اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۳۰ دی ۱۴۰۲
• ۸ رجب ۱۴۴۵
• ۲۰ ژانویه ۲۰۲۴

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۸۱۱ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۴۹۳ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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



سرمقاله


سندروم کلنگ‌زنی‌های بی‌قرار ۲


وارثان پروژه‌های نیمه‌تمام ۲

یادداشت‌های امروز


برنامه‌های توسعه در صنعت خودرو ۴


توجیه اقتصادی با تکیه بر توازن و تعادل ۸


نقش سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها ۱۰

گفت‌وگو


دعوای مجلس و دولت زرگری است ۱۲



سرزمین پروژه‌های ناتمام

سیاست‌زدگی، آفت صنعت خودرو ۴
زیان توسعه از منفعت آن پیشی گرفت ۵
فولادسازی، قربانی توسعه اشتباه ۶
دولت سیزدهم چه پروژه‌های نیمه‌تمامی را تمام کرد ۷
سرنوشت نامعلوم فرودگاه‌های بی‌مسافر ۸
فرودگاه‌ها روی باند توسعه نامتوازن ۹
وضعیت حاد پروژه‌های نیمه‌کاره ۱۰
چگونه مجلس بودجه را سنگین‌تر می‌کند؟ ۱۱
برنامه‌ریزی در بستر بی‌برنامگی ۱۳

عکس: صمت

آگهی فراخوان عمومی

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company

«بومی‌سازی «ساخت، نصب و راه‌اندازی» یک دستگاه فیدر کوتینگ مربوط به متریال هندلینگ کارخانه احیا مستقیم شرکت جهان فولاد سیرجان»

«مناقصه شماره ۰۲۹۲-ک-م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد «بومی‌سازی (ساخت، نصب و راه‌اندازی) یک دستگاه فیدر کوتینگ مربوط به متریال هندلینگ کارخانه احیا مستقیم» را به شرکت‌های سازنده معتبر داخل کشور واگذار نماید. لذا از شرکت‌های صلاحیتدار دعوت به عمل می‌آید حداکثر تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۱، نامه اعلام آمادگی خود را به همراه مدارک و مستندات براساس دستورالعمل ارزیابی کیفی مناقصه‌گران به آدرس ایمیل tender@sjscosteel.com ارسال نمایند.

▣ شرایط

۱- شرکت‌ها می‌بایست جهت دریافت دستورالعمل ارزیابی کیفی به آدرس اینترنتی سایت شرکت به آدرس www.sjsco.ir مراجعه نمایند. (تکمیل و ارسال فرم دستورالعمل مذکور به منظور ارزیابی کیفی الزامی است)
۲- درخواست رسمی با ذکر شماره و موضوع مناقصه (اعلام آدرس ایمیل، شماره تلفن ثابت و همراه الزامی است.)
۳- اساسنامه و مدارک ثبتی، رزومه سوابق، مدارک و مستندات توان مالی ،گواهینامه اعلام رضایت کارفرمایان و سایر مدارک و مستندات مطابق دستورالعمل ارزیابی کیفی.
٤- در صورت عدم ارائه مستندات مربوط به موارد مذکور؛ شرکت متقاضی مردود و از روند مناقصه کنار گذاشته خواهد شد و حق هیچگونه اعتراضی را نخواهد داشت.

▣ سایر موارد:

۱- ارائه اسناد و اعلام آمادگی مطابق شرح بالا هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد و شرکت جهان فولاد در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است.
۲- شرکت جهان فولاد سیرجان پس از ارزیابی مستندات ارسالی، شرکت‌هایی که در این مرحله واجد صلاحیت مقدماتی باشند را به مناقصه دعوت خواهد کرد.
۳- هزینه چاپ آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.
٤- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷ یا ۳۱۲۵۷۶۰۰-۰۳٤ داخلی ۶۱٤۳ تماس حاصل نمایید.

واحد دبیرخانه کمیسیون معاملات (شرکت جهان فولاد سیرجان)

مناقصه عمومی طراحی و ساخت و نصب ۸ دستگاه تیکنر

صبانور
شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در نظردارد طراحی و ساخت و نصب ۸ دستگاه تیکنر کارخانه کنسانتره‌سازی سنگ‌آهن خود، واقع در استان کردستان را به تامین‌کننده واجد شرایط واگذار نماید. لذا تامین‌کنندگان واجد شرایط می توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱۷۶۴۵۳۲۵ تماس گرفته و یا به آدرس اینترنتی www.sabanour.com قسمت فراخوان - مناقصه مراجعه نمایند و پاکات خود را مطابق شرایط مناقصه با ورود به سامانه تامین‌کنندگان صبانور بصورت دربسته مهرو موم شده، از تاریخ درج آگهی تا تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۰ به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق- خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ٤۹ -طبقه سوم (بخش دبیرخانه) تحویل نمایند. مناقصه‌گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی در این زمینه مسموع نخواهد بود و به پیشنهادهای مشروط، مبهم و فاقد ضمانت شرکت در مناقصه و همچنین به پیشنهادهایی که بعد از مدت مقرر در آگهی واصل شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

آگهی مزایده عمومی

شماره مزایده: ۰۲۰۴۲۲

HOSCO
شرکت فولاد هرمزگان

موضوع مزایده: روغن ضایعاتی

شرکت فولاد هرمزگان جنوب درنظر دارد مقدار ۵۰،۰۰۰ لیتر روغن ضایعاتی خود را از طریق مزایده عمومی مطابق جدول ذیل به فروش برساند. اشخاص حقیقی و حقوقی می توانند مطابق جدول زمانی انجام مزایده (به استثنای ایام پنجشنبه و تعطیل رسمی) پس از واریز مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب ۰۱۱۱۱۱۱۱۰۰۰۰۸ نزد بانک ملی شعبه گمرک بندرعباس بنام شرکت فولاد هرمزگان جنوب و ارسال فیش واریزی به شماره فکس ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۵۵ و یا پست الکترونیک soleimani.m@hosco.ir نسبت به اخذ اسناد مزایده و هماهنگی جهت بازدید اقدام نمایند.

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

لازم به ذکر است جهت شرکت در مزایده بازدید از موضوع مزایده و نمونه گیری قبل از ارائه پیشنهاد قیمت توسط متقاضی الزامی می‌باشد و در صورت عدم بازدید و ارائه پیشنهاد قیمت، هیچگونه عذر و بهانه ای از متقاضی مبنی بر عدم آگاهی از وضعیت کیفی، قابل پذیرش نمی‌باشد.

شماره مزایده	شرح کالا	مقدار (لیتر)	مبلغ ضمانت (ریال)
۰۲۰۴۲۲	روغن ضایعاتی	۵۰،۰۰۰	۵درصد مبلغ کل پیشنهادی

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

▣ جدول زمانی انجام مزایده:

تاریخ شروع فروش اسناد	تاریخ پایان فروش اسناد	آخرین مهلت تحویل پاکت	تاریخ گشایش پاکت‌ها
۱۴۰۲/۱۰/۲۸	۱۴۰۲/۱۱/۱۰	۱۴۰۲/۱۱/۱۵ تا ساعت ۱۲:۰۰	۱۴۰۲/۱۱/۱۷

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

همچنین متقاضیان محترم برای آگاهی بیشتر می‌توانند درساعات اداری با شماره تلفن ۰۷۶-۳۱۸۸۸۵۶٤ و همراه ۰۹۱۷۹۵۹۸۷۱٤ آقای عسکری‌زاده یا ۰۷۶ -۳۳۵۳۰۰۳ داخلی ۸۵۶٤ تماس حاصل فرمایند و یا به سایت فولاد هرمزگان www.hosco.ir مراجعه نمایند.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب

آگهی فراخوان عمومی

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company

«بومی‌سازی «ساخت، نصب و راه‌اندازی» یک عدد کمپرسور گاز پرج شرکت جهان فولاد سیرجان»

«مناقصه شماره ۰۲۹۷-ک-م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد «بومی‌سازی (ساخت، نصب و راه‌اندازی) یک عدد کمپرسور گاز پرج» را به شرکت‌های سازنده معتبر داخل کشور واگذار نماید. لذا از شرکت‌های صلاحیتدار دعوت به عمل می‌آید حداکثر تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۱، نامه اعلام آمادگی خود را به همراه مدارک و مستندات براساس دستورالعمل ارزیابی کیفی مناقصه‌گران به آدرس ایمیل tender@sjscosteel.com ارسال نمایند.

▣ شرایط

۱- شرکت‌ها می‌بایست جهت دریافت دستورالعمل ارزیابی کیفی به آدرس اینترنتی سایت شرکت به آدرس www.sjsco.ir مراجعه نمایند. (تکمیل و ارسال فرم دستورالعمل مذکور به منظور ارزیابی کیفی الزامی است)
۲- درخواست رسمی با ذکر شماره و موضوع مناقصه (اعلام آدرس ایمیل، شماره تلفن ثابت و همراه الزامی است.)
۳- اساسنامه و مدارک ثبتی، رزومه سوابق، مدارک و مستندات توان مالی ،گواهی‌نامه اعلام رضایت کارفرمایان و سایر مدارک و مستندات مطابق دستورالعمل ارزیابی کیفی.
٤- در صورت عدم ارائه مستندات مربوط به موارد مذکور؛ شرکت متقاضی مردود و از روند مناقصه کنار گذاشته خواهد شد و حق هیچگونه اعتراضی را نخواهد داشت.

▣ سایر موارد:

۱- ارائه اسناد و اعلام آمادگی مطابق شرح بالا هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد و شرکت جهان فولاد در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است.
۲- شرکت جهان فولاد سیرجان پس از ارزیابی مستندات ارسالی، شرکت‌هایی که در این مرحله واجد صلاحیت مقدماتی باشند را به مناقصه دعوت خواهد کرد.
۳- هزینه چاپ آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.
٤- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷ یا ۳۱۲۵۷۶۰۰-۰۳٤ داخلی ۶۱٤۳ تماس حاصل نمایید.

واحد دبیرخانه کمیسیون معاملات (شرکت جهان فولاد سیرجان)

سرمقاله



سندروم کلنگ‌زنی‌های بی‌قرار

عاطفه خسروی
مدیر مسئول

در جست‌وجوی تعداد طرح‌های نیمه‌تمام در موتور جست‌وجوگر گوگل با آمارهای مختلفی مواجه می‌شوید که در بازه‌های زمانی متفاوت ازسوی مسئولان مختلف ارائه شده است. یکی از این آمارها ۱۶ اسفند سال گذشته ازسوی مهدی جمالی‌نژاد، معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور در جمع خبرنگاران، مطرح شده که از وجود بیش از ۸۰ هزار طرح نیمه‌تمام در کشور خبر می‌دهد. به‌گفته این مقام مسئول تکمیل این طرح‌ها نیازمند تامین بیش از ۶۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار است.

مروری بر این خبرها حاکی از آن است که طرح‌های نیمه‌تمام هر سال بر نیمه‌تمام‌های قبلی اضافه می‌شود و تنها زمان و پول را هدر می‌دهد. ازسوی دیگر بسیاری از طرح‌های عمرانی و ملی با صرف هزینه بالا از توجیه اقتصادی برخوردار نیستند و دستاوردی جز اتلاف زمان و پول نداشته‌اند.

این درحالی است که در تمام برنامه‌های توسعه‌ای و لوایح بودجه، بر توجیه فنی و اقتصادی پروژه‌ها برای تخصیص اعتبار تاکید شده است. به‌عنوان نمونه کم نیستند فرودگاه‌هایی که در چند دهه گذشته با صرف هزینه‌های میلیاردی به بهره‌برداری رسیده‌اند و امروز تنها هزینه نگهداری آنها روی دست دولت مانده است.

شاید بتوان عنوان این پدیده را «سندروم کلنگ‌زنی‌های بی‌قرار» دانست که در دهه‌های گذشته بسیاری از مسئولان را گرفتار کرده و پیامد آن انتقال انبوه طرح‌های نیمه‌تمام از دولتی به دولت دیگر است. برخی دیگر از پروژه‌ها و طرح‌های کلان استانی، تنها به درخواست و پیگیری نمایندگان مجلس شورای اسلامی در حوزه‌های انتخابیه، مطرح و اجرایی شده‌اند، اما بعد از بهره‌برداری، سودآوری متناسب با اعتبار هزینه‌شده را نداشته‌اند.

در کشورهای توسعه‌یافته برای مدیریت پروژه‌های عمرانی از سه روش «مشارکت خصوصی عمومی»، «واگذاری» و «اولویت بندی» طرح‌ها با تکیه بر دو فاکتور توجیه اقتصادی و آمایش سرزمین استفاده می‌شود. در این فرآیند طرح‌ها با معیار توجیه اقتصادی به سه گروه طرح‌های دارای توجیه اقتصادی، طرح‌های بدون‌توجیه اقتصادی اما قابل اقتصادی‌سازی و طرح‌های بدون‌توجیه اقتصادی و غیرقابل اقتصادی‌سازی تقسیم می‌شوند. سپس برای طرح‌های دسته اول و دوم از روش‌های «مشارکت خصوصی عمومی» و «واگذاری طرح‌ها» و برای طرح‌های دسته سوم، از روش «اولویت‌بندی» استفاده می‌شود.

در دو روش نخست جذب سرمایه از مهم‌ترین فاکتورها است. این در حالی است که فرش قرمز ایران برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی سال‌هاست پهن شده، اما عدم‌ثبات سیاسی و اقتصادی در کنار تلی از موانع کوچک و بزرگ، راه ورود سرمایه‌های آن‌سوی آب به ایران را سد کرده است.

آمار موسسات بین‌المللی در بررسی شاخص‌های اقتصادی جهان نیز استدلالی بر این مدعاست. چنانچه آخرین گزارش سرمایه‌گذاری خارجی آنکتاد خبر از جذب یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۲۲ می‌دهد و ایران در شاخص جذب سرمایه‌گذاری خارجی رتبه ۷۹ در جهان و ۴ در خاورمیانه را از آن خود کرده و پشت سر بحرین کوچک ایستاده است.

موسسه رتبه‌بندی فیچ نیز نمره ایران در شاخص «ریسک تجارت و سرمایه‌گذاری» را ۳۶ از ۱۰۰ اعلام کرده که به‌معنی رتبه سیزدهم ایران در میان ۱۸ کشور همسایه و منطقه خاورمیانه و افریقاست.

گزارش فیچ با تاکید بر ظرفیت‌های بالقوه ایران برای سرمایه‌گذاری، مسیر جذب سرمایه‌گذاری خارجی را پرچالش دانسته و می‌گوید حتی در صورت رفع تحریم نیز موانع ساختاری پرشماری در مسیر سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی وجود دارد.

به این ترتیب در شرایطی که اقتصاد ایران نیاز مبرمی به منابع مالی داخلی و بین‌المللی و جذب سرمایه دارد، رتبه‌های کشورمان در شاخص‌های «ریسک اعتباری» و «ریسک سرمایه‌گذاری» مطلوب نیست. ایران همواره با نوسانات شدید رتبه‌های ریسک اعتباری روبه‌رو بوده و این نوسان در ۲ دهه گذشته بیشتر هم شده است.

به گزارش موسسات بین‌المللی، نوسان یادشده ناشی از عوامل مختلفی مانند تحریم‌های اقتصادی، بی‌ثباتی سیاسی، نرخ تورم بالا، کاهش ارزش پول و ضعف سیستم بانکی است و هر سال قدرت ایران برای جذب سرمایه خارجی را ضعیف‌تر کرده است. سرمایه فرار است و اگر سودآوری موردانتظار را نداشته باشد، کوچ می‌کند؛ این اصل اقتصادی، منجر به فرار سرمایه داخلی نیز شده و در نهایت اقتصاد ایران را به شرایط امروز رسانده است.

از سوی دیگر حتی در صورت جذب سرمایه، طرح و اجرای پروژه‌های دارای توجیه اقتصادی و به‌دور از مصلحت‌اندیشی‌های سیاسی، منطقه‌ای و استانی، از جمله الزاماتی است که باید و باید و باید در اولویت کاری تمام دولت‌ها قرار گیرد.

یادمان باشد انبوه پروژه‌های نیمه‌تمام در کنار بسیاری دیگر از پروژه‌های کوچک و بزرگ عمرانی که با صرف سرمایه بالا، بلا استفاده مانده و خاک می‌خورند، حکایت از اجرای پروژه‌های بدون توجیه اقتصادی دارند.

در نهایت اینکه شرط اجرای موفق طرح‌های عمرانی، ساماندهی مناسب و کار کارشناسی دقیق برمبنای «توجیه اقتصادی» است و در صورت نبود توجیه اقتصادی عملا سرمایه‌گذاری بدون بازگشت است و شاهد هدررفت نیروی انسانی و مالی خواهیم بود.

سرزمین پروژه‌های ناتمام

داستان پروژه‌های نیمه‌تمام و اجرای طرح‌های ملی و عمرانی بدون توجه به توجیه اقتصادی، مختص این دولت و آن دولت نیست.

هزاران پروژه در سراسر کشور بدون برنامه مدون تامین مالی، بدون در نظر گرفتن CASH IN و جریان نقدینگی و حتی بدون طرح توجیهی مناسب، کلنگ زده شده‌اند، برخی در همان مرحله کلنگ‌زنی باقی مانده‌اند، برخی نیز ۵۰ درصد یا بیشتر پیشرفت کرده‌اند و حالا در این مرحله همه به حال خود رها شده‌اند، چون پول نیست!

پروژه‌های کلانی که معمولا از دولت قبلی به ارث رسیده و گاهی دولت بعدی نیز وارث و مسئول تکمیل طرح‌های نیمه‌کاره قبلی‌ها می‌شود.

مثال‌هایی از این دست از پروژه‌ها هم کم نیستند و پروژه‌هایی مانند آزادراه تهران ـ شمال یا مسکن مهر را می‌توان استخوان خردکرده‌های این مسیر دانست.

در ابعاد استانی نیز، گاهی با صدها مخزن نیمه‌کاره، خط لوله نیمه‌کاره، پل، جاده و تونل نیمه‌کاره، پالایشگاه و پتروشیمی و نیروگاه نیمه‌کاره، خطوط مترو و ایستگاه‌های راه‌آهن نیمه‌کاره، بیمارستان، مدرسه و دانشگاه نیمه‌کاره و... مواجه می‌شویم که به‌صورت ویرانه و خرابه‌هایی متروک به حال خود رها شده‌اند و همه سرمایه‌های خرج‌شده در این پروژه‌های نیمه‌تمام، در حال زنگ‌زدگی، پوسیدگی و فرسایش هستند و اگر هم روزی پولی برای ادامه پروژه‌ها برسد، باید هزینه زیادی برای رفع این استهلاک‌ها و استارت مجدد پروژه‌ها مصرف شود؛ آن هم در شرایطی که اگر بعد از گذر همه این سال‌ها، این پروژه‌ها هنوز صرفه اقتصادی داشته باشند.

به‌علاوه اینکه، از اساس اجرای این پروژه‌ها از ابتدای ارائه طرح دارای توجیه اقتصادی لازم بود یا تنها با پیگیری‌های سیاسی از سوی نمایندگان استان، موفق به اخذ مجوز شده‌اند؟

صمت در پرونده این شماره به آسیب‌های اقتصادی، طرح و اجرای پروژه‌هایی پرداخته است که عاری از توجیه اقتصادی بوده‌اند.



گرهی که با دندان هم باز نمی‌شود

درباره تعداد طرح‌های نیمه‌تمامی که روی دست دولت مانده حرف و نقل بسیار است، اما مهر سال ۱۴۰۲، رئیس گروه مشارکت عمومی و خصوصی سازمان برنامه‌وبودجه در گفت‌وگو با فارس گفت: «طبق سامانه طرح‌های نیمه‌تمام ۶۰ هزار طرح استانی و ۶ هزار طرح ملی نیمه‌تمام در کشور داریم.» در دهه‌های گذشته یکی از معضلات اصلی دولت‌ها، پروژه‌های نیمه‌تمامی هستند که از هر دولت به دولت بعدی منتقل می‌شوند؛ پروژه‌هایی که اغلب بدون برنامه و توجیه اقتصادی کلنگ خورده‌اند و براساس آخرین آمارها در حال حاضر حدود ۶۲هزار پروژه نیمه‌تمام در کشور داریم که از این میزان ۵۷ تا ۵۸ هزار پروژه استانی و ۵ تا ۶ هزار پروژه ملی هستند که برای تکمیل این طرح‌ها بیش از ۶۰۰ هزار میلیارد تومان منابع لازم است. با این همه دولت سیزدهم برای تکمیل طرح‌های پیشران، منابع اعتباری مختلفی را در نظر گرفته است که با تکمیل آنها، بخش مهمی از برنامه‌های دستیابی به نرخ‌های رشد پایدار اقتصادی بالاتر، محقق خواهد شد. در همین راستا، با محوریت وزارت اقتصاد بسته ۴۸ طرحی اقتصاد پیشران طراحی و اجرای آن را آغاز شده است.

تامین مالی آن نیز علاوه بر تسهیلات بانکی، از سود حاصل از هلدینگ‌های بزرگ پتروشیمی، معدنی و فولادی خواهد بود. از توان بخش خصوصی و حمایت صندوق توسعه ملی در کنار جذب سرمایه نیز در این مسیر استفاده خواهد شد. ۴۲ پروژه از این ۴۸ پروژه، مربوط به وزارت صنعت، معدن و تجارت با مجموع سرمایه‌گذاری حدود ۸.۷ میلیارد دلار است که این اقدام پاسخ مثبتی به رفع نگرانی‌های رهبر معظم انقلاب در حوزه سرمایه‌گذاری و فاصله گرفتن از خام‌فروشی خواهد بود.

سهم بخش عمرانی در بودجه‌های سنواتی همواره کمتر از میزان موردنیاز بوده که آن هم به‌دلیل عدم‌توازن بودجه، به‌صورت کامل تحقق نمی‌یابد و بیشتر به بودجه جاری که سهم عمده آن شامل حقوق و دستمزد می‌شود، پرداخته شده است.

بررسی‌ها نیز نشان می‌دهد که طی ۱۰ سال اخیر و از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۰ هر ساله سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای به‌نسبت کل بودجه کاهش یافته، به‌طوری‌که این نسبت از ۲۴ درصد در سال ۱۳۹۰ به حدود ۱۱درصد در سال ۱۴۰۰ رسید، همچنین سهم این بودجه از بودجه ۱۴۰۱ نیز حدود ۱۷درصد بود.

از سوی دیگر، طی سالیان گذشته همواره میزان تحقق بودجه‌های عمرانی نیز ناچیز بوده، به‌گونه‌ای‌که از حدود ۶۰ درصد تجاوز نکرده است.

این حجم پروژه بدون بودجه که سال به سال تورم هم بر کسری منابع مالی آن می‌افزاید، چگونه روی دست دولت‌ها مانده و اساسا متر و معیار کلنگ‌زنی یا پیشنهاد برای ساخت چنین پروژه‌هایی چه بوده است؟ آیا در زمان فعلی که کشور از نبود این پروژه‌ها به‌عنوان زیرساخت یا ظرفیت محروم است، دچار نقص یا فقدانی هم شده است که ضرورت تکمیل پروژه‌های وامانده از بودجه را گوشزد کند؟

در صورتی که مسئولان ذی‌ربط در سامانه‌ها و قوانینی که برای تکمیل این پروژه‌ها در نظر گرفته‌اند، پاسخ این پرسش‌ها را به‌صورت شفاف بیان کنند، شاید بخش خصوصی، سرمایه‌گذاران ایرانی و خارجی برای تکمیل این طرح‌ها تمایل بیشتری نشان دهند. پروژه‌ای که دولت کلنگ آن را به زمین زده، قاعدتا باید توسط خود دولت تامین اعتبار شده باشد؛ هرچند آمار نشان می‌دهد که سهم بودجه‌های عمرانی در بودجه سنواتی در حال افزایش است، اما بررسی نسبت بودجه عمرانی به جاری، راوی حکایت دیگری است.

بازوی پژوهشی مجلس شورای اسلامی در پژوهشی با عنوان «بررسی لایحه برنامه هفتم توسعه با تاکید بر طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای» بر انحراف عملکرد این طرح‌ها در طول اجرای برنامه ششم توسعه تاکید کرده است. طبق داده‌های این پژوهش «رسیدن نسبت اعتبارات عمرانی از کل مصارف بودجه عمومی به ۲۳درصد و افزایش سهم اعتبارات عمرانی استانی از مجموع اعتبارات عمرانی بودجه تا ۳۰درصد از جمله اهداف محقق‌نشده قانون برنامه ششم توسعه است. از سوی دیگر، افزایش سهم اعتبارات ردیف‌های متفرقه از مجموع بودجه عمرانی کشور، حجم بالای طرح‌های نیمه‌تمام ملی و استانی و رسیدن عمر متوسط طرح‌های عمرانی ملی بیش از ۱۶سال این ضرورت را آشکار می‌کند که در برنامه هفتم توسعه، نیاز جدی به مدیریت طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دولت وجود دارد.»

مشارکت، قانون می‌خواهد

یک دهه پیش، زمانی که نهضت کلنگ‌زنی در کشور به‌راه افتاد، پروژه‌ها برای مردم صرفه اقتصادی نداشت و ردیف اعتباری و مالی آنها هم مشخص نبود، اما در زمان کلنگ‌زنی، وضعیت مالی دولت مناسب بود و می‌توانست بودجه کافی برای این پروژه‌ها اختصاص دهد. این شرایط اما، دوام نداشت؛ حالا پروژه‌های نیمه‌کاره در حالی چند نسل دست‌به‌دست می‌چرخد که طرح توجیهی آنها قدیمی شده و باید طبق نیاز روز منطقه با صرف هزینه‌ای هنگفت بازنگری شوند. در شرایط فعلی، تنها راهکاری که کارشناسان و مسئولان آن را راهگشا می‌دانند، اولویت‌بندی پروژه‌ها، غربالگری و اشتراک آنها با بخش خصوصی است.

راهکاری که برای نخستین‌بار در بودجه سال ۹۷ خود را با عنوان تبصره ۱۹ نشان داد. دولت وقت برای افزایش اختیار و به‌رسمیت شناختن سازمان‌های برنامه‌وبودجه استان‌ها و با هدف رهایی از پروژه‌هایی که روی دست دولت مانده و بودجه‌ای برای اتمام آن وجود نداشت، خصوصی‌سازی پروژه‌ها را پیشنهاد داد. این در حالی است که دولت از سال ۹۷ لایحه مشارکت عمومی و خصوصی را به مجلس ارائه کرده و هنوز تکلیف این لایحه مشخص نشده است. باوجود این، بند یاد شده در بودجه سال ۹۷ گنجانده و در استان‌ها هم اجرا شد،اما پیشرفت چندانی نداشت، به‌طوری‌که در استانی مانند اصفهان از سال ۹۷ تا ۹۹ فقط ۱۲ طرح عمرانی نیمه‌تمام با سرمایه‌گذاری ۲۴۲ میلیارد تومان به بخش خصوصی ـ تعاونی در واگذار شد و البته اصفهان توانست رتبه نخست کشوری را در واگذاری طرح‌ها از نظر میزان سرمایه‌گذاری کسب کند.

