثر مدیریت شهری با اکوسیستم نوآوری است. اگر این ارتباط برقرار و نیازها برای اکوسیستم دانش‌بنیان تعریف شود و از طرفی، فناوران موردحمایت قرار بگیرند، در بیشتر بخش‌های نوآورانه می‌توانیم حرف‌های زیادی برای گفتن داشته باشیم.

به‌منظور افزایش فرهنگ عمومی، می‌توان با استفاده از بازاریابی اجتماعی، مردم را به‌سمت استفاده از حمل‌ونقل پاک سوق داد. در واقع، با تولید محتوای دقیق و درست می‌توان مردم را نسبت به استفاده از حمل‌ونقل پاک اقناع کرد. برای مثال، اگر مسیرهای استاندارد برای پیاده‌روی شهری یا استفاده از دوچرخه و اسکوتر اشتراکی وجود داشته باشد و از طرفی هم، هزینه ارزان‌تری به نسبت استفاده از خودروهای شخصی برای آنها در نظر گرفته شود، مردم ترجیح می‌دهند با این شیوه جدید حمل‌ونقل عمومی جابه‌جا شوند.



مردم انتخاب هوشمندانه‌تری دارند

مردم و مدیران شهری اگر بدانند که چقدر استفاده از حمل‌ونقل پاک برای شهر و خودشان مهم است و تاثیر جدی در کاهش آلودگی هوا دارد، بی‌شک میزان استفاده از این حمل‌ونقل روزبه‌روز بیشتر می‌شود. همچنین، اگر شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل را در اختیار مردم بگذاریم، بی‌شک مردم انتخاب هوشمندانه‌تری خواهند داشت. در شرایط فعلی، استفاده از خودرو شخصی علاوه بر هزینه کمتر، آسایش و رفاه بیشتری را برای مردم به‌همراه دارد. بنابراین، مردم ترجیح می‌دهند از خودرو شخصی استفاده کنند تا دیگر وسایل حمل‌ونقل. از طرف دیگر، هزینه پایین تخلفات، پارکینگ و... دلیل دیگری است که مردم به‌سمت حمل‌ونقل پاک روی نیاورند و ترجیح دهند با خودرو شخصی تردد کنند. گفتنی است، جذابیت حمل‌ونقل عمومی در بیشتر شهرهای کشورهای پیشرفته به‌قدری بالا و قابل‌اعتماد است که عموم مردم ترجیح می‌دهند تا از حمل‌ونقل عمومی و پاک استفاده کنند. هزینه‌بر بودن استفاده از خودرو شخصی در این شهرها، دلیل قانع‌کننده‌ای است که اغلب مردم ترجیح بدهند از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل استفاده کنند. در واقع، اگر در شهرهای بزرگ نظیر تهران هم، شیوه‌های متنوع حمل‌ونقل در اختیار مردم باشد، مردم انتخاب آگاهانه‌ای خواهند داشت.

زیرساخت لازم و استاندارد حمل‌ونقل پاک باید ایجاد شود تا بتوان آن را گسترش داد. در صورت ایجاد چنین زیرساختی و اعمال محدودیت و هزینه‌بر تردد خودروهای شخصی، مردم خودشان حمل‌ونقل پاک را انتخاب می‌کنند، به‌گونه‌ای که شاید نیاز به فرهنگ‌سازی گسترده هم نباشد.

سخن پایانی

براساس آخرین مطالعات دانشگاه رووِیرای ویرجیلی سازندگان خودروهای فسیلی با در نظر گرفتن فناوری‌های جدید (مطابق با انتشار محدودتر) ممکن است به فروش خود ادامه دهند، به‌ویژه در بازارهایی که هنوز خودروهای برقی با فسیلی توجیه اقتصادی ندارند. باتوجه به آنچه در متن گزارش هم آورده شد، تغییرات در چنین بازاری که براساس رویکرد اختیاری به‌وجود آمده، بازتابی از ترجیحات مصرف‌کننده است و برمبنای تجارب گذشته به عوامل اقتصادی نظیر تولید و مصرف وابسته‌تر خواهد بود، اما در رویکرد اختیاری، از منظر رفاه اجتماعی، تنها زمانی مطلوب‌تر است که پیامدهای زیست‌محیطی انتشار در جغرافیای موردنظر کم‌اهمیت‌تر در نظر گرفته می‌شود. به‌عبارت دیگر، در این مناطق کاهش آلاینده‌های وسایل نقلیه جزو نخستین اولویت‌های زیست‌محیطی نیست.

> سیستم‌های اشتراکی، موجب ارتقای راندمان تردد و ترافیک شهری می‌شوند و نقش جدی در بهبود وضعیت ترافیک و آلودگی هوا دارند

> کاهش وابستگی سیستم حمل‌ونقل به سوخت‌های فسیلی و یارانه‌های انرژی مرتبط، کمک قابل‌توجهی به اقتصاد ایران خواهد کرد

یادداشت

تفکیک از مبدأ یک اقدام سودآور



حمیدرضا پورعلاقه‌بندان
کارشناس پسماند

پسماند از ۲ بخش قابل‌بازیافت و غیرقابل‌بازیافت تشکیل می‌شود که می‌توان بخش قابل‌بازیافت آن را دارای ارزش اقتصادی دانست و بخش غیرقابل‌بازیافت آن را فاقد ارزش اقتصادی. به‌طبع رویکرد در برخورد با این دو بخش نیز با هم متفاوت است. یعنی بازیافت پسماندهای ارزشمند فی‌نفسه یک فعالیت صنعتی که منجر به تولید کالا و فروش آن در بازار می‌شود، اما فرآیندهای مدیریت پسماندهای غیرقابل‌بازیافت ماهیتی خدماتی دارد و منجر به تولید کمپوست، انرژی یا دفن در مقابل دریافت رقمی به‌عنوان تعرفه خدمات می‌شود. در بحث مدیریت پسماند، باید از تجربه کشورهای پیشرفته نظیر ژاپن بهره بگیریم و به‌عبارت‌دیگر، راهکارهای تجربه‌شده آنها را به‌کار ببندیم. موردی که امروز در بحث مدیریت پسماند موردتاکید قرار می‌گیرد، روش‌های جمع‌آوری و جداسازی پسماند از مبدأ و هنگام تولید است. بنابراین، در گام نخست، تفکیک پسماند از مبدأ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اگر تفکیک در هنگام تولید اتفاق بیفتد، می‌توان برنامه‌های بیشتری برای بازیافت آن داشت، اما آن بخش از پسماندهایی که جزء مهمی در بخش امحا و دفن به‌شمار می‌آیند، پسماندهای آلی و به‌عبارت دیگر، زباله‌های تر هستند. اگر این زباله‌ها به‌طورصحیح مدیریت نشوند، منجر به ایجاد گازهای گلخانه‌ای و متان می‌شوند.

به‌دلیل محدودیت‌های علمی و فناوری، حتی در کشور آلمان هم نمی‌توان ۱۰۰ درصد کالاهای تولیدی را بازیافت کرد و به زنجیره ارزش بازگرداند. پس به‌طورمشخص در سراسر جهان، تولیدکنندگان اولیه و صنایع بالادستی، در بازار بزرگ‌تر از بازیافت‌کنندگان هستند. پس بدون تعریف مکانیزم‌های تضمین رقابت در بازار، بازیافت‌کنندگان در بازار از تولیدکنندگان کالای نو شکست می‌خورند و خارج می‌شوند. از همین‌رو، راهکار کشورهای توسعه‌یافته برای کارآمدسازی و پایداری مدیریت پسماند، ایجاد مشوق و تعریف چارچوب‌های حمایتی از فعالان و بنگاه‌های اقتصادی مدیریت پسماند در راستای رقابتی کردن بازار بوده است.

مدیریت پسماند متشکل از زباله‌های تر و خشک بسیار هزینه‌بر است و در بخش کوچکی از کشور، پسماند خشک و تر جدا، اما در بخش‌های زیادی از کشور، پسماند به‌صورت مخلوط جمع‌آوری می‌شود. برای مثال، اگر روزانه هزار تن پسماند در شهری نظیر اصفهان جمع‌آوری می‌شود، تنها ۷۷۰ تن آن از مبدأ جداسازی و ۹۳۰ تن دیگر به‌صورت مخلوط جمع‌آوری می‌شود، اما در شهری مانند اصفهان، این امکان وجود دارد که ۹۳۰ تن پسماند وارد خطوط پردازش پسماند قرار بگیرد و این امکان وجود دارد که بعد از پردازش وارد کارخانه کمپوست و کود آلی می‌شود که در این روند انتشار متان به کمترین میزان ممکن انجام می‌گیرد، اما چنین روندی در همه شهرها و استان‌های کشور از جمله تهران امکان‌پذیر نیست و ظرفیت برای پردازش پسماند وجود ندارد و بخشی از پسماندها بدون هیچ پردازشی به محل دفن یا امحا انتقال داده می‌شود.

در واقع، پسماندی که پردازش و جداسازی نشده و مدیریت خاصی به‌ویژه در بخش ارگانیک آن انجام نگرفته است، وقتی به محل دفن منتقل شود، علاوه بر آسیب به شیرابه‌های تولیدی، منجر به انتشار زیاد گاز متان می‌شود. از آنجایی که بخش آلی زباله‌های تر برای تولید کمپوست و کود مورداستفاده قرار می‌گیرد، این روند هم متان تولید می‌کند. در واقع، فرآیند غیراصولی تولید کمپوست هم، منجر به تولید گازهای گلخانه‌ای می‌شود. به‌عبارت روشن‌تر، دفن زباله و تولید غیراستاندارد کمپوست، بیشتر متان تولید می‌کند، به‌ویژه در سال اول دفن، میزان انتشار متان بسیار بالا است.

اگر بخواهیم پسماندهای شهرها را به جایی دیگر برای انداختن در خط پردازش ارسال کنیم، باید هزینه هنگفت و بسیار بالایی را صرف کنیم، چراکه حمل‌ونقل پسماند به‌شدت گران است و در کل، مدیریت پسماند، فرآیندی هزینه‌بر و بدون سود است. به‌همین‌دلیل، در همه جای دنیا سوبسید به آن تعلق می‌گیرد، متاسفانه در ایران عبارت طلای کثیف به‌اشتباه جا افتاده است و ما چیزی با این عنوان نداریم و مدیریت پسماند یکی از فرآیندهای هزینه‌بر است و در توان شهرداری‌ها نیست که بخواهند دست به چنین اقدامی بزنند. به‌اعتقادمن، اگر هم می‌خواهند سرمایه‌گذاری کنند، خوب است در ابتدای مدیریت پسماند و در جریان تفکیک آن اتفاق بیفتد. اپلیکیشن‌ها کمک زیادی در تفکیک زباله‌های خشک و تر می‌کنند، اما مشکل اصلی در مدیریت زباله‌های آلی است که در تهران توان مدیریتی کافی برای آن وجود ندارد. تهران نزدیک به ۴.۵ تن زباله آلی تولید می‌کند و راه‌حل آن یا زباله‌سوزهای خوب است یا فرآیند حذف بی‌هوازی.

