اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۲۹ آذر ۱۳۹۹
• ۴ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
• ۱۹ دسامبر ۲۰۲۰

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۶۸۵ • پیاپی ۳۰۰۳ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

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

بر اساس انتخاب ستاد بزرگداشت هفته پژوهش و فناوری صمت:

ساخت پایلوت آب شیرین کن جذبی فولاد هرمزگان، محصول تحقیق و توسعه برتر کشور شد

براساس انتخاب ستاد بزرگداشت هفته پژوهش و فناوری صنعت، معدن وتجارت در سال ۹۹، ساخت پایلوت محصول «سامانه آب‌شیرین‌کن جذبی دو بستره تک‌مرحله‌ای با مکانیزم بازیافت داخلی جرمی و حرارتی» معرفی شده توسط فولاد هرمزگان به‌عنوان محصول تحقیق و توسعه برتر واحدهای تولیدی، صنعتی و معدنی کشور در سال ۹۹ انتخاب شد.
۱۲

سرمقاله
مدیریت خطر و ریزش کوه و حمل‌ونقل ایمن ۲

گفت‌و گو
سهم تاکسیرانی از توسعه حمل‌ونقل عمومی ۳

یادداشت‌های امروز
حمل‌ونقل نیازمند نگاهی جامع مبتنی بر فناوری ۴
حمل‌ونقل تهدیدی برای آینده صنایع معدنی ۶
ایران، اوراسیا و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ۷
هزینه حمل‌ونقل معدن ۱۲



به‌مناسبت روز ملی حمل‌ونقل بررسی شد

بار توسعه بر دوش حمل‌ونقل

واردات دست دوم‌ها و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ۴
تامین زیرساخت حمل‌ونقل معادن ۵
صنعت حمل‌ونقل از صنایع معدنی عقب ماند ۶
ترانزیت می‌تواند برگ برنده ما باشد ۷
کرایه حمل، اجباری یا اختیاری؟! ۸
کمبود ریل بلای جان صنایع معدنی ۱۱
تکمیل پازل حمل‌ونقل معادن با نوسان قیمت ۱۲
از خواف تا بمبئی ۱۴

طرح: حسین علیزاده

جناب آقای مهندس علی قلعه‌نوی
مدیرعامل محترم شرکت فولاد خوزستان
انتصاب جنابعالی را به سمت مدیرعامل شرکت فولاد خوزستان تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم. امید است با تجارب و دانش جنابعالی در سایه تاییدات الهی منشأ خیر و برکت برای مجموعه فولاد خوزستان و اهداف عالیه ایران عزیزمان باشید.
جواد خدابخشی، مدیرعامل و نایب‌رئیس هیات‌مدیره نورد و لوله اهواز

انا لله و انا الیه راجعون
همکار گرامی
سرکار خانم فاطمه احمدپور
با نهایت تأسف ضایعه غم‌بار درگذشت پدربزرگ عزیزتان را خدمت شما و خانواده محترم تسلیت عرض نموده، از خداوند متعال برای روح پاک آن مرحوم علو درجات و مغفرت الهی و برای خانواده محترم صبر عظیم آرزومندیم.
مدیرمسئول و همکاران موسسه فرهنگی و مطبوعاتی صمت

آگهی
کک متالورژی در دانه‌بندی‌های ۱-۰ و ۳-۰ و ۵-۰ و ۱۰-۰ و ۳-۱ و ۵-۱و ۸-۳ و ۱۵-۵ و ۲۰-۱۰ و ۳۰-۱۰ و ۳۰-۲۰ و ۳۰+ میلی‌متر به صورت فله و بسته‌بندی طبق درخواست مشتری قابل عرضه می‌باشد.
تلفن تماس: ۰۹۳۵۲۸۷۴۰۱۸ - ۸۸۰۴۵۲۲۵
Kiantejaratexir.com
کیان تجارت اکسیر

با ما
سبک زندگی اقتصادی
را گسترش دهید
پایگاه خبری «گسترش نیوز»
www.Gostaresh.news



سر مقاله

مدیریت خطر و ریزش کوه و حمل‌ونقل ایمن



ناصر بزرگمهر / مدیر مسئول
management@smtnews.ir
به‌نام او که هر چه بخواهد همان می‌شود

در شماره ۸۸۷ به تاریخ ۲۲ مهر ۱۳۹۶ و شماره ۱۵۰۶ شنبه، ۶ اردیبهشت ۹۹ در همین روزنامه درباره اهمیت حمل‌ونقل نوشتم:

در طول عمر، هر وقت تابلو خطر ریزش کوه را در جاده‌های کوهستانی را دیدم، با خود فکر کردم معنای این تابلو چیست؟

تابلو می‌گوید احتمال سقوط بهمن یا صخره‌ای بزرگ یا سنگ‌ریزه‌هایی کوچک در چند صدمتری شما وجود دارد؛ خب چه باید کرد؟ مسافر و راننده باید چه کنند؟ دور بزنند و راه آمده را برگردند؟ یا پا را روی پدال بیشتر بفشارند؟ یا آهسته‌تر و بی‌صدا از گردنه‌ها عبور کنند؟ اصلا این تابلو باشد یا نباشد چه فرقی می‌کند؟

به‌نظر من این تابلو در میان علائم راهنمایی و رانندگی خیلی بی‌ربط است یا حداقل رانندگان هیچ کاری در مقابل این‌گونه علائم راهنمایی و رانندگی از دست‌شان برنمی‌آید. مسئول این علائم مردم نیستند؛ وزارت راه است. به‌جای نصب این تابلوها باید جاده‌ها را ایمن کنند، کوه را بتراشند، حفاظ نصب کنند، سقف بزنند، تونل ایجاد کنند؛ نه آنکه ۶۰، ۷۰ سال از ایجاد فلان جاده کوهستانی بگذرد و همچنان تابلو راهنمایی و رانندگی سرافراز باقی مانده باشد که در پشت این گردنه، احتمال سقوط سنگ و صخره و برف و بهمن وجود دارد؛ خب چکار کنیم؟

گاهی فکر می‌کنم همین جاده چالوس و هراز خودمان را اگر در این ۴۰ سالی که گذشت، روزی ۱۰ متر درست می‌کردند، امروز کار تعمیرات آن به پایان رسیده بود و حداقل ۱۵۰ کیلومتر جاده عریض و چندبانده داشتیم. این جاده‌های کوهستانی را باید فقط با بولدوزر و دینامیت کمی عریض‌تر کرد. این ساده‌ترین چیزی است که مردم از وزارت راه انتظار دارند. همین امروز هم دیر نیست. می‌توان در یک طرح جهادی و در راستای اقتصاد مقاومتی با بسیج بولدوزر و کامیون و دینامیت و عقل چند مهندس جوان، از تلف شدن میلیون‌ها ساعت وقت مردم و هدر رفتن میلیون‌ها لیتر بنزین در ترافیک این جاده‌ها جلوگیری کرد. هراز و چالوس با حداقل امکانات در ۷۰ سال قبل و برای تعداد محدودی اتومبیل ساخته شد و باعث شرمندگی ده‌ها دولتی است که در این سال‌ها آمده و رفته‌اند و هنوز یک تونل یا جاده جدید در این مسیر نساخته‌اند. داستان بزرگراه شمال یا همین ادامه بزرگراه همت یا عریض کردن چند کیلومتر اتوبان کرج که هر کدام آینه عبرت است، طرح‌های بهتر و ساخت بزرگراه هم پیشکش وزارت راه بماند.

این وزارت راه که سال‌هاست در کار خودش هم مانده، حالا شهرسازی هم در کنارش قرار گرفته و حتما می‌خواست در دولت معجزه، معجزه‌ای بکند؛ هرچند از زمان ادغام هم چند دولت آمد و رفت و نتیجه‌ای هنوز دیده نشده است. داستان شهرسازی و مسکن مهر و موارد دیگر هم که خودش یک رمان است و صدها مقاله می‌طلبد.

بعد از جنگ جهانی دوم، آلمان برای ۲ سال همه بودجه مملکت را به وزارت راه سپرد. تنها پول و خزانه دولت نبود که به این وزارتخانه سپرده شد، بلکه مثل انقلاب فرهنگی ما، بسیاری از پروژه‌ها و حتی گویا مدارس و دانشگاه‌ها تعطیل و کارکنان مازاد بیشتر وزارتخانه‌ها به وزارت راه مأمور شدند تا در یک اقدام انقلابی همه جاده‌های آلمان بازسازی و نوسازی شوند. جاده‌سازی مهم‌ترین دستور کار دولت آلمان شد؛ با این اعتقاد که جاده‌ها رگ‌های بدن کشور هستند، جاده‌های اصلی شریان‌های حیاتی جامعه به‌شمار می‌روند، سرخرگ‌ها و سیاهرگ‌ها بزرگراه‌های جریان‌ساز اقتصادی، اجتماعی و سیاسی خواهند بود، شهرهای بزرگ باید با اتوبان و قطار به هم وصل شوند، همه نقاط بدن کشور به جریان خون نیاز دارند، جاده‌های کوچک و بزرگ براساس نیاز مویرگی به حیات اقتصادی کشور کمک می‌کنند، شبکه جاده‌ای یعنی پویایی اقتصاد، یعنی صرفه‌جویی در سوخت و بنزین و گازوئیل، یعنی آمدن توریست و رونق گردشگری، یعنی ارتباطات آسان برای مردم، یعنی جلوگیری از سیل مهاجرت به شهرهای بزرگ، یعنی حفظ محیط‌زیست یک کشور، یعنی کشته نشدن مردم در جاده‌ها، یعنی جلوگیری از تصادفات و هدر نرفتن جان و مال شهروندان، یعنی سرازیر شدن ثروت به جیب مردم، یعنی صدها تعریف دیگر.

جاده‌سازی مهم‌ترین وظیفه دولت‌هاست که ۴۰ سال از آن غفلت شده است. اعلام و افتتاح هرازگاهی یک بزرگراه نشانه کار و تلاش و خدمت کردن نیست. این سرزمین بیش از این حرف‌ها ثروت و دانش داشته و دارد. مشکل ما همیشه مدیریتی است. امیدوارم در ماه‌های باقیمانده دولت تدبیر و امید، جناب رئیس‌جمهوری ارجمند فکری کنند. این چند ماه هم می‌گذرد؛ آقای روحانی بگذارید تحول در جاده‌های کشور را به نام شما ثبت کنند.

براساس آمار ناجا سالانه حدود ۲۴ هزار نفر در جاده‌های کشور می‌میرند. میلیون‌ها لیتر بنزین، این سرمایه ملی که دود می‌شود، وقتی که می‌گویند طلا است، هدر می‌رود. مردم در ترافیک‌ها بیمار و عصبی می‌شوند. اقتصاد کند است. محصولات به‌موقع جابه‌جا نمی‌شوند. کشاورزی ضرر می‌کند و ده‌ها نکته مهم دیگر که خود بهتر می‌دانید.

مسائل و مشکلات حمل‌ونقل هوایی، دریایی، ریلی و زمینی و جاده‌ای بیرون شهرها و حتی داخل شهرها همچنان باقی است و ۲۶ آذرهای متعدد آمده و خواهد آمد و خواهد رفت. فقط با نام‌گذاری یک روز حمل‌ونقل در تقویم، مشکل حمل‌ونقل حل نخواهد شد. مشکلات جاده‌سازی و بسیاری از مشکلات حمل‌ونقل هوایی و ریلی و جاده‌ای ما به تحریم‌ها مربوط نیست؛ بخش عمده آن مدیریتی است.

من هیچ مسئولی را در وزارت راه از نزدیک نمی‌شناسم، اما همین چند وقت قبل وزیر محترم پیشین راه از مشکلات و کمبودهای شبکه ریلی بنادر گفته و صدای اعتراضش برخاسته بود. ظاهرا یکی نبوده که به ایشان به‌عنوان بالاترین مسئول و متولی شبکه ریلی و جاده‌ای بگوید شما به چه کسی اعتراض می‌کنید؛ اصلا مگر دولتمردان خودشان حق‌اعتراض دارند؟ همه چیز که دست شماست؛ تعیین معاونان و مدیران و تخصیص بودجه و... که برعهده شما عالیجنابان است. برای چه اعتراض می‌کنید؟ کمی فکر کنید، کمی کار کنید. حمل‌ونقل ایمن، شاه‌کلید توسعه است؛ همین و بس.

به‌مناسبت روز ملی حمل‌ونقل بررسی شد

بار توسعه بر دوش حمل‌ونقل

در حال حاضر حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود و به‌دلیل داشتن نقش زیربنایی تاثیر فراوانی در فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به‌شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان دارد و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی تاثیر غیرقابل انکاری می‌گذارد. حمل‌ونقل بخش‌های مختلف جوامع را به توسعه پایدار متصل می‌کند.

در حقیقت حمل‌ونقل واسطه‌ای میان فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی است. همچنین حمل‌ونقل در توزیع درآمدها و کاهش نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی و کاهش آثار فقر و اختلاف درآمد روستانشینان و شهرنشینان نقشی موثر دارد. بدون وجود شبکه حمل‌ونقل، تاسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن به‌نظر می‌رسد. در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت جهانی در مقطع زمانی فعلی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستم‌های حمل‌ونقل در بهینه‌سازی هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابه‌جایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه شده را انکار کرد.

مطالعات در سطح کلان نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل باعث افزایش رشد اقتصادی کشورها و با افزودن بازدهی اجتماعی در سرمایه‌گذاری‌های خصوصی موجب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل می‌شود. صنعت حمل‌ونقل در ایران نیز طی دوران مختلف، با فرازوفرودهایی همراه و هدف اصلی آن، تلاش برای رسیدن به جایگاهی مطلوب و فردایی بهتر بوده است. باتوجه به موقعیت منطقه‌ای و جغرافیایی، ایجاد سیستم حمل‌ونقل کارآمد در توسعه اقتصادی و اجتماعی ایران جایگاه و نقش ویژه‌ای دارد. بخش حمل‌ونقل تاثیر بسزایی در فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و اساس توسعه اقتصادی هر کشور است.

حمل‌ونقل از شاخص‌های مهم توسعه‌یافتگی محسوب می‌شود و نقش مهمی در توسعه دارد. بخش حمل‌ونقل به‌صورت کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت بر متغیرهای اصلی اقتصاد کشور مانند تولید کل، تولید در بخش‌های اقتصادی، اشتغال کل، اشتغال در بخش‌های اقتصادی، نرخ در بخش‌های مختلف اقتصادی و شاخص هزینه زندگی اثر می‌گذارد. آثار کوتاه‌مدت شامل آثار مربوط به افزایش یا کاهش هزینه زندگی به‌طور مستقیم از طریق هزینه‌های حمل‌ونقل هر خانواده و به‌طور غیرمستقیم از طریق تاثیر روی نرخ سایر کالاها و خدمات متاثر از قیمت‌های حمل‌ونقل است. آثار میان‌مدت شامل تاثیر قیمت‌های حمل‌ونقل روی مصرف خدمات جایگزین از قبیل ارتباطات بوده و آثار بلندمدت مربوط به تغییر مبانی محاسبات اقتصادی طرح‌های تولیدی و عمرانی است. به‌طور کلی ترکیب فعالیت‌های تولیدی در هر منطقه و به تبع آن ترکیب بافت تولید، ترکیب اشتغال، حجم تولید، حجم درآمد سرانه و سایر متغیرهای اقتصادی می‌توانند از تغییرات نرخ خدمات حمل‌ونقل تاثیر بپذیرند. باتوجه به آنچه گفته شد می‌توان بخش حمل‌ونقل را نیروی محرکه توسعه دانست. صمت در پرونده این هفته به‌مناسبت ۲۶ آذر، روز حمل‌ونقل، نقش این شاخص مهم را در توسعه اقتصادی کشور بررسی کرده و پای صحبت با کارشناسان نشسته تا نمایی از جایگاه حمل‌ونقل در بخش‌های مختلف صنعت، معدن و تجارت به‌دست آورد. با این شماره صمت همراه باشید.

حمل‌ونقل، نیروی محرکه توسعه است



به‌دنبال فرمان تاریخی حضرت امام خمینی رحمه‌الله مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ۲۶ آذر ۱۳۶۱ ایران زمین شاهد بسیج عمومی کامیونداران شد و این روز را در تاریخ کشور در یادها ماندگار ساخت

۲۶ آذر، روز ملی حمل‌ونقل است. تعیین این روز در سال ۱۳۷۶ به پیشنهاد وزارت راه و ترابری، برای آگاه‌سازی جامعه در زمینه نقش و جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران، از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور صورت گرفت.

پیشینه یک نام‌گذاری

در تاریخ تحولات صنعت حمل‌ونقل در کشور، روزهای سرنوشت‌سازی بوده‌اند که نقشی تعیین‌کننده در انسجام شبکه حمل‌ونقل داشته‌اند و ۲۶ آذر سال ۱۳۶۱، از شمار چنین روزهایی است. در این روز و در بحبوحه جنگ تحمیلی، حدود ۱۰۰ کشتی حامل کالا در بنادر جنوبی کشور، در انتظار تخلیه بار بود و بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره کالاهای اساسی در کشور، تهدید کشتی‌های منتظر ازسوی عراق و نیز شمول بیمه‌های جنگی، نگرانی‌هایی را برای مسئولان فراهم آورده بود. در همین روزها، رهبر کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی رحمه‌الله در پیامی تاریخی، کامیونداران کشور را به مشارکت در تخلیه هر چه سریع‌تر کشتی‌ها فراخواندند. به‌دنبال فرمان تاریخی حضرت امام خمینی رحمه‌الله مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ایران زمین شاهد بسیج عمومی کامیونداران شد و صحنه‌های کم‌نظیری از فداکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی به ثبت رسید و این روز را در تاریخ کشور در یادها ماندگار ساخت. ۱۵ سال پس از زمان صدور فرمان حضرت امام رحمه‌الله، به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و در جهت آگاهی اقشار مختلف مردم از نقش و جایگاه والای شبکه گسترده حمل‌ونقل کشوری، در سال ۱۳۷۶ ازسوی شورای فرهنگ عمومی کشور، ۲۶ آذر به‌عنوان «روز حمل‌ونقل» شناخته شد.

تعریف ترابری یا حمل‌ونقل

ترابری یا حمل‌ونقل به جابه‌جایی یا انتقال انسان، حیوان یا کالا از جایی به جای دیگر گفته می‌شود. گستردگی منحصر به‌فرد فعالیت‌هایی که در بخش حمل‌ونقل انجام می‌شود و همچنین، تحولات سریع فناوری این بخش، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آنچنان حساس و پیچیده ساخته که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل‌ونقل به‌عنوان «نیروی محرکه توسعه» یاد می‌کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه‌ساز توسعه همه‌جانبه کشورها می‌دانند. به‌عقیده کارشناسان، موفقیت‌های راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل و نیز توسعه مهارت‌های حمل‌ونقل بوده است. بر این اساس، جوامعی که در این مسئله حیاتی سرمایه‌گذاری نکنند و آن را به اهمال و فراموشی بسپارند، اندک اندک از قافله پیشرفت و توسعه دور می‌مانند و حتی برای رفع نیازهای اولیه خود نیز، نیازمند استعمارگران شرق و غرب می‌شوند.

تجارت جهانی و حمل‌ونقل

رقابت در بازارهای بین‌المللی برای به‌دست آوردن سهم بیشتر در تجارت جهانی، روز به روز فشرده‌تر و پیچیده‌تر می‌شود. در این میان، تولیدکنندگان و صادرکنندگانی موفق می‌شوند که با برخورداری از فناوری روز در بخش تولید و بهره‌گیری صحیح از مدیریت علمی بازار در بخش توزیع و حمل‌ونقل، بتوانند نرخ تمام‌شده و هزینه‌های تجاری را برای عرضه محصولی استاندارد کاهش دهند. بر این اساس، تجارت جهانی و حمل‌ونقل در انواع مختلف زمینی، دریایی و هوایی، دو پدیده جدانشدنی هستند. خدمات حمل‌ونقل کارآمد، شرط لازم برای انجام تجارتی موفق است. در نیم قرن اخیر، روند رشد تجارت جهانی به‌طور مستمر تداوم داشته و به موازات آن، خدمات حمل‌ونقل نیز بهبود یافته و نقش بسیار مؤثری در رونق تجارت جهانی ایفا کرده است.

حمل‌ونقل، انرژی و محیط‌زیست

حمل‌ونقل یا ترابری یکی از بخش‌های عمده و اصلی مصرف‌کننده انرژی است. بیشتر ترابرها از سوخت‌های هیدروکربنی استفاده می‌کنند. اگر این سوخت‌ها ناقص بسوزند، تولید آلودگی می‌کنند. باوجود اینکه وسایل نقلیه در ایالات متحده نسبت به گذشته به‌علت مقررات زیست‌بومی آلودگی کمتری ایجاد می‌کنند، در عمل این امر به‌دلیل افزایش تعداد ترابرها (وسایل نقلیه) و میزان استفاده‌ای که از هر یک از آنها می‌شود، بی‌اثر شده است.

سوخت‌های کم‌آلوده‌کننده می‌توانند آلودگی را کاهش دهند. در حال حاضر معمول‌ترین سوخت کم‌آلوده‌کننده گاز مایع است. هیدروژن نیز یک سوخت کم‌آلوده‌کننده است؛ حتی از گاز هم کمتر هوا را آلوده می‌کند. یک روش دیگر بالا بردن کارآیی وسایل نقلیه است که کاهش آلودگی و اتلاف را به‌وسیله ایجاد کاهش در مصرف کارمایه به همراه دارد. اگر امکان بهره‌گیری از نیروی الکتریسیته در ترابرها وجود داشته باشد، موتورهای الکتریکی بهترین و کارآترین گزینه هستند.

یادداشت

رابطه حمل‌ونقل و رفاه اجتماعی



شهرام شیرکوند- پژوهشگر صنعت: در عصر کنونی، حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود.

حمل‌ونقل از عوامل اصلی توسعه اقتصادی و از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه اجتماعی کشورهاست. باوجود اینکه حمل‌ونقل تنها عامل توسعه محسوب نمی‌شود، آثار اقتصادی آن در همه زمینه‌ها و فعالیت‌های اقتصادی همچون صنایع کشاورزی و گردشگری مشهود است.

در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته و پیشرفته به موازات سرمایه‌گذاری در بخش‌های اقتصادی، در زمینه توسعه و بهبود حمل‌ونقل هم سرمایه‌گذاری شده تا در جهت توسعه ارتباطات میان سایر بخش‌های فعال جامعه مشکلی وجود نداشته باشد.

توسعه‌یافتگی حمل‌ونقل در زمینه فناوری و کارآمدی و توانمندی آن، بستر توسعه همه‌جانبه را فراهم می‌کند. از سویی کارشناسان حوزه‌های اقتصادی و حمل‌ونقل معتقدند موفقیت‌های راهبردی در زمینه توسعه اقتصادی، به‌واسطه ارتقای مهارت‌های حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری در بخش زیربنایی و تجهیزات حمل‌ونقل است؛ بنابراین سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل، بار مالی زیادی به همراه دارد اما برای تسریع در روند توسعه کشور و مرتفع کردن موانع حوزه حمل‌ونقل، تقبل هزینه‌های این بخش ازسوی دولت اجتناب‌ناپذیر است.

ارتباط عمیق حمل‌ونقل با زندگی شهروندان از نظر دسترسی به خدمات و رفاه اجتماعی و نقش اساسی آن در ارتقای سطح زندگی و رفاه عمومی، بیانگر نقش فرهنگی و اجتماعی این صنعت است.

آمیختگی سیستم حمل‌ونقل با زندگی مردم از بعد دسترسی به خدمات اجتماعی و رفاهی و نقش‌آفرینی این سیستم در ارتقای سطح کیفی زندگی و رفاه اجتماعی، نشان از نقش اجتماعی حمل‌ونقل دارد.

باوجود همه مزایایی که توسعه حمل‌ونقل برای خدمت‌رسانی به جامعه دارد، در عصر کنونی ترافیک موجب بروز مشکلاتی برای شهروندان و مدیریت شهری شده و بی‌تردید مدیریت صحیح ترافیک آرامش‌خاطر شهروندان جوامع را درپی خواهد داشت.

باتوجه به رشد ۲ برابری جمعیت کشور در ۵۰ سال گذشته و افزایش وسایل نقلیه، تغییر محسوسی برای توسعه معابر سواره‌رو در کلانشهرها ایجاد نشده است. به این ترتیب کلانشهرها با توسعه ناموزون و ناپایدار مواجه هستند و این امر منجر به بروز مشکل در حمل‌ونقل درون‌شهری شده است.

البته درباره شناسایی و کاهش مشکلات ترافیکی مطالعات گسترده‌ای انجام شده است. در واقع الگوی رایج حمل‌ونقل منجر به تحمیل هزینه‌های سنگین زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی می‌شود.

در این زمینه برخی مشکلات مستند درباره افزایش سطح مصرف انرژی، ترافیک جاده‌ها، انتشار گازهای گلخانه‌ای، آلودگی هوا و ایمنی جاده‌ای و اثرات بهداشت جاده‌ای دیده می‌شوند.

ارتباط عمیق حمل‌ونقل با زندگی شهروندان از نظر دسترسی به خدمات و رفاه اجتماعی و نقش اساسی آن در ارتقای سطح زندگی و رفاه عمومی، بیانگر نقش فرهنگی و اجتماعی این صنعت است؛ بنابراین به‌منظور توسعه رفاه شهروندان، افزایش فعالیت‌های اجتماعی و بهبود مستمر سطح کیفی زندگی اجتماعی و توسعه استانداردهای زندگی و توجه به پایداری حمل‌ونقل ضرورت دارد.

پژوهش‌ها نشان می‌دهد پایداری سیستم حمل‌ونقل موجب کاهش اثرات زیانبار زیست‌محیطی، افزایش کارآیی و بازدهی حمل‌ونقل و بهبود وضعیت زندگی مردم خواهد شد.

امروز وضعیت پایداری حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از شاخص‌های سنجش کیفی زندگی شناخته شده و بیانگر سطح رفاه اجتماعی جامعه است؛ بنابراین بهبود و ارتقای آن منجر به افزایش رفاه اجتماعی در جامعه خواهد شد.

آخرین یادگاری غم‌انگیز دولت روحانی



وحید نوروزی- کارشناس اقتصاد: روند استفاده از شبکه حمل‌ونقل عمومی اعم از مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی در ۳ سال اخیر به ما می‌گوید سهم استفاده از این شبکه در سال جاری نسبت به سال ۱۳۹۵ کاهش داشته است؛ به‌طوری که سهم ۶۱ درصدی سفرهای روزانه با شبکه مذکور در سال ۱۳۹۵ به حدود ۵۵ درصد رسیده است.

در مقابل سهم خودروهای شخصی از سفرهای روزانه پایتخت بیش از ۲۰ درصد نسبت به سال ۱۳۹۵ افزایش داشته است. حتی آمار استفاده از تاکسی هم در ۳ سال اخیر بیش از ۱۰ درصد افزایش یافته است.

متاسفانه باید بپذیریم در مدیریت شهری فعلی به‌دلایلی که نیاز به توضیح نیست، گسترش حمل‌ونقل عمومی در اولویت قرار نگرفت و دولت هم به بهانه تحریم و... علاقه‌مند به ایفای نقش خود نبود.

ازدحام بالا در مترو و اتوبوس باوجود فرسودگی نسبی ناوگان، ظهور کرونا، اضافه نشدن قطار و اتوبوس به شبکه حمل‌ونقل عمومی، گسترش نیافتن ایستگاه‌ها و خطوط جدید مترو، دسترسی آسان‌تر به مجوز روزانه طرح ترافیک و.. همگی از دلایلی بودند که موجب شدند درصد قابل‌توجهی از مردم به خودرو شخصی روی بیاورند و با مترو و اتوبوس خداحافظی کنند.

در رسانه‌ها دیدم نامه‌ای به مجلس نوشته شده و عده‌ای از مجلس می‌خواهند لایحه بودجه دولت را در بخش کمک به حمل‌ونقل عمومی و محیط‌زیست نپذیرد و اعداد و ارقامش را افزایش دهد که به‌نظرم پیشنهاد درستی است اما نکته ریزی در خود دارد.

بنده فکر می‌کنم اگر مجلس هم این درخواست را تصویب کند، قطعا هیچ اراده‌ای برای اجرایی شدن آن وجود نخواهد داشت؛ همچنانکه هیچ فرد و مقامی در دولت فعلی و دولت‌های قبل برای اجرای ناقص یا اصلا عدم اجرای قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب سال ۸۵، قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶، قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای حمل‌ونقل ریلی و عمومی شهری مصوب سال ۸۸، قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب سال ۸۸، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۸۹ و قانون هوای پاک مصوب سال ۹۶ بازخواست نشد.

برایم عجیب است دولت جناب آقای روحانی در بودجه سال ۱۴۰۰ چرا در این حد نسبت به شهر تهران بی‌توجه بوده‌اند.

وقتی این شهر با همین زیرساخت‌ها حداقل ۲۰۰ رام قطار جدید نیاز دارد تا بتوان سرفاصله حرکت قطارها را به ۲ دقیقه رساند، پیشنهاد تامین بودجه ۲ رام قطار برای تهران در بودجه سال بعد چه معنایی دارد؟ آیا مردم تهران باید جور جلوگیری از ساخت غیرقانونی یک ساختمان در جماران را بکشند؟

جناب رئیس‌جمهوری، ۲ رام قطار سال ۱۴۰۰ را هرگز فراموش نمی‌کنیم و شما را با خاطراتی متفاوت از قطار ریاست‌جمهوری پیاده می‌کنیم اما بدانید که این هوای آلوده را فرزندان و نوه‌های شما هم تنفس می‌کنند. اگر به حمل‌ونقل عمومی بی‌توجه باشید همه ما ضرر می‌کنیم. آلودگی هوا، فرزند وزیر و وکیل و کارگر نمی‌شناسد.

گسترش صنعت
صمت
شنبه
۲۹ آذر ۱۳۹۹
۴ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
۱۹ دسامبر ۲۰۲۰
شماره ۱۶۸۵
پیاپی ۳۰۰۳



واردات دست دوم‌ها و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل



از خواف تا بمبئی

www.sanatnewspaper.com

گفت‌وگو

در گفت‌وگوی صمت با مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور مطرح شد

سهم تاکسیرانی از توسعه حمل‌ونقل عمومی

۱۹۲ هزار تاکسی به سن فرسودگی رسیده‌اند

حمل‌ونقل یا ترابری در ۳ شکل زمینی، دریایی و هوایی برای رفاه و آسایش زندگی شهری بوده که علاوه‌بر ذخیره زمان، جابه‌جایی و رفت‌وآمد راحت‌تر انجام شود. بشر در کنار اختراع خودرو در ادامه در سیستم شهرنشینی مبادرت به راه‌اندازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کرد تا با دغدغه کمتر به کارهایش برسد. ناوگان حمل‌ونقل عمومی در دو بخش سبک و سنگین در مسافرت‌های درون‌شهری و برون‌شهری دیده شده است. خودرو، کشتی و هواپیما در ۳ بخش جابه‌جایی انسان، کالا و حیوان فعالیت دارد و هر یک قوانین خود را دارد. به‌عنوان مثال، جانمایی ایستگاه‌ها براساس شلوغی آن محدوده و ازدحام جمعیت نکته مهمی است. این امر از بار ترافیک کاسته و افراد با هزینه مالی و زمانی کمتر می‌توانند به تردد بپردازند. در ادامه صمت گفت‌وگویی با مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور به مناسبت روز ملی حمل‌ونقل داشت که وی به تشریح مهم‌ترین موارد و مشکلات حمل‌ونقل درون‌شهری در حوزه تاکسیرانی پرداخت.



مرتضی ضامنی



عکس: آیدا فریدی

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

آیا آماری از تعداد تاکسی‌های موجود در کشور در دست است؟ چه تعداد از این تاکسی‌ها فرسوده بوده و نیاز به نوسازی دارند؟

نخست روز ملی حمل‌ونقل را به تمام فعالان این حوزه به‌ویژه خانواده بزرگ تاکسیرانی تبریک می‌گویم که در شرایط سخت و بحرانی اپیدمی کروناویروس همچنان براساس وظیفه و تعهدی که به مردم دارند، به جابه‌جایی مسافران می‌پردازند. ناوگان فعال تاکسیرانی با تعداد ۳۱۸ هزار خودرو تاکسی در سطح کشور مشغول و ارائه خدمت است که از این تعداد، ۷۶ هزار خودرو تاکسی در شهر تهران فعال هستند. همچنین براساس مصوبه هیات‌وزیران، تاکسی‌هایی که به سن ۱۰ سال رسیده باشند، مشمول فرسودگی هستند. درحال‌حاضر، ۱۹۲ هزار تاکسی به سن فرسودگی رسیده‌اند درحالی که از ابتدای سال ۹۵ طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده کلید خورد و در این طرح موفق به نوسازی ۷۱ هزار دستگاه تاکسی فرسوده شدیم، اما همچنان ۱۹۲ هزار تاکسی‌ها نیاز به نوسازی دارند.

آیا روند نوسازی در حال انجام است؟ تاکسی‌داران در این حوزه با چه مشکلاتی روبه‌رو هستند؟

نوسازی تاکسی‌های فرسوده با مشکلاتی مانند افزایش بی‌رویه قیمت خودرو و از سوی دیگر، بحث پرداخت نشدن تسهیلات از سوی بانک‌ها روبه‌رو بوده که فرآیند نوسازی را با مشکلاتی همراه کرده است. باوجود تمام این مشکلات، سال گذشته با پیگیری‌های انجام‌شده توانستیم فرآیند نوسازی را دوباره فعال کنیم که در ادامه در ابتدای سال ۹۹ به مشکل الزام مندرج در آیین‌نامه قانون هوای پاک مبنی بر ارتقای سطح آلایندگی خودروهای تولیدی از استاندارد یورو ۴ به یورو ۵ برخوردیم که خودروساز آمادگی اجرای آن را نداشت، با انعکاس موضوع به دولت و همچنین موافقت سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست، مجوز نوسازی ۵ هزار تاکسی با استاندارد یورو ۴ صادر شد. باتوجه به پیگیری‌های انجام‌شده خوشبختانه تا مهر امسال تعداد ۴ هزار و ۹۳۵ تاکسی نوسازی و تحویل متقاضیان شد. فرآیند تحویل خودرو با استاندارد یورو ۵ براساس اعلام آمادگی شرکت خودروساز، از ۱۵ آبان با هدف تداوم نوسازی تاکسی‌های فرسوده دوباره از سرگرفته شد و امیدواریم در زمینه نوسازی ناوگان تاکسیرانی بتوانیم با همکاری شرکت خودروساز(ایران‌خودرو) عملکرد قابل‌قبولی در این بخش ارائه کنیم.

طرح دوگانه‌سوز کردن تاکسی‌ها به کجا رسید؟

درحال‌حاضر، بیش از ۹۵ درصد خودروهای فعال با کاربری تاکسی شهری دوگانه‌سوز هستند، برای گازسوز کردن خودروهای عمومی، در راستای مصوبه دولت و هماهنگی‌هایی انجام شده این امکان فراهم شده تا مالکان این ناوگان بتوانند با نام‌نویسی در سامانه وزارت نفت رایگان نسبت‌به دوگانه‌سوز کردن خودرو خود اقدام کنند.

آمار بانوان تاکسی‌دار در تهران چقدر است؟

در حوزه تاکسیرانی شهری، ۴۸۳۰ بانوی تاکسیران فعالیت دارند که حدود ۲۹۰۰ نفر آنها در تهران فعالیت می‌کنند. در این بخش، این آمادگی وجود دارد تا با همکاری علاقه‌مندان سهم زنان را حوزه تاکسیرانی افزایش دهیم.

با شیوع ویروس کرونا و خطر ابتلا، سلامتی تاکسی‌دارها چگونه تضمین می‌شود؟

با شیوع این ویروس، کار کردن در حوزه‌های کاری گوناگون از جمله در بخش تاکسیرانی با شرایط جدیدی مواجه شد. براساس اعلام وزارت بهداشت یکی از گروه‌های آسیب‌پذیر از ویروس کرونا، رانندگان فعال در حمل‌ونقل عمومی هستند. در این‌باره برای رعایت اصول بهداشتی در این حوزه پروتکل‌های مورد نیاز با همکاری وزارت بهداشت تهیه و ابلاغ شد. براساس پروتکل‌های اعلامی تعداد مسافران تاکسی از ۴ به ۳ نفر کاهش یافت، رانندگان موظف شدند به‌طور مستمر از ماسک استفاده کرده و خودرو خود را ضدعفونی کنند. همچنین مسافران نیز ملزم به استفاده از ماسک هستند. البته در این بخش درخواست داریم شهروندان همکاری بیشتری با ما و رانندگان داشته باشند. براساس مصوبات مربوط به این موضوع، افراد خاطی در این بخش مشمول جریمه خواهند شد.

با اعمال محدودیت‌های تردد در آذر، وضعیت حمل‌ونقل در بخش تاکسیرانی چگونه است؟

با اعمال محدودیت تردد، یکی از گروه‌های شغلی که از این موضوع معاف شدند خودروهای فعال در حوزه حمل‌ونقل عمومی هستند. با هماهنگی که با پلیس راهور به‌عمل آمده فهرست ناوگان فعال در این بخش به‌عنوان فهرست مجاز در اختیار پلیس قرار گرفته است و این ناوگان مشمول جریمه نمی‌شوند؛ بنابراین با برنامه‌ریزی‌های انجام شده در سازمان‌های تاکسیرانی شهروندان می‌توانند برای سفرهای ضروری خود از این ناوگان استفاده کنند.

یکی از گلایه رانندگان ناوگان حمل‌ونقل سواری بحث بیمه بود. آیا این مسئله برای رانندگان درون‌شهری و برون‌شهری رفع شده است؟

از سال ۱۳۸۶ و در راستای اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها، دولت ۵۰ درصد از حق بیمه رانندگان را در قالب یارانه دولتی پرداخت می‌کند. مشکلی که در این بخش با آن مواجه هستیم این است که اطلاعات رانندگان از سال ۱۳۹۲ به بعد از سوی سازمان تامین اجتماعی بروزرسانی نشده است و این سازمان از سال ۹۲ تا امسال از قبول فهرست‌های جدید و بروز کردن فهرست‌ها خودداری می‌کرد. از سوی دیگر، به‌دلیل جمع‌آوری دستی اطلاعات در سنوات گذشته احتمال وجود خطا در آمارهای در اختیار آن سازمان بالا بود. در این‌باره پس از چندین سال پیگیری، با حمایت‌های مجموعه وزارت کشور، تامین اجتماعی پذیرفت تا فرآیند بروزرسانی اطلاعات آغاز شود. برای اجرایی شدن این موضوع سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اعلام آمادگی لازم برای برقراری برخط ارتباط بین سامانه‌های مرکزی اطلاعات رانندگان در آن سازمان با سامانه بیمه سازمان تامین اجتماعی اعلام شد تا از این طریق افرادی که در فهرست بیمه قرار دارند و راننده نیستند یا از حوزه حمل و نقل شهری خارج شده‌اند حذف شده تا امکان برقراری بیمه برای رانندگان فعال فراهم شود. در بخش بیمه اقدامات مورد نیاز در حوزه وزارت کشور به‌عمل آمده و فهرست افرادی که باید حذف شوند و رانندگان مشمول دریافت بیمه به تامین اجتماعی ارسال شده است. امیدواریم با همکاری سازمان تامین اجتماعی و حل این مشکل در راستای کمک به رانندگان اقدام لازم به‌عمل آید.

نظر شما درباره فعال‌شدن تاکسی‌های اینترنتی چیست؟ آیا فعالیت آنها روند کاری تاکسیرانان حمل‌ونقل شهری را با مشکل مواجه کرده است یا خیر؟

استفاده از فناوری‌های نوین در همه کسب‌وکارها امری لازم و اجتناب‌ناپذیر است و در بلندمدت باعث بروز بودن آن حرفه و تداوم آن خواهد شد. ورود تاکسی‌های اینترنتی در عرصه حمل‌ونقل عمومی شهری کشور در ماه‌های آغازین فعالیت این ناوگان با مقاومت‌ها و اعتراض‌هایی مواجه بود، زیرا فعالیت آنها در سال‌های نخست در چارچوب ضوابط تعریف‌شده‌ای نبود. دو نکته در این نوع فعالیت وجود داشت، یکی قوانین و مقرراتی که هرگونه فعالیت در حوزه حمل‌ونقل عمومی را نیازمند اخذ مجوز از شهرداری‌ها می‌دانست و نکته دوم، یکسان نبودن شرایط برای رانندگان و ناوگان فعال در حوزه حمل‌ونقل عمومی رسمی و تاکسی‌های اینترنتی بود. با برگزاری جلسات متعدد در راستای مصوبه هیات‌وزیران در همکاری مشترک وزارتخانه‌های کشور و صنعت، معدن و تجارت با معاونت علمی ریاست‌جمهوری چارچوب فعالیت تاکسی‌های اینترنتی در قالب دستورالعملی تهیه و ابلاغ شد و این امر تا حدودی مشکلات را در این بخش رفع کرد. اما لازم است در حوزه تاکسی‌های رسمی نیز با اصلاح مقررات‌های موجود و حذف برخی قیدهای مازاد، بستر فعالیت را برای هر دو گروه عادلانه کرد.

برای دسترسی آسان شهروندان به تاکسی چه اقداماتی انجام شده است؟

سال‌های پیش از ۱۳۸۵ به‌دلیل کم بودن تعداد ناوگان تاکسیرانی، همواره با مشکل بالا بودن تقاضا نسبت‌به ناوگان موجود مواجه بودیم. از آن سال به بعد با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام شد تعداد تاکسی در شهرهای کشور به میزان مناسب افزایش یافت.

در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سهم در نظر گرفته شده برای حوزه تاکسیرانی در بین سایر روش‌های حمل‌ونقل عمومی ۲۵ درصد تعیین شده است. درحال‌حاضر، تنها روش حمل‌ونقلی که سهم خود را از سفرهای شهری به‌طور کامل انجام می‌دهد ناوگان تاکسیرانی شهری است.

درباره مدیریت توزیع ناوگان در معابر شهری نیز براساس مطالعاتی که در حوزه حمل‌ونقل در هر شهر انجام می‌شود تعداد ناوگان مناسب با هر خط متناسب با نیاز موجود آن اعلام و تخصیص می‌یابد. از سوی دیگر، درباره نیازهای سفارشی شهروندان نیز سرویس‌هایی همچون تاکسی‌های بی‌سیم و به‌تازگی ناوگان مجهز به نرم‌افزارهای موبایلی نیز وجود دارد که شهروندان می‌توانند از آنها استفاده کرده و بهره‌مند شوند.

در حوزه بیمه، اطلاعات رانندگان از سال ۱۳۹۲ به بعد از سوی سازمان تامین اجتماعی بروزرسانی نشده است

در حوزه تاکسیرانی شهری، ۴۸۳۰ بانوی تاکسیران فعالیت دارند که حدود ۲۹۰۰ نفر از آنها در تهران فعالیت می‌کنند

نظرگاه

چالش حمل‌ونقل عمومی و مدیریت ترافیک



فاضل نادری
کارشناس مدیریت شهری

نیاز به حمل‌ونقل، به تاریخ تمدن برمی‌گردد. نخستین یا ابتدایی‌ترین تسهیلات حمل‌ونقل، گذرگاه‌هایی بودند که از طریق بازکردن مسیر در جنگل‌ها ساخته شدند و برای عبور حیوانات اهلی راه‌ها عریض‌تر و بهتر شدند. با اختراع چرخ و استفاده از آن، راه‌سازی پیشرفت کرد. نخستین اصول راه‌سازی مدرن به‌وسیله تلفورد ماکادام و تری ساجیوت توسعه یافت. این افراد روش‌های سنتی راه را بهبود بخشیدند. سال ۱۸۸۵میلادی با اختراع موتور درون‌سوز بنزینی به‌وسیله دیملر(Dimler) و بنز(Benz)، چهره کلی حمل‌ونقل دگرگون شد. در سال‌های ۱۹۳۰ تا ۱۹۴۰، طرح هندسی و سازه‌ای راه اهمیت ویژه‌ای یافت و تحقیقات زیادی در این زمینه انجام و مهندسی راه به‌عنوان یکی از مواد درسی در دانشگاه‌ها مطرح شد. با رشد شهرنشینی و پیدایش شهرهای بزرگ و برای کاهش مسافت و دسترسی بهتر، اغلب مراکز دولتی و اقتصادی عموما در مراکز شهرها مستقر شده‌اند. صرف‌نظر از اینکه درست است یا نه، درحال‌حاضر چنین ساختاری وجود دارد و پیامدهای آن مشکلات عدیده‌ای را در حوزه مدیریت امور شهری به‌وجود می‌آورده که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به افزایش تردد خودروها در مناطق مرکزی، کمبود فضاهای مناسب توقفگاهی در این مناطق، افزایش مصرف سوخت خودروها به‌دلیل راه‌بندان‌های طولانی و در نهایت آلودگی هوا و تهدید سلامت جسمی و روحی شهروندان اشاره کرد.

در سال‌های اخیر به‌دلیل نیاز به صرفه‌جویی در انرژی و ذخیره آن، کاهش آلودگی هوا و احیای دوباره توسعه پایدار شهری موجب توجه بیشتر به استفاده از حمل‌ونقل عمومی شده است و لزوم بذل توجه بیش از پیش به این موضوع را طلب می‌کند. حمل‌ونقل عمومی دارای اشکال گوناگونی مانند سیستم ریلی شامل مترو، قطار سبک شهری(ترامواو)، اتوبوس، تاکسی و مینی‌بوس است.

