اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

چهارشنبه
• ۷ اردیبهشت ۱۴۰۱
• ۲۵ رمضان ۱۴۴۳
• ۲۷ آوریل ۲۰۲۲

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۳۶۳ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۰۴۵ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

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



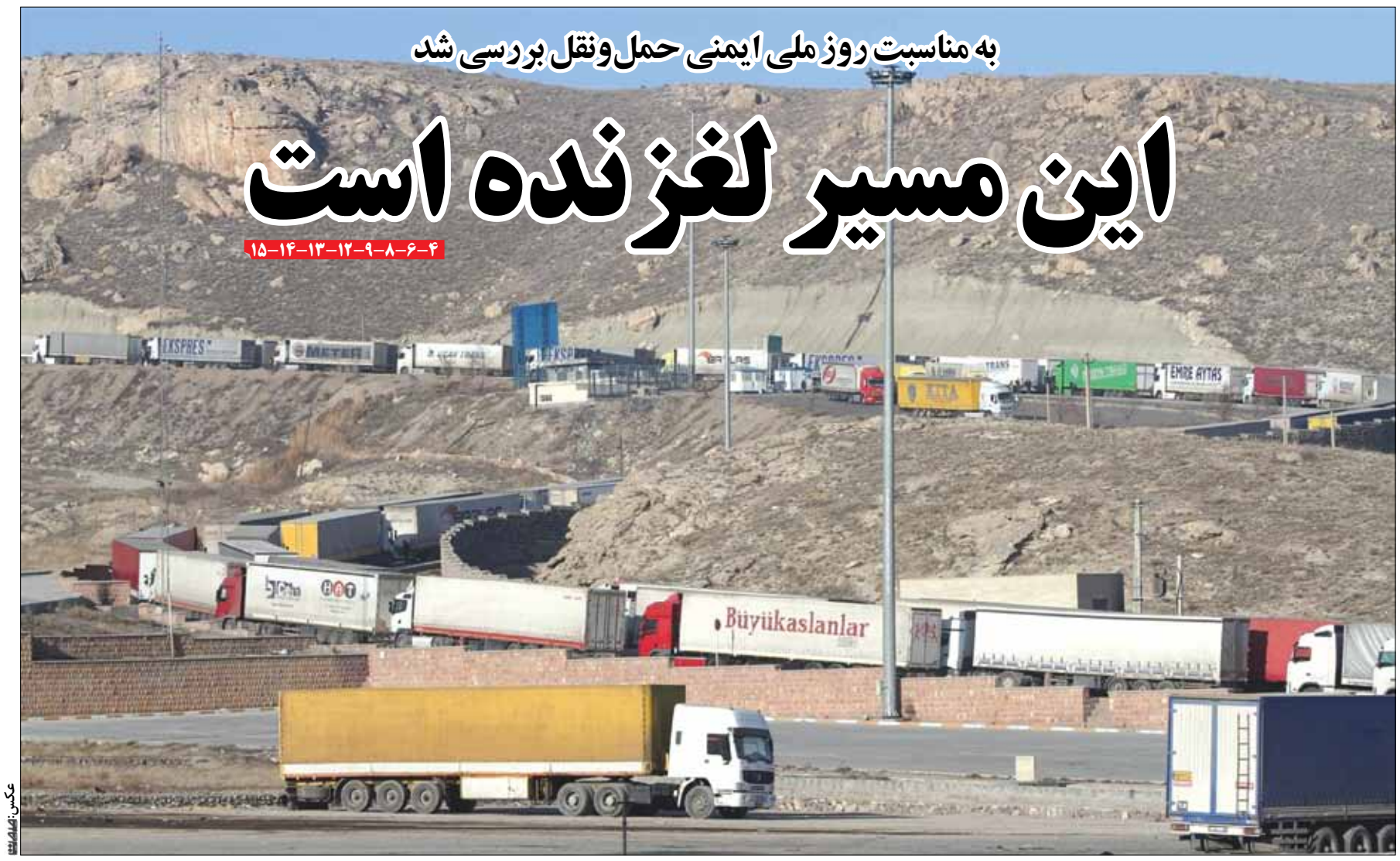
داشتن خودرو ایمن حق مردم است

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اولتیماتوم به شرکت‌های خودروساز، گفت: چرخه معیوب در فرآیند تولید خودرو باید اصلاح شود.

مهـدی اسلام‌پناه با تاکید بر اینکـه داشتن خودرو ایمن حق مردم است افزود: صنعت خودروسازی در کشور نیازمند کالبدشکافی عمیق است.

وی بـا بیان اینکه دولـت باید پای خـود را از بنگاهـداری بیرون بکشد، اظهـار کـرد: نظـر دولت سیزدهـم این است کـه دولت از بنگاهـداری در حـوزه خـودرو خـارج شـود و در بحـث نظـارت، ورود جدی‌تـری داشته باشد.

۲



به مناسبت روز ملی ایمنی حمل‌ونقل بررسی شد

این مسیر لغزنده است

۴-۶-۸-۹-۱۲-۱۳-۱۴-۱۵

عکس: صمت

سرمقاله



اهمیت تولید دانش‌بنیان در صنعت خودرو

۲

یادداشت‌های امروز



حمل‌ونقل دریایی فرصتی که دیده نمی‌شود

۸



چشم‌انداز روشن بورس

۱۱



ماشین‌آلات معدنی عصای دست تولید

۱۲



گرفتار در تله تورمی

۱۴

گزارش روز

وعده دریافت تسهیلات با ارائه سهام

لازمـه دریافـت تسهیـلات از بانک‌ها و موسسـات مالی، ارائه وثیقـه بانکی است. در حالت کلی، از ملـک (غیرمنقول)، سپرده بلندمـدت، اوراق مشارکت، چک، اسنـاد وصولی، سفته، کشتی و هواپیمـا و سهام به‌عنوان وثیقه‌های موردقبول از سوی سیستم بانکـی برای ارائه تسهیلات یادمی‌شود. درباره توثیق سهام هم هر سهـم پذیرفته‌شده در تـالار اصلی بورس اوراق بهـادار، می‌تواند به‌عنـوان وثیقه تسهیلات بـه ترهین بانک درآید. بـا این وجود، به‌دلیل نوسانات غیرقابل پیش‌بینی و شدید در بازار سهام، بانک‌ها تاکنون تمایلی به توثیق سهام نداشته‌اند، اما در حال حاضر رئیس سازمان بورس وعده داده این امکان فراهم خواهد شد.

۱۱





سرمقاله

اهمیت تولید دانش‌بنیان در صنعت خودرو



شهرام شیرکوند
پژوهشگر صنعتی

تولید دانش‌بنیان، توام با کارآفرینی و اشتغالزایی، رمز شکوفایی صنعت داخلی و توسعه صنعتی است. توجه به تولید دانش‌بنیان با هدف افزایش بهره‌وری و توسعه اشتغال پایدار بسیار حائز اهمیت است. صنعت خودروسازی ایران به‌عنوان رکن دوم اقتصاد ملی و یکی از بخش‌های مهم صنعتی، در حرکت به سمت توسعه، از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد کشور است که به‌صورت مستقیم فرآیند توسعه تولید مبتنی بر دانش را تحت تاثیر قرار می‌دهد و از عوامل مهم توسعه کسب‌وکار و اقتصاد به‌شمار می‌رود؛ بنابراین توجه به تولید دانش‌بنیان و طراحی و تولید محصولات جدید در شرکت‌های خودروساز داخلی (سواری و تجاری) نقش مهمی در خودکفایی و ارتقای کیفی تولید ملی دارد.

توسعه تولید خودرو و صنایع مرتبط، علاوه بر ایجاد اشتغال و توسعه کسب‌وکار، سبب تولید محصولات رقابتی باکیفیت، توسعه صادرات صنایع داخلی و افزایش سهم بازار جهانی می‌شود. صنعت خودروسازی یکی از مولفه‌ها و شاخص‌های تعیین‌کننده در میزان توسعه کشورهاست. ایران در صنعت خودروسازی از زیرساخت‌های مناسبی برخوردار است و ورود فناوری‌های نوین به این صنعت موجب توسعه روزافزون آن خواهد شد. بهره‌گیری از فناوری‌های نوین صنعت در خودروسازی و ارتقای کیفی قطعات از مهم‌ترین پیش‌شرط‌های تولید دانش‌بنیان و تولید خودرو باکیفیت است. به اعتقاد کارشناسان حوزه بازار، کیفیت محصول در کنار نرخ مناسب ضامن توسعه فروش و افزایش سهم بازارهای منطقه‌ای و جهانی است که اگر مورد توجه جدی دولت و تولیدکنندگان قرار گیرد، با رونق تولید در صنایع کشور، اشتغالزایی نیز محقق خواهد شد.

بهبود نقش صنعت خودرو در توسعه صنعتی و اقتصادی در گرو اجرایی کردن ۵ راهبرد شامل ایجاد و توسعه پایگاه‌های تولید خودرو با علامت تجاری داخلی، تاکید بر صادرات خودرو، ایجاد و توسعه پایگاه تولید قطعات با علامت تجاری داخلی با تاکید بر مزیت‌های داخلی، جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی برای توسعه صادرات و راه‌اندازی مراکز طراحی، آزمون و خدمات مهندسی خودرو در منطقه است. اجرای این اقدامات در توسعه کمی و کیفی صنعت خودرو منجر به بهبود رشد اقتصادی و توسعه تولید دانش‌بنیان در خودروسازی کشور خواهد شد که در نهایت ارتقای برند خودرو ملی را به ارمغان می‌آورد.

به جرات می‌توان گفت توسعه‌یافتگی صنعت خودرو ایران در زمینه فناوری و کارآمدی و توانمندی آن و حرکت در مسیر تولید دانش‌بنیان، بستر توسعه صنعتی را فراهم می‌کند. از سویی کارشناسان معتقدند بخش مهمی از موفقیت‌های راهبردی در اقتصاد و کسب‌وکار، به‌واسطه توسعه فعالیت‌های پژوهشی در خودروسازی و سرمایه‌گذاری در این بخش به‌دست می‌آید.

ارتباط بین صنعت خودرو با بخش‌های گوناگون اجتماعی و اقتصادی این باور را تقویت می‌کند که در ایران، خودروسازی و صنایع مرتبط با آن، موتور محرک صنعت کشور هستند و از ارکان اصلی اقتصاد و تجارت به‌شمار می‌روند. صنعت خودرو باوجود اینکه تنها عامل توسعه به‌شمار نمی‌رود، آثار اقتصادی آن در همه زمینه‌ها و فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی مشهود است؛ بنابراین توسعه صنعت خودروسازی، علاوه بر ایجاد اشتغال، موجب توسعه کسب‌وکار، افزایش رفاه و آسایش جامعه می‌شود.

بسیاری از کشورها با تمرکز بر تولید نوآورانه، صنعت خودرو خود را به سطحی از رشد و شکوفایی رسانده‌اند که بتوانند بخش عمده‌ای از محصولات خود را به سایر کشورها صادر کنند و درصد بالایی از اشتغال، درآمد و ارزش افزوده کشورشان را به آن اختصاص دهند، زیرا جهش در تولید توام با رونق فروش، علاوه بر ایجاد اشتغال و آسایش آحاد جامعه سبب تولید محصولات باکیفیت‌تر و مناسب‌تر می‌شود. از سوی دیگر اگر کشوری دارای سازمان‌ها و صنایع تولیدی قدرتمند باشد که توان حضوری موفق در بازارهای بین‌المللی را داشته باشند، قدرت اقتصادی آن نیز افزایش خواهد یافت؛ بنابراین بهبود کیفیت محصولات موضوع مهم و حیاتی در سازمان‌ها و بنگاه‌های تولیدی کشور برای افزایش سهم در بازارهای جهانی است.

تحقق تولید دانش‌بنیان تنها با تولید نوآورانه و باکیفیت ممکن است. با این روش شرکت‌های تولیدی از بازگشت سرمایه مطمئن خواهند بود و سود فروش، سهم بازار، کاهش هزینه‌ها و نرخ سهام از رشد قابل‌توجهی برخوردار خواهد شد. به این لحاظ در شرایط کنونی برای تحقق تولید دانش‌بنیان، باید با بهره‌گیری از ظرفیت نخبگان جوان، ایجاد نوآوری و تمرکز تولید بر ظرفیت‌ها و توان داخلی و افزایش بهره‌وری در تمامی بخش‌های تولیدی موجود در کشور و توجه به جهش در کیفیت و کمیت تولیدات صادرات‌محور، شرایط و فضای مناسبی برای ارائه محصول تولیدی به بازارهای داخلی و خارجی فراهم شود. در این راستا باید به ظرفیت‌های صنعت کشور توجه بیشتری داشته باشیم و به‌طور همزمان برای ایجاد اقتصاد دانش‌بنیان نیز برنامه‌ریزی شود تا با تمرکز بر تولید نوآورانه به سمت ارتقای تولید داخلی حرکت کنیم. اقتصاد دانش‌بنیان استفاده از دانش برای ایجاد کالاها و خدمات و یکی از الزامات اساسی در تحقق تولید دانش‌بنیان و تقویت برند کالاهای باکیفیت داخلی است. همچنین از آنجا که اقتصاد دانش‌بنیان برپایه تولید، توزیع و کاربرد دانش و اطلاعات تشکیل شده، اصلاح فضای کسب‌وکار برای تحقق اقتصاد دانش‌بنیان اهمیت زیادی دارد.

به‌منظور توسعه تولید دانش‌بنیان و نوآورانه در صنعت خودرو، توجه به همکاری شرکت‌های خودروساز داخلی با مراکز علمی و پژوهشی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در واقع تولید محصولات جدید با نرخ رقابتی، منجر به توسعه تولید مبتنی بر دانش، اشتغالزایی، توسعه و رونق فروش و افزایش درآمد خودروسازان و تامین نظر مشتریان خودروهای ایرانی در بازارهای داخلی و خارجی می‌شود.

ایران قوی نیازمند ارتقای جایگاه آموزش و پرورش است

رئیس‌جمهوری با تاکید بر اینکه ایران قوی بدون تعلیم و تربیت اصولی و ارتقای جایگاه آموزش و پرورش قابل تصور نیست، اظهار کرد: آنچه در حوزه آموزش و پرورش هزینه می‌شود، سرمایه‌گذاری برای تضمین توسعه و پیشرفت آینده کشور است. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، ابراهیم رئیسی در نشست هم‌اندیشی با جمعی از فرهنگیان و فعالان حوزه تعلیم و تربیت کشور، بر ضرورت حمایت عملی از فرهنگیان تاکید و اظهار کرد: دولت مصمم است همه ابعاد قانون رتبه‌بندی معلمان را در راستای ارتقای شأن و منزلت فرهنگیان عزیز مورد توجه قرار دهد و به این وسیله در راستای ارتقای کیفیت آموزش در کشور گام بردارد. رئیس‌جمهوری افزود: متاسفانه در زمینه رتبه‌بندی معلمان صرفا بخش مالی برجسته شده اما از ابعاد مختلف دیگری که می‌تواند جایگاه فرهنگیان را در جامعه ارتقا دهد، غفلت شده که این به‌نوعی ظلم در حق این قشر فرهیخته است. رئیس جمهوری با تاکید بر اینکه ایران قوی بدون تعلیم و تربیت اصولی و ارتقای جایگاه آموزش و پرورش قابل تصور نیست، اظهار کرد: آنچه در حوزه آموزش و پرورش هزینه می‌شود، سرمایه‌گذاری برای تضمین توسعه و پیشرفت آینده کشور است. رئیسی اجرای سند تحول آموزش و پرورش را یک ضرورت خواند و گفت: این سند از اسناد بالادستی است و دولت حتما آن را به‌عنوان مهم‌ترین سند، پیگیری و اجرایی خواهد کرد. رئیس‌جمهوری همچنین با تاکید بر لزوم پیگیری وضعیت صندوق ذخیره فرهنگیان افزود: پیگیری وضعیت این صندوق از مهم‌ترین دغدغه‌های فرهنگیان محترم است و ضرورت دارد، مسئولان مربوطه با جدیت در این زمینه اقدام کنند و در راستای رفع نگرانی معلمان عزیز گام بردارند.

اولتیماتوم رئیس سازمان ملی استاندارد به شرکت‌های خودروساز

داشتن خودرو ایمن حق مردم است

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اولتیماتوم به شرکت‌های خودروساز، گفت: چرخه معیوب در فرآیند تولید خودرو باید اصلاح شود.



به گزارش سازمان ملی استاندارد ایران، مهدی اسلام‌پناه در گفت‌وگویی با محکوم کردن بانیان وضع موجود در صنعت خودرو کشور به‌ویژه در ۸ سال اخیر افزود: صنعت خودروسازی در کشور نیازمند کالبدشکافی عمیق است.

وی با بیان اینکه دولت باید پای خود را از بنگاهداری بیرون بکشد، اظهار کرد: نظر دولت سیزدهم این است که دولت از بنگاهداری در حوزه خودرو خارج شود و در بحث نظارت، ورود جدی‌تری داشته باشد. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، خواستار حمایت خبرنگاران انقلابی برای مطالبه مردمی شد و گفت: می‌دانیم که صبر مردم تمام شده، به همین دلیل در بحث کیفیت خودرو، کوتاه نخواهیم آمد تا اعتماد از دست رفته را برگردانیم. اسلام‌پناه با اشاره به رویکرد تحولی سازمان استاندارد در بحث خودرو که از دی سال قبل کلید خورد، افزود: در نخستین گام، سعی کرده‌ایم دستورالعمل‌های نظارتی را تصحیح کنیم و شرکت‌ها و آزمایشگاه‌های همکار استاندارد طبق آن اقدام کنند، از طرفی رابطه میان خودروسازان و ناظران کیفی را قطع کردیم تا مفسده ایجاد نشود. وی اضافه‌کرد: پروانه کاربرد نشان استاندارد برای خودروسازان که اعتبارش دوساله بود به یک ماه کاهش یافته تا پیوسته مورد رصد قرار گیرند.

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به تعهد اخذشده از خودروسازان، گفت: از خودروسازان تعهد گرفته‌ایم اگر سرنشینان خودرو از بابت عدم کیفیت لازم، آسیبی ببینند، مدیران عالی رتبه خودروسازی ملزم هستند حقوق حادثه‌دیدگان را ادا کنند.

وی در پاسخ به اینکه در صورت عدم رعایت استانداردها، مجوز استاندارد به خودروها داده نمی‌شود، گفت: «بله قطعا همین‌طور است، مجوز نخواهیم داد.»

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، موافقت خود را در زمینه واردات خودرو برای ایجاد فضایی رقابتی اعلام کرد و داشتن خودرو ایمن و باکیفیت را حق مردم دانست.

اسلام‌پناه در واکنش به اظهارات پلیس راهور ناجا در بحث استانداردهای خودرویی، اظهار کرد: مسائل مربوط به خودرو سال‌هاست وجود دارد، اما چرا برخی طی همین چند ماه انتقادات خود را شروع کرده‌اند؟ در حالی که وظایف ۱۸ گانه‌ای دارند که ملزم به انجام آن هستند.

وی در همین زمینه ادامه داد: پلیس اگر حرفی در بحث کیفیت خودروها دارد، چرا زمانی که ما به‌عنوان تنها سازمان فنی نظام، وارد میدان شده و عملیاتی را شروع کرده‌ایم، آدرس اشتباه می‌دهد؟ می‌گویند ما جلوی این خودروها را می‌گیریم، اگر می‌توانستند چرا تابه حال نگرفته‌اند؟

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به تصادف زنجیره‌ای بهبهان تصریح کرد: باز نشدن ایربگ خودروها قطعا محکوم است و از خودروسازان نمی‌شود هیچ دفاعی کرد.

وی اضافه‌کرد: امکان ندارد خودرویی ایربگ نداشته باشد اما گفته شود دارد. تاخیر عملکرد آن محتمل است و این پذیرفتنی نیست.

اسلام‌پناه با بیان اینکه صنعت خودروسازی ما فناورانه نیست، اعلام کرد: اگر تولید فناورانه داشته باشیم و دست مافیای پشت پرده قطع شود، خودروسازی ما می‌تواند متحول شود.

به‌گفته رئیس سازمان ملی استاندارد ایران، بعید است بتوانیم در سال جاری، نه سوخت کاملا استاندارد تولید کنیم، نه خودرویی که بتواند در ۱۰۰ کیلومتر ۴ لیتر بنزین مصرف کند. وی با تاکید بر نوآوری در صنعت خودروسازی کشور، گفت: برخی از خودروها که با پلتفرم پراید تولید می‌شوند و نمی‌توانند استانداردهای ۸۵ گانه را پاس کنند به‌طور حتم از رده خارج می‌شوند.

اسلام‌پناه با اشاره به توقف تولید خودروهای ناایمن و بی‌کیفیت، گفت: تا پایان امسال بخش عمده‌ای از تولیدات فعلی از چرخه تولید حذف می‌شوند و باید خودروهای مطابق با استانداردهای روز دنیا جایگزین آن شوند.

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با معرفی خودروهایی که خط تولید آن متوقف شده، گفت: این خودروها شامل انواع سواری، اتوبوس درون‌شهری و برون‌شهری، کامیون، کامیونت و وانت است. وی خاطرنشان کرد: ما در دفاع از حقوق مردم که حق‌الناس است، به‌عنوان وکیل مردم ذره‌ای کوتاه نمی‌آییم و به تعهدات خود در قبال مردم پایبندیم.



سایپا و ایران‌خودرو در لیست واگذاری‌های ۱۴۰۱

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس از برگزاری نشست هیات واگذاری با حضور وزیر اقتصاد خبر داد و گفت: در این جلسه لیست واگذاری‌ها براساس یک روند جدید بسته شده و شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا در لیست واگذاری ۱۴۰۱ قرار گرفته‌اند.

به گزارش ایرنا، احمد امیرآبادی فراهانی در گفت‌وگویی با اشاره به برگزاری نشست هیات واگذاری با حضور احسان خاندوزی در محل وزارت امور اقتصاد و دارایی گفت: در این نشست لیست شرکت‌های قابل واگذاری بررسی شد و مورد تجدیدنظر قرار گرفت و در ادامه بسیاری از شرکت‌های دولتی و مقداری از اموال دولت در لیست نهایی واگذاری‌ها قرار گرفتند. نماینده مردم قم در مجلس تصریح کرد: این واگذاری‌ها مربوط به اموال و دارایی‌های مرتبط با وزارتخانه‌های مختلف است؛ از جمله واگذاری دو باشگاه استقلال و پرسپولیس، شرکت زیرساخت توسعه و نگهداری ورزشگاه‌ها مانند شیرودی و مجموعه انقلاب از زیرمجموعه وزارت ورزش و جوانان، شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا از زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت، شرکت‌هایی مانند شرکت کشت و صنعت نیشکر هفت‌تپه از زیرمجموعه وزارت جهاد کشاورزی و بسیاری دیگر از اموال و دارایی‌های دولتی در لیست واگذاری سال ۱۴۰۱ به‌صورت قطعی قرار گرفت. وی بیان کرد: سازمان خصوصی‌سازی و وزیر اقتصاد به‌عنوان نماینده دولت باید بر روند عملکرد آنها نظارت داشته باشند، زیرا برخی از این شرکت‌ها زیانده هستند و باید به سوددهی برسند و از هفته‌های آینده موضوع واگذاری براساس یک روش جدید پیگیری خواهد شد.

برپایی راهپیمایی روز قدس با رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی



فرمانده قرارگاه عملیاتی ستاد ملی مقابله با کرونا گفت: راهپیمایی روز قدس و نماز عید سعید فطر با رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی برگزار می‌شود.

به گزارش ایسنا، احمد وحیدی پس از نشست قرارگاه عملیاتی ستاد ملی مقابله با کرونا در جمع خبرنگاران، با اشاره به برگزاری راهپیمایی روز قدس و نماز عید سعید فطر با رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی، افزود: در راهپیمایی، رعایت مقررات بهداشتی مانند استفاده از ماسک و حفظ فاصله مورد تاکید است. وزیر کشور ادامه داد: برگزاری نماز عید فطر در اماکن و فضای آزاد در اولویت است اما اگر در جایی نماز در مسجد اقامه می‌شود، حتما شیوه‌نامه‌ها رعایت شود.

وحیدی درباره وضعیت کرونا در کشور اظهار کرد: براساس گزارش وزارت بهداشت، مدیریت بیماری کرونا در کشور در وضعیت مطلوبی قرار دارد و کاهش تعداد موارد بستری و فوتی‌های ناشی از آن، نشان از روند رو به جلوی مهار این بیماری در کشور دارد.

وی در عین حال بر اقدامات کنترلی و مراقبت‌های بهداشتی به‌ویژه درباره سویه‌های جدید ویروس کرونا تاکید کرد و یادآور شد: گرچه در این زمینه نگرانی وجود ندارد، اما رصد و پایش سویه‌های جدید به‌طور جدی در دستور کار دستگاه‌های مرتبط قرار دارد.

فرمانده قرارگاه عملیاتی ستاد ملی مقابله با کرونا، نظارت دقیق بر رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی در فرودگاه‌های کشور را یکی دیگر از محورهای مطرح شده در نشست روز گذشته قرارگاه عملیاتی ستاد مقابله با کرونا عنوان و تصریح کرد: اظهارات مقامات مربوطه گویای کنترل تزریق حداقل ۲ دوز واکسن و داشتن آزمایش منفی کرونا برای مسافران ورودی و خروجی در فرودگاه‌های بین‌المللی کشور است. همچنین در این نشست موضوع حضوری شدن مدارس مورد بررسی قرار گرفت که طبق گزارش وزارت آموزش و پرورش، ۹۲ درصد کلاس‌ها حضوری برگزار می‌شود و حضور دانش‌آموزان در مدارس، مطلوب ارزیابی و تاکید شد سلامت دانش‌آموزان در وضعیت مناسبی قرار دارد.

وحیدی با بیان اینکه بازدیدها از صنوف ادامه دارد، گفت: ۹۳۶ مورد پلمب اصناف داشتیم که از اصناف می‌خواهیم با رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی مانع از بسته شدن مرکز فعالیت و تجارت خود شوند.

وی همچنین درباره اینکه در ایام تعطیلات فطر آیا محدودیت جاده‌ای برقرار است، گفت: محدودیت جاده‌ای برای سفر تعطیلات فطر پیش‌بینی نشده و مردم با رعایت شیوه‌نامه‌ها، زدن ماسک و تزریق ۳ دوز واکسن می‌توانند به سفر بروند.

اصلاح ساختار کمیسیون اقتصادی دولت



معاون اجرایی و سرپرست نهاد ریاست‌جمهوری درباره ابلاغ مصوبه دولت درباره خروج ۲ معاون رئیس‌جمهوری از کمیسیون اقتصادی دولت گفت: در پی انتشار این مصوبه که هدف آن اصلاح ساختار کمیسیون اقتصادی دولت است، متاسفانه گمانه‌زنی‌های سلیقه‌ای و ناروایی ازسوی برخی از رسانه‌های داخلی و خارجی مطرح شد.

به گزارش ایلنا، سید صولت مرتضوی در گفت‌وگو با خبرنگاران درباره این مصوبه گفت: در یکی از نشست‌های دولت بحث حضور اعضای دولت در کمیسیون‌های مربوطه بود که پیشنهاد دادم تعداد اعضای کمیسیون‌ها بالا باشد و از این منظر ضرورت دارد اصلاحاتی در کمیسیون‌ها صورت بگیرد.

معاون اجرایی رئیس‌جمهوری ادامه داد: بر این اساس من که عضو ۲ کمیسیون (زیربنایی و اقتصادی) دولت بودم، با توجه به اینکه حضور در کمیسیون اقتصادی مستلزم اظهارنظر کارشناسی درباره جزئیات تصمیمات و لوایح اقتصادی بود، پیشنهاد کردم از این کمیسیون خارج شوم و محسن رضایی، معاون اقتصادی رئیس‌جمهوری هم این درخواست را داشت.

مرتضوی در تکمیل این بخش از اظهارات توضیح داد: لازم بود این کمیسیون با حضور حداکثری وزیران که بیشتر در جریان جزئیات امور مرتبط با دستگاه‌های تحت مدیریت خود هستند، تشکیل شود و از طرفی هم برای اصلاح اعضای کمیسیون باید در هیات وزیران تصمیم‌گیری می‌شد.

معاون رئیس‌جمهوری تصریح کرد: رضایی همچنان به نقش‌آفرینی فعالانه خود در معاونت اقتصادی و موقعیت‌های مختلف دولت از جمله دبیری ستاد اقتصادی ادامه می‌دهد.

عکس روز



اشکورات، پایتخت گل گاوزبان ایران

عکس: تسنیم

ویژه تر از خبر

افزایش نرخ اینترنت منوط به افزایش کیفیت

وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات با اشاره به اینکه ما به‌دنبال سود اپراتورها نیستیم، گفت: افزایش نرخ اینترنت منوط به افزایش کیفیت است و ما با هرگونه افزایش قیمتی که منجر به افزایش کیفیت نباشد مخالفیم.

به گزارش ایسنا، عیسی زارع‌پور، وزیر ارتباطات با اشاره به نقش مهم ارتباطات ثابت اظهار کرد: در همه جای دنیا بار اصلی شبکه و اینترنت بر دوش ارتباطات ثابت است، اما در کشور ما در این حوزه به دلایل گوناگون سرمایه‌گذاری درستی انجام نشده است؛ بنابراین بار بر دوش اینترنت همراه است و به همین دلیل کیفیت لازم را ندارد. وی تصریح کرد: در تلاشیم بستر فیبر نوری را در کشور توسعه دهیم. توسعه اینترنت ثابت مبتنی بر فیبر نوری تکنولوژی دهه‌های آینده است. زارع‌پور گفت: اعتقاد داریم نسخه شفابخش مشکلات شبکه‌ای و اینترنت کشور توسعه ارتباطات ثابت است. وی با بیان اینکه به ۳ میلیون کیلومتر فیبر نوری احتیاج داریم، تصریح کرد: بسته حمایتی برای اپراتورهایی که در این حوزه کار کنند آماده کرده و اجازه داده‌ایم اپراتورهای تلفن همراه برای ارائه خدمات ورود پیدا کنند. زارع‌پور افزود: دولت از محل سهم خود از درآمد اپراتورهای مخابراتی تمهیداتی را پیش‌بینی کرده است. حدود ۵ درصد درآمد اپراتور قرار است با نظارت وزارت ارتباطات صرف توسعه ارتباطات ثابت شود. وی با اشاره به دریافت ۳ درصد درآمد اپراتورها توسط دولت ادامه داد: ۳ درصد درآمد اپراتورهای ثابت را به‌عنوان حق‌السهم دولت دریافت می‌کنیم اما اپراتوری که پورت فیبر نوری روشن در منازل مردم ببرد این ۳ درصد را به مدت ۵ سال از او دریافت نمی‌کنیم. وزیر ارتباطات افزود: نخستین قدم را در اسفند برداشتیم که بیش از ۵۰۰ هزار پورت فیبر نوری آماده شد. تاکنون ۱.۴ میلیون پورت مبتنی بر فیبر نوری راه‌اندازی شده که حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار اف‌تی‌تی‌اچ‌و ۲۰۰، ۳۰۰ هزار وی‌دی‌اس‌ال است و تمام این فعالیت‌ها در سامانه‌ای قابل مشاهده است. وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات افزود: در حوزه ارتباطات دولت بخشی از ارتباطات را به بخش خصوصی واگذار کرده است. لایه اول در اختیار بخش خصوصی است و ما به‌عنوان حاکمیت تنظیم‌گر این حوزه هستیم و باید منابع لازم را برای آنها فراهم کنیم تا بتوانند ارائه خدمات کنند. وی بیان کرد: منابع در حوزه ارتباطات همواره فرکانس است. وزارت ارتباطات باید فرکانس‌های لازم را در اختیار قرار دهد. فرکانس‌هایی که در گذشته واگذار شده بود، هم‌اکنون اشباع شده است. وی افزود: سال گذشته فرکانس ۲۳۰۰ را واگذار کردیم و برای فعال کردن فرکانس جدید نیاز به تجهیزات است و اپراتورها برای استفاده از آن نیاز به منابع مالی دارند.

گسترش صنعت
چهارشنبه
۷ اردیبهشت ۱۴۰۱
۲۵ رمضان ۱۴۴۲
۲۷ آوریل ۲۰۲۲
شماره ۲۰۴۵
پیاپی ۳۳۶۳
www.sanatnewspaper.com



رانندگی با چاشنی ناایمنی



نقش دانش‌بنیان‌ها در کاهش تصادفات



بیمه شخص ثالث زیاننده‌ترین نوع بیمه

جلب رضایت مشتریان اولویت سایپا



تمام تلاش سایپا در این راستاست که در راستای رفع دغدغه‌های مردم در بخش کیفیت خودروهای داخلی اقدام کند، به همین جهت پروژه‌های بسیار مهمی تعریف‌شده که طی امسال اجرایی خواهند شد

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا گفت: در راستای فرمایشات رهبر معظم انقلاب مبنی بر ارتقای کیفیت خودرو، این مجموعه با همت و تلاش شبانه‌روزی مهندسان و کارگران خود در گام نخست توانست کیفیت خودرو شاهین را به نحو مطلوب ارتقا دهد.

تغییرات شاهین

محمدعلی تیموری با تاکید بر اینکه در چند ماه اخیر به موضوع کیفیت محصولات گروه خودروسازی سایپا به‌طور ویژه پرداخته شده، تصریح کرد: رهبر معظم انقلاب در دیدار با جمعی از تولیدکنندگان و فعالان صنعتی، کارآفرینان و فعالان اقتصادی تاکید کرد: با وجود حمایت زیاد از صنعت خودرو در کشور، کیفیت خودرو خوب نیست و مردم ناراضی هستند و حق با مردم است. از این‌رو گروه خودروسازی سایپا برنامه دقیق و جامعی را تدوین کرد تا در مدت زمان بسیار کوتاهی ارتقای کیفیت تمام محصولات خود و به‌ویژه خودروهای اقتصادی شاهین و کوییک را محقق کند.



به‌گزارش سایپانیوز، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با بیان اینکه گروه خودروسازی سایپا با حمایت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت، همکاری قطعه‌سازان و همدلی و همراهی مهندسان و کارگران این مجموعه موفق شد در کمتر از یک ماه، رشد کیفی را در خودروهای تولیدی این مجموعه پیاده‌سازی کند، افزود: جلب رضایت مشتریان در اولویت برنامه‌های گروه خودروسازی سایپاست و در این مسیر هیچ‌گاه توقف نخواهیم کرد.

وی تاکید کرد: در گام نخست ارتقای کیفیت، کاهش صدای خودرو اقتصادی شاهین در دستور کار قرار گرفت، بدین‌جهت در فرآیند ۴۵ روزه توانستیم صدای غیرعادی که خودرو شاهین داشت را حذف کنیم و این خودرو اکنون به صدا ایزوله شده و این امر باعث رضایت نسبی خریداران شده است.

تیموری با بیان اینکه حذف صدای غیرعادی اتاق شاهین موردتایید واحدهای کیفیت و مهندسی قرار گرفته، خاطرنشان کرد: فرآیند ارتقای کیفیت درباره تمام خودروها اجرایی می‌شود و این امر به‌طور قطع می‌تواند رضایت مردم را به‌طور کامل جلب کند.

او گفت: تمام تلاش ما بر این است که در راستای رفع دغدغه‌های مردم در بخش کیفیت خودروهای داخلی اقدام کنیم، به همین برای پروژه‌های بسیار مهمی تعریف‌شده که طی امسال اجرایی خواهند شد.

پرداخت هدیه سفر به مشتریان

مشتریان محصولات گروه خودروسازی سایپا می‌توانند از خدمات تحویل حضوری خودرو در پارکینگ شرکت با هدف تسریع در تحویل خودرو و جلب رضایت آنها بهره‌مند شوند.

گروه خودروسازی سایپا با هدف پاسخگویی مناسب و به‌موقع به تقاضاهای موجود و جلب رضایت مشتریان، سطح خدمات خود را افزایش داده و طرح تحویل حضوری خودرو در پارکینگ شرکت‌های گروه را عملیاتی کرده است.

مشتریان می‌تواند به دو صورت، خودرو ثبت‌نامی خود را تحویل بگیرند؛ یکی تحویل خودرو از طریق محل نمایندگی که ثبت‌نام انجام‌شده است و دیگری تحویل خودرو از پارکینگ شرکت سایپا.

گفتنی است از مدت‌ها قبل سامانه تحویل حضوری خودرو به‌منظور تسریع در تحویل و پاسخ به درخواست مشتریان برای تحویل حضوری خودرو طراحی و راه‌اندازی شده؛ از همین‌رو به مشتریان پیشنهاد می‌شود در صورت تمایل به دریافت خودرو از شرکت درخواست خود را در سامانه یادشده ثبت کنند.

اگر متقاضی درخواست تحویل حضوری خودرو را داشته باشد، هدیه سفر به او پرداخت می‌شود.

طرح تحویل حضوری خودرو در پارکینگ خودروساز، پیشنهادی است و هیچ اجباری برای متقاضیان وجود ندارد اما با توجه به مشکلات موجود در حمل خودرو از جمله کمبود ناوگان خودروبر، برخی از مشتریان تمایل دارند خودرو را شخصا و به‌طور مستقیم از شرکت دریافت و از سویی خودرو سریع‌تر تحویل می‌شود.

بازدید مدیران ارشد تاتارستان از سایپا

گروه خودروسازی سایپا در راستای سیاست‌های دولت سیزدهم مبنی بر توسعه روابط اقتصادی، صنعتی و تجاری با کشورهای همسایه، همکاری‌های خود را با کشور روسیه وارد مرحله جدیدی کرد.

گروه خودروسازی سایپا در راستای توسعه فعالیت‌های برون‌مرزی که در ۸ فرمان ابلاغ‌شده از سوی رئیس‌جمهوری در بخش صادرات موردتاکید ویژه قرار گرفته، مذاکرات خود را با روسیه آغاز کرد، از همین‌رو در بازدید مدیران ارشد منطقه ویژه اقتصادی ایلابوگای جمهوری تاتارستان فدراسیون روسیه از مجموعه سایپا، درباره همکاری‌های مشترک صحبت و نتایج خوبی حاصل شد.

پس از بازدید مدیران ارشد منطقه ویژه اقتصادی ایلابوگای جمهوری تاتارستان فدراسیون روسیه از مجموعه سایپا درباره تولید مشترک با طرف‌های روسی در منطقه آزاد SEZ آلابوگا، تبادل دانش فنی و امکان استفاده از ظرفیت‌های علمی و آموزشی هر دو طرف و انتقال دانش در حوزه‌های آی‌تی، نرم‌افزار، مالی‌ومهندسی، تفاهم و توافق‌های انجام شد. همچنین براساس توسعه روابط با کشورهای همسایه که دولت سیزدهم این امر را تکلیف کرده، گروه خودروسازی سایپا در حال مطالعه برای راه‌اندازی خط مونتاژ خودروهای اقتصادی خود در بازار روسیه است.

در این میان، یکی از برنامه‌های که گروه خودروسازی سایپا در سال جاری با جدیت دنبال می‌کند و این امر به مدیران ارشد منطقه ویژه اقتصادی ایلابوگای جمهوری تاتارستان فدراسیون روسیه یادآور شد، افزایش صادرات قطعه به روسیه است؛ طی سال‌های اخیر قطعات خودرویی گوناگونی از جمله رادیاتور، قطعات سیستم تعلیق و قطعات ریخته‌گری به بازار روسیه صادر شده است.

با توجه به بازار بزرگ روسیه و داشتن مرز آبی مشترک و همچنین رسیدن به بازار اوراسیا، گروه خودروسازی سایپا برنامه‌ریزی کرده که سهم بیشتری از این بازار روسیه داشته باشد؛ بنابراین تولید و صادرات خودرو و قطعات آن، از موضوعاتی است که با جدیت پیگیری خواهد شد.

پایین بودن کیفیت خودروها دغدغه است

نایب‌رئیس شورای شهر تهران بر افزایش ایمنی وسایل نقلیه و استانداردسازی راه‌ها تاکید کرد. به‌گزارش ایسنا، پرویز سروری در ابتدای جلسه شورای شهر تهران با اشاره به روز ایمنی حمل‌ونقل اظهارکرد: ارتقای ایمنی قطعا با استانداردسازی راه‌ها و وسایل نقلیه شکل می‌گیرد.

امروز پایین بودن کیفیت خودروها که زمینه از دست دادن هموطنان را فراهم می‌کند به یک دغدغه تبدیل شده است و در شأن ملت ما نیست. در حالی خودرو بی‌کیفیت و دارای استاندارد پایین استفاده می‌کنند که در همه عرصه‌ها توانمندی خود را به رخ دشمن کشیدند و باید این ایمنی افزایش یابد.

نایب‌رئیس شورای شهر تهران با بیان اینکه در تهران نیز توقع ما از شهرداری این است که با اصلاح معابر، رفع نقاط حادثه‌خیز و بهبود کیفیت آسفالت به ارتقای ایمنی کمک کنند، گفت: البته این راه آغاز شده به‌گونه‌ای که بنا بر اعلام پلیس راهور تعداد مصدومان و کشته‌های تصادفات در تهران نسبت به سال گذشته کاهش داشته است.

هزینه ۳۵۲ میلیون دلاری برای واردات لاستیک

ایران در سال گذشته حدود ۳۵۲ میلیون دلار واردات لاستیک سنگین به‌عنوان کالای اساسی داشته است. به‌گزارش ایسنا، واردات ۲۵ گروه کالاهای اساسی در سال گذشته بیش از ۱۹.۶ میلیارد دلار هزینه داشته که اقلام وارداتی با ارز نیمایی ۴.۴ میلیارد دلار می‌رسد و باقی برای کالاهای مشمول ارز ترجیحی است. در بین کالاهای اساسی وارداتی با ارز نیمایی سهم ۹۶.۴ هزار تنی به ارزش بیش از ۳۵۱.۸ میلیون دلار برای لاستیک سنگین ثبت شده است.

واردات لاستیک در سال ۱۴۰۰ تا ۲۲ درصد در ارزش و وزن افزایش داشته، این در حالی است که در سال ۱۳۹۹ واردات این کالا ۷۹ هزار تن به ارزش ۲۸۷.۸ میلیون دلار گزارش شده بود.

آگهی دعوت سهامداران به تشکیل مجمع عمومی عادی فوق‌العاده (سهامی خاص) نوبت اول
شرکت خدماتی شهرک صنعتی اشتهارد به شماره ثبت ۵۹۶ و شناسه ملی ۱۴۰۰۳۹۳۱۸۹۰

بدینوسیله از کلیه سهامداران محترم شرکت خدماتی شهرک صنعتی اشتهارد به شماره ثبت ۵۹۶ و شناسه ملی ۱۴۰۰۳۹۳۱۸۹۰ دعوت به عمل می‌آید تا در جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده (سهامی‌خاص) نوبت‌اول این شرکت رأس ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ که در محل شهرستان اشتهارد - شهرک صنعتی اشتهارد - بلوار ابوریحان ساختمان فن‌آوری تشکیل می‌گردد حضور بهم رسانید.

مدارک مورد نیاز جهت حضور در مجمع عادی بطور فوق العاده شرکت خدماتی:

۱ - حضور طرف دفترچه قرارداد به همراه اصل دفترچه قرارداد و کارت ملی، آگهی آخرین تغییرات صاحبان امضاء

۲ - حضور وکیل به همراه وکالتنامه محضری و کارت ملی وکیل

۳ - ارائه فرم نمایندگی که توسط طرف قرارداد تکمیل و ثبت شده باشد.

مصوبات مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده در صورت رسمیت یافتن و عدم مغایرت با ضوابط قانونی برای کلیه سهامداران اعم از حاضرو غائب نافذ و معتبر خواهد بود.

دستور جلسه:

۱ - تصویب صورتهای مالی سنواتی

۲ - تعیین آب بهاء و شارژ بهاء سال ۱۴۰۱

هیات‌مدیره شرکت خدماتی شهرک صنعتی اشتهارد

آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی سالیانه
شرکت آسیا سیر ارس (سهامی عام)

بدینوسیله از کلیه سهامداران یا نمایندگان قانونی محترم شرکت آسیا سیر ارس (سهامی عام) به شماره ثبت ۲۱۶۳۳۴ و شناسه ۱۰۱۰۲۵۷۶۹۳۵ دعوت بعمل می‌آید در جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت که در ساعت ۹:۰۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ در محل: استان اصفهان- شهرستان مبارکه- جاده اختصاصی فولاد مبارکه- جنب شرکت فولادمبارکه- سالن اجتماعات شرکت حمل‌ونقل توکا و با رعایت تمامی دستورالعمل‌های بهداشتی تشکیل می‌گردد حضور بهم رسانند.

با عنایت به ابلاغیه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۹ سازمان بورس و اوراق بهادار با موضوع مصوبه ستاد ملی مبارزه با کرونا درخصوص نحوه برگزاری مجامع عمومی، حضور سهامداران به شرط رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی جدید و با ارائه کارت واکسن بلامانع است.

جهت رعایت حال سهامداران محترم، جلسه به صورت آنلاین نیز پخش می‌گردد، سهامداران محترم می‌توانند با مراجعه به وبسایت شرکت آسیا سیر ارس به آدرس https://asiaseiraras.ir لینک آنلاین ورود به جلسه را دریافت و با استفاده ازگزینه مهمان به صورت مجازی وآنلاین مجمع را مشاهده نمایند، ضمناً سوالات سهامداران محترم در زمان برگزاری مجمع، از طریق درگاه سایت پخش‌کننده مراسم قابل دریافت می‌باشد.

دستور جلسه:

۱- استماع گزارش هیات‌مدیره

۲- استماع گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی

۳- تصویب صورت‌های مالی برای سال مالی منتهی به ۱۴۰۰/۱۲/۲۹

۴- انتخاب حسابرس مستقل و بازرس قانونی اصلی و علی‌البدل

۵- انتخاب روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی‌های شرکت

۶- اتخاذ تصمیم در خصوص تقسیم سود

۷- تعیین حق حضور اعضاء غیرموظف هیات‌مدیره و پاداش اعضاء هیات‌مدیره

۸- تصویب معاملات مشمول ماده ۱۲۹ اصلاحیه قانون تجارت

۹- سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عمومی عادی سالیانه می‌باشد.

هیات‌مدیره شرکت آسیاسیر ارس (سهامی عام)

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

نوبت دوم

آرای صادره هیات حل اختلاف قانون مذکور مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان خرم‌آباد به شرح ذیل:

پرونده کلاسه ۱۴۰۰۱۱۴۴۲۵۰۰۱۰۰۱۲۴۱ و رای شماره ۱۴۰۰۶۰۳۲۵۰۰۱۰۱۱۸۴۶ مورخه ۱۴۰۰/۱۲/۰۲ به تقاضای سیدجواد امینی فرزند سیدمهدی نسبت به ششدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۱۱۷.۹۰ مترمربع مجزی شده از پلاک شماره ۲۴ فرعی از ۲۰۹۱ اصلی واقع در بخش ۱ شهرستان خرم‌آباد خروجی از مالکیت مالک اولیه علیمردان والیزاده معجزی به واسطه طوس والیزاده معجزی رسیدگی و تائید و انشاء گردید. مراتب در اجرای ماده ۳ قانون تعیین تکلیف اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز جهت اطلاع مالکین و سایر صاحبان حقوقی در روزنامه کثیرالانتشار و محلی آگهی می‌گردد در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

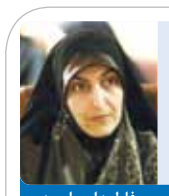
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۱/۲۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۰۷

صید آقا نجفوند دریکوندی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک خرم آباد



یادداشت

قمار جان‌ها



فاطمه امیراحمدی
روزنامه‌نگار

اگـر فردی خطایی کنـد و آن را بپذیرد، فقط یک اشتباه کرده اما اگر با توهم دانایی نپذیرد، هزارویک اشتباه مرتکب شده است.

وقتـی در یـک تصادف، مشـکلات فنی خودرو بـا ده‌ها دلیل توجیـه می‌شود، در تصادفـات زنجیـره‌ای با هزارویـک دلیل تقصیر از گردن خودروساز برداشته می‌شود.

«ایربـگ باز نشد» پـس از «ترمز برید» بار دیگر تلخنـد این روزها شده است. یک لحظه، فقط یک لحظه اندیشیدن به اینکه پس از یک تصادف، چند کودک و خانواده بـرای همیشه عـزادار شده‌اند، هـر اشتباه حتی کوچکی را با یک علامت سوال بزرگ مواجه می‌کند.

چنـد جامعه‌شنـاس و روان‌شنـاس پیامدهای آمار بالای جانباختگان تصادفات را در تغییر رونـد زندگی اجتماعی بررسی کرده‌اند؟

براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، ایـران با ۲۰.۵ مرگ جـاده‌ای در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در رتبه ۱۱۳ از بین ۱۷۵ کشور (آمار مربوط به اسفند ۱۳۹۸ است.) قـرار دارد کـه فاجعه‌بار اسـت. همچنین براساس آمار سازمان پزشکی قانونی کشور، بیشترین علـت مرگ در تصادفـات بر اثر ضربه به سر است.

می‌گوینـد تصادف باید بـا زاویه خاصی باشـد تا ایربـگ باز شود! ایـن هوشمندی از کجـا نشأت می‌گیرد که اگر ضربه شدت کافی نداشتـه باشد ممکن اسـت حتی با پرتاب‌شدن خـودرو و چرخیدن آن در هوا و سقـوط روی کاپوت خـودروی دیگر، باز هم به آستانه تعریف‌شده نرسد و همچنان ایربگ با نظـم و ترتیب در جای خود باقی بمانـد، حتـی اگر از آن بخـش خودرو که ضربه خورده، چیزی باقی نمانده باشد.

چنـد سال دیگر نیاز است تا افراد با جان خود قماربازی صنعتی را تضمین کنند که مبادا خودروساز دردش بیاید؟

هنوز هم با هم تعارف داریم!

چندصد هزار ریه و قلب دیگر باید از کار بیفتند تـا توهم خودروسازی بـه واقعیت تبدیل شود؟

چند مدیـر و مسئول متهم اصلی پرونده خودروسـازی هستنـد که با تمـام شدن زمان جلوس‌شـان روی صندلی به‌اصطلاح خدمـت، در قسمـت دیگـر خدمت‌رسانی می‌کننـد یـا در سایـه آسایـش منزل به خدماتی که داشته‌اند، می‌اندیشند؟!

رگ وطن‌دوستی ملـت را نشانه نگیرید که بیش از سهم‌شان، مدیون‌شان هستید.

ساز تولیـد و تجارت هر دو ناکوک است. اگر واردات با وجـود تولید داخل، شرم‌آور است، به بـازی گرفتن جان پدرها، مادرها، فرزندان و هموطنان شرم‌آورتر.

صنعتگری که خطاهای خود را با خطای پزشکی مقایسـه می‌کند، عذر بدتر از گناه در اعتبـار اجتماعی خود بـه ثبت رسانده است.

منت اشتغال بر سرمان سنگینی می‌کند؛ ایـن چه معاملـه‌ای است که بـا استدلال اشتغال، جان‌ها را به سخره گرفته‌ایم.

آیا بـه قول پلیـس، تاوان یـک خطای انسانـی «مـرگ» است؟ شمـا چقدر خطا داشته‌اید؟ چرا بایـد بعد از نیم‌قرن تجربه، امـروز از خـود بپرسیـم صنعـت خودرو چقدر بـرای اقتصاد کشور سـود داشته و چقـدر هزینه روی دسـت وزارت بهداشت و بهزیستی گذاشته اسـت؟ برای آزمون و خطا چقدر زمـان لازم است؟ زیاده‌خواهی نیست اگر بخواهیـم حمایت‌ها به حماقت تبدیل نشود.

در حالـی که مردم خـودرو ایرانی سوار می‌شوند برخـی از جنس صنعتگر، خودرو خارجی را ترجیح می‌دهد؛ تعارف که با هم نداریم.

اگـر با پول مردم، مدیریـت می‌کنیم، به حقـی که در نفس کشیـدن دارند، تعرض نکنیم، سخت است اما تمرین کنیم.

حـال فقط یک سـوال؛ بـه راستی کی می‌توانیم ایمن برانیم؟

می‌نویسم تا روزگار را نقاشی کنم...

واردات خودرو در اختیار دولت

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه مدت اجرای مصوبه سران قوا درباره ممنوعیت واردات خودرو پایان اردیبهشت به پایان می‌رسد، گفـت: بـا انقضای این مصوبه شرایط واردات خودرو تسهیل می‌شود و دست دولـت بـرای واردات مدیریت‌شده خودرو به‌گونه‌ای که به تولید داخل لطمه وارد نشود، باز خواهد شد.

حجت‌اله فیروزی در گفت‌وگو با خانه ملت درباره واردات خودرو، اظهار کرد: اکنـون هیـچ قانونی مبنی بر ممنوعیت واردات خودرو در کشور وجود ندارد و محدودیـت موجـود ناشی از مصوبه سران قوا در سال ۱۳۹۷ است؛ در واقع به‌دلیـل مدیریت بـازار ارز و کمبود این منابع، براسـاس تصمیم سران قوا، واردات برخی کالاها از جمله خودرو به کشور ممنوع شد.

وی با اشاره به مطالبه همیشگی مردم برای واردات خودرو، افزود: هرچند ممنوعیت واردات به‌منظور توجه به وضعیت منابع ارزی کشور انجام شد اما بهتر بود با سازکارهایی مانند واردات با ارز منشأ خارجی، نیاز بازار تا حدودی تامین و تعادل عرضه‌وتقاضا ایجاد می‌شد.

فیـروزی بـا بیان اینکه واردات خودرو موجب تنظیـم بازار و ایجاد رقابت می‌شـود، ادامـه داد: هدف مجلس یازدهم از تصویـب واردات مدیریت‌شده خودرو به‌ازای صادرات، کاهش بار روانی ممنوعیت واردات خودرو و در نتیجه جلوگیری از سوداگری در این بازار بود. البته تامین بخشی از نیاز کشور نیز یکـی دیگـر از اهداف وکلای مردم در خانه ملت بود. با واردات، خودروسازان نیـز ملـزم می‌شوند کیفیت خودروهای تولیدی را ارتقا دهند و زمینه انتقال تکنولوژی‌های مربوط به تولید خودروهای به‌روز و باکیفیت فراهم می‌شود.

استانداردهایی که در خودروها عمل نمی‌کنند

رانندگی با چاشنی ناایمنی

در ۱۳ روز ۷۵۰ نفر در تصادفات جاده‌ای کشته شدند

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

خودروسازی در کشور با حواشی زیادی همراه است و آمار تصادفات و مرگ‌ومیرهای ناشـی از آن، زبانزد عام و خاص شده، به‌طوری که پلیس محافظه‌کار هم در چند ماه اخیر بی‌پرده به خودروسـازان تاخته است. از شـانس بد خودروسازان، در تصادفات چند ماه گذشـته هم ایربگ‌ها به وظیفه خود عمل نکردند و در این بین، بازار توجیه گرم اسـت. تـا پیش از این، عنوان می‌شـد ترمز در پیچ‌وخم جـاده داغ می‌کند و با ترمز سـوم، دیگر نباید انتظار توقف خودرو را داشـت. امـروز موضوع ایربگ‌ها، که به‌عنوان آپشـن روی خودروها نصب می‌شـود و به‌نوعی، پز صنعتی به‌شمار می‌رود، بسیار خبرساز شده است. اما به‌راستی چرا محصولات داخل ایمن نیستند؟



دلیـل اصلی اینکـه ایربگ خـودرو عمل نمی‌کند، برعهده شـرکت خودروسـاز بوده و آنها موظفند شـاخص‌هایی که اسـتاندارد تعریف کـرده؛ یعنـی افزایش سـطح ایمنـی خـودرو را در محصولات‌شـان به‌درستی رعایت کنند

چراهای بی‌پاسخ

در توضیـح بیشتر به آماری کـه در طرح ابتدایی ساماندهی بازار خودرو آمده، اشاره می‌کنیم.

در گزارشـی کـه مربوط به سـال ۹۶ است درباره چرایـی الـزام طرح ساماندهـی بازار خـودرو آمده؛ «تصادفات جاده‌ای در کشور فقط در مدت ۱۰ سال، افزون بـر ۲۴۳ هزار کشته داشته کـه از حیث آمار مرگبارترین حوادث جاده‌ای، ایران دارای رتبه بالایی است و مهم‌ترین عامـل مرگ‌ومیر در کشور به‌شمار می‌رود.

یکـی از مهم‌تریـن دلایل وقوع چنیـن فاجعه‌ای، ناایمـن بـودن خودروهـای داخلی اسـت؛ علاوه‌بر ناایمنی، این خودروهـا مصرف سوخت بالایی دارند، به‌گونه‌ای که سالانه ۵۰ هزار میلیارد تومان یارانه به این بخش پرداخت می‌شود.

مصـرف روزانه سوخت در کشـور ما با ۱۹ میلیون خـودرو، ۸۱ میلیـون لیتر و در کشـور ترکیه با ۲۱ میلیـون خودرو، ۸ میلیون لیتـر است. همچنین در کشور این خودروها سهم عمده‌ای در آلودگی شهرها و مسائـل زیست‌محیطـی و بیماری‌های ناشی از آن دارند».

باید خودروساز بررسی کند



حسـن کریمی‌سنجـری از کارشناسـان فنی صنعـت خـودرو دربـاره چرایی عمـل نکردن ایربگ‌هـا هنگام تصادف بـه صمت گفت: دلیل اصلـی اینکـه ایربگ خـودرو عمـل نمی‌کند، برعهـده شرکت خودروساز بـوده و آنها موظفند شاخص‌هایی که استانـدارد تعریف کرده؛ یعنی افزایـش سطح ایمنی خودرو را در محصولاتشان به‌درستی رعایت کنند.

او افـزود: هنگامی که سازمـان ملی استاندارد بـر نصـب ترمـز ABS تاکیـد دارد، داشتن آن بـه تنهایی کافی نیست. ایـن ترمز باید عملکرد به‌موقـع و درستی داشتـه و در شرایط حساس، خودرو از یک سیسـتم ترمز ارتقایافته برخوردار باشد. بنابراین مشکلات تمام این بخش‌ها نیاز به بررسی دارد.

▣ عملکرد آپشن‌های جدید روی قدیمی‌ها

ایـن کارشناس خودرو در پاسخ به این پرسش کـه نصب یک آپشن جدید مانند ترمز ABS در خودروهایی با بیش از ۳ دهه عمر چقدر می‌تواند عملکـرد درست آنها را تضمین کند، عنوان کرد: می‌تـوان برخـی از آپشن‌هـا را روی پلتفرم‌های قدیمی اجرا کرد و مغایرتی با اصل موضوع ندارد. به‌عنـوان مثـال در برخی خودروهـای خارجی جدیـد هم شاهد هستیـم که ایربگ عمل نکرده است.

او اظهـار کـرد: ممکن اسـت در بحث ارتقای استانداردهـای آلایندگـی روی پلتفرم‌هـای قدیمـی، برخـی استانداردهـا در بحث سوخت مانند یورو ۵ یا ۶ را نتوان پیاده کرد، زیرا ساختار موتور باید به‌طور کلی تغییر کند. اما ایربگ قطعه پیچیـده‌ای نیسـت. یک حسگـر دارد که شدت ضربه را تشخیص داده و بعد فرمان می‌دهد که از طریق یک کانکتور باید به ایربگ منتقل و ضامن ایربـگ آزاد شود. این عملکـرد ارتباط زیادی با پلتفـرم ندارد و به طراحی خودروساز برمی‌گردد کـه ایـن حسگر را کجا طراحی کنـد تا عملکرد درستی داشته باشد.

وی تاکید کرد: موضوع ایربگ بیشتر به کیفیت ساختار مجموعه ایربگ که شامل حسگر، کانکتور و کیسـه هواسـت، برمی‌گـردد. در عمل نکردن ایربگ در تصادف یا کیفیت اجزا به‌درستی کنترل نشـده یا عملکرد این مجموعه در کنار هم دقیق نبوده است. دست‌کم موضوع ایربگ و عمل کردن آن به پلتفرم قدیمی یا جدید ارتباطی ندارد.

▣ پیامدهای تحریم

این کارشناس حوزه خودرو درباره پلتفرم‌های قدیمی و اضافه کـردن استانداردها و آپشن‌های جدید به آنها، گفت: در حال‌حاضر دانش فنی به‌روز نشـده، زیرا ارتباطات بین‌المللی وجود ندارد. اگر این مشارکت و همکاری بین‌المللی وجود داشت، می‌توانستیـم دانـش روز را از خودروسـازان بـزرگ جهانـی کسـب کنیـم. فعالیت در چنین مسیـری، کمـی سخت است به‌ویژه اینکه ساختار خودروسازی ما دولتی بوده و در بحث توسعه خیلی کُند عمل می‌کنند. بنابرایـن طبیعـی است که دستیابـی به پلتفرم جدید زمانبر و دشوار باشد.

▣ برخی دلایل ناایمنی

کریمی‌سنجـری در پاسـخ بـه پرسشی دیگر مبنی بر اینکه چه عواملی سبب‌شده خودروهای تولیـد داخل ایمن نباشند، گفت: در این‌باره نیاز بـه یک دسته‌بندی داریم؛ بخشی از مشکلات به این برمی‌گردد که طراح خودرو نیستیم و طبیعی است هر تغییـر و دستکاری در خودرو انتظارات را بـرآورده نکند. ممکن است آپشن جدید اضافه شـود و در مجمـوع سطح ایمنی خودرو بالا برود امـا عملکردی کـه از آن انتظار اسـت، دریافت نشـود. به‌عنـوان مثال، سیسـتم ترمز ABS در حـال افزوده‌شدن روی خودروهای قدیمی است. سطـح ترمـز ارتقا پیدا می‌کند امـا نمی‌توان آن عملکرد قابل اطمینانی که انتظار داریم را داشته باشد.

وی ادامه داد: موضوع دوم به حوزه قطعه‌سازی برمی‌گـردد. زنجیره تامیـن به‌دلایل گوناگون از مالـی گرفتـه تا فنی، نمی‌توانـد قطعه باکیفیت تولیـد کنـد. حتی گاهـی سطـح اتوماسیون و ماشین‌آلاتـی که در قطعه‌سـازی کشور استفاده می‌شود، نمی‌توانند سطح کیفی موردانتظار برای یک قطعه را اجرا کنند.

این کارشناس خودرو در ادامه سخنان خود به موضوع مدیریت اشاره کرد و گفت: سوءمدیریت ناشـی از دولتـی بودن این صنعت بـوده و اینکه روش‌هـای تامین قدیمی اسـت. صنعت خودرو کشور نیاز به تحول دارد. ساختار فعلی، توسعه‌گرا نیست. رشد باید در تمام بخش‌های کمی و کیفی به‌طـور متوازن باشد. به‌عنـوان مثال، آمار تولید خودروهـای ناقـص بـالا می‌رود و جـو به‌وجود آمـده باعث می‌شود بـرای برون‌رفت از وضعیت پیش‌آمـده، از قطعات بی‌کیفیـت استفاده شود. متاسفانـه بازار فروش هم بـا هر شرایطی فراهم است.

کریمی‌سنجـری در پایـان گفت: بـرای ایمن شـدن محصولات هـم تکنولوژی نقـش دارد و هـم سیاست‌گذاری و ارتباطـات بین‌المللی. اگر می‌خواهیـم خودروهـا از سـطح کیفی مناسب برخـوردار باشنـد باید روی تک‌تـک معضلات و چالش‌هـای صنعت خـودرو مطالعه و تحقیق داشته باشیم.

حسن کریمی‌سنجری: تاکید سازمان ملی استاندارد بر نصب ترمز ABS، به‌تنهایی کافی نیست. این ترمز باید عملکرد به‌موقع و درستی داشته باشد

علیرضا نیک‌آیین: در تصادف دو خودرو داخلی و خارجی با یک سرعت و یک نوع برخورد، شاهدیم که خودرو خارجی کمترین آسیب را می‌بیند

متعلقاتی که جواب نمی‌دهد



در ادامـه علیرضـا نیک‌آیـیـن، رئیـس اتحادیه صنف تعمیرکـاران خـودرو تهران درباره چرایـی عمل نکردن ایربگ‌ها در تصادفات به صمت گفت: طراحی خودروهای امروز که در شرکت‌های خودروساز انجام می‌شود، چه در بخـش فنی و چه ایمنـی، مربوط به دهه ۱۹۷۰ میلادی اسـت؛ یعنـی قدمتـی ۵۰ سالـه دارد و در بحث ایمنی چیزهایـی اضافه‌شده که ایـن خودروها در ۵۰ سال قبل نداشته است.

او افزود: امروز متعلقاتی روی خودرو اضافه می‌شود که شرکـت مادر برای آنهـا جانمایی نکرده است. خودروساز اعـلام می‌کند استانداردهای جدید به محصولاتش اضافه کـرده است امـا در ادامه می‌بینیم کـه عملکرد درستی ندارند؛ ایربگ نمونه‌ای از آن است.

ایـن کارشناس فنی خـودرو ادامـه داد: علاوه‌بر این، در ساخـت ایـن قطعات خاص از مـواد اولیه مناسب هم استفاده نمی‌شود.

او تصریـح کـرد: نگاه در صنعت خودرو باید تغییر کند. تحولات خودرویی با سرعت زیاد در جهان در حال انجام اسـت که فاصله خودروسـازی ما را با آنها، زیاد و به‌نوعی دست‌نیافتنی می‌کند.

▣ آمار جانباختگان و عزای عمومی

رئیـس اتحادیه صنـف تعمیرکاران خـودرو تهران در پاسـخ به این پرسش که اگر ایربـگ نباشد، بدنه خودرو چقدر می‌تواند در کاهـش آمار مرگ‌ومیرها تاثیر داشته باشد، گفت: بحث‌های زیادی درباره تاثیر ضخامت ورق و نـوع آلیاژ بدنه خودرو در ایمنی سرنشینان خودرو وجود دارد و به‌طور قطع، نوع ورق بدنه در ایمنی خودرو هنگام تصادفات تاثیرگذار است.

وی یـادآور شد: در تصادف دو خودرو داخلی و خارجی بـا یـک سرعت و برخـورد شاهدیم که خـودرو خارجی کمتریـن آسیب را می‌بیند و حتی اگر خودرو در قسمت راننـده صدمه دیده فرد توانسته جان سالم به‌در ببرد. اما ایـن مسئله در محصـولات داخلی متفاوت دیده می‌شود کـه آمار جانباختگان عیـد نوروز ۱۴۰۱ گویای آن است. براسـاس آمـار اعلام‌شده ازسوی پلیـس در ۱۳ روز عید ۷۵۰ کشـته در تصادفات جـاده‌ای به ثبت رسیده است. این عدد برای کمتر از دو هفته، آمار شوکه‌کننده‌ای است که باید عزای عمومی اعلام می‌شد.

نیک‌آیین با بیـان اینکه بدنه و ضخامت ورقی که برای خودروها استفاده می‌شود در ایمنی خودرو تاثیـر بسزایـی دارد، ادامـه داد: تسـت و آزمون خـودرو در کشور جـای سـوال دارد. در کشورهـای صنعتـی و فیلم‌های آموزشـی بازنشر شده، شاهـد هستیم در برخوردهایی با شـدت و سرعت بالا، خـودرو کمترین آسیب را می‌بینند. گـاه در تسـت خـودرو، گوی‌های سنگیـن و بزرگی در جهت‌های گوناگون با خودرو برخورد می‌کنند تا مقاومت آن سنجیده شود.

▣ ترمز و ایمنی

نیک‌آیـیـن درباره مولفه‌هـای ایمنی و تضمین سلامت سرنشینـان خودرو، عنوان کرد: ایـن موضوع از چرخ‌ها، سیسـتم تعلیـق و فرمـان شروع می‌شـود. پس نخست بحـث ترمز و سپـس جلوبندی خـودرو مطرح می‌شود. اگـر جلوبندی درست عمـل نکند با انحراف راننده شاهد تصادفات دلخراشی خواهیم بود.

وی تاکیـد کرد: اگر ترمز درست عمل نکند و لنت‌ترمز به‌کـار رفتـه در سرعت ۱۰۰ کیلومتر بـا فاصله ۳۰ متر نتواند خودرو را متوقف کند، تصادف رخ می‌دهد. در واقع ایمنی خودرو از این بخش‌ها آغاز می‌شود.

رئیـس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران افزود: نـوع شیشه‌ای که در جلو خودرو استفاده می‌شود هم در کاهـش آسیب‌ها تاثیـر دارد که متاسفانه در شرکت‌های خودروسازی داخل رعایت نمی‌شود. شرایط امروز، حاصل این عملکرد صنعت خودرو کشور است.

▣ اضافه شدن قطعه‌ای بدون تغییر قطعات جانبی

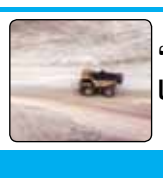
ایـن کارشنـاس مکانیـک در ادامه موضـوع بازنشدن ایربگ‌هـا، یادآور شد: جانمایـی حسگر روی ایربگ مهم اسـت. در خودروهای خارجـی اگر ایربگ با سرعت عمل می‌کند، جانمایی و حسگرهای کارشده در آیرودینامیک که روی سپرهای جلـو ایجادشده باعث عملکرد مطلوب ایربگ این خودروها می‌شود. به‌عنوان مثال، اگر قرار است ایربگی که در طراحی اولیه خودرو نبوده، به خودرو اضافه شـود باید در کنار جانمایی ایربگ، سیستم آیرودینامیک خودرو هم تغییر کند. متاسفانه این موارد رعایت نمی‌شود و شاهد عمل نکردن ایربگ‌ها هستیم.

سخن پایانی

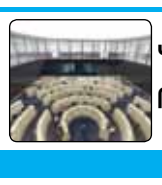
کارشناسـان همه به قدیمی بـودن خودروها اشاره دارنـد و معتقدنـد با اضافـه کـردن استانداردهای و آپشن‌هـای جدید نمی‌توان انتظـار عملکرد مناسب از آنها داشت.

در یکی از گفت‌وگوهای صمت با کارشناسی فعال در حوزه معاینه فنی که سال ۹۷ انجام شده بود، سخن از استقبال صاحبان خودرو از طرح معاینه فنی برتر شد.

ایـن کارشناس گفته بود، از حدود ۲۵۰ تا ۲۶۰ هزار خودرویـی کـه در طرح ترافیک ثبت‌نـام کرده بودند، حـدود ۱۳۰ هزار خودرو معاینه فنـی برتر را دریافت کرده‌اند. این نشان می‌دهد نیمی از خودروها توانسته‌اند این آزمـون را بگذرانند. اینکه تمـام خودروها بتوانند برگـه معاینه فنی برتر دریافت کنند، بستگی زیادی به کیفیت آنها دارد و اینکه بیش از ۴۰ درصد خودروهای نـو مراجعه‌کننـده رد شدند، جای بسی تامل دارد. این وضعیـت به‌طور قطـع در شرایط تحریم و در دسترس نبـودن دانـش فنی و مـواد اولیه و قطعـات باکیفیت بغرنج‌تر شده که آمار تصادفات گویای آن است.



انتقال مواد معدنی، رقیب امنیت جاده‌ها



وعده دریافت تسهیلات با ارائه سهام



ملالی نیست جز مشکلات همیشگی

کارشناسان بر لزوم بهبود اقتصاد معادن تاکید دارند

توجه به ظرفیت‌های معدنی مناطق محروم

مطالبات امروزه فعالان معدنی، مسائلی است که طی سال‌ها برای فعالیت‌های این بخش موانع مختلفی ایجاد کرده و به‌نوعی می‌توان گفت سد راه توسعه معادن کشور شده است. جذب سرمایه‌های مردمی برای سرمایه‌گذاری در بخش معدن و همچنین توسعه فناوری و محصولات دانش‌بنیان از ابزارهای مهم توسعه اقتصاد معدنی کشور است، به همین دلیل انتظار می‌رود وزارت صنعت، معدن و تجارت علاوه بر در نظر گرفتن راهکاریی برای پیشرفت حوزه معدن و صنایع معدنی، به اجرای صحیح این راه‌حل‌ها نیز توجه داشته باشد تا ثمرات آنها را بیش از پیش شاهد باشیم.



عکس: آیدا فریدی

راه‌اندازی معادن با تلاش جمعی



رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان از حمایت از واحدهای فرآوری معادن استان در راستای ایجاد ارزش‌افزوده و جلوگیری از خام‌فروشی خبر داد و گفت: ساماندهی معادن راکد و شفافیت در زمینه واگذاری آنها از اقدامات بزرگ دولت است. به گزارش فارس، علی تشنه‌دل، مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان سمنان در دیدار با نماینده ولی‌فقیه در استان سمنان اظهار کرد: ما از بهره‌بردارانی که قصد دارند در کنار معادن خود واحد فرآوری راه‌اندازی و اشتغال و ارزش‌افزوده ایجاد کنند، حمایت می‌کنیم. وی ضمن ارائه گزارشی از آخرین وضع صنعت، معدن و تجارت استان سمنان افزود: معادن سرمایه این استان هستند و مزیت نسبی استان معادن آن است که می‌توانند توسعه پایدار ایجاد کنند و محور توسعه استان قرار گیرند. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان تصریح کرد: یکی از اقدامات بزرگ دولت در بخش معدن، ساماندهی معادن راکد و شفافیت در زمینه واگذاری معادن است که در این زمینه معادنی که بلوکه می‌شوند، در اختیار سازمان صنعت، معدن و تجارت قرار می‌گیرند و از طریق مزایده و فراخوان در اختیار بهره‌برداران قرار می‌گیرند و در آن هیچ دخل و تصرف انسانی انجام نمی‌شود. تشنه‌دل با اشاره به آخرین وضع صنعت استان سمنان افزود: در سال گذشته در بخش رونق تولید و پرداخت تسهیلات به واحدهای تولیدی، استان سمنان رتبه نخست کشوری را داشت که اگر چنین گفتمان و فضایی در استان شکل گرفته، در سایه یک کار جمعی و با تلاش همه دستگاه‌های ذی‌ربط صورت پذیرفته است. دولت سیزدهم

اهمیت جذب سرمایه‌گذار

نماینده ولی‌فقیه در استان سمنان گفت: فرآوری محصولات معدنی بسیار مهم است و باید با جذب سرمایه‌گذار و ایجاد واحدهای فرآوری جدید به اقتصاد استان و توسعه آن کمک کنیم. حجت‌الاسلام‌والمسلمین مرتضی مطیعی، نماینده ولی فقیه در استان سمنان در دیدار علی تشنه‌دل، رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان ضمن تقدیر از تلاش‌ها و پیگیری‌های انجام‌شده در بخش‌های صنعت، معدن و تجارت استان اظهار کرد: باتوجه به شعار سال، تولید در خط مقدم اقتصاد کشور قرار دارد. وی اضافه کرد: باید سرکشی و بازدید از واحدهای تولیدی و شنیدن مشکلات تولیدکنندگان و پیگیری امور آنها موردتوجه خاص مسئولان قرار گیرد. نماینده ولی‌فقیه در استان سمنان تصریح کرد: فرآوری مواد معدنی مهم‌ترین بحث در این بخش است و در این زمینه با جذب سرمایه‌گذار و ایجاد واحدهای جدید می‌توانیم به اقتصاد استان و توسعه آن کمک کنیم. زمینه در استان سمنان برای تحقق شعار سال فراهم است و با ظرفیت‌های خوبی که در این استان وجود دارد، باید یک برنامه‌ریزی درست انجام شود تا به اهداف موردنظر دست یابیم.

سرمایه‌گذاری صفر در برخی استان‌های معدن‌خیز

محمدتقی رادمان، کارشناس معدن با اشاره به عدالت‌محور نبودن سرمایه‌گذاری‌ها گفت: رقم سرمایه‌گذاری‌های معدنی در حدود ۱۰ استان کشور صفر یا نزدیک صفر است که باتوجه به معدن‌خیز بودن برخی از استان‌ها، این موضوع جای سوال دارد.

به گزارش صداوسیما محمدتقی رادمان با بیان اینکه عدالت‌محور بودن سرمایه‌گذاری‌ها، یکی از مهم‌ترین مباحث در حوزه معدن است، افزود: براساس برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری صورت گرفته، از ابتدای سال ۹۲ تا پایان ۱۴۰۳ باید ۲۵ میلیارد دلار و احتمالا با تعدیل قیمت‌هایی که صورت خواهد گرفت حدود ۳۰ میلیارد دلار، سرمایه‌گذاری در حوزه معدن و صنایع معدنی در تمام استان‌های کشور صورت گیرد که تاکنون حدود ۷۰ درصد آن محقق شده، اما از این رقم تنها استان کرمان سهم حدود ۱۰ میلیارد دلاری دارد. برای آنکه بدانیم سرمایه‌ها براساس عدالت توزیع شده یا خیر، باید میزان سرمایه‌گذاری در هر استان و براساس معدن‌خیز بودن یا نبودن آن مورد بررسی قرار گیرد.

وی اضافه کرد: وقتی ۳۱ استان را بررسی می‌کنیم، متوجه می‌شویم تقریبا برای ۱۵ استان معدن‌خیز کشور بین یک تا ۱.۵ میلیارد دلار و تنها برای یک استان ۲.۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده است.

لزوم سرمایه‌گذاری عدالت‌محور

این کارشناس حوزه معدن به صفر بودن رقم سرمایه‌گذاری معدنی در برخی استان‌ها اشاره کرد و افزود: از میان ۳۱ استان، رقم سرمایه‌گذاری در حدود ۱۰ استان صفر یا نزدیک صفر است که این صفر بودن باتوجه به اینکه برخی از این استان‌ها معدن‌خیز هستند جای سوال دارد. وی با بیان اینکه تنها یک استان سهم بالایی از این سرمایه‌گذاری‌ها دارد، گفت: تنها استان کرمان سهم حدود ۱۰ میلیارد دلاری از سرمایه‌گذاری‌های معدنی دارد و این سوال ایجاد می‌شود که چرا باید توزیع سرمایه به این صورت باشد. رادمان افزود: گرچه معادن استان‌های دیگر قابل‌مقایسه با یزد و کرمان نیست، اما در برخی استان‌های محروم مثل کهگیلویه و بویراحمد که رقم سرمایه‌گذاری در آن نزدیک صفر است نیز معادنی وجود دارد که قابل سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری است، یا رقم سرمایه‌گذاری در استانی مثل خراسان جنوبی باوجود ذخایر غنی معدنی، قابل‌توجه نیست. این کارشناس حوزه معدن اضافه کرد: اگر سرمایه‌گذاری‌ها عدالت‌محور باشد، باید از مجموع سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده، حداقل ۵۰۰ میلیون دلار به هر استان محروم اختصاص می‌یافت. وی در پایان گفت: یکی از دلایلی که باعث شده برای برخی استان‌ها سرمایه‌گذاری در بخش معدن



صورت نگیرد، سیاست‌زدگی در کشور است، زیرا آن استان‌ها نمایندگان بانفوذی در ساختار اقتصادی کشور ندارند که بتوانند با چانه‌زنی منابع موردنیاز برای توسعه معادن استان خود را مطالبه کنند.

سخن پایانی

با تشدید فشارهای تحریم بر کشور، ارزش تولیدات داخلی و رونق چرخه صنعت بیش از پیش نمایان شد و برای رفع کمبودهای کشور، صنعتگران و تولیدکنندگان سال‌هاست آستین‌ها را بالا زده‌اند، اما مشکلات و ناهمواری‌های متعددی که در مسیر فعالیت فعالان اقتصادی دارد، مدت‌هاست بر روند توسعه کشور تاثیر منفی گذاشته است؛ از همین رو باز شدن این گره‌ها جزو ضرورت امروزه کشور است. به‌عقیده کارشناسان و فعالان معدنی، رفع موانع تولید در بخش معدن کشور یکی از الزامات امروزه کشور است، چراکه توسعه کشور با دست‌انداز و ناهمواری، ممکن نیست و آبادانی با همراهی و تعامل تمامی نهادها در جامعه شکل خواهد گرفت.

آگهی دعوت از سهامداران

شرکت غنچه کشاورز کالا (سهامی خاص) ثبت شده به شماره ۵۶۰۹۳۴ و شناسه ملی ۱۴۰۰۹۲۶۶۰۶۵

با سلام و احترام

بدینوسیله از کلیه صاحبان سهام شرکت غنچه کشاورز کالا (سهامی خاص) دعوت به عمل می‌آید در جلسه **مجمع عمومی عادی سالیانه** که به درخواست هیات‌مدیره راس ساعت ۱۰ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۰ در محل تهران- محله جنت‌آباد جنوبی- خیابان مجاهد کبیرشمالی- کوچه لاله هفتم- پلاک ۱ برگزار می‌نماید. حضور بهم رسانید.

دستور جلسه مجمع عموی عادی سالیانه

۱.استماع گزارش بازرس قانونی و هیات‌مدیره شرکت درخصوص عملکرد منتهی به ۱۴۰۰/۱۲/۲۹
۲. طرح، بررسی و تصویب صورت‌های مالی منتهی به سال ۱۴۰۰/۱۲/۲۹
۳. انتخاب اعضای هیات‌مدیره
٤. انتخاب حسابرس و بازرسان قانونی شرکت برای سال مالی جاری
۵. تعیین روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی‌های شرکت
۶. سایر مواردی که در صلاحیت مجمع فوق می‌باشد.

هیات‌مدیره شرکت غنچه کشاورز کالا

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای

نوبت دوم

شرکت نفت فلات قاره ایران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی انواع پیگ به شماره FLS-0040258 را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR انجام خواهد شد. لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه‌گران ارسال خواهد شد.

- تاریخ انتشار فراخوان در سامانه : ۱۴۰۰/۰۱/۳۱
- مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی : ۱۰ روز پس از ثبت فراخوان ارزیابی کیفی در سامانه ستاد
- مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی : ۲۰ روز پس از انجام مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گذار: تهران- خیابان ولیعصر- نرسیده به تقاطع مدرس- خیابان تورج- خیابان خاکزاد- شماره ۱۲
تلفن : ۲۳۹۴۲۶۳۱

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه :

مرکز تماس: ۴۱۹۳۴-۰۲۱ دفتر ثبت نام : ۸۵۱۹۳۷۶۸ و ۸۸۹۶۳۷۳۷

شناسه آگهی: ۱۳۰۳۹۵۲ روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران

آگهی مزایده عمومی
شماره ۱۴۰۱/۰۶/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد "آهن آلات ضایعاتی موجود در انبارهای مجتمع خود را به میزان ۳۰۰۰ تن" از طریق مزایده عمومی واگذار نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مزایده به وب‌سایت این شرکت به نشانی www.geg.ir بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را دریافت نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۱۹ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بازدید از اقلام مربوطه روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ مقرر شده است. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

آگهی استعلام عمومی
شماره ۴۰۱/۰۳/س

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد "راهبری، تعمیرات، سرویس و نگهداری سیستم‌های آنلاین کارخانجات در بخش هوا و تصفیه‌خانه فاضلاب بهداشتی" را از طریق برگزاری استعلام عمومی به شرکت پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد استعلام به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور و دستورالعمل ارزیابی کیفی و فنی را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین‌کنندگان از قسمت - مناقصه و مزایده دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۸ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بمنظور بازدید از محل پروژه و پاسخ به سوالات احتمالی روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۱ برای متقاضیان پیش‌بینی گردیده است، لازم به ذکر است شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول و رد هر یک با تمام پیشنهادات واصله بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

دعوت به همکاری

تعدادی *نیروی انسانی مسلط به روابط عمومی، بازاریابی و جذب آگهی‌های تبلیغاتی و مطبوعاتی* را برای فعالیت در یک هولدینگ رسانه‌ای به همکاری دعوت می‌کنیم.

شرایط عمومی:

- داشتن حداقل مدرک تحصیلی کارشناسی ترجیحاً مرتبط
- داشتن حسن رفتار و روابط عمومی مناسب
- داشتن انگیزه و علاقه کافی برای تلاش و فعالیت موثر
- داشتن تجربه، آموزش‌پذیری و جدیت در اجرای امور محوله

علاقه‌مندان می‌توانند رزومه خود را به آدرس موسسه مطبوعاتی صمت pr.smtnews@gmail.com ارسال و سؤالات احتمالی خود را از طریق تلفن ۸۸۱۰۵۳۰۶ پیگیری نمایند.

خبر

رکورد تولید ۳ دهه سنگ‌آهک شکسته شد

تلاشگـران عرصـه تولید در شرکـت فولادسنگ مبارکـه، رکـورد تاریخـی استخـراج معـدن را در ایـن شرکـت به‌ثبت رساندند و موفـق شدند میزان استخـراج معـدن را در فروردین‌ماه به ۱۷۰ هزار تن افزایش دهند؛ این در حالی است که رکورد قبلی در استخـراج معـدن، ۱۶۷ هزار تن بـود که در آبان‌ماه سـال ۹۹ ثبـت شد. به‌گزارش روابط عمومی شرکت فولادسنگ مبارکه، تلاشگران عرصه تولید در شرکت فولادسنگ مبارکه، رکورد تاریخی استخراج معدن را در این شرکت به ثبت رساندند و موفق شدند میزان استخـراج معـدن را در فروردین‌ماه به ۱۷۰ هزار تن افزایش دهند؛ این درحالی است که رکورد قبلی در استخراج معدن، ۱۶۷ هزار تن بود که در آبان‌ماه سال ۹۹ ثبـت شد. رکوردزنی‌های جهادگران فولادسنگ تمامـی نـدارد. در فروردین‌ماه امسال، با تولید ۱۰۱ هـزار و ۲۳۷ تـن سنـگ آهک، رکورد قبلی ۹۸ هزار و ۳۲۵ تـن در آبان‌مـاه سـال ۱۳۹۹ بهبـود یافت و بـرای نخستین‌بـار در طول ۳ دهه گذشته از فعالیت شرکـت، رکـورد تولید سنگ‌آهـک ۶رقمی به ثبت رسیـد. شهریور سال گذشته، تلاشگران این شرکت بـا تکیـه بر دانش و تخصـص داخلی توانستند تست گرم خط خردایش ۲ را با موفقیت پشت‌سر بگذرانند و این خط با ظرفیت تولید اسمی ۳۵۰ تن بر ساعت به بهره‌برداری رسید.

ثبت رکورد در شرکت فولادسنگ مبارکه به تولید محـدود نشـده است و افزایش ۲۰۶ درصدی فروش محصولات فرعی در سال ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۹۹ در این شرکت به‌ثبت رسیده است و میـزان فـروش محصولات فرعی از ۲۸۰ هزار تن در سـال ۱۳۹۹ بـه ۸۵۶ هزار تـن در سال ۱۴۰۰ ارتقا یافت. همچنین، واحد آهک‌سازی شرکت فولادسنگ مبارکـه موفـق شد پروژه کاهـش دمای خروجی از کوره‌هـای ایـن واحد را با موفقیـت به‌اتمام برساند. طی این فرآیند از دمای خروجی کوره شماره ۱ و ۲ تا حدود ۵۰ درجه سانتیگراد کاسته شد که از نتایج آن می‌تـوان بـه قرارگیری بـگ فیلتر هردو کوره در مدار تولید پس از سال‌ها اشاره کرد و همچنین حل مشـکلات زیست‌محیطـی و نیز کاهش مصارف گاز به‌ازای هر تن تولید آهک پخته را به‌همراه داشته است.

انتقال مواد معدنی، پاشنه آشیل امنیت جاده‌ها

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

هفتـم اردیبهشت‌ماه روز ایمنـی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. متاسفانه کاستی‌های متعددی در بخش ایمنی حمل‌ونقـل به‌چشم می‌خورد؛ بخشـی از این فضای ناامن تحت‌تاثیـر توسعه نامتـوازن در صنعت لجستیک و همگام نبودن آن با توسعه صنعتی ایجاد شده است، در حال حاضر بـار اصلی حمل مـواد معدنی و محصـولات تولیدشده در زنجیره تولید فولاد بر دوش جاده‌هاست و بدین‌ترتیب شاهد تردد کامیون‌های متعدد باری در جاده‌ها هستیم. باتوجه به طرح‌های توسعه صنعتی و احتمال افزایش ظرفیت تولید در سال‌های آینده، انتقال بار از جاده‌ها به‌مراتب افزوده خواهد شد. در چنین شرایطی، ایمنی خودروهای سواری کاهش و بار ترافیکی در جاده‌ها بیش از ظرفیت افزایش خواهد یافت. میـزان آلودگی هوا تحت‌تاثیر سوخت‌های آلاینده بیش از پیش افزایش می‌یابد و در یک‌کلام چالش‌های ناشی از این ریل‌گذاری اشتباه ادامه دارد.


عکس: آیدا فریدی

بار اصلی حمل مواد معدنی و محصولات تولیدشده در زنجیره تولید بر دوش جاده‌هاست، در چنین شرایطی، ایمنی خودروهای سواری کاهش و بار ترافیکی در جاده‌ها بیش از ظرفیت افزایش خواهد یافت

بار اضافی که به جاده‌ها تحمیل می‌شود

سیدرضـا شهرستانـی، عضـو هیات‌مدیـره انجمـن تولیدکنندگـان فولاد ایـران در گفت‌وگو با صمت درباره وابستگـی زنجیـره فولاد ایـران به حمل‌ونقـل جاده‌ای و چالش‌هـای ناشـی از ایـن وابستگی گفـت: تولید فولاد به‌عنـوان صنعتی مادر و استراتژیک در کشور ما موردتوجه قـرار گرفـت، با ایـن وجـود، اشتباهات اساسـی در روند پایه‌گـذاری و توسعـه این صنعت اجرایـی شد که در حال حاضر شاهد پیامدهای آن و همچنین اثرگذاری منفی این موضوع بـر عملکرد حمل‌ونقل جاده‌ای کشور هستیم. این فعـال صنعت فولاد افزود: جانمایی صنعـت فولاد ایران از ابتـدا اشتباه بـود و شاهد احداث صنایع فولادی در مناطق مرکـزی و شمالـی کشور هستیم. این در حالی است که در دنیا اولویت احداث صنایع فولاد، دسترسی به آب‌های آزاد اسـت. این موضوع به‌ویژه بـرای کشورهایی همچون ایران که ظرفیت تولید فولاد در آن به‌مراتب بالاتر از نیاز داخلی برآورد می‌شود، اهمیت بیشتری دارد، چرا که امکان تسهیل صـادرات فولاد را از طریـق آب‌های آزاد فراهم می‌کند، اما در سایـه سیاست‌گذاری‌هـای اشتباه و فشـار نمایندگان مجلـس شـورای اسلامی در دوره‌هـای گوناگون به‌منظور توسعه مناطق مرکزی و ایجاد اشتغالزایی در این استان‌ها، شاهـد چنین جانمایی اشتباهی هستیم. شهرستانی گفت: محصـولات تولیدشـده در زنجیـره فـولاد عموما حجیم هستنـد و وزن بالایـی دارند، درنتیجـه حمل‌ونقل آنها از اهمیـت ویژه‌ای برخـوردار است. در بسیـاری از کشورها، اولویـت انتقال محصولات زنجیـره فولاد به کانال‌های آبی یـا خطوط حمل‌ونقل ریلی اختصـاص دارد. اما این موازنه در کشور ما کاملا برعکس است و باتوجه به توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های ریل و راه‌آهن، حمل جاده‌ای بار اصلی انتقال محصولات صنعتی را بر دوش دارد. این موضوع، چالش‌های متعـددی را ایجـاد کـرده اسـت، از جمله اینکـه هزینه قابل‌توجهی به بحث انتقال بار محصولات تحمیل می‌شود. به‌دنبال ارتقـای جابه‌جایی بار از محورهای جاده‌ای شاهد افزایـش قابل‌توجه بار ترافیکی در جاده‌های کشور خواهیم بـود؛ این موضـوع استهلاک جاده‌هـا را تشدید می‌کند و هزینـه تعمیر و نگهداری افزایش می‌یابد. خطرات جاده‌ای و تصادفـات تشدید سلامت انسان‌ها و مسافران جاده‌ای را تهدید می‌کند. در همین حال باتوجه به افزایش قابل‌توجه مصرف سوخت، از یک سو منابع کشور هدر می‌رود و هزینه قابل‌توجهی صرف تامین سوخت برای نقل‌وانتقال جاده‌ای می‌شود و از سوی دیگر، آلودگی هوا نیز تشدید خواهد شد. از مجمـوع موارد یادشده می‌توان این‌طور استنتاج کرد که وارد آوردن چنیـن فشاری به حمل جاده‌ای اشتباه است و باید در روند توسعه زیرساخت‌های کشور، تجدیدنظر اساسی شـود. عضو هیات‌مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد گفت: باتوجه به اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شـده برای تولید ۵۵ میلیون تـن فولاد در این سال، انتظـار می‌رفت خطوط حمل‌ونقـل ریلی در کشور تقویت شود. از ۲۵۰۰۰ کیلومتر خط ریلی موردنیاز، تنها ۱۲۰۰۰ کیلومتـر آن در طول سال‌های گذشته، احداث شده است. در همین حال، سرعت انتقال بار توسط خطوط حمل ریلی در ایـران به‌مراتـب پایین است. در کشورهـای پیشرفته، حمـل بار توسط ریل با سرعت ۷۰ کیلومتر بر ساعت انجام می‌شـود، در حالـی که این عدد در ایران بـه ۲۴ کیلومتر بـر ساعت می‌رسد. همین سرعـت پایین موجب می‌شود، ظرفیـت حمل بار از این طریق کاهش یابد و بر هزینه‌های آن افزوده شود. این فعال صنعت فولاد گفت: باتوجه به تمام موارد یادشده توسعه زیرساخت‌های ریلی در کشور ضروری به‌نظر می‌رسد. دولت می‌تواند با ایجاد مشوق‌های گوناگون، زمینـه جـذب سرمایه را به این حوزه تسهیل کند. در حال حاضـر، سرمایه‌گـذاران و فعالان صنعتـی در بخش‌های گوناگون همچون تولید فلزات و صنایع پتروشیمی از طریق برگزاری انجمن‌های تخصصی برای سرمایه‌گذاری در بخش لجستیـک اعـلام آمادگی کرده‌اند؛ اقدامـی که از یک سو هزینـه حمل‌ونقل آنها را کاهـش می‌دهد و از سوی دیگر، ارتقای منافع کشور را به‌دنبال خواهد داشت، در نتیجه امید می‌رود دولت از این ظرفیت‌ها استقبال کند.

ناوگان فرسوده، ضعف حمل‌ونقل

کیومرث کرمانشاهـی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو بـا صمت اظهار کرد: صنعت حمل‌ونقل از اهمیت ویژه‌ای در مسیـر توسعه صنعتی برخـوردار است. در همین حال، میـان توسعه تولیـد در صنایع گوناگون و همچنین ارتقای عملکـردی در صنعت لجستیک ارتبـاط مستقیمی وجود دارد. زیرساخت‌هـای حمل‌ونقـل در کشور مـا فرسوده و عقب‌مانده هستند. وی افزود: به‌عنوان‌مثال، از کامیون‌های فرسوده در بخش حمل زمینی استفاده می‌شود. البته بخشی از این چالش و کمبود را باید ناشی از تحریم و محدودیت در روند واردات دانست. این محدودیت‌ها، ایمنی جاده‌ها را نیز تحت‌تاثیـر قـرار می‌دهد، تا جایی که در آینده‌ای نزدیک و با افزایش ظرفیت تولید در صنایع گوناگون و ارتقای سطح جابه‌جایی بار به چالشی جدی برای کشور بدل خواهد شد. کرمانشاهـی گفت: البته محدودیت‌هـای یادشده در سایر ابعـاد حمل‌ونقـل نیز به‌چشم می‌خـورد. حمل‌ونقل ریلی یکـی از ابزارهای اصلی جابه‌جایی کـالا در جهان به‌شمار می‌رود.

با این وجود، این صنعت در ایران همچنان توسعه‌نیافته اسـت. ایـن در حالی است که انتظـار می‌رفت حمل ریلی بیـش از اینهـا در کشـور موردتوجـه قرار گیـرد و برای توسعـه آن تـلاش شود، اما در حال حاضر و باتوجه به تمام محدودیت‌هـای یادشـده شاهد افزایـش قابل‌توجه بهای جابه‌جایـی در بخش‌های گوناگون هستیم. همین موضوع نیـز فشار مضاعفی را به تولیـد، صنعت، خدمات تجارت و حتی مردم تحمیل می‌کند.

سخن پایانی

از مجمـوع موارد یادشده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که باید راهکاری برای رفع چالش فرسودگی و عقب‌ماندگی صنعت حمل‌ونقل در کشور یافت؛ بدون تردید بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و همچنین استفاده از تجهیزات به‌روز و جدید در این صنعت ضروری به‌نظر می‌رسد.


سیدرضا شهرستانی


کیومرث کرمانشاهی

ضرورت ارتقای تعامل میان روابط‌عمومی‌های صنعتی

نخستیـن نشسـت باشگـاه مدیـران روابط‌عمومی عضو اتاق بازرگانی استان اصفهان بـه میزبانی شرکـت فولادمبارکه و در راستای ارتقای تعامـل و هم‌افزایی میان صنایع استان اصفهان برگـزار شد. به‌گـزارش روابط‌عمومی شرکت فولادمبارکه، محمدجـواد براتی، مدیر روابط‌عمومی این شرکت در ابتدای این نشست اظهار کـرد: تشکل‌های گوناگونی در استان در حوزه روابط‌عمومـی در حال فعالیت هستند و ایـن باشگاه قرار نیست با دیگران رقابت کند و تنها تفاوت آن با دیگر اجتماعات این حوزه این است کـه تمام حاضران در این باشگاه، اعضای اتاق بازرگانی هستند.

وی هـدف از برگـزاری چنیـن نشستی را هم‌افزایـی و تعامل میان صنایع استان اصفهان دانسـت و افزود: روابط‌عمومی‌هـای عضو اتاق بازرگانـی اصفهان باید بتواننـد از یکدیگر ایده گرفتـه و گام‌هـای موثـری در راستای رشد و ارتقای صنعت این استان بردارند.

مدیـر روابط‌عمومـی شرکـت فولادمبارکه در تشریـح ضـرورت برگـزاری ایـن نشست، ادامـه داد: در ابتـدای تشکیـل ایـن باشگاه، روابط‌عمومـی واحدهـای صنعتـی عضو اتاق بازرگانی به‌عنـوان مخاطبان خاص این باشگاه موردپایش قـرار گرفتند. مهم‌ترین دلیل ایجاد ایـن باشگاه، افزایش تعامـل و هم‌گرایی میان روابط‌عمومی‌هـای ایـن واحدها بـرای انتقال تجارب و یادگیری نکات جدید بوده است.

وی خاطرنشـان کرد: این هم‌افزایی می‌تواند منجر به شبکه‌سـازی، استفاده از ظرفیت‌های شرکت‌هـای تولیـدی، فراهم شـدن فرصتی بـرای ایده‌پـردازی و انتقـال تجربیـات میان روابط‌عمومی‌های عضـو اتاق بازرگانی اصفهان شود؛ به‌عبارت دیگر، مدیـران روابط‌عمومی‌ها با فراهم شدن چنین شرایطی می‌توانند دست به‌دسـت یکدیگر دهنـد و باعث رشد و ارتقای خود شوند.

براتی اذعان کرد: انتظار می‌رود با تشکیل این باشگاه، روابط‌عمومی‌هـای عضو اتاق بازرگانی یک گـام به جلـو حرکـت کـرده و نیازهای تشکیلاتـی و آموزشی خود را مطرح تا در این مسیر بتوانند از تجارب یکدیگر استفاده کنند.

وی در پایـان اضافه کـرد: در شرایط کنونی اقتصـاد کشـور، روابط‌عمومی‌هـای صنایع با انعکـاس فعالیت‌هـای انجام‌شده بـرای رشد اقتصادی کشور و آنچـه به‌عنوان جهاد تبیین نام‌گـذاری شـده، می‌توانند نقـش بسزایی در امیدآفرینی به جامعه داشته باشند.

در ادامـه این نشست، مهـدی شایسته‌فرد، مدیـر حـوزه ارتباطـات و روابط‌عمومی اتاق بازرگانـی اصفهان ضمن قدردانـی از میزبانی فولادمبارکـه اظهـار کـرد: هـدف از تشکیل ایـن باشگاه، آشنایـی مدیـران روابط‌عمومی شرکت‌هـای عضـو اتـاق بازرگانـی اصفهان بـا یکدیگـر و محصـولات و خدمـات و دیگر نقـاط مثبت این شرکت‌هاسـت که در نهایت، چنیـن نشست‌هایی بـه شبکه‌سـازی اعضا و توانمندسازی آنها منجر می‌شود.

وی تاکیـد کـرد: اجتماعـی از مدیـران روابط‌عمومـی در سال گذشته شکل گرفت که در نهایت بـرای شکیل‌تر شدن فعالیت‌ها، طی حکمی از سـوی رئیس اتاق بازرگانی اصفهان، این مجوز صادر شد و اعضای هسته اصلی این مجمـع منصوب شدند که امیدوارم با مذاکرات انجام‌شـده با نهادهـای ذی‌ربـط بتوانیم این مجمع را امسال به‌طور رسمی به‌ثبت رسانیم.

عسگری، دبیر باشگـاه مدیران روابط‌عمومی عضـو اتاق بازرگانی اصفهان نیز در این نشست تصریح کرد: یکـی از برنامه‌های پیش‌روی این باشگـاه، برگـزاری تور بازدیـد از کارخانه‌های گوناگـون بـرای آشنایـی و شناخـت بیشتر همکـاران ما در روابط‌عمومی شرکت‌های عضو اتاق بازرگانی اصفهان است.

وی از اعـلام آمادگی شرکـت فولادمبارکه، پالایشگـاه نفـت و شرکت گیتی‌پسـند برای میزبانـی از بازدیدهـای گروهـی خبـر داد و گفـت: در آینـده‌ای نزدیک نیـز جشنواره‌ای با محوریـت تولیـدات روابط‌عمومی در پیش داریم که در حوزه تولیدات مکتوب، رسانه‌ای و دیجیتال‌مارکتینگ، نوآوری و ایونت‌مارکتینگ برگزار خواهد شد.

کارنامه درخشان فملی در فروردین ۱۴۰۱

ثبت ۸ رکورد، حاصل کار جهادی در سال «تولید، دانش‌بنیان، اشتغال‌آفرین»



همـت و تـلاش جهـادی پرسنل شرکت مس باعث شد تا این مجموعه بتواند رکوردهـای قابل‌توجهی را در زمینـه تولید مس کاتـد، کنسانتره مـس و اسید سولفوریـک را به‌ثبت برسانـد. به‌گزارش مس‌پـرس، علی رستمـی، مدیرعامـل شرکـت ملی صنایـع مس ایـران گفت: با تولیـد ۲۶ هزار و ۶۷۳ تن مس محتـوی معدنی در فروردین‌ماه سال ۱۴۰۱ رشد ۹ درصدی رقم خورد.

مدیرعامل شرکت ملی مس بااشاره به نتایج گزارش‌های تهیه‌شده در زمینه تولید و عملکرد شایسـته پرسنل زحمتکش در جهت پیشرفت شرکت، گفت: گزارش‌ها نشان می‌دهد شرکت مـس در سال جدیـد در مسیر رشـد و ترقی باسرعت حرکت می‌کند.

دکتـر رستمـی بااشاره بـه اینکه رهبـر معظـم انقلاب سـال ۱۴۰۱ را بـا عنوان«تولیـد، دانش‌بنیـان، اشتغال‌آفرین» معرفی کردند، تاکید کـرد: شرکـت ملی مـس در همین راستا بـرای تحقق شعار سال ۱۴۰۱ تمرکز بر افزایش تولید را در اولویت برنامه‌های خود قرار داده است.

رستمی میـزان تولید کاتـد در فروردین‌ماه امسال را ۲۵ هزار و ۱۴۵ تن اعلام کرد و افزود: میزان تولید کاتد در سـال گذشته ۲۴ هزار و ۶۱۵ تـن بوده است که امسال نسبت به برنامه با رشد ۴ درصدی همراه بوده است.

مدیرعامـل شرکـت ملی مـس در ادامه به رشد ۱۰ درصدی تولیـد کنسانتره مس اشاره کـرد و افزود: امسال به یاری خداوند و زحمات پرسنل پرتـلاش و ولایتمدار شرکت توانستیم تولیـد کنسانتره مس را بـه ۱۱۱ هزار و ۲۳۷ تن برسانیم که البته این میزان در سال گذشته برابر ۱۰۹ هزار و ۱۴۴ تن بوده است.

وی افزود: میـزان تولید اسید سولفوریک در فروردین‌ماه سال گذشته ۶۴ هزار و ۷۶ تن بوده است. این رقم امسال با افزایش ۳۵ درصدی به ۸۵ هزار و ۸۸۲ تن افزایش یافته است.

رستمـی در ادامه به رکوردهای به‌دست‌آمده در تولیدات شرکـت ملی صنایع مس ایران در فروردین‌ماه امسال اشاره کرد و گفت: تولید ۴ میلیون و ۸۱۷ تـن سنگ سولفوری نسبت به برنامه با رشد ۷ درصدی همراه بوده است.

میثاق متعهد به زمین پاک

از نیروگاه‌های ترکیبی تا زمینه‌سازی حمل‌ونقل برقی

بیاییـد کمی رویاپـردازی کنیـم؛ ۲۵ سال در تاریـخ معاصر ایران به عقـب بازمی‌گردیم، اواسط دهه ۱۳۷۰ خورشیدی زمانی که کشور با سرعت بالایی توسعـه را در دستور کار خود قرار داده بود.

اگـر آن روزها پیش از افتتاح یک سد بزرگ، یـک مجتمـع نیروگاهی، یک میـدان نفتی و یـا خط لوله‌ای که از میـان جنگل‌های شمال می‌گذشـت یک مدیر صنعتـی از لزوم در نظر گرفتـن پیوسـت‌هـای محیـط زیستی سخن می‌گفت تا چه اندازه به او اعتنا می‌شد؟

در آن سال‌هـا هنـوز تنهـا معضـل محیط زیستـی، آلودگی تهران بر اثر تردد خودروهای دیزلـی سنگین و دودزای بنزینی بود و سال‌ها مانده بـود تا واژه «تغییـرات آب و هوایی» به یکی از ترسناک‌تریـن کابوس‌های بشر تبدیل شود.

حالا و در اردیبهشت سال ۱۴۰۱ و در روزی کـه به عنـوان «زمین پاک» نامگـذاری شده ایران همانند دیگر نقـاط جهان بیش از پیش در معرض تهدیدات اقلیمـی است. ریزگردها، تنش‌های اجتماعی ناشی از خشکسالی، خالی شدن برخـی از استان‌هـا از جمعیت به دلیل تهدیـدات اقلیمی دیگر یک پیش‌بینی کابوس وار درباره آینده نیست.

درک درسـت از تمـام آنچـه گفتـه شـد مسئولیت گروه مپنـا در برابر محیط زیست را بیش از پیش سنگین کرده است.

از همیـن رو مپنـا تلاش کرد بـا مجموعه اقدامـات مختلـف خود را به عنـوان یک برند سبـز، حافظ محیط زیسـت و متعهد به زمین پاک تثبیت کند.

به عمل کار برآید

در ایـن میان احـداث نیروگاه‌هـای سیکل ترکیبـی، تبدیـل نیروگـاه سیکل سـاده به سیکل ترکیبی، بهینه‌سازی توربین نیروگاه‌ها، ساخـت نیروگـاه و توربین در انـدازه کوچک، ساخـت نیروگاه بـادی و خورشیـدی، تولید انواع خـودروی برقی و هیبریـدی و مشارکت در پروژه‌هـای توسعه خطوط مترو از مهمترین اقداماتـی بوده که گروه بـزرگ مپنا متعهدانه آن‌ها را پیگیری و به ثمر رسانده است.

گـروه مپنـا در تعییـن اولویت‌هـای خود پروژه‌هـای نیروگاهی متعارف را کنار نگذاشت بلکـه تبدیـل نیروگاه‌هـای حرارتی سـاده به نیروگاه‌هـای سیکل ترکیبـی را در دستور کار قـرار داد تا با بالا بـردن راندمان و تولید انرژی بیشتر با سوخت کمتر، از میزان تولید گازهای آلاینده کاسته شود.



از جمله پروژه‌هـای گروه مپنا در این حوزه، می‌تـوان به ساخـت نیروگاه سیـکل ترکیبی ۳۰۰۰ مگاواتـی دماوند در حاشیه تهران و نیز تبدیل نیروگاه‌های حرارتی بزرگ در کانون‌های جمعیتی مهم کشـور از قبیل تهران، مشهد و اصفهان به سیکل ترکیبی اشاره کرد که باعث کاهش قابـل توجه انتشار گازهـای گلخانه‌ای شده‌انـد. بکارگیـری فناوری‌هـای جدیـد در نیروگاه‌ها، برای مثال استفـاده از آنالیزورهای پیشرفته‌تر برای پایش دود خروجی نیروگاه‌ها، استفـاده از برج‌های هواخنـک که مصرف آب کمتری نسبـت به برج‌هـای خنک‌کننده آبی دارنـد، مدیریت پسماندها و کاشت فضای سبز متناسب با اقلیم هر نیروگاه، از جمله اقداماتی اسـت که گـروه مپنا برای سـبز شدن هر چه بیشتر کسب‌وکار نیروگاهی انجام داده است.

تامین زیرساخت‌های حمل‌ونقل برقی

کشـور ایـران از نظر میزان انتشـار گاز دی اکسیـد کربن در سـال ۲۰۱۴، در رتبه هفتم جهـان و در کنار کشورهـای پیشرفته‌ای مثل آلمان و کره‌جنوبی قرار گرفت.

در سـال ۲۰۱۸، تهـران در میـان ۶۲ شهر بـزرگ جهان بـا شرایط نسبتا مشابـه، از نظر غلظت آلایندگـی دوازدهم شد امـا این روند تنزل جایگاه همچنـان ادامه یافت تا اینکه در فروردین ماه گذشته تهـران عنوان آلوده‌ترین شهـر جهان حتی بالاتـر از شانگهای و پکن را از آن خود کرد.

با پیش‌بینی‌های صورت گرفته از وضعیت نه چندان مناسب ایـران در زمینه تعهد به زمین پاک گروه مپنا در سال‌های گذشته تلاش‌های گسترده‌ای را در جهـت تامین زیرساخت‌های خودروی برقی انجام داده است.

رویـای همکاران مـا در مپنـا شهری است که حمـل و نقل عمومی آن بـه صورت ریلی و اتوبوس‌های برقی صورت گیرد و خودروهای آن نیـز در ایستگاه‌های شـارژ برقی مپنا برای پیمودن مسافت‌هـای پیش‌رو تجدید قوا کرده باشند.

برای تحقق همین رویا بود که مپنا نخستین ایستگاه شارژ سریع خودروهای برقی را در برج میـلاد در زمینی به مسافـت ۷۰۰ متر افتتاح کرد.

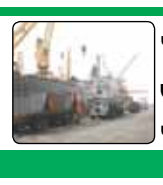
در ایـن ایستگاه، شـارژر سریع خودرو برقی شامـل یک خروجی شـارژ AC بـا توان ۴۳ کیلووات قابل استفاده بـرای تمام خودروهای برقـی استانـدارد دنیـا و یک خروجـی شارژ سریـع DC با توان ۵۰ کیلووات تحت پروتکل CHAdeMO قابل استفاده برای خودروهای شرق آسیا شامل خودروهای میتسوبیشی، کیا، نیسان است.

امـا برای استفـاده از آن و نیز توسعه چنین ایستگاه‌هایـی باید خودروسازهـای داخلی به سرعـت تولیـد خودروهای اساسـا برقی را در دستور کار قرار دهند.

فقط تصور کنید در صـورت آغاز روند برقی سـازی ناوگـان حمل‌ونقل کشور چـه میزان از آلاینده‌هـای ناشـی از خودروهای احتراقی، متروسیکلت‌های دودزا و اتوبوس‌های شهری کاسته خواهد شد.

مپنا همچنین قـرارداد تولیـد اتوبوس‌های برقی را در دی‌ماه سال ۹۸ با شهرداری مشهد به امضاء رسانـد قراردادی که می‌تواند به تمام شهرداری‌هـای کشور تسری یابـد و علاوه بر کـلان شهرها دیگر شهرونـدان ایرانی را نیز از مزایای حمل‌ونقل عمومی برقی بهره‌مند سازد.

کوتـاه سخن آنکه بـرای تحقق رویای زمین پـاک و گرامیداشـت دوم اردیبهشت می‌توان راهبردهـای عملی را در دستور کـار قرار داد. تهدیدات زیست محیطی امروز نزدیک‌تر از دوم اردیبهشت سـال گذشته است؛ اینک باید دید ما مردمان این عصر تا چه اندازه به تعهداتمان در قبال نسل‌های آینـده و نیز آینده خودمان پایبند خواهیم بود.



اهمیت حمل‌ونقل دریایی در توسعه تجارت



عملکرد مشروط حمل‌ونقل برای اطفای حریق



تشکیل کارگروه رسیدگی به مشکلات دانش‌بنیان‌ها

۵۳ قلم کالا شناسه و کد رهگیری می‌گیرند



عکس: ایمنا

در آخریـن روزهـای فروردین اتاق اصناف ایران اعلام کـرد: طرح رهگیری قطعات یدکی و مصرفی وسـایل نقلیه وارد فاز دوم و مقرر شـد ۵۳ قلم کالا، دارای شناسه و کد رهگیری شـوند. اتاق اصناف ایران نیز با صـدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد منع فروش «باتری» و «کمک فنر خودرو» بدون کد رهگیری از ۱۳ فروردین ۱۴۰۱ اجرایی و بدین واسطه نخسـتین فاز از طرح رهگیری قطعات یدکی و مصرفی وسایل نقلیه عملیاتی شده است.

در فـاز دوم این طرح که با هدف پیشـگیری از قاچاق کالا ازسـوی وزارت صنعت، معـدن و تجارت اجرایی شـده ۵۳ قلم کالا مشـمول دریافت شناسـه و کد رهگیری شـده‌اند؛ بر همین اسـاس ترخیص کالاهای مشـمول از گمرک منـوط به اخذ گواهی الکترونیکی و شناسه‌های رهگیری از سامانه جامع تجارت شد.

صدور شناسه کالا برای لوازم‌یدکی خودرو



معـاون تجـارت و خدمات وزارت صنعت، معـدن و تجارت گفـت: تاکنون بیش از ۶۰ هزار شناسـه کالا برای لوازم‌یدکی خـودرو صادر شده است. به گـزارش شاتا علیرضا شاه‌میرزایی ضمن بیان این مطلب افـزود: جمع‌آوری لوازم یدکی تقلبی و قاچاق شامل چند مرحله است و در مرحله نخست باید فعالان قطعـات یدکی خودرو (تولیدکننده، واردکننده، توزیع‌کننده و خرده‌فروش‌ها) در سامانه جامع تجارت ثبت‌نام کنند. وی بیان کـرد: تاکنون ۲۷۰ تولیدکننده و بیش از ۴۰ هزار خرده‌فروش در سامانه جامع تجـارت ثبت‌نام کرده‌اند که رقم قابل‌توجهی اسـت. کل خرده‌فروشـان لوازم‌یدکی خودرو حـدود ۷۰ هزار واحد هستند. معاون تجـارت و خدمات وزارت صنعت، معدن و تجـارت با بیان اینکه در مرحلـه دوم، کالاها باید شناسه‌دار شونـد، ادامه‌داد: تاکنـون بیش از ۶۰ هـزار شناسه کالا برای لوازم‌یدکـی خـودرو صادرشده کـه هر یک از ایـن شناسه‌ها مربوط به یک نوع کالا با یک برند و ویژگی خاص است. فرآیند شناسه‌دار کـردن کالاها بسیار دقیق است تا کالای مد نظر از کالاهای شبیه خود متمایز شود. وی گفت: یکی از مسائلی که اکنون وجود دارد این است که بسیاری از لوازم‌یدکی خودروها اصل نیسـت یا کیفیـت لازم را ندارد؛ بنابراین اگـر کالاها با سطـوح کیفی مختلف، شناسه‌های متفـاوت بگیرند، علاوه بر حل مشـکل قاچاق، هدف مهم جلوگیـری از تقلب و افزایش کیفیت و استاندارد نیز حاصل می‌شود.

▣ صدور کد رهگیری به ازای هر کالا

معـاون تجـارت و خدمات وزارت صنعت، معـدن و تجارت توضیح داد: بیش از ۶۰ هزار شناسه کالا در زمینه قطعـات خودرو صادر شـده و در همیـن دو قلـم کـالای اعلام‌شـده، هزار و ۱۰۰ شناسه برای «کمک‌فنـر» و ۳هزار و ۸۰۰ شناسه برای «باتری» موجود است کـه شامل انواع کالاها و برندهای آن می‌شود. وی با بیـان اینکه در مرحله سوم، کالاها باید کد رهگیـری دریافت کنند، گفت: کد رهگیری بـه ازای هر کالا صـادر می‌شود؛ برای مثـال در زمینه کمک‌فنر، یک میلیون و ۱۰۰ هزار کد رهگیری و برای باتری نیز بیش از ۳۵۰ هزار کد رهگیـری صادرشده که کد رهگیـری یکتا است؛ به این معنی که هر کمک‌فنری با کمک‌فنر دیگر متفاوت است. شاه‌میرزایی تصریح کـرد: کد رهگیری علاوه بر اینکـه می‌تواند در مبارزه با کالاهـای قاچاق و تقلبـی موثر باشد، بـرای مصرف‌کننده نیز بسیـار مفید است. زمانی که مصرف‌کننـده باتری خودرو خریداری می‌کند، می‌تواند شناسه کالای درج‌شده را به سامانه پیامکـی ارسال کند و سامانه درباره اصالت باتری اطلاع‌رسانی خواهد کرد. وی اضافه‌کرد: مقابله با قاچاق کار ساده‌ای نیست، زیرا بحث چندین میلیارد دلار مطرح می‌شود که منافع برخی افراد است و باید با منافع نامشروع مقابله کنیم تا کسب‌وکارها رونق بگیرند. این مقام مسئول تاکید کرد: البته فقط روش‌های قهـری جوابگو نیست، بلکه باید انگیزه اقتصادی ایجاد کنیم تا شناسه‌گذاری به نفع فعالان اقتصادی باشد. اگر اکثریت از این طرح استقبال کنند، می‌توانیم با اقلیت برخورد کنیم.

همکاری برای اجرای طرح

سید مهدی کاظمی، سخنگوی اتحادیه لوازم یدکی خودرو و ماشیـن‌آلات تهـران در گفت‌وگو با ایرنا اظهـار کرد: طرح مبـارزه با لـوازم یدکی قاچاق و تقلبـی مصوب مجلس است و بـرای اجرای آن با قـوت همکاری خواهیم کـرد. وی بیان کـرد: باتوجه به تعداد زیاد فروشندگان کمک‌فنر، از مسئولان وزارت صنعـت، معدن و تجارت درخواسـت زمان ۶ ماه برای اجرای طـرح داشتیم، با این حال اکنـون طرح یادشده برای اکثریـت قریب به اتفاق اصناف اجرایی شـده است. این مقام صنفـی خاطرنشان‌کـرد: به‌دلیل تعـداد زیاد فعـالان صنف کمک‌فنرفـروش که تعـداد آنها بـه بیش از ۱۰ هـزار عضو می‌رسد، گرانفروشی و حتـی فروش قطعه بی‌کیفیت ازسوی اعضـای این اتحادیه به‌ندرت اتفاق می‌افتد و اگر همکار ناآگاه ما به هر دلیل قطعه بی‌کیفیت به مشتری بفروشد، موظف به تعویـض آن است. مسئول رسیدگی به شکایات اتحادیه لوازم یدکـی خودرو و ماشین‌آلات تهـران گفت: در ۲ سال گذشته بیش از ۳هزار پرونده در موضوعات گرانفروشی و کیفیت قطعه در این اتحادیه تشکیل شده، اما همه شاکیان پرونده‌ها راضی فرسـتاده شدنـد. وی خاطرنشان‌کرد: اکنـون کمک‌فنرهای ایرانـی دارای شناسه کالا به‌تدریج در حال ورود به بازار است و خریداران می‌توانند با اسکن شناسه در تلفن همراه خود، به همه اطلاعات آن قطعه، اصالت کالا و سازنده آن پی ببرند.

▣ الزام برطرف شدن مشکلات سامانه جامع تجارت

کاظمی ادامه داد: با برطـرف شدن مشکلات سامانه جامع تجارت در ایـن زمینه، واردکنندگان کمک‌فنـر نیز از حدود ۲ هفتـه قبل بـرای دریافت شناسه کالای خـود بـا همکـاری گمرک دست به کار شده‌انـد، اما معتقدیم حضور کارشناسان ایـن اتحادیه در گمرک و تشخیص کـالای اصیل از تقلبـی و قاچاق می‌توانـد کمک زیادی به اجـرای این طرح داشتـه باشد. ایـن عضو هیات مدیـره اتحادیه لـوازم یدکی خـودرو و ماشین‌آلات تهران اضافه کـرد: در گام نخست این طرح بـرای دو کالای کمک‌فنـر و باتری اجرایـی شده و در مجمـوع باید برای ۵۳ قلم کالا اجرایی شـود. وی با اشاره به کمک‌فنرفروشان قدیمی بازار که ممکن است از سال‌ها پیش کمک‌فنر خودروهایی همچون جیپ، شورولت و... را وارد کرده و در انبارشـان موجود داشته باشند، گفت: موجودی انبار این فروشندگـان به اتحادیه اعلام شده و بـا ارسال آنها به وزارت صنعـت، معدن و تجارت، کد شناسه برای کالاهای‌شان صادر خواهد شد. کدهای شناسه کالایی که برای هر محصول صادر می‌شـود یکتا است و امکان جعل آنها وجود ندارد. وی هشدار داد: هرچنـد کالاهای اظهارشـده از سوی فروشندگان توسط کارشناسـان اتحادیه بررسی می‌شود و ما نیز به‌عنوان اتحادیه بـه اعضای اصناف اعتمـاد داریم، اما اگر فـردی اتفاقا کالای زیرپلـه‌ای یا قاچاق را به‌عنوان کـالای بااصالت معرفی کند و فـردا دستش رو شـود، کل موجـودی انبارهای‌شان به‌عنوان کـالای قاچاق یا بی‌کیفیت ضبط می‌شود و در اختیار سازمان اموال تملیکی قرار خواهد گرفت.



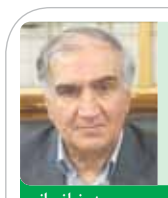
سخن پایانی

بـا گذشت بیـش از ۲ هفته از آغاز فعالیـت وزارت صنعت، معدن و تجـارت با همکاری ستاد مبـارزه با کالاهای قاچاق و ارز برای مقابله با کالاهای قاچاق، تقلبی، بی‌کیفیت و غیراستاندارد، صنوف فروشندگان و تولیدکنندگـان کمک‌فنر و باتری خودرو، از اجرایی شدن این طرح و موفقیـت آن خبر می‌دهنـد. از ۱۵ فروردین فعالیت وزارت صنعت، معـدن و تجارت با همکاری ستاد مبـارزه با کالاهای قاچاق و ارز برای مقابلـه با کالاهـای قاچاق، تقلبـی، بی‌کیفیـت و غیراستاندارد آغاز شـد و وزارت دادگستری، سازمان تعزیـرات، نیروی انتظامی، وزارت اطلاعات، اصناف، تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان از جمله نهادهایی هستند که آمادگی خود را برای همکاری در این زمینه اعلام کرده‌اند. نخستین مرحله این طـرح در حوزه لوازم یدکی خودرو اجرا می شود که ۳ محور در اجرا برای آن در نظر گرفته شد. در اقدام نخست براساس اعلام قبلـی مبنی بر دریافت کـد رهگیری برای باتـری و کمک‌فنر خـودرو، در صورتی که این محصولات قاچاق یا تقلبی باشند از سطح عرضه جمع‌آوری می‌شوند که این اقدام در چند استان آغاز خواهد شد و به‌تدریج در تمـام استان‌ها مورد توجه قرار خواهد گرفت. اقدام دوم وزارت صنعـت، معدن و تجارت برای مبارزه با کالاهای قاچاق، تقلبی و بی کیفیـت افزایـش جریان شفافیت کـالا در سامانه جامع تجارت است که برایـن اساس تعدادی از تولیدکننـدگـان، عرضه‌کنندگان و توزیع‌کننـدگـان قطعات یدکی در ایـن سامانه ثبت‌نام و صورتحساب خود را ارائه کرده‌انـد که وزارتخانه بر تسریع و تکمیل این روند تاکید دارد. سومیـن محور اجـرای این طرح، انتظام‌بخشـی، ساماندهی و حرفه‌ای شدن نظام توزیع قطعات یدکی عنوان شده است.



یادداشت

حمل‌ونقل دریایی؛ فرصتی که دیده نمی‌شود



سیدرضا نورانی
رئیس اتحادیه محصولات کشاورزی

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

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

آغاز مقابله با قاچاق لوازم‌خانگی از پایان اردیبهشت

معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) اعلام کرد که طرح مقابله با کالای قاچاق و تقلبی از آخر اردیبهشت در بخش لوازم‌خانگی آغاز می‌شود.

به‌گزارش ایسنا، محمدمهدی برادران باتوجه به ابلاغیه رئیس‌جمهوری مبنی بر تشدید مقابله با کالای قاچاق و تقلبی، اظهار کرد: بر این اساس ماهانه اقدامات تکمیلی برای ارتقای سطح شفافیت بازار و کیفیت برای رسیدن به اهداف طرح یعنی کالای مطمئن، داخلی و استاندارد و همچنین واردات قانونی انجام می‌شود.

وی بااشاره به اجرای طرح مقابله با کالای قاچاق و تقلبی در بخش لوازم‌یدکی در فروردین گفت: از پایان اردیبهشت‌ماه این طرح در بخش لوازم خانگی و بعد به‌ترتیب در حوزه محصولات دخانی، آرایشی و بهداشتی و پوشاک اجرا خواهد شد.

برادران با بیان اینکه هر ماه یکی از کالاها در دستور کار طرح مقابله با قاچاق و تقلب قرار می‌گیرد، تصریح کرد: این طرح با همکاری اصناف، انجمن‌ها و سازمان‌های نظارتی اجرا می‌شود. البته این طرح نافی سایر طرح‌های مقابله با قاچاق نیست بلکه برای بررسی بیشتر به‌ویژه در حوزه تکمیل سامانه‌ها انجام می‌شود.

سخنگوی انجمن تولیدکنندگان لوازم‌خانگی پیش‌تر اعلام کرده بود از بازار ۷ میلیارد دلاری لوازم‌خانگی، ۲.۵ میلیارد دلار مختص کالای خارجی به‌صورت رسمی و قاچاق است.

کارشناسان بر بهره‌گیری از ظرفیت‌های تجاری بالقوه تاکید کردند

اهمیت حمل‌ونقل دریایی در توسعه تجارت

بیمه‌ها پشتوانه خوبی برای تجارت نیستند

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

ایران به‌دلیل دسترسی مناسب به آب‌های آزاد در جنوب و سواحل قابل‌کشتیرانی در شمال که امکان تجارت بین‌المللی میان ایران و کشورهای روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان را فراهم می‌کند، یکی از کشورهای مهم در حوزه حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شود. همچنین موقعیت ژئواستراتژیک ایران در شمال تنگه هرمز و خلیج‌فارس که اهمیت فراوانی در تجارت بین‌المللی انرژی دارد، امکان بهره‌مندی کشور را از حمل‌ونقل دریایی دوچندان می‌کند. اما علاوه بر بهره‌مندی از فرصت‌های استراتژیک برای توسعه فعالیت‌های صادراتی، بسترها و لوازم دیگری نیز از اهمیت زیادی برخوردارند. از مهم‌ترین این لوازم می‌توان به وجود بیمه‌نامه‌های تجاری برای حمل‌ونقل دریایی اشاره کرد. این بیمه‌نامه‌ها در سراسر جهان تلاش می‌کنند تا با ارائه تضمین‌های مناسب، میزان مخاطرات فعالیت‌های صادراتی و وارداتی را پوشش دهند. اما بنا بر اعلام فعالان صادراتی، شرکت‌های بیمه‌ای در ایران چنین توانایی گسترده‌ای در پوشش ریسک فعالیت‌های تجاری ندارند. در رابطه با اهمیت حمل‌ونقل دریایی و همچنین نقشی که بیمه‌ها می‌توانند در تامین ضمانت‌های تجاری ایفا کنند، صمت با کارشناسان و فعالان تجاری به گفت‌وگو پرداخته است.



عکس: صمت

در سال‌های گذشته باوجود تشدید تحریم‌ها، همواره تلاش دولت بر آن بود تا بتواند راه‌های تجارت دریایی خود را باز نگه دارد و تجارت خارجی کشور مختل نشود. طبق آمار، در سال گذشته ایران بالغ بر ۴۸ میلیارد دلار صادرات داشته که این نشانگر فعال بودن حمل‌ونقل دریایی کشور با وجود موانع مختلف است

اواخر بهمن سال گذشته، نشست مشترکی میان فعالان بخش خصوصی با مدیر عامل سازمان بنادر کشور برگزار شد. در این نشست هزینه‌های بالای حمل‌ونقل، عدم‌ایفای تعهدات شرکت‌ها، اشکالات زیرساختی حمل‌ونقلی و... از عمده چالش‌های حمل‌ونقل دریایی معرفی شدند. به‌گزارش اکو ایران، فعالان بخش خصوصی بر این نکته تاکید کردند که برای توسعه مناسبات تجاری و دستیابی به بازارهای صادراتی، باید زیرساخت‌های موردنیاز این بخش را فعال کرد؛ زیرساختی که بخش اعظمی از آن به حمل‌ونقل ایران باز می‌گردد. فعالان صادراتی معتقدند کل زیرساخت صنعت حمل‌ونقل ایران نیازمند توسعه و به‌روزرسانی است، چرا که در طول سال‌های گذشته، تحریم‌ها مانع از آن شده که در این صنعت سرمایه‌گذاری کافی انجام شود. در این‌باره سیده‌فاطمه مقیمی، عضو هیات رئیسه اتاق تهران، گفت: پیش‌بینی می‌شود طی سال‌های آینده سرمایه‌گذاری چین در ایران افزایش یابد؛ از این‌رو ظرفیت حمل‌ونقل ایران طی ۱۰ سال آتی به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل ریلی رشد خواهد یافت. مقیمی همچنین، با تاکید بر اینکه تحریم‌های بین‌المللی لطمات سنگینی را به بنادر ایران وارد آورده، افزود: این مسئله منجر به آن شد که شرکت‌های کشتیرانی خارجی به توقف موقت کشتی‌های خود در بنادر ایران پایان دهند و حجم عملیات کانتینری بنادر ایران کاهش قابل‌توجهی پیدا کند و ارتباطات ایران در حوزه تجارت دریایی محدودتر شود.

تکیه صادرات به راه‌های آبی



محمدرضا مودودی، رئیس سابق سازمان توسعه تجارت ایران در گفت‌وگو با صمت به تشریح اهمیت حمل‌ونقل دریایی در توسعه فعالیت‌های صادراتی پرداخت. او حمل‌ونقل دریایی را ارکان مهم فعالیت‌های صادراتی و وارداتی برای تمامی کشورهای جهان عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: به‌طورکلی تجارتی که برمبنای حمل‌ونقل دریایی باشد، تجارت قدرتمندی است. در تمامی کشورهای جهان، حمل‌ونقل دریایی سهم مهمی در فعالیت‌های تجاری و صادراتی دارد و ایران نیز میزانی بالغ بر ۷۰ درصد صادرات خود را از طریق راه‌های آبی انجام می‌دهد. نه‌تنها صادرات بلکه در فعالیت‌های وارداتی نیز حمل‌ونقل دریایی مهره‌ای کلیدی برای ایران بوده و سالانه میلیون‌ها تن کالای موردنیاز کشور از راه‌های آبی وارد می‌شوند. وی ادامه داد: تمامی آمار اعلام‌شده نشانگر اهمیت حمل‌ونقل دریایی برای تمامی کشورها بوده و برخلاف تصورات عموم، راه‌های آبی همواره نقشی تاثیرگذارتر از حمل‌ونقل جاده‌ای و زمینی در تجارت دارند. از این‌رو هرگونه اتفاقی که برای حمل‌ونقل دریایی ایران چالش‌آفرینی کند، به طبع بر تجارت خارجی کشور اثر مستقیم و منفی خواهد داشت. مودودی تصریح کرد: در سال‌های گذشته باوجود تشدید تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، همواره تلاش دولت بر آن بود تا بتواند راه‌های تجارت دریایی خود را باز نگه دارد تا تجارت خارجی کشور مختل نشود. برطبق آمار، در سال گذشته ایران بالغ بر ۴۸ میلیارد دلار صادرات داشته که این نشانگر فعال بودن حمل‌ونقل دریایی کشور با وجود موانع مختلف است.

▣ ظرفیت محدود شرکت‌های بیمه‌ای

رئیس سابق سازمان توسعه تجارت ایران در ادامه به ضعف عملکرد بیمه‌ها در پوشش دادن میزان مخاطرات حمل‌ونقل دریایی در فعالیت‌های تجاری اشاره کرد. او ابتدا توانایی محدود بیمه‌ها در اجرای تعهدات خود را تنها مربوط به فعالیت‌های تجاری ندانسته و مشکلات این بخش را پایه‌ای توصیف کرد. مودودی در این‌باره توضیح داد: یکی از مشکلات مهمی که امروزه در بحث صادرات کالاهای ایرانی وجود دارد، عملکرد پوشش‌های بیمه‌ای است. باوجود آنکه عمر تاسیس بیمه در کشور ما به بیش از ۷۰ سال می‌رسد، اما هنوز سازکار مناسب و موثری برای بهبود عملکرد شرکت‌های بیمه‌ای نداریم. در تمامی کشورهای جهان شرکت‌های بیمه‌ای برای استفاده و بهره‌وری مناسب منابع مالی خود، بانک یا واحدهای صنعتی و تجاری تاسیس می‌کنند اما در ایران این شیوه برعکس است؛ به‌نحوی که بانک‌ها صاحب شرکت‌های بیمه‌ای بوده و از این‌رو منابع مالی مناسبی در اختیار شرکت‌های بیمه قرار نمی‌گیرد. وی ادامه داد: کم بودن میزان گردش مالی شرکت‌های بیمه‌ای نشان‌دهنده ضعف آنها در بحث تامین سرمایه است. همچنین باید توجه کرد بخش مهمی از گردش مالی در حوزه بیمه، توسط تعداد محدودی از شرکت‌ها انجام می‌شود و در عمل حیات صنعت بیمه تنها به این شرکت‌ها وابسته است، از این‌رو نمی‌توان انتظار داشت شرکت‌های بیمه‌ای فعال در کشور، توانایی مناسبی در پوشش ریسک فعالیت‌های تجاری به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی داشته باشند.

▣ تاثیر تحریم‌ها در پوشش ریسک تجارت

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

رئیس سابق سازمان توسعه تجارت ایران خاطرنشان کرد: ضعف مدیریتی در چند دهه اخیر سبب شد تا صنعت بیمه در کشور ما آن‌طور که باید و شاید نتواند در بحث پوشش‌های بیمه‌ای و ارائه ضمانت‌های کارآمد موفق عمل کند. به‌عبارت دیگر تا به امروز برنامه منظم و مدونی برای تقویت صنعت بیمه در کشور اجرایی نشده تا شرکت‌های داخلی بتوانند جای خالی شرکت‌های بیمه‌ای خارجی را پر کنند. به‌عنوان مثال بالغ بر ۵۰ درصد گردش مالی صنعت بیمه مربوط به شرکت بیمه ایران است که این شرکت از زیان‌ده‌ترین بخش‌ها نیز محسوب می‌شود.

وی افزود: همان‌طور که مشاهده می‌شود، در طول دهه‌های گذشته هیچ اقدام مثبتی برای توانمندسازی حرفه‌ای شرکت‌های بیمه‌ای در ایران انجام نشده تا امروز بتوانیم از پیامدهای حضور آنها در مباحث تجاری بهره‌مند شویم. این مسئله را می‌توان ضعف بزرگ مدیریت دولتی و ایراد استراتژیک کشور معرفی کرد.

> مهم‌ترین ایراد بیمه‌نامه‌های تجاری، محدودیت و بالا بودن هزینه آن است. غیر از وجود تحریم‌ها، وجود مشکلات سیاسی و امنیتی در منطقه سبب شده هزینه بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی به‌شدت افزایش یابد

حمل‌ونقل دریایی از ارکان مهم صادرات



سیدرضی حاجی آقامیری، رئیس اسبق کنفدراسیون صادرات ایران و عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران در گفت‌وگو با صمت به اهمیت جایگاه حمل‌ونقل دریایی در توسعه تجارت و بازرگانی ایران اشاره کرد. او در ابتدا نوع کالای صادراتی را تاثیرگذار در نحوه حمل‌ونقل عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: پیش از پرداختن به مزایای حمل‌ونقل دریایی، باید در نظر داشته باشیم چه کالاها و محصولاتی قابلیت انتقال با کشتی را دارند. همچنین توجه به کشور مقصد هم در تعیین شیوه حمل‌ونقل، حائزاهمیت است. زمان، فسادپذیری کالاها، مسافت و در نهایت هزینه حمل‌ونقل از جمله موارد مهمی است که در فعالیت‌های تجاری باید به آنها توجه ویژه داشت. وی ادامه داد: به‌طورکلی می‌توان گفت کالاهای سنگین، محصولاتی که محدودیت فسادپذیری نداشته باشند یا برای صادرات به کشورهای دور، بهترین راه، استفاده از حمل‌ونقل دریایی است، چرا که حمل‌ونقل هوایی اغلب محدودیت‌هایی در زمینه میزان جابه‌جایی کالاها داشته و همچنین صرف هزینه‌های زیادی را می‌طلبد؛ از این‌رو مهم‌ترین مزیت استفاده از حمل‌ونقل دریایی را می‌توان کاهش هزینه‌ها و توجیه‌پذیری فعالیت‌های تجاری معرفی کرد. آقامیری خاطرنشان کرد: به‌طورکلی می‌توان گفت حمل‌ونقل دریایی یکی از لوازم مهم صادرات است و این اهمیت برای کشورهایی که به راه‌های آبی جهانی دسترسی دارند، بسیار بیشتر است؛ ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست، برای صادرات کالاهای سنگین از نظر وزنی یا دارای حجم‌های بزرگ به کشورهای دور، مناسب به نظر می‌رسد تا فعالان تجاری از حمل‌ونقل دریایی استفاده کنند.

▣ حمل‌ونقل هوایی هزینه‌بر است

آقامیری در ادامه صحبت‌های خود به مزیت‌های حمل‌ونقل دریایی نسبت به سایر راه‌های تجاری اشاره کرد. او ضمن تفکیک کاربرد هر بستر حمل‌ونقل در فعالیت‌های صادراتی، گفت: تنها حمل‌ونقل زمینی به‌دلیل ارزان بودن و توانایی در جابه‌جایی کالاهای سنگین می‌تواند رقیب حمل‌ونقل دریایی باشد. حمل‌ونقل هوایی به‌دلیل هزینه‌بربودن و وجود محدودیت در انتقال کالا و محصولات، نمی‌تواند جایگزین مناسبی برای حمل‌ونقل دریایی باشد. در حمل‌ونقل هوایی می‌توان کالاهای لوکسی که از نظر حجمی کوچک بوده اما نسبت به ابعاد آنها ارزش بالایی دارند، جابه‌جا کرد. وی ادامه داد: اما برای کالاهای سنگینی که نسبت به وزن و حجم خود، ارزش چندانی ندارند، انتقال با هواپیما تنها هزینه صادرات را به‌طورغیرمنطقی افزایش می‌دهد. بنابراین این نوع کالاها باید با کشتی یا از طریق ناوگان حمل‌ونقل زمینی صادر شوند. به‌طورکلی توسعه فعالیت‌های تجاری، دسترسی به بازارهای صادراتی کشورهای دورتر از ایران و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل از مهم‌ترین مزیت‌ها و پیامدهای بهره‌گیری از حمل‌ونقل دریایی هستند.

▣ وجود مشکلات استراتژیک منطقه‌ای

رئیس اسبق کنفدراسیون صادرات ایران در رابطه با نقش بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی در توسعه فعالیت‌های صادراتی ادامه داد: فعالان و صادرکنندگانی که از طریق آبی به تجارت می‌پردازند، بهتر می‌توانند به تشریح جزئیات و مشکلات بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی بپردازند. اما در نگاهی کلی می‌توان گفت مهم‌ترین ایراد بیمه‌نامه‌های تجاری، محدودیت و بالا بودن هزینه آن است. غیر از وجود تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، وجود مشکلات سیاسی و امنیتی در منطقه سبب شده تا هزینه بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی به‌شدت افزایش یابد. آقامیری خاطرنشان کرد: وجود مسائل استراتژیک در منطقه خاورمیانه، هزینه پوشش‌های بیمه‌ای را برای شرکت‌های بین‌المللی تجاری افزایش داده و این موضوع سبب شده تا بسیاری از کشورها تمایلی برای داشتن روابط آبی با کشورهای منطقه را نداشته باشند، اما باوجود بالا بودن ریسک این نوع حمل‌ونقل، همچنان ارتباط آبی از مهم‌ترین راه‌های تعاملات تجاری به‌ویژه برای ایران به‌شمار می‌رود. از این‌رو مهم‌ترین مسئله‌ای که انتظار می‌رود تا دولت برای توسعه فعالیت‌های صادراتی به آن توجه داشته باشد، بهبود روابط بین‌المللی و کاهش تنش‌های سیاسی در منطقه است، چرا که در این شرایط هزینه‌های بیمه‌ای کاهش پیدا کرده و تعاملات تجاری در فضای بهتری و باثبات‌تری انجام خواهند شد.

سخن پایانی

باتوجه به اهمیت استراتژیک حمل‌ونقل دریایی در ایران و جهان و اثر غیرقابل انکار آن بر وضعیت اقتصادی کشور، توجه مضاعف به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل دریایی را می‌طلبد. اما غیر از بسترسازی‌های صنعتی، روی آوردن به لوازم دیگر توسعه مانند پوشش‌های بیمه‌ای برای جبران خسارت‌های فعالیت‌های تجاری از مهم‌ترین نکاتی است که مدیران دولتی باید به آن توجه داشته باشند.

همدستی آفت و حریق

هنوز از خبر خسارت‌های آفت‌ها به جنگل‌های بلوط خیلی نگذشته که نهادهای متولی با گرم شدن هوا بسیج شده‌اند تا برای کاهش احتمال آتش‌سوزی مراتع و جنگل‌ها چاره‌اندیشی کنند. به گزارش ایسنا، با استمرار خشکسالی و کاهش بارندگی‌ها در استان لرستان علاوه بر قوت گرفتن روند رشد زوال بلوط در قلب زاگرس، حالا باید همراه با گسترش آفات نگران حریق‌های احتمالی هم بود. کاهش بارش‌ها و استمرار خشکسالی در حالی به گسترش آفات و زوال جنگل‌های بلوط زاگرس دامن زده که در آستانه فصل گرم سال نگرانی از آتش‌سوزی در بلوط‌ستان هم دوچندان شده است. بهار ۱۴۰۱ لرستان هنوز بارندگی چشمگیری به خود ندیده است. پیش‌بینی رگبارهای بهاری هنوز باعث دلگرمی جنگل‌ها نشده و باید منتظر ماند و دید خشکی امسال چه میزان خسارت جدید به پهنه زاگرس میانی وارد خواهد کرد. پیش از این مدیرکل منابع طبیعی و آبخیزداری استان لرستان با یادآوری اینکه در فروردین امسال در سطح شهرستان‌های تابعه استان به‌ویژه شهرستان‌هایی که در آنها آفت جوانه‌خوار بلوط دیده‌شده، عملیات مبارزه آغازشده، گفته بود: پیش‌بینی می‌شود در سطح ۲ هزار هکتار از جنگل‌های بلوط استان عملیات محلول‌پاشی و مبارزه با آفت جوانه‌خوار بلوط طی امسال انجام شود. این در حالی است که کاهش بارش‌ها و وضعیت خشکسالی استان لرستان قطعا بر جنگل‌ها، مراتع و پارک‌های جنگلی اثرات منفی جدی‌تری هم خواهد داشت، به‌طوری‌که مدیرکل منابع طبیعی و آبخیزداری استان لرستان می‌گوید: «اثرات خشکسالی با زوال بلوط ارتباط مستقیم دارد.»

همدستی آفات و زوال می‌تواند در تلاقی با آتش‌سوزی جنگل‌ها بحران جدی بیافریند، موضوعی که لزوم هوشیاری برای پیشگیری و اتخاذ تدابیر لازم برای مقابله با این چالش را صدچندان می‌کند.

کم و کیف تجهیزات مقابله با آتش‌سوزی جنگل‌ها بررسی شد

عملکرد مشروط حمل‌ونقل برای اطفای حریق

کامیار فکور
editor@smtnews.ir

یکی از مهم‌ترین مسائل در اطفا حریق جنگل‌ها به امکانات حمل‌ونقل و تجهیزات مورداستفاده برمی‌گردد. علاوه بر حمل‌ونقل زمینی، در زمان گسترش آتش‌سوزی در جنگل، هلی‌کوپتر و هواپیما برای اطفای حریق بسیار نقش جدی دارد. یک کارشناس مخاطرات محیطی در گفت‌وگو با صمت معتقد است در حال حاضر در ایران حمل‌ونقل هوایی برای اطفا حریق جنگل وجود دارد اما مسئولان در ارائه آن کم‌لطفی می‌کنند.



معمولا آتش‌سوزی جنگل‌ها در ایران خلاف دیگر کشورها، خیلی طول نمی‌کشد و در همان ساعات اولیه اطفا می‌شود؛ مگر در مناطقی که صعب‌العبور باشد

هوشمندسازی اطفای حریق

هادی شفیعی، کارشناس روابط‌عمومی سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور در گفت‌وگو با صمت بیان کرد: سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری طی سال‌های گذشته اقدامات قابل‌توجهی در راستای تامین تجهیزات اطفا حریق انجام داده است. این سازمان برای حفاظت از جنگل‌ها سعی کرده به سمت هوشمندسازی فناوری‌های خود حرکت کند. سازمان بیشتر از فناوری‌های روز که در دنیا به‌کار می‌رود مانند بیسیم دیجیتال در عملیات‌های اطفا حریق استفاده می‌کند.

وی اضافه کرد: در حال حاضر در بیشتر مناطق بحرانی جنگل‌ها، دوربین نصب شده و به این صورت جنگل‌ها به‌طور مداوم رصد می‌شوند. همچنین سامانه پایش ایجادشده که در سازمان، آتش‌سوزی‌ها را رصد می‌کند. ضمن اینکه بسیاری از مردمان محلی به‌عنوان دیدبان و همیار طبیعت در این زمینه، همکاری و فعالیت می‌کنند.

کارشناس روابط‌عمومی سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری در ادامه گفت: در حال حاضر از طریق سامانه ۱۵۰۴ و ۱۳۹ به‌طور شبانه‌روزی هرگونه اطلاعاتی به سازمان برسد، نیروها سریع در استان‌ها به آن نقطه‌ای که آتش‌سوزی اتفاق افتاده، گسیل می‌شوند.

انعقاد تفاهمنامه با وزارت دفاع

وی تصریح کرد: سال گذشته تعداد زیادی گزارش‌های مردمی برای اعلام آتش‌سوزی داشتیم و توانستیم خیلی سریع نیروهای خود را اعزام کنیم. ضمن اینکه سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری با وزارت دفاع قرارداد و تفاهمنامه همکاری دارد و اگر آتش‌سوزی در مناطق صعب‌العبور رخ دهد، از سوی وزارت دفاع برای اطفای آن هلی‌کوپتر فرستاده می‌شود.

شفیعی بیان کرد: معمولا آتش‌سوزی جنگل‌ها در ایران بر خلاف دیگر کشورها طول نمی‌کشد و در همان ساعات اولیه اطفا می‌شود، مگر مناطقی که صعب‌العبور باشد. به‌طور مثال، سال گذشته ۳،۲ مورد از چنین آتش‌سوزی‌هایی اتفاق افتاد که مهار آنها چند روز طول کشید. این آتش‌سوزی‌ها در مناطق صعب‌العبور رخ داد و بردن تجهیزات به نقطه آتش‌سوزی بسیار سخت بود و در نهایت توسط هلی‌کوپتر اطفای حریق انجام شد.

وی با اشاره به اینکه حمل‌ونقل و تعبیه جاده‌های جنگلی تاثیر زیادی در زمان اطفای حریق دارد، گفت: جاده‌ها در سرعت رساندن کمک تاثیر بسیاری دارند و خوشبختانه توانسته‌ایم در مناطقی مانند شمال جاده‌های جنگلی تعبیه کنیم. اقداماتی مانند نصب دوربین و آتش‌بر برای اینکه آتش از یک ناحیه به ناحیه دیگری منتقل نشود نیز بسیار در امر اطفا تاثیر گذار است.

شفیعی بیان کرد: خودروهای سازمان به دستگاه آتش‌نشانی مجهز هستند و در جاده‌های مسطح جنگلی، خودروها گشت و مراقبت دارند. بیشترین مشکل ما در مناطق کوهستانی مانند منطقه خایز در استان کهگیلویه و بویراحمد یا مناطقی از استان فارس است. البته همان‌طور که گفته شد برای حل این مشکلات هم با وزارت دفاع تفاهمنامه همکاری امضا شده است.

وی افزود: سال گذشته وزارت دفاع خدمات خوبی به ما ارائه کرد. در واقع هر زمان فرماندهان یگان حفاظت منابع طبیعی ندا دادند، وزارت دفاع هم هلی‌کوپتر فرستاد. در حال حاضر، جاهایی را به‌نام حوضچه‌های آب مثلا در زاگرس تعیین کرده‌ایم که هلی‌کوپتر می‌رود و از آنجا برای اطفای حریق آب ذخیره‌سازی می‌کند.



وی اظهار کرد: نمی‌خواهم بگویم همه چیز خوب است و مشکلی وجود ندارد اما سازمان منابع طبیعی به اقدامات حفاظتی شدت بخشیده است. سازمان توانسته در این شرایط سخت اقتصادی تجهیزاتی مانند موتورسیکلت، دمنده، لباس و کفش‌های ضدحریق تهیه و به تمامی استان‌ها ارسال کند.

وی در پایان از ۲۱ نفر از ماموران حفاظت از منابع طبیعی یاد کرد که جان خود را در راه اطفا حریق، مبارزه با قاچاق چوب و حفظ اراضی جنگلی نثار کرده‌اند.

> اغلب آتش‌سوزی‌ها در جنگل‌های ایران به صورت مصنوعی و عامدانه اتفاق می‌افتد

اطفای حریق و کمبود تجهیزات

محمدرضا محبوب‌فر، عضو انجمن مخاطرات محیطی و توسعه پایدار ایران در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: در بحث حمل‌ونقل جاده‌ای برای اطفای حریق جنگل‌ها بعضا دسترسی وجود ندارد یا اگر هم دسترسی داریم، محدود است. در اطفا آتش‌سوزی جنگل‌ها موضوعی که بسیار مطرح است، وسایل اطفا حریق هوایی از جمله هواپیما و هلی‌کوپتر است.

وی اضافه کرد: در حال حاضر در کشور حمل‌ونقل هوایی برای اطفا حریق جنگل وجود دارد اما متاسفانه مسئولان در ارائه آن کم‌لطفی می‌کنند. وقتی در یکی از کشورهای همسایه آتش‌سوزی رخ می‌دهد، تمام نیروهای نظامی بسیج می‌شوند و امکانات حمل‌ونقل هوایی را برای خاموش کردن آتش مهیا کرده و می‌فرستند و اطفا حریق در کمترین زمان ممکن انجام می‌شود اما وقتی جنگل‌های کشور ما می‌سوزند با وجود اینکه سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان منابع طبیعی و سازمان جنگل‌ها هم‌نامه‌نگاری‌های لازم را به نهادهای گوناگون انجام می‌دهند اما متاسفانه همین نهادهای نظامی که امکانات در اختیارشان است و باید آن را در اختیار این ۳ سازمان قرار دهند در برخی موارد کاری انجام نمی‌دهند یا آنقدر تعلل می‌شود که هزاران هکتار از جنگل‌ها می‌سوزد بعد به فکر می‌افتند یک هلی‌کوپتر و هواپیما در یکی از پایگاه‌های اطراف بلند شود و آتش را خاموش کند. محبوب‌فر گفت: سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان منابع طبیعی و سازمان جنگل‌ها حتما باید امکاناتی در حمل‌ونقل هوایی و زمینی برای خاموش کردن آتش و حوادث زیست محیطی داشته باشند. البته در حال حاضر این سازمان‌ها از این توان برخوردار نیست و در زمان بروز حادثه باید به نهادهای نظامی نامه‌نگاری کنند و در بروکراسی اداری و نظامی قرار بگیرند تا شاید امکانات لازم برای اطفا حریق و پیشگیری و مبارزه با آن حادثه محیط زیستی گسیل شود.

ایران در صدر جدول

وی تصریح کرد: در حال حاضر به جرأت می‌توانم بگویم ۸۰ درصد منابع آب سطحی کشور از تالاب‌ها گرفته تا رودخانه‌ها و دریاچه‌ها از بین رفته و به همین میزان هم جنگل‌های ما تخریب شده است. در واقع آب و خاک همزمان در کشور تخریب شده و بهانه و توجیه این تخریب هم ایجاد توسعه بوده است. عضو انجمن مخاطرات محیطی و توسعه پایدار ایران گفت: اگر به میانگین شاخص فرونشست و فرسایش خاک در ایران و کشورهای جهان مراجعه کنیم می‌بینیم که ایران هم از نظر فرونشست و هم از نظر فرسایش خاک، جزو اولین‌های جهان است. در واقع ایران از نظر فرسایش خاک رتبه اول دنیا را دارد و از لحاظ فرونشست هم در صدر جدول جهانی قرار گرفته است. این مسئله از کجا ناشی شده است؟ از نابودی منابع طبیعی که آب و جنگل‌ها هستند. صحبت از فرسایش خاک صحبت از جنگل‌خواری‌ها و نابودی جنگل است. محبوب‌فر بیان کرد: اغلب آتش‌سوزی‌ها در جنگل‌های ایران به صورت مصنوعی و عامدانه اتفاق می‌افتد. به‌طور مثال در شمال و غرب کشور که جنگل‌های البرز و زاگرس وجود دارد، به اسم اینکه آبی وجود ندارد، بارندگی کاهش پیدا کرده یا جریان آب توسط سدسازی یا انتقال آب منحرف شده این جنگل‌ها را می‌سوزانند، تغییر کاربری می‌دهند و به شهرک‌های مسکونی، ویلاها و کمپ‌های گردشگری تبدیل می‌کنند. آتش‌سوزی‌هایی که در جنگل‌ها رخ می‌دهد علاوه بر خود جنگل حتی متوجه اکوسیستم و محیط زیست رودخانه‌ها و دریاچه‌ها نیز می‌شود.



نقش پهپادها در اطفای حریق

شایان صارمی، کارشناس فنی اطفای حریق در گفت‌وگو با صمت با اشاره به اینکه اصلی‌ترین موضوع در اطفای حریق، تجهیزات است، گفت: اطفای حریق جنگل، یک کار بسیار تخصصی است که هم نیاز به تجهیزات خاص و هم نیروهای آموزش‌دیده دارد.

وی افزود: باتوجه به تغییرات اقلیمی که در کشور اتفاق افتاده و بسیاری از مناطق جنگلی رو به خشک شدن رفته‌اند، احتمال بروز آتش‌سوزی جنگل‌ها بیشتر شده است. اگر میزان آتش‌سوزی جنگل‌ها را در سال‌های اخیر نسبت به دهه‌های گذشته مقایسه کنید، تعداد آتش‌سوزی‌های جنگلی بسیار بیشتر شده است. این مسئله موجب می‌شود دید ویژه‌ای نسبت به این موضوع داشته باشیم. با وجود اینکه در زمینه اطفای حریق جنگل‌ها و تخصیص بودجه و تجهیزات به آن اقداماتی انجام شده اما این نگاه ویژه هنوز در کشور ما اتفاق نیفتاده است.

صارمی گفت: اگر به تجربیاتی که در سال‌های اخیر داشته‌ایم نگاه کنیم می‌بینیم که هنوز روش اطفای حریق کند پیش می‌رود که نشان می‌دهد به قدر کافی امکانات و تجهیزات و نیروی مخصوص در این زمینه نداریم.

امکان اطفا از همان آغاز

وی عنوان کرد: در زمینه اطفای حریق باید از تجهیزاتی که از همان ابتدا جلوی گسترش آتش‌سوزی را می‌گیرد بهره برد، چراکه استفاده از هلی‌کوپتر هزینه بالایی دارد. با این وجود در مرحله نهایی، اطفای حریق باید توسط هلی‌کوپتر و هواپیما انجام شود. حتما باید در این زمینه اقداماتی انجام شود و سازمان‌های متولی واجد هلی‌کوپترهای اطفایی ویژه و هواپیماهای کوچکی که قابلیت حمل مخازن بزرگ ماده اطفایی هستند، باشند.

این کارشناس فنی اطفای حریق گفت: استفاده از پهپادهای خاص اطفا حریق بیشتر در افزایش سرعت تشخیص استفاده می‌شود. به این صورت که پهپادها مجهز به دوربین‌های حرارتی می‌شوند و گشت‌زنی انجام می‌دهند. این پهپادها باید به‌طور گسترده در اختیار نهادهای مربوطه قرار بگیرد. همچنین پایگاه‌هایی که در هر قسمت قرار دارند باید به نیروها آموزش دهند تا بتوانند از این تجهیزات استفاده کنند.

وی تصریح کرد: پهپاد در قسمت‌های گوناگون پرواز می‌کند و با دوربین حرارتی تشخیص می‌دهد در کدام نقطه احتمالا آتش‌سوزی اتفاق می‌افتد یا مستعد شروع آتش‌سوزی است. این پهپادها باید حرارت بالایی را از آن قسمت حس کرده و هشدار دهند. این پهپادها تجهیزات بسیار مهم و کارآیی هستند و باید روی آنها بیشتر کار شود.

صارمی بیان کرد: خودروهای امدادی برای اطفا حریق ویژه جنگل و کوهستان هستند که آنها هم می‌توانند برای سرعت‌بخشی عملیات مفید باشند. این خودروها هم قابلیت این را دارند که در نقاط گوناگون حرکت کنند و هم نقاط مستعد آتش‌سوزی را تشخیص دهند، چراکه به هر حال دوربین حرارتی پهپاد ممکن است خطا داشته باشد. امتیاز خودرو در این است که می‌تواند نفر را به نزدیک منطقه اعزام کند و بررسی شود که دقیقا چه اتفاقی افتاده و چه شرایطی پیش آمده است. از سویی خودروها هم توانایی حمل نفر را دارند و هم تجهیزات سبک را.

وی اضافه کرد: بسیاری از آتش‌سوزی‌ها شاید در ساعات اولیه به‌راحتی با یک‌سری تجهیزات ساده اطفا شوند. تصور کنید یک درخت در جنگل آتش گرفته باشد. این یک درخت با ابزار اولیه یعنی همان یکی دو کپسول آتش‌نشانی و تبر و شن قابلیت اطفا دارد اما وقتی چند ساعت از آن موضوع بگذرد، آتش‌سوزی از جهات گسترده می‌شود و دیگر به‌سادگی نمی‌شود اطفا را انجام داد.



سخن پایانی

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در اطفای حریق بحث حمل‌ونقل و تجهیزات است که به عقیده برخی از کارشناسان این حوزه اغلب در اختیار نداشتن امکانات و تجهیزات کافی باعث ناتوانی در جلوگیری از گسترش آتش‌سوزی در جنگل‌ها می‌شود.

یادداشت

اول پیشگیری بعد پیشگیری



کامیار فکور
خبرنگار

آتش‌سوزی جنگل‌ها یکی از عوامل اصلی تخریب اکوسیستم‌های جنگلی به‌شمار می‌رود که در دهه‌های گذشته تغییر اقلیم تاثیر جدی بر شدت و گسترش آن گذاشته است. از سویی جنگل‌ها نقش اساسی در ذخیره کربن دارند که نابودی آنها به مثابه افزایش گرمایش جهانی است. آتش‌سوزی جنگل‌ها ناشی از عوامل انسانی و طبیعی است و برآورد می‌شود عامل بیش از ۹۰ درصد از آتش‌سوزی جنگل‌ها در ایران عمدی و غیرعمدی انسانی است.

به‌طور کل، بخشی از پیامدهای تخریب جنگل به شرح ذیل است؛ بهم خوردن تعادل محیط زیستی در مناطق جنگلی، کاهش ذخیره آب‌های زیرزمینی، پایین رفتن سطح آب‌های زیرزمینی، خشک شدن قنات، چشمه‌ها، آلودگی آب‌ها، کاهش آب رودخانه‌ها و جویبارها، کاهش بارندگی، افزایش رسوبات رودخانه‌ای و پر شدن سدها و کاهش عمر آنها، کاهش حاصلخیزی و فرسایش خاک، گسترش بیابان‌ها، از بین رفتن پناهگاه گونه‌های مختلف جانوری، آلودگی هوا و تشدید گرمایش زمین، کاهش تولیدات جنگلی و به تبع آن کاهش اشتغال و رکود اقتصادی، کاهش درآمدهای حاصل از گردشگری، بروز عوامل طبیعی مانند توفان و سیلاب‌های وسیع و...

اگر به هر کدام از این پیامدها توجه کنیم نمود بحرانی آن را در کشور می‌بینیم. به همین منظور حفظ این اراضی از گزند آتش‌سوزی نیازمند توجه بسیار ویژه‌ای است. با این وجود در سال‌های گذشته شاهد آتش‌سوزی‌های هولناکی از جمله در جنگل‌های شمالی و غربی کشور بوده‌ایم که آسیب‌های محیط زیستی، اجتماعی و اقتصادی زیادی بر جا گذاشته است.

در ایران رویکردهای مدیریت بلایا از جمله آتش‌سوزی جنگل‌ها بیش از آنکه فعال و پیشگیرانه باشد، رویکردهای انفعالی و واکنشی است. ضعف موجود در این زمینه باعث اتلاف منابع و افزایش هزینه‌های مدیریت ریسک و مدیریت بحران شده است.

مراحل اطفای حریق به پیشگیری، پیش‌آگاهی، کشف، اطفای حریق و عملیات بعد از اطفای حریق دسته‌بندی می‌شود. اقدامات لازم برای پیشگیری، پیش‌آگاهی و کشف به این شرح است؛ بررسی و شناخت عرصه‌های حساس و بحرانی، برقراری کشیک‌های شبانه‌روزی در ادارات کل و شهرستان‌ها، تقویت گشت و مراقبت زمینی و هوایی در این مناطق در زمان‌های بحرانی، آموزش لازم به نفرات و افراد مشارکت کننده، اجرای مانورهای عملیاتی برای کسب آمادگی لازم، استفاده از داده‌های هواشناسی برای پیش‌آگاهی و تصاویر ماهواره‌ای برای کشف سریع آتش‌سوزی، نصب دوربین‌های مداربسته برای کشف و مانیتورینگ آتش‌سوزی، استفاده از مشارکت افراد محلی در قالب محافظان افتخاری سازماندهی شده، اجرای برنامه‌های پیشگیری با احداث آتش‌بر، اجرای عملیات پرورشی و بهداشتی در مناطق جنگلی طبیعی و دست‌کاشت، کنترل، کاهش و حتی در برخی موارد ممانعت از تردد در داخل مناطق جنگلی در مواقع بحرانی، افزایش آگاهی مردم و جامعه محلی و در نهایت الحاق ضوابط و استانداردهای موجود در دستورالعمل تهیه طرح‌های اجرایی و متعهد کردن مجریان طرح‌ها بر رعایت آن. با این وجود اقدام پیشین‌تر به یقین حفظ و حمایت جدی از اکوسیستم‌های جنگلی است.

همان‌طور که ذکر شد رویکرد غالب در مواجهه با آتش‌سوزی جنگل‌ها، نه رویکردی پیشگیرانه، بلکه واکنشی است. با این وجود در هنگام حریق نیز عدم‌واکنش‌های سریع و به‌موقع، بر تخریب جنگل‌ها شدت داده است. یکی از دلایل این مسئله نارسایی و ضعف در کار گروهی و هماهنگی بین‌سازمانی و بین‌بخشی برای کنترل و مهار آتش‌سوزی‌هاست. علاوه بر این باید به کمبود تجهیزات و نیروی انسانی لازم برای کنترل و مهار آتش‌سوزی در بسیاری از نهادهای اجرایی اشاره کرد. این دو عامل در حالی عملکرد اطفای حریق را تضعیف می‌کنند که در متن قانون تاکید شده «در موقع آتش‌سوزی در جنگل‌ها تمام ماموران دولتی اعم از لشکری و کشوری و شهرداری‌ها که در نزدیکی آن محل باشند در مقابل تقاضای ماموران جنگلبانی یا ژاندارمری یا بخشداری موظف هستند با تمام وسایل ممکن دولتی و شهرداری که در اختیار دارند، در آتش‌نشانی کمک کنند. ماموران کشوری و شهرداری که در ایفای این وظیفه مسامحه و قصور کنند بر حسب مورد طبق قانون استخدام کشوری مجازات می‌شوند و درباره ماموران لشکری ۵۹ و ۵۸ مقررات مواد تعقیب و مجازات آنها طبق مقررات نظامی خواهد بود.» فلات ایران از نظر تراکم و سطح پوشش عناصر جنگلی، فقیر است و به همین دلیل کشورمان را در دسته ممالک با پوشش کم جنگل (LFCC) قرار داده است. با توجه به شرایط اقلیمی سخت و شکننده حاکم بر فلات ایران، حفظ نقطه به نقطه مناطق جنگلی اولویت بالایی دارد. باوجود ضعف‌های جدی مدیریتی و بی‌توجهی به اراضی ارزشمند جنگلی در کشور، جوامع محلی و تشکیلات محیط زیستی و اجتماعی در حفظ و حراست جنگل‌ها و مطالبه‌گری در این زمینه نقش بسیار جدی و تعیین‌کننده‌ای دارند.

نظرگاه

با چشمان بسته فقط برداشت آب می‌کنیم!

محسن تیزهوش-کارشناس ارشد محیط‌زیست: بیشتر نقاط مرزی و فرامرزی در لرستان به‌عنوان زاگرس مرکزی را از دست دادیم و روزبه‌روز این بحران عمیق‌تر می‌شود؛ معضلی که در این رابطه وجود دارد، بی‌توجهی به این اتفاق است که در حال رخ دادن است و سریع‌تر از آن چیزی است که برایش برنامه‌ریزی می‌شود. لازمه این امر نیز ارزیابی و آمایش سرزمین است، ما باید بدانیم در منطقه‌ای که زندگی می‌کنیم چه مقدار منابع آبی در دسترس داریم، به‌ویژه منابع آب زیرزمینی و براساس آن به کشت محصولات کشاورزی بپردازیم. به‌علاوه اینکه طی سال‌های اخیر و همین الان کشت‌هایی در لرستان انجام می‌شود که هیچ‌گونه لزوم اکولوژیکی ندارند و ما می‌توانیم این محصولات را از استان‌های دیگر وارد کنیم.

در این شرایط، کشت محصولات آب‌دوست موجب می‌شود که هم منابع آب و هم خاک را از دست بدهیم. طبق آخرین نقشه‌های بین‌المللی و حتی داخلی که منتشر شده، شرایط قسمت‌هایی از خرم‌آباد به اضافه شمال لرستان تا ۳،۲ سال آینده بهتر می‌شود اما در شرق و جنوب استان شرایط مطلوبی را نداریم، حتی در خرم‌آباد هم اگر پیگیری‌های درستی انجام نشود، در یک تا دو سال آینده با مشکل عمیق بی‌آبی روبه‌رو خواهیم شد.

اگر برنامه‌ریزی‌ها منطبق با ریاضت منطقه‌ای باشد، می‌توانیم اندک سرمایه‌های زیستی، اکولوژیکی و هیدرولوژیکی مرتبط با آب را نگهداری کنیم، در غیر این صورت با مالیات بسیار سنگینی روبه‌رو خواهیم شد که می‌تواند تنش‌های اجتماعی و اقلیمی را در پی داشته باشد.

گاهی شواهد حاکی از آن است که متولیان ما سوادی در حوزه محیط‌زیست و منابع طبیعی ندارند، هرچه تمرکز روی منابع آب زیرزمینی و طبیعی در شمال کشور وجود داشته، اما در غرب کشور و به‌ویژه در استان لرستان آنچنان که شایسته بوده تحقیق، پژوهش و کار میدانی انجام نداده‌ایم. وی بااشاره به اینکه ما با چشمان بسته فقط از منابع آبی برداشت می‌کنیم و فکر چند سال آینده‌مان نیستیم، گفت: این در حالی است که این امر می‌تواند برای ما گران تمام شود.

در این شرایط اگر ارزیابی آمایش در حوزه‌های خاکی و آبی استان‌های کشور به‌درستی انجام شود و حداقل شناختی از توانایی سرزمینی خود به‌دست آوریم، براساس آن به سراغ کشت جدید و گونه‌های گیاهی که منطبق با سرزمین باشد، می‌رویم. در این صورت هم نگهداشت منابع آب و خاک را خواهیم داشت و هم اینکه محصولاتی که لازم بوده، به‌ویژه محصولات گیاهی را تولید خواهیم کرد، بنابراین همه‌چیز به این بر می‌گردد که ما کارآیی سرزمین خود را نمی‌شناسیم و برعکس آن عمل می‌کنیم؛ گویا ناخواسته با سرزمین خود دشمن هستیم!

وقتی آگاهی و سواد جامعه در حوزه منابع طبیعی و محیط‌زیست بالا برود، خواه‌ناخواه موارد قانونی هم خودشان را نشان می‌دهند، اگر این اتفاق رخ دهد، شاهد شکوفایی خیلی از اتفاقات مثبت خواهیم بود. این در حالی است که هیچ‌گونه دانش و تحقیق میدانی در رابطه با آنها انجام نشده است، اگر این خلأ پر شود به‌سمت پله‌های بعدی هم خواهیم رفت.

تا زمانی که ما این خلأ را پر نکنیم، نمی‌دانیم چه مواردی از لحاظ قانونی کم و کسر است. بدون‌شک اداره کل منابع طبیعی می‌تواند تاثیر خیلی زیادی در این رابطه داشته باشد، اما طی این سال‌ها روندی بسیار خنثی داشته است، اگر کاری هم انجام شده، خیلی کوچک و ناچیز بوده و به‌وسیله کسانی مانند محیط‌بان‌ها و جنگل‌بان‌ها رخ داده است.

اداره کل محیط‌زیست، باید چشم بیدار اتفاقات زیستی باشد، در حالی که طی یک دهه گذشته به‌عنوان فعال محیط‌زیست کمترین تحرک را در این سازمان‌ها دیده‌ام.

فرسایش خاک یکی دیگر از مشکلات این حوزه است که نمی‌توان از آن به‌راحتی گذشت. این پدیده اگر حاصل نابخردی در کنترل مدیریت سرزمین نباشد، پس حاصل چیست؟ چه کسانی باعث شده‌اند که فرسایش خاکی ما به این حد برسد؟ نمی‌توان از الگوی کشت بسیاری از استان‌ها دفاع کرد، اگر الگوی کشت به‌درستی رعایت می‌شد تا این حد فرسایش خاکی نداشتیم و تنوع زیستی ما نیز در معرض انواع آسیب‌ها قرار نمی‌گرفت. این در حالی است که مناطق ما به بهشتی خالی از حیات وحش تبدیل شده ، آنقدر که تنش‌های زیستی زیاد شده، حضور گله‌های گوسفند و سگ‌های گله در مناطق حفاظت‌شده باعث شده که تنش‌های مختلف در این مناطق رخ دهد، ما بهترین مناطق خود را از دست می‌دهیم، حتی در منطقه‌ای مانند اشترانکوه هم که حفاظت‌شده است، شاهد حضور دامدارها، تغییر کاربری‌ها و... هستیم.

واگذاری اراضی دولتی با هدف اشتغالزایی

رئیس اداره راه و شهرسازی شهرستان‌های فریدن و بوئین‌میاندشت گفت: ۱۷ هزار و ۵۰۰ مترمربع از اراضی دولتی این شهرستان در راستای اشتغال جوانان واگذار شد.

به‌گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی اصفهان، عبدالرضا فرجی، رئیس اداره راه و شهرسازی شهرستان‌های فریدن و بوئین‌میاندشت اظهار کرد: ۱۷ هزار و ۵۰۰ مترمربع زمین با کاربری کارگاهی و صنعتی در سال ۱۴۰۰ برای اشتغال جوانان این شهرستان واگذار شد.

رئیس اداره راه و شهرسازی شهرستان‌های فریدن و بوئین‌میاندشت بااشاره به اقدامات موثر انجام‌شده در حوزه راهسازی گفت: این اداره مطابق با سیاست‌گذاری‌های اداره کل راه و شهرسازی استان اصفهان در راستای رفع نقاط حادثه‌خیز، کاهش تصادفات، حوادث و سوانح جاده‌ای از هیچ تلاشی دریغ نکرده است.

وی با بیان اینکه مطالعات و تصویب طرح باند دوم محور داران – بن - شهرکرد انجام شده و برای ادامه روند پروژه به وزارتخانه ارسال شده است، عنوان کرد: ساخت باند دوم محور بوئین‌میاندشت - افوس به طول ۳.۵ کیلومتر، همکاری در آزادسازی ورودی غربی داران (محور بوئین‌میاندشت – دوراهی نماگرد - داران) و همکاری در آزادسازی بلوار کارگر و اتصال این بلوار به جاده کمربندی از دیگر اقدامات این اداره در حوزه مهندسی و ساخت بوده است.

فرجی درباره وضعیت طرح‌های تفصیلی این دو شهرستان بیان کرد: طرح تفصیلی شهرداران که از مهم‌ترین ابزار ساماندهی نظام‌مند کالبدی شهر محسوب می‌شود با پیشرفت فیزیکی ۱۰۰ درصد انجام شده و در انتظار ابلاغ است، طرح تفصیلی شهرهای دامنه و افوس در اداره کل راه و شهرسازی استان اصفهان در حال انجام است.

استاندار خراسان‌جنوبی خبر داد

تشکیل کارگروه رسیدگی به مشکلات دانش‌بنیان‌ها



استاندار خراسان‌جنوبی از تشکیل کارگروه ویژه برای رسیدگی به مسائل شرکت‌های دانش‌بنیان در استان خبر داد و گفت: در این کارگروه مشکلات کارآفرینان به‌صورت موردی بررسی می‌شود.

به‌گزارش روابط عمومی استانداری خراسان‌جنوبی، جواد قناعت در جلسه دیدار با مدیران شرکت‌های دانش‌بنیان و فناور مستقر در پارک علم و فناوری استان، از تشکیل کارگروه ویژه برای رسیدگی به مسائل شرکت‌های دانش‌بنیان در استان خبر داد و افزود: در این کارگروه مشکلات کارآفرینان به‌صورت موردی بررسی می‌شود. وی ادامه داد: لازم است سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری، مدیریت این کارگروه را با همکاری دستگاه‌های متولی به‌دست گیرد و چندین جلسه تخصصی و ویژه برای رسیدگی به مسائل شرکت‌های دانش‌بنیان استان برگزار شود.

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

در راستای استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان، تشکیل کمیته شناسایی فرصت‌های تولید دانش‌بنیان و کمیته حمایت از تسهیل‌گیری دانش‌بنیان در دستورکار قرار گرفته که به‌زودی محقق می‌شود

استاندار خراسان‌جنوبی در جلسه دیدار با مدیران شرکت‌های دانش‌بنیان و فناور مستقر در پارک علم و فناوری استان گفت: باید این کارگروه با تعداد محدود شرکت‌ها برگزار و مسائل به‌صورت موردی موردبررسی قرار گیرد و مشکلات غیرقابل‌حل هم به بنده برای پیگیری موضوعات از مرکز منتقل شود.

به‌گزارش مهر، استاندار خراسان‌جنوبی بیان کرد: همچنین در راستای استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان، کمیته شناسایی فرصت‌های تولید دانش‌بنیان و کمیته حمایت از تسهیل‌گیری دانش‌بنیان را در دستورکار خود قرار داده که به‌زودی راه‌اندازی می‌شود.

▣ استفاده از ظرفیت دانش‌بنیان‌ها

قناعت با بیان اینکه استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان در صنایع اگر قبلا به‌عنوان ضرورت مطرح بود، الان و در شرایط فعلی کشور، تبدیل به یک وظیفه شده است، افزود: در شرایط کنونی کشور باید از این ظرفیت استفاده کنیم و بیانات رهبر معظم انقلاب (مدظله‌العالی) در این باره فصل‌الخطاب است. وی بااشاره به شعار امسال بیان کرد: تحقق این امر وظیفه متولیان را مضاعف و دوچندان می‌کند، چرا که شرکت‌های دانش‌بنیان نقش محوری در اقتصاد مقاومتی دارند.

▣ افزایش هزینه تولید

استاندار خراسان‌جنوبی با بیان اینکه اگر تولید ما دانش‌بنیان نشود، هزینه‌ها افزایش می‌یابد و در رقابت‌ها عقب می‌مانیم، اظهار کرد: اگر می‌خواهیم دانش را در تولید به‌خدمت بگیریم، باید از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان استفاده کنیم. قناعت از خراسان‌جنوبی به‌عنوان بهشت معادن کشور یاد کرد و گفت: ما در بهشت معادن زندگی می‌کنیم اما از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه معادن به‌خوبی استفاده نکرده‌ایم.

▣ توجه به ایده‌های جدید

وی بااشاره به اینکه برخی شرکت‌های دانش‌بنیان ایده‌های جدیدی برای حل مشکلات و استفاده از ظرفیت‌ها دارند که در گردونه اداری باقی می‌ماند، گفت: در چنین شرایطی برخی دلسرد شده و به سایر استان‌ها مهاجرت می‌کنند و برخی هم با تمام سختی‌ها، مشکلات را به‌جان می‌خرند و می‌مانند. به‌گفته قناعت، تبیین جایگاه شرکت‌های دانش‌بنیان آن هم برای افراد فرهیخته این جمع اهمیتی ندارد اما باید کار را شروع کنیم، در مسیر راه به‌دلیل بی‌اطلاعی برخی مدیران دستگاه‌های اجرایی، کار برای شرکت‌های دانش‌بنیان و کارآفرینان ما سخت می‌شود. استاندار خراسان‌جنوبی با بیان اینکه یکی از توصیه‌های جدی رهبر معظم انقلاب حمایت از کارآفرینان است، اضافه کرد: در راستای حمایت از کارآفرینان باید در عمل، شعار سال را اجرایی و عملیاتی کنیم و مراقب باشیم که شعاری عمل نکنیم و حتما از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان استفاده کرده و آنها را پای کار بیاوریم.

▣ نشست‌ها خروجی داشته باشند

قناعت بااشاره به اینکه در این نشست یک‌سری از مشکلات اساسی شرکت‌های دانش‌بنیان بررسی و احصا شد، اظهار کرد: باید این نشست‌ها دارای خروجی بوده و نتیجه‌بخش باشند و صرفا به درددل تنها ختم نشود.

وی گفت: من معتقدم زمانی که موسسات و کارخانجات طعم شیرین استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان را بچشند، هرگز شما را رها نخواهند کرد که تا الان به‌خوبی به این اهمیت پی نبرده‌اند و اصل مشکل هم همین‌جاست که باید بیش از گذشته دنبال شود.

▣ نیاز به عزم جدی داریم

استاندار خراسان‌جنوبی گفت: به‌گفته کارشناسان، برای تولید به منابع مالی، مواد اولیه و منابع انسانی نیاز داریم که به اعتقاد بنده علاوه بر این به عزم و اراده دولتی هم نیاز جدی است که در این نشست به‌دنبال حل موانع پیش‌روی کارآفرینان به‌ویژه در ادارات دولتی هستیم.

وی با تاکید بر اینکه باید موانع از پیش‌روی کارآفرینان برداشته شود تا ظرفیت‌های بالقوه آنان بالفعل شود، خاطرنشان کرد: بیمه، مشکلات مالی و تسهیلاتی، بروکراسی اداری و طولانی شدن روند ارائه مجوزها از دغدغه‌های اصلی کارآفرینان بود، اما در کنار این مشکلات، مهم‌ترین مشکل این است که فهم درستی از کارآفرینان در جامعه، ادارات و نهادها وجود ندارد.

▣ کارآفرینان را نشناخته‌ایم

قناعت بیان کرد: جوان کارآفرین و نخبه را به‌خوبی نشناخته‌ایم که باید در این زمینه ما مدیران ارشد استان به فهمی مشترک برسیم و حتما این موضوع به لایه‌های پایین ادارات هم منتقل شود، که اگر این اتفاق بیفتد، زمینه‌ساز پیشرفت و تعالی خواهد شد. وی بااشاره به اینکه یکی از شاخص‌های ارزیابی ادارات و بانک‌ها در سال جدید می‌تواند حمایت از طرح‌های دانش‌بنیان باشد، اضافه کرد: باید در این زمینه دستگاه‌های اداری ما پای کار باشند تا بتوانیم بیشتر از گذشته در راستای توسعه استان از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان استفاده کنیم.



جواد قناعت

در شرایط کنونی،کشور باید از ظرفیت دانش‌بنیان‌ها استفاده کند و این مهم تنها با شناخت درست نخبگان جوان میسر است

سخن پایانی

مسائل بیمه‌ای، مشکلات مالی و تقاضا برای دریافت تسهیلات، بروکراسی اداری در ادارات و بانک‌ها، استفاده از ظرفیت و راهکارهای شرکت‌های دانش‌بنیان در توسعه استان، مشکلات در فروش محصولات، عدم‌حمایت و فهم درست ادارات دولتی از کارآفرینان و شرکت‌های دانش‌بنیان و اصلاح برخی قوانین دست‌وپاگیر در ارائه مجوزها از دغدغه‌ها و درخواست‌های مدیران شرکت‌های دانش‌بنیان و فناور استان بود که در نشست ۳ ساعته با استاندار خراسان‌جنوبی مورد بررسی قرار گرفت.

الزام صنایع به تامین کالاها و خدمات فرهنگی از درون استان

نشست استاندار هرمزگان با جمعی از اهالی فرهنگ، هنر و رسانه استان برگزار شد. استاندار هرمزگان در این نشست گفت: به‌زودی طی ابلاغی، دستگاه‌های دولتی و صنایع استان موظف خواهند شد، کالاهای فرهنگی و هنری، هدایا و خدمات تبلیغاتی، هنری و فرهنگی را از داخل استان تامین و دریافت کنند. به‌گزارش صمت از استان هرمزگان، دوستی برگزاری این دیدارها را فرصت بسیار مغتنمی برای دیدار چهره‌به‌چهره و شنیدن دغدغه‌های اقشار مختلف عنوان کرد و گفت: عمده دغدغه‌های این قشر مهم و اثرگذار در حوزه اجتماعی، معیشتی، مسکن، بیمه و شیوه برون‌سپاری فعالیت‌های فرهنگی و هنری توسط دستگاه‌های اجرایی و صنایع استان بود که به‌زودی تصمیمات مهمی در برخی از این حوزه‌ها به‌نفع جامعه هنری استان اتخاذ خواهد شد. وی افزود: به‌زودی طی ابلاغی، دستگاه‌های دولتی و صنایع استان موظف خواهند شد، کالاهای فرهنگی و هنری، هدایا و خدمات تبلیغاتی، هنری و فرهنگی را از داخل استان تامین و دریافت کنند که به‌نظر می‌رسد باتوجه به ظرفیت بالای اقتصادی استان و دستگاه‌های دولتی، شروع خوبی باشد. دوستی گفت: در حوزه مسکن نیز پس از بررسی دقیق‌تر، برنامه‌ریزی لازم برای تامین مسکن ارزان برای این قشر فرهیخته انجام می‌شود. مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی هرمزگان نیز در این نشست بااشاره به برگزاری برنامه‌های مهم فرهنگی و هنری اجرا در طول ۳ ماه اخیر در استان، حرکت براساس خط مشی تعیین‌شده در بیانیه گام دوم انقلاب را سیاست اصلی مجموعه وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و دستگاه‌های تابعه آن عنوان و بیان کرد: پرورش نیروی انقلابی و کادرسازی، دستور کار اصلی همه انجمن‌های فرهنگی و هنری در استان است. اسمعیل جهانگیری، هرمزگان را از جمله استان‌های ممتاز در زمینه پرورش هنرمندان متعهد و باورمند به انقلاب معرفی کرد و افزود: معرفی سبک زندگی ایرانی-اسلامی به‌عنوان یکی دیگر از برنامه‌های اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی هرمزگان با جدیت در حال پیگیری است. تکمیل مجتمع فرهنگی هنری خمیر، مجتمع فرهنگی میناب و نوسازی تالار آوینی و فرهنگسرای طوبی از جمله درخواست‌های مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی در دیدار با استاندار هرمزگان بود. محمد حکمیان، رئیس بسیج هنرمندان استان؛ یوسف جعفرزاده، نماینده موسسات قرآنی؛ علی بهرام‌شاهی از انجمن نویسندگان؛ حسین کریمی از انجمن هنرهای نمایشی؛ حسن استاد، نماینده کتابفروشی‌ها؛ غلامحسین عطایی، نماینده مطبوعات؛ حسام‌الدین انصاریان از انجمن عکاسان؛ فروزان کهوری از انجمن سینمای جوان و ناصر فلکیان، نماینده چاپخانه‌داران در دیدار با استاندار هرمزگان، دیدگاه‌ها و نظرات خود را مطرح کردند.

ارائه تسهیلات رونق تولید در سمنان

رئیس صنعت،معدن و تجارت استان سمنان گفت: به‌دلیل اینکه سامانه بانک‌ها هنوز در سال جدید برای وام باز نشده، روند پرداخت‌ها متوقف است اما اعلام می‌کنیم منعی برای ارائه تسهیلات رونق تولید نیست. علی تشنه‌دل در گفت‌وگو با مهر، درباره همکاری نکردن بانک‌ها در پرداخت تسهیلات رونق تولید به‌نحوی که ۳۵ روز از سال جدید گذشته اما یک وام هم هنوز پرداخت نشده است، تاکید کرد: این موضوع به مسدود بودن سامانه بانک‌ها باز می‌گردد و موقتی است.

وی با بیان اینکه متقاضیان در بخش کسب‌وکارها به سامانه‌ای هدایت و از طریق آن تقاضای تسهیلات رونق تولید و رفع موانع را دریافت خواهند کرد و مشکلی از بابت وام نداریم، بیان کرد: ثبت‌نام تسهیلات در بانک‌ها اما به‌دلیل اینکه در این سوی سال جدید سامانه بانک‌ها هنوز باز نشده با تأخیر روبه‌رو شده است. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سمنان با بیان اینکه این به‌معنای آن نیست که درخواست تسهیلات داده نمی‌شود، گفت: بانک‌ها موظف هستند که به‌صورت فیزیکی برای افراد درخواست وام و تشکیل پرونده را انجام دهند تا به‌محض اینکه سامانه تسهیلات بانک‌ها باز شد، بتوانند وام‌های رونق تولید و رفع موانع را به واحدهای تولیدی پرداخت کنند.

تشنه‌دل با بیان اینکه درباره رفع این مشکل باوجود همراهی بانک‌ها، راهکاری دیگر هم در نظر گرفته شده که متعاقبا اعلام خواهد شد تا روند ارائه تسهیلات رونق تولید به واحدهای تولیدی استان سمنان متوقف نشود، گفت: در سراسر استان سمنان منعی برای ارائه تسهیلات بانکی به واحدهای تولیدی در بخش‌های مختلف نداریم.

وی با بیان اینکه در سال گذشته بیش از ۸۳۰ واحد تولیدی در بخش‌های صنعت، معدن و کشاورزی توانستند وام رونق تولید و رفع موانع دریافت کنند، گفت: سال قبل بیش از ۳۰ هزار میلیارد ریال تسهیلات برای رونق تولید در استان پرداخت شد که امسال نیز با تاکید بر رونق دانش‌بنیان‌ها طبق شعار سال، این روند تداوم خواهد داشت تا به تولید استان کمک کنیم.

تبعات فرونشست همچون زلزله قابل کنترل است

سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی بااشاره به اینکه پهنه‌های اصلی و حساس فرونشست در کل کشور موجود است، گفت: برای فرونشست نیز باید اقداماتی که برای زلزله انجام شد، صورت گیرد.

علیرضا قاری قرآن، معاون وزیر و سرپرست مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در گفت‌وگو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی اصفهان، درباره دلیل ایجاد فرونشست اصفهان و راهکارهای اجرایی و اقدامات انجام‌شده اظهار کرد: فرونشست زمین، مسئله‌ای بسیار فراگیر بوده که پایین رفتن سفره‌های آب زیرزمینی، یکی از دلایل آن است.

وی با بیان اینکه مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، متولی بررسی فرونشست‌ها در کل کشور بوده و باتوجه به حساسیت این موضوع، تیم ویژه‌ای برای بررسی آن در حال تحقیق است، اذعان داشت: به این منظور، نیازمند تامین نقشه جامعی از فرونشست در کل کشور هستیم، بنابراین پس از تامین این نقشه مانیتورینگ انجام شده و تغییراتی که در آستانه بحران قرار ندارد، ترمیم می‌شوند.

قاری قرآن با بیان اینکه طرح جامع شهر اصفهان با رویکرد نوین، نخستین طرح کشور با رویکرد برنامه‌ریزی راهبردی و فضایی است، عنوان کرد: این طرح از ۲ مرحله اصلی تشکیل شده، به‌گونه‌ای که در مرحله اول مسائل، نیازها و ظرفیت‌های شهر تحت‌عنوان «گزارش تشخیص» شناسایی و در مرحله دوم براساس خروجی‌های مرحله اول، «دستورکارها» تهیه می‌شوند و مبنای تهیه برنامه‌های پیشنهادی قرار می‌گیرند.

احتمال بازگشت ETFهای دولتی به ۹۵ درصد ارزش

سازمان بورس و اوراق بهادار برای نزدیک شدن صندوق‌های قابل معامله دولتی به ارزش ذاتی و رونق دوباره آنها پیشنهادهایی را به‌عنوان راهکار ارائه و در هیات مدیره خود تصویب کرده که اجرایی شدن آن منوط به تصویب شورای عالی بورس است. پیش‌بینی می‌شود با اجرایی شدن این پیشنهادها، صندوق‌های دارایکم و پالایش یکم به ۹۵ درصد ارزش ذاتی خود برسند. به گزارش پایگاه خبری بازار سرمایه (سنا) براساس این پیشنهاد، اشخاص غیردولتی سهامدار این صندوق‌ها باید بتوانند در صندوق‌ها اعمال رأی کنند.

پیش از این، تنها دولت امکان تاثیرگذاری مستقیم در مجمع صندوق ها را داشت و سایر سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی امکان مشارکت در تصمیم‌گیری این صندوق‌ها را نداشتند.

سازمان بورس در پیشنهادی دیگر مطرح کرد که این ETFها به صندوق‌های فعال و بخشی تبدیل شوند به این معنی که صندوق‌ها می‌توانند ترکیب سبد سهام را تغییر دهند و بازارگردان نیز داشته باشند.

در ادامه امکان فروش واحدهای ممتاز این صندوق‌ها در یک مزایده و واگذاری آن به بخش خصوصی برای جذب نقدینگی بیشتر، یکی دیگر از پیشنهادهای مطرح‌شده در این زمینه است. این پیشنهاد نیز در راستای پیشنهاد اول بوده و امکان فروش واحدهای ممتاز را به‌منظور جذب منابع جدید و بکارگیری در اداره صندوق به‌منظور افزایش قدرت مانور سرمایه‌گذاری مطرح شده است. گفتنی است، در حال حاضر این راهکارها برای اجرایی شدن در انتظار تصویب شورای‌عالی بورس است. پیش‌بینی می‌شود با اجرایی شدن این پیشنهادها، صندوق‌های دارایکم و پالایش یکم به ۹۵ درصد از ارزش ذاتی خود برسند.

تلاش بورس برای جلب اقبال نظام بانکی به توثیق سهام

وعده دریافت تسهیلات با ارائه سهام

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

لازمه دریافت تسهیلات از بانک‌ها و موسسات مالی، ارائه وثیقه بانکی است. در حالت کلی، از ملک (غیرمنقول)، سپرده بلندمدت، اوراق مشارکت، چک، اسناد وصولی، سفته، کشتی و هواپیما و سهام به‌عنوان وثیقه‌های موردقبول از سوی سیستم بانکی برای ارائه تسهیلات یادمی‌شود. درباره توثیق سهام هم هر سهم پذیرفته‌شده در تالار اصلی بورس اوراق بهادار، می‌تواند به‌عنوان وثیقه تسهیلات به ترهین بانک درآید. با این وجود، به‌دلیل نوسانات غیرقابل پیش‌بینی و شدید در بازار سهام، بانک‌ها تاکنون تمایلی به توثیق سهام نداشته‌اند. اما در حال حاضر رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار وعده داده که طی تعاملی با شرکت سپرده‌گذاری مرکزی، این امکان فراهم خواهد شد که اوراق بهادار، سهام و تمام دارایی‌های مالی در بازار مالی بتوانند به‌عنوان پشتوانه و توثیق وام‌های بانک به صورت الکترونیکی موردقبول واقع شوند. بدون تردید این طرح مورد استقبال فعالان بازار سرمایه قرار خواهد گرفت اما کارآیی آن و استقبال بانک‌ها از اجرای آن در عمل مشخص خواهد شد.



عکس: آیدا فریدی

> طی تعاملی با شرکت سپرده‌گذاری مرکزی، این امکان فراهم خواهد شد که اوراق بهادار، سهام و تمام دارایی‌های مالی در بازار مالی به‌عنوان پشتوانه و توثیق وام‌های بانکی، به صورت الکترونیکی موردقبول واقع شوند

ارائه تسهیلات به دارندگان اوراق بهادار

از سال گذشته، توثیق اوراق بهادار برای دریافت تسهیلات بانکی مطرح شد. با این وجود، بانک‌ها از اجرای این طرح استقبال نکردند. به‌تازگی، مجید عشقی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار از امکان ارائه توثیق اوراق بهادار برای وام‌های بانکی و اجرای آن از سوی تمام بانک‌ها خبر داد و گفت: قرار بر این است که از فروردین ۱۴۰۱ با همکاری شرکت سپرده‌گذاری مرکزی، این امکان فراهم شود تا اوراق بهادار، سهام و تمام دارایی‌های مالی بتوانند پشتوانه و توثیق وام‌های بانک به صورت الکترونیک قرار گیرند. سهامداران سهام عدالت، صاحبان ETF و همچنین اوراق بدهی می‌توانند از نخستین ماه سال ۱۴۰۱ اقدام به دریافت وام کنند؛ بنابراین، صاحبان اوراق بهادار می‌توانند از این طریق و با وثیقه قراردادن اوراق خود و بدون نیاز به ضمانت دیگری، از شبکه بانکی وام دریافت کنند.

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار تصریح کرد: زمانی که قرار است یک حکم قضایی اجرا شود و دارایی فرد به‌عنوان وثیقه در نظر گرفته شود، فرآیند توثیق دارایی‌های فیزیکی، زمان‌بر و پیچیده است اما این‌گونه مشکلات در توثیق سهام برطرف خواهد شد.

عشقی همچنین درباره برقراری تعامل بیشتر میان سازمان بورس با سازمان ثبت اسناد و املاک کشور، اظهارکرد: یکی از مسائل بازار سرمایه این است که با وجود ۲ هزار نهاد مالی و شرکت در مجموعه سازمان بورس که یا پذیرفته‌شده هستند یا تحت نظارت این سازمان قرار دارند اما امور مربوط به ثبت این شرکت‌ها به‌طور سنتی انجام می‌شود؛ یعنی اگر مجوزی لازم داشته باشند، به صورت فیزیکی به اداره ثبت شرکت‌ها مراجعه می‌کنند یا استعلام‌هایی که اداره ثبت شرکت‌ها از سازمان بورس دارد عمدتا با مراجعه حضوری است.

وی اضافه کرد: توافقی با سازمان ثبت اسناد و املاک کشور در حال پیگیری است تا این موارد به صورت الکترونیکی انجام شود حتی موضوع افزایش سرمایه شرکت‌ها نیز دیگر به صورت تحویل لوح فشرده (سی‌دی) نباشد، بلکه به‌طور مستقیم ارتباط الکترونیکی برقرار و فرآیند افزایش سرمایه‌ها تسهیل شود و شرکت‌ها بتوانند زودتر سرمایه‌های خود را ثبت کنند. عشقی افزود: این اقدام اثر بسیار زیادی دارد، زیرا بعضا به‌دلیل عدم‌ثبت افزایش سرمایه در موعد مناسب، نماد یک شرکت ممکن است ۲ ماه بسته بماند و این موضوعی است که برای دارایی مردم اتفاق می‌افتد و سعی داریم با برقراری ارتباط الکترونیکی در انجام امور تسریع شود.



> به‌دلیل نوسانات غیرقابل پیش‌بینی و شدید در بازار سهام، بانک‌ها تاکنون تمایلی به توثیق سهام نداشته‌اند

سهام، وجه‌الضمان دریافت تسهیلات

محمدرضا آرام، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: سهام یکی از وثایق موردقبول نظام بانکی است؛ هرچند این وثیقه در عمل کارآیی لازم را ندارد و از سوی بسیاری از مراجع مالی، دریافت نمی‌شود اما در حالت کلی اگر سهامداری (حقیقی یا حقوقی) قصد وثیقه‌گذاری نزد شخص دیگری داشته باشد، می‌تواند طی مراحلی و تحت نظارت شرکت سپرده‌گذاری مرکزی، سهام خود را به‌عنوان وجه‌الضمان نزد شخص دیگری (حقیقی یا حقوقی) توثیق کند.

وی افزود: توثیق اوراق بهادار در واقع، فرآیند درخواست مسدود کردن اوراق بهادار تحت مالکیت یک وثیقه‌گذار (حقیقی و یا حقوقی) به نفع وثیقه‌گیر (حقیقی یا حقوقی) نزد شرکت سپرده‌گذاری مرکزی است. مالک دارایی طی مدت توثیق، حق فروش دارایی تعیین‌شده را ندارد. هرگونه درخواست درباره رفع توثیق، درخواست اقدام به فروش دارایی توثیق شده و... باید به همراه مدارک و مستندات کافی که از سوی سپرده‌گذاری تعیین شده، به صورت مکتوب به آن نهاد ناظر اعلام شود.

مزیت توثیق سهام در دریافت وام

آرام با تاکید بر نقاط مثبت توثیق سهام به‌عنوان ضمانت بانکی در مقایسه با سایر وثیقه‌های موردپذیرش نهادهای مالی، گفت: توثیق سهام به‌آسانی، حتی خارج از ساعت اداری و فقط با یک نامه ممکن است. فک‌رهن یا عدم‌توثیق نیز با یک نامه انجام می‌شود. در همین حال باید خاطرنشان کرد فرآیند تبدیل وثیقه ملکی به پول نقد، زمان‌بر است اما فرآیند فروش سهام به مراتب آسان و سهل است و بروکراسی‌های اداری برای نهادهای مالی را کاهش می‌دهد.

وی افزود: سازمان بورس به‌دنبال آن است که اقدامات مرتبط با توثیق سهام، به‌صورت الکترونیکی اجرایی شود که به تسهیل فرآیند موردبحث کمک خواهد کرد. انتظار می‌رود با بهبود شرایط توثیق سهام، ارزش این دارایی به‌عنوان وثیقه افزایش یابد و به بیان دیگر، نهادهای مالی و بانک‌ها، رغبت بیشتری برای پذیرش سهام به‌عنوان وثیقه داشته باشند. این کارشناس بازار سرمایه با اشاره به روند رو به رشد بورس در یک ماه گذشته، گفت: بازار سرمایه ایران در طول سال گذشته و تحت‌تاثیر سیاست‌های اشتباه دولتمردان، شرایط خوبی نداشت. با این وجود، از ابتدای سال جاری شاهد بازگشت بورس به روند قابل‌قبولی بوده‌ایم. در چنین شرایطی انتظار می‌رود تمایل به دریافت سهام به‌عنوان وثیقه برای دریافت تسهیلات بانکی افزایش یابد. بدین ترتیب انتظار می‌رود حجم عظیمی از پشتوانه اعتبارات بانکی به‌عنوان سهام باشد.

آرام گفت: چنانچه فرآیند به اجرا گذاشتن سهام یا نقد کردن آنها نیز با سرعت بیشتری همراه و از بروکراسی حاکم بر فرآیند آن کاسته شود، ارزش این وثیقه افزایش خواهد یافت.

این کارشناس بازار سرمایه با اشاره به تعدد شرکت‌های پذیرش‌شده در بورس و فرابورس، حضور گسترده مردم در این بازار و سرمایه‌گذاری در این بخش، افزود: همین گستردگی، حکایت از اهمیت پذیرش سهام به‌عنوان وثیقه دارد. درنتیجه انتظار می‌رود شرایط برای کارآیی این موضوع افزایش یابد.

سازکارهای دقیق ارزش‌گذاری

آرام درباره ریسک قابل‌توجه سرمایه‌گذاری در بورس و روند ارزش‌گذاری سهام به‌عنوان وثیقه گفت: ارزش‌گذاری سهام به‌عنوان وثیقه، اهمیت ویژه‌ای دارد و تاثیر بسزایی بر اعتبار سهام به‌عنوان وثیقه می‌گذارد. با این وجود، روند نگران‌کننده‌ای نیست، چراکه سازکارهای مشخص و اطمینان‌بخشی برای ارزش‌گذاری این سهام وجود دارد. با توجه به این روش‌ها، مابه‌التفاوت قیمت ارزش روز یک سهم و قیمت کف سهام برای وثیقه‌گذاری، قابل‌توجه است؛ بنابراین انتظار می‌رود هر قدر هم شاهد نوسان قیمت یک سهم در بازار سرمایه باشیم، باز هم از ارزش تعیین‌شده آن به‌عنوان وثیقه، کمتر نشود.

وی گفت: با توجه به تمام موارد یادشده می‌توان این‌طور استنباط کرد که فرآیند ارزش‌گذاری سهام پیش از توثیق اهمیت ویژه‌ای دارد. این اقدام از سوی شرکت‌های تامین سرمایه و مشاور سرمایه‌گذاری انجام می‌شود و به‌دنبال آن ریسک‌های نوسان سهام در بازار سرمایه به‌آسانی پوشش داده خواهد شد.



این کارشناس بازار سرمایه در ادامه و در ارزیابی وعده رئیس سازمان بورس مبنی بر تعامل هرچه بیشتر میان سازمان بورس و سازمان ثبت اسناد کشور، اظهار کرد: فرآیندهایی همچون افزایش سرمایه، زمان‌بر هستند. در واقع از زمانی که افزایش سرمایه یک شرکت تصویب می‌شود تا عملیاتی شدن آن، فرآیندهای متفاوتی باید طی شود. در همین حال زمان یادشده تحت‌تاثیر قانون تجارت تعیین شده است. براساس قانون تجارت فرآیند افزایش سرمایه یک مجموعه در بورس، ۶۰ روز زمان می‌برد. کوتاه شدن این زمان نیز نیازمند اصلاح قانون است. در واقع باید تاکید کرد که در طول سال‌های اخیر بسیاری از فرآیندهای موردبحث الکترونیکی شده‌اند و امکان کوتاه شدن زمان اجرای آنها وجود دارد. امید می‌رود در سایه تعامل میان نهادهای یادشده و طبق وعده مسئولان سازمان بورس، در آینده نزدیک شاهد رفع این مشکل باشیم.

ریسک‌های ارزیابی‌شده، حاشیه امن می‌سازند

همایون دارابی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: با توجه به مقررات بانک‌ها انتظار می‌رود سهام به‌عنوان وثیقه برای دریافت تسهیلات مورد پذیرش نظام بانکی کشور باشد. با این وجود، بسیاری از موسسات اعتباری یا بانک‌ها، این سهام را به‌عنوان وثیقه قبول نمی‌کنند و اغلب به‌دنبال دریافت وثیقه‌های ملکی هستند.

وی افزود: حال چنانچه شرایط به‌گونه‌ای تنظیم و تسهیل شود که رغبت بانک‌ها به دریافت سهام به‌عنوان وثیقه افزایش یابد، گامی مثبت در جهت ارزش‌مندی هرچه بیشتر سهام، برداشته خواهد شد. علاوه بر این، اقدام یادشده می‌تواند تاثیر بسزایی بر بهبود وضعیت اعتباری و همچنین تامین مالی شرکت‌ها داشته باشد.

این کارشناس بازار سرمایه در پاسخ به سوالی مبنی بر فرآیند ارزش‌گذاری سهام و ریسک‌هایی که ارزش آن را تهدید می‌کند، گفت: می‌توان با احتساب حاشیه‌ای امن، ارزش سهام را تعیین کرد. راهکارهای متعددی نیز برای این اقدام طراحی شده است. بنابراین نگرانی در این‌زمینه وجود ندارد.



دارابی گفت: هر دارایی با ریسک روبه‌رو است. به‌عنوان مثال در حال حاضر بخش عمده‌ای از وثیقه‌های پذیرفته‌شده در نظام مالی، سند ملک هستند و اگر زلزله‌ای بیاید، این وثیقه‌ها ارزش خود را از دست خواهند داد؛ بنابراین ریسک همواره وجود دارد و می‌توان با استفاده از پوشش‌های بیمه‌ای، آن را کنترل کرد.

دارابی درباره وعده رئیس سازمان بورس مبنی بر ایجاد نظامی الکترونیکی برای برقراری تعامل میان بورس و سایر نهادهای مرتبط گفت: متاسفانه در حال حاضر، مرکز اطلاعاتی منسجمی در کشور وجود ندارد و هر سازمانی اطلاعات خود را به‌طور جداگانه ساماندهی می‌کند. حال اگر این اطلاعات به اشتراک گذاشته شوند، می‌توان با تکیه بر آنها، بسیاری از مشکلات را برطرف کرد؛ بنابراین با ایجاد یک نظام جامع اطلاعاتی در کشور، بخش بزرگی از مشکلات برطرف خواهد شد.

سخن پایانی

در طول سال‌های گذشته، افزایش سهم بازار سرمایه در مناسبات مالی کشور موردتوجه قرار گرفته است. در این روند در درجه نخست سهم بازار سرمایه در تامین مالی مهم است. با این وجود، نقش و اثرگذاری بازار سرمایه به همینجا ختم نمی‌شود. در طول سال‌های گذشته تلاش‌شده سهام به‌عنوان وثیقه از سوی بانک‌ها و نهادهای مالی پذیرش شوند تا صاحبان سهام بتوانند از این فرصت برای دریافت تسهیلات استفاده کنند. با این وجود، بانک‌ها و نهادهای مالی تاکنون از این طرح استقبال نکرده‌اند. در حال حاضر سازمان بورس به‌دنبال آن است تا از سال جاری، سهام به‌طور قطعی به‌عنوان وثیقه از سوی تمامی بانک‌ها دریافت شوند. به اعتقاد مدیران سازمان بورس، با توجه به آنکه در سال‌های اخیر بسیاری از مردم در زمره سهامداران بورسی قرار گرفته و حتی عده‌ای نیز بخش عمده‌ای از سرمایه خود را وارد این بازار کرده‌اند، این اقدام، گامی مثبت در جهت خدمت‌رسانی به سهامداران خواهد بود. با این وجود تا زمانی که جزئیات بیشتری از این طرح اعلام نشود و شاهد اجرایی شدن فرآیند موردبحث نباشیم، نباید به نتایج مثبت آن برای سهامداران امید داشت.

یادداشت

چشم‌انداز روشن بورس



فردین آقابزرگی
کارشناس بازار سرمایه

بازار سرمایه از نیمه دوم سال ۱۳۹۹ و تحت‌تاثیر سیاست‌های اشتباه دولتمردان با چالش‌های متعددی روبه‌رو و این سیاست‌های اشتباه به ریزش شاخص بازار سهام منتهی شد. با تداوم سیاست‌گذاری‌های غلط، این مسیر اشتباه در سال ۱۴۰۰ نیز ادامه یافت. با این وجود، اقدامات حمایتی مثبتی از بازار سرمایه در ماه‌های پایانی سال اجرایی شد. بسیاری از طرح‌های حمایتی دولت از بورس در بودجه سال جاری، تصویب شده‌اند. با این وجود، شاهد بروز آثار مثبت ناشی از آن در بازار سرمایه نبودیم.

شاید به این دلیل که همچنان بدبینی در بازار بورس نسبت به سیاست‌های اشتباه مسئولان تداوم دارد و به بیانی دیگر، اعتماد از دست رفته به بورس، بازنگشته است. در همین حال، تغییر مداوم قوانین و سیاست‌گذاری‌های اشتباه از سوی دولتمردان و سایر تصمیم‌گیران، اعتماد مردم را به بازار سرمایه سلب کرده است. با این وجود، حمایت دولت از بورس در لایحه بودجه سال جاری، قابل توجه است و باید منتظر بروز اثرات مثبت آن بر عملکرد بازار سرمایه در سال جاری باشیم.

تعیین‌تکلیف نرخ ارز، تعیین رقم ۲۳ هزار تومان برای نرخ تسعیر ارز و همچنین تعیین سقف قیمتی برای نرخ گاز و خوراک صنایع جزو مهم‌ترین نقاط قوت و سیاست‌های مثبت دولت در قبال بازار سرمایه است. بدون تردید موارد یادشده و همچنین بسته حمایتی تیم اقتصادی دولت از بازار سرمایه اثرات مثبتی بر بورس خواهد داشت و در آینده نزدیک شاهد بروز این اثرات مثبت خواهیم بود.

یکی دیگر از این تصمیمات حمایتگرانه این است که مقرر شده سود انباشته شرکت‌ها به شرط مصرف در توسعه تولید، معاف از مالیات باشد. فعالان بازار سرمایه در طول ماه‌های گذشته بارها خواستار تصویب قوانین با هدف حمایت از بورس شده‌اند. با توجه به آنکه سایر بازارهای موازی بورس از شفافیت و قانون‌مندی لازم برخوردار نیستند، این‌دست قوانین می‌تواند به بازگشت تعادل به بازارها منتهی شود. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که حمایت غیرمستقیم از بورس در بلندمدت اثرات مثبتی بر عملکرد بازار سرمایه و به‌دنبال آن صنایع بورسی کشور آشکار خواهد کرد. اثرات این‌گونه حمایت‌های غیرمستقیم به مراتب مهم‌تر از تزریق مستقیم نقدینگی به بازار و کنترل شاخص‌های بازار است. در واقع پایداری بازار در گرو وضع چنین مقررات حمایتی است؛ مقرراتی که در نهایت موجب گسیل نقدینگی به صنعت و تولید کشور می‌شود. بدون تردید عواید حاصل از این مصوبات، عملکرد بازار اولیه و تولید را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

در ادامه باید خاطرنشان کرد که بازار سرمایه در سال جاری، عملکرد مثبتی داشته است. بخشی از این روند رو به رشد بازار را می‌توان به جبران عقب‌ماندگی عملکرد بورس در مقایسه با سایر بازارهای موازی با آن همچون دلار، سکه، خودرو و... نسبت داد. در ادامه بازگشت نرخ دلار به روند صعودی، دیگر عاملی است که بر بهبود شاخص بازار تاثیر مثبت دارد. با این وجود، تداوم رشد موردبحث منطقی و پایدار نیست؛ یعنی باید منتظر تعادل‌بخشی به بازار باشیم.

مذاکرات برجام برای رفع تحریم در ماه‌های گذشته یکی از موضوع‌های موردبحث در میان فعالان و کارشناسان بازار سرمایه بوده است. با این وجود، بورس خود را با شرایط حصول نتیجه برجام یعنی کسب توافق، به نتیجه نرسیدن مذاکرات و همچنین فرسایشی شدن این مذاکرات، همگام کرده است. علاوه بر این، به اعتقاد من، ماندگاری در شرایط بلاتکلیفی یکی از محتمل‌ترین گزینه‌ها در طول ماه‌های گذشته بوده است. از بررسی عملکرد بازار سرمایه در می‌یابیم که در حال حاضر بازار خود را با این شرایط نامشخص وفق داده و درنتیجه با انتشار اخبار جزئی نباید شاهد اثرگذاری قابل‌توجه آن بر عملکرد بورس باشیم.

یادداشت

ماشین‌آلات معدنی عصای دست تولید



محمدرضا بهرامن
رئیس خانه معدن ایران

ماشین‌آلات معدنی، عصای دست تولید است و فعالیت معدنی بدون آن هیچ معنا و مفهومی نخواهد داشت.

روال کار معدن در سراسر دنیا به این ترتیب است که بهره‌بردار از ابتدا که در حال تنظیم طرح بهره‌برداری است، ماشین‌آلات مورد نظر را براساس نیاز محدوده و اندازه سایت انتخاب می‌کند و در مرحله بعد باید آنها را از طریق بازار داخلی یا خارجی تامین کند.

به‌عبارت ساده‌تر تامین به‌موقع ماشین‌آلات از الزامات فعالیت‌های معدنی است و اگر این مرحله به‌هر دلیلی دچار مشکل شود، هیچ‌گونه فعالیتی شکل نخواهد گرفت.

معدن امروزه از حوزه‌های استراتژیک کشور ما است که علاوه بر تامین بخشی از نیازهای ارزی، مواد اولیه بسیاری از صنایع کشور، از سنگ‌های ساختمانی، سیمان و گچ گرفته تا فولاد، سرب، روی، مس و مانند آن را تامین می‌کند. بنابراین ضروری است که تجهیزات موردنیاز این بخش به‌موقع تامین و ماشین‌آلات نوسازی شود تا کشور در زمینه تولید مواد اولیه موردنیاز دچار مشکل نشود و چرخ تولید کشور از حرکت نایستد.

گذشته از این، برای حضور موفق در بازارهای جهانی باید تولیدات معدنی را به قیمتی رقابتی عرضه کرد، اما استهلاک بالا و ایرادات و نقایص فنی ماشین‌آلات قدیمی، نرخ تمام‌شده را برای تولیدکننده به‌شدت افزایش می‌دهد.

اگر موضوع را از زاویه دیگری بررسی کنیم این سوال مطرح می‌شود که اساسا چرا ما باید از امکان نوسازی ماشین‌آلات خود محروم بمانیم. در حال حاضر عمر ماشین‌آلات معدنی ما بالغ بر ۱۵ تا ۲۰ سال است، بنابراین کاملا فرسوده و مستهلک به‌شمار می‌روند.

این ماشین‌آلات خودرو سواری نیست که برای نیاز فردی خریداری شود یا به قول همکاران معدنی برای تفریح یا تفاخر مورداستفاده قرار گیرد.

از سوی دیگر توجه به این نکته هم ضروری است که اضافه شدن هرکدام از ماشین‌آلات معدنی به بخش تولید به‌دنبال خود چندین فرصت شغلی ایجاد می‌کند.

به‌طورکلی در دیگر کشورهای معدن‌خیز دنیا مانند کانادا، استرالیا، امریکا و امثال آن هم بخشی از ماشین‌آلات موردنیاز از طریق تولیدات داخلی و مابقی از طریق واردات تامین می‌شود. می‌توان ادعا کرد که هیچ کشور معدن‌خیزی نیست که در بخش تامین ماشین‌آلات معدنی کاملا خودکفا باشد.

البته در راستای حمایت از تولید داخلی، باز هم تاکید می‌کنیم که اولویت تامین ماشین‌آلات از داخل است، اما نمی‌توان انکار کرد که در حال حاضر تولیدات داخلی، جوابگوی نیاز بخش معدنی کشور نیست و نمی‌تواند انحصار بازار را در دست داشته باشد.

اول اینکه حجم سالانه تولیدات داخلی پاسخگوی نیاز بازار نیست. دیگر اینکه ماشین‌آلات تولیدشده در داخل،بیشتر برای معادن کوچک و متوسط کاربرد دارند و نیاز معادن بزرگ را تامین نمی‌کنند و نهایتا نرخ ماشین‌آلات در بازار داخلی ـ حتی با احتساب ارز آزاد ـ ۶۰ تا ۷۰ درصد از نرخ نمونه مشابه در بازار بین‌المللی بیشتر است.

باتوجه به اینکه ماشین‌سازان داخلی هم گرفتار مشکلات و محدودیت‌های خاص خود هستند، باید سیاست‌های کلی به‌گونه‌ای تعریف شود که کارخانجات داخلی بتوانند با مشکلات کمتری به‌کار خود ادامه دهند و کمیت و کیفیت تولیدات خود را ارتقا دهند اما تا رسیدن به این نقطه و بی‌نیازی کامل از بازار خارجی، باید واردات آنقدر سهل و آسان شود که معدنکاران بدون دغدغه به کار خود ادامه دهند و در صورت نیاز برای نوسازی ماشین‌آلات خود اقدام کنند.

امروزه متولیان بخش معدن هم به این نتیجه رسیده‌اند که باید دسترسی و ورود ماشین‌آلات برای مصرف‌کنندگان داخل کشور تسهیل و شرایطی مهیا شود که این مهم تحقق یابد. پس باید به استقبال این فرصت برویم و برای نوسازی سریع ماشین‌آلات موردنیاز برنامه‌ریزی کنیم. البته بدیهی است که این فرآیند۶ماهه یا یک ساله اتفاق نمی‌افتد. اگر همین امروز هم دست به کار شویم، شاید ۵ سال دیگر بتوانیم به نتیجه دلخواه برسیم و نقاط ضعف این بخش را برطرف کنیم.

اما در هر حال باید فرصت را غنیمت دانست و عزم خود را جزم تا بتوان ماشین‌آلات موردنیاز را وارد کرد و در اختیار بخش معدن قرار داد.

در برنامه‌ریزی بلندمدت هم باید سیاست‌ها به‌گونه‌ای تنظیم شود که از این پس با مشکل فرسودگی ماشین‌آلات معدنی روبه‌رو نشویم.

در آخر تاکید می‌کنم اولویت بر شکوفایی تولیدات داخلی است، پس باید امکانات آن فراهم شود و به‌هر صورت و به‌هر نحو ممکن چراغ تولید روشن بماند.

تامین مالی طرح ساماندهی فاضلاب بندرعباس

رئیس هیات عامل ایمیدرو در نشست بررسی نحوه تامین مالی طرح ساماندهی فاضلاب بندرعباس و انتقال پساب به صنایع غرب هرمزگان گفت: طبق برآورد مشاور، هزینه پایه احداث این طرح، ۲۹۰۰ میلیارد تومان است که با تورم احتمالی، این رقم طی ۳۰ ماه دوران ساخت، ۴۵۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی می‌شود.

به‌گزارش روابط عمومی ایمیدرو، وجیه‌اله جعفری در این نشست که با حضور سهامداران طرح برگزار شد، اعلام کرد: ۲۰ درصد این هزینه از طریق سرمایه‌گذاران و سهامداران، ۵۷ درصد از طریق فروش آب و مابقی هزینه‌ها از طریق دریافت تسهیلات بانکی، در نظر گرفته شده است.

رئیس هیات عامل ایمیدرو افزود: در تلاشیم با افزایش سهم منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس به‌عنوان یکی از شرکت‌های تابعه ایمیدرو، امکان اعطای تسهیلات از طریق این شرکت را برای تامین مالی طرح مذکور فراهم کنیم. در این طرح، ایمیدرو حدود ۱۶ درصد، شرکت‌های ملی صنایع مس، فولاد هرمزگان، صبا فولاد خلیج‌فارس، پالایش نفت بندرعباس، صنایع معدنی و فلزی ستاره سیمین هرمز و گروه گسترش سرمایه‌گذاری بین‌المللی ارزش هر کدام ۱۴ درصد و نیز شرکت‌های ملی فولاد و منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی خلیج‌فارس هرکدام ۰/۰۵ درصد سهم دارند. رئیس هیات عامل ایمیدرو در ادامه به راهکارهای قابل‌پیگیری برای تامین مالی طرح ساماندهی فاضلاب بندرعباس اشاره کرد و گفت: برنامه این سازمان برای امین مالی پروژه چند محور دارد که پیگیری دریافت تسهیلات بانکی، طرح تام، مشارکت دادن شرکت‌های تامین‌کننده مالی و نیز انتشار اوراق مشارکت است. وی ادامه داد: این موضوع حداکثر تا یک ماه آینده توسط کمیته مالی، بررسی و پس از تایید نهایی توسط سهامداران، وارد مرحله اجرایی می‌شود.

وضعیت ماشین‌آلات معدنی، راه‌سازی و حمل‌ونقل در گفت‌وگو با کارشناسان بررسی شد

ملالی نیست جز مشکلات همیشگی

گروه معدن
editor@smtnews.ir

سال‌ها است که فعالان حوزه معدن از فرسودگی ماشین‌آلات موردنیاز خود شکایت دارند. این ضعف و سستی منحصر به یک بخش و حوزه نیست و کلیتی به نام ماشین‌آلات - از دستگاه‌های مخصوص معدنکاری و راه‌سازی گرفته تا ناوگان حمل‌ونقل - را در بر گرفته است. امروزه دیگر کارد به استخوان این بخش رسیده و درد مزمن واماندگی در سراپای تن رنجورش ریشه دوانده است. حالا دیگر هیچ امیدی به مسکن‌های موضعی نیست و بیمار چشم انتظار جراحی نشسته است تا شاید از شر این خوره که سالیان سال است وجودش را می‌خورد و می‌جود، خلاص شود.

میدان، در گفت‌وگو با کارشناسان به بررسی مشکلات حمل‌ونقل در حوزه معدن پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

ورود ماشین‌آلات به کشور آنقدر محدود است که اکنون با بحران شدیدی در این زمینه روبه‌رو شده‌ایم. تعداد ماشین‌آلات قابل‌استفاده بسیار محدود شده است، بنابراین رقابت شدیدی ایجاد شده که هزینه معدنکاری را مرتبا افزایش می‌دهد و ترمزی برای رونق کسب‌وکار معدن است

ماشین‌آلات فرسوده، ترمز معدنکاری



کورش شعبانی- نایب رئیس انجمن مس: در چندین سال اخیر واردات ماشین‌آلات معدنی چالش‌های زیادی داشته و با محدودیت‌های فراوانی از جمله تحریم‌ها دست‌وپنجه نرم کرده است. به‌همین‌دلیل فعالان حوزه معدن برای تامین نیازهای خود، ناچار به ماشین‌آلات شرقی - از جمله تولیدات چین ـ رو آوردند که مسلما کیفیت و کارآیی محصولات اروپایی را ندارد.

کم‌کم ماشین‌آلات واردشده هم فرسوده و بعضی از رده خارج شدند اما باز هم به‌دلیل مشکلات تحریم و نرخ بسیار بالا جایگزین مناسبی برای آنها وارد نشد.

مجموعه این عوامل دست به دست هم داده‌اند که ما در این لحظه با بحران شدید ماشین‌آلات روبه‌رو باشیم.

البته در چند مقطع، بخشنامه‌هایی صادر شد و مجوز واردات ماشین‌آلاتی که تا ۵ سال - و به‌تازگی تا ۱۰ سال - کار کرده باشند هم صادر شد، اما راهگشا نیست زیرا فرآیندهای بسیار طولانی دارد. دریافت مجوز اولیه حدود یک سال طول می‌کشد و کاری ساده و اجرایی نیست.

بر این اساس ورود ماشین‌آلات به کشور آنقدر محدود است که الان با بحران شدیدی در این زمینه روبه‌رو شده‌ایم. تعداد ماشین‌آلات قابل‌استفاده بسیار محدود شده است، بنابراین رقابت شدیدی ایجاد شده که هزینه معدنکاری را مرتبا افزایش می‌دهد و ترمزی برای رونق کسب‌وکار معدن است.

برای حل این مشکل شاید بتوان کارگروه تامین ماشین‌آلات معدنی در وزارتخانه یا دستگاه‌های مدیریتی کشور ایجاد تا موضوع، بهتر مدیریت شود و بتوان تعداد مناسبی دستگاه‌های معدنی وارد کرد.

به این منظور باید برای ۵ سال آینده نیازسنجی کرد - البته این اتفاق افتاده ولی از پیشرفتش خبر نداریم - در گام بعدی روی تعداد درخواست معدنکاران و برنامه‌ای که برای رونق یا توسعه معادن دارند باید اجازه ورود ماشین‌آلات موردنیاز با نرخ مناسب - حتی بدون عوارض گمرکی یا حداقل عوارض - صادر شود تا ناوگان، قوت و قدرتی بگیرد.

در عین حال می‌توان از یک سو به تولیدکننده داخلی برنامه بدهیم تا تولید خود را پی بگیرد و با جدیت بیشتری ادامه دهد و از سوی دیگر از ظرفیت آن برای راه‌اندازی مجدد ماشین‌آلات فرسود استفاده کرد. به‌عبارت دیگر ماشین‌آلات بسیار زیادی در سطح کشور به‌صورت پراکنده وجود دارد که به‌دلیل کمبود قطعات یا مشکلات مختلف، زمینگیر شده‌اند. بازسازی و بهسازی این ماشین‌آلات فرسوده - که شاید هزاران دستگاه از آنها در معادن سراسر کشور پراکنده باشد - می‌تواند هم شرکت‌های تولیدی داخلی را فعال‌تر کند و هم کمکی به حل مشکل کمبود ماشین‌آلات داشته باشد.

در پایان باید تاکید کرد که توسعه معدنکاری، زمینه‌ساز توسعه صنایع و به‌تبع آن رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال است و راه‌اندازی این بخش و بهره‌برداری از ظرفیت‌های آن با تامین ماشین‌آلات مناسب و باکیفیت ارتباط تنگاتنگی دارد.

مرحمت فرموده ما را مس کنید!



کامران وکیل- نایب رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان محصولات معدنی: در بحث حمل‌ونقل و ماشین‌آلات آن داستان بسیار است.

هر سال بخش حمل‌ونقل ـ مانند سایر بخش‌های اقتصادی- با تورمی عرفی روبه‌رو می‌شود که امسال هم از این قاعده مستثنا نبود، البته با این تفاوت که امسال افزایش هزینه‌ها چندین‌برابر شده است. وقتی لوازم یدکی، وسایل خودرو، لاستیک، خرج و مخارج زندگی شخصی راننده مثل نان، گوشت، روغن و امثال آن جهشی افزایش نرخ پیدا می‌کند، بدون‌شک اثر خود را بر حمل‌ونقل هم می‌گذارد.

خبر دیگری در این حوزه نیست الا داستان قدیمی و تکراری فرسودگی و ناتوانی ناوگان حمل‌ونقل و البته طبق معمول هیچ اثری از بهبود شرایط هم به‌چشم نمی‌خورد.

در بحث حمل‌ونقل ریلی از زمان شروع به کار تاکنون تغییر قابل‌توجهی رخ نداده و خط ریل جدیدی ایجاد نشده است. به‌عبارت دیگر نزدیک ۸۰ درصد ظرفیت موجود مربوط به زمان احداث آن است و تنها حدود ۲۰ درصد طی سالیان بعد ساخته شده است.

پس شاهد تحول اساسی در حمل‌ونقل ریلی کشور نبوده‌ایم؛ نه تعداد واگن قابل‌توجهی اضافه شده، نه ریلی گذاشته شده و نه منظم و برنامه‌ریزی شده است. بنابراین فعالان اقتصادی نمی‌توانند روی آن حساب کنند. از طرف دیگر در ابتدا و انتهای مسیر جابه‌جایی باید با کامیون انجام شود. پس اتفاق تحول‌آفرینی در حوزه حمل‌ونقل ملی نیست.

عمده ظرفیت ما در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای است که با مصائب خاص خود روبه‌رو است. ماشین‌آلات موجود اغلب چینی یا مونتاژ داخل است که کیفیت تولیدات غربی را ندارد. گذشته از این هر سال فرسوده‌تر می‌شود و کمبودها بیشتر و بیشتر خود را به‌رخ می‌کشند. قیمت‌ها سرسام‌آور بالاست و جایگزینی به‌ندرت اتفاق می‌افتد. پس اختلاف بین تقاضا و عرضه در این حوزه همچنان وجود دارد و هر سال بیش از پیش خودنمایی می‌کند.

البته این مشکل چندان عجیب نیست و مشتی نمونه خروار مشکلات این کشور است که همه، خاستگاه و آبشخور واحدی دارند. مثلا برای مقایسه مسجد ابوظبی که بزرگ‌ترین فرش و لوستر دنیا در آن قرار دارد و اثری هنری است، ظرف چهار سال ساخته شده است، اما مصلی بعد از ۳۵ سال هنوز ناتمام است. آن را با ۸۰۰،۷۰۰ میلیون دلار تمام کرده‌اند اما این را می‌گویند تا الان ۲ میلیارد دلار هزینه داشته است؛ این سازه که وسط شهر تهران قد برافراشته و هر روز تعداد زیادی وزیر و وکیل از مقابل آن رد می‌شوند، نماد بضاعت مدیریت اقتصاد مملکت است.

به‌عنوان نمونه‌ای دیگر می‌توان آلمان را مثال زد که ۱۰ سال بعد از جنگ جهانی دوم با خاک یکسان شده بود و در همان زمان ساخت‌وساز و تولید را آغاز کرد و مثلا کارخانه تولید فولکس قورباغه‌ای را راه انداخت و هنوز تولید آن را ادامه می‌دهد اما کشور ما ۳۰ سال بعد از جنگ هنوز نتوانسته این خرابی‌ها را ترمیم کند.

با این حساب فعلا انتظار تغییری نمی‌توان داشت جز اینکه همانی را که ۱۰ سال پیش بوده‌ایم به ما برگردانند یا به قول معروف «از طلا گشتن پشیمان گشته‌ایم، مرحمت فرموده ما را مس کنید».

البته انتظارات دولت از بخش معدن بیشتر شده است که معلوم نیست بر چه مبنایی محاسبه شده است، مثلا در زمینه حقوق دولتی. البته این به خودی خود بد نیست چرا که معدن مایملک دولت است، اما در مقابل دیون، تعهداتی هم وجود دارد.

دولت هم باید امکانات و زیرساخت‌های لازم را فراهم کند، یعنی اگر دولت حقوق دولتی دریافت می‌کند در ازای آن بگذارد معدنکار برود و ماشین‌آلاتش را به‌روز کند تا بتواند کار کند و نرخ تمام‌شده را پایین‌تر بیاورد و حقوق دولتی بیشتری بپردازد.

وقتی دولت هر سال شرایط را سخت‌تر می‌کند، حقوق دولتی بیشتر می‌شود، صادرکننده مجبور است ارز را در سامانه نیمایی بریزد و پول خود را ۱۰ درصد زیر نرخ بازار بگیرد، مالیات بر درآمد هم بدهد و ماشین‌آلات ۴۰ سال پیش را هم استفاده کند؛ دیگر عرصه بر فعال اقتصادی این حوزه آنقدر تنگ خواهد شد که عطای کار را به لقایش می‌بخشد و حداقل نتیجه آن این است که دیگر در این حوزه سرمایه‌گذاری مجدد نمی‌کند و هرچه درآورده است در دلالی و خرید ملک و این قبیل کارها به‌جریان می‌اندازد.

اما اگر بخواهیم پیشنهادی واضح برای حل این مشکل ارائه دهیم باید مشکل را از بیخ و بن برکند. به این منظور دولت باید برنامه ۱۰ساله جامعی تدوین کند که پارامترهای آن با استانداردهای حمل‌ونقل در بازار جهانی و اقتصاد واقعی همخوان باشد. در این برنامه باید یارانه حامل‌های انرژی قطع شود و دولت دیگر گازوئیل را به یک‌بیستم نرخ جهانی در اختیار مصرف‌کننده قرار ندهد. این رویه علت اصلی قاچاق، سوخت، واردات ماشین‌آلات پرمصرف، توجیه‌پذیر بودن استفاده از ماشین‌آلات فرسوده، افزایش تصادفات جاده‌ای، آلودگی هوا و مصیبت‌های بی‌شمار دیگری است.

اگر گازوئیل مازاد مصرفی ماشین‌آلات فرسوده را صادر و به‌جای آن ماشین‌آلات جدید وارد کنیم، سرمایه مملکت بیشتر حفظ می‌شود.

این بحث از اواسط دهه ۸۰ مطرح بود اما دولت‌ها زیر بار اجرای آن نمی‌روند و هر کدام آن را به گردن دولت بعدی می‌اندازند زیرا این کار بسیار دشوار است و تبعات سنگینی دارد و درست مثل این است که قرار باشد معتادی را ترک دهند.

اقتصاد ما هم همینقدر وابسته است که به یارانه عادت کرده است. این یارانه را دولت می‌دهد پس در نتیجه این اقتصاد، کاملا وابسته به دولت است. البته نباید از نظر دور داشت که اجرای این تصمیم عزم و اراده‌ای ملی می‌خواهد تا بتوانیم یارانه‌ها را از شکم اقتصاد بیرون بکشیم و صنعت را مستقل کرده و آن را در مقام و جایگاه واقعی قرار دهیم.

حمل‌ونقل صنعتی است که مشتری آن اقتصاد ملی است. هیچ صنفی نیست که با حمل‌ونقل سروکار نداشته باشد و هیچ کالایی نیست که برای تولیدش شما احتیاج به حمل‌ونقل نداشته باشید. پس موضوع بسیار مهمی است و انتظار این است که ظرف مدت مشخصی سروسامان بگیرد، ناوگان کشور نوسازی شود و خودروسازی‌های داخلی به‌سوی تولید ماشین‌آلات باکیفیت سوق داده شوند تا هم شاهد فجایع بی‌شمار تصادفات جاده‌ای نباشیم و هم از ائتلاف سوخت و سرمایه ملی جلوگیری کنیم.

در این صورت هم سیستم حمل‌ونقل کشور اصلاح می‌شود، هم کل اقتصاد مملکت از این وضعیت معتاد مخمور وابسته به یارانه درمی‌آید.

> دولت باید امکانات و زیرساخت‌های لازم را فراهم کند، یعنی اگر دولت حقوق دولتی دریافت می‌کند در ازای آن باید بگذارد معدنکار ماشین‌آلاتش را به‌روز کند تا بتواند کار کند و نرخ تمام‌شده را پایین‌تر بیاورد و حقوق دولتی بیشتری بپردازد

سخن پایانی

تولید یا واردات؛ بحثی ریشه‌دار و مشکل لاینحلی است که مثل سایه بر بازار ماشین‌آلات سایه افکنده و مصرف‌کننده این بازار از خودروسواری گرفته تا دستگاه‌های موردنیاز بخش معدن، راه‌سازی و ناوگان حمل‌ونقل را به‌دردسر انداخته است. ما به‌تبع موضوع صفحه، مروری بر پرونده ماشین‌آلات معدنی و ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای داشتیم که با ارائه پیشنهادات کارشناسان تکمیل شد. صفحه معدن روزنامه صمت به امید حل این معضل پیگیری آن را ادامه خواهد داد.

افزایش کارآمدی حمل‌ونقل با دانش‌بنیان‌ها

براساس اعلام معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، صنعت حمل‌ونقل با نفوذ نوآوری و فناوری کارآمدتر شده است. به‌گزارش معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، صنعت حمل‌ونقل که بخش اعظم آن به حوزه حمل‌ونقل زمینی و خودرو مرتبط است، نیازمند استفاده از فناوری‌هایی است که بتواند آن را به‌شکل درست و کاربردی توسعه دهد. نرم‌افزارهایی که تاثیری مثبت در مدیریت ناوگان حمل‌ونقل و تعمیرات و نگهداری خودرو دارند، اما تامین این نرم‌افزارها باتوجه به تفاوت فرهنگی و زیرساختی کشورها با یکدیگر نیازمند بومی‌سازی و طراحی به شیوه‌ای است که منطبق با نیازهای تعریف‌شده در هر جامعه و کشوری باشد. این حوزه کاربردی در ایران نیز متولیان زیادی دارد که سال‌ها است در تلاش هستند تا با نفوذ فناوری‌ها و نوآوری‌ها به عرصه حمل‌ونقل؛ این حوزه را به‌روزرسانی کرده و توسعه آن را رقم بزنند. به‌طورمثال با حمایت معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری نرم‌افزارهایی در حوزه‌های مدیریت ناوگان حمل‌ونقل، مدیریت سرویس و درخواست، مدیریت تعمیرات و نگهداری خودرو و نرم‌افزار ردیاب موبایل طراحی شده است. این محصول به مدیران شرکت‌ها و سازمان‌هایی که تعداد زیادی خودرو و وسیله نقلیه دارند این امکان را می‌دهد که در هر لحظه اطلاعات کاملی از تمام خودروهای خود از جمله مسیر فعلی، مسیر حرکت، زمان و تعداد توقف‌ها، انحراف از مسیر و میزان مصرف سوخت داشته باشند و با گزارش‌های روزانه، ماهانه، سالانه و داشبوردهای خاص مدیریتی در کنار نمودارهای مربوطه تصمیمات بهتری اتخاذ کنند. بکارگیری این محصول دانش‌بنیان می‌تواند منجر به افزایش کارآمدی صنعت حمل‌ونقل شود.

سلامت مسافران، قربانی چالش‌های حمایت از ایده‌های نو نشود

نقش دانش‌بنیان‌ها در کاهش تصادفات

هوشمندسازی شهری موضوعی است که در بسیاری از شرکت‌های پیشرفته دانش‌بنیان و فناور دنیا موردتوجه قرار دارد، در کشور ما نیز حدود ۱۰۰ شرکت در زمینه شناسایی و مکان‌یابی رادیویی فعال هستند، برخی مراکز و شتاب‌دهنده‌های نوآوری در حوزه حمل‌ونقل نیز ایجاد شده تا از تیم‌هایی که درباره این موضوع خاص ایده دارند، حمایت کنند. موضوع ترافیک و کنترل تصادفات و هوشمندسازی شهری، موضوع روز دنیاست و همه اینها بحث لجستیک و موضوع مطرحی در دنیا است و در ایران هم تیم‌هایی هستند که ایده‌های بسیار خوبی دارند و تنها باید کسی باشد که از آنها و طرح‌های‌شان حمایت کند.



گروه دانش‌بنیان
editor@smtnews.ir

حمایت پلیس از طرح‌های دانش‌بنیان

بسیاری از کارشناسان بهره‌گیری از ظرفیت دانش‌بنیان‌ها در آموزش رفتارهای درست ترافیکی و فرهنگ‌سازی برای افراد جامعه را ضروری دانسته و معتقدند گاهی جمعیت طرفداران ایمنی ترافیک و سازمان‌های مردم‌نهاد به‌شکل داوطلبانه در زمینه ایمنی جاده‌ها با پلیس همکاری می‌کنند اما به‌نظر می‌رسد برای اینکه این ظرفیت کاملا فعال شود باید به شکل اساسی و در سطح ملی برای آن تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی و بازخورد آن بررسی شود.

گام اول در این زمینه ایجاد نظم در فعالیت شرکت‌های فناور و دانش‌بنیان با پلیس است. همچنین در سال‌های اخیر اتاق‌های فکر پلیس با اساتید دانشگاه، پزشکان، مهندسان و صاحبان فکر و ایده به‌شکل مرتب برگزار شده و پلیس راهنمایی و رانندگی نیز چند بار اعلام آمادگی کرده که در صورت مراجعه شرکت‌های دانش‌بنیان برای دریافت تایید و حمایت پلیس از طرح و ایده‌های این بخش اقدام خواهد کرد.

صمت در این شماره به بررسی نقش شرکت‌های دانش‌بنیان در راستای افزایش ایمنی خودروها با بهره‌گیری از سیستم‌های هوشمند پرداخته است.

کمک‌راننده‌های هوشمند، کمک‌حال رانندگان خواب‌آلود



شهاب خدامرادی، مسئول گروه هوشمندسازی شرکت‌های دانش‌بنیان در معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری در گفت‌وگو با صمت گفت: هوشمندسازی، یکی از راه‌های کمک‌کننده به ایمنی وسایل نقلیه به ویژه در خودروها است. ادوات هوشمند در خودروها معمولا به هوشمندی رانندگان کمک می‌کند و باعث می‌شود تا حد زیادی جلوی تصادفات گرفته شود.

وی بااشاره به امکاناتی که سیستم‌های هوشمند در قالب کمک‌راننده به رانندگان ارائه می‌دهند، گفت: جلوگیری از خواب‌آلودگی یکی از امکاناتی است که کمک‌راننده‌های هوشمند به رانندگان و خودروها می‌دهند. این سیستم‌ها باعث می‌شود اگر راننده در هنگام رانندگی دچار خواب‌آلودگی شد، از وقوع حادثه بکاهد.

▣ هوشمندسازی فراگیر در جاده‌های استاندارد

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

▣ خودروسازان به‌روز نیستند

وی بااشاره به جهش فناوری به‌وجودآمده در کشور با ورود دانش‌بنیان‌ها به بخش هوشمندسازی خودروها گفت: امروزه شرکت‌های دانش‌بنیان قابل توجهی داریم که در این عرصه فعالیت می‌کنند و در چند سال اخیر با جهش فناوری که از سوی این شرکت‌ها به‌وجودآمد، ادوات قابل توجهی از هوشمندسازی خودرو در کشور تولید شد. عموما هوشمندسازی خودروها و وسایل نقلیه بر بستر دانش‌بنیان برپایه نیازی که از سوی ناوگان‌ها اعلام شده بود، رواج پیدا کرد. در واقع ناوگان‌ها خواهان ایجاد و نصب سیستم‌هایی روی خودروها بودند که با محاسبه مسافت طی‌شده، پیشنهاد مسیر کم‌ترافیک‌تر کند و به پیش‌بینی حادثه بپردازد. تمامی این امکانات اکنون در اختیار آنان در بستر نرم‌افزارهایی قرار گرفت که از سوی شرکت‌های دانش‌بنیان طراحی و ساخته شده است.

وی بااشاره به اهمیت به‌روزسازی خودروها از سوی خودروسازان به بهره‌گیری از سیستم‌های هوشمند گفت: همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، در سال‌های اخیر شرکت‌های دانش‌بنیان متعددی در زمینه هوشمندسازی خودروها تاسیس شدند که عمدتا با همکاری دانشگاه‌ها توسعه پیدا کردند. نکته مهم این است که خودروسازان ما منطبق با فناوری‌هایی که در کشور طراحی و تولید می‌شوند، اقدام به ساخت خودرو نمی‌کنند؛ به عبارت دیگر خود را به سطح فناوری‌های موجود در کشور نرسانده‌اند و این فناوری‌ها به‌صورت فراگیر مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است.

خودروسازان در زمین چین بازی می‌کنند

در ادامه سراغ یکی دیگر از فعالان عرصه دانش‌بنیان رفتیم. محمدرضا منزوی، صاحب یک شرکت دانش‌بنیان در عرصه سامانه کنترل هوشمند سخت‌افزاری در صنعت خودرو بااشاره به رقابت صاحبان شرکت‌های دانش‌بنیان با همتایان چینی در تولید تجهیزات ایمنی برای خودروهای داخلی گفت: بیشتر خودروسازان ما در ابتدای مسیر استاندارد حرکت می‌کنند. به‌عبارت دیگر از حداقل‌های استاندارد پیروی می‌کنند و چندان به نصب تجهیزات جانبی برای حفظ ایمنی بیشتر سرنشینان توجه نمی‌کنند.

وی افزود: این در حالی است که خودروهایی که در بیشتر کشورهای جهان تولید می‌شوند از ایمنی بیشتری برخوردارند و مدت زمان زیادی است که خدمات ایمنی در ساخت این خودروها نهادینه شده است. برای مثال دید نقطه کور آینه بغل راننده و کمک‌راننده در بیشتر این خودروها، یک خدمت نهادینه شده است. اما در ماشین‌ها و خودروهای ایرانی تاکنون چنین فرآیندی کار گذاشته نشده است. همچنین در زمینه سنسور عقب و جلو خودروها هم، چنین تفاوت‌هایی وجود دارد. باتوجه به آنچه پیش‌تر هم اشاره شد، یکی از مشکلات ما این است که سازندگان خودرو فقط ملزم هستند استانداردهای اجباری را رعایت کنند.

منزوی بااشاره به اینکه چرا خودروسازان داخلی ما برای تامین قطعات خودرو از دانش‌بنیان‌ها بهره نمی‌گیرند، گفت: از آنجا که یک غول بزرگ تولید در جهان به نام چین وجود دارد، این کشور تقریبا تمامی خدمات و تجهیزات غیرالزامی خودروها را به خودروسازان ایرانی با نرخ پایین‌تر از تولیدات داخلی می‌فروشد. تاسفبار است که شرکت خودروسازان داخلی برای تهیه تجهیزات ایمنی خودرو، سراغ شرکت‌های دانش‌بنیان ایرانی و تولیدات داخلی نمی‌آیند. از آنجایی که نرخ تجهیزات چینی ارزان‌تر است، خودروسازان دانش‌بنیان‌ها را انتخاب نمی‌کنند چرا که به‌لحاظ ریالی برای آنها صرفه بیشتری دارد. به‌همین دلیل رقابت با چینی‌ها برای دانش‌بنیان‌ها یک چالش بزرگ است.

▣ توان رقابت با چین را داریم

وی بااشاره به اینکه شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی توان رقابت با چین را دارند، گفت: افراد توانمند زیادی در کشور داریم که می‌توانند قطعات باکیفیت استانداردی را در زمینه ایمنی خودرو تولید کنند، اما به‌دلیل اینکه زیرساخت‌های مناسبی نداریم، ترجیح می‌دهند جزئی از مجموعه شرکت‌های خارجی باشند و آنجا به فعالیت بپردازند. در حقیقت ما می‌توانیم با چین رقابت کنیم به‌شرطی که حمایت‌های لازم انجام شود و مقابل واردات اجناس بی‌کیفیت چینی گرفته شود.

هوشمندسازی در سیاست‌های حمل‌ونقل

سحر بنکدارپور، دبیرکل مجمع تشکل‌های دانش‌بنیان و دبیر سندیکای شرکت‌های شناسایی و مکان‌یابی رادیویی گفت: در همه کشورهای دنیا، حمل‌ونقل زیربنای توسعه اقتصادی و یکی از شاخص‌های مهم توسعه‌یافتگی جوامع به‌شمار می‌آید، سیاست‌های حمل‌ونقل نیز نیازمند مسیری است که بتواند همگام با پیشرفت‌های جامعه رشد کند و کیفیت زندگی انسان‌ها را ارتقا بخشد.

وی در گفت‌وگو با ایمنا، بااشاره به سکونت ۵۵ درصد جمعیت جهان در شهرها، افزود: انتظار می‌رود این عدد تا سال ۲۰۵۰ به ۷۰ درصد برسد که بنابراین مناطق شهری در دهه‌های آینده با ازدحام جمعیت بیشتری روبه‌رو می‌شوند و چاره‌ای جز این ندارند که به‌سمت هوشمندسازی بروند وگرنه در زمینه حمل‌ونقل با مشکلات زیادی مانند ترافیک و افزایش تصادفات جاده‌ای روبه‌رو خواهند بود.

دبیرکل مجمع تشکل‌های دانش‌بنیان از تلاش سازمان‌های دولتی و موسسات خصوصی مانند استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان برای فراهم کردن زیرساخت‌ها یا پیش‌زمینه‌های هوشمندسازی خبر داد و گفت: هوشمندسازی شهری به‌معنای استفاده از فناوری برای بهبود زندگی شهروندان است که انواع آن از حمل‌ونقل گرفته تا مدیریت زباله، انرژی و ... را شامل می‌شود البته هنوز نمی‌توان گفت شهری در جهان به‌شکل کامل هوشمند شده است اما بسیاری از کشورها در مسیر درست آماده‌سازی زیرساخت‌های دستیابی به آن هستند مانند سنگاپور، بارسلونا، سانفرانسیسکو و لندن که نمونه‌های موفقی در این زمینه به‌شمار می‌آیند.

وی یکی از مهم‌ترین روش‌های حمل‌ونقل در کشور را از طریق جاده‌ها می‌داند و می‌افزاید: هر سال تصادفات زیادی در جاده‌ها اتفاق می‌افتد که هزینه و خسارت‌های بسیار سنگینی را به جامعه و دولت تحمیل می‌کند، از بین عواملی که بیشترین نقش را در تصادفات دارند، عامل انسانی با سهم ۵۴ درصدی برجسته‌تر است اما وسیله نقلیه که شامل طراحی، ساخت و نگهداری آن و همچنین مهندسی راه که شامل اجرای طرح‌های کنترل ترافیک، عوامل اصطکاک جاده و آب‌وهوا می‌شود نیز در جایگاه دوم و سوم قرار می‌گیرند.

▣ حل مشکلات عامل جاده

رئیس مرکز نوآوری اتاق بازرگانی تهران، بااشاره به نقش دانش‌بنیان‌ها در حل مشکلات جاده‌ای مانند به‌روزرسانی علائم و مشخصات ایمنی راه‌ها افزود: ۳ دسته شرکت شامل دانش‌بنیان، نوآور و فناور که در زمینه تولید علم و فناوری فعالیت می‌کنند، مشکلات زیادی برای ورود به بازار دارند، از جمله اینکه ممکن است ایده بسیار خوبی داشته باشند اما نتوانند با شرکت‌های بزرگ که معمولا در دستگاه‌های دولتی حامیانی دارند، رقابت کنند. مثال این موضوع، اتفاقی است که درباره پروژه‌ای رخ داد که قرار بود دستگاهی در خودروهای جاده‌ای نصب شود تا با کنترل برخی فاکتورها مانند رانندگی مداوم و خستگی، سرعت غیرمجاز، انجام حرکات خطرناک و ... از وقوع تصادف جلوگیری کند. وی افزود: باوجود پیشنهادهای جدیدی که شرکت‌های دانش‌بنیان کوچک‌تر برای اجرای این پروژه مطرح کردند، در عمل نتوانستند با این شرکت‌های بزرگ وارد رقابت شوند و طرح با استفاده از فناوری منسوخ، بازدهی لازم را به‌دست نیاورد و شکست خورد و تصادفات نیز همچنان ادامه دارد.

▣ رشد چشمگیر در صورت حمایت واقعی

رئیس مرکز نوآوری اتاق بازرگانی تهران، گذر از مشکلات شرکت‌های دانش‌بنیان کشور را نیازمند همت حاکمیتی می‌داند و می‌گوید: در شرایط کنونی مهم‌ترین نیاز این است که دولت از این بخش دفاع و در تصویب قوانین به‌شکلی عمل کند که میدان بیشتری در اختیار شرکت‌های کوچک‌تر و بخش‌خصوصی قرار گیرد و از آنها حمایت شود. وی بااشاره به فاصله بسیاری از بخش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای با استانداردها، تصریح کرد: باتوجه به حمایت رهبر معظم انقلاب از شرکت‌های دانش‌بنیان و نام‌گذاری امسال به این عنوان، در هر وزارتخانه یک نفر از معاونان وزیر متولی پیشبرد موضوع دانش‌بنیان‌ها و حمایت از این شرکت‌ها شده است و امیدوارم امسال شاهد اتفاقات خوبی برای ورود به بازارهای داخلی و خارجی و رشد چشمگیر شرکت‌ها در صورت برداشته‌شدن تحریم‌ها باشیم.



سخن پایانی

موارد ذکرشده حاکی از آن است که یکی از اصلی‌ترین چالش‌های دانش‌بنیان‌ها در عرصه صنعت حمل‌ونقل فقدان اعتماد از سوی مصرف‌کنندگان داخلی و رقابت با غول تولید جهان یعنی چین است؛ اینکه چرا بازار داخلی اعتماد چندانی به تولیدات داخلی ندارد ریشه در مولفه‌هایی چون فرهنگ و کم‌کاری‌های برخی مسئولان در برخی شفاف‌سازی‌ها در توسعه صنایع دارد، اما اینکه چگونه می‌توان با چین به رقابت پرداخت، باز هم به ایجاد و اعمال سیاست‌هایی بر می‌گردد که از سوی نهادهای دولتی باید اعمال شود؛ برای مثال شاید وقت آن رسیده است که قوانین مبنی بر ارزان‌تر تمام شدن محصولات داخلی برای بازار مصرف صنعت حمل‌ونقل باشد.

گزارش خبری

دانش‌بنیان‌ها قانون «پلاک سوم» را اجرایی می‌کنند

نصب پلاک سوم بر خودروها مزایای بسیاری دارد گرچه اجرای آن قانونی است اما اجرای آن از سال ۸۴ به‌تعویق افتاده است. پلاک سوم در قالب ۲ چیپ روی پلاک و زیر شیشه جلو و زیر آیینه باید نصب شود که اطلاعات VIN و سایر اطلاعاتی که نیاز است در یک حجم مشخص (۳۰ تا ۹۰ کیلوبایت) در آن چیپ گنجانده می‌شود.

اطلاعات به‌صورت RFID در اختیار پلیس قرار می‌گیرد تا ماموران راهور بتوانند با دست‌افزارهایی که دارند این اطلاعات را بخوانند و به هویت اصلی مالک و خودرو پی ببرند که این مزیت در شناسایی خودروهای سرقتی بسیار کارآمد است، چرا که اصالت خودرو باید در سرقت‌ها ثابت شود، در حالی که در شرایط کنونی ملاک اصالت خودروها پلاک خودرو است که با اجرایی شدن قانون پلاک سوم سایر مشخصات خودرو در دست‌افزارهای پلیس نشان داده می‌شود و می‌تواند سرقتی بودن خودرو را احراز کند.



سردار سیدکمال هادیانفر در گفت‌وگو با مهر از اجرای این طرح پس از ۱۷ سال خبر داد و گفت: پلاک سوم همان پلاک الکترونیکی است که در اصل مانند یک چیپ بوده و با برچسب می‌توان بر بدنه خودرو (روی شیشه خودرو) نصب کرد.

وی افزود: تخلفاتی مانند خودروهای سرقتی و خودروهای تحت‌تعقیب با نصب پلاک سوم به‌سرعت مشخص می‌شوند و همچنین می‌توان به‌راحتی اصالت خودرو را بررسی کرد؛اطلاعاتی از قبیل نوع، مدل و رنگ خودرو، شماره شاسی، شماره موتور و اطلاعات کد ملی مالک و غیره در پلاک سوم وجود دارد.

رئیس پلیس راهور بااشاره به اینکه نصب پلاک سوم بر خودروها یک قانون است که در سال ۸۴ تصویب شده، اما در چند سال گذشته اجرایی و به آن اهمیتی داده نشده است، اظهار کرد: پلاک سوم الزام قانونی دارد که باید حتما اجرایی شود و همان‌طور که گفتم این پلاک باید از داخل شیشه زیر آیینه از جلو و عقب خودرو نصب شود.

هادیانفر تصریح کرد: اطلاعاتی از قبیل نوع خودرو، مدل خودرو، رنگ خودرو، شماره شاسی، شماره موتور و اطلاعات کد ملی مالک و غیره در این پلاک وجود دارد که پلیس می‌تواند با دست‌افزارهایی که در دست دارد، تمامی این اطلاعات را از روی این پلاک دریافت کند. وی بااشاره به مزایای پلاک سوم، خاطرنشان کرد: برخی رانندگان گلایه می‌کنند در محلی نبوده‌اند اما از آن محل برای آنان پیامک جریمه آمده است و بعد که پیامک را بررسی می‌کنیم، متوجه می‌شویم که فردی پلاک را مخدوش کرده است. با اجرای طرح پلاک سوم می‌توان از مخدوش کردن پلاک‌ها و جرائم مربوط به این تخلف جلوگیری کرد.

رئیس پلیس راهور گفت: همچنین افسر راهور برای اینکه اصالت یک ماشین را چک کند، باید کاپوت را بالا بزند و شماره شاسی را نگاه کند که با اجرای پلاک سوم دیگر به این کار نیازی نیست و افسر می‌تواند کنار خیابان با دست‌افزارش این پلاک را اسکن و مشخصات را مشاهده کند.

هادیانفر تاکید کرد: فک و نصب پلاک فیزیکی وابستگی ارزی دارد که با اجرای طرح پلاک سوم می‌توان این وابستگی را قطع کرد چرا که دیگر نیازی به پلاک فیزیکی نیست.

وی در پاسخ به سوال دیگری مبنی بر اینکه آیا این تراشه‌ها و پلاک‌های سوم در ایران تولید می‌شود یا خیر، گفت: بخش زیادی از فناوری این پلاک‌ها ایرانی است و تنها برای قسمتی از مدار این پلاک باید بومی‌سازی انجام شود.

رئیس پلیس راهور اظهار کرد: برخی شرکت‌های دانش‌بنیان در این زمینه با پلیس همکاری دارند تا بتوان تولید پلاک سوم را صددرصد داخلی کرد. وی بااشاره به اینکه سالانه بیش از ۵ میلیون پلاک جابه‌جا می‌شود، بیان کرد: پلاک‌هایی که دیگر نیاز نمی‌شود بعد از یک سال در دستگاه خردکن ریخته می‌شود و اتلاف انرژی را به‌دنبال دارد و با پلاک سوم دیگر شاهد این اتفاقات نیستیم.

▣ دانش‌بنیان‌ها به میدان آمدند

قانون نصب پلاک سوم سال‌هاست که تصویب شده اما اجرا نشده است. این قانون به‌منظور سهولت بیشتر در تشخیص خودروهای سرقتی و دریافت سریع اطلاعات بیشتر درباره هر خودرو به کمک پلیس راهور خواهد آمد. قرار بود این پلاک از آبان‌ماه ۱۴۰۰ روی خودروهایی که به‌تازگی پلاک می‌شوند یا پلاک آنها تعویض می‌شود، نصب شود که تا به امروز اجرایی نشده است. براساس اعلام کارشناسان، بومی کردن این پلاک‌ها ورود شرکت‌های دانش‌بنیان برای ساخت قسمتی از مدار را طلب می‌کند؛ در سالی که شعارش «تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین» است، انتظار می‌رود تا با اطلاع‌رسانی از اهمیت و اجرای قانون «پلاک سوم» برای شرکت‌های دانش‌بنیان، آنها را به سرمایه‌گذاری و فعالیت در این زمینه ترغیب کنند تا هم از خروج ارز کشور جلوگیری و هم افتخار تولید پلاک‌های سوم به دیگر افتخارات ایران اضافه شود.

۳ دسته شرکت شامل دانش‌بنیان، نوآور و فناور که در زمینه تولید علم و فناوری فعالیت می‌کنند، مشکلات زیادی برای ورود به بازار دارند

یادداشت

گرفتار در تله تورمی



احمد یزدان‌پناه
اقتصاددان

دولت‌ها در سال‌های اخیر برای جبران کسری بودجه به استقراض از بانک مرکزی روی آورده‌اند و به چند روش مستقیم و غیرمستقیم از آن درخواست چاپ پول کردند. در حقیقت دولت برای جبران کسری بودجه از چند طریق اقدام می‌کند که برای بررسی این موضوع به شرح آن می‌پردازیم:

▣ استقراض مستقیم از بانک مرکزی:

نخستین راه استقراض مستقیم دولت از منابع بانک مرکزی است. به این صورت که اگر دولت نتواند کسری بودجه را از طریق افزایش مالیات یا انتشار اوراق قرضه دولتی که همان استقراض از بازار بدهی است، تامین کند، اقدام به انتشار پول یا همان استقراض از بانک مرکزی می‌کند. دولت‌ها با استقراض از بانک‌های مرکزی «مالیات تورمی» را وضع و بر مردم تحمیل می‌کنند. وقتی چنین استقراضی اجرایی شد، دولت باید اوراق بهاداری چون اسناد خزانه را معادل میزانی که قرض گرفته به بانک مرکزی بدهد تا بتواند از حسابی که معرفی می‌شود برداشت کند و کسی خیال نکند این پول‌ها هبه میرداماد به پاستور است.

▣ استقراض غیرمستقیم از بانک مرکزی:

روش دومی که دولت برای جبران کسری بودجه در دستور کار قرار داد، استقراض غیرمستقیم از بانک مرکزی بود. در واقع پس از ممنوع کردن دولت از قرض گرفتن از بانک مرکزی، دولت سعی می‌کرد هزینه تکالیف بودجه را از منابع بانک‌ها تامین کند و در نهایت بانک‌ها نیز با کمبود منابع روبه‌رو می‌شدند. در نهایت، این موضوع باعث می‌شود بانک‌ها از بانک مرکزی استقراض کنند و در واقع میزان اضافه برداشت بانک‌ها از بانک مرکزی افزایش می‌یابد.

▣ استقراض از صندوق توسعه ملی:

در واقع افزایش بالای حجم پایه پولی، به‌دلیل بهره‌گیری از منابع بانک مرکزی در پوشش کسری بودجه است که این بار با عنوان صندوق توسعه ملی مطرح شده است. با این تفاوت که در حال حاضر، بانک مرکزی دسترسی به ارزهای خارجی نیز ندارد و نمی‌تواند در مقابل «ریال» ارائه شده به دولت، منابع ارزی برای کنترل نوسانات بازار دریافت کند. این موضوع نشان می‌دهد چرا بانک مرکزی در دهه ۸۰، توانسته بود نرخ تورم را کنترل کند، اما در شرایط کنونی این ابزار را در اختیار ندارد.

بانک‌های مرکزی به نمایندگی از دولت‌ها که انحصار چاپ پول را در اختیار دارند، امروزه بیشتر بدون دغدغه داشتن پشتوانه‌ای از دارایی‌های ارزشمندی چون طلا و ارزهای معتبر برای چاپ پول به انتشار پول می‌پردازند. بانک‌های مرکزی با یک عملیات ساده حسابداری، یعنی ثبت و ضبط چاپ پول به‌صورت ثبت یک معامله در دفاتر خود، اقدام به انتشار پول می‌کنند.

قرض‌دهی بانک‌های مرکزی به دولت‌ها در حوزه‌ای دیگر تورم‌زایی شدیدی دارد؛ یعنی وقتی بانک‌های تجاری و در کل شبکه بانکی این پول‌های منتشرشده بانک مرکزی را به‌عنوان بذر و دانه تولید پول بانکی به‌صورت سپرده و اعتبار بیشتر و بیشتر به کار می‌برند، بدین‌گونه که وقتی دولت‌ها پول‌های قرض گرفته از بانک مرکزی را خرج می‌کنند این پول‌ها در نهایت به‌شکل بانکی و بانک‌های تجاری به شکل پس‌انداز و سپرده برمی‌گردد، بانک‌های تجاری به‌نوبه خود از این پول‌ها و وجوه سپرده شده برای خلق سپرده و اعتبار و تسهیلات بیشتر به متقاضیان استفاده می‌کنند.

این سونامی پولی توسط شبکه بانکی که با محدودیت‌های کمی همچون نگهداری ذخیره قانونی از سپرده‌های مردم نزد بانک مرکزی و نگهداری درصدی از آنها برای پاسخگویی به تقاضای پول نقد توسط سپرده‌گذاران همراه است با «ضریب فزاینده»‌ای خلق پول شبکه بانکی را شکل می‌دهد؛ بنابراین، کل پول در یک اقتصاد خیلی بیشتر از آن چیزی است که بانک مرکزی منتشر یا چاپ می‌کند.

وقتی آن پول که «عرضه پول» نامیده می‌شود با میزان کالاها و خدمات در دسترس مردم متوازن نباشد و این دو با هم رشد نکرده باشند، باید شاهد قحطی مصنوعی و تشکیل صف‌های طولانی مردم تورم‌زده برای کالاها و خدمات مورد نیاز زندگی باشیم و با بالا رفتن مداوم سطح عمومی قیمت‌ها (یعنی تورم) عزت عموم مردم خدشه‌دار شود.

آمار کاهش نرخ تورم مستند است

معاون اقتصادی بانک مرکزی آمار بیان‌شده ازسوی رئیس‌جمهوری درباره کاهش حدود ۱۳ درصدی نرخ تورم از ابتدای دولت سیزدهم تا پایان سال گذشته را مطابق با آمارهای بانک مرکزی خواند.

به گزارش ایبِنا، پیمان قربانی، معاون اقتصادی بانک مرکزی با تاکید بر اینکه آمار مربوط به تورم کماکان در بانک مرکزی تولید و به‌صورت ماهانه در اختیار مقامات و مسئولان اقتصادی کشور قرار می‌گیرد، گفت: نرخ تورم از ۴۷.۱ درصد در سال ۱۳۹۹ در نهایت به ۵۹.۳ درصد در شهریور ۱۴۰۰ رسید که در ۷ دهه گذشته بی‌سابقه بوده است.

قربانی تصریح کرد: خوشبختانه از شهریور ۱۴۰۰ به بعد نرخ تورم ۱۲ ماهه در مسیری نزولی قرار داشته و با ۱۳.۱ درصد کاهش به ۴۶.۲ درصد در اسفند ۱۴۰۰ رسیده است. معاون اقتصادی بانک مرکزی تاکید کرد: آماری که رئیس‌جمهوری درباره کاهش ۱۳ درصدی نرخ تورم بیان کردند کاملا صحیح و مستند به آمار بانک مرکزی بوده است. قربانی همچنین از کاهش چشمگیر نرخ تورم نقطه به نقطه در دولت سیزدهم خبر داد و افزود: نرخ تورم نقطه به نقطه نیز که در شهریور ۱۴۰۰ در سطح ۵۴.۹ درصد قرار داشت، با ۲۵.۴ درصد کاهش به ۲۹.۵ درصد در اسفند ۱۴۰۰ رسیده است. معاون اقتصادی بانک مرکزی با اشاره به نقش رشد پایه پولی در افزایش نرخ تورم طی سال‌های گذشته گفت: خوشبختانه روند رشد پایه پولی که در تیر ۱۴۰۰ به ۴۲.۶ درصد رسیده بود با ۱۱.۲ درصد کاهش به ۳۱.۴ درصد در اسفند ۱۴۰۰ رسیده که حاکی از جهت‌گیری صحیح بانک مرکزی و دولت سیزدهم در این زمینه است.

کارشناسان صنعت بیمه تاکید دارند

بیمه شخص ثالث زیانده‌ترین نوع بیمه

گروه بانک و بیمه
editor@smtnews.ir

ایران کشوری است با بالاترین میزان تصادفات جاده‌ای در جهان. باتوجه به بالا بودن آمار تصادفات و حوادث در صنعت حمل‌ونقل، روزی در سال با هدف جلب توجه شهروندان و مسئولان به رعایت بیشتر مسائل ایمنی حمل‌ونقل باعنوان ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. در زندگی امروز، استفاده از وسایل نقلیه شخصی و عمومی گسترش یافته، به‌طوری که همواره شاهد تردد خودروها و موتورها به‌صورت شبانه‌روزی در کوچه و خیابان‌ها هستیم.

باتوجه به بروز خطر تصادفات با رشد روزافزون صنایع مختلف در جای جای کشور و انواع بیماری‌ها و رخ دادن حوادث غیرمترقبه در هر کوی و برزن، بهره‌گیری از صنعت بیمه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای روز بشر جزو الزامات است.

یکی از روش‌های ایجاد ایمنی در صنعت حمل‌ونقل استفاده از بیمه‌های مختلف از جمله بدنه و شخص ثالث است. خرید بیمه شخص ثالث در کشور ما برای رانندگان الزامی است. همچنین داشتن بیمه باعث ایجاد آرامش خاطر و اطمینان روحی در رانندگان می‌شود و در کنار رانندگی ایمن‌تر و مطمئن‌تر کاهش حوادث رانندگی را رقم می‌زند. صمت در این گزارش تاثیر بیمه‌های بدنه، شخص ثالث و باربری بر ایمنی حمل‌ونقل را بررسی کرد.



عکس: آیدا فریدی

ضریب خسارت در بیمه اتومبیل بسیار بالاست، به‌طوری که این رشته در بیشتر شرکت‌های بیمه زیان‌ده است؛ چه‌بسا اگر اجبار نهاد ناظر نبود بسیاری از شرکت‌های بیمه فروش این بیمه‌نامه را تعطیل می‌کردند

تعرفه بیمه شخص ثالث ۲۱ درصد افزایش یافت

چندی پیش مدیرکل برنامه‌ریزی و امور فنی بیمه مرکزی ایران خبر از افزایش تعرفه بیمه شخص ثالث داد. به‌گفته این مقام مسئول گرچه امسال نرخ دیه نسبت به سال قبل ۲۵ درصد افزایش یافته، اما حق بیمه شخص ثالث ۲۱ درصد افزایش یافته و نیازی به الحاقیه برای بیمه‌نامه‌های صادره نیست. حسن رضا عباسیان‌فر درباره افزایش حق بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه در پی افزایش نرخ دیه گفت: نرخ دیه کامل یک انسان نسبت به سال گذشته با افزایش ۲۵ درصدی از ۴۸۰ میلیون تومان ماه‌های عادی به ۶۰۰ میلیون تومان و در ماه‌های حرام از ۶۴۰ میلیون تومان پارسال به ۸۰۰ میلیون تومان افزایش یافته و چون تعهد مالی در بیمه‌نامه ۲.۵ درصد کل نرخ دیه است، این نرخ از ۱۶ میلیون تومان سال گذشته به حداقل ۲۰ میلیون تومان افزایش یافته است. وی افزود: گرچه نرخ دیه ۲۵ درصد افزایش یافته، اما حق بیمه شخص ثالث ۲۱ درصد افزایش داشته است.

وضعیت اسفناک بیمه اتومبیل



عباس سلیمانی، کارشناس بیمه در گفت‌وگو با صمت بیان کرد: باتوجه به ضریب بالای خسارت در بیمه شخص ثالث اتومبیل، این رشته بیمه نتوانسته در کشور ما آن‌طور که شایسته است دغدغه مردم را برطرف کند.

سلیمانی در این باره گفت: صنعت بیمه ذاتا در کشور در حاشیه قرار دارد و اقبال عمومی نسبت به این صنعت چندان قابل‌توجه نیست. در چنین شرایطی بیمه اتومبیل به‌عنوان پرفروش‌ترین بیمه‌نامه به‌مراتب در وضعیت اسفناک‌تری قرار دارد.

▣ بالا بودن ضریب خسارت

وی در تشریح دلایل بروز وضعیت یادشده بیان کرد: ضریب خسارت وارده به اتومبیل در بیمه شخص ثالث برای شرکت بیمه‌گذار بسیار بالاست، به‌طوری که این رشته در بیشتر شرکت‌های بیمه زیان‌ده است و چه‌بسا اگر اجبار نهاد ناظر برای خرید این بیمه‌نامه نبود بسیاری از شرکت‌های بیمه فروش این بیمه‌نامه را تعطیل می‌کردند.

عباس سلیمانی ادامه داد: با شرایط بیان‌شده طبیعی است پرداخت خسارت ازسوی شرکت‌های بیمه به خسارت‌دیدگان در این نوع بیمه‌نامه با نارضایتی همراه باشد. این نوع رفتار اعتماد و همدلی را از میان می‌برد.

▣ اعمال سیاست‌های تشویقی

وی افزود: شرکت‌های بیمه‌گذار سیاست‌هایی تشویقی برای کاهش تصادفات و در نتیجه پرداخت خسارت در نظر گرفته‌اند که از جمله آن می‌توان به تخفیف عدم خسارت بیمه شخص ثالث اشاره کرد.

این کارشناس بیمه درباره این سیاست‌های تشویقی گفت: اگر در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه از شرکت بیمه‌گر خسارتی دریافت نکنید، در زمان تمدید بیمه‌نامه شخص ثالث خودرو، به شما تخفیف عدم خسارت تعلق می‌گیرد. این تخفیف بر نرخ بیمه شخص ثالث جدیدتان اعمال خواهد شد.

سلیمانی همچنین توضیح داد: اگر هنگام رانندگی حادثه‌ای پیش آمد و یک بار از بیمه شخص ثالث خود برای پرداخت خسارت تصادفات جانی و مالی استفاده کردید، در دفعات بعد، از میزان تخفیف بیمه شخص ثالث به‌صورت تدریجی کم می‌شود.

وی معتقد است ارائه تخفیف‌های بیمه شخص ثالث و دیگر سیاست‌های تشویقی بیمه‌ای می‌تواند به ارتقای ایمنی حمل‌ونقل کمک کند، زیرا باتوجه به تورم بالا و کاهش درآمدها، ممکن است شهروندان در رانندگی مراقبت و احتیاط بیشتری کنند و همین امر موجب افزایش ضریب ایمنی در حمل‌ونقل می‌شود.

سلیمانی اظهار کرد: به‌نظر می‌رسد بیمه مرکزی آنچنان که باید و شاید پیگیر هدایت موضوع و اولویت‌دهی به فعالیت‌های کم‌هزینه و زودبازده ایمنی نیست و از سوی دیگر شرکت‌های بیمه‌گذار به‌دلیل زیانده بودن بیمه شخص ثالث رغبتی به این بیمه ندارند و تنها به اجبار نهادهای نظارتی تن داده‌اند.

> بیمه شخص ثالث به تمامی افرادی که در یک سانحه دچار زیان‌های مالی، جانی و فوت شده‌اند یا به اشخاصی که پس از بروز سانحه دچار هزینه‌های نگهداری و درمان شده‌اند تعلق می‌گیرد

مشکلات بیمه شخص ثالث برای شرکت‌ها

کیارش سلحجو، کارگزار بیمه در گفت‌وگو با صمت گفت: به‌طور کلی یکی از پرمخاطب‌ترین نوع بیمه را می‌توان بیمه شخص ثالث دانست و طبق قانون، بیمه شخص ثالث به تمامی افرادی که در یک سانحه رانندگی دچار زیان‌های مالی، جانی و فوت شده‌اند یا به اشخاصی که پس از بروز سانحه دچار هزینه‌های نگهداری و درمان شده‌اند تعلق می‌گیرد.وی درباره مشکلات بیمه شخص ثالث در شرکت‌های بیمه‌ای گفت: بیمه شخص ثالث در بیشتر بازارهای بیمه‌ای با مشکلاتی مواجه است و کمتر بیمه‌گری را می‌توان یافت که در این رشته به سود رسیده باشد.این کارشناس بیمه با بیان اینکه دلیل اصلی زیانده بودن بیمه در بخش شخص ثالث این است که این ریسک با حق بیمه تناسبی ندارد، افزود: رشد وسایل نقلیه روزافزون است؛ بی‌آنکه معابر، خیابان‌ها و بزرگراه‌ها متناسب با آن گسترش پیدا کنند.وی تاکید کرد: بیمه شخص ثالث به‌دلایل مختلف که شاید مهم‌ترینش آمار بالای تصادفات در کشور است ضرر می‌دهد. با این همه صدور بیمه ثالث برای شرکت‌های بیمه‌گذار اجباری است. سلحجو افزود: دادگاه‌ها به‌دلیل وجود بیمه‌نامه اجباری در صدور رای به نفع زیان‌دیدگان عمل می‌کنند و باتوجه تورم و افزایش نرخ لحظه‌ای قطعات خودرو و همچنین افزایش دستمزد تعمیرکاران صنعت بیمه در زمینه بیمه شخص ثالث ناگزیر به تحمل زیان است.

▣ حق بیمه شخص ثالث باید افزایش یابد

وی اضافه کرد: ترافیک درون و برون‌شهری اوضاع را بدتر کرده است. طراحی اتومبیل‌ها عمدتا کامپیوتری شده و بدنه خودروهایی که در سال‌های اخیر به بازار عرضه می‌شوند ضعیف‌تر از گذشته است؛ در نتیجه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه نیز به‌سرعت افزایش می‌یابد. به‌علاوه اینکه ریسک بار مالی برای شرکت بیمه‌گذار نیز بیشتر می‌شود. این فعال صنعت بیمه ادامه داد: با افزایش ریسک، قاعدتا حق بیمه نیز باید متناسب با آن افزایش یابد. در بیمه‌های بازرگانی که بیمه مسئولیت نیز بخش مستقلی از آن است این امر با بررسی آمار و تجربه خسارتی انجام می‌گیرد، این در حالی است که در سازکار بیمه شخص ثالث، به دلایلی چند، افزایش حق بیمه متناسب با ریسک با دشواری همراه است که از جمله آن می‌توان به قدرت خرید مردم اشاره کرد.

▣ فرهنگ‌سازی، حلقه مفقوده ایمنی حمل‌ونقل

وی با اشاره به اینکه فرهنگ‌سازی و کیفی‌سازی خودروهای داخلی تا حد زیادی می‌تواند زایندهی بیمه شخص ثالث را کم کند، اظهار کرد: با فرهنگ‌سازی و حمایت دولت از بیمه‌های خودرو، ایمنی حمل‌ونقل هم بالا خواهد رفت. وی ادامه داد: یکی از موثرترین خدماتی که امروزه چه در سطح بین‌المللی و چه داخلی برای حوزه حمل‌ونقل ارائه می‌شود، بیمه است و هیچ انسان، کالا، حیوان و... بدون داشتن بیمه حمل‌ونقل مجاز به استفاده از خدمات حمل‌ونقل نیست. به‌طور کلی می‌توان بیمه شخص ثالث را بیمه‌ای دانست که در آن شرکت بیمه‌کننده براساس سقف تعهدات خود، مستلزم به پرداخت خسارت‌های وارده به شخص بیمه‌شده است. به‌علاوه اینکه صدور بیمه‌نامه برای کالاهایی که از راه‌های آبی، زمینی یا هوایی ترانزیت می‌شوند تفاوتی با هم ندارد و تمام شرکت‌های بیمه می‌توانند اقدام به صدور بیمه‌نامه کنند. این نوع بیمه نیز اجباری است. این کارگزار بیمه در نهایت ایمنی حمل‌ونقل را یکی از گام‌های بزرگ و مهم در زمینه فرهنگ ایمنی و تقویت فرهنگ بیمه عنوان کرد.

دغدغه‌های بیمه‌ای خودروهای لوکس

قانون جدید بیمه شخص ثالث که خرداد ۱۴۰۰ اجرایی شد، شرایط جدیدی را برای رانندگان خودروهای گران و لوکس تعریف کرد. به‌موجب این قانون این خودروها تا سقف معینی تحت پوشش بیمه هستند. خسارت‌های جزئی به این خودروها موجب می‌شود فرد مجبور به پرداخت خسارت‌های چندده میلیونی به صاحبان آن شود؛ مبالغی که تعهدات بیمه‌گر نیز پاسخگوی آن نیست. با این حال در قانون بیمه شخص ثالث که اجرای آن خرداد ۱۴۰۰ آغاز شد، راهکارهایی برای پایان دادن به این مشکل پیش‌بینی شد که از جمله می‌توان به تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ این قانون اشاره کرد. در تبصره ۳ ماده ۸ این قانون آمده است: «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی فقط تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودرو متعارف از طریق بیمه ثالث یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود.» همچنین در تبصره ۴، خودرو متعارف چنین تعریف شده است: «خودرویی که نرخ آن کمتر از ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی باشد که در ابتدای هر سال مشخص می‌شود». سقف تعهدات بدنی را همه ساله قوه قضاییه اعلام می‌کند. در سال ۱۴۰۰ دیه کامل در ماه حرام ۶۴۰ میلیون تومان و در ماه غیرحرام ۴۸۰ میلیون تومان تعیین شد. با این اوصاف حتی اگر خودرویی که فرد مقصر با آن تصادف کرده باشد چند میلیاردی باشد، طبق قانون جدید نرخ واقعی خودرو حدود ۳۲۰ میلیون تومان فرض و خسارت پرداختی نیز متناسب با آن تعیین می‌شود. احمد سازگار، عضو انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه گفت: از آنجا که قانون بیمه ثالث با رویکرد حمایتی تهیه و تصویب شده، به‌نظر می‌رسد قانون‌گذار تلاش کرده در مواد آن، چتر حمایتی خود را بگستراند و بر جنبه‌های اجتماعی ناشی از اجرای قانون تاکید داشته باشد. شاید از نگاه کلی به‌عنوان شهروند، فرد باید در برابر همه خسارتی که به یک خودرو گرانقیمت وارد کرده، پاسخگو باشد و زیان وارده را جبران کند، اما با قانون جدید فرد تا سقف تعیین شده موظف به جبران خسارت است.



▣ بیمه شخص ثالث خودروهای لوکس

این کارشناس صنعت بیمه تاکید کرد: هرچند نگاه حمایتی در قانون بیمه شخص ثالث خوب است اما توجه به ارزیابی ریسک و حق بیمه نیز اجتناب‌ناپذیر است.

سازگار افزود: روح قانون می‌گوید افرادی که تمکن مالی داشته و خودرویی با نرخ بیش از ۲۳۰ میلیون تومان استفاده می‌کنند، باید در برابر مابه‌التفاوت خسارت وارده به خودرو خود پاسخگو باشند و این کار را از طریق بیمه بدنه پیگیری کنند. وی تاکید کرد: با ۳ دهه فعالیت در صنعت بیمه، نمونه مشابه این قانون را در هیچ کشوری مشاهده نکرده است. این کارشناس صنعت بیمه در پاسخ به اینکه آیا این محدودیت قانونی، مانع از پیگیری فرد خسارت‌دیده در محاکم قضایی برای دریافت خسارت ناشی از افت نرخ خودرو می‌شود، اظهار کرد: قانون چنین محدودیتی ایجاد نکرده اما از این نظر که طبق این قانون تعهدات حداکثر تا ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی سالانه است، تصور نمی‌کنم خسارت‌دیده بتواند جبران خسارت بیشتری به‌دست آورد.

سخن پایانی

با اینکه بیمه شخص ثالث اهرمی حمایت‌گر برای بیمه‌شونده به شمار می‌رود، برای شرکت‌های بیمه‌ای بسیار زیانده است؛ در صورتی که همین امر شرکت‌های بیمه‌گذار را برای سرمایه‌گذاری در این بخش بسیار بی‌انگیزه کرده و تنها عامل اینکه شرکت‌های بیمه‌گر ارائه این نوع بیمه را در دستور کار خود دارند اجباری بودن صدور و خرید این نوع بیمه است. در مجموع کارشناسان حوزه بیمه معتقدند کیفی‌سازی خودرو و نیز فرهنگ‌سازی در امر رانندگی به امنیت و ایمنی حمل‌ونقل کمک شایانی می‌کند.

ایمنی، این سهل ممتنع



آیدا فریدی: نوشتن و گفتن از ایمنی حمل‌ونقل برای ما که سالانه جان‌های بسیاری را در جاده‌ها از دست می‌دهیم، کار سختی نیست و در عین حال کار سختی است. سخت است از آن‌رو که هر بار یادآور از دست دادن عده‌ای از دوستان و همکاران و عزیزان‌مان است. سخت نیست چراکه برای همه‌مان تجربه‌ای لمس شده است و می‌توانیم سال‌ها درباره‌اش حرف بزنیم و از اندوه‌اش بگوییم. برای ما که از اهالی رسانه هستیم حادثه اخیر واژگونی اتوبوس حامل خبرنگاران بود. چهارشنبه دوم تیر ۱۴۰۰. عصر تاریکی که اتوبوس خبرنگاران محیط‌زیست ایران در مسیر فرعی پیرانشهر به نقده در استان آذربایجان غربی، واژگون شد و جامعه ایران را داغدار کرد. اگرچه در نهایت کسی به‌درستی مسئولیت این اتفاق را نپذیرفت و تنها به نام‌گذاری چند کوچه و خیابان به‌نام دو سه نفر از خبرنگاران بسنده کردند اما تلخی آن اتفاق هنوز همراه ما است. نمونه دیگر چنین اتفاقی سقوط هواپیمای سی ۱۳۰ بود. مسافران هواپیما تعدادی از خبرنگاران و نیروهای نظامی ارتش بودند که قرار بود در یک رزمایش نظامی در چابهار شرکت کنند. خلبان مشکل فنی را حدود ۸ دقیقه پس از برخاستن اعلام و درخواست فرود اضطراری در فرودگاه مهرآباد را بیان می‌کند. اما به‌هنگام نزدیک شدن به باند، هواپیمای سی ۱۳۰ به یک مجتمع مسکونی ۱۰ طبقه در منطقه مسکونی آذری برخورد کرد. میدان دید در زمان حادثه حدود ۱۵۰۰ متر گزارش شده است. در این پرواز، ۱۲۸ نفر فوت شدند. از این‌رو بارها و بارها نوشتن درباره این اتفاق برای همه ما میسر است.

اما مسئله ایمنی ناوگان هوایی اندکی از ایمنی جاده‌ها متفاوت‌تر است. در اولی مسافران یک مسیر هوایی قربانی نقص فنی ناوگان هوایی می‌شوند و خود در این رویداد نقشی ندارند. در تصادفات جاده‌ای نیمی از این رخداد تلخ مربوط به خطای انسانی و نیمی مربوط به امکانات جاده‌هاست. بخشی از این مسئله مربوط به فرهنگ رانندگی و بخشی مربوط به قصور راهداری‌ها و امنیت جاده‌ها است. در گزارش تصویری پیش‌رو اگرچه به امنیت جان‌ها اشاره شده اما امنیت سرمایه و کالای در حال نقل و انتقال که بخشی مهم برای صنایع خرد و کلان است هم در آن موردنظر است.

گزارش تصویری این شماره صمت به مناسبت هفتم اردیبهشت روز ایمنی حمل‌ونقل تهیه شده است.































چهارشنبه
۷ اردیبهشت ۱۴۰۱- ۲۵ رمضان ۱۴۴۳ - ۲۷ آوریل ۲۰۲۲- شماره ۲۰۴۵-پیاپی ۳۳۶۳

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: انتخاب رسانه

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

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲ در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱ در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

نظرگاه

چرا اقتصاد برای ما اولویت نیست؟



محمود سریع‌القلم- پژوهشگر:

چه در داخل یک کشـور و چه در روابط خارجی آن، رشد و توسـعه اقتصادی تابع سهیم کردن است و این در DNA ما نیست.

غرب از طریق اصل تفکیک قوا، قوه قضاییه مستقل، نظام حقوقی فراگیر و قانون‌گرایی، سـهیم کردن را به یک امر ضروری تبدیل کرده است.

چیـن مردم خود را مجبور کرده تا در پیشـرفت امور، این روحیه را داشـته باشند. در غرب، ترس از قانون و در چین ترس از حکومت، مردم را به این سو سـوق می‌دهد. رشد و توسـعه اقتصادی کاری جمعی است. تمام نهادهایی که کار می‌کنند تا کالایی سـاخته شود باید با هم هماهنگ باشند. بانک‌ها باید به ضرورت‌های کار بخش خصوصی حسـاس باشند. بخش خصوصی باید کارآمد باشـد و پروژه‌ها را حتی‌المقدور تا ۳ سـال (عرف جهانی) تمام کند تا بانک به اصل و سود پول خود برسد.

بنـادر، فرودگاه‌هـا، گمرک و نظـام مالیاتی باید در تسـهیل فعالیت بخش خصوصـی به زمان حسـاس باشـند. نهادهای سیاسـت‌گذار نیز بـه نیازهای تولیدکننده و ارائه‌کنندگان خدمات، توجه روزمره داشته باشند.

هـم دولت به بخش خصوصی نیاز دارد و هم بخش خصوصی به دولت. اخیرا دولت بایدن طی مطالعه‌ای یک ساله متوجه شد دولت چین از طریق موسسات کنفوسیوس‌شناسـی در دانشـگاه‌های امریکا، پروژه‌های مشترک در حوزه‌های فناوری و مهندسـی را در داخل همان دانشـگاه‌ها با تزریـق منابع مالی و کار جمعی میان اساتید چینی و امریکایی پیش می‌برد.

در همین راستا دولت بایدن لایحه‌ای را به تصویب مجلس نمایندگان امریکا رسـاند که اگر دانشـگاهی با چین، در حوزه فناوری همکاری داشـته باشد، از دریافت کمک‌های مالی و پروژه‌های دولت فدرال امریکا محروم خواهد شـد. از ۱۱۳ دانشـگاه امریکایی ۷۹ دانشگاه برنامه‌های خود را با چین تعطیل کردند، اما ۳۴ دانشگاه آن را حفظ کردند.

نکته حائزاهمیت در این است که دولت امریکا نمی‌تواند به دانشگاهی دستور بدهد تا با یک دانشگاه خارجی همکاری کند یا خیر. بلکه می‌تواند صرفا آن را از امکانات خود محروم کند.

در کشـورهایی که پدیده قدرت، پخش نشده، امکان رشد و توسعه اقتصادی نیز نخواهد بود. حدود ۷۵ درصد اقتصاد چین نزد بخش خصوصی اسـت. این به این معناسـت که حزب کمونیست چین که ۹۰ میلیون عضو دارد و کنترل اجتماعی-سیاسـی جامعه را در دست دارد، حاضر شـده قدرت اقتصادی را با مردم و بخش خصوصی سهیم شود.

از آنجا که هیچ جنبه‌ای از قدرت در روسیه پخش نیست، کشوری توسعه‌یافته نیز در رده چین، آلمان یا ژاپن محسوب نمی‌شود. چه‌بسا اگر روسیه توان ارائه کالا و خدمات داشـت، به‌طـور طبیعی تلاش می‌کرد در بازارهای کشـورهای اروپای شـرقی حضور و نفوذ داشـته باشـد، ولی چون عاری از اقتصاد تولیدی است در یک حُبابِ حسِ ناامنی محبوس است.

اگر قدرت در روسـیه پخش بود و کالا و خدمات روسـی تولید می‌شد، دیگر نیازی به تسـخیر نظامی اوکراین نبود، بلکه کافی بود ۴۴ میلیون اوکراینی به اسـتفاده از موبایل، خودرو، لوازم منزل، مصالح سـاختمانی، کفش و پوشاک و کتب درسـی روسی عادت کنند و به‌تدریج وابسته شوند؛ کاری که چین انجام داده، به‌طـوری که حـدود ۶۰ درصد آنچه مردم امریکا به‌طـور روزانه مصرف می‌کنند در چین ساخته شده است.

چرا مصر و پاکستان وضعیت نامساعدی دارند؟ چون سیستم هر دو نه حاضر است در سیاست سهیم شود و نه در ثروت.

یک بار رئیس یک بنگاه اقتصادی بزرگ مصری می‌گفت برای هر پروژه باید با شخص آقای سیسی، رئیس‌جمهوری و سلسله مراتب ارتش مصر «هماهنگ» باشد تا بتواند کار را پیش ببرد.

برخـی گویی اگر نتوانند دیگران را کنترل و آنها را به تبعیت از خود هدایت کنند هویت خود را از دسـت می‌دهد. فرقی نمی‌کند این کنترل در سیاسـت باشد یا در سازمان‌ها یا در مدیریت یک ساختمان یا یک خانواده.

نیاز به احاطه و کنترل دیگران ریشـه در نوعی بیگانگی از خود و رسـوبات دسـت‌نخورده تاریخی ناخودآگاه انسان دارد. به‌میزانی که فرد خودش را کشف کند متوجه می‌شـود چقدر نمی‌داند و تا چه اندازه نیاز به فهم، دانش، قضاوت و استنباط دیگران دارد.

بـه همین دلیل یک جوان ۲۵ سـاله سوئیسـی می‌توانـد ۵۰ صفحه درباره خودش بنویسـد چون از کودکی فرصت خودفهمی و خوداکتشافی داشته، اما صدام را در نیم صفحه می‌توان تعریف کرد و به تصویر کشید چون کل عالم در «منِ او» خلاصه شده است.

شاید از جنبه روان‌شناختی و جامعه‌شناختی، صدام تقصیری ندارد، چون نه خانواده، نه مدرسـه، نه جامعه، نه رسـانه، نه سیاست و نه فرهنگ او را متوجه نکرده‌اند که خارج از «منِ او» دیگرانی هم وجود دارند.

زمانی اقتصاد اولویت پیدا می‌کند که «من»ها، «ما» شوند.

منبع: مجمع فعالان اقتصادی

تحلیل روز

منتظر یک رکود تاریخی باشیم



فعالان اقتصادی توجه کافی با حساسـیت مضاعف به نوسـان بسـیار شدید قیمت‌های جهانی داشـته باشـند. مجمع فعالان اقتصـادی در تحلیلی آورده است: تجربه تاریخی شهادت می‌دهد استمرار تورم‌های بالا، همواره سبب رکود خواهد شد و در حال حاضر، نرخ تورم بسیار بالا و غیرقابل کنترل است و باید پس از یک دوره زمانی در نهایت منتظر یک رکود تاریخی باشیم.

ما در حال حاضر در مواجهه با افزایش تقاضا همزمان با تداوم روند بازگشایی اقتصادهـا پس از کرونا، اختلال‌ها در زنجیره‌های تامین و افزایش شـدید نرخ مواد خام که تا اندازه زیادی ناشی از جنگ روسیه علیه اوکراین است هستیم.

در حـال حاضر، نرخ انواع کالاها با بالاترین سـرعت در ۴ دهه اخیر در حال افزایش اسـت و اقداماتی که اقتصاد جهان در مواجهـه با این رخداد در پیش دارد نمی‌تواند بدون آسـیب وارد کردن به کسـب‌وکار و تجارت سبب کاهش شدید نرخ تورم شود.

فعالان اقتصادی که نتوانند این موضوع را هضم کنند و دوره زمانی مذکور را به‌درستی تشـخیص دهند بی‌تردید و متاسفانه به خاک سیاه خواهند نشست. پیش‌بینی‌های مجمع فعالان اقتصادی را جدی بگیریم.

از فضای مجازی

وقت آن است که...



محمد فاضلی- جامعه‌شناس:

مقامات سیاسی همه کشورها همگی انسـان‌های معمولی هسـتند و در بند همه خواسـته‌ها، تمنیات و شهواتی که آدم‌هـا در طول تاریخ با آنها دسـت به گریبان هسـتند و خواهند بود. همگی مثل بقیه آدم‌هـای معمولی به درجات متفاوتی اسـیر پول، قدرت و شهوت هسـتند. همه همین‌گونه هستیم.

مقامات همچنین مثل بقیه زادوولد می‌کنند و هر قدر از عمر نظام سیاسی می‌گذرد، نسل‌های بعدی مقامات بیشتر شده و به همین نسـبت هم متکثرتر، متفاوت‌تر از پدران‌شان و به تبعیت از فضای زمانه، مدرن‌تر و همراه با مدهای زمانه می‌شوند. پدران هم کمتر می‌توانند امیال، رفتار و بروزهای نسـل‌های بعد خود را کنترل کنند. این نسل‌های بعدی خواه با رانت و زدوبندهای متکی به قدرت سیاسـی پدران به ثروت رسـیده باشـند یا به شـیوه‌های سـالم و برآمده از تلاش خود، میل دارند مثل بقیه ثروتمندان زندگی کنند. خواسـته یا ناخواسته مجبورند سبک زندگی ادعاشـده پدران را هم رعایت کنند. الگوهای مشـخص حجاب، سـخن گفتن و حضورهای اجتماعی و سیاسی‌شـان تا اندازه‌ای تحت تأثیر همین ملاحظه است.

«برخـی پدران» این نسـل با سـنگر گرفتن پشـت عبارات و سیاسـت‌هایی، همـواره از پاسـخگویی و پذیرفتـن قیدهای شفافیت سـر باز زده‌اند. این افراد در برخی از کشورهای جهان در کنار دیگر گروه‌های ذی‌نفع از طرح، تصویب و اجرایی شدن اصلاحاتی در زمینه مالیات بر درآمد اشخاص (نظیر پی‌ای‌تی)، مدیریت تعارض منافع، شـفافیت در قراردادها، افشای حقوق و درآمدهای کارگزاران و مقامات سیاسی طفره رفته یا جلوگیری کرده‌اند.

این «برخـی پدران» همزمـان تاکیـدات ایدئولوژیک نظام سیاسـی را در شـعار به حد اعلا تکرار کرده و با دسـتاویز قرار دادن آنهـا در فرآینـدی از ریـای سیسـتماتیک منافع خود را در عرصه‌هـای سیاسـی، اقتصادی و اجتماعـی دنبال کرده‌اند. مقدس‌نمایـی و ریـای سیسـتماتیک به‌عنوان دو ابـزار برای منفعت‌جویی و در همان حال کوبیدن رقبای اجتماعی، سیاسی و منتقدان به‌کار گرفته شده است.

مقدس‌نمایـی و ریای سیسـتماتیک تا وقتی تکثـر و بروز و ظهور نسل جدید «برخی پدران» آنها را در معرض دید عمومی قرار ندهد و فضای مجازی دیده شـدن ایشـان در گوشه و کنار را به مسـئله‌ای عمومی تبدیل نکند، ابزار کارآمدی اسـت، اما پس از مدتی به پاشـنه آشـیل تبدیل می‌شـود. در این صورت هـر بروز و ظهور سـبک زندگی تجملی و ناسـازگار با مدعیات «برخی پدران» افتضاح سیاسی-رسـانه‌ای و اعتراض اجتماعی به‌بار می‌آورد.

حافـظ سـروده بـود «آتش زهـد و ریا خرمن دیـن خواهد سـوخت- حافظ این خرقه پشمینه بینداز و برو». وقت آن است که مقامات نیز خرقه پشـمینه ریای سیسـتماتیک به گفتار و کردار پیش چشـم خلایق را رها کنند. این متاع در بازار جامعه مـدرن -حتی با صیانـت از فضای مجازی و شـش‌قفله کردن اینترنت- خریداری ندارد.

چـاره آن اسـت که «در خانـه تزویر و ریـا» بربندند، قواعد شفافیت حاکم بر زندگی اقتصادی مقامات سیاسی که در جهان مدرن رایج اسـت پذیرفته شـود، بزک و دوزک تقدس از چهره کارگزاران سیاسی و اجرایی زدوده و به‌واقع پذیرفته شود که آنان نیز چون بقیه خلایق مردمانی تخته‌بند قدرت، ثروت و شـهوت هستند که هیچ مزیتی بر بقیه شهروندان ندارند و لاجرم، دارای شایستگی برای ذکر نصیحت اخلاقی و تعیین‌تکلیف برای خلق خدا هم نیستند. این یعنی تن دادن به برابری سیاسی و سطحی از شفافیت که تضمین کند مقامات به ثروت‌های نامشروع دست نمی‌یابنـد و در نتیجه خود و فرزندان‌شـان می‌توانند آزادانه و مانند بقیه شـهروندان از ثروت مشـروع خود به هر شـیوه که مایل‌اند و غیرقانونی نیست استفاده کنند.

اگر بساط ریای سیسـتماتیک و مقدس‌نمایی برچیده شود، همـگان در هر سـطحی از قـدرت و ثروت به یکسـان در برابر قانون پاسخگو شوند و اصلاحات معطوف به شفافیت عملی شود، علاوه بر افزایش اعتماد عمومی، آن زندگی عادی که نسل جدید «برخی پدران» طالب آن هستند میسر می‌شود. خلاصه «وقت آن است که این خرقه پشمینه» را بیندازند جایی که دست هیچ کسی به آن نرسد و همه شهروند عادی و در برابر قانون و افکار عمومی پاسخگو باشند.

بررسی نرخ کالاهای اساسی در پایان فروردین

برنج به کیلویی ۸۴ هزار تومان رسید

بررسـی نـرخ کالاهای اساسـی در پایـان فروردیـن نسـبت بـه اسـفند سـال قبل نشـان می‌دهد گوجه‌فرنگی بـا ۲۳ درصد و خرما، قند و شـکر هـر کدام بـا ۱۲ درصد افزایش نرخ در صـدر افزایش نرخ قرار دارند و بیشـترین کاهش نرخ نیز مربوط به موز بوده است.



عکس: آیدا فریدی

به گزارش ایسنا، براساس گزارش کارگروه رصد و پایش نرخ اقلام اساسـی و پرمصرف بازار کشـور منتهـی بـه ۳۰ فروردین که از سـوی انجمن ملی حمایت از حقوق مصرف کنندگان منتشـر شـده، نرخ مرغ گرم، گوسـفند زنده، انـواع لبنیات، انواع روغـن خوراکی، برنج وارداتی، سـیب زرد و قرمز، رب گوجه فرنگی، سیمان خاکستری پاکتی، انواع تایر سواری، پودر شوینده و دستمال کاغذی تقریبا نسبت به ماه قبل از آن تغییری نکرده است.

■ کاغذ ۸ درصد گران شد

در این ماه نرخ گوشـت گوسـفندی و گوساله، گوسـاله زنده، شکر بسـته‌بندی، انواع چای، برنج ایرانی، ماکارونی، حبوبات، پیاز، گچ سفید، مقاطع فـولادی، روغن موتـور و کاغذ یک تـا ۱۰ درصد افزایش یافته است.

بر این اسـاس میانگین کشـوری نـرخ هر کیلو گوشت گوسفندی و گوساله با ۴ و ۳ درصد افزایش نسبت به ماه قبل به حدود ۱۵۳ و ۱۶۱ هزار تومان و هر کیلو گوسـاله زنده بـا ۳ درصد افزایش به ۶۱ هزار تومان رسیده است.

■ میانگین نرخ برنج ایرانی

همچنین نرخ هـر کیلو چای با ۲ درصد افزایش بـه حـدود ۱۳۹ هزار تومان رسـیده اسـت. نرخ هـر کیلو برنـج ایرانی طـارم و هاشـمی با حدود ۲ درصد افزایش نسـبت به اسـفند سـال قبل به ۸۴ هزار تومان رسـیده اسـت. در مدت یادشـده ماکارونی ۵۰۰ گرمی نیز ۶ درصد گران شـده و در فروردین امسال به نرخ ۹۴۰۰ تومان فروخته شده است.

در بین انـواع حبوبات نیز در فروردین امسـال، نـرخ هر کیلو نخود بـا ۵ درصد، عدس با ۳ درصد و لوبیا چیتی و لپه هر کدام با ۲ درصد افزایش نسبت بـه ماه قبل بـه ترتیب بـه ۴۷، ۴۸، ۴۹ و ۴۷ هزار تومان رسـیده است. نرخ پیاز هم در مدت یادشده ۳ درصد افزایش داشـته و بـه حدود ۹۰۰۰ تومان رسیده است.

همچنیـن در این مـدت گچ سـفید ۴ درصد، مقاطـع فـولادی ۲ درصد، روغن موتـور ۲ درصد و کاغذ ۸ درصد گران شـده اسـت. در حاشیه این گـزارش علت افزایـش نرخ کاغـذ، افزایش تقاضا در پی بازگشـایی مـدارس و دانشـگاه‌ها عنوان و همچنین به محدود شـدن عرضـه روغن موتور و فروش اجباری آن اشاره شده است.

■ شکر ۲۲ هزار تومان شد

در این میان نرخ شـکر فله، قند شکسته، گوجه فرنگی و خرما مضافتی نسـبت بـه ماه قبل، یعنی اسفند سـال قبل، بیش از ۱۰ درصد افزایش یافته است.

بر این اساس نرخ هر کیلو شکر و قند در فروردین با ۱۲ درصد افزایـش به ۲۲ هزار و ۵۰۰ و ۲۵ هزار تومان رسـیده اسـت. خرمای مضافتی نیز در ماه مورد نظر ۱۲ درصد افزایش نرخ داشته و قیمت هر کیلـو از این محصول در پایان فروردین به ۵۲ هزار تومان رسیده است.

گوجـه فرنگی هم کـه اخیرا وضعیت بـازار آن به‌دلیل مشـکلات کامیون‌داران خبرساز شده‌بود، در فروردین صدرنشین افزایش نرخ بوده، به‌طوری کـه با ۲۳ درصد افزایش، هـر کیلو از این محصول نزدیک ۱۵ هزار و ۸۰۰ تومان قیمت خورد.

■ قیمت کدام اقلام کاهش یافت؟

البته براسـاس گزارش کارگـروه رصد و پایش نرخ اقلام اساسـی و پرمصرف بازار کشور منتهی به ۳۰ فروردین، نرخ تخم‌مرغ، موز، پرتقال تامسـون، سـیب‌زمینی و آب معدنی یک تا ۱۰ درصد نسبت به ماه قبل کاهش یافته است.

بیشترین افت نرخ معادل ۷ درصد مربوط به موز بوده که نرخ هر کیلـو از آن بیش از ۳۴ هزار تومان رسیده است.

همچنیـن در فروردین امسـال نـرخ تخم‌مرغ ۶ درصـد، پرتقـال تامسـون ۵، آب معدنـی ۴ و سـیب‌زمینی ۳ درصد نسـبت به اسفند سال قبل کاهش یافته است.

نگرانی از ورود دوباره دلتا به کشور



دبیـر کمیته علمی کشـوری مقابله بـا کرونـا با بیـان اینکه بیـش از ۸۱ درصـد سـویه در گـردش کرونـا در کشورمان زیرسـویه BA2 از خانواده اُمیکرون اسـت، گفت: هنوز در برخی کشـورهای اطـراف مـا ماننـد ترکیه تقریبا ۳ درصد سـویه در گردش‌شان دلتا اسـت؛ بنابراین این نگرانـی وجود دارد که باتوجه به رفت‌وآمدها و مراودات میان کشـور ما و کشـورهای اطراف از جمله ترکیه، دوباره دلتا بیاید و منجر به ایجاد زیرسـویه‌هایی مانند XD و XF شود، اما واقعیت این است که هنوز چنین موردی را تجربه نکردیم.

حمیدرضا جماعتی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره وضعیت کرونا در کشـور، گفت: آنچه که در حال حاضر در کشـورمان اتفاق افتاده، این اسـت که مانند تمامی کشورها ما هم از نظر میزان بستری و هم از نظر میزان مرگ‌ومیر ناشـی از کرونا یک شـیب نزولی داریم که تقریبا به‌صورت خطی در آمده اسـت؛ به‌طـوری که منحنـی که صعودی شـده بود، اکنون پایین آمـده و به‌صورت خطی در آمده اسـت؛ بنابراین در حـال حاضر در تمام کشورهای دنیا، میزان بستری و مرگ‌ومیر تقریبا سیر نزولی دارد و حتی در کشورهایی مانند چین و هنگ‌کنـگ که میزان موارد بـالا رفته بود نیز شاهد سیر نزولی هستیم. کشور ما هم از سایر کشورها مستثنا نیست.

■ BA2 سویه غالب کرونا در ایران

وی دربـاره سـویه غالـب کرونا در کشور نیز گفت: در مطالعه اخیری که در کشور ما انجام شد، سویه غالبی که در کشور وجود دارد، بیش از ۸۱ درصد زیرسویه BA2 از خانواده اُمیکرون است؛ بنابراین خلاف آنچه که انتظار پیک جدیدی ایجاد شـود، فعلا چنیـن نشـد و مـوج جدیـدی را از BA2 در کشورمان شاهد نبودیم.

جماعتی درباره پیش‌بینی‌ها از روند کووید ۱۹ در کشـورمان طی هفته‌های آتی، گفت: باتوجه به شـرایطی که در حال حاضر دیده می‌شـود، اگر با مشـکل و زیرسویه جدیدی در کشورهای دیگر برخورد نکنیم، به‌نظر می‌رسـد در ماه‌های آینـده حداقل تا فصل سـرد، با پیـک مهم و مـوج جدیدی برخورد نکنیـم؛ گرچه یک جای نگرانی وجود دارد؛ آن هم اینکه گفته شده هنوز در برخی کشـورهای اطراف مـا مانند ترکیه ۳ درصد سـویه در گردش‌شان دلتا است و باتوجه بـه رفت‌وآمدها و مراوداتی که بین کشـور ما و کشـورهای اطراف از جمله ترکیـه وجود دارد، ممکن اسـت دوباره دلتا بیایـد و منجر به ایجاد زیرسویه‌هایی مانند XD و XF شود، اما واقعیت این است که هنوز چنین چیزی را تجربه نکردیم و از آنجایـی که کشـورهای دیگر هـم با پیک جدیدی مواجه نشـدند، به‌نظر نمی‌رسد حداقل در فصل تابستان با مشکل جدی مواجه شویم.

بـر این اسـاس مانند پیش‌بینی که در سـایر کشـورهای دنیا مطرح شـده، اگر قرار باشـد با پیکی مواجه شویم، ممکن است در فصول سرد، یعنی در پاییز و زمسـتان باشـد و بـا موجی از ویروس کرونا با زیرسویه‌های دیگر مواجه شویم، اما به‌نظر نمی‌رسـد حداقل تـا چند ماه آینده با موج جدید و جدی مواجه باشیم.

■ تاثیر بازگشـایی مدارس بـر وضعیت کرونا در کشور

وی دربـاره تاثیر بازگشـایی مـدارس بر روند بیماری در کشـور نیز گفت: باید شرایط مختلف را در نظر بگیریم؛ شـرایطی مانند واکسیناسیون که انجام شد، به‌ویژه در کودکان و دستورالعملی که بـه تمامـی کارکنان مـدارس داده شـد تا واکسیناسیون‌شـان را کامـل کننـد، رعایـت پروتکل‌های بهداشـتی و اینکـه تعداد زیادی از افراد در کشور ما به ویروس کرونا مبتلا شدند و ایمنی ذاتی که در بدن افراد ایجاد شد، باعث شد حداقل در هفته‌های بعد از بازگشـایی مدارس، خیلی آثار چشمگیری را در جامعه شاهد نباشیم.