آن‌طور که روحانی‌نژاد، رئیس گروه مشارکت عمومی و خصوصی سازمان برنامه‌وبودجه گفته است که کار غربالگری هزار طرح عمرانی نیمه‌تمام را ـ که قابلیت مشارکت دادن بخش خصوصی و تعاونی دارند ـ مشخص شده و دولت می‌خواهد از طریق سامانه طرح‌های نیمه‌تمام، اعتباراتی را نظارت کند که به طرح‌ها اختصاص می‌دهد و پیشرفت فیزیکی طرح‌ها را هم به‌صورت نظارت آنلاین داشته باشد. شواهد نشان می‌دهد تنها راهکار فعلی، جذب بخش خصوصی برای اتمام این پروژه‌ها است. در این صورت برای جذب سرمایه‌گذار، بررسی دقیق طرح‌های موجود و حذف یا تبدیل پروژه‌هایی که توجیه اقتصادی ندارند، ضروری است. در عین حال حمایت از طرح‌ها در بخش غیردولتی، آن هم بدون تعیین ضوابط و مقررات شفاف، می‌تواند خطر بروز فساد در دستگاه‌های اجرایی را از مسیر حمایت‌های سلیقه‌ای تقویت کند؛ به‌همین‌دلیل بررسی و تصویب لایحه مشارکت عمومی و خصوصی در مجلس ضروری است.

مولدسازی درمان درد نیمه‌تمام‌ها می‌شود؟

باتوجه به انبوه پروژه‌های نیمه‌تمام و منابع محدود دولت‌ها، دولت سیزدهم قصد دارد از محل عواید طرح مولدسازی املاک و دارایی‌های مازاد خود، به تکمیل پروژه‌های اولویت‌دار عمرانی بپردازد.

قربانزاده، رئیس سابق سازمان خصوصی‌سازی در این ارتباط گفته بود که «قرار است منابع حاصل از مولدسازی صرف پروژه‌های عمرانی شود و در بخش هزینه‌های جاری دولت تزریق نخواهد شد.»

او با ذکر مثالی تاکید کرده بود که «به‌عنوان نمونه درآمد مولدسازی املاک مازاد در استان فارس صرف اتمام آزادراه شیراز - اصفهان خواهد شد یا در گیلان، ملک مازاد دانشگاه علوم پزشکی در قبال تکمیل بیمارستان پورسینای آن استان واگذار خواهد شد.» البته باتوجه به اینکه مولدسازی دارایی‌های مازاد دولت در ابتدای مسیر خود قرار دارد، باید منتظر ماند و دید دولتمردان وعده خود مبنی بر هزینه‌کرد درآمد حاصل از مولدسازی در بخش پروژه‌های نیمه‌تمام را عملیاتی می‌کنند یا خیر؟ همراه کردن نظارت بر طرح‌های عمرانی با نظارت بودجه‌ای، موضوعی است که معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهوری با جدیت دنبال خواهد کرد.

امیر منصور برقعی، معاون برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهوری در آیین تودیع معاون امور فنی این معاونت با اظهار این مطلب، افزود: این معاونت نظام فنی و اجرایی کشور را مدیریت می‌کند و باید به این نکته توجه شود که نظام مذکور یک سند اصلی و محوری به نام قانون مناقصات دارد و ضروری است که در پیاده‌سازی این نظام با کنترل ورودی و خروجی‌ها، نسبت به ارتقای کارآیی نظام فنی و اجرایی کشور، اهتمام لازم را به‌عمل آوریم.

سخن پایانی

بنابراین با پایان عمر دولت‌ها، تعدادی از پروژه‌ها به سال‌های بعد منتقل می‌شوند و معضل تخصیص بودجه عمرانی همچنان ادامه خواهد داشت، البته اولویت‌بندی طرح‌ها مبتنی بر میزان پیشرفت و توجیه‌پذیری و البته استفاده از توان بخش خصوصی در تکمیل طرح‌های عمرانی می‌تواند گامی رو به جلو در این حوزه باشد؛ اما به هر حال باتوجه به حجم انبوه طرح‌های نیمه‌تمام، نمی‌توان با اتکا به این روش‌ها، امیدی به اتمام طرح‌ها و بیرون آمدن از این معضل قدیمی داشت، بلکه باید منابع جدیدی برای تخصیص بودجه‌های عمرانی تعریف شوند. به‌گفته کارشناسان در کنار عدم‌برنامه‌ریزی دقیق دولت برای تخصیص کامل بودجه، کاهش منابع و جزیره‌ای فکر کردن مسئولان استانی، نمایندگان مجلس و دستگاه‌های اجرایی؛ منجر به معطل ماندن بودجه این بخش شده است.

یادداشت



وارثان پروژه‌های نیمه‌تمام

سروش سلماسی
پژوهشگر اقتصادی

پروژه‌های نیمه‌تمام یکی از دغدغه‌های دولت‌های مختلف در عرصه عمران و توسعه کشور است و به‌عنوان یک بیماری واگیردار از دولتی به دولت دیگر منتقل می‌شود. مسئولان دولت‌ها همواره از این معضل که به‌واسطه سوءمدیریت دولت‌های قبلی به آن دچار شده‌اند، شکایت داشته‌اند و هر دولتی که بر سر کار می‌آید، یکی از شکایت‌هایش پروژه‌های نیمه‌تمامی است که از دولت‌های قبل برایش به‌ارث مانده است. برخی از این پروژه‌های ناتمام، بدون توجیه فنی و اقتصادی و بی‌توجهی به منابع تامین مالی آنها کلنگ‌زنی شده‌اند. تمام دولت‌ها نیز از همان نخستین ماه‌های آغاز به کار، با ارائه فهرستی از پروژه‌های نیمه‌تمام منتقل‌شده از دولت قبل، بار سنگینی بر دوش دولت جدید گذاشته شده و گلایه دارند و تاکید می‌کنند علاوه بر بار مالی، صرف زمان برای پروژه‌های نیمه‌تمام ملی، گرفتاری دیگری است که دامن اقتصاد را گرفته است.

در حالی که سال‌هاست مردم نقاط مختلف کشور از شهرهای بزرگ گرفته تا روستاهای کوچک، با مشکلات ناشی از پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی، از جمله پروژه‌های راه‌سازی ملی و کلان، سدسازی و دیگر پروژه‌های خرد و کلان مواجهند. از طرفی، درآمد نفتی به‌دنبال محدودیت‌های ناشی از تحریم کاهش یافته که توان تامین اعتبارات مالی پروژه‌ها را از دولت‌ها می‌گیرد و از سوی دیگر، نبود برنامه‌ریزی مدون مطابق با آمایش سرزمین، حتی در شرایط تامین مالی نیز مانع از اجرای تعهدات می‌شود. بنابراین، سازمان برنامه و بودجه، وزیر اقتصاد و بانک مرکزی لازم است برای تامین اعتبار به‌منظور تکمیل پروژه‌ها و تدوین یک نظام نظارتی برای بررسی این پروژه‌ها اقدام کنند. پاسخ این پرسش که چگونه این حجم از پروژه‌های ناتمام روی دست دولت مانده نیز دارای اهمیت است. سوال اساسی دیگر آن است که چگونه دولت می‌تواند برای تکمیل این پروژه‌های تعریف‌شده گام بردارد؟

به‌طور کلی مسائلی را که موجب انباشت این حجم از پروژه‌های ناتمام می‌شوند، می‌توان به شرح زیر فهرست کرد:

عدم‌استراتژی مشخص در بدنه دولت‌ها، نوسانات نرخ نفت و وابستگی بودجه به آن، بانک‌محور بودن تامین مالی پروژه‌ها، ناتوانی دولت در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، رکود اقتصادی، انحلال سازمان برنامه تنها نهاد برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی کشور و همچنین ادغام سازمان‌های مدیریت و برنامه‌ریزی استانی در استانداری‌ها، عدم‌توجیه فنی و اقتصادی پروژه‌ها و ناقص ماندن پروژه‌ها در درازمدت و نیاز به هزینه مجدد.

به‌عبارتی، زمانی که پروژه‌ها در حال احداث هستند، اگر عمر راه‌اندازی آنها طولانی شود، بخشی از زیرساخت‌هایی که تامین شده از بین می‌رود و این موضوع باعث می‌شود در برخی از بخش‌ها دو یا چند بار هزینه شود.

با ساخت و تکمیل پروژه‌های عمرانی به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم اشتغال ایجاد می‌شود. همان‌طور که در بخش قبلی گفته شد، یکی از دلایلی که پروژه‌های عمرانی راکد مانده، اوج‌گیری مشکلات اقتصادی از جمله کمبود درآمدهای دولتی است، از این‌رو توجه به سرمایه‌های بخش خصوصی به‌عنوان بازوی نامرئی دولت می‌تواند در حل این مشکل راهگشا باشد. بخش خصوصی می‌تواند به ۲ روش در راستای تکمیل پروژه‌ها اقدام کند.

۱- زمانی که دولت توان راه‌اندازی یا تکمیل پروژه‌ها را ندارد، می‌تواند به‌صورت مستقیم با واگذاری پروژه‌های سودده به بخش خصوصی از توان این بخش استفاده کند. البته لازم به ذکر است که استفاده از این راهکار نیازمند بررسی دقیق و مجدد فنی و اقتصادی پروژه‌ها و همچنین شفافیت در واگذاری‌ها و به کار بردن مکانیسم مناقصه است.

۲- عرضه سهام پروژه‌های عمرانی در بورس روش دیگری است که می‌تواند به روند تکمیل این پروژه‌ها سرعت بخشد. دولت باید با فعال ساختن فعالیت بورس درباره پروژه‌های عمرانی موتور تکمیل این پروژه‌ها را روشن کند. بهترین مسیر برای رونق فضای اشتغال در کشور تکمیل و در نتیجه بهره‌برداری از پروژه‌های عمرانی است. در قانون تنظیم مقررات مالی دولت یا برنامه ششم توسعه راه‌های مختلفی برای تامین مالی پروژه‌های عمرانی و تکمیل آنها در نظر گرفته شده است.

واگذاری پروژه‌ها به بخش خصوصی و تامین منابع با تکیه بر سرمایه‌های مردم و همچنین ورود سهام پروژه‌های عمرانی به بورس و استفاده از نهادهای مالی بورس می‌توانند تامین مالی برای پروژه‌های عمرانی را انجام دهند. دولت برای انتخاب روش تامین مالی پروژه‌های عمرانی دارای اختیار بوده و می‌تواند از راه‌های متفاوت تامین مالی این پروژه‌ها را انجام دهد. باتوجه به بانک‌محور بودن تامین مالی اقتصادی در کشورمان، مضرات این مسئله در حال حاضر اثرات سوء خود را در عرصه اقتصادی به‌نمایش گذاشته و وقت آن رسیده است که بازار سرمایه برای تامین مالی نقش ایفا کند.

هزینه سیاسی کردن پروژه‌های ریلی

یکی از معیارهای سنجش توسعه‌یافتگی کشورها، حمل‌ونقل در انواع مدل‌های جاده‌ای، هوایی، دریایی و به‌ویژه ریلی و زیرساخت‌های عمرانی توسعه‌یافته است و توسعه‌یافتگی هر یک از این بخش‌ها، نشان از توجه دولت‌ها به حمل‌ونقل و اختصاص اعتبارات ویژه به آنها دارد. بین مدل‌های مختلف حمل‌ونقل، حمل‌ونقل ریلی به‌دلیل مصرف سوخت کمتر، ایمنی بالاتر و توان جابه‌جایی حجم بالاتری از بار و مسافر به‌عنوان اولویت اول دولت‌ها در موضوع حمل‌ونقل مطرح می‌شود؛ مزیتی که به‌گفته کارشناسان با بهره‌وری بالایی در ایران همراه نیست. منتقدان احداث خطوط بدون توجیه مناسب اقتصادی بار و مسافر و فقط با توصیه و سفارش را یکی از دلایل بهره‌وری نامناسب در صنعت ریلی می‌دانند و بر اجرای سندی جامع و الزام‌آور مبتنی بر اولویت‌های واقعی کشور تاکید دارند.



عکس: صمت

ضرورت اولویت‌بندی پروژه‌های ریلی



محمدجواد خسروشاهی- کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل ریلی: اگر بهره‌وری را به دو بخش اثربخشی و کارآیی تقسیم کنیم، یعنی اثربخشی به معنای انتخاب کار درست و کارآیی به معنای درست انجام دادن کار، باید بررسی شود که در راه‌آهن چه میزان به این اهداف نزدیک شده‌ایم.

اولویت‌بندی اجرا و تکمیل پروژه‌های ریلی با این وضعیت اعتبارات عمرانی باید بسیار مورد توجه قرار گیرد.

کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل ریلی ادامه داد: متاسفانه مشاهده می‌شود، برخی نمایندگان مجلس، استاندار، شهردار و...، در راستای ارتقای محبوبیت خود پیش مردم منطقه، بدون توجه به اولویت‌های کشور، با اصرار برای اجرای یک پروژه عمرانی در منطقه خود، صرفا به دنبال جذب محبوبیت بیشتر هستند؛ بدین ترتیب خط‌آهنی بدون توجیه مناسب اقتصادی از لحاظ وجود بار و مسافر کافی در منطقه، احداث می‌شود این در حالی است که هزینه احداث هر کیلومتر خط ریلی، میلیاردها تومان آن هم از جیب بیت‌المال است.

وقتی چنین خط ریلی بدون توجیه مناسب بار و مسافر و فقط با توصیه یا اصرار فلان مسوول ساخته می‌شود، قطعا کارآیی مناسب ندارد؛ همین امر موجب شده است در شاخص‌های بهره‌وری ریلی، نظیر تن کیلومتر خالص بر واگن باری و... نسبت به کشورهای پیشرو در صنعت ریلی، تا اندازه‌ای عقب‌تر باشیم.وی اظهار کرد: امروز سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار کشور حدود ۱۰ درصد و در جابه‌جایی مسافر حدود ۸ درصد است و یکی از دلایل عدم تحقق اهداف برنامه در این مورد، همان موضوع بی‌توجهی به اولویت اجرای پروژه‌های ریلی است. به علاوه اینکه ساختار ناقص خصوصی‌سازی صنعت ریلی از دیگر دلایل نبود بهره‌وری مناسب در صنعت ریلی است. چنانچه باوجود تلاش‌های مسئولان این حوزه، کماکان به دستاورد خیلی خوبی در بهره‌وری ریلی دست نیافته‌ایم.

توسعه هدفمند شبکه ریلی

سیدحسین میرافضلی- کارشناس صنعت نفت و پتروشیمی: ایران نیاز به تحول عالمانه و هدفمند در توسعه شبکه ریلی دارد. به علت پراکندگی جمعیت در ایران (جز پایتخت و چند شهر بزرگ) حمل‌ونقل مسافری ریلی از توجیه اقتصادی برخوردار نیست. باتوجه به محدودیت منابع مالی برای اجرای پروژه‌های اولویت‌دار و اقتصادی، اگر به دنبال اجرای پروژه‌های غیراولویت‌دار برویم از کم‌خردی و کم‌عقلی تصمیم‌گیران خواهد بود.

درحال‌حاضر بجز مسیر مشهد به تهران سایر مسیرهای ریلی در بخش مسافری یا غیراقتصادی هستند یا حاشیه سود اندکی دارند و در بیشتر مسیرها کوچک‌ترین توجیه اقتصادی در بخش مسافری وجود ندارند و برخی مسیرها زیان‌ده نیز هستند. آنچه پروژه‌های ریلی را سودده می‌کند حمل بار است. خط آهن ۴۰۰ کیلومتری که نیاز به حدود یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری دارد، حداقل می‌بایست سالی ۱۴۰ میلیون دلار سود مستقیم و غیرمستقیم برای اقتصاد ملی به دنبال داشته باشد. با لحاظ کرایه ۲۰ دلار برای هر تن حمل بار در مسیر هزار کیلومتری اجرای پروژه خط آهنی سودده است ۷میلیون تن بار در سال به کل شبکه ریلی کشور اضافه کند.

با لحاظ اینکه انتقال بار از جاده به ریل منجر به کاهش شش‌برابری مصرف گازوئیل به ازای حمل هر تن بار می‌شود و با لحاظ نرخ جهانی یک دلار برای هر لیتر گازوئیل محاسبات فوق تغییر می‌کند. چنانچه پنج میلیون تن بار در مسافت هزار کیلومتر شبکه ریلی جابه‌جا شود منجر به چه میزان کاهش مصرف گازوئیل خواهد شد؟

البته وقتی خطوط ریلی احداث می‌شوند قطارهای مسافری نیز در آن خطوط تردد می‌کنند و مسیرهایی که مسافر زیادی دارند بر جذابیت و اقتصادی بودن طرح می‌افزایند.

از بین پروژه‌های ریلی کشور پروژه‌هایی که ظرفیت مناسبی برای جابه‌جایی بار دارند به ترتیب عبارتند از:

مسیر رشت - انزلی

اتصال راه‌آهن رشت به آستارا بستر را جهت ترانزیت تا ۱۰میلیون تن بار از کشورهای شمالی ایران به سمت جنوب فراهم می‌کند. این مسیر کوتاه از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

مسیر عسلویه به شیراز

اجرای خط آهن مستقیم از عسلویه به شیراز بستر مناسبی جهت جابه‌جایی حدود پنج میلیون تن بار در این مسیر می‌باشد. از جمله این بارها عبارتند از کود اوره پتروشیمی‌های شیراز و لردگان، محصولات پلیمری تولیدی در عسلویه که به مقصد داخل کشور و کشورهای اطراف حمل می‌شوند، محصولاتی چون LPG و سایر محصولات گاز و مایع. انحراف این مسیر به سمت بوشهر در واقع سیاسی کردن پروژه است. از منظر اقتصادی خط آهن می‌بایست از شیراز بدون انحراف و مسیرهای اضافه به سمت عسلویه ریل‌گذاری شود.

اتصال راه‌آهن کرمانشاه به خط آهن عراق

اتصال راه‌آهن کرمانشاه به مرز عراق و به دنبال آن اتصال راه آهن سراسری ایران به عراق و سوریه و ترکیه مواهب اقتصادی بسیار ارزشمندی برای کشور به دنبال دارد و این پروژه از ارزش ویژه‌ای برخوردار است. این مسیر از نظر جابه‌جایی بار و مسافر اقتصادی می‌باشد

مسیر اصفهان به ازنا

طول مسیر راه‌آهن اصفهان تا ازنا حدود ۳۲۲ کیلومتر است. احداث این خط آهن منجر به اتصال خط آهن عسلویه شیراز به کرمانشاه، عراق و ترکیه خواهد شد. همچنین این خط آهن بندر عباس را به کشورهای عراق، ترکیه و سوریه متصل می‌کند. این از نظر قابلیت جابه‌جایی مسافر نیز از اولویت‌های ریلی است.



این مسیر ریلی انتقال سنگ‌آهن از معادن چادرملو، سنگان و بافق به فولاد خوزستان را تسهیل و این مسیر اتصال شیراز به استان‌های غربی را تسهیل می‌کند.

مسیر رشت به آستارا

پروژه در حال اجرای خط آهن رشت به آستارا خط آهن سراسری ایران را به آذربایجان و شمال غرب آسیا و شرق اروپا متصل می‌کند و قابلیت مناسبی جهت جابه‌جایی بار دارد.

هرگونه تصمیم‌گیری در خصوص پروژه‌های ریلی به دلیل حجم سرمایه‌گذاری و محدودیت منابع و تاثیرات گسترده انها می‌بایست در چارچوب محاسبات اقتصادی باشد و تحت هیچ شرایطی پروژه‌های ریلی نباید تحت‌تاثیر فشارهای سیاسی و باندی قرار گیرند.

سخن پایانی

شاهرگ اقتصادی هر کشور، حمل‌ونقل است که به‌منزله پلی، تولیدکننده را به مصرف‌کننده مرتبط می‌کند و در صورت عملکرد مناسب، می‌تواند اقتصاد قدرتمندی برای آن کشور فراهم کند. معمولا حدود ۸.۵ درصد از تولید ناخالص ملی مربوط به بخش حمل‌ونقل است و در همین راستا، گسترش حمل‌ونقل، توسعه را به همراه دارد. براساس ماده ۵۷ قانون برنامه ششم توسعه قرار بود ۲۰درصد از حمل مسافر و ۳۰ درصد حمل بار توسط حمل‌ونقل ریلی انجام گیرد که تحقق این هدف‌گذاری در پیچ و خم اعتبارات جا ماند، بنابراین راهی جز اولویت‌بندی و اجرای طرح‌های با توجیه اقتصادی نداریم.

آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company (Public)

«تهیه و اجرای خط تأمین نیتروژن پروژه‌های احیاء شماره دو و احیاء مگامدول شرکت جهان فولاد سیرجان به صورت PC»

«مناقصه شماره ۰۲۱۱۵-خ-م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **نسبت به انتخاب پیمانکار «تهیه و اجرای خط تأمین نیتروژن پروژه‌های احیاء شماره دو و احیاء مگامدول به صورت PC»** از طریق برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای اقدام نماید؛ لذا از تمامی پیمانکاران معتبر دارای رتبه ۵ ابنیه و ۵ تاسیسات و تجهیزات بصورت توامان، که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱- **آخرین فرصت تحویل پاکات:** پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۵.

۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۹,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (نه میلیارد و پانصد میلیون) ریال مطابق اسناد مناقصه.

۳- **محل انجام کار:** شرکت جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان سیرجان، کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان - شیراز، کیلومتر ۲ جاده اختصاصی گل‌گهر.

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

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

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

۷- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷ و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات (شرکت جهان فولاد سیرجان)

آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای

شرکت جهان فولاد سیرجان (سهامی عام)
Sirjan Jahan Steel Company (Public)

«خرید دو عدد EAF WITH EBT - LOWER SHELL شرکت جهان فولاد سیرجان»

«مناقصه شماره ۰۲۱۰۵-ک-م»

شرکت جهان فولاد سیرجان در نظر دارد **نسبت به خرید دو عدد EAF WITH EBT - LOWER SHELL** را از طریق برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای اقدام نماید؛ لذا از تمامی سازندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید اسناد مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

۱- **آخرین فرصت تحویل پاکات:** پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۵.

۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (شش میلیارد) ریال مطابق اسناد مناقصه.

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

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

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

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

۷- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷ و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.

دبیرخانه کمیسیون معاملات (شرکت جهان فولاد سیرجان)



یادداشت

برنامه‌های توسعه در صنعت خودرو



امیرحسن کاکایی
عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

همان‌طور که می‌دانید کشورهایی مانند امریکا، برنامه توسعه ندارند، چراکه سال‌هاست توسعه یافته‌اند و همه‌چیز روی ریل پیشرفت قرار گرفته است. در مقابل کشور ما نیازمند برنامه توسعه است، به‌ویژه اینکه اقتصادی دولتی داریم و بخش خصوصی عملا کمترین نقش را در اقتصاد ایفا می‌کند و تا رسیدن به یک اقتصاد بالنده باید دولت طی برنامه‌های منظمی، گام‌به‌گام به سمت واگذاری اقتصاد به بخش خصوصی برود. دولت‌ها در کنار سه موضوع بهداشت و درمان، آموزش و امنیت، باید بسترهای کلان برای حرکت‌های اقتصادی را فراهم آورند. به این طرح‌ها، طرح‌های عمرانی می‌گویند. البته همزمان دولت باید نظام مالی مناسبی ایجاد کند که پول کشور که مهم‌ترین بستر تبادل اقتصادی است را درست مدیریت کند.

طرح‌های عمرانی از چند منظر روی پیشرفت اقتصاد و فرهنگ یک کشور تاثیر می‌گذارند. به‌عنوان‌مثال، شهرسازی در کنار رشد اقتصادی باعث رشد فرهنگی و اجتماعی و همین طرح عمرانی هنگام اجرا باعث توسعه می‌شود. طرح‌های عمرانی خود نیاز به رفت‌وآمد، خریدوفروش و اشتغال دارند. بسیاری از طرح‌های عمرانی رشد و توسعه فناوری هم به‌دنبال دارند. به‌عنوان‌مثال، اگر یک ریل قطار سریع‌السیر بین تهران و چابهار راه بیفتد، نه‌تنها میلیارد دلار کار ایجاد می‌شود، بلکه صدها شرکت باید چندین فناوری را توسعه دهند و به‌کار گیرند تا این خط راه بیفتد. جالب است بدانید حتی طراحی تونل چنین خطی دارای فناوری‌های پیچیده‌ای است که سال‌ها تحقیقات دانشگاهی و شرکت‌های معتبر پشتیبان آن فناوری‌هاست. از سویی وقتی چنین خطی راه بیفتد، جغرافیای اقتصادی ایران به‌ویژه کویر ایران تغییر خواهد کرد. مانند طرح پاکستان که بندر گوادر را به مرکز بزرگ تجاری تبدیل کرد و اقتصاد آن منطقه را تغییر داد.

یا همین طرح آزادراه تهران-شمال که بعد از بیست سال هنوز به‌جای درستی نرسیده است. افتتاح به موقع این طرح برای کشور چه پیامدهای مثبتی می‌توانست داشته باشد؟ ما نه‌تنها در انجام طرح‌های بزرگ ملی تعلل کرده و به خاطر آنها زیان دیده‌ایم، بلکه برای طرح‌های خیلی کوچک‌تر از آن مانند مصلای تهران و نمایشگاه شهر آفتاب نیز بد عمل کرده‌ایم. ما حداقل از دو منظر بد عمل کرده‌ایم: هم در اجرای به‌موقع و هم در زمان اجرای آنها. تصور کنید مثلا نمایشگاه آفتاب یا طرح فرودگاه امام خمینی، سال‌ها پیش کامل می‌شد. چقدر مزایای اقتصادی برای کشور به‌دنبال داشت. به‌عبارتی ما نه‌تنها هزاران میلیارد تومان ضرر مستقیم ناشی از اجرای غیربهره‌ور پروژه‌ها به کشور و اقتصاد آن زده‌ایم، بلکه باید صدها برابر آن را به‌عنوان هزینه فرصت ازدست‌رفته به‌حساب مدیران و مسئولان این طرح‌ها بگذاریم. بماند که بعضی از این ترک فعل‌ها و عدم‌انجام به‌موقع طرح‌ها، باعث می‌شود بعضا ما یک جایگاه راهبردی را نسبت به رقبای منطقه‌ای از دست بدهیم. انواع راه‌های ترانزیت و هاب حمل‌ونقل یا طرح‌های برداشت از ذخایر گاز و نفت ازجمله این موارد است که به‌هیچ‌عنوان کم نیستند. وگرنه ما روی کاغذ با توجه به جمعیت کشور، می‌توانیم ثروتمندترین کشور دنیا باشیم.