اتوبوس به‌عنوان پیکره اصلی سیستم‌های حمل‌ونقل در بیشتر شهرهای جهان و در تمامی شهرهای ایران مطرح است. این سیستم برای بخش عمده‌ای از ساکنان شهر می‌تواند پاسخگوی بخش زیادی از نیازهای مردم باشد. تنظیم جریان تردد خودروها در شهر، به‌ویژه در محدوده مرکزی شهرها و جلوگیری از هرگونه راه‌بندان و اولویت به حمل‌ونقل عمومی در سطح شهر، یکی از مسائل عمده در مدیریت حمل‌ونقل شهری به‌شمار می‌رود که برای حل آن راهکارهای گوناگونی پیشنهاد می‌شود. یکی از روش‌های حل این مسئله که در بسیاری از شهرهای بزرگ، به‌ویژه پایتخت‌های جهان به‌کار گرفته می‌شود، بدون هیچ محدودیتی به تردد وسایط نقلیه حمل‌ونقل عمومی و با اعمال محدودیت‌های رفت‌وآمد وسایط نقلیه شخصی به مراکز شهر یا معابر پر رفت‌وآمد است که با اجرای چنین طرح‌هایی، مصرف سوخت، افزایش بهره‌وری عمومی، بهبود شرایط زیست‌محیطی را به‌دنبال دارد. در یک سیستم شهری جابه‌جایی آسان، ایمن، راحت و اقتصادی حرف نخست را می‌زند و با رشد اقتصادی شهرها نیاز به جابه‌جایی انسان و کالا افزون‌تر می‌شود. تا دهه ۷۰ میلادی، حمل‌ونقل عمومی نیاز جوامع کوچک را رفع می‌کرد اما امروز رفع مشکلات محیط‌زیست و ازدحام ترافیک بسیار مهم است. عریض کردن و افزایش ظرفیت خیابان‌ها به‌تنهایی پاسخگوی مشکلات نبوده و یکی از راه‌حل‌های مشکلات ترافیک درون‌شهری استفاده از حمل‌ونقل عمومی باکیفیت و سرویس‌دهی بالاست. حتی به‌لحاظ فضای خالی شهری، وسیله نقلیه شخصی فضاهای بیشتری را اشغال می‌کند.

تجهیز یک شهر به سیستم حمل‌ونقل عمومی پرظرفیت، ایمن، راحت و کارآ باعث متحد شدن اجزای یک جامعه برای حل مشکلات ترافیکی و محیط‌زیستی می‌شود. مردم باید به استفاده از حمل‌ونقل عمومی تشویق شوند تا از فواید زیست‌محیطی و اجتماعی آن بهره‌مند و نیز از هدررفت سرمایه‌های ملی جلوگیری به‌عمل آید. این موارد در کارآ بودن حمل‌ونقل، حمایت از محیط‌زیست، ایمنی بهبود حرکت و رفع نیازمندی افراد فقیر و کم‌درآمدمفید است.

راهکارهای توسعه حمل‌ونقل عمومی و استقبال مردم

۱) استفاده از خطوط ویژه
۲) ارائه برنامه زمان‌بندی برای جلوگیری از اتلاف وقت و عمل به آن
۳) افزایش کارآیی و سرعت اتوبوس‌ها
۴) ساختن ورودی‌های مخصوص اتوبوس در پایانه‌ها
۵) لزوم تقویت ناوگان بخش خصوصی
۶) مکان‌یابی درست ایستگاه‌های اتوبوس و کوتاه‌تر کردن مسیرها
۸) راه‌اندازی بیشتر قطار سبک شهری و مترو

نظرگاه

مشکلات حمل‌ونقل و رفاه شهروندان

معصومه سلطان، کارشناس سیاست‌گذاری عمومی: در قرن بیست‌ویکم باتوجه به افزایش شمار و نیز وسعت شهرها، این پرسش اساسی را می‌توان مطرح کرد که آیا به‌موازات این تغییر کمی در سکونتگاه‌های انسانی می‌توان شاهد تحول کیفی و بهبود شرایط زندگی در آنها بود؟آیا همه شهرها در سطح جهانی قابلیت و شایستگی شناخته شدن به‌عنوان شهرهای مدرن را دارا هستند؟ میان شهرهای کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای درحال‌توسعه در مقیاس‌های مختلف چه میزان هماهنگی و تشابه به‌لحاظ رفاه، سلامت و فراگیری و سهولت بهره‌گیری وجود دارد؟ از سوی دیگر، شهر تهران به‌عنوان یک کلانشهر و نیز به‌عنوان پایتخت، از یک‌سو دارای تراکم و تمرکز جمعیت، ثروت و امکانات است و از سوی دیگر، بنا بر دلایل گوناگون قادر به تامین نیازها و فراهم کردن امکانات شهری آن‌گونه که در شهرهای کشورهای مدرن و تعدادی از کلانشهرهای کشورهای درحال‌توسعه مهیاست، نیست. بخشی از امکانات موجود در شهر تهران به‌دلیل مشکلاتی که به همراه دارند، از سوی بخش‌های گوناگونی از جامعه قابل بهره‌گیری نیست و اساسا نمی‌توان آنها را متعلق به همه شهروندان دانست. حال آنکه در شهرهای مدرن امکانات شهری به‌گونه‌ای طراحی و سازمان‌دهی شده‌اند که غالب شهروندان با سهولت قادر به استفاده از آن هستند. این نوشته تلاش دارد که به بررسی و ارزیابی مقوله‌های رفاه، سلامت و فراگیری و سهولت در دسترسی در سیستم حمل‌ونقل شهری در کلان‌شهر تهران بپردازد.

رفاه: نخست آنکه بخش عمده‌ای از وسایط نقلیه عمومی مانند مترو و BRT به‌گونه‌ای تعبیه شده‌اند که موجبات دشواری و رنجش شهروندان را فراهم آورده و باعث می‌شوند بخش عمده‌ای از آنها ایستاده تردد کنند و باوجود آنکه همه افراد برای تردد هزینه واحدی را می‌پردازند از شرایط یکسانی برخوردار نیستند. به‌علاوه سیستم حمل‌ونقل شهری، سیستم سالمندمحور، معلول‌محور و کودک‌محور نبوده و قادر به تامین نیازهای این گروه‌ها در جامعه نیستند. البته نمی‌توان از سیستمی که قادر به تامین رفاه شهروندان عادی جامعه نیست، توقع داشت به تامین رفاه و مناسب‌سازی برای این قشر آسیب‌پذیر بیندیشد. مشکل قابل ذکر دیگر، اتلاف زمان است که شرایط بهره‌گیری از وسایط نقلیه عمومی را در بخش‌های از کلانشهر تهران با دشواری همراه می‌کند. همچنین عدم‌تناسب وسایط نقلیه عمومی با شمار متقاضیان در ساعات مشخصی از شبانه‌روز، مشکل دیگری است که بر کسی پوشیده نیست.

سلامت و بهداشت: نخست آنکه کلانشهر تهران در مجموعه آلوده‌ترین کلانشهرهای جهان جای گرفته است. علاوه‌بر کارخانه‌ها، خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها از عوامل آلوده‌کننده این سکونتگاه، اتوبوس‌ها و تاکسی‌هایی هستند که در شبکه ناوگان حمل‌ونقل شهر تهران قرار دارند. مشکلات فنی موجود در این وسایط نقلیه و کیفیت پایین سوخت‌های مورد استفاده در آنها، به تشدید آلودگی پایتخت منجر می‌شود. به‌علاوه برخی از آنها فاقد ایمنی لازم برای شهروندان هستند و می‌توانند سلامتی آنها را تهدید کنند. فقدان استانداردهای لازم مشکل دیگری است که بر سلامتی شهروندان به‌طور مستقیم اثر می‌گذارد. البته باید در نظر داشت که آسیب‌های ناشی از وسایط نقلیه مانند آسیب بر جسم و روان، لزوما به‌یک‌باره و در کوتاه‌مدت شکل نمی‌گیرند، بلکه اثرات آنها به‌تدریج و در بلندمدت آشکار می‌شود. سهولت در دسترسی: مشکل دیگر وسایط نقلیه عمومی در کلانشهر تهران، دشواری‌های ناشی از دسترسی به‌موقع به وسایل حمل‌ونقل عمومی است. بدون‌شک یکی از مهم‌ترین مزیت‌های سیستم حمل‌ونقل شهری استاندارد، نحوه دسترسی شهروندان به آنهاست. سهولت دسترسی شهروندان به ایستگاه‌ها همراه با زمانی که صرف انتظار برای استفاده از وسیله موردنظر می‌شود، نقش مهمی در مطلوبیت یا عدم‌مطلوبیت حمل‌ونقل شهری دارد. چراکه در زندگی بشر امروز، عامل زمان نقش و اهمیت بیشتری نسبت به گذشته ایفا می‌کند و این حق شهروندان است که با صرف کمترین زمان و پایین‌ترین هزینه به‌محل موردنظر خود دسترسی داشته باشند. خوشبختانه به‌نظر می‌رسد این عامل در مقایسه با دو عامل پیش با جدیت بیشتری پیگیری شده است. البته این گفته به این معنا نیست که درحال‌حاضر وضعیت دسترسی به وسایط حمل‌ونقل شهری، وضعیت مطلوبی است. متاسفانه در برخی از مکان‌ها و زمان‌ها در شهر تهران تردد با این وسایل بسیار دشوار انجام می‌شود و عامل سهولت در دسترسی در وسایط نقلیه نقش ضعیفی را ایفا می‌کند. باید توجه داشت که مشکلات موجود در سیستم حمل‌ونقل شهر تهران فقط منحصر به موارد یادشده نبوده و می‌توان موارد دیگری را نیز به آنها افزود.

راهکارهای پیشنهادی

نخست به‌نظر می‌رسد تعامل سازنده و مفید میان پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده پیرامون این مقوله و نهادهای متولی آن به‌طور موثر وجود ندارد. در بسیاری از موارد دستاوردهای دانشگاهیان پیرامون نظام حمل‌ونقل شهری موردتوجه نهاد مدیریت شهری و نهاد متولی مربوط نیست و در مواردی نیز نهاد متولی از وجود چنین پژوهش‌هایی آگاه نیست. این بی‌اطلاعی و بی‌توجهی می‌تواند به کاهش کیفیت پژوهش‌ها و مطالعات انجام‌شده در این حوزه منتهی شود. در مواردی نیز پژوهش‌های انجام‌شده برای حل مشکل در این زمینه سودمند نبوده و متناسب با نیازهای موجود در این حوزه انجام نشده است. به‌این‌ترتیب وجود سازکار تعاملی موثر و کارآمد در میان این دو گروه می‌تواند به بهبود حمل‌ونقل شهری کمک کند.

دوم آنکه بخش عمده از پژوهش‌ها معطوف به گذشته هستند و هدف از انجام آنها اساسا بررسی و ارزیابی نحوه عملکرد این سیستم است. اگرچه این قبیل از پژوهش‌ها برای جلوگیری از خطاها و مشکلات کنونی بسیار سودمند هستند و طرح‌های آینده می‌تواند با نگاه به موفقیت‌ها و ضعف‌های مطرح‌شده انجام شود، اما در عین حال به پروژه‌ها و طرح‌هایی نیاز داریم که پیش‌بینی‌محور و معطوف به آینده باشند. مراد از طرح چنین سخنی این است که با بررسی‌های دقیق و علمی پیرامون تراکم جمعیت در سال‌های آینده، پیش‌بینی مناطق آینده تمرکز جمعیت و بررسی علایق و گرایش‌های نسل‌های بعدی به بازطراحی ساختار حمل‌ونقل شهری توجه شود.

سوم آنکه هزینه‌های مربوط به سیستم حمل‌ونقل شهری نمی‌تواند و نباید فقط برعهده دولت یا نهاد مدیریت شهری باشد. بدیهی است در صورت خودداری هر یک از نهادها از انجام مسئولیت و پرداخت هزینه‌های مربوط کیفیت وسایل نقلیه عمومی در ۳ شاخه یادشده کاهش خواهد یافت. به‌این‌ترتیب لزوم مشارکت و همکاری دولت و نهادهای شهری و تعیین حیطه عملکرد و حدود وظایف هر یک احساس می‌شود.

مورد چهارم، تعامل با شهرهای موفق در زمینه سیستم حمل‌ونقل شهری مانند کشورهای توسعه‌یافته و درحال‌توسعه، راهکار قابل بررسی دیگر برای کاهش مشکلات حمل‌ونقل است.

مورد پنجم، سازمان‌دهی یا بازطراحی سامانه ارزیابی شهروندمحور است که می‌تواند گام موثر دیگر در زمینه بهبود نظام حمل‌ونقل شهری به‌شمار رود. از این سامانه کاربران با سهولت بیشتری قادر به ایجاد تعامل با مسئولان مربوط خواهند بود و می‌توانند انتقادها و ضعف‌های موجود را بیان کنند و در صورت امکان راهکار ارائه دهند.

یادداشت

حمل‌ونقل نیازمند نگاهی جامع مبتنی بر فناوری



امیرحسن کاکایی، عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت

حمل‌ونقل موضوعی است که بیشتر ما هر روز با آن سروکار داریم. حتی در این دوران کرونایی، وقتی در خانه به‌سر می‌بریم، بیشتر از آنچه در دور و بر داریم، به این صنعت بزرگ و همگانی وابسته است. اما متاسفانه در ایران نگاهی جامع به موضوع وجود ندارد و به همین دلیل روزبه‌روز وضعیت حمل‌ونقل کشور و به‌ویژه شهرهای بزرگ بد و بدتر می‌شود. برای درک این موضوع چند مثال ساده می‌آورم.

من بعضی از روزها از خیابان اسفندیار، روبه‌روی بزرگراه آیت‌اله هاشمی‌رفسنجانی می‌گذرم. واقعا آدم تعجب می‌کند از مجوزهایی که در این خیابان کوچک و مهم گلوگاهی داده شده است. دو بیمارستان مهم در آن خیابان است که خودش به‌تنهایی می‌تواند ترافیک یک منطقه را بهم بریزد. چندین اداره بزرگ در کنار شرکت‌های متعدد در این خیابان کوچک ساخته شده است. شهرداری به‌دلیل تامین اعتبار، چنین مجوزهایی را صادر می‌کند. اما یک پرسش، آیا شهرداری نمی‌توانست این شرکت‌ها و بیمارستان‌ها را از ابتدا مجبور کند که پارکینگ‌های مناسب بر این حجم از مراجعه‌کننده بسازد. چند تا از این ساختمان‌ها و مجوزهای مربوط را می‌شناسید که فاتحه شهر ما را خوانده‌اند؟ البته برخی از این مراکز مربوط به بخش خصوصی هستند. اما حتی در ساختمان‌های جدید دولتی، چرا طراحان و مسئولان به این موضوع توجه نکرده‌اند؟ به‌راحتی می‌توانم بگویم که وقتی شهرداری می‌خواهد به ساختمانی مجوز بدهد، عملا هیچ چیزی جز پول برایش مهم نیست. البته قوانین را هم به اجبار و نه از روی آگاهی اجرا می‌کنند. اما مفهومی مانند حمل‌ونقل و موضوع رفت‌وآمد، قطعا در هیچ آیین‌نامه‌ای دیده نشده است. مدیران و متخصصان به من خرده نگیرند که اگر یک بندی، ماده‌ای، چیزی در قانونی پیدا کردند آن را به‌رخ بکشند. واقعیت این است که در همین شهر تهران آنقدر می‌توانم مثال در همین دو دهه اخیر بزنم که در ساخت‌وسازها، به‌هیچ‌وجه به مسائل حمل‌ونقل توجه نشده است. همین ایران‌مال یا دریاچه چیتگر را نه الان در دوران کرونایی که در یک روز عادی آفتابی تعطیل، بررسی کنید. آدم در نبوغ طراحان مسیرها می‌ماند که چگونه می‌توانند این‌گونه ترافیک یک محل را قفل کنند. از موضوع شهرسازی بیاییم بیرون. برسیم به موضوع مکانیسم‌های حمل‌ونقل عمومی در شهرها. تا حالا دقت کرده‌اید که خیلی از خودروهای دولتی، دودزا و فرسوده هستند. آیا می‌دانید ده‌ها هزار اتوبوس فرسوده در شهرها در حال تردد هستند؟ به‌نظر شما در قرن بیست‌ویکم، با این همه ادعای پیشرفت، خجالت‌آور نیست که اتوبوس‌ها سروقت نمی‌آیند و نمی‌روند؟ خجالت‌آور نیست که هنوز باید چشم انتظار اتوبوس باشیم و نمی‌توانیم به‌عنوان یک شهروند روی رفت‌وآمد خود مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی و رسیدن به محل کار یا جلسه، حساب باز کنیم. باز خدا را شکر که فناوری‌های جدید به کمک آمد و ما امروز چیزی به‌نام اسنپ داریم. بماند که همان هم کپی ناقصی از نرم‌افزاری غربی بدون انتقال بسترهای حقوقی، قانونی و فرهنگی است. درباره حمل‌ونقل باری در شهرها هم که اوضاع خیلی بدتر از این حرف‌هاست. حتما می‌دانید که نمی‌توان روی رسیدن به‌موقع یک بار کوچک حساب باز کرد. تا حالا چقدر شاهد حمل‌ونقل بارهای غیرمجاز و نا ایمن به‌وسیله موتورسیکلت و وانت و حتی خودرو سواری بوده‌اید؟ چرا اینقدر کامیون و خودرو راهسازی و ساختمان‌سازی دودزا، کهنه و خطرناک در شهر تردد می‌کنند؟ آیا دقت کرده‌اید خیابان‌ها و بزرگراه‌ها دائم تجدید آسفالت می‌شوند، اما عملا کیفیت ندارند؟ عجیب است، من تقریبا هر روز از بزرگراه همت می‌گذرم، نرسیده به صیاد، چند سال است در خط سرعت آن چند چاله ایجادشده وجود دارد و کسی به فکر آن نیست. تا حالا دیده‌اید گاردریلی حذف می‌شود و مسیر تغییر می‌کند، اما هنوز نوک تیز آهن‌های بریده‌شده در بزرگراه دیده می‌شود و تایر خودروها را نوازش می‌کند. تا حالا دقت کرده‌اید که جداول کنار خیابان ما استاندارد نیستند و هر کدام‌سازی می‌زنند؟ تا حالا شده در محلی غیر از محل خودتان در جایی مانند تهران، بخواهید از روی تابلوهای راهنمای شهری، مسیر خود را در بزرگراه‌ها پیدا کنید. باز هم خدا خیر دهد گوگل، نشان و... را. این اوضاع شهر است. وای به‌حال اوضاع راه‌های بین‌شهری. همه از اوضاع بد هواپیما، اتوبوس‌ها، و قطارها و بی‌برنامگی‌ها، کیفیت پایین و... خبر دارند.

می‌توانم ده‌ها مثال دیگر از نابسامانی حمل‌ونقل در کشور، ارائه دهم که شما را خسته می‌کند. اما ترجیح می‌دهم کمی درباره دلیل آن صحبت کنم. مهم‌ترین دلیل این همه نابسامانی این است که مسئولان موضوع حمل‌ونقل را موضوعی دست دوم یا دسته چندم می‌دانند. درحالی‌که حمل‌ونقل باید موضوع رده یک هر دولت و حکومتی باشد؛ همان‌طور که بهداشت، آموزش و امنیت موضوع درجه یک است. مسئولان متاسفانه همان‌طور که در موضوع سلامتی مردم، عمدتا به فکر درمان هستند تا بهداشت، درباره حمل‌ونقل هم نگاهی موضعی و موردی و درمانی دارند. مثلا ترافیک در یک منطقه زیاد می‌شود، بعد می‌روند دنبال ایجاد یک بزرگراه جدید با صرف هزاران میلیارد تومان پول. این سوال را نمی‌کنند که اصولا چرا این ترافیک ایجاد شده است؟ همچنین وقتی حمل‌ونقل عمومی شهری مشکل دارد و قابل اطمینان نیست، به‌فکر تولید بیشتر خودرو سواری هستند. واقعیت این است که در زمینه حمل‌ونقل ما نیازمند یک نگاه جدید مبتنی بر دانش هستیم. دانشی که پیچیدگی موضوعات حمل‌ونقلی را از حد شهرسازی تا حد یک تابلوی راهنمایی رانندگی را در بر بگیرد. موضوع حمل‌ونقل بسیار گسترده است و حتی موضوع حامل انرژی را در برمی‌گیرد. به همین دلیل، نیازمند یک نگاه جامع و دانش‌مدار به این موضوع در تمام ارکان نظام هستیم. تا نگاه خود را از این کوته‌نظری بر نداریم و کل منظره را نبینیم و یا باور نکنیم که موضوع پیچیده‌تر از این حرف‌هاست که بتوانیم با تجربیات شخصی آن را هضم کنیم و برایش راه‌حل بدهیم، نمی‌توان به موضوع بهبود اوضاع حمل‌ونقل امیدوار بود. مسئولان باید باور کنند که نیازمند پژوهش و فناوری در این زمینه، آن‌هم به‌طور گسترده هستند.

واردات دست دوم‌ها و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir



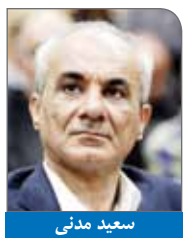
عکس: مهدی کاوه‌ای

بخش اعظمی از آلودگی هوا مربوط به صنایع متحرک بوده و براساس گزارش‌های جهانی، ۷۰ درصد آلودگی هوا در کشورها مربوط به خودروهاست. در ایران که با فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شامل خودروهای سبک و سنگین روبه‌رو هستیم، این معضل دوچندان است. براساس گفته رئیس سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست آلودگی هوا نیمه نخست سال مربوط به خودروهای بنزینی بوده و در نیمه دوم سال، بیشتر خودروهای دیزلی و سنگین عامل افزایش آلودگی هوا هستند. آلودگی ناشی از تردد خودروهای سنگین یکی از معضلات کشور بوده چراکه عمر بسیاری از آنها از سن فرسودگی هم گذشته است. با هدف رفع این مشکل، اجرای طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور بهمن ۹۶ از سوی رئیس‌جمهوری به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران(ایدرو) به‌عنوان ستاد اجرایی این طرح ابلاغ شد. اجرای این طرح قرار بود علاوه‌بر کاهش مصرف سوخت به کاهش آلایندگی و افزایش امنیت در جاده‌ها بینجامد و در نهایت پیش‌بینی شده بود این طرح به رونق بیشتر و مبادلات گسترده‌تر اقتصادی منجر خواهد شد. این طرح ۲۰۲ هزار و ۵۰۰ وسیله حمل‌ونقل فرسوده را دربرمی‌گیرد که شامل اتوبوس، کامیون، کشنده، کامیونت و مینی‌بوس است که قرار بود در مدت ۳ سال نوسازی و در واقع جایگزین شوند. طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور شامل ۹ هزار اتوبوس برون‌شهری، ۱۹ هزار اتوبوس درون‌شهری، ۳۵ هزار کشنده، ۷۵ هزار کامیون بین ۱۹ و ۲۶ تن، ۱۱ هزار کامیون بین ۱۱ تا ۱۸ تن، ۶ هزار کامیونت و ۴۸ هزار و ۵۰۰ مینی‌بوس می‌شود. نکته مهم و نگران‌کننده درحال‌حاضر این است که عمده آلایندگی شهرها و همین‌طور پایتخت ناشی از تردد کامیون‌هاست. اما در ادامه، آغاز تحریم‌ها نیز تولید را با مشکلات و این روند را بحران بیشتری همراه کرد. این چالش فقط درباره خودروهای سنگین نیست و بازار خودروهای سبک نیز مشکلاتی دارد. کمبود عرضه، فضا را برای فعالیت دلالان بازار فراهم کرده، به‌گونه‌ای که با مدیریت آنها قیمت‌ها در این بازار در رقم‌های میلیونی بالا و پایین می‌شود. در این‌باره برخی کارشناسان و فعالان بازار خودرو معتقدند می‌توان با واردات خودروهای کارکرده خلأ بازار را در دو بخش سواری و سنگین پُر و علاوه‌بر ساماندهی بازار خودرو و کاهش قیمت‌ها، ناوگان حمل‌ونقل فرسوده را نوسازی کرد.



امین دلیری

تعداد کامیون‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور حدود ۴۰۰ هزار دستگاه است که افزون بر ۵۰ درصد آنها عمر بالای ۱۰ سال دارند



سعید مدنی

در وضعیت کنونی به‌نظر می‌رسد طرح واردات خودروهای کارکرده می‌تواند تنگناها و مشکلات ورود ماشین‌آلات سنگین و خودرو که بیشتر در ناوگان حمل‌ونقل و راه‌سازی مورد استفاده قرار می‌گیرد را حل کند

طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور ۹ هزار اتوبوس برون‌شهری، ۱۹ هزار اتوبوس درون‌شهری، ۳۵ هزار کشنده، ۷۵ هزار کامیون بین ۱۹ و ۲۶ تن، ۱۱ هزار کامیون بین ۱۱ تا ۱۸ تن، ۶ هزار کامیونت و ۴۸ هزار و ۵۰۰ مینی‌بوس را شامل می‌شود. نکته مهم و نگران‌کننده درحال‌حاضر این است که عمده آلایندگی شهرها و تهران ناشی از تردد کامیون‌هاست و اینکه تحریم‌ها تولید را با مشکلاتی مواجه کرده است

واردات برای تحرک

امین دلیری، کارشناس اقتصاد در این‌باره در گفت‌وگو با صمت به برخی نکات اشاره کرد و گفت: وضعیت فعلی بازار خودرو به‌دلیل کمبود عرضه، افزایش نرخ ارز و همچنین وجود شایعه‌ها و آثار روانی آنها، ملتهب و آشفته است که ادامه این روند پیامدهای زیانباری برای صنعت خودرو به همراه خواهد داشت، زیرا افزایش بی‌رویه نرخ خدمات خودرو داخلی در بازار در نهایت موجب افزایش نرخ تمام‌شده خودرو در کارخانه‌ها خواهد شد. علاوه‌بر آنکه صنعت خودرو در این مسابقه افزایش نرخ در نهایت بازنده خواهد بود، چراکه هرگونه تحرک و نوآوری تحت‌تاثیر بازار بی‌قاعده‌ای است که در یک سوی آن، روند افزایشی و افسار گسیخته نرخ خودرو بدون وجود فضای رقابتی در بازار حاکم و در سوی دیگر، مشغول شدن خودروسازان به اخبار مربوط به نرخ رو به افزایش خودرو است که باید به نهادهای نظارتی پاسخگو باشند؛ بنابراین از هرگونه تحرک و تغییر دور می‌مانند. وی در ادامه افزود: مثالی می‌زنم از علت مرگ‌ومیر آهوهای رها شده در جزیره‌ای در دریاچه ارومیه. پیش از انقلاب، چندین رأس آهو در جزیره‌ای در دریاچه ارومیه رهاسازی شد. پس از مدتی مشاهده کردند، مرگ‌ومیر آهوها بیش از حد معمول است. گروهی مامور پیدا کردن علت این امر غیرمعمول شدند. نتیجه بررسی‌ها این شد که علت مرگ‌ومیر، تحرک نداشتن آهوهاست. هیچ نیروی خارجی در جزیره وجود نداشت که آنها را به تحرک وادارد. آنها روزبه‌روز تنبل‌تر شده و کم‌کم مریض می‌شدند که سرانجام آن مرگ زودرس بود. چاره کار رها کردن چند قلاده پلنگ در آن منطقه بود. بعد از این کار، پس از مدتی متوجه شدند نه‌تنها با وجود شکار پلنگ‌ها از تعداد آهوها کم نشده، بلکه از مرگ‌ومیر زودرس آنها جلوگیری و بر تعداد آنها نیز افزوده شده است. این حکایت بدون هیچ مناقشه‌ای شباهت زیادی با وضعیت فعلی صنعت خودرو کشور دارد. به‌طور قطع، ادامه این وضعیت به سود خودروسازان داخلی نیست. در صورت غفلت، صنعت خودرو در دام این آشفته‌بازار گرفتار خواهد شد که در بلندمدت نه به سود صنعت خودرو است و نه به سود مصرف‌کنندگان؛ بنابراین باید از «واردات خودرو» به‌عنوان عامل ایجاد تحرک در صنعت خودرو استفاده کرد.

دلیری درباره واردات خودروهای کارکرده که درحال‌حاضر بحث آن در رسانه‌ها و محافل خبری مطرح می‌شود، گفت: در شرایط فعلی باید روی این موضوع تامل بیشتری کنیم. همان‌طور که در سال‌های گذشته نیز درباره واردات ماشین‌آلات سنگین و خودرو اقدام شده، در وضعیت کنونی به نظر می‌رسد طرح این موضوع می‌تواند تنگناها و مشکلات ورود ماشین‌آلات سنگین و خودرو که بیشتر در حمل‌ونقل و راه‌سازی مورد استفاده قرار می‌گیرد، تصمیم‌های لازم از سوی دولت گرفته شود.

واردات بدون ارز دولتی

سعید مدنی از دیگر کارشناسان صنعت خودرو کشور هم در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: واردات خودرو دست دوم پیش‌تر انجام می‌شد اما اگر قرار باشد امروز نیز مبادرت به این کار کنیم، باید نظارت و کنترل زیادی روی آن اعمال شود تا این خودروها الزامات قانونی به‌لحاظ وضعیت سالم برای محیط‌زیست را داشته باشند و این‌گونه نباشد که هرگونه خودرویی با هر کیفیتی وارد کشور شود که نه‌تنها کمکی به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل نمی‌کند که خود باری مضاعف بر دوش دولت می‌گذارد.

وی افزود: واردات خودرو کارکرده برای نوسازی ایده بدی نیست، به‌شرط اینکه خودروهایی با مدل‌های بالا باشند. همان‌طور که در خیلی از کشورها این کار انجام می‌شود. برخی از کشورهای همسایه مانند افغانستان، تاجیکستان و... برخی خودروهای دست دوم را وارد می‌کنند.

او ادامه داد: برای اجرای این طرح باید مدل‌ها قدیمی نباشد و الزامات قانونی را بگذرانند که انجام این موارد نیز زمان‌بر است.

مدنی با بیان اینکه این واردات نباید با منشأ ارز دولتی باشد، ادامه داد: سرمایه‌دارانی خارج از کشور دارای ارز موردنیاز بوده و خواهان سرمایه‌گذاری هستند. این افراد می‌توانند به این بازار ورود کنند و خودروها را با حاشیه مناسب بفروشند.

این کارشناس صنعت خودرو در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توان برای ورود خودروهای کارکرده چارچوب تعیین کرد، گفت: تحقق این امر منوط به فراهم بودن زیرساخت‌ها در کشور است. وقتی تنوع خودروها زیاد می‌شود و کارکرده هم باشند، خدمات پس از فروش، تامین قطعات بازار لوازم یدکی و... دارای اهمیت زیادی می‌شود. نباید شرایطی به‌وجود آورد که با انبوهی از خودروهای از کار افتاده که قابلیت استفاده و تعمیر ندارند، روبه‌رو شویم. وی تصریح کرد: این ملاحظات باید در نظر گرفته شود و با توجه به آنها برنامه‌ریزی کرد. به هر حال کارکرده‌ها دغدغه‌های خاص خود را دارند.

هزینه بالا خودروهای فرسوده

مدیرعامل پیشین شرکت سایپا در پاسخ به این پرسش که برای وارد کردن خودروهای کارکرده بهتر است، عمر آنها چقدر یا چند سال ساخت باشد، گفت: خودروهای سنگین باید دست‌کم عمر ۱۰ ساله و خودروهای سواری حدود ۵ سال عمر مفید داشته باشند. مدنی با بیان اینکه امروز در کشورهای گوناگون جهان، عمر خودروها را بین ۵ تا ۱۰ سال در نظر می‌گیرند، اظهارکرد: ما در کشور به‌دلیل پایین بودن تیراژ تولید نمی‌توانیم خودروهای فرسوده را از رده خارج کنیم و حتی عمر برخی از این خودروها به بیش از دو دهه هم می‌رسد. هزینه این خودروها برای جامعه بسیار سنگین است، چراکه مسائلی مانند آلودگی و مصرف سوخت بالا هزینه‌هایی برای جامعه به‌دنبال دارد.

عمر بالای ناوگان حمل‌ونقل سنگین

سال گذشته درباره تامین نیاز خودروهای سنگین از جمله اتوبوس‌های شهری موضوعی مطرح شد اما به سرانجام نرسید. منتقدان به‌طور عمده بیان می‌کردند این رویکرد ضدتولید است و به تولید داخل آسیب می‌زند و این در حالی است که عنوان می‌شود ۵۰ درصد خودروهای سنگین کشور فرسوده هستند. محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، تعداد کامیون‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را حدود ۴۰۰ هزار خودرو دانست و عنوان کرد: از این تعداد افزون بر ۵۰ درصد آنها دارای عمر بالای ۱۰ سال هستند که این رقم از میانگین جهانی بالاتر است. مدنی در این‌باره با بیان اینکه هزینه واردات می‌تواند برای افزایش تیراژ تولید صرف شود، گفت: انتقادها در این راستاست که چرا خودروسازان داخلی که توان تولید دارند تقویت نمی‌شوند. زمانی که کشور رونق اقتصادی خوبی دارد، خودروها در داخل تولید می‌شود اما کمبود ظرفیت داریم و این کمبود با واردات جبران می‌شود. به‌هرحال این امتیاز معقول نیست که خودروساز داخلی ظرفیت تولید داشته باشد اما نتواند تولید کند و خودروها را از خارج وارد و خلأ موجود را با واردات جبران کنیم. مگر اینکه ارز مورد نظر برای واردات منشأ خارجی داشته و ارتباطی به هزینه‌های دولت نداشته باشد.

سخن پایانی

بنابر این گزارش واردات خودروهای کارکرده، می‌تواند به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور کمک کند اما این امر باید با شرایط خاص انجام است. برخی هم با پیشنهاد واردات خودرو دست دوم به‌دلیل مشکل در منابع ارزی، مخالف هستند. با این وجود، موضوع واردات خودروهای کارکرده برقی برای بخش سواری و نیز کشنده‌ها با منشأ ارز غیردولتی و فرصت‌ها و تهدیدهای آن باید مورد بررسی دقیق‌تر قرار گیرد، زیرا رقابت منجر به پویایی تولید و بازار خواهد شد. علاوه‌بر آنکه واردات این خودروها به‌دلیل موقعیت خاصی که دارند، نمی‌تواند تهدیدی برای محصولات داخلی باشد.

یادداشت

واردات خودرو کارکرده اقتصادی است؟



حسن کریمی‌سنجری، کارشناس صنعت خودرو: مدتی است سخنانی درباره واردات خودروهای کارکرده برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و نیز ساماندهی بازار خودرو مطرح می‌شود. موضوع واردات خودروهای کارکرده برای خودروهای تجاری و سواری متفاوت است. تفاوتی که بین خودروهای تجاری و سواری وجود دارد، این است که خودروهای تجاری خودروهای کار هستند و کسی که خودرو سنگین خریداری می‌کند، به نیت امرارمعاش است. خودروهای تجاری در ناوگان لجستیک شهری و بین‌شهری برای کمک به اقتصاد کشور و حمل‌ونقل جاده‌ای و رفت‌وآمد بین‌شهری مورد استفاده قرار می‌گیرند. در عمل جایگزینی برای خودروهای تجاری وجود ندارد. به این معنی که کاری که یک خودرو تجاری انجام می‌دهد در نبود آن، خودرو جایگزین نداریم که بتواند همان کار را انجام دهد. البته شبکه ریلی وجود دارد که مسئله دیگری است. اما برعکس برای خودرو سواری جایگزین وجود دارد. کسی که خودرو سواری نداشته باشد، می‌تواند از ناوگان حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس و مترو استفاده کند. به‌عنوان نمونه، اتوبوس‌های شرکت واحد یا بین‌شهری نبودشان غیرقابل‌جبران است و بار نبود این‌گونه خودروها روی ناوگانی دیگر مانند مترو منتقل می‌شود. بنابراین، این تفاوت سبب می‌شود بازار تقاضا در خودروهای تجاری با خودروهای سواری متفاوت باشد. همچنین این تفاوت اختلافی را در حوزه تقاضا به‌وجود می‌آورد. طرف تقاضا برای خودروهای تجاری از ساختار متفاوتی نسبت به خودروهای سواری برخوردار است. برای همین نمی‌توان به‌راحتی گفت که خودروهای تجاری اگر تولید نشود مشکلی به‌وجود نمی‌آید بلکه برعکس باید خلأ و کمبود عرضه آنها در بازار به‌گونه‌ای جبران شود. به‌دلیل کمبود عرضه در سال‌های گذشته، آمار تعداد خودروهای فرسوده افزایش یافت. برای اتوبوس‌های شهری سن فرسودگی ۱۰ سال است درحالی‌که اتوبوس‌های در حال تردد کشور بیش از ۲ برابر سن دارند و هنوز در حال ارائه خدمات هستند. در کامیون هم همین است. چون طرف تقاضای اتوبوس، نهادهای دولتی و شبه‌دولتی است آنها به محض اینکه به سن فرسودگی می‌رسند تصمیم می‌گیرند، استفاده نکنند. اما در بخش خودروهای سنگین و تجاری چون طرف تقاضای آن بخش خصوصی است شاهد هستیم حتی خودروهای با عمر بیش از ۴۰ سال همچنان در حال فعالیت و کار هستند. زمانی که طرح نوسازی خودروهای فرسوده مطرح شد، بحث حدود ۲۰۰ هزار خودرو فرسوده مطرح شد که دولت براساس این آمار نوسازی این ناوگان را در دستورکار قرار داد. دولت وعده داده بود تا پایان دولت دوازدهم این اتفاق بیفتد و قرار بود سالانه حدود ۷۰ هزار خودرو در ۳ سال جایگزین شود. اما این امر محقق نشد چون بحث تعرفه‌ها و کاهش روند تولید پیش آمد. در واقع دولت بودجه‌ای برای این امر نداشت. به‌هر حال قرار بود ۸۰ درصد نرخ این خودروها از سوی دولت به شکل وام و فقط ۲۰ درصد نرخ خودرو از سوی متقاضی و خریدار پرداخت شود. درواقع وقتی مصرف‌کننده ۲۰ درصد پول را تامین می‌کند، ۸۰ درصد باقی قرار بود در قالب اعتبار به تولیدکننده ارائه شود، نه متقاضی. دولت به‌طور مستقیم این مبلغ را به شرکت تولیدکننده پرداخت می‌کرد و آنها به شکل CKD یا به‌وسیله خودروهایی که عمق ساخت داخل بالایی داشتند مانند بنز ۱۰ یا ۱۸ تن تولید می‌کردند. از این‌رو تفاوت در تقاضای خودروهای سبک و سنگین، باعث می‌شود به‌راحتی نتوانیم درباره اینکه آیا واردات خودروهای تاجران کارکرده خوب است یا خیر قضاوت کنیم، زیرا می‌گوییم خلأ خودروهای سنگین در بازار عوامل سخت‌تری نسبت به خودروهای سواری دارند و سواری‌ها جایگزین دارند و سنگین‌ها خیر. حال پرسش این است که کشش افراد به این بازار براساس چه عواملی اتفاق می‌افتد؟ در واقع این عامل کار و رونق اقتصادی است که منجر به جذب مشتری به بازار خودروهای سنگین می‌شود. اما کشور درحال‌حاضر در وضعیتی قرار دارد که اقتصادش در حالت رکود بوده و رونق اقتصادی به اندازه کافی در کشور وجود ندارد. در معادن، مسکن، راهسازی و... برای خودروهای سنگین و باری کاری وجود ندارد یا همین‌طور در بحث صادرات و واردات به اندازه گذشته نداریم که بارها از بندرها به مراکز شهرها جابه‌جا شود. یکی از دلایل رونق کار و فعالیت برای خودروهای کشنده بحث رونق واردات و صادرات است. رونق نداشتن این بازار(خودروهای سنگین) به این دلیل است که کار به اندازه کافی برای این خودروها وجود ندارد.

تامین زیرساخت حمل‌ونقل معادن

منیر حضوری
editor@smtnews.ir

یکی از مواردی که معدنکاران از آن گله دارند، افزایش هزینه حمل‌ونقل محصولات معدنی است. آنها برای کاهش هزینه معدنکاری بر توسعه زیرساخت‌ها از جمله جاده‌ها، ریل، بنادر، ناوگان حمل‌ونقل و... تاکید دارند و فراهم کردن آن را جزو وظایف دولتمردان می‌دانند؛ به‌عبارتی بر این مهم تاکید می‌شود که برای کاهش هزینه معدنکاری، دولت وظیفه کلیدی دارد و باید زیرساخت‌های توسعه از جمله زیرساخت حمل‌ونقل را فراهم کند. روزنامه صمت درباره اهمیت تامین زیرساخت‌های حمل‌ونقل با کارشناسان گفت‌وگو کرده که در زیر می‌خوانید.

اهمیت تقویت صنایع مادر

محمدحسین سادات حسینی‌خواجویی، تحلیلگر ارشد حوزه صنعت و معدن با اشاره به اینکه در حال حاضر اقتصاد کشور بیش از هر زمان دیگری نیازمند تقویت صنایع مادر است به صمت گفت: بی‌توجهی به نیازمندی‌های بدیهی و سطحی صنایع مادر ازجمله بخش معدن در بلندمدت آسیب‌های غیرقابل جبرانی را به اقتصاد کشور وارد خواهد کرد. این تحلیلگر ارشد حوزه صنعت و معدن با ابراز تاسف از افزایش صعودی هزینه‌های حمل‌ونقل در بخش معدن گفت: متاسفانه افزایش افسارگسیخته هزینه‌های لجستیکی در بخش معدن بسیاری از معادن را از تمرکز بر هدف نهایی دور کرده است. امروز تامین نیاز اساسی معادن به یک هدف دست‌نیافتنی برای معدنکاران و اغلب صنایع مادر در این حوزه تبدیل شده است. حسینی تصریح کرد: توسعه نیافتن سیستم حمل‌ونقل کشور و ضعف فضای رقابتی در این حوزه موجب چندبرابر شدن هزینه‌ها شده و این امر خود عاملی در افزایش هزینه‌های لجستیکی به‌شمار می‌رود.

پیمان‌سپاری لجستیکی

این تحلیلگر ارشد حوزه صنعت و معدن در پاسخ به این سوال که راهکار حل این مشکل چیست، تصریح کرد: همان‌گونه که در سال‌های اخیر تجارب خوبی در حوزه حمل‌ونقل اینترنتی به‌دست آمده، پیمان‌سپاری لجستیکی اینترنتی نیز می‌تواند به‌عنوان اصلی‌ترین راهکار در نظر گرفته شود. در این روند، فضا برای ورود سرمایه‌گذاران داخلی به موضوع لجستیک آماده می‌شود و در عین حال امری نوآورانه و اقتصادی است. حسینی با اشاره به نقش سازمان‌ها و شرکت‌های بزرگ در این زمینه تصریح کرد: شرکت‌های بزرگ می‌توانند این راهکار را به‌عنوان بخشی از فعالیت‌های خود موردمطالعه و برنامه‌ریزی قرار دهند. ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی در واقع شخص ثالث و شرکت‌هایی هستند که خدمات برون‌سپاری‌شده را ارائه می‌دهند. اگر آنها بتوانند از شبکه‌های برخط استفاده کنند، شاهد شکل‌گیری فضای رقابتی برای کاهش هزینه‌ها و افزایش اشتغال در حوزه‌های مختلف ازجمله معدن خواهیم بود. از طرفی این امر تاثیر بسزایی در سازماندهی شبکه حمل‌ونقل کشور خواهد گذاشت. این تحلیلگر ارشد حوزه صنعت و معدن تاکید کرد: دامنه فعالیت کسب‌وکارهای اینترنتی می‌تواند در دوران پساتحریم در قالب همکاری با شرکای خارجی به آن سوی مرزها هم کشیده شود.


عکس: آیدا فریدی

اهمیت بازار هدف

رامین انتظاری، کارشناس ارشد استخراج معادن با اشاره به اهمیت فروش محصولات معدنی در رشد اقتصادی هر کشوری به صمت گفت: یکی از عوامل حیاتی در ساختار اقتصادی هر کشوری دسترسی آسان، سریع و کم‌هزینه محصولات معدنی به بازارهای هدف و در نهایت رسیدن به هدف اصلی یعنی فروش است. او ادامه داد: برای موفقیت در این روند مکان‌یابی دقیق با در نظر گرفتن تمامی جوانب بدیهی و در مواردی بسیار حساس است.

هزینه بالای حمل‌ونقل

این کارشناس ارشد استخراج معادن با اشاره به افزایش هزینه حمل محصولات معدنی در کشور اظهار کرد: هزینه حمل یک محصول برای رسیدن به بازار هدف گاهی تا ۲ برابر نرخ خود کالا تمام می‌شود، به همین دلیل در پروژه‌های بزرگ اقتصادی مبحث مکان‌یابی بسیار کلیدی است و گاهی تا چند برابر مدت طراحی پروژه وقت لازم است تا مکان بهینه با در نظر گرفتن تمامی فاکتورها پیدا و عملیات اجرایی آغاز شود.