امروزه در کشورهای توسعه‌یافته، علاوه بر معافیت‌های مالیاتی فعالیت‌های مرتبط با مدیریت پسماند، سیاست‌گذاران از چارچوب‌های «امتداد مسئولیت تولیدکننده یا EPR» پیروی می‌کنند. در این چارچوب‌ها، هزینه‌ی بازیافت هر کالا در لحظه‌ی تولید از تولیدکننده‌ی اولیه اخذ گردیده و در هنگام بازیافت به بازیافت‌کننده‌ی آن کالا پرداخت می‌گردد. این امر باعث می‌شود که کالای نو از کالای بازیافتی گران‌تر شده و تمایل به خرید کالاهای بازیافتی افزایش یابد. علاوه بر این نیز، گاه مکانیزم‌های اجباری برای استفاده از مواد اولیه بازیافتی در تولید کالاهای نو به کار گرفته‌می‌شود.

یادداشت

اهمیت اقتصادی ذخیره‌سازی گاز توسط صنایع



محمدرضا کارگذار
کارشناس انرژی

موضوع ناترازی مقطعی گاز در فصول سرد، چالش‌های اقتصادی قابل‌توجهی را برای بسیاری از کشورها به همراه دارد.

عرضه ناکافی گاز می‌تواند تولید صنعتی را مختل کند، مانع رشد اقتصادی و منجر به خسارت‌های مالی قابل‌توجهی شود. دولت سیزدهم با توجه به اهمیت این موضوع، اقدامات پیشگیرانه‌ای برای رفع آن انجام داده است. هدف دولت با اجرای پروژه‌های ذخیره‌سازی و تشویق صنایع به ایجاد مخازن ذخیره‌سازی خود، بهینه‌سازی مصرف گاز، جبران ناترازی و تضمین عرضه پایدار گاز در دوره‌های اوج تقاضاست. این رویکرد، نه‌تنها امنیت انرژی را افزایش می‌دهد، بلکه از ثبات و رشد کلی بخش صنعتی نیز حمایت می‌کند.

یکی از مزایای اقتصادی اولیه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز، اطمینان از تامین گاز قابل‌اعتماد و مستمر به صنایع است. تأسیسات ذخیره‌سازی گاز، صنایع را قادر می‌سازد تا به نحو احسن عمل کرده و نیازهای تولیدی خود را برآورده کنند، حتی در دوره‌های نوسان در دسترس بودن گاز. این ثبات باعث رشد و رقابت‌پذیری بخش‌های صنعتی، جذب سرمایه‌گذاری بیشتر و توسعه اقتصادی می‌شود. صنایع می‌توانند عملیات خود را با اطمینان بیشتری برنامه‌ریزی کنند، از اختلالات پرهزینه اجتناب کنند و سطح بهره‌وری ثابت را حفظ کنند. افزایش فعالیت اقتصادی مرتبط با گسترش زیرساخت‌های ذخیره‌سازی، صنایع مرتبط را تحریک می‌کند و به توسعه اقتصادی محلی کمک بیشتری می‌کند. علاوه بر این، وجود زیرساخت‌های تامین و ذخیره گاز قابل‌اعتماد می‌تواند صنایع و سرمایه‌گذاری‌های جدید را جذب کند و باعث رشد و شکوفایی منطقه شود.

مخازن ذخیره گاز به صنایع این امکان را می‌دهد که گاز اضافی را در دوره‌های کم‌تقاضا ذخیره کنند و درزمانی که تقاضا زیاد است از آن استفاده کنند. این امر به‌ویژه در کشورهایی مانند ایران که ناترازی گاز در فصول سرد سال رایج است، بسیار مهم است. صنایع با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی خود، می‌توانند خطر قطع و قطع گاز را کاهش دهند و در نتیجه ضررهای اقتصادی احتمالی را به حداقل برسانند. توانایی ذخیره و استفاده بهینه از گاز نه‌تنها از توقف تولید محافظت می‌کند، بلکه اتکا به منابع انرژی جایگزین گران‌قیمت را در دوره‌های اوج تقاضا کاهش می‌دهد.

عرضه ناکافی گاز که منجر به توقف تولید می‌شود می‌تواند زیان اقتصادی قابل‌توجهی را برای صنایع به همراه داشته باشد. در ایران زیان اقتصادی ناشی از توقف تولید ناشی از قطع گاز در زمستان حدود ۱۲ میلیارد دلار برآورد شده است. با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز، صنایع می‌توانند احتمال چنین تلفاتی را کاهش دهند. با ظرفیت ذخیره‌سازی مناسب و سرمایه‌گذاری کافی، صنایع می‌توانند مقدار کافی گاز را برای حفظ عملیات خود در دوره‌های کمبود گاز ذخیره کنند. این رویکرد پیشگیرانه به حفظ بهره‌وری، حفاظت از جریان‌های درآمدی و حفظ سلامت کلی بخش صنعتی کمک می‌کند. برای درک کامل مزایای اقتصادی زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز، همکاری نزدیک صنایع و دولت ضروری است. دولت نیز مشوق‌هایی برای تشویق صنایع به سرمایه‌گذاری در تاسیسات ذخیره‌سازی گاز فراهم کرده است که این موضوع را تسهیل می‌کند.

در نهایت همان‌طور که بارها و بارها در این زمینه گفته شده همچنین موضوع ناترازی مقطعی گاز در فصول سرد، چالش‌های اقتصادی قابل‌توجهی را برای کشورها به همراه دارد که با اختلالات احتمالی در تولید صنعتی و اثرات منفی بر رشد اقتصادی همراه است. در این میان، راهکارهای متفاوتی مطرح می‌شود به امید اینکه مشکلات صنایع در این بخش برطرف شود و تولید بتواند به حیات خود ادامه دهد. یکی از راهکارها همان‌طور که در بالا گفته شد، سرمایه‌گذاری صنایع در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز است که مزایای اقتصادی متعددی از جمله تامین گاز قابل‌اعتماد و مستمر برای صنایع، ایجاد شغل و توسعه اقتصادی محلی را به همراه دارد. علاوه بر این، چنین سرمایه‌گذاری‌هایی خطر زیان‌های اقتصادی ناشی از کمبود گاز را کاهش می‌دهد و صنایع را قادر می‌سازد گاز اضافی را برای دوره‌هایی با تقاضای بالا ذخیره کنند و نگرانی از قطعی گاز در مقاطعی از سال نداشته باشند. بدون شک همکاری صنعت و دولت در تحقق این مزایا و رفع هرچه‌سریع‌تر مشکل ناترازی گاز، حیاتی است. در این میان هم البته دولت مشوق‌ها و حمایت‌هایی را برای تشویق پروژه‌های ذخیره‌سازی تحت رهبری صنعت ارائه کرده است. واقعیت این است که با اولویت‌بندی زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز، کشورها می‌توانند امنیت انرژی را تقویت کرده، ثبات صنعتی را تقویت کنند و رشد و توسعه کلی اقتصادی را ارتقا دهند.

در بررسی راهکار تضمین خودکفایی گاز مطرح شد

ذخیره‌سازی گاز با تامین مالی صنایع

راهکاری برای جلوگیری از وقفه در تولید صنعتی در ایران

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

چند سالی است مشکل قطعی گاز در واحدهای تولیدی وجود دارد، چراکه سرمایه‌گذاری در دهه گذشته برای توسعه شبکه گاز صورت نگرفته است. یکی از راهکارهای رفع این مشکل، سرمایه‌گذاری صنایع در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز است. این راهکار مزایای اقتصادی متعددی از جمله تامین گاز قابل‌اعتماد و مستمر برای صنایع، ایجاد شغل و توسعه اقتصادی محلی را به همراه دارد. علاوه بر این، چنین سرمایه‌گذاری‌هایی خطر زیان‌های اقتصادی ناشی از کمبود گاز را کاهش می‌دهد و صنایع را قادر می‌سازد گاز اضافی را برای دوره‌هایی با تقاضای بالا ذخیره کنند. همکاری صنعت و دولت در تحقق این مزایا حیاتی است، زیرا دولت مشوق‌ها و حمایت‌هایی را برای تشویق پروژه‌های ذخیره‌سازی تحت رهبری صنعت ارائه کرده است. براساس برآوردها، اختلالات گازی در ایران می‌تواند تا ۱۲ میلیارد دلار هزینه داشته باشد. این اختلالات می‌تواند منجر به توقف تولید در صنایع و در نتیجه بیکاری و کاهش رشد اقتصادی شود. برای جلوگیری از چنین اختلالاتی و تضمین عرضه مداوم گاز، سرمایه‌گذاری صنایع در مخازن ذخیره گاز ضروری است. ذخیره‌سازی گاز با تامین مالی صنایع، راه‌حلی حیاتی برای تضمین خودکفایی گاز و جلوگیری از وقفه در تولید صنعتی در ایران است. تلاش‌های دولت برای تشویق صنایع به سرمایه‌گذاری در مخازن ذخیره‌سازی گاز، تعهد آن را به ارتقای ثبات و رشد اقتصادی نشان می‌دهد. منصت در این گزارش به بررسی اهمیت این موضوع و رفع مشکل ناترازی گازی صنایع با کمک سرمایه‌گذاری خود صنایع پرداخته که در ادامه خواهید خواند.



عکس: آیدا فریدی

اثرات کمبود گاز بر اقتصاد

کمبود گاز می‌تواند اثرات منفی مختلفی بر بخش داخلی و کل اقتصاد ایران داشته باشد. تامین ناکافی گاز در زمستان می‌تواند منجر به گرمایش ناکافی در خانه‌ها شود و ناراحتی و خطرات بالقوه سلامتی برای خانوارها، به‌ویژه جمعیت‌های آسیب‌پذیر مانند سالمندان و کودکان را به‌دنبال داشته باشد. صنایع و نیروگاه‌هایی که به گاز متکی هستند نیز ممکن است دچار اختلال شوند که بر بهره‌وری و بازده اقتصادی تأثیر می‌گذارد.