اما من مثلا متخصص صنعت خودرو هستم و قرار است درباره پیامدهای این تعلل‌ها و ندانم‌کاری‌ها درباره صنعت خودرو صحبت کنم. اولین موردی که اهمیت حیاتی دارد و مستقیم مربوط به صنعت خودرو است، عدم‌توجه به حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر داخل و خارج از شهرهاست که ضربه بزرگی هم به صنعت خودرو زده است و هم به تمامی ابعاد اقتصادی کشور. همین حالا که وزیر درباره خودرو برقی صحبت می‌کند، تمرکز روی خودرو سواری است. در حالی که در بهترین حالت آلایندگی خودرو سواری برقی کمتر از خودرو بنزینی است. اما هر خودرو سواری در این کشور و راه‌های موجود آن، به‌معنای ترافیک و هزینه بیشتر برای زندگی مردم و اقتصاد است. یک مثال ساده آن، طرح نوسازی ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده سنگین است که دست‌کم ۵ سال است روی زمین مانده. یا مثلا اتوبوس برقی که حدود بیست سال پیش فناوری‌های مناسبی برای آن در اختیار داشتیم و اگر درست اجرا می‌شد، امروز یکی از پیشرفته‌ترین نظام‌های حمل‌ونقل درون‌شهری را داشتیم.

بماند که من شخصا صنعت خودرو را یکی از اجزاء صنعت حمل‌ونقل می‌دانم و اعتقاد راسخ دارم که باید مجموعه صنعت واگن‌سازی و اتوبوس و خودروسازی و حتی موتورسیکلت‌سازی را به‌طور یکپارچه تحلیل می‌کردیم تا رشدی متوازن و بهره‌ور را برای کشور به ارمغان می‌آوردیم، اما متاسفانه با رشد غیرمتوازن و تاخیر شدید و اجرای غیربهره‌ور طرح‌های عمرانی، نه‌تنها در زمینه حمل‌ونقل پیشرفت نکرده‌ایم، بلکه در یک باتلاق بزرگ از ترافیک، مصرف بالای انرژی و اتلاف وقت و انرژی شهروندان و البته هزینه‌های بالای حمل‌ونقل گیر کرده‌ایم. جالب‌تر اینکه این باتلاق این‌قدر عمیق و چسبنده است که هر دولت یا مجلسی که می‌آید، با تمرکز روی تولید بیشتر خودرو سواری، عملا درون آن بیشتر فرو می‌رود. پیامد این موضوع، نه‌تنها بازار محصولات خودروسازی را دچار مشکل می‌کند، بلکه بهره‌وری صنعت خودرو را با چالش بسیار جدی روبه‌رو کرده و آن را روزبه‌روز از دنیای رقابت دورتر می‌کند. جالب‌تر اینکه حتی در طرح‌های عمرانی خود صنعت خودرو هم غیربهره‌ور عمل کرده‌ایم. تاسیس کارخانه‌های ناقص و غیراقتصادی در زمانی نامناسب و بلندمدت ازجمله این موارد است. درست مانند طراحی محصولات جدید خودروسازی که معمولا با تاخیر و با هزینه زیاد از این صنعت بیرون می‌آید که همزمان با هزینه بالای خودرو تولیدی، باعث عقب‌ماندگی خود طراحی‌ها از رقبای خود است. ظاهرا طرح‌های عمرانی متعددی در کشور دارای این وضعیت است و به نظر می‌رسد یک حرکت انقلابی همراه با عقلانیت اقتصادی باید در زمینه غربالگری این طرح‌ها و سرمایه‌گذاری روی طرح‌های منتخب، نه برمبنای منافع اشخاص و گروه‌ها، بلکه براساس منافع ملی، به خرج داده شود تا هر چه سریع‌تر جلوی خروج از مسیر رقابت جهانی گرفته شده و به ریل توسعه اقتصاد بازگردیم. به‌ویژه این حرکت اخیر وزیر برای توسعه خودروهای برقی باید با تمرکز بر حمل‌ونقل برقی و از همه مهم‌تر مترو باشد، نه تاکسی برقی و خودروهای شخصی و موتورسیکلت.

در بررسی صمت از نحوه ایجاد سایت‌های خودرویی نمایان شد

سیاست‌زدگی، آفت صنعت خودرو

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

صنعت خودرو کشور در حالی طی سال‌های گذشته، به‌ویژه از دهه ۸۰ به بعد، اقدام به احداث سایت‌های تولیدی در شهرستان‌های کشور کرده که به اعتقاد برخی کارشناسان و حتی فعالان صنعت خودرو، ساخت تعدادی از این سایت‌ها صرفه اقتصادی نداشته و بیشتر سیاسی بوده است. دو خودروساز بزرگ کشور دولتی محسوب می‌شوند که سبب شده مدیران آنها معمولا در مقابل انتظارات و خواسته‌های دولتی‌ها و مجلسی‌ها تمکین کنند و در راستای تامین نظر آنها، دست به اقداماتی گاه حتی غیراقتصادی بزنند. به باور کارشناسان، نمونه بارز چنین اقداماتی، احداث سایت‌های تولیدی در شهرستان‌هاست که مرور زمان نشان داده ساخت برخی از آنها صرفه اقتصادی نداشته است. هرچند در بین سایت‌های شهرستانی خودروسازان می‌توان مواردی را یافت که رگه‌هایی از صرفه اقتصادی در آنها دیده می‌شود، با این حال، مرور آمار و ارقام تولید نشان می‌دهد بیشتر این سایت‌ها اگر هم نبودند، خللی در تولید خودرو داخل ایجاد نمی‌شد. صمت در این گزارش، نظر کارشناسان را درباره توجیه‌پذیری اجرای پروژه‌های کلان در صنعت خودرو جویا شده که در ادامه می‌خوانید.



عکس: صمت

صنعت خودرو در دام آزمون‌وخطاهای بی‌پایان

بابک صدرایی، کارشناس حوزه خودرو درباره کم‌وکیف ایجاد سایت‌های خودرویی در مناطق گوناگون به صمت اظهار کرد: در نگاه اول واقعیت این است که سایت‌های خودرویی در شهرهای مختلف کشور، بیشتر براساس جنبه‌های سیاسی و دستوری ایجاد شده‌اند. در این سازکار، بیشتر این سایت‌ها در مناطقی که توجیه اقتصادی و ظرفیت رقابتی ندارند، ایجاد شده‌اند و بعضا براساس فشارهای سیاسی به‌عنوان نمونه از سوی فلان نماینده یا مدیر و مسئول دولتی شکل گرفته‌اند، به این معنا که کار کارشناسی و مطالعات دقیق برای اجرای آنها در اولویت نبوده است. در برخی دولت‌ها براساس گرایش‌های سیاسی و حتی با عنوان رفع معضل بیکاری و وارد کردن یک منطقه خاص به گردونه مناطق صنعتی، بدون مطالعات عمیق، سایت‌های خودرویی ایجاد شدند. در حال حاضر، در سطح کشور تعداد زیادی سایت خودرویی داریم که هرچند برخی از این سایت‌ها وضعیت و زیرساخت‌های مناسبی دارند، اما تعدادی هم با وجود هزینه‌های هنگفتی که برای احداث آنها صرف شده در نهایت نتوانسته‌اند به وضعیت مطلوب و سوددهی مناسبی برسند و زیانده هستند.

صدرایی ادامه داد: برای خروج از این چرخه اشتباه، متولیان صنعت خودرو پیش از اینکه اقدام به توسعه و اجرای پروژه‌هایی مانند ایجاد سایت‌های تولید خودرو در نقاط گوناگون کشور کنند، باید به‌طور خاص پاسخ این پرسش‌ها را بدهند که مرکز تامین قطعات برای این سایت، به‌طور مشخص کجاست؟ قصد دارند سی‌کی‌دی‌های وارداتی را از کدام کانال وارد کنند؟ براساس زنجیره تامین و محل سایت، حمل‌ونقل به چه صورتی است؟ و پرسش‌های بسیار دیگر. واقعیت این است که در کشور ما برنامه‌ریزی برای اجرای طرح‌های کلان به‌طور جامع و همه‌جانبه‌نگر انجام نمی‌شود و به نوعی همه‌چیز با آزمون‌وخطا جلو می‌رود و طبیعی است که در این شرایط برخی از این پروژه‌ها زیانده شوند و برخی دیگر حتی به مرحله بهره‌برداری هم نرسند.

▣ قطب صنعتی ایجاد کنیم

کارشناس حوزه خودرو با اشاره به اینکه شاید بهتر باشد در این زمینه به تجارب بین‌المللی هم توجه داشته باشیم، گفت: در دنیا کشورهای توسعه‌یافته برای همگرایی صنعتی، قطب‌های صنعتی ایجاد کرده‌اند. به‌عنوان نمونه در امریکا براساس برنامه‌ریزی و مطالعات، ایالت سیاتل قطب خودروسازی شده تا از هزینه‌ها کاسته شود و با تمرکزگرایی همزمان با کسب سود، صنعت خودرو آنها رشد و توسعه یابد. متاسفانه صنعت خودرو کشورمان به‌صورت پراکنده رشد یافته و در استان‌های مختلف بدون توجهات لازم سایت‌های خودرویی راه‌اندازی شده است. در این شرایط بهتر است روی ایجاد قطب خودروسازی در استان‌هایی که مزایای رقابتی و ظرفیت‌های خاصی در این زمینه دارند، تمرکز کنیم.

> تنها راه برای توسعه صنعت خودرو کشور این است که سرمایه‌گذاری‌های خارجی را وارد این صنعت کنیم

باید بپذیریم که پراکندگی صنعت خودرو در کشور خود منجر به بروز معضلات و زیانده شدن بسیاری از این سایت‌های خودرو شده است.

▣ سایت‌های خودرویی نمایشی

صدرایی ادامه داد: ایجاد سایت‌های خودرویی پراکنده و بدون برنامه‌ریزی بسیاری از آنها را زیانده کرده و حتی در سال‌های اخیر تعدادی از آنها به بخش خصوصی واگذار شده یا در حال واگذاری هستند. در کشوری که سالانه ۵ تا ۶ میلیون خودرو تولید می‌کند یا شرکتی مانند تویوتا یا فولکس واگن با تولید سالانه ۱۰ میلیون خودرو، ایجاد سایت‌های پراکنده و متعدد تولید خودرو در داخل یا خارج در بازارهای هدف بزرگ توجیه اقتصادی دارد، اما برای کشوری که تولید خودرو آن سالانه ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار خودرو بیشتر نمی‌رسد، ایجاد این همه سایت داخلی و خارجی به هیچ‌عنوان توجیه اقتصادی ندارد. شروع نادرست باعث شده بعد از هزینه بسیار این سایت‌ها به فروش گذاشته شوند، چون نگرش کلی در این زمینه وجود ندارد و تصمیم‌گیری‌ها درباره صنعت کلان و استراتژیک خودرو اغلب احساسی و متاثر از موضوعات سیاسی و اجتماعی است و نمایشی، نه اقتصادی.

وی اظهار کرد: خلأ تحقیق و توسعه در صنعت خودرو در نهایت این صنعت را متحمل ضرر و زیان ناشی از اجرای طرح‌هایی می‌کند که یا باید اجرا نمی‌شدند یا از نظر زمان و مکان اجرا، درست جایابی نشده‌اند. این رویکرد درباره ایجاد سایت‌های تولید خودرو در کشورمان که طی چند دهه اخیر دنبال شده و ما شاهد اثرات زیانبار آن هستیم، درست مبین این موضوع است که گاه تصمیم‌گیری برای حل مشکل امروز در آینده تبدیل به یک بحران بزرگ‌تر می‌شود که بر بسیاری از بخش‌ها و مولفه‌های دیگر تاثیرگذار خواهد بود.

کارشناس حوزه خودرو در پاسخ به این پرسش که دلیل این حرکت در مسیر اشتباه و تکرار آن چیست، اظهار کرد: بزرگ‌ترین عاملی که منجر به اجرای چنین طرح‌هایی بدون مطالعه و برنامه شده که گاها یک مسیر اشتباه بارها طی می‌شود به دولتی بودن صنعت خودرو برمی‌گردد. فرمان حرکت و تعیین جهت حرکت صنعت خودرو در دست دولت است. بخش خصوص برای هر یک ریال سرمایه‌گذاری هزاران اما و اگر و مورد را بررسی می‌کند تا ریسک سرمایه‌اش را به حداقل برساند و سود ببرد، اما در بخش دولتی بیشتر از این بازگشت سرمایه و هزینه صرف شده مهم باشد مقبولیت یا موارد سیاسی و اجتماعی مانند کاهش نرخ بیکاری حتی به صورت نمایشی مهم است.

وی افزود: ایجاد سایت یا اجرای پروژه‌های کلان در صنعت خودرو از جمله موضوعات پیچیده هستند و قبل از اجرا باید به دقت سنجیده شوند. برخی از استان‌های مانند تبریز و اصفهان



صنعتی هستند، به طبع کارگر صنعتی، فضا و حمل‌ونقل صنعتی دارند و موقعیت آنها بسیار متفاوت است با استان‌هایی که بیشتر کشاورزی‌محور هستند و به نیروی کار صنعتی دسترسی ندارند و در آنها شرایط فرهنگی و اقتصادی برای فعالیت‌های صنعتی کلان فراهم نیست و... بی‌توجهی دولت به این موضوعات باعث شده بسیاری از سایت‌های خودرویی و حتی کارخانه‌های صنعتی، زیانده شده و در نهایت شاهد بروز بحران در این زمینه باشیم. در نهایت اینکه خودروسازی ما دولتی است؛ بنابراین برخی سایت‌های تولید خودرو براساس ملاحظات دولتی شکل گرفته‌اند که چندان مطالعات کارشناسی هم روی آنها نشده است.

▣ از پراکندگی خارج شویم

صدرایی در ادامه تاکید کرد: ایران نه بازار خودرو خیلی بزرگ و جذابی دارد و نه کوچک با جذابیت کم است، در واقع بازار خودرو کشورمان یک بازار متوسط و متعادل است. به نظر من، برای کشوری مانند ایران و براساس ظرفیتی که در صنعت خودرو دارد، تنها راه برای رشد و توسعه صنعت خودرو این است که سرمایه‌گذاری خارجی را وارد این صنعت کرده و نسبت به خرید پلتفرم‌هایی اقدام کنیم که محصولات‌مان ارتقا یابند و به‌روز تولید شوند. انتخاب مکان مناسب برای تولید خودرو نیز باید براساس کار کارشناسی دقیق انجام شود و یک نقطه را به‌عنوان قطب و مرکز در نظر بگیریم تا از پراکندگی خارج شویم. برای ایجاد سایت‌های خودرویی در استان‌ها باید به موقعیت جغرافیایی، هزینه‌های لجستیکی، انتقال قطعه، انتقال خودرو به شهرهای گوناگون و... که در نهایت روی قیمت‌تمام‌شده و ارزش‌افزوده خودرو تاثیر می‌گذارند هم توجه کنیم.

کارشناس صنعت خودرو در پایان گفت: برای توسعه و ارتقای صنعت خودرو و افزایش تولید در بلندمدت پیشنهاد می‌کنم بیش از همه بر مطالعات پیش از اجرا و کار کارشناسی تمرکز کنیم. در خلال مطالعات کلی باید به پرسش‌های زیادی پاسخ منطقی و کارشناسی‌شده بدهیم؛ از جمله اینکه که سالانه چه تعداد خودرو نیاز داریم و چگونه می‌خواهیم آنها را تامین کنیم. اینکه گفته می‌شود در حال حاضر باید یک میلیون خودرو صادر کنیم، در شرایط کنونی صنعت خودرو ما به نظر غیرمنطقی می‌رسد. کدام خودرو را می‌خواهید به کجا صادر کنید؟ و... باید فرآیندهای تولید خودرو، ارتباطات جهانی و هزاران مورد ریز و درشت دیگر در نظر گرفته شود تا برسیم به اجرای یک‌سری برنامه‌ها و پروژه‌های کلان کارشناسی‌شده برای داشتن یک صنعت خودرو متعادل و رقابت‌پذیر.

کم‌توجهی به تحقیق و توسعه

رضا موسایی، پژوهشگر حوزه صنعت نیز درباره رویکرد کشور در ایجاد پروژه‌های کلان خودرویی و کم و کیف اجرای آنها اظهار کرد: در طول ۶ دهه گذشته همواره هزینه‌های بالایی از فشارهای سیاسی به صنعت خودرو کشور وارد شده و به کارآیی پایین آن دامن زده است. به‌عنوان مثال اینکه نماینده‌های مجلس برای راه‌اندازی خط تولید خودرو یا قطعات در استان خود به شرکت‌های فعال در این صنعت فشار بیاورند، ازجمله هزینه‌های ماندگار تحمیل شده به این صنعت است.

وی ادامه داد: در این میان، خودروسازان علاوه بر گسترده‌تر کردن سایت‌های تولید در داخل کشور و راه‌اندازی خط تولید در شهرستان‌های مختلف که صرفه اقتصادی اغلب آنها زیر سوال است، در سال‌های اخیر در کشورهای آذربایجان، سوریه، سنگال، عراق، بلاروس، ونزوئلا و سودان نیز واحدهایی برای مونتاژ خودرو راه‌اندازی کرده‌اند. خودروهای تولیدی خودروسازان ایرانی در کشورها عمدتا از لحاظ کیفیت قادر به رقابت با برندهای قابل دسترسی در آن کشورها نبوده و گهگاه فروش مستلزم عرضه زیر قیمت تمام شده است.

> در طول ۶ دهه گذشته همواره هزینه‌های بالایی از فشارهای سیاسی به صنعت خودرو کشور وارد شده است

موسایی در ادامه اظهار کرد: در حالی که برندهای معتبر خودروسازی در جهان بیش از ۴ درصد از ارزش‌افزوده خود را به تحقیق و توسعه (R&D) اختصاص داده و به سرعت در پی تنوع و توسعه محصولات خود هستند، خودروسازان داخلی به‌طور متوسط کمتر از نیم درصد از فروش را به این امر اختصاص می‌دهند که این امر باعث شده عمده تفاوت بین تولید یک خودرو داخلی طی سال‌های متمادی، به تغییرات ناچیزی در قطعاتی مثل چراغ یا آینه خودرو محدود شود.

وی در پایان گفت: ناگفته نماند که در طول تاریخ صنعت خودرو در کشور، انتصاب مدیران ارشد و حتی مدیران میانی از میان



افراد خارج از سازمان، امری متداول بوده است. کمک‌ها و حمایت‌های دولتی صورت گرفته از خودروسازان به‌طور قطع انتظارات و توقعاتی را از آنها به‌دنبال داشته که این انتظارات گاهی به سفارش برای استخدام در سطوح مهندس و تکنسین هم می‌رسید؛ یعنی در کنار برنامه‌های نامناسب برای ایجاد سایت با معضل جذب نیروهای انسانی غیرمتخصص و مازاد هم در صنعت خودرو روبه‌رو بوده‌ایم که به این صنعت آسیب زده است.

سخن پایانی

صنعت خودرو یکی از اشتغالزاترین صنایع ایران به‌شمار می‌رود و در زیربرنامه‌های توسعه‌ای بسیار با اهمیت است و باید در چارچوب تحقیق و توسعه و برنامه آمایش سرزمین حرکت کند اما به اعتقاد کارشناسان با توجه به آنچه در زمینه پروژه‌های کلان و اجرای سایت‌های خودرویی دیده‌ایم، چنین رویکردی بعید به نظر می‌رسد. آنچه در این گزارش براساس نظرات کارشناسی به وضوح مشخص است تاثیر موضوعات سیاسی و دولتی بودن بر کلان صنعت خودرو است که این صنعت را از حرکت در مسیر درست بازداشته است.

زیان توسعه از منفعت آن پیشی گرفت

باوجود تمام تاکیدی که درباره برنامه‌های آمایش سرزمین شده، هنوز برخی صنایع با تکیه بر جهت‌گیری‌های سیاسی و جلب آرای مردمی ایجاد می‌شوند و توسعه می‌یابند. توسعه در این مسیر اشتباه‌ترین اقدام ممکن است که فرآیند تولید را از سوددهی خارج می‌کند و در همین حال آثار تخریبی قابل‌توجهی را به محیط‌زیست تحمیل می‌کند، بنابراین اصلاح نگاه به توسعه ضروری به‌نظر می‌رسد.



عکس: صمت

الزامات تولید پایدار و رقابت‌پذیر



مرتضی یزدخواستی، فعال صنعت فولاد در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: الزامات آمایش سرزمین در مسیر احداث صنایع‌معدنی باید موردتوجه قرار می‌گرفت؛ هرچند این الزام در احداث برخی واحدها از جمله طرح‌های هفت‌گانه فولادی موردتوجه قرار نگرفت. در احداث واحدهای فولادی دسترسی به مواد اولیه، تأمین آب و دسترسی به زیرساخت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چراکه زمینه رقابت‌پذیری هرچه بیشتر این واحدها و تداوم تولید آنها را فراهم می‌کند. وی تاکید کرد: بی‌توجهی به الزامات موردبحث موجب شده که درحال‌حاضر در تأمین نیاز صنایع فولاد اصفهان با کمبود آب روبه‌رو شویم. با توجه به کمبود آب موردنیاز صنایع در استان‌های کرمان و یزد خط لوله‌ای از خلیج‌فارس به این مناطق کشیده شده است. در همین حال باید خاطرنشان کرد با توجه به کمبود آب کشور، طرح‌های توسعه صنعت فولاد طی سال‌های اخیر به مجاورت آب‌های آزاد منتقل شده‌اند.

وی افزود: علت اصلی برای بی‌توجهی به شاخصه‌های جانمایی و آمایش سرزمین در احداث واحدهای فولادی را باید تأثیر این صنایع بر توسعه مناطق مختلف و اشتغالزایی عنوان کرد، هرچند در چنین شرایطی بهره‌وری در این صنایع و رقابت‌پذیری تولید آنها با اماواگر روبه‌رو می‌شود. برای احداث واحدهای صنعتی باید شرایط بهینه‌ای از منظر در دسترس بودن زیرساخت‌ها، مواد اولیه، دسترسی به مسیرهای تجاری و سایر منابع تعیین شود. باتوجه به فاکتورهای یادشده منطقی‌ترین گزینه برای احداث واحدهای فولادی را باید در مجاورت آب‌های آزاد دانست، همان‌طور که درحال‌حاضر نیز طرح‌های توسعه صنعت فولاد به هرمزگان و چابهار منتقل شده‌اند.

احداث نیروگاه برای تامین برق موردنیاز فولاد مبارکه زمینه تامین برق مردم آن منطقه را نیز فراهم کرده است. بنابراین، احداث صنعت فولاد زمینه رشد پایدار را فراهم می‌کند. در همین حال احداث صنعت فولاد در یک منطقه به‌منزله ایجاد موقعیت‌های شغلی متعدد مستقیم و غیرمستقیم است. همین اشتغالزایی زمینه رشد پایدار را فراهم می‌کند. بااین‌وجود ظرفیت‌های هر منطقه برای توسعه نیز باید موردتوجه قرار گیرند.

کاهش تخریب محیط‌زیست

حسن حسینقلی، فعال بخش معدن در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: حیات بشر در زمین به‌منزله تخریب محیط‌زیست است. تمامی فرآیندهای تولیدی، لطماتی را به طبیعت تحمیل می‌کند؛ بااین‌وجود نمی‌توان مانع زندگی بشر شد، البته می‌توان آسیب‌های ناشی از فعالیت‌های بشر در همه حوزه‌ها به محیط‌زیست را به حداقل رساند. وی افزود: فعالیت در بخش معدن و صنایع‌معدنی نیز آسیب‌هایی را به طبیعت تحمیل می‌کند؛ بااین‌وجود باید تاکید کرد اثرگذاری فعالیت‌های معدنی بر طبیعت، محدودتر است. از کل مساحت کشور، ۷ درصد مورد بررسی‌های اکتشافی قرارگرفته است. ۳ درصد از این ۷ درصد، پروانه بهره‌برداری دارد و تنها در یک درصد مساحت کشور، فعالیت‌های بهره‌برداری معدنی و استخراج انجام می‌شود، بنابراین انتظار می‌رود میزان اثرگذاری فعالیت‌های معدنی و همچنین تخریب آنها به‌طور همزمان موردتوجه قرار گیرد.

حسینقلی گفت: فعالان بخش معدن هرساله سهمی را باعنوان حقوق دولتی پرداخت می‌کنند. دولت نیز هیچ تخفیفی در دریافت این حقوق دولتی نمی‌دهد و هرساله نیز این مبلغ را افزایش می‌دهد. دولت موظف است ۱۲ درصد حقوق دولتی را در اختیار منابع طبیعی و سازمان محیط‌زیست قرار دهد تا این منابع مالی به بهسازی تخریب‌های محیط‌زیستی تعلق گیرد، بنابراین دولت در قبال به حداقل رساندن آسیب‌های محیط‌زیستی مسئول است و باید اقدامات لازم را در این بخش اجرایی کند.

وی افزود: باوجود آسیب‌هایی که فعالیت‌های معدنی به محیط‌زیست تحمیل می‌کنند، اما نمی‌توان منکر اثرات مثبت اقتصادی و حتی اجتماعی این دست فعالیت‌ها شد و آنها را متوقف کرد. تنها باید با ساماندهی شرایط، این آسیب‌ها را به حداقل ممکن کاهش داد.



این فعال بخش معدن گفت: ذخیره‌سازی باطله‌های به‌جامانده از فرآوری معدن، دیگر چالش دائمی میان سازمان محیط‌زیست و معدنکاران است، درحالی‌که در تمام دنیا مکانی برای ذخیره‌سازی باطله تحت‌عنوان سد باطله اختصاص داده می‌شود، درواقع انتظار می‌رود این باطله‌ها در مکانی به‌درستی انبار شوند تا چالشی دراین‌باره حاصل نشود. چنانچه تعامل میان فعالان محیط‌زیستی و معدنکاران افزایش یابد و همچنین اقدامات معدنی و محیط‌زیستی در دنیا رصد شود، زمینه‌ای برای رفع این دست مشکلات در کشور فراهم می‌شود. حسینقلی افزود: همزمان از معدنکاران نیز انتظار می‌رود، اهتمام خود را به کار ببندند تا آسیب به محیط‌زیست را به حداقل ممکن کاهش دهند.