او با اشاره به عوامل موثر در مکان‌یابی یک پروژه اظهار کرد: دسترسی آسان به خطوط مواصلاتی و منابع انرژی ارزان و در دسترس ازجمله عوامل اصلی در مکان‌یابی یک پروژه هستند. انتظاری درباره اهمیت تامین زیرساخت‌ها برای توسعه بخش معدن گفت: در بخش معدن باید زیرساخت‌های لازم از جمله جاده‌های مواصلاتی و ترانزیتی، راه‌آهن و بنادر با ظرفیت‌های بالای بارگیری و تخلیه مواد معدنی و عمق کافی برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ‌تر موردتوجه باشد.

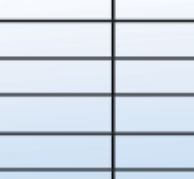
شکوفایی صادرات

این کارشناس ارشد استخراج معادن در پاسخ به این سوال که برای توسعه زیرساخت‌ها چه اقدامات بنیادینی باید انجام شود، اظهار کرد: گسترش ترانزیت جاده‌ای، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، تامین و تولید واگن‌های باری داخلی، گسترش شبکه ریلی کشور و... ازجمله مواردی است که باید با عزم جدی دولت موردتوجه قرار گیرد.

انتظاری تاکید کرد: شکوفایی بخش معدن با تاکید بر توان داخلی و برطرف کردن نواقص زیرساختی کشور قابل‌تحقق است. به‌طور خاص می‌توان به مشکلات تامین ماشین‌آلات معدنی اشاره کرد که ازسوی شرکت‌های بزرگ مانند هپکو، ماشین‌سازی اراک، ماشین‌سازی تبریز قابل‌حل است. البته تامین زیرساخت ریلی هم به اندازه ماشین‌آلات اهمیت دارد.

سخن پایانی...

گاهی هزینه حمل‌ونقل محصولات معدنی آنقدر زیاد است که موضوع مکان‌یابی به دغدغه اصلی فعالان معدنی تبدیل می‌شود؛ از همین رو برای کاهش هزینه‌های معدنکاری به زیرساخت‌هایی قوی نیازمندیم. توسعه جاده‌ها، ریل، بنادر، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و... ازجمله مواردی هستند که باید برای تحقق توسعه معدنی موردتوجه قرار گیرند. به‌باور کارشناسان بی‌توجهی به نیازمندی‌های بدیهی و سطحی صنایع مادر ازجمله بخش معدن در بلندمدت آسیب‌های غیرقابل جبرانی را به اقتصاد کشور وارد می‌کند. آنها باور دارند ضعف توسعه سیستم حمل‌ونقل کشور و ضعف فضای رقابتی گاهی منجر به افزایش هزینه‌ها می‌شود و طرح را از توجیه اقتصادی خارج می‌کند. این گروه به‌عنوان راهکار ضمن تاکید بر نقش دولت در توسعه زیرساخت‌ها، بر نقش سازمان‌ها و شرکت‌های بزرگ در قالب پیمان‌سپاری لجستیکی اینترنتی تاکید دارند. دامنه فعالیت این نوع کسب‌وکارها می‌تواند در دوران پساتحریم در قالب همکاری با شرکای خارجی به آن سوی مرزها هم کشیده شود.


محمدحسین حسینی


رامین انتظاری

خبر

ضرورت پیش‌بینی بودجه مناسب برای اکتشافات معدنی

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس مطرح کرد: هرچند دولت از نبود بودجه برای توسعه بخش معدن دم می‌زند اما می‌توان از اعتبارات بی‌پایان بخش خصوصی داخلی و خارجی برای تجهیز این بخش و بهره‌برداری از ظرفیت معادن استفاده کرد. به گزارش دنیای معدن، عزت‌اله اکبری تالارپشتی با اشاره به بودجه مربوط به اکتشاف معادن در سال ۱۴۰۰ گفت: از آنجا که توسعه معادن و صادرات مواد معدنی در گرو گسترش اکتشاف است، در صورتی که بودجه پیش‌بینی شده برای اکتشاف متناسب با ظرفیت داخلی نباشد، کمیسیون صنایع و معادن ورود کرده و آن را افزایش می‌دهد. نماینده مردم تهران، شمیرانات، ری، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی با اشاره به ریاست خود بر کمیسیون صنایع و معادن مجلس در هشتمین دوره مجلس شورای اسلامی، یادآور شد: در این دوره بودجه اکتشاف معادن از ۲.۵ میلیارد به ۱۰۸ میلیارد یعنی ۵۰ برابر افزایش پیدا کرد. وی با بیان اینکه در صورتی که اکتشاف اساس و پایه قرار گیرد، توسعه رقم می‌خورد، اضافه کرد: در حال حاضر ظرفیت معادن بلااستفاده مانده و به‌درستی از این ظرفیت استفاده نمی‌شود زیرا دولت به این بخش بی‌توجه است. اکبری تالارپشتی با بیان اینکه دولت باید با پیش‌بینی مشوق‌های مناسب، انگیزه بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در حوزه معادن را افزایش دهد، ادامه داد: نقدینگی سرگردان موجود باید به سمت تولید و خدمات اساسی وابسته به تولید که یکی از این بخش‌ها معدن است، هدایت شود. رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: در بودجه سال ۱۴۰۰ تلاش می‌شود زمینه جذب سرمایه بخش خصوصی برای توسعه معدن فراهم شود تا دولت تصدی‌گری در این حوزه را رها کند.

نوبت اول

«آگهی فراخوان»

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت دریافت اسناد	مهلت ارائه پیشنهاد
۱	مناقصه بین‌المللی	۹۹۰۰۸۰۵	مواد نسوز دریچه کشویی تاندیش ایستگاه ریخته گری ۳	۹۹/۱۰/۰۵	۹۹/۱۰/۲۹

ضمناً لیست استعلام‌های مربوط به خریدهای متوسط (بدون برگزاری مناقصه) در سایت شرکت به آدرس ذیل درج می‌گردد.

سایر موارد:

۱- زمان دریافت اسناد: از تاریخ نشر آگهی نوبت اول تا پایان ساعت اداری مهلت دریافت اسناد (مندرج در جدول)

۲- جهت دریافت اسناد و کسب اطلاعات بیشتر به آدرس www.esfahansteel.ir مراجعه فرمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۰۹/۲۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۱۰/۰۱

روابط عمومی ذوب‌آهن اصفهان

نوبت دوم

«آگهی مناقصه عمومی

یک مرحله‌ای شماره: ۵۲۴۲۳۸۸۲»

شرکت فولاد خوزستان «سهامی عام»

مناقصه‌گزار: شرکت فولاد خوزستان

شرح مناقصه: عملیات اجرا و اصلاح چاهک‌های ارت فولادسازی

نوع مناقصه: عمومی یک‌مرحله‌ای

مدت زمان: ۱۰ ماه

مهلت اعلام آمادگی: تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۰۳ (با ارسال ایمیل به نشانی زیر) داوطلبان شرکت در مناقصه با مراجعه به وب‌سایت www.ksc.ir منوی مدیریت خرید و تامین‌کنندگان، ضمن ثبت‌نام و درج کلیه اطلاعات عمومی و تکمیلی خود، مستندات و مدارک لازم را پیوست نمایند.

دریافت اسناد مناقصه (پس از ارائه گواهی صلاحیت ایمنی اداره کار و تائید واحد ارزیابی تامین‌کنندگان) از تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۷ به مدت دو روز در قبال ارائه اصل رسید واریز مبلغ ۵۰۰،۰۰۰ ریال (غیرقابل استرداد) در وجه شرکت فولاد خوزستان

تاریخ تحویل پیشنهادات: روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۹

تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد قیمت/ فنی: روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۳۰

مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۲۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال

نوع تضمین: ۱) ضمانتنامه معتبر بانکی ۲) چک تضمینی و یا واریز مبلغ در وجه شرکت فولاد خوزستان ۳) انجام بلوکه مالی از مطالبات شرکت‌کننده نزد فولاد خوزستان

شماره حساب واریز وجه:

الف) حساب سپهر ۰۱۰۰۳۰۴۴۵۳۰۰۱ بانک صادرات شعبه مجتمع فولاد اهواز کد ۳۸۸۲

ب) حساب سیبا ۰۱۰۲۵۱۳۱۸۶۰۰۲ بانک ملی شعبه مجتمع فولاد اهواز کد ۶۵۳۲

نشانی شرکت: اهواز - کیلومتر ۱۰ جاده اهواز بندر امام، شرکت فولاد خوزستان، مدیریت: خرید خدمات و قراردادها

تلفن: ۶۴۱۲-۳۲۱۳-۶۱۰

ایمیل: M.ADHAMI@KSC.IR

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۰۹/۲۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۰۹/۲۹

روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

شرکت صنایع و معدنی گل گهر

آگهی فراخوان شناسایی شرکت‌ها شماره ۹۹/۲/ف

ردیف	نام تجهیز	برندهای مورد تایید
۱	اکو کاردیوگرافی میله/3D/دارای قابلیت اکومری و استرس اکو	SIEMENS / GE / PHILIPS
۲	اکو کاردیو گرافی پرتابل/3D/دارای قابلیت اکومری	SIEMENS / GE / PHILIPS
۳	فلوروسکوپی دیجیتال	SIEMENS / PHILIPS
۴	ام‌آرآی ۱.۵ تسلا	GE / SIEMENS
۵	آنژیوگرافی قلبی به همراه متعلقات	GE / SIEMENS
۶	پانورکس دیجیتال (دارای آپشن سفالومتری)	PLANMECA / ACTEON
۷	تراکم‌سنج استخوان	GE / DMS / HALOGIC
۸	دستگاه C-ARM	GE / SIEMENS
۹	رادیوگرافی پرتابل	DMS / GE / SIEMENS
۱۰	رادیولوژی دیجیتال DDR	SIEMENS / ARCOMA / PHILIPS / DMS
۱۱	سونوگرافی (پرتابل)/3D	PHILIPS / GE / SIEMENS
۱۲	سونوگرافی با پروب واژینال/3D	PHILIPS / GE / SIEMENS
۱۳	سی‌تی اسکن ۱۶ اسلایس	GE / SIEMENS
۱۴	ماموگرافی دیجیتال/3D	GE / HALOGIC

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد "تأمین دستگاه‌ها و تجهیزات پزشکی و بیمارستانی" به منظور تجهیز بیمارستان تخصصی خود واقع در شهرستان سیرجان را مطابق با جدول ذیل و برندهای مورد تأیید، از طریق برگزاری مناقصه به شرکت(های) واجد شرایط واگذار نماید. هدف از این فراخوان شناسایی شرکت‌های صاحب صلاحیت جهت دعوت به مناقصه می‌باشد.

الزامات مورد نیاز جهت دعوت به مناقصه:

۱- اساسنامه و اظهارنامه ثبتی شرکت (مرتبط با موضوع فراخوان)

۲- آگهی تأسیس شرکت در روزنامه رسمی یا آگهی آخرین تغییرات شرکت حاوی معرفی صاحبان امضاهای مجاز

۳- مدارک مثبته ثبت‌نام اینترنتی مربوط به مودیان مالیات بر ارزش‌افزوده.

۴- تأمین‌کنندگان می‌بایست، لیست و مشخصات فنی مدل‌های تجهیزات هر برند را که مطابق باشرایط فراخوان قادر به تأمین آنها می‌باشند، ارسال نمایند.

۵- شرکت متقاضی باید در سامانه IMED اداره کل تجهیزات پزشکی ثبت و فعال باشد.

۶- تجهیزات پیشنهادی باید دارای کد IRC معتبر باشد.

۷- ارائه سوابق تأمین، نصب و بهره‌برداری از تجهیزات موضوع فراخوان (رونوشت قراردادهای قبلی)

۸- شرکت دارای تیم خدمات پس از فروش با تجربه و به تعداد کافی برای ارائه خدمات باشد. (شرکت‌هایی که دارای تیم خدمات پس از فروش در استان کرمان و یا شهر سیرجان باشند. در شرایط برابر دارای مزیت خواهند بود)

۹- شرکت‌های طرف قرارداد موظف هستند کلیه الزامات نصب و آموزش را پیش از حمل یا تحویل کالاها در زمان مناسب به خریدار به‌صورت مکتوب اعلام نمایند.

۱۰- در صورت نیاز به آموزش متخصصین پزشکی یا مهندسین بیمارستان برای تجهیزات با فناوری پیشرفته (High tech) شرکت ها متعهد به ارائه این آموزش‌ها در محل بیمارستان، مراکز نصب داخل کشور و در صورت ضرورت خارج از کشور می‌باشند.

۱۱- اخذ ضمانت اجرایی از شرکت‌های متقاضی پس از مشخص شدن لیست نهایی جهت ارائه خدمات پس از فروش، گارانتی محصول و مطابقت دستگاه با مشخصات و خواسته خریدار

شرکت‌کنندگان در فراخوان می‌بایست کلیه مدارک مربوط به الزامات فوق را در پاکت دربسته و مهر موم شده قرار داده (روی پاکت بایستی نام شرکت، شماره و موضوع فراخوان قید شود) و حداکثر تا روز چهارشنبه مورخ ۹۹/۱۰/۱۰ به نشانی دفتر مرکزی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر واقع در خیابان دکتر فاطمی- روبروی هتل لاله- ساختمان نگین، پلاک۲۷۳ - کدپستی: ۱۴۱۴۶۱۸۵۵۱ - دبیرخانه مرکزی و یا به نشانی دفتر کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر واقع در کیلومتر ۵۰ جاده شیراز ارسال نمایند.

مدیریت قراردادها و معاملات
شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در پایگاه خبری گسترش دنبال کنید
www.Gostaresh.news

یادداشت

حمل‌ونقل تهدیدی برای آینده صنایع معدنی



منصور یزدی‌زاده
مدیرعامل شرکت ذوب آهن اصفهان

صنعت حمل‌ونقل کشور و توسعه ناوگان جاده‌ای و ریلی و صد البته در کنار آن رشد و توسعه اصولی و علمی راه‌های ارتباطی و خطوط ریلی، یکی از اولویت‌های مهم دولت‌ها محسوب می‌شود، چراکه به رشد و توسعه اقتصادی منجر خواهد شد، تا جایی که صنعت حمل‌ونقل معیاری مهم برای توسعه‌یافتگی کشورها محسوب می‌شود.سهم صنعت حمل‌ونقل از GDP (تولید ناخالص داخلی) کشور حدود ۱۲ درصد برآورد می‌شود. این رقم حکایت از اثرگذاری و اهمیت این بخش دارد. تا جایی که می‌تواند پایه‌گذار رشد و بالندگی سایر بخش‌های اقتصادی یا ایجاد بحران برای آنها باشد. بدیهی است صنایع معدنی و فولادی کشور نیز از تاثیرپذیری حمل‌ونقل مستثنا نیستند.

در این میان، بخش معدن، صنایع معدنی و همچنین صنعت حمل‌ونقل کشور وابستگی کاملی به هم دارند و درواقع بود و نبود آنها بستگی به هم دارد و به‌شدت به هم متکی هستند. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که صنایع معدنی و فولادی طی یک دهه اخیر رشد بسیار قابل‌توجهی داشته است. این در حالی است که بخش حمل‌ونقل با وجود تمام زحمات و دستاوردهای اخیر به‌ویژه در بخش ریلی نتوانسته به پای بخش معدنی و فولاد رشد و توسعه یابد. بنابراین این‌گونه به‌نظر می‌رسد که کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور، چالش عمده‌ای است که با آن مواجه هستیم، چراکه این زیرساخت‌ها جوابگوی نیاز معادن و صنایع معدنی نیستند.در همین حال، با توجه به دو سویه بودن معدن و حمل‌ونقل، هر دو طرف ممکن است دچار آسیب‌های شدیدی شوند که بر اقتصاد کشور تأثیرگذار باشد. از سوی دیگر، آمارهای منتشر شده در دهه اخیر حکایت از آن دارد که هزینه حمل‌ونقل در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه به ترتیب ۳.۴ و ۸.۲۵ درصد از قیمت تمام‌شده کالا را شامل می‌شود. این درحالی است که قیمت حمل‌ونقل در کشور ما به مراتب بالاتر است و همین موضوع تاثیر به‌ویژه منفی بر عملکرد تولیدکنندگان ایرانی دارد. به‌عنوان مثال، برآوردها حکایت از آن دارد که هزینه حمل‌ونقل صادرات فولاد در کشور بیش از ۹ درصد قیمت تمام‌شده این محصول را به خود اختصاص می‌دهد. این رقم حتی بالاتر از متوسط هزینه جابه‌جایی در کشورهای در حال توسعه است و جای تأمل بسیار دارد. به‌عبارتی، با توجه به حاشیه سود بسیار اندک صنایع فولادی، نوسان‌های قیمتی در حوزه حمل‌ونقل و جابه‌جایی محصول تأثیر بسیاری بر رقابت‌پذیری فولاد و محصولات فولادی در بازارهای داخلی و به‌ویژه صادراتی دارد.ایجاد، توسعه و بهسازی خطوط جاده‌ای، گسترش و توسعه خطوط حمل‌ونقل ریلی در قالب شبکه‌های عنکبوتی، ۲ خطه شدن خطوط ریلی، تامین اقلام خودروهای سنگین مانند لاستیک، تجهیزات و قطعات برقی و تامین دیزل از جمله موارد عمده بخش حمل‌ونقل کشور است. توسعه این موارد ضروری به‌نظر می‌رسد. هرچند در شرایط کنونی و با توجه به رشد روزافزون قیمت‌های حمل‌ونقل، کمبودهای این صنعت چالش و کمبود بزرگی برای صنایع معدنی کشور به‌شمار می‌رود.

خبر

افزایش تولید آهن اسفنجی و گندله «فولاد»

تولید آهن اسفنجی در شرکت فولاد مبارکه اصفهان طی ۸ ماهه امسال بیش از ۱۴ درصد افزایش داشته و در زمینه تولید گندله نیز این شرکت، افزایش تولید ۹.۹ درصدی را تجربه کرده است. به‌گزارش شاتا، در ۸ ماهه امسال تولید آهن اسفنجی در مجتمع فولاد مبارکه به ۶ میلیون و ۱۳۱ هزار تن رسید که با توجه به تولید ۵ میلیون و ۳۶۶ هزار تن در مدت مشابه سال گذشته، افزایش ۱۴.۳ درصدی داشته است. شرکت فولاد مبارکه همچنین در ۸ ماهه امسال ۵ میلیون و ۷۳۲ هزار تن فولاد خام (تختال) تولید کرد که افزایش ۸ درصدی را نسبت به ۸ ماهه سال گذشته داشته است. میزان تولید فولاد خام (تختال) این شرکت در ۸ ماهه منتهی به سال گذشته (۱۳۹۸)، ۵ میلیون و ۳۰۳ هزار تن بوده است. در زمینه تولید گندله نیز مبارکه افزایش تولید ۹.۹ درصدی را تجربه کرده است. در دوره منتهی به ۳۰ آبان امسال (۸ ماهه ۱۳۹۹) برابر ۴ میلیون و ۹۵۳ هزار تن گندله تولید شد که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۴ میلیون و ۵۰۶ هزار تن بوده است.

کمبود جدی در ناوگان حمل‌ونقل

صنعت حمل‌ونقل از صنایع معدنی عقب ماند

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: مهدی کاوه‌ای

باوجود توسعه صنعت حمل‌ونقل هنوز سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی به‌منظور حمل مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی انجام نشده است. این محصولات اغلب از شاهراه‌های اصلی کشور که محل عبور و مرور مسافران است، انتقال می‌یابند

کمبود در زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور یکی از مهم‌ترین چالش‌های بخش معدن و صنایع معدنی محسوب می‌شود. چالشی که هر روز و با تقویت این بخش و اجرایی شدن طرح‌های توسعه‌ای بیش از پیش نمایان می‌شود. در همین حال هزینه حمل بخش قابل‌توجهی از هزینه تمام‌شده تولید در حوزه معدن و صنایع وابسته به آن را به خود اختصاص می‌دهد و از این رو نیز اهمیت دارد. حمل‌ونقل در ۴ دسته جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی تقسیم‌بندی می‌شود. از میان ۴ مورد یادشده سیستم حمل‌ونقل ریلی از سوی فعالان صنعتی با استقبال بیشتری روبه‌رو شده، چراکه بهره‌گیری از آن از منظر راندمان، حفظ محیط زیست و ایمنی از توجیه بیشتری برخوردار است. در همین حال با توجه به امکان حمل انبوه صرفه اقتصادی دارد.

الزامات توسعه صنایع

محمدرضا احمدی، مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان در گفت‌وگو با صمت درباره زیرساخت‌های صنعت حمل‌ونقل کشور و تاثیر آن بر عملکرد صنایع معدنی و فلزی، گفت: باوجود توسعه صنعت حمل‌ونقل در سال‌های پس از انقلاب، متاسفانه هنوز سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی به‌منظور حمل مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی انجام نشده است. این محصولات اغلب از شاهراه‌های اصلی کشور که محل عبور و مرور مسافران است، انتقال می‌یابند. از سوی دیگر، توسعه نیافتن زیرساخت‌های ریلی به‌ویژه در مناطقی مانند سنگان که ذخایر عظیمی از سنگ‌آهن ایران در آن وجود دارد، مشکلات بزرگی را ایجاد کرده است. فاصله طولانی بسیاری از واحدهای تولیدی کشور از زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی نیز این واحدها را با چالش‌هایی در تامین مواد اولیه مورد نیاز خود در تولید روبه‌رو می‌کند. احمدی در ادامه افزود: انتقال مواد معدنی از فاصله‌های طولانی انجام می‌شود و همین موضوع قیمت حمل این مواد را افزایش و حاشیه سود را برای شرکت‌های فعال در حوزه معدن و صنایع‌معدنی کاهش می‌دهد؛ بنابراین امید است با توسعه هرچه بیشتر صنعت حمل‌ونقل در کشور، گرهی از مشکلات این فعالان اقتصادی باز شود. مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان خاطرنشان کرد: باتوجه به برنامه تولید ۵۵ میلیون فولاد در افق ۱۴۰۴ و با در نظر گرفتن استخراج حدود ۲۰۰ میلیون تن سنگ‌آهن و بیش از ۱۰۰ میلیون تن کنسانتره و گندله و حجم بزرگی از جابه‌جایی‌ها، به‌طور قطع شبکه جاده‌ای چاره‌ساز نخواهد بود و باید شبکه ریلی به‌طور گسترده ایجاد شود و به بهره‌برداری برسد.احمدی درباره ایمنی در حمل‌ونقل گفت: حمل‌ونقل در داخل شبکه معادن و صنایع‌معدنی با نظارت کامل واحد HSEE انجام می‌شود، اما به‌دلیل فرسوده بودن ماشین‌آلات، مشکلات ناشی از تحریم و نبود قطعات یدکی، سطح ایمنی ماشین‌آلات کاهش یافته است؛ بنابراین نیاز اساسی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور وجود دارد.



محمدرضا احمدی



سعید برزگر

جابه‌جایی با حداقل هزینه

سعید برزگر، کارشناس صنایع معدنی در گفت‌وگو با صمت و در پاسخ به سوالی مبنی بر تاثیر عملکرد صنعت حمل‌ونقل بر فعالیت صنایع معدنی به‌ویژه در حوزه فولاد، گفت: در اغلب موارد شاهدیم که فاصله قابل‌توجهی میان معادن با واحدهای فرآوری و تولید محصول وجود دارد. بر همین اساس نیز با توجه به فاصله قابل‌توجه میان معادن، واحدهای تولیدی، بازارهای مصرف و گستردگی کشور، توسعه صنعت حمل‌ونقل ضروری به‌نظر می‌رسد. برزگر افزود: در میان انواع روش‌های جابه‌جایی، حمل‌ونقل ریلی از اهمیت ویژه‌ای برای صنایع معدنی برخوردار است، چراکه امکان انتقال بخش قابل‌توجهی از محصولات را با هزینه پایین‌تر فراهم می‌کند. وی در ادامه خاطرنشان کرد: ایران با در اختیار داشتن حدود ۱۵ هزار کیلومتر خط ریلی، رتبه بیست‌ویکم را در جهان به خود اختصاص داده است. حجم جابه‌جایی بار در کشور بیش از ۵۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود که از این میزان فقط ۱۲ درصد آن از طریق ریل انجام می‌شود. رقم یادشده بسیار محدود است؛ بنابراین سرمایه‌گذاری و توسعه در این بخش ضروری به‌نظر می‌رسد.

زیرساختی برای پیشرفت

این فعال صنعتی تاکید کرد: حمل‌ونقل یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌ها در حوزه صنعت محسوب می‌شود. جابه‌جایی یکی از پارامترهای موثر در هزینه تمام شده یک محصول محسوب می‌شود. در همین حال باید تاکید کرد از میان روش‌های مختلف جابه‌جایی محصول حمل‌ونقل ریلی شیوه‌ای موثرتر و ارزان‌تر است. بر همین اساس بهره‌گیری از حمل ریلی می‌تواند بازدهی و بهره‌وری یک مجموعه را تا حد قابل‌قبولی افزایش دهد. با این وجود، باید اعتراف کنیم که توسعه خطوط ریلی کشور متناسب با توسعه معادن و صنایع معدنی و فلزی انجام نشده است. برزگر در ادامه با اشاره به اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد کشور تاکید کرد: براساس سند چشم‌انداز، ظرفیت تولید فولاد کشور در افق ۱۴۰۴ به ۵۵ میلیون تن افزایش می‌یابد. تولید ۵۵ میلیون تن فولاد به ۸۰ میلیون تن گندله و ۵۰ میلیون تن آهن‌اسفنجی نیاز دارد. جابه‌جایی و تامین این حجم از محصول با توجه به ظرفیت‌های فعلی صنعت حمل‌ونقل کشور، امکان‌پذیر به‌نظر نمی‌رسد؛ بنابراین باید نگاهی ملی به توسعه صنعت حمل‌ونقل به‌ویژه حمل ریلی جاری باشد. وی در پایان تاکید کرد: در حال حاضر بخش قابل‌توجهی از جابه‌جایی‌ها از طریق جاده انجام می‌شود اما باید تاکید کرد که حمل از طریق جاده با انواع حوادث روبه‌رو و از سطح ایمنی پایین‌تری در مقایسه با حمل ریلی برخوردار است.

سخن پایانی

ازمجموع موارد یادشده این‌گونه برداشت می‌شود که توسعه صنعت حمل‌ونقل همگام با توسعه فعالیت صنایع ضروری به‌نظر می‌رسد. در طول سال‌های گذشته صنایع معدنی با توجه به ظرفیت‌هایی که در اختیار دارند مورد توجه بیشتری قرار گرفته‌اند و نقش آنها در اقتصاد بیش از پیش نمایان شده است. بر همین اساس نیز شاهد توسعه در این بخش بوده‌ایم. بنابراین انتظار می‌رود همگام با توسعه معدن و صنایع وابسته به آن توسعه صنایع لجستیک نیز مورد توجه قرار گیرد.

افزایش درآمد فولاد هرمزگان در سال جاری



میزان درآمد و تناژ فروش شرکت فولاد هرمزگان از ابتدای سال جاری تاکنون، حدود ۶۷ درصد افزایش یافته است. به‌گزارش ایرنا، فرزاد ارزانی مدیرعامل فولاد هرمزگان اظهارکرد: به لحاظ تناژ در ۸ ماهه سال جاری، ۳۵ درصد محصولات فولاد هرمزگان در بازارهای صادراتی و ۶۵ درصد در بازارهای داخلی به فروش رفته است. به‌گفته وی، فولاد هرمزگان در بخش احیا مستقیم ۵ درصد افزایش تولید داشته و در واحد فولادسازی و ریخته‌گری مداوم نیز پیشرفت‌های خوبی حاصل شده است. ارزانی ابراز کرد: طبق بخشنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت، فولاد هرمزگان در بورس حضوری فعال دارد و اولویت نخست ما تامین نیازهای داخلی است. ارزانی درباره طرح‌های توسعه فولاد هرمزگان نیز بیان کرد: در سال آینده تعدادی طرح توسعه‌ای تعریف کرده‌ایم و قرار است این طرح‌ها به مرحله اجرایی برسد و تعدادی طرح توسعه‌ای نیز تا پایان امسال تعریف‌شده که به مرور اسناد مناقصه آن منتشر خواهد شد. وی افزود: یکی از مهم‌ترین طرح‌های سال آینده این شرکت، تولید ورق عریض است که با گروه فولاد مبارکه انجام و در نیمه نخست سال آینده کارهای اجرایی آن شروع خواهد شد. وی تصریح کرد: با حمایت فولاد مبارکه ظرفیت تولید فولاد هرمزگان از ۱.۵ به ۲ میلیون تن در زیر سقف می‌رسد، بنابراین در سال آینده هم افزایش تولید ادامه می‌یابد. ارزانی پیش‌بینی کرد با انجام این طرح‌های توسعه‌ای تا پایان سال فولاد هرمزگان ۱۵۰ هزار تن افزایش تولید داشته باشد. فولاد هرمزگان دومین کارخانه بزرگ تولید فولاد بعد از انقلاب، در کنار خلیج‌فارس در زمینی به مساحت ۹۵ هکتار در ۱۳ کیلومتری غرب شهر بندرعباس و در منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس واقع شده است. فولادهای تولیدی در شرکت فولاد هرمزگان بیشتر فولادهای کربنی برای کاربرد رول و ورق به صورت نورد گرم و سرد است. گفتنی است شرکت فولاد هرمزگان دارای ظرفیت اسمی ۱.۵ میلیون تن تختال (اسلب) به ضخامت ۲۰۰ و ۲۵۰ میلی‌متر، عرض ۹۰۰ تا ۲ هزار میلی‌متر و طول ۶ هزار تا ۱۲ هزار میلی‌متر است.

نماینده مردم بیجار در مجلس شورای اسلامی:

دنبال تکمیل زنجیره فولاد کردستان هستم

نماینده مردم شهرستان بیجار در مجلس شورای اسلامی گفت: به‌دنبال تکمیل زنجیره فولاد کردستان هستم و هدفم ایجاد اختلاف و بازپس‌گیری این پروژه از قروه نیست. به‌گزارش دنیای معدن، علیرضا زندیان در گفت‌وگویی در بیجار به نتیجه سؤال خود از وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره تخلفات و جانمایی زنجیره فولاد کردستان، اظهارکرد: من دنبال تکمیل این پروژه هستم و هدفم ایجاد اختلاف و بازپس‌گیری بخشی از این پروژه از شهرستان قروه نیست.وی با بیان اینکه مردمان شهرستان قروه نیز مانند بیجار دنبال این پروژه و ایجاد اشتغالزایی هستند، گفت: بر خلاف برخی اظهارات، هدفم پیگیری تکمیل زنجیره فولاد در بیجار و توسعه کردستان است. وی تصریح کرد: سؤال من از وزیر صنعت، معدن و تجارت این بوده که با توجه به ظرفیت‌های اقتصادی در زمینه آب تلوار و دسترسی به کوتاه‌ترین مسیر شبکه ریلی تبریز و تصویب راه آهن بیجار-زنجان و اتصال به قروه و وجود زیرساخت‌ها و ۷۰ درصد معادن کردستان در بیجار، چرا باید پروژه در ۲ شهرستان اجرا شود؟ وی افزود: شهرستان بیجار زیرساخت‌های لازم مانند معادن، خاک آهن، کنسانتره، گندله و آهن اسفنجی برای اجرای زنجیره فولاد بیجار را داشته و باید این پروژه در این شهرستان تکمیل شود. زندیان از نماینده قروه و کارشناسان مربوط دعوت کرد برای تسریع در اجرای پروژه زنجیره فولاد استان کردستان همکاری لازم را داشته باشند. نماینده مردم بیجار در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در احقاق حق مردم نجیب حوزه انتخابیه ذره‌ای کوتاه نخواهم آمد، اظهارکرد: برای احقاق حق مردم استان و حوزه انتخابیه‌ام هیچ‌گونه کوتاهی نخواهم داشت و با تمام تلاش در چارچوب قانون پیگیر مطالبات بحق مردم خواهم بود. گفتنی است سابقه طرح احداث زنجیره فولاد در استان، مربوط به سفر استانی اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهوری به کردستان در خرداد ۹۴ بوده که مقرر شد، زنجیره فولاد با ظرفیت‌های ۲.۵ میلیون تن کنسانتره، ۲.۵ میلیون تن گندله، ۱.۶ میلیون تن آهن اسفنجی و ۱.۵ میلیون تن ذوب و ریخته‌گری به‌منظور تولید ۱.۵ تن ورق سیاه، نورد گرم فولادی در کردستان اجرایی و هزاران موقعیت شغلی ایجاد شود که پس از مصوبات و انجام فرآیند اولیه، شریعتمداری وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت در اقدامی قابل‌تأمل و سؤال‌برانگیز احداث ۲ واحد آهن اسفنجی ۸۰۰ هزار تنی به‌طور جداگانه در شهرستان‌های بیجار و قروه را صادر کرد.

فراخوان مناقصه عمومی
همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده) دو مرحله‌ای (تجدید مناقصه)
(خرید اتصالات فولادی ۹۹۳۰۰۱۲)
نوبت اول شماره مجوز: ۱۳۹۹.۵۳۸۹
شرکت ملی گاز ایران
شرکت گاز استان البرز
(سهامی خاص)
شرکت گاز استان البرز در نظر دارد مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی "خرید اتصالات فولادی" مناقصه به شماره نیاز در سامانه ستاد (۲۰۹۹۰۰۱۴۰۲۰۰۰۰۵۵) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی (دولت) برگزار نماید.
کلیه مراحل برگزاری مناقصه‌گر دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه انجام نمایند. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۲۹ می‌باشد.
مبلغ برآورد اولیه ۷.۸۰۲.۵۰۰.۰۰۰ ریال
مبلغ تضمین شرکت در فرآیند رجاع کار: مطابق آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی به‌شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ تاریخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲ به مبلغ ۳۹۰.۱۲۵.۰۰۰ ریال
آخرین زمان بارگزاری اسناد توسط مناقصه‌گزار در سایت تا ساعت ۱۶:۰۰ روز چهارشنبه تاریخ ۹۹/۱۰/۰۳
آخرین زمان بارگزاری اسناد توسط مناقصه‌گر در سایت تا ساعت ۱۶:۰۰ روز چهارشنبه تاریخ ۹۹/۱۰/۱۷
زمان بازگشایی پاکت‌ها (از طریق سامانه ستاد)
گشایش پاکت «الف و ب»: ساعت ۰۹:۰۰ روز سه‌شنبه تاریخ ۹۹/۱۰/۳۰
گشایش پاکت «ج»: ساعت ۰۸:۰۰ روز یکشنبه تاریخ ۹۹/۱۱/۰۵
مناقصه‌گران نیز می‌توانند جهت کسب اطلاعات از دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت مراحل پیمان‌سپاری در خصوص اسناد مناقصه به آدرس: کرج، میدان طالقانی، بلوار تعاون، خیابان فرهنگ، روبروی تربیت ۶، شرکت گاز استان البرز و تلفن: ۳۴۱۸۷۱۴۶-۱۴۳ نمابر: ۰۲۶۳۲۵۲۰۸۶۸ مراجعه و یا تماس حاصل نمایند.
شرایط مناقصه‌گر: ارائه تاییدیه وزارت نفت و یا شرکت ملی گاز ایران در خصوص اقلام موضوع مناقصه توسط مناقصه گران الزامی می‌باشد.
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴-۰۲۱ دفتر ثبت‌نام: ۸۵۱۹۳۷۶۸ - ۸۸۹۶۹۷۳۷
اطلاعات تماس دفاتر ثبت‌نام سایر استان‌ها، در سایت سامانه (www.setadiran.ir)، بخش "ثبت نام/ پروفایل تامین کننده/ مناقصه‌گر" موجود است.
مدت اعتبار پیشنهادات: ۳ ماه تقویمی در صورت صلاحدید مناقصه‌گزار جهت یک دوره سه ماه تمدید خواهد شد.
کد فراخوان پایگاه اطلاع‌رسانی: Http ://iets.mporg.ir
روابط عمومی شرکت گاز استان البرز
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۰۹/۲۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۱۰/۰۱

آگهی مناقصه عمومی
شرکت بازرگانی معادن و صنایع معدنی ایران (سهامی خاص)
جهت تأمین خوراک کارخانجات همدان و کردستان در سال ۱۳۹۹ نیاز به خرید سنگ آهن دانه بندی شده مگنت از طریق مناقصه عمومی با عیار آهن ۵۰-۴۵ درصد به هر میزان و تناژ (حداقل ۱۰،۰۰۰ تن) دارد. لذا از علاقه مندان جهت شرکت در مناقصه دعوت می‌شود با مراجعه به سایت شرکت به آدرس: www.immicc.com اسناد مربوطه را تکمیل و پس از امضاء و مهر حداکثر تا تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۰ به واحد بازرگانی شرکت واقع در: تهران، بلوار سعادت آباد، نرسیده به خروجی آیت الله هاشمی رفسنجانی (شرق)، خیابان شهید مجید حق طلب غربی (۲۶ غربی)، پلاک ۴۹، طبقه چهارم تحویل نمایند. ضمناً متقاضیان جهت اطلاعات بیشتر با شماره تلفن: ۸۸۶۸۲۶۷۵ - ۰۲۱ تماس حاصل نمایند.

سازمان آگهی‌ها
۸۸ ۷۲۲ ۷۳۳

نوبت دوم
آگهی مناقصه عمومی تجدید شده
شماره ۹۹/۴۳/ع
شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد پروژه "نصب مجدد سیلوی باطله جمع‌آوری شده، در محل جدید و انجام اصلاحات نوار مربوطه با ارائه خدمات مهندسی، تأمین کالا و تجهیزات و نصب به‌صورت (EPC)" خود را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین‌کنندگان از قسمت تأمین‌کنندگان و مشتریان - مناقصه‌ها دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۹۹/۱۰/۱۰ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه روز چهارشنبه مورخ ۹۹/۱۰/۳ مقرر شده است. شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.
مدیریت قراردادها و معاملات
شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

گسترش
تجارت
روزنامه صمت
شنبه
۲۹ آذر ۱۳۹۹
۴ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
۱۹ دسامبر ۲۰۲۰
شماره ۱۶۸۵
پیاپی ۳۰۰۳

کرایه حمل اجباری یا اختیاری؟!



چه بر سر نمایشگاه گردشگری خواهد آمد



اظهارنظر کارشناسان درباره وضعیت حمل‌ونقل تجاری کشور

ترانزیت می‌تواند برگ برنده ما باشد



بیشتر کارشناسان اقتصادی معتقدند استعداد و توان شبکه ترانزیت کشور به‌حدی است که در صورت اجرایی شدن می‌توان اقتصاد ترانزیتی را جایگزین اقتصاد نفتی کرد. اما در عین حال همین کارشناسان معتقدند این شبکه در کشور ما هنوز از نظر اجرایی قابلیت‌های لازم برای تبدیل شدن به یک ساختار منسجم را ندارد و نمی‌توان با این شرایط درباره سودآور بودن آن برای کشور اطمینان حاصل کرد. این اظهارنظرها در حالی صورت می‌گیرد که در شرایط فعلی کشور که درآمدهای نفتی بسیار محدود شده، شاید برنامه‌ریزی برای احیای این شبکه و جلب‌نظر کشورهای منطقه برای بهره‌گیری از آن، بتواند بار بخشی از ارزآوری کشور را به دوش بکشد و پشتوانه‌ای برای اقتصاد باشد. اما حمل‌ونقل تجاری و شبکه ترانزیت کشور چگونه می‌تواند موجب سودآوری شود و اگر این امر شدنی است، چه مشکلات و موانعی در مسیر تحقق آن وجود دارد؟ با گزارش صمت در این‌باره همراه باشید:

به ظرفیت‌های بالقوه خوش نباشیم



محمد محمدپور عمران، کارشناس اقتصاد و عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران درباره سودآوری ترانزیت برای کشور در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: در اینکه شبکه ترانزیت می‌تواند پدیده‌ای سودآور برای کشور باشد، هیچ شکی نیست اما سودآوری و افزایش ثروت ملی، تنها یکی از مزایای ترانزیت است، زیرا علاوه بر آن ترانزیت می‌تواند یکی از محورهای مهم افزایش امنیت ملی باشد. وقتی کشورهای زیادی نیازمند این باشند که از طریق کشور شما کالاهای خود را صادر یا وارد کنند و کالاهای موردنیاز خود را از این طریق تامین کنند، منافع شما و آنها به‌صورت مشترک تعریف می‌شود و به همین دلیل اهمیت راهبردی کشور افزایش پیدا می‌کند. در واقع مقوله ترانزیت را نباید فقط از منظر اقتصادی و درآمدزایی ببینیم و باید نقش آن در افزایش امنیت ملی و دستاوردهای امنیتی و سیاسی نیز در نظر بگیریم. محمدپور عمران در این‌باره افزود: ایران چون در محل اتصال دو قاره آسیا و اروپا قرار گرفته و در کنار آن ظرفیت ارتباط با قاره افریقا را نیز دارد، نسبت به کشورهای دیگر منطقه از اهمیت بالاتری در بحث ترانزیت برخوردار است و بسیاری از کشورها تمایل دارند نقل و انتقال کالاهای خود را از طریق ایران انجام دهند. همچنین ظرفیت بالای کشور ما در ترانزیت زمینی کالا که شامل حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای می‌شود، می‌تواند سودآوری قابل‌توجهی را برای ما به همراه داشته باشد. وی در این باره به کشور افغانستان اشاره کرد و گفت: این کشور مایل است از مسیر کریدور چابهار با آب‌های آزاد و دنیا ارتباط داشته باشد زیرا خود به دریا راه ندارد و ۹۰ درصد حمل‌ونقل دنیا از طریق دریا صورت می‌گیرد. البته این موضوع در صورتی به‌نحو مطلوب به اجرا درخواهد آمد که ما موضوع بنادر جنوبی ایران و افغانستان را به‌صورت یک پروژه مدنظر قرار دهیم که در زمان معینی به ثمر بنشیند و حلقه‌ها و کمبودهای آن تکمیل شود. البته این تمایل در زمینه کشورهای بزرگی مثل چین، روسیه، هند و کشورهای آسیای میانه نیز وجود دارد. محمدپور عمران در عین حال با اشاره به اینکه این دستاوردها زمانی محقق می‌شود که ظرفیت‌های کشور در زمینه ترانزیت به بهره‌برداری برسند، خاطرنشان کرد: امروز بسیاری از کشورها در زمینه گسترش شبکه ترانزیت روی ایران حساب ویژه باز کرده‌اند و ما اگر از ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم، می‌توانیم با داشتن تعداد بالای همسایگان و وسعت جغرافیایی بیشتر نسبت به همسایگان، در این زمینه به شکلی پویاتر عمل کنیم؛ اما نکته اینجاست که این ظرفیت‌ها هنوز آنطور که باید بالفعل نشده‌اند و دلیل اصلی این موضوع نیز این است که ما پروژه‌های خود را در این حوزه به‌صورت زنجیره تعریف نکرده‌ایم و هنوز کریدورهای خود را با نگاه ترانزیت کالا کامل نکرده‌ایم. همچنین یکی از مباحث اصلی در ارائه خدمات مطلوب ترانزیتی این است که حمل‌ونقل چندوجهی را نیز در کشور تسهیل کنیم که این موضوع شامل ریل، جاده و دریا می‌شود و مجموعه اینها باعث می‌شود ما بتوانیم سرویس لازم را به مشتریان خود ارائه بدهیم. وی همچنین درباره دیگر مشکلات حمل‌ونقل تجاری در کشور گفت: ما در حال حاضر ده‌ها شرکت کوچک در این زمینه داریم اما می‌شود به‌جای اینکه انواع مجوزها را به شرکت‌های کوچک در این زمینه بدهیم که بسیاری از آنها پس از مدت کوتاهی فعالیت از صحنه محو می‌شوند، از ورود شرکت‌های بزرگ‌تر به این عرصه استقبال کنیم تا بتوانند خدمات مختلف را به درخواست‌کنندگان ارائه دهند. ما باید سرویس‌دهنده‌های بزرگ‌مقیاس را در این حوزه افزایش دهیم. این کارشناس اقتصادی درباره وضعیت کنونی ترانزیت در کشور نیز بیان کرد: در حال حاضر ما از ظرفیت حمل‌ونقل زمینی استفاده می‌کنیم و در نقطه صفر نیستیم اما دستاوردها می‌تواند بسیار بیش از آنچه امروز داریم باشد و با تکمیل کریدورهای شمال-جنوب و همین‌طور شرق-غرب، می‌توانیم به دستاوردهای بیشتری برسیم. تکمیل این کریدورها چه در بخش ریلی و چه در بخش جاده‌ای می‌تواند جهش بزرگی در حمل‌ونقل ما ایجاد کند. محمدپور عمران در ادامه درباره مهم‌ترین موانع تکمیل شبکه حمل‌ونقل تجاری کشور عنوان کرد: ادغام در زنجیره‌های جهانی و ارائه سرویس به شرکت‌های بین‌المللی باید در یک فضای مثبت تعریف شود اما ما می‌خواهیم حتما خود آن را انجام دهیم و این مسأله باعث می‌شود حضور ما در فضای بین‌المللی با مشکل مواجه شود. وی در این‌باره افزود: حمل‌ونقل هوشمند باری و نرم‌افزارهای مربوطه ظرفیت جدیدی است که در اقتصاد مبتنی بر آی‌تی باید از آن در توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی استفاده کرد. همچنین بازنگری در قوانین و مقررات دست‌وپاگیر و به‌نوعی برخی سختگیری‌های گمرکات کشور، باعث می‌شود روند توسعه و بهره‌برداری از شبکه ترانزیت کشور با سهولت بیشتری انجام شود و کشورهای بیشتری به استفاده از این امکانات راغب باشند.

علاوه بر تکمیل باید به رقابت هم بیندیشیم



رئیس سازمان توسعه تجارت کشور درباره موضوع حمل‌ونقل تجاری و مشکلات آن در کشور، در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: جدا از موضوعاتی مانند تحریم‌های دولت امریکا و بحران کرونا که مبادلات تجاری بین‌المللی کشور را مختل کرده، بخشی از مشکلات ما در این زمینه ساختاری است و خود باید برای رفع آنها اقدام کنیم.

حمید زادبوم، با اشاره به مواردی از مشکلات ساختاری در حوزه تجارت کشور گفت: مشکلات ساختاری در تولید صادراتی، مشکلات ساختاری در نظام تامین مالی تولید و صادرات و همین‌طور مشکلات ساختاری در حمل‌ونقل و لجستیک، مشکلاتی هستند که از گذشته وجود داشته‌اند و برای رفع، نیاز به برنامه‌ریزی و زمان دارند.

وی در این‌باره افزود: ما باید بپذیریم که یکی از مشکلات جدی ما برای ایجاد توسعه تجاری و افزایش صادرات موضوع لجستیک و حمل‌ونقل است. در حقیقت یکی از مشکلات تجارت خارجی ما لجستیک ضعیف و حمل‌ونقل ناکارآمد است که این ناکارآمدی می‌تواند از قیمت‌گذاری خدمات حمل‌ونقل در سیستم‌های داخلی تا فراهم نبودن زیرساخت‌ها گستردگی داشته باشد؛ مشکلاتی که با برنامه‌ریزی دقیق و نظارت مطلوب می‌توان به‌راحتی آنها را برطرف و روابط تجاری کشور را در مسیر درست هدایت کرد. رئیس سازمان توسعه تجارت کشور تصریح کرد: لجستیک، حمل‌ونقل و پایانه‌های مرزی و موارد مربوط به آن در کشور ما کارآمدی لازم را ندارد و باید تلاش برای ارتقای کارآیی‌های آن را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهیم که پرداختن به آن در عین اهمیت، زمان‌بر نیز هست.

زادبوم با اشاره به مشکلات گسترش روابط تجاری ایران با اتحادیه اوراسیا، بیان کرد: اگر ما بخواهیم تجارت خود را با کشورهایی مانند روسیه، قزاقستان، ازبکستان، جمهوری آذربایجان و ارمنستان توسعه دهیم، این مرزها، این سیستم حمل‌ونقل، این تعداد کانتینر و کانتینر یخچال‌دار، این تعداد کشتی و این تعداد رورو پاسخگوی صادرات ما نخواهند بود و باید برای آنها تدبیری اندیشیده شود.

وی تاکید کرد: در حال حاضر قیمت ارز در کشور به‌گونه‌ای شده که صادرات حائز منافع بیشتری برای کشور است اما پایانه‌های مرزی ما در بسیاری از موارد لجستیک پشتیبانی‌کننده این حجم از صادرات نیستند و توان آنها برای توسعه تجاری کافی نیست، به همین دلیل حتی در صورت رسیدن به حداکثر قابلیت‌های تجاری خود، نمی‌توانیم از این امکان به نحو مطلوب بهره ببریم.

رئیس سازمان توسعه تجارت کشور در عین حال خاطرنشان کرد: البته غیر از این مسئله ما باید رقابت کشورهای دیگر در این موضوع را نیز در نظر بگیریم، زیرا به همان نسبت که ما به فکر ارتقای سیستم حمل‌ونقل و لجستیک کشور هستیم، کشورهای دیگر نیز در این زمینه در حال تلاش هستند و ممکن است با ایجاد لابی‌هایی، مسیرهای جایگزینی غیر از کشور ما را برای ترانزیت کالاها ارائه کنند. زادبوم در پایان گفت: در حال حاضر برخی کشورهای همسایه ما روی موضوع حمل‌ونقل و زیرساخت‌های لجستیکی خود کارهای جدی انجام داده‌اند و ما نیز نباید از این قافله عقب بمانیم. همچنین لازم است ما علاوه بر برنامه‌ریزی مدون برای اصلاح و ارتقای این سیستم، دیپلماسی تجاری کشور را نیز به‌شکل فعال درآوریم تا در این زمینه نیز توانایی رقابت با کشورهای دیگر را داشته باشیم.

به سرعت و کیفیت توجه کنیم



سیده فاطمه مقیمی، فعال و کارشناس اقتصادی نیز درباره شبکه ترانزیتی کشور در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: متاسفانه مشکلات حوزه ترانزیت کشور همچنان وجود دارد و اقدامات موثری در این سال‌ها در این حوزه انجام نشده است.

وی درباره ظرفیت و قابلیت‌های مسیرهای ترانزیتی کشور یادآور شد: ایران با همجواری با ۱۵ کشور، دسترسی به آب‌های آزاد و قرار گرفتن در شاهراه تبادلاتی شمال-جنوب و شرق-غرب، دارای موقعیت بسیار مناسبی برای تبدیل شدن به مسیر اصلی ترانزیت منطقه است و اگر بتواند شاخص‌های موثر در کیفیت این حوزه را به‌شکل صحیح پیاده کند، در این زمینه موفق خواهد بود.

مقیمی وجود قوانین زائد را یکی از عوامل کاهش سرعت عبور کالاها در مسیرهای ترانزیتی دانست و خاطرنشان کرد: ما در شاخص سرعت شاهدیم که تعدد ایستگاه‌ها و گلوگاه‌ها و همچنین اقدامات موازی، موجب توقف و رکود کالا در مسیر ترانزیت در کشور می‌شود.

وی در این باره افزود: دستگاه‌های نظارتی، دستگاه‌های حکومتی و دستگاه‌های قانون‌گذار باید تعدیلاتی را در قوانین موجود اعمال کنند تا ارگان‌های مختلف به‌صورت موازی در این زمینه کار نکنند، زیرا موازی‌کاری این ارگان‌ها در نهایت منجر به از بین رفتن زمان یعنی یکی از شاخص‌های مهم در انتخاب مسیر ترانزیت می‌شود که به‌معنای خواب سرمایه صادرکنندگان است.

این کارشناس اقتصادی در ادامه به نقش زیرساخت‌ها در دستیابی به یک مسیر ترانزیتی مطلوب اشاره کرد و گفت: ما برای متقاعد کردن کشورهای دیگر برای استفاده از مسیر ترانزیتی کشور خود، باید زیرساخت‌های موردنیاز آن را نیز فراهم آوریم که در این زمینه کیفیت جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی، امتداد و انقطاع مسیرها از مهم‌ترین عوامل محسوب می‌شوند.

مقیمی زیرساخت ترانزیت جاده‌ای کشور را یکی از معضلات اصلی این شبکه دانست و تصریح کرد: در حال حاضر در کشور ما مسیرهایی مثل کریدور شمال-جنوب سال‌هاست در انتظار اتصال و یکپارچه شدن هستند و مسیرهایی مثل راه‌آهن رشت-آستارا همچنان منقطع مانده‌اند که این نواقص در اجرای موفق شبکه ترانزیتی کشور مشکل‌آفرین هستند.

وی در پایان تاکید کرد: در هر حال اگر می‌خواهیم شبکه ترانزیتی کشور به‌درستی شکل بگیرد و مورد استفاده بازرگانان کشورهای دیگر باشد و از این طریق به سود و ارزآوری برای کشور برسیم، نباید فقط به راه‌اندازی‌ها اکتفا کنیم، بلکه باید شرایط مطلوب تکمیل و نگهداری از این شبکه را نیز مدنظر قرار دهیم.

هنوز کریدورهای خود را با نگاه ترانزیت کالا کامل نکرده‌ایم

لجستیک، حمل‌ونقل و پایانه‌های مرزی و موارد مربوط به آن در کشور ما کارآمدی لازم را ندارد

تعدد ایستگاه‌ها و گلوگاه‌ها و همچنین اقدامات موازی، موجب توقف و رکود کالا در مسیر ترانزیت در کشور می‌شود

سخن آخر...

از مجموع گفته‌ها درباره قابلیت‌های ترانزیتی کشور می‌توان نتیجه گرفت که ایران ظرفیت‌های مغفول بالایی در حوزه ترانزیت دارد که می‌توان با برنامه‌ریزی و گفتمان مشترک در زمینه آن به دستاوردهای اقتصادی و سیاسی مطلوبی در این حوزه رسید.

ضعف‌های متعددی در حوزه ترانزیت باتوجه به تعاریف و قابلیت‌های امروزی آن داریم که این ضعف‌ها از دیپلماسی و بازاریابی بین‌المللی شروع می‌شود و به مسائلی مانند فرسودگی ناوگان و اشکالات سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و تکمیل نبودن حلقه‌های ارتباطی در کل زنجیره و حتی مقررات می‌رسد که اگر هر یک از این موضوعات را به‌صورت پروژه ببینیم می‌توانیم آنها را آسیب‌شناسی کرده و به برطرف کردن معایب بپردازیم.

کشور ما در سال‌های اخیر باوجود همه مشکلات داخلی و کارشکنی‌های خارجی در مسیر توسعه تجاری، گام‌هایی را در این مسیر برداشته اما این حرکت‌ها تاکنون جوابگوی سرعت توسعه تجاری کشور نبوده است.

حقیقت این است که در حال حاضر در دنیا کشورهایی مثل ترکیه، روسیه و چین بالاترین سهم ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل و انبارداری را در اقتصاد دارند اما این ظرفیت در ایران همواره مورد غفلت قرار گرفته است. گرچه در سال‌های اخیر برنامه‌های توسعه کشور با گسترش راه‌ها و افزایش خطوط جاده‌ای و ریلی کشور همراه بوده اما به‌نظر می‌رسد کشور ما همچنان تا رسیدن به جایگاه اصلی خود متناسب با شرایط روز اقتصادی جهان و بهره‌گیری کامل از این فرصت، فاصله دارد و به‌نظر می‌رسد رسیدن به نقطه مطلوب و معقول در این زمینه نیاز به برنامه‌ریزی‌های منظم، مدون و گسترده دارد.

یادداشت

ایران اوراسیا و زیرساخت‌های حمل‌ونقل



حسن گلمرادی/ عضو هیات علمی موسسه عالی آموزش بانکداری ایران

در شرایط امروز همگرایی کشورها و نزدیکی آنها به یکدیگر از منظرهای مختلف اهمیت دوچندانی پیدا کرده و در این زمینه باید گفت تجارت آزاد و استفاده از مزیت‌های رقابتی، می‌تواند پایه اصلی همگرایی اقتصادی باشد.

اهمیت این موضوع سبب شده توجه دولت‌های مختلف به این موضوع جلب شود و در سطح منطقه‌ای با هدف بهره‌گیری هرچه بیشتر از مزیت‌های نسبی منطقه‌ای، اتحادیه‌های اقتصادی و تجاری مختلفی شکل گیرد که البته برخی از این اتحادیه‌ها کارکردهایی فراتر از همکاری‌های تجاری نیز پیدا کرده‌اند.

اتحادیه‌های تجاری در راستای گسترش و ارتقای مبادلات، با حذف موانع مختلف تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای شرایط مناسب برای تحریک ظرفیت‌های منطقه‌ای را فراهم می‌کنند و می‌توانند با استفاده از ابزارهای مختلف، به افزایش رشد و توسعه کشورها در زمینه‌های گوناگون کمک کنند.

یکی از این اتحادیه‌های اقتصادی که در سال ۲۰۱۵ میلادی در منطقه و به‌منظور تسهیل تجارت بین‌منطقه‌ای و ایجاد بازار مشترک شکل گرفته، اتحادیه اوراسیا است که در واقع از عضویت کشورهای روسیه، بلاروس، قزاقستان، ارمنستان و قرقیزستان تشکیل شده است.

اتحادیه اوراسیا علاوه بر امتیازات مختلفی که در زمینه اتحادیه‌های مختلف اقتصادی برشمرده شد، امتیازات ویژه‌ای نیز دارد.

تمرکز منابع غنی طبیعی از جمله نفت و گاز و رقابت قدرت‌های جهانی برای نفوذ در این منطقه، اهمیت اتحادیه اوراسیا را به لحاظ اقتصادی و سیاسی افزایش داده است.

کشورهای عضو اوراسیا در وسعتی که ۱۶ درصد مساحت دنیا را تشکیل‌می‌دهد، براساس برآوردها حدود ۲۵ درصد منابع معدنی، ۴۰ درصد ذخایر گاز، حدود ۲۵ درصد گاز طبیعی، ۲۵ درصد زغال سنگ و ۲۰ درصد نفت جهان را در اختیار دارند.

علاوه بر این امتیازات، نزدیکی و تمایل همکاری کشورهای بزرگ دنیا از جمله چین و هند با اتحادیه اوراسیا و حمایت آنها از این اتحادیه، اهمیت ژئوپلتیکی بیشتری به آن داده است. اهمیت این موضوع به‌گونه‌ای است که به‌عنوان مثال کشور چین اقدام به اجرای پروژه‌های بزرگ ترانزیتی ب منظور تسهیل حمل‌ونقل و اتصال بین قاره آسیا و اروپا از طریق کشورهای عضو این اتحادیه کرده است.

همجواری کشورهای عضو این اتحادیه با کشور ما می‌تواند از جهات مختلف مزایایی برای ما داشته باشد. در واقع باوجود تحریم‌های غرب به‌ویژه دولت امریکا علیه ایران، اتحادیه اوراسیا می‌تواند برای کشور ما به‌عنوان یک بازوی منطقه‌ای عمل کرده و نسبت به گذشته نقش مهم‌تری را ایفا کند.

انعقاد موافقتنامه‌های تجاری بین کشور ما و اتحادیه اوراسیا در سال‌های گذشته و کاهش تعرفه‌های تجاری دوجانبه، در بسیاری موارد زمینه گسترش همکاری ایران و اوراسیا را فراهم کرده است؛ به‌گونه‌ای که در سال‌های اخیر حجم تجارت دوجانبه به‌شکل قابل‌توجهی افزایش یافته است.

در هر حال به‌نظر می‌رسد سیاست تشویق صادرات غیرنفتی به کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا و در عین حال تامین نیازهای ضروری اقتصادی کشور از کانال این اتحادیه می‌تواند زمینه کاهش فشارهای اقتصادی تحریم‌ها را فراهم کند و در عین حال باعث افزایش و جهش تولید در کشور شود. البته باید به این نکته نیز توجه داشت که افزایش روابط با کشورهای عضو این اتحادیه علاوه بر مناسبات دیپلماتیک مناسب، به بسترسازی‌ها و تقویت زیرساخت‌های مبادلاتی نیز نیاز خواهد داشت که فراهم‌سازی آنها باید در دستور کار دولت و نهادهای مرتبط قرار گیرد.

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir

یادداشت

مشکلات یک قانون قدیمی



علی صادقی همدانی
کارشناس اقتصاد

هدف این نوشتار بررسی یکی از مشکلات قانونی بخش حمل‌ونقل کشور است که موجب تحمیل هزینه‌های اضافی به بازرگانان می‌شود و همواره مانعی بر سر راه صادرات و واردات بوده است. براساس تبصره ۲ ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب مجلس شورای اسلامی سال ۱۳۷۳ «کالاهایی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیرایرانی وارد کشور می‌شوند مشمول پرداخت عوارضی به میزان ۱۰ درصد کل کرایه حمل کالای موردحمل ازسوی صاحب کالا خواهند بود که در زمان صدور مجوزهای حمل کالا ازسوی وزارت راه و ترابری دریافت و به حساب خزانه واریز می‌شود.» درباره این قانون و شیوه اجرای آن در کشور ملاحظاتی وجود دارد که در ادامه به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۱- از متن ماده قانونی این‌گونه مستفاد می‌شود که هدف قانون‌گذار حمایت از ناوگان حمل‌ونقل داخلی در برابر ناوگان حمل‌ونقل خارجی بوده است.

حمایت از ناوگان حمل داخلی در صورتی که اصولی و منطقی باشد مورد تایید و پذیرش عمومی به‌ویژه خود بازرگانان کشور است، زیرا این ناوگان حمل داخلی هستند که در شرایط سخت جنگ یا تحریم تجارت کشور را همراهی می‌کنند. اما به‌نظر می‌رسد این ماده قانونی منطقی نیست و نیاز به متمم در این زمینه احساس می‌شود.

حالتی را تصور کنید که ناوگان حمل داخلی به هر دلیل ممکن مانند فرسودگی، نرخ حمل بسیار زیادی را به بازرگان داخلی پیشنهاد کند.

آیا آن بخش از گرانی نرخ حمل که ناشی از فقدان قدرت رقابت ناوگان داخلی با ناوگان‌های خارجی است باید ازسوی بازرگان داخلی تحمل شود؟ و اگر بازرگان تصمیم گرفت از ناوگان خارجی که نرخ پایین‌تر، کیفیت خدمات بالاتر یا ریسک کمتری دارد برای حمل محموله خود استفاده کند باید به میزان ۱۰ درصد ارزش فاکتور کرایه حمل جریمه شود؟! اساس اعمال جریمه، تنبیه به‌منظور جلوگیری از ارتکاب فعل خطا است.

در این حالت خطا قابل‌انتساب به بازرگان داخلی نیست، بلکه عبارت از نبود قابلیت رقابت ناوگان حمل داخلی است. این دریافت جریمه از بازرگان تنها ناوگان حمل داخلی را نسبت به ارتقای قدرت رقابتی خود بی‌تفاوت می‌کند. وضعیت فعلی ناوگان حمل کشور این موضوع را تایید می‌کند، چراکه این روند در گذر زمان باعث شده قدرت رقابتی ناوگان داخلی به‌قدری اُفت کند که حتی باوجود جریمه ۱۰ درصدی هم استفاده از ناوگان حمل خارجی برای بازرگان داخلی اقتصادی باشد.

۲- صرف‌نظر از ایرادهایی که به خود قانون یادشده وارد است، اجرای ناقص این قانون نیز مشکلات بسیاری را به‌وجود آورده است. متن ماده قانونی به‌صراحت تاکید می‌کند: «در صورت وجود ناوگان ایرانی» عوارض ۱۰ درصدی باید پرداخت شود. نقاط بسیاری در جهان وجود دارند که ناوگان حمل داخلی در آنها خدماتی ارائه نمی‌دهند، زیرا به‌دلیل حجم کم تجارت آن مناطق با ایران حضوری در آن بخش‌ها ندارند؛ به‌طور مثال، اگر بازرگانی قصد داشته باشد کالایی را از بندر الیزابت افریقای جنوبی به بندرعباس حمل کند، هیچ ناوگان حمل داخلی توانایی ارائه خدمات به وی را ندارد، زیرا حضور ناوگان داخلی در آنجا اقتصادی نیست؛ بنابراین بازرگان داخلی چاره‌ای جز استفاده از ناوگان خارجی ندارد. نکته عجیب آن است که حتی در این حالت هم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور بازرگان را مکلف به پرداخت عوارض ۱۰ درصدی می‌کند؛ والا اجازه ترخیص کالا به او داده نمی‌شود. عملکرد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در این زمینه به هیچ وجه منطقی نیست.

۳- حتی با پذیرش دو نقیصه یادشده، مشکل سومی وجود دارد که نیازمند اصلاح است؛ عوارض تعیین‌شده و دریافتی ازسوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در بسیاری از اوقات از ۱۰ درصد مبلغ فاکتور حمل صادر شده ازسوی ناوگان حمل خارجی بیشتر می‌شود و هنگامی که دلیل این موضوع از تصمیم‌گیران و مدیران مربوط پرسیده می‌شود، چنین عنوان می‌کنند که این عوارض به‌وسیله سامانه نرم‌افزاری متمرکز در پایتخت محاسبه می‌شود و ما نقشی در تعیین آن نداریم؛ به‌طور نمونه درباره فاکتور حمل ۵۴۰۰ یورویی که ازسوی ناوگان حمل دریایی خارجی صادر شده، انتظار می‌رود ۵۴۰ یورو عوارض حمل با ناوگان حمل خارجی دریافت شود، اما سازمان راهداری آن را ۱۸۳۷ یورو به اضافه ۳۵۰ هزار ریال تعیین و دریافت می‌کند. مبنای محاسبه سازمان راهداری نرخ تعرفه‌ای است که بازرگانان اطلاع دقیقی از شیوه تعیین آن و نسبت و چگونگی ارتباط آن با نرخ ۱۰ درصدی ندارند.

رونق تولید مستلزم تسهیل صادرات محصول و واردات نهاده‌ها است. بر این اساس، حذف موانع غیرضروری صادرات و واردات باید سرلوحه کار تصمیم‌سازان دولتی قرار گیرد. یکی از حوزه‌هایی که مانعی برای تجارت آزاد و روان کشور ایجاد کرده، حوزه حمل‌ونقل است.

اصلاح قانون تردد وسایل نقلیه خارجی و نیز اصلاح شیوه اجرای آن می‌تواند در تقویت تجارت و روان‌تر شدن مسیر گسیل محصولات تولید داخل به کشورهای خارجی کمک شایان توجهی کند. کمترین اقدامی که باید انجام شود الحاق یک متمم به قانون یادشده است، به نحوی که به‌موجب آن در مواردی که ناوگان حمل داخلی خدماتی ارائه نمی‌دهند تاجر ملزم به پرداخت عوارض ۱۰ درصدی نشود.

داستان مشکلات نهاده‌های دام و طیور همچنان ادامه دارد

کرایه حمل، اجباری یا اختیاری؟!

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir

در چند ماه اخیر یکی از موضوعاتی که همواره موردتوجه رسانه‌ها قرار داشته، موضوع نهاده‌های خوراکی دام و طیور بوده است. موضوع تخصیص ارز، واردات، ترخیص از گمرک، توزیع، بازارگاه، بازار سیاه و... هر یک در دوره‌ای به تیتر اول مطبوعات تبدیل شده‌اند، اما موضوعی که جدا از تمام این موارد موردگلایه تولیدکنندگان فرآورده‌های دام و طیور است، موضوع هزینه‌های حمل‌ونقل نهاده‌ها از مبادی بارگیری تا مراکز تولید دام و طیور است. بسیاری از تولیدکنندگان دام و طیور و فرآورده‌های پروتئینی مثل تخم‌مرغ، امروز از افزایش کرایه‌های حمل مطالبه شده بالاتر از مقادیر مصوب صحبت می‌کنند؛ البته کامیونداران این موضوع را تایید نمی‌کنند. در گزارش بازار و اصناف این شماره صمت به این موضوع پرداخته‌ایم. با ما همراه باشید:



عکس: صمت

مجبور به پرداخت کرایه حمل بیشتر هستیم



حبیب اسدالله‌نژاد، نایب‌رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران گوشتی در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: تولیدکنندگان فرآورده‌های پروتئینی در طول این ماه‌ها به‌ویژه پس از بروز مشکلات ارزی حاصل از کاهش ارزش پول ملی، شاهد مشکلات فراوانی در مسیر تولید بوده‌اند که یکی از آنها نیز کرایه‌های حمل بیش از مقادیر مصوب است.

اسدالله‌نژاد در این باره افزود: از آنجا که نظارت بر هزینه‌ها و عاملان حمل از بندرها به شکل مطلوبی انجام نمی‌شود و از سوی دیگر چون تولیدکنندگان دام و طیور در موعد خاصی باید حتما نهاده‌ها را دریافت کنند تا در اختیار دام و طیور خود قرار دهند، نابسامانی‌هایی در این زمینه ایجاد شده است.

وی در این باره گفت: حالا شرایط به‌نحوی شده که راننده، پیش از بارگیری با ما تماس می‌گیرد و مبلغی بیش از تعرفه مقرر را مطالبه می‌کند که تولیدکننده نیز چون محصول خود را در خطر می‌بیند، معمولا با این شرط موافقت می‌کند.

نایب‌رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران گوشتی در این باره تصریح کرد: این موضوع حالا دیگر به شکلی نیست که بتوانیم آن را یک اتفاق بدانیم و تقریبا ۹۰ تا ۹۵ درصد رانندگان با همین شرایط نهاده‌ها را بارگیری و حمل می‌کنند.

وی در این زمینه یادآور شد: البته تولیدکننده با این شرایط موافق نیست، زیرا این افزایش هزینه حمل باعث افزایش قیمت تمام‌شده محصول نهایی و کاهش فروش می‌شود اما همان‌طور که گفتم چون تولیدکننده در زمان مشخصی نیاز به این نهاده‌ها دارد، ناچار به این کار است.

اسدالله‌نژاد درباره میزان افزایش قیمت نهاده‌ها با این کار نیز عنوان کرد: معمولا به ازای هر تن نهاده از حدود ۵۰ هزار تا ۱۰۰ هزار تومان به قیمت حمل اضافه می‌شود که این رقم در یک محموله ۱۵ تنی به یک تا ۱.۵ میلیون تومان خواهد شد.

نایب‌رئیس کانون انجمن صنفی مرغداران گوشتی دلیل اصلی چنین رفتاری ازسوی رانندگان را ترخیص ناگهانی نهاده‌ها دانست و در این باره گفت: وقتی نهاده‌ها به این صورت آزاد می‌شوند، طبیعتا ناوگان موجود حمل‌ونقل نمی‌تواند جوابگوی نیاز تولیدکنندگان باشد و به همین دلیل امکان چانه‌زنی آنها کاهش می‌یابد و باعث استفاده رانندگان خودروهای باری از این موضوع می‌شود.

وی چنین ساختار معیوبی را مختص استان خاصی ندانست و بیان کرد: تقریبا در همه استان‌ها همین وضعیت وجود دارد که علاوه بر اجحاف در حق تولیدکننده، می‌تواند با افزایش دادن قیمت فرآورده‌های گوشتی موجب نارضایتی مصرف‌کنندگان شود. اسدالله‌نژاد درباره راهکارهای مبارزه با این نوع سودجویی نیز عنوان کرد: دو راه در این زمینه وجود که یکی از آنها می‌تواند نظارت مطلوب‌تر واحدهای ذی‌ربط بر این موضوع باشد تا جلوی سودجویی این افراد گرفته شود.

وی در عین حال بیان کرد: البته راهکار دیگری که در این زمینه وجود دارد و دردسرهای کمتری را نیز به‌وجود می‌آورد این است که آزادسازی نهاده‌ها در مبادی به‌صورت تدریجی و مداوم انجام شود تا خودروهای باری لازم برای انتقال مداوم نهاده‌ها به مراکز تولیدی وجود داشته باشد. با این روش به‌دلیل وجود داشتن گزینه‌های بیشتر برای تولیدکنندگان، قدرت چانه‌زنی و تعدیل کرایه‌های حمل مقدور خواهد بود.

> معمولا به ازای هر تن نهاده از حدود ۵۰ هزار تا ۱۰۰ هزار تومان به قیمت حمل اضافه می‌شود که این رقم در یک محموله ۱۵ تنی به یک تا ۱.۵ میلیون تومان خواهد شد

> اتفاقا این صاحب کالاست که به‌دلیل اینکه می‌خواهد بارش زودتر به مقصد برسد، پیشنهاد مبالغ بیشتر را به شرکت حمل‌ونقل ارائه می‌کند

پیشنهاد قیمت بالاتر ازسوی صاحب کالاست



البته کامیونداران درباره این موضوع نظر دیگری دارند و ادعای درخواست کرایه بیشتر را نوعی توهین به این صنف تلقی می‌کنند.

در این زمینه احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: نرخ حمل کالا حداقل در دو سال اخیر براساس تن بر کیلومتر تعریف شده و در این شرایط وقتی مبدأ، مقصد و وزن بار در بارنامه قید شود، میزان کرایه از طریق سیستم محاسبه می‌شود و نمی‌توان به‌شکل سلیقه‌ای در این مورد اعمال نظر کرد؛ بنابراین شرکت‌های حمل‌ونقل نمی‌توانند مبالغ کرایه حمل خارج از تعرفه به صاحب کالا پیشنهاد بدهند. اینکه چطور می‌شود چنین موضوعی را به رانندگان نسبت داد، برای ما جای سوال دارد.

کریمی با اشاره به اینکه بارنامه یک سند تمبردار رسمی است، در این باره افزود: وقتی کرایه حمل در بارنامه به‌عنوان کاشف بار قید می‌شود، به این معنی است که صاحب کالا فقط موظف است مبلغ قیدشده در آن را پرداخت کند و مبالغ خارج از آن به هیچ عنوان قابل‌پذیرش نیست.

وی در توضیح این موضوع گفت: ما در این سال‌ها تلاش کرده‌ایم مبالغی را که در گذشته با عناوینی مانند «انعام» و «پشت‌بارنامه» از صاحب کالا اخذ می‌شد، از سیستم حمل‌ونقل حذف کنیم و به همین دلیل براساس درخواست ما سازمان راهداری به شرکت‌های حمل‌ونقل تکلیف کرده هر آنچه قرار است به راننده پرداخت شود، در بارنامه قید شود. دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور با ابراز تعجب از نسبت دادن چنین موضوعی به کامیونداران تصریح کرد: اصلا راننده مستقیما با صاحب کالا در ارتباط نیست و این شرکت حمل‌ونقل است که از طریق قراردادی که با صاحب کالا دارد، وظیفه حمل بار را برعهده می‌گیرد. شرکت حمل‌ونقل نیز وقتی بار خود را در سالن اعلام بار بندر می‌گذارد، نرخ را براساس تن بر کیلومتر اعلام می‌کند. وقتی راننده‌ای بار را با این رقم می‌پذیرد، حواله بار را می‌گیرد و اقدام به بارگیری می‌کند؛ پس در این مرحله به هیچ عنوان نمی‌تواند برای حمل تقاضای کرایه بیشتری بکند.

کریمی در عین حال گفت: اتفاقا این صاحب کالاست که به‌دلیل اینکه می‌خواهد بارش زودتر به مقصد برسد، پیشنهاد مبالغ بیشتر را به شرکت حمل‌ونقل ارائه می‌کند و این موضوع معمولا در مواردی اتفاق می‌افتد که به‌دلیل آزادسازی ناگهانی حجم زیادی از نهاده‌ها، ناوگان حمل نهاده‌های دامی از نظر تعداد با بار موجود در بندر همخوانی ندارد.

وی در این باره خاطرنشان کرد: در واقع اشکال عمده در این موضوع و دلیل پیش آمدن چنین وضعی، این است که واردات نهاده‌های دامی در اختیار یک مافیا یا ساختاری شبیه آن است که بازار را در اختیار خود دارد و برای تعیین کردن قیمت دلخواه خود، هر زمانی که اراده می‌کند محصول را وارد بازار می‌کند. وقتی این نهاده‌ها برای مدتی عرضه نشوند، بازار تشنه می‌ماند و قیمت‌ها بالا می‌رود؛ در این حالت می‌توان نهاده‌ها را در زمان مناسب با تعیین قیمت دلخواه به‌صورت ناگهانی و با حجمی بالاتر از گنجایش ناوگان باربری وارد بازار کرد که این امر طبیعتا تعادل را بر هم می‌زند.

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور در ادامه عنوان کرد: نکته دیگر در این زمینه این است که تاثیر کرایه‌های حمل بر قیمت تمام‌شده آنچنان که بیان می‌شود بالا نیست. با کشنده‌ای که حدود ۲۲ تن بار حمل می‌کند و مسافت طی شده آن نیز مشخص است، با یک عملیات ساده ریاضی می‌توان به میزان تاثیر کرایه حمل بر قیمت تمام‌شده کالا پی برد؛ بنابراین انداختن تقصیر افزایش قیمت کالاها بر گردن کرایه‌های حمل دور از انصاف است.

کریمی به‌عنوان یک راهکار عنوان کرد: مدیریت بر عرضه نهاده‌های دامی باید به‌گونه‌ای باشد که عرضه این نهاده‌ها به‌صورت پیوسته و تدریجی باشد تا تجمع بار به‌صورت ناگهانی، مانع خدمت‌رسانی شرکت‌های حمل بار نشود.

وی در این باره تاکید کرد: نکته دیگری که در این زمینه وجود دارد و باید مورد توجه قرار گیرد این است که آیا اگر رانندگان ما چنین کارهایی را در تعیین کرایه حمل انجام می‌دادند و درآمدهای اینچنینی داشتند، حاصل آن فرسودگی ۶۰ درصدی ناوگان حمل‌ونقل بود؟! امروز اگر این شرایط بر ناوگان حمل‌ونقل ما حاکم است، اتفاقا به‌دلیل آن است که رانندگان هرگز حق و حقوق خود را نگرفته‌اند. همین امسال تعرفه تن بر کیلومتر ۳۱۶۰ ریال برآورد شده بود اما در نهایت رقم ۲۴۰۰ ریال ابلاغ شد.

کریمی در پایان گفت: اینکه ما بخواهیم برای کتمان یک سری حقایق و ضعف‌ها به‌اصطلاح توپ را در زمین رانندگان بیندازیم، چندان درست نیست.

چه کسی را بازخواست کنیم؟!

در دو سوی این معادله نمایندگان دو صنف مختلف حضور دارند که هر کدام، ارائه پیشنهاد قیمت بالاتر برای حمل نهاده‌ها را ازسوی گروه مقابل می‌دانند که این موضوع در جای خود نیاز به بررسی دارد اما نکته مشترکی که درباره این موضوع از زبان هر دو گروه شنیده می‌شود این است که مسبب و زمینه‌ساز این مشکل مدیریت ناکارآمد در زمینه آزادسازی و توزیع مناسب و متناسب نهاده‌هاست.

و پرسش اینجاست که باتوجه به میزان مشخص نیاز کشور به نهاده‌های دامی، قیمت‌های جهانی و راهکارهای متعدد برای توزیع عادلانه آن، چه مانعی وجود داشته که در این سال‌ها نهادهای بالادست هنوز نتوانسته‌اند مدیریت مناسبی بر این موضوع داشته باشند و چرخه تولید کشور و بازارهای داخلی را از این نابسامانی نجات دهند!

مدیرکل تجاری‌سازی و تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی خبرداد

شکل‌گیری خط ترانزیتی چابهار به آسیای میانه

مدیرکل تجاری‌سازی و تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی با اعلام اینکه خط ترانزیتی چابهار به آسیای میانه شکل می‌گیرد، برگزاری نخستین نشست سه‌جانبه همکاری‌های ترانزیتی ایران، هند و ازبکستان را سرآغاز همکاری‌های آتی منطقه‌ای دانست.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، امین ترفع، مدیرکل تجاری‌سازی و تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی با اشاره به اینکه نخستین نشست سه‌جانبه همکاری‌های ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران، هندوستان و ازبکستان ۲۴ آذر در ساختمان دادمان تشکیل شد، گفت: نشست سه‌جانبه ایران، هند و ازبکستان با این هدف برگزار شد تا ایران این امکان را برای کشورهای آسیای مرکزی به‌ویژه ازبکستان ایجاد کند تا از طریق چابهار بتوانند نیازمندی‌های خود را تامین کنند و هند به‌عنوان قدرت منطقه‌ای از این موضوع حمایت می‌کند تا خط ترانزیتی بین چابهار و کشورهای آسیای مرکزی شکل بگیرد. ترفع افزود: تمامی امکانات ریلی، جاده‌ای، بندری و حمل‌ونقل ترکیبی در این مسیر (چابهار به آسیای میانه) بررسی شد. همچنین تمامی امکانات چابهار برای ازبکستان تشریح شد که با چه شیوه‌هایی می‌تواند به چابهار متصل شود. وی گفت: از سوی دیگر، باتوجه به آنکه ازبکستان اعلام علاقه‌مندی کرده بود تا در موافقتنامه چابهار عضو شود، هم ایران و هم هند در زمینه ظرفیت‌های موافقتنامه، کمک‌هایی که در حوزه‌های تجاری می‌تواند انجام شود و بهره‌مندی از حمل‌ونقل ترانزیتی برای ازبکستان توضیحاتی ارائه کردند. وی خاطرنشان کرد: مقرر شد کارگروه مشترکی بعد از این با همکاری اعضای موافقتنامه شامل ایران، افغانستان، هند با مشارکت ازبکستان برگزار شود.

مدیرکل تجاری‌سازی و تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی توضیح داد: باتوجه به آنکه طرف ازبکستان می‌خواهد از ظرفیت بندر چابهار استفاده کند و



بهره‌برداری‌هایی داشته باشد، جزئیات اتفاقاتی که در بندر چابهار می‌افتد هم از سوی ایران و هم طرف هند ارائه شد.

وی گفت: در عین حال، در زمینه مسیرهای در حال ساخت، همچون مسیر چابهار-زاهدان توضیحاتی ازسوی شرکت ساخت ارائه و مشخصا برای هند شفاف شد که دسترسی به آسیای مرکزی از طریق ایران چه مسیرهایی است، چه آلترناتیوهایی دارد، با چه زمان‌ها و با چه هزینه‌هایی این کار انجام می‌شود. ترفع با یادآوری این مطلب که هم‌اکنون همه مسیرها به سمت ازبکستان با شیوه ریلی، جاده‌ای یا ترکیبی باز و قابل تردد است، گفت: یکسری تردد برای انتقال بار آزمایشی بین ایران و ازبکستان از مسیر افغانستان داشتیم که تجربه موفقی بود. بنا شد تا پایان ۲۰۲۰ و ژانویه ۲۰۲۱ بتوانیم از سمت ازبکستان به ایران نیز از مسیر افغانستان بار آزمایشی داشته باشیم که مسیر افغانستان تبدیل به یک مسیر تجاری بشود. در کنار آن ازبکستان تلاش می‌کند به این توافق ملحق شود و این اتفاق ارزشمندی برای ایران و رونق ترانزیت است. وی افزود: در زمینه خط‌آهن خواف-هرات نیز به تفصیل در نشست سه‌جانبه گفت‌وگو شد و اینکه چگونه می‌تواند در مسیر ترانزیتی با حمل‌ونقل ترکیبی به چابهار دسترسی پیدا کند. همچنین گفت‌وگوهایی در زمینه استفاده هند از این مسیر برای اتصال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان انجام شد که بخشی از آنها بعد از تکمیل مسیر چابهار-زاهدان، محقق می‌شود.

تمدید موافقتنامه سه‌جانبه

وی درباره توافقات نخستین نشست سه‌جانبه، اعلام کرد: در موافقتنامه ترانزیتی بین ۳ کشور ایران، افغانستان و ازبکستان، هر ۳ طرف اعلام آمادگی کردند تا این موافقتنامه تمدید شود. ایران و ازبکستان در تلاش هستند که پروتکل الحاقی را تهیه کنند تا موافقتنامه تمدید شود.

به بهانه برگزاری مجدد رویدادهای نمایشگاهی بررسی شد

چه بر سر نمایشگاه گردشگری خواهد آمد

ستاد ملی کرونا اجازه برگزاری نمایشگاه‌ها را با شرط و شروط داده است. مسئول جدید نمایشگاه‌ها در وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی هم می‌گوید اگر ستاد کرونا اجازه دهد، نمایشگاه گردشگری از ۴ تا ۷ اسفند برگزار می‌شود. این درحالی است که بیشتر کشورها نمایشگاه‌های گردشگری را تحت‌تاثیر کرونا یا مجازی برگزار می‌کنند یا به سال آینده موکول کرده‌اند. شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی از موافقت ستاد ملی مقابله با کرونا برای برگزاری نمایشگاه‌ها تا پایان سال با رعایت پروتکل‌های بهداشتی خبر داده و اعلام کرده که نمایشگاه‌ها فقط در مناطق زرد و نارنجی برگزار می‌شوند. ستاد ملی کرونا چند شرط هم برای نمایشگاه‌ها گذاشته است؛ شهر محل برگزاری نباید در حالت قرمز باشد و تنها در مناطق زرد و نارنجی امکان برگزاری نمایشگاه وجود دارد. تمام پروتکل‌های بهداشتی باید رعایت شوند. استفاده از ماسک و رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی برای تمام شرکت‌کنندگان و بازدیدکنندگان الزامی خواهد بود. کنترل کد ملی بازدیدکنندگان برای جلوگیری از ورود افرادی که تست کرونا مثبت داشته‌اند، الزامی است. دانشگاه‌های علوم پزشکی مناطق برگزاری نمایشگاه‌ها باید برای نظارت و کنترل اجرای پروتکل‌ها با مسئولان برگزاری نمایشگاه‌ها هماهنگ باشند. شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی هم شرایط بازدید از نمایشگاه‌هایی را که قرار است برگزار شوند این‌طور شرح داده که فقط نمایشگاه‌های تخصصی برای معرفی محصولات خود امکان فعالیت دارند و بازدیدکنندگان به شکل محدود و در صورت دعوت رسمی امکان حضور خواهند داشت. حالا سوال این است که آیا نمایشگاه گردشگری با وجود چنین شروطی امکان برگزاری دارد؟ مدیرعامل شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی که مسئولیت این نمایشگاه را از سال گذشته بر عهده دارد، گفته است: اگر کرونا مشکلی ایجاد نکند و شرایط شیوع بیماری به سمت بهبود حرکت و ستاد ملی مقابله کرونا مجوز صادر کند، برنامه‌ریزی کرده‌ایم از ۴ تا ۷ اسفند ۹۹ نمایشگاه گردشگری و صنایع‌دستی را برگزار کنیم. مدیرعامل این شرکت توضیح بیشتری نداده که نمایشگاه امسال چگونه برگزار خواهد شد و با توجه به شرایط کرونا که اقتصاد گردشگری و صنایع دستی را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار داده، چه قلمداد شود؟ در این سال‌ها به حدی تمرکز نمایشگاه بین‌المللی گردشگری بر ازدحام بیشتر جمعیت بود که به گفته شرکت‌کنندگان، فضای آن از رویکرد تخصصی یک نمایشگاه گردشگری و حتی صنایع‌دستی فاصله زیادی پیدا کرده بود و مخاطبان زیاد آن هم بیشتر تماشاگر موسیقی و مصرف‌کننده خوراکی‌ها بودند تا متقاضی محصول گردشگری و صنایع‌دستی.

سوال دیگر این است، اگر قرار باشد نمایشگاه گردشگری امسال برگزار شود، در آن باز هم روی یک پاشنه خواهد چرخید و بدون حمایت بخش دولتی در سبک کردن هزینه‌ها برگزار خواهد شد؟ چه حمایتی در سال سخت کرونا برای شرکت‌کنندگان احتمالی آن درنظر گرفته می‌شود؟ اگرچه در سال‌های گذشته گروهی از هنرمندان با حمایت مالی اداره‌های کل استانی در این نمایشگاه حاضر شده‌اند اما بیشتر شرکت‌کنندگان در دوره‌های پیشین نسبت به هزینه نابرابر غرفه‌ها با خدمات و خروجی یا نتیجه نمایشگاه گردشگری، گلایه‌مند بوده و آن را بیشتر محلی برای کسب درآمد متولیان و مجریان نمایشگاه تلقی کرده‌اند.

ابهام دیگر این نمایشگاه درباره بخش بین‌المللی آن است که در سال‌های اخیر نیز متاثر از رخدادهای سیاسی، بسیار کمرنگ و ضعیف شده بود. مثلا گاهی با بروز اتفاقاتی بخش بین‌الملل محدود شده و به حضور چند نماینده از چند کشور که رویکرد آنها هم بیشتر جذب گردشگر بوده یا در قالب سفارتخانه یا یک آژانس گردشگری ایرانی نماینده یک کشور بوده است. حالا معلوم نیست نمایشگاه امسال، با توجه به شرایطی که کرونا در گردشگری و مرزها پیش آورده و تردید و محدودیت کشورها را برای بازاریابی بیشتر کرده است، می‌تواند رویکرد بین‌المللی خود را حفظ کند یا مثل برخی دوره‌ها، به حضور چند سفارتخانه از کشورهای همسایه یا آژانس‌های مجری تور در یک کشور خارجی، بسنده خواهد کرد؟

شرایطی که امسال پیش روی نمایشگاه بین‌المللی گردشگری تهران قرار گرفته، بیشتر می‌تواند جنبه یک فرصت داشته باشد تا سرانجام پس از ۱۳ دوره برگزاری، رویکرد و سازکار این نمایشگاه که گفته می‌شود در تقویم سازمان جهانی جهانگردی هم ثبت شده، مشخص شود تا دست‌کم در دوره‌های بعد گرفتار سلیقه‌ها و بهانه‌های مختلف نشود.



عکس: آیدا فریدی

شرایطی که امسال پیش روی نمایشگاه بین‌المللی گردشگری تهران قرار گرفته، بیشتر می‌تواند جنبه یک فرصت داشته باشد تا سرانجام پس از ۱۳ دوره برگزاری، رویکرد و سازکار این نمایشگاه که گفته می‌شود در تقویم سازمان جهانی جهانگردی هم ثبت شده، مشخص شود تا دست‌کم در دوره‌های بعد گرفتار سلیقه‌ها و بهانه‌های مختلف نشود

سازکاری تعیین شده است. وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی سال ۹۸ مسئولیت نمایشگاه بین‌المللی گردشگری ایران را پس از ۱۲ دوره برگزاری به یکی از شرکت‌های وابسته به خود، یعنی «مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی» واگذار کرد. قبلا معاونت گردشگری این وزارتخانه مسئولیت این نمایشگاه را به عهده داشت. شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی هم اجرای نمایشگاه سال گذشته را به یک شرکت خصوصی دیگر واگذار کرد؛ تجربه‌ای که چندان موفقیت‌آمیز نبود و اعتراض‌های زیادی را هم برانگیخت. حالا امسال هم، آن‌طور که مونسان، وزیر میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی گفته قرار است آن تجربه دوباره تکرار و اجرای این نمایشگاه به بخش خصوصی سپرده شود؛ بخشی که در یک سال گذشته از کرونا به‌شدت متضرر شده، درآمد پایدار نداشته و حمایت درستی نیز دریافت نکرده است. از سویی، با شروطی که ستاد ملی مقابله با کرونا تعیین کرده، این پرسش نیز پیش می‌آید که نمایشگاه بین‌المللی گردشگری و صنایع‌دستی چگونه قرار است برگزار شود؟ محل برگزاری نمایشگاه در ۱۳ دوره گذشته، تهران بوده که طبق آخرین اعلام وزارت بهداشت، اکنون در وضعیت نارنجی به‌سر می‌برد، بنابراین درحال‌حاضر شرط اولیه برای برگزاری وجود دارد اما سوال این است که تکلیف شرکت‌کنندگان از نقاط قرمز چه خواهد شد؟ آیا نمایشگاه فقط برای شرکت‌کنندگانی از مناطق زرد و نارنجی خواهد بود؟

به‌گزارش ایسنا، موضوع دیگر رویکرد این نمایشگاه است. همان‌طور که معاون شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی گفته «تنها نمایشگاه‌های تخصصی امکان فعالیت دارند.» حال این سوال پیش می‌آید که آیا نمایشگاه گردشگری و صنایع‌دستی در این دسته‌بندی قرار می‌گیرد؟ نمایشگاهی که چند سال است بیشتر جنبه گردهمایی اهالی گردشگری را پیدا کرده و تاکید و تلاش زیادی برای جذب بازدیدکننده مردمی داشته تا جامعه متخصص و تکنیک جذب مخاطب آن در سال‌های اخیر مبتنی بر اجرای موسیقی اقوام و فروش غذا و سوغاتی شده، چگونه می‌تواند یک نمایشگاه تخصصی

گروه نمایشگاه
editor@smtnews.ir

محل برگزاری نمایشگاه در ۱۳ دوره گذشته، تهران بوده که طبق آخرین اعلام وزارت بهداشت، اکنون در وضعیت نارنجی به‌سر می‌برد

گزارش خبری

زمان برگزاری نمایشگاه کتاب اعلام شد

رئیس اتحادیه ناشران تهران با تاکید بر اینکه حمایت از ناشر و کتابفروش، حمایت از فرهنگ متعالی جامعه است گفت: تاریخ نشان داده که در زمان حمله به کشورهای مختلف نخستین کاری که دشمن می‌کرده حمله به کتابخانه‌ها و نابودی کتاب‌های آن ملت بوده است درحال‌حاضر این صنف با حمله ویروس کرونا در وضعیت سختی قرار گرفته و نیازمند حمایت همه‌جانبه است.

هومان حسن‌پور، رئیس اتحادیه ناشران و کتابفروشان تهران با اشاره به تلاش همه فروشندگان کتاب و کتابفروشی‌ها در کشور و به‌ویژه تهران گفت: کتابفروشان در مراحل مختلف بنا به دستور ستاد ملی کرونا تعطیل شدند. همراهی در این مسیر برای جلوگیری از شیوع بیشتر این ویروس را جزیی از وظیفه خود می‌دانیم اما درک شرایط بد اقتصادی ناشران و کتابفروشان نیز از عواملی است که باید ازسوی سازمان‌ها و وزارتخانه‌های مربوط به ناشران و کتابفروشان مورد توجه قرار گیرد. همراهی در یک مسیر باید از هر دو طرف باشد و دولت این قشر را حمایت کند. حمایت از ناشر و کتابفروش، حمایت از فرهنگ متعالی جامعه است.

حسن‌پور درباره تاثیر شیوع ویروس کرونا بر برگزاری نمایشگاه کتاب ادامه گفت: نمایشگاه کتاب هر ساله در اردیبهشت به مدت ۱۰ روز برگزار می‌شد که به نوبه خود از پرطرفدارترین نمایشگاه‌های کشور محسوب می‌شد. استقبال بسیار خوب مردم منجر به ترغیب ناشران و دست‌اندرکاران کتاب برای هر چه بهتر برگزار شدن آن می‌کرد. در این میان، شیوع ویروس کرونا از قبل از سال ۹۹ و گسترش آن درکشور موجب شد نمایشگاه کتاب برگزار نشود. نمایشگاهی که مقدمات آن از مهر ۹۸ به‌طور کامل و تمام انجام شده بود. کتاب‌ها چاپ شده و در حال آماده شدن بودند تا نمایشگاه هر چه باشکوه‌تر برگزار گردد.

رئیس اتحادیه ناشران تهران و کتابفروشان ادامه داد: هزاران نفر در این راه فعالیت و سرمایه‌گذاری‌های بسیار کرده بودند اما کرونا مانع از برگزاری نمایشگاه و در نتیجه تعطیلی آن شد. از صدمات و آسیب‌های این اتفاق نامیمون در عرصه کتاب و کتابخوانی گرفته تا کسب‌وکار و نابودی سرمایه تمامی تلاشگران این حوزه می‌توان سخنان بسیار گفت، اما زندگی و سازگاری با شرایط تا نابودی این ویروس در کشور ادامه دارد و باید جور دیگر دید.

وی از برگزاری نمایشگاه مجازی کتاب گفته و ادامه داد: برگزاری نمایشگاه مجازی کتاب بنا به تصمیم وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به خانه کتاب و ادبیات ایران سپرده شده است. در جلسات زیادی در زمینه تصمیمات برگزاری این نمایشگاه شرکت کرده‌ایم. امروز با پدیده‌ای روبه‌رو هستیم که نخستین‌بار است امتحانش را کشور پس می‌دهد، نباید عجولانه و بدون تحقیق و تفحص گام برداریم. اجرای کاری بس بزرگ را در دست گرفته‌ایم، نیازهای نمایشگاه، فروشگاه، تامین، حمل‌ونقل، پاسخگویی به سوالات مراجعان، فروشندگان، غرفه‌داران... و ده‌ها پنجره‌ای که باید در این سایت گنجانده شود از مسائلی است که باید خوب به آن فکر کنیم. همزمان اداره کردن نمایشگاه و فروشگاه، خود فرآیندی است که باید بتوان به‌خوبی آن را مدیریت کرد.

حسن پور موعد برگزاری نمایشگاه مجازی کتاب را دی ماه اعلام کرد و ادامه داد: مقرر شده در دی ماه به احتمال قریب به یقین، نمایشگاه در ۴ تا ۵ روز به‌طور مجازی برگزار شود، البته در این زمینه مذاکرات بی‌شماری با حضور مسئولان و اتحادیه ناشران انجام شده است. او درباره اهمیت کتاب و کتابخوانی بیان کرد: کتاب و عادت به کتاب خواندن لازمه هر فرهنگی است.

کتابخانه محل رشد و توسعه فرهنگ هر کشوری است که نابودی آن، نشانه رفتن به فرهنگ آن سرزمین است؛ بنابراین برای شکست یک کشور و تغییر سبک و سیاق مردم آن سرزمین و به زنجیر گرفتن انسان‌های آن مرزو بوم، بهترین راه نابودی کتاب و کتابخوانی است و از قدیم‌الایام آنچه بیش از هر چیز دیگری دشمن را آرام می‌کرد، انهدام فرهنگ، کتاب و کتابخانه بود.

حسن‌پور تصریح کرد: زنجیره تامین و تولید کتاب که بسیاری از صنوف مختلف را با خود به همراه دارد، هر چه گسترده‌تر باشد، نشان از تمایل و اشتیاق افراد به مطالعه است و هر چه کمرنگ‌تر باشد، نشان از دور شدن افراد از کتاب و کتابخوانی است.

وزارت نیرو
شرکت آب و فاضلاب استان ایلام

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای
شماره ۹۹/۷۵

شرکت آب و فاضلاب استان ایلام در نظر دارد انجام پروژه‌های با مشخصات ذیل را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران دارای گواهی صلاحیت صادره از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و همچنین گواهینامه صلاحیت ایمنی صادره از اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی، واگذار نماید؛ لذا از پیمانکاران واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد و شرکت در مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت ستاد به آدرس **setadiran.ir** مراجعه نمایند. جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۷ - ۰۸۴۳۲۲۳۰۱۲۰ داخلی ۳۱۳ گروه قراردادها تماس حاصل فرمایید.

در ضمن مبالغ تضمین براساس آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی می‌باشد.

- **تذکر:** پرداخت هزینه آگهی‌های مناقصه و همچنین سوابق تجدید مناقصه به عهده برنده می‌باشد.
- **تذکر:** ارائه پاکت الف (اصل ضمانت‌نامه) علاوه بر بارگذاری در سامانه ستاد به صورت فیزیکی به دبیرخانه حراست واقع در میدان دفاع مقدس، شرکت آب و فاضلاب استان ایلام دفتر حراست الزامی می‌باشد.

مهلت فروش اسناد: از تاریخ ۹۹/۹/۲۷ لغایت ۹۹/۱۰/۰۳ ساعت ۱۴

مهلت تحویل پاکات اسناد و پیشنهاد قیمت: ۹۹/۱۰/۰۳ لغایت ۹۹/۱۰/۱۵ ساعت ۱۴

زمان بازگشایی پاکات: ۹۹/۱۰/۱۶ ساعت ۱۰ ظهر

شماره مناقصه	عنوان مناقصه (پروژه) - شهرستان محل اجرا	مدت پیمان	رشته پیمانکاری	برآورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین (ریال)
۹۹/۷۵	توسعه و اصلاح شبکه توزیع آب شهر ایلام و رفع حوادث و اتفاقات شهر و روستاهای تابعه شهر ایلام - (مناقصه بار سوم)	۱۲ماه	آب پایه ۵	۵/۰۶۱/۷۴۷/۴۹۰	۲۵۳/۰۸۷/۳۷۵

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۰۹/۲۹ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۰۹/۳۰

روابط عمومی و آموزش همگانی شرکت آب و فاضلاب استان ایلام

آگهی تغییرات شرکت صندوق تحقیق وتوسعه صنایع ومعادن سهامی خاص به شماره ثبت ۲۵۱۶۳۲ و شناسه ملی ۱۰۱۰۲۹۲۱۰۱۹ به استناد صورتجلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده مورخ ۱۳۹۹۰۷۰۹ وتنفس مربوطه تصمیمات ذیل اتخاذ شد : تراز نامه وحساب سود وزیان منتهی به سال مالی ۱۳۹۸ بتصویب رسید . موسسه حسابرسی پرهام مشار به شناسه ملی ۱۰۱۰۴۰۸۰۷۵۸ به سمت بازرس اصلی و آقای علیرضا خانجانی به‌کد ملی ۲۷۰۹۲۷۷۱۱۵ به سمت بازرس علی البدل برای مدت یک سال مالی انتخاب شدند. روزنامه کثیر الانتشار صمت جهت درج آگهی های شرکت انتخاب شد. سازمان ثبت اسنادواملاک کشور اداره ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری تهران (۱۰۶۲۲۱۱)

تاسیس شرکت با مسئولیت محدود پیشتازان بهبود پاسارگاد درتاریخ ۱۳۹۹۰۹۰۲۶ به شماره ثبت ۵۶۹۸۳۶ به شناسه ملی ۱۴۰۰۹۶۵۲۳۳۰ ثبت و امضا ذیل دفاترتکمیل گردیده که خلاصه آن به شرح زیر جهت اطلاع عموم آگهی میگردد. موضوع فعالیت :بازرسی کالا وکنترل کیفیت و صدور ومشاوره کیفی استاندارد درصورت لزوم پس از اخذ مجوزهای لازم از مراجع ذیربط مدت فعالیت : از تاریخ ثبت به مدت نامحدود مرکز اصلی : استان تهران - منطقه ۱۶ ، شهرستان تهران ، بخش مرکزی ، شهر تهران، محله مجیدیه ، کوچه شهید علی اصغر کریمی ، بن بست اول ، پلاک ۶ ، طبقه اول ، واحد ۱ کدپستی ۱۶۳۳۶۵۴۵۳۴ سرمایه شخصیت حقوقی عبارت است از مبلغ ۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال نقدی میزان سهم الشرکه هر یک از شرکا آقای حسن رجبی نژاد مقدم پاپکیاده به شماره ملی ۲۷۰۸۳۱۴۸۷۴ دارنده ۱ ریال سهم الشرکه آقای رحیم رجبی نژاد مقدم به شماره ملی ۲۷۰۹۴۱۴۲۴۴ دارنده ۹۹۹۹۹۹ ریال سهم الشرکه اعضا هیئت مدیره آقای حسن رجبی نژاد مقدم پاپکیاده به شماره ملی ۲۷۰۸۳۱۴۸۷۴ و به سمت رئیس هیئت مدیره به مدت نامحدود آقای رحیم رجبی نژاد مقدم به شماره ملی ۲۷۰۹۴۱۴۲۴۴ و به سمت عضو اصلی هیئت مدیره به مدت نامحدود و به سمت مدیرعامل به مدت نامحدود دارندگان حق امضا : کلیه اوراق و اسناد بهادار و تعهد آور شرکت از قبیل چک ، سفته ، بروات ، قراردادها، عقود اسلامی و همچنین کلیه نامه های عادی و اداری باامضاء مدیرعامل همراه با مهر شرکت معتبر می باشد. اختیارات مدیر عامل : طبق اساسنامه روزنامه کثیر الانتشار شهروند جهت درج آگهی های شرکت تعیین گردید. ثبت موضوع فعالیت مذکور به منزله اخذ و صدور پروانه فعالیت نمی باشد.

سازمان ثبت اسنادواملاک کشور اداره ثبت شرکت ها و موسسات غیرتجاری تهران (۱۰۶۲۴۵۲)



خبر

صادرات سیستان و بلوچستان به غرب آسیا



آسیه هودفر- صادرات محصولات تولیدی شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان سیستان و بلوچستان به کشورهای غرب آسیا مورد بررسی قرار گرفت. به‌گزارش صمت از زاهدان، مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی سیستان و بلوچستان اظهارکرد: در این‌باره از شرکت تجاری سرمایه‌گذاری نورالفرات دعوت شد و تعدادی از واحدهای تولیدی مستقر در شهرک صنعتی زاهدان میرجاوه که مستعد صادرات به غرب آسیا هستند، مورد بازدید قرار گرفتند. علیرضا راشکی افزود: در ادامه این بازدید، نشستی با حضور رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت، رئیس بنیاد مستضعفان و فرمانده بسیج اقشار در محل شرکت شهرک‌های صنعتی استان برگزار شد. وی اظهارکرد: در این نشست، ظرفیت‌های تجاری کشورهای سوریه و لبنان ازسوی مدیرعامل شرکت نورالفرات معرفی شد. راشکی افزود: علاوه بر این، مقرر شد شرکت نورالفرات امکان صادرات محصولات استان از جمله خرما، کیسه سیمان، تور ماهیگیری، لوله و اتصالات لوله، سنگ‌های گرانیتی و کنسرو ماهی تن را مورد بررسی قرار داده و نتیجه نهایی را به مسئولان استانی اعلام کند. وی تاکیدکرد: در صورت مثبت بودن امکان صادرات در اسرع وقت نسبت به بازگشایی دفتر نمایندگی در مرکز خدمات کسب و کار شهرک صنعتی زاهدان میرجاوه یا کنارک ازسوی شرکت یادشده اقدام می‌شود. وی یادآور شد: بازگشایی این دفتر کمک شایانی در توسعه بازار صنایع کوچک استان و صادرات استان است.

راشکی بیان کرد: پیشنهاد تور صنعتی مدیران واحدهای تولیدی استان به کشور سوریه، ایجاد نمایشگاه مشترک توانمندی‌های دو کشور و اعلام آمادگی این شرکت برای پذیرش تجار کشورهای غرب آسیا به‌منظور بازدید از شهرک‌های صنعتی سیستان و بلوچستان از دیگر موضوعاتی بود که ازسوی شرکت شهرک‌های صنعتی استان پیشنهاد داده شد.

هم‌اندیشی شهرک‌های صنعتی البرز و کوثر

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

نشست هم‌اندیشی مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان البرز با اعضای هیات مدیره شرکت خدماتی شهرک صنعتی کوثر برگزارشد. به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی البرز، این جلسه با حضور مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی البرز و اعضای هیات‌مدیره شرکت خدماتی شهرک صنعتی کوثر و در محل شهرک صنعتی کوثر برگزار شد. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی البرز در ابتدای جلسه به آیین‌نامه و دستورالعمل‌های تشکیل شرکت‌های خدماتی و لزوم واگذاری اداره امور شهرک‌های صنعتی به صاحبان صنایع مستقر در شهرک‌ها اشاره و ضمن تاکید بر اهمیت حفظ و نگهداری شهرک‌های صنعتی اظهارکرد: اداره امور شهرک‌ها، مستلزم تعامل، همکاری و هماهنگی همه جانبه شرکت‌های استانی با شرکت‌های خدماتی شهرک‌های صنعتی است. وی اظهارکرد: شهرک‌های صنعتی طبق اصل ۴۴ قانون واگذاری شهرک‌ها به شرکت‌های خدماتی که اعضای آن متشکل از واحدهای صنعتی مستقر در شهرک‌ها هستند، واگذار شده



که اداره امور این شهرک‌ها باید ازسوی شرکت خدماتی انجام شود. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی البرز در ادامه از پیشنهادات اعضایی شرکت خدماتی در راستای حمایت‌های ویژه برای ایجاد بستری مناسب برای سرمایه‌گذاری در شهرک صنعتی کوثراستقبال کرد و تاکیدات و دستورات لازم برای رفع مشکلات موجود به تیم همراه خود که متشکل از معاونان شرکت بودند در تسریع امور پیگیری‌های مورد نیاز تسریع شود تا حصول نتیجه اقدامات انجام شود.

تحقق کاهش حوادث شبکه برق جنوب کشور



معاون بهره‌برداری شرکت برق منطقه‌ای استان فارس از تحقق کاهش ۱۷ درصدی حوادث شبکه برق در استان فارس و جنوب کشور خبر داد و اظهارکرد: در نیمه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته به همت گروه بررسی علل حوادث دفتر فنی انتقال این کاهش حوادث محقق شده است. حمزه روغنیان با بیان اینکه بروز حوادث در شبکه برق سبب ایجاد خسارات مالی به تجهیزات و پیامدهای اجتماعی گسترده می‌شود، اظهارکرد: در برخی موارد بروز یک حادثه کوچک می‌تواند گسترش یافته و منجر به حوادث بزرگ‌تری شود. روغنیان اضافه کرد: از این‌رو پایش، ریشه‌یابی و برطرف کردن زمینه‌های بروز حادثه از اهمیت بسزایی برخوردار است. به همین منظور، گروه حوادث دفتر فنی انتقال برق منطقه‌ای فارس با سیاست‌گذاری بر مبنای کاهش حوادث نسبت به پیگیری یک برنامه منسجم در این حوزه اقدام کرده است. روغنیان افزود: اجرای این برنامه با همکاری سایر بخش‌ها از جمله امور دیسپاچینگ و مخابرات منطقه جنوب و امور نظارت بر بهره‌برداری و شرکت تعمیرات نیرو امکان‌پذیر بوده و موفق به کاهش ۱۷ درصدی حوادث در نیمه نخست سال ۹۹ نسبت به مدت مشابه در سال ۹۸ شده است. غلامرضا صفاری، مدیر دفتر فنی انتقال شرکت برق منطقه‌ای استان فارس نیز دراین‌باره اظهارکرد: در ۶ ماهه نخست امسال، میزان مصرف برق در استان فارس و منطقه جنوب به اوج خود رسید. کاهش حوادث در این شرایط در افزایش رضایت مشترکان و استفاده حداکثری از زیرساخت‌های صنعت برق بسیار حائز اهمیت است.

مدیرعامل صندوق پژوهش و فناوری استان یزد خبر داد

جایگاه اول صندوق پژوهش و فناوری یزد در بین استان‌ها



مدیرعامل صندوق پژوهش و فناوری استان یزد گفت: با فعالیت‌های صندوق پژوهش و فناوری استان یزد، چنانچه صندوق‌های پژوهش و فناوری در تهران را در نظر نگیریم صندوق پژوهش و فناوری یزد در بین صندوق‌های شهرستانی جایگاه اول را به خود اختصاص داده است.

به‌گزارش صمت از یزد، محمد سپهر، مدیرعامل صندوق پژوهش و فناوری استان یزد گفت: شرکت‌های فناور با ایجاد بهره‌وری و ارزش‌افزوده بالا در جهان نسبت به شرکت‌های صنعتی در طراز مالی بالاتری قرار دارند. وی با بیان اینکه استان یزد ظرفیت بسیار خوبی در شرکت‌های دانش‌بنیان دارد، گفت: استارت‌آپ‌ها گوی سبقت را از صنایع استان خواهند ربود و این توانایی در شرکت‌های دانش‌بنیان به لحاظ بهره‌وری بالا وجود دارد. سپهر با اعلام این خبر که امکان دارد سهام ما در فرابورس عرضه شود، گفت: صندوق پژوهش و فناوری استان یزد به‌عنوان صندوق عمومی، سهامی خاص و مستقل است که اکنون ۱۷۷ سهامدار از جمله پارک علم و فناوری یزد، دانشگاه یزد، دانشگاه علوم پزشکی یزد و دیگر دانشگاه‌های استان یزد دارد و تعدادی از اعضای هیات علمی دانشگاه‌ها سهامدار آن هستند. وی درباره نظارت بر فعالیت‌ها و نحوه ارائه تسهیلات در صندوق پژوهش و فناوری، گفت: علاوه بر نظارتی که حسابرس و بازرس انتخاب شده از سوی سهامداران بر فعالیت‌های صندوق دارد، کارگروه صندوق‌های پژوهش و فناوری کشور ناظر کلان صندوق و سهامداران آن است و هر مصوبه‌ای باید به تایید نماینده کارگروه صندوق‌های پژوهش و فناوری برسد. وی گفت: صندوق ۱۴ نوع تسهیلات را برای ایجاد، توسعه، پیشبرد فعالیت و سرمایه در گردش در اختیار شرکت‌های دانش فنارور قرار می‌دهد، همچنین به صدور ضمانتنامه برای تسهیل در فرآیندهای عملیاتی شرکت‌های دانش‌بنیان و فناور می‌پردازد.

سپهر افزود: این صندوق اکنون اقدام به سرمایه‌گذاری خطرپذیر حدود ۱۹ میلیارد تومان در ۱۴ طرح کرده که در ۵ مورد از این طرح‌ها با بازگشت ۳۰ تا ۳۰۰ درصدی سرمایه با موفقیت خارج شده، در دو مورد شکست قطعی داشته ۷ طرح دیگر نیز همچنان در جریان است و برای امسال نیز برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های جدید هدف‌گذاری انجام‌شده است. سپهر افزود: ۳ حوزه فعالیت ما در زمینه تسهیلات، صدور ضمانتنامه و سرمایه‌گذاری خطرپذیر است که مهم‌ترین فعالیت ما نیز در این حوزه‌ها سرمایه‌گذاری خطرپذیر است. سپهر بیان کرد: در سال گذشته ۴ مورد سرمایه‌گذاری با ارزش حدود ۷.۵ میلیارد تومان ازسوی مدیرعامل صندوق پژوهش و فناوری استان یزد انجام دادیم و ۲۰۰ مورد ضمانتنامه نیز از طریق بانک‌های همکار برای شرکت‌های دانش‌بنیان صادر کردیم. وی با اعلام اینکه در شرایط کرونا ۱۳ میلیارد تومان تسهیلات سرمایه در گردش به شرکت‌های دانش‌بنیان پرداخت شده، گفت: چنانچه صندوق‌های پژوهش و فناوری در تهران را در نظر نگیریم صندوق پژوهش و فناوری استان یزد در بین صندوق‌های شهرستانی جایگاه نخست را به خود اختصاص داده است. سپهر با اشاره به اینکه سال گذشته به ۱۸ استان کشور خدمات دادیم و صندوق اصلی ما در یزد است، افزود: رویداد بزرگ سرمایه‌گذاری با کمک صندوق پژوهش و فناوری استان یزد به‌زودی به انجام خواهد رسید.

تصفیه‌خانه شهر صدرا آماده بهره‌برداری است

استاندار فارس در جلسه بازدید از طرح تصفیه‌خانه شهر صدرا با اشاره به اقدامات دولت تدبیر و امید در تکمیل زیرساخت‌های عمرانی شهرهای جدید، گفت: دفع بهداشتی فاضلاب در شهر صدرا یکی از مطالبات اصلی مردم بود که خوشبختانه این طرح اجرایی شد و در مرحله نخست تصفیه‌خانه محلی احداث و در گام بعدی نیز تصفیه خانه موجود بهسازی و توسعه یافت. به‌گزارش صمت از استان فارس، عنایت‌اله رحیمی افزود: این تصفیه‌خانه در فضایی به مساحت ۱۶ هکتار و با سرمایه‌گذاری ۱۱۵ میلیارد تومانی هم اکنون دارای پیشرفت فیزیکی ۹۵ درصدی است که با راه‌اندازی، جمعیت ۷۵ هزار نفری را تحت پوشش قرار خواهد داد. وی با بیان اینکه توسعه این طرح با بهره‌گیری از مدل‌های گوناگون سرمایه‌گذاری در دستور کار قرار دارد، اظهارکرد: تلاش و همکاری چندین نهادهای اجرایی در تکمیل و اجرای این طرح موثر بوده است و امیدواریم تا یک ماه آینده شاهد بهره‌برداری از این طرح بزرگ باشیم تا منجر به کاهش بخشی از مشکلات مردمی در این زمینه شود.

رحیمی درادامه توسعه شبکه‌جمع‌آوری فاضلاب را از دیگر اهداف اصلی در شهر صدرا عنوان کرد و گفت: روند اجرایی این فعالیت با همکاری شهروندان تسریع خواهد یافت.

صاحبان سهام شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان با تقسیم ۱۲۰۰ ریال سود نقدی به ازای هر سهم موافقت کردند

شکستن تمامی رکوردهای تولید و فروش دستاورد مدیریت "چپارسا" در سال ۹۹



به گزارش صمت مجمع عمومی عادی سالانه شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان با حضور ۶۳/۵۶ درصد از سهامداران شرکت در محل تهران به آدرس خیابان نلسون ماندلا - کوچه گلخانه - پلاک ۳۶، برگزار شد. این جلسه به ریاست آقای اکبر محققی و نظارت آقای محمدرضا حاصلی و آقای رضا رستگارپور و دبیری آقای سیدعلیرضا حسینی طباطبایی تشکیل شد. در ابتدای این مجمع آقای دکتر حسینی، مدیرعامل شرکت ضمن ارائه گزارش عملکرد هیات‌مدیره به سوالات اکثر سهامداران حاضر و آنلاین پاسخ گفت. سپس صورت‌های مالی و ترازنامه شرکت برای سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ به تصویب سهامداران رسید. همچنین در این جلسه پس از تصویب صورت‌های مالی از سوی سهامداران تقسیم مبلغ ۱۲۰۰ ریال سود به ازای هر سهم مورد تایید حاضران قرار گرفت. انتخاب روزنامه اطلاعات به‌عنوان روزنامه کثیرالانتشار شرکت و موسسه حسابرسی "ارقام‌نگر آریا" به‌عنوان حسابرس و بازرس اصلی و موسسه حسابرسی "هشیار ممیز" به‌عنوان بازرس علی‌البدل برای سال مالی ۱۴۰۰ از دیگر مصوبات این مجمع بود.

براساس تصمیمات مجمع، اشخاص زیر به مدت ۲ سال به‌عنوان اعضای هیات‌مدیره انتخاب گردیدند:

۱) شرکت بین‌المللی توسعه ساحل و فراساحل نگین کیش
۲) سرمایه‌گذاری زرین پرشیا
۳) شرکت ایران مارین سرویسز
۴) شرکت دریابان جنوب ایران کیش
۵) شرکت نگین بنادر ایرانیان

پیام هیات‌مدیره



بسیار مفتخریم که گزارش فعالیت هیات‌مدیره برای سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ به مجمع عمومی عادی سالیانه را، خدمت سهامداران محترم ارائه می‌کنیم. خوشبختانه در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ علاوه بر افزایش حدود ۱۰۰درصدی سود خالص سالانه، توانستیم بیشترین رقم سود خالص سالانه از زمان تاسیس شرکت تاکنون را کسب نماییم. عملکرد حمل‌ونقل شرکت نشان می‌دهد در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ با مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزندار همچنان در رتبه اول حمل‌ونقل ریلی فرآورده‌های نفتی قرار داریم. به عبارت دیگر، شرکت با مالکیت حدود ۳۰درصد واگن‌های مخزن‌دار کشور و با حمل حدود یک‌میلیارد و ۳۷۴میلیون تن کیلومتر فرآورده‌های نفتی (حدود ۶درصد بیش از مقدار پیش‌بینی شده در بودجه) به عنوان رتبه اول گروه مخزنداران، ۳۷درصد بازار را در اختیار دارد. لازم به توضیح است، مدیریت پیمایش واگن‌ها به منظور کسب حداکثر درآمد با حداقل سیر نیز همواره در دستور کار قرار داشته است. هیات‌مدیره با بهره‌مندی از همکاران توانمند، امیدوار است در سال مالی جاری در زمینه بالا بردن مقدار حمل از طریق رشد سهم شرکت از بازار حمل فرآورده‌های نفتی و سایر فرآورده‌ها به نحو خوبی عملکرد شرکت را ارتقاء و موجبات خشنودی سهامداران محترم را فراهم نماید. ان‌شاءا...

مهم‌ترین دستاوردهای شرکت در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱

- افزایش حدود ۱۰۰درصدی و تحقق بیشترین سود خالص سالانه در تاریخ فعالیت شرکت
- کسب رتبه اول «بهره‌وری ناوگان» در حمل محمولات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران
- دستیابی به درصد آماده به کاری ۹۴٪ و تثبیت آن طی شش ماهه منتهی به پایان سال مالی
- توسعه و تنوع بیش از پیش سبد مشتریان
- فعال نمودن بخش حمل‌ونقل ترکیبی با استفاده از دستگاه تخلیه و بارگیری پرتابل به منظور جذب بارهای غیرمتصل به شبکه ریلی

جایگاه شرکت در گروه مخزنداران

در این بخش عملکرد شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان (سهامی عام) در میان گروه مخزنداران از نظر حمل نفت کوره، روغن مخصوص ماشین‌آلات و نفت گاز مورد بررسی قرار می‌گیرد.

نفت کوره

حمل نفت کوره (مازوت) برای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بیشترین سهم حمل‌ونقل ریلی گروه مخزنداران را به خود اختصاص داده است. بازار این محصول در سال‌جاری نسبت به سال قبل حدود ۲درصد کاهش داشته است. در این میان، شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان در بین شرکت‌های فعال در این صنعت با در اختیار داشتن ۳۴درصد بازار حمل این محصول در رتبه نخست قرار دارد. جدول ذیل سهم شرکت از کل بازار نفت کوره را نشان می‌دهد:

سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱		
کل بازار حمل ریلی نفت کوره	سهم شرکت از بازار	
میلیون تن کیلومتر	میلیون‌تن کیلومتر	درصد
۳,۱۳۴	۱,۰۶۴	٪۳۴
سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۶/۳۱		
کل بازار حمل ریلی نفت کوره	سهم شرکت از بازار	
میلیون تن کیلومتر	میلیون‌تن کیلومتر	درصد
۳,۱۶۷	۱,۰۹۷	٪۳۵

لازم به ذکر است کاهش یک درصدی سهم شرکت از بازار حمل نفت کوره به دلیل سیاست شرکت مبنی بر توسعه و تنوع سبد خدمات و تعامل پررنگ‌تر با مشتریان غیر از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بوده است.

نفت گاز

پس از نفت کوره، نفت گاز (گازوئیل) دومین محصول پرحجم شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران برای حمل‌ونقل ریلی محسوب می‌گردد. همان‌گونه که در جدول زیر مشاهده می‌شود، بازار این محصول در سال جاری نسبت به سال قبل حدود ۱۲۳ درصد افزایش و سهم شرکت نیز از بازار حمل این محصول ۶درصد رشد یافته است. سهم خدمات این شرکت از کل بازار حمل گازوئیل به شرح جدول زیر است:

سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱		
کل بازار حمل ریلی گازوئیل	سهم شرکت از بازار	
میلیون تن کیلومتر	میلیون‌تن کیلومتر	درصد
۴۳۱	۱۲۸	٪۳۰
سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۶/۳۱		
کل بازار حمل ریلی گازوئیل	سهم شرکت از بازار	
میلیون تن کیلومتر	میلیون‌تن کیلومتر	درصد
۱۹۳	۴۶	٪۲۴

روغن مخصوص ماشین‌آلات

روغن مخصوص ماشین‌آلات به موادی همچون اکستراکت، اسلاک وکس، روغن پایه و... اطلاق می‌گردد. همانگونه که در جدول ذیل مشاهده می‌شود، کل بازار حمل این محموله در این سال نسبت به سال گذشته حدود ۲درصد رشد داشته است. از سوی دیگر شرکت توانسته است در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ سهم صددرصدی خود را در بازار حمل انواع روغن‌های مخصوص ماشین‌آلات را همچنان حفظ نماید. در اختیار داشتن کل بازار حمل این محمولات در کنار مزیت‌هایی همچون تثبیت عملکرد مناسب، حفظ رضایتمندی مشتریان، نگاه توسعه‌ای و همچنین بازاریابی اثربخش، موجب شده است تا برای صاحبان بار جدید در این حوزه، شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان اولین گزینه جهت ارائه خدمات حمل‌ونقل ریلی باشد.

سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱	
کل بازار حمل ریلی روغن مخصوص ماشین آلات	سهم شرکت از بازار
میلیون تن کیلومتر	میلیون‌تن کیلومتر	درصد
۱۸۲	۱۸۲	٪۱۰۰
سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۶/۳۱	
کل بازار حمل ریلی روغن مخصوص ماشین آلات	سهم شرکت از بازار
میلیون تن کیلومتر	میلیون‌تن کیلومتر	درصد
۱۷۸	۱۷۸	٪۱۰۰

سایر محمولات

در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان با طراحی و ساخت دستگاه تخلیه و بارگیری پرتابل، گامی مهم و اساسی در جهت تحقق حمل‌ونقل ترکیبی و تنوع بیش از پیش سبد مشتریان برداشته است. در این راستا، پروژه حمل ریلی محموله «ته ماند برج اتمسفریک» شرکت پالایش نفت کرمانشاه از مبدا کرمانشاه به بندرعباس که در اواخر سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ انجام گردید، فتح بابی برای انجام پروژه‌های حمل‌ونقل ترکیبی بود که در آینده پیگیری خواهد شد.



حمل محمولات

فعالیت شرکت طی سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ به شرح موارد زیر می‌باشد:

- حمل نفت کوره و نفت گاز شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران از مبادی ری، تبریز، اراک و اصفهان به مقاصد بندرعباس، بندر ماهشهر، نکا، مشهد و زاهدان
- حمل انواع روغن مخصوص ماشین‌آلات شرکت نفت بهران و شرکت نفت ایرانول از مبدا ری به مقصد پایانه بندر امام خمینی(ره) و بالعکس
- صدور بارنامه برای شرکت پرسی ایران گاز
- حمل محموله «اکستراکت» شرکت نفت پارس از مبدا آپرین (تهران) به بندرعباس (در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ اضافه شده است)
- حمل محموله «ته ماند برج اتمسفریک» شرکت پالایش نفت کرمانشاه از مبدا کرمانشاه به بندرعباس (در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ اضافه شده است).

نمودار مقایسه عملکرد عملیاتی ماهانه شرکت در سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱ در مقایسه با سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۶/۳۱

برنامه‌های آینده شرکت

مالکیت بیشترین تعداد واگن‌های مخزندار موقعیت ویژه‌ای را در صنعت حمل‌ونقل ریلی و به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل ریلی محمولات نفتی و روغن‌های صنعتی و خوراکی برای شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان رقم زده است. بهره‌مندی از مزیت‌هایی نظیر تنوع سبد مشتریان، ارائه خدمات تخصصی حمل‌ونقل ریلی ایمن و چابکی عملیاتی موجب شده است که این شرکت علاوه بر عمل به تعهدات تعریف شده قراردادی و بودجه‌ای، ظرفیت‌های متنوع و پایداری را جهت توسعه فعالیت‌های خود به وجود آورد. لذا مدیریت ارشد شرکت با شناخت صحیح و ارزیابی علمی و میدانی این ظرفیت‌های تخصصی بر آن است که با بررسی، امکان‌سنجی فنی، مالی و اقتصادی و تایید طرح‌های واجد شرایط، گام در مسیر توسعه بگذارد. در این راستا، طرح‌های مطالعاتی با موضوع «خرید لکوموتیو»، «احداث سایت تخلیه و بارگیری»، «احداث سایت شستشو» در شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان تعریف گردید که در ادامه مورد اشاره قرار می‌گیرد.

خرید لکوموتیو

باتوجه به اهمیت ویژه ارتقای ناوگان کشنده ریلی (لکوموتیو) در بهبود ظرفیت حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر، سند چشم‌انداز حمل‌ونقل ریلی در افق ۱۴۰۴ نگاه ویژه‌ای به این موضوع داشته است. در این راستا و با عنایت به ضرورت توسعه و متنوع‌سازی ترکیب ناوگان حمل‌ونقل شرکت جهت کسب منافع حداکثری سهامداران و تاکید سهامدار عمده جهت تحقق این مهم، شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان اقدام به انجام مطالعات اقتصادی درخصوص خرید لکوموتیو نموده و مذاکراتی با برخی تولیدکنندگان لکوموتیو انجام شده است. البته تشدید تحریم‌های ظالمانه، خرید لکوموتیو خارجی را با چالش‌هایی روبرو ساخته است که بررسی گزینه‌های جایگزین در حال انجام می‌باشد.

احداث سایت تخلیه و بارگیری

باتوجه به سیاست شرکت مبنی بر توسعه و تنوع سبد مشتریان از یک‌سو و عدم اتصال برخی چشمه‌های بار به ریل که مشتریان بالقوه شرکت محسوب می‌شوند از سوی دیگر، احداث یک سایت تخلیه در پایانه‌های صادراتی به منظور انجام عملیات ترکیبی و انتقال محمولات از واگن به مخازن صادراتی (با استفاده از تانکرهای جاده‌ای) اقدام مناسبی در جهت تکمیل زنجیره خدمات شرکت محسوب می‌شود. علاوه بر آن، امکان استفاده دومنظوره از سایت مذکور به عنوان سایت بارگیری برخی بارهای وارداتی نیز وجود دارد. با عنایت به این موارد، مطالعات اقتصادی، فنی و اقتصادی جهت احداث سایت تخلیه و بارگیری انجام و بازدیدهای میدانی از برخی سایت‌های پیشنهادی نیز انجام گردیده است و امور مقدماتی جهت انجام تفاهمات پیرامون اجاره سایت در حال پیگیری است.

احداث سایت شستشو

باتوجه به محدود بودن کاربری واگن‌های مخزندار به حمل محمولات مایع از یک‌سو و الزامات و استانداردهای کنترل کیفیت محصولات و مواداولیه صاحبان بار از سوی دیگر، تغییر بار و محمولات داخل واگن تنها به این شرط امکان‌پذیر است که داخل مخزن واگن تحت شستشو قرار گیرد. علاوه بر آن، ملاحظات و برنامه‌ریزی‌های صادراتی، وارداتی و لجستیکی بسیاری از صاحبان بار به صورت ناگزیر جریان حمل بار را از حالت بلندمدت خارج کرده و سبب تخصیص واگن به صورت مقطعی و کوتاه‌مدت می‌گردد. توجه به این دو موضوع اساسی در کنار یکدیگر، لزوم توجه ویژه به سایت شستشوی واگن را بیش از پیش نمایان می‌سازد. در حال حاضر، کمبود ظرفیت سایت‌های شستشوی واگن که علاوه بر ارائه خدمات شستشوی واگن، جهت تعمیرات مخازن و لوله‌های گرمایش واگن نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند، سبب بالا رفتن مدت زمان شستشو و تغییر کاربری واگن‌ها و نهایتا عدم رغبت برخی صاحبان بار به حمل‌ونقل ریلی شده است. از این‌رو، به منظور توسعه سبد خدمات و چابکی در فرآیند تغییر کاربری واگن، احداث یک سایت شستشو امری ضروری به نظر می‌رسد. در این راستا، مطالعات مقدماتی جهت بررسی ابعاد فنی و اقتصادی موضوع در حال انجام می‌باشد که پس از ارزیابی‌های لازم و همسو بودن آن با صرفه و صلاح شرکت اقدامات بعدی با موافقت سهامداران انجام خواهد گردید.

صورت سود و زیان
سال مالی منتهی به ۳۱ شهریور ۱۳۹۹

	یادداشت	سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۶/۳۱	سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۶/۳۱
		میلیون ریال	میلیون ریال
درآمدهای عملیاتی	۴	۱,۸۹۷,۹۷۶	۱,۳۷۹,۸۳۲
بهای تمام‌شده درآمدهای عملیاتی	۵	(۱,۴۶۳,۰۱۰)	(۱,۱۹۱,۹۸۰)
سود ناخالص		۴۳۴,۹۶۶	۱۸۷,۸۵۲
هزینه‌های فروش، اداری و عمومی	۶	(۵۲,۳۹۲)	(۲۵,۶۵۷)
سود عملیاتی		۳۸۲,۵۷۴	۱۵۲,۱۹۵
سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۷	۳,۸۴۵	۴۴,۵۱۴
سود قبل از مالیات		۳۸۶,۴۱۹	۱۹۶,۷۰۹
هزینه مالیات بر درآمد			
سال جاری	۲۰	(۴۵,۴۴۳)	(۲۴,۵۵۰)
سود خالص		۳۴۰,۹۷۶	۱۷۲,۱۵۹
سود پایه هر سهم:			
عملیاتی (ریال)		۱,۲۹۵	۵۱۵
غیرعملیاتی (ریال)		۶۹	۱۷۴
سود پایه هر سهم (ریال)	۸	۱,۳۶۴	۶۸۹

توسعه حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری است

کمبود ریل بلای جان صنایع معدنی

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

در تقویم ملی کشـور، ۲۶ آذر با عنوان روز ملی حمل‌ونقل نام‌گذاری شـده اسـت. حمل‌ونقل یکی از عوامل کلیدی در توسـعه کشورها محسوب می‌شود و تاثیری بسزا در تسـهیل مسیر توسعه صنایع بر عهده دارد، تا جایی‌که توسعه صنعت حمل‌ونقل از الزامات اولیه برای توسعه صنایع است. با این وجود، در کشور ما توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقـل از روند توسـعه صنایع باز مانده و بر همین اسـاس و بـا توجه به طرح‌های افزایـش ظرفیـت تولید در بخـش معدن و صنایع‌معدنی، توسـعه صنعـت حمل‌ونقل ضروری به‌نظر می‌رسد.

در میـان روش‌های گوناگون جابه‌جایی محصـول، حمل‌ونقل ریلی از اهمیت ویژه‌ای بـرای صنایع معدنی برخوردار اسـت، چراکه بهره‌گیری از ایـن روش برای جابه‌جایی محصولات از یک‌سـو بهای تمام‌شـده محصولات را کاهش می‌دهد و از سـوی دیگر، زمینه تسـریع در جابه‌جایـی این محصولات را فراهم می‌کند. بـا این وجود، همچنان شـاهدیم که بخـش قابل‌توجهی از جابه‌جایی محصول در کشـور با اسـتفاده از حمل جاده‌ها و با کمک کامیون انجام می‌شـود؛ بنابراین توسعه صنعت حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه ریلی ضروری به‌نظر می‌رسد.

برای بررسـی جایگاه صنعت حمل‌ونقل و تاثیری که بر رشـد و توسعه صنایع دارد با فعـالان صنایع معدنـی گفت‌وگو کرده‌ایم. به اعتقاد این فعـالان، صنعت حمل‌ونقل در ایران در حوزه‌های گوناگون و به‌ویژه در بخش ریل با کاسـتی روبه‌رو اسـت؛ بنابراین توسعه حمل‌ونقل با توجه به آینده صنایع معدنی کشور ضروری به‌نظر می‌رسد.



عکس: صمت

> حمل‌ونقل ریلی از یک سـو از شـرایط ایمن‌تری برخوردار است و از سـوی دیگر، صرفه اقتصادی بیشـتری به همراه خواهد داشت؛ بنابراین توسعه صنعت حمل‌ونقل می‌تواند راهگشای صنعت فولاد و بسیاری از دیگر صنایع کشور باشد

توسعه ریل را جدی بگیرید

محمـد کشـانی، عضـو هیـات مدیـره انجمـن تولیدکننـدگان فـولاد ایـران در گفت‌وگو با صمت تاکید کـرد: صنعت حمل‌ونقل از جایـگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بر همین اساس نیز کشورهای پیشرفته همزمان با توسعه اقتصادی و صنعتی، برای بهبود شرایط حمل‌ونقل نیز سرمایه‌گذاری می‌کنند. توسـعه‌یافتگی زیرساخت حمل‌ونقل تاثیر بسزایی بر فعالیت بخش معدن و صنایع معدنی دارد، چراکه این حوزه سـهم قابل‌توجهی از کل جابه‌جایی‌های کشور را به خود اختصاص می‌دهد.

این عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد در ادامه افزود: براساس سند چشم‌انداز توسعه تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴ هدف‌گذاری شده اسـت. این هدف در آینده‌ای نه‌چنـدان دور محقق می‌شـود. درنتیجه بـه زیرسـاخت قابل‌قبولی برای جابه‌جایی مواد معدنی و محصولات فولادی ضروری به‌نظر می‌رسد. با این وجود، صنایع زیرساختی مانند حمل‌ونقـل همپـای معدن و صنایع معدنی توسـعه نیافته‌اند.



حمل جاده‌ای گران و ناکارآمد

ایـن فعال صنعتـی در ادامـه تاکید کرد: درحال‌حاضر بخش قابل‌توجهی از محصولات معدنـی از طریـق جـاده جابه‌جا می‌شـود اما نـاوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشـش این حجم از جابه‌جایـی را ندارد. در همین حال با تکمیل طرح‌های توسـعه‌ای در صنایع معدنی این کمبود روز به روز عمیق‌تر می‌شـود. کشـانی افزود: علاوه بر این، از یک‌سو حمل‌ونقل محصولات معدنی و صنایـع معدنـی از طریـق حمل جـاده‌ای صرفه اقتصادی ندارد و از سـوی دیگـر، با وجود ترددهای مسافری، انتقال بار از طریق جاده، ایمن نیست و این تعداد کامیون در کشور نداریم. به‌علاوه آنکه استفاده از کامیون برای انتقال بار به معنی ایجاد آلودگی‌های محیط زیسـتی اسـت. درنتیجه حمل‌ونقل ریلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌شود.

کشـانی در پاسـخ به سـوالی مبنی بر هزینه‌های حمـل و تاثیـر آن بر قیمت تمام‌شـده محصـولات صنایع معدنـی، گفت: کرایه حمل تاثیر بسـزایی بر قیمت تمام‌شـده محصـولات در همـه صنایـع دارد. محصولات معدنـی نیز به‌ویژه با توجه به وزن و حجـم قابل‌توجهی که دارند، بیش از بسـیاری از صنایع با این چالش روبه‌رو هسـتند. وی تاکید کرد: از سال گذشته تاکنون نرخ فروش سـوخت تغییری نکرده، با این وجود، شـاهد رشد قابل‌توجه قیمت‌ها هستیم. در چنین شرایطی، ادامه فعالیت برای صنایع معدنی دشوار می‌شود.

حضور بخش خصوصی برای توسعه

عضـو هیات مدیـره انجمن تولیدکننـدگان فولاد گفـت: محصولات معدنی حجیم هسـتند و اغلب در تناژ بالا جابه‌جا می‌شوند؛ بنابراین توسعه حمل ریلی برای این محصولات ضروری به‌نظر می‌رسـد. با این وجود، بخش قابل‌توجهی از محصولات صنایع معدنی از طریق جاده حمل می‌شـود. بنابراین با خلأ بزرگی در این حوزه روبه‌رو هسـتیم. تامین این زیرسـاخت بـر عهده دولت و وزارت راه و شهرسـازی اسـت اما امـکان همکاری بخش خصوصی با آن برای توسـعه این زیرساخت‌ها وجود دارد.

کشـانی گفت: در همین حال، شـرکت‌های فعال بخش معـدن و صنایع معدنی نیـز می‌توانند به این حوزه ورود و برای توسعه زیرساخت حمل‌ونقل مورد نظـر خود سـرمایه‌گذاری کنند. بـا توجه به کاهش هزینه‌های تولید در آینده با بهبود شرایط حمل‌ونقل، امکان جبران این هزینه در آینده فراهم می‌شود. وی به‌عنوان مثال به فعالیت در منطقه سنگان اشاره کرد و گفت: سنگان یکی از قطب‌های جدید معدنی کشور محسوب می‌شـود. وقتی بهره‌برداری از ظرفیت‌های معدنی این منطقه آغاز شد؛ سهامداران تقبل کردند از منطقه سنگان تا تربت حیدریه، ریل کشیده شود، چراکه جاده کشش انتقال این حجم از بار را نداشت. اما این مشـکل سراسری است و روند فعالیت صنایع معدنی را در کل کشور تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

> حمل‌ونقل محصولات معدنی و صنایع معدنی از طریق جاده صرفه اقتصادی ندارد و از سوی دیگر، باوجود ترددهای مسافری، انتقال بار از طریق جاده، ایمن نیست

ضرورت‌های توسعه حمل ریلی

حامد الماسی، مدیر برنامه‌ریزی و پشتیبانی خرید شـرکت فـولاد هرمـزگان در گفت‌وگـو با صمت و در ارزیابـی جایگاه صنعت حمل‌ونقل کشـور، گفت: صنعت حمل‌ونقل در ایـران در حوزه‌های مختلف با کاستی روبه‌رو اسـت. به‌ویژه در حوزه حمل ریلی با محدودیت‌هایی روبه‌رو هستیم و باوجود توسعه‌هایی کـه در این بخش پدید آمده، همچنان کشـور ما در حوزه زیرسـاخت ریلی به توجه بیشـتری نیاز دارد. اضافـه کردن خطـوط راه‌آهـن، تامیـن لکوموتیو، کشـنده‌های واگـن، تامیـن امکانات تخلیـه واگن و... باید مـورد توجه قرار گیرند و با سـرمایه‌گذاری مناسب، امکانات بارگیری، حمل و تخلیه فراهم شود.

توسعه فولاد نیازمند توسعه حمل‌ونقل

وی در ادامـه افزود: توجه به اهداف توسـعه‌ای در صنعت فولاد کشور نیز ضرورت گسترش حمل ریلی را بیـش از پیـش نمایان می‌کنـد. حمل‌ونقل ریلی از یک سـو از شـرایط ایمن‌تری برخوردار است و از سوی دیگر، صرفه اقتصادی بیشتری به همراه خواهد داشـت؛ بنابراین توسـعه صنعت حمل‌ونقل می‌تواند راهگشـای صنعت فـولاد و بسـیاری از دیگر صنایع کشور باشد.

مدیر برنامه‌ریزی و پشـتیبانی خرید شرکت فولاد هرمـزگان در ادامه تاکید کرد: با توجه به محدودیت یادشده در حمل ریلی، سهم عمده‌ای از جابه‌جایی‌ها در کشـور ما از طریق جاده‌ای انجام می‌شـود. با این وجـود، انتقال بار از جاده نیز با مشـکلاتی روبه‌رو است. به‌عنوان مثال، در سال گذشته شاهد رشـد قیمت ناگهانی و قابل‌ملاحظه حمـل جاده‌ای بودیم. این دسـت تغییرات تولیدکنندگان را از مسـیر برنامه‌ریزی‌شده دور و آنهـا را متضـرر می‌کنـد؛ هرچنـد اکنـون قیمت‌هـا تثبیت شـده‌اند. درواقع ممنوعیت‌هـای صـادرات سـنگ آهـن و گندله و تعرفه‌ای که بر صادرات این محصولات معدنی اعمال شد، به مدیریت تامین مواد اولیه برای ما کمک کرد.



این فعـال صنعت فـولاد در ادامه افـزود: درواقع در حمـل جاده‌ای که اغلب به‌وسـیله کامیون انجام می‌شـود، قیمـت حامل‌های انـرژی اهمیت ویژه‌ای دارد. چنانچـه قیمت گازوئیل افزایـش یابد، به‌طور قطع بـر بهای حمل محصول نیز اثر خواهد داشـت و ما را با چالش تازه‌ای روبه‌رو می‌کند.

وی خاطرنشـان کرد: هزینه حمل‌ونقل در گذشته بخش کوچکی از قیمت تمام‌شده محصولات فولادی را به خود اختصاص مـی‌داد، اما درحال‌حاضر حدود ۱۰ درصد قیمت تمام‌شـده تولیدات فولادی مربوط بـه هزینه‌های حمل اسـت. البتـه در بـرآورد این هزینه مجموع بهـای حمل دریایی، جاده‌ای، ریلی و همچنین جریمه‌های دموراژ محاسبه می‌شود.

جابه‌جایی گران تمام می‌شود

بخـش دیگـری از جابه‌جایی‌هـای مـورد نیـاز فولادسـازان و فعـالان صنایـع معدنی از طریـق حمل دریایی انجام می‌شـود. پس از اعمـال تحریم‌هـای بین‌المللـی علیـه ایران، نرخ حمل دریایی برای ما به‌شـدت افزایش یافت. گاهی مجبوریم برای تامین مواد اولیه مورد نیاز خود از حمل یکسـره جاده‌ای اسـتفاده کنیم که این کار هزینه حمل را افزایش می‌دهد و تاثیر مسـتقیم روی بهای تمام‌شده می‌گذارد.

الماسـی در ادامه با اشـاره به موقعیت استراتژیک شـرکت فولاد هرمزگان افزود: این شرکت در منطقه ویـژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس در بندرعباس واقع شده است. در این منطقه یک اسکله اختصاصی برای صادرات صنایع معدنی و فلزی وجود دارد و انتظار می‌رود از ظرفیت‌های این اسـکله بهتر اسـتفاده شود تا حمل‌ونقل شـرکت‌های این منطقه تسهیل شـود. اقداماتی مانند لایروبی اسکله در این منطقـه، به پهلوگیری کشـتی‌هایی بـا ظرفیت بالا کمک و امکان توسـعه صادرات محصولات معدنی از این اسکله را فراهم خواهد کرد.

وی در پایـان ایمنـی در حمل‌ونقـل را ضـروری دانسـت و گفت: ایمنی ضامن حفظ سـلامت و جان انسان‌هاسـت؛ از این‌رو اهمیت ویژه‌ای دارد. هرچند در کشـور مـا این موضـوع باتوجه به گسـتردگی و پراکندگی صنایع، مغفول مانده، با این وجود، شرکت فولاد هرمـزگان با اقداماتـی مانند الـزام رانندگان به ارائـه مدارک و مسـتندات، در راسـتای افزایش سـطح ایمنـی در حمل‌ونقـل، تلاش می‌کنـد. این سـختگیری‌ها در بسـیاری از شـرکت‌های معدنی و صنعتی انجام می‌شود و به‌نظر می‌رسد باید مطالعاتی متمرکـز در این زمینـه انجام و دسـتورالعمل‌هایی تدوین شـود تا شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و مجموعه‌هایی که خدمات از آنها دریافت می‌کنند، ملزم به رعایت این دستورالعمل‌ها باشند.

سخن پایانی

از مجموع موارد یادشـده اینطور برداشت می‌شود که توسـعه صنایع معدنی و به‌ویژه فولاد به شـبکه گسـترده ریلی نیاز دارد اما متاسفانه این زیرساخت مطابق نیاز شـکل نگرفته اسـت. همین موضوع نیز اثـرات منفـی زیانباری را بـر عملکـرد صنایع وارد می‌کند که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به افزایش هزینه تمام‌شـده تولید اشـاره کـرد. در همین حال وجود یک شـبکه حمل‌ونقـل کارآ و چابک می‌تواند زمینـه تقویت انگیزه تولیدکننـدگان را فراهم کند، چراکه از یک سـو مـواد اولیه و کالاهای واسـطه با کمترین هزینـه به واحدهای تولیدی می‌رسـد و از سویی دیگر، دستیابی به بازارهای مصرفی دوردست آسان می‌شود.

نگاهی به آخرین وضعیت صنعت فولاد

معاونت طـرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت در سلسـله گزارش‌هـای محصولات منتخب، آخرین وضعیـت صنعت فولاد خام و محصولات فولادی را منتشـر کرد. طبق آمار، تولید فولاد خام کشور با ۴.۵ درصد افزایش، به ۲۵.۶ میلیون تن رسیده است.

به‌گـزارش شـاتا، فـولاد یکـی از صنایعی اسـت کـه نقـش مهمی در رشـد و توسـعه کشـورهای پیشـرفته صنعتی ایفا کرده است و همواره مصرف سـرانه فـولاد، به‌عنوان یکی از شـاخص‌های رشد و توسعه کشـورها مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

در ایران این صنعت به دلیل ایجاد اشـتغال، درآمـد ارزی و ایجـاد تحـرک در صنایـع پایین‌دسـتی از اهمیـت بیشـتری برخوردار اسـت. این کالا بعد از نفت و گاز دومین کالای پرحجم تجـارت جهانی را تشـکیل می‌دهد و تعداد زیادی از صنایع پایه از قبیل حمل‌ونقل، ساختمان، سـاخت ماشین‌آلات، معدن و دیگر صنایع مرتبط با تولید و انتقال انرژی، به صنعت فولاد وابسته هسـتند. از این‌رو بهبود و توسعه صنعت فـولاد از اهمیـت ویژه‌ای در توسـعه اقتصادی کشورها برخوردار است.

بنا بر این گزارش، براسـاس مطالعات انجمن جهانی فولاد، به ازای هر یک دلار ارزش‌افزوده در صنعت فولاد، ۲.۵ دلار ارزش‌افزوده در سایر بخش‌هـای اقتصـادی جهانی ایجاد می‌شـود. همچنیـن هر ۲ نفر اشـتغال در بخش صنایع فـولاد، منجـر بـه ۱۳ نفر اشـتغال در سـایر زنجیره‌های تامین آن می‌شود.

آمـار انجمن جهانی فولاد نشـان داد، تولید جهانـی فولاد خام در سـال ۲۰۱۹ نسـبت به سال گذشته ۰.۳ درصد افزایش یافته و به هزار و ۸۶۸.۸ میلیون تن رسید.

رشـد ۴.۵ درصد تولیـد فولاد خام کشور

در ایـران، تولید فـولاد خام بـا ۴.۵ درصد افزایش، به ۲۵.۶ میلیون تن رسـید. همچنین تولید جهانی محصولات فولادی در سال ۲۰۱۹ نسبت به سال گذشته ۳.۴ درصد افزایش یافت و بـه هزار و ۷۶۷ میلیون تن رسـید. در ایران، تولید محصولات فولادی با ۵.۶ درصد کاهش، به ۱۸.۵ میلیون تن رسیده است.

آخریـن وضعیـت طرح‌هـای در دست اجرا

در طرح‌های در دسـت اجـرای تولید فولاد خام، استان‌های کرمان، خوزستان، یزد، فارس و گیلان به ترتیب با ۱۴، ۱۳، ۱۰، ۸ و ۶ درصد، در مجمـوع با ۵۱ درصد ظرفیت اسـمی مورد انتظار کل کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

در طرح‌های در دست اجرای تولید محصولات فولادی، استان‌های خوزستان، کرمان، قزوین، زنجان، آذربایجان شرقی و یزد به ترتیب با ۱۸، ۹، ۷، ۶، ۵.۴ و ۵.۱ درصـد، در مجمـوع با ۵۲ درصد ظرفیت اسمی مورد انتظار کل کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

۵۴ درصـد ظرفیت اسـمی واحدهای فعال صنعت فولاد خام به استان‌های خوزستان، یزد، هرمـزگان و اصفهان به‌ترتیب با ۱۶، ۱۵، ۱۲ و ۱۱ درصد تعلق دارد.

۶۶ درصـد ظرفیت اسـمی واحدهای فعال صنعـت محصـولات فـولادی به اسـتان‌های اصفهـان، قزوین، یـزد، خوزسـتان، مرکزی و آذربایجان شـرقی به ترتیـب با ۲۰، ۱۲، ۹، ۹، ۸ و ۸ درصد تعلق دارد.

اصلاح بازار فولاد اولویت دارد

سـخنگوی کمیسـیون صنایع و معـادن مجلس شورای اسـلامی با بیان اینکه از ارائه طرح توسعه و تولید پایدار زنجیره فولاد به مجلس ۳ ماه گذشـته و هنوز به نوبت رسـیدگی نرسـیده اسـت، از هیات رئیسـه مجلس خواسـت تا طرح یادشـده را هرچه سـریع‌تر در دسـتورکار قرار دهد. به‌گـزارش خانه ملت، سـیداحمد رسولی‌نژاد، سـخنگوی کمیسیون صنایـع و معادن در نشسـت علنی مجلس شـورای اسـلامی در تذکری گفت: طبق تبصره یک ماده ۴۵ آیین‌نامـه داخلی مجلس «هرگاه کمیسـیون همراه با گزارش، پیشـنهادهایی برای تصویب مجلس ارائه کند، بـا رعایت مفـاد آیین‌نامه داخلی در دسـتور حداکثـر ۲ هفته بعد مجلس قـرار خواهد گرفت و مطابق آیین‌نامه داخلی رسـیدگی می‌شود. به‌دنبال گزارشی که کمیسیون صنایع و معادن درباره زنجیره فولاد ارائه کرد، مقرر شد طرح آن نیز سریعا ازسوی کمیسیون تنظیم شود و این کار به سرعت انجام شد.

نماینده مردم دماوند و فیروزکوه در مجلس یازدهم ادامـه داد: همانطور که در ماده ۴۵ آیین‌نامه داخلی مجلس آمده کمیسـیون باید تا یـک هفته گزارش نهایی خـود را به مجلس ارائه دهـد؛ با وجود اینکه حدود ۳ ماه از ارائه طرح ازسوی کمیسیون صنایع و معادن به مجلس می‌گذرد و این طرح چندین بار در دستور قرار گرفته، اما به نوبت بررسی نرسیده است. در همین راستا، کریمی قدوسی در توئیتی نوشت که چرا کمیسیون صنایع در این زمینه کوتاهی می‌کند.

وی تصریح کرد: ۳ ماه از ارائه طرح فوریت‌دار طرح توسـعه و تولید پایدار زنجیره فولاد با رویکرد اصلاح سیاست‌های تنظیم بازار که باید پس از حداکثر یک هفته در صحن علنی مجلس مطرح شود، می‌گذرد و هنوز هیات رئیسه نوبت‌ها را تغییر می‌دهد. هم‌اکنون نیز طرح یادشده در دستور کار قرار دارد؛ با توجه به اینکه پس از گزارش کمیسـیون امور داخلی کشور و شـوراهای مجلـس درباره طرح اصـلاح موادی از قانون انتخابات شـوراها تنها بـرای اصلاح موادی از قانون ریاسـت جمهوری رأی‌گیری شـد، در دستور کار سـوم قرار گرفته و چنین طرح مهمی در دستور کار چهـارم قرار دارد؛ تقاضـای تحقیق و تفحص از بررسـی عملکرد شـرکت‌های خودروسـازی درباره کیفیت و قیمت خودرو نیز به همین شـکل در نوبت قرار گرفته اسـت. رسولی‌نژاد ادامه داد: بررسی طرح توسـعه و تولید پایدار زنجیره فولاد با رویکرد اصلاح سیاسـت‌های تنظیم بازار مگر چقدر وقت جلسه را می‌گیرد که مدام به تعویق می‌افتد؟

این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که ما به‌شـدت زیر سوال هستیم؛ بنابراین، این طرح باید هر چه سریع‌تر مصوب شود. ما این قول را از سوی کمیسیون صنایع می‌دهیـم که اگر اجازه دهید کلیات تصویب شـود، بلافاصلـه در کوتاه‌ترین زمان و با دقت لازم جزئیات طرح را در کمیسیون تنظیم می‌کنیم تا این طرح به سرانجام برسـد و نگرانی مردم و نمایندگان برطرف شود.

آهن اسفنجی قائنات به بهره‌برداری می‌رسد

مدیرعامـل شـرکت ملی فولاد زمـان افتتاح و به بهره‌بـرداری رسـیدن واحداحیاء مسـتقیم قائنات (تولیدآهـن اسـفنجی) را دهـه فجـر اعـلام کرد. به‌گـزارش روابط‌عمومی شـرکت ملـی فولادایران، امیرحسـین نادری با اعلام این خبر افزود: این طرح در زمـره طرح‌هـای هفت‌گانه فولادی اسـت که با ظرفیت تولید سـالانه ۸۰۰ هزارتن آهن اسـفنجی آغـاز به‌کار خواهد کـرد. وی افـزود: همه تلاش ما این بوده است که از نیروهای متخصص و فنی بومی اسـتفاده کنیم تا به‌طورموثـری در کاهش بیکاری جوانـان تحصیلکرده منطقه گام برداشـته باشـیم. نـادری با بیان این نکته که به‌طور موازی کار احداث واحد فولادسـازی مجتمع قائنات نیز دردست اقدام اسـت، خاطر نشان کرد: طی ۲ سال آینده با تکمیل واحدهای فولادسازی هفتگانه افزون بر ۵.۵ میلیون تن فولاد به ظرفیت فولاد کشورافزوده خواهد شد.

مدیرعامل شرکت ملی فولاد ایران با تاکید برنقش موثـر صنعت فولاد درتوسـعه مناطق هـدف افزود: ورود صنعـت فولاد در هر منطقه عامل اساسـی در رشد و پیشـرفت اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی آن منطقه خواهد شد واصولا جغرافیای اقتصادی مناطق را تغییـر می‌دهد. بنابراین با راه‌انـدازی واحد احیاء مسـتقیم قائنات علاوه بر رشـد و توسعه همه‌جانبه صنعت، تجارت و بازرگانی منطقه، مشـاغل مستقیم و غیرمستقیم نیز رشـد خواهدکرد بنحوی که همه اهالی منطقه و اسـتان خراسان جنوبی از ثمرات این مجتمع بهره‌مند خواهند شد.

نادری با تاکید بر نقش واحد احیاء مستقیم قائنات در درآمدزایی و تاثیـرآن در منطقه گفت: وقتی که این واحـد به ظرفیـت تولید ۸۰۰ هزارتن سـالانه خود برسـد رقمی افـزون بر ۵ هزارمیلیـارد تومان درآمدزایی خواهد داشـت. این میزان از درآمد قطعا تاثیرات شگرفی بر اقتصاد استان و حتی کشورخواهد گذاشت.

یادداشت

هزینه حمل‌ونقل معدن



فخرالدین قدم‌یاری
کارشناس معدن

حمل‌ونقل مهم‌تریـــن فعالیت اقتصادی در سیســـتم لجســـتیک کشور به‌شـــمار می‌رود. براساس مطالعات صورت گرفته در کشورهای مختلـف از کل هزینـه لجسـتیک در هـر کشـور به‌طور متوسـط ۶۲ درصد آن متعلق بـه بخش حمل‌ونقل اسـت؛ به ایـن ترتیب رقم قابل‌توجهی برای توسـعه حمل‌ونقل در کشورهای مختلف در نظر گرفته شده است.

همانطـور کـه مشـخص اسـت در اغلب کشـورها هزینه حمل‌ونقل ریلـی و راه‌آهن بسیار ارزان است. یک واگن می‌تواند چندین هزار تن ماده معدنی را جابه‌جا کند، در عین حال که هزینه تمام‌شـده آن هم بسـیار کم است، این در حالی است که وضعیت در ایران بسیار متفاوت است.

در واقع آنچنان که انتظار داریم به موضوع حمل‌ونقـل به‌ویژه در حوزه معـدن بها داده نشـده و هزینه‌های حمل‌ونقل در کشـور ما بسیار بالا است.

از آنجـا که نـرخ تـورم در تمامی بخش‌ها افزایـش یافته، بخـش حمل‌ونقل معدنی نیز خالی از تاثیر نبوده است.

در چند سـال اخیـر با مقایسـه تغییرات شـاخص تـورم در بخـش معـدن نسـبت بـه دوره‌هـای قبل، شـاهد افزایـش هزینه حمل‌ونقل در معدنکاری هستیم.

در واقـع تورم به‌عنوان یکی از عومل اصلی افزایـش هزینه‌هـای معدن در نظـر گرفته می‌شود.

از سـوی دیگر باتوجه بـه اینکه تجهیزات معدنـی، ماشـین‌آلات و قطعـات ابزارهـای تولیـدی به‌طور عمده از خارج کشـور تامین می‌شـود، حمل‌ونقل مواد معدنی در ایران به شدت به نرخ ارز وابسته است.

در واقع نوسـان نرخ ارز در کشور به عامل اصلی تاثیرگذار بر زنجیره تامین تبدیل شده است.

همانطـور کـه مشـخص اسـت، فعالیت معدنکاری شـامل ۳ بخش حفاری، آتشباری و حمل‌ونقل مواد معدنی است.

مسـئله مهم اینکه دسـتگاه‌های حفاری، بارگیری شـامل لودر، بیل مکانیکی، شاول و باربری همگی به‌صورت وارداتی از کشورهای دیگر تامین می‌شود.

بـه این ترتیب نوسـانات نرخ ارز به‌شـدت موجب افزایش نرخ این محصولات شده است.

درباره اینکه ساخت کارخانه در کنار معدن چه تاثیری بـر بخش معدن می‌گـذارد باید گفت سـاخت کارخانه در کنـار معدن علاوه برکاهش هزینـه حمل‌ونقل از خام‌فروشـی محصولات معدنی نیز جلوگیری می‌کند.

اگر کارخانه‌ای کنار معدن تاسـیس شود، به‌طـور حتم موجب شـکوفایی اشـتغال آن منطقه می‌شـود. همچنین سـاخت کارخانه موجبات رونق تولیـد محصول و صادرات آن به خارج را فراهم می‌کند.

فراموش نکنیم که این مسئله نقش مهمی در تولید ناخالص ملی خواهد گذاشت.

در ادامـه بحث حمل‌ونقـل باید به موضوع توسعه پایدار و محیط‌زیست اشاره کرد.

در واقع توسعه حمل‌ونقل در بخش معدن بایـد با رعایـت الزامـات زیسـت‌محیطی و مکان‌یابی صنایع تبدیلی متناسب با نوع مواد معدنی لحاظ شود.

در پایـان بـاور دارم دولـت بایـد حمایت بیشـتری از بخـش معدن کرده و دسـت به توسـعه حمل‌ونقـل معدنی بزنـد. مدیریت حمل‌ونقـل محصـولات معدنـی، توسـعه حمل‌ونقل ریلی در بخش معدن و نوسـازی ناوگان حمل‌ونقل از جمله این موارد است.

در بررسی وضعیت حمل‌ونقل بخش معدن مطرح شد

تکمیل پازل حمل‌ونقل معادن با نوسان قیمت

افزایش هزینه و مشکلات حمل‌ونقل یکی از مواردی است که دامن معدنکاران را هم گرفته اسـت. در واقع با اعمال تحریم‌ها، افزایش مشـکلات اقتصادی و شتاب گرفتن روند صعودی نرخ ارز از ۳ سال پیش تاکنون، معدنکارانی که اغلب ماشین‌آلات و لوازم یدکی موردنیاز خود را از خارج کشور تهیه می‌کردند با مشکل روبه‌رو شدند.

البته مشـکلات حمل‌ونقل به تحریم‌ها خلاصه نمی‌شود، بلکه قوانین دست‌وپاگیر و ایجاد محدودیت از طرف سـازمان‌هایی همچون گمرک باعث شـده هزینه حمل‌ونقل سیری صعودی داشته باشد.

روزنامه صمت بـه‌مناسـبت ۲۶ آذر، روز حمل‌ونقل پرونده این هفته خود را به همین موضوع اختصاص داده است. در این صفحه به بررسی مشکلات حمل‌ونقل مواد معدنی و چرایی ضعف در حمل‌ونقل ریلی و دریایی در بخش معدن پرداخته و با کارشناسـان این حوزه گفت‌وگو کرده‌ایم.

منیر حضوری
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

موانع تحریم در توسعه حمل‌ونقل

محمدحسین بصیری

لوازم یدکی مورد نیاز معدنکاران گاهی ۸ ماه در گمرک می‌ماند

محمدحسـین بصیری، اسـتاد دانشـگاه با اشاره به اینکـه حمل‌ونقل در بخش معـدن به‌دلیل تحریم‌ها با مشکل روبه‌رو شـده، به صمت گفت: در معادن بزرگ از ماشـین‌آلات و دامپتراک‌هـای غول‌پیکر ۸۰۰ تنی اسـتفاده می‌شـود که همه خارجی هسـتند. با اعمال تحریم‌هـا و افزایـش نرخ دلار شـاهد افزایش نرخ این کالاهـا، تجهیـزات و لوازم‌یدکی آنهـا بوده‌ایم؛ به‌طور مثال نرخ یک لاسـتیک دامپتـراک ۱۰۰ تنی به بیش از ۲۵۰ میلیون تومان رسـیده اسـت. بـه این ترتیب تحریم‌ها باعث شده نرخ ماشین‌آلات و هزینه تمام‌شده معدنکاری به‌شدت افزایش یابد.

▣ خودتحریمی، دردی دیگر

این استاد دانشگاه سپس از خودتحریمی سخن گفت و تصریح کرد: باتوجه به تحریم‌های خارجی، پیمانکاران برای تهیه ماشـین‌آلات و لوازم یدکی در اغلب موارد با زحمت روبه‌رو شـده و به طرق مختلف کالای موردنیاز خـود را تهیه می‌کنند. گاهی ۲ ماه طول می‌کشـد که بتواننـد لوازم‌یدکی دامپتراک را تهیه کنند. بصیری در ادامه از مانع‌تراشـی‌های گمرک در حمل‌ونقل وسـایل موردنیاز سخن گفت و بیان کرد: لوازم یدکی معدنکاران گاهـی ۸ ماه در گمرک می‌ماند. جالب اسـت که فعال اقتصادی به‌زحمت قطعـه‌ای را تهیه می‌کند که تولید ادامه داشـته باشـد اما گمرک با مانع‌تراشی این روند را دشـوار می‌کند. این استاد دانشـگاه به‌طور مثال به اهمیـت واردات قطعـات بـرای کارخانه‌های سـیمان اشـاره و گفت: زمانی که قرار شـد قطعات ماشین‌آلات دانمارکی وارد کارخانه‌های سیمان شود، گمرک آنها را ترخیص نکـرد و با این عنوان که دانمارک موردتحریم ما است از این کار جلوگیری به‌عمل آورد.

او تصریح کرد: در واقع جهت‌گیری سیاست‌گذاری‌ها به سمت ترغیب و تشویق تولید نیست.

▣ هزینه بالای حمل‌ونقل ریلی

بصیـری به‌عنـوان مشـکل دیگـر بـه هزینه‌هـای حمل‌ونقل ریلی اشـاره و بیان کرد: در تمام کشـورها هزینـه حمل‌ونقل ریلی و راه‌آهن بسـیار ارزان اسـت. در واقـع یک لکوموتیو می‌توانـد چندین هزار تن ماده معدنی را حمل کند، در عین حال که هزینه سـوخت، استهلاک و نرخ تمام‌شده آن بسیار کم تمام می‌شود.

این اسـتاد دانشـگاه با بیان اینکه توسعه حمل‌ونقل ریلی عامل پیشـرفت کشورها اسـت، گفت: در کشور ما هزینه حمل‌ونقل ریلی از حمل‌ونقل جاده‌ای بسـیار بیشتر است. متاسـفانه هیچ سرمایه‌گذاری شایسته‌ای برای توسـعه حمل‌ونقل ریلی کشور انجام نشده است. بیشـتر ریل‌هـا از دوره پهلـوی اول مانده و به‌شـدت فرسـوده شـده‌اند. با اینکه یکی از زیربناهای توسـعه، توسعه حمل‌ونقل اسـت، در کشور ما زیربنای این کار به‌شکل مطلوب فراهم نشده است.

بصیری با اشـاره بـه اینکه ناگزیریـم میلیون‌ها تن مواد معدنـی را تا هزاران کیلومتر حمـل کنیم، ادامه داد: بسـیاری از مـواد معدنی باید از جنوب به شـمال انتقال پیدا کنند و برعکس این قضیه هم صادق اسـت. او تصریح کرد: از آنجایی که هزینه حمل‌ونقل بالاست، نرخ تمام‌شـده محصـول معدنی افزایـش می‌یابد. این استاد دانشگاه تاکید کرد: باتوجه به اینکه مردم ناچارند محصول تمام‌شده را با نرخ بالاتری تامین کنند، انتظار داریم مسئولان و دولت برای حل مشکل فکری کنند.

شرایط حمل‌ونقل در ایران طبیعی نیست



بهروز فرح‌شیرازی

حمل‌ونقل مواد معدنی به پایانه صادراتی ویژه، ناوگان حمل‌ونقل زمینی و دریایی توانمند، خطوط ریلی و قوانین روان و پایدار وابسته است

بهـروز فرح‌شـیرازی، فعال معدنـی با بیـان اینکه حمل‌ونقل، زنجیره اصلی تامین مواد معدنی اسـت، به هزینه‌هـای حمل‌ونقل دریایی اشـاره کرد و به صمت گفت: در حالت طبیعی هزینه حمل‌ونقل دریایی مواد، مصالح و تولیدات معدنـی به پارامترهایی همچون نوع ماده معدنی، نوع بسـته‌بندی، کشور مقصد، مشخصات فنی اسـکله مبدا و مقصد، هزینه سـوخت، هزینه‌های بندری، فصل و در نهایت نوع شـناور بسـتگی دارد، اما در ایـران حالت طبیعی وجود نـدارد. این فعال معدنی ادامـه داد: برای صادرات مواد معدنی اغلب لازم اسـت نـرخ فروش به‌صورت تحویل در اسـکله مقصد (CIF) محاسـبه شـود. در این حالت داشـتن اطلاعات برای کنتـرل هزینه‌های تمام‌شـده بسـیار ضروری اسـت. به‌عنوان مثال آشـنایی با شناورهای موجود در منطقه و تغییـر بسـته‌بندی کالا می‌توانـد هزینه‌های تحویل کالا در مقصد را به‌شـدت کاهش دهد. او تصریح کرد: برای بررسـی هزینـه حمل‌ونقل دریایی مـواد معدنی بایـد ابتدا تمامی متغیرها را در نظـر گرفت و با تغییر برخـی متغیرها به نرخ بهینه رسـید. فرح‌شـیرازی با اشـاره به شرایط سیاسـی و اقتصادی کشور ادامه داد: آنچه تشکیل‌دهنده پازل هزینه حمل‌ونقل دریایی مواد معدنی اسـت عبارت از شرایط سیاسی، منطقه‌ای، نرخ ارز و تحریم‌هاسـت. در مجموع تمامـی این پارامترها بـر نرخ حمل‌ونقل دریایی تاثیر منفی داشـته و عوامل فزاینده محسـوب می‌شوند که کمتر فعال اقتصادی در دنیا با آن آشنایی دارد.

▣ تحریم و نرخ بالای حمل‌ونقل دریایی

این فعـال معدنی با اشـاره بـه تاثیـر تحریم‌ها در افزایـش هزینه‌های حمل‌ونقل گفـت: تحریم‌ها به‌ویژه تحریم شـرکت‌های بیمه‌ای و کشتیرانی، ریسک ورود شـناورهای خارجی بـه مرزهای آبی تجـاری ایران را افزایش داده اسـت. از آنجا که هزینه شـناورها برپایه دلار محاسبه می‌شود، هزینه صادرات و نرخ حمل‌ونقل دریایی بسیار بیشتر از نرخ مواد معدنی شود.

▣ بی‌ثباتی قوانین

فرح‌شـیرازی در ادامـه به موضـوع بی‌ثباتی قوانین اشـاره و تصریح کرد: تغییرات سـریع و ثبات نداشتن قوانین صادرات و واردات که به‌طور مستقیم از سیاست خارجـی ایران متاثر اسـت، باعث ناپایـداری بازارهای صادرات شده اسـت. از آنجایی که نوع بسته‌بندی کالا و تناژ بار دو پارامتر اصلی انتخاب نوع شـناور هستند، تغییر سـریع قوانین باعث ضعف برنامه‌ریزی در جذب شناورها می‌شود.

ا‌این فعال معدنی گفت: زمانـی می‌توان در صادرات مواد معدنی پایداری و ثبات داشـت که برای توسـعه حمل‌ونقل دریایی یک خط دریایی ویژه داشته باشیم. بـه این معنی که دنیا بداند کـدام ماده معدنی از ایران صادر می‌شود تا بتواند برای حمل‌ونقل آن برنامه‌ریزی داشته باشد. زمانی که با یک مصوبه، صادرات یک کالا وارد چالـش می‌شـود چگونه می‌توان یک نوع شـناور خـاص را در خط صادرات آن ماده معدنی نگه داشـت و به ثبات نرخ هم رسید؟!

▣ ظرفیت معدن باید دیده شود

فرح‌شـیرازی در پاسـخ به این سـوال که مشـکل حمل‌ونقـل چطـور حل می‌شـود، گفت: معـدن جزء جدایی‌ناپذیـر از اقتصـاد ایران اسـت و ظرفیت ایجاد جهش در رشـد تولید ناخالص ملی را دارد؛ مشـروط بـر اینکه ایـن ظرفیـت دیده شـود. بـرای این مهم زیرسـاخت رشـد و زنجیـره تامین مـواد معدنی باید به‌شـدت احیا شـود. این فعال معدنی ادامه داد: حجم قابل‌توجه صادرات مواد معدنی به‌وسـیله شـناورهای حوزه خلیج‌فارس انجام می‌شـود کـه باتوجه به عرضه و تقاضای بازار حمل‌ونقل دریایی در اسکله‌های جنوب کشـور آماده باربری هسـتند، این در حالی اسـت که تغییرات قوانین در صادرات یک کالای غیرمعدنی نظم عرضه و تقاضا را برای شـناورها بر هم زده و نرخ حمل شناورها را تا ۲ برابر افزایش یا کاهش می‌دهد. متاسفانه این امـر حمل‌ونقل دریایی در حـوزه خلیج‌فارس را با چالش جدی روبه‌رو کرده است.

▣ نقش اتاق‌های بازرگانی

فرح‌شیرازی در ادامه به تغییر سیاست خارجی کشور و در نتیجه آن تغییر قوانین کشـورهای منطقه اشـاره کرد و گفت: تغییر سیاست خارجی ایران منجر به تغییر قوانین و بایدهای ورود شـناورهای ایرانی به کشورهای خلیج‌فارس می‌شـود. این مشـکل زمانـی رفع خواهد شـد که به اتاق‌های مشـترک ایران با سـایر کشورها بیشـتر قدرت داده شـود تا در تصمیم‌گیری‌ها حضور پررنگ‌تری داشـته باشند. این فعال معدنی تاکید کرد: در شـرایط امروز حیات حتی یک بنـگاه اقتصادی نیز باید برای مسئولان کشور بسـیار اهمیت داشته باشد. باید مشـکلات منطقه‌ای را از فعالان اقتصادی شنید و خیلی سریع و موثر یک‌به‌یک بهبود بخشید.

▣ کارخانه در کنار معدن

فرح‌شـیرازی در پاسخ به این سـوال که اگر کارخانه کنار معدن باشـد، چقدر هزینـه حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد، گفت: هزینه حمل‌ونقل مواد معدنی از مرحله اسـتخراج تـا تحویل به مشـتری جزئی موثـر از نرخ تمام‌شده را تشکیل می‌دهد. به‌طورقطع هر چه فاصله‌ها کمتر و حمل‌ها یکسـره و بدون تخلیه و بارگیری مکرر باشـد، نرخ تمام‌شـده نهایی کمتر خواهد شد. با اینکه نزدیکـی کارخانه به معدن نرخ تمام‌شـده محصول را کاهش می‌دهد، در کشـور ما به این صورت نیسـت و حمل ماده معدنی از معدن به کارخانه با هزینه بیشـتر اجتناب‌ناپذیر اسـت. این فعال معدنی در پاسخ به این سوال که محدودیت‌های صادراتی و حمل‌ونقل دریایی را در کل در چـه مـواردی می‌توان خلاصه کرد، گفت: صادرات مـواد معدنی به پایانه صادراتـی ویژه، ناوگان حمل‌ونقـل زمینی و دریایی توانمنـد، خطوط ریلی و قوانین روان و پایدار وابسـته است. اقتصاد پویا نیازمند سیاست خارجی تعاملی و توسعه زیرساخت‌ها است.

تاثیر تحریم بر حمل‌ونقل



حسین کوهستانی

عامل اصلی گرانی حمل‌ونقل تحریم‌ها است

حسین کوهسـتانی، فعال معدنی با اشاره به مشکل گرانی حمل‌ونقل مواد معدنی در کشور به صمت گفت: عامل اصلی گرانی حمل‌ونقل وجود تحریم‌ها است. در واقع به‌دلیل تحریم‌ها شـرکت‌های بین‌المللی دریایی همکاری خود را با ایـران کاهش داده‌اند و این مهم بر افزایش هزینه حمل‌ونقل تاثیر گذاشته است. کوهستانی تصریـح کرد: باتوجه به نقش منفی تحریم‌ها باید گفت دیگر ظرفیت سابق را نمی‌توان به‌دست آورد.او در بیان مثالی گفت: در شـرایط حاضر تعـداد کانتینرهایی که سـنگ جابه‌جا می‌کنند، به‌شـدت کاهـش یافته، زیرا به‌دلیل تحریم‌ها به‌دشواری می‌توان کانتینر جدید وارد کرد. در ادامه هزینه بالای تهیه لوازم یدکی باعث شده نرخ مواد معدنی افزایش پیدا کند.

▣ حمایت ضعیف دولتی

این فعـال معدنـی درباره لـزوم حمایـت دولت از تولیدکننـدگان، به‌ویـژه فعـالان حوزه سـنگ گفت: زمانی دولـت از صادرکنندگان حمایت می‌کرد اما این امر به‌تدریج کمرنگ شـده اسـت؛ به‌طور مثال قبل از تحریم‌ها به صادرکنندگان جواز صادرات داده می‌شـد و از مالیات معاف می‌شـدند اما اکنون باتوجه به اعمال تحریم‌هـای امریکا شـرایط درآمدی دولـت نیز تغییر کـرده و در این روند نه‌تنها یک سـری از مشـوق‌های دولتـی حذف شـده، بلکه بـه تامین نیازهـای عادی معدنکار نیز بی‌توجهی می‌شود.

سخن پایانی...

حمل‌ونقل زنجیره اصلی تامین مواد معدنی اسـت، این در حالی اسـت که کارشناسـان باور دارند این زنجیره در کشـور ما پاره‌پاره اسـت. علاوه بر تحریم‌ها و مشـکلات خارجـی حمل‌ونقل مواد معدنی متاسـفانه در داخل نیز خودتحریمی‌هـا به‌عنوان دردی مضاعف موانع حمل‌ونقل را دوچندان کرده اسـت. با اینکه در تمام کشـورها هزینه حمل‌ونقل ریلی و راه‌آهن بسـیار ارزان اسـت، این کار در کشـور ما بسیار گران تمام می‌شـود و اغلب فعالان حوزه معدن را دلسرد می‌کند. به‌باور کارشناسان شرایط سیاسی، منطقه‌ای، نرخ ارز و تحریم‌ها ازجمله عوامل موثر در پازل هزینـه حمل‌ونقل دریایی مواد معدنی به‌شـمار می‌روند. در واقـع ایـن پارامترهـا بر نرخ حمل‌ونقـل دریایی تاثیر منفی گذاشـته و موجب می‌شـوند، هزینه صادرات و نرخ حمل‌ونقل بسیار بیشتر از نرخ مواد معدنی شود. آنها تاکید دارنـد زمانی می‌توان در صادرات مـواد معدنی پایداری و ثبات داشـت که برای حمل‌ونقل دریایی یک خط دریایی ویژه داشـته باشـیم و زیرسـاخت رشـد و زنجیره تامین مواد معدنی احیا شـود. در این زمینه کارشناسـان نقش اتاق‌های مشـترک ایران با سایر کشورها را کلیدی دانسته و باور دارند دولت باید به این نهادها نقش بیشـتری بدهد تا در تصمیمات حضور پررنگ‌تری داشـته باشـند. در کل کارشناسان صادرات مواد معدنی را به ایجاد پایانه صادراتی ویـژه، ناوگان حمل‌ونقل زمینی و دریایی توانمند، خطوط ریلی و قوانین روان و پایدار وابسته می‌دانند.

براساس انتخاب ستاد بزرگداشت هفته پژوهش و فناوری صمت:

ساخت پایلوت آب شیرین کن جذبی فولاد هرمزگان، محصول تحقیق و توسعه برتر کشور شد

بر اسـاس انتخاب ستاد بزرگداشت هفته پژوهش و فناوری صنعت، معدن و تجارت در سـال ۹۹، ساخت پایلوت محصول «سـامانه آب شـیرین کن جذبی دو بسـتره تک مرحله‌ای با مکانیزم بازیافت داخلی جرمی و حرارتی» معرفی شده توسط فـولاد هرمـزگان به عنوان محصـول تحقیق و توسـعه برتر واحدهای تولیدی، صنعتی و معدنی کشور در سال ۹۹ انتخاب شد.شـاهین زارع مدیر متالورژی، طراحی و توسعه محصولات شرکت فولاد هرمزگان در گفت و گو با روبط عمومی این شرکت گفت: در طی چند سال اخیر افزایش رقابت و انگیزه پیشرفت، بسیاری از سازمان‌ها را بر آن داشته که فعالیت‌های خود را بر تولیدات اساسی و توانمندی‌های محوری متمرکز کنند که این امر مسـتلزم سـرمایه‌گذاری در تحقیقات و ایجاد نوآوری‌های فنّاورانه می‌باشد و مسلما انجام تحقیقات در سازمان‌ها باهدف حمایـت از نـوآوری صورت می‌گیـرد. وی در ادامه گفت : در همین راسـتا طی تعاملی سـازنده بین دانشـگاه هرمزگان و شرکت فولاد هرمزگان اقدام به تعریف پروژه‌ای با عنوان مطالعه و پژوهش در راسـتای ساخت پایلوت آب‌شیرین‌کن جذبی دو بسـتره تک‌مرحله‌ای، با مکانیسـم بازیافـت داخلی جرمی و حرارتـی نمـوده که پس از تلاش‌های مکـرر صورت گرفته از سوی اساتید دانشگاه هرمزگان و واحدهای انرژی و سیالات و تحقیق و توسعه فولاد هرمزگان محصول فوق بر اساس انتخاب سـتاد بزرگداشـت هفته پژوهش و فنـاوری صنعت، معدن و تجارت در سـال ۹۹ موفق به کسـب عنوان محصول تحقیق و توسعه برتر واحدهای تولیدی صنعتی و معدنی کشور گردید. مدیـر متالورژی، طراحی و توسـعه فولاد هرمـزگان در ادامه با بیان اینکه بیش از ۹۷ درصد آب سـطح زمین را آب شـور تشـکیل می دهد و ایران نیز بـرای مصارف خانگی و صنعتی و کشـاورزی با بحران کم آبی مواجه اسـت تاکید کرد در این شـرایط آب دریا به‌عنوان یک منبع تمام‌نشدنی می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد، وی راه‌حل عملی برای اینکه بتوان با مشکل کم آبی روبرو شد را روش‌های کم‌هزینه برای نمک‌زدایی از آب دریا و تولید آب آشامیدنی دانست که در آن شرایط سازگاری با محیط‌زیست نیز دیده‌شده است.

زارع در ادامـه گفـت: یکـی از ایـن روش‌هـا اسـتفاده از آب‌شیرین‌کن جذبی می‌تواند باشد.

وی در ادامه بیان داشت: در فنّاوری‌های رایج آب‌شیرین‌کن میزان مصرف انرژی الکتریکال و گرمایی، بسـیار زیاد اسـت و بـه همین میزان هزینه تعمیـرات و نگهداری و تأمین قطعات مصرفی بسـیار بالا می‌باشد به گونه ایی که معمولاً هزینه آب تولیدشـده بسیار بالا و کیفیت آب تولیدی نیز نامناسب است. اما فناوری آب‌شیرین‌کن جذبی بسیار جدید بوده و در انحصار کشور ژاپن و سنگاپور است و برای اولین بار چنین طرحی در ایران اجرا می گردد. زارع اجرای پروژه در شهر بندرعباس و به دست آوردن پارامترهای طراحی مناسب شهر بندرعباس را از نکات قابل‌توجه پروژه مذکور دانسـت مدیر متالورژی، طراحی و توسـعه محصولات هرمزگان افزود: با بهینه‌سـازی‌ها در این طرح و در صورت تجاری‌سـازی آن، هم از نظر صرفه‌جویی در مصرف انرژی و هم در قیمت تمام‌شده، آب تولیدشده باکیفیت بسیار بالا و قابلیت رقابت با نمونه‌های تجاری موجود در بازار را خواهیم داشت. ایشان سازگاری با محیط زیست را نقطه قوت دیگر این طرح دانسـت و گفت : این آب شـیرین کن به دلیل امـکان نمک‌زدایـی ۱۰۰ درصد از آب دریـا و با توجه به عدم بازگشت آب تغلیظ شده به دریا برخلاف فنّاوری‌های رایج، به اکوسیستم اطراف خود نیز هیچ‌گونه تنشی اعمال نخواهد کرد و از این منظر بسیار سازگار با محیط‌زیست می‌باشد.

اطلاعیه بانک آینده درباره مزایده ایران‌مال

روابط‌عمومی بانک آینده با صدور اطلاعیه‌ای درباره مزایده فروش سهام شرکت توسعه بین‌الملل ایران‌مال اعلام کرد: براساس «دستورالعمل نحوه واگذاری اموال مازاد مؤسسات اعتباری» که یکی از بندهای آن «الزام به واگذاری اموال مازاد مؤسسات اعتباری، صرفا از طریق برگزاری مزایده» است، بانک آینده نیز به درج بیست‌وسومین آگهی مزایده اقدام کرد که در آن، فروش «تا صد درصد» سهام شرکت توسعه بین‌الملل ایران‌مال، اطلاع‌رسانی شد. این آگهی در فضای رسانه‌ای بازتاب گسترده یافت و اینک برای تنویر افکار عمومی، شفاف‌سازی و تبین کم‌وکیف اتخاذ این تصمیم به اطلاع هموطنان عزیز می‌رساند:

۱- این تصمیم پس از آن اتخاذ شد که در بندهای ۱۶ و ۱۷ «قانون رفع موانع تولید»، همه بانک‌های کشور، ملزم به واگذاری اموال مازاد خود شده‌اند؛ بنابراین، این تصمیم در راستای سیاست‌های نظام بانکی برای تمرکز بیشتر بر بانکداری حرفه‌ای و تضمین بیشتر حقوق سپرده‌گذاران است.

۲- آگهی مزایده درج‌شده در رسانه‌ها، به هیچ‌وجه به معنای توقف تلاش برای عرضه ایران‌مال در بازار بورس نخواهد بود؛ بلکه اقدامات این بانک برای عرضه ایران‌مال در بازار بورس، طی روال قانونی، ادامه خواهد داشت.

۳- با وجود ایراد برخی شبهات از سوی افراد ناآگاه، بانک آینده با افتخار به اطلاع عموم می‌رساند که این بانک، نه‌تنها ایران‌مال را یکی از پروژه‌های موفق خود در مسیر ارتقای ارزش‌افزوده می‌داند، بلکه دارایی‌های ارزنده دیگری را در اختیار دارد که پشتوانه محکمی برای تضمین سود سپرده‌گذاران و حفظ اعتماد مردم می‌داند.

۴- روند افزایشی سپرده و نیز افتتاح حساب در این بانک -بیش از ۷ میلیون- نشان‌دهنده اعتماد فزاینده سپرده‌گذاران و مردم است که در صدر سرمایه‌های بانک آینده و گواهی بر سستی شبهات القاءشده در فضای رسانه‌ای است.

۵- عملکرد حرفه‌ای این بانک در امر بانکداری و اجرای مسئولیت‌های اجتماعی، ایجاد هزاران شغل و تأسیس نقاهتگاه بیماران کرونایی در ایران‌مال، چنان برجسته بوده که به‌تازگی -مانند ۳ سال گذشته- از سوی مؤسسه بین‌المللی بنکر به‌عنوان «بانک سال جمهوری اسلامی ایران» معرفی شده و این امر به نوبه خود پشتوانه معنوی ما در جلب و پایداری اعتماد بیشتر مردم عزیزمان خواهد بود.

گروه خبر
editor@smtnews.ir

خبر

پرداخت تسهیلات به پتروشیمی امیرکبیر

مدیران شرکت پتروشیمی امیرکبیر در دیدار با مدیر شعب استان خوزستان، بر اثربخشی تسهیلات بانک توسعه تعاون در رونق فعالیت این مجموعه تأکید کردند.

به‌گزارش روابط‌عمومی بانک توسعه تعاون، در این دیدار که با همراهی کارشناس بازاریابی استان و به‌منظور افزایش تعاملات بین بانک و شرکت انجام شد، مدیر شعب استان خوزستان تصریح کرد: بانک توسعه تعاون در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی و کمک به اقتصاد خانوار در پرداخت تسهیلات خرد نیز از هیچ تلاشی فروگذار نکرده و تأکید مدیران ارشد این بانک همواره بر تسهیل پرداخت تسهیلات خرد به عموم افراد است.

گفتنی است بانک توسعه تعاون مطابق تفاهمنامه منعقدشده با پتروشیمی امیرکبیر، در بازه زمانی بهمن ۹۸ تا فروردین ۹۹ بیش از ۱۰۰۰ مورد تسهیلات قرض‌الحسنه در مجموع به مبلغ ۳۰۰ میلیارد ریال به کارکنان این شرکت پرداخت‌کرده که بنا بر اذعان مدیران شرکت، علاوه بر کارگشایی از امور این قشر، در افزایش بهره‌وری شرکت نیز تأثیر چشمگیری داشته است و علاوه بر آن سبب شده بانک توسعه تعاون به‌عنوان یک بانک جوان توانمند و چالاک در ذهن این بدنه صنعتی کشور تثبیت شود.

در پایان این دیدار، بنا بر توافق به‌عمل‌آمده مقرر شد تا پایان امسال ۲۰۰ میلیارد ریال تسهیلات با نرخ سود کمتر از نظام بانکی یعنی ۹ درصد از سوی بانک توسعه تعاون به‌منظور رفع نیازهای ضروری در قالب تفاهمنامه‌ای به کارکنان شرکت پتروشیمی امیرکبیر پرداخت شود.

راه‌اندازی میز خدمت بیمه تعاون

در راستای ارائه خدمات جامع و کیفی‌تر بیمه‌ای به تعاونی‌های استان مرکزی، میز خدمت بیمه تعاون در اتاق تعاون استان راه‌اندازی شد. به گزارش روابط‌عمومی بیمه تعاون، حسین خسروبیگی، رئیس اتاق تعاون استان مرکزی در مراسم آغاز به‌کار میز خدمت بیمه تعاون، گفت: با اشاره به لزوم ترویج فرهنگ بیمه در بین اعضای تعاونی‌های فعال استان، از بیمه تعاون درخواست کرد در این مسیر گام‌های بیشتری برداشته و با تعامل دو جانبه، به افزایش ضریب پوشش‌های بیمه‌ای تعاونی‌ها کمک کند. خسروبیگی تصریح کرد: تلاش می‌کنیم جلسات مشترکی را در اتاق تعاون با تعاونی‌ها و نماینده بیمه تعاون برای آشناسازی تعاونی‌ها با خدمات بیمه‌ای و پوشش انواع ریسک آنها از طریق صدور بیمه‌نامه در حوزه‌های آتش‌سوزی، مسئولیت، توقف کسب‌وکار ناشی از کرونا و... برگزار کنیم. در این مراسم، نعیم جودکی، رئیس شعبه اراک بیمه تعاون در سخنانی اظهارکرد: بیمه تعاون نخستین و تنها شرکت بیمه تعاونی تعاونی کشور است که تلاش دارد علاوه بر خدمات‌رسانی به عموم مردم، خدمات ویژه‌ای به تعاونی‌های کشور ارائه دهد. در استان مرکزی بیش از ۵ هزار تعاونی ثبت‌شده وجود دارد که حدود نیمی از این تعداد یعنی ۲۲۰۰ تعاونی، فعال و ۲۳۰ هزار نفر از اعضای تعاونی‌های استان نیز عضو اتاق تعاون استان مرکزی هستند.

جشنواره یلدایی بیمه آرمان

به مناسبت فرارسیدن شب یلدا و ایام پایانی فصل پاییز و به‌منظور تسهیل در عرضه بیمه عمر و سرمایه‌گذاری، جشنواره یلدایی ویژه فروش بیمه‌های زندگی بیمه آرمان برگزار می‌شود. به‌گزارش روابط‌عمومی بیمه آرمان، در راستای توسعه و ترویج فرهنگ بیمه و ارتقای رفاه اجتماعی در کشور و عرضه هرچه بیشتر بیمه‌های زندگی، به‌ویژه بیمه‌های عمر و سرمایه‌گذاری، جشنواره مناسبتی ویژه‌ای با عنوان «جشنواره یلدایی بیمه‌های زندگی بیمه‌آرمان» برای متقاضیان بیمه‌های زندگی برای هموطنان برگزار می‌کند. براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، علاقه‌مندان استفاده از طرح یلدایی بیمه‌های زندگی شرکت بیمه آرمان می‌توانند از تاریخ ۲۲/۹/۹۹ تا ۳۰/۹/۹۹ با مراجعه به یکی از شعب یا نمایندگی‌های این شرکت در سراسر کشور از مزایای پیش‌بینی شده برای خرید بیمه‌نامه عمر و سرمایه‌گذاری برای تمام اعضای خانواده بهره گیرند.

انتخاب کتاب سال صنعت بیمه

کتاب تالیفی عضو هیات مدیره شرکت بیمه آسماری توانست عنوان کتاب سال صنعت بیمه را از آن خود کند. به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت بیمه‌آسماری، «بیمه‌اتکایی کاربردی» نوشته «لطف‌اله نکوئی‌دستجردی» در بیست و هفتمین همایش بیمه و توسعه به‌عنوان کتاب سال برگزیده انتخاب شد. این کتاب را پژوهشکده بیمه وابسته به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران منتشر کرده است. لطف اله نکوئی دستجری از پیشگامان صنعت بیمه است که اکنون به‌عنوان عضو هیات مدیره شرکت بیمه آسماری فعالیت می‌کند.

توانمندی‌های استانی و تنوع خدمات «سینا»

مدیرعامل بانک سینا در جمع کارکنان شعب زابل و زاهدان این بانک با بیان آنکه بانک سینا دارای کارکرد اقتصادی و اجتماعی است، گفت: خوشبختانه با اقدامات مطلوب و ایجاد تنوع در محصولات، توفیقات متعددی در این دو مولفه حاصل شده اما برای عملکرد بهتر، باید با استفاده از ظرفیت بانک و توانمندی‌های استان به‌طور مشترک در جهت تحقق برنامه‌ها اقدام شود و این امر مستلزم مشاهده میدانی و حضور در منطقه و گفت‌وشنود کارشناسانه با مجریان و دست‌اندرکاران است. ایمانی اظهارکرد: از جمله امتیازات این بانک، تنوع در خدمات و کیفیت بالای آن به‌ویژه در بخش بانکداری الکترونیک و همچنین سبد تسهیلات از جمله طرح پزشکان است که توجه ویژه به این ظرفیت‌ها و معرفی بهینه آن به هموطنان به‌ویژه با اختیار عملی که به روسای شعب داده شده، می‌تواند زمینه‌ساز رشد و سودآوری بیشتر بانک باشد.

موزه‌گردی در قرنطینه!

موزه بانک ملی ایران این امکان را فراهم کرده تا در ایام قرنطینه و اعمال محدودیت‌های تردد در روزهای کرونایی، به صورت مجازی و در خانه موزه‌گردی کنید. به‌گزارش روابط‌عمومی بانک ملی ایران، با توجه به عدم امکان بازدید حضوری از موزه بانک ملی ایران به‌منظور جلوگیری از شیوع بیماری کرونا، علاقه‌مندان به آثار هنری می‌توانند با مراجعه به سایت بانک، به صورت مجازی از این موزه و آثار آن دیدن کنند. در موزه بانک ملی ایران اشیای قدیمی و با ارزشی شامل مجموعه‌های ارزشمند سکه‌ها، تابلوهای نفیس خوشنویسی، فرش و مینیاتور، نقاشی‌های مدرن و کلاسیک، مسکوکات، اشیای قیمتی و کهن اهدا شده از طرف بانک‌ها یا شخصیت‌های برجسته، آثار قلمزنی، ادوات و ابزارهای تاریخی و قدیمی بانکداری و نیز اسناد معاملات بزرگ برای بازدید علاقه‌مندان به نمایش گذاشته شده است.

مناقصه‌واگذاری توزیع امانات منطقه‌پستی شمال تهران

شرکت ملی پست

جمهوری اسلامی ایران

شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد مناقصه واگذاری توزیع امانات منطقه پستی شمال تهران را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به شماره ۲۰۹۹۰۰۳۰۶۷۰۰۰۰۵۹ برگزار نماید.کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشائی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه روز شنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۲۹ می باشد.

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت : ساعت ۱۹ روز چهارشنبه تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۰۳

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد : ساعت ۱۷ روز یکشنبه تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۴

زمان بازگشائی پاکت ها : ساعت ۸ روز دوشنبه تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۵

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت های الف: آدرس- تهران- خیابان شریعتی- نرسیده به پل سیدخندان- ورودی شماره ۲۰ مجموعه وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات- ساختمان مرکزی شرکت ملی پست - طبقه همکف - کمیسیون معاملات ارسال نمایند و یا با تلفن ۲۲۶۱۱۱۱۹ آقای ناصری تماس حاصل فرمایند.

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه :

مرکز تماس : ۴۱۹۳۴-۰۲۱

دفتر ثبت نام : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

۲۹۷۳/م الف

«آگهی فراخوان مناقصه عمومی»

نوبت دوم

شرکت شهرکهای صنعتی استان مرکزی

شرکت شهرکهای صنعتی استان مرکزی در نظر دارد مناقصه عمومی به شماره (۲۰۹۹۰۰۱۰۷۲۰۰۰۰۵۶)، (۲۰۹۹۰۰۱۰۷۲۰۰۰۰۵۷) و (۲۰۹۹۰۰۱۰۷۲۰۰۰۰۵۸) را ازطریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.کلیه مراحل برگزاری مناقصه ازدریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به‌آدرس www.setadiran.ir انجام خواهدشد و لازم‌است مناقصه‌گران در صورت عدم‌عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

ردیف	موضوع	نوع برگزاری	مبلغ برآورد (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار(ریال)	رتبه	مدت (ماه)
۱	اجرای طرح سامانه نظارتی (دوربین مداربسته) در سطح شهرکها و نواحی صنعتی استان مرکزی	یکمرحله‌ای با ارزیابی کیفی	۷،۷۶۷،۸۴۰،۰۰۰	۴۴۰،۰۰۰،۰۰۰	شورای‌عالی انفورماتیک	۳
۲	اجرای کانال آب‌های سطحی جدول‌گذاری عبور عرضی و زیرسازی در شهرک صنعتی ساوه	دومرحله‌ای	۸۹،۸۲۳،۴۴۰،۸۱۴	۴،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰	راه و ترابری	۹
۳	اجرای طرح استحصال پساب و شبکه آبیاری فضای سبز شهرک صنعتی محلات	دومرحله‌ای	۱۷،۸۸۷،۵۴۷،۴۸۹	۹۰۰،۰۰۰،۰۰۰	آب	۱۲

نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: به صورت ضمانتنامه بانکی معتبر یا اوراق مشارکت و یا واریز نقدی به حساب جاری منابع داخلی به شماره حساب ۴۰۰۱۱۰۳۵۰۶۳۷۵۹۷۴ نزد بانک مرکزی.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه روز شنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۹/۲۹

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: تا ساعت ۱۴:۳۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۰۶.

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: تا ساعت ۱۴:۳۰ صبح روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۶

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۷

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌های الف: آدرس: بلوار فاطمیه جنب استانداری مرکزی تلفن: ۰۸۶۳۳۴۴۳۲۰۹ کارشناس ذیربط تلفن ۰۸۶۳۳۴۴۳۳۱۱ امور قراردادها

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۰۲۱۴۱۹۳۴ دفتر ثبت‌نام: ۰۲۱۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۰۲۱۸۵۱۹۳۷۶۸

روابط عمومی شرکت شهرکهای صنعتی استان مرکزی

آگهی مزایده

فروش امتیاز بهره‌برداری از ۵/۱۰ هکتار بارانداز تجاری (تحت کلید گمرک) در منطقه آزاد اروند (شلمچه)

شرکت اندیشه خلاق بندر در نظر دارد امتیاز بهره‌برداری از مستحدثات مربوط به بارانداز تجاری تحت کلید گمرک در منطقه آزاد اروند (شلمچه)، شامل یک قطعه محوطه احداث شده ۵ هکتاری (دارای سوله ۳۰۰۰ متری، محوطه آسفالت و خاکی، دو دستگاه باسکول، تاورهای روشنایی، دارای دو خط ریلی با ظرفیت ۳۰ واگن، دسترسی کامیون های عراقی به محوطه و...) را جهت تخلیه و بارگیری، انبارداری، توزین و... مربوط به کالاهای صادراتی و ترانزیتی به کشور عراق (مدت بهره‌برداری حدود ۱۸سال) و یک قطعه محوطه احداث شده به مساحت ۵/۵ هکتار (مدت بهره‌برداری حدود ۹سال) برای ارائه خدمات مرتبط با صادرات و ترانزیت کالاهای فله به کشور عراق را با قیمت پایه ۳۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال از طریق مزایده به فروش برساند.

متقاضیان می‌توانند حداکثر تا تاریخ ۹۹/۱۰/۱۵ جهت کسب اطلاعات بیشتر و بازدید به آدرس بندر امام خمینی(ره)، مجتمع بندری، ساختمان نصر۱۳، تلفن هماهنگی: ۰۹۱۰۳۱۲۲۱۱۰ آقای هاشمی مراجعه نمایند.

شرکت اندیشه خلاق بندر

آگهی دعوت

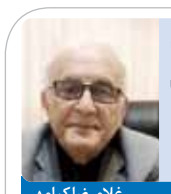
بدینوسیله از کلیه سهامداران شرکت مهندسی پارس‌اکباتان کیان (سهامی خاص) به شماره ثبت ۵۲۹۸۰۵ و شناسه ملی ۱۴۰۰۷۷۶۸۵۲۶ دعوت به عمل می‌آید که در جلسه مجمع عمومی فوق‌العاده که در تاریخ ۹۹/۱۰/۱۴ در ساعت ۱۰ صبح در مرکز اصلی شرکت به آدرس: استان تهران - منطقه ۱۵، شهرستان تهران، بخش مرکزی، شهر تهران، محله میدان ولی‌عصر، خیابان آیت‌اله طالقانی، خیابان شهید سپهبد قرنی، پلاک ۹۰-، طبقه پنجم، واحد ۹ کدپستی ۱۵۹۹۸۴۶۱۳۴ تشکیل می‌گردد حضور بهم رسانید.

دستور جلسه مجمع عمومی فوق‌العاده: افزایش سرمایه

هیات‌مدیره

یادداشت

شبکه حمل‌ونقل عمومی، ناقل اصلی ویروس کرونا



غلامرضا کیامهر
روزنامه‌نگار

در حالی که از شخص رئیس‌جمهوری گرفته تا مسئولان وزارت بهداشت و ستاد مقابله با کرونا شب و روز مردم را به رعایت پروتکل‌های بهداشتی با تاکید بر زدن ماسک و رعایت فاصله‌گذاری‌های اجتماعی توصیه می‌کنند، شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی خصوصا خطوط مترو و بی‌آرتی در کلانشهر تهران و دیگر کلانشهرهای کشور، بی‌اعتنا به این توصیه‌ها از نخستین ساعات روز تا پاسی از شب پر از مسافرانی که چون محتویات قوطی‌های کنسرو به هم چسبیده‌اند، به فعالیت مشغولند. تنها راه‌حل درمان این معضل بزرگ که شبکه حمل‌ونقل عمومی کلانشهرها را به اصلی‌ترین ناقل ویروس کرونا و افزایش شمار مبتلایان به این ویروس تبدیل کرده، افزایش تعداد واگن‌های خطوط مترو و اتوبوس‌های بی‌آرتی است که شهرداری‌ها و دولت باید مشترکا درباره آن اقدام کنند اما در کمال تاسف چند روز پیش دکتر حریرچی، معاون ارشد وزیر بهداشت و رئیس ستاد مقابله با کرونا در مصاحبه با یکی از شبکه‌های سیمای جمهوری اسلامی ایران به‌قول معروف آب پاکی را روی دست مردم ریخت و در پاسخ به پرسش مصاحبه‌کننده که دولت چه طرحی برای افزایش تعداد واگن‌های خطوط مترو دارد، با صراحت هرچه تمام‌تر گفت: تا اطلاع ثانوی برای رفع مشکل مترو و شبکه حمل‌ونقل عمومی (کلانشهرها) کاری از دست ما ساخته نیست. حالا کاری به سایر کلانشهرها که شهرداران و استانداران‌شان باید پیگیر رفع مشکل و کمبود شبکه حمل‌ونقل عمومی آن کلانشهرها باشند، نداریم، اما کلانشهر تهران با جمعیتی حدود ۱۵ میلیون نفر که نظام سیاسی و اداری متمرکز ما آن را به یک ایرانشهر تبدیل کرده و تمام راه‌های تصمیم‌گیری‌های اساسی در سطح کشور به این ایرانشهر ختم می‌شود و علاوه بر میزبانی تمام سفارتخانه‌ها و نمایندگی‌های شرکت‌های خارجی، در طول سال از میلیون‌ها شهروند سراسر کشور که برای امور درمانی یا تحصیلات دانشگاهی به این شهر سفر می‌کنند، پذیرایی می‌کند و باید تامین‌کننده نیازهای رفاهی آنها خصوصا در حوزه حمل‌ونقل درون‌شهری باشد، موقعیتی کاملا استثنایی در میان کلانشهرهای کشور دارد و دولت باید در بودجه سالانه خود ردیف خاصی را به تامین هزینه توسعه خطوط مترو، بی‌آرتی و دیگر وسایل نقلیه شبکه حمل‌ونقل عمومی آن خصوصا در شرایطی که ویروس کرونا سلامت و جان بهره‌گیران از شبکه حمل‌ونقل عمومی در کلانشهر تهران را مستقیما در معرض خطر قرار داده، اختصاص دهد که شوربختانه آن‌طور که از زبان شهردار و اعضای شورای شهر تهران می‌شنویم دولت حتی از پرداخت سهم قانونی و مقرر خود برای توسعه و بهبود وضعیت شبکه حمل‌ونقل عمومی تهران خودداری می‌کند. اینکه از زبان یک مقام بلندپایه وزارت بهداشت می‌شنویم تا اطلاع ثانوی برای رفع کمبود واگن‌های خطوط مترو پایتخت کاری از دست دولت ساخته نیست، درد بسیار بزرگی است و باید از همین مقام بلندپایه وزارت بهداشت و شخص رئیس‌جمهوری محترم پرسید مگر غیر از جلوگیری از شیوع ویروس کرونا و افزایش آمار مرگ‌ومیر مبتلایان به این ویروس که شبکه‌های مترو و بی‌آرتی از اصلی‌ترین مسببان آن در سطح جامعه هستند، کار مهم‌تری برای دولت وجود دارد که از اختصاص بودجه برای آن طفره می‌رود؟ چرا به‌جای آنکه دائم از بلندگوهایی که در اختیار دارید، سفرهای داخلی مردم با وسایل نقلیه شخصی یا حضور آنها در اجتماعات کوچک و محدود خانوادگی را عامل افزایش آمار مبتلایان به ویروس کرونا معرفی کنید که در جای خود تا حدودی مقرون به واقعیت است، دست به یک اقدام ضربتی برای واردات واگن‌های قطار مترو یا اتوبوس‌های بی‌آرتی از کشور چین که در حال حاضر از همه جهات خصوصا از جهت اقتصادی نزدیک‌ترین متحد و شریک استراتژیک ایران است، نمی‌زنید و بهای آن را به‌صورت پایاپای با تحویل نفت به این کشور نمی‌پردازید یا چرا بودجه لازم در اختیار شهرداری نمی‌گذارید تا کارخانه‌های واگن‌سازی داخل کشور را برای تولید واگن‌های موردنیاز قطارهای مترو به‌صورت ضربتی فعال کند؟ مگر در حال حاضر که ویروس کرونا دارد هر روز بی‌رحمانه از مردم ایران قربانی می‌گیرد، اهمیت تامین بودجه برای کنترل آن از ردیف‌هایی که در بودجه سالانه کشور برای موضوعات متفرقه و نه‌چندان مرتبط با اهداف توسعه‌ای کشور اختصاص می‌دهید، کمتر است که معاون وزیر بهداشت دولت بیاید این‌طور صریح و بدون پرده از شبکه تلویزیون رسمی کشور اعلام کند در حال حاضر و تا اطلاع ثانوی برای رفع مشکل مترو کاری از دست دولت ساخته نیست؟

«تا اطلاع ثانوی» معاون محترم وزیر بهداشت معطوف به چه زمانی در آینده است؟ آیا منظورشان در زمان دولتی است که قرار است بعد از انتخابات سال ۱۴۰۰ زمام امور مملکت را در دست بگیرد که تا آن زمان وضعیت اسفبار امروز مترو و شبکه حمل‌ونقل عمومی پایتخت ایرانشهری تهران سبب‌ساز هزاران مبتلا و قربانی از ویروس کرونا خواهد بود و تاریخ درباره این همه بی‌مهری و غفلت‌ورزی چگونه قضاوت خواهد کرد؟

اهمیت و لزوم افتتاح خط آهن خواف-هرات بررسی شد

از خواف تا بمبئی

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir



ویروس کرونا باعث شد روسای‌جمهوری دو کشور ایران و افغانستان نتوانند شادی لحظه افتتاح خط آهن خواف-هرات را با حضور در کنار یکدیگر جشن بگیرند، اما اهمیت این پروژه به‌حدی بود که حتی غیبت رئیس‌جمهوری دو کشور همسایه نیز نتوانست مانع انتشار این خبر در مقیاس جهانی شود. کارشناسان معتقدند این خط آهن می‌تواند نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در توسعه اقتصادی دو همسایه هم‌زبان بازی کند، چراکه به‌گفته مقامات هر دو کشور افتتاح خط آهن خواف-هرات مقدمه‌ای برای گسترش ارتباط ریلی ایران و افغانستان و در نهایت ارتباط سرزمین‌های مرکزی آسیا با آب‌های آزاد جنوب ایران (دریای عمان) است. اگر به نقشه این منطقه دقت شود، محصور بودن کشورهای آسیای مرکزی که افغانستان را نیز شامل می‌شود در خشکی کاملا جلب توجه می‌کند. تا پیش از افتتاح این پروژه مشترک بین ایران و افغانستان، تنها راه مواصلاتی آسیای مرکزی با جهان، خط آهن مسکو بود که این سرزمین‌ها را نهایتا به اتحادیه اروپا نیز متصل می‌کرد اما حالا طبق آنچه مقامات تبیین کرده‌اند انتظار می‌رود در چند سال آینده با احداث فاز بعدی پروژه بندر چابهار، کشورهای آسیای مرکزی از جمله افغانستان راهی بسیار نزدیک‌تر، ارزان‌تر و امن‌تر برای مراوده و تجارت با جهان خارج در اختیار داشته باشند. اما اهمیت این موضوع برای کشورمان زمانی روشن می‌شود که بدانیم برخی کشورهای جهان به ترانزیت و حمل‌ونقل به‌عنوان منبع اصلی درآمد خود نگاه می‌کنند. ترکیه یکی از همین کشورها است، چراکه پل ارتباطی بین آسیا و جهان غرب محسوب می‌شود و با اتکا به درآمدهای حاصل از اخذ عوارض ترانزیتی و انتقال انرژی و کالا از آسیا به اروپا و بالعکس، قدم در راه توسعه گذاشته است.

راه‌آهن خواف-هرات با حضور روسای‌جمهوری ایران و افغانستان به‌صورت ویدئو کنفرانسی، به بهره‌برداری رسید. به گزارش روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، طول راه‌آهن خواف-هرات ۲۲۵ کیلومتر است که ۷۸ کیلومتر آن در خاک ایران و ۱۴۷ کیلومتر آن در خاک افغانستان قرار دارد. احداث خط ریلی خواف-هرات در قالب ۴ قطعه از سال ۱۳۸۶ آغاز شده است. ساخت ۳ قطعه از این مسیر به طول ۱۴۰ کیلومتر به‌صورت یک‌خطه در تعهد ایران بوده که انجام شده و ۸۵ کیلومتر باقیمانده در تعهد افغانستان است. این مسیر ریلی، شهر هرات در غرب افغانستان را به شهر خواف در خراسان رضوی و از این طریق به شبکه ریلی ایران متصل می‌کند. راه‌آهن خواف-هرات تکمیل‌کننده اتصال ریلی چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران و سپس خلیج‌فارس و اروپا از مسیر ایران است. با تکمیل و بهره‌برداری از این خط پیش‌بینی می‌شود سالانه ۳ میلیون تن صادرات و واردات کالا و یک میلیون و ۷۰۰ هزار تن ترانزیت در این مسیر انجام شود. همچنین افزایش مبادلات اقتصادی بین دو کشور، انتقال ترافیک جاده‌ای به ریل و انتقال مواد خام معدنی از معادن خواف و سنگان به ایران به‌منظور فرآوری و صادرات امن از طریق خاک ایران و آب‌های جهانی از طریق بندر چابهار از دیگر مزیت‌های اقتصادی این مسیر ریلی است.

با اراده قاطع اجرایی شد



محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران چهارشنبه، ۲ آذر در آستانه افتتاح راه‌آهن خواف-هرات به شبکه خبر صداوسیما گفت: توافقنامه اجرای این طرح در اجلاس کمک به افغانستان در سال ۱۳۸۵ (۲۰۰۶) بین ایران و افغانستان، امضا و عملیات اجرایی آن نیز از سال ۱۳۸۶ آغاز شد. در بازه زمانی ۶، ۷ ساله به‌دلیل مسائل امنیتی و شرایطی که در منطقه پیش آمد این پروژه با وقفه مواجه شد، اما از ۲ سال گذشته به شکل کاملا جدی با اراده قاطعی به‌دنبال آن رفتیم تا این پروژه را تکمیل کنیم و به بهره‌برداری برسانیم که خوشبختانه به سرانجام رسید.

طول راه‌آهن خواف-هرات ۲۲۲ کیلومتر است. این مسیر به ۴ قطعه تقسیم شده است. ۲ قطعه اول در ایران و به طول ۶۷ کیلومتر از خواف تا مرز شمتیغ در استان خراسان رضوی را شامل می‌شود. در ادامه قطعات سوم و چهارم در کشور افغانستان واقع هستند که قطعه سوم آن به طول ۷۲ کیلومتر از مرز شمتیغ تا ایستگاه روزنک ادامه یافته است. ایران مسئولیت ساخت این ۳ قطعه را برعهده داشت. به‌گفته حسن سنجرانی، فرماندار خواف، ۴ هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال برای ساخت ۳ قطعه راه‌آهن خواف هزینه شده اما با نظارداشت تحولات اقتصادی و افزایش هزینه‌ها، ارزش امروز سرمایه صرف شده برای این خط آهن ۲۰ هزار میلیارد ریال برآورد می‌شود.

قطعه ۴ این مسیر از ایستگاه روزنک تا شهر هرات به طول ۷۶ کیلومتر است. با تکمیل قطعه چهارم ازسوی افغانستان این ریل به شهرک صنعتی هرات متصل خواهد شد.

به‌گفته وزیر راه و شهرسازی ایران «راه‌آهن خواف-هرات مرکز ثقل اتصال کریدور جاده ابریشم و کریدورهای منطقه اکو و کریدور تراسیکا است.» همچنین براساس نقشه‌های منتشر شده این راه‌آهن در مرزهای شرقی خراسان رضوی، کشور افغانستان را از طریق شبکه ریلی ایران و ترکیه به اروپا متصل خواهد کرد. افغانستان با اتصال به شبکه ریلی ایران علاوه بر اروپا به بنادر جنوبی این کشور و مرزهای ریلی با کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و حتی عراق متصل می‌شود.

پیرمحمد ملازهی: شبکه ریلی آسیای مرکزی از طریق خط‌آهن خواف-هرات به بندر چابهار وصل می‌شود

همه راه‌ها به چابهار ختم می‌شود



پیرمحمد ملازهی، تحلیلگر ارشد مسائل سیاست خارجی با اشاره به موقعیت ژئوپلتیک کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، به صمت گفت: پیش از هر نکته‌ای باید به این مسئله توجه داشت که افغانستان و سرزمین‌های آسیای مرکزی کلا محصور در خشکی هستند و از هیچ طرفی به آب‌های آزاد راه ندارند. وی در ادامه افزود: در زمانی که اتحاد جماهیر شوروی بر آسیای مرکزی احاطه داشت، تلاش‌های زیادی انجام گرفت که افغانستان را نیز زیر سلطه خود درآورد. حتی طی کودتای مارکسیستی که توسط نورمحمد تَرَه‌کی در افغانستان انجام شد، تلاش‌هایی صورت گرفت تا افغانستان نیز به اتحاد جماهیر شوروی بپیوندد.

آسیای مرکزی، انرژی و تجارت

این کارشناس مسائل افغانستان ضمن برشمردن دو هدف اصلی از برقراری ارتباط بین افغانستان و جهان خارج، عنوان کرد: مبنای ارتباطی این منطقه محصور در خشکی با جهان خارج، از دو جهت انرژی و تجارت و کالا است. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی شاهد بودیم که مسئله ارتباط سرزمین‌های آسیای مرکزی با سایر کشورها دچار تغییر و تحولات اساسی شد. از طرفی هم دولت جدید روسیه (به‌ویژه ولادیمیر پوتین) با رویکرد دیگری به مسئله تجارت و انتقال انرژی به کشورهای آسیای مرکزی نگاه می‌کرد که این نوع رویکرد روس‌ها اتفاقا مورد استقبال چین و امریکا نیز قرار گرفت. وی پروژه چابهار را نیز در این راستا دانسته و عنوان کرد: حتی پروژه چابهار نیز در همین راستا تعریف می‌شود. پیش‌تر خط آهن بندرعباس هم در زمان مرحوم هاشمی مطرح بود و اتفاقا اجرا هم شد و قرار بود کشورهای آسیای مرکزی را به آب‌های آزاد وصل کند اما به‌دلایلی به نتیجه نرسید و در ادامه پروژه چابهار که مورد توافق ایران، هند و افغانستان نیز قرار گرفته در همین راستا اجرایی شد.

افغان‌ها پاکستان را دور می‌زنند!

ملازهی با اشاره به مشکلات دیپلماتیکی که بین دول پاکستان و افغانستان در جریان است، به صمت گفت: همانطور که می‌دانیم دولت افغانستان تمایل بیشتری برای همکاری‌های تجاری با هندوستان دارد و پاکستانی‌ها از این موضوع خشنود نیستند؛ از همین رو معتقدم پروژه خط آهن خواف-هرات از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است، زیرا بخشی از پروژه بزرگ بندر چابهار محسوب می‌شود که حتی می‌تواند مقدمات ارتباط افغانستان با هند از طریق دریای عمان را فراهم کند. البته ساده‌تر این بود که این دو کشور از طریق خاک پاکستان به مبادله با یکدیگر می‌پرداختند اما به‌دلیل همان مسائل سیاسی و دیپلماتیکی که ذکر شد این امکان وجود ندارد.

چرا پروژه چابهار تحریم نشد؟

کارشناس ارشد مسائل شبه‌قاره با تاکید بر اهمیت رقابت کشورهای ابرقدرت در منطقه، عنوان کرد: اگر دقت کرده باشید می‌بینید امریکایی‌ها برای پروژه چابهار استثنا قائل شده‌اند و برای آن تحریمی وضع نکردند. شاید علت اصلی این تصمیم امریکا، رقابت‌های پشت‌پرده‌ای باشد که بین آنها و روسیه و چین جریان دارد. دولت امریکا از افزایش نفوذ روس‌ها و چینی‌ها به کشورهای آسیای مرکزی دل خوشی ندارد، به همین دلیل تمایل دارد از لحاظ ارتباطی (انرژی و تجارت) وابستگی این منطقه به مسکو را تا جای ممکن کاهش دهد.

ارتباط با پروژه چابهار چیست؟

این تحلیلگر ارشد مسائل سیاست خارجی درباره ارتباط پروژه چابهار با خط آهن خواف-هرات به صمت گفت: ایران در حال حاضر مشغول ساخت خط آهن دیگری است که از مبدأ زاهدان دو شعبه خواهد شد؛ یک شعبه به سمت زابل خواهد رفت و دیگری هم دقیقا به خط آهن خواف-هرات می‌رسد. توجه داشته باشید که این مسیر را از طریق خواف به هرات متصل می‌کند، هرات هم به مزارشریف وصل می‌شود و در مزارشریف این خط آهن به شبکه ریلی آسیای مرکزی می‌پیوندد. این شبکه ریلی که از طریق مسکو به اروپا می‌رسد نیز از اهمیت فوق‌العاده بالایی برخوردار است. حالا اگر این مسیر در ایران افتتاح شود، کشورهای آسیای مرکزی برای ارتباط با اروپا نیازی به مسکو نخواهند داشت و می‌توانند به‌سادگی از طریق چابهار به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند.

تامین امنیت خط آهن خواف-هرات

ملازهی در پایان ضمن تاکید بر اهمیت تامین امنیت ازسوی دولت افغانستان در مسیر این خط آهن، یادآور شد: همه مسائلی که گفته شد بستگی به این دارد که دولت افغانستان بتواند امنیت را برای برقراری این ارتباطات تامین کند. اینجاست که مسئله مذاکرات دولت امریکا با طالبان اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند و باید منتظر ماند و دید که نتیجه این مذاکرات چه خواهد بود؟ البته در زمینه خط آهن خواف-هرات نگرانی خاصی وجود ندارد، چراکه این مسیر در افغانستان از مناطقی عبور می‌کند که کاملا تحت کنترل دولت جمهوری اسلامی افغانستان است و از امنیت کامل برخوردار است، اما روی هم رفته مسئله مذاکرات بین‌الافغانی و همچنین طالبان و امریکایی‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است.

قرار است یک شاخه از طریق استان سیستان و بلوچستان به خط‌آهن خواف-هرات متصل شود تا آن را مستقیما به بندر چابهار مرتبط سازد

مراودات تجاری، سیاسی و فرهنگی افزایش می‌یابد



فداحسین مالکی، نماینده مردم زاهدان در مجلس شورای اسلامی و سفیر سابق جمهوری اسلامی ایران در کابل با تاکید بر اهمیت پروژه خط آهن خواف-هرات، به صمت گفت: این پروژه یکی از مهم‌ترین طرح‌هایی است که می‌تواند از طریق جمهوری اسلامی ایران، کشورهای آسیای مرکزی را به دریای عمان متصل کند. وی در ادامه افزود: این طرح مقدمات ارتباط ریلی کشورهای آسیای مرکزی با آب‌های آزاد از طریق استان سیستان‌وبلوچستان (چابهار)، خواف، هرات و در نهایت چین را فراهم می‌سازد؛ از همین رو اهمیت فوق‌العاده بالایی داشته و خصوصا نقش بندر چابهار در این پروژه بسیار کلیدی و قابل‌توجه است. عضو کمیسیون امنیت ملی مجلس شورای اسلامی با اشاره به تاثیر اجرای طرح خط آهن خواف-هرات بر مراودات بین کشورهای منطقه، عنوان کرد: این پروژه می‌تواند باعث افزایش میزان مبادلات تجاری، فرهنگی و حتی سیاسی بین ایران و افغانستان شود، اما مهم‌ترین مزیت اجرای چنین طرحی کمرنگ‌تر شدن نقش امریکایی‌ها در منطقه است. اگر کشورهای منطقه با یکدیگر ارتباطات گسترده‌تری برقرار کنند و در کنار هم قرار بگیرند، امریکایی‌ها عصبانی‌تر خواهند شد؛ از همین رو معتقدم این‌گونه پروژه‌ها برای جمهوری اسلامی ایران حیاتی به‌نظر می‌رسد. مالکی ضمن تاکید بر خواست جمهوری اسلامی ایران برای خروج نیروهای غربی از کشورهای خاورمیانه، تصریح کرد: ما دقیقا این را می‌خواهیم که با تحکیم روابط تجاری، سیاسی و فرهنگی، امریکایی‌ها و غربی‌ها از منطقه خارج شوند. معمولا این‌گونه پروژه‌ها می‌توانند منافع مختلفی در بعد سیاسی، امنیتی، اقتصادی، فرهنگی و... برای طرفین داشته باشد.

امنیت در افغانستان

سفیر سابق جمهوری اسلامی ایران در کابل با تاکید بر اهمیت مسئله تامین امنیت خط آهن خواف-هرات در خاک افغانستان، به صمت گفت: پروژه خط آهن خواف-هرات ۴ قسمت دارد که ۲ بخش آن در خاک ایران و ۲ قسمت دیگر در خاک کشور افغانستان قرار گرفته است. ما در خاک خودمان هیچ مشکل امنیتی نخواهیم داشت، اما همان‌طور که می‌دانید یک قسمت از این پروژه در افغانستان را جمهوری اسلامی ایران ساخته و بخش دیگر توسط خود افغان‌ها احداث شده است. ما در زمان ساخت قسمت اول در این کشور مشکلات امنیتی داشتیم اما در نهایت به لطف خدا و با همکاری دولت مرکزی افغانستان این پروژه به سرانجام رسید. وی افزود: دولت افغانستان نیز می‌داند که مسئله تامین امنیت چنین پروژه عظیمی اهمیت فوق‌العاده بالایی دارد و اگر مشکلی رخ دهد، قطعا به حیثیت بین‌المللی این کشور لطمه خواهد خورد.

یک خط مستقیم از چابهار به خواف

مالکی در پایان با اشاره به پروژه اتصال خط آهن خواف-هرات به بندر چابهار، تاکید کرد: قرار است یک شاخه از طریق استان سیستان و بلوچستان به خط آهن خواف-هرات متصل شود تا آن را مستقیما به بندر چابهار مرتبط سازد، اما یکی از مشکلاتی که در حال حاضر برای اجرای این پروژه داریم مسئله منطقه آزاد سیستان‌وبلوچستان است که متاسفانه تا به حال مصوب نشده است. چنین طرحی می‌تواند تاثیر بسزایی در تامین امنیت شرق کشور داشته باشد، چراکه خصوصا در بخش مرز مشترک با جنوب افغانستان گروهک‌هایی فعالیت دارند که ما می‌توانیم با اجرای چنین طرح‌هایی، تروریست‌ها را در نطفه خفه کنیم. البته این طرح (منطقه آزاد سیستان‌وبلوچستان) در حال حاضر به مجمع تشخیص مصلحت نظام رفته تا تصمیم‌گیری نهایی درباره آن انجام شود و ما امیدواریم با تصویب این طرح، اتصال ریلی چابهار به پروژه جدید خواف-هرات هرچه زودتر به بهره‌برداری برسد.

سخن پایانی...

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات اقتصاد ایران وابستگی بیش از حد به درآمدهای نفتی است که داد کارشناسان را نیز درآورده، زیرا اغلب معتقدند کشور ما به لحاظ موقعیت ژئوپلتیکی در چهارراه مواصلاتی آسیا و جهان غرب قرار گرفته و ما می‌توانیم همچون ترکیه از چنین فرصتی برای کسب درآمدهای غیرنفتی استفاده کنیم. البته صاحب‌نظران بر ظرفیت‌های دیگری چون جذابیت‌های توریستی کشورمان نیز تاکید می‌کنند اما به‌نظر می‌رسد باتوجه به محدودیت‌های موجود در جمهوری اسلامی ایران، استفاده از ظرفیت‌های مواصلاتی ایران عملیاتی‌تر باشد؛ از همین رو باید افتتاح پروژه خط آهن خواف-هرات را به فال نیک گرفت، چراکه کشورهای آسیای مرکزی از سال‌های دور آرزوی دسترسی به آب‌های آزاد را داشتند و یکی از بهترین گزینه‌ها نیز اتفاقا ایران بود که بالاخره شاهد اجرایی شدن چنین طرحی در روزهای پایانی قرن چهاردهم خورشیدی هستیم. امید است که دولتمردان با رویکردی جدی‌تر به مسئله حمل‌ونقل، در راستای توسعه شاهراه‌های بین‌المللی اهتمام ورزند تا شاید در یک بازه زمانی مشخص و با برنامه‌ریزی دقیق و علمی، رویای استقلال اقتصاد ایران از نفت نیز محقق شود.

صمت ریزش‌های شاخص بازار سهام در هفته گذشته را بررسی کرد

بازارگردانی به سبک ایرانی

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

شاخص کل بورس تهران پس از یک دوره صعودی، بار دیگر روند ریزشی خود را از سر گرفته است. شاخص بازار سهام که توانسته بود بازگشتی شگفت‌انگیز داشته باشد و از لب پرتگاه یک میلیون واحدی بار دیگر خود را به سطح یک میلیون و ۵۰۰هزار واحد برساند، حالا به نظر می‌رسد بار دیگر سهامداران را نگران کرده است. نکته‌ای که در این بین کارشناسان را به تعجب واداشته سقوط شاخص در روزهایی است که ارزش معاملات روزانه در سطح بسیار خوبی (نسبت به عمق بازار بورس) قرار داشت و به طبع در چنین شرایطی ریزش شاخص اتفاق غریبی است. البته تحلیلگران بورسی بر این باورند که ترس از شروع دوباره دوران اصلاحی بورس باعث تشدید ریزش‌های اخیر شده و اگر عنصر هیجان‌زدگی در بازار وجود نداشت به احتمال زیاد می‌شد با یک نوسان کم‌دامنه از این دوره نیز عبور کرد. البته عده دیگری از فعالان کمی خوشبین‌تر هستند و معتقدند ریزش‌های اخیر واکنش طبیعی بازار به «کام‌بک» رویایی شاخص از محدوده یک میلیون و ۱۰۰هزار واحدی است. به اعتقاد این گروه از اهالی بورس، نوسان، نمک بازار است و نمی‌توان انتظار داشت شاخص دائما و روزانه رشد کند، چراکه اگر هم چنین اتفاقی رخ دهد، بر خلاف باور عموم سهامداران، پدیده بسیار خطرناکی است که می‌تواند یک اصلاح بسیار بزرگ‌تر را به‌دنبال داشته باشد که مانند سیل عمل خواهد کرد. از سویی هم فعالان بازار سهام یکی از دلایل مهم ریزش بورس در نیمه دوم هفته گذشته را لغو نشست اقتصادی ایران و اروپا دانسته و معتقدند این جلسه می‌توانست آغازی برای از سرگیری روابط تجاری ایران با اتحادیه اروپا باشد اما با توجه به لغو آن، امید بورسی‌ها ناامید شده و همین امر نیز روند ریزشی شاخص کل بازار سهام را تشدید کرده است.


عکس: آیدا فریدی

ترس، خروج پول و حقوقی‌ها!



مهدیه مودتی، کارشناس بازار سرمایه با اشاره به ورود و خروج نقدینگی در بازار سهام به صمت گفت: بازار بعد از ریزش شاخص از محدوده ۲ میلیون واحدی، طی دو ماه پایانی پاییز ۹۹، روندهای قابل تاملی از خود نشان داد. به نحوی که در هر هفته معمولا شاهد ورود پول حقیقی در برخی از روزهای هفته و در برخی روزهای دیگر نیز شاهد خروج پول از بازار سهام بودیم.

وی در ادامه افزود: در دو هفته اخیر، نکته قابل‌توجه، صف‌های خرید نمادهای بزرگ ازسوی حقوقی‌ها بوده است. همانطور که همگی شاهد بودیم حقوقی‌ها صف خریدی مانند فولاد را عرضه کرده و مانع رشد نمادهای بزرگ شدند.

دو حقیقت تلخ

مودتی با برشمردن دو نکته مهم درباره بازار سرمایه، از احتمال برهم خوردن تعادل بازار ابراز نگرانی کرده و افزود: دو حقیقت تلخ در بازار فعلی ما وجود دارد؛ اول حکمفرمایی جو ترس و ناامیدی ناشی از ریزش شدید است که به وضوح در نحوه انجام معاملات ازسوی سهامداران حقیقی نیز قابل‌مشاهده است. مسئله دوم، خروج نقدینگی قابل‌توجهی از بازار سرمایه بوده که در پی ریزش‌های سنگین بازار اتفاق افتاده است.

این کارشناس بازار سهام با تاکید بر اهمیت جو روانی بازار در نوع انجام معاملات ازسوی سهامداران حقیقی، گفت: در واقع زمانی که جو روانی مناسبی در بازار حاکم نباشد، برآورد فعالان بازار از بازه زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت بسیار متفاوت از شرایط مناسب خواهد بود. همانطور که هم‌اکنون نیز به‌روشنی نگاه کوتاه‌مدت سهامداران حقیقی را می‌بینیم که البته ناشی از ترس و هیجان حاکم بر بازار سهام تهران است.

طفل نوپا

مودتی با اشاره به صعود دوباره بازار سهام در آذرماه، به صمت گفت: شرایط بازار بعد از ریزش‌های شدید اخیر و بازگشت از سطح ۱۲۰۰ واحدی را می‌توان شبیه طفل نوپایی دانست که بعد از دوره‌ای بیماری، دوباره شروع به راه رفتن کرده و حالا عرضه‌های آبشاری و بی‌رحمانه حقوقی‌ها در نمادهای بزرگ به‌راحتی طفل نوپای ما را به زمین زده است.

وی ضمن اشاره به ریزش بورس در نیمه دوم هفته قبل، افزود: به‌عنوان نمونه، از منظر تحلیل تکنیکالی شاخص کل در سه‌شنبه گذشته حمایت ۱۴۵۰ واحد را از دست داد. حمایت بعدی شاخص ۱۳۲۰ است که این محدوده کف کانال نزولی کوتاه‌مدت است.

این تحلیلگر بازار سرمایه ضمن تحلیل نحوه معاملات در بازار بورس تهران، بیان کرد: ما فعلا شاهد این سبک معاملات خواهیم بود و به قول تحلیلگران «تکنیکالیست» معاملات شارپی طی ۲-۳ کندل برگشت خواهد کرد که با طرح ۳ دلیل می‌توان این سبک معاملات را خلاصه کرد؛ جو ترس و هیجان، خروج نقدینگی و عملکرد حقوقی‌ها به بهانه بازارگردانی که جای بررسی و نقد فراوان دارد. البته امیدوارم از سوی نهاد ناظر بررسی‌های لازم انجام شود.

مودتی در پایان با اشاره به مسئله مالیات بر عایدی سرمایه در بازار سهام، تصریح کرد: در بحث مالیات حاصل از معاملات نیز این سبک معاملات نوسانی به‌عنوان درآمد، بخشی از کسری بودجه دولت را تامین خواهد کرد. امیدوارم این نوع تامین کسری بودجه تنها توفیق اجباری برای دولت باشد، نه یک سناریو و راه برای تامین کسری بودجه از طریق فعالان بازار سرمایه که تبدیل به یک عادت معمول شود!

چرا بورس قرمزپوش شد



محسن سیف‌زاده، کارشناس بازار سهام با اشاره به طبیعی بودن نوسان در بورس به صمت گفت: نباید فراموش کرد که بازار سرمایه ذاتا با نوسان همراه است و قرار نیست همیشه بازار رشد کند یا تا ابد ریزشی بماند.

وی در ادامه افزود: اما اتفاقی که هفته قبل رخ داد یک ریزش معمول نیست، به‌ویژه سه‌شنبه هفته قبل که تمامی نمادها منفی بودند و نوسان عادی در بازار سهام نبود. به اعتقاد من، دلیل این افت شاخص نوسان‌گیری شرکت‌های بازارگردان بود.

سیف‌زاده با اشاره به اصولی نبودن فعالیت بازارگردان‌ها در بورس تهران، عنوان کرد: بازارگردانی برای متعادل کردن روند سهام با هدف رسیدن به قیمت‌های بنیادی انجام می‌شود، اما به نظر من نقص قوانین ما در بازار سرمایه باعث شده تا بازارگردانی در بورس به صورت اصولی انجام نشود. متاسفانه بازارگردان‌ها در بازار بورس به جای اینکه از محل رشد قیمت سهام درآمد کسب کنند، سود خود را از کانال نوسان‌گیری به‌دست می‌آورند.

این کارشناس بازار سهام با یادآوری رشد اخیر بازار تا کانال یک و نیم میلیون واحدی، به صمت گفت: پس از اینکه شرکت‌های بورسی بازارگردان مشخص کردند، شاهد رشد شاخص کل بورس بودیم تا حدی که به محدوده یک میلیون و ۵۳۰هزار واحد هم رسیدیم. دلیل این رشد، خریدی بود که بازارگردان‌ها انجام می‌دادند اما وقتی همگی باهم شروع به فروش سهم و نوسان‌گیری کردند، بازار هم ریزش شدیدی را تجربه کرد، به نحوی که تمامی نمادها در روزهای پایانی هفته قبل منفی شدند. اگر قوانین ما اصلاح نشوند ، بازهم شاهد چنین اتفاقاتی در بازار سهام خواهیم بود، هرچند در این زمینه صحبت‌هایی شده اما به نظر من تا نظارت دقیق نباشد، این رویه ادامه خواهد داشت.

داستان کسری بودجه و نوسان‌گیری

سیف‌زاده ضمن تاکید بر اهمیت بورس برای دولت به‌دلیل جبران کسری بودجه، یادآور شد: نباید فراموش کرد که دولت با نگاه جبران کسری بودجه به بازار نگاه می‌کند. این مسئله که از طریق اخذ مالیات بر عایدی سرمایه از سهامداران میسر می‌شود، می‌تواند اهمیت زیادی برای دولت داشته باشد. البته دولت می‌تواند با فروش سهم‌های خود (مانند سهام فملی، پالایشگاه بندرعباس، شپنا و...) در بازار نیز درآمد داشته باشد. اما متاسفانه دولت هم نیم‌نگاهی به نوسان‌گیری از بازار دارد تا بتواند بخشی از کسری خود را از این راه تامین کند.

وی افزود: از همین‌رو دولت با پیش بردن بازار با روند نوسانی سعی در افزایش تعداد معاملات دارد تا بتواند کارمزد و مالیات بیشتری هم اخذ کند، از سویی هم دولت می‌تواند در این نوسان‌ها درآمد خوبی را کسب کند (از طریق نوسان‌گیری). در این بین افرادی هم که آگاهی کافی از مقوله سهامداری ندارند، گرفتار این فرآیند شده و متضرر می‌شوند.

این تحلیلگر بورس در پایان گفت: به اعتقاد من، اگر همین رویه ادامه داشته باشد، بازار باز هم افت بیشتری را تجربه خواهد کرد، مگر اینکه قوانین اصلاح شوند. البته نمی‌توان انتظار داشت که دولت از محل درآمدی مناسبی مانند بورس چشم‌پوشی کند.

افزایش امیدواری به بورس



یک کارشناس بازار سرمایه گفت: به نظر می‌رسد با توجه به شرایطی که وجود دارد تا حدودی ریسک و خطرهای تهدیدکننده معاملات بورس در حال کاهش باشند که این امر باعث ترسیم آینده‌ای درخشان در بازار شده است.

به‌گزارش ایرنا، مصطفی امیدقائمی افزود: نقدینگی‌هایی که اکنون در حال ورود به بورس است در سایه سایر بازارهای سرمایه‌گذاری مانند بازار ارز، مسکن و خودرو رخ داده است که فعلا در رکود به‌سر می‌برند.

با توجه به اینکه نرخ سهام بعد از اصلاح رخ داده به بهترین محدوده قیمتی برای خرید رسیده‌اند، اکنون بازار سهام از نظر سرمایه‌گذاران بهترین گزینه برای سرمایه‌گذاری است. نبود بازاری قابل‌اعتماد برای سرمایه‌گذاری باعث شده نقدینگی به سمت بازار سرمایه سوق پیدا کند که این امر منجر به تغییر مسیر شاخص بورس و رشد آن شده است.

وی به تاثیر نوسان قیمت دلار در معاملات بورس اشاره کرد و گفت: روند کاهش قیمت ارز با تاثیر متفاوتی در بازار همراه است، افت نرخ دلار در برخی از شرکت‌ها با تاثیر منفی همراه خواهد بود و منجر به کاهش سود شرکت‌ها می‌شود اما در مقابل این اتفاق به نفع برخی از شرکت‌ها خواهد بود و زمینه رشد آنها را فراهم می‌کند. بازار سرمایه به‌دلیل روند صعودی که به‌تازگی دست پیدا کرد و رونقی که وارد این بازار شد، طبیعی است تا حدودی اصلاح و روند نزولی را تجربه کند اما سهامداران باید این موضوع را مدنظر داشته باشند که روند کلی بازار مثبت است و در وضعیت فعلی هیچ خطری معاملات بورس را تهدید نمی‌کند.

امیدقائمی با بیان اینکه بازار سرمایه در مسیر تقویت و رشد قرار دارد، خاطرنشان کرد: سهامداران نباید انتظار داشته باشند عامل همه ریسک‌ها در بازار از بین برود، ممکن است برخی مسائل باعث ایجاد نگرانی‌هایی در معاملات بازار شوند که وجود چنین مسائلی در بازار طبیعی است و نباید باعث نگرانی سهامداران شود.

این کارشناس بازار سرمایه با اشاره به اینکه بازار با برخی از ریسک‌ها همراه است و همیشه یکسری از خطرها تهدیدکننده معاملات بازار هستند، گفت: به نظر می‌رسد با توجه به شرایطی که وجود دارد تا حدودی از ریسک و خطرهای تهدیدکننده معاملات بورس در حال کاهش باشند که این امر باعث ایجاد آینده‌ای درخشان در بازار شده است.

وی به اقبال سهامداران نسبت به سهام شرکت‌های کوچک در بازار تاکید کرد و افزود: سرمایه‌گذاری در بورس از چند روز گذشته به سمت سهم‌های کوچک رفته، دلیل آن مربوط به وجود اهرم‌های مثبت در سهام این شرکت‌هاست و با توجه به اینکه در کوتاه‌مدت می‌توانند بازدهی خوبی را در اختیار سهامداران قرار دهند، بنابراین باعث پیش روی معاملات بازار به سمت این صنایع شده است.

اکنون در مقطعی قرار داریم که حرفه‌ای‌ها در حال ورود دوباره به بازار سهام هستند، این افراد قادر به شناسایی سهام مناسب در بازار و انتخاب سهم‌هایی هستند که در کنار بالا بودن ریسک، سود خوبی در اختیار آنها قرار می‌گیرد.

این کارشناس بازار سرمایه روند معاملات بورس تا پایان سال را مورد پیش‌بینی قرار داد و افزود: روند بازار برای روزهای آینده وابسته به اتفاق‌های پیش‌رو در بازار و کشور است اما به‌طور حتم بورس تا پایان سال به‌عنوان یکی از گزینه‌های جذاب برای سرمایه‌گذاری خواهد بود، به نظر می‌رسد بازار تا پایان سال با افت و خیز همراه باشد اما در کل روند آن مثبت است.

> مهدیه مودتی: جو ترس و هیجان، خروج نقدینگی و عملکرد حقوقی‌ها به بهانه بازارگردانی ۳ فاکتوری است که رفتارهای معاملاتی اخیر را باعث شده است

> محسن سیف‌زاده: دولت هم نیم‌نگاهی به نوسان‌گیری از بازار دارد تا بتواند بخشی از کسری خود را از این راه جبران کند

سخن پایانی...

نحوه رفتار سهامداران حقیقی (به‌ویژه تازه‌واردها) در مواجهه با دوره نزولی بازار سهام در هفته قبل نشان داد که هنوز نمی‌توان از حکمرانی منطق در بورس تهران سخن گفت. البته برخی از کارشناسان بر این باورند که این واکنش سهامداران کاملا طبیعی است و در هر کشوری هم چنین اتفاقی رخ می‌داد، قطعا حقیقی‌ها رفتار مشابه آنچه در تهران می‌بینیم را از خود به نمایش می‌گذاشتند. اما برخی دیگر از تحلیلگران معتقدند دلیل ثبات بازار در هفته‌های ابتدایی آذر، رفتار به دور از هیجان تازه‌واردها نبوده است. این عده از صاحب‌نظران بورسی با تاکید بر هیجانی بودن جو بازار سهام، معتقدند اگر شوک شدیدتری به شاخص داده شود، رفتاری غیرمنطقی‌تر از آنچه در اواسط تابستان گذشته دیدیم را شاهد خواهیم بود. با این تفاسیر، مسئله‌ای که مطرح می‌شود ماندن یا نماندن سهامداران حقیقی در بورس است، اهمیت این موضوع زمانی مشخص می‌شود که نگاهی به بودجه بیندازیم؛ دولت برای سال آینده حجم قابل‌توجهی از درآمدهای پیش‌بینی شده‌اش را به حساب بازار سهام و همچنین مالیات بر معامله سهام ازسوی بورس‌بازان نوشته است، اما اگر سهامداری در بازار نباشد «نه اثری از تاک می‌ماند و نه از تاک‌نشان!»

یادداشت

نگاهی به «نقدشوندگی» از ۳ جهت



عماد عظیمی
کارشناس بازار سهام

می‌توان از ۳ منظر به بررسی فاکتور نقدشوندگی در بازار سهام پرداخت که در این یادداشت هر ۳ مورد را به‌طور خلاصه مرور می‌کنیم؛

سهولت ورود و خروج

مهم‌ترین بُعد این بحث، سهولت ورود سرمایه‌گذاران به بازار سهام یا خروج آنها از این بازار است. به‌عبارتی خریدار یا فروشنده باید بتوانند به هر دلیلی که صلاح می‌دانند، سهام خود را به پول نقد تبدیل کرده و از بازار خارج شوند. شرایط در بورس باید به‌گونه‌ای باشد که افراد بتوانند بدون هزینه معاملاتی به بازار وارد شده یا از آن خارج شوند.

عمق بازار

جنبه دیگر این بحث، میزان اقبال عمومی به بازار سرمایه است. طبیعتا هرچه سودآوری بازار بیشتر باشد، مردم نیز به خوبی از سرمایه‌گذاری در این حوزه استقبال خواهند کرد.

ضریب نفوذ بورس و میزان تمایل برای سرمایه‌گذاری در بازار سهام تا قبل از سال ۹۹ پایین بود اما به‌واسطه تحولات اساسی که در این حوزه رخ داده، شاهد استقبال بی‌سابقه‌ای از بازار بورس اوراق بهادار هستیم. البته وقتی بازدهی به‌طور بی‌سابقه‌ای افزایش پیدا کند، به‌طور طبیعی انتظار می‌رود نقدینگی به این سو حرکت کند که در بورس تهران نیز دقیقا همین اتفاق رخ داد و سرمایه کلانی را وارد بازار کرد.

میزان بالای نقدینگی که وارد بازار شد قطعا موجب توسعه بورس نیز شده است اما مسائل دیگری را هم در پی داشت که به‌دلیل عدم‌آمادگی برای استفاده از ابزارهای لازم اتفاق افتاد. به‌عبارتی می‌توان گفت وقتی بازار عمق کافی ندارد یا از ابزارهای روز دنیا در بورس استفاده نشود، شاهد تشکیل صف‌های فروش یا خرید نیز خواهیم بود. در حالی‌که هیچ‌یک از کشورهای توسعه‌یافته، چنین پدیده‌ای در بازارهای مختلف خود ندارند. در این میان، ما در هیچ‌یک از حوزه‌ها مانند بازار سهام، جفت‌ارز، قراردادهای CFD یا بازارهای «باینری آپشن» شاهد نوسان شدید نیستیم، دلیل آن نیز عمق بالای بازار است.

گروه‌هایی به‌نام پولساز در این زمینه فعالیت می‌کنند که به قول خودمان وظیفه بازارگردانی (به‌طور توسعه‌یافته) را بر عهده دارند که مانع از قفل شدن بازار هم می‌شوند.

حجم پول موجود یا نقدینگی

یکی از عواملی که باعث کاهش نقدشوندگی در بازارها می‌شود نیز دقیقا همین مسئله است، به همین دلیل شاهد گیر افتادن طولانی‌مدت افراد در صف‌های فروش هستیم. طبیعتا این دست عوامل باعث می‌شوند افراد تمایل کمتری برای سرمایه‌گذاری در بازار داشته باشند، چراکه ممکن است هزینه معاملاتی‌شان را افزایش دهد.

سومین عاملی که بر شاخص نقدشوندگی بازار سرمایه تاثیر مستقیم دارد، میزان نقدینگی موجود در اقتصاد کشور است. اقتصاد ایران به‌دلیل بالا بودن حجم نقدینگی تورم‌زا بوده (به‌دلیل توزیع نامتوازن پول بین مردم و کسب ثروت از مجاری غیرمولد) که در نهایت باعث می‌شود پول مازاد زیادی در اختیار افراد باشد. این در حالی است که حجم پول باید با میزان رشد اقتصادی و تولید ناخالص داخلی تناسب داشته باشد اما متاسفانه این تناسب در اقتصاد کشور ما بهم ریخته و باعث ایجاد مشکلات زیادی نیز شده است.

بنابراین هرگاه افراد ترجیحات سرمایه‌ای بیشتری داشته باشند و البته پول زیادی هم در اختیارشان باشد می‌توان انتظار داشت که بازار سرمایه در مسیر رونق قرار بگیرد.

آخرین اخبار و تازه‌ترین تحلیل ها را در
www.Gostaresh.news
پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

شنبه
۲۹ آذر ۱۳۹۹- ۴ جمادی‌الاول ۱۴۴۲ - ۱۹ دسامبر ۲۰۲۰-شماره۱۶۸۵-پیاپی ۳۰۰۳

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

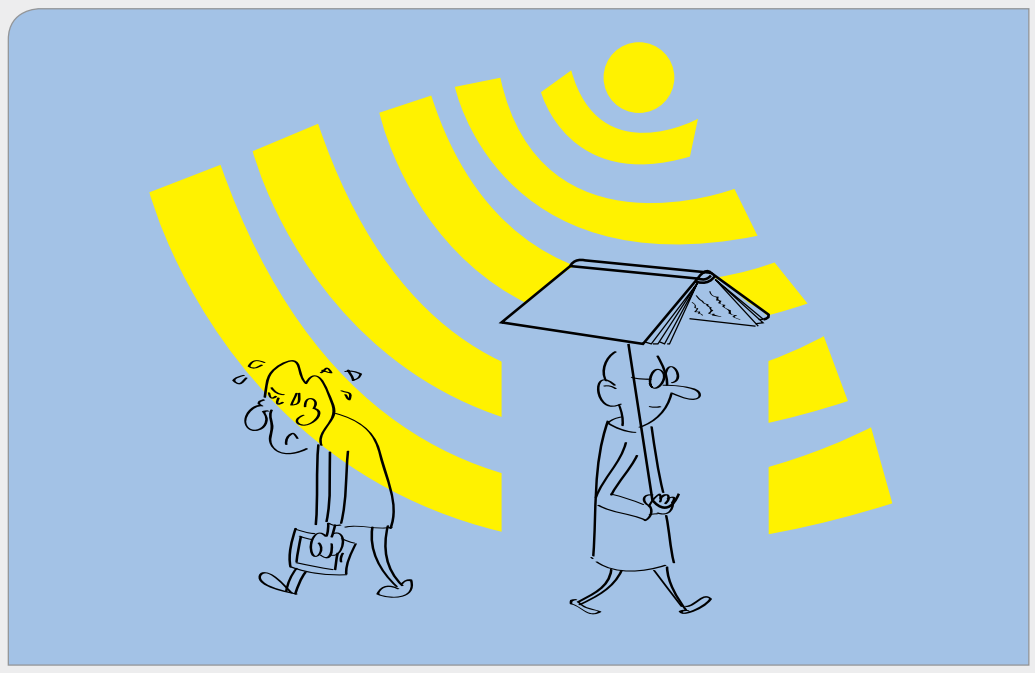
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام‌فراهانی -کوچه آزادگان شماره ۲۶ -کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

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

سرنوشت واگذاری‌ها در بودجه ۱۴۰۰



حسن روحانی ۱۹ آذر در جلسه هیات دولت درباره لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ گفت: کوچک کردن دولت و فروش سهام دولت در بورس و در بازار، یکی از کارهای مهم برای چابکی دولت است. این یعنی مردمی کردن اقتصاد که پیام مهم بودجه سال آینده است. بودجه‌ریزی عملیاتی، پیام دیگر بودجه سال ۱۴۰۰ است و افتخار دولت یازدهم و دوازدهم این است که بودجه را از اتاق دربسته و سربسته بیرون و پشت اتاق شیشه‌ای آورد که همه مردم ببینند. اشاره رئیس‌جمهوری می‌تواند به واگذاری شرکت‌های دولتی در سال آینده باشد که باتوجه به لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ نسبت به امسال سرعت بیشتری می‌گیرد. یکی از منابع درآمدی دولت‌ها در بودجه، واگذاری دارایی‌های مالی است. منابع حاصل از واگذاری شرکت‌های دولتی یکی از اجزایی است که در بخش واگذاری دارایی‌های مالی موردتوجه قرار می‌گیرد.

حساب کتاب دولت روی درآمد واگذاری شرکت‌ها

در قانون بودجه سال ۱۳۹۹، منابع حاصل از واگذاری شرکت‌های دولتی حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده، این در حالی است که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی ۹۵ هزار میلیارد تومانی از منابع حاصل از واگذاری شرکت‌های دولتی انجام شده است.

در لایحه بودجه ۱۴۰۰، درآمدهای دولت حدود ۳۱۸ هزار میلیارد تومان برآورد شده است؛ بنابراین منابع حاصل از واگذاری شرکت‌های دولتی سهمی حدود ۳۰ درصدی از درآمدهای دولت در سال ۱۴۰۰ خواهند داشت که این سهم در مقایسه با سال گذشته حدود ۷ برابر شده است. در قانون بودجه سال ۱۳۹۹، درآمدهای دولت حدود ۲۸۹ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده بود و منابع حاصل از واگذاری شرکت‌های دولتی سهمی حدود ۴ درصدی از این میزان درآمد داشت.

افزایش پیش‌بینی منابع حاصل از واگذاری سهام، سهم‌الشرکه، اموال، دارایی‌ها و حقوق مالی و نیروگاه‌های متعلق به دولت و موسسه‌ها و شرکت‌های دولتی وابسته و تابع، با افزایش از ۶۷۰۰ میلیارد تومان به ۹۰ هزار میلیارد تومان بیشترین تاثیر را در افزایش سهم منابع حاصل از واگذاری شرکت‌های دولتی در درآمدهای دولت داشته است.

وضعیت شرکت‌های دولتی در بودجه ۱۴۰۰

براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۰، ۳۸۲ شرکت به‌عنوان شرکت‌های دولتی، بانک‌های دولتی و موسسه‌های انتفاعی وابسته به دولت شناسایی شده‌اند. دو ردیف فرعی بودجه نیز برای شرکت ملی نفت ایران و شرکت ملی گاز ایران در نظر گرفته شده است. این شرکت‌ها شامل ۳۷۱ شرکت دولتی، ۹ بانک و ۲ مؤسسه انتفاعی وابسته به دولت هستند. در مجموع ۳۲۳ شرکت سودده یا در نقطه سربه‌سر هستند و ۵۹ شرکت نیز به‌عنوان شرکت‌های زیانده شناسایی شده‌اند.

بخش عمده شرکت‌های زیانده را شرکت‌های سهامی آب منطقه‌ای تشکیل می‌دهند؛ با این حال، سازمان‌های اقتصادی دیگری مانند سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و همچنین سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها نیز در این فهرست قرار دارند. علاوه بر این، شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت سهامی کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان نیز از جمله شرکت‌های دولتی زیانده هستند. سازمان صداوسیمای جمهوری اسلامی ایران و بانک سپه از دیگر مؤسسه‌های زیاندهی هستند که در پیوست سوم بودجه سال ۱۴۰۰ از آنها نام برده شده است. اینکه کدام یک از شرکت‌ها قابل‌واگذاری هستند، براساس قانون اصل ۴۴ مشخص می‌شود.

کدام شرکت‌ها واگذار می‌شوند؟

براساس اصل ۴۴ قانون اساسی، نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران سه بخش دارد: دولتی، تعاونی و خصوصی که زمینه فعالیت هر ۳ بخش را نیز همین قانون مشخص کرده است.

بخش دولتی شامل همه صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه، تامین نیرو، سدها و شبکه‌های بزرگ آبرسانی، رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمایی، کشتیرانی، راه، راه‌آهن و مانند اینهاست که به‌صورت مالکیت عمومی و در اختیار دولت است. بخش تعاونی شامل شرکت‌ها و مؤسسه‌های تعاونی تولید و توزیع است که در شهر و روستا طبق ضوابط اسلامی تشکیل می‌شود. بخش خصوصی نیز شامل آن قسمت از کشاورزی، دامداری، صنعت، تجارت و خدمات می‌شود که مکمل فعالیت‌های اقتصادی دولتی و تعاونی است. بر این اساس، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، فعالیت‌های اقتصادی را در ۳ گروه طبقه‌بندی کرده است؛ گروه یک، همه فعالیت‌های اقتصادی جز موارد گروه ۲ و ۳ را در برمی‌گیرد. گروه ۲ شامل فعالیت‌های اقتصادی جز گروه ۳ است که در اصل ۴۴ قانون اساسی به آنها اشاره شده است.

گروه ۳ شامل ۱۱ فعالیت اقتصادی است که ۱۰۰ درصد دولتی هستند. «شبکه‌های مادر مخابراتی و امور واگذاری بسامد (فرکانس)»، «شبکه‌های اصلی تجزیه و مبادلات و مدیریت توزیع خدمات پایه پستی»، «تولیدات محرمانه یا ضروری نظامی، انتظامی و امنیتی به تشخیص فرماندهی کل نیروهای مسلح»، «شرکت ملی نفت ایران و شرکت‌های استخراج و تولید نفت خام و گاز»، «معادن نفت و گاز»، «بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بانک ملی ایران، بانک سپه، بانک صنعت و معدن، بانک توسعه صادرات، بانک کشاورزی، بانک مسکن و بانک توسعه تعاون»، «بیمه مرکزی و شرکت بیمه ایران»، «شبکه‌های اصلی انتقال برق»، «سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران»، «سدها و شبکه‌های بزرگ آبرسانی» و «رادیو و تلویزیون» ۱۱ فعالیتی است که براساس قانون برعهده دولت قرار گرفته است. ۱۷۵ شرکت دولتی که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ از آنها نام برده شده، در گروه ۳ قرار دارند و براساس قانون، امکان واگذاری آنها وجود ندارد. ۱۰۶ شرکت در گروه ۲ قرار دارند و دولت می‌تواند حداکثر تا ۲۰ درصد سهام هر یک از آنها را در اختیار داشته باشد و ۲۵ شرکت نیز با قرار گرفتن در گروه یک باید به‌صورت کامل به بخش خصوصی واگذار شوند. در بین ۷۲ شرکت باقیمانده، ۱۲ شرکت مادر تخصصی وجود دارد که باید پس از تعیین‌تکلیف شرکت‌های تابعه آنها، در زمینه واگذاری‌شان تصمیم‌گیری شود. ۶۴ شرکت دولتی نیز در سال‌های گذشته به‌دلایل مختلف از گروه‌های یک و ۲ خارج شده‌اند و تاکنون تعیین‌تکلیف نشده‌اند.

از فضای مجازی

تعامل منطقی با جهان

بی‌شک، بلایی که امریکا بر سر ژاپن، آلمان و ویتنام آورده، بر سر ایران نیاورده است. در بستر اجتماعی و از همه مهم‌تر، در عقبه تاریخی این ۳ کشور تنفری که نسبت به امریکا وجود دارد، در ایرانی‌ها وجود ندارد. با این وجود امروز رفتار این ۳ کشور در ارتباط با امریکا نه براساس تنفر یا رویاهای فضایی، بلکه برمبنای واقعیت‌های زمینی تنظیم شده است. ژاپن، آلمان و ویتنام در تنظیم معادلات خود با امریکا برد-برد را نه برمبنای پنجاه-پنجاه، بلکه براساس ظرفیت معنا کرده و برای خویش از این معنا فرصت‌سازی کرده‌اند. ما به‌عنوان ایران انتخاب کرده‌ایم یک استثنا باشیم. ما در حالی مسئولیت تغییر جهان را عهده‌دار شده‌ایم که خود را نمی‌توانیم تغییر دهیم. ما برعهده گرفته‌ایم که اسرائیل را از نقشه جغرافیا پاک کنیم و فلسطینی‌ها را دوباره صاحب وطن کنیم. ما برعهده گرفته‌ایم که برپاکننده عدالت روی زمین باشیم. بازی سیاست، بازی قدرت و عمل ممکن است. در زمین سیاست نمی‌شود بدون محاسبه سخن گفت و عمل کرد. باید از نگاه آرمانی رها شد و به واقعیت حاکم بر زمین، تن داد. این سخن به‌معنای تسلیم نیست، بلکه به‌معنای تنظیم سیاست براساس قدرت و ظرفیت است. عدم تن دادن به واقعیت‌های حاکم بر صحنه سیاست، فاجعه‌ای همراه با تحقیر ملی داشته و خواهد داشت.

قرارداد ترکمنچای میان ایران و روسیه، جام زهر و حتی برجام از منظری تجلی بکارگیری سیاست عدم درک واقعیت‌های حاکم بر معادلات قدرت بوده است. بی‌شک، بلایی که امریکا بر سر ژاپن، آلمان و ویتنام آورده، بر سر ایران نیاورده و در بستر اجتماعی و از همه مهم‌تر، در عقبه تاریخی این ۳ کشور تنفری که نسبت به امریکا وجود دارد، در ایرانی‌ها وجود ندارد.

با این وجود امروز رفتار این ۳ کشور در ارتباط با امریکا نه براساس تنفر یا رویاهای فضایی، بلکه برمبنای واقعیت‌های زمینی تنظیم شده است. ژاپن، آلمان و ویتنام در تنظیم معادلات خود با امریکا برد-برد را نه برمبنای پنجاه-پنجاه، بلکه براساس ظرفیت معنا کرده و برای خویش از این معنا فرصت‌سازی کرده‌اند. امریکا قدرت خشن و عریانی است که جنایات آن بر همگان روشن است؛ بنابراین باور یا اعتماد به امریکا ساده‌لوحی است، اما عدم پذیرش و تاثیرگذاری عامل مهمی به نام امریکا بر نظام بین‌الملل نیز ساده‌لوحی بزرگ‌تر است. نباید خطا کرد و در دامی افتاد که بقای ایران را به خطر اندازد. هیچ جنگی به یک باره آغاز نمی‌شود.

زمینه جنگ‌ها در شیبی آرام شکل می‌گیرد. باید به‌جای شیب‌سازی برای جنگ، برای صلح، بستر ساخت. اینجا خاورمیانه است. این بخش از جهان در طول تاریخ مورد توجه و رقابت بوده و همچنان هست. خاورمیانه بر خلاف اوراسیا، آتلانتیک و شرق دور، قدرت تمام‌کننده‌ای چون روسیه، امریکا و چین ندارد. البته به‌علت حساسیت و منافع متعدد و متضاد حاکم بر خاورمیانه، قدرت‌های فرامنطقه‌ای نیز اجازه ظهور قدرت تمام‌کننده در این منطقه نمی‌دهند. شاید درک این نکته بتواند برای ایران، ترکیه و عربستان نقطه عزیمت به پایان رقابت و قائل شدن به جایگاه خاص برای خویش باشد. نگذاریم قامت بلند ایران خم شود.

این کشور غنی از منابع و نیروی انسانی می‌تواند نه قدرت مطلق در خاورمیانه، اما از عناصر اصلی قدرت باشد. همان‌گونه که استثناها در حیات زیستی دوام نمی‌آورند، در محیط سیاسی و نظام بین‌الملل نیز سخت است که استثناها دوام آورند و به اهداف خود برسند. هر کس که دغدغه ایران را دارد، باید بداند که درک شرایط و محیط منطقه‌ای و بین‌المللی به‌تنهایی کافی نیست و باید این درک عامل ورود به تغییر باشد. تطبیق سیاست‌های کشور براساس ظرفیت‌های ایران، عامل توسعه و قدرت است. برای بزرگی، ماندگاری، توسعه و پیشرفت ایران، همچنان فرصت است و تا دیر نشده باید از استثنا بودن خارج شد و در تعامل منطقی با جهان، فقط به منافع قابل دستیابی اندیشید.

منبع: کانال تلگرامی مجمع فعالان اقتصادی

دریچه

رویای نفت و بودجه ۱۴۰۰



پیش‌فروش نفت به‌معنای انتشار اوراقی با سررسید ۲ساله است که نرخ سودی معادل افزایش نرخ ارز و افزایش نرخ نفت خواهد داشت و حداقل سود سپرده بلندمدت نیز برای خریداران این اوراق تضمین می‌شود. در صورت گشایش در صادرات نفت این اوراق با تحویل نفت تسویه خواهد شد؛ در غیر این صورت دولت متعهد است معادل ریالی ارزش روز نفت را به دارندگان اوراق پرداخت کند. برخی کارشناسان معتقدند، این روش نه‌تنها هیچ مزیتی نسبت به اوراق ریالی فعلی ندارد، بلکه آثار مخرب متعددی به همراه دارد. انتشار این اوراق به‌دلیل وابستگی به نرخ ارز و قیمت نفت در تاریخ سررسید، در صورت تداوم نوسانات نرخ ارز و روند افزایشی نرخ نفت، بازدهی بسیار بالایی خواهد داشت و از یک سو تعهدات دولت را افزایش داده و موجب ناپایداری بسیار زیاد بدهی‌های دولت و ازسوی دیگر افزایش نرخ بهره در اقتصاد می‌شود. پیش‌بینی فروش نفت در بودجه سال بعد ۳ برابر میزان واقع‌بینانه در نظر گرفته شده که می‌تواند برای کشور بسیار خطرناک باشد.

خبر روز

رشد بودجه «فرهنگ و هنر» در لایحه ۱۴۰۰



معاون توسعه مدیریت و منابع وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی از رشد ۴۰ درصدی «ردیف ۱۱۴۰۰۰» وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی که به فعالیت‌های فرهنگی، هنری، قرآنی و... اختصاص دارد خبر داد و توسعه هنر را پایه رشد و توسعه کشور در همه زمینه‌ها عنوان کرد.

لادن حیدری در گفت‌وگو با ایرنا با تشریح جزئیات بودجه پیشنهادی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و برخی زیرمجموعه‌های این وزارتخانه، درباره رشد اعتبارات فرهنگی در سال ۱۴۰۰، گفت: توسعه فرهنگ و هنر کشور پایه و اساس توسعه در همه زمینه‌هاست. برای پویایی و نشاط جامعه و ارتقا و توسعه فرهنگ کشور لازم است اعتبارات فرهنگ و هنر حمایت شود که دولت با همه تنگناها اهتمام لازم را در این زمینه داشته است. معاون وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی افزود: در حال حاضر موضوع تخصیص بودجه ۱۴۰۰ بین دولت و مجلس در حال بررسی است و باتوجه به اهمیت موضوع فرهنگ و رویکرد فرهنگی که رهبر معظم انقلاب دارند، انتظار داریم مجلس یازدهم برای بهبود وضع فرهنگ و هنر کشور در سال ۱۴۰۰ فضای مناسب‌تری فراهم آورد.

تاکید بر توسعه دولت الکترونیک

حیدری درباره افزایش اعتبار برنامه‌ها گفت: یکی از برنامه‌های حائزاهمیت در وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی که موجب تسهیل دسترسی به حوزه فرهنگ و هنر و پاسخگویی مناسب‌تر به مخاطبان و اهالی فرهنگ و هنر خواهد شد، توسعه دولت الکترونیک است. وی افزود: اعتبارات توسعه دولت الکترونیک با رشد ۱۰۰ درصدی نسبت به سال گذشته، به مبلغ ۱۱۳۰۰۰ میلیون ریال در سال ۱۴۰۰ رسیده است. معاون توسعه مدیریت و منابع وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی با اشاره به اهمیت برنامه‌های هنری گفت: در دوران بحران کرونا بیش از پیش اهمیت فعالیت‌های فرهنگی هنری و آثاری که در زندگی مردم و جامعه دارند، نمایان شده است.

اعتبار توسعه نشر و ترویج کتابخوانی

به‌گفته معاون وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی همچنین در بودجه پیشنهادی، اعتبار توسعه نشر و ترویج کتابخوانی با ۶۵ درصد رشد نسبت به سال گذشته ۳۱۶۲۰۴ میلیون ریال شده است.

حیدری افزود: بسیاری از کسب‌وکارهای فرهنگی در سال ۹۹ آسیب دیده و به تعطیلی کشیده شده‌اند؛ بنابراین به‌منظور حل این مشکل تلاش کردیم در سال آینده حمایت از امور رفاهی و اجتماعی نویسندگان، هنرمندان و روزنامه‌نگاران افزایش مناسبی داشته باشد.

وی گفت: اعتبارات این برنامه با افزایش ۹۳ درصدی به ۱۱۶۲۱۳۵ میلیون ریال در سال ۱۴۰۰ رسیده است. همچنین بودجه حمایت از بهبود فضای کسب‌وکارهای فرهنگی و هنری با رشد ۵۸ درصدی به میزان ۸۵۳۷۰ میلیون ریال رسیده است.

رشد و توسعه فرهنگی

معاون توسعه مدیریت و منابع وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی با اشاره به مشکلات اصحاب فرهنگ و هنر کشور گفت: حرکت رو به جلوی جامعه در پی رشد و توسعه فرهنگی حاصل خواهد شد. دغدغه‌های خانواده فرهنگ و هنر و بخش خصوصی بسیار زیاد است؛ خصوصا با شیوع کرونا ضررهای فراوانی در این بخش به‌وجود آمده که تلاش ما در وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی رفع گوشه‌ای از این مشکلات و حمایت هرچه بیشتر از اصحاب فرهنگ و هنر و فعالیت‌های فرهنگی هنر است. این امر نیاز به عزم و همکاری دولت و مجلس دارد.

به گزارش ایرنا، حسینعلی امیری، معاون پارلمانی رئیس‌جمهوری روزی که لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ کل کشور با سقف ۲، ۴۰۰ هزار میلیارد تومان را تقدیم مجلس شورای اسلامی کرد، گفت: توجه به اصلاحات ساختاری، معیشت، سلامت، حمایت از تولید و اشتغال، توسعه صادرات غیرنفتی و تاکید بر حوزه‌های دانش‌بنیان از نکات برجسته بودجه ۱۴۰۰ است.

وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به‌عنوان مهم‌ترین نهاد فرهنگی کشور دارای دو ردیف بودجه‌ای شامل «ردیف ۱۱۴۰۰۰» و «۱۱۴۰۴۶» است که ردیف اول مربوط به فعالیت‌های زیرمجموعه معاونت‌های فرهنگی، قرآنی، مطبوعاتی، دولت الکترونیک، بازی‌های رایانه‌ای، مرکز فناوری اطلاعات و رسانه‌های دیجیتال، صندوق اعتباری هنر، موسسه هنرمندان پیشکسوت و... و ردیف دوم مربوط به بخش حمایت از نشر، مطبوعات و کتاب است.

شناسه ۱۰۶۲۷۴۵

آگهی فراخوان

شرکت شهرکهای صنعتی فارس

شرکت شهرکهای صنعتی فارس در نظر دارد تعدادی قطعه زمین در شهرکهای صنعتی شیراز، لار مرودشت، روزبدان فیروزآباد و ناحیه‌های صنعتی خرمبید و سپیدان ۳ (لیست پیوست سامانه) از طریق مزایده عمومی و طبق ضوابط و مقررات و دستورالعمل حق بهره‌برداری سازمان صنایع کوچک و شهرکهای صنعتی ایران به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط تخصیص دهد. لذا بدینوسیله از کلیه متقاضیان دعوت می‌شود نسبت به ثبت‌نام در سامانه تدارکات الکترونیک دولت بخش مزایده سپس نسبت به دریافت اسناد از طریق سامانه اقدام نمایند.

۱- تاریخ اخذ اسناد در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: از ۱۳۹۹/۰۹/۲۹ لغایت ۱۳۹۹/۱۰/۱۳

۲- آخرین مهلت تسلیم پیشنهادها، در سامانه تدارکات ساعت ۱۳ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ و فیزیکی پاکت الف (ضمانت‌نامه یا فیش نقدی) ساعت ۱۴:۳۰ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ دبیرخانه شرکت.

۳- تاریخ کمیته بازگشایی پاکت‌ها: ۱۳۹۹/۱۰/۱۵

۴- سایراطلاعات و جزییات مربوطه در اسناد فراخوان درج شده است.

تلفن تماس: ۳۲۳۶۰۵۷۰

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ۱۳۹۹/۰۹/۰۲ می‌باشد.

م الف ۹۶۴۵

روابط عمومی شرکت شهرکهای صنعتی فارس