یارانه‌های انرژی از دیرباز بخشی جدایی‌ناپذیر از بخش داخلی ایران بوده که هدف آن تضمین دسترسی به انرژی به‌صرفه برای خانوارهاست. با این حال، نظام فعلی یارانه پیامدهای ناخواسته‌ای از جمله الگوهای مصرف بی‌رویه و استفاده ناکارآمد از منابع را به همراه دارد. اجرای تعرفه‌های پلکانی می‌تواند با همسو کردن قیمت‌ها با سطح مصرف و تشویق مصرف مسئولانه‌تر انرژی، به رفع این مسائل کمک کند. علاوه بر توجه به الگوهای مصرف، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی کارآمد در بخش گرمایش خانگی ضروری است. این شامل ترویج استفاده از وسایل کارآمد انرژی مانند بخاری‌های با راندمان بالا و ساختمان‌های عایق شده است که می‌تواند مصرف گاز را به میزان قابل‌توجهی کاهش دهد. مشوق‌ها و یارانه‌های دولتی برای فناوری‌های کارآمد انرژی می‌تواند خانوارها را تشویق کند تا سیستم‌های گرمایشی خود را ارتقا دهند و آن را به‌صرفه‌تر و سازگار با محیط‌زیست کنند. همه این موارد مرتبط با اقدامات طرف تقاضا بوده و البته برای طرف عرضه نیز راهکارهای متنوعی وجود دارد. نخستین، مهم‌ترین و شاید کلیدی‌ترین راهکار هر دو طرف عرضه و تقاضا در بحث مربوط به ناترازی مقطعی گاز ایران، توجه به ذخیره‌سازی گاز است. در این بین، صنایع با توجه به نیاز مبرم خود و همچنین منابع در دسترس خود مهم‌ترین ذخیره‌کنندگان گاز هستند. در دولت سیزدهم، ذخیره‌سازی گاز با تامین مالی صنایع و مشوق‌های دولتی برای توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی صنعتی کشور تقویت شده و این موضوع مزیت‌های زیادی برای اقتصاد کشور دارد.

تامین امنیت انرژی کشور و بخش مولد اقتصاد

زیرساخت ذخیره‌سازی گاز با ایجاد یک بافر در برابر اختلالات در عرضه گاز، امنیت انرژی را افزایش می‌دهد. این رویکرد به صنایع اجازه می‌دهد عملیات تولید صنعتی خود را در دوره‌های تقاضای بالا یا وقفه‌های غیرمنتظره عرضه گاز حفظ کنند. با سرمایه‌گذاری در مخازن ذخیره‌سازی، صنایع می‌توانند آسیب‌پذیری خود را در برابر عوامل خارجی مانند تنش‌های ژئوپلتیکی، بلایای طبیعی یا محدودیت‌های حمل‌ونقل که ممکن است بر دسترسی به گاز تأثیر بگذارد، کاهش دهند. این امنیت انرژی به ثبات و انعطاف‌پذیری بخش‌های صنعتی و اقتصاد کلی کمک می‌کند. ذخیره‌سازی گاز به‌ویژه در مناطقی که نوسانات فصلی قابل‌توجهی در تقاضای گاز وجود دارد، اهمیت دارد. به‌عنوان مثال در آب‌وهوای سردتر، تقاضا برای گاز در طول ماه‌های زمستان برای اهداف گرمایشی افزایش می‌یابد. با ذخیره گاز اضافی در دوره‌های تقاضای کم، صنایع می‌توانند عرضه بدون وقفه را در زمانی که تقاضا به اوج می‌رسد، تضمین کنند. این امر از افزایش قیمت، کمبود گاز و اختلالات احتمالی در تولید صنعتی جلوگیری و ثبات را هم برای صنایع و هم برای مصرف‌کنندگان فراهم می‌کند.

افزایش رقابت‌پذیری صنعتی ایران و انعطاف‌پذیری در تامین گاز صنایع

ذخیره‌سازی گاز به صنایع این امکان را می‌دهد که از شرایط مطلوب بازار با خرید گاز در زمانی که قیمت‌ها پایین است و ذخیره آن برای استفاده در آینده استفاده کنند. این انعطاف‌پذیری در تدارکات به صنایع اجازه می‌دهد تا هزینه‌های انرژی خود را بهینه کرده و نوسانات نرخ در بازار گاز را کاهش دهند. با تضمین گاز با قیمت‌های پایین‌تر و اجتناب از خرید در دوره‌های تقاضای بالا، صنایع می‌توانند رقابت‌پذیری هزینه خود را بهبود بخشند و به‌طور بالقوه این پس‌انداز را به مصرف‌کنندگان منتقل کنند.

صنایعی که به منابع گاز قابل‌اعتماد و به‌صرفه دسترسی دارند، هم در داخل و هم در سطح بین‌المللی، رقابتی‌تر هستند. با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گاز، صنایع می‌توانند تامین مداوم گاز را تضمین کنند که یک ورودی ضروری برای فرآیندهای مختلف تولید است. این ثبات صنایع را قادر می‌سازد برنامه‌های تولید را برآورده کنند، سفارش‌ها را انجام دهند و کیفیت محصول را ثابت نگه دارند. در نتیجه، صنایع بهتر می‌توانند در بازار جهانی رقابت کرده، سرمایه‌گذاری را جذب و به رشد اقتصادی کمک کنند. ذخیره‌سازی گاز حتی از نظر محیط زیستی نیز برای کشور اهمیت دارد و موجب خواهد شد کمتر از مازوت استفاده کنیم. ذخیره گاز اضافی در دوره‌های تقاضای کم، نیاز به سوخت‌های سنگین و مایع را کاهش می‌دهد که مواد سوختی مضری برای محیط‌زیست هستند.

نقش دولت در تشویق سرمایه‌گذاری‌های ذخیره‌سازی گاز شامل ایجاد چارچوب سیاست حمایتی و محیط نظارتی است. این همکاری بین دولت و صنایع به اشتراک‌گذاری دانش، انتقال فناوری و بهترین شیوه‌ها در توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی را تشویق می‌کند. با همکاری یکدیگر، بخش‌های دولتی و خصوصی می‌توانند از نقاط قوت و منابع خود برای دستیابی به اهداف مشترک مانند امنیت انرژی، رشد اقتصادی و توسعه پایدار استفاده کنند.

براساس برآوردها، اختلالات گازی در ایران می‌تواند تا ۱۲ میلیارد دلار هزینه داشته باشد. این اختلالات می‌تواند منجر به توقف تولید در صنایع و در نتیجه بیکاری و کاهش رشد اقتصادی شود. برای جلوگیری از چنین اختلالاتی و تضمین عرضه مداوم گاز، سرمایه‌گذاری صنایع در مخازن ذخیره گاز ضروری است.

دولت ایران برای تشویق صنایع به سرمایه‌گذاری در مخازن ذخیره گاز، مشوق‌هایی را در نظر گرفته است. این مشوق‌ها می‌تواند شامل حمایت‌های مالی، معافیت‌های مالیاتی و سایر مزایا برای ایجاد انگیزه در صنایع برای توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی صنعتی کشور باشد. هدف دولت با ارائه این مشوق‌ها ارتقای خودکفایی گاز و جلوگیری از وقفه در تولید صنعتی است. دولت با اجرای پروژه‌های ذخیره‌سازی و تشویق صنایع به ایجاد مخازن ذخیره‌سازی خود، بهینه‌سازی مصرف گاز و جبران عدم‌تعادل گاز در فصول سرد سال را هدف قرار داده است. پروژه‌های ذخیره‌سازی گاز، نه‌تنها مزایای اقتصادی را به همراه دارد، بلکه فرصت‌های شغلی ایجاد و رشد اقتصادی را تحریک می‌کند. ساخت و نگهداری مخازن ذخیره گاز نیازمند نیروی کار ماهر و سرمایه‌گذاری است که می‌تواند به توسعه کلی بخش صنعتی کشور کمک کند. علاوه بر این، مخازن ذخیره گاز نیز می‌توانند به‌عنوان یک ذخیره استراتژیک عمل کنند و امنیت انرژی را برای کشور تضمین کنند. در مواقع بی‌ثباتی ژئوپلتیکی یا اختلال در عرضه گاز، داشتن ذخایر گاز می‌تواند به کاهش تاثیر بر صنایع و تضمین تامین انرژی پایدار کمک کند. تمرکز دولت سیزدهم بر ذخیره‌سازی گاز نشان‌دهنده اهمیت این زیرساخت برای ثبات و رشد اقتصادی کشور است. با ترویج توسعه مخازن ذخیره گاز، دولت رویکردی فعال برای مقابله با چالش‌های ناشی از عدم‌تعادل گاز در فصول سردتر اتخاذ می‌کند. این نه‌تنها به نفع صنایع است، بلکه به توسعه کلی بخش انرژی کشور نیز کمک می‌کند.

کارفرمایان
صنایع بزرگ باید پای کار بیایند و با دولت همکاری کنند

رشد تولید با ذخیره‌سازی گاز در صنایع

رحمت‌الله نوروزی در گفت‌وگو با منصت با اشاره به مبحث تمرکز بر ذخیره‌سازی انرژی گاز در مخازن جهت جلوگیری از مشکلات صنایع در فصول سرد سال، گفت: تمرکز بر ذخیره‌سازی انرژی گاز در مخازن برای صنایع از ضروریات مهم به‌شمار می‌رود و می‌تواند مشکلات صنایع در فصول سرد سال را کاهش دهد.

این نماینده مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه رهبری چندین سال است موضوع حمایت از تولید و اشتغال را مطرح می‌کنند، بیان کرد: متاسفانه بیشترین مشکلات فعلی ما مربوط به اشتغال و تولید است که باید این موانع برطرف شود.

نوروزی تصریح کرد: برای اینکه بخواهیم صنعت قوت بگیرد باید مشکلات فنی صنعت را برطرف کنیم و یکی از این موارد، مشکلات صنعت در حوزه انرژی است که اگر این مشکلات برطرف شود، صنعت رونق گرفته و با ظرفیت بالایی فعالیت خواهد کرد.

این نماینده مجلس با بیان اینکه ایجاد مخازن برای ذخیره‌سازی گاز در صنایع یکی از اقدامات در زمینه رشد تولید قلمداد می‌شود، بیان کرد: حتما باید صنایع پیرو سیاست‌گذاری‌هایی که دولت در این بخش داشته پای‌کار آمده و اقدامات لازم را مدنظر قرار دهد.

نماینده مردم علی‌آباد کتول در مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: کارفرمایان صنایع بزرگ باید پای کار آمده و در این بخش با دولت همکاری لازم را داشته باشند.

این همکاری باعث می‌شود صنایع بزرگ در فصول سرد سال بدون گاز نمانند و سودآوری بیشتری داشته باشند، چراکه ذخیره‌سازی مهم‌ترین و کلیدی‌ترین راهکار حل ناترازی مقطعی گاز در صنایع است.



ذخیره‌سازی گاز توسط صنایع، نویدبخش رفع مشکلات

عادل نجف‌زاده، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز با بیان اینکه موضوع ذخیره‌سازی منابع گازی در دنیا به شکل‌های LNGو LPG بسیار رایج است به منصت گفت: این قبیل اقدامات دولت نویدبخش این است که ما امسال مشکلی در تامین گاز نخواهیم داشت. نجف زاده با اشاره به مبحث تمرکز بر ذخیره‌سازی انرژی گاز در مخازن جهت جلوگیری از مشکلات صنایع در فصول سرد سال، گفت: تلاش‌های وزیر نفت و همچنین سایر ارکان دولت در موضوع کمک به صنایع جهت تامین انرژی جای تقدیر و تشکر دارد.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه کشور ما یکی از ذخیره‌دارترین کشورهای جهان در حوزه گازی است، تاکید کرد: به واقع دولت در تلاش است به‌ویژه در میادین مشترک، توفیقاتی زیادی را برای کشور کسب کند تا حق طبیعی مردم و نظام را به‌دست بیاورد. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه کشور ما یک کشور صنعتی بوده و صنایع مادر و صنایع دانش‌بنیان بسیار قدرتمندی در کشور فعال هستند، بیان کرد: اگر بخواهیم در روند توسعه ملی کشور حرکت خوبی از خود به جای بگذاریم، قاعدتا نباید در تامین انرژی تولید، یک ثانیه و یک دقیقه عقب بمانیم چراکه رقابت‌های منطقه‌ای، بسیار بالاست.

این نماینده مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: موضوع ذخیره‌سازی منابع گازی در دنیا به شکل‌های LNGو LPG بسیار رایج است.

البته وزیر نفت پیش‌ازاین در حوزه گازی فعال بودند و این اقدامات نویدبخش این است که ما امسال مشکلی در تامین گاز نداشته باشیم، به‌شرط اینکه صنایع به این موضوع ورود کنند.

این نماینده مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: در حال‌حاضر کارخانه سیمان خوی، ۳۰ میلیون مترمکعب گاز را ذخیره‌سازی کرده و از پیش‌پرداخت‌های خود را انجام داده است انصافا دولت نگاه بسیار خوبی به این موضوع داشته و اجازه می‌دهد که به صورت اعتباری هم خرید کنند و این یکی از روش‌های مناسبی است که باید مدنظر قرار گیرد.

نباید در تامین انرژی تولید، یک ثانیه و یک دقیقه عقب بمانیم



سخن پایانی

بنابراین گزارش، ذخیره‌سازی گاز با تامین مالی صنایع، راه‌حلی حیاتی برای تضمین خودکفایی گاز و جلوگیری از وقفه در تولید صنعتی در ایران است. تلاش‌های دولت برای تشویق صنایع به سرمایه‌گذاری در مخازن ذخیره‌سازی گاز، تعهد آن را به ارتقای ثبات و رشد اقتصادی نشان می‌دهد. با ایجاد گاز قابل اطمینان و مستمر، صنایع می‌توانند از اختلالات و تلفات جلوگیری کرده و در عین حال به توسعه کلی بخش صنعتی کشور نیز کمک کنند. پروژه‌های ذخیره‌سازی گاز مزایای اقتصادی، فرصت‌های شغلی و امنیت انرژی را فراهم کرده و آنها را به یکی از اجزای حیاتی زیرساخت‌های ذخیره‌سازی صنعتی ایران تبدیل می‌کنند.

ذخیره‌سازی گاز با تامین مالی صنایع و مشوق‌های دولتی برای توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی صنعتی کشور، یک رویکرد راهبردی برای تضمین امنیت انرژی، افزایش رقابت‌پذیری و ارتقای رشد اقتصادی است.

علاوه بر این، همکاری بین دولت و صنایع باعث تقویت نوآوری، اشتراک دانش و توسعه پایدار می‌شود.

کشورها با پذیرفتن ذخیره‌سازی گاز و تشویق به مشارکت در صنعت، می‌توانند زیرساخت‌های انرژی خود را تقویت کنند، وابستگی به منابع خارجی را کاهش دهند و محیط تجاری مطلوبی برای رشد صنعتی ایجاد کنند.



ضرورت حفظ واحدهای تولیدی گیلان

احیای واحدهای راکد در دستور کار قرار گیرد

تولید، اشتغال و اقتصاد ۳ حلقه به هم پیوسته و موثر توسعه هستند که امنیت و رفاه اجتماعی را به وجود می‌آورند. بیش از یک دهه است که رهبر معظم انقلاب با نام‌گذاری سال با عناوین اقتصادی و تولید محور، مستقیم و غیرمستقیم اهمیت این مقوله را به مسئولان اجرایی گوشزد می‌کنند اما گویا هیچ گوش شنوایی نیست و فقط عناوین شعار سال را در جلسات، سخنرانی‌ها و همایش‌ها به شکل نمایشی بارها تکرار می‌کنند. البته ناگفته نماند در ادوار مختلف دولت‌ها تلاش کردند کاری در حوزه اشتغال و تولید از پیش ببرند اما به گونه‌ای نبوده که اثر اقتصادی آنها در سفره مردم دیده شود. در کنار احیای شرکت‌های راکد، حفظ و حمایت از واحدهای تولیدی فعال در گیلان باید مورد توجه مسئولان واقع شود تا یک شرکت دانش‌بنیان فعال با بیش از ۳۰ نیروی کار در مسیر تعطیلی قرار نگیرد.

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

استان گیلان به ویژه شهرستان رودبار به دلیل مواهب طبیعی، تاریخی و اقلیمی یکی از مناطق مستعد برای اشتغالزایی و شکوفایی اقتصادی است اما به جهت سوءمدیریت در بخش‌های مختلف در سال‌های اخیر به ویرانه کارخانجات و شرکت‌های تعطیل تبدیل شده است، از کارخانه کفش ملی و چرم گنجه گرفته تا شرکت‌های فولاد، کاشی گیلانا، آینده‌سازان، شرکت‌های امیر منصور آریا و مجتمع پتروشیمی که ساخته نشد و فقط در حد وعده باقی ماند.

شرکت‌ها و مجموعه‌های تولیدی که روزی بالغ بر ۳ هزار نیرو به صورت مستقیم در آن فعالیت می‌کردند و نه تنها تامین اشتغال گیلان به شمار می‌رفت بلکه نیروهایی از استان‌های همجوار نظیر قزوین و زنجان هم در این شرکت‌ها فعالیت می‌کردند اما امروزه به تلی از خاکستر تبدیل شدند و هر ازگاهی دستخوش ابزاری برای تبلیغات وعده‌های انتخاباتی سیاسیون می‌شوند، اگر بگوییم در دوره‌های گذشته تاکنون ده‌ها مسئول و نماینده مجلس برای بازگشایی این واحدهای تولیدی وعده داده‌اند دروغ نگفتیم؛ وعده‌هایی که در حد همان وعده باقی مانده است.

اما در این گزارش فعلا کاری با واحدهای تعطیل شده و به گل نشسته شهرستان رودبار نداریم و آنها را با وعده‌های دروغین مسئولان تنها می‌گذاریم، حرف و تاکید ما حفظ واحدهای فعال و نیمه‌فعال است اگر مسئولان استان گیلان و شهرستان رودبار در حفظ این واحدها بکوشند و آنها را سر پا نگه دارند، هنر کرده‌اند.

حفظ شرایط موجود واحدهای تولیدی و صنعتی گیلان و رودبار و جلوگیری از تعطیلی واحدها هم کار ارزشمندی است که به حفظ نیروی اشتغال کمک می‌کند، کاری که مسئولان و تیم اقتصادی دولت در گیلان باید به آن جامه عمل بپوشانند و در این حوزه بیشتر تلاش کنند.

در این گزارش به اتفاق مسئولان بنیاد شهید و فرزندان شاهد و ایثارگر گیلان در قالب طرح «راه اشتغال» به یک شرکت و گروه صنعتی دانش‌بنیان در شهرستان رودبار رفتیم، مجموعه‌ای که به عنوان نخستین و تنها شرکت تولیدکننده روغن زیتون به روش «سرد» فعالیت می‌کند و روغن زیتون «فرابکر» تولید می‌کند.

فرزندان شاهد و ایثارگر گیلانی در این بازدید از چگونگی روند احداث مجموعه تولیدی، تولید و بسته‌بندی زیتون و همچنین عملیات روغن‌گیری به روش سرد آشنا شدند.

غفار علیزاده، مدیرعامل شرکت دانش‌بنیان زیتون با تشریح روند احداث مجموعه، چگونگی تولید و فرآوری زیتون و تولید روغن‌زیتون به روش سرد پرداخت و اظهار کرد: روغن زیتون به روش سرد از بهترین و با کیفیت‌ترین نوع روغن زیتون است که ارزش غذایی بالایی دارد و برای مصرف خام، سرخ‌کردنی و سالاد استفاده می‌شود و حتی خاصیت درمانی دارد.

وی با اشاره به سختی‌ها و مشکلات مسیر تولید و اشتغال افزود: اشتغالزایی و کارآفرینی و قدم گذاشتن در مسیر تولید تلاش، پشتکار به همراه عشق و علاقه می‌خواهد در غیر این صورت توفیق‌آمیز نیست.

این فعال دانش‌بنیان گیلان با تاکید بر لزوم حمایت ویژه از تولید و اشتغال بیان کرد: دغدغه اصلی امروز نظام اشتغال و اقتصاد است برای خروج از کشور از مشکلات اقتصادی، اجتماعی، معیشتی و فرهنگی باید به تولید و اشتغال متوسل شد.

علیزاده با بیان اینکه بی‌مهری‌های زیادی در حوزه تولید و اشتغال گیلان صورت می‌گیرد، گفت: تولید و اشتغال دغدغه اول مسئولان گیلان نیست و این مهم را می‌توان در چگونگی در خروجی جلسات رفع موانع تولید استان دید.

وی با انتقاد از حالت انفعالی ستاد رفع موانع تولید گیلان افزود: متولیان ستاد رفع موانع تولید تسهیل بخش امورات تولیدکنندگان نیستند و نگاه حمایتی در این بخش بسیار ضعیف است.

این فعال حوزه تولید دانش‌بنیان گیلان با اشاره به چالش‌های بانکی و مالی پیش‌روی تولیدکنندگان و سرمایه گذاران، بیان کرد: در ستاد رفع موانع تولید مسئولان حوزه تولید و اشتغال گیلان به جای جانبداری و حمایت از تولیدکننده، بیشتر از مواضع بانک‌ها دفاع می‌کنند.

علیزاده با بیان اینکه برخی بی‌مهری‌ها موجب دلسردی تولیدکنندگان می‌شود، گفت: بی‌توجهی به بخش تولید در گیلان و به‌ویژه رودبار به حدی رسیده که در نظر دارم این شرکت دانش‌بنیان را تعطیل کنم.

وی با اشاره به اینکه در حال‌حاضر ۳۰ نفر در این مجموعه فعالیت می‌کنند، افزود: اگر مورد حمایت قرار گیرد می‌توانیم این تعداد را به ۷۰ نفر اشتغال برسانیم.

این فعال حوزه صنعت زیتون و روغن‌زیتون در شهرستان رودبار با اشاره به مشکل نقدینگی بیشتر واحدهای تولیدی بیان کرد: با توجه به شرایط اقتصادی کشور سرپا نگه داشتن واحدهای تولیدی نیازمند حمایت مالی است که در گیلان عملا هیچ اتفاقی در این بخش صورت نمی‌گیرد.

علیزاده با اشاره به اینکه ایجاد و حفظ یک شغل بسیار اهمیت دارد، گفت: اشتغالزایی و فعال نگه داشتن مجموعه‌های تولیدی در این برهه زمانی که همه درگیر مسائل اقتصادی و معیشتی هستند از نان شب هم واجب تر است.

وی با انتقاد از عملکرد تیم اقتصادی دولت افزود: اشتغال و اقتصاد باید محور کار مسئولان استان و شهرستان قرار گیرد اما متاسفانه برخی با عملکرد شعاری دنبال حمایت از تولید و اقتصاد هستند.

> اشتغال و اقتصاد باید محور کار مسئولان استان و شهرستان قرار گیرد اما متاسفانه برخی با عملکرد شعاری، دنبال حمایت از تولید و اقتصاد هستند

سخن پایانی

شهرستان رودبار دارای ظرفیت‌های خوبی در حوزه تولید و اشتغال بوده و هست، اما نکته‌ای که باید به آن ویژه توجه کرد حفظ وضعیت موجود در بخش تولید است. برخی واحدهای تولیدی در شهرستان رودبار با مشکلات ریز و پیش پا افتاده دست و پنجه نرم می‌کنند؛ مشکلاتی که با پیگیری‌های مسئولان ارشد استان قابل حل است و اصلا نیازی نیست در ستاد رفع موانع تولید مطرح شود اما وقتی دغدغه‌مندی در این حوزه وجود نداشته باشد همین مشکلات کوچک و پیش پا افتاده، تبدیل به غده تورمی بزرگ می‌شود و چرخه تولید یک مجموعه تولیدی را متوقف می‌کند. از متولیان ستاد رفع موانع تولید و تیم اقتصادی دولت سیزدهم در گیلان انتظار می‌رود، در کنار تلاش برای احیای واحدهای راکد غیرفعال، در حفظ و نگهداری واحدهای فعال و نیمه‌فعال تلاش کنند تا عملکرد خوب دولت و مجموعه استانداری در بخش‌های مختلف با سهل‌انگاری زیر سوال نرود.

> با توجه به شرایط اقتصادی کشور سرپا نگه‌داشتن واحدهای تولیدی نیازمند حمایت مالی است

مدیریت یکپارچه حوضه آبریز زاینده رود



بهروز راعی: رعایت شفافیت و قانون گرایی با استقرار دفتر منطقه‌ای مدیریت یکپارچه حوضه آبریز زاینده رود عملیاتی می‌شود. مدیر دفتر منطقه‌ای مدیریت یکپارچه زاینده رود با اعلام این خبر گفت: در این مدیریت اصول حکمرانی خوب با بکارگیری مدل‌های علمی به روز و بومی شده و ابزار پشتیبانی تصمیم‌گیری در سطح حوضه امکان‌پذیر است.

به گزارش خبرنگار صمت از استان اصفهان سیدمجتبی موسوی نایینی اضافه کرد: ابزار پشتیبان تصمیم، شامل مدل‌های به روز و تاییدشده به منظور تبدیل بارش‌ها به رواناب، تحلیل آب‌های زیرزمینی، پایگاه داده و برنامه‌ریزی منابع آب است که برای حوضه زاینده رود توسعه داده شده‌اند، بازوی علمی ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان در تصمیم‌سازی‌ها است.

وی با بیان اینکه مشارکت و مسئولیت‌پذیری دو رکن اصلی در بحث مدیریت یکپارچه حوضه زاینده‌رود است، تصریح کرد: پیرو تشکیل دفتر منطقه‌ای مدیریت یکپارچه حوضه زاینده‌رود و در راستای انجام هماهنگی‌های داخلی جلسات مشترکی از این پس در شرکت آب منطقه‌ای اصفهان و شرکت آب منطقه‌ای چهارمحال و بختیاری به صورت مرتب برگزار می‌شود.

موسوی نایینی خاطر نشان کرد: بر اساس مطالعات جامع با قدمت حدود ۲۰ ساله، دفتر منطقه‌ای مدیریت یکپارچه حوضه زاینده‌رود افتتاح شده و امید است از این پس فرآیندهای تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری با مشارکت همه ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان حوضه در دو استان اصفهان و چهارمحال و بختیاری صورت پذیرد.

توانایی مشابه‌سازی پیچیده‌ترین محصولات صنعتی

معاون صنایع عمومی وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه رویکرد حمایت از تولید را ادامه خواهیم داد، گفت: پیچیده‌ترین محصولات صنعتی را می‌توانیم مشابه‌سازی کنیم.

به‌گزارش تسنیم، محمدمهدی برادران در حاشیه بازدید از شانزدهمین نمایشگاه بین‌المللی تخصصی صنعت استان مرکزی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: جامعه صنعتی استان مرکزی همیشه پیشران توسعه در پیشرفت کشور بودند و این نمایشگاه که به عنوان نمایشگاه صنعتی افتتاح شد یکی از نمایشگاه‌های صنعتی بزرگ کشور است چراکه شرکت‌های بزرگ صنعتی در این نمایشگاه حضور دارند و آخرین دستاوردها و محصولات خود را ارائه می‌کنند.

وی افزود: امروز می‌توانیم ادعا داشته باشیم که پیچیده‌ترین محصولات صنعتی را می‌توانیم مشابه‌سازی کنیم و به خط تولید برسانیم و در بسیاری از حوزه‌های صنعتی جزو ۱۰ کشوری هستیم که می‌توانند محصولات صنعتی را مشابه‌سازی و به بازار عرضه کنند.

معاون صنایع عمومی وزیر صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: یکی از تاکیداتی که در این نمایشگاه انجام می‌شود توجه به موضوع عمق تولید در کنار موضوع رشد تولید است تا بتوانیم کیفی‌سازی تولید را از حیث کاهش وابستگی به مواد اولیه خارجی به حداقل برسانیم و بتوانیم پروژه‌های بزرگی را دنبال کنیم.

برادران بیان کرد: یکی دیگر از موضوعات مهم استان بحث ستاد تسهیل است که براساس قانون انجام می‌شود و لازم است تمام دستگاه‌ها مصوبات ستاد تسهیل را لازم‌الاجرا بدانند و به آن احترام بگذارند، مصوبات در راستای گره گشایی از مشکلات واحدهای صنعتی است بنابراین اگر مدیری مصوبات را اجرا نکند و مسیر خود را ادامه دهد با حمایت دستگاه قضایی در مقام ترک فعل قرار می‌گیرد و باید پاسخگو باشد.

وی ادامه داد: بسیاری از گره‌هایی که در روال عادی باز نشده در ستاد تسهیل با همت مدیران استانی گره گشایی شده است، یکی از موضوعات مهم که در ستاد تسهیل استان‌های دیگر به ویژه ستاد تسهیل استان مرکزی مطرح شده است بحث هزینه‌ای است که سازمان تامین اجتماعی از واردات کارخانه‌ها مطالبه داشته که در شورای عالی کار با حضور وزیر کار و رفاه اجتماعی و وزیر تامین اجتماعی این موضوع مطرح شد، مطالبه این وجه از نظر ما بلاوجه بود و به نوعی ماشینی که در خارج ساخته می‌شود نباید هزینه‌ای برای نیروی انسانی به تامین اجتماعی پرداخت کند که مورد توجه قرار گرفت و در روزهای آینده نتایج آن اعلام می‌شود که به نفع تولید داخلی و سرمایه‌گذاری ماشین‌آلات جدید کشور به تصویب خواهد رسید و حذف خواهد شد تا هزینه‌های تامین اجتماعی به حداقل برسد.

معاون صنایع عمومی وزیر صمت بیان کرد: در سایر حوزه‌ها نیز رویکرد حمایت از تولید را ادامه خواهیم داد، در راستای مواجهه با محدودیت برای واردات بی‌رویه و اولویت‌بخشی به مواد اولیه محصولات با همکاری بانک مرکزی و مجموعه گمرک مقرر شد تمام کالاهایی که در حوزه مواد اولیه مورد نیاز کشور در جامعه صنعتی وارد شد ظرف هفته آینده روند ترخیص آنها تسهیل شود و روند تولیدی که از ابتدای سال در مقام رشد تولید دنبال شده در ماه‌های آینده نیز دنبال شود.

نمایشگاه صنعت منشأ شتاب‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی

فرزاد مخلص‌الائمه، استاندار مرکزی در جریان این بازدید اظهارکرد: امروز در جریان بیست و سومین سال تاسیس نمایشگاه بین‌المللی قرار داریم و شانزدهمین نمایشگاه در حال برگزاری است که بی‌تردید بهترین نمایشگاه صنعت در طول دوره برگزاری نمایشگاه است که صنعتگران خوش‌نام و برجسته از استان‌های مختلف در این نمایشگاه حضور پیدا کردند که یک رویداد برجسته است و بزرگ‌ترین گردهمایی غرب کشور است که با حضور صنعتگران برجسته در حال برگزاری است.

وی افزود: توان اقتصادی و تولید کشور تحت راهبردهای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به جایی رسیده که می‌توان به آن افتخار کرد و نمونه محصولات برجسته شرکت‌های موفق از جمله شرکت هپکو، ماشین‌سازی ساوه، دلیجان و سایر به نمایش گذاشته می‌شود، امیدواریم این نمایشگاه منشأ مناسبی برای شتاب‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی استان باشد.

پتروشیمی چرام در هاله‌ای از ابهام

گزارش خبری

خبرخوش تصویب پتروشیمی «اوره وآمونیاک» چرام در استان کهگیلویه و بویراحمد در اسفند سال ۱۴۰۱به عنوان دومین پتروشیمی این شهر جزو آن دسته از خبرهایی بود که سبب امیدآفرینی جوانان بیکار این منطقه شد و قرار بود در سفر دوم رئیس‌جمهوری به این استان هم کلنگ‌زنی شود اما این طرح راهبردی به دلیل تامین نشدن خوراک آن بی‌سرانجام مانده است.

به نقل از ایرنا، ناترازی گاز در کشور علت عدم کلنگ‌زنی این طرح راهبردی در سفر رئیس‌جمهوری به استان بود. این در حالی است که عملیات اجرایی میدان گازی مختار به عنوان چهارمین میدان گازی کشور در دست اجرا و قرار است ناترازی گاز کشور را رفع کند.

توسعه میدان گازی «مختار» شهرستان بویراحمد با هدف جبران بخشی از ناترازی گاز کشور و ضرورت فعال کردن بنگاه‌های اقتصادی استان پس از سه دهه انتظار و با اهتمام دولت سیزدهم در دستور کار قرار گرفته است و با بهره‌برداری از این میدان مشکل گاز بسیاری از صنایع استان به ویژه پتروشیمی چرام رفع خواهد شد. به سرمایه‌گذار این طرح اعلام شد که خوراک این پتروشیمی که گاز است تنها به مدت ۸ ماه از سال تامین خواهد شد اما سرمایه‌گذار با این روند طرح را اقتصادی نمی‌داند و طرح بلاتکلیف مانده است. طبق اعلام معاون وزیر نفت، براساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، این طرح در ۲ مرحله اجرا و با توسعه این میدان، روزانه ۱۰ میلیون مترمکعب به ظرفیت تولید گاز کشور افزوده می‌شود.

مجید چگنی گفت: این طرح مهم، طبق سیاست‌های کلان وزارت نفت و شرکت ملی گاز ایران به‌منظور کمک به حل مسئله ناترازی فصلی گاز و تقویت شبکه گاز کشور طراحی شده و به مرحله اجرا رسیده است که با اجرای این طرح، بیش از ۲ هزار نفر نیروی متخصص بومی به‌مدت سه سال مشغول به‌کار می‌شوند و اعتبار در نظر گرفته‌شده برای تکمیل آن، ۴۲۰ میلیون یورو است.

اجرای پتروشیمی چرام، نیازمند توجه بیشتر

استاندار کهگیلویه و بویراحمد در خصوص آخرین وضعیت طرح پتروشیمی چرام گفت: پتروشیمی چرام قرار بود در سفر دوم رئیس‌جمهوری کلنگ زنی شود اما اعلام شد که به دلیل ناترازی گاز در زمستان‌ها و کمبود گاز، امکان تامین گاز این واحد بزرگ صنعتی وجود ندارد.

سید علی احمدزاده افزود: در نهایت قبول کردند، حداکثر هشت ماه گاز این پتروشیمی را تامین کنند که در این رابطه سرمایه‌گذار با آنها با مشکل مواجه شد و عنوان کرد که این مهم برایش اقتصادی نیست.

وی عنوان کرد: در روز کلنگ زنی برای سرمایه‌گذار تردید ایجاد شد و شرکت ملی پتروشیمی کشور اعلام کرد که خوراک تغییر یابد و به جای گاز زنجیره ارزش زیرمجموعه پلیمر دهدشت ایجاد شود. استاندار کهگیلویه و بویراحمد ابراز کرد: به این معنا که مرکز تولیدی دیگری دایر کنیم که خوراک آن به جای گاز از تولیدات پلیمر دهدشت تامین شود و اعلام کردند که به خاطر کمبود گاز در پتروشیمی چرام بازنگری شود. احمدزاده تاکید کرد: بررسی‌های مجددی انجام و دو ماه پیش، جلسه‌ای در پتروشیمی کشور تشکیل شد که هشت ساعت طول کشید.

وی ادامه داد: این جلسه با حضور شاهمیرزایی رئیس پتروشیمی کشور، بنده، نماینده مردم کهگیلویه، بهمئی، چرام و لنده در مجلس شورای اسلامی، هلدینگ خلیج‌فارس و سرمایه‌گذار طرح که هلدینگ پترو امید بانک سپه بودند و دیگر کارشناسان و مدیران کشوری برگزار شد.

استاندار کهگیلویه و بویراحمد عنوان کرد: ما برای تغییر خوراک پتروشیمی چرام موافقت نکردیم زیرا از نیمه دوم ۱۴۰۰ مطالعات این کار شروع شده بود و بانک هم حاضر شد که سرمایه‌گذاری کند.

وی ابراز کرد: این طرح ۹۵۰ نفر اشتغالزایی و ظرفیت تولید ۳۰۰ هزار تن اوره و آمونیاک را دارد و ۵۰ هکتار در دشت آهوی چرام به آن اختصاص یافته است و برای تامین آب هم هیچ مشکلی ندارد.

استاندار کهگیلویه و بویراحمد گفت: رئیس‌جمهوری از این استان محروم حمایت‌های جدی داشته و در راستای توسعه استان این طرح راهبردی تصویب شده و یک‌سال‌ونیم تلاش کرده‌ایم تا مطالعات این طرح انجام و به نوعی بین جوانان استان امیدآفرینی صورت گرفته است.

احمدزاده افزود: استعلام‌های این پتروشیمی هم از محیط‌زیست و منابع طبیعی انجام شده و برای نخستین‌بار هلدینگ یک بانک راضی شده در این استان محروم سرمایه‌گذاری کند. وی تاکید کرد: روز گذشته نشستی به ریاست آقای منصوری معاون اجرایی رئیس‌جمهوری برگزار شد که وی اعلام کرد این استان کم برخوردار است و از سوی دیگر مرکز نفت و گاز کشور است.

استاندار کهگیلویه و بویراحمد تصریح کرد: مصوب شد خوراک این پتروشیمی تامین شود، امید است با حمایت آقای منصوری معاون اجرایی رئیس‌جمهوری شاهد کلنگ‌زنی و در نهایت بهره‌برداری از این طرح مهم باشیم.

احمدزاده ابراز کرد: البته آیت‌الله رئیسی، رئیس‌جمهوری هم قرار است در این راستا دستورات لازم را به وزیر نفت برای رفع این مشکل و دغدغه جدی مردم منطقه کهگیلویه بزرگ به وزیر نفت و شرکت ملی گاز ایران دهد که گاز این پتروشیمی را ظرف ۱۰ تا ۱۲ ماه از سال تامین کنند.

هم اینک اجرای طرح پتروشیمی چرام نیازمند توجه دولت است تا رسما آغاز عملیات آن اعلام شود.

البته عملیات اجرایی پتروشیمی اول دهدشت از زمان کلنگ‌زنی آن در سال ۸۶ به دلایل مختلف روند اجرایی کندی داشته که طی ۲ سال اخیر در دولت سیزدهم روند اجرایی آن شتاب بیشتری گرفته است. استاندار کهگیلویه و بویراحمد در این ارتباط گفت: این پروژه با پیشرفت فیزیکی ۳۷.۵ درصد و ظرفیت تولید ۳۰۰ هزار تن پلی اتیلن و اشتغال مستقیم ۵۰۰ نفر پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۱۴۰۴ به بهره‌برداری برسد.

شهرستان ۳۳ هزار نفری چرام یکی از شهرستان‌های نه‌گانه استان ۷۱۳ هزار نفری کهگیلویه و بویراحمد است.

یکشنبه
۵ آذر ۱۴۰۲- ۱۲ جمادی‌الاول۱۴۴۵ - ۲۶ نوامبر ۲۰۲۳- شماره ۲۴۵۵-پیاپی ۳۷۷۳

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۰۳۵۱۰۰۹۴۲
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 قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

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

معادله پیچیده رکود کلنگی‌ها



طبق آمار رسمی سهم خرید خانه‌های کلنگی در بازار مسکن افزایش یافته است. اما با بررسی دقیق‌تر روشن می‌شود این خانه‌ها به منظور تامین زمین برای ساخت‌وساز خریداری نمی‌شود بلکه هدف از خرید آنها سرمایه‌گذاری است. در حالی خانه‌های کلنگی اینگونه احتکار شده و از چرخه ساخت خارج می‌شوند که کلانشهر تهران به دلیل انحصار در تامین زمین مورد نیاز ساخت با مشکل روبه‌رو است.

راه نفس ساخت‌وساز گرفته شده است. این را آمار و ارقام رسمی می‌گوید. در فصل پاییز همان‌طور که آلودگی هوا راه تنفس تهرانی‌ها را بند آورده، احتکار و تورم تنفس بازار مسکن این کلانشهر را با مشکل مواجه کرده است. غالبا فصل پاییز، فصل تهیه زمین برای سازندگان و یا همان فعالان حوزه ساخت‌وساز است، در نتیجه انتظار می‌رود در این فصل شاهد رونق معاملات خانه‌های کلنگی باشیم. خانه‌های کلنگی کوبیده و تبدیل به خانه‌های نو شوند. اما متاسفانه بازار کلنگی‌ها امسال و در امتداد یک رویه حداقل ۵ سال، آینده با یک رکود در ساخت‌وساز روبه‌رو است، رکودی که ریشه در دو عامل مهم دارد؛ تورم و احتکار!

طبق اطلاعات آخرین گزارش مرکز آمار ایران از تحولات بخش مسکن، متوسط نرخ مسکن در شهر تهران طی بازه شهریور امسال به ۷۷ میلیون و ۴۸۰ هزار تومان رسیده است. بر این اساس، نرخ تورم سالانه شهریور۱۴۰۲ آپارتمان‌های مسکونی شهر تهران به عدد ۸۳.۹ درصد می‌رسد که نسبت به همین اطلاع در ماه قبل (۸۲ درصد)، ۱.۹ واحد درصد افزایش داشته است.

نبض نرخ بازار مسکن در دست خانه‌های کلنگی است، چراکه از یک‌سو، زمین مورد نیاز ساخت‌وساز داخل کلانشهرها و شهرهای بزرگ در غیاب عرضه زمین توسط دولت را، این خانه‌های کلنگی تامین می‌کنند. از دیگر سو، تورم ۸۴ درصدی هم شامل خانه‌های نوساز و هم شامل خانه کلنگی می‌شود و با توجه به سهم ۷۰ درصدی زمین در نرخ تمام شده یا بازاری مسکن، افزایش نرخ در این خانه‌ها به معنای افزایش نرخ در کل بازار مسکن است. بنابراین خانه‌های کلنگی یک متغیر تعیین‌کننده در بازار به‌شمار می‌روند.

علاوه‌بر این جهش قیمتی، که نتیجه انحصار زمین و عدم عرضه آن به بازار به منظور تامین زمین مورد نیاز ساخت‌وساز بوده، اتفاق دیگری نیز در ارتباط با خانه‌های کلنگی افتاده که زمینه تشدید بحران در بازار مسکن را فراهم کرده است. بررسی بازار فروش واحدهای مسکونی کلنگی، وجود رکود شدید از سمت «تقاضای خرید به جهت ساخت» برای این واحدها را نشان می‌دهد.

این رکود دوسویه بوده و اساسا معادلات بازار مسکن را پیچیده می‌کند. در سمت عرضه، مالکان این خانه‌ها به دلیل افزایش نرخ دارایی‌شان تمایل برای فروش کلنگی‌ها افزایش یافته اما در مقابل تقاضا برای خرید این ملک‌ها که غالبا توسط سازنده‌ها بوده در کمترین حالت قرار دارد. همچنین اتفاق معنادار دیگری که در این بازار افتاده است کاهش عرضه املاک کلنگی به بازار مشارکت در ساخت با سازنده است، در حالی که سازنده‌ها عمدتا متقاضی مشارکت با مالکان در ساخت‌وساز هستند و تمایلی به خرید خانه‌های کلنگی ندارند.

پیش‌تر سازنده بخشی از زمین مورد نیاز خود برای ساخت‌وساز را به صورت مستقیم خریداری می‌کرد اما درحال‌حاضر به دلیل انحصار زمین تنها گزینه برای سازنده، خانه کلنگی بوده و از آنجا که تقاضای خرید آپارتمان‌های نوساز افت محسوسی پیدا کرده است، سازنده‌ها ترجیح می‌دهند به جای صرف هزینه بسیار بالا در زمین خریداری‌شده، اقدام به مشارکت در ساخت با مالکان کلنگی کنند. در این میان نیز مالکان کلنگی نیز به همان دلایل ذکر شده بیشتر فروشنده شده‌اند و اغلب تمایلی به مشارکت ندارند.

احتکار و انحصار

اخیرا بانک مرکزی از تحولات بازار مسکن کلانشهر تهران گزارش رسمی منتشر کرده است. طبق این گزارش سهم املاک کلنگی از معاملات مسکن افزایش یافته است. طبق آنچه در نمودار آمده، در سال ۱۳۹۴ که بازار مسکن کشور وارد بحران جدید رشد شدید قیمت‌ها و رکود ساخت‌وساز نشده بود، سهم املاک کلنگی (بالای ۲۰ سال ساخت) از کل معاملات مسکن حدود ۸ تا ۹ درصد و سهم املاک نوساز (زیر ۵ سال ساخت) ۵۰ تا ۵۶ درصد بود. اما اتفاقی که در ۳ سال گذشته رخ داده این است که سهم املاک کلنگی از کل معاملات به ۲۲ درصد رسید و برعکس آن سهم املاک نوساز که زمانی بیش از ۵۰ درصد بود به ۲۷ درصد رسیده است. این موضوع نشان می‌دهد خرید و فروش در خانه‌های کلنگی وجود دارد اما چرا با این وجود وضعیت ساخت‌وساز مساعد نیست.

املاک کلنگی عمدتا به نرخ زمین قیمت‌گذاری می‌شوند که نرخ آن (زمین) بالاتر بوده و این موضوع در افزایش قیمت‌های بازار مسکن نیز اثرگذار است. به عبارت بهتر شرایط کلی این بازار که همان انحصار زمین، بازدهی بالای سرمایه، تورم بالاتر از تورم عمومی زمینه را برای سوداگری فراهم کرده و زمین‌های داخل شهری که همان خانه کلنگی‌هاست به‌دست محتکران زمین افتاده است.

شاید بتوان تصویر کلی شرایط بازار خانه‌های کلنگی را اینگونه به تصویر کشید، باوجود افزایش سهم کلنگی‌ها در معاملات بازار مسکن اما این مسئله باعث رونق ساخت‌وساز نشده چرا که لزوما خرید خانه‌های کلنگی منجر به ساخت نمی‌شود بلکه درحال‌حاضر این خریدها به منظور سرمایه‌داری اتفاق افتاده و این خانه‌ها بعد از خرید و به منظور سرمایه‌گذاری احتکار می‌شوند.

تسلیت

وداع سینمای ایران با «بانو»



بیتا فرهی به دلیل عارضه ریه و قلبی در بیمارستان دی بستری بود، روز گذشته چشم از جهان فروبست و به این ترتیب سینمای ایران با «بانو» خداحافظی کرد. هم‌اکنون سریال «سرزمین کهن» با بازی بیتا فرهی در حال پخش است. «هامون»، «برادرم خسرو»، «دوران عاشقی»، «در انتظار معجزه»، «خاک آشنا»، «خون بازی»، «خانه ای روی آب»، «اعتراض»، «کیمیا»، «بانو»، «لامینور» و.. از جمله فیلم‌های سینمایی است که بیتا فرهی در آنها به ایفای نقش پرداخته است.

از فضای مجازی

روند انقلاب و اقتصاد چین

کسینجر تجربه چین را بدین شکل بیان کرده است، از قبل از انقلاب چین (سال ۱۹۴۹) تا به دوره «دن شیائوپنگ» رسیده است. تصور نسل امروز این است که آنچه در چین اتفاق افتاده، ناشی از تصمیماتی است که «دن شیائوپنگ» گرفته است؛ در حالی که بعد از انقلاب فرهنگی که «مائو» در چین راه انداخت و با شکست مواجه شد، تصمیمی که مائو با آن شخصیت کاریزماتیکی که در چین داشت، اتخاذ کرد، زمینه‌ساز این تحولات شد. وقتی انقلاب فرهنگی «مائو» شکست خورد، خودش متوجه شد نتایج بدی برای آن کشور داشته و این اقدام تلفات زیادی را به لحاظ نیروی انسانی به چین تحمیل کرده بود.

آن طور که در کتاب چین آمده، در یک نقطه «مائو» متوجه تصمیمات اشتباهش شد و به «چو ان لای»، نخست وزیر وقت چین، گفت نامه‌ای به سران آمریکا بنویس و این باعث تعجب «چو ان لای» شد؛ چون تا آن زمان شعارهای ضدامپریالیستی یکی از شعارهای عمده کشورهای کمونیست بود و مردم دنیا، چین را دوآتشه‌تر از شوروی سابق می‌شناختند.

به این ترتیب «مائو» به نخست‌وزیر خود گفت من هرچه فکر کردم، دیدم راهی نداریم جز اینکه به نوعی در اقتصاد دنیا جایی داشته باشیم و راهش هم ارتباط با آمریکاست؛ چون بقیه کشورها از آمریکا تبعیت می‌کنند و بدون اینکه با آمریکا ارتباط داشته باشیم، نمی‌توانیم در این زمینه موفق باشیم.

نامه «چو ان لای» از طریق پاکستان به نیکسون رسید و پاسخ آن ارسال شد؛ اما با گذشت ۳ ماه، چینی‌ها جواب نامه را ندادند. آمریکا از طریق پاکستان که میانجی بود، بدبینی خود را به پاسخ ندادن به چین منتقل کرده وقتی مائو مطلع شد، از اینکه از ابتدا این بی‌اعتمادی شکل بگیرد، نگران شد! او مطلع شد تیم پینگ پنگ آمریکا به همراه تیم ملی چین در ژاپن است. از تیم ملی آمریکا برای رفتن به چین دعوت کردند و برای اینکه به آمریکایی‌ها نشان دهند چقدر به نامه‌ای که ارسال شده است، اعتقاد دارند، دستور داد از تیم پینگ پنگ آمریکا در ساختمان ملل چین که مقر ریاست‌جمهوری و رهبری چین است و فقط رهبران جهان را در آن ساختمان ملاقات می‌کنند، استقبال کنند!

چرا رهبران چین این برخورد را کردند؟ چون در مقطعی احساس کردند با اتکا به شوروی مسئله آنها حل نمی‌شود و یک استراتژی جدید را برای آینده چین نیاز دارند. امروز نتیجه آن اقدام «مائو» را بعد از حدود ۴۵ سال می‌توان ارزیابی کرد. کشور فقیر چین تبدیل شده به دومین اقتصاد دنیا و می‌رود تا در ۲۰۳۰ اولین اقتصاد دنیا شود. آیا آن تصمیم چین را وابسته به آمریکا کرده؟ آیا چین در دهه‌های اخیر وابسته به آمریکا بوده است؟ یا با روشن‌نگری دولتمردانش هم رابطه‌اش را با آمریکا حفظ کرده و هم موقعیت خودش را در جهان تثبیت کرده و امروز بدون تردید می‌رود که اقتصاد برتر جهان شود و همه اینها مرهون جسارت مائو، رهبر چین، در مقطعی بود که تصمیم گرفت و مردم چین را نجات داد. آنچه در چین گذشت، نشان می‌دهد لزومی ندارد هر کشوری در دنیا بخواهد با غرب تعامل کند، الزاما باید تحت سلطه آنها برود. می‌توان با برنامه‌ریزی از فرصت اقتصاد جهانی مناسب‌ترین شرایط را برای کشور خود فراهم آورد.

بنگلادش بعد از جدایی از پاکستان، کشوری عقب‌افتاده و توسعه‌نیافته بود؛ اما همین بنگلادش در طول سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ درست در دهه‌ای که متوسط رشد اقتصادی ایران صفر بود، ۳۰۰ درصد تولید ناخالص ملی و درآمد سرانه‌اش رشد کرده است.

«خانم حسینه» که نخست‌وزیر بنگلادش است، عملا کاری کرده که صادرات منسوجات بنگلادش در دنیا رده دوم را به خود اختصاص داده است.

همچنین بعد از هند، بنگلادش در تولید نرم افزار رتبه دوم جهان را دارا شده است! حکومت بنگلادش چطور به این توفیقات دست پیدا کرد؟ آیا این کشور زیر یوغ غرب رفته؟ یا با اتخاذ سیاست‌های منطقی توانسته است در دنیای امروز خودش را با تحولات جهان تطبیق دهد.

پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که در سال ۲۰۳۰ چین رتبه اول اقتصاد دنیا می‌شود و بعد از آن آمریکا و هند خواهند بود. این نشان‌دهنده این است که رهبران چین و هند در ۴ دهه گذشته با آینده‌نگری و شناخت ظرف و دینامیک جهانی و ساختار قدرت جهان، جایگاه خود را چگونه ارتقا دادند. شناخت دقیق آینده دنیا واقعا مقوله‌ای است که مسئولان به مطالعه آگاهانه از آن نیاز وافر دارند؛ امری که تاکنون فراموش شده است.

منبع: مجمع فعالان اقتصادی

اقتصاد روز

تنها راه خانه‌دار شدن چیست؟

بررسی مشکلات عدم ساخت مسکن در طول دو سال گذشته و بالا بودن قیمت زمین نشان می‌دهد دولت تنها یک راه برای خانه‌دار کردن مردم دارد.

«وام هست، اما کم است» را می‌توان بهترین تعبیر برای تسهیلات مسکن و نقش آن در بازار مسکن دانست. تسهیلاتی که بنا بر تکلیف قانونی برگردن بانک‌ها گذاشته شده تا مردم با استفاده از آن بتوانند مسیر سخت خانه‌دار شدن را کمی راحت‌تر طی کنند. چند روز پیش بود که رئیس مجلس شورای اسلامی و در جریان بررسی بخشی از لایحه برنامه هفتم توسعه درباره رسیدگی به تخلفات بانک‌ها در پرداخت تسهیلات مسکن گفت: طبق پیگیری‌های ما، بانک‌ها به هر فردی که برای دریافت تسهیلات مسکن مراجعه می‌کند، وام مسکن پرداخت می‌کنند. همچنین وی در ادامه اینگونه گفت: وام مسکن هست، اما مردم توان پرداخت اقساط را ندارند.

به گزارش مهر، طبق قانون جهش تولید مسکن بانک‌ها مکلف به پرداخت ۲۰ درصد از منابع تسهیلاتی خود به حوزه مسکن شده‌اند. اما بانک‌ها که سرشان به بنگاهداری گرم است، تمایلی در این زمینه از خود نشان نداده‌اند. جز بانک مسکن، سایر بانک‌ها عملکرد بسیار ضعیفی و نزدیک به «صفر» داشتند. اگر از این تخلف قانونی بانک‌ها بگذریم مسئله اصلی این است که آیا وام مسکن با توجه به شرایط اقتصادی کشور و بازار مسکن می‌تواند راه‌گشا باشد؟

تسهیلات مسکن نه موثر است نه مکفی

برای بررسی راهگشا بودن تسهیلات مسکن از دو منظر باید به آن توجه کرد: اول مبلغ وام و نسبت آن با کل هزینه مسکن در بازار و دیگری مبلغ اقساط وام است. در حال حاضر تسهیلات بانکی مرتبط با حوزه مسکن در سه قالب، وام‌های نهضت ملی مسکن، وام مسکن با اوراق ممتاز و وام اوراق ممتاز در راستای قانون جوانی جمعیت به مردم ارائه می‌شود.

وام نهضت ملی مسکن طبق آخرین تصمیمات اخذ شده، ۵۵۰ میلیون تعیین شده، همچنین نرخ وام خرید مسکن با اوراق ممتاز نیز برای زوجین در تهران ۸۰۰ میلیون تومان، در مراکز استان‌ها ۶۴۰ میلیون تومان و سایر مناطق ۴۸۰ میلیون تومان است و نهایتا وام خرید مسکن قانون جوانی جمعیت با اوراق که طبق آن سقف تسهیلات خرید و تعمیر مسکن از محل اوراق ممتاز به ازای هر فرزند زیر ۲۰ سال و حداکثر تا ۴ فرزند ۲۵ درصد اضافه می‌شود و برای خانوارهای دارای ۴ فرزند زیر ۲۰ سال به دو برابر سقف تسهیلات خرید و تعمیر مسکن با اوراق خواهد رسید.

خرید خانه با وامی به میزان ۷۰ درصد هزینه خرید

در کشورهای موفق در حوزه تامین مالی مسکن با استفاده از تسهیلات بانکی، دست کم ۷۰ درصد از هزینه خرید مسکن در قالب وام بلندمدت به متقاضیان پرداخت می‌شود. به عبارت دیگر اگر متقاضی ۳۰ درصد از قیمت نهایی مسکن را نقد داشته باشد با کمک این تسهیلات می‌تواند خانه‌دار شود. اما نسبت تسهیلات با قیمت نهایی مسکن در کشور ما چگونه است؟ برای مثال، یک واحد ۵۰ متری -حداقل متراژ مطلوب یک زوج دونفره- طبق آمار رسمی بانک مرکزی که قیمت متوسط مسکن در تهران را متری ۷۷ اعلام کرده است، می‌شود ۳ میلیارد ۸۵۰ میلیون تومان. در نتیجه وام ۵۵۰ میلیونی در خوشبینانه‌ترین حالت ممکن ۱۵ درصد قیمت نهایی خانه را پوشش می‌دهد و تاثیر تعیین‌کننده‌ای در بالا بردن استطاعت متقاضیان در خرید خانه ندارد.

اما مسئله بعدی، مقدار اقساط این تسهیلات است. اگر مبنای بررسی بر وام نهضت ملی مسکن گذاشته شود، مبلغ اقساط این وام پس از کاهش نرخ سود آن از ۲۳ درصد به ۱۸ درصد، به روش پلکانی در سال اول به بیش از ۷ میلیون و ۳۵۷ هزار تومان و سال بیستم بیش از ۱۲ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان می‌رسد. اینکه آیا این اقساط ۱۲ میلیون تومانی در استطاعت مردم است یا خیر را باید در مبلغ حقوق متقاضیان جست.

اساسا دهک‌های پایینی و میانی برای تامین مسکن در طرح‌های حمایتی و دولتی ثبت‌نام می‌کنند. بر اساس تصمیم شورای عالی کار، حقوق کارگران در سال ۱۴۰۲ با ۲۷ درصد افزایش، ۵ میلیون و ۳۰۸ هزار ۲۸۲ تومان است. یعنی یک کارگر در تهران با دریافت مزایای شغلی حدود ۹ میلیون تومان درآمد دارد. این کارگر در کنار هزینه‌های خوراک، بهداشت، آموزش، پوشاک، حمل و نقل، تفریح، ارتباطات، کالا و خدمات آیا توانایی پرداخت اقساط ماهی ۱۲ میلیون تومان را دارد؟ مشخصا خیر.

انحصار زمین، سدی میان مردم و خانه‌دارشدن

بازار مسکن یک بازیگر اصلی دیگری دارد که از قضا در سایه است. از یک سو، طبق آمار رسمی از سال ۱۳۷۷ تا ۱۴۰۰ شاخص قیمت زمین در تهران ۲۱۵ برابر شده است و از سوی دیگر ۷۰ درصد از قیمت نهایی مسکن را قیمت زمین تشکیل می‌دهد. بنابراین هر چقدر هم تسهیلات هم داده شود؛ به علت تورم بالای زمین، کمکی به خانه‌دار شدن مردم نمی‌شود. در درجه اول تورم مسکن که تابعی از تورم زمین بوده باید با سیاست‌گذاری‌های مناسب کنترل شود.

در این خصوص مهدی پازوکی، اقتصاددان علت اصلی مشکلات حوزه مسکن را انحصار زمین دانست و اینگونه توضیح داد: من به عنوان یک اقتصاددان عرض می‌کنم سلامت باید به اقتصاد کشور بازگردد. ما باید با سیاست‌های خردمندانه اقتصادی، شرایط سالمی را در این خصوص ایجاد کنیم. با برخورد علمی و درست با معضلات اقتصادی سلامت را به حوزه اقتصاد برگردانیم. یک‌سری از سیاست‌ها نه‌تنها توزیع درآمدی را عادلانه نکردند، بلکه باعث ایجاد رانت هم شده‌اند. با ایجاد زمینه رقابت می‌توان جلوی رانت را گرفت. بازار رقابتی به نفع مصرف‌کننده است و دولت باید زمینه بورس بازی را از بین ببرد. همچنین دولت باید رقابت سالم بین بنگاه‌های اقتصادی را فراهم کند، یعنی بین تولیدکنندگان مسکن این رقابت ایجاد شده و این حوزه از حالت بورس بازی خارج شود.

پازوکی ادامه داد: اما این رقابت سالم چگونه ایجاد می‌شود با از بین بردن انحصار و رانت. انحصار یعنی رانت، این را نباید فراموش کنیم. ما باید هرگونه انحصاری را از بین ببریم. چه انحصار دولتی باشد، چه خصوصی و چه خصولتی‌ها. بنابراین برای حل مشکل مسکن دولت باید کاری کند که بخش خصوصی وارد میدان شود و سرمایه‌گذاری کند، این مهم هم در سلامت اقتصاد که لازمه آن نبودن انحصار است اتفاق می‌افتد.

این گزارش حاکی است موضوعی که متاسفانه مسئولان کمتر مورد توجه قرار می‌دهند موضوع زمین با اقساط بلندمدت است. تجربه مسکن مهر نشان داد تنها عامل ارزان بودن این مسکن اقساط ۹۹ ساله زمین بود.

اکنون که دولت قصد دارد به ساخت و ساز توجه کند تا اقتصاد کشور از رکود خارج شود، می‌تواند از سیاست زمین ۹۹ ساله بهره برده و ضمن حل مشکلاتی که مسکن مهر داشت از جمله خانه‌هایی که با کمترین امکانات ساخته و تحویل مشتری می‌شد با توجه به میزان زمین‌های موجود در بافت شهری اقدام به ساخت مسکن در محیط‌های شهری کند.