وی در پایان گفت: در سال‌های اخیر طرحی مطرح شد که مبنی بر آن معدنکاران به‌جای پرداخت سهمی به دولت برای اصلاح محیط‌زیست، خودشان این هزینه را به‌شخصه متقبل شوند. این طرح با نمایندگان مجلس و در جلسات مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی مطرح شد، اما به نتیجه نرسید، پس هنوز نظارت دقیقی بر نحوه هزینه‌کرد این سهم توسط دولت و اختصاص هزینه بازسازی طبیعت وجود ندارد، بنابراین از دولت انتظار می‌رود نسبت به هزینه‌کرد خود برای بازسازی طبیعت پس از فعالیت‌های معدنی، شفاف باشد.

سخن پایانی

با نگاهی مختصر به نقشه جانمایی واحدهای فولادسازی، آهن اسفنجی، گندله‌سازی، کنسانتره‌سازی و همچنین معادن سنگ‌آهن ایران و مقایسه آنها با جانمایی واحدهای فولادسازی کشورهای موفق در این صنعت، می‌توان کاملا متوجه پیچیدگی گره به وجود آمده در این واحدها با صرف میلیاردها دلار هزینه برای آنها شد.

سیاست جانمایی واحدهای فولادی در مرکز کشور در زمان جنگ تحمیلی به دلیل استراتژیک بودن آنها بود که قابل‌پذیرش است، اما جانمایی واحدهای تازه‌تاسیس بعد از جنگ در مرکز کشور و در کل مناطق غیرکارشناسی به‌هیچ‌عنوان توجیه‌پذیر نیست. امروزه با پیشرفت علم، نرم‌افزارهایی که بتوانند بهترین نقطه جهت احداث واحدهای فولادی را با در نظر گرفتن تمامی شرایط و محدودیت‌ها تعیین کنند، در دسترس قرار دارند. متاسفانه مشکل موجود تقریبا غیرقابل حل بوده و تا سالیان سال گریبان صنعت فولاد ایران را خواهد گرفت. تنها راه‌حل موجود در این زمینه تخصیص صحیح و ایجاد ارتباط منطقی بین حلقه‌های زنجیره فولاد است که بتوان زیان حاصله از جانمایی اشتباه را به حداقل رساند. چالش یادشده مختص صنعت فولاد نیست و در سایر بخش‌های معدن و صنایع معدنی نیز به‌چشم می‌خورد. به‌عنوان‌مثال ایرادات و انتقادات بسیاری برای توسعه معادن به چشم می‌خورد که رفع بازنگری در آنها ضروری است.

«آگهی مناقصه عمومی شماره ۴۰۲/۰۶/ش»

عنوان مناقصه: زیرسازی، ترمیم و خرید مصالح عملیات جدول گذاری معابر شهرک صنعتی کاسپین یک

۱ - **نام و نشانی مناقصه‌گذار:** شرکت خدماتی شهرک صنعتی کاسپین کیلومتر ۲۵ اتوبان قزوین - تهران. تلفن تماس ۰۲۸۳۲۸۴۸۱۱۲

۲- **نوع مناقصه:** مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای

۳ - **محل خرید اسناد و تسلیم پیشنهادات:** دبیرخانه شرکت خدماتی. واریز مبلغ ۲۰۰۰،۰۰۰ ریال به شماره حساب ۲۱۵۲۰۴۸۵۹۱ نزد بانک تجارت شعبه کاسپین به نام شرکت خدماتی شهرک صنعتی کاسپین

۴ - **مهلت خرید اسناد:** از روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۲ تا روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۷

۵- **مهلت تسلیم پیشنهادات:** تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۱

۶ - **مبلغ بر آورد اولیه:** ۲۱،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال

۷ - **مدت قرارداد:** ۳ ماه

۸ - **محل پروژه:** شهرک صنعتی کاسپین واقع در کیلومتر ۲۵ اتوبان قزوین- تهران

روابط عمومی شرکت خدماتی شهرک صنعتی کاسپین

«آگهی مناقصه عمومی شماره ۲۸ (بیست‌وهشت)» نوبت اول

شهرداری پرند به استناد مجوز شماره ۰۲۴۰۳ مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۲۲ در نظر دارد، پروژه کفپوش و پیاده‌روسازی معابر سطح شهر پرند را به شماره ۲۰۰۲۰۹۸۲۸۳۰۰۰۰۲۸ را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران واجد شرایط و دارای حداقل رتبه ۵ ابنیه از سازمان برنامه و بودجه واگذار نماید. لذا پیمانکاران واجد شرایط جهت دریافت اسناد فراخوان و اطلاعات بیشتر می‌توانند از تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir در فراخوان شرکت نمایند.

۱. **مبلغ اعتبار پروژه:** ۵۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال

۲. **سپرده شرکت در مناقصه:** ۲،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال که بایستی نقدا به حساب شماره ۰۱۰۹۱۱۳۳۶۶۰۰۶ (شماره شبا IR۲۸۰۱۷۰۰۰۰۰۰۱۰۹۱۱۳۳۶۶۰۰۶) نزد بانک ملی به نام شهرداری پرند یا به صورت ضمانتنامه بانکی تسلیم دبیرخانه این شهرداری گردد. لازم به ذکر است چنانچه برندگان اول و دوم مناقصه حاضر به عقد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.

۳. **مهلت و محل دریافت اسناد مناقصه:** از تاریخ انتشار آگهی تا ساعت ۱۴:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۰۷ و دریافت اسناد آن صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir می‌باشد.

۴. **مهلت و محل تسلیم پیشنهادات:** متقاضیان می‌بایست پاکت‌های پیشنهاد قیمت خود را که برابر شرایط مندرج در اسناد مناقصه تنظیم شده است را حداکثر تا ساعت ۱۳:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۸ در سامانه تدارکات الکترونیک دولت www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.

تذکر: صرفا اسناد پاکت‌های پیشنهاد (ب) و (ج) دارای امضای الکترونیکی مورد پذیرش است و در جلسه بازگشایی پاکت‌های (ب) و (ج)، اسناد فیزیکی (کاغذی) و اسناد فاقد امضای الکترونیکی (دارای مهر گرم) به هیچ‌وجه مورد پذیرش نیست.

۵- **مدارک لازم جهت دریافت اسناد:** متقاضیان جهت دریافت اسناد می‌بایست از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت www.setadiran.ir نسبت به تهیه اسناد اقدام نمایند.

۶- **زمان بازگشایی پیشنهادها:** ساعت ۱۴:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۸ می‌باشد.

۷- شهرداری در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.

۸- هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.

مجتبی مرادی‌نوروزی، سرپرست شهرداری پرند

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷

آگهی فراخوان تجدید مناقصه عمومی دومرحله‌ای نوبت دوم شناسه ۱۶۴۳۸۶۶

شرکت ملی گاز ایران
شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی دومرحله‌ای از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۲۰۹۶۳۳۴۰۰۰۰۷۹
شماره مناقصه و تقاضا	تقاضای AD - ۰۱۴۰۰۰۲ مناقصه شماره R1-۱۴۰۱/۰۱۱
موضوع مناقصه/ شرح مختصر اقلام درخواستی	خرید PIATE TITANIUM (فقط محصولات ساخت داخل مورد تاییدمی‌باشد)
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	۴/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین‌نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران می‌باشد.
مبلغ برآوردی مناقصه	-/۹۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد	۸ روز پس از درج نوبت دوم آگهی در صفحه اعلان عمومی سامانه ستاد ایران می‌باشد.
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی (رزومه) در سامانه ستاد	ظرف مدت دو هفته پس از انقضای مهلت دریافت اسناد می‌باشد.
آخرین مهلت بارگزاری پیشنهادات فنی/ مالی در سامانه ستاد	پس از ارزیابی کیفی مناقصه‌گران، مستندات دریافت پیشنهاد فنی و مالی بهمراه برنامه زمانی از طریق سامانه ستاد ارسال می‌گردد.
آدرس مناقصه‌گزار	استان بوشهر - شهرستان عسلویه - شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی - پالایشگاه اول - اداره خرید

بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می‌پذیرد و به پیشنهادهای خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه‌گران بایستی نسبت به ثبت‌نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.

مناقصه‌گران می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۰۷۷۳۱۳۱۴۳۳۵-۴۳۲۹ تماس حاصل فرمایند.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۲۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

آگهی قانون تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی نوشهر نوبت دوم شناسه ۱۶۳۳۶۲۷

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان مازندران

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی نوشهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می‌گردد.

املاک متقاضیان واقع در مرتع پلستان پلاک ۱۳ اصلی بخش ۳ قشلاقی کلاسه ۱۴۰۱/۲۵۲۱

پلاک ۱۸۴ فرعی خانم آوینا رسولی فرزند محمدعلی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی (کاربری باغات) به مساحت ۲۹۷,۳۲ مترمربع قسمتی از پلاک ۳۵ فرعی از ۱۳ اصلی خریداری بدون واسطه/ باواسطه از امیرحسین قوام و غلامرضا نیکوروش

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی/ کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به اداره حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است برابر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلا اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عمومی می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

علی‌اکبر مقدسی‌فر، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک نوشهر

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۱۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰

یادداشت

توسعه از مسیر اشتباه



مرضیه احقاقی
روزنامه‌نگار

در سال‌های اخیر و با شدت گرفتن آسیب‌های محیط‌زیستی ناشی از عملکرد صنایع، جانمایی صحیح برای تولید و توسعه موردتوجه جهانیان قرار گرفته است. در چنین شرایطی، انتظار می‌رود فعالیت‌های توسعه‌ای و تولید در بخش‌های مختلف از جمله معدن و صنایع‌معدنی با توجه حداکثری به شاخص‌های محیط‌زیستی همراه باشد. بر همین اساس، توسعه برپایه معیارهای آمایش سرزمین موردتوجه قرار دارد.

ارزیابی عوامل طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و... در مناطق گوناگون با هدف شناسایی ظرفیت‌ها و برطرف کردن نیازهای جامعه در سایه طرح‌های آمایش سرزمین اجرایی می‌شود. طرح آمایش سرزمین، نخستین‌بار در سال ۱۳۵۴ در کشور موردتوجه قرار گرفت.

باوجود گذشت حدود نیم‌قرن از مطرح شدن مباحث مربوط به آمایش سرزمین، هنوز یک سند جامع و کامل آمایش سرزمین تدوین‌نشده است.

این نبود وفاق و اجماع‌نظر موجب شده همچنان شاهد نابرابری‌های منطقه‌ای و ناکامی در سیاست‌های توسعه‌ای باشیم.

تکیه اقتصاد کشور به نفت، سنتی بودن نظام برنامه‌ریزی و اقتصاد رانتی را باید از مهم‌ترین عوامل عدم‌موفقیت در این مسیر نام برد و تاکید کرد همچنان راه طولانی برای تکیه بر اهداف آمایش سرزمین در مسیر توسعه در پیش است.

در ادامه باید خاطرنشان کرد که ایران از ظرفیت‌های غنی معدنی برخوردار است؛ ظرفیت‌هایی که هر از چند گاهی از آنها با عنوان الزامی در مسیر توسعه اقتصادی نام برده می‌شود.

این منابع معدنی، اساس شکل‌گیری صنایع معدنی هستند، اما در تمام این سال‌ها، انتخاب مکان مناسب برای احداث صنایع معدنی موردبحث و اختلاف‌نظر بوده است.

احداث این صنایع در هر منطقه‌ای نوید رشد و توسعه زیرساخت‌ها را می‌دهد، در نتیجه اغلب کشمکش‌های سیاسی برای احداث واحدهای صنایع معدنی میان سیاست‌گذاران و افراد بانفوذ شکل می‌گیرد.

برندگان نیز امتیاز احداث این صنایع را در استان یا شهر موردنظر خود بدون توجه به ظرفیت‌های منطقه‌ای کسب می‌کنند. کمااینکه در سال‌های گذشته شاهد بودیم که واحدهای متعدد فولادی در مناطق کویری و خشک کشور احداث شدند.

البته همواره توجیهاتی مانند دسترسی آسان به مواد اولیه و نزدیکی به ذخایر معدنی برای احداث این واحدها مطرح می‌شود، اما به‌باور اغلب فعالان فولادی، احداث صنعتی آب‌بر در منطقه‌ای خشک فاقد توجیه است، چراکه حتی اگر بنا به انتقال آب هم باشد، تامین نیاز آب شرب مردم در اولویت قرار دارد. به‌علاوه آنکه، این بحران روزبه‌روز و با گسترش خشکسالی احتمالی در سال‌های آینده جدی‌تر می‌شود.

البته سیاست‌گذاران به احداث صنایع فولاد در مناطق خشک کشور هم بسنده نکرده و با علم به کمبود آب، اقدام به احداث خط لوله‌ای از خلیج‌فارس تا این مناطق کرده‌اند؛ طرحی که فاز نخست آن فارغ از توجیه‌پذیری اقتصادی به‌بهره‌برداری رسیده است و فازهای دیگر آن در دست اجرا قرار دارند. متولیان امر نیز با افتخار و بدون توجه به هزینه تمام‌شده انتقال آب و پیامدهای محیط‌زیستی آن، از این پروژه‌ها با عنوان افتخار ملی یاد می‌کنند.

حال باید به تمام این چالش‌ها، محدود بودن عمر معادن در مقایسه با عمر صنعت فولاد هم اشاره کرد؛ یعنی در آینده نه‌چندان دور و با اتمام ذخایر سنگ‌آهن در استان‌های موردبحث، دیگر فعالیت واحدهای فولادی در این مناطق هیچ توجیه اقتصادی نخواهد داشت.

بی‌تدبیری در مسیر احداث صنایع تنها به فولاد بازنمی‌گردد، بلکه در موارد دیگری شاهد اعمال‌نفوذ و مکان‌یابی اشتباه برای احداث صنایع مس و بی‌توجهی به خطرات محیط‌زیستی ناشی از آن بوده‌ایم.

این بی‌تدبیری در صنایع سرب و روی و آلومینیوم رنگ و بوی دیگری به خود گرفته است و واحدهایی با ظرفیت‌های به‌مراتب پایین‌تر از مقیاس‌های جهانی احداث کرده‌ایم.

اشتباهات یادشده علاوه بر آسیب‌هایی که به محیط‌زیست وارد می‌کنند، از رقابت‌پذیری این صنایع در سطح بین‌المللی نیز می‌کاهند؛ در نتیجه با کوچک‌ترین تکانه‌ای در اقتصاد جهان، شاهد وارد شدن آسیب‌های جدی به عملکرد فعالان صنایع معدنی کشور هستیم.

توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که احداث صنایع یادشده، زمینه اشتغالزایی و رفع محرومیت را از مناطق مختلف فراهم می‌کند، اما صنعتی که رقابت‌پذیر نیست، عمر چندان طولانی ندارد و نباید به تداوم فعالیت این صنایع امید بست.

متاسفانه در طول سال‌های گذشته ظرفیت‌های قابل‌توجهی از این صنایع به‌اشتباه احداث شده‌اند و بازگشت از این مسیر اشتباه یا ادامه آن، هر دو متضمن پرداخت هزینه‌های سنگینی خواهد بود.

فولادسازی، قربانی توسعه اشتباه

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

صنعت فولاد اثرگذاری بالایی در فرآیند توسعه‌یافتگی کشورها دارد و بر همین اساس و با تکیه بر منابع غنی معدنی و انرژی در کشور ما توسعه یافته است. به‌این‌ترتیب، ایران در سال‌های گذشته در جایگاه دهمین فولادساز بزرگ دنیا قرار گرفته و همزمان امکان حضور موفق آن در بازارهای رقابت جهانی فراهم شده است. بااین‌وجود، جانمایی اشتباه در اجرای طرح‌های توسعه صنعت فولاد، یکی از بزرگ‌ترین ایراداتی است که آینده این بخش را تحت‌تاثیر منفی قرار می‌دهد. در چنین موقعیتی، توسعه‌یافتگی غیرمتوازن، محدودیت جدی در تامین آب، برق، گاز و همچنین کمبود در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و... به چالش جدی برای صنایع بدل شده است. در واقع باید اذعان کرد که بسیاری از صنایع فولادی به‌اشتباه و تحت‌تاثیر فشارهای سیاسی احداث شده‌اند و با گذشت زمان، روند تولید آنها از صرفه افتاده است.

فشار سیاسی، مانع جانمایی اصولی

باتوجه به میزان قابل‌توجه مصرف آب در صنعت فولاد انتظار می‌رفت واحدهای فولادی در مجاورت دریا یا مناطق پرآب، احداث شوند، اما بخش بزرگی از ظرفیت‌های این صنعت تحت‌تاثیر سیاست‌گذاری اشتباه یا فشار سیاسی در مناطق خشک و کویری ساخته شده‌اند. همین موضوع نیز تداوم حیات این صنایع را تهدید می‌کند. علاوه‌براین، چنانچه قرار بر صادرات محصولات تولیدشده در این صنایع باشد، در عمل هزینه حمل و جابه‌جایی آنها به‌شدت افزایش خواهد یافت و از میزان رقابت‌پذیری محصولات این صنایع در بازار جهانی خواهد کاست. حمل‌ونقل یکی از شاخصه‌های مهم و اثرگذار در زنجیره تامین، تولید و فروش فولاد است.

کمبود در زیرساخت‌های حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین چالش‌هایی است که آینده صنعت فولاد کشور را تحت‌تاثیر منفی قرار می‌دهد و هزینه‌های قابل‌توجهی را به اقتصاد ایران تحمیل خواهد کرد. بی‌توجهی به جانمایی صحیح صنایع در کنار ضعف صنعت لجستیک، هزینه‌های تولید را به‌شدت افزایش می‌دهد و در مواردی فعالیت صنایع را از گردونه سودآوری و رقابت‌پذیری خارج می‌کند. در حال حاضر سهم اصلی حمل بار را در کشور، حمل‌ونقل جاده‌ای به خود اختصاص می‌دهد، در حالی که برای تحقق اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد انتظار می‌رود سهم حمل ریلی و دریایی به‌شدت ارتقا یابد. افزایش ظرفیت حمل‌ونقل ریلی به ۱۰۵ میلیون تن سالانه و حمل‌ونقل جاده‌ای و دریایی هرکدام به ۵۰ میلیون تن در سال، امکان تولید ۵۵ میلیون تن فولاد را در افق ۱۴۰۴ فراهم می‌کند. براساس آمار در سال ۱۴۰۰ ظرفیت حمل مواد معدنی از طریق خطوط ریلی حدود ۴۵ میلیون تن برآورد شده است، بنابراین باید ظرفیت حمل ریلی کشور تا سال ۱۴۰۴ در بخش معدنی، ۷۹ میلیون تن ارتقا یابد. تحقق این اهداف هزینه‌بر و زمانبر است و باتوجه به شرایط اقتصادی کشور، بعید به‌نظر می‌رسد که در مدت زمان کوتاهی به نتیجه مطلوب برسد.

مشوق‌های قدیمی، پاشنه آشیل تولید

غلامرضا خلیقی، فعال صنعت فولاد در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: در طول سال‌های گذشته، توسعه صنعت فولاد در اولویت سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و صنعتی دولت بوده ؛ بر همین اساس نیز این زنجیره با اعطای مشوق‌های مختلف، در مسیر رشد و ارتقای تولید قرار گرفته، اما در سال‌های اخیر مشوق‌های سرمایه‌گذاری در زنجیره فولاد حذف شده‌اند و همان مواردی که انگیزه سرمایه‌گذاری در این صنعت بود، به چالشی جدی در میان فعالان صنعت فولاد کشور بدل شده است.

وی افزود: کمااینکه در دهه‌های اخیر منابع فراوان و ارزان انرژی یکی از دلایل جذب سرمایه به صنعت فولاد بوده ، اما اعطای این مشوق‌ها برای مدت‌زمان طولانی تداوم نیافته است. البته ایران هنوز هم در رده بزرگ‌ترین کشورهای دارنده ذخایر انرژی در دنیا قرار دارد، اما بی‌توجهی به توسعه زیرساخت‌های انرژی در کشور همپای توسعه جمعیتی و صنعتی، زمینه ناترازی در تولید و مصرف انرژی را پدید آورده، به‌این‌ترتیب انرژی که در گذشته مشوق سرمایه‌گذاری توسعه صنعت فولاد بود، به پاشنه آشیل تولید در این بخش بدل شده است.

خلیقی گفت: در حال حاضر صنایع فولاد کشور در تابستان با محدودیت در تامین برق و در زمستان با محدودیت در تامین گاز روبه‌رو هستند، همین موضوع نیز در عمل زمان تولید و فعالیت آنها را به ۸ ماه محدود کرده است. در چنین شرایطی، صنایع یا باید مشکلات و محدودیت‌های خود را مرتفع کنند یا در آینده فعالیت آنها از صرفه خواهد افتاد.

این فعال صنعت فولاد گفت: در گذشته مسئله کم‌آبی و خشکسالی، به‌اندازه امروز جدی نبود، در نتیجه احداث صنایع در نزدیکی آب، در اولویت نبود. اما در سال‌های اخیر با شدت گرفتن مشکلات کم‌آبی، احداث صنایع در مجاورت دریا تشویق می‌شود.

وی افزود: سال گذشته آب موردنیاز خود را به‌ازای هر مترمکعب ۴ تا ۵هزار تومان می‌خریدیم، امسال هزینه تامین آب به ۲۸هزار تومان برای هر مترمکعب ارتقا یافته است. برای سال آینده نیز، هیچ ضمانتی برای تامین آن وجود ندارد.



خلیقی در پاسخ به سوالی مبنی بر راهکار تداوم تولید صنایع فولادی در موقعیت کنونی و باتوجه به مشکلاتی که در اثر جانمایی اشتباه، برای این صنایع پیش آمده، گفت: چنانچه دخالت و دستکاری دولت در روند تولید و فروش و قیمت‌گذاری این صنایع، حذف شود، همچنان امکان تداوم تولید در این بخش میسر است.

در ادامه، چنانچه واحدی نتواند با این شرایط به کار و فعالیت خود ادامه دهد یا کسب‌وکار تولیدی خود را تعطیل می‌کند یا آن را به مکان دیگری منتقل خواهد کرد. البته این اقدام هزینه‌بر است و شاید تنها برای واحدهای کوچک و متوسط، ممکن باشد، اما چنانچه تولید از صرفه بیفتد، صنایع تعطیل خواهند شد.

تولید زیانده، توجیه‌پذیر نیست

آنوش رحام، فعال صنعت فولاد در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: نبود تناسب در سرمایه‌گذاری در حلقه‌های مختلف زنجیره فولاد، یکی از چالش‌هایی است که روند فعالیت این صنعت را تحت‌تاثیر منفی قرار می‌دهد. در واقع گام نخست توسعه صنعت فولاد در کشور ما اشتباه برداشته شده و به ارزش‌افزوده تولید توجه کافی نشده است.

وی افزود: بخش بزرگی از سرمایه اختصاص‌یافته به توسعه صنعت فولاد کشور، توسط دولت یا بخش خصولتی انجام شده است، دولت نیز منابع کشور را در اختیار دارد؛ بر همین اساس عمده سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای در این بخش به حلقه‌های ابتدایی و میانی این زنجیره با ارزش‌افزوده محدود و بیشترین سهم سرمایه‌گذاری اختصاص یافته و در چنین شرایطی خام‌فروشی به استراتژی قابل‌قبول در صنعت ما بدل شده است.

رحام ضمن انتقاد به جانمایی صنایع فولادی کشور گفت: اغلب صنایع بزرگ فولادی کشور با تکیه بر منابع و ذخایر احداث شده‌اند و در نتیجه در جانمایی آنها اصل رقابت‌پذیری موردتوجه قرار نگرفته است. همان‌طور که بارها تاکید شده، طرح‌های توجیهی برای احداث برخی صنایع بزرگ فولادی کشور از جمله فولاد مبارکه، ابتدا در مناطق جنوبی کشور و نزدیک به آب بوده است، اما در اجرا محل احداث این صنایع تحت‌تاثیر مسائل و فشارهای سیاسی و اجتماعی به مناطق دیگری از کشور منتقل شده‌اند.

فعالان صنایع بالادستی فولاد در سال‌های اخیر بااشاره به محدودیت مصرف آب در صنایع فولادی کشور، در تلاش هستند تا احداث و توسعه این زنجیره را در مناطق مرکزی و عموما خشک و کم‌آب کشور، توجیه کنند. بااین‌وجود، با گسترش خشکسالی و مشکلات پیش‌روی تامین آب برای صنایع، چالش‌های جانمایی اشتباه در احداث و توسعه صنایع، بیش‌ازپیش نمایان می‌شود.

این فعال صنعت فولاد گفت: در طول ۴ دهه اخیر، صنایع سنگین ضربات جبران‌ناپذیری را به محیط‌زیست تحمیل کرده‌اند.

وی افزود: دولت در این سال‌ها منابع مختلف را ارزان‌قیمت و بدون هیچ حساب دقیقی در اختیار حلقه‌های میانی صنعت فولاد قرار داده است، به‌این‌ترتیب این واحدها از سودآوری قابل‌توجهی برخوردار بوده‌اند، در حالی که بخش بزرگی از سودآوری صنایع یادشده تحت‌تاثیر منابع دولتی است. چنانچه مقرر شود امتیازات این صنایع از آنها سلب شود، در عمل تولید و سودآوری آنها تحت‌تاثیر منفی قرار خواهد گرفت. رحام تاکید کرد: سودآوری برخی صنایع بزرگ فولادی ما حتی از نرم‌های جهانی بالاتر است؛ اما این سودآوری حاصل ارتقای بهره‌وری نیست، بلکه یارانه پنهان تخصیص‌یافته به صنایع، عامل سودآوری برخی صنایع است. البته تولید در این واحدها از منظر کیفی در سطح مطلوبی قرار دارد، بااین‌وجود مدیریت تولید آنها با اشکالات فراوانی همراه است و همین موضوع نیز از بهره‌وری در این صنایع می‌کاهد.

وی افزود: هزینه حمل‌ونقل برخی کالاهای معدنی کشور که صادر می‌شوند، به‌ازای هر تن، ۳۰ دلار برآورد می‌شود، در حالی که ارزش همین محصولات به‌ازای هر تن ۶۰ تا ۹۰ دلار است. یعنی مسیر اشتباه تولید و فرآوری مانع بهره‌وری در این بخش است. چنانچه یارانه اختصاص‌یافته به تولید و حمل این محصولات، حذف شود، در عمل تداوم تولید ممکن نخواهد بود.

رحام گفت: راهکار ارتقای بهره‌وری، سودآوری و تداوم تولید در زنجیره فولاد کشور، حرکت به‌سمت تولید محصولات نهایی این زنجیره با ارزش‌افزوده بالاتر است، اما دولت‌ها در طول ۴۰ سال گذشته، اهتمام خود را به خام‌فروشی اختصاص داده‌اند. در واقع برنامه‌ای برای کمک به صنایع تکمیلی وجود ندارد.

این فعال صنعت فولاد گفت: البته انتقاداتی به روند فعالیت برخی صنایع تکمیلی فولاد وجود دارد که در عمل بهره‌وری تولید را در این بخش تحت‌تاثیر منفی قرار می‌دهد. در شرایطی که ظرفیت تولید لوله و پروفیل در کشور ما حدود ۲۰ میلیون تن برآورد می‌شود، بسیاری از صنایع تنها با ۱۰ تا ۲۰ درصد ظرفیت خود تولید می‌کنند و همین موضوع نیز از رقابت‌پذیری فعالیت در این بخش می‌کاهد. در واقع باید اقرار کرد که توسعه در صنایع تکمیلی نیز به‌درستی انجام نگرفته و انتقادات قابل‌توجهی به آن وارد است.



رحام گفت: تقویت صنایع تکمیلی، راهکار اصلاح شرایط موجود است. در حقیقت انتظار می‌رود دولت با اعطای مشوق‌های مختلف یا راهکارهایی همچون کمک در تامین سرمایه در گردش، مشکلات حاکم بر تولید را مرتفع کند.

رحام در پایان تاکید کرد: متاسفانه این دست مشکلات و کمبودها در سایر حلقه‌های تولید محصولات معدنی نیز به‌چشم می‌خورد، در واقع باید بپذیریم که مشکل از استراتژی توسعه صنایع کشور است یا به بیان دیگر، توسعه معادن و صنایع وابسته به آن، با تکیه بر استراتژی دقیق و مدونی محقق نشده است.

در سال‌های اخیر، مشوق‌های سرمایه‌گذاری در زنجیره فولاد حذف شده‌اند و همان مواردی که انگیزه سرمایه‌گذاری در این صنعت بود، به چالشی جدی در میان فعالان صنعت فولاد کشور بدل شده است

اغلب صنایع بزرگ فولادی کشور با تکیه بر منابع و ذخایر، احداث شده‌اند و در نتیجه در جانمایی آنها، اصل رقابت‌پذیری موردتوجه قرار نگرفته است

سخن پایانی

توسعه صنعت فولاد تحت‌تاثیر سیاست‌گذاری اشتباه و با تکیه بر منابع غنی معدنی و انرژی کشور، انجام گرفته است. برهمین‌اساس نیز در حال حاضر شاهد بروز مشکلات جدی در روند فعالیت این زنجیره هستیم. در واقع با از میان رفتن مزیت‌های تولید فولاد، در عمل بهره‌وری در این بخش کاسته خواهد شد.

دولت سیزدهم چه پروژه‌های نیمه‌تمامی را تمام کرد



اینفوگرافی: سیمین عابدی

بازدید رئیس‌جمهور از سدمخزنی نمرود



رئیس‌جمهور در سفر یک روزه خود به شهرستان‌های فیروزکوه و دماوند از سد مخزنی نمرود فیروزکوه بازدید و از نزدیک در جریان روند پیشرفت این پروژه قرار گرفت. سد مخزنی نمرود از سال ۸۴ استارت خورد و تا سال ۹۵ با پیشرفت در ۵۹ درصدی در حوزه خاکریزی و ... متوقف شد، از سال ۹۵ این پروژه تحویل قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) شد که پس از طی روند اداری و از اولویت خارج شدن این پروژه در دولت گذشته با روند رشد کمی روبرو بود، اما طی یک سال و نیم گذشته این پروژه سرعت چشمگیری به خود گرفت و در حال حاضر با رشد ۹۳ درصدی در آستانه بهره‌برداری قرار گرفته است.

این سد مخزنی ۱۳۹ میلیون مترمکعبی دارد که ۱۲۰ میلیون مترمکعب آن حجم مفید است. بدنه آن خاکی است و هسته‌ای از خاک رس دارد. بلندای این سد از پی ۸۴ متر، درازای آن ۶۸۰ متر و پهنای تاج آن ۱۲ متر است. سرریز این سد از نوع اوجی آزاد است و شیب سرریز آن ۱۶ و ۲۱ درصد و پهنای سرریز آن ۲۲ متر است. سد دیواری از جنس بتن پلاستیک با دو ردیف پرده آب‌بند و ژرفایی ۳۲ متری دارد.

■ تحقق نشدنی‌ها توسط قرارگاه خاتم

قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) در حالی این پروژه را تحویل گرفت که پیش از آن دو موسسه دیگر اقداماتی را انجام داده بودند، اما آنچه صورت گرفته بود سهل‌الوصول‌ترین اقدامات در سدسازی بود (خاکریزی) و به‌محض این‌که این پروژه به سختی‌ها و نشدنی‌ها رسید از سوی موسسات قبلی رها شد. اما قرارگاه خاتم که همواره به تحقق کارهای نشدنی شهره هست، با ورود به این پروژه بتن‌ریزی منحصربفرد (میکروسیلیسی) و متناسب با اقلیم آب و هوایی شهرستان فیروزکوه (سرمای بسیار شدید این منطقه در فصل سرما) را آغاز و احداث اتاق کنترل و ... را در اولویت قرار داد.

■ بتن‌ریزی منحصر و ثبت دانش فنی در پروژه سد نمرود

بتن‌ریزی ۷۰ متر زیر تراز آب از جمله ویژگی‌های این پروژه هست که دانش فنی آن نیز در این پروژه به ثبت رسید و با احداث اسکلت بتن‌ریزی از روی برج آبگیر و با روشی خاص انجام شد. جلوگیری از نشتی آبگیر سد که توسط مجموعه‌های دیگر ایجاد شد بود و رفع این مهم را به‌وسیله تخلیه کامل مخزن و هدر رفت ۱۲۰ میلیون مترمکعب آب عنوان می‌کردند، به همت متخصصان قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) و با بهره‌گیری از توان قواصان توانمند بدون تخلیه مخزن انجام پذیرفت.

■ محرومیت‌زدایی اطراف پروژه سد نمرود

باتوجه به این‌که یکی از رسالت‌های مهم قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) در کنار اجرای پروژه‌های نشدنی در کشور، محرومیت‌زدایی از شعاع ۷۰ کیلومتری هر طرح هست، روستای سلمان که بیش از ۱۶ سال از جاده دسترسی استاندارد محروم بود، به‌همت قرارگاه سازندگی ظرف مدت یک سال و نیم این جاده احداث و مورد بهره‌برداری مردم این منطقه قرار گرفت.

گفتنی است، پروژه سد نمرود تاکنون موفق به کسب چهار گواهینامه استاندارد شده است.

■ طرح قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) برای رفع تنش آبی کشور

سردار عبدالرضا عابد، فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) با بیان اینکه سد نمرود یکی از سدهای مهم اطراف تهران است که با تلاش شبانه‌روزی متخصصان قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) در حال احداث است، اظهار داشت: قرارگاه سازندگی در حوزه سدسازی تاکنون ۶۲ سد کشور را احداث کرده است و به‌طور کلی بیش از ۵۰ درصد ظرفیت سدهای کشور توسط این قرارگاه اجرا شده است.

■ تشکیل کارگروه‌مشترک دولت‌وقرارگاه‌خاتم(ص) در حوزه‌نیرو

وی از تائید طرح قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) در حوزه آبرسانی و تامین آب شرب، کشاورزی و صنعتی توسط دولت خبر داد و گفت: با تشکیل کارگروه مشترک بین وزارت نیرو و قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) این طرح مورد بررسی و با رصد دقیق و از نزدیک شرایط آبی و پروژه‌های آبرسانی، طرح‌های اولویت‌دار احصاء و با همت دولت و قرارگاه سازندگی در کمترین زمان ممکن پایان یافته و این مهم می‌تواند تنش و ناترازی آب را به بهترین شکل ممکن، تامین کند.

فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) سرعت عمل در اجرای طرح‌های آبرسانی را یک مولفه مهم و اثرگذار برشمرد و تصریح کرد: سد نمرود باید خیلی زودتر از این‌ها به پایان می‌رسید، اما چهار مجموعه خصوصی به این پروژه ورود کرده و تلاش‌ها و زحماتی هم و به‌دلیل مشکلات که در مسیر اجرا داشتند یکی پس از دیگری این پروژه را نیمه تمام رها کردند و نهایتاً این طرح به قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) واگذار شده است و در حال حاضر مهندسان و متخصصان این قرارگاه به‌صورت شبانه‌روزی تلاش می کند تا هرچه سریع‌تر این سد را به اتمام رسیده و مردم از خدمات آن بهره‌مند شوند.

■ محرومیت‌زدایی قرارگاه سازندگی خاتم در سراسر کشور

وی در ادامه افزود: در حال حاضر حجم آبگیری پشت سد نمرود ۲۰ میلیون متر مکعب است و با جابه‌جایی روستایی که در محل مخزن سد قرار گرفته است به بهترین جای ممکن، مهیا کردن بهترین شرایط برای این عزیزان، موضوع زمان آبگیری سد را کاهش داده و امسال با آبگیری کامل پشت سد، بتوانیم برای سال آینده استان تهران و استان‌های هم‌جوار هیچ مشکل و کمبود آبی نداشته باشیم. سردار عابد بیان داشت: یکی از مزیت‌های قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) در احداث پروژه‌ها، خدمات‌رسانی برای مناطق محروم است و ایجاد ظرفیت و فراهم کردن دسترسی مردم به خدمات اجتماعی قرارگاه سازندگی در اطراف تمام طرح‌ها را از رسالت‌های مهم و اولویت‌دار خودمان می‌دانیم و امروز شاهد این هستید که در کنار اجرای طرح مهم سد نمرود احیای جاده‌ها و احداث دسترسی روستایی را از اولویت‌های کاری خودمان قرار داده و در کمترین زمان ممکن انجام شد.

فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) خاطرنشان کرد: یکی از دستورالعمل‌هایی که به کلیه مسئولان قرارگاه سازندگی خاتم برای اجرای کلیه پروژه‌ها ابلاغ کردیم موضوع محرومیت‌زدایی است که امروز شاهد این هستیم که در سراسر کشور این مهم انجام می شود و اقدامات خوبی را در کشور شاهد هستیم.

■ مدیریت سیلاب تهران با سد نمرود

محمد قاسمی، مدیرعامل هلدینگ نیرو قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) اظهار داشت: سد نمرود، در آخرین نقطه از شمال شرق استان تهران واقع شده است و می‌تواند به‌عنوان یکی از سدهای بسیار مهم و تاثیرگذار در تامین آب شرب، کشاورزی و صنعت برای استان تهران ایفای نقش کند.

وی گفت: عملیات اجرایی سد نمرود از سال ۱۳۸۴ آغاز و با توجه به سختی‌هایی که به‌دلیل سردی هوا (۲۵ تا ۳۰ درجه زیر صفر) و ... در مسیر اجرای آن بوده به درازا کشیده شده است.

■ درخشش قرارگاه سازندگی خاتم در تامین آب شرب، کشاورزی و صنعتی استان تهران

مدیرعامل هلدینگ نیرو قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) با بیان اینکه مجموعه‌های متعددی در این پروژه مشغول به خدمت بودند و توانستند فعالیت‌های ساده و سهل‌ترطرح را انجام دهند و در نهایت این طرح به قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) واگذار شد و باتوجه به شرایط و سختی‌های حاکم بر این طرح که مجموعه‌های مختلف شاغل در آن برای محقق کردنش با مشکل روبرو شده بودند، در دو سال گذشته با تلاش شبانه‌روزی متخصصان متعهد قرارگاه سازندگی خاتم پیشرفت چشمگیری داشته است.

وی عنوان کرد: قرارگاه سازندگی خاتم عملیات اجرایی بدنه سد نمرود را در این مدت تکمیل کرد و هم‌اکنون عملیات تکمیلی سازه سرریز و تراشه‌های مشرف آن در حال انجام است.

رستمی ادامه داد: این طرح با معارضینی روبه‌رو است که توسط وزارت نیرو در دست پیگیری و اقدام است و با رفع این این مشکل و جابه‌جایی روستایی که در مخزن این طرح واقع شده است، عملیات اجرایی باقیمانده و جاده‌های جایگزین حداکثر طی یکسال آینده قابل انجام است که هرچه سریع‌تر مردم بتوانند از ثمرات و اهداف پروژه بهره‌مند شوند.

وی با بیان اینکه این پروژه یک سد سنگ ریزه‌ای با هسته رسی، ۸۵ متر ارتفاع دارد و مخزن سد ۱۲۰ میلیون مترمکعب گنجایش مفید دارد و می‌تواند تا ۱۴۰ میلیون مترمکعب مدیریت سیلاب کند، خاطرنشان کرد: سد نمرود در نوع خودش در منطقه یک پروژه حائز اهمیت است و می‌تواند با توجه به تنش آبی که کشور طی چند سال اخیر با آن روبرو است، نقش بسیار مهمی در تامین آب مورد نیاز کشاورزی، صنعت و شرب در استان تهران ایفا کند.

مدیرعامل هلدینگ نیرو قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به رسالت محرومیت‌زدایی قرارگاه خاتم گفت: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص) بر اساس رسالتی که برای خودش تعریف کرده در هر منطقه که برای اجرای پروژه عمرانی حضور پیدا می‌کند در کنارش فعالیت محرومیت‌زدایی را در دستور کار خودش قرار می‌دهد، در این پروژه نیز برای راه‌های روستایی اطراف سد توانست کارهای بسیار خوبی انجام دهد و روستاهایی که به علت فعالیت اجرایی سال‌های قبل و پیمانکاران قبلی از نظر جاده دسترسی آسیب دیده بودند را توانست احیاء کند و مردم روستاها با سهولت بهتر رفت و آمد کنند و همچنین بسته‌های معیشتی نیز تهیه و بین نیازمندان توزیع شد که این اقدامات از وظایف ما است و به آن افتخار کرده و آن را یک ارزش می‌دانیم.

نوبت اول
شناسه ۱۶۴۵۲۸۹

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی حوزه ثبتی قائم‌شهر

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۹/۲۰، املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی قائم‌شهر مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلامعارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل آگهی می گردد:

■ املاک متقاضیان واقع در قریه وسطی کلا پلاک ۱۳۹ اصلی بخش ۱۶

۵۴۲ فرعی به نام موقوفه لطفعلی خان‌وسطی کلائی به تولیت اداره اوقاف و امور خیریه شهرستان قائم‌شهر به شناسه ملی ۱۱۱۱۱۱۱ نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۵۸۳۶.۲۸ مترمربع پلاک شماره ۴۲۷ فرعی از ۱۳۹ اصلی بخش ۱۶ خریداری بدون واسطه از طریق نظریه شعبه تحقیق و گواهی معرف مالک رسمی.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی/کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی رای هیات الصاق تا در صورتی که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به اداره حکم قطعی دادگاه است و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. بدیهی است براثر ماده ۱۳ آئین‌نامه مذکور در مورد قسمتی از املاکی که قبلاً اظهارنامه ثبتی پذیرفته نشده، واحد ثبتی با رای هیات پس از تنظیم اظهارنامه حاوی تحدید حدود، مراتب را در اولین آگهی نوبتی و تحدید حدود به صورت همزمان به اطلاع عموم می‌رساند و نسبت به املاک در جریان ثبت و فاقد سابقه تحدید حدود، واحد ثبتی آگهی تحدید حدود را به صورت اختصاصی منتشر می‌نماید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۱۵

مرتضی قاسم‌پور، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان قائم‌شهر

یادداشت

توجیه اقتصادی با تکیه بر توازن و تعادل



محمود اولاد
کارشناس اقتصاد

در آسیب‌شناسی احداث فرودگاه‌های کشور، پیش از هرچیز باید به چند کلید واژه توازن، تعادل و آمایش سرزمین بپردازیم.

وقتی از توازن صحبت می‌کنیم باید وزن چیزی را نسبت به چیز دیگر بسنجیم، مثلا وقتی می‌گوییم ۵۰ درصد پروازها بین مشهد و تهران است، باید ببینیم که وزن جمعیتی تهران و مشهد نسبت به بقیه کشور چقدر است، اما کلمه «تعادل» استفاده بیش از حد یا کمتر از حد آن عنصر را تعریف می‌کند. وقتی که فرودگاهی بیشتر یا کمتر از ظرفیتش کار می‌کند، عدم تعادل رخ می‌دهد.

با این توضیح، باید بگویم که ما شاهد چند نوع عدم توازن هستیم. یک عدم توازن مربوط به تجمع فرودگاهی است، مثلا در آذربایجان غربی و شرقی فرودگاه‌های ارومیه، خوی، تبریز و منطقه آزاد ماکو را داریم که شعاع عملکردی و حوزه نفوذ مشابه دارند.

دومین بحث، عدم توازن ناوگان با فرودگاه‌ها است. تعداد هواپیمای کوچک‌مقیاس ۱۰۰ یا ۵۰ نفره در کشور ما اندک است، در حالی که وجود این هواپیماها در ناوگان حمل‌ونقل هوایی منجر به فعال شدن بخش اعظم فرودگاه‌های شهرهای کوچک خواهد شد.

بنابراین ظرفیت یا اندازه مقیاس فرودگاه‌ها با اندازه مقیاس هواپیماها هماهنگ نیست.

بحث بعدی مطرح درباره «توازن» به برقراری توازن زمانی عرضه و تقاضا بازمی‌گردد. در این ساختار گاهی با شرایطی مواجه می‌شویم که از سویی اوج تقاضا برای برقراری پرواز از شهری به شهر دیگر وجود دارد، اما در همان زمان امکان برقراری پرواز به دلیل ضعف ناوگان میسر نیست.

از سوی دیگر فاکتور «مقیاس فرودگاه» نیز در کشور ما رعایت نشده است. به عنوان در نقاطی که می‌توانستیم فرودگاه کوچک‌مقیاس بسازیم، فرودگاه بزرگ‌مقیاس ساخته شده و این ساختار تعادل مقیاس را در حوزه فرودگاهی برهم زده است.

عدم تعادل در مبحث فرودگاهی علت دیگری هم دارد که ناشی از ساختار نفتی بودن بودجه و عدم پاسخگویی مسئولان در قبال هزینه‌هایی است که انجام می‌شود، این ساختار نفتی باعث شده هر کسی به نوعی از نفت سهم‌خواهی کند که این سهم‌خواهی خود را در فشارهای سیاسی و رفتارهای پوپولیستی نمایندگان یا کارکرد مدیران براساس میزان ساخت‌وساز نشان می‌دهد.

بنابراین گاهی در موضوع فرودگاه‌ها تعارض منافعی را در تعیین مناطق فرودگاهی و تعریف فرودگاه‌های جدید می‌بینیم؛ به‌طوری که مجموعه وزارت راه، حتی خود مشاوران، مدیران و نمایندگان مجلس در این پروژه‌های جدید ذی‌نفع هستند، اما کسی به تبعات هزینه‌ای آن در کشور و توزیع نادرست منابع توجه نمی‌کند. مثلا اگر قرار است برای سراب فرودگاه بسازند، چرا برای میانه نباید فرودگاه ساخت؟ میانه که از سراب بزرگ‌تر و نسبت به تبریز و زنجان هم دورتر است یا در مورد فرودگاه بناب، در محدوده ۵- ۶ کیلومتری‌اش فرودگاه سهند مراغه قرار دارد که اصلا اسمش را سهند گذاشتند تا سه شهر عجب‌شیر و بناب و مراغه با هم استفاده کنند و اساسا تاسیس فرودگاه جدید توجیهی ندارد.

به نظر می‌رسد اینکه کجا و به چه مقیاسی و چه نوعی فرودگاه ساخته شود باید در یک سطح بالاتری بررسی و تصمیم‌گیری شود. من اعتقاد دارم طرح آمایش باید این کار را انجام دهد.

به نظر می‌رسد تصویب و اجرای طرح آمایش سرزمین می‌تواند راهگشای رفع مشکلات یاد شده باشد و تا حدودی طرح‌های عمرانی و ملی را با رعایت توجیه اقتصادی اجرایی کند.

طرح آمایش ملی در اسفند سال ۹۹ تصویب شد و طرح آمایش استان‌ها هم تابستان سال گذشته به تصویب رسید. براساس مصوبات طرح آمایش، موضوع «هاب و اسپوک» مدنظر قرار گرفته، البته نه به‌نحوی که بتواند کاملا ساختار سلسله‌مراتبی حاکم بر نظام متمرکز سکونت‌گاهی را برطرف کند، اما حداقل می‌تواند جایگزین سیستم نصفه‌شبکه‌ای فعلی باشد.

در سطح کلان، وقتی درباره توسعه فضایی، تعداد فرودگاه ها، توزیع فضایی آنها، سطح فرودگاه‌ها و... صحبت می‌کنیم، اینها یک موضوع فرابخشی است که باید جدا از ذی‌نفعان این حوزه در مورد آنها تصمیم‌گیری شود که اکنون طرح آمایش این نقش را ایفا می‌کند.

در بُعد دیگر، پس از مشخص شدن اینکه فلان شهر باید فرودگاه داشته باشد یا نه، در طراحی مکان‌یابی و طرح جامع باید ذی‌نفعان مختلف خواسته‌های خود را مطرح کنند تا بر اساس خواسته آنها برنامه‌ریزی انجام گیرد.

ضمن اینکه در مطالعات طرح‌های جامع فرودگاهی یک ضعف اساسی در زمینه اقتصاد و حضور کارشناسان قوی اقتصادی دیده می‌شود.

۹۰ درصد فرودگاه‌های کشور زیانده هستند

سرنوشت نامعلوم فرودگاه‌های بی‌مسافر

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir



سال‌هاست بیش از ۵۰ فرودگاه کوچک و بزرگ کشور از عهده تامین هزینه‌های جاری خود برنمی‌آیند و عملیات نگه داشتن این فرودگاه‌ها هزینه سنگینی بر شرکت فرودگاه‌ها تحمیل کرده است. حتی به دلیل هزینه‌های پرواز و مقرون به صرفه نبودن، ایرلاین‌ها تمایلی به پرواز در این فرودگاه‌ها ندارند و در نتیجه غیرفعال شده‌اند. با این حال به عقیده برخی فعالان این حوزه، تعداد اندکس از فرودگاه‌های کشور که تعداد آنها به انگشتان دو دست هم نمی‌رسد توجیه اقتصادی ندارند؛ یعنی یا زیان‌ده هستند یا پروازی در آنها انجام نمی‌شود. فرودگاه‌هایی مانند سمنان، شاهرود، داراب از جمله فرودگاه‌های غیرفعال هستند که هراز چندگاهی هم خبرهایی درباره تعطیلی و واگذاری آنها نیز به گوش می‌رسد. کارشناسان صنعت هوایی در بررسی دلایل زیان‌ده بودن فرودگاه‌ها به مسائلی مانند نبود تقاضا و عدم رعایت فاصله جغرافیایی بین دو فرودگاه اشاره می‌کنند.

نقش حمل‌ونقل هوایی در توسعه

توسعه حمل‌ونقل در بخش‌های مختلف اعم از زمینی، هوایی و دریایی از ارکان مهم توسعه و رونق اقتصادی محسوب می‌شود که در این میان، حمل‌ونقل هوایی و ایجاد زیرساخت‌های فرودگاهی از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

به این ترتیب نمی‌توان نقش حمل‌ونقل هوایی را در رشد و رونق اقتصادی و اشتغال، توسعه زیرساخت‌های صنعتی و معدنی، ارتقای وضعیت فرهنگی و آموزشی، کشاورزی و گردشگری نمی‌توان انکار کرد. حمل‌ونقل هوایی با ایجاد امکانات دسترسی آسان و راحت، سریع و ایمن به نقاط مختلف، سهم زیادی در جابه‌جایی مردم، بازرگانان و گردشگران دارد. بااین‌همه توسعه صنعت هوایی با وجود تمام مزیت‌ها با محدودیت‌ها و چالش‌هایی نیز مواجه است که یکی از مهمترین این چالش‌ها به هزینه‌بر بودن این صنعت بازمی‌گردد.

به دلیل اجبار در رعایت استانداردهای بین‌المللی، ساخت فرودگاه بسیار هزینه‌بر بوده و تامین هواپیما و انجام پرواز نیز هزینه زیادی را به اقتصاد تحمیل می‌کند. بنابراین برای جلوگیری از بحران زیان‌دهی و اجرای طرح‌های بدون توجیه اقتصادی، باید مواردی مانند رعایت فواصل جغرافیایی در احداث فرودگاه یا ممنوعیت تامین اعتبار ساخت از محل اعتبارات ملی، مصوب و قانونی شود.

این در حالی است که در سال‌های اخیر کاهش تقاضا بر اثر بالا بودن نرخ بلیت هواپیما با توجه به افزایش نرخ دلار و مقرون به صرفه نبودن انجام پرواز برای شرکت‌های هواپیمایی در مسیرهای کم‌تقاضا به زیان‌دهی فرودگاه‌ها دامن زده است.

تنها ۴ فرودگاه کشور سودده است

مصطفی هوشیار، کارشناس صنعت هوایی در رابطه با احداث فرودگاه‌هایی که توجیه اقتصادی ندارند به صمت گفت: در برخی از موارد، احداث واحدهای فرودگاهی در استان‌ها بدون توجه به الزاماتی مانند رعایت فاصله جغرافیایی یا سایر موارد توجیهی، با اصرار نمایندگان مجلس مطرح و پیگیری می‌شود. گاهی این اصرار برای کسب رای در حوزه انتخابیه است و احداث پروژه‌ها توجیه اقتصادی ندارد. البته این نگاه در دهه‌های گذشته بیشتر وجود داشت و از یک دهه پیش کاهش یافته است. چرا که سازمان هواپیمایی و شرکت فرودگاه‌ها به نظرات کارشناسی توجه کرده و بر توجیه فنی و اقتصادی احداث فرودگاه‌ها تاکید دارند. این در حالی است که پیش از این نماینده‌ها و افراد صاحب نفوذ بدون در نظر گرفتن مطالعات فنی و اقتصادی اصرار به احداث فرودگاه در حوزه فعالیت خود داشتند و این موضوع برای آنها یک امتیاز محسوب می‌شد.

این کارشناس صنعت هوایی با اشاره به تبلیغات در راستای ضرورت احداث این دست از پروژه‌ها بیان کرد: معمولا در ایام ارایه پیشنهاد و تایید درخواست، تبلیغات گسترده‌ای درباره اهمیت ساخت فرودگاه و نقش آن در توسعه استان یا شهرستان جانمایی شده، می‌شود. تا آنجا که تصور می‌شود شهرهای دارای فرودگاه ناگهان به بهشت تبدیل شده و چهره آنها دگرگون خواهد شد، اما پس از گذشت چند ماه از افتتاح، واقعیت ماجرا آشکار شده و البته دیگر نمی‌توان اعتبار هزینه‌شده را بازگرداند.

در واقع به‌تدریج مشخص می‌شود فرودگاهی که برای ساخت آن، هزینه‌های هنگفتی صرف شده، در جای اشتباهی ساخته شده است. نبود مسافر و عدم تمایل شرکت‌های هوایی برای برقراری پرواز در این فرودگاه‌ها نشان می‌دهد در جانمایی این فرودگاه‌ها به آمایش سرزمین و توجیه اقتصادی پروژه توجهی نشده است. بدین ترتیب سرمایه‌های کلان ملی که می‌توانست در پروژه‌های اولویت‌دار و مفیدی صرف شود، در این فرودگاه‌های بی‌مسافر، فریز و نابود می‌شود.

استانداردی تعریف شود

هوشیار با بیان راهکاری برای پایان این رویکرد اظهارکرد: باید سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان متولی، استانداردهایی را به صورت شفاف تعریف و ابلاغ کند و مقرر شود تقاضای تاسیس زیرساخت‌های فرودگاهی در هر نقطه از ایران باید با رعایت این استانداردها باشد.

در صورت تصویب و ابلاغ این استانداردها دیگر منابع ملی هدر نرفته و فشاری نیز به مدیران فرودگاه‌ها وارد نمی‌شود. البته ممکن است، متولیان امر ادعا کنند که این استانداردها وجود دارد اما بر اساس شواهد تاکنون یک استاندارد شناسنامه‌دار و شناخته شده در این رابطه منتشر نشده است.



ضرورت راه‌اندازی تاکسی هوایی

این کارشناس صنعت هوایی با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور گفت: موقعیت جغرافیایی و گستردگی کشور، ایجاب می‌کند تعداد فرودگاه‌ها افزایش یابد اما این رویکرد باید با جهت‌دهی مشخص و سازکار مبتنی بر توجیه اقتصادی پیاده شود. هوشیار با اشاره به ضرورت فرهنگ‌سازی برای راه‌اندازی «ایرتاکسی» در ناوگان هوایی کشور گفت: ایرتاکسی یعنی استفاده از هواپیما در مسیرهای مختلف پرواز بدون استفاده از برنامه پروازی که به‌خودی‌خود موجب صرفه‌جویی در زمان و هزینه می‌شود. تاکسی هوایی یک هواپیمای سبک یا حتی فوق‌سبک بوده و می‌تواند با حداقل ظرفیت ممکن، نظیر چیزی در حدود ظرفیت یک تاکسی یا اتوبوس معمولی، در مسیرهای کوتاه جابه‌جا شود. این اتفاق لازمه صنعت هواپیمایی و هوانوردی غیر نظامی کشور است. هوشیار با تاکید بر اینکه تعداد بسیاری از فرودگاه‌های کشور غیرفعال هستند، افزود: تنها ۴ فرودگاه از حدود ۵۰ فرودگاه فعلی توجیه اقتصادی دارد، یعنی درآمد و هزینه آن متناسب است و در کنار آن سوددهی نیز دارد. البته عوامل مختلفی در زیان‌دهی فرودگاه‌ها دخیل است که یکی از آنها به فرهنگ‌سازی نیز باز می‌گردد.

> گاهی نمایندگان و افراد صاحب نفوذ بدون در نظر گرفتن مطالعات فنی و اقتصادی اصرار به احداث فرودگاه در حوزه فعالیت خود دارند

کمبود هواپیما، توجیه قابل قبولی نیست

جواد هاشمی تهرانی، کارشناس صنعت هوایی با تاکید بر اینکه مدتی است فرودگاه جدیدی احداث نشده است، به صمت گفت: چند سالی است که احداث فرودگاه‌های جدید ممنوع شده است. این درحالی است که در سال ۹۷، با استدلال وجود تقاضا برای ساخت فرودگاه جدید و ممنوعیت ساخت این فرودگاه‌ها توسط بخش دولتی طبق قانون برنامه ششم توسعه، طرح احداث فرودگاه‌های نسل سوم مطرح شد. این طرح در شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران تهیه و جهت تصویب به شورای‌عالی هواپیمایی کشوری ارائه شد،با اینهمه ممنوعیت احداث فرودگاه‌های جدید در برنامه هفتم توسعه نیز مطرح شده و ادامه دارد.

وی با تاکید بر اینکه فرودگاه یکی از زیرساخت‌های مهم حوزه حمل‌ونقل و حمل‌ونقل نیز یکی از ارکان مهم توسعه هر کشور است، افزود: شهری که دارای شاخص‌های حمل‌ونقل باشد، یعنی آمادگی لازم برای توسعه را دارد.

در نتیجه نمی‌توان به طور کلی سیاست احداث فرودگاه در شهرهای یک کشور را رد کرد. در این سازکار مشکل نگرش اقتصادی در استفاده از ابزارهای توسعه است. هاشمی تهرانی افزود: توجیه اقتصادی در احداث فرودگاه‌ها یا غیرفعال شدن آنها به نگرش نحوه استفاده از ابزارهای توسعه بازمی‌گردد. از آنجا که نگرش اقتصادی برای استفاده از محیط فرودگاهی وجود ندارد، استفاده دیگری از فرودگاه‌ها نمی‌شود.

مسافر تنها یکی از ارکان حمل‌ونقل است

هاشمی با بیان اینکه نداشتن هواپیما تنها یک توجیه غیرقابل قبول برای توسعه صنعت فرودگاهی است، گفت: مواردی مانند کمبود هواپیما یا نداشتن مسافر، استدلال درستی برای اعمال محدودیت در احداث واحدهای فرودگاهی نیست. درحالی که مسافر تنها یکی از ارکان حمل‌ونقل بوده و کمبود هواپیما نیز توجیه قابل قبولی نیست. از سوی دیگر ایران یک کشور حادثه‌خیز است و فرودگاه‌ها نقش کلیدی در شرایط بحرانی دارند. برای مثال اگر شهرهای حوالی بم فرودگاه نداشت، در زلزله‌ای که رخ داد تلفات بیش از رقم کنونی می‌شد.

تغییر کاربری دهید

این کارشناس هوایی با اشاره به زیان‌ده بودن بیش از ۵۰ فرودگاه کشوربیان کرد: فرودگاه بلااستفاده، هزینه‌زا خواهد شد اما در بسیاری از موارد عامل اصلی خواب فرودگاه‌ها، رعایت نشدن فاصله جغرافیایی احداث و درنظر نگرفتن آمایش سرزمین در جانمایی فرودگاه‌هاست. البته در این بین تراکم جمعیتی نقش قابل توجهی دارد چنانچه در بسیاری از فرودگاه‌های شهرهای اروپایی با نزدیکی جغرافیایی فرودگاه‌ها به هم مواجه هستیم که با توجه به تراکم جمعیت شهرها و تقاضای بالای مسافر، موضوع توجیه اقتصادی فرودگاه حل می‌شود. افزایش تقاضا نیز به نگرش اقتصادی به فرودگاه‌ها بازمی‌گردد. به عنوان مثال بخشی از تقاضا تنها منوط به حمل مسافری نیست و برخی از فرودگاه‌ها و ناوگان هوایی به قطب ترانزیت بار تبدیل شده‌اند. این درحالی است که ما هم در بسیاری از استان‌ها و شهرها به کارگو نیاز داریم و می‌توان با راه‌اندازی این بخش، توجیه اقتصادی جدیدی برای فرودگاه ایجاد کرد.



غفلت از ظرفیت‌های پنهان

هاشمی با اشاره به مزیت‌های فرودگاه‌زنجان اظهار کرد: برای مثال زنجان یک شهر شناخته شده در شاهراه کریدور غرب-شرق کشور است و ظرفیت تمام عیاری برای تبدیل شدن به یک قطب اقتصادی دارد. این شهر «بندرخشک» است، یعنی اگر کالایی را در آن دپو کنید، هیچ‌گونه آسیبی حتی از لحاظ آب‌وهوایی به کالا شما وارد نمی‌شود. همچنین زنجان، فرودگاهی بسیار استراتژیک با طول باند حدود ۴ کیلومتر دارد که بلااستفاده مانده و تنها نبود تقاضای مسافری دلیلی بر غیرفعال بودن این فرودگاه است.

> از آنجاکه نگرش اقتصادی برای استفاده از محیط فرودگاهی وجود ندارد، استفاده دیگری از فرودگاه‌ها نمی‌شود

سخن پایانی

با وجود هزینه زیاد ساخت فرودگاه، در سال‌های گذشته شاهد ساخت و راه‌اندازی فرودگاه‌هایی در کشور بوده‌ایم که با اعمال فشار مقامات محلی و نمایندگان مجلس کلنگ‌زنی شده و به بهره‌برداری رسیده‌اند.

بی‌شک فرودگاه ظرفیتی مناسب برای ارتقای سطح اقتصادی و افزایش صادرات محسوب می‌شود اما با توجه به نظر کارشناسان تغییر نگرش در به‌کارگیری این فرودگاه‌ها نکته‌ای مهم است که همواره مورد بی‌توجهی قرار گرفته است. در کل همچنان سرنوشت فرودگاه‌های بی‌مسافر مشخص نیست و هر بار تصمیمی جدید در رابطه با آنها اتخاذ می‌شود.

در آسیب شناسی طرح‌های جامع فرودگاهی نمایان شد

فرودگاه‌ها روی باند توسعه نامتوازن

گروه گزارش
editor@smtnews.ir



آیا شبکه فرودگاه‌های ایران به صورت نامتوازن توسعه یافته است؟ در صورتی که پاسخ به این سوال مثبت باشد، این توسعه نامتوازن از دو بعد قابل بررسی است؛ یکی اندازه و وسعت توسعه فیزیکی هر فرودگاه و دیگری مکان‌یابی و فواصل فرودگاه‌ها نسبت به یکدیگر. شواهد نشان می‌دهد در جغرافیای فرودگاه‌های ایران موارد متعددی از فرودگاه‌هایی با کارکردی مشابه در حوزه نفوذ یکدیگر احداث شده یا توسعه یافته‌اند. همچنین در موضوع وسعت یا توسعه فرودگاه‌ها نیز شهرهایی دیده می‌شود که دچار فقر اقتصادی و حتی آموزشی قابل‌ملاحظه‌ای هستند، در حالی که فرودگاهی با توانایی پذیرش هواپیماهای پهن پیکر را دارند، این سرمایه گذاری‌های عظیم، مصداق واقعی اتلاف منابع محدود ملی تلقی می‌شود یا گامی در جهت ارتقای شاخص‌های عدالت اجتماعی، توزیع خدمات و امنیت ملی به شمار می‌رود؟ بسیاری از کارشناسان با اشاره به ۲ سوال یاد شده، بررسی توسعه و نظام برنامه‌ریزی فرودگاهی را ضروری می‌دانند. این مهم در میزگرد مجازی ترابران بررسی شده که بخش‌هایی از آن در ادامه می‌آید.

توسعه فرودگاه‌ها را به استان‌ها واگذار کنیم

علیرضا صدارت - مدیرکل اسبق دفتر استانداردهای فرودگاهی

توسعه نامتوازن می‌تواند چند دلیل داشته باشد:

۱- نبود یا قابل اجرا نبودن طرح جامع فرودگاهی

۲- دوم نبود متدولوژی واحد برای تهیه و به‌روزرسانی طرح جامع فرودگاهی

۳- توسعه فرودگاه بدون توجه به طرح جامع فرودگاه توسط مجریان فرودگاه‌ها

۴- مجریان به‌درستی عمل کردند و طرح جامع هم خیلی مناسب بوده اما منابع مالی به‌اندازه کافی وجود نداشته تا این همه توسعه محقق شود.

در اجرای طرح جامع فرودگاهی نقطه‌نظرات متفاوتی وجود دارد، اما من معتقدم یکی از مشکلات این است که راهبران فرودگاه‌ها، اغلب اوقات در نقش مدیران اجرایی و برنامه‌ریز ظاهر می‌شوند. البته ناگفته نماند ستاد شرکت فرودگاه‌ها برای فرودگاه‌ها نیز برنامه خاصی که به‌صورت یک طرح جامع مدون باشد نداشته و مدیران فرودگاه‌ها نیز گاه با دانش و تجربیات شخصی، کار توسعه را انجام می‌دهند.

دلیل دیگر این است که در تدوین طرح جامع، سلایق شخصی دخالت داده می‌شود و شما مشاهده می‌کنید که اگر مدیر اجرایی فرودگاه بعد از تدوین طرح، تغییر کند، طرح جامع هم تغییر می‌کند. البته منظورم از طرح جامع در اینجا لکه‌گذاری است نه طرح تفصیلی؛ برای مثال قرار بوده در یک قسمت فرودگاه توسعه‌ای ایجاد شود، اما بعد از تغییر مدیریت، این توسعه در جای دیگر انجام می‌شود. به همین دلیل طرح جامع در سال‌های متوالی دستخوش تغییرات متعدد شده و توسعه فرودگاه‌ها بر اساس طرح جامع نبوده و بیشتر وابسته به نظرات مدیر اجرایی آن فرودگاه بوده است.

همچنین یکی از مشکلات بزرگی که توسعه نامتوازن را رقم زده، وجود فرودگاه‌ها به‌عنوان مرز هوایی است. حدودا در سال ۱۳۷۶ که من در AIS بودم این موضوع مطرح شد. آن زمان با احتساب فرودگاه امام ۹ فرودگاه بین‌المللی داشتیم، اما برای اینکه بتوانند در هر فرودگاهی یک پرواز خارجی برقرار کنند، می‌بایست فرودگاه‌ها را مرز هوایی اعلام می‌کردند و فرودگاه‌ها عنوان بین‌المللی را به یدک می‌کشیدند، در حالی که خبری از رعایت الزامات فرودگاه‌های بین‌المللی نبود. مثلا در کرمانشاه یک پرواز برای دوبی با ۱۰۰ مسافر انجام می‌شد که اغلب مسافران هم افرادی بودند که برای مغازه‌دارها اجناس وارد می‌کردند و عوارض فرودگاهی دریافتی از شرکت موردنظر حتی یک‌دهم هزینه‌های روشنایی باند و پارکینگ هواپیما و پایانه و محوطه فرودگاهی در طول تخلیه بارها و مسافر (که حدود ۳ ساعت طول می‌کشید) نمی‌شد.

در کشورهای دیگر برای کاهش هزینه‌ها تلاش می‌کنند تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی را کاهش دهند که این موضوع در کشور ما برعکس بود.در نهایت بهتر است توسعه فرودگاه‌ها را به خود استان‌ها واگذار کنیم. شرکت فرودگاه‌ها با درآمدی که دارد، نمی‌تواند همه فرودگاه‌ها را توسعه دهد. پیشنهاد می‌شود راهبری فرودگاه‌ها در اختیار شرکت فرودگاه‌های کشور باشد، ولی توسعه و ساخت‌وساز فرودگاه‌ها را به غیر از چند فرودگاه بزرگ کشور که خود می‌توانند با استفاده از منابع درآمدی خود توسعه یابند، به استان‌ها واگذار کنند.

توازن و طرح سیستمی در فرودگاه‌ها نداریم

محمدرضا ابوالفتحی‌راد - کارشناس توسعه فرودگاه‌ها

برای تشخیص توازن و یا عدم تعادل در توسعه شبکه فرودگاه‌ها به سنجه‌ای مشخص، مبتنی بر رویکرد علمی نیازمندیم. در دنیا، این چارچوب ذیل مطالعات طرح سیستمی فرودگاه‌های یک منطقه، کشور یا محدوده جغرافیایی بزرگ‌تر تعریف می‌شود، اما این طرح سیستمی در کشور ما وجود ندارد و مطالعه‌ای پیرامون آن تحقق نیافته؛ بنابراین اساسا پاسخ به پرسش از توازن در شبکه فرودگاهی، غیرممکن است.

توضیح اینکه، جایگاه مطالعات طرح سیستمی کشور به‌عنوان سند بالادستی، رفیع‌تر از مطالعات طرح جامع هر فرودگاه به‌عنوان جزئی از شبکه فرودگاه‌هاست، بنابراین وظیفه و نقش این مطالعه، ایجاد ارتباط بین اقتصاد شبکه فرودگاه‌ها با استاندارد خدماتی آنها است. البته باید برنامه‌های کلان همه‌جانبه و چندوجهی با توجه به آینده نیز در هر منطقه و کل کشور مدنظر باشد.

با وجود همه اقدامات و تلاش‌هایی که چند سال اخیر در حوزه تدوین طرح جامع انجام شد، به دلیل عدم تبیین دقیق نسبت اعضای شبکه با هم و همچنین اهداف و نقش هریک (کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت) در چارچوب طرح سیستمی، حتما در ایجاد توازن در فرودگاه‌ها با مسائل جدی مواجه هستیم. به بیان دیگر، به دلیل انجام نشدن این مطالعه و در واقع آمایش فرودگاهی، باید خوش‌شانس باشیم که توانسته باشیم طرح‌های جامعی بنویسیم که منجر به ایجاد توازن در شبکه گردد؛ لذا آنچه در عمل رخ می‌نماید تدوین طرح جامع هر یک از فرودگاه‌ها برحسب حدس‌ها، آمال و آرزوها برای هر منطقه بدون توجه به واقعیت‌های بیرونی و لزوم ارتباط اعضای شبکه با هم است.

یکی از تبعات تحریم در عمل، فقدان توازن در ناوگان هواپیماها و یک شکل شدن مشخصات و رده هواپیماهای موجود است که نتیجه آن عدم امکان شکل‌گیری ایرتاکسی‌ها و توسعه فرودگاه‌های کوچک با بهره‌گیری از ناوگان مناسب است. به عبارت دیگر، فقدان ناوگان مناسب، موجب ایجاد فرودگاه‌های هم‌شکل از حیث ابعاد و اندازه برای تامین زیرساخت تردد همه هواپیماهای رده بالاتر شده که نتیجتا موجب هزینه‌کرد منابع بیشتر، بدون نظر به کارآمدی و کارآیی است. ضمن اینکه عدم دسترسی به تکنولوژی‌های مدرن، ناوگان جدید و نرم‌افزارها و سخت‌افزارها کار را در حوزه توسعه فرودگاه‌ها دچار مشکلات جدی کرده است. حتی الان خبر می‌رسد که ATRهای خریداری شده پس از برجام، به دلیل اینکه به‌صورت کارآمد مورداستفاده قرار نگرفت، نتوانست بازپرداخت منابع هرینه‌شده را تامین کند و در بازگشت منابع خرید دچار مشکل شد. حتما همه ما در پروازهایی بوده‌ایم که ATR با تعداد ۷ یا ۸ مسافر (یعنی حدود ۱۰ درصد ظرفیت) هم در مسیر رفت و هم برگشت، به هر دلیل مبادرت به انجام عملیات کرده است بدیهی است با این اقدام، اقتصاد فرودگاه و ایرلاین توامان آسیب می‌بینند.



همچنین در کنار فقدان طرح سیستمی فرودگاه‌ها، طرح جامع حمل‌ونقل، نیز دچار اشکالات و معضلات اساسی است؛ چراکه تناسبی بین مدهای مختلف حمل‌ونقل پیش‌بینی نشده و در مورد آینده هرکدام از آنها دچار ابهام هستیم. در بسیاری از مناطق فرودگاه‌ها توسعه یافت، زیرا مدهای مختلف موازی و رقیب در آن وجود ندارد و اگر روزی مد رقیب هم در کنار فرودگاه قرار بگیرد، حتما روی عملکرد و اقتصاد فرودگاه تاثیر خواهد داشت. مثلا باید پیش‌بینی کرد که اگر در اصفهان، مشهد یا تبریز سیستم ریلی پرسرعت ایجاد شود، چه تاثیری روی تقاضای فرودگاه خواهد داشت؟

به علاوه اینکه ضعف در توان کارشناسی بخش دولتی و مشاورین به دلایل متعدد مشهود است. در عین حال، تمامی ذی‌نفعان در تدوین طرح جامع مشارکت ندارند، پیش‌بینی مدل‌های رشد بدون نظر به فرض‌ها و رویکردها و مبانی علمی آن و عدم مطابقت نتایج با واقعیت‌هاست و سرانجام عدم پیش‌بینی راهبرد منطقی تامین مالی و بسیاری موارد دیگر که به دلیل گزیده‌گویی از آن درمی‌گذریم.

> در ایران موارد متعددی از فرودگاه‌ها با کارکردی مشابه در حوزه نفوذ یکدیگر احداث شده یا توسعه یافته‌اند

توسعه نامتوازن با درخواست نمایندگان

محمدرضا ابراهیم‌پور - کارشناس صنعت حمل‌ونقل هوایی

عموما در کشورهای مختلف یک شرکت هواپیمایی ملی وجود دارد که در نقش پدر خانواده عمل می‌کند؛ حالا یا این نقش از جانب دولت‌ها دیکته می‌شود یا خود ایرلاین‌ها تفکیک و تقسیم‌بندی‌هایی بین خود دارند و ایرلاین‌های کوچک‌تر در نقش فیدر ایرلاین‌های بزرگ‌تر عمل می‌کند، این در حالی است که در شبکه هوایی کشور ما، تعامل بین ایرلاین‌هایمان وجود ندارد و ماموریت شرکت‌ها مشخص و شفاف نیست؛ مانند خریداری ATRها برای ایران‌ایر که با ماموریت و ساختار پیشین شرکت ناسازگار بود.

از طرف دیگر ارتباطات سالم و سازنده بین ایرلاین‌ها شکل نگرفته و ائتلاف (Alliance) و پروازهای نماد مشترک (Codeshare) در پروازهای داخلی و خارجی ایرلاین‌های ما جایگاهی ندارند. ضمن اینکه، تعاملی بین ایرلاین‌های بزرگ و کوچک‌تر برای تکمیل نقش و جایگاه در شبکه پروازی داخلی و بین‌المللی دیده نمی‌شود.

با وجود مزایای پرشمار، ایجاد شبکه هاب و اسپوک، مستلزم مقدماتی است که فعلا وجود ندارد و تا به حال هم شاهد چنین رفتاری در بین ایرلاین‌ها نبودیم. این کار نیاز به فرهنگ‌سازی دارد و میلیاردها تومان برای جایی که تقاضای کافی ندارد، هزینه می‌شود. من در شرایط فعلی کشور، ساخت این فرودگاه‌ها را هزینه می‌بینم، نه سرمایه‌گذاری. جهت توسعه هوانوردی باید سرمایه‌گذاری به سمت توسعه ناوگان از یک‌سو و افزایش ظرفیت فرودگاه‌های فعال موجود برای پذیرش مناسب‌تر و با سطح خدمت بالاتر به ایرلاین‌ها و مسافران، از سوی دیگر باشد.



> فقدان توازن در ناوگان هواپیمایی و یک شکل شدن مشخصات و رده هواپیماهای موجود یکی از تبعات تحریم است

سخن پایانی

بسیاری از کارشناسان صنعت هوایی معتقدند برای دستیابی به اصالت طرح‌های توسعه، برگشت به وظایف اصلی شرکت فرودگاه‌ها یا سازمان هواپیمایی کشوری است. از سوی دیگر توسعه یا احداث فرودگاه‌ها بدون نیازسنجی و توجه به آمایش سرزمین از دیگر مشکلاتی است امروز منجر به توسعه نامتوازن فرودگاهی شده است. هرچند که این مشکل در بسیاری از صنایع مشاهده می‌شود.

نظرگاه

این توسعه متوازن نبود

حمید غوابش- دبیر اسبق انجمن صنفی شرکت‌های هواپیمایی ایران: اگر براساس کارآمدی، فرودگاه‌ها را قضاوت کنیم، می‌توانیم بگوییم به‌صورت متوازن توسعه نیافته‌اند و تبعات آن نیز اتلاف منابع کشور و ناکارآمد شدن عناصر آن بوده است. این امر حتی توسعه بخش‌های مختلف صنعت را چه در حوزه خدمات زمینی و چه در حوزه خدمات ناوبری هوایی تحت‌تاثیر قرار داده؛ مثلا می‌توانستیم افزایش ظرفیت را در بسیاری از فرودگاه‌ها به‌جای ایجاد باند اضافه با استفاده از یک رادار تقرب یا توسعه خدمات ناوبری هوایی انجام دهیم. به همین خاطر، معتقدم که این توسعه متوازن نبوده است. انجام ۸۰ درصد پروازها در کمتر از ۱۰ فرودگاه خودش شاخصی برای عدم توازن توسعه است. به عقیده من، عامل موثر در این قضیه نگاه نادرست ما به مقوله توسعه است. ما پیش از انقلاب ۲۱ فرودگاه داشتیم، اما پس از انقلاب و به‌ویژه بعد از جنگ، بیش از ۳۳ فرودگاه، آن هم عموما براساس پیش‌فرض‌های نادرست احداث شده‌اند.

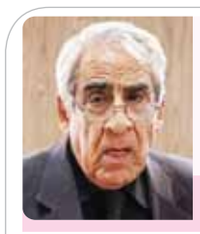
یکی از رویکردهای نادرست درباره فرودگاه‌ها این است که «فرودگاه‌ها بالذاته عامل توسعه هستند، یعنی ما هر جا فرودگاه بسازیم، به‌طور اتوماتیک محرک توسعه اجتماعی و اقتصادی خواهد بود، بنابراین دولت باید منابع آن را از منابع عمومی تامین و از منابع دیگر به منابع فرودگاهی تزریق کند»، به نظرم این نگاه درست نیست و یکی از دلایلی که توسعه نامتوازن شکل گرفت، همین نگاه بود. فرودگاه وقتی می‌تواند عامل توسعه باشد که تقاضا داشته باشد؛ ضمن اینکه تقاضای فرودگاه و حمل‌ونقل هوایی اساسا اشتقاقی است و به سایر تقاضاهایی همچون صنعت گردشگری وابسته است. همچنین عدم توجه به جغرافیای حمل‌ونقل منشا بسیاری از تصمیمات نادرست در این خصوص بوده است. به‌طور طبیعی وقتی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل صحبت می‌شود در کنار آن جغرافیایی که زیرساخت در آن احداث می‌شود اهمیت پیدا می‌کند. نمی‌توان بدون مطالعات جغرافیای حمل‌ونقل، برای ایجاد زیرساخت‌های آن برنامه‌ریزی کرد. مدل‌های حمل‌ونقل به روش‌های گوناگونی ارائه می‌شود و بسیار اقتضایی و وابسته به عوامل اقتصادی و اجتماعی جغرافیای خاص خود هستند. در یک جغرافیا، ممکن است احداث جاده دسترسی روستایی به یک بزرگراه ارجح باشد و در یک جغرافیای دیگر، سرعت حمل‌ونقل از اهمیت بیشتری برخوردار است. در یک جغرافیا تجارت و صنعت رونق داشته و نرخ بیکاری پایین است، اما در جغرافیایی دیگر، آمار بیکاری بالا و قدرت خرید پایین است و گرایش به استفاده از روش‌های حمل‌ونقل ارزان‌تر ارجحیت دارد. نکته مهم آن است که احداث زیرساخت حمل‌ونقل باید منطبق با نیازهای حمل‌ونقل جغرافیای خاص باشد و خود ذاتا ایجاد ارزش نمی‌کند. از طرف دیگر، باید به فشار نمایندگان مجلس هم اشاره کرد که ساخت فرودگاه را ابزاری برای جلب آرا در منطقه خودشان می‌دانستند و باعث شدند شاهد ساخت بی‌رویه فرودگاه‌ها و توسعه نامتوازن در این زمینه باشیم. منظور من عدم انطباق زیرساخت حمل‌ونقل انتخاب شده با نیازهای اقتصادی و اجتماعی منطقه خاص است که به توسعه نامتوازن انجامیده است. فرض دیگری هم مطرح می‌شود مبنی بر اینکه اگر ناوگان هوایی مناسبی داشتیم می‌توانستیم عملکرد فرودگاه‌ها را ارتقا دهیم که این نگاه هم نادرست است.

مدل بازرگانی ایرلاین‌ها، تعیین‌کننده نوع ناوگان مورد استفاده است و تهیه مدل بازرگانی فقط بر مبنای وجود فرودگاه نیست، بلکه تقاضا، تعرفه‌ها، زیرساخت‌های قانونی، وضعیت GDP آن منطقه و جغرافیای حمل‌ونقل ... نیز در این مدل مطرح است. البته این حرف که نباید نگاه صرف اقتصادی به فرودگاه داشته باشیم نیز در موارد خاصی درست است، مثلا در جزایر کشور حتما باید حمل‌ونقل هوایی توسعه پیدا کند و دولت موظف به تامین هزینه‌های مازاد شرکت‌های هوایی است، اما این‌که کلا فرودگاه را زیرساختی بدانیم که همواره و الزاما می‌تواند به توسعه اقتصادی - اجتماعی بیانجامد، صحیح نیست. درکل می‌توان گفت؛ امروز هیچ‌کدام از فرودگاه‌های ما اقتصادی نیستند و اگر از منابع پروازهای عبوری و خدمات ناوبری هوایی برای نگهداری و توسعه فرودگاه‌ها بهره نمی‌بردیم واقعا با مشکل جدی مواجه می‌شدیم. بسیاری از فرودگاه‌ها قادر به تامین منابع کافی برای توسعه و حفظ فعالیت‌های خود نیستند که یکی از دلایل آن مربوط به نظام تعرفه‌گذاری است. همچنین مالکیت، بهره‌برداری و مدیریت دولت در حوزه فرودگاه‌ها نیز تاکنون مشکلات زیادی ایجاد کرده است، در حالی که امروز این سه مقوله در بسیاری از فرودگاه‌های جهان از هم منفک شده‌اند. یعنی الزاما اگر دولت مالک یک فرودگاه هست نباید آن را مدیریت کند یا بهره‌بردارش باشد. متاسفانه این نگاه‌ها حتی در تهیه طرح جامع نیز مغفول مانده و حتی ایکائو هم اسنادش را در این خصوص به‌روز نکرده و همچنان از الگوهای قدیمی پیروی می‌کند. فرض نادرست دیگری که وجود دارد آن است که فرودگاه‌های تجاری را زیرساختی ضروری برای مدیریت بحران‌های ناشی از حوادث طبیعی می‌دانند.

بدیهی است در شرایط بحران باید از هر امکانی برای مدیریت آن بهره جست، ولی اساسا فرودگاه‌ها زیرساخت مناسبی برای این منظور نیستند و اغلب خود در چنین شرایطی در معرض مخاطرات جدی قرار دارند. امروزه به‌ویژه در ایران به‌واسطه وسعت، تنوع اقلیمی و پراکندگی جمعیت، توسعه ناوگان هلیکوپتری و به‌کارگیری آنها در اورژانس هوایی و امدادرسانی بسیار کارآمدتر بوده و در حال حاضر نیز صدها باند و مکان اضطراری برای آن در کشور ایجاد شده است.

یادداشت

نقش سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها



محمدعلی پورشیرازی
کارشناس راه و مسکن

مشکلات و مسائل زیادی باعث به‌وجود آمدن تاخیر و عدم‌بهره‌برداری به‌موقع در پروژه‌های عمرانی می‌شود. برای اینکه یک پروژه طبق برنامه‌ریزی و اصول پیش رود، باید هماهنگی‌های لازم با عوامل مربوطه در سازمان‌های ذی‌ربط انجام شود.

همیشه از مشکلات مالی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین دلایل کندی و تاخیر در اجرای پروژهای عمرانی سطح شهر یاد شده، اما برای همگان روشن است که وقفه و تاخیر در اتمام یک پروژه هزینه‌بر و وقت‌گیر است،بنابراین در این شرایط در می‌یابیم که سوءمدیریت در اجرای برخی پروژهای عمرانی، می‌تواند دلیل اصلی این موضوع باشد. در کشور برای پروژه‌های عمرانی، نظام تامین مالی مشخص نمی‌کنیم، بدون تعریف یک نقشه‌راه مشخص و بدون یک نظام نامه مالی تامین مالی، پروژه‌ای را آغاز می‌کنیم و پس از آنکه مقداری پیشرفت عمرانی داشت، سالیان سال بدون تامین مالی باقی می‌ماند و در نهایت از بین می‌رود. چالش دیگر، مربوط به معارضان پروژه و همچنین تملک اراضی که در محور و حریم برخی آزادها قرار می‌گرفتند، است و ضرورت دارد اقدامات آزادسازی و تملک آنها انجام شود که این امر مستلزم زمان زیادی بوده و تامین منابع مالی مربوطه را نیاز دارد. همچنین تامین به‌موقع منابع مالی براساس قرارداد مشارکت توسط طرفین قرارداد چالش دیگری است که باید تامین می‌شد تا احداث پروژه‌ها مطابق زمان‌بندی اولیه مصوب شکل می‌گرفت. ما متاسفانه تصور نادرستی از چینی‌ها داریم، چراکه صنعتگران چینی امروز با ۱۰ سال قبل بسیار متفاوت شده‌اند. چینی‌ها در سال‌های گذشته همواره به‌دنبال بازار بوده‌اند، اما امروزه صنعتگران چینی هستند که شرایط بازار را تعیین و مشتری‌ها را گزینش می‌کنند، همچنین این مشتری‌ها هستند که باید به‌دنبال صنعتگران چینی باشند، چراکه شرایط آنها با گذشته کاملا متفاوت شده است. به‌طورقطع، چینی‌ها دیگر حاضر نیستند که با شرایط ما کار کنند، ازاین‌رو نباید برای همکاری دوباره با آنها ریسک کنیم. پروژه‌های عظیمی وجود دارد که چندین دولت مختلف را به خود دیده است و هر بار هرکدام وعده‌هایی مبنی بر تکمیل، افتتاح و بهره‌برداری از آن را نوید داده، اما همچنان نیمه‌کاره مانده است و به معمایی چندین ساله تبدیل شده‌اند. باید به این نکته هم توجه داشت که جذب سرمایه‌گذاری به‌ویژه سرمایه‌گذار خارجی در ایران با مشکلات عدیده‌ای از جمله تحریم، نبود امنیت سرمایه‌گذاری و همچنین وجود فرآیندهای طولانی اداری و مقررات و قوانین پیچیده مواجه است و تا زمانی که این مشکلات وجود داشته باشد، این کار به‌سختی انجام خواهد شد. باید دید مسئولان امر چه راهکاری برای جذب سرمایه به‌منظور تکمیل پروژه‌های نیمه‌کاره پیدا خواهند کرد.

خبر

تکمیل و تحویل ۱۱۳ هزار مسکن مهر در دولت سیزدهم

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه هم‌اکنون اجرای واحدهای نهضت ملی مسکن از یک‌میلیون و ۹۶۰ هزار واحد عبور کرد که ۲۱۰ هزار واحد آن مربوط به نوسازی بافت فرسوده است، گفت: در سامانه خودنویس ۶۰هزار قرارداد اجاره، ثبت نهایی و ۱۱۳هزار مسکن مهر در دولت سیزدهم تکمیل و تحویل شد.

به‌گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، مهرداد بذرپاش روز چهارشنبه ۲۷ دی در حاشیه جلسه هیات‌دولت در گفت‌وگو با خبرنگاران به تشریح برخی اقدامات وزارتخانه در تمامی حوزه‌های مسئولیت پرداخت.

فعالیت سامانه خودنویس برای ثبت‌رایگان قراردادهای‌اجاره

وزیر راه و شهرسازی گفت: سامانه خودنویس در وزارت راه و شهرسازی سامانه‌ای است که مدت‌ها شروع به کار کرده و سامانه قراردادهای اجاره است که به‌صورت رایگان موجر و مستاجر می‌توانند قراردادهایی را بین هم تنظیم و شاهدان امضا کنند و این کار بدون پرداخت هزینه است و این قراردادها در شوراهای حل‌اختلاف دارای اعتبار و قابل‌استناد است.

ثبت ۶۰ هزار قرارداد اجاره در سامانه خودنویس

عضو کابینه دولت سیزدهم ادامه داد: تاکنون حدود ۲۰۰هزار نفر در سامانه وارد شدند و قراردادهای ۶۰ هزار نفر در سامانه خودنویس ثبت نهایی شده و با ارائه کد رهگیری کاملا معتبر است. بذرپاش اظهار امیدواری کرد تا این سامانه بتواند در کاهش هزینه‌های مربوط به اجاره واحدهای مسکونی اثر مطلوب داشته باشد.

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از گفت‌وگوی خود در جمع خبرنگاران به موضوع بافت فرسوده اشاره کرد و گفت: قراردادهای ثبت‌شده در سامانه شرکت بازآفرینی شهری ایران از ۲۱۰ هزار عبور کرده و روزانه رشد فزاینده‌ای دارد و عملیات احداث ۶۰ هزار واحد مسکونی ثبت‌شده در سامانه بازآفرینی شهری ایران به‌اتمام رسیده است.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در ابتدای دولت سیزدهم ۲۴۰ هزار واحد باقیمانده مسکن مهر از گذشته به دولت به‌ارث رسید، از اتمام ۱۱۳هزار واحد از این تعداد خبر داد و تاکید کرد: تکمیل واحدهای باقیمانده مسکن مهر با سرعت خوبی در حال انجام است و همکاران در مجموعه وزارت راه‌وشهرسازی باوجود کمبود منابع، کار را به‌شکل مناسب در دست پیگیری دارند.

وی تصریح کرد: در تلاش هستیم تا آخر امسال، عدد خوبی از این تعداد واحدهای باقیمانده مسکن مهر را به‌اتمام برسانیم و در سال آینده به افرادی که بیش از ۱۰ سال، منتظر دریافت واحدهای مسکونی خود بودند، واحدهای مسکونی مهر را تحویل بدهیم.

بذرپاش افزود: در حوزه طرح جوانی جمعیت از مجلس خواستم که بار جدیدی را بر وزارتخانه تحمیل نکنند تا ما بتوانیم هم قانون جهش تولید مسکن و هم طرح جوانی جمعیت را به‌نحو شایسته به سرانجام برسانیم. چنانچه تکالیف جدیدی به وزارت راه و شهرسازی بار شود، تامین زمین و منابع، کار را برای ما دشوار خواهد کرد.

یک‌میلیون‌و۹۶۰هزار واحدنهضت ملی‌مسکن درحال ساخت

عضو کابینه دولت سیزدهم گفت: هم‌اکنون ساخت مسکن از یک‌میلیون و ۹۶۰ هزار واحد مسکونی نهضت ملی عبور کرده و با سرعت خوبی تامین زمین و عملیات ساخت در بخش‌های مختلف در جریان است و کمک‌های خوبی از سمت مجلس انجام شده، بنابراین درخواست ما این است تا مجلس کمک کند، تکالیفی را که در قانون برای ما ایجاد شده است، بتوانیم انجام دهیم.

در بررسی علت تاخیر اجرای پروژه‌های عمرانی نمایان شد

وضعیت حاد پروژه‌های نیمه‌کاره

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

تاخیر، کندی و عدم‌پیشرفت در پروژه‌های عمرانی شهری که سبب عدم‌ایجاد مدیریت شهری پایدار می‌شود، حاکی از وجود موانع و مشکلات ریشه‌ای در اجرای طرح‌های شهری است که بازسازی و توسعه فضای شهری را به‌طورجدی در معرض تهدید قرار می‌دهد. از این منظر، توسعه شبکه راه‌ها در پروژه‌های عمرانی درون‌شهری مانند راه، پل و تونل باتوجه به ویژگی‌ها و محدودیت‌های خاص خود بسیار حائزاهمیت است.

پروژه‌های عمرانی در نظام اقتصادی و بودجه‌بندی کشور از اهمیت بالایی برخوردار هستند و بخش عمده‌ای از بودجه کشور را نیز به خود اختصاص می‌دهند. رکود و عدم‌پیشرفت در اجرای پروژه‌های عمرانی که ضرر و زیان فراوانی به منافع ملی وارد می‌کند، حکایت از وجود موانع و مشکلات ریشه‌ای در اجرای طرح‌های سرمایه‌ای کشور دارد که بازسازی و توسعه اقتصادی کشور را به‌طورجدی در معرض تهدید قرار می‌دهد و از آن می‌توان به‌عنوان بحران پروژه‌های عمرانی نام برد. اگر بهره‌برداری از پروژه‌ها با تاخیر مواجه شوند، ضمن اتلاف سرمایه‌های ملی، برخی از آنان توجیه فنی و اقتصادی خود را از دست خواهند داد. صمت در این گزارش علت تاخیر در اجرای پروژه‌های عمرانی را از نگاه کارشناسان بررسی کرده است.

مدیریت نامناسب در پروژه‌های عمرانی

فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم از قبیل فقدان نیروی مجرب کارشناسی و سیستم اطلاعاتی منسجم و کارآمد، همچنین ضعف سیستم اجرایی و برنامه‌ریزی و عدم‌تعهد عملی لازم و کافی در تهیه و اجرای برنامه‌های مناسب توسعه را می‌توان از موانع اساسی تاخیرات در پروژه‌های عمرانی برشمرد.

هرچند عدم‌تخصیص بودجه کافی، علت اصلی افزایش مدت اجرای پروژه‌ها قلمداد می‌شود؛ اما عملکرد نامناسب مدیریت این پروژه‌ها که خود ناشی از عدم‌شناخت از نظام‌های فنی و اجرایی طرح‌های عمرانی و برنامه‌ریزی و کنترل پروژه است نیز، به‌عنوان عاملی مهم باید مدنظر قرار گیرد. باتوجه به اینکه پروژه‌های عمرانی جزئی از برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هستند؛ بنابراین از ضوابط حاکم بر این برنامه‌ها و تغییرات آنها تاثیرپذیر خواهد بود و موفقیت در پروژه‌های عمرانی باوجود نظام صحیح و درست حاکم بر پروژه‌های عمرانی و اجرای صحیح آن به‌دست خواهد آمد. مهم‌ترین عامل در سطح کلان، نقش و جایگاه مدیریت کارآمد است که می‌تواند مشکلات را از میان بردارد. در کنار ضرورت وجود برنامه‌ریزی، توجه اکید به اعمال حاکمیت برنامه نیز الزامی است. بودجه‌های در نظر گرفته‌شده برای بخش عمرانی در سال‌های اخیر هیچ‌گاه تخصیص اعتبار کامل پیدا نکرده و در عمل به‌همین‌دلیل زیرساخت‌های توسعه کشور دچار مشکل شده است و نیاز به بروزسانی و ترمیم دارد. به‌دلیل مشکلات بودجه‌ای در سال‌های گذشته، بودجه عمرانی به‌طورکامل پرداخت نشده و گاهی اوقات در حد صفر بوده؛ به‌شرطی‌که دولت بتواند اعتبار در نظر گرفته‌شده را تخصیص دهد، ممکن است اتفاق خوبی رقم بخورد. در سال‌های اخیر، کاهش شدید درآمدهای دولت در زمینه‌های مختلف امکان تزریق بودجه‌های کلان عمرانی را سلب کرده است. در برخی موارد نیز، همان بودجه تخصیص داده‌شده به سایر بخش‌ها انتقال داده شده و پروژه‌های عمرانی در کشور یا عملا آغاز نشده یا نیمه‌کاره رها شده است. طبق داده‌های آماری، اکنون طرح‌ها و پروژه ملی زیادی نیمه‌تمام وجود دارد که حتی در صورت اجرا نشدن هرگونه پروژه جدید با روند فعلی، تامین اعتبار از سوی دولت، ۲۰ سال دیگر نیز به‌تکمیل و بهره‌برداری نخواهد رسید.

توسعه زیرساخت‌ها، ضروری است

ابراهیم مولایی، کارشناس شهری به صمت گفت: با افزایش تعداد طرح‌های عمرانی، رقابت و اشتغالزایی افزایش می‌یابد و تورم کاهش می‌یابد. با این حال، باید دولت درآمدهای خود را طوری تنظیم کند که بتواند منابع مالی موردنیاز برای این پروژه‌ها را تامین کند و اجازه ندهد که این پروژه‌ها نیمه‌کاره رها شوند.

وی در ادامه توضیح داد: در کشور ما، به‌دلیل کمبود منابع مالی، با مشکل تجمع پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای که اساس توسعه کشور را تشکیل می‌دهند، روبه‌رو هستیم. اگر مشکل تامین مالی حل نشود، به بحران وارد می‌شویم و اقتصاد قابلیت بازسازی و بازآفرینی خود را از دست می‌دهد؛ زیرا توسعه زیرساخت‌ها، ضروری است. وی درباره مشکلات تامین مالی پروژه‌های عمرانی از طریق بودجه‌های عمرانی سالانه و افزایش هزینه‌های جاری دولت گفت: حتی اگر کمبود بودجه رفع شود، هنوز نمی‌توان با مدل‌های قبلی به تامین مالی پروژه‌های عمرانی پرداخت. نیمه‌تمام ماندن پروژه‌های عمرانی، علاوه بر اینکه مردم را نسبت به برنامه‌ها و مدیریت دولت مشکوک می‌کند، منجر به تورم غیرقابل‌تصور در جامعه می‌شود؛ زیرا برای شروع و اجرای پروژه‌های عمرانی، هزینه‌های زیادی صرف می‌شود و اگر این پروژه‌ها نیمه‌کاره رها شوند و به بهره‌برداری نرسند، تورم زیادی در جامعه ایجاد می‌شود که هزینه آن را مردم باید پرداخت کنند.

این کارشناس شهری بیان کرد: تاخیر در اجرای پروژه‌های عمرانی حتی برای پیمانکاران نیز ضررآور است. به‌عنوان‌مثال، اگر یک پیمانکار ۱۰۰ میلیون تومان مطالبات خود را امسال دریافت کند، بهتر از این است که در مقابل دریافت ۴۰۰ میلیون تومان در چهار سال آینده قرار بگیرد، زیرا ۴۰۰ میلیون تومان در چهار سال آینده ارزشی معادل ۱۰۰ میلیون تومان امسال دارد. متاسفانه، در نظر مردم و پس از آغاز یک پروژه، زمان اتمام آن مشخص نمی‌شود و این باعث بدبینی مردم می‌شود. در سال‌های اخیر، به‌دلیل ضعف مدیریت و بی‌برنامگی، پروژه‌های عمرانی بی‌اهمیت به‌صورت بی‌رویه در شهرها آغاز شده‌اند. کمابیش یک‌سوم پروژه‌های عمرانی به‌علت سوءمدیریت، بی‌برنامگی یا تحت فشارهای سیاسی آغاز شده‌اند و در حال حاضر در وضعیت نامشخصی قرار دارند.

در بخش اعتبارات بانکی نیز انحرافات قابل‌توجهی وجود دارد

> بودجه دولت و درآمدهای مالیاتی کفاف هزینه‌های پروژه‌های عمرانی را نمی‌دهد



وی بااشاره به مشکلات موجود در زمینه تامین مالی پروژه‌ها افزود: در نظر داشته باشید که مشکلات مالی کشور، راهکارهای عادی تامین مالی را به بن‌بست رسانده است. استفاده از منابع مالی و خطوط اعتباری خارجی، معمولا برای سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت در بخش‌های کم‌بازده کشور استفاده می‌شود.

مولایی در پایان گفت: علاوه بر این، سیستم بانکی کشور نیز به‌سمت اعطای اعتبار به بخش‌های اقتصادی با بازدهی بالا و زمان کوتاه حرکت کرده است. بودجه دولت و درآمدهای مالیاتی قادر به تامین هزینه‌های پروژه‌های عمرانی نیستند و تامین مالی خارجی نیز به بخش‌هایی که در اولویت هستند، تخصیص داده نمی‌شود. همچنین، در بخش اعتبارات بانکی نیز انحرافات قابل‌توجهی وجود دارد و برای اصلاح این وضعیت فعلی، زمان زیادی لازم است و در حال حاضر نمی‌توان انتظار تحقق معجزه در بخش عمرانی را داشت.

وضعیت نامعلوم پروژه‌های عمرانی

الیاس رضایی، کارشناس شهرسازی به صمت گفت: مسئله پروژه‌های عمرانی نیمه‌کاره و رهاشده در ایران، یک وضعیت نگران‌کننده است که نیازمند توجه و اقدامات جدی از سوی مقامات ذی‌ربط دارد. این پروژه‌ها که در حال حاضر در وضعیت نامعلومی قرار دارند، علاوه بر ایجاد شک و تردید در ذهن عموم مردم، باعث تورم ناقابل‌تصوری در جامعه می‌شوند. بحران طرح‌های نیمه‌کاره عمرانی، نشانگر بی‌برنامگی است. این پروژه‌ها بدون رعایت نیازمندی‌ها و تحقیقات کافی آغاز می‌شوند و در نتیجه، نیمه‌کاره و بی‌هدف باقی می‌مانند. عدم‌اتمام و بهره‌برداری از این پروژه‌ها، منجر به هدررفت منابع مالی، زمان و انرژی می‌شود.

وی در ادامه بیان کرد: در این راستا، لازم است که دولت به وظیفه خود عمل کند و مسئولیت کامل برای تعیین اولویت‌ها، انتخاب پروژه‌ها باتوجه به نیازها و منابع موجود و برنامه‌ریزی دقیق را برعهده بگیرد. همچنین، نیاز است که نظارت و کنترل بر اجرای پروژه‌ها به‌گونه‌ای انجام پذیرد که از اتمام آنها و بهره‌برداری موثر اطمینان حاصل شود. ضرورت اصلاح سیستم مدیریتی و تقویت نظارت بر پروژه‌های عمرانی، امری حیاتی است. باید تمام تلاش‌ها برای جلوگیری از شروع پروژه‌های بی‌اهمیت و نیمه‌کاره انجام گیرد و از منابع مالی و زمان درست استفاده شود. این اقدامات می‌توانند به توسعه پایدار و رشد اقتصادی کشور کمک و اعتماد عمومی را تقویت کنند.

مدیریت نامناسب در اجرای پروژه‌های عمرانی

رضایی خاطرنشان کرد: رهاسازی پروژه‌های عمرانی مسئله‌ای است که همه ما در زندگی خود، بارها شاهد آن بوده‌ایم. از تاخیر در ساخت میدان‌های اصلی شهر تا عدم‌تکمیل پیاده‌روها که ممکن است ماه‌ها یا سال‌ها به‌طول انجامند، می‌تواند زیبایی شهرها را کاملا به‌خطر بیندازد.

او افزود: بیشتر افراد معتقدند که مشکلات مالی یکی از عوامل اصلی تاخیر و عدم‌تکمیل پروژه‌های عمرانی در سطح شهر است؛ اما برای همگان روشن است که تاخیر و عدم‌تکمیل یک پروژه هزینه و زمان بیشتری برای کارفرما و شهرداری به‌همراه دارد؛ بنابراین، در این شرایط، می‌توان نتیجه گرفت که مدیریت نامناسب در اجرای برخی پروژه‌های عمرانی، می‌تواند علت اصلی این مشکل باشد.

این کارشناس در خاتمه گفت: برای بهبود مدیریت در اجرای پروژه‌های عمرانی، می‌توان راهکارهای متفاوتی به‌کار برد. انجام مطالعات کامل و برنامه‌ریزی دقیق قبل از شروع هر پروژه می‌تواند بهبود مدیریت را تسهیل کند. این شامل تحقیقات بازار، مطالعات فنی، ارزیابی منابع مالی و انسجام با سایر طرح‌ها و برنامه‌ها است، همچنین تعیین اهداف روشن و مشخص برای هر پروژه و اولویت‌بندی براساس نیازها و منابع موجود، می‌تواند به جلوگیری از پروژه‌های بی‌اهمیت و تاخیر در پروژه‌های حیاتی کمک کند. در نهایت، باید توجه داشت که بهبود مدیریت در اجرای پروژه‌های عمرانی، نیازمند تلاش و تعامل بین مختلف ذی‌نفعان، همکاری مستمر و عملی بین دولت و بخش خصوصی و تفکر سیستمی و بلندمدت است.



> پروژه‌های عمرانی نیمه‌کاره و رهاشده در ایران، وضعیت نگران‌کننده‌ای پیدا کرده است

سخن پایانی

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات پروژه‌های عمرانی، نوسانات قیمتی است، چراکه ثبات قیمتی در کشور وجود ندارد و شهرداری به‌عنوان کارفرما از این بخش متضرر می‌شود. نوسان قیمتی باعث می‌شود کارفرما و پیمانکاران پروژه‌های عمرانی متضرر شوند، به‌طوری‌که افزایش یک‌باره نرخ به دوطرف آسیب می‌زند، اما افزایش نقطه به نقطه، گریبانگیر پروژه‌های عمرانی می‌شود.

سازمان‌ها و موسسات دولتی و بنگاه‌های اقتصادی دولت در سیاست‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دولت بسیار مهم و حیاتی هستند و پیامدهای مثبت و منفی آنها تا سالیان طولانی باقی خواهد ماند. از این‌رو می‌طلبد که برنامه‌ریزی فعالیت‌های مختلف دولت با بررسی دقیق و پس از مطالعات کافی و تحقیقات وسیع انجام گیرد، اما تعداد بی‌شمار پروژه‌های عمرانی دولت که عملیات احداث آنها از سال‌ها قبل شروع و به‌صورت نیمه‌تمام رها شده، همچنین برخی پروژه‌ها که عملیات احداث آنها خاتمه یافته، اما به‌صورت بلااستفاده رها شده، بیانگر این مسئله است که یا نیازی به احداث و اجرای این قبیل پروژه‌ها نبوده و بدون تحقیق و بررسی کارشناسانه در برنامه‌ریزی فعالیت‌های دولت لحاظ شده‌اند یا اینکه استراتژی لازم برای تامین منابع مالی و پوشش هزینه‌های آنها اتخاذ نشده که هر ۲ مورد ناشی از عدم‌برنامه‌ریزی صحیح و بررسی کارشناسانه است که در نتیجه سبب راکد ماندن مبالغ هنگفتی از سرمایه‌های عمومی می‌شود که می‌توانست در موارد دیگر راهگشای بسیاری از مشکلات اقتصادی جامعه باشد.

تحلیل صمت از کم و کیف طرح‌های عمرانی لایحه بودجه

چگونه مجلس بودجه را سنگین‌تر می‌کند؟



عکس: صمت

امیرعباس آذرموند: طبق بررسی‌های انجام‌شده، مجموع اعتبارات عمرانی بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور از لایحه تا قانون بالغ بر ۱۳ درصد رشد داشته که اگر آن را به تفکیک اجزای تشکیل‌دهنده بررسی کنیم، ۲۱درصد رشد در اعتبارات عمرانی دستگاه‌های اجرایی (طرح‌های پیوست یک بودجه)، ۷درصد رشد در اعتبارات عمرانی متفرقه (جدول ۹ بودجه و متفرقه دستگاه‌های اجرایی) و ۴۲درصد رشد در اعتبارات عمرانی استانی (جدول ۱۰ بودجه) رخ داده است. شایان ذکر است که بخشی از رشد قابل‌توجه اعتبارات عمرانی استانی، ناشی از عدم‌رعایت سهم قانونی استان‌ها از منابع حاصل از صادرات نفت وگاز در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ است که در فرآیند بررسی بودجه در مجلس اصلاح شده است. از مقایسه مجموعه تغییرات انجام‌شده در مجلس و کمیسیون تلفیق بودجه سال ۱۴۰۲ با سال‌های گذشته، چنین به‌نظر می‌رسد که از حیث کاهش ورود به جزئیات طرح‌ها، کاهش سهم اعتبارات متفرقه از مجموع اعتبارات عمرانی و توجه به قوانین دائمی یا قانون برنامه در تعیین اعتبارات استانی، نسبتا وضعیت قابل‌قبولی داشته است.

حساب‌وکتاب طرح‌های عمرانی

بودجه کل کشور آثار مالی مجموعه سیاست‌ها، امور حاکمیتی محوله به سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها و امور تصدی‌گری محوله به شرکت‌ها و بانک‌های دولتی را نشان می‌دهد. مجلس نیز در زمان بررسی و تصویب لایحه بودجه سعی در پیگیری منافع ملی از طریق تنظیک راهبردهای کلان بودجه و همچنین اصلاح بودجه یا تغییر برخی جزئیات آن به‌عنوان منتخب مردم دارد که این امر در حوزه اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای، خود را بیشتر با شروع طرح‌ها و پروژه‌های جدید و افزایش اعتبارات نشان داده است.

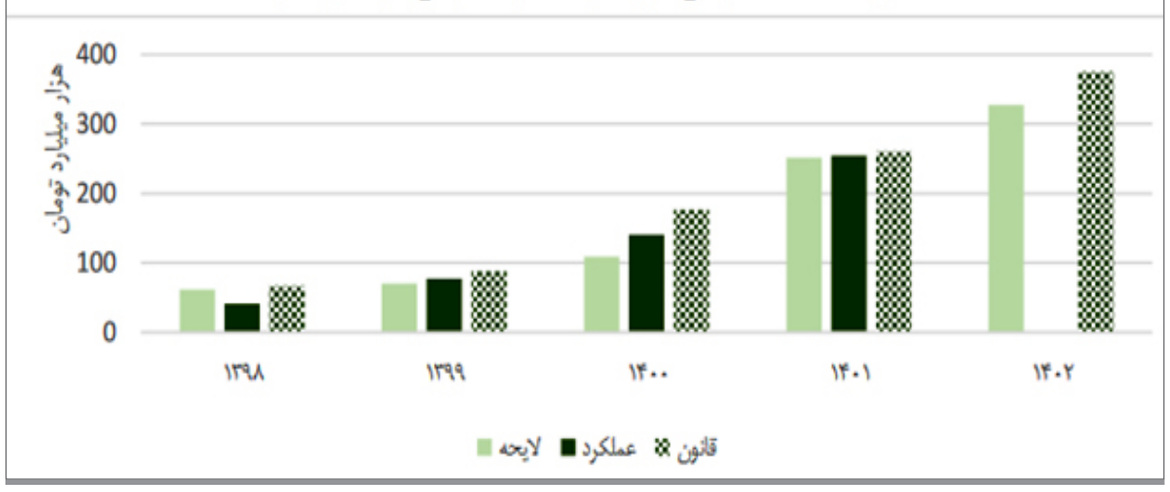
به‌گزارش صمت، حجم بالای طرح‌های عمرانی نیمه‌تمام در کشور، ضرورت آسیب‌شناسی فرآیندهای مربوط با طرح‌های عمرانی دولت را آشکار ساخته است. مجموع اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بودجه دولت در قانون بودجه امسال کل کشور ـ با احتساب سرمایه‌ای از محل درآمدهای اختصاصی ـ نسبت به لایحه حدود ۱۳.۴ درصد رشد داشته و سهم آن از کل منابع و مصارف بودجه عمومی دولت از ۱۶ درصد در لایحه به ۱۷ درصد در قانون افزایش یافته است.

اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای عمومی در قانون نسبت به لایحه ۴۷.۱ هزار میلیارد تومان افزایش داشته است. ۲۱.۷ هزار میلیارد تومان به اعتبارات عمومی دستگاه‌های اجرایی ملی، ۱۱.۹ هزار میلیارد تومان به اعتبارات استانی و ۱۳.۵ هزار میلیارد تومان به اعتبارات عمرانی ردیف‌های متفرقه افزوده شده است.

لوایح محقق‌شده و قانون محقق نشده

مقایسه قانون بودجه مصوب مجلس و لایحه بودجه دولت از آن‌رو حائزاهمیت است که می‌تواند میزان و کیفیت اثرگذاری مجلس بر جهت‌گیری‌های کلی و جزئیات لوایح بودجه سنواتی را روشن‌تر کند. شایان ذکر است که علاوه بر توجه به ارقام پیشنهادی دولت در لایحه و ارقام مصوب مجلس در قانون بودجه، بررسی میزان تحقق ارقام تصویب‌شده در مجلس می‌تواند این مقایسه را تکمیل و تصویر واقعی‌تری ارائه کند.

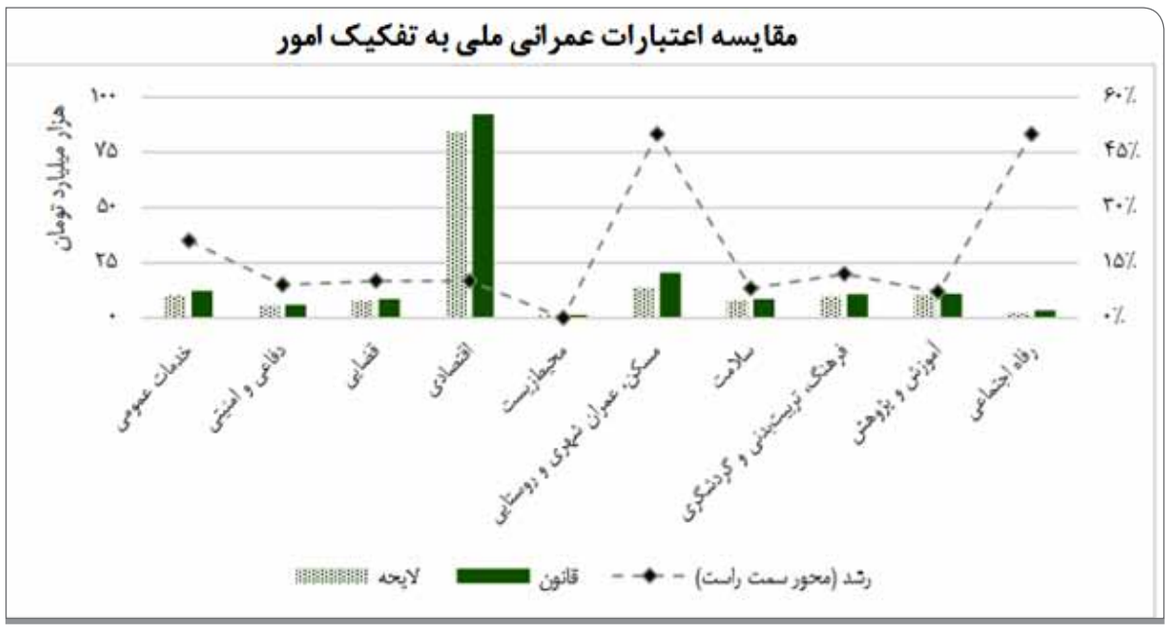
مقایسه اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای عمومی در سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۲



از بررسی نمودار بالا چنین بر می‌آید که در ۳سال گذشته، پرداختی اعتبارات عمرانی، عددی بین عدد اولیه لایحه و عدد نهایی مصوب در قانون بوده است. چنین به‌نظر می‌رسد که در این سال‌ها نوعی از بازی تکرارشونده میان مجلس و دولت شکل گرفته است که در آن دولت با آگاهی از اینکه تغییرات بودجه در مجلس افزایش خواهد یافت، اعتبارات عمرانی را کمتر از واقع برآورد می‌کند تا پس از افزایش در مجلس، کمی تعدیل شود.

در فرآیند بررسی و تصویب بودجه در مجلس، اعتبارات مربوط به دستگاه‌ها حدود ۲۲ هزار میلیارد تومان و اعتبارات دسته دیگر حدود ۹۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته است. براساس مندرجات پیوست شماره یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، تعداد ۲هزار و۶۰۵ طرح عمرانی ملی در کشور وجود داشت که این تعداد در قانون بودجه به ۲هزار و۶۱۲ طرح رسید.

مقایسه اعتبارات عمرانی ملی به تفکیک امور



بیشترین افزایش نسبی به‌ترتیب مربوط به امور مسکن، عمران شهری و روستایی (۶.۸ هزار میلیارد تومان) و رفاه اجتماعی (۱.۱ هزار میلیارد تومان) است، همچنین کمترین افزایش نسبی مربوط به امور محیط‌زیست (بدون افزایش) و دفاعی و امنیتی (حدود ۳۱۵ هزار میلیارد تومان) بوده، البته باید در نظر داشت که بخش بزرگ‌تر اعتبارات عمرانی در قالب ردیف‌های متفرقه توزیع شده است که به تفکیک امور و فصول ارائه نمی‌شود.

به‌همین‌دلیل اظهارنظر درباره اینکه نمایندگان مجلس در فرآیند بررسی لایحه بودجه، اعتبارات بیشتری برای کدام امور در نظر گرفته‌اند، تنها با تکیه بر اطلاعات نمودار فوق دقیق نخواهد بود.

افزودن ۷طرح

در پیوست شماره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۲، تعداد ۷ طرح جدید نسبت به لایحه اضافه شده و هیچ طرحی حذف نشده است. شایان ذکر است ۳ طرح از طرح‌های جدید درج‌شده در قانون، فاقد سال شروع و اتمام هستند. یکی از ۷طرح اضافه‌شده از جمله طرح‌های جاری یا مستمر است که از اعتبارات ذیل سازمان برنامه‌و بودجه کشور جدا و در قالب یک طرح جدید تعریف شده است.

مجموع اعتبارات افزوده‌شده بابت این تعداد طرح، حدودا ۱.۳۵ هزار میلیارد تومان است که بخش مهم آن مربوط به طرح «تامین آب زاهدان و شهرهای منطقه سیستان از دشت تهلاب» است که تنها از ردیف‌های متفرقه در لایحه بودجه، به اعتبارات زیرمجموعه دستگاه‌های اجرایی در قانون بودجه جابه‌جا شده، به این ترتیب از این حیث تغییرات در مجلس بسیار حداقلی بوده است.

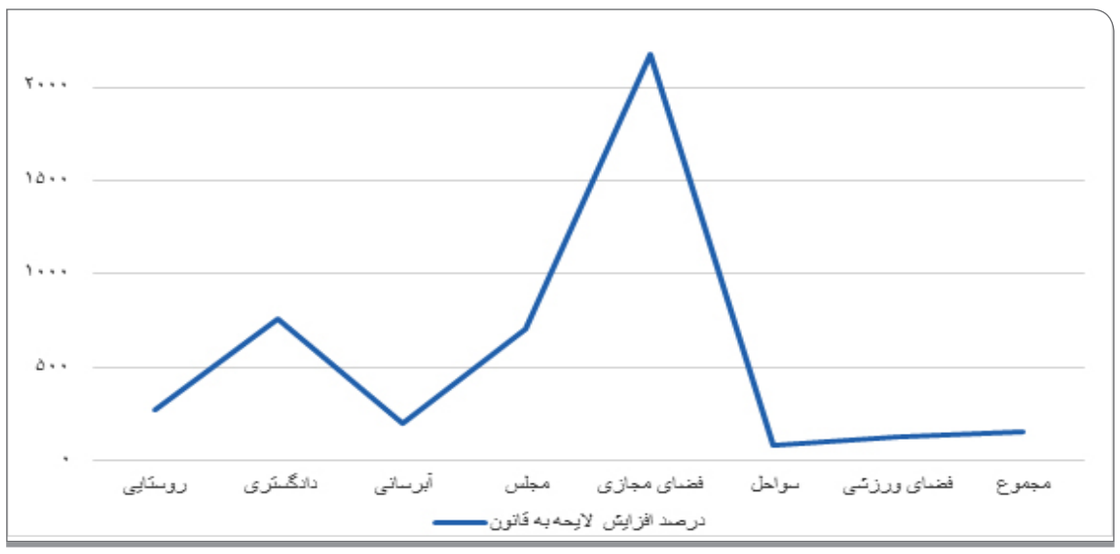
همچنین در پیوست لایحه بودجه سنواتی، طرح‌هایی با اعتبار بسیار کم درج می‌شوند که بیشتر طرح‌هایی هستند که به‌دلیل بروز موانعی متوقف شده‌اند، هرچند در موارد دیگری برای برخی طرح‌ها اعتباراتی لحاظ شده که تناسبی با ابعاد و هزینه‌های طرح ندارند، اما در این بخش تنها این طرح‌ها به‌عنوان طرح‌های متوقف‌شده در نظر گرفته‌اند.

با این توضیحات برای ۹ مورد از طرح‌های متوقف‌شده در لایحه اعتباری در حدود ۱۷۰میلیارد تومان لحاظ شده است، اما مشخص نیست که لحاظ اعتبار برای این طرح‌ها به‌پشتوانه چه دلایل و شواهدی انجام شده و آیا این طرح‌ها قابل‌انجام هستند یا اینکه تنها روی کاغذ، اعتباری برای آنها در نظر گرفته شده است.

یکی از مهم‌ترین تغییرات قانون نسبت به لایحه تغییر در اعداد و ارقام بودجه مصوب طرح‌ها است. در فرآیند بررسی لایحه بودجه امسال در مجلس، جز طرح‌های یکی از جداول، اعتبار مصوب ۳۵۳ طرح افزایش داشته که میزان این افزایش در مجموع بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان است. اعتبار مصوب ۲ طرح نیز در مقایسه با لایحه بودجه کاهش یافته که البته یکی از آنها مربوط به جدا شدن اعتبارات تعمیر و تجهیز مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری از اعتبارات ذیل سازمان برنامه و بودجه است.

طرح‌هایی که توجیه نمی‌کنند

نکته مهم در این‌باره این است که افزایش یا کاهش اعتبارات طرح‌های عمرانی علی‌القاعده نیازمند در اختیار داشتن اطلاعات متعددی از جمله مطالعات توجیهی، وضعیت پیشرفت فیزیکی، هزینه‌های باقیمانده تا اتمام طرح و... بوده و اعمال تغییراتی چنین گسترده در فرآیند بررسی بودجه در مجلس، ممکن است موجب تخصیص ناکارآیی منابع به پروژه‌های عمرانی دولت و تضییع این منابع محدود شود.



در قانون بودجه امسال عناوین ۵۰ طرح مندرج در لایحه با تغییر روبه‌رو شده است. خاطرنشان می‌سازد که بیشتر تغییرات انجام‌گرفته در عناوین طرح‌ها، با افزایش حجم عملیات طرح‌های مذکور همراه است و حتی می‌تواند مطالعات امکان‌سنجی طرح را به‌کلی تحت‌الشعاع قرار دهد. این در حالی است که در تغییرات اعمال‌شده در مجلس، بیشتر میزان اعتبار موردنیاز برای اجرای طرح‌های مذکور تغییر نکرده است. باتوجه به اینکه اعمال این حجم از تغییرات در فرآیند بررسی بودجه در مجلس به‌راحتی انجام شده، اما می‌تواند آثار قابل‌توجهی بر امکان‌پذیری و اعتبارات موردنیاز طرح‌ها داشته باشد. بررسی‌های انجام‌شده از فرآیند تعریف، تصویب، اجرا و نظارت بر طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای دچار اشکال است و از این‌رو تدوین یک قانون ویژه برای تعریف، اجرا و نظارت بر طرح‌های عمرانی ضروری است.

بخشی از آسیب‌های یادشده در مرحله تصویب طرح‌ها و مداخله مجلس در جزئیات طرح‌های عمرانی لوایح بودجه سنواتی، ناشی از عدم‌اتقان در مرحله تعریف طرح است.

چنانچه دولت‌ها موظف باشند در ازای تعریف هر طرح عمرانی جدید در پیوست یک لایحه بودجه، لااقل خلاصه‌ای از مطالعات توجیهی، فنی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی آن را به مجلس ارائه کنند، انضباط بیشتری بر تعریف طرح‌های عمرانی حاکم خواهد شد و بدون تردید ورود مجلس به اعتبارات این حوزه هم گزیده‌تر خواهد شد.

یکی از انگیزه‌های نمایندگان مجلس برای اثرگذاری در محتوای لوایح بودجه سنواتی، رفع عدم‌توازن‌های استانی و حل مشکلات حاد حوزه انتخابیه خود در بخش‌هایی چون راه و آب و فاضلاب است. به این ترتیب، چنانچه دولت موظف باشد درباره کلیت مخارج عمرانی لایحه بودجه، نسبت به ارائه سند نحوه رفع عدم‌توازن‌های استانی و بهبود شاخص‌های تعیین‌شده اقدام کند، بخشی از این دغدغه قابل‌تامین خواهد بود و مجلس از اثرگذاری در مرحله تصویب، به تقویت نقش خود در مرحله نظارت سوق داده می‌شود.

در گفت‌وگوی صمت با یک کارشناس اقتصاد مطرح شد

دعوای مجلس و دولت زرگری است

عکس: آیدا فریدی



امیرعباس آذرم‌وند: مجلس با انجام تغییراتی در بودجه سرانجام صدای سازمان برنامه و بودجه را در آورد. سازمان برنامه در واکنش به تغییرات انجام‌شده در بودجه ۱۴۰۳ ازسوی کمیسیون تلفیق مجلس در اطلاعیه‌ای، پیشاپیش این اقدامات نمایندگان مجلس را مسبب ایجاد بی‌ثباتی‌های مختلف در سال آینده اعلام کرد.

مهدی پازوکی، کارشناس حوزه برنامه و بودجه در این باره می‌گوید: «عملکرد هر دو نهاد مجلس و دولت بسیار ضعیف و تاسف‌بار بوده و اکنون نیز روزهای چندانی تا انتخابات مجلس باقی نمانده است. به‌نظر می‌رسد نمایندگان مجلسی که در آغاز تقریبا همگی در نامه‌ای خواهان ورود ابراهیم رئیسی به ساختمان پاستور بودند، حالا برای اینکه بتوانند در حوزه‌های انتخاباتی خود سرشان را بالا بگیرند به لایحه بودجه گیر داده‌اند.»

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

◉ این روزها دوباره میان مجلس و دولت اختلافاتی بر سر بودجه ۱۴۰۳ بروز کرده است. فکر می‌کنید ریشه این اختلافات کجاست؟

من فکر می‌کنم مجلس در حال سیاسی‌کاری است و این به‌اصطلاح گیرهایی که به لایحه نصفه‌ونیمه دولت داده‌اند هیچ کدام مبنای واقعی ندارد. منظورم این نیست که لایحه پیشنهادی دولت، لایحه قابل‌دفاعی است؛ هرگز نمی‌توان به این چیزی که دولت سیزدهم به مجلس همسو با خودش تحویل داده عنوان «لایحه بودجه» داد. با این همه مجلس از سر دلسوزی و مردم‌دوستی به این لایحه معترض نشده است؛ گرچه بهانه آنها برای تغییرات در لایحه «رفاه مردم» عنوان شده، اما مسئله این نیست.

◉ چرا این‌گونه فکر می‌کنید؟

این مجلس و دولت در راستای نوع خاصی از سیاست‌گذاری که همان ایجاد حاکمیت یکدست بود تشکیل شدند. برای اینکه دیگران از قدرت دور بمانند هم اقدامات گوناگونی صورت گرفت و در نهایت قدرت در انحصار یک جناح مشخص باقی ماند. از قضا این دولت و مجلس هر دو خود را با عنوان «انقلابی» معرفی می‌کنند.

این در حالی است که عملکرد هر دو نهاد مجلس و دولت بسیار ضعیف و تاسف‌بار بوده و اکنون نیز روزهای چندانی تا انتخابات مجلس باقی نمانده است. به‌نظر می‌رسد نمایندگان مجلسی که در آغاز تقریبا همگی در نامه‌ای خواهان ورود ابراهیم رئیسی به ساختمان پاستور بودند، حالا برای اینکه بتوانند در حوزه‌های انتخاباتی خود سرشان را بالا بگیرند به لایحه بودجه گیر داده‌اند.

بر همین اساس من معتقدم این بحثی که میان نمایندگان کمیسیون تلفیق و سازمان برنامه و بودجه راه افتاده یک جنگ زرگری است که اهدافی مرتبط با منافع ملی یا معیشت توده‌های مردم ایران را دنبال نمی‌کند و باید آن را در چارچوب کشمکش درون جناح حاکم ارزیابی و تحلیل کرد.

◉ به‌نظر شما لایحه‌ای که دولت در اختیار مجلس قرار داده، چه تغییراتی باید می‌کرد تا تبدیل به لایحه‌ای به سود اقتصاد کشور شود؟

پیش از هر چیز باید یک لایحه واقعی و برمبنای قانون برنامه و بودجه آماده و به مجلس تحویل داده می‌شد. چیزی که دولت به مجلس تقدیم کرده هرچه هست، یک لایحه بودجه نیست، زیرا بخش اصلی و مهم یک لایحه بودجه، مباحث مربوط به مخارج دولت است.

در بخش مخارج است که ممکن است دولت‌ها دست به خرج‌های خاص بزنند و بدون توجه به محدودیت‌هایی که در بخش منابع وجود دارد، اقداماتی را انجام دهند که منجر به کسری بودجه شود. پس در واقع یکی از مهم‌ترین اقدامات مجلس در زمان بررسی لایحه بودجه پیشنهادی دولت‌ها، بررسی جز به جز هزینه‌هایی است که دولت در بخش مخارج لایحه پیشنهادی خود اعلام کرده است.

در عین حال، بنا بر تاکید صریح قانون برنامه و بودجه دولت جمهوری‌اسلامی، دولت باید سالانه بودجه را به‌شکل کامل در دو بخش منابع و مصارف و همراه با یک گزارش اقتصادی تحویل نمایندگان محترم مجلس دهد. کسی خبر از گزارش اقتصادی سال گذشته یا امسال دارد؟ دست‌کم در فضای عمومی چنین سندی منتشر نشده و تاکنون هم من نه دیدم و نه شنیدم که یکی از نمایندگان مجلس به این سند اقتصادی اشاره‌ای داشته باشد. در عین حال هنوز دولت بخش مخارج را که بخشی مهم است به مجلس ارسال نکرده است. بر همین مبنا، من فکر می‌کنم در زمان رد کلیات لایحه بودجه که ماه پیش انجام شد، نمایندگان مجلس باید به این قانون‌شکنی آشکار اعتراض می‌کردند و خواهان این می‌شدند که دولت لایحه را همان‌طور که قانون گفته و بنا به عرف مانند سال‌های گذشته روانه بهارستان کند.

◉ چرا باوجود اینکه مجلس چنین چشم‌پوشی نسبت به اقدام غیرقانونی دولت انجام داده، سازمان برنامه و بودجه چنین بیانیه‌ای را علیه مجلس منتشر کرده است؟

همان‌طور که گفتم نمایندگان مجلس در آستانه انتخابات می‌خواهند این‌طور وانمود کنند که در ایجاد وضعیت فعلی نقشی نداشته‌اند و به‌اصطلاح می‌خواهند دستان خود را که قبلا به‌سوی دولت دراز کرده بودند، پاک کنند. در طرف مقابل به‌نظر می‌آید آقای داوود منظور، به‌عنوان رئیس سازمان برنامه و بودجه در پی فرار به جلو است و به‌نوعی قصد فرافکنی دارد.

◉ بیشتر توضیح می‌دهید؟

عملکرد دوسال‌ونیم اخیر دولت در رفع مشکلات بسیار ضعیف بوده و در این مدت زمانی وضعیت زندگی مردم بدتر شده است. حالا دولت و سازمان برنامه و بودجه می‌خواهند بگویند اگر کشور دچار کسری بودجه شده و تورم به‌شکلی فزاینده بالا رفته، قوه مجریه نقشی نداشته و تقصیر دیگران است. در واقع می‌خواهند پیشاپیش دهان مخالفان را ