شهادت حضرت امام‌هادی(ع) را به همگان تسلیت می‌گوییم

اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

دوشنبه
• ۲۵ دی ۱۴۰۲
• ۳ رجب ۱۴۴۵
• ۱۵ ژانویه ۲۰۲۴

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۸۰۸ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۴۹۰ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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



افتتاح واحد تولیدی ترانسفرماتور و آداپتور تصفیه آب توسط شرکت پویا الکترونیک زاگرس چهارمحال

۵

سرمقاله



نقش تولید نوآورانه در ایجاد مزیت رقابتی

۲

گفت‌وگوها



حمل‌ونقل برقی نیازمند گفتمان علمی است

۴



نبود احزاب، پارلمان‌ها را تضعیف کرده است

۲

گزارش‌های روز

نقدینگی، چالش دانش‌بنیان‌های حوزه دارو

۱۳

«ظرفیت تکمیل شد!»

سال‌های زیادی است که مشکل کمبود بلیت برای مسافرت با قطار مسافران را به چالش می‌کشد. ناکامی در جذب سرمایه‌گذار برای توسعه حمل‌ونقل ریلی مسافری، تعداد واگن‌های مسافری را کاهش داده و بر دسترسی کافی به بلیت قطار تاثیر منفی گذاشته است. هم‌اکنون از هزار و ۸۰۰ واگن مسافری فقط هزار و ۲۰۰ واگن فعال وجود دارد که باعث کاهش سفرهای ریلی و عدم پاسخ به تقاضای مسافرت با قطار شده است. در مقابل، سرمایه‌گذاری در بخش بار ریلی آنقدر چشمگیر است که در سال گذشته با رشد ۴۸ درصدی افزایش تولید واگن باری و ورود آن به ناوگان ریلی کشور روبه‌رو بوده‌ایم. با جست‌وجو در سایت‌ها و اپلیکیشن‌های فروش بلیت، چیزی جز «ظرفیت تکمیل شد» پیش‌روی‌مان قرار نمی‌گیرد. کمبود بلیت، مسافران بین‌شهری را با چالش جدی روبه‌رو کرده است، به‌طوری که آنها برای تهیه بلیت یا ساعت‌ها چشم‌انتظار ظرفیت خالی یا کنسلی هستند یا دست به دامن واسطه‌ها می‌شوند. به‌تازگی وزیر راه و شهرسازی علت کمبود بلیت هواپیما و قطار را افزایش تقاضا نسبت به عرضه دانسته است.

۹و۱۰

در بررسی سهم اصناف در تامین درآمدهای مالیاتی عنوان شد

باتلاق مالیات

اخذ مالیات از بخش‌های مختلف اقتصاد از جمله اصناف یکی از چالش‌های حوزه مالیاتی است که همواره با بحث مالیات‌ستانی عادلانه حاشیه‌ساز می‌شود. مالیات مبلغی است که از درآمدهای حاصل از فروش کالا و خدمات مشاغل از فعالان اقتصادی دریافت می‌شود. اصناف معتقدند دولت مالیات را حسب درآمدهایی ساختگی محاسبه می‌کند و در این فرآیند اصل عدالت رعایت نمی‌شود. این گروه همچنین می‌گویند بازاری که رکود و تورم سر تا پای آن را فرا گرفته با اخذ مالیات‌های سنگین تنها در باتلاق تورمی فروتر می‌رود و هرگز نمی‌توان امیدی به بهبود آن داشت.

این گلایه در حالی مطرح می‌شود که رئیس کل سازمان امور مالیاتی در تازه‌ترین اظهارنظر بر سهم کم اصناف در تامین درآمدهای مالیاتی تاکید داشته و گفته اصناف به‌طور میانگین، حدود ۶ میلیون تومان مالیات پرداخت می‌کنند و سهم اصناف در درآمد مالیاتی کشور تنها ۴ درصد است؛ اظهاراتی که با گلایه‌های اصناف همخوانی ندارد.

۸



عکس: صمت

عرضه اسلب فولادی با نرخی بالاتر از نرخ صادراتی، به ضرر تولید

مقصر گرانفروشی فولاد کیست؟

۶

مناقصه عمومی

معدن کار باختر

شرکت معدن کار باختر (سهامی خاص) در نظر دارد **یک دستگاه خودرو جرثقیل ۱۵ تن تلسکوپی** طبق شرایط مندرج در متن اسناد مناقصه را از طریق مناقصه عمومی خریداری نماید. لذا از متقاضیان محترم دعوت به عمل می‌آید پس از دریافت اسناد مناقصه از سایت **www.madankarbakhtar.ir** و تحویل پاکت ها حداکثر تا ۷ روز کاری از تاریخ چاپ آگهی به دبیر کمیسیون معاملات (خانم سپهر **۰۸۱۳۸۳۷۰۲۳۵** داخلی **۱۰۴**) به آدرس (همدان- خیابان مهدیه، جنب بانک صادرات، کوچه توحید، بن بست کیانیان، درب اول از سمت راست) یا دفتر تهران (سعادت‌آباد، نرسیده به خروجی نیایش شرق، خیابان ۲۶(حق‌طلب غربی)پلاک ۴۹ ساختمان صبانور- طبقه همکف - شرکت معدن کار باختر - خانم تاجیک) اقدام فرمایند.

شرکت معدن کار باختر (سهامی خاص)

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام)

آگهی فراخوان عمومی شماره ۱۴۰۲/۰۸/ف

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد به‌منظور **"بررسی و مطالعه استفاده از ظرفیت ریلی جهت جابجایی پرسنل منطقه گل گهر"** اقدام به شناسایی و ارزیابی شرکت‌های مهندسین مشاور واجد شرایط و دارای گواهینامه صلاحیت خدمات مشاوره پایه ۱ در تخصص‌های راهسازی و راه‌آهن به صورت توأمان نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد فراخوان شناسایی و ارزیابی شرکت‌ها به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور را از بخش مناقصه و مزایده دانلود نمایند و پاکت خود را که حاوی مدارک خواسته شده جهت شناسایی و ارزیابی می‌باشد، حداکثر تا ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۵ به نشانی دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران تحویل نمایند. شرکت در فراخوان حاضر و ارسال پاکت هیچ گونه حقی جهت ارجاع کار ایجاد نمی‌نماید.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

وزارت راه و شهرسازی
اداره کل راه و شهرسازی استان تهران

نوبت دوم

آگهی تملک و تحصیل اراضی، ابنیه، تاسیسات و مستحدثات اداره کل راه و شهرسازی استان تهران

(در خصوص کمربندی قلعه نو)



بدینوسیله به استناد لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب، اداره کل راه و شهرسازی استان تهران قصد تحصیل و تملک اراضی، ابنیه، تاسیسات و مستحدثات واقع در محور **جدیدالاحداث قلعه‌نو در ضلع جنوبی محور ری- ورامین و شهر قلعه‌نو** با و نقشه ترسیمی و مختصاتی را دارد. لذا از کلیه دارندگان اسناد مالکیت و صاحبان حق در رابطه با اراضی، تاسیسات و ابنیه واقع در محور فوق‌الذکر درخواست می‌شود ظرف مدت یک ماه از تاریخ انتشار آگهی اسناد و مدارک خود را به دفتر اداره حقوقی واگذاری و ارزیابی خسارات این اداره کل واقع در تهران خیابان استاد نجات‌الهی شمالی پلاک ۳۰۳ (ساختمان ویلا) طبقه اول تحویل نمایند. بدیهی است در صورت عدم مراجعه در موعد مقرر وفق ضوابط و مقررات اقدام خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۲۴ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۰/۲۵

اداره کل راه و شهرسازی استان تهران

سرمقاله

نقش تولید نوآورانه در ایجاد مزیت رقابتی



شهرام شیرکوند
پژوهشگر و مشاور صنعت

بی‌تردید تولید نوآورانه در شرکت‌های پیشرو، نقطه قوت در توسعه فروش در بازار است و یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای دوام شرکت‌های تولیدی و بنگاه‌های اقتصادی به‌شمار می‌رود که رقابت‌پذیری را در بازار جهانی تضمین می‌کند. در این راستا، توجه به تولیدات نوآورانه و توسعه محصولات جدید به‌عنوان یکی از راهکارهای افزایش مزیت رقابتی در محیط کسب‌وکار امری اجتناب‌ناپذیر است. در حال حاضر نوآوری پاشنه‌آشیل صنایع کشور است و بهره‌گیری از نوآوری و خلاقیت برای توسعه برند، کاهش هزینه و توسعه فرهنگ صنعتی در سازمان در راستای ارائه راه‌حل برای رفع مشکلات است. در شرایط رقابتی بازارهای امروز، تولیدکنندگان در راستای ایجاد مزیت رقابتی گام برمی‌دارند تا سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهند. بدون شک تولید نوآورانه و توسعه محصولات جدید مقدمه ورود به بازارهای رقابتی داخلی و خارجی است. بیشتر شرکت‌های پیشرو نیز به این امر واقف هستند که توانمندی در طراحی و عرضه محصول جدید به بازار پیش از رقبا، مهم‌ترین عامل موفقیت و برتری آنها در بازار رقابتی است.

فرآیند تولید مبتنی بر دانش و توسعه محصول جدید برای سازمان‌های مختلف تولیدی و خدماتی یک مزیت رقابتی محسوب می‌شود. در این میان، توجه به خواسته‌ها و نیازمندی‌های مشتریان و بهبود مستمر کیفیت محصولات از اصلی‌ترین عوامل انگیزشی برای ارائه محصول است. نوآوری در فرآیند طراحی و تولید محصول با ایده‌های نوآورانه مزایای رقابتی را افزایش می‌دهد؛ بنابراین لازمه حمایت از کالاها و محصولات تولید داخل، حمایت از مصرف‌کننده و توجه و تامین رضایت مصرف‌کنندگان است. در واقع، آنچه موجب رونق بازار تولیدات و صنایع داخلی می‌شود، پاسخگویی به نیازهای مشتری و احترام به حقوق مصرف‌کننده است. از این منظر که ارتقای کیفیت مقدمه مشتری‌مداری است، مهم‌ترین عوامل توسعه تولید، ارتقای کیفیت تولید و توجه به تولید نوآورانه است که موجب توسعه بازار و پویایی کسب‌وکار خواهد شد. تولید برای حرکت به‌سمت نوآوری نیازمند «نوآوری صنعتی» است، چنانچه توسعه صنایع داخلی نقش مهمی در اشتغالزایی، رشد اقتصادی و توسعه کسب‌وکار در کشور دارد.

به‌جرات می‌توان گفت ناکامی بسیاری از مدیران حوزه صنعت کشور زاییده کم‌توجهی یا بی‌توجهی به نوآوری در تولید بوده است. نوآوری نوعی تغییر است، اما هر تغییری نوآوری نیست. نوآوری عبارت است از بهره‌برداری از ایده‌های جدید؛ به‌نحوی که ارزش‌افزوده و مزیت رقابتی ایجاد کند. در واقع، نوآوری صنعتی یک موضوع اساسی در رشد اقتصاد و حرکت به‌سمت خودکفایی صنعتی است و در کشورهای صنعتی موجب توسعه اقتصادی و اجتماعی بلندمدت می‌شود.

اهمیت نوآوری را می‌توان در واژگان تام پیترز (خطاب به سازمان‌های صنعتی) خلاصه کرد: «یا نوآوری یا مرگ»! نوآوری نه به‌معنای «تحقیق و توسعه» است و نه به‌معنای علم و فناوری پیشرفته. زمانی که از مبحث نوآوری سخن به‌میان می‌آید، اذهان ناخواسته بر نوآوری محصول و گاه فرآیند تولید آن متمرکز می‌شود. حتی در بعضی مواقع درباره نوآوری خدمات هم صحبتی به‌میان نمی‌آید، در حالی که ما در این برهه از زمان به نوآوری در کل فرآیندهای سازمان یعنی فرآیندهای پشتیبانی، عملیاتی و به‌ویژه فرآیند مدیریتی نیاز داریم و در عمل، بدون سامان دادن به این فرآیندها نوآوری صنعتی و تولید محصولی مفید و موثر نخواهیم داشت.

پیش‌زمینه نوآوری، حاکمیت فرهنگ نوآوری در سازمان است. پس از چندین سال تحقیق و مشاهده، دلایل متعدد و به‌طورتقریبی مشابهی برای به‌نتیجه نرسیدن نوآوری‌ها به‌دست آمده است. به‌طورکلی در فرآیند نوآوری در سازمان‌های مختلف ۳ نکته حائزاهمیت وجود دارد که عبارتند از: ۱- توانمندی و تواناسازی که همان منابع است. ۲- فرهنگ سازمان ۳- سیستم‌ها و ابزارهایی که در آن سازمان وجود دارد. درباره ویژگی‌های محیط نوآوری باید در نظر داشت که نوآوری را فرآیند، محصول و سازمان ایجاد نمی‌کند، بلکه پرسنل ایجاد می‌کنند و این همان مدیریت نوآوری است. مسئولیت مدیران ارشد یا پرسنل یک سازمان این است که محیطی را برای نوآوری فراهم کنند. برای ایجاد چنین محیطی، ۸ شرط لازم است: ریسک، اعتماد بین افراد، رک‌گویی، تعهد افراد نسبت به شغل و سازمانی که در آن مشغول فعالیت هستند، دادن آزادی و اختیار عمل به افراد برای تصمیم‌گیری، سرزندگی و وجود روحیه خوب در افراد یک سازمان، گفت‌وگوی باز برای ایجاد سینرژی و پشتیبانی از ایده منابع.

توسعه نوآوری در بخش تولید و رشد تولیدات مبتنی بر دانش مستلزم استقرار نظام و سیستمی در زمینه «نوآوری صنعتی» است و این نظام ضمن اینکه الگوهای موثر ممالک صنعتی و پیشرفته جهان را در خود دارد، انعطاف‌پذیری لازم را نیز برای بومی‌سازی و انطباق داراست. در این الگو، سیستم ملی نوآوری دارای ۳ گروه بازیگر اصلی است که عبارتند از: واحدهای صنعتی، مرکز توسعه منابع انسانی و موسسات فناوری و دانش. این عوامل برای تحقق ۲ هدف کلیدی فراهم کردن منابع علم و فناوری و تخصیص و بکارگیری این منابع با یکدیگر تعامل دارند. استفاده از فناوری‌های نوین و احساس مسئولیت از پیش‌شرط‌های مهم تولید مبتنی بر دانش است. البته کیفیت محصول در کنار نرخ مناسب و خدمات پس از فروش، ضامن توسعه فروش و افزایش سهم بازارهای منطقه‌ای و جهانی است که اگر مورد عنایت جدی تولیدکنندگان کشور قرار گیرد، تولید رقابتی محقق می‌شود.

تحقق تولید نوآورانه برای بازارهای رقابتی تنها با تولید محصولات باکیفیت و نرخ رقابتی ممکن است و با این اقدام در شرکت‌های تولیدی، بازگشت سرمایه، سود فروش، سهم بازار، کاهش هزینه‌ها و ارزش سهام از رشد قابل‌توجهی برخوردار خواهد شد. بدیهی است بهبود مستمر کیفیت توأم با رشد تولید و موضوع رقابتی بودن تولیدات به عوامل متعددی بستگی دارد که بسته شدن چرخه تحقیق، تولید و بازار از جمله مهم‌ترین آنها است که بخشی از آن برعهده تولیدکنندگان و صنعتگران و بخش مهم دیگر وجود سیاست‌های حمایتی و بسترسازی برای توسعه صنعت است.

مصوبه واردات خودروهای برقی ابلاغ شد

رئیس سازمان توسعه تجارت از ابلاغ مصوبه واردات خودروهای برقی با پیگیری‌های وزارت صمت خبر داده و اعلام کرده که سقف قیمتی برای خودروهای برقی برداشته شده است.

به‌گزارش ایسنا، مهدی ضیغمی از ابلاغ مصوبه واردات خودروهای برقی با پیگیری وزارت صنعت، معدن و تجارت و البته خود شخص وزیر خبر داد. طبق اعلام رئیس سازمان توسعه تجارت، در مصوبه واردات خودروهای برقی، سقف قیمتی برداشته و سود بازرگانی یک تا ۲۶ درصد در نظر گرفته شده است.

به‌گفته این مقام مسئول، محدودیت واردات خودرو برقی با هر قیمتی تنها به‌صورت کلی، برای خودروهای امریکایی وجود دارد و طبق ابلاغیه هر خودرویی با هر قیمتی (جز برند امریکایی) منع ورود ندارد.

ضیغمی تاکید کرد: از سوی دیگر طبق این مصوبه، خوروهای برقی می‌توانند به‌لحاظ قیمتی بسیار رقابتی باشند و خودروهای با کیفیت امکان ورود خواهند داشت.

پیش از این، وزیر صنعت، معدن و تجارت، ضمن اشاره به واردات تاکسی‌های برقی و فراهم کردن زیرساخت‌ها برای رواج این خودروها در کشور، از برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی خبر داده و تاکید کرده است که باید تمرکز خود را بر خودروهای برقی و هوشمند قرار دهیم.

همچنین اواسط مهر، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صنعت، معدن و تجارت از ورود خودروهای برقی به‌صورت هزار دستگاهی از آبان و ادامه روند آن تا پایان سال خبر داد و گفت: با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان، شرکت‌های خودروسازی و همکاری مشترک مجموعه‌های بین‌المللی تا افق ۱۴۰۴، به‌سمت طراحی و ساخت خودروهای بومی خواهیم رفت.

به‌گفته منوچهر منطقی در راستای فراهم آوردن زیرساخت‌ها، تاکنون ۱۵ جایگاه تعبیه شده و ۷۸ شارژر مهیا شده است. همچنین، نمونه خودروهای برقی وارد شده و بخشی در ماه‌های اخیر وارد شبکه تاکسیرانی شده است.

فلسطین به «مسئله اول بشریت» تبدیل شد

رئیس‌جمهوری کشورمان گفت: امروز فلسطین به مسئله اول بشریت تبدیل شده است و همه انسان‌های آزاده جهان، متوجه مظلومیت و اقتدار فلسطینیان شده‌اند. به‌گزارش ایسنا، سید ابراهیم رئیسی در «همایش بین‌المللی طوفان‌الاقصی و بیداری و وجدان بشری» اظهار کرد: امروز از مهم‌ترین مسئله امت اسلامی، مسئله فلسطین است. امام‌خمینی (ره) فرمودند که مسئله فلسطین، مسئله اول جهان اسلام و آزادی قدس شریف، اولویت جهان اسلام است. رئیس‌جمهوری اظهار کرد: نظام سلطه با مدیریت امریکایی‌ها و با تفکر و نقشه شیطانی، طی ۷۵ سال گذشته فلسطین را اشغال و در این مسیر، ظلم‌های بسیاری به مردم فلسطین و مردم منطقه کرده‌اند. وی افزود: ۲ نگاه نسبت به موضوع فلسطین وجود دارد؛ یکی نگاه ایستادگی و مقاومت و دیگری کوتاه‌آمدن در برابر این ظلم. مردم فلسطین همواره نگاه‌شان، نگاه ایستادگی در برابر ظلم بوده است؛ جریان سازش جواب نداده و نخواهد داد.

رئیسی گفت: دلیل اینکه قراردادها و جریان سازش نتوانست کاری پیش ببرد، به‌خاطر این بود که طرف مقابل به پیمان‌ها و میثاق‌های خود پایبند نبوده و نیست؛ رژیم صهیونیستی به هیچ‌کدام از مصوبات بین‌المللی پایبند نبوده است. رئیسی اضافه کرد: همه آزادگان جهان باید از جریانی که امروز از سرزمین و هویت خود دفاع مشروع می‌کند، حمایت کنند. ادامه اشغالگری صهیونیست‌ها، نه مالکیت برای آنها می‌آورد و نه مشروعیت؛ کدام نظام حقوقی در دنیا می‌پذیرد که ادامه اشغال، مالکیت می‌آورد؛ بنابراین جای تعجب است که برخی چهره‌ها در دنیا این مسئله بدیهی را منکر می‌شوند. وی ادامه داد: جریان ایستادگی و مقاومت در لبنان، فلسطین، سوریه، عراق و یمن، در واقع تفکر مقاومت و ایستادگی در مقابل زیاده‌خواهی و ظلم و تعدی است. جریان ظالم، منطق گفت‌وگو و مذاکره را برنمی‌تابد و تنها منطق در برابر او، باید قدرت و ایستادگی و مقاومت باشد.



وی با بیان اینکه کسی در جهان جرات نمی‌کند از عادی‌سازی روابط با رژیم صهیونیستی سخنی بگوید، گفت: کشورهایی که روابط خود با رژیم صهیونیستی را عادی‌سازی کردند، آیا می‌توانند جلوی مردم و امت‌شان، سر خود را بلند کنند؟

رئیس‌جمهوری با بیان اینکه امروز ۱۰۰ روز از عملیات طوفان‌الاقصی می‌گذرد، گفت: دادگاه بین‌المللی علیه جنایات صهیونیست‌ها تشکیل شده است؛ صهیونیست‌ها و امریکایی‌ها تلاش می‌کنند این دادگاه از مسیر خود خارج شود؛ من به حقوقدانان این دادگاه پیام می‌دهم که امروز اولا در برابر خداوند متعال و ثانیا در برابر وجدان بشری و ثالثا در برابر تاریخ و آینده باید نسبت به این ظلمی که بر بشریت و حقوق انسان رفته، پاسخگو باشید.

وی افزود: اگر دادگاه حکم عادلانه‌ای بدهد، یقین بدانید سربلند است و البته آنچه بعدا اجرا می‌شود، بحث دیگری است، اما جهان بشریت از حکم عادلانه قدردانی خواهد کرد؛ اما اگر دست‌شان بلرزد و تحت‌تاثیر قدرت آمریکایی‌ها و غربی‌ها و ثروت و قدرت قرار بگیرند، بدانند که در برابر خدا پاسخگو نخواهند بود. رئیسی گفت: انتظار این اجلاس و جهان بشریت از دادگاه لاهه، صدور حکم عادلانه است.

موافقت شورای نگهبان با افزایش سن بازنشستگی



سخنگوی شورای نگهبان از موافقت این شورا با افزایش سن بازنشستگی و برگزاری انتخابات الکترونیک در برخی حوزه‌ها بنا به پیشنهاد وزارت کشور خبر داد. به‌گزارش ایرنا، هادی طحان‌نظیف در نشست خبری با بیان اینکه نظر شورا در مورد برنامه هفتم به مجلس ارسال شده است، بیان کرد: در مواردی شورای نگهبان با اصل لایحه مشکلی نداشت، اما نسبت به اجرا، قیودی باید ذکر می‌شد، بنابراین با تاکید بر پذیرش اصل بسیاری از احکام، نسبت به برخی اجزا ابهاماتی مطرح شد.

وی گفت: در فصل اول با عنوان رشد اقتصادی در بند ج ماده ۴ موضوع امکان استعلام برخط اشخاص مطرح شده بود که اصل حکم مورد تایید شورا بود اما جزئیات آن مورد اشکال فقهای شورای قرار گرفت.

وی ادامه داد: در این فصل همچنین درباره لزوم اطلاع‌رسانی ممنوع‌الخروجی به اشخاص پیش‌بینی شده بود که موردتایید شورا قرار گرفت.

طحان‌نظیف افزود: درباره مولدسازی دارایی‌های دولت هم یکسری ایرادات وجود دارد که مجلس باید برطرف کند. وی افزود: حکم برنامه در متناسب‌سازی حقوق بازنشستگان مورد تایید شورا قرار گرفت و ظرف ۳ سال بازنشسته باید ۹۰ درصد حقوق شاغلان را دریافت کند.

وی اضافه کرد: در فصل چهاردهم مربوط به ارتقای نظام سلامت موضوع افزایش ظرفیت پزشکی تخصصی مطرح بود که نسبت به اصل آن ایرادی نبود، اما نسبت به متن آن ابهاماتی وارد بود. همچنین، حکم مربوط به الزام دولت به تغذیه شیر رایگان در مدارس موردتایید شورای نگهبان قرار گرفت.

طحان‌نظیف گفت: بند الحاقی ماده ۱۱۴ که مربوط به انتقال سازمان ثبت به وزارت دادگستری بود، مغایر اصل ۱۶۰ قانون اساسی شناخته شد.

وی گفت: لایحه حمایت از خانواده از طریق ترویج فرهنگ عفاف و حجاب نیز در گذشته با ایرادات و ابهاماتی از سوی اعضای شورای نگهبان واقع شد که در صورت رفع آنها از سوی مجلس، دوباره توسط شورای نگهبان موردبررسی قرار می‌گیرد.

سخنگوی شورای نگهبان در پاسخ به سوالی در زمینه انتقادات درباره نحوه اجرای تحقیقات محلی و بررسی صلاحیت‌ها گفت: اصل موضوع تحقیقات پیش‌بینی قانون است و پرسش‌هایی که در این فرآیند پرسیده می‌شود، براساس موازین قانونی است و افرادی که این کار را انجام می‌دهند، آموزش‌هایی در این زمینه می‌بینند.

وی تصریح کرد: این تحقیقات درباره افراد شناخته‌شده نیست، بلکه برای افرادی است که شناختی از آنها وجود ندارد.

طحان‌نظیف در بخشی از این نشست خبری گفت: همه دستگاه‌ها براساس قانون باید فهرست امکاناتی را که می‌شود از آن استفاده کرد، اعلام کنند و هیات‌های استانی در این زمینه اقدام لازم را انجام دهند.

وی در پاسخ به سوالی درباره ادعای برخی جریانات سیاسی درباره رد صلاحیت از سوی شورای نگهبان به‌دلیل نقد دولت بیان کرد: نه انتقاد از دولت و نه انتقاد از دستگاه‌ها و نه انتقاد حتی از شورای نگهبان دلیل رد صلاحیت نیست و ما در میان تایید صلاحیت‌شدگان، افرادی را داریم که مکررا به شورای نگهبان انتقاداتی را وارد می‌کردند.

وی افزود: تمام جریانات سیاسی در انتخابات حضور دارند و تعداد تایید صلاحیت‌شدگان بالاست و به این تعداد نیز اضافه خواهد شد. در بررسی صلاحیت‌ها هنوز مرحله اظهارنظر شورای نگهبان باقی است.

سخنگوی شورای نگهبان گفت: انتخابات در درجه اول یک امر ملی و نه جناحی و گروهی است و دارای ابعادی بین‌المللی و آثاری برای کشور است، بنابراین همه جریانات سیاسی باید مسائل مربوط به منافع ملی و اتحاد و انسجام را در عین وجود رقابت‌های انتخاباتی موردتوجه قرار دهند.

سخنگوی شورای نگهبان در بخش دیگری از سخنان خود گفت: آزمون‌های کتبی و شفاهی داوطلبان انتخابات مجلس خبرگان به‌پایان رسیده و موضوع بررسی صلاحیت‌ها آغاز شده و ۴ بهمن زمان اعلام اولیه بررسی صلاحیت‌های نامزدهای انتخابات مجلس خبرگان رهبری است.

نامه تولیدکنندگان به وزیر اقتصاد

مرکز مبادله ارزی آماده دریافت طلای وارداتی نیست

باوجود تاکید مرکز مبادله مبنی بر اجرای بخشنامه جدید رفع تعهد ارزی با شمش طلا، تولیدکنندگان فولاد در نامه‌ای به وزیر اقتصاد تاکید کردند که مرکز مبادله ارز و طلا هنوز آماده تحویل گرفتن طلای وارداتی نیست.

به‌گزارش تسنیم، با ابلاغ ضوابط جدید از سوی بانک مرکزی، از ۷ دی تامین ارز برای واردات طلا از محل ارز حاصل از صادرات خود و به‌صورت شمش منوط به تحویل، عرضه و فروش آن در بستر مرکز مبادله ارز و طلای ایران شده است.

پشت پرده ابلاغیه اخیر بانک مرکزی، به اقدامات صادرکنندگان برای فرار از ایفای تعهدات ارزی بر می‌گردد؛ ماجرا از این قرار است که بعد از آزادسازی واردات طلا به کشور، بسیاری از صادرکنندگان برای فرار از رفع تعهد ارزی و فروش ارزهای صادراتی خود در مرکز مبادله، با واردات و اجاره شمش طلا از ایفای تعهدات خود شانه خالی می‌کردند و بر همین اساس هم بانک مرکزی واردات شمش طلا را مشروط به عرضه در مرکز مبادله کرده است.

طبق آمار گمرک ایران واردات ۱۹ تن شمش طلا با اختصاص ۲.۵۴ درصد از ارزش کل واردات کشور در ۹ماهه امسال رتبه چهارم اقلام عمده کالاهای وارداتی کشور را به خود اختصاص داده، در حالی که در مدت مشابه سال گذشته، میزان واردات طلا نزدیک به صفر بوده است. بر این اساس باتوجه به آمارهای منتشرشده، در آذر امسال حدود ۶ تن طلا وارد کشور و از طریق گمرکات ترخیص شده و به‌نظر می‌رسد واردات طلا طی این مدت از یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار عبور کرده است. در بخشنامه ابلاغی بانک مرکزی آمده است؛ در صورت عدم ارائه تاییدیه تحویل، عرضه و فروش ارز از مرکز مبادله ارز و طلای ایران، بانک‌ها و موسسات اعتباری مکلف به شکایت از واردکننده نزد سازمان تعزیرات حکومتی تحت‌عنوان عدم‌ایفای تعهد ارزی شده‌اند.

مرکز مبادله ارز و طلای ایران هم با صدور اطلاعیه‌ای تاکید کرد که «بخشنامه جدید رفع تعهد ارزی با طلا از تاریخ ۷ دی لازم‌الاجراست و عطف به ما سبق نمی‌شود. بنابراین از تاریخ ۷ دی ۱۴۰۲ به بعد، بانک‌های عامل ملزم به ارائه فرم تعهدنامه پیوست شماره (۱۶) بخش اول مجموعه مقررات ارزی به واردکنندگان طلا از محل ارز حاصل از صادرات خود بوده و ایشان نیز با هدف رفع تعهد ارزی وارداتی و صادراتی مکلف به پذیرش و امضای تعهدنامه موصوف هستند.»

با این حال اما گروهی از تولیدکنندگان می‌گویند که مرکز مبادله هنوز آماده دریافت شمش‌های طلای وارداتی نیست و این موضوع را در نامه‌ای به وزیر اقتصاد اعلام کرده‌اند.

تولیدکنندگان فولاد در نامه‌ای به وزیر اقتصاد تاکید کرده‌اند که مرکز مبادله ارز و طلای ایران، آماده دریافت طلای وارداتی نیست و بهتر است مثل روال قبل طلا را در بورس بفروشیم.

عکس روز



معدنکاری در دمای منفی ۱۰ درجه؛ چهره یک کارگر معدن سرب و روی در یزد

عکس: مهر

ویژه‌تر از خبر

ورود سکه‌های جدید بانک مرکزی به بازار

رئیس کل بانک مرکزی از ضرب و عرضه سکه‌های جدید بانک مرکزی به بازار خبر داد. به‌گزارش مهر، محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی با اعلام سیاست‌های جدید بانک مرکزی در حوزه طلا و سکه گفت: بانک مرکزی به‌دنبال تعدیل قوانین مربوط به واردات طلای کشور است؛ همواره تلاش داشتیم ذخایر طلای کشور افزایش یابد. اقدامات اخیر باعث افزایش ذخایر ارز و طلای کشور شد. تصمیم جدید ما این است که از چهارشنبه طلا در مرکز مبادله ارزی عرضه شود. او بااشاره به حضور در مرکز نشر اسکناس و ضرب سکه بانک مرکزی گفت: سکه جدیدی در دستور کار این مرکز است که به بازار عرضه می‌شود؛ سکه‌های جدید بدون تاریخ و به‌صورت تمام بهار آزادی با طرح جدید ضرب شده است. رئیس کل بانک مرکزی تاکید کرد: از امروز عرضه طلا به بازار افزایش می‌یابد و این افزایش عرضه از طریق ضرب سکه‌های جدید و عرضه سکه‌های قبلی انجام می‌شود. فرزین با تاکید بر اینکه سکه‌های جدید بانک مرکزی با سکه‌های قبلی ضرب‌شده، تفاوت‌هایی دارد، تصریح کرد: توان ضرب روزانه ۲۰ هزار سکه را داریم. در حال حاضر، با ضرب سکه تمام، کار را شروع می‌کنیم. وی با تاکید بر اینکه مرکز مبادله، بستر مبادله طلا هم هست و برنامه بانک مرکزی تقویت این مرکز است، گفت: در حال حاضر، قصد عرضه شمش در مرکز مبادله داریم؛ مقررات این کار در روزهای اخیر نهایی شده است، اگر بخواهیم سکه هم عرضه کنیم، در آینده تصمیم‌گیری می‌کنیم. در همین حال، رئیس اتحادیه طلای تهران با بیان اینکه افزایش نرخ جهانی طلا، نوسانات بازار ارز و تنش‌های منطقه علل افزایش نرخ طلا و سکه است، خواستار کنترل نرخ ارز و تزریق سکه به بازار از سوی بانک مرکزی شد. نادر بذرافشان در گفت‌وگو با مهر اظهار کرد: علت عمده افزایش نرخ طلا و سکه مربوط به نوسانات بازار جهانی طلا می‌شود؛ همچنین نوسانات داخلی بازار ارز و تنش‌های سیاسی اقتصادی منطقه، روی افزایش قیمت‌ها در بازار طلا و سکه اثر خود را گذاشته است. در نهایت، قیمت‌ها در بازار داخلی نسبت به کل بازار جهانی افزایش بیشتری یافت، به‌گونه‌ای‌که حباب سکه مرز ۷ میلیون تومان را نیز رد کرد. وی افزود: از اواسط هفته گذشته، روند افزایشی قیمت‌ها در داخل شروع شد و پس از افزایش ۲۰ دلاری نرخ جهانی طلا، قیمت‌ها در داخل مجدد دستخوش تغییر شد. بذرافشان ادامه داد: بنابراین افزایش نرخ جهانی طلا، نوسانات و افزایش نرخ ارز و بروز تنش‌های اقتصادی و سیاسی در منطقه از عوامل اصلی افزایش نرخ طلا و سکه بوده است. بنابراین اگر بانک مرکزی نرخ ارز را کنترل و سکه به بازار تزریق کند، می‌تواند نقش محوری در کاهش قیمت‌ها داشته باشد. حال باید صبر کنیم تا ببینیم روزهای آینده بازارهای جهانی طلا، بازار داخلی ارز و وضعیت منطقه به چه سمت‌وسویی می‌روند.

رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع اعلام کرد

نیاز کشور به ۷۰۰۰ واگن تا ۵ سال آینده

رئیس سازمان گسترش و نوسازی ایران (ایدرو) با بیان اینکه طرح تامین و ساخت ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو برای ۹ کلانشهر کشور به دلیل محدودیت تامین مالی توفیق زیادی نداشته، گفت: نیاز کشور به واگن مترو در افق پنج ساله، یعنی تا سال ۱۴۰۷ برای اجرای همه طرح‌ها و پروژه‌های کشور، حدود ۷هزار دستگاه برآورد شده است.

بابک احمدی، رئیس هیات عامل ایدرو در نشست خبری اظهار کرد: درحال‌حاضر تعداد ناوگان فرسوده خودرو بیش از ۹ میلیون دستگاه است. در این میان تعداد ۲۶۰ هزار کامیون و کشنده، ۷۴ هزار مینی‌بوس و بیش از هفت میلیون خودروی سواری فرسوده در کشور وجود دارد.

به گزارش ایدرونیوز وی ضمن بیان این مطلب افزود: بر اساس قانون هوای پاک تردد این خودروها در کشور ممنوع بود که بازدارنده هم بود، اما در دیوان این رای شکسته شد و درحال‌حاضر خودروهای فرسوده می‌توانند با معاینه فنی تردد کنند. یکی از دلایل مصرف بالای سوخت و آلودگی هوا هم همین فرسودگی خودروها است. به گفته رئیس سازمان گسترش و نوسازی ایران در حوزه حمل‌ونقل دریایی نیز بیش از ۶۰۰ فروند انواع شناور وجود دارد که در ناوگان جمهوری اسلامی ایران تردد می‌کنند که ۲۰۰ فروند آن اقیانوس پیما است و بیش از ۲هزارو۵۰۰ فروند دستگاه شناور کوچک نیز وجود دارد. در حوزه دریایی حدود ۱۱۰ فروند شناور اقیانوس پیما باید جایگزین و نوسازی شود. همچنین در حوزه هوایی حدود ۷۰ تا ۸۰ فروند هواپیما زمین‌گیر است.

این مقام مسئول همچنین با اشاره به فرسودگی ناوگان هوایی، دریایی و ریلی کشور، اظهار کرد: باید مشوق‌هایی را برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و ایجاد کرد. موتور محرک شکوفایی صنعت تقاضا و بازار است و در دوره تحریم‌ها، باید برای حمایت از صنایع داخلی از بازارهای داخلی به عنوان یک فرصت استفاده شود. به گفته وی در ناوگان هوایی حدود ۳۳۰ فروند پرنده در کشور وجود دارد که از این تعداد کمتر از ۲۵۰ فروند قابلیت پرواز دارد که تعدادی از این ۲۵۰ فروند هواپیما نیز به دلیل کسری قطعات یدکی، اقلام مصرفی و یا دوره‌های تعمیراتی باید از پرواز خارج شوند تا عملیات تعمیر و نگهداری رو آنها انجام شود. بر این اساس حدود ۱۷۰ تا ۱۸۰ فروند هواپیما قابل استفاده در کشور موجود است. رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با بیان اینکه اولویت حفظ ناوگان هوایی است و برای حفظ آن به اقلام و زیر ساخت نیاز است که زیرساخت‌های آن در کشور موجود است، تصریح کرد: اما در حوزه اقلام یدکی مشکلات زیادی وجود دارد. البته ظرفیت‌های مهندسی زیادی وجود دارد که می‌توان آنها را بالفعل کرد و در صنعت استفاده کرد و در بخش تکمیل زیرساخت‌های اقلام هوایی در حوزه غیرنظامی نیز سازمان گسترش ورود کرده و فعالیت‌هایی در حال انجام است. احمدی درباره وضعیت ناوگان دریایی ایران نیز گفت: اصلی‌ترین شبکه در اختیار شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است. البته شرکت‌های دیگری نیز ناوگان در اختیار دارند، اما در مجموع نیاز این شرکت‌ها به ناوگان جدید زیاد است. البته به دلیل استانداردهای بین‌المللی و همچنین به دلیل اینکه این ناوگان اغلب در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند، مشکلی برای نگهداشت این ناوگان نداریم، اما برای نوسازی ناوگان موجود مشکلاتی وجود دارد و باید سرمایه‌گذاری صورت بگیرد.



به گفته وی در حوزه کشنده‌های جاده‌ای نیز در چند سال گذشته زیرساخت‌های جدیدی برای حمایت از تولید ناوگان کشنده‌های جدید به وجود آمده است. هرچند سال‌های قبل صرفا اتکا به تکنولوژهای غربی بود، اما با توجه به رشد چین در این حوزه، با مشارکت چینی‌ها و با انتقال دانش و تولیدات مشترک تولیدات خوبی انجام شده است. احمدی با بیان اینکه در حوزه ریلی فرسودگی شدیدی وجود دارد و به دلیل تردد کمتر ناوگان ریلی در خارج از کشور معمولا دقت کافی برای نوسازی ناوگان در سال‌های گذشته انجام نشده، گفت: متوسط عمر واگن‌های باری و واگن‌های مسافری کشور بالای ۳۰ سال است و کشنده‌های باری - مسافری هم عمر بالایی دارند. بنابراین در مجموع آینده خوبی برای حمل‌ونقل تجاری کشور متصور نیستیم و باید فکری برای بهبود آن صورت گیرد. رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در ادامه با اشاره به مصوبه سال ۱۳۹۶ شورای اقتصاد برای تامین ۲هزار دستگاه واگن مترو کلانشهرها، گفت: در افق ۵ ساله تقاضای واقعی ۷هزار دستگاه است یعنی در صورتی که تمام پروژه‌های مترو به اتمام برسد ۷هزار دستگاه واگن مترو نیاز است، اما در صورتی که بخواهیم واگن پروژه‌های در حال اتمام را تامین کنیم در کنار نوسازی به ۵هزار دستگاه واگن نیاز داریم. وی افزود: شورای اقتصاد در سال ۱۳۹۶ برای تامین ۲هزار دستگاه به وزارت کشور مجوز داده و ایدرو را به عنوان متولی مدیریت طرح معرفی کرده است. سازمان گسترش به عنوان مدعی صنعت و تولید داخل و مدیریت‌کننده این بخش وارد عمل شده، اما از این ۲هزار دستگاه به علت محدودیت‌های تامین مالی، توفیقی حاصل نشده و با وجود اینکه چند توافق خوب صورت گرفته، اما اقدامی صورت نگرفته است. اما اخیرا وزارت کشور و شهرداری تهران طرحی برای تامین ۶۳۰ دستگاه واگن پیش برده‌اند. مشتری این ۶۳۰ دستگاه شهرداری تهران است و قرارداد آن بین سازمان شهرداری و دهیاری‌ها و یک تامین‌کننده چینی است. اما یکی از الزامات آن ساخت داخل است و اگر ساخت داخل آن صورت نگیرد از قانون عبور کرده‌ایم. بنابراین وزارت صمت در حوزه کنترلی و اعمال قانون ایستاده و امیدواریم با تعامل بین وزارت کشور و صمت به زودی مقدمات اجرایی ورود تامین‌کنندگان داخلی را در این پروژه فراهم کنیم.

انبوه‌سازی در اولویت است

در همین حال مدیرعامل شرکت واگن‌سازی تهران نیز چندی پیش با اشاره به اقدامات لازم برای تولید قطار ملی گفت: تاکنون ۲۱ دستگاه واگن داخلی در این شرکت ساخته شده است.

علیرضا شیخ طاهری در گفت‌وگو با ایرنا اظهار کرد: ما برای تولید انبوه واگن نیاز به تاییدیه نهایی داشتیم که تاکنون امکان تولید قطار ملی به سبب نبود تاییدیه نهایی و انجام نشدن تست‌ها وجود نداشت.

وی افزود: این تاییدیه‌ها عمدتا مربوط به ایمنی قطار ملی بود اما واگن‌سازی تهران چون از ابتدا بسترساز اصلی تولید قطار ملی بوده و تولید را آغاز کرده به‌زودی استارت تولید انبوه را هم خواهیم زد.

وی ادامه داد: به اندازه سه رام قطار معادل ۲۱ واگن بدنه آماده در کارخانه داریم و در صورت ابلاغ کارفرما که شرکت مترو تهران است می‌توانیم فرآیند تولید انبوه را بلافاصله آغاز کنیم.

شیخ طاهری در پاسخ به این سوال که در ساخت واگن ملی چه دستگاه‌هایی مشارکت خواهند داشت، افزود: برای تولید ۱۱۳ دستگاه واگن (قرارداد با شهرداری) به مشارکت حداکثری تولیدکنندگان داخلی نیاز داریم البته فهرست کاملی از شرکت‌هایی که توانایی اخذ تاییدیه برای تولید قطعات اصلی را دارند، در قرارداد مذکور آورده شده است.

مدیرعامل شرکت واگن‌سازی تهران اضافه کرد: البته نام شرکت‌های دیگری نیز در قرارداد به عنوان تهیه‌کنندگان مورد تایید کارفرما قرار دارد و ما این امکان را داریم که از تمام تولیدکنندگان داخلی که امکان اخذ تاییدیه‌های لازم را داشته باشند، استفاده کنیم.

سخن پایانی

براساس آمار باوجود تلاش‌های صورت گرفته، بیشترین حجم داخلی‌سازی تولید واگن مترو در ایران ۳۰ درصد بوده که با اجرای طرح واگن ملی می‌توان به ارتقای داخلی‌سازی در این حوزه امیدوار بود. بنابه گفته مسئولان، هدف از داخلی‌سازی رسیدن به سطح ۸۵ درصد است که با تکیه به توان داخلی محقق خواهد شد.

آگهی مزایده عمومی

شماره مزایده: ۰۲۰۴۲۱

موضوع مزایده: خودرو های مستهلک

شرکت فولاد هرمزگان جنوب در نظر دارد تعداد ۱۷ دستگاه خودرو مستهلک خود را از طریق مزایده عمومی مطابق جدول ذیل به فروش برساند. اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند مطابق جدول زمانی انجام مزایده (به استثنای ایام پنجشنبه و تعطیل رسمی) پس از واریز مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب ۰۱۱۱۱۱۱۱۰۰۰۰۸ نزد بانک ملی شعبه گمرک بندرعباس بنام شرکت فولاد هرمزگان جنوب و ارسال فیش واریزی به شماره فکس ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۵۵ و یا پست الکترونیک soleimani.m@hosco.ir نسبت به اخذ اسناد مزایده و هماهنگی جهت بازدید اقدام نمایند.

متقاضیان بایستی در فیش واریزی مشخصات کامل خود، شماره تماس و شماره مزایده را جهت دریافت اسناد مربوطه قید نمایند.

لازم به ذکر است جهت شرکت در مزایده بازدید خودروها قبل از ارائه پیشنهاد قیمت، الزامی می‌باشد و در صورت عدم بازدید از خودروها و ارائه پیشنهاد قیمت، هیچگونه عذر و بهانه‌ای از متقاضی مبنی بر عدم آگاهی از وضعیت فنی، قابل پذیرش نمی‌باشد.

شماره مزایده	شرح کالا	مبلغ ضمانت (ریال)
۰۲۰۴۲۱	خودرو مستعمل	۵درصد مبلغ کل پیشنهادی

متقاضیان شرکت در مزایده بایستی مبلغ ضمانت شرکت در مزایده را به صورت ضمانتنامه بانکی و یا واریز نقدی به شماره حساب قید شده تهیه و ارائه نمایند.

شرح کالا	سال ساخت	شماره انتظامی	قیمت پایه(ریال)
وانت دوکابین نیسان دی ایکس	۱۳۸۴	۵۵ب۸۴۸ ایران۸۴	۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰
پژو پارس ئی ال ایکس	۱۳۸۳	۵۶ب۸۴۴ ایران۸۴	۱،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰
سواری موسو تیپ ئی ۳۲ ام ۳	۱۳۸۳	۵۵ب۸۸۳ ایران۸۴	۱،۸۰۰،۰۰۰،۰۰۰
پژو ۴۰۵ Glx۱۸۰۰i	۱۳۸۴	۵۶ب۶۵۸ ایران۸۴	۳۰۰،۰۰۰،۰۰۰
پژو ۴۰۵ Glx۱۸۰۰i	۱۳۸۴	۵۶ب۷۴۳ ایران۸۴	۷۰۰،۰۰۰،۰۰۰
سواری رونیز	۱۳۸۴	۵۵ب۸۲۲ ایران۸۴	۴،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰
پژو ۴۰۵ Glx۱۸۰۰i	۱۳۸۴	۵۶ب۶۳۹ ایران۸۴	۷۰۰،۰۰۰،۰۰۰
پژو پارس ئی ال ایکس	۱۳۸۳	۵۵ب۸۷۶ ایران۸۴	۲۰۰،۰۰۰،۰۰۰
مینی بوس هیوندای	۱۳۸۴	۶۴ع۱۴۹ ایران۸۴	۲،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰
وانت دوکابین نیسان دی ایکس	۱۳۸۴	۵۵ب۴۷۲ ایران۸۴	۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰
مینی بوس هیوندای	۱۳۸۴	۶۳ع۹۸۴ ایران۸۴	۲،۱۰۰،۰۰۰،۰۰۰
مینی بوس هیوندای	۱۳۸۴	۶۳ع۹۴۶ ایران۸۴	۲،۴۰۰،۰۰۰،۰۰۰
سواری موسو تیپ ئی ۳۲ ام ۳	۱۳۸۳	۵۶ب۶۸۲ ایران۸۴	۱،۸۰۰،۰۰۰،۰۰۰
وانت دوکابین نیسان تیپ دی ایکس	۱۳۸۴	۵۵ب۴۹۹ ایران۸۴	۲،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰
وانت دوکابین نیسان تیپ دی ایکس	۱۳۸۴	۵۵ب۴۵۶ ایران۸۴	۲،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰
کامیون آتشنشانی رنو تیپ میدلام۲۸۰	۱۳۸۷	۶۷ع۱۳۳ ایران۸۴	۱۵،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰
کامیون آتشنشانی رنو تیپ میدلام۲۸۰	۱۳۸۷	۶۷ع۱۶۲ ایران۸۴	۱۶،۲۰۰،۰۰۰،۰۰۰

جدول زمانی انجام مزایده:

تاریخ شروع فروش اسناد	تاریخ پایان فروش اسناد	آخرین مهلت تحویل پاکت	تاریخ گشایش پاکت‌ها
۱۴۰۲/۱۰/۲۵	۱۴۰۲/۱۱/۱۰	۱۴۰۲/۱۱/۱۵ تا ساعت ۱۲:۰۰	۱۴۰۲/۱۱/۱۷

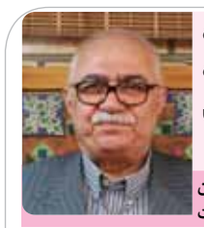
محل تحویل پاکت‌ها و هماهنگی جهت بازدید: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ جاده اسکله شهید رجایی، شرکت فولاد هرمزگان جنوب، ساختمان هرمز۱ - اتاق ۱۰۹ - واحد فروش خدمات و اقلام مازاد.

همچنین متقاضیان محترم برای آگاهی بیشتر می‌توانند در ساعات اداری با شماره تلفن ۰۷۶-۳۱۸۸۸۵۶۴ و همراه ۰۹۱۷۹۵۹۸۷۱۴ آقای عسکری‌زاده یا ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۳ داخلی ۸۵۶۴ تماس حاصل فرمایند و یا به سایت فولاد هرمزگان www.hosco.ir مراجعه نمایند.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب



نظرگاه



اتکای بی‌رویه صنایع به منابع طبیعی

محمدبحرینیان
پژوهشگر حوزه صنعت

ادعای بسیاری از صنایع مبتنی بر اینکه در اشتغال و تولید نقش پررنگ دارند، نادرست است. تولید ناخالص داخلی و ارزش‌افزوده ما در مقایسه با کشورهای رهاشده از توسعه‌نیافتگی همچون تایوان، کره جنوبی، چین و... کیفیتی ندارد. همه شعار اشتغال می‌دهند، اما اشتغالمان هم مانند ارزش‌افزوده کم‌کیفیت است.

اشتغال ما امروز به‌سوی کارهای نامولد رفته، چراکه بی‌برنامگی در تمام امور کشور موج می‌زند. البته دولت و مجلس اسما می‌گویند برنامه نوشته‌اند، اما فقط مواردی از آمال و آرزوهایشان را روی کاغذ می‌آورند و بعد هم فراموش می‌کنند، چون در این یک سده به‌جز دوره‌هایی محدود، نه برخی از مجالس‌مان کار درست و اصولی بر مبنای یک برنامه و راهبرد بلندمدت انجام داده‌اند و نه بخشی از دولت‌هایمان.

برای خرید محبوبیت، در فضای گفتمان یک‌طرفه در رسانه‌ها اعلام می‌کنند، برق پاساژ و منازل را قطع نمی‌کنند و سراغ برق صنایع می‌روند. بعد هم در حالی‌که یک فرد مستقل در مقابلشان برای استدلال وجود ندارد، می‌گویند ۵۸۰ هزار واحد صنعتی را تأمین برق کردیم، اما نمی‌گویند این واحدهای عموما صنفی که فیدرهای مستقل برق برای قطع‌کردن ندارند چند درصد ارزش‌افزوده کشور را تولید می‌کنند، یا می‌گویند نصف روز از ساعت ۱۱ تا ۲۳ برق واحدهای صنعتی در شهرک‌ها را قطع می‌کنند و مطلب را ساده نشان می‌دهند، اما نمی‌گویند که این یعنی دو شیفت تعطیلی یک کارخانه و متأسفانه وزیر متولی صنعت هم با سکوت این مطلب را برگزار می‌کند.

از سوی دیگر با ساده‌سازی اعلام می‌کنند که یک روز در هفته را تعطیل می‌کنند، ولی دولت در وزارتخانه‌های خود هماهنگ نمی‌کند که به‌جای تعطیلی روز جمعه، هر واحدی تعطیلی‌اش همان روزی باشد که برق ندارد تا دردسر و هزینه تحمیلی بنگاه تولیدی کمتر باشد. به گمانم وزارت نیرو به داده‌های مقایسه‌ای با سایر کشورها که در ترازنامه انرژی خودش منتشر می‌کند هم اعتقادی ندارد، چون این داده‌ها نشان می‌دهند که کشورهای توسعه‌یافته، چگونه به تولید و صنعت خود اهمیت می‌دهند و در پی کاهش هزینه‌های آن هستند، اما به صنعت در کشور ما به علت ناکارآمدی تصمیم‌گیران هزینه‌های زیادی تحمیل می‌شود. به عبارت دیگر، صنعت در کشور ما به حیاط خلوت تصمیم‌گیران تبدیل شده که هر جا به علت ناکارآمدی یا عدم‌برنامه‌ریزی، دولت‌ها در هر بخشی با کمبود مواجه شدند، از این بخش مایه بگذارند و کمبودها و ناکارآمدی‌ها را جبران کنند.

از این گذشته در ایران ما با گویش‌های عجیبی روبه‌رو هستیم. مثلا در اینجا وزیر صمت ما می‌گوید شرکت‌ها بروند و نیروگاه تأسیس کنند. این موضوع بسیار قابل‌تأمل است. پس وظیفه دولت چیست؟ دولت باید نیروگاه بزند و برقش را برساند که هزینه عوامل تولید را کم کند. دولت‌ها باید حافظ و نگهبان تولید، توسعه و ملزومات آن باشند اما متأسفانه ما در این کشور حافظی برای تولید و توسعه نمی‌بینیم. مثال‌ها هم فراوان است. مثلا اخیرا بنگاه‌های صنعتی مواجه شده‌اند با عطف بماسبق شدن قوانین و مبتنی بر یک مصوبه هیات دولت در سال ۱۳۹۹، می‌گویند شرکت‌هایی که مصرف برقشان فلان‌قدر است، باید برای تأمین انرژی، سراغ بورس انرژی بروند. خیلی عجیب است و حداقل نمونه‌ای در دیگر کشورهای توسعه‌یافته ندیده‌ام یا از سوی دیگر برای رفع ناترازی گاز می‌گویند، بروید مخزن بزنید، گاز را مایع کنید و نگه دارید؛ مثل این است که هر کارخانه‌ای یک بمب داشته باشد. اما با این واحدهای صنعتی و نبود برنامه در دولت و مجلس چه باید کرد؟ در قدم اول باید بین واحدها، واحدهای با ارزش‌افزوده بالاتر را شناسایی و انتخاب کنیم. مثلا در زیربخش فولاد که ما بیش از ۱۸۰ میلگردساز دارای پروانه بهره‌برداری داریم. یا اگر اشتباه نکنم ۸۹ واحد تولید سیمان داریم؛ که بیشتر آنها به تولید سیمان خاکستری پرتلند مشغول‌اند و نه سیمان‌های موردنیاز کارهای مهندسی کشور.

منابع کشور از آب تا خاک و برق هم برای اینها از دست می‌رود. این را مقایسه کنید با کره جنوبی که فقط ۱۰ شرکت دارد، اما بیشتر و باکیفیت‌تر از ما تولید می‌کنند. برای مثال، شاخص‌های اقتصادی و مالی شرکت‌های پتروشیمی‌مان را تنها با یک شرکت کره‌ای به نام SK مقایسه کردم، نتیجه تأسف‌بار بود. راه چاره ما اقتصاد مقیاس است و برای آن لازم است که شرکت‌ها را در هم ادغام کرد.

در ایران به ازای هر بشکه نفتی که استخراج می‌شود، معادل ۳۳ درصد هدررفت آب رخ می‌دهد. همچنین پتروشیمی‌مان آب‌بر است و براساس گزارش سال ۱۳۹۹ مرکز آمار ایران مشاهده می‌شود که بیش از ۴۲ درصد آب مصرفی صنایع کشور را این بخش مصرف کرده است و در مصاحبه‌ای که مدیر یک شرکت برای احداث واحد پتروشیمی در کهگیلویه و بویراحمد تا جایی که به خاطر دارم اعلام کرده بود، به ازای تولید هر کیلو اتیلن، ۱۵ لیتر آب مصرف می‌شود یا هر کیلو فولاد تولیدی، ۸ لیتر آب مصرف می‌کند، پس بی‌دلیل نیست که کشور با کم‌آبی روبه‌رو شده است.

گفت‌وگو

کارشناس فناوری‌های برقی‌سازی در گفت‌وگو با صمت:

حمل‌ونقل برقی نیازمند گفتمان علمی است

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir



اوایل تابستان امسال با شروع سکانداری عباس علی‌آبادی در وزارت صنعت، معدن و تجارت در بحبوحه مشکلات صنعت خودرو و آشفتگی که از سال قبل به بازار خودرو در سال جاری منتقل شده بود، صحبت‌های وزیر صمت در راستای برقی‌سازی حمل‌ونقل و تولید خودرو برقی به نظر عجیب و هیجانی می‌آمد. حالا با گذشت چند ماه، برگزاری برنامه‌ها و نشست‌های متعدد در این راستا، نشان از عزم جزم وزارتخانه در راستای برقی‌سازی حمل‌ونقل دارد و به نظر می‌رسد خبرهایی در راه است. یکی از مواردی که در این مدت همواره از سوی کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه خودرو مطرح‌شده، توانایی فنی داخلی و امکان ایجاد زیرساخت‌های لازم در راستای حمل‌ونقل برقی و به‌ویژه تولید خودروهای برقی در کشور بوده است. در این گزارش، صمت به‌دنبال پاسخ به این سوالات با علی میرزایی سیسان، متخصص راهبرد و فناوری‌های برقی‌سازی که نگاه علمی به رویکرد برقی‌سازی حمل‌ونقل دارد، گفت‌وگو کرده که در ادامه می‌خوانید.

◉ به‌عنوان نخستین پرسش، بفرمایید در شرایط کنونی اقتصاد و صنعت ما ورود جدی به عرصه برقی‌سازی حمل‌ونقل و تولید خودروهای برقی، چقدر منطقی و درست است؟

به نظر من، صحبت از خوب یا بد بودن حرکت به سمت برقی‌سازی در کشور، پرسش درستی نیست. در ایران به‌واسطه ساختاری که در صنعت خودرو با آن روبه‌رو هستیم و اینکه این صنعت بیشتر دولتی است و همچنین به‌دلیل تحولی که نه‌تنها در صنعت خودرو که در کل اکوسیستم رخ داده، کمتر یا شاید بهتر باشد بگوییم اصلا درباره موضوعات بنیادی بحث نشده است. در کشور ما در حالی بحث‌های اقتصادی و اجتماعی اولویت دارد که درباره چرایی ورود به عرصه تولید خودروهای برقی زیاد صحبت نشده است. مردم بیشتر به تکنولوژی علاقه‌مند هستند، در صورتی که هر تغییر و تحولی واقعیت‌های خود را دارد و باید در مراحل گوناگون حرکت در مسیر اجرا، به این تغییرات نگاه بنیادی داشته باشیم.

◉ در مسیر برقی‌سازی حمل‌ونقل بیشتر با چه چالش‌ها و مشکلاتی روبه‌رو خواهیم شد؟

به‌طور خاص روی این موضوع مطالعاتی داشتم و در کتابی با عنوان «اقتصاد حمل‌ونقل برقی» با تاکید بر تحولات جهانی و توانایی بالقوه ایران در این زمینه که به‌تازگی چاپ مجدد شده نیز به این چالش‌ها و زیرساخت‌هایی که باید فراهم شود تا بتوانیم در این مسیر به‌راحتی گام برداریم، پرداخته‌ام. در این‌باره به‌طور خاص ۵ چالش مطرح است که باید از سوی متولیان امر موردتوجه قرار گیرد تا حرکت در مسیر به نتیجه مطلوب ختم شود. موضوعاتی که در این زمینه با آن روبه‌رو هستیم عبارتند از صرفه اقتصادی و بازگشت سرمایه، تامین زیرساخت‌ها، تامین انرژی، آموزش به مصرف‌کنندگان و موضوعات ژئوپلتیک.

درباره نخستین چالش، واقعیت این است که در حالی که در کشور صحبت‌های جدی درباره برقی‌سازی مطرح است، اما تاکنون درباره هزینه‌های آن در کشور مطالعات کارشناسی انجام نشده است. باید اینکه هزینه این تغییر و تحولات را دولت می‌دهد یا بخش خصوصی مشخص باشد. اگر قرار است بخش خصوصی این هزینه‌ها را متقبل شود، بازگشت سرمایه آن به صورتی انجام خواهد شد؟ خودروهای برقی نیز مانند هر فناوری دیگری برای موفقیت در بازار باید توجیه اقتصادی داشته باشند. باید هزینه تولید یک خودرو برقی با یک خودرو بنزینی قابل‌رقابت باشد تا مصرف‌کننده برای این تغییر تشویق شود. برای ایجاد یک مدل اقتصادی در تولید خودروهای برقی هم بی‌شک همه ذی‌نفعان باید مشارکت و همکاری داشته باشند تا هم چالش‌های اقتصادی این بخش برطرف شود و هم برای سرمایه‌گذار جذابیت ایجاد شود تا سرمایه خود را در این زمینه صرف کند.

درباره فراهم کردن زیرساخت‌های لازم برای حرکت جدی به سمت برقی‌سازی حمل‌ونقل و تولید خودرو برقی کارهایی انجام شده، اما در حد بسیار محدود و صرفا برای نمایش بوده که نمی‌توان آن را فراهم‌سازی زیرساخت نامید. اینجا تولید و استفاده انبوه ازخودروهای برقی مطرح است و باید در همین سطح نیز زیرساخت‌ها فراهم باشد. اینکه چند ایستگاه شارژ محدود در برخی نقاط شهر تهران جانمایی شود، تاثیر چندانی ندارد و نمی‌توان نام آن را فراهم بودن زیرساخت‌ها برای استفاده از خودروهای برقی به‌شمار آورد. در مرحله بعدی بحث تامین انرژی موردنیاز برای تولید و استفاده از خودروهای برقی مطرح است. با توجه به اینکه در حال حاضر در کشور مشکل تامین انرژی و ناترازی داریم باید در گام‌های نخست مطالعات دقیقی در این زمینه داشته باشیم. حمل‌ونقل برقی همراه با تغییرات زیادی است و اینجاست که بحث آموزش و آگاهی‌رسانی هم مطرح می‌شود.

◉ در حوزه اقتصاد حمل‌ونقل برقی باید به چه مواردی توجه کنیم؟

ورود به عرصه خودروهای برقی باید از همه جهت توجیه اقتصادی داشته باشد، پس باید نحوه مواجهه مصرف‌کنندگان، سازندگان خودرو، سازندگان شارژرها، اپراتورها، فراهم‌کنندگان انرژی، نهادهای قانون‌گذار و اجرایی و زنجیره تامین باید موردبررسی قرار بگیرد. با حرکت در این مسیر شاهد صرفه‌جویی در هزینه‌ها به‌واسطه مصرف سوخت کمتر، بهره‌وری در مصرف انرژی به‌واسطه کارآمدتر بودن وسایل نقلیه برقی و همچنین بهره‌گیری از مشوق‌ها و یارانه‌ها برای ارتقای استفاده از حمل‌ونقل برقی خواهیم بود که به نفع مصرف‌کنندگان است.

سازندگان خودرو می‌توانند در مواردی مانند بهره‌گیری از منافع تولید در مقیاس بالا به‌واسطه کاهش هزینه‌ها، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های تولید خودروهای برقی و همچنین ایجاد فرصت رقابت به‌واسطه عرضه محصولات جدید و نوآورانه در عرصه خودروهای برقی سود ببرند.

در این میان، یکی از موارد مهم مواجهه زنجیره تامین است. واقعیت این است که گذار به حمل‌ونقل برقی بازارهای جدیدی برای زنجیره تامین ایجاد می‌کند و مشارکت بین ذی‌نفعان گوناگون در این مسیر، منجر به بهبود کارآیی زنجیره تامین و صرفه‌جویی در هزینه، البته برای تمام ذی‌نفعان خواهد شد.

◉ از نظر شما برای گسترش حمل‌ونقل برقی باید چه مسیری را طی کنیم که تمام ذی‌نفعانی که به آنها اشاره شد بتوانند بهره ببرند و همگام با این تغییرات رشد کنند؟

برای گسترش حمل‌ونقل برقی باید تمام ذی‌نفعان در نظر گرفته شوند و از نظر اقتصادی این رویکرد برای تمام آنها دارای توجیه اقتصادی باشد. باید یک خط‌مشی ملی جامع درباره وسایل نقلیه برقی از سوی تولیدکنندگان و فعالان آشنا به صنعت و این بخش و همچنین با استفاده از تجربه‌های بین‌المللی موفق تنظیم کرده و براساس آن حرکت کنیم. در این میان درک اهمیت معیارهای اقتصادی جامع و منطبق بر زنجیره تامین در حال تغییر می‌تواند به پایداری و موفقیت بلندمدت صنعت کمک کند. هرچند در این مسیر تاکنون شاهد کار علمی و میدانی در راستای برقی‌سازی حمل‌ونقل کشور نبوده‌ام. دلیل آن را به‌درستی نمی‌دانم، اما آنچه به‌ظاهر مشخص است، نحوه ورود به تغییرات کلان بدون برنامه مشخص، ریسک بالای داشته و این نگرانی وجود دارد که بخشی از توان مالی محدودی که در اختیار داریم، از دست برود.

◉ با توجه به مواردی که مطرح کردید و اینکه در ابتدای راه برای تولید خودرو برقی و گام نهادن در این مسیر رویکرد علمی نداشته‌ایم، باید به‌طور خاص برقی‌سازی حمل‌ونقل و تولید خودروهای برقی را از کجا شروع کنیم که منطقی و درست باشد؟

کار شروع شده است. متاسفانه ما نخستین کشوری هستیم که بدون داشتن سند بالادستی به حوزه برقی‌سازی حمل‌ونقل وارد شدیم. این رویکرد در سطح کلان جنبه‌های گوناگونی را در برمی‌گیرد. نخستین گامی که باید در این مسیر برداریم تدوین راهبرد و برنامه‌ریزی دقیق در این زمینه است. این خلأ به‌طورکلی در برنامه‌هایی که در این بخش دنبال می‌شود، مشهود است. اینکه درباره محل جای‌گذاری شارژرها یک برنامه مطالعاتی نداریم، خود دلیلی بر این مدعاست که علمی و کارشناسانه حرکت نکرده‌ایم. در حالی که با ناترازی و مشکل تامین انرژی روبه‌رو هستیم دراین‌باره نیز تا جایی که اطلاع دارم، موضوع کارشناسانه بررسی نشده است. علاوه بر داشتن برنامه و استراتژی، مطالعات ژئوپلتیکی و تغییر و تحولاتی که در جهان در حال رخ دادن است باید پیگیری و موردتوجه باشد. به‌عنوان نمونه کشمکش‌هایی که بین چین و کشورهای دیگر وجود دارد باید دنبال شود.

در کل جنبه‌های بسیار باید موردتوجه قرار گیرد با این همه ما محوریت موضوع ورود به برقی‌سازی حمل‌ونقل برقی را فراموش کرده‌ایم. محوریت حرکت در این مسیر زیست‌محیطی بوده و باید به این نکته توجه داشته باشیم که این تحولات چقدر می‌تواند به وضعیت زیست‌محیطی ما کمک کند، اما به جای تمرکز روی محیط زیست، تمام توجه ما به بحث فناوری و تکنولوژی معطوف شده است. بر اساس محوریت این رویکرد، معیار موفقیت ما در تولید خودروهای برقی نیز باید زیست‌محیطی و عدالت اجتماعی باشد یعنی تمام اقشار بتوانند به‌راحتی به آن دسترسی داشته باشند و از امکانات آن استفاده کنند. خودرو ۳ میلیاردی در حال حاضر خودرویی نیست که همه بتوانند از آن استفاده کنند.

◉ به نظر می‌رسد متولیان امر در راستای برقی‌سازی حمل‌ونقل به چین نگاه دارند و به‌ظاهر قرار است این موضوع را با واردات خودرو برقی از این کشور شروع کنند. نظر شما درباره این موضوع به‌ویژه تمرکز بر چین چیست؟

این رویکرد هم فرصت‌هایی را در خود دارد و هم چالش‌هایی به همراه خواهد داشت. چین بدون تردید موفق‌ترین کشور در صنعت خودرو است. در این زمینه باید به هدف و برنامه کلانی که در نظر داریم، توجه کنیم. به‌عنوان نمونه، کشوری مانند نروژ فقط می‌خواهد تمام خودروهایش را برقی کند، اما برنامه‌ای برای تولید ندارد. در مقابل چین به‌دنبال تولیدات انبوه خودروهای برقی با استفاده از بالاترین رده تکنولوژی است. حالا به وضعیتی رسیده که هر خودرو برقی در هر جای دنیا که تولید می‌شود، قدری به چین وابسته است این نشان می‌دهد که چین در این زمینه میدان‌دار است. براساس آنچه گفته شد ناچار به ارتباط با چین هستیم و قطعا در بخشی از مسیر وابسته به توان این کشور در تولید خودروهای برقی خواهیم بود. البته اینکه چشم‌بسته قدم در این مسیر بگذاریم و این نوع همکاری‌ها را بدون برنامه شروع کنیم، پذیرفته نیست. ضمن اینکه این همکاری‌ها بیشتر از اینکه دوستانه باشد، بر محور سود و مولفه‌های تجاری شکل می‌گیرد که باید متولیان امر به آن نهایت توجه را داشته باشند و از مسیری این همکاری را شروع کنند که بیشترین سود هم از نظر اقتصادی و هم کسب دانش فنی، نصیب کشورمان شود. متاسفانه تاکنون برنامه‌های مبنی بر اینکه در این تعاملات برنامه و روندی خاصی را دنبال می‌کنیم هم ندیده‌ام.

◉ در نهایت با توجه به مجموع کارهایی که در راستای برقی‌سازی حمل‌ونقل دنبال شده چه چشم‌اندازی برای این روند متصور هستید؟ برای حرکت درست در این مسیر چه کنیم؟

ضمن اینکه آرزوی قلبی من موفقیت وزارت صمت در این مسیر است، اما واقعیت این است که این حرکت با توجه به نحوه شروع آن ریسک و عدم‌اطمینان بالایی دارد. به نظر من، در این روند اگر بتوانیم شرایط را برای ایجاد یک گفتمان علمی راه‌بیندازیم برای ادامه درست مسیر بسیار کمک‌کننده خواهد بود. در این زمینه رسانه‌ها باید شناخت بیشتری از این رویکرد پیدا کرده و خودشان برای شکل گرفتن این همکاری‌ها پیش‌قدم باشند. در حال حاضر با توجه به ورود هیجانی به عرصه برقی‌سازی خودروها، گاها شاهد تیترهایی از سوی رسانه‌های گوناگون هستیم که بدون درک درست از موضوع زده می‌شود و بعضا واکنش‌هایی را در بر دارد. پس در اولین گام باید کمک کنیم یک گفتمان علمی شکل بگیرد تا کاری که شروع شده با بهترین شناخت و به دقت ادامه یابد. این گفتمان باید در جامعه برای مصرف‌کنندگان و در سطح حاکمیت می‌تواند شروع خوبی باشد برای مطرح کردن سوالات درست.

> در ایجاد یک مدل اقتصادی در تولید خودروهای برقی، همه ذی‌نفعان باید مشارکت داشته باشند

> ورود به تغییرات کلان بدون برنامه مشخص، ریسک بالا داشته و این نگرانی وجود دارد که بخشی از توان مالی محدودی که در اختیار داریم، از دست برود

مهم‌ترین اخبار معدن و صنایع معدنی در سالی که روبه پایان است

تولید در محاق

تکمیل زنجیره تولید یکی از مهم‌ترین دغدغه‌هایی بوده که در سال‌های اخیر همواره از سوی سیاست‌گذاران مطرح‌شده، اما آن‌طور که باید به نتیجه مطلوب نرسیده است. سیاست‌گذاری اشتباه یا مانع‌تراشی در مسیر تولید و صادرات، نه‌تنها به ارزش‌آفرینی منتهی نمی‌شود، بلکه تولید را از میان می‌برد. متاسفانه سیاست‌های حاکم بر بخش تولید عملاً نه‌تنها گرهی از مشکلات صنایع مرتفع نمی‌کند، بلکه هر روز مانعی جدید در مسیر فعالیت صنایع می‌تراشد.



عکس: آیدا فریدی

عوارض صادراتی اصلاح می‌شود

به گزارش معدن‌نیوز در هفته‌های اخیر اصلاح عوارض صادراتی از سوی فعالان بخش معدن و صنایع معدنی دنبال شده است. در هفته‌ای که پشت سر گذاشتیم خبری منتشر شد مبنی بر اینکه پیشنهاد اصلاح عوارض صادراتی در کمیسیون تخصصی اقتصادی هیات دولت، بررسی و پذیرفته شد. البته هنوز جزئیات این خبر و نحوه اصلاح عوارض صادراتی روشن نیست. چنانچه عوارض صادراتی طبق نظر فعالان بخش معدن و صنایع معدنی اصلاح شود، بازهم باید تاکید کرد که بسیاری از فعالان این بخش در همین زمان متضرر شده‌اند. تولید فرآیندی وابسته به زمان است و بخشنامه‌های مختلف، عملاً برنامه‌ریزی برای تولید و صادرات را غیرممکن می‌کند.

جلوگیری از خام‌سوزی اولویت نخست صنعت فولاد

عباس علی‌آبادی وزیر صمت مهم‌ترین دغدغه در حوزه فولاد را جلوگیری از خام‌سوزی دانست و بر تکمیل زنجیره تولید، تاکید کرد.

وی تاکید کرد: اگر مسیر صنعت باز شود، سود نهایی در جیب کارگران خواهد رفت. دولت سیزدهم همواره بر جلوگیری از خام‌سوزی تاکید کرده و این مهم را با اجرای مصوبات متعدد و وضع بخشنامه‌های مختلف، دنبال کرده است. بااین‌وجود راهکارهای یادشده نه‌تنها مؤثر نبوده‌اند بلکه مسیر فعالیت در بخش معدن و صنایع معدنی را دشوار کرده است.

واردات محصولات فولادی موجود تخلف است

امروز با توجه به شرایط محدودیت ارزی کشور، واردات آن دسته از محصولات فولادی که در داخل کشور ظرفیت خالی تولید دارد، خلاف است و باید شرایط را برای تولید حداکثری این صنایع ایجاد کرد. مصطفی طاهری عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: واردات فقط برای آن بخش از محصولات فولادی که در کشور کمبود وجود دارد، علی‌رغم محدودیت ارزی قابل‌پذیرش است و لازم است پس از واردات نظارت‌های لازم انجام شود تا اطمینان حاصل شود این واردات به چرخه سوداگری در بازار وارد نشود.

تأمین ماشین آلات معدنی؛ از تولید داخلی یا واردات؟

در ماه‌های گذشته واردات ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی با ممنوعیت‌های جدی روبه‌رو شده است. در چنین شرایطی معدن‌کاران از محدودیت در تأمین ماشین‌آلات معدنی گلایه‌مند هستند. بااین‌وجود مدیرعامل هپکو می‌گوید که این شرکت توان تأمین ماشین‌آلات معدنی به‌اندازه نیاز معادن کشور را دارد. استفاده از دامپتراک‌هایی با ظرفیت پایین در معادن بزرگ باعث کاهش بهره‌وری می‌شود. درحال‌حاضر ظرفیت دامپتراک‌هایی که در برخی معادن بزرگ استفاده می‌شود، ۱۳۶ تن است، درحالی‌که ضروری است ما از دامپتراک‌های ۲۴۰ تنی استفاده کنیم و استفاده از این ماشین‌آلات نیز خود ملزومات دیگری دارد. معدن‌کار برای اینکه از برنامه تولید امروز خود عقب نیفتد و جلوی کاهش برداشت مواد معدنی را بگیرد، ناچار است باطله‌برداری را به تعویق بیندازد. تأثیر این امر در چهار یا پنج سال بعد مشخص می‌شود.

یکی از دلایل واردات ماشین‌آلات دست‌دوم که در داخل نیز تولید می‌شود، این است که این ماشین‌آلات نسبت به تولیدات داخلی که نو هستند، نرخ پایین‌تری دارند؛ بنابراین گاهی معدنکار برای کاهش هزینه‌های خود ناچار است دست به این اقدام بزند؛ بنابراین ضروری است هنگامی‌که از کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری صحبت می‌کنیم، به مسائلی که افزایش هزینه‌ها را در پی دارد نیز توجه کنیم. تکیه برتوان معدنی می‌تواند تأثیر بسزایی بر رشد اقتصادی کشور داشته باشد، اما تحقق این هدف نیازمند تأمین پیش‌نیازهایی همچون ماشین‌آلات و تجهیزات است.

سامانه‌ای برای مدیریت اطلاعات معدنی

در هفته‌ای که پشت سر گذاشتیم سامانه اطلاعات یکپارچه مکان مبنای ایمیدرو افتتاح شد. این سامانه با هدف جمع‌آوری داده‌های اکتشافی و اندازه‌گیری، آمار داده‌های اکتشافی، تئوری داده مکانی، ساختار داده مکانی، الگوریتم‌ها، فرآیندها، نمایش و ابزارهای تحلیلی بر روی داده‌ها پیاده‌سازی شده است.

تعیین منحصربه‌فرد بودن داده‌های مکانی و مشخصات مکان مبنای آن و وابستگی مکانی داده‌ها ازجمله ویژگی‌های این سامانه محسوب می‌شود.

به گفته بهرامن رئیس خانه معدن ایران، سامانه یادشده توسط کارشناسان خبره داخلی با الگوبرداری از سامانه‌های مشابه مطرح دنیا، بومی‌سازی و مهندسی معکوس شده است.

تغییرات تولید صنایع معدنی در تابستان ۳ سال اخیر

تغییرات میزان تولید کالاهای معدنی و صنایع معدنی در تابستان سه سال اخیر با در نظر داشتن قطعی‌های متعدد برق نشان می‌دهد فولاد خام با نوسانات شدیدی همراه بوده، شمش آلومینیوم روند رو به افولی را طی می‌کند و سیمان تنها صنعتی است که از افت تولید جان سالم به در برده است. تغییرات میزان تولید فولاد خام در تابستان سال ۱۴۰۰ حدود ۳۰ درصد نسبت به مدت مشابه در سال قبل کاهش‌یافته است. تغییرات میزان تولید محصولات فولادی نشان می‌دهد حجم تولید تابستان ۱۴۰۰ در مقایسه با سال گذشته آن منفی ۱۷.۲ درصد و در تابستان سال ۱۴۰۱ حدود منفی ۲.۲ درصد نسبت به سال قبل کاهش‌یافته است. تولید کاتد مس در تابستان سال ۱۴۰۰ منفی ۱.۹ درصد نسبت به سال گذشته بوده و در تابستان سال بعد به منفی ۷.۱ و این میزان در تابستان امسال با اندکی کاهش به منفی ۶ درصد رسیده است. از بررسی آمار و ارقام یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که تأمین پایدار انرژی، مهم‌ترین شاخصه برای تداوم تولید در حوزه معدن و صنایع معدنی است. بااین‌وجود کمبودهای پیش روی تأمین انرژی در سال‌های آتی ادامه دارد و نباید به تداوم تولید با همین مقیاس امید داشت.

انرژی، نقطه بحرانی صنایع کشور

رئیس هیات عامل ایمیدرو گفت: درحال‌حاضر سهم صنایع معدنی در GDP کشور کمتر ۷ درصد است، این سهم قطعاً باید افزایش یابد. یکی از گرفتاری‌های امروز مقررات تعریف‌شده است، باید مقررات زدایی داشته باشیم، تلاش‌های زیادی انجام‌شده تا حد امکان هموارسازی در سال ۱۴۰۳ انجام شود تا صنایع فولادی بتوانند راحت‌تر و با راندمان بیشتر وظایف خود را انجام دهند. موثقی‌نیا با بیان اینکه بر اساس آماری که ارائه‌شده بومی‌سازی در صنایع فولادی و معدنی حدود ۱.۷ میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی داشته است، گفت: البته امروز ارزبری در تولید فولاد عدد قابل‌توجهی و حدود ۶۵ دلار در تن است و می‌توان گفت ارزبری فولاد در هرسال حدود چهار میلیارد دلار است و امیدواریم با همت تولیدکنندگان هرسال بتوانیم دسترسی بیشتری به بومی‌سازی داشته باشیم. وی با بیان اینکه درحال‌حاضر ۸۰ درصد از تجهیزات، قطعات و مواد اولیه مورد نیاز در صنایع فولادی و معدنی کشور بومی‌سازی شده است، ابراز کرد: همچنان همه در تلاش هستند که بتوانند از حداکثر ظرفیت استفاده کنند. رئیس هیات عامل ایمیدرو افزود: امروز انرژی به‌عنوان نقطه بحرانی در صنایع معدنی و فولادی مطرح می‌شود و حتماً باید راه‌حل‌های جایگزین مطرح شود. با توجه به موضوعات مطرح‌شده از سوی رئیس هیات عامل ایمیدرو می‌توان این‌طور ادعا کرد که سیاست‌گذاران به چالش‌های پیش روی تولید و تولیدکنندگان واقف هستند. اما از مسئولان انتظار می‌رود برای رفع این دست کمبودها برنامه‌ریزی کنند.

مفقودی

اینجانب فاطمه گرامی‌پور مالک خودرو سواری پژو ۴۰۵ مشکی رنگ به شماره شاسی ۸۳۰۰۱۲۷۱ و به شماره موتور ۲۰۱۶۵۵۳ و به شماره پلاک ۸۶ط۲۱۸ ایران ۱۶، به علت فقدان اسناد فروش و برگ سبز، تقاضای رونوشت المثنی اسناد مذکور را نموده است چنانچه هر کس ادعایی در مورد خودروی مذکور دارد ظرف مدت ۱۰ روز به دفتر حقوقی سازمان فروش شرکت ایران‌خودرو واقع در پیکان شهر ساختمان سمند مراجعه نماید بدیهی است پس از مهلت مزبور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

خرم‌آباد

آگهی مزایده ۰۲/۱۴۹۸ق

- شرکت توسعه آهن و فولاد گل گهر در نظر دارد " مزایده فروش حدوداً میزان ۷۵ هزارتن نرمه گندله شرکت توسعه آهن و فولادگل گهر " را با شرایطی که در ادامه ذکر شده است از طریق مزایده عمومی برای نوبت دوم تجدید نماید.
- متقاضیان می توانند جهت دریافت اسناد مزایده از طریق سایت اینترنتی شرکت به آدرس WWW.GISDCO.COM، بخش مزایده ها و مناقصه ها مراجعه نمایند.
- نشانی محل تحویل مدارک:
۱- دفتر کارخانه به آدرس، کرمان، سیرجان،کیلومتر ۵۰ جاده شیراز، کیلومتر ۵ جاده اختصاصی، شرکت توسعه آهن و فولاد گل گهر، دبیرخانه کمیسیون معاملات - تلفن ۳۱۲۹۴۰۶۳ - ۰۳۴ .
۲- دفتر تهران به آدرس، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان سی و یکم غربی، پلاک ۲۲، کد پستی ۱۵۱۶۶۴۶۱۱۱ - تلفن: ۴-۸۸۱۹۷۶۷۰-۰۲۱ نمابر: ۸۸۱۹۹۴۰۳-۰۲۱ .
- بازدید از اقلام الزامی بوده و کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی می توانند جهت بازدید از اقلام مربوطه تا تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۱ در سایت شرکت توسعه آهن و فولاد گل گهر به نشانی : سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده شیراز، کیلومتر ۵ جاده اختصاصی معدن گل گهر، مراجعه نموده و از اقلام مربوطه بازدید نمایند. شماره تلفن جهت هماهنگی ۰۹۱۳۵۰۱۲۸۸۱ به نام آقای پورواعظی می باشد.
- بدیهی است شرکت در مزایده و ارائه پیشنهادات به منزله قبول شروط و تکالیف مقرر در مزایده بوده و شرکت توسعه آهن و فولاد گل گهر در قبول یا رد یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.
- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره های ۰۳۴۳۱۲۹۴۰۶۳ و یا شماره تلفن ۰۹۱۳۵۰۱۲۸۸۱ بنام آقای پورواعظی در روزهای شنبه الی چهارشنبه در ساعات اداری تماس حاصل فرمایید.
- مهلت تحویل پاکات مزایده: ۱۴۰۲/۱۱/۰۳

www.gisdco.com

مفقودی

برگ سبز خودرو پراید سفید رنگ ۱۳۱SE به شماره شاسی NAS۴۱۱۱۰۰J۱۱۱۷۲۹۵ به شماره موتور M۱۳/۶۱۵۱۴۶۴ به شماره پلاک ۵۸۱س۴۹ ایران۲۰ به نام متجبی مدنی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

تهران

افتتاح واحد تولیدی ترانسفرماتور و آداپتور تصفیه آب توسط شرکت پویا الکترونیک زاگرس چهارمحال

با حضور معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران به همراه مدیرکل صنعت، معدن و تجارت چهارمحال و بختیاری واحد صنعتی تولید ترانسفرماتور و آداپتور تصفیه آب در شهرک صنعتی شهرکرد مورد افتتاح و بهره‌برداری قرار داد.







شرکت پویا الکترونیک زاگرس چهارمحال روزانه انواع مختلف ترانسفرماتور و آداپتور تولید و روانه بازار می‌کند و سالانه ۱۵۰ هزار قطعه آداپتور تصفیه آب و ۸۰ هزار قطعه ترانس‌های تغذیه در این کارخانه تولید می‌شود. مساحت این واحد تولیدی ۳۵۰ مترمربع است که با هزینه ۱۰۰ میلیارد ریالی واحد چرخه تولید شده است. با بهره‌برداری از این واحد تولیدی ۳۰ درصد قطعات مورد نیاز این بخش در چهارمحال و بختیاری تأمین می‌شود.

در این خصوص مهندس اسدالله دهقانی مدیریت شرکت پویاالکترونیک زاگرس چهارمحال افزود: این مجموعه درشهرک صنعتی شهرکرد فاز۳ جهت تولید انواع تراسفورماتور کاهنده و تولیدآداپتور تصفیه آب خانگی و تولیدبردهای الکترونیکی فعالیت و در فاز اول خود راه اندازی شد است ، در این واحد تولیدی ۱۵نفر مشغول به فعالیت هستند و در بیرون مجموعه ۵ نفر بعنوان پشتیبان مشغول بکار هستندکه مجموعا ۲۰نفرفعالیت میکنند. با راه اندازی شرکت پویا الکترونیک سعی شده است از توان و ظرفیت بلقوه جوانان منطقه استفاده کرد چهارمحال و بختیاری از مناطق محروم و کم توسعه یافته است درحالیکه زمینه مستعد جهت هر کاری را دارا میباشد. میطلبدکه مسئولین به این استان اندک نظری داشته باشندتا شاید مشکل بیکاری خیلی از جوانان این استان برطرف شود.

www.Gostaresh.news

باما سبک زندگی اقتصادی را گسترش دهید



آخرین اخبار و تازه‌ترین تحلیل‌ها را در پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

یادداشت

تولید در معادن جذابیت ندارد



بهرام شکوری
فعال معدنی

فعالان بخش معدن و صنایع‌معدنی معتقد هستند که تولید در شرایط نابسامانی قرار دارد. بسیاری از صنایع در مرز تاب‌آوری و خستگی قرار گرفته‌اند. تداوم مشکلات پیش‌روی صنایع، زمینه توقف تولید را در این بخش فراهم می‌کند. متاسفانه بخش بزرگی از این مشکلات از عملکرد اشتباه دولت و سیاست‌گذاری نادرست مسئولان نشأت می‌گیرد. در چنین شرایطی، نباید به آمار فریبنده رشد اقتصادی که گاهی مطرح می‌شود، دل خوش کرد و امیدوار بود.

سیاست‌گذاری تمامی دولت‌های پیشین در دهه‌های گذشته، بسیار مشابه بوده است. دولت‌ها همواره با مشکلاتی مشابه روبه‌رو بوده و اغلب هم استراتژی‌های یکسانی را برای مواجهه با این چالش‌ها اتخاذ کرده‌اند. سیاست‌گذاری‌های این دولت تاکنون به توسعه عملکردی بخش معدن و صنایع‌معدنی منتهی نشده است. در واقع شرایط به‌گونه‌ای است که جذابیتی برای ورود سرمایه‌های جدید به بخش معدن وجود ندارد.

در ۲ سال گذشته، چالش‌های متعددی در مسیر فعالیت معادن ایجاد شده‌اند که از جمله آنها می‌توان به وضع عوارض صادراتی اشاره کرد. در توجیه عملکرد دولت برای وضع عوارض صادراتی، می‌توان به کمبود درآمدهای دولت یا پیشی گرفتن مخارج از دخل دولت اشاره کرد؛ مشکلی که به کسری بودجه دولت منتهی می‌شود. در چنین اوضاعی، متاسفانه سیاست‌گذاران به معادن و صنایع‌معدنی به‌چشم دریچه‌ای برای درآمدزایی نگاه می‌کنند. در واقع گویی به‌دنبال آن هستند که با وضع عوارض یا دریافت مالیات یا حقوق دولتی و... بیشتر از این حوزه، بخشی از مشکلات مالی خود را مرتفع کنند. همین نگاه درآمدی، بخش تولید را با چالش‌های بسیاری مواجه کرده است.

معادن و صنایع به‌علت رودررویی با مشکلات متعدد در طول سالیان طولانی در عمل توان خود برای روبه‌رو شدن با مشکلات جدید و تحمیل فشار بیشتر را از دست داده‌اند. در چنین موقعیتی، تحمیل فشار بیشتر به صنایع و بخش تولید، تداوم فعالیت در این بخش را غیرممکن می‌کند.

در نتیجه با تداوم شرایط توصیف‌شده و اتکای دولت به بخش معدن به‌عنوان بستر درآمدزایی، همین درآمد کنونی دولت از حوزه تولید نیز منتفی خواهد شد. باوجود هشدارهای بسیاری که از سوی فعالان صنعتی و اقتصادی درباره تاب‌آوری پایین صنایع و معادن داده می‌شود، مسئولان امر به شرایط حساس و چالش‌های پیش‌روی تولید، توجه چندانی نشان نمی‌دهند.

در بسیاری از موارد، از تحریم و محدودیت در تعاملات بین‌المللی میان ایران و سایر کشورها به‌عنوان بزرگ‌ترین چالش حاکم بر اقتصاد ما یاد می‌شود. بدون تردید آثار سوء ناشی از تحریم بر عملکرد صنایع، تولید و تجارت غیرقابل‌انکار است.

اما به‌اعتقاد من، محدودیت‌های داخلی به‌قدری جدی هستند که می‌توان این‌طور ادعا کرد که تحریم‌های داخلی به‌مراتب جدی‌تر هستند و اثرات مخرب بیشتری را به‌دنبال دارند یا به‌بیان دیگر، تحریم‌های داخلی بزرگ‌ترین چالشی است که فعالان بخش معدن در سال‌های اخیر با آن دست‌به‌گریبان بوده‌اند.

منظور از تحریم داخلی، سیاست‌های اشتباه حاکم بر اقتصاد است. نبود ثبات در فرآیند تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری و نگاه غیرکارشناسی در بدنه دولت، در عمل فعالان صنعتی و تولیدکنندگان را با بحران روبه‌رو و فساد حاکم بر اقتصاد در حوزه‌های مختلف نیز، پازل بحران حاکم بر اقتصاد ایران را تکمیل کرده است.

تولید و فعالیت در عرصه‌های مختلف صنعتی از جمله در بخش معدن، نیازمند ثبات سیاسی و اقتصادی است. در شرایطی که هر روز بخشنامه و دستورالعمل جدیدی صادر می‌شود، برنامه‌ریزی برای آینده، بی‌معنا است؛ به‌ویژه آنکه در فرآیند تصمیم‌سازی از نظرات کارشناسی اهل‌فن و فعالان صنعتی و تولیدکنندگان نیز بهره گرفته نمی‌شود.

در چنین فضایی، با کلاف سردرگمی روبه‌رو هستیم که برون‌رفت از آن برای پیمودن مسیر توسعه هم غیرممکن می‌شود. از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که حال تولید در حوزه معدن و صنایع‌معدنی خوب نیست.

چالش‌های متعدد و قابل‌توجهی در روند فعالیت این تولیدکنندگان قرار دارد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به ناترازی انرژی و محدودیت‌های روزافزون در تامین برق و گاز صنایع، دشواری بنگاه‌ها برای تامین مالی و سرمایه در گردش، نرخ بالای تورم روزافزون، تحریم و محدودیت در مسیر تعاملات بین‌المللی و تجارت خارجی صنایع، تغییر هرروزه قوانین و وضع بخشنامه‌های غیرکارشناسی، فراقانونی، ضدتولید و... اشاره کرد.

در چنین شرایطی، رشد تولید نیز معنی ندارد، کمااینکه فعالان بخش معدن و صنایع‌معدنی در ماه‌های گذشته به‌سختی بر مشکلات فائق آمده‌اند و فعالیت خود با حداقل‌ترین شرایط ادامه می‌دهند.

عرضه اسلب فولادی با نرخی بالاتر از نرخ صادراتی، به ضرر تولید

مقصر گرانفروشی فولاد کیست؟

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

تلاطم در فرآیند خریدوفروش فولاد در سال‌های گذشته به رویه ثابت این بازار بدل شده است و هر مرتبه، محصولی جدید در دام رشد قیمت‌ها می‌افتد. در هفته‌های اخیر فروش اسلب با بهای بالاتر از نرخ صادراتی آن در فوب خلیج‌فارس، در قیاس با نرخ فروش این محصول در رینگ معاملاتی بورس کالا خبرساز شد. نوردکاران علت این تلاطم قیمتی را عرضه قطره‌چکانی اسلب و همچنین قیمت‌گذاری نرخ پایه عرضه اسلب بالاتر از نرخ صادراتی آن، عنوان می‌کنند. در واقع، فرمولی که در بورس کالای ایران برای تعیین نرخ پایه کالاهای مختلف از جمله محصولات زنجیره آهن و فولاد تعیین شده، عامل این گرانی‌ها است. بورس‌کالا دلیل تغییر فرمول تعیین نرخ پایه را جدا کردن قیمت‌های داخلی از نوسان نرخ جهانی و نرخ ارز با هدف محافظت از صنایع تکمیلی از گرانی عنوان کرده، بااین‌وجود تجربه استفاده از این فرمول نتیجه‌بخش نبوده و در موارد متعددی، فروش در رینگ داخل با نرخی به‌مراتب بالاتر از نرخ جهانی بوده است.



عکس: صمت

اعتراض نوردکاران به صعود بهای اسلب

نوردکاران ظرف هفته‌های اخیر نسبت به روند رو به رشد بهای اسلب فولادی در رینگ معاملاتی بورس کالا معترض بوده‌اند. انجمن نوردکاران به‌دنبال پیشی گرفتن بهای اسلب در بازار داخلی در قیاس با بهای آن در بازار صادراتی طی نامه‌ای به وزیر صنعت، معدن و تجارت، معاونت معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت و همچنین رئیس بورس کالای ایران، خواستار اصلاح شرایط شد. بنا به اظهارات نوردکاران، نرخ پایه اسلب عرضه‌شده در بورس کالای ایران برمبنای نرخ ارز مبادله‌ای حدود ۱۱۶دلار گران‌تر از نرخ صادراتی این محصول به‌ازای هر تن است. در این نامه آمده است که باتوجه به کمبود این محصول نسبت به تقاضا در بازار داخل و رقابت متقاضیان برای کسب سهم از آن، نرخ فروش آن از رینگ فیزیکی بورس‌کالا به ۲۲هزار و ۵۴۲ تومان می‌رسد که با احتساب نرخ حواله ارز در بازار مبادله، میانگین نرخ فروش اسلب در بازار داخل حدود ۳۲۴دلار به‌ازای هر تن گران‌تر از نرخ صادراتی آن است. در ادامه این نامه چنین آمده است: «شرکت بورس کالای ایران با استفاده از سکوت وزارت صنعت، معدن و تجارت با عرضه قطره‌چکانی اسلب فولادی و اجازه شرکت‌های بازرگانی به خرید مواد اولیه کارخانجات و اعمال نکردن هیچ‌گونه محدودیت منطقی برای دلالان و واسطه‌ها، شرایط رقابتی کاذبی ایجاد کرده که ثمره‌ای جز گران شدن اسلب و ورق برای مصرف‌کننده داخلی، عدم‌تامین نیاز کارخانجات نوردی به مواد اولیه و جولان دلالان و واسطه‌ها در بازار مواد اولیه در برنداشته است.»

بنابراین انجمن نوردکاران خواستار تغییر شیوه تعیین نرخ پایه اسلب به‌نحوی است که نرخ عرضه در بازار داخل بالاتر از نرخ صادراتی این محصول نباشد و در عین حال خواهان افزایش عرضه به‌منظور فروکش کردن رقابت هیجانی در بازار شده است.

گفتنی است، چالش یادشده در هفته‌های اخیر در بازار بیلت نیز به‌چشم می‌خورد. بااین‌وجود، گویا مسئولان بورس کالای ایران وعده تغییر شرایط فروش مواد اولیه با هدف اصلاح قیمت‌ها را داده‌اند.

رقابت گسترده از کجا نشأت می‌گیرد؟



علی‌محمد ابویی‌مهریزی، فعال صنعت فولاد در گفت‌وگو با صمت و درباره گرانفروشی اسلب در بورس کالا ظرف هفته‌های اخیر اظهار کرد: در سال‌های اخیر و به‌دنبال رشد تورم افسارگسیخته در اقتصاد کشور، روند روزافزون بهای دلار و چسبندگی نرخ فولاد و سایر محصولات فولادی به دلار، شاهد جهش‌های گاه‌وبیگاه بهای انواع محصولات فولادی بوده‌ایم. در چنین موقعیتی به‌دنبال کاهش روزافزون ارزش پول ملی، فولاد و محصولات فولادی نیز حکم کالای سرمایه‌ای را پیدا می‌کنند. در واقع، تقاضای غیرمصرفی برای خرید فولاد و انواع مقاطع فولادی، علت اصلی بروز رقابت هیجانی برای خرید محصولاتی همچون اسلب یا بیلت است. کمااینکه در هفته‌های گذشته، نرخ بیلت نیز فراتر از انتظار مصرف‌کنندگان واقعی رشد یافته است.

ابویی خاطرنشان کرد: میزان تولید انواع شمش فولادی در کشور به‌مراتب فراتر از نیاز بازار داخلی است و شکل‌گیری رقابت گسترده برای خرید این محصولات، منطقی نیست.

این فعال صنعت فولاد گفت: صدور مجوز خرید فولاد از بورس کالا برای عموم در عمل روند تولید صنایع را متضرر می‌کند، چراکه در درجه نخست، رقابت برای خرید مواد اولیه بیشتر می‌شود. در همین حال باتوجه به آنکه سقف خرید برای این محصولات تعیین می‌شود، تولیدکنندگان واقعی در تامین مواد اولیه خود با مشکلاتی روبه‌رو خواهند شد. از جمله آنکه ناچار هستند، مواد اولیه موردنیاز خود را از واحدهای مختلفی خریداری کنند و در هر خرید، کارمزد جداگانه‌ای را بپردازند. در همین حال، ناگزیرند بخشی از نیاز خود به مواد اولیه را از واحدهایی در مسافت‌های دور خریداری کنند که هزینه حمل قابل‌توجهی را به آنها تحمیل خواهد کرد.

ابویی گفت: چنانچه اولویت خرید اسلب یا بیلت فولادی یا هر نوع ماده اولیه‌ای، به مصرف‌کنندگان واقعی اختصاص یابد، این دست مشکلات مرتفع خواهد شد.

ابویی بااشاره به رشد قابل‌توجه بهای مواد اولیه واحدهای نوردی گفت: در چنین شرایطی، صادرات صرفه اقتصادی ندارد و از رونق خواهد افتاد،همان‌طور که در ماه‌های اخیر بازار خریدوفروش ما در سطح بین‌المللی از رونق افتاده است.

وی افزود: مارجین واحدهای نوردی باتوجه به هزینه‌های تولید محصول نهایی، حدود ۱۸ درصد برآورد می‌شود؛ اما در شرایط کنونی این صنایع ناچارند محصول خود را با مارجین ۱۱درصدی به‌فروش برسانند، اما همچنان بهای فروش ما در قیاس با نمونه مشابه خارجی بالاتر است. در واقع نوردکاران و فروش صادراتی آنها قربانی گرانفروشی مواد اولیه هستند.

ابویی راهکار مقابله با این شرایط را مدیریت خرید فولاد در بورس کالا و ممانعت از خرید سفته‌بازانه دانست. خوشبختانه مدیرعامل بورس کالای ایران با درخواست نوردکاران موافقت کرده و وعده اصلاح شرایط را داده‌اند. بنا به وعده ایشان مقرر شده است مواد اولیه واحدهای تولید در اختیار سفته‌بازان بازار مالی قرار نگیرد و به تولیدکننده واقعی اختصاص یابد. در نتیجه انتظار می‌رود با اجرایی شدن وعده‌های یادشده ظرف هفته‌های آتی، آرامش به بازار فولاد بازگردد.

این فعال صنعت فولاد گفت: تکمیل زنجیره و تولید محصولات نهایی با ارزش‌افزوده بالا باید در اولویت سیاست‌های دولت قرار گیرد. در سال‌های گذشته بخش بزرگی از صادرات زنجیره فولاد کشور به محصولات حلقه‌های ابتدایی این زنجیره اختصاص یافته بود؛ یعنی همان محصولاتی که کشور در سال‌های آتی با کمبود شدید آنها مواجه خواهد شد. چنانچه اولویت تولید به محصولات نهایی اختصاص یابد، امکان توسعه صنعتی و اقتصادی کشور مهیا می‌شود و در مجموع به‌نفع اقتصاد ما خواهد بود.

دلیلی برای گرانی نداریم



ابوذر انصاری، کارشناس بازار کالایی در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: صنعت فولاد ایران در طول دهه‌های گذشته با بهره‌مندی از ذخایر غنی معدنی و انرژی توسعه‌یافته است. ظرفیت تولید در اغلب حلقه‌های این زنجیره به‌مراتب بالاتر از نیاز بازار داخلی است. در شرایطی که میزان عرضه یک محصول در قیاس با تقاضا برای خرید آن بالاتر است، نباید شاهد شکل‌گیری رقابت هیجانی برای خرید آن باشیم.

وی افزود: بااین‌وجود، هرازگاهی بازار خریدوفروش فولاد با آشفتگی و هیجان خرید روبه‌رو می‌شود. روند رو به رشد تورم در اقتصاد ما که سایه آن بر بازار کالاهای مختلف نیز سایه انداخته است، یکی از دلایل رغبت خرید از سوی مصرف‌کنندگان غیرواقعی برای خرید فولاد است. بنابراین، اصلاح شرایط اقتصادی، راهکاری اصولی برای رفع این دست مشکلات و ناآرامی‌های بازار خواهد بود.

انصاری در پاسخ به سوالی مبنی بر ریشه‌های گرانی اسلب فولادی در هفته‌های اخیر گفت: اسلب محصولی است که توسط چند تولیدکننده انحصاری تولید می‌شود. خریداران یا مصرف‌کنندگان آن نیز چند مجموعه فولادی مشخص هستند. میزان تولید اسلب فولادی در کشور ما به‌مراتب بالاتر از نیاز بازار داخلی برآورد می‌شود.

بنابراین باتوجه به مجموع شرایط یادشده، بروز هر نوع ناآرامی در روند خریدوفروش اسلب، بی‌معنی است.

این کارشناس بازار کالایی گفت: بروز هر نوع تنشی در روند خریدوفروش اسلب به‌منزله آن است که یا نرخ پایه این محصول توسط بورس کالا، تغییر کرده و بالا تعیین شده یا عرضه محدود، زمینه افزایش تقاضا و رقابت برای خرید آن را فراهم کرده است.

انصاری افزود: دستکاری بازار و رشد نرخ مواد اولیه فراتر از انتظار صنایع در نهایت به ضرر تولید و اقتصاد کشور خواهد بود. حاشیه سود صنایع نهایی مشخص و محدود است. چنانچه تولیدکنندگان محصولات نهایی ناچار شوند مواد اولیه موردنیاز خود را با نرخ بالا خریداری کنند، هزینه تمام‌شده تولید آنها افزایش خواهد یافت. در چنین شرایطی، صادرات محصولات این صنایع از صرفه خواهد افتاد. در ادامه نیز، شاهد افت حضور محصولات فولادی ایرانی در بازار جهانی خواهیم بود؛ چالشی که خسارت‌های جبران‌ناپذیری را به زنجیره فولاد تحمیل می‌کند.

سخن پایانی

فرمول ابداعی بورس‌کالا برای تعیین نرخ پایه عبارت است از میانگین نرخ فروش یک محصول در رینگ فیزیکی در هفته قبل با احتساب افزایش مثبت ۳ درصدی در صورت فروش بیش از ۵۰ درصدی و کاهش منفی ۳ درصدی در صورت عدم‌فروش ۵۰ درصدی؛ بنابراین در شرایطی که میزان تقاضا برای اغلب مواد اولیه به‌مراتب بیشتر از عرضه آن است، این فرمول به رشد نرخ پایه منتهی می‌شود. البته افزایش فاصله میان نرخ حواله ارز در بازار مبادله و نرخ ارز در بازار آزاد، از دیگر دلایل رشد بهای مواد اولیه در بازار داخلی است. بااین‌وجود، چنانچه این روند ادامه یابد، فعالان صنایع پایین‌دستی متضرر خواهند شد.

صدور مجوز خرید فولاد از بورس کالا برای عموم در عمل روند تولید صنایع را متضرر می‌کند، چراکه در درجه نخست رقابت برای خرید مواد اولیه بیشتر می‌شود

بروز هر نوع تنشی در روند خریدوفروش اسلب به‌منزله آن است که یا نرخ پایه این محصول توسط بورس کالا بالا تعیین‌شده یا عرضه محدود، زمینه افزایش تقاضا و رقابت برای خرید آن را فراهم کرده است

اتصال ناقص مجوزهای معدن به درگاه ملی مجوزها

مسئول سامانه حدنگاری وزارت صنعت، معدن و تجارت از اتصال ناقص مجوزهای معدن به درگاه ملی مجوزها خبر داد و افزود: از ۴ عنوان مجوز مربوط به معدن، ۳ مورد به درگاه ملی مجوزها متصل شده است. مسئول سامانه حدنگاری وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: مجوز پروانه اکتشاف؛ ثبت محدوده و گواهی کشف در سامانه حدنگاری ثبت می‌شود و مجوزهای آن از طریق درگاه ملی مجوزها صادر می‌شود. به‌گزارش خبرگزاری صداوسیما، خاکی گفت: فقط مجوز صدور پروانه اشتغال هنوز به درگاه ملی متصل نشده که در حال انجام مراحل نهایی است و به‌زودی به درگاه متصل می‌شود.

وی افزود: هر درخواستی که در درگاه ملی مجوزها ثبت می‌شود، به سامانه کاداستر یا حدنگاری وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌رود و برای انجام دادن استعلامات و نتیجه در درگاه ملی ثبت می‌شود.

مسئول سامانه حدنگاری وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: اعطای مجوزهای معدن با انجام استعلامات بین‌دستگاهی انجام می‌گیرد. متقاضیان پس از ثبت درخواست فرصت دارند تا اگر مدارک‌شان ناقص بود، مدارک را کامل کنند، چنانچه متقاضی مدارک را کامل نکند، به‌منزله انصراف تلقی می‌شود.

خاکی افزود: پروانه اکتشاف، تاییدیه پروانه گواهی کشف و پروانه بهره‌برداری؛ ۳ مجوزی است که در سامانه کاداستر و درگاه ملی وجود دارد.

بنا بر قانون، همه دستگاه‌ها تا اسفند سال ۱۴۰۰ فرصت داشتند به درگاه ملی مجوزها متصل شوند و علاوه بر ارائه همه شروط در این درگاه، فقط از این درگاه مجوزهای خود را صادر کنند.

همچنین براساس آخرین آمار درگاه ملی مجوزها، ۱۸درصد از مجوزهای وزارت صنعت، معدن و تجارت با تاخیر در بررسی همراه است. طبق قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار درگاه ملی مجوزها باید در صورت تاخیر دستگاه‌ها در صدور مجوز، به‌صورت‌مستقیم به‌جای نهاد متولی، مجوز را صادر کند. باتوجه به تاخیر وزارت صنعت، معدن و تجارت در صدور مجوزهای معدن، این درگاه باید طبق قانون برای متقاضیان مجوز صادر کند.

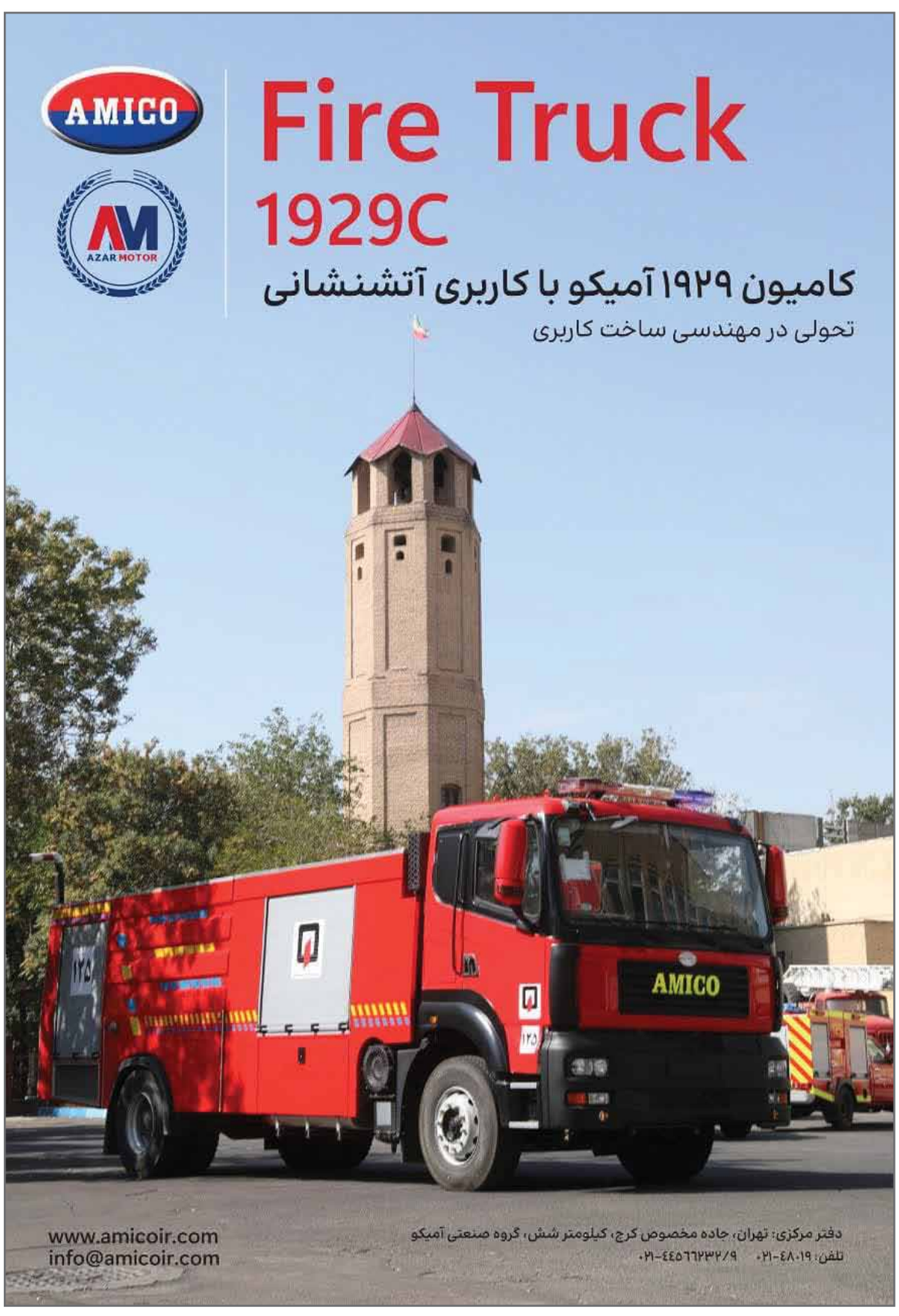
ماشین در آذربایجان چند؟

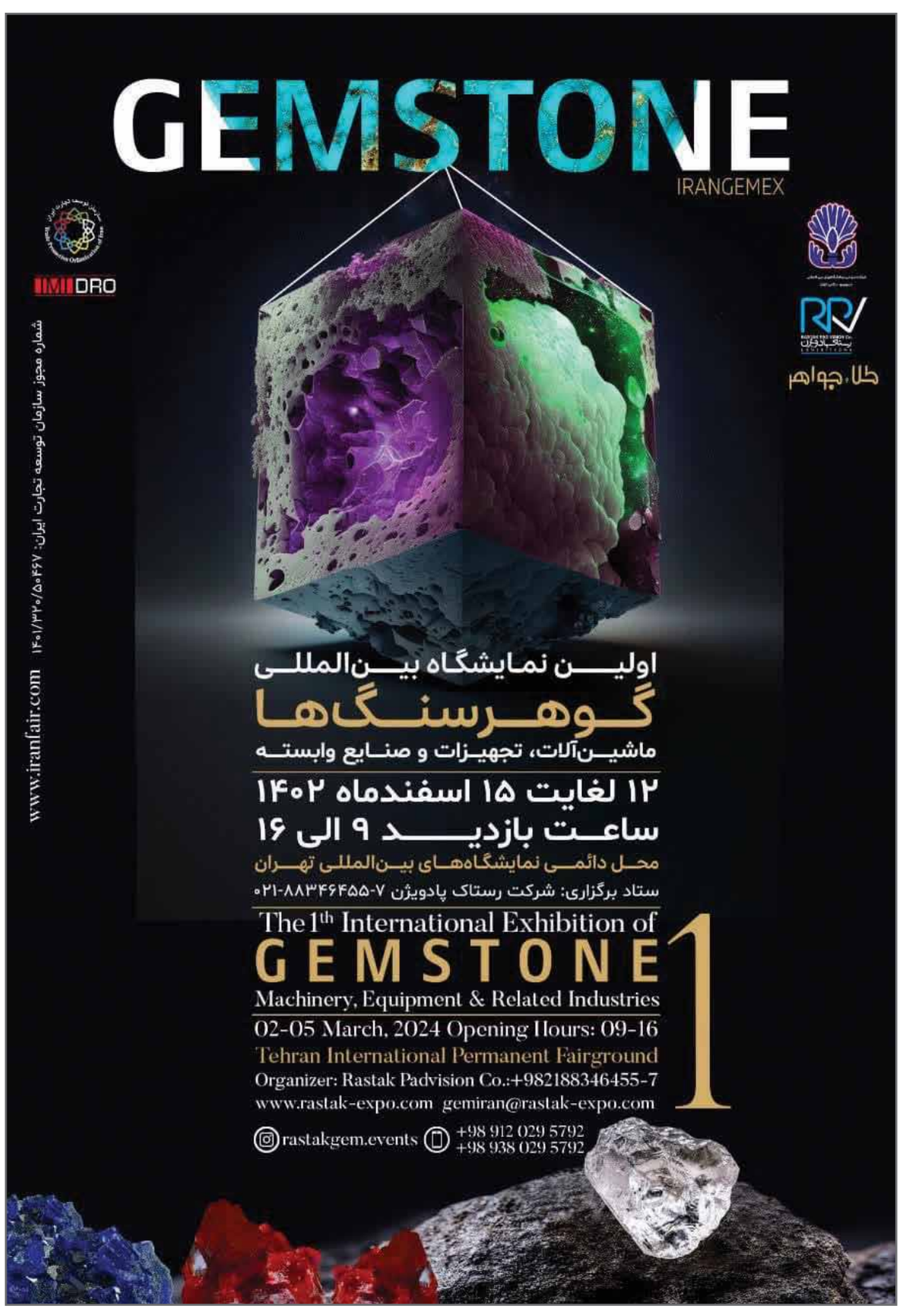
مدل خودرو	قیمت (منات آذربایجان)	قیمت (میلیارد تومان)
هوندا آکورد	٦٥٦٠٣	١.٩
فورد F150	١٥٦٣٩٢	٤.٧
فولکس واگن تیگوان	٦٨٥١٩	٢
نیسان آلتیما	٤٩٨١٠	١.٥
کیا سلتوس	٤٧٥٨٣	١.٤
جیپ گرندچروکی	١٤١١٩٨	٣.٤
پژو 208 GT	٥٨٦١٤	١.٧
مزدا CX-5	٦٠٣٥٠	١.٨
داج چارجر	١٤١٣٤٧	٤.٢





اینفوگرافی: شروین اشیدری





گپ‌وگفت

ابهامات در اندازه‌گیری مالیات زیاد است

کیمیا ملکی: درآمدزایی تنها با دوربین؛ این چند کلمه برای تمام قصه کافی است. چند سالی می‌شود که اینستاگرام حسابی بین مردم جا باز کرده و هر کس فکر کسب درآمدی از سفره اینستاگرام است. تنها کافی است سری به صفحه جست‌وجوی اینستاگرام خود بزنید تا با انبوهی از بلاگرها مواجه شوید که هر یک شیوه‌ای برای کسب درآمد خود دارند.

نمایش زندگی روزمره، شیرین‌کاری فرزندان، آشپزی و... همه و همه ترفندهایی برای جذب مخاطب و به‌تبع آن درآمدزایی افراد است. نکته جالب اینکه باوجود گذشت بیش از یک سال از فیلترینگ فضای مجازی، باز هم تغییری در میزان کسب درآمد این افراد و تعداد هواداران‌شان ایجاد نشد.

هرچند آمار دقیقی از میزان درآمد اینفلوئنسرها نیست، اما با یک حساب سرانگشتی و اطلاع از تعرفه تبلیغات آنها می‌توان به درآمدهای روزانه میلیونی برخی از این افراد پی برد. ۱۱ تیر ۱۴۰۲ سخنگوی سازمان امور مالیاتی گفت: اینفلوئنسرهایی که کسب‌وکارهای درآمدزا و بیش از ۵۰۰ هزار دنبال‌کننده در فضای مجازی دارند، باید مالیات بپردازند، اما این مسئله نه‌تنها دیگر پیگیری نشد، بلکه در بودجه ۱۴۰۳ هم که برپایه مالیات بسته شد نامی از این قشر پردرآمد نیامد.

◉ در هر حال باید دید چرا دولت این بار سراغ بلاگرها باوجود درآمدهای نجومی‌شان نرفته است؟ آیا این موضوع می‌تواند دلیلی بر اجرای اساسی طرح صیانت و فیلترینگ در سال ۱۴۰۳ باشد؟



صمت به‌منظور بررسی بیشتر موضوع مالیات اینفلوئنسرها به گپ‌وگفت با کیوان نقره‌کار، کارشناس فناوری اطلاعات و ارتباطات پرداخت.

◉ باتوجه به بودجه مالیاتی ۱۴۰۳، پیش‌بینی شما از وضعیت کسب‌وکارها در سال آینده چیست؟

مالیات‌ستانی در تمام کشورها اجرایی و درآمد حاصل از آن صرف هزینه‌های دولت و خدمات به مردم می‌شود، اما در کشور ما از آنجایی که اثرات مالیات‌ستانی به‌واسطه بحران‌های اقتصادی رؤیت نمی‌شود، بسیاری از افراد مایل به پرداخت مالیات نیستند. البته فرهنگ‌سازی درستی نیز در این زمینه صورت نگرفته است. در کل باتوجه به مالیات‌های جدیدی که برای سال آینده تعیین شده، سال ۱۴۰۳ سال بسیار نگران‌کننده‌ای است، زیرا درآمد مالیاتی سنگین تعیین‌شده از جیب مردم تامین خواهد شد.

◉ نظر شما درباره مالیات‌ستانی از اینفلوئنسرها چیست؟ به‌اعتقاد شما این موضوع چقدر اجرایی می‌شود؟

برخی از اینفلوئنسرها فعالیت حقوقی با زیرساخت‌های مالی و مالیاتی مشخص دارند، اما برخی دیگر فعالیت اینفلوئنسری و به‌نوعی دورکاری دارند که برای این افراد باید سازکاری درست در نظر گرفته شود، زیرا بسیاری از مراودات مالی آنها قابل‌رصد نیست. این افراد محصولی با نرخ مشخص ارائه نمی‌کنند و براساس خدمات و متناسب با شرایط زمانی، مکانی و تعداد مخاطبان درآمد متنوعی دارند. بر همین اساس اخذ مالیات از رسته اینفلوئنسری باید با ساختاری مشخص صورت گیرد؛ در غیر این صورت بی‌شک با فرارهای مالیاتی روبه‌رو خواهیم شد.

چرا در بودجه ۱۴۰۳ هیچ بندی در زمینه مالیات اینفلوئنسرها وجود ندارد؟

درج نشدن بندی مربوط به اخذ مالیات از اینفلوئنسرها نمی‌تواند به‌معنای اجرای طرح صیانت در سال ۱۴۰۳ باشد، اما در صورت فیلترینگ شدید و اجرای طرح صیانت، باز هم امکان دسترسی برای مخاطبان با فیلترشکن وجود خواهد داشت. بر این اساس باید به‌جای محدودکردن اینترنت، فضا را باز کنند تا به این واسطه چرخ اقتصاد بچرخد. با این روند مالیات بیشتری نیز از این گروه اخذ می‌شود و افراد فعال در این حوزه نیز به‌دلیل دسترسی آسان به زیرساخت‌ها، راضی به پرداخت مالیات هستند. ممکن است یکی دیگر از دلایل نبود بندی در بودجه ۱۴۰۳ مربوط به مالیات اینفلوئنسرها، برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری کارشناسی‌شده باشد. شاید دولت با برگزاری جلسات پی در پی با حضور برخی از فعالان و متخصصان این حوزه قصد تصویب قوانینی حساب‌شده را دارد. البته دلیل دیگری هم وجود دارد که مانند بسیاری از قوانین که در دورانی مسکوت مانده، یک‌شبه تصمیمی جدید برای آن اتخاذ و اعلام شود. کسب درآمد افراد در فضای مجازی تا زمانی که عملی غیرقانونی صورت نگیرد، بلامانع است. مهم نوع خدمات و معرفی محصولی است که رضایت مشتری را در پی دارد و تابع قوانین کشور است.

◉ نظر شما درباره صحبت‌های سخنگوی سازمان امور مالیاتی مبنی بر اخذ مالیات از اینفلوئنسرهایی که بیش از ۵۰۰ هزار دنبال‌کننده در فضای مجازی دارند، چیست؟

ممکن است برخی از این افراد هیچ درآمدی از فضای مجازی خود نداشته باشند؛ این در حالی است که برخی از افراد از این طریق درآمدهای غیرمستقیم دارند. بر همین مبنا ابهامات در اندازه‌گیری مالیات فعالان این بخش ممکن است موجی از نارضایتی را در میان شهروندان ایجاد کند و باید راهکاری اساسی برای آن داشت.

متاسفانه هیچ شفافیتی در زمینه اخذ مالیات از اینفلوئنسرها وجود ندارد. در نتیجه بهتر است آئین‌نامه‌ها و همچنین افرادی که برای پرداخت مالیات همراهی خوبی داشتند به‌روشنی اعلام شوند.

در بررسی سهم اصناف در تامین درآمدهای مالیاتی عنوان شد

باتلاق مالیات



عکس: آیدا فریدی

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

اخذ مالیات از بخش‌های مختلف اقتصاد از جمله اصناف یکی از چالش‌های حوزه مالیاتی است که همواره با بحث مالیات‌ستانی عادلانه حاشیه‌ساز می‌شود. مالیات مبلغی است که از درآمدهای حاصل از فروش کالا و خدمات مشاغل از فعالان اقتصادی دریافت می‌شود. اصناف معتقدند دولت مالیات را حسب درآمدهایی ساختگی محاسبه می‌کند و در این فرآیند اصل عدالت رعایت نمی‌شود. این گروه همچنین می‌گویند بازاری که رکود و تورم سر تا پای آن را فرا گرفته با اخذ مالیات‌های سنگین تنها در باتلاق تورمی فروتر می‌رود و هرگز نمی‌توان امیدی به بهبود آن داشت. این گلایه در حالی مطرح می‌شود که رئیس کل سازمان امور مالیاتی در تازه‌ترین اظهارنظر بر سهم کم اصناف در تامین درآمدهای مالیاتی تاکید داشته و گفته اصناف به‌طور میانگین، حدود ۶ میلیون تومان مالیات پرداخت می‌کنند و سهم اصناف در درآمد مالیاتی کشور تنها ۴ درصد است؛ اظهاراتی که با گلایه‌های اصناف همخوانی ندارد.

مالیات ۵۰ درصد اصناف صفر است

محمدهادی سبحانیان، رئیس سازمان امور مالیاتی کشور از تحقق ۱۰۰ درصدی درآمدهای مالیاتی پیش‌بینی‌شده در ۹ماه ابتدایی سال ۱۴۰۲ خبر داد و اظهار کرد: افزایش درآمدهای مالیاتی ناشی از شناسایی فراریان مالیاتی بوده؛ چه آنهایی که دارای پرونده مالیاتی بوده‌اند و چه اشخاصی که فعالیت اقتصادی داشته و دارای پرونده نبوده‌اند. وی افزود: مالیات پرداختی حدود ۵۰ درصد مشاغل، صفر است و به‌طور میانگین مالیات اخذشده از دفاتر اسناد رسمی حدود ۱۴.۵ میلیون تومان، رستوران‌ها ۹ میلیون تومان، طلا و جواهرفروشان ۹.۹ میلیون تومان، وکلا ۸ میلیون تومان، هنرمندان ۶ میلیون تومان، مشاوران املاک حدود ۱۰ میلیون تومان و لوازم خانگی ۵.۹ میلیون تومان است که گویای عدم فشار بر مودیان و اصناف خرد و حرکت به سمت مالیات‌ستانی عادلانه است. رئیس سازمان امور مالیاتی با اشاره به اینکه این ارقام نشان می‌دهد فشار نظام مالیاتی بر گرده مشاغل و اصناف نیست، ادامه داد: اکنون بیش از ۵۰ درصد اصناف و صاحبان مشاغل، مالیات‌شان صفر شده و حدود ۹۰ درصد مالیات این بخش، زیر ۲۰ میلیون تومان محاسبه شده که به‌طور میانگین اصناف، حدود ۶ میلیون تومان مالیات پرداخت می‌کنند.

وی همچنین اعلام کرد: سهم اصناف و مشاغل از ۷۵۰ هزار میلیارد تومان کل مالیات مصوب سال جاری، فقط ۳۰ هزار میلیارد تومان معادل ۴ درصد است.

سبحانیان با تاکید بر اینکه دولت بنا ندارد با افزایش نرخ مالیات به افزایش درآمدهای مالیاتی برسد، گفت: افزایش درآمدهای مالیاتی با تمرکز بر دانه‌درشت‌ها و فراریان مالیاتی محقق خواهد شد و دولت سیزدهم در جهت کاهش نرخ مالیات‌ها عمل کرده است.

وی درباره افزایش درآمدهای مالیاتی در لایحه بودجه ۱۴۰۳، اعلام کرد: نرخ مالیات به‌ویژه در بخش تولید، نه‌تنها افزایش نمی‌یابد، بلکه در ۲ سال اخیر ۷ درصد کاهش یافته و افزایش درآمدهای مالیاتی صرفا به‌معنای افزایش نرخ مالیات نیست.

به گزارش ایرنا، رئیس سازمان امور مالیاتی درباره افزایش یک درصدی نرخ مالیات بر ارزش افزوده در لایحه بودجه ۱۴۰۳، گفت: این یک درصد افزایش مالیات بر ارزش افزوده صرف اقشار آسیب‌پذیر جامعه خواهد شد.



رئیس سازمان امور مالیاتی گفت: معتقدیم تنها دغدغه فعالان اقتصادی باید کسب‌وکارشان باشد و ما در نظام مالیاتی تلاش حداکثری داریم تکالیف آنان به بهترین شکل ممکن و از طریق توسعه خدمات الکترونیکی تسهیل شود.

موارد فوق در حالی بیان می‌شود که براساس گزارشی از سازمان امور مالیاتی کشور که در روزهای پایانی آذر منتشر شد، مالیات ۲۰ درصد اصناف بین صفر تا ۵ میلیون تومان، ۱۰ درصد اصناف بین ۵ تا ۱۰ میلیون تومان و ۱۲ درصد اصناف بین ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومان است و تنها ۸ درصد اصناف ۳۰ میلیون تومان به بالا مالیات پرداخت کردند. بر این اساس، امسال بیش از ۵۰ درصد حدود ۴ میلیون شغل، مالیات صفر و حدود ۴۰ درصد نیز مالیات زیر ۲۰ میلیون تومان پرداخت کرده‌اند.

دست‌ها را از خزانه دولت کوتاه کنید

محمدرضا جعفریان، مشاور مالیاتی اصناف با اشاره به صحبت‌های اخیر رئیس سازمان امور مالیاتی مبنی بر اینکه مالیات ۵۰ درصد مشاغل صفر مطلق است، به صمت گفت: تنها ۳۰ درصد ۵۰ درصد اعلامی رئیس سازمان امور مالیاتی باورپذیر است؛ با این حال این موضوع مربوط به افرادی است که ۱۰۰ درصد جزو مشاغل نیستند. در واقع این مالیات صفر مطلق مربوط به افرادی است که قانون برای آنها مالیات صفر تعیین کرده، نه اینکه لطفی ازسوی سازمان امور مالیاتی باشد، زیرا براساس ماده ۱۰۱ قانون مالیات مستقیم، افراد حقیقی صاحب مشاغل که مشمول پرداخت مالیات هستند، تا مقداری از مبلغ درآمد سالانه خود را از پرداخت مالیات معاف هستند که این معافیت در قانون برای حمایت از مودی درنظر گرفته شده و به‌اصطلاح به این معافیت، معافیت معیشتی می‌گویند. وی با اشاره به اینکه براساس اعلام سازمان امور مالیاتی، سهم مالیات اصناف و مشاغل در کل درآمد مالیاتی ۴ درصد است، افزود: می‌توان یک آمار را به ۱۶ نوع درست و غلط تفسیر کرد. سازمان امور مالیاتی ادعا می‌کند ۶۰ درصد کارمندان آن برای وصول مالیات اصناف فعال هستند؛ آیا این منطقی است که ۶۰ درصد نیروی کار یک سازمان تنها برای وصول ۴ درصد کل درآمد مالیاتی دولت به‌کار گرفته شوند. این در حالی است که اگر هزینه وصول بیش از منابع جمع‌آوری‌شده باشد، ادامه این روند عقلانی نیست. این مشاور مالیاتی اصناف با بیان اینکه سهم مالیات مشاغل در کل درآمد مالیاتی بین ۷ تا ۱۰ درصد است، افزود: تبعیض مالیاتی، عدم گزارش‌دهی به مردم و شفاف نبودن محل صرف درآمدهای مالیاتی موجب شده افراد جامعه در سطوح مختلف تمایلی به پرداخت مالیات نداشته باشند.

▣ به اختلاف طبقاتی دامن نزنید

جعفریان با اشاره به تعریف درست مالیات‌ستانی بیان کرد: مگر مالیات‌ستانی به‌معنای بازسازی ثروت در جامعه نیست تا اختلاف طبقاتی در جامعه به‌وجود نیاید؛ پس چرا با اجرای برخی طرح‌های مالیاتی به تفاوت طبقاتی دامن می‌زنید. وصول مالیات از کارگرانی که زیر خط فقر هستند چه معنایی دارد؟

وی با انتقاد از برخی معافیت‌های مالیاتی گفت: متاسفانه معافیت‌های مقرری بسیاری وجود دارد که اعتقادی به آنها ندارم، زیرا این اتفاق موجب تبعیض و در نتیجه نارضایتی مردم می‌شود. وقتی معافیت مالیاتی واقعی به بنگاه اقتصادی دادید باید توقع شفاف‌سازی داشته باشید.

▣ این درآمد کجا هزینه می‌شود؟

این مشاور مالیاتی اصناف با اشاره به اینکه ۲ برابر فروش نفت در ۹ ماه ۱۴۰۲ مالیات وصول شده، افزود: این درآمد کجا هزینه می‌شود؟ چندین سازمان و ارگان در خزانه دولت دست می‌برند که سازمان امور مالیاتی نمی‌تواند دست آنها را کوتاه کند؛ در نتیجه هر سال مالیات‌های سنگینی اخذ می‌شود و باز هم در نهایت کسری بودجه داریم. این در حالی است که اگر دست سازمان‌ها و ارگان‌ها از بودجه کوتاه شود، کشور با همین مالیات اداره خواهد شد.



وی با اشاره به بودجه مالیاتی ۱۴۰۳ اظهار کرد: بی‌شک در سال ۱۴۰۳ با رکودی که بر بازار حاکم است، اصناف گرفتارتر خواهند شد.

▣ فشار مضاعف بر مردم

جعفریان با اشاره به اقدام دولت برای افزایش یک درصدی مالیات بر ارزش افزوده گفت: الان در وضعیت رکود تورمی هستیم و افزایش یک درصدی مالیات ارزش افزوده منطقی نیست. در شرایط رکود تورمی باید سیاست‌هایی به اجرا در آید که به مردم کمک شود تا راحت‌تر این وضعیت را پشت سر بگذارند. با اعمال سیاست‌هایی مانند افزایش مالیات بر ارزش افزوده، در واقع فشار مضاعف بر مردم تحمیل می‌کنیم و این منطقی نیست. اقدام به افزایش یک درصدی مالیات بر ارزش افزوده نشان می‌دهد ما درک درستی از شرایط اقتصادی کشور نداریم، زیرا در هیچ کشوری در شرایط رکود و تورم اقدام به افزایش نرخ مالیات نمی‌کنند.

> چندین سازمان و ارگان در خزانه دولت دست می‌برند که سازمان امور مالیاتی نمی‌تواند دست آنها را کوتاه کند

فاصله زیادی با مالیات‌ستانی ایده‌آل داریم

سیاوش غیبی‌پور، کارشناس امور مالیاتی درباره اظهارات اخیر رئیس سازمان امور مالیاتی مبنی بر اینکه اصناف به‌طور میانگین حدود ۶ میلیون تومان مالیات پرداخت می‌کنند به صمت گفت: تاکنون حدود ۵ میلیون اظهارنامه مشاغل ارسال شده که البته این حجم از اظهارنامه تنها حکم رفع‌تکلیف دارد، زیرا بخش عظیمی از این اظهارنامه‌ها صفر و مربوط به مشاغل بی‌مجوز است. زمانی هم که بخش زیادی از اظهارات صفر باشد، این میانگین کاهش پیدا خواهد کرد.

وی با اشاره به افزایش تعداد اظهارنامه‌های صفر، بیان کرد: سازمان امور مالیاتی باید اعلام کند که مشاغل شناسنامه‌دار چه جایگاهی در اخذ مالیات دارند، زیرا با محدودیت این دامنه، آمار دقیق‌تر خواهد شد، اما اکنون افرادی که عضو اتاق اصناف نیستند با اظهارنامه‌های صفر موجب بهم‌ریختگی آمار می‌شوند.

غیبی‌پور با پیشنهادی به دولت برای اخذ مالیات گفت: بهتر است دولت برای اخذ مالیات به اتاق اصناف مراجعه کند تا اتاق اصناف، مالیات را جمع‌آوری کند و سپس به سازمان مالیات ارائه دهد. با این شیوه مالیات حقه از اصناف اخذ می‌شود و هزینه‌های دولت نیز کاهش پیدا خواهد کرد.

▣ این وظیفه را به اتاق اصناف بسپارید

این کارشناس امور مالیاتی با اشاره به مزیت‌های اخذ مالیات مشاغل از طریق اتاق اصناف بیان کرد: با اخذ مالیات مشاغل از طریق اتاق اصناف تحولی در سازمان امور مالیاتی ایجاد می‌شود. بر این اساس حجم عظیمی از نیروی انسانی و مراجعات کاهش خواهد یافت، زیرا اکنون نصف کارمندان سازمان امور مالیاتی درگیر صنفی هستند که به بیان مسئولان مربوطه تنها ۴ درصد مالیات را می‌پردازند. هرچند از نظر دولت این بخش بسیار جزئی است، اما ۹۰ درصد نیروی کار در این بخش فعال هستند.

وی با اشاره به شفاف‌سازی آمار با بکارگیری درست سامانه مودیان مالیاتی بیان کرد: متاسفانه ما تا رسیدن به سیستم مطلوب و ایده‌آل مالیات‌ستانی فاصله زیادی داریم و اکنون داده‌های ثبت‌شده ضعیف است. یکی از اهداف راه‌اندازی سامانه مودیان مالیاتی این است که از مشکلات اینچنینی جلوگیری کند و به‌معنای واقعی مالیات بر درآمد را محقق کند؛ کیفیت اجرا مهم است، نه ایجاد سامانه‌های گوناگون. تا زمانی که این سامانه‌ها کامل و شفاف نشود، مشکلات ادامه‌دار خواهد بود و از بین نخواهد رفت. متاسفانه در حال حاضر یک آهن‌فروش بزرگ مالیات کمتری نسبت به سرایدار خود پرداخت می‌کند و این فاجعه است.



▣ تبعات شکاف میان درآمد و هزینه‌ها

غیبی‌پور درباره نسبت هزینه‌های عمومی با افزایش درآمدهای مالیاتی نیز اظهار کرد: ایجاد شکاف میان درآمد و هزینه‌ها تورم‌زا است و موجب کسری بودجه خواهد شد. دولت باید سیاست‌های بانکی و پولی خود را حفظ کند و به هزینه‌های عمومی نیز توجه داشته باشد. در مجموع لازم است در بخش هزینه‌های عمومی شاهد تناسب میان مالیات‌های دریافتی و هزینه‌های عمومی باشیم.

> اکنون نصف کارمندان سازمان امور مالیاتی درگیر صنفی هستند که به‌بیان مسئولان مربوطه تنها ۴ درصد مالیاتی وصولی را تامین می‌کند

سخن پایانی

روش‌های نادرست تعیین مالیات، اخذ مالیات‌های سنگین، اضافه شدن مالیات بر ارزش افزوده و اجرای نادرست آن در حالی که بازار با رکود مواجه و فروش کاهش یافته، سبب شده برخی از اصناف از پرداخت مالیات و شفاف‌سازی صورت‌های مالی خود خودداری کنند. در نهایت امیدواریم دولت با روش صحیح و بررسی کارشناسی اقدام به اخذ مالیات کند. در دنیا بیش از ۸۰ درصد بودجه دولت‌ها از مالیات تامین می‌شود و مالیات، سهم بسیار مهمی در بودجه دولت‌ها دارد، اما نکته این است که وقتی مالیات پرداخت می‌شود، دولت باید گزارش عملکرد مصرف مالیات را ارائه کند که در ایران این‌گونه نیست؟

صمت ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی کشور را بررسی کرد

شبکه ریلی در انتظار توسعه



عکس: آیدا فریدی

صنعت حمل‌ونقل ریلی از شاخص‌های عمده توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و میزان خطوط موجود نسبت به جمعیت کشور از عواملی است که در طبقه‌بندی کشورها از لحاظ شاخص توسعه‌یافتگی موردتوجه قرار می‌گیرد.

برخی اقتصاددانان نیز معتقدند هیچ اقتصاد پیشرفته‌ای بدون توسل به شبکه حمل‌ونقل مدرن، قادر به ادامه فعالیت نیست و این صنعت می‌تواند با تکیه بر تامین امنیت، رفاه و هزینه پایین، سهم بیشتری در حمل‌ونقل مسافر و کالا داشته باشد. این در حالی است که حمل‌ونقل ریلی ایران باوجود بسترهای فراوان نتوانسته نقش موثری در ترانزیت کالا و در حوزه بین‌الملل داشته باشد.

کارشناسان معتقدند رشد و توسعه حمل‌ونقل ریلی بدون استفاده از بودجه‌های دولتی نه‌تنها شدنی است، بلکه می‌توان با ایجاد اصلاحات ساختاری و نرم‌افزاری، بر شتاب توسعه شبکه ریلی کشور افزود.

برای ورود سرمایه‌های غیردولتی و مردمی به صنعت ریلی کشور، باید بسترهای مناسبی فراهم شود تا شرکت‌های خصوصی در فضای رقابتی سالم به رشد و توسعه شبکه ریلی بپردازند، در حالی که یکی از مشکلات سد راه توسعه این بخش از نگاه کارشناسان، انحصارطلبی دولت در شبکه ریلی ایران است.

اینکه دولت بخواهد به‌طورانحصاری و در قالب یک نهاد مداخله‌گر، اقدام به وضع قوانین و مقررات و در بازی سرمایه‌ای نیز دخالت کند، چیزی جز اجحاف در حق بخش خصوصی نیست.

صمت در این گزارش ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی در کشور را از نگاه کارشناسان بررسی کرده است.

فرصتی بزرگ به‌واسطه موقعیت خاص

حمل‌ونقل و ترانزیت یکی از اشتغالزاترین فعالیت‌های اقتصادی است و هم‌اکنون میلیون‌ها نفر از این طریق درآمدزایی می‌کنند. استفاده نکردن از این فرصت بزرگ که به‌واسطه موقعیت خاص جغرافیایی برای ما مهیا شده، موجب از دست دادن فرصت‌های مناسب توسعه اقتصادی، عمق بخشیدن به روابط بین‌المللی و ایجاد صدها هزار شغل مناسب شده است.

یکی از گزینه‌های مهم برای رهایی از وابستگی به درآمدهای نفتی، کسب درآمد از ترانزیت کالا و مسافر است. باتوجه به موقعیت جغرافیایی کشور که در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال ـ جنوب واقع شده، اگر کشور ما زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و قوانین خود را برای جذب این سرمایه عظیم مهیا نسازد، جریان کالا و مسافر از طریق دیگری راه خود را پیدا می‌کند و فرصت‌ها از دست می‌رود.

کشور ما در حال حاضر و با امکانات موجود، ظرفیت جابه‌جایی ۲۰ میلیون تن کالای ترانزیتی را دارد که متاسفانه حدود نیمی از این ظرفیت خالی است و سالانه حدود ۱۰ میلیون تن کالا از طریق مسیرهای ترانزیتی ایران به مقصد می‌رسد. باتوجه به اهمیت حمل‌ونقل ریلی، کمبود خطوط ریلی در مسیرهای ترانزیتی یکی از مهم‌ترین مشکلات ترانزیت کالا به‌شمار می‌روند.

یکی از شاخص‌های حمل‌ونقل و ترانزیت کالا با قطار، جابه‌جایی حجم بسیار زیاد بار و مسافر در مدت‌زمان کوتاه و با صرف هزینه کم است. بی‌توجهی به توسعه شبکه ریلی کشور، کشور را با کمبود خطوط ریلی مواجه می‌کند و در ادامه، اقتصاد ایران سالانه متحمل خسارت‌های جبران‌ناپذیری در حمل‌ونقل جاده‌ای و مصرف سوخت می‌شود؛ خسارت‌هایی که با برنامه‌ریزی و توجه مسئولان کاهش می‌یابد و ارزآوری با توسعه حمل‌ونقل ریلی محقق خواهد شد.

نیاز شبکه ریلی به مشارکت بخش خصوصی



سعید قصابیان، کارشناس حوزه حمل‌ونقل در رابطه با ضرورت توسعه و رشد ظرفیت‌های ریلی کشور به صمت توضیح داد: حمل‌ونقل ریلی صنعتی است که اکنون نوسانات بسیار زیادی را پیرامون خود احساس می‌کند، از این‌رو باید بدون هیچ‌گونه غرض‌ورزی به توسعه و رشد این صنعت کمک شود. در حال حاضر به‌علت گستردگی این بخش و نیاز روزافزون بخش‌های مختلف به این صنعت، باید زمینه حضور بخش خصوصی در این صنعت بیشتر شود. وی با تاکید بر توان بخش خصوصی در توسعه حمل‌ونقل ریلی گفت: بخش خصوصی می‌تواند با سرمایه‌گذاری و به‌روزکردن شبکه ریلی به اقتصاد کشور کمک کند، در حالی که هم‌اکنون شبکه ریلی ایران به‌نوعی انحصاری است.

اینکه دولت بخواهد به‌طورانحصاری و در قالب یک نهاد مرتبط، اقدام به وضع قوانین و مقررات و در بازی سرمایه‌ای نیز دخالت کند، چیزی جز اجحاف در حق بخش خصوصی نیست. اگر توازن در بازار برقرار نشود و شرکت راه‌آهن بخواهد، به‌عنوان تنظیم‌کننده تمامی فعل‌وانفعالات بخش ریلی باشد، نه‌تنها سودی حاصل نمی‌شود، بلکه با دلسردی بخش خصوصی در ادامه فعالیت، با کاهش بهره‌وری نیز مواجه خواهیم بود.

وی در ادامه توضیح داد: قانون‌گذاری‌ها در حوزه حمل‌ونقل باید توسط نهادی که بازیگر اصلی این بازار نیست، اعمال شود، به این نحو که سیاست‌گذاری‌ها بدون لحاظ منفعت خاصی انجام گیرد. در شرایط فعلی، نهاد مستقلی که بتواند بین عناصر دولتی و عناصر غیردولتی تنظیم‌گری کند، وجود ندارد.

کاهش بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی

قصابیان در ادامه تشریح کرد: وظیفه و ماموریت ترسیم‌شده برای شرکت راه‌آهن باتوجه به مبحث خصوصی‌سازی، تسهیل حمل‌ونقل بار و مسافر است؛ به‌صورتی که شرکت ملی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، باید نقش داور و رگولاتور را برعهده بگیرد و حمل‌ونقل بار و مسافر را مدیریت کند.

وی بااشاره به مشکلات موجود در صنعت حمل‌ونقل ریلی گفت: چه زمانی که شرکت ملی راه‌آهن به‌تنهایی و رأسا متولی این صنعت بود و چه شرایط فعلی که شرکت‌های اقماری این سازمان به میدان آمده‌اند، کشور همچنان با معضل بهره‌وری پایین حمل‌ونقل ریلی مواجه است. این کارشناس افزود: باید در زمینه‌های اقتصادی، حقوقی، فنی، ایمنی و زیست‌محیطی، قانون‌گذاری‌های مرتبط انجام بگیرد. از طرف دیگر، قانون‌گذار باید برحسب شرایط، نسبت به اصلاح، تدوین و اجرای قوانین جدید اقدام کند، چراکه بروزرسانی قوانین براساس شرایط روز از اهمیت زیادی برخوردار است. در این رابطه، دولت باید بر تعامل بازیگران بازار نظارت کند و نباید در امور داخلی شرکت‌های خصوصی دخالتی داشته باشد.

وی در پایان گفت: اگر شرکت راه‌آهن از بخش حمل بار و مسافر کناره‌گیری کند و در این بازار ذی‌نفع نباشد و میدان را برای رقابت بین بازیگران غیردولتی خالی کند، صلاحیت این را خواهد داشت که بر کرسی تنظیم‌گری بازار حمل‌ونقل ریلی بنشیند و ناظر و داور رقابت بین ذی‌نفعان غیردولتی باشد. از این‌رو دولت می‌تواند نماینده دیگری در نقش تنظیم‌گری بازار حمل‌ونقل ریلی کشور داشته باشد. در این صورت، دولت به‌جای دخالت در بازار، می‌تواند در نقش تسهیلگری امور به رشد بخش‌های مختلف کمک کند.

اصلاح سبک بهره‌وری در شبکه ریلی



محمدجواد شاهجویی، کارشناس حمل‌ونقل در رابطه با عملکرد کشور در راستای استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی به صمت گفت: شبکه حمل‌ونقل ریلی در اقتصاد هر کشور از اهمیت زیادی برخوردار است، اما متاسفانه در کشور ما از این ظرفیت، آن‌طور که باید استفاده نشده است. ضعف مدیریت در استفاده از ظرفیت‌های ریلی به سالیان قبل مربوط می‌شود و شبکه ریلی کشور غیربهینه و سنتی است. وی افزود: باتوجه به افزایش جمعیت و گسترده شدن حوزه حمل‌ونقل و همچنین موقعیت جغرافیایی باید نحوه استفاده از شبکه ریلی اصلاح شود تا پاسخگوی بخش‌های مختلف باشد.

ضرورت همکاری دولت با بخش خصوصی

شاهجویی میزان خودکفایی در بخش توسعه شبکه ریلی در کشور را قابل‌قبول دانست و خاطرنشان کرد: باتوجه به زیرساخت‌های موجود، مشکلی از بابت تولید ریل وجود ندارد و ایران جزو کشورهای مستقل در تولید ریل است. این کارشناس حمل‌ونقل بااشاره به تلاش مسئولان در ۳ دهه گذشته، برای ساماندهی به وضعیت حمل‌ونقل ریلی در کشور گفت: در این بازه زمانی، بسیاری از مسئولان تلاش کردند با ساخت خطوط ریلی بیشتر، شبکه حمل‌ونقل ریلی را توسعه دهند، اما مشکل از جایی شروع می‌شود که دولت مجری ساخت و توسعه شبکه ریلی است و فعالیت‌های حمل‌ونقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی رشد اقتصادی و لازمه تحول جامعه محسوب می‌شود.

حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین روش‌های جابه‌جایی مسافر و کالا از محبوبیت زیادی در دنیا برخوردار است که به‌دلیل ویژگی‌های منحصر به فردی از جمله صرفه‌جویی در مصرف انرژی، سازگاری با محیط‌زیست و توسعه پایدار، کاهش هزینه‌ها، امنیت بیشتر نسبت به سایر شقوق حمل‌ونقل و... با استقبال بیشتری برای ترانزیت مواجه شده است و دولت‌ها نیز سیاست‌های خود را در راستای تقویت حمل‌ونقل ریلی در پیش می‌گیرند. صنعت حمل‌ونقل ریلی از شاخص‌های عمده توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و میزان خطوط موجود نسبت به جمعیت کشور از عواملی است که در طبقه‌بندی کشورها موردتوجه قرار می‌گیرد.

استفاده از توان عملیاتی بخش‌های مختلف

شاهجویی به صمت توضیح داد: مسئله مهم برای توسعه شبکه ریلی، افزایش همکاری بخش خصوصی و غیردولتی در این صنعت است تا بتوان از ظرفیت‌های دیگر این حوزه بهره برد. همچنین، اگر تصدی و مدیریت بخش‌های مختلف شبکه ریلی به بخش خصوصی واگذار شود، شبکه ریلی از حالت سنتی خارج و پویاتر می‌شود. وی در پایان گفت: بهترین اقدام، تغییر مدل بهره‌برداری از شبکه ریلی است که در نهایت به اصلاح ساختار حکمرانی این صنعت می‌انجامد. ورود سرمایه‌گذاری‌های غیردولتی به این صنعت و استفاده از توان فنی و عملیاتی بخش‌های غیردولتی در بهره‌برداری از شبکه ریلی از دستاوردهای اصلاح ساختار حکمرانی این صنعت خواهد بود. به‌بیان دیگر، این اقدام مهم‌ترین راهکاری است که می‌تواند علاوه بر جلوگیری از افت بیش از پیش عملکرد شبکه ریلی کشور، منجر به رونق آن و اشتغالزایی در این حوزه شود.

سخن پایانی

صنعت حمل‌ونقل ریلی از شاخص‌های عمده توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و میزان خطوط موجود نسبت به جمعیت کشور از عواملی است که در طبقه‌بندی کشورها موردتوجه قرار می‌گیرد.

حمل‌ونقل از مهم‌ترین عوامل در رشد و توسعه کشورها به‌شمار می‌آید. تا جایی که برخی اقتصاددانان معتقدند هیچ اقتصاد پیشرفته‌ای بدون توسل به شبکه حمل‌ونقل مدرن قادر به ادامه فعالیت نیست و فعالیت‌های حمل‌ونقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی رشد اقتصادی و لازمه تحول جامعه محسوب می‌شود.

حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین روش‌های جابه‌جایی مسافر و کالا از محبوبیت زیادی در دنیا برخوردار است که به‌دلیل ویژگی‌های منحصر به فردی از جمله صرفه‌جویی در مصرف انرژی، سازگاری با محیط‌زیست و توسعه پایدار، کاهش هزینه‌ها، امنیت بیشتر نسبت به سایر شقوق حمل‌ونقل و... با استقبال بیشتری برای ترانزیت مواجه شده است و دولت‌ها نیز سیاست‌های خود را در راستای تقویت حمل‌ونقل ریلی در پیش می‌گیرند. صنعت حمل‌ونقل ریلی از شاخص‌های عمده توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و میزان خطوط موجود نسبت به جمعیت کشور از عواملی است که در طبقه‌بندی کشورها موردتوجه قرار می‌گیرد.

نظرگاه

زایندهی حمل‌ونقل مسافری ریلی



سبحان نظری
کارشناس حمل‌ونقل

اصرار شرکت راه‌آهن بر این نکته است که شرکت‌های مسافری ریلی، بلیت را با نرخ محدودی به‌فروش برسانند. این بلیت‌ها به ۲ دسته قطارهای معمولی و سری قطارهای پنج‌ستاره قابل تقسیم هستند. شرکت راه‌آهن درباره قطارهای پنج‌ستاره محدودیت کمتری قائل می‌شد، اما طی ۲ سال اخیر این محدودیت را تشدید کرده و این موضوع میزان سوددهی شرکت‌های ریلی مسافری را کاهش داده است. دلیل ظاهری اصرار بر ارزان بودن نرخ بلیت این است که عمدتا قشر پایین جامعه از قطار استفاده می‌کنند و قدرت پرداخت پول بلیت گران را ندارند؛ در صورتی که دولت می‌تواند این سقف را مقداری آزادتر کند و اجازه نفس کشیدن به شرکت‌های مسافری ریلی بدهد. این شرکت‌ها به این نتیجه رسیده‌اند که حتی اگر نرخ بلیت بالاتر از این هم باشد، اگر واگن‌های‌شان به‌دلیل نقص فنی متوقف شد، دیگر آنها را راه‌اندازی نکنند. شرکت‌های مالک قطار مسافری مجبور هستند اقتصادی فکر کنند، زیرا مانند شرکت دولتی نمی‌توانند فقط به منافع ملی فکر کنند و باید برای منافع بنگاهی مشروع خودشان نیز تلاش کنند.

در این زمینه ۲ راهکار پیشنهاد می‌شود؛ یا اینکه دولت از منابع بودجه عمومی به شرکت‌های مسافری مانند ناوگان عمومی اتوبوسرانی و مترو که همین روش را دنبال می‌کنند، یارانه دهد؛ یعنی مابه‌التفاوت بهای تمام‌شده را شهرداری‌ها پرداخت کنند؛ اما از نظر بنده چه لزومی دارد کسی که در استان یا شهرستانش شبکه ریلی نرفته و در عمرش یک‌بار سوار قطار نشده، از جیبش یارانه به مسافر قطار پرداخت کند.

راهکار دوم این است که اجازه دهند نرخ بلیت قطارهای عادی و لوکس تنفسی داشته باشد. در سال گذشته ۲۹ میلیون نفر مسافر ریلی داشتیم که حدود ۷ تا ۸ میلیون مسافر حومه‌ای بوده که دولت در این حوزه می‌تواند نرخ را افزایش دهد. در مسیرهای طولانی که ۲۰ میلیون مسافر وجود دارد، تصور کنیم ۱۰ میلیون سفر رفت و برگشت داشته باشیم که اگر به جمعیت کشور تقسیم کنیم، هر ایرانی هر ۸ سال یک‌بار یک سفر ریلی دارد. از منظر اقتصاد خانواده کسی که هر ۸ سال یک‌بار می‌خواهد سفر کند، آیا این‌قدر به نرخ بلیت حساسیت دارد که نرخ ۵۰۰ هزار تومان پرداخت کند یا ۶۰۰ هزار تومان؟ به‌لحاظ اقتصادی جواب این سوال منفی است، زیرا کالای سفر ریلی مانند قوت روزانه نیست که هر روز مصرف داشته باشید. حالا در این تحلیل ایرادی وارد می‌شود که برخی مسافران ماهی یک یا ۲ بار با قطار سفر می‌کنند. البته آنها ۱۰ تا ۲۰ درصد ۲۰ میلیون مسافر می‌شوند.

باید در نظر داشته باشیم چند درصد از آنها تمکن مالی بالا و از سفر با هواپیما واهمه دارند و قطار را به‌دلیل ایمنی آن ترجیح می‌دهند. آیا این رواست که بلیت ارزان‌قیمت بفروشند و شرکت مسافری ریلی را با بحران مواجه کنند و مرتب سهم حمل‌ونقل ریلی کاهش یابد که بعد آثار سوء آن، دامن کل جامعه را بگیرد. دولت باید نرخ بلیت قطار را آزاد یا اگر در حال حاضر می‌خواهد کنترل کند، سقف نرخ بلیت را حداقل ۵۰ درصد از سقف فعلی افزایش دهد، اما نتیجه افزایش نرخ بلیت در بنگاه این است که به‌صورت اقساطی واگن جدید خریداری می‌کنند. اگر امروز سفارش جدید خرید واگن مسافری و باری نداریم، علت آن کمبود نقدینگی است و مالکان آینده روشنی در اقتصاد صنعت ریلی برای توسعه این صنعت نمی‌بینند.

از سوی دیگر، علت اینکه آمار قطارهای حومه‌ای را با آمار قطارهای مسافری با مسافت طولانی از یکدیگر تفکیک نمی‌کنند، تلاش مدیران دولتی برای تبلیغات و ادعای رکوردشکنی است. اگر صداقت داشتند، آنها را با جزئیات کامل و به‌موقع منتشر می‌کردند. هنوز آمار سه‌ماهه راه‌آهن منتشر نشده و دلیل آن هم این است که آمار قابل‌دفاعی نیست، آن وقت انتظار داریم تا جزئیات بیشتری هم منتشر کنند. اتفاقا در جزئیات است که می‌شود هنر و بی‌هنری را ملاحظه کرد. انتقادی که سال گذشته عنوان کردیم به‌خاطر همین بود. دوستان آمده‌اند تعداد بلیت و تعداد صندلی را گزارش و ادعا کردند که رکوردشکنی شده است. بعد که آمار اصلی منتشر شد، ما چک کردیم و دیدیم که نفر ـ کیلومتر نسبت به قبل کاهش داشته و بالغ بر ۱۵ یا ۱۶ درصد کمتر بوده؛ بنابراین بیانگر این است که یک جای کار لنگ می‌زند. یا تعداد مسافران حومه‌ای خیلی زیاد شده یا بعضی سفرها ۲ یا ۳ بار محاسبه شده است. در صورتی که آن مسافر نه پیاده شده و نه بلیت اضافه خریداری کرده، اما در آمارهای راه‌آهن ۲ بار محاسبه شده است.

در حال حاضر هزار و ۷۰۰ تا هزار و ۸۰۰ واگن سرپا داریم و می‌توانیم هزار دستگاه آن را بخوابانیم و با ۸۰۰ دستگاه باقیمانده، ۵۰ میلیون مسافر حومه‌ای را جابه‌جا کنیم و سپس آمار بدهیم. با این روش نه‌تنها رشد نمی‌کنیم، بلکه راه‌آهن را نیز نابود می‌کنیم، چراکه واحد سنجش، نفر است؛ اما اگر واحد سنجش، نفر ـ کیلومتر باشد، دیگر با این‌گونه روش‌ها نمی‌توانیم ادعای رکوردشکنی داشته باشیم. نکته مهم دیگر که باید حتما به آن اشاره کنم، این است که انتظاری که ما از برنامه هفتم توسعه داشتیم یا فراموش شد یا خیلی کمرنگ به آن پرداخته و غفلت شده است. متاسفانه بندی در لایحه برنامه هفتم وجود داشت، مبنی بر اینکه خصوصی‌سازی حداقل ۸۰ درصد لکوموتیوها را تاکید کرده و خود دولت به این نتیجه رسیده بود، اما بخشی از بدنه دولت با آن مخالفت کردند. جالب اینجاست که نماینده دولت نباید با لایحه دولت مخالفت کند و باید فقط دفاع کند، اما شنیده‌ایم بخشی از دولت و حتی برخی نمایندگان مجلس، به‌دنبال حذف یا کاهش درصد تعیین‌شده در این لایحه هستند. ما مطمئن هستیم باتوجه به منافع ملی این حرکت به کشور آسیب می‌رساند.

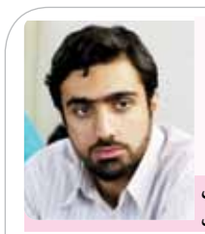
محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

شبکه ریلی از اهمیت زیادی در اقتصاد تمام کشورهای جهان برخوردار است، اما متاسفانه در ایران از این ظرفیت، آن‌طور که باید استفاده نشده است

اینکه دولت به‌طورانحصاری و در قالب یک نهاد مرتبط، اقدام به وضع قوانین و مقررات و در بازی سرمایه‌ای نیز دخالت کند، چیزی جز اجحاف در حق بخش خصوصی نیست

یادداشت

تمرکز بودجه بر پروژه‌های عمرانی



علی ضیایی
کارشناس حمل‌ونقل

حمل‌ونقل یکی از ملزومات صنعت لجستیک کشور است و شاید بشود این‌طور عنوان کرد که از نان شب هم واجب‌تر است. این نکته را مسئولانی که در سازمان برنامه و بودجه فعالیت دارند، احتمالا می‌توانند بهتر شرح دهند.

در کشور ما برای هر سال حدود ۱۵۰ تا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بودجه توسعه، عمرانی و زیرساختی مصوب و تحویل داده می‌شود، اما مقدار زیادی از این بودجه در پروژه‌های مختلف خرج می‌شود و متاسفانه آورده‌ای برای کشور به‌همراه ندارد، چراکه در جای بهینه خرج نمی‌شود. برای مثال، در حال حاضر بالغ بر ۳۸ پروژه ریلی در حال احداث در خط جدید داریم. این تعداد جدا از ۱۲۰ پروژه ریلی کشور است.

ما برای چنین طرح‌هایی طوری در حال بودجه‌ریزی هستیم که با یک زمان‌بندی ساده درمی‌یابیم که ۷۰ تا ۸۰ سال زمان نیاز دارد تا کاملا اجرایی شود؛ زیرا هر سال به‌طورقطره‌چکانی به این پروژه‌ها بودجه تعلق می‌گیرد. از این‌رو با طولانی شدن این پروژه‌ها، هزینه‌های نگهداری از هزینه‌های احداث بیشتر می‌شود و باید به‌اندازه بودجه احداث یک پروژه، برای نگهداری هزینه کرد تا این طرح‌ها بروزرسانی شوند. بنابراین ضرورت دارد تا با متمرکز شدن بودجه بر چند پروژه عمرانی و حمل‌ونقل مشخص، از هدر رفت سرمایه‌های ملی جلوگیری شود.

طرح جامع حمل‌ونقل طرحی است که پروژه‌های عمرانی کشور را طبقه‌بندی می‌کند و دستگاه‌های تصمیم‌گیر و اجرایی را ملزم به بودجه‌ریزی همراه با برنامه‌ریزی می‌کند. بسیاری از پروژه‌های عمرانی در کشور ما سیاسی و غیربهینه هستند و به‌شکل مقطعی اقدام به بودجه‌گیری برای شروع یک یا چند طرح عمرانی می‌کنند که در نهایت هیچ کاری جز اینکه بودجه کشور را هدر دهند انجام نداده و هیچ طرحی را توسعه نمی‌دهند و مسلما در بلندمدت سودی برای ما ندارند؛ متاسفانه چنین موضوعاتی در بحث فرودگاهی، راه‌آهن، کشتیرانی و توسعه بنادر نیز دیده می‌شود.

حمل‌ونقل و ترانزیت یکی از اشتغالزاترین فعالیت‌های اقتصادی هستند که به اجرایی شدن پروژه‌های مختلف کمک کرده و هم‌اکنون میلیون‌ها نفر از این طریق درآمدزایی می‌کنند. استفاده نکردن از این فرصت بزرگ که به‌واسطه موقعیت خاص جغرافیایی برای ما مهیا شده است، موجب از دست رفتن فرصت‌های مناسب توسعه اقتصادی، روابط بین‌المللی و هزاران شغل مناسب می‌شود.

متاسفانه اقدامات زیادی برای اجرایی کردن پروژه‌های عمرانی در کشور انجام گرفته، اما به‌غیر از چند تجربه موفق، آن‌طور که بایدوشاید در این زمینه موفقیت حاصل نشده است، چراکه این اقدامات هزینه‌های زیادی برای دولت به‌همراه دارد و می‌طلبد که بخش خصوصی با مشوق‌هایی که در اختیارش گذاشته می‌شود، در این زمینه ورود کند.

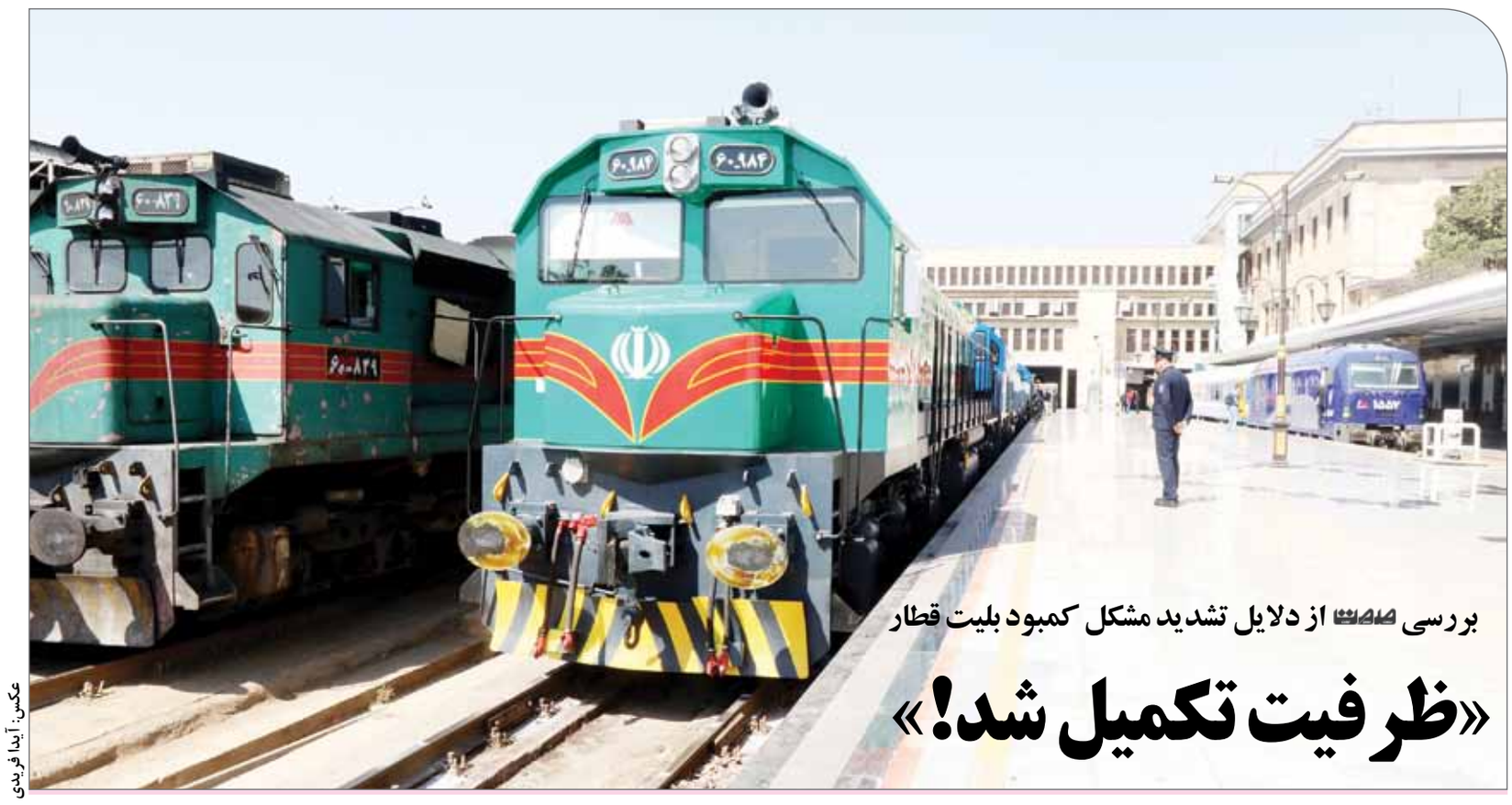
حمل‌ونقل، کلید توسعه یک کشور است. ثروت، برابری و رفاه را تقویت می‌کند و برای هر ملت و کشوری حیاتی است، حتی بیشتر برای کشورهای کمترتوسعه‌یافته؛ در کشورهای فقیرتر، جایی که بیشتر مردم در آرامش و رفاه زندگی نمی‌کنند، بهبود حمل‌ونقل عمومی برای رشد اقتصادی و کیفیت خوب زندگی ضروری است.

توسعه ارتباطات در پیشبرد فعالیت‌های حمل و نقل موجب شده تا امروزه تبادلات و حمل‌ونقل نقش مهمی در اقتصاد و بازرگانی کشورها داشته باشد؛ اما وجود محدودیت‌هایی باعث شده است تا کشورهایی مانند ایران، بر حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای تمرکز کنند.

بدیهی است، استفاده محض از حمل‌ونقل دریایی غیرممکن است و پس از انتقال کالاها به بنادر دریایی باید از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل برای رساندن آنها به مقصد استفاده شود. این امر خود باعث افزایش ترافیک کالا و کاهش فضا شده است و در نتیجه، ضرورت نوسازی زیرساخت‌ها و اصلاح ساختار موجود احساس می‌شود.

دسترسی منظم به حمل‌ونقل تاثیر عمده‌ای بر فعالیت‌های اقتصادی دارد. بسیاری از مشاغل و صنایع به حمل‌ونقل کارآمد و سریع نیاز دارند تا بتوانند مواد اولیه و محصولات را تهیه کنند و سرمایه‌گذاری‌های پایداری را حفظ کنند که می‌تواند درآمد ایجاد کند. رشد اقتصادی متکی به دسترسی به حمل‌ونقل قابل‌اعتماد و موثر است که گسترش تجارت را در طیف وسیع‌تری از سهامداران ممکن می‌سازد.





عکس: آیدا فریدی

بررسی صمت از دلایل تشدید مشکل کمبود بلیت قطار

«ظرفیت تکمیل شد!»

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

سال‌های زیادی است که مشکل کمبود بلیت برای مسافرت با قطار حل نشده است؛ با این حال ناکامی در جذب سرمایه‌گذار برای توسعه حمل‌ونقل ریلی مسافری، تعداد واگن‌های مسافری را کاهش داده و بر دسترسی کافی به بلیت قطار تاثیر منفی گذاشته است.

هم‌اکنون از هزار و ۸۰۰ واگن مسافری فقط هزار و ۲۰۰ واگن مسافری فعال وجود دارد که باعث کاهش سفرهای ریلی و عدم‌پاسخ به تقاضای مسافرت با قطار شده است. در مقابل، سرمایه‌گذاری در بخش بار ریلی آن‌قدر چشمگیر است که در سال گذشته با رشد ۴۸ درصدی افزایش تولید واگن باری و ورود آن به ناوگان ریلی کشور روبه‌رو بودیم.

اما با این حال، با جست‌وجو در سایت‌ها و اپلیکیشن‌های فروش بلیت، چیزی جز «ظرفیت تکمیل شد» پیش‌روی‌مان قرار نمی‌گیرد. کمبود بلیت، مسافران بین‌شهری را با چالش جدی روبه‌رو کرده است، به‌طوری‌که آنها برای تهیه بلیت یا ساعت‌ها چشم‌انتظار ظرفیت خالی یا کنسلی هستند یا دست به دامن واسطه‌ها می‌شوند.

به‌تازگی وزیر راه و شهرسازی درباره علت کمبود بلیت هواپیما و قطار گفت «این امر عمدتا ناشی از بالا بودن حجم تقاضای بلیت نسبت به عرضه آن است. در حال حاضر میزان فروش بلیت‌های هواپیما و قطار نه‌تنها نسبت به سال قبل کاهشی نبوده، بلکه روندی افزایشی هم داشته است، اما به‌دلیل مشکلات اخیر در رابطه با بلیت هواپیما و قطار، تقاضای بیشتری نسبت به عرضه آن صورت پذیرفت.» صمت در این گزارش مشکلات مربوط به کمبود بلیت قطار را مورد بررسی قرار داده است.

صنعت حمل‌ونقل ریلی شاخص عمده توسعه‌یافتگی است

وسایل حمل‌ونقل عمومی مثل هواپیما، قطار و اتوبوس‌های بین‌شهری دچار فرسودگی می‌شوند و نرخ بالای قطعات و عدم‌صرفه اقتصادی حمل مسافر، آنها را زمینگیر می‌کند. به‌همین‌دلیل است که بسیاری از رانندگان اتوبوس‌های بین‌شهری معتقدند که اتوبوس‌داری برای‌شان صرفه اقتصادی ندارد و به‌خاطر هزینه‌های بالای تعمیرات، قطعات و وجود اجناس چینی با نرخ پایین‌تر، ترجیح می‌دهند اتوبوس را بفروشند و تریلی بخرند.

امروزه این موضوع بسیار رایج است که در سایت‌های مجاز فروش بلیت، شاهد تکمیل ظرفیت هستیم، اما مردم با مراجعه به مکان دیگری می‌توانند بلیت پرواز را با نرخ بالاتر و بدون دریافت قبض خریداری کنند. در روند فروش بلیت عده‌ای در حال سوءاستفاده هستند، چراکه ممکن است افرادی از این شرایط و محدودیت‌های ایجادشده، سوءاستفاده کنند. این موضوع مصداق بارز تخلف است و قطعا هر شکایتی که صورت گیرد، باید پیگیری شود. صنعت حمل‌ونقل ریلی از شاخص‌های عمده توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود و میزان خطوط موجود نسبت به جمعیت کشور از عواملی است که در طبقه‌بندی کشورها از لحاظ شاخص توسعه‌یافتگی موردتوجه قرار می‌گیرد. برخی اقتصاددانان نیز معتقدند هیچ اقتصاد پیشرفته‌ای بدون توسل به شبکه حمل‌ونقل مدرن قادر به ادامه فعالیت نیست و این صنعت می‌تواند با تکیه بر تامین امنیت، رفاه و هزینه پایین، سهم بیشتری در حمل‌ونقل مسافر و کالا داشته باشد. در حالی که حمل‌ونقل ریلی ایران باوجود بسترهای فراوان نتوانسته است نقش موثری در ترانزیت کالا و در حوزه بین‌الملل داشته باشد.

کمبود بلیت قطار از کجا آب می‌خورد؟

امیر فتحی‌نژاد، کارشناس حمل‌ونقل درباره علت کمبود بلیت قطار و مشکلات حال حاضر راه‌آهن به صمت گفت: عمر بالای واگن‌های مسافری ناوگان ریلی کشور باعث شده تا این واگن‌ها از مدار استفاده خارج شوند. همین امر باعث شده تا هرساله با افزایش تقاضا، تعداد واگن‌ها کاهش پیدا کنند. علاوه بر این، ناوگان موجود نیز با کمبود قطعات و لوازم مواجه است و گاهی تعمیر آنها مدت زیادی طول می‌کشد.

وی در ادامه درباره احداث خطوط جدید راه‌آهن تصریح کرد: با احداث خطوط جدید در شبکه راه‌آهن گمان می‌شد که حمل‌ونقل مسافری تقاضای زیادی برای این خطوط داشته باشد. از این‌رو سرمایه‌گذاری کلانی انجام گرفت و واگن‌های متعددی برای این خطوط در نظر گرفته شد. خطوط تهران ـ سنندج و زاهدان ـ خاش از این دسته خطوط بودند که تعداد مسافران زیادی نداشتند. این اتفاق باعث شد تا از واگن‌هایی که می‌توانستند در خطوط دیگر به کمک بیایند، در این خطوط از شبکه ریلی استفاده شود.

فتحی‌نژاد معتقد است که مشکل اصلی کمبود بلیت، نبودتوازن بین عرضه و تقاضا است. این اتفاق در حالی رخ داده که جمعیت در چند سال اخیر رشد زیادی داشته است. ظرفیت فعلی راه‌آهن جوابگوی افزایش سفرهای مردم نیست. این موضوع باعث شد تا شهروندان برای تهیه بلیت سفر با جمله «ظرفیت تکمیل است» روبه‌رو شوند. همچنین، بین ۲ شهر مبدأ و مقصد قطار، چندین ایستگاه وجود دارد که در بعضی موارد، سهمیه ایستگاه‌ها تعیین و باعث کاهش ظرفیت سفرهای مردمی می‌شود.

سیکل معیوب خطوط ریلی ادامه دارد

این کارشناس با تاکید بر افزایش نرخ واگن، به صمت توضیح داد: در دهه ۶۰ یک واگن بیشتر از ۱۰ میلیون تومان نبود، اما امروزه نرخ چرخ واگن بیشتر از ۳۰ میلیون تومان شده است. بی‌برنامگی و ضعف در مدیریت باعث شده تا در همین چندساله اخیر یک‌پنجم از واگن‌های کشور از رده خارج شوند و معلوم نیست این سیکل معیوب تا چه زمانی قرار است که ادامه پیدا کند.

وی با بیان اینکه سرمایه‌گذاری در بخش ریلی انگیزه و جاذبه ندارد، گفت: توسعه راه‌آهن به‌عنوان یک زیرساخت حمل‌ونقل عمومی، نیازمند حمایت و پشتیبانی دولتی است. دولت می‌تواند نقش مهمی در تسهیل و تسریع فرآیند توسعه راه‌آهن ایفا کند.



این حمایت می‌تواند به‌صورت مالی، سیاسی و سازمانی ارائه شود. باید منابع مالی لازم برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های راه‌آهن فراهم شود.

فتحی‌نژاد در خاتمه گفت: دولت می‌تواند سیاست‌ها و آیین‌نامه‌های لازم را تدوین و اجرا کند تا فرآیند توسعه راه‌آهن را تسهیل کند. این شامل تنظیم قوانین و مقررات مربوط به احداث، بهره‌برداری و ایمنی راه‌آهن، تسهیل در تامین قطعات و لوازم و اخذ مجوزها و تشویق به تحقیق و توسعه در حوزه راه‌آهن می‌شود. علاوه بر این، دولت می‌تواند با ایجاد همکاری‌ها و شراکت‌های بین‌المللی، فناوری‌ها و دانش فنی را به‌اشتراک بگذارد و از تجربیات کشورهای دیگر در زمینه توسعه راه‌آهن بهره‌برداری کند. به‌طورکلی، حمایت و پشتیبانی دولت در توسعه راه‌آهن از اهمیت بالایی برخوردار است، چراکه راه‌آهن به‌عنوان یک راه حمل‌ونقل پایدار، سریع و اقتصادی، نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها ایفا می‌کند.

> راه حمل‌ونقل پایدار، سریع و اقتصادی، نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها ایفا می‌کند

قطار مسافری در ایستگاه خروج سرمایه

علیرضا طالبی، کارشناس ریلی درباره تشدید مشکلات کمبود بلیت قطار به صمت توضیح داد: در سال‌های اخیر در هر حرفه و کسب‌وکار، تعدادی برند و شرکت جدید تاسیس شده‌اند. با این حال، در حوزه حمل‌ونقل ریلی مسافری، هنوز هیچ شرکت جدیدی تشکیل نشده است. این نشان می‌دهد که علاقه‌ای برای سرمایه‌گذاری در این حوزه وجود ندارد. این وضعیت یک تهدید جدی برای صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری است و حتی در بخش‌های دیگر مانند تولید لکوموتیو و واگن باری نیز وضعیت بهتری وجود ندارد. وی افزود: سرمایه‌گذاران تمایل دارند در بخشی سرمایه‌گذاری کنند که سودآوری بالایی دارد. اگر نرخ بلیت قطار آزاد شود، احتمالا شاهد کاهش نرخ به‌دلیل رقابت خواهیم بود. در حال حاضر، رقابتی در این صنعت وجود ندارد و هیچ سرمایه‌گذار جدیدی وارد این حوزه نشده است.

این کارشناس گفت: در چند سال اخیر، علاوه بر اینکه هیچ شرکت جدیدی وارد حوزه حمل‌ونقل ریلی مسافری نشده است، ۳ شرکت موجود در این حوزه از صنعت خارج شده‌اند. دلیل اصلی این خروج، عدم‌توجیه اقتصادی در این صنعت است. با این روش‌ها و تعیین قیمت‌های دستوری، عدم‌حرکت قطارها به‌نفع شرکت‌ها است. به‌علاوه، به‌جای رغبت به سرمایه‌گذاری جدید، تعدادی از شرکت‌های قبلی نیز حذف شده‌اند.

او اعتقاد دارد که سیاست قیمت‌گذاری دستوری بلیت قطار، تفاوتی بین تعرفه نرخ بلیت و هزینه‌های واقعی شرکت‌های ریلی ایجاد کرده و زیان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری روزبه‌روز در حال افزایش است. در کشور، برای همه موضوعات قوانینی وجود دارد، اما گاهی قوانین با صدور دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌ها محدود می‌شوند. باوجود قیمت‌گذاری دستوری، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری مجبور هستند تا بخشی از هزینه‌های واقعی خود را از مسافران دریافت کنند، اما روش صحیح دریافت سایر هزینه‌ها هنوز مشخص نشده است.

تشدید کمبود تعداد قطار و بلیت

طالبی به تشدید کمبود تعداد قطار و بلیت از سال گذشته اشاره کرد و به صمت گفت: در بخش‌های دیگر حمل‌ونقل از جمله حمل‌ونقل هوایی و اتوبوسی نیز، شرایط مشابهی وجود دارد. این وضعیت تنها محدود به حمل‌ونقل ریلی نیست، بلکه در سال‌های اخیر به‌دلیل توجه نداشتن کافی به صنعت حمل‌ونقل، عرضه در بخش‌های مختلف کاهش یافته است.



وی در خاتمه بیان کرد: دلیل اصلی این کاهش، مشکلات مالی در تامین هزینه‌های تعمیر و نگهداری است. این مشکلات باعث کاهش تعداد وسایل نقلیه فعال در بخش‌های اتوبوس، هواپیما و قطار شده است. همچنین، روش قیمت‌گذاری دستوری در حمل‌ونقل ریلی باعث شده است که برخی از مسیرها برای شرکت‌های ریلی سودآور نباشد و عرضه در این مسیرها کاهش یابد. برخی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز به‌دلیل نقدینگی کافی، نمی‌توانند واگن‌ها را تعمیر و نگهداری کنند. این موضوع باعث شده است که بخشی از واگن‌ها خارج از دسترس قرار گیرند و عملکرد آنها متوقف شود.

> اگر نرخ بلیت قطار آزاد شود، احتمالا شاهد کاهش نرخ حامل از رقابت خواهیم بود

سخن پایانی

شبکه جامع و کارآمد حمل‌ونقل ریلی از موثرترین عوامل زمینه‌ساز ارتقای سطح اقتصادی و رفاهی مناطق و در نتیجه بهبود مشکلات امنیتی آنها خواهد بود. همچنین هنگامی که شبکه ریلی تامین‌کننده منافع سایر کشورهای منطقه و در راستای همکاری‌های مشترک اقتصادی و سیاسی آنها باشد، خودبه‌خود به عاملی مهم در راستای امنیت منطقه‌ای و حتی جهانی و سایر مسائل مرتبط با آن تبدیل خواهد شد.

کارشناسان بخش ریلی کشور اعتقاد دارند در میان بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، راه‌آهن به‌سمت مزایای خاص از جمله قابلیت حمل انبوه بار و مسافر، ایمنی بسیار بالا و مصرف اندک سوخت، نقش ویژه‌ای در ترابری هر کشور دارد، به‌طوری‌که حجم ترافیک در بسیاری از محورهای برون‌شهری و حومه‌ای در کشور بالا و شاخص مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل ریلی فوق‌انتظار است.

از ۸۰ سال پیش که سوت نخستین قطار در کشور ما شنیده شد، صنعت ریلی تفاوت‌های زیادی کرده است. در حال حاضر راه‌آهن از شهرهای زیادی می‌گذرد، هرچند شهرهای بسیاری نیز از این نعمت بی‌نصیب هستند. طبق نیاز کشور و پیش‌بینی‌های برنامه‌های توسعه‌ای، باید طول خطوط ریلی کشور به ۲۵ هزار کیلومتر برسد، چراکه تمامی کشورهای دنیا به این نتیجه رسیده‌اند که ایمنی راه‌آهن ۲۰ برابر بیشتر از حمل‌ونقل جاده‌ای است.

تمامی کشورهای دنیا با این نتیجه‌گیری، خطوط ریلی خود را توسعه داده‌اند،زیرا توسعه و رفاه ملی را به‌همراه دارد. از همین‌رو حمل‌ونقل ریلی باید به‌صورت مضاعف توسعه داده شود. بر همین اساس، ضروری است که سهم حمل‌ونقل ریلی کشور ما در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه افزایش یابد؛ چراکه نرفتن به‌سمت حمل‌ونقل ریلی باعث می‌شود مصرف سوخت در سایر بخش‌های حمل‌ونقل ۱۰هزار میلیارد تومان بر تولید ناخالص داخلی تاثیر منفی بگذارد.

هم‌اکنون به نقطه‌ای رسیده‌ایم که باید ظرفیت‌سازی گسترده برای پاسخگویی به حجم بالای تقاضاها انجام شود، این در حالی است که در شرایط فعلی، سهم بخش ریلی نیازمند اختصاص منابع قابل‌توجهی از سوی دولت است تا بتواند بیشترین حجم جابه‌جایی بار و مسافر را از آن خود کند.

نگاه صمت به راهکارهای رفع ناترازی انرژی نشان داد

نیاز به ایجاد حسابی برای بهینه‌سازی



امیرعباس آذرموند: یکی از اصلی‌ترین مشکلات فعلی کشور، ناترازی رو به گسترش انرژی است که به‌واسطه نرخ رشد بیشتر تقاضا و مصرف انرژی نسبت به عرضه و تولید آن ایجاد شده است. اگرچه راهکار رفع ناترازی انرژی از ۲ مسیر افزایش ظرفیت تولید و نیز مدیریت و بهینه‌سازی مصرف انرژی می‌گذرد، اما مدیریت و بهینه‌سازی مصرف به‌واسطه هزینه سرمایه‌گذاری کمتر و پایداری کاهش مصرف انرژی باید در اولویت اقدامات قرار گیرد. بررسی زنجیره تولید تا مصرف انرژی در کشور نشان می‌دهد در هریک از بخش‌ها اتلاف و هدررفت انرژی قابل‌توجه است. در همین راستا، مسئله بهینه‌سازی همواره موردتاکید قوانین بوده، به‌نحوی‌که برای ایجاد انگیزه و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی در اجرای پروژه‌های بهینه‌سازی انرژی سازکارهایی نیز در کشور ایجاد شده؛ ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست طرح شده ذیل آن ۲ راهکاری است که در این راستا تعریف شده و متاسفانه تاکنون عملکرد قابل‌قبولی نداشته است. علت اصلی فقدان عملکرد، عدم‌اطمینان سرمایه‌گذار از بازپرداخت سرمایه‌گذاری صورت‌پذیرفته به‌واسطه وابستگی منابع تعهد دولت برای این بازپرداخت‌ها به تبصره «۱۴» قوانین بودجه سنواتی است.

در سال‌های گذشته به‌دلیل اختلاف در عرضه و تقاضای انرژی، کشور با ناترازی جدی مواجه شده که از آن به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین چالش‌های آتی می‌توان نام برد.

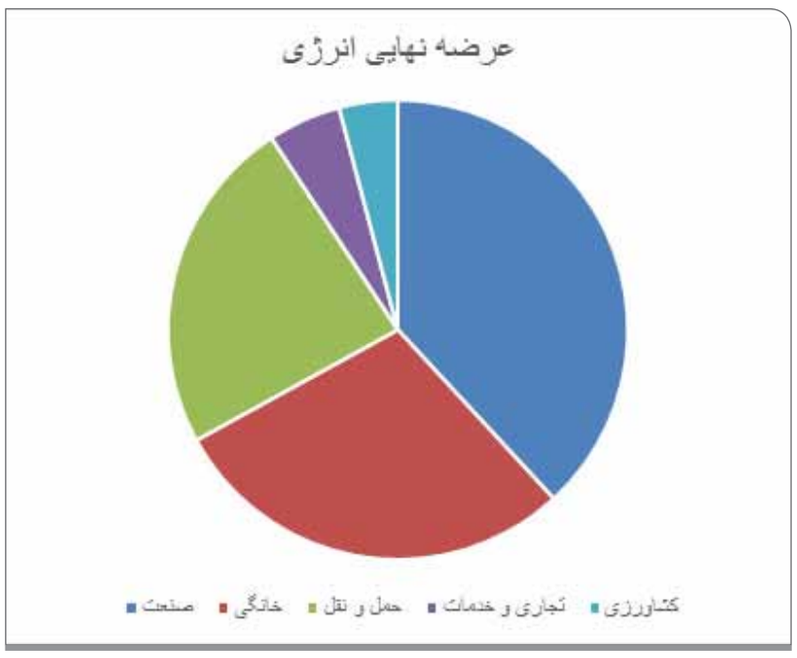
به‌گزارش صمت، در حال حاضر راه برون‌رفت از وضعیت فعلی «افزایش ظرفیت تولید» و «مدیریت بهینه‌سازی مصرف انرژی» است و در صورتی که هرکدام از این موارد پیگیری نشود، تامین پایدار انرژی کشور با مشکل مواجه شده و با افزایش ناترازی انرژی، آسیب‌های جدی اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و زیست‌محیطی برای کشور و همه بخش‌های مصرفی به‌وجود خواهد آمد. راهکار مدیریت و بهینه‌سازی انرژی نسبت به افزایش ظرفیت تولید دارای مزایایی مانند هزینه سرمایه‌گذاری کمتر، جلوگیری از هدررفت انرژی با ارزش اقتصادی بالا، حفظ منابع بین‌نسلی و پایدار بودن کاهش مصرف انرژی است و به‌همین‌منظور باید در اولویت اقدامات برای رفع ناترازی انرژی قرار گیرد.

در حال حاضر ۲ سازکار ذیل قوانین و مقررات کشور برای پیشبرد طرح‌های بهینه‌سازی انرژی وجود دارد که شامل ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست می‌شود.

بررسی وضعیت بهینه‌سازی انرژی در کشور نشان از عدم‌کارکرد صحیح و کامل ابزارهای موجود دارد.

نیمه دوم دشوار دهه ۹۰

در سال ۹۹ میزان کل عرضه انرژی اولیه در ایران برابر با ۲هزار و۱۵۱ میلیون بشکه معادل نفت خام بوده است. در جریان عرضه اولیه انرژی تا عرضه نهایی آن، بخشی از انرژی به‌دلیل تلفات هدر می‌رود و در نهایت، حدود هزار و۶۵۷ میلیون بشکه معادل نفت خام به‌دست مصرف‌کننده نهایی می‌رسد. تلفات انرژی در مسیر انتقال و توزیع و همچنین تبدیل انرژی همواره وجود دارد و غیرقابل‌اجتناب است، اما می‌توان با کاهش میزان آن از هدررفت انرژی تا حد زیادی کاست. علاوه بر تلفات ذکرشده، پیش از عرضه اولیه انرژی و در بخش تولید نیز هدررفت انرژی وجود دارد که از جمله آن می‌توان به گازهای مشعل اشاره کرد.



به‌صورت‌کلی میزان شاخص شدت مصرف انرژی در ایران سال ۲۰۲۲ برابر با ۰.۲۰۷ کیلوگرم معادل نفت خام به دلار براساس برابری قدرت خرید است که حدود ۱.۸ برابر متوسط جهانی و ۲.۸ برابر کشورهای توسعه‌یافته است. این شاخص در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته روندی کاهنده دارد که نشان از افزایش بهره‌وری انرژی در این کشورها دارد، اما متاسفانه به‌رغم وجود تاکیدات قانونی به‌منظور کاهش شدت مصرف انرژی، روند این شاخص در ایران صعودی بوده است.

▣ نیاز به مدیریت انرژی در بخش‌های تولید

مدیریت و بهینه‌سازی انرژی تنها مربوط به بخش‌های مصرفی نبوده و تمامی بخش‌های تولید تا عرضه نهایی انرژی را شامل می‌شود. در این بخش به چند مورد از مهم‌ترین ظرفیت‌های مدیریت و بهینه‌سازی انرژی در عملیات تولید، عرضه اولیه و عرضه نهایی انرژی پرداخته می‌شود.

در تولید انرژی، یکی از مواردی که باید موردتوجه قرار گیرد، جمع‌آوری گازهای همراه است. در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۵.۲ میلیارد مترمکعب گاز مشعل سوزانده شده است. انتظار می‌رود با کاهش این میزان گاز مشعل، علاوه بر اینکه بخشی از مشکل تامین گاز در فصول سرد سال برطرف می‌شود، از هدررفت منابع انرژی کشور نیز جلوگیری شود. در عرضه اولیه انرژی نیز افزایش راندمان نیروگاه‌ها و کاهش تلفات شبکه انتقال و توزیع از جمله مهم‌ترین بخش‌هایی است که باید در اولویت اقدامات قرار بگیرد.

متوسط راندمان نیروگاه‌های کشور در سال ۹۰ برابر با ۳۶.۹ درصد بوده که در ۱۰ سال گذشته تنها ۲.۱ واحد افزایش داشته است. باتوجه به ارزش حرارتی سوخت گاز، برآورد می‌شود به‌ازای هر یک واحد افزایش راندمان نیروگاهی از حالت فعلی (۳۹.۱ درصد)، ۲.۵ درصد مصرف سوخت کاهش یابد که ظرفیت بالای بهینه‌سازی انرژی را نشان می‌دهد.

شواهد مختلف حاکی از این است که در بخش‌های تولید تا عرضه نهایی انرژی نشان از نبود توجه به بهینه‌سازی انرژی در کشور و ظرفیت بالای آن دارد. پیاده‌سازی طرح‌های بهینه‌سازی انرژی در هر یک از موارد ذکرشده، علاوه بر اینکه کمک مهمی به محل مشکل ناترازی انرژی می‌کند، از هدررفت منابع انرژی و آسیب‌های اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی ناشی از ناترازی هم جلوگیری می‌کند.

▣ ضرورت تاسیس حساب بهینه‌سازی

وابستگی منابع بازپرداخت طرح‌های بهینه‌سازی انرژی به تبصره «۱۴» و هدفمندی یارانه‌ها موجب می‌شود تا در صورت افزایش میزان بازپرداخت، این منبع تضمین لازم را برای سرمایه‌گذار برای ورود به اجرای طرح‌های بهینه‌سازی ایجاد نکند. از این‌رو باتوجه به اهمیت بهینه‌سازی انرژی کشور، باید با ایجاد یک تضمین برای تسویه گواهی‌های صرفه‌جویی، انگیزه سرمایه‌داران را برای اجرای طرح‌های بهینه‌سازی افزایش داد. ایجاد حسابی با منابع پایدار که مصارف آن تنها در تضمین تسویه گواهی صرفه‌جویی باشد، می‌تواند هدف مدنظر را در دسترس‌تر کند. بر همین اساس، در بند «س» تبصره «یک» قانون بودجه امسال به دولت اجازه ایجاد حساب بهینه‌سازی مصرف انرژی نزد خزانه‌داری کشور داده شده است.

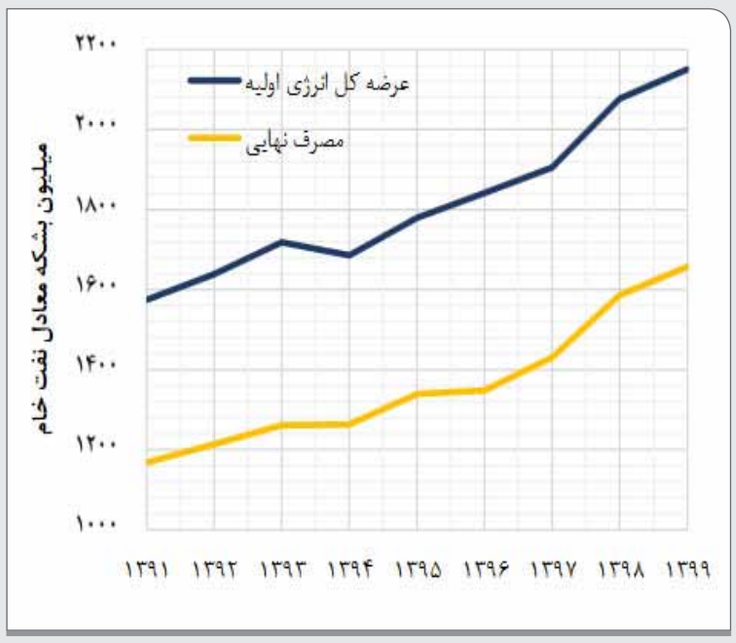
منابع اولیه ۳۰ هزار میلیارد تومانی برای آن در جزء «یک» این بند قانونی در نظر گرفته شده و در کنار آن ۱۵هزار میلیارد تومان هم در جدول تبصره «۱۴» برای اهداف بهینه‌سازی مصرف انرژی مبتنی بر ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید لحاظ شده است. در صورت پرداخت منابع مذکور، حساب بهینه‌سازی می‌تواند تضمین لازم را به سرمایه‌گذار برای بازپرداخت تعهدات انجام‌شده بدهد.

هرچند استفاده از منابع حساب برای تامین مالی اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی می‌تواند یکی از گزینه‌های مصارف حساب باشد، اما پیش‌بینی می‌شود در صورت تضمین تسویه گواهی‌های صرفه‌جویی صادره از طریق حساب، انگیزه لازم برای ورود به طرح‌ها ایجاد شود و بخش خصوصی، نسبت به تامین مالی طرح‌ها اقدام کند. بنابراین ضروری است استفاده از این منابع تنها در راستای ارائه تضمین در تسویه گواهی‌های صرفه‌جویی انرژی مجاز باشد.

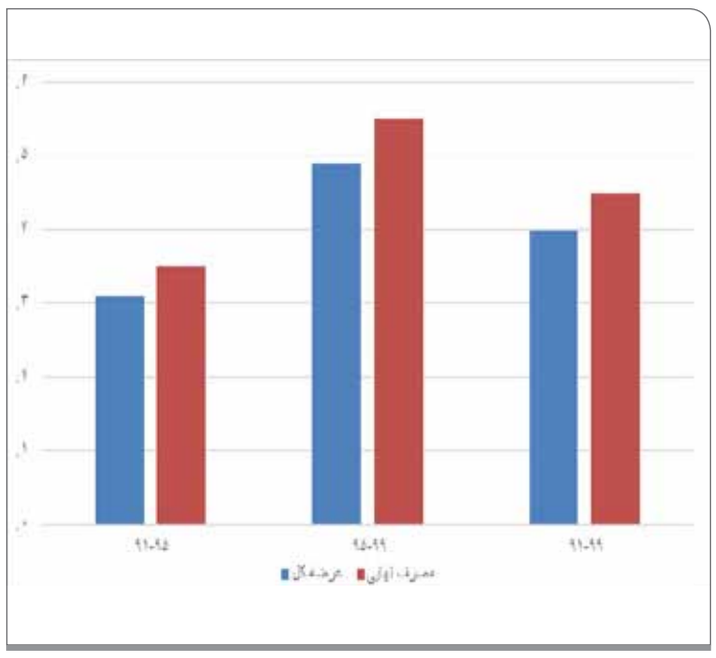
علاوه بر مباحث مربوط به مصارف حساب، باید منابع آن نیز به‌نحوی تامین شود که سرمایه‌دار اطمینان کافی برای ورود به اجرای طرح‌های بهینه‌سازی داشته باشد. به‌همین‌دلیل، یکی از شروط ارائه تضمین کافی حساب به سرمایه‌گذاران، اطمینان آنها از منابع پایدار حساب است. همواره تعهدات دولت در بازپرداخت طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی در جدول مصارف تبصره «۱۴» قوانین بودجه سنواتی دیده شده و باتوجه به اینکه این جدول ردیف‌های مصرفی بیشتری هم دارد، اگرچه تاکنون دولت نسبت به تسویه گواهی‌ها عملکرد نسبتا قابل‌قبولی داشته، اما مبلغ کاربرگ صادرشده اندک بوده و دولت توان بازپرداخت آن را داشته است، هرچند براساس آمار غیررسمی در یک سال گذشته نیز، پرداخت آن با مشکلاتی روبه‌رو بوده است. در صورت اجرای کامل طرح‌های بهینه‌سازی، باتوجه به وجود ردیف‌های دیگر با اولویت بالاتر در تبصره «۱۴»، بازپرداخت طرح‌های بهینه‌سازی از مصارف تبصره «۱۴» با مشکل روبه‌رو خواهد شد. به‌همین‌دلیل از جدا کردن تعهدات دولت در بازپرداخت طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی از جدول مصارف تبصره «۱۴» بودجه سنواتی یکی از الزامات تاسیس حساب بهینه‌سازی مصرف انرژی است.

در یک دهه گذشته به‌شکل متوسط سالانه عرضه انرژی اولیه ۴ درصد افزایش داشته، در حالی که مصرف نهایی انرژی ۴.۵ درصد رشد کرده است.

به‌عبارتی، مصرف انرژی رشد بیشتری نسبت به عرضه اولیه انرژی داشته است. آمار پنج‌ساله ابتدایی دهه ۹۰ و ۵ سال دوم آن نیز نشان می‌دهد که اگرچه در این دو بازه همچنان درصد رشد مصرفی بیش از عرضه اولیه انرژی بوده، اما شیب مصرف در نیمه دوم دهه ۹۰ بسیار بیشتر شده و از متوسط سالانه ۳.۵ درصد به ۵.۵ درصد رسیده است.



اگرچه افزایش مصرف انرژی به‌طورمستقل نباید به‌عنوان یک رویکرد منفی تلقی شود، چراکه یکی از شاخص‌های توسعه اقتصادی یک کشور در حال توسعه را می‌توان افزایش میزان مصرف انرژی آن کشور در نظر گرفت، اما نکته‌ای که باید در کنار رشد مصرف در نظر گرفت، میزان ارزش‌افزوده ایجادشده ناشی از افزایش مصرف انرژی و مقایسه میزان ارزش‌افزوده ایجادشده ناشی از افزایش مصرف انرژی و مقایسه میزان مصرف انرژی و تولید ناخالص داخلی با یکدیگر است.



یک کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت:

نبود احزاب پارلمان‌ها را تضعیف کرده است



عکس: آیدا فریدی

مجلس یازدهم در حالی بـه روزهای آخر خود نزدیـک می‌شـود که همچنـان مسـئله بودجه سـال آینده و مباحث حول آن بسیار داغ است. شـاید ایـن مجلس بیـش از ۱۰ مجلس پیشـین در بودجه‌ریـزی کشـور مداخلـه و حداقل ۲ بار هم کلیات لایحـه بودجه را رد کـرد، اما باوجود این سـطح از مداخله کم‌سـابقه، باز هم بیشـتر کارشناسان اقتصاد اتفاق‌نظر دارند که مداخلات انجام‌شده به زیان توسعه کشور بوده است.

در همیـن بـاره محمدتقـی فیاضـی، منتقـد اقتصاد، می‌گوید: «من فکر می‌کنم یک مشـکل اساسی کشـورمان این اسـت که نظام حزبی بر آن حاکم نیسـت. منظورم این نیست که احزاب وجود ندارند؛ یکسـری فضاها هستند که در هر حال احزابی هـم در آن فعالیت می‌کنند. منظور من از احزاب، احزابی با شناسـنامه، استخوان‌دار و با گرایش‌های مشـخص سیاسی است. احزابی که از پیش مشخص باشد درباره مسائل اقتصادی چـه جهت‌گیری‌هایـی دارنـد و اگـر برمبنـای وعده‌هایشـان عمل نکردند، نه‌تنها کسـانی که بـه آنهـا رای دادند کـه بدنه احزاب‌شـان هم از آنها چرایی این پشـت پا زدن به وعده‌ها را جویا شوند.»

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

◉ انتخابات دوازدهمین دوره مجلس نزدیک است. در سال‌های گذشته مداخلات زیادی ازسوی مجلس در مسائل اقتصادی، از جمله لوایـح بودجه صورت گرفته که بـا انتقاداتی همراه بوده است. نظارت توسعه‌گرا ازسوی پارلمان به چه معناست؟

برای اینکه به این سـوال پاسـخ دهیم شـاید بد نباشـد نگاهی به تاریخچه و چرایی شـکل‌گیری پارلمان‌ها داشـته باشـیم. انگلستان به‌عنوان اولین کشـوری که پارلمان را تشـکیل داد، بیش از هر چیز در پـی این بود که بر روند مالیات‌گیری و هزینه دربار و دولت نظارت کند. در واقع مردم معترض بریتانیا ۴ قرن پیش، وقتی تصمیم گرفتند بر روند سیاسـی حاکم بر کشورشان نظارت کنند، پارلمان را به‌عنوان نهـادی که در آن نمایندگان مردم بتوانند بـر امور نظارت کنند و به قانون‌گذاری دست بزنند، تاسیس کردند که از اولین وظایفش نظارت بر مخارج دربار و نحوه و میزان اخذ مالیات از طبقات مختلف مردم و همچنین نحوه هزینه‌کرد آن بوده است.

بر این مبنا می‌توانم ادعا کنم که پارلمان‌ها به‌طور کلی نقشی بسیار مهـم و تعیین‌کننـده در تعیین نحوه و میـزان درآمدها و هزینه‌های دولت‌ها دارند و همین مسئله اقتصادی و مالی بود که موجب تشکیل پارلمان به‌عنوان مکانی که نمایندگان مردم در آن جمع می‌شوند، شد.

◉ به تشـکیل پارلمان در انگلسـتان اشـاره کردید و اینکه ۴ قرن اسـت انتخابات مجلس دارند. در ایران قوانین بالادسـتی چه اختیاراتی برای مجلس قائل هستند؟

اگر بخواهیم به قوانین بالادسـتی در ایـران بپردازیم، باید به قانون اساسی مراجعه کنیم. در اصل ۵۲ قانون اساسی به‌صراحت آمده است: «برنامه بودجه سالانه کل کشور به ترتیبی که در قانون مقرر می‌شود از طـرف دولت تهیه و برای رسـیدگی و تصویب به مجلس شـورای اسلامی تسلیم می‌شود. هر گونه تغییر در ارقام بودجه نیز تابع مراتب مقرر در قانون خواهد بود.»

به‌دلیل اهمیتی که قانون اساسـی در نظام‌های مشـابه دارد، ما در ایـن قوانین با اصول و فصول برخورد داریم. قانون اساسـی جمهوری اسـلامی که در سال ۶۸ تغییراتی داشت، در مجموع ۱۷۷ اصل و ۱۴ فصل قانونی دارد که یکی از اصول آن بر نقش پررنگ بودجه در روند بودجه‌ریزی کشورمان تاکید دارد.

◉ این اصل توسـط شورای نگهبان با تفسـیری خاص مواجه شده است؟

ابهاماتی در این اصل وجود داشت که سبب شد شورای نگهبان یک تفسیر در این باره ارائه دهد. این نهاد معتقد است حدود و ثغور دخالت مجلس در پروسـه تصویب بودجه سالانه را به‌اندازه‌ای باشد که شاکله آن به‌هم نریزد، می‌داند.

◉ به‌هم نخوردن شاکله به چه معناست؟

متاسـفانه این هم به‌طور دقیق مشخص نیسـت، اما براساس آنچه تاکنون مشاهده کردیم اگر مجلس کلیات لایحه را رد نکند، در نهایت نمی‌تواند در زمان بررسـی، ماهیت یک لایحـه بودجه را تغییر دهد. البته این‌گونه ادعا می‌کننـد، اما دولت هم گاهی به عملکرد نمایندگان مجلـس اعتراض می‌کنـد و می‌گوید قانـون بودجه بـا لایحه‌ای که رئیس‌جمهوری به مجلس ارائه کرده، متفاوت است.

◉ با این شـرایط چقدر می‌توانیم بگوییـم نمایندگان مجلس در عمـل به وظایف خود چـه در زمینه قانون‌گـذاری و چه در زمینه نظارت و به‌طور مشـخص درباره بودجه‌های سالانه عمل کرده‌اند؟

چیزی که به‌راحتی قابل‌تشخیص است این است که مجلس برمبنای وزن و جایگاهی که در قانون اساسـی جمهوری اسـلامی دارد، عمل نکرده اسـت. ایـن مهم در قوانین بودجه و تصویـب لوایح مرتبط هم به‌صورت کامل آشـکار اسـت و متاسـفانه در زمینه نظارت، عملکرد نمایندگان شاید ضعیف‌تر هم به حساب بیاید.

◉ دلیل این مسئله چیست؟

بارها درباره این صحبت شده که چرا پارلمان در کشور ما به وظایف قانونی خود عمل نمی‌کند و صاحب‌نظران عرصه‌های سیاسی، حقوقی، اقتصـادی و امور اجتماعـی هم در این باره صحبـت کردند. من فکر می‌کنم یک مشـکل اساسی کشورمان این است که نظام حزبی بر آن حاکم نیسـت. منظورم این نیسـت که احزاب وجود ندارند؛ یکسری فضاها هسـتند که در هر حـال احزابی هـم در آن فعالیت می‌کنند. منظور من از احزاب، احزابی با شناسنامه، استخوان‌دار و با گرایش‌های مشخص سیاسی است. احزابی که از پیش مشخص باشد درباره مسائل اقتصادی چه جهت‌گیری‌هایی دارند و اگر برمبنای وعده‌هایشان عمل نکردند، نه‌تنها کسانی که به آنها رای دادند که بدنه احزاب‌شان هم از آنها چرایی این پشت پا زدن به وعده‌ها را جویا شوند.

در شـرایطی که احزاب پایه کنش سیاسـی در کشورمان را تشکیل نمی‌دهند، افراد میدان‌دار می‌شوند. در واقع کار جمعی به نفع منفعت فردی کنار گذاشـته می‌شـود و دیگر دانش و تعهد یک نماینده است کـه می‌تواند او را حامی منافع مردم کند یا خیر. در کشـور ما اکنون ایـن وضعیت حاکم اسـت و به‌جای نمایندگانی با احزاب مشـخص، افرادی وارد پارلمان می‌شـوند که ابتدا منافع شـخصی خود را ملاک قرار می‌دهند و در نهایت منافع مردم منطقه‌ای که به آنها رای داده‌اند.

◉ اینکه نمایندگان مدافع مردم محلی خود باشند مشکل‌ساز می‌شود؟

بسـیار زیاد، زیـرا طرح‌های مختلـف به‌جای اینکـه توجیه ملی و توسـعه‌ای داشته باشند، حاصل کشـمکش‌های سیاسی، منطقه‌ای و گاهـی قومی هسـتند و این خود به ایجـاد بحران‌های مختلف منجر و تبدیل به مانعی در مقابل توسـعه ایران می‌شـود. اهمیت احزاب در ایـن اسـت که هر نماینده بایـد خود را متعهد به برنامه سراسـری و گاه بین‌المللـی حزبش بداند و در آن چارچـوب حرکت کند، زیرا در کشورهای توسعه‌یافته مانند فرانسه یا انگلستان به‌ندرت یک نماینده به‌طور مستقل و جدا از احزاب شانسی برای انتخاب شدن پیدا می‌کند.

پراکندگی موجود در نظام پارلمانی ایران موجب تشـکیل مجالسی ضعیـف که اهدافـی منطقه‌ای و فردی دارند شـده و تـداوم آن هم می‌تواند همچنان کار را دشـوارتر کند و مجالسی ضعیف‌تر از مجالس پیشـین را بر مسند برساند. این در حالی اسـت که در شرایط دشوار فعلی کشـورمان، نظارت بر نحوه هزینه‌کرد منابـع و همچنین نحوه جذب درآمدها بسـیار مهم‌تر از این مسـائل در وضعیت نرمال ایران است که می‌بینیم چندان در مجلس فعلی جایگاهی ندارد.

◉ منظورتان کدام دسـته از بحث‌های اقتصادی است که جای آن را خالی می‌بینید؟

به‌طور مشـخص می‌دانیم که پروژه‌هایی در کشورمان اجرا می‌شوند که نه‌تنها هیچ دسـتاورد اقتصادی نخواهند داشـت که گاه یکسره با منافع ملی ما هم در تناقض قرار می‌گیرند. این تازه در شرایطی است کـه یک نماینده منافع خود و لابی‌های خودش را مدنظر قرار ندهد و بر این مبنا وارد عمل نشود.

از سوی دیگر کسری بودجه یک موضوع بسیار جدی و تعیین‌کننده است که حتی وارد بحث‌های مردم کوچه و خیابان هم شده است. در این وضعیت نهادی که یک وظیفه بنیادی آن نظارت بر عملکرد قوای مختلف و مهم‌تر از همه دسـتگاه اجرایی کشور است، باید با وسواس بیشـتری عمل کند. مثلا دولت وقتی می‌گوید فلان مقدار منابع را با فروش اوراق قرضه و اسناد خزانـه تامیـن می‌کنـم، چقـدر از ایـن منابـع واقعا محقق می‌شـود. در شـرایطی که به‌بهانه کنترل تورم از افزایش دستمزد کارگران، حقوق کارمندان و مستمری بازنشستگان جلوگیری می‌شـود، حساسیت بیشـتری درباره اینکه چرا کسری بودجه و تراز عملیاتـی منفـی در اقتصاد ایران ایجاد و از چه راه‌هایی این کسـری جبران می‌شـود، به خـرج دهند. آنها باید حداکثر سـختگیری را در زمینه مخارج دولتی اعمال و بررسـی کنند هر اقدامی که در دسـتور قـرار می‌گیرد چه تاثیراتی بر اقتصاد و معیشـت مـردم ایران خواهد داشـت و بر همین مبنا اولویت‌هایی را تعیین کننـد. امروز می‌دانیم بسیاری از مخارج عمرانی کشورمان تامین نمی‌شود و همین هم سبب شـده منابع بسیاری در پروژه‌های نیمه‌تمام کشورمان دست‌نخورده و بی‌استفاده بمانند. انتظار می‌رود نمایندگان به آن دست از پروژه‌هایی که توسعه‌ای‌تر است و به رشد بیشتر اقتصاد منجر می‌شود تن دهند و از اجرای طرح‌هایی که فایده چندانی ندارند، جلوگیری کنند.

اینها و بسـیاری از نکات دیگر در مباحث روزمره بهارسـتان مغفول می‌ماند و مسـائل دیگری زمان اصلی مباحث نمایندگان را تشـکیل می‌دهد. مسـئله این اسـت که بخش بزرگی از بودجه کشـورمان به شـرکت‌های دولتی تعلق می‌گیرند که یـک بار هم در صحن مجلس درباره کارکرد، عملکرد و چرایی وجودشان بحثی نشده است.

نهادهایی چون سـازمان صداوسـیما یا صندوق‌های بازنشسـتگی نهادهایی خاص هم نیسـتند و باید نماینـدگان از آنها بیلان کاری و توضیحاتی درباره چرایی شکسـت و بی‌فایده بـودن انواع بودجه‌های هنگفـت تخصیصی‌شـان بخواهنـد. این مسـائل را کنار گذاشـتند و در مقابـل موج بحران صندوق‌های بازنشسـتگی به بالا بردن سـن بازنشستگی متوسل شده‌اند. در واقع اصلاحات پارامتریک را جایگزین تحولاتی ساختاری کردند که پرواضح است به زودی بی‌اثر می‌شوند.

به‌طور کلی مهم‌ترین مشکل بخش مالی کشورمان کسری بودجه و تراز عملیاتی منفی اسـت که در سـال‌های تحریم گریبان اقتصادمان را گرفته اسـت. این نقیصه فشـاری بزرگ را بـه زندگی عموم مردم ایـران وارد می‌کند و نمایندگان مجلس موظف بوده و هسـتند که به نمایندگی از مردم به این مسـائل بپردازند و از وارد آمدن فشـارهای بیشتر به مردم جلوگیری کنند.

فـرم اشتـراک

چنانچه تمایل به اخذ اشـتراک و دریافت روزنامه صمت دارید لطفا فرم را تکمیل و وجه اشـتراک 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



صمت الزامات سازمان غذا و دارو را در حل معضلات دانش‌بنیان‌ها بررسی کرد

نقدینگی، چالش دانش‌بنیان‌های حوزه دارو

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

چندی پیش در حاشیه نمایشگاه ایران‌ساخت که به نمایش دستاوردهای دانش‌بنیان و تولیدات داخل پرداخت؛ حیدر محمدی، رئیس سازمان غذا و دارو از اولویت‌دهی این سازمان به صدور مجوز دانش‌بنیان‌ها و خرید محصولات ایران‌ساخت خبر داد و گفت: سازمان غذا و دارو براساس قانون حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان، تسهیلات مختلفی را برای حمایت از این شرکت‌ها در نظر گرفته است. از اولویت‌های اصلی سازمان غذا و دارو، صدور مجوز برای شرکت‌های دانش‌بنیان و حمایت از محصولات داخلی است. در این میان، خرید محصولات دانش‌بنیان و ایران‌ساخت در اولویت ما قرار دارند. به‌گفته وی، تجهیزات و مواد آزمایشگاهی ایران‌ساخت می‌توانند به توسعه آزمایشگاه‌های دانشگاه‌های علوم‌پزشکی و آزمایشگاه‌های کنترل غذا و دارو کمک کنند. این در حالی است که به‌گفته مدیرکل دارو و مواد تحت‌کنترل سازمان غذا و دارو، امروز چالش اصلی دارو در کشور، مسئله نقدینگی است. برای اینکه شرکت‌ها بتوانند ارزش‌افزوده خلق کنند و کار را پیش ببرند، باید چرخه نقدینگی اصلاح شود. کارشناسان هم در گفت‌وگو با صمت موضوع قیمت‌گذاری را اصلی‌ترین چالش دانش‌بنیان‌های حوزه دارو می‌دانند. بسیاری از فعالان این حوزه، دارو را صنعتی دانش‌بنیان می‌دانند و خواستار حمایت دولت از این صنعت هستند.

صمت در این گزارش به بررسی نقش سازمان غذا و دارو در ارتقای عملکرد دانش‌بنیان‌ها در رشد تولید دارو پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

فرسودگی تجهیزات، عامل افزایش ضایعات دارویی است

صنعت داروسازی کشور اگرچه توانسته است ۹۷ درصد از نیاز داخل را به دارو تامین کند، اما با چالش‌های متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کند. کهنگی و فرسودگی خطوط تولید داروسازی یکی از این چالش‌ها است که مانع از کسب شرایط و استانداردهای لازم برای کسب تراز مثبت در صادرات دارو می‌شود. خطوط تولید دارو در کشورمان در بسیاری از کارخانه‌های داروسازی پیر شده‌اند و نیاز به جوان‌سازی دارند تا از ضایعات و هزینه‌های تولید دارو کاسته شود.

به‌گفته یک کارشناس، مشکل فرسودگی دستگاه‌های تولید دارو در ایران، کیفیت دارو را در مراحل اول تولید تحت‌تاثیر قرار نمی‌دهد، بلکه این مشکل، ضایعات تولید را بالا می‌برد.

به‌عنوان‌نمونه، دارویی را که می‌توان با زیر یک درصد ضایعات تولید کرد، وقتی دستگاه تولیدکننده این دارو قدیمی می‌شود، بین ۳ تا ۶ درصد و در برخی موارد تا ۷ درصد ضایعات بیرون می‌دهد.

ایرنا در این‌باره نوشته است، در حال حاضر در صنعت داروسازی دستگاه‌هایی با عمر ۳۰ تا ۴۰ سال و در برخی موارد تا ۵۰ سال هم وجود دارد؛ وزارت بهداشت نگران نرخ و تامین دارو و وزارت صمت هم بیشتر به‌دنبال سایر صنایع است، در حالی که باید ساختارهای دولتی بپذیرند که صنعت داروسازی، صنعتی دانش‌بنیان و بهای تمام‌شده آن متاثر از نرخ تورم است و هر حمایتی که از سایر صنایع دارند، باید از صنعت داروسازی هم داشته باشند.

سقف واردات رعایت شود



بهنام ابراهیم‌نژاد، رئیس یک شرکت دانش‌بنیان در حوزه دارو گفت: یکی از اصلی‌ترین چالش‌هایی که به‌عنوان سد راه توسعه در ساخت دارو در داخل شناخته می‌شود، فرآیند آسان واردات آن دسته از داروهایی است که توان ساخت آن در داخل وجود دارد. طبق اعلام سازمان غذا و دار، برای هر دارو درصدی از واردات در نظر گرفته شده است تا در بازار کمبود ایجاد نشود که معمولا این درصدها رعایت نمی‌شود و معمولا بیشتر از میزان تعیین‌شده وارد کشور شده و همین امر موجب کاهش تولید دارو در داخل نیز می‌شود.

وی گفت: در تولید اغلب داروهای عمومی، توان دانش‌بنیان‌ها کافی است و در تولید داروهای مربوط به بیماری‌های خاص به‌دلیل نیازمندی به تشکیلات و فناوری‌های بسیار پیشرفته، هنوز توان رقابتی با داروهای خارجی را نداریم؛ نظیر داروهای مربوط به درمان سرطان یا داروهایی که شمار بیماران آن زیر ۱۰۰ نفر است.

■ ضعف سواد بازار

ابراهیم‌نژاد بااشاره به جای خالی برخی حمایت‌ها در زمینه تجاری‌سازی تولیدات دانش‌بنیان گفت: باتوجه به اینکه اغلب دانش‌بنیان‌های فعال در حوزه دارو به‌لحاظ فن و دانش معمولا پرقدرت ظاهر می‌شوند و توان تولید انواع دارو را هم دارند، این شرکت‌ها برای تجاری‌سازی و تولیدات انبوه، اغلب نیازمند حمایت‌های بیشتری از جانب نهادهای دولتی هستند. بسیاری از این شرکت‌ها، شناخت دقیقی از بازار و اقتصاد ندارند، به‌همین‌دلیل باوجود تولیدات باکیفیت، معمولا نمی‌توانند جایگاه مناسبی در بازار پیدا کنند.

■ فوریت برای حل چالش قیمت‌گذاری

به‌گفته وی، قیمت‌گذاری یکی دیگر از چالش‌های دانش‌بنیان‌ها در بحث توسعه توان داخلی است که برخی از آنها با معضلات عدیده‌ای دست‌وپنجه نرم می‌کنند. به‌عبارت روشن‌تر، بسیاری از شرکت‌های دانش‌بنیان در بازاریابی و نرخ‌گذای محصول با چالش‌های عمده‌ای مواجهند که در صورت عدم‌رفع آنها در برخی موارد منحل می‌شوند، به‌همین دلیل، آنها نیازمند کمک‌های زیادی در این حوزه هستند.

این فعال دانش‌بنیان گفت: همواره یک‌سری چالش‌ها به‌دلیل کوچک بودن شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه دارو وجود داشته است و انتظار می‌رود که سازمان غذا و دارو در این زمینه کمک‌هایی کند، اما متاسفانه قوانین اعمال‌شده برای همه شرکت‌ها چه دانش‌بنیان و چه غیره یکسان است و همه شرکت‌های تولیدی با یک خط‌کش سنجیده می‌شوند.

وی گفت: از آنجایی که دانش‌بنیان‌ها معمولا از فناوری برای کیفیت بالاتر و تولید بیشتر دارو استفاده می‌کنند، انتظاری که از غذا و دارو می‌رود، این است که این ارزش فناوری به‌کاررفته در قیمت‌گذاری لحاظ شود، اما متاسفانه چنین روندی وجود ندارد، حتی در برخی موارد مشاهده شده که همان محصول غیردانش‌بنیان که معمولا وارداتی است، به‌دلیل ارزبر بودنش در بازار گران‌تر است، بنابراین میزان ارزش‌گذاری سازمان غذا و دارو به تولیدات داخل نقدبرانگیز است.

طبق اعلام سازمان غذا و دارو برای هر دارو درصدی از واردات در نظر گرفته شده تا در بازار کمبود ایجاد نشود که معمولا این درصدها رعایت نمی‌شود

کارنامه قابل‌قبول فناوران در کیفیت دارو



محمد عزیزمحمدی، فعال دانش‌بنیان در حوزه دارو در گفت‌وگو با صمت گفت: کیفیت داروهای تولیدی در کشور در مقایسه با کیفیت سایر محصولات تولیدی، بسیار بالا است، چراکه داروها طبق استانداردهای بین‌المللی تولید می‌شوند و این تولیدات ملزم به رعایت استانداردهایی هستند. در واقع، کنترل و نظارت بر داروهای تولیدی و وارداتی هردو با یک روش انجام می‌شود، بنابراین تولیدات داخلی از نظر کیفی با تولیدات خارجی قابل‌رقابت است که معضل و چالش دارو را باید در جای دیگری جست.

وی بااشاره به دلایل صادرات محدود دارو از ایران گفت: چالش‌های صادرات دارو به دریافت تاییدیه‌های بین‌المللی گره خورده است. در ایران به‌دلیل تحریم‌ها، دریافت این تاییدیه‌ها دشوار است و همین امر منجر به محدود شدن امکان صادرات می‌شود.

وی درباره چالش‌های دارویی اکوسیستم نوآوری که تاثیر جدی بر کیفیت محصولات دارویی می‌گذارند، گفت: تولید هر محصولی دارای ۲ بعد اصلی است که یک بعد مربوط به کاربرد فناوری و دانش‌های نوین است و بعد دیگر به اقتصاد کشور بازمی‌گردد. اینکه فکر کنیم همه مشکلات کشور در تولید محصولات و کیفیت، با اکوسیستم نوآوری حل می‌شود، حاصل کج‌فهمی درباره اکوسیستم دانش‌بنیان است.

وی افزود: انتظارها از شرکت‌های دانش‌بنیان زیاد است و بیشتر مردم فکر می‌کنند که دانش‌بنیان‌ها توانایی حل هر معضلی را در کشور دارند؛ در حالی که دانش و فن، مشکل اقتصاد، نیروی انسانی و کمبود بودجه را حل نمی‌کند. اینها مولفه‌هایی هستند که بر کیفیت، تاثیر جدی می‌گذارند و اساس اکوسیستم دانش‌بنیان، یافتن راهکارهای بهره‌وری و صرفه‌جویی در زمان و افزایش راندمان است.

عزیزمحمدی افزود: فن و دانش کمک بهره‌ورانه می‌کند. برای مثال، اگر قرار است محصولی با عبور از ۱۰ مسیر، تولید شود، فناوری فرآیند تولید را به ۵ مسیر کاهش می‌دهد و موجب افزایش بهره‌وری می‌شود. در نهایت این فرآیند منجر به کاهش هزینه تمام‌شده برای تولید یک محصول خواهد شد؛ اما برای افزایش کیفیت، باید پارامترهای دیگری هم وجود داشته باشند.

به‌گفته وی، چالش اصلی در صنعت دارو دسترسی و کاربرد فناوری و تکنولوژی نیست؛ چراکه نیروی متخصص و زیرساخت کافی وجود دارد و آنچه نداریم تامین نقدینگی و تخصیص ارز برای فعالان این صنعت است.

عزیزمحمدی بااشاره به الزام تامین ارز یارانه‌ای به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری گفت: در این مولفه هم، مشکلات عدیده‌ای وجود دارد که در نهایت، صنعت دارو را با چالش‌های اساسی روبه‌رو کرده است.

این فعال دانش‌بنیان گفت: مشکلات تخصیص ارز و نقدینگی، سد راه کیفیت تولید محصولات دارویی است؛ این مشکل در تامین مواد اولیه، کمبود دارو و دست آخر در کیفیت تولیدات خودنمایی می‌کند. در غیر این صورت، در فرآیند تولید دارو، نیروی انسانی، ماشین‌آلات و خطوط به رول قبل بوده و در این بخش‌ها هیچ تغییری به‌وجود نیامده است.

وی بااشاره به تولید رفرانس‌های استاندارد دارویی که در آنالیز محصولات دارویی مورداستفاده قرار می‌گیرد، گفت: «رفرانس ARS» به‌عنوان معیاری برای سنجش استانداردهای دارویی محصولی دانش‌بنیان است که چند سالی موفق به تولید انبوه آن شده‌ایم. این محصول برای آنالیز محصولات کمی و کیفی و مواد اولیه دارویی کارخانجات داروسازی استفاده می‌شود. برای اینکه محصولات کارخانجات آنالیز شود و در دسترس قرار بگیرد، باید با این استانداردها ارزیابی شود. این رفرانس شاخص کیفی برای محصولات دارویی به‌حساب می‌آید و خوشبختانه توانستیم به این استانداردها دسترسی پیدا کنیم.

در ایران به‌دلیل تحریم‌ها، دریافت تاییدیه‌های بین‌المللی دشوار است و همین امر منجر به محدود شدن امکان صادرات می‌شود

دارو به دور از فناوری

مریم طبسی‌نژاد، مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان درباره چالش‌های صنعت دارو گفت: مهم‌ترین چالش فعلی شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه دارو، عدم‌ورود داروهای جدید به فهرست دارویی کشور است. مشکلی که در صورت تداوم، نه‌تنها محصولات تولیدشده توسط شرکت‌های دانش‌بنیان فعلی وارد بازار نشده یا دانش فنی توسعه‌یافته توسط سرمایه‌گذاران جدید خریداری نخواهد شد، بلکه این شرکت‌ها با مشکلات مالی عدیده‌ای مواجه می‌شوند که منجر به تعدیل نیرو و حتی توقف فعالیت شرکت‌ها خواهد شد.

وی در گفت‌وگو با پایگاه خبری غذا و دارو افزود: عدم‌ورود داروهای جدید به فهرست دارویی کشور بیماران را مجبور به استفاده از داروهای موجود در بازار می‌کند، در نتیجه در صورتی که دارویی جدیدتر با کارآیی و عملکرد بهتری در دنیا موجود باشد، بیمار حق استفاده از آن را نخواهد داشت.

چنین مقاومتی در برابر ورود داروهای جدید به فهرست دارویی کشور دسترسی بیماران را به داروهای جدید محدود خواهد کرد و مانع پیشرفت صنعت دارو و استفاده از تکنولوژی‌های جدید درمانی خواهد شد.

سخن پایانی

یکی از معضلاتی که در نتیجه اعمال تحریم‌ها به‌وجود آمد و در صورت تخصیص یا تخصیص نیافتن اعتبار نیز همچنان باقی خواهد ماند، افت کیفیت داروهای تولیدی است. این معضل در آینده‌ای نه‌چندان دور مشکلات جدی را برای مردم ایجاد می‌کند. معضل کاهش کیفیت داروها آنجایی خود را نشان می‌دهد که باوجود تحریم‌ها، شرکت‌های داروسازی نمی‌توانند مواد اولیه باکیفیتی را که تا پیش از آن از اروپا خریداری می‌کردند، تهیه کنند. در واقع، تحریم‌ها باعث شد کیفیت مواد اولیه برای تولید دارو در کشور با مشکل اساسی مواجه شود و امروزه مواد اولیه درجه ۳ دنیا را هم از دست داده‌ایم. اگر بتوانیم با توان دانش‌بنیان‌ها کیفیت مواد اولیه را در مرحله ساخت افزایش دهیم و از یک‌سو هم حمایت همه‌جانبه‌ای از تولید این مواد صورت گیرد، مهم‌ترین وجه داروسازی را که افزایش کیفیت و کاستن هزینه‌های تامین دارو در زمان اوج‌گیری یک بیماری است، بهبود بخشیده‌ایم.

یادداشت

دوران سخت صنعت دارو



مریم مهاجری
فعال دانش‌بنیان

در حال حاضر صنعت دارو دوران سختی را سپری می‌کند، بیش از یک سال است که چالش‌های صنعت دارو برای فعالانش غیرقابل‌تحمل شده است. بسیاری از شرکت‌های دارویی در حال ورشکسته شدن هستند و شرکت‌های کوچک در آستانه حذف شدن از این اکوسیستم قرار دارند، متاسفانه مولفه تولید در اکوسیستم صنعت دارو کمرنگ شده است و حمایت‌های درخوری از تولیدکنندگان نمی‌شود، چه برسد آنکه تولید دانش‌بنیان باشد.

متاسفانه تولید دانش‌بنیان به‌شدت در بی‌توجهی قرار دارد. هدف شرکت‌های دانش‌بنیان این است که بتوانند آن دسته از داروهایی را که دارای فرمولاسیون پیچیده است، با فناوری و نوآوری تولید کنند اما موضوع اینجاست که صنعت دارو و متولیان آن در بدنه دولت، توجه جدی به نوآوری ندارند، در واقع خود تولید زمین خورده است و نوآوری در آن با معضلات جدی گریبانگیر است.

در بحث تولید آن دسته از داروهایی که امروز با کمبودشان مواجه شده‌ایم، باید گفت که ناتوانی فنی و دانشی در شرکت‌های دارویی و دانش‌بنیان ایران وجود ندارد. در حقیقت، توان فنی تولید دارو در کشور وجود دارد، اما معضلات اقتصادی راهی برای تولید باز نگذاشته است. به‌عبارت‌روشن‌تر، هیچ دارویی در جهان وجود ندارد که داروسازان ایرانی نتوانند آن را بسازند و از تجهیزات فنی و علمی کافی برخوردارند؛ چالش اصلی شرایط دشوار اقتصادی است که قانون‌گذار و مجریان قانون تلاشی برای حل آن نمی‌کنند.

به‌طورقطع می‌توانیم از توان دانش‌بنیان‌ها در بحث کمبود دارو بهره بگیریم و این معضل را حل کنیم. دانشی که شرکت‌های دانش‌بنیان در بحث تولید دارو دارند، کافی است، همچنین توان تجهیز بالایی هم داریم. معضل اصلی ناتوانی اقتصادی است که این ناتوانی در قوانین و اجرای آن و در رگولاتوری هم احساس می‌شود.

سازمان غذا و دارو باید در صدور پروانه‌های تولید و همچنین در روند قیمت‌گذاری نقش تسهیل‌کننده داشته باشد. این در حالی است که سنگ‌اندازی‌های نهادهای دولتی در شرایط فعلی بیشتر از هر زمان دیگری است. این سنگ‌اندازی‌ها خود را در صدور پروانه‌های تولید نشان می‌دهد که بسیار دست‌وپاگیرانه و آزاردهنده است. متاسفانه توان کافی وجود دارد، اما جای خالی حمایت احساس می‌شود.

روند قیمت‌گذاری هم تبدیل به یکی از معضلات اصلی شرکت‌های دارویی است که سازمان غذا دارو و وزارت بهداشت نباید وارد حوزه قیمت‌گذاری شوند، اما شده‌اند و قیمت‌های دستوری، ضرر جدی به شرکت‌های دارویی زده‌اند.

فشار اقتصادی گفته‌شده، در بخش‌های مختلف فرآیند تولید وجود دارد. از یک‌سو، هزینه تامین مواد اولیه بالاست که به دلایلی نظیر تحریم و فرآیند دشوار واردات برمی‌گردد، همچنین تحریم‌های بانکی اجازه مراودات بین‌المللی را نمی‌دهد و شرکت‌ها به‌سختی خرید می‌کنند و حتی باعث شده است صادرات هم با معضلاتی مواجه شود. همین‌طور افزایش نرخ دلار موجب شده است که مواد اولیه بی‌کیفیت از سوی شرکت‌ها تامین شود و همین امر موجب افت محصولات نهایی باشد. به‌همین‌دلیل است که داروهای ایرانی نمی‌توانند رقابت قابل‌توجهی با داروهای خارجی داشته باشند. در واقع این امر توان رقابت را از شرکت‌های ایرانی ربوده است.

فشار دیگر اقتصادی در بحث تحقیق و توسعه و هزینه‌های خط تولید است که به‌شدت هزینه‌های بالایی دارد که از توان شرکت‌ها خارج است. از طرفی هم، چون بحث قیمت‌گذاری دستوری وجود دارد، این نیاز تامین نمی‌شود، در حالی که تقاضا در بازار به‌قدر کافی وجود دارد.

وقتی صحبت از تولید دارو می‌شود، از آنجایی که با سلامت مردم ارتباط مستقیمی دارد، باید طبق استانداردهای اروپا و امریکا تولید شده باشد.

شاید در تولید دیگر کالاها که ارتباط مستقیمی با سلامت مردم ندارند، بتوان استانداردهای داخلی را مدنظر قرار داد، اما زمانی که یک شرکت دانش‌بنیان در عرصه دارو در داخل کشور فعالیت می‌کند، باید توان رقابت با شرکت‌های خارجی را داشته باشد؛ این گزاره نه‌تنها کمال‌گرایی نیست، بلکه یک ضرورت جدی در عرصه تولید دارو است، بنابراین دانش‌بنیان‌های فعال در زمینه دارو نه‌تنها موظف به حرکت در مسیر استانداردهای روز هستند، بلکه باید با چالش‌هایی از جمله عدم‌نقدینگی برای تهیه مواد اولیه و دیگر چالش‌های ذکرشده دست‌وپنجه نرم کنند.

بی‌شک، هدف نهایی از تاسیس یک شرکت دانش‌بنیان، تولید محصولات باکیفیتی است که توانایی رقابت با همتایان خارجی خود را داشته باشد، در واقع اگر شرکتی تولیداتی داشته باشد که نیاز داخل را برآورده کند و مانع از خروج ارز شود، رسالت خود را به‌عنوان دانش‌بنیان بودن به‌ثمر رسانده است.

حمایت از سکوهای اقتصاد دیجیتال جدی شد



نفوذ تکنولوژی، هر روز الزام به توسعه اقتصاد دیجیتال را بیشتر می‌کند و برهمین اساس دولت نیز در لایحه بودجه ۱۴۰۳ گام‌هایی برای حمایت از کسب‌وکارهای اینترنتی برداشته است. یکی از این حمایت‌ها، اعمال معافیت‌های مالیاتی است که البته با یک شرط همراه است. کسب‌وکارهای دیجیتال به شرط استفاده از پلتفرم‌های داخلی از پرداخت مالبات معاف می‌شوند. در واقع کسب‌وکارها برای بهره‌مندی از این معافیت باید بساط کسب خود را از پلتفرم‌های خارجی جمع و به پلتفرم‌های داخلی کوچ کنند. همچنین صدور شناسه یکتا برای سکوهای اقتصاد دیجیتال نیز فراهم شده است.

صدور شناسه یکتا برای کسب‌وکارهای دیجیتال

طبق قانون از سال ۱۴۰۳ تمامی کسب و کارهایی که فاقد شناسه یکتا از درگاه ملی مجوزهای کشور باشند فاقد مجوز محسوب می‌شوند. حال اتصال سکوهای اقتصاد دیجیتال و سامانه‌های ارایه خدمات الکترونیکی به درگاه ملی مجوزهای کشور برقرار شده است.

به گزارش دبیرخانه مرکز ملی بهبود محیط کسب و کار، کسب و کارهای دارنده مجوز می توانند فعالیت رسمی خود را با استعلام اصالت مجوز از درگاه ملی آغاز کنند. هر کسب و کار دیجیتال با داشتن شناسه یکتا در صفحه خود به رسمیت شناخته می شود.

در همین حال معاون مرکز ملی بهبود محیط کسب‌وکار گفت: با هوشمندشدن خدمات دولت، معیار شناسایی هر کاسب یا تولیدکننده کالا و خدمات، بدون مجوز الکترونیک یا شناسه یکتا، دچار مشکل خواهند شد.محمدرضا حاجی جعفری معاون مرکز ملی بهبود محیط کسب‌وکار اظهار کرد: طبق ماده ۷ سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی باید توسعه کسب و کار تسهیل شود که یکی از مصادیق آن صدور الکترونیکی مجوز است.

وی با بیان اینکه قانونگذار به تسهیل صدور مجوز الکترونیکی تاکید کرده است، تصریح کرد: تلاش داریم صدور الکترونیکی مجوز و تبدیل آن به شناسه بدون استفاده از ابزارهای نظارتی و حاکمیتی انجام شود.

آبان سال گذشته آیین‌نامه حمایت از سکوها و کسب‌وکارهای اقتصاد دیجیتال با هدف رشد و توسعه فضای کسب‌وکارهای اینترنتی در کشور به تصویب کارگروه اقتصاد دیجیتال دولت رسید و توسط معاون اول رئیس جمهور ابلاغ شد و طی آن حمایت‌هایی در نظر گرفته شد که دستگاه‌ها مکلف به تامین آن شدند.

همه پلتفرم‌های داخلی باید مشمول معافیت شوند



رضا الفت‌نسب، عضو هیات‌مدیره انجمن صنفی کسب‌وکارهای اینترنتی نیز با اشاره به حمایت از کسب‌وکارهای اینترنتی در گفت‌وگو با صمت گفت: معافیت مالیاتی کسب‌وکارهای اینترنتی فعال در پلتفرم‌های داخلی اتفاق مثبتی در حوزه کسب‌وکارهای دیجیتال است و شاید بتوان با افزایش تعداد طرح‌های اینچنینی پلتفرم‌های داخلی را پررونق کرد، اما این معافیت باید شامل حال همه پلتفرم‌های داخلی می‌شد. این در حالی است که سال گذشته برخی از پلتفرم‌های معروف که افراد زیادی نیز از آنها استفاده می‌کنند، مشمول بسته حمایتی دولت برای کسب‌وکارهای اینترنتی که شامل معافیت مالیاتی بود، نشدند.

وی با اشاره به فعالیت تعداد زیادی از اشخاص حقیقی در برخی از پلتفرم‌های داخلی معروف بیان کرد: در برخی از پلتفرم‌های داخلی مانند دیجی‌کالا افراد بسیاری به کسب‌وکار می‌پردازند و چندصد کسب‌وکار در آن مشغول کار هستند که اگر مشمول این معافیت شوند، کسب‌وکار آنها رونق خوبی خواهد یافت.

عضو هیات‌مدیره انجمن صنفی کسب‌وکارهای اینترنتی با اشاره به تاثیر طرح‌های گوناگون برای حمایت از پلتفرم‌های داخلی اظهار کرد: تاثیر طرح‌های گوناگون یک‌شبه نمایان نخواهد شد و باید زمانی بیش از ۳ سال صرف شود تا شاهد تاثیر آنها باشیم. از دیگر طرح‌های اجراشده در راستای حمایت از کسب‌وکارهای دیجیتال فعال در پلتفرم‌های داخلی می‌توان به طرح‌هایی چون ارائه سوبسید پستی برای کاهش هزینه ارسال محصول اشاره کرد. همچنین اعلام شد کسب‌وکارهایی که در پلتفرم‌های داخلی فعالیت می‌کنند با هزینه‌ای بسیار کم می‌توانند محصول خود را در تلویزیون تبلیغ کنند. الفت‌نسب با اشاره به نقش مهم اعتمادسازی بیان کرد: براساس آمارها حدود ۳۷ درصد مردم به‌دلیل بی‌اعتمادی، خرید اینترنتی انجام نمی‌دهند؛ بنابراین هر اندازه که بتوانیم اعتماد را در جامعه گسترش دهیم، بی‌شک در فروش اینترنتی توسعه خوبی پیدا خواهیم کرد. آمارها می‌گوید تنها ۴ درصد خرده‌فروشی در کشور به صورت آنلاین است و ۹۶ درصد آن در بازارهای دیگر صورت می‌گیرد.

وی یکی از مهم‌ترین دلایل سهم پایین خرده‌فروشی از کسب‌وکارهای مجازی را عدم اعتماد کافی مردم نسبت به خرید اینترنتی عنوان کرد و افزود: متاسفانه هزینه‌های لازم بابت فرهنگ‌سازی خرید اینترنتی و آموزش در این زمینه نشده و صرفا بخش خصوصی ورود کرده است. متاسفانه به‌دلیل کلاهبرداری‌هایی که از طریق فروش‌های اینترنتی صورت می‌گیرد، عموم مردم اعتماد خود را نسبت به این نوع از کسب‌وکار از دست داده‌اند. از سوی دیگر باتوجه به عدم ساماندهی و دسترسی سخت به صاحبان مشاغل اینترنتی، نمی‌توان پیگیری خاصی را در شکایت افراد انجام داد. البته کلاهبرداری‌ها ازسوی کسب‌وکارهای دارای مجوز نیز رخ می‌دهد، اما در این‌گونه موارد، خسارت واردشده به فرد شاکی جبران می‌شود.

عضو هیات‌مدیره انجمن صنفی کسب‌وکارهای اینترنتی با بیان راهکارهایی برای ایجاد یک پلتفرم داخلی مورداعتماد اظهار کرد: در این زمینه باید در طول این سال‌ها توسط دولت مذاکراتی انجام می‌شد. مگر قرار نبود فناوری اطلاعات تحریم نباشد؟ پس چه شد؟ دولت باید تدبیری در این راستا بیندیشد و بداند مردم وارد شبکه اجتماعی می‌شوند که به آن اعتماد داشته باشند. به‌عنوان مثال، تاکسی‌های اینترنتی که توسط بخش خصوصی ایجاد شدند و مردم به آنها اطمینان دارند. در گام نخست لازم است شرایط به روال قبل بازگردد و بستر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی واقعی که وابستگی نهادی نداشته باشد، مهیا شود. همچنین می‌توان با کشورهای فارسی‌زبان در راستای استفاده از شبکه‌های اجتماعی ایرانی مذاکره و از سوی دیگر، امتیازاتی برای برنامه‌های داخلی ایجاد کرد. دولت باید برای جلب اعتماد مردم و فعالان حوزه کسب‌وکار در بستر شبکه‌های اجتماعی داخلی هزینه کند. ساخت یک پلتفرم که بستری باشد برای فعالیت اقتصادی، در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست و این تصور که با بستن یک شبکه اجتماعی غالب می‌توانیم یک شبکه اجتماعی داخلی را ترویج دهیم، اشتباه است. دولت باید بررسی کند که چرا مردم تاکنون از اپلیکشن‌های داخلی استفاده نکرده‌اند؟ به‌هیچ‌عنوان نباید برنامه‌های مشابه خارجی بسته شود، بلکه به‌جای آن باید برای استفاده از شبکه‌های اجتماعی داخلی امتیازهایی داده شود تا این دو برنامه در کنار هم رقابت کنند.

الفت‌نسب نسبت به پیشرفت پلتفرم‌های داخلی ابراز امیدواری کرد و گفت: بی‌شک سرویس‌های خاص پلتفرم‌های داخلی مردم را به استفاده از آنها تشویق می‌کند و در کل زیرساخت‌های پلتفرم‌های داخلی نسبت به دوره‌های گذشته بهبود یافته است.

سخن پایانی

به گفته بسیاری از فعالان اقتصادی مهم‌ترین حمایت‌های مطرح در این حوزه می‌تواند مربوط به معافیت‌های مالیاتی و تخفیف تبلیغات شود. ارائه تسهیلات از صندوق نوآوری و شکوفایی به سکوهای مشمول برای توسعه زیرساخت‌ها، حمایت وزارت ارتباطات برای تامین زیرساخت‌های اولیه سکوهای مشمول، معافیت مالیاتی تا سقف ۲ میلیارد تومان درآمد از دیگر حمایت‌های کسب‌وکارهای دیجیتال است که از آبان سال گذشته به تصویب رسیده است.

گذری به دنیای خودرو

شروین اشیدری: دنیای خودرو هر روز اتفاقات غافلگیرکننده‌ای دارد که نمی‌توان از آن گذشت. از بازار و قیمت‌های نجومی خودروهای ایرانی و خارجی تا کلاسیک‌های همیشه ماندگار که روزی روی جلد مجله‌ها و دیوار اتاق‌ها بود. هر هفته در این بخش از روزنامه صمت نگاهی کوتاه به تمام جنجال‌های خودرویی خواهیم داشت.

جنجال اطلس در بازار خودرو



فروش حواله خودرو در بازار مورد عجیبی نیست اما برای برخی محصولات با قیمت‌های عجیبی مواجه هستیم. خودروی اطلس محصول جدید ساپیا است که به زودی روانه بازار خواهد شد. با جست و جویی در فضای مجازی آگهی‌های حواله این خودرو را مشاهده می‌کنید. فروش حواله اطلس با قیمت‌هایی بین ۱۲ تا ۴۸ میلیون تومان در بازار انجام می‌شود. جدید بودن اطلس باعث شده بازار فروش حواله این خودرو در بازار داغ شود. قیمت قطعی این خودرو نیز توسط کارخانه ۴۰۶ میلیون تومان اعلام شده و تحویل آن ۹۰ روزه است.

۱۴ میلیون بدهید آفرودسواری کنید!



این روزها تورهای آفرودسواری به شدت مورد توجه جوانان قرار گرفته است اما هزینه یک آفرودسواری ساده چقدر است.

اگر به دنبال تورهای آفرود خودرویی باشید با قیمت‌های متفاوتی مواجه می‌شوید.

هزینه تور آفرود ۲ روزه در کویرهایی مانند مصر، کاراکال، مرنجاب، متین آباد حدود ۲.۲ الی ۲.۹ میلیون تومان است. اگر بخواهید کمتر هزینه کنید تورهای یک روزه هم در حد قیمت ۱ میلیون تومان پیدا می‌شود.

تورهای آفرود خودرویی سه روزه در کویر کاراکل هم یکی از گزینه‌های گران محسوب می‌شود که قیمت ۳.۹ میلیون تومانی دارند. سفر ۴ روزه به کویر شتران هم نفری ۱۰ میلیون تومان خرج برمی‌دارد. سفر ۶ روزه به بیابان لوت با خودروی آفرود هم حدود ۱۴ میلیون تومان هزینه دارد.

رکورد جدید از خودرو ایرانی



شاید جالب باشد بدانید که گران‌ترین خودروی ایرانی در بازار کدام است. تارا اتوماتیک هم اکنون تبدیل به گران‌ترین خودروی تولید داخل شده است. اگر به دنبال خرید تارا اتوماتیک LX V۴ باشید با قیمت حدود ۹۰۰ میلیون الی ۱ میلیارد تومان مواجه می‌شوید. یک کارگر ایرانی با حقوق ۵.۳ میلیون تومان در ماه باید حدود ۱۸۸ ماه کار کند تا صاحب یک خودروی تارا شود. اما آیا واقعا خودروی داخلی و محصولی مانند ۱ میلیارد تومان ارزش دارد؟ این را باید خریداران پاسخ دهند.

پراید در کره جنوبی گران‌تر از ایران



کیا پراید را شاید بتوان محبوب ترین خودروی کره‌ای در ایران دانست که بعدها داخلی سازی شد. شاید جالب باشد بدانید قیمت خودروی پراید در بازار کره جنوبی چقدر است. قیمت پراید ساخت سال ۱۹۹۵ با ۱۹۹ هزار کیلومتر کارکرد در کره جنوبی معادل ۱۳۳ میلیون تومان است. یک پراید کم کارکرد ساخت سال ۱۹۹۷ نیز معادل ۴۶۹ میلیون تومان است. این در حالی است که قیمت پراید صفر در ایران به حدود ۳۴۰ میلیون تومان رسیده است.

بازار داغ خرید و فروش خودروهای مناطق آزاد



دریافت پلاک ملی برای خودروهای مناطق آزاد بالاخره تصویب شد اما قیمت این خودروها چقدر است. قیمت خودروهای مناطق آزاد به طور قابل توجهی بسیار پایین‌تر از سایر مدل‌های مشابه است. به عنوان مثال یک ب ام و سری ۳ مدل ۲۰۱۵ فقط ۲.۷ میلیارد تومان قیمت دارد. تویوتا GT۸۶ مدل ۲۰۱۴ با پلاک منطقه آزاد ۲.۶ میلیارد تومان است. مزدا ۶ مدل ۲۰۱۴ که از خودروهای پرطرفدار محسوب می‌شود با پلاک منطقه آزاد فقط ۱ میلیارد تومان قیمت دارد. به نظر می‌رسد که دریافت پلاک ملی برای این خودرو باعث افزایش تقاضا و قیمت آن‌ها در بازار آزاد شود.

نان کارشناسان خودرو در روغن است!



این روزها خرید خودروی کارکرده به شدت سخت است و همین باعث افزایش درخواست کارشناسی شده است. کارشناسان خودرو برای مدل‌های داخلی ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار تومان و برای مدل‌های خارجی ۷۰۰ هزار تا ۲ میلیون تومان دریافت می‌کنند. معمولا کارشناسی خودرو هم شامل بررسی بخش‌های فنی و بدنه می‌شود. در این میان کلاس‌های آموزش کارشناسی خودرو هم به شدت زیاد شده است. هزینه حضور در این کلاس‌ها نیز چیزی بین ۲ تا ۱۰ میلیون تومان است. به طور کلی کارشناسان خودرو ماهی بین ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومان و سالیانه حدود ۶۰۰ میلیون تومان درآمد دارند.

قیمت نجومی حواله خودروهای وارداتی



گویا عرضه خودروهای وارداتی در سامانه یکپارچه هم باعث ایجاد یک بازار سیاه و دلالی جدید شده است. اگر سری به فضای مجازی بزنید با انبوهی از تبلیغات حواله خودروهای وارداتی مواجه می‌شوید. به عنوان مثال فردی حواله خودروی وارداتی جتا vs۷ را به قیمت ۲۰۰ میلیون تومان آگهی کرده است. یکی از خودروهای پرطرفدار تویوتا کرولا است که حواله آن از ۴۵۰ میلیون تا ۱ میلیارد تومان به فروش می‌رسد. هر چه نوبت دریافت خودرو پایین‌تر باشد قیمت حواله نیز بیشتر می‌شود. در برخی از حواله‌ها نیز امکان انتخاب خودرو وجود دارد که قیمت آن‌ها تا ۵۰۰ میلیون تومان هم می‌رسد.

داستان عجیب پراید وارداتی

شاید جالب باشد بدانید که پراید با مدل‌های ۱۹۹۳ و ۱۹۹۲ در گذشته به ایران وارد می‌شد. اگر به دنبال خرید پراید وارداتی باشید نمونه هاچ بک آن در بازار یافت می‌شود. به طور کلی پراید وارداتی کمیاب است و به همین خاطر قیمت نسبتا بالایی هم دارد.



پرایدهای وارداتی در بازار از حدود ۱۹۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان به فروش می‌رسند. به نوعی می‌توان گفت قیمت پراید وارداتی تقریبا با نسخه‌های صفر کیلومتر برابری می‌کند.

بازار سیاه خرید و فروش گواهینامه



اگر سری به فضای مجازی بزنید با تبلیغات مختلف خرید و صدور گواهینامه مواجه می‌شوید. برخی افراد با دریافت مبالغی گواهینامه پایه یک، دو و سه صادر می‌کنند. نکته جالب توجه اینجاست که هزینه گواهینامه پایه یک مبلغ ۱۰ میلیون، پایه دو رقم ۸ میلیون و پایه سه حدود ۵ میلیون تومان اعلام می‌شود. این افراد حتی به شرط استعلام و صحت گواهینامه اقدام به فروش آن می‌کنند. مدت زمان صدور گواهینامه هم بین ۲۳ تا ۲۵ روز توسط این افراد اعلام می‌شود. به نظر می‌رسد باید بررسی جدی در این حوزه توسط دستگاه نظارتی صورت گیرد.

سرنوشت تلخ ۲ دستگاه رنو وارداتی



این روزها که بحث واردات خودرو به شدت داغ است شاید جالب باشد بدانید اول خودروی وارداتی به ایران کدام بود. اولین خودروی وارد شده به ایران توسط مظفرالدین شاه در سفر فرنگ سال ۱۹۰۰ میلادی سفارش داده شد. مظفرالدین شاه دو دستگاه خودروی رنو برای واردات سفارش داد. خودروها پس از رسیدن به روسیه از طریق کشتی به بندر انزلی انتقال یافت. اما به دلیل سختی‌های ارسال خودرو به ایران فقط یک دستگاه به ایران رسید. نکته جالب توجه اینجاست که بعدها رنو خودرویی با نام کجار یا همان قاجار نیز به تولید رساند.

«کمال خان» مانع ورود آب به تالاب شد

مرگ بی‌صدای هامون

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir



بارها در رسانه‌های مختلف شاهد گزارش‌هایی با عنوان «مرگ بی‌صدای هامون» بوده‌ایم، اما حالا شرایط به گونه‌ای رقم خورده که خشکی صد در صدی تالاب بین‌المللی هامون به دلیل ساخت بند کمال خان از سوی افغانستان روی بستر رودخانه هیرمند پر سر و صداترین تیترها را به خود اختصاص داده است. سد کمال خان در حالی بر بستر رودخانه هیرمند ساخته شده که با خشکسالی بیش از ۲ دهه نه تنها لب‌های هفتمین تالاب بین‌المللی هامون را خشکانده بلکه زندگی، اشتغال، محیط‌زیست و نفس ساکنان شمال سیستان و بلوچستان را تحت تاثیر قرار داده است. موضوع تامین حقابه رودخانه هیرمند سال‌هاست که بحث داغ میان کارشناسان و مسئولان است، عدم تامین حقابه، خشک شدن رودخانه هیرمند و به دنبال آن خشکی تالاب بین‌المللی هامون را در بردارد همچنین عدم ورود آب به تالاب هامون باعث تشدید خشکسالی و تبدیل این منطقه به منشأ گردوغبار شده است. بر اساس معاهده آبی سال ۱۳۵۱ که بین ۲ کشور ایران و افغانستان به امضا رسید مقرر شد، حدود ۲۶ مترمکعب آب در ثانیه به ایران منتقل شود اما این انتقال آب هرگز همراه با برنامه و به صورت منظم نبوده و اکنون با ساخت بند کمال خان جلوی اندک آبی که بر اثر سیلاب‌های غیرقابل کنترل این کشور به سمت تالاب بین‌المللی هامون روانه می‌شد نیز گرفته شده است.

افغانستان فروردین ۱۴۰۰ اقدام به افتتاح سد کمال‌خان در ولایت نیمروز کرد که این موضوع به خشکی تالاب بین‌المللی هامون بیش از گذشته دامن زده و با ساخت این سد انحرافی این حق هم از هامون گرفته شد.

در این معاهده آمده که نباید هیچ مانعی در مسیر رودخانه هیرمند ایجاد شود اما دولت افغانستان در فروردین ۱۴۰۰ اقدام به افتتاح سد کمال‌خان در ولایت نیمروز در نزدیکی مرز ایران و در مسیر رودخانه هیرمند کرده که این موضوع به خشکی تالاب بین‌المللی هامون بیش از گذشته دامن زده چرا که حقابه هامون از هیرمند معمولا سالانه از طریق سیلاب‌ها تامین می‌شد اما با ساخت این سد انحرافی این حق هم از هامون گرفته شد.

افغانستان با احداث سدهای متعدد بر روی رودخانه‌های منتهی به ایران مانع ورود سیلاب به کشور شده از این رو مشکلات زیادی را برای مردم منطقه سیستان و کسانی که معیشت آنان به آب بستگی داشته به وجود آورده همچنین سدسازی‌های این کشور تاثیر زیادی در شیوع ریزگردها در تالاب بین‌المللی هامون در سیستان دارد به طوریکه این تالاب اکنون به طور کلی خشک و منشأ ریزگردها شده است.

براساس آخرین گزارش‌های هواشناسی سیستان و بلوچستان وضعیت بارش استان در سال ۱۴۰۱ به میزان ۷۳.۱میلیمتر بوده که نسبت به بلند مدت ۲۷.۶ درصد کاهش را نشان می‌دهد این مقدار بارندگی در مقایسه با سال قبل آن نیز ۱.۳ درصد کاهش داشته. کاهش نزولات آسمانی و قطع جریان آب رودخانه هیرمند سبب خشکیدن ریشه‌های حیات در بستر تالاب بین‌المللی هامون شده است.

به گفته کشاورزان سیستانی چندین سال است که زابل بارش خوبی به خود ندیده و مردم این منطقه بیشتر در فصل زمستان شاهد بارش اندک باران هستند این در حالیست که در گذشته در فصل بهار به ویژه فروردین بارش‌های خوبی در سیستان می‌بارید اما چندین سال است که این شرایط تغییر کرده و برخی از کشاورزان این منطقه به شهرهای دیگر مهاجرت کرده‌اند چرا که تنها راه درآمدی آنان همین کشاورزی بوده است.

▣ خشکی تمام پهنه تالاب

سرپرست اداره‌کل حفاظت محیط‌زیست سیستان و بلوچستان گفت: با تکمیل بند کمال خان تاکنون هیچ آبی وارد منطقه سیستان و تالاب بین‌المللی هامون نشده و چشم امید مردم به نزولات آسمانی است.

محمد رضا علیمرادی در گفت‌وگو با ایرنا اظهار کرد: تقریبا ۲ سال پیش یک انحراف آبی در افغانستان رخ داد که آب از هیرمند به منطقه گودزره در افغانستان هدایت شد اما آبی به تالاب هامون نرسید؛ در واقع ایران حقابه خود را در این مدت دریافت نکرده است.

وی در پاسخ به آخرین وضعیت مطالباتی که با کشور همسایه افغانستان در باره حقابه ایران انجام شده است گفت: تاکنون چند نشست با مسوولان افغانستان در تهران انجام شده، مقامات این کشور قول مساعد داده‌اند که اگر وضعیت بارش‌ها بهتر شود حقابه هیرمند پابرجاست و این کشور آمادگی هر گونه همکاری را با ایران دارد.

سرپرست اداره کل حفاظت محیط‌زیست سیستان و بلوچستان خاطرنشان کرد: درحال‌حاضر تمام پهنه تالاب بین‌المللی هامون کاملا خشک شده و هیچ گونه آبی در آن وجود ندارد به همین دلیل در حوزه سیستان و این تالاب شرایط خوب نیست.

وی درباره پرندگان مهاجری که روزگاری از تالاب بین‌المللی هامون عبور می‌کردند بیان کرد: مهاجرت پرندگان به این منطقه به شدت کاهش یافته، براساس آخرین سرشماری ۲۱ هزار پرنده به سیستان و بلوچستان آمده‌اند، پرنده‌هایی که برای زمستان‌گذرانی از سیبری به منطقه سیستان مهاجرت می‌کردند مسیر خود را از تالاب بین‌المللی هامون به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه آب شیرین ایران به سمت گودزره تغییر داده‌اند.

▣ هامون شرایط بحرانی دارد

معاون محیط طبیعی و تنوع زیستی اداره کل محیط‌زیست سیستان و بلوچستان گفت: بیش از ۲ دهه خشکسالی را در استان تجربه کرده‌ایم. آبگیرهای تالاب بین‌المللی هامون نیز از سال ۱۴۰۰ تاکنون به دلیل شرایط خشکسالی و مدیریتی که روی مسیرهای ورودی آب از کشور همسایه به سمت تالاب انجام گرفته پر نشده است.

مهدی کدخدایی در گفت‌وگو با ایرنا اظهار کرد: توفان‌ها سبب ایجاد گرد و غبار می‌شود و با توجه به بادهای ۱۲۰ روزه‌ای که در سیستان رخ می‌دهد شرایط بسیار سخت و بحرانی در این منطقه رقم خورده است.

وی با اشاره به اینکه هر برنامه‌ریزی که برای احیای تالاب بین‌المللی هامون انجام شود بر مبنای میزان آبی است که در منطقه داریم خاطرنشان کرد: احیای پوشش گیاهی در بستر تالاب بین‌المللی هامون نیازمند آب است، با توجه به اینکه آبی در چند سال اخیر وارد تالاب نشده شرایط پوشش گیاهی در این منطقه بحرانی شده و اگر امسال هم آب نیاید ممکن است بسیاری از پوشش گیاهی از دست برود و با کوچک‌ترین بی‌احتیاطی در بستر تالاب آتش‌سوزی رخ دهد.

معاون محیط طبیعی و تنوع زیستی اداره‌کل محیط‌زیست سیستان و بلوچستان افزود: با این وجود استفاده از روش‌های نوین آبیاری یکی از برنامه‌های احیای پوشش گیاهی در این منطقه است که برنامه‌ریزی برای ایجاد پوشش گیاهی در مسیرهای گرد و غباری انجام شده تا حداقل گرد و غبار حاصل توفان‌ها اندکی مدیریت شود.

وی با بیان اینکه اکنون تقریبا صد در صد بستر تالاب بین‌المللی هامون درگیر خشکسالی شده است تصریح کرد: اگر امسال آب وارده این تالاب نشود شرایط بدتر از این هم خواهد شد.

▣ بند کمال خان مانع ورود آب به هیرمند

نماینده حوزه انتخابیه زابل در مجلس شورای اسلامی گفت: احداث بند کمال خان در نقطه صفر مرزی ایران و افغانستان، بزرگ‌ترین مانع در جاری شدن آب در رودخانه هیرمند است.

حبیب‌الله دهمرده با اشاره به اینکه بند کمال خان در ۸۰ کیلومتری مرز ایران با افغانستان ساخته شده است، افزود: از زمان تاسیس این بند تا کنون آبی در رودخانه هیرمند رها نشده و زمین رودخانه کاملا خشک است.

وی با بیان اینکه در هیچ زمانی رودخانه هیرمند تا این اندازه خشک نبوده است، ادامه داد: این رودخانه در برخی مواقع سه تا چهار میلیارد مترمکعب و در بعضی اوقات تا ۲۰ میلیارد مترمکعب آورده داشته که هم‌اینک به صفر رسیده است.

نماینده مردم شهرستان‌های زابل، زهک، هیرمندف نیمروز و هامون در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه مسئولان مدت‌هاست که درحال پیگیری برای رهاسازی آب در هیرمند هستند، گفت: رودخانه هیرمند در نقطه صفر مرزی به دوشاخه تبدیل می‌شود که یک شاخه به نام رودخانه سیستان وارد ایران شده و به دریاچه هامون می‌ریزد.

سخن پایانی

با وجود انعقاد قرارداد حقابه هیرمند، از اواخر دهه ۱۳۷۰ و هم‌زمان با کاهش بارش سالانه و گسترش خشکسالی بر سیستان، میزان ورودی آب رود هیرمند به دریاچه هامون مرتبا کاهش یافت. نبود دولت قدرتمند در افغانستان، حفر نهرها و رودهای متعدد برای انتقال آب رودخانه، نصب و بکارگیری انواع پمپ در مسیر رودخانه هیرمند برای کشاورزی در افغانستان در نهایت خشک شدن تالاب هامون به عنوان هفتمین تالاب بین‌المللی جهان را در پی داشت.

افتتاح سد کمال‌خان در ولایت نیمروز افغانستان به خشکی تالاب بین‌المللی هامون دامن زد

روی خط خبر

توازن در ایجاد و توسعه شهرک‌های صنعتی



مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی فارس یکی از اولویت‌های این شرکت را تعادل و توازن‌بخشی در ایجاد و توسعه شهرک‌های صنعتی در مناطق مختلف استان عنوان کرد.

به گزارش خبرنگار صمت از استان فارس سیدمسعود عظیمی، با اشاره به نقش ویژه شهرک‌های صنعتی در بسترسازی به منظور توسعه صنعتی و ایجاد اشتغال پایدار در استان گفت: تعادل و توازن‌بخشی در ایجاد و توسعه شهرک‌ها و نواحی صنعتی در مناطق مختلف استان با هدف توزیع اشتغال در همه مناطق استان در اولویت این شرکت قرار گرفته و با حمایت استاندار فارس عملیاتی می‌شود.

وی با بیان اینکه استان فارس از استان‌های وسیع کشور با ۳۷ شهرستان است که در همه شهرستان‌های استان حداقل یک شهرک یا ناحیه صنعتی ایجاد شده است، افزود: برخی از این شهرک‌ها و نواحی صنعتی به‌ویژه در شهرستان‌های جدید استان، در مراحل اولیه ایجاد زیرساخت قراردارد که برنامه توسعه و تکمیل زیرساخت‌ها با هدف تسریع در واگذاری آنها به متقاضیان اجرایی خواهد شد.

عظیمی با اشاره به ایجاد ۶۳ شهرک و ناحیه صنعتی و یک منطقه ویژه اقتصادی تحت مدیریت شرکت شهرک‌های صنعتی فارس در استان گفت: توسعه کیفی شهرک‌های صنعتی با هدف ارائه خدمات مطلوب به صنعتگران و سرمایه‌گذاران با جدیت پیگیری خواهد شد.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی فارس همچنین توسعه شهرک‌های صنعتی تقاضامحور را از دیگر برنامه‌های این شرکت اعلام کرد و گفت: در این زمینه از تمام ظرفیت‌های قانونی برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای استفاده خواهد شد.

وی با بیان اینکه مساحت فعلی اراضی در اختیار شرکت شهرک‌های صنعتی فارس متناسب با وسعت، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های استان نیست، افزود: با تدوین و اجرای برنامه‌ای جامع و عملیاتی، طرح‌های توسعه‌ای و ایجادی شهرک‌ها و نواحی صنعتی شتاب خواهد گرفت تا بسترسازی مناسبی برای توسعه صنعتی و اشتغال پایدار در استان فراهم شود.

عظیمی بیان کرد: مسائل و مشکلات مربوط به تملک اراضی در شهرک‌ها و نواحی، احصا و اولویت‌بندی می‌شود و بر اساس آن با تعامل با دستگاه‌های حاکمیتی به دنبال رفع آنها خواهیم بود.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی فارس در ادامه ایجاد شهرک‌ها و نواحی صنعتی تخصصی و صنفی را از دیگر برنامه‌هایی اعلام کرد که در راستای اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در استان فارس با اولویت پیگیری خواهد شد.

ساماندهی دو معضل زباله و نخاله در کرمانشاه

استاندار کرمانشاه بر لزوم ساماندهی هر چه سریع‌تر معضل جمع‌آوری زباله و نخاله‌های ساختمانی در شهر کرمانشاه تاکید کرد.

محمد طیب صحرایی، در آیین افتتاح بلوار ملاحسینی شهر کرمانشاه با قدردانی از دست‌اندرکاران این پروژه گفت: امروز استان و شهر کرمانشاه به تلاش و جدیت بیشتری برای خدمات رسانی نیاز دارد و هر اقدامی در این زمینه می‌تواند یک حرکت برای رسیدن به کرمانشاه زیباتر و مطلوب‌تر باشد.

صحرایی ایجاد عدالت را جزو اهداف مبنایی انقلاب اسلامی عنوان کرد و گفت: برقراری عدالت در تمام ابعاد همواره باید مطلوب و هدف ما در تمام حوزه‌ها قرار گیرد.

وی افزود: یکی از انواع عدالت، عدالت در برخورداری و دریافت خدمات است که متاسفانه هنوز نتوانسته‌ایم آنچنان که باید به آن برسیم.

صحرایی گفت: درحال‌حاضر در اطراف شهر کرمانشاه مناطقی هستند که نسبت به مابقی قسمت‌ها برخورداری کمتری دارند، بنابراین باید تمرکزمان بر خدمات رسانی در این مناطق باشد تا بتوانیم از این طریق عدالت را گسترش دهیم.

صحرایی در ادامه ساماندهی زباله‌ها و نخاله‌های ساختمانی را دو اولویت اصلی برای شهر کرمانشاه عنوان کرد و افزود: نابسامانی در این دو حوزه سال‌هاست که مردم کرمانشاه را رنج می‌دهد.

وی افزود: ساماندهی بازیافت زباله باید در شهر کرمانشاه کامل شود، طوری که شاهد تفکیک زباله از مبدأ بوده و بحث بازیافت آن بطور کامل صورت گیرد و محصولات تولیدی بازیافت هم مورد استفاده قرار گیرد.

وی بر ساماندهی نخاله‌های ساختمانی شهر کرمانشاه هم تاکید کرد و افزود: محل مناسبی برای این کار باید اختصاص یابد. خوشبختانه گام اول برای ساماندهی نخاله‌های ساختمانی شهر کرمانشاه برداشته شده و امیدواریم مراحل بعدی آن با جدیت هرچه بیشتر پیگیری شود.

محدودیتی در فروش نان وجود ندارد

درپی مطرح شدن اخباری بر محدودیت فروش نان با یک کارت بانکی در برخی نانوایی‌ها، مجری طرح هوشمندسازی یارانه آرد و نان تصریح کرد: روال خرید نان به صورت قبل بوده و این ادعا، تخلف یک نانوایی است که قبلا هم تخلفاتی داشت و یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان جریمه شده بود.

به گزارش ایسنا، هفته گذشته ادعایی مبنی‌بر ممنوعیت فروش بیشتر از چهار عدد نان با یک کارت بانکی مطرح شد؛ حال آنکه چنین موضوعی اساسا با هدف طرح هوشمندسازی آرد و نان که جلوگیری از سهمیه‌بندی بوده، در تعارض است و این ادعا از سوی مسئولان پیگیری و تاکید شد که سامانه هوشمند توزیع آرد یارانه‌ای هیچ محدودیتی برای خرید نان خانوار ایجاد نکرده است و روی کارتخوان‌ها هم هیچ محدودیتی برای خرید نان خانوارها وجود ندارد.

در این خصوص محمد جلال - مجری طرح هوشمندسازی یارانه آرد ونان- اظهار کرد: خبری که در رسانه‌ها مبنی‌بر ممنوعیت خرید بیش از چهار نان با یک کارت بانکی منتشر شده است صحت ندارد. روال خرید نان به صورت قبل بوده و این موضوع، تخلف یک نانوایی است.

دولت سیزدهم از اواخر سال ۱۴۰۰، خود را برای حذف ارز ترجیحی و اجرای طرح مردمی‌سازی یارانه‌ها آماده می‌کرد. یکی از مهم‌ترین اقداماتی که باید دولت انجام می‌داد، اتخاذ یک تدبیر برای یارانه آرد و نان بود. زیرا یارانه سنگین اختصاصی به آرد و نان فسادهایی را در این حوزه شکل داده بود که پیش‌بینی می‌شد با ورود به سال ۱۴۰۱ با توجه به تحولات اقتصاد جهانی (جنگ اوکراین و گران شدن نرخ گندم) و اقتصاد داخلی (آزاد شدن نرخ آرد صنف و صنعت)، در صورت عدم اتخاذ تدابیر لازم، این فساد شدت پیدا کند به‌گونه‌ای که رسیدن نان یارانه‌ای به‌دست مردم را تحت‌الشعاع قرار دهد.

دولت در شرایطی باید برای یارانه آرد و نان تدبیر می‌کرد که سیدابراهیم رئیسی -رئیس‌جمهور- تاکید داشت اولا نرخ نان آزادسازی (حذف یارانه و چندبرابر شدن قیمت) نشود؛ دوم اینکه نان برای مردم سهمیه‌بندی نشود. با این پیش‌فرض و تاکید، وزارت اقتصاد پیشنهاد داد زیرساخت فنی هوشمندی ایجاد شود که با ایجاد شفافیت در توزیع آرد و نان یارانه‌ای، فساد به حداقل کاهش یابد. درواقع «طرح هوشمندی یارانه آرد ونان» به اجرا درآمد تا نان سهمیه‌بندی نشود. اکنون با گذشت حدود۲۰ ماه از اغاز آجرای این طرح، دستاوردهای آن نمایان شده است. میزان مصرف آرد یارانه‌ای که پیش‌بینی می‌شد بدون اجرای طرح هوشمندسازی یارانه آرد و نان در سال ۱۴۰۱ رکورد زده و با افزایش ۱۲ درصدی به ۹ میلیون و ۷۵۰ هزار تن برسد، نه تنها افزایش نیافت بلکه با چهار درصد کاهش (نسبت به مصرف سال ۱۴۰۰) به ۸ میلیون و ۲۰۰ هزار تن رسید که معادل مصرف آرد یارانه‌ای سال ۱۳۹۸ است. در ادامه این روند کاهشی، برآورد می‌شود میزان مصرف آرد یارانه‌ای در پایان امسال به حدود هشت میلیون و ۱۰۰ هزار تن کاهش یابد. در حالی که اگر طرح هوشمندسازی اجرا نمی‌شد، میزان مصرف آرد یارانه‌ای در پایان سال ۱۴۰۲ به ۹ میلیون و ۸۶۰ هزار تن می‌رسید.

ضرورت اصلاح و حذف تعرفه گوجه‌فرنگی

تعرفه صادرات گوجه‌فرنگی باعث شده تا بازرگانان تمایل و رغبتی به خرید و صادرات این محصول نداشته باشند و این موضوع بازار فروش را تحت تاثیر قرار داده است. استان بوشهر با تولید سالانه ۶۰۰ هزار تن گوجه‌فرنگی خارج از فصل به عنوان قطب تولید این محصول شناخته می‌شود که نیازهای کشور را در فصل سرد سال تأمین می‌کند.

به گزارش ایسنا، رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر به همراه فرماندار شهرستان دیر در جمع کشاورزان معترض یادآور شد: تمام تلاش خود را در برای حذف یا کاهش تعرفه گوجه به کار بسته‌ایم و این امر مستلزم ستاد تنظیم بازار است. نوذر منفرد افزود: نمایندگان مجلس، فرماندار شهرستان دیر پیگیر قضیه هستند و اطلاعات نرخ گوجه به مسئولان وزارت خانه ارسال شده است.

رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان بوشهر ادامه داد: سال گذشته کشاورزان ما در استان بوشهر بیشترین تولید گوجه فرنگی خارج از فصل داشتند و حتی در گرمای بی‌سابقه زحمت‌های زیادی متحمل شدند.

کشاورزان نقش مهمی در عرصه تولید و اشتغال دارند و انتظار می‌رود مسئولان اگر کاری به نفع آنها نمی‌کنند، حداقل قوانین و مقررات را به گونه‌ای نگذارند که دست و پای کشاورزان بسته شود و معیشت و اشتغال و فعالیت آنها با مخاطره جدی روبه‌رو شود.

رئیس اتاق اصناف کشاورزان استان بوشهر خاطر نشان کرد: در بخش آبدان قریب به ۷۰ درصد کشاورز هستند و کشاورزان از همین راه امرار معاش می‌کنند و هر ساله با این مشکل تعرفه مواجه هستیم.

دوشنبه
۲۵ دی ۱۴۰۲- ۳ رجب۱۴۴۵ - ۱۵ ژانویه ۲۰۲۴- شماره ۲۴۹۰-پیاپی ۳۸۰۸

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

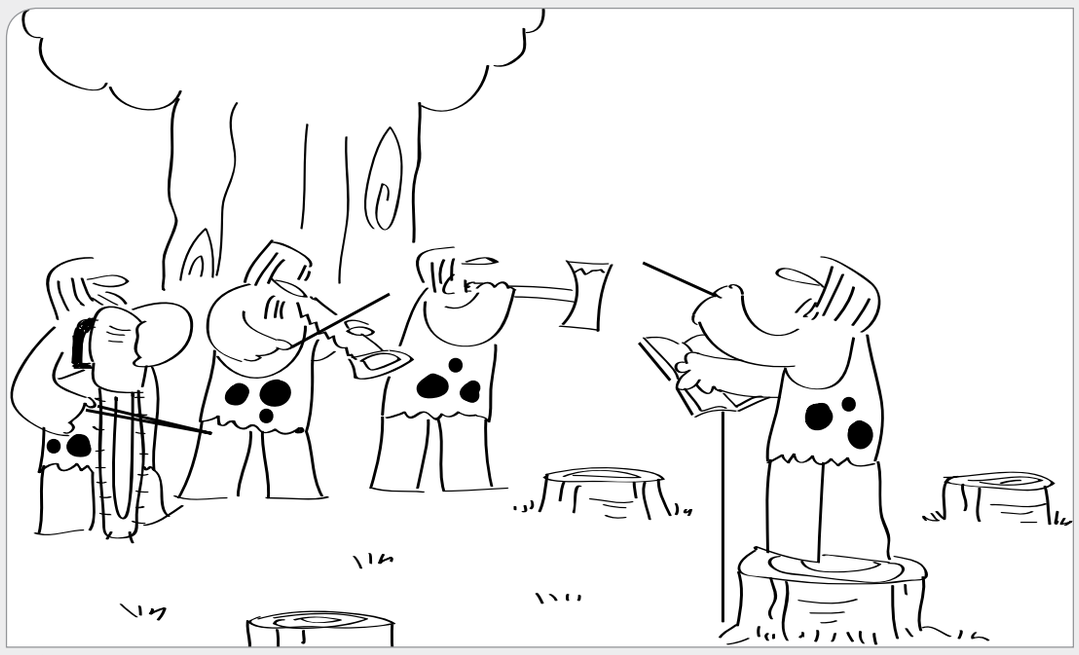
مدیرمسئول: عاطفه خسروی

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
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com
info@smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
http://eitaa.com/smtnews
https://ble.ir/smtnews

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

خط و نشان برای مشترکان پر مصرف

سرانه مصرف آب در تهران بالاست



تهران چهارمین سال خشک را در حالی پشت سرمی‌گذارد که سرانه مصرف آب در آن ۲۵۰ لیتر در شبانه‌روز به‌ازای هر نفر است، برای مقابله با بی‌آبی در تهران در تازه‌ترین تصمیم ادارات دولتی ملزم به صرفه‌جویی ۲۵ درصدی آب شدند. بررسی‌های آماری ۵۰ سال اخیر نشان می‌دهد که متوسط حجم بارش‌های یک‌ساله استان تهران ۲۸۰.۴ میلی‌متر بوده اما میزان بارندگی‌هایی که در ۱۰۰ روز نخست سال آبی جاری در این استان رخ داده، فقط ۳۳.۹ میلی‌متر معادل ۱۲.۱ درصد بارندگی‌های سالانه است. میزان بارش‌ها در این کلانشهر از ابتدای سال آبی جاری تاکنون ۶۷ درصد در مقایسه با میانگین دوره مشابه درازمدت کمتر شده است. همچنین طبق آخرین آمار از سدهای پنج‌گانه تهران میزان حجم کل مخازن سدهای استان تهران درحال‌حاضر ۲۷۳ میلیون متر مکعب می‌باشد که این میزان در سال گذشته ۲۶۲ میلیون متر مکعب بوده است. اکنون حجم آب موجود در مخزن سد امیرکبیر و سد طالقان به ترتیب ۵۳ و ۱۶۶ میلیون متر مکعب است.

از بین سدهای پنج‌گانه حجم ذخیره آب سد لار سال گذشته ۱۴ میلیون مترمکعب بوده که در مقایسه با موجودی ۱۲ میلیون مترمکعبی فعلی، ۲ میلیون مترمکعب کاهش را نشان می‌دهد و حجم آب سد ماملو نیز از ۴۶ میلیون مترمکعب سال گذشته، به ۲۷ میلیون مترمکعب رسیده و این درحالی است که حجم ذخیره آب سد لتیان در مقایسه با روز مشابه سال گذشته با یک میلیون متر مکعب کاهش به ۱۵ میلیون مترمکعب رسیده است. با توجه به کاهش منابع آبی در پشت سدهای پنج‌گانه تهران، شاهد ادامه روند خشکسالی و افزایش دما در پایتخت هستیم در این شرایط لازم است که به مدیریت مصرف توجه شود.

مدیریت فشار آب در تهران

هر چند مسئولان آبی اعلام کرده‌اند که برنامه‌ای برای جیره‌بندی آب در تهران وجود ندارد اما نگرانی تامین آب در تهران وجود دارد، به همین دلیل به تازگی قرارگاه مدیریت تنش آبی در تهران تشکیل و قرار شد که اداره‌ها و سازمان‌های دولتی برای صرفه‌جویی ۲۵ درصدی در مصارف آب ملزم شوند. آن‌طور که محسن اردکانی - مدیرعامل آب و فاضلاب استان تهران - اعلام کرده مدیریت تنش آبی در شرایطی که تهران چهارمین سال پیاپی خشکسالی را تجربه می‌کند، یک اقدام و ماموریت فراسازمانی است، مدیران عامل شرکت‌های اقماری و مناطق آبفای استان تهران باید ضمن برقراری تعامل و نشست‌های مشترک با مسئولان سایر دستگاه‌ها ازجمله فرمانداری‌ها، حساسیت موضوع را تبیین و همکاری مسئولان شهرها و روستاهای مختلف را در این زمینه جلب کنند تا با بهره‌گیری از تمام ظرفیت‌ها و منابع موجود، شرایط تنش آبی را با دغدغه کمتری پشت سر گذاریم. وی با تاکید بر لزوم برخورد قانونی با انشعاب‌های غیرمجاز آب، گفت: انشعاب‌های غیرمجاز هم به دلیل آسیب به شبکه و خسارت مالی باید در دستورکار جدی شرکت‌های زیرمجموعه قرار گیرد. یکی از اقدام‌های فنی در زمینه مدیریت مصرف، مدیریت فشار آب شبکه است که در این زمینه نظارت و کنترل شیرخط‌ها همانند فشارشکن‌ها ضروری است و اگر بتوانیم با مدیریت فشار به میزان ۵ درصد از هدررفت آب جلوگیری کنیم، افزون‌بر ۶۰ میلیون مترمکعب صرفه‌جویی آب خواهیم داشت. مدیرعامل آب و فاضلاب استان تهران همچنین بر لزوم پیگیری نصب مخزن در مراکز حساس مانند بیمارستان‌ها و بررسی مصارف آب دستگاه‌های اجرایی جاری در این استان رخ داده، فقط ۳۳.۹ میلی‌متر معادل ۱۲.۱ درصد بارندگی‌های سالانه است. در بسیاری از کشورها با سرانه بارش سالانه ۷۵۰ میلی‌متر میزان مصرف آب هر نفر ۱۶۸ لیتر در شبانه‌روز است اما در تهران با وجود متوسط بارندگی ۱۹۰ میلی‌متری در سال‌های اخیر، هر شهروند تهرانی ۲۵۰ لیتر در شبانه‌روز آب مصرف می‌کند که این میزان حدود دو برابر الگوی تعیین‌شده ۱۳۰ لیتر در شبانه‌روز است.**

تاکید و خاطرنشان کرد: از آن جایی که مقرر شده است اداره‌ها و سازمان‌های دولتی تا ۲۵ درصد مصارف آب را کاهش دهند، شرکت‌های اقماری و مناطق شش‌گانه آبفای استان تهران باید با رصد به‌موقع، رفتارهای مصرفی را کنترل و پرمصرف‌ها را در گام نخست به رعایت الگوی مصرف دعوت و در صورت عدم همراهی، در نوبت‌های بعدی نسبت به ایجاد محدودیت و قطع موقت اشتراک و حتی در صورت ادامه روند مصارف بالا نسبت به رسانه‌ای شدن موضوع اقدام کنند.

برخورد با مشترکان بدمصرف

مدیرعامل آبفای استان تهران همچنین از آغاز دوباره طرح برخورد با مشترکان بدمصرف خبر داد و گفت: این طرح الزام قانونی دارد و شامل مشترکانی می‌شود که بیشتر از دوبرابر الگو آب مصرف می‌کنند.

به گفته وی خانوارهایی که تا الگوی ماهانه آب مصرف کنند «خوش‌مصرف»، آن دسته از مشترکان که بین ۱۲ تا ۲۴ مترمکعب یعنی تا دو برابر الگو مصرف کنند، «پرمصرف» و مشترکانی که بیش از دو برابر الگو مصرف کنند «بدمصرف» هستند.اردکانی ادامه داد: مشترکان بدمصرف در مرحله اول این طرح با اخطار، در مرحله دوم با قطع موقت آب و در مرحله سوم با محدودیت بیشتر مواجه خواهند شد و با اداراتی که مصارف بیشتر از حد مجاز دارند با استناد به مصوبه شورای مدیریت بحران استانداری برخورد قاطع انجام می‌شود. وضعیت منابع آبی تهران هر روز وخیم‌تر می‌شود و لازم است در این شرایط جز تمرکز روی مدیریت مصرف، مسئولان نیز فکری به حال منابع آبی پایتخت کنند.

حال منابع آبی تهران خوب نیست

باوجود اینکه بیش از ۱۰۰ روز از سال آبی جاری می‌گذرد، وضعیت بارش‌های تهران مطلوب نیست و طبق آمار حتی در مقایسه با سال قبل از نصف هم کمتر است. به گزارش ایسنا، خلاف پیش‌بینی‌های اولیه سازمان هواشناسی، بارندگی‌های کشور همچنان از شرایط مطلوبی برخوردار نیست و مجموع بارش‌ها در کل پهنه سرزمینی ۴۴.۳ درصد در مقایسه با میانگین درازمدت کاهش یافته است. در این میان، وضعیت بارندگی‌های استان تهران حتی از میانگین بارش‌های کل کشور نیز نامطلوب‌تر بوده است و در ۱۰۰ روز ابتدایی سال آبی جاری، حجم بارش‌ها در این استان ۵۷.۲ درصد در مقایسه با متوسط دوره مشابه درازمدت کمتر شده است. بررسی‌های آماری ۵۰ سال اخیر نشان می‌دهد که متوسط حجم بارش‌های یک‌ساله استان تهران ۲۸۰.۴ میلی‌متر بوده اما میزان بارندگی‌هایی که در ۱۰۰ روز نخست سال آبی جاری در این استان رخ داده، فقط ۳۳.۹ میلی‌متر معادل ۱۲.۱ درصد بارندگی‌های سالانه است. میزان بارش‌ها در این کلانشهر از ابتدای سال آبی جاری تاکنون ۶۷ درصد در مقایسه با میانگین دوره مشابه درازمدت کمتر شده است. همچنین طبق آخرین آمار از سدهای پنج‌گانه تهران میزان حجم کل مخازن سدهای استان تهران درحال‌حاضر ۲۷۳ میلیون متر مکعب می‌باشد که این میزان در سال گذشته ۲۶۲ میلیون متر مکعب بوده است. اکنون حجم آب موجود در مخزن سد امیرکبیر و سد طالقان به ترتیب ۵۳ و ۱۶۶ میلیون متر مکعب است.

از بین سدهای پنج‌گانه حجم ذخیره آب سد لار سال گذشته ۱۴ میلیون مترمکعب بوده که در مقایسه با موجودی ۱۲ میلیون مترمکعبی فعلی، ۲ میلیون مترمکعب کاهش را نشان می‌دهد و حجم آب سد ماملو نیز از ۴۶ میلیون مترمکعب سال گذشته، به ۲۷ میلیون مترمکعب رسیده و این درحالی است که حجم ذخیره آب سد لتیان در مقایسه با روز مشابه سال گذشته با یک میلیون متر مکعب کاهش به ۱۵ میلیون مترمکعب رسیده است. با توجه به کاهش منابع آبی در پشت سدهای پنج‌گانه تهران، شاهد ادامه روند خشکسالی و افزایش دما در پایتخت هستیم در این شرایط لازم است که به مدیریت مصرف توجه شود.

سخن پایانی

تهران یک کلانشهر با بیش از ۱۰ میلیون نفر جمعیت و مصرف سالانه یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون مترمکعب آب است. در شرایطی که تهران با خشکسالی دست و پنجه نرم می‌کند لازم است تا همه مشترکان در بخش‌های مختلف خانگی، تجاری، صنعتی و کشاورزی نسبت به هدررفت این مایه حیات حساس‌تر باشند.

یادداشت

ضرورت ارتقای سطح علمی مدیران روابط‌عمومی



مهدی باقریان، رئیس انجمن متخصصان روابط عمومی

روابط‌عمومی یک حرفه تخصصی است و مدیران روابط‌عمومی باید دانش و مهارت‌های روز را داشته باشند تا بتوانند در این حرفه موفق باشند. با توجه به تغییرات سریع در دنیای امروز، لازم است که مدیران روابط‌عمومی به‌طور مداوم دانش و مهارت‌های خود را به‌روز کنند.

فناوری‌های جدید همراه با تحولات فرهنگی و اجتماعی، تغییر در رفتار مخاطبان و مشتریان، پیچیدگی مسائل اجتماعی و چالش‌های جدیدی که سازمان‌ها و شرکت‌ها با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند قطعا بر نحوه انجام برنامه‌ها و فعالیت‌های روابط‌عمومی تاثیرگذار هستند.

تبدیل روابط‌عمومی به یک حرفه تخصصی، محصول همین تغییرات است و معنی علمی آن این است که یک مدیر و متخصص روابط‌عمومی هم به دانش و هم به مهارت‌های گسترده نیاز دارد که از طریق آموزش، بروزرسانی دانش و اطلاعات از طریق مطالعه منابع آموزشی به شکل‌های مختلف و همچنین شرکت در رویدادهای علمی حاصل می‌شود.

چالش‌های ارتقای سطح علمی

یکی از مهم‌ترین چالش‌های ارتقای سطح علمی مدیران روابط‌عمومی، آموزش‌گریزی است. دلایل مختلفی برای این امر وجود دارد، از جمله: عدم آگاهی از مزایای آموزش، عدم دسترسی به دوره‌های آموزشی مناسب، عدم جذابیت دوره‌های آموزشی و کمبود مدرسان به‌روز و آگاه به تحولات روابط‌عمومی.

علاوه بر این، حاکمیت تفکر سنتی بر نظام آموزشی مدیران روابط‌عمومی در ایران نیز یکی دیگر از چالش‌های این حوزه است. بسیاری از مدیران روابط‌عمومی معتقدند که با تجربه و دانشی که در طول سال‌ها کسب کردند، دیگر نیازی به شرکت در دوره‌های آموزشی ندارند.

راهکارهای ارتقای سطح علمی مدیران

مهم‌ترین روش ارتقای سطح علمی مدیران روابط‌عمومی، تدوین یک برنامه ملی آموزش برای مدیران روابط‌عمومی، استفاده از روش‌های آموزش پیشرفته، تولید مواد و محتوای آموزشی مناسب با نیازهای مدیران و ارزیابی و سنجش برنامه‌های آموزشی است.

تشکل‌های روابط‌عمومی می‌توانند نقش مهمی در ارتقای سطح علمی مدیران روابط‌عمومی ایفا کنند. این تشکل‌ها می‌توانند با برگزاری دوره‌های آموزشی، ارائه خدمات مشاوره‌ای، تولید محتوای آموزشی و سایر اقدامات، به مدیران روابط‌عمومی کمک کنند تا دانش و مهارت‌های خود را بروزرسانی کنند.

ارتقای سطح علمی مدیران روابط‌عمومی نیازمند تلاش همه‌جانبه است.

مدیران روابط‌عمومی باید انگیزه لازم برای شرکت در دوره‌های آموزشی را داشته باشند و تشکل‌های روابط‌عمومی نیز باید با برگزاری دوره‌های آموزشی و ارائه خدمات مشاوره‌ای، به مدیران روابط‌عمومی کمک کنند.

نتیجه‌گیری

برای ارتقای سطح علمی مدیران روابط‌عمومی، باید اقدامات زیر انجام شود:

- انجمن‌های روابط‌عمومی باید برنامه‌های آموزشی متنوع و جذابی را برای مدیران روابط‌عمومی برگزار کنند.
- دولت باید بودجه مناسبی را برای آموزش مدیران روابط‌عمومی اختصاص دهد.
- سازمان‌ها باید به کارکنان روابط‌عمومی خود فرصت و امکان شرکت در دوره‌های آموزشی را بدهند.

نظرگاه

نیمی از آبخوان‌ها هرگز احیا نمی‌شوند



داریوش مختاری - کارشناس حوزه آب: تا سال ۱۲۹۹ فناوری‌های ما بیشتر در حد برداشت آب از قنات بوده است و آب شهرها، روستاها و کشاورزی؛ از قنات، چشمه و رودخانه‌ها تامین می‌شد یعنی انتقال آب ثقلی بود و در حد محلی بندهایی می‌ساختند و آب را انتقال می‌دادند. مثلا روی رود کر ۱۲ بند سنتی داریم، به این ترتیب که سطح آب را بالا می‌آوردند و به داخل شبکه آبیاری سنتی منحرف می‌کردند، یعنی در تامین آب کشاورزی، شهرها و روستاها فناوری پمپ نداشتیم و همه چیز بر اساس نیروی ثقلی و وزنی بود؛ تا اینکه فناوری پمپ در دهه ۱۳۱۰ وارد کشور شد و دهه ۳۰ و ۴۰ تا دهه ۵۰ نیز گسترش یافت و در این سه دهه تعداد چاه‌های حفاری شده به ۲۰۰ هزار حلقه رسید.

در دهه ۶۰ و ۷۰ سالانه به‌طور میانگین تقریبا هر سال ۱۰۰ هزار حلقه و اکنون به یک‌میلیون حلقه چاه رسیده‌ایم که از این تعداد حدود ۴۰۰ هزار حلقه کم‌بازده و غیرمجاز و ۶۰۰ هزار حلقه چاه هم فعال اعم از عمیق، نیمه‌عمیق و سطحی هستند.

زمانی که فناوری پمپ از دهه ۳۰ وارد کشور شد روستاها با فناوری پمپ آب‌رسانی می‌شدند، این چاه‌های دیزلی باعث خرسندی مردم بود زیرا آبخوان‌ها هم پرآب بودند، در شمال کشور و حتی در بخش شرقی مرودشت چاه‌های آرتزین را داشتیم یعنی آب چاه فوران می‌کرد و به سطح زمین می‌رسید و نیاز به حفاری نداشت، مکمل این مسئله در همان برهه اصلاحات ارضی رخ داد یعنی با دید عدالت اجتماعی توزیع زمین انجام شد و اراضی را از مالکان گرفتند و در قطعات کوچک‌تر به خرده‌مالکان دادند و به این ترتیب کشاورزان خرد هر کدام متقاضی حفر چاه شدند، به عبارت دیگر بخشی از آمار کنونی چاه‌های کشور محصول سیاست اصلاحات ارضی بود که درواقع به تعداد تقاضاها اضافه کرد، پراکندگی اراضی هم به این ماجرا اضافه و هدررفت منابع آب گسترده شد، در حالی که زمان ارباب‌رعیتی مالک چاه را حفر می‌کرد و آب را به‌صورت ساعتی توزیع می‌کرد اما وقتی اراضی خرد شد هر صاحب زمینی خود چاه حفر کرد، به عبارت دیگر بخشی از تعداد زیاد چاه مربوط به این قانون در کنار فناوری پمپ بوده است.

در سال ۱۳۴۲ قانون آب و نحوه ملی شدن آن را داشتیم این قانون درواقع به‌رغم نامش آب را دولتی کرد یعنی به سمت برنامه اعطای مجوز رفتیم در حالی که تا ۱۳۴۲ آب ملی بود در پی این اقدام هر کسی تلاش می‌کرد برای دسترسی به این منبع تجدیدپذیر داخل زمین و آبخوان‌ها نفر اول باشد چون بر اساس قاعده هرکس قدیمی‌تر است مجوزش از اعتبار بالاتری برخوردار بوده و بر نفرات بعدی مقدم است، به این ترتیب با این مسابقه‌ای که ترتیب دادیم به یک‌میلیون حلقه چاه رسیدیم که نتیجه آن تباهی و نابودی آبخوان‌های ایران است.

اکنون اگر اقدامات یاد شده را به‌صورت بسته سیاستی در ظرف توسعه نگاه کنیم از دهه ۶۰ نیز به کشاورزی متکی شدیم و اتکا به کشاورزی به معنای بهره‌برداری بیشتر از آبخوان‌ها بوده است و نگاه خودکفایی و تشویق به کشت گندم به افزایش تقاضا برای حفر چاه دامن زد، یعنی این گفتمان در دهه ۶۰ حاکم شد و در دوره احمدی‌نژاد نیز شدت یافت یعنی تولید ۱۴ میلیون تن گندم در کشور جزء افتخارات و عملکرد مثبت دولت مطرح شد و این در حالی است که با وجود اضافه شدن این کشت همچنان هر سال به‌طور میانگین ۷ میلیون تن وارد می‌شود.

ما برای اهدافی کوتاه و گذرا به آبخوان‌ها فشار وارد کردیم و اکنون نیز با احداث سدهای زیاد تعادل در آبخوان‌ها را هم به‌هم می‌زنیم یعنی در پایین‌دست ایجاد معضل می‌کنیم، هم رودخانه‌ها را خشکاندیم و هم اینکه سطح آب چاه‌ها را که با منابع آب رودخانه‌ها ارتباط داشته کاهش دادیم و ناچار شدیم چاه‌ها را عمیق‌تر حفر کنیم که نمونه آن مثلا در اصفهان و مرودشت که از جمله بحرانی‌ترین دشت‌ها از نظر فرونشست هستند و به این ترتیب در نتیجه انبوهی از سیاست‌های نادرست شتابزده کاری با آبخوان‌ها کردیم که امروز درمان سخت شده است.

اکنون به اینجا رسیدیم که تعداد چاه‌ها را مرتب افزایش و ۳۰ درصد جامعه کشاورزی را به چاه وابسته کردیم و امروز اگر از دید واقع‌گرایانه به ماجرا نگاه کنیم اینکه در برخی مناطق مثل اصفهان و فلات مرکزی بارگذاری سنگینی داشته‌ایم که مستعد بیابان شدن هستند و درواقع حوضه آبریز فلات مرکزی بحرانی‌ترین وضعیت را در کل کشور دارد.

اکنون یک راهکار بازنگری در مدیریت منابع آب سطحی است یعنی از این طریق می‌توانیم رودخانه‌ها را به شادابی پیشین بازگردانیم، درحال‌حاضر از دید فیزیکی سفره‌ها و آبخوان‌هایی که آسیب دیده‌اند و با فرونشست مواجه می‌شوند زیرا وقتی سفره افت کرد به این معناست که آبخوان را تخریب و از دست داده‌ایم و تنها در گذر زمان با بارش‌ها و طی چند صد سال و با کنترل سیلاب می‌توانیم درمان کنیم.

اکنون دشت‌ها مانند بیماری هستند که سرطان در تار و پود آن حرکت کرده و باید شیمی‌درمانی شوند تا رودخانه‌ها برقرار و دشت‌ها احیا شوند، امکان درمان بسیار کم است ولی تاحدی جا دارد که بخشی از آبخوان و جریان رودخانه‌ها به زمان ۳۰ و ۴۰ و یا ۱۰۰ سال پیش برگردند اما در کل ۴۰ درصد آبخوان‌های ایران هرگز باز نخواهند گشت. به‌طوری که شاهدیم مثلا در دشت قره‌باغ فسا که افت سطح آبخوان بسیار شدید است و یا کبودرآهنگ همدان بازگشتی وجود ندارد و درمانی برای آنها پیش‌بینی نشده است.

یکی از راهکارها این است که بارگذاری‌ها باید برداشته شوند تا آبخوان‌ها حفظ شوند، یعنی بخش کشاورزی باید حذف و صنعت و گردشگری که آب کمتری مصرف می‌کنند، توسعه داده شود و در کنار آن واردات مواد غذایی انجام شود تا بتوان تاحدی بخشی از مشکلات آبخوان‌ها را رفع کرد اما در هر حال به‌طور خوشبینانه ۴۰ درصد آسیبی که به جغرافیای ایران وارد شده قابل بازگشت نیست.

دریچه

الگوبرداری برای مدیریت منابع آبی

یکی از سازکارهای صرفه‌جویی آب استفاده از تجربه سایر کشورها در طرح‌های جامع آب است. بر همین اساس با هدف بهره‌گیری از تجارب سایر کشورها در زمینه تدوین و اجرای طرح جامع آب و پیاده‌سازی مدیریت یکپارچه منابع آب، برنامه‌های آبی برخی از کشورهای دنیا مورد بررسی قرار گرفته است.

چین

در خلاصه اقدامات انجام‌شده برای توسعه پایدار چین در آغاز قرن ۲۱ و در فاصله سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۷، سیاست‌های بسیار مستحکمی در جهت توازن توسعه منابع آب و مدیریت در بخش سیاست‌گذاری و تحت‌عنوان «جامعه و صرفه‌جویی در آب» و «آب برای همه» درج شده است. همچنین تامین آب جوامع روستایی فقیر، مندرج در اهداف توسعه هزاره نیز مورد توجه قرار گرفته است. علاوه بر این، مستندی نیز درباره سیاست فقرزدایی و دسترسی به اهداف هزاره در سطح توسعه ملی تهیه شده است. مبنای این گزارش‌ها، طرح جامع کشاورزی و طرح جامع انرژی است. برنامه اقدام محیط‌زیست نیز به‌عنوان بخشی از نهمین و دهمین برنامه ۵ ساله عمرانی دولت قرار گرفته است.

فرانسه

مدیریت منابع آب در این کشور براساس یک دیدگاه یکپارچه با در نظر گرفتن سیستم‌های فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی اکوسیستم، آب‌های سطحی و زیرزمینی، کیفیت و کمیت آب و تمام بخش‌های مصرف‌کننده پایه‌گذاری شده است. این نحوه مدیریت تقریبا با تعریفی که مشارکت جهانی آب از مدیریت یکپارچه منابع آب ارائه کرده است و به‌عنوان مرجع تعاریف و مفاهیم مدیریت یکپارچه منابع آب شناخته می‌شود، همخوانی دارد. از سال ۱۹۶۴ مدیریت آب در سطح حوضه آبریز در این کشور ایجاد شده است.

استرالیا

اجرای فرآیند مدیریت به‌هم‌پیوسته منابع آب در حوضه آبریز رودخانه موری-دارلینگ در استرالیا یکی از نمونه‌های بارز مدیریت به‌هم‌پیوسته آب در سطح حوضه آبریز است. کمیسیون حوضه آبریز موری-دارلینگ تشکیلات مدیریتی حوضه آبریز رودخانه است که مدیریت به‌هم‌پیوسته منابع آب را به‌عنوان دستورالعمل اصلی و اجرایی به‌کار گرفته است. حوضه آبریز رودخانه موری-دارلینگ در جنوب شرقی استرالیا قرار گرفته و مساحت آن ۴۱۹۰۶۱.۱ کیلومتر مربع است که ۱۴درصد از کل مساحت استرالیا را که تنوعی از مناطق مرطوب، نیمه‌مرطوب و نیمه‌خشک است در برمی‌گیرد. کمیسیون جامع حوضه رودخانه موری-دارلینگ تحت پوشش تفاهمنامه موری-دارلینگ فعالیت می‌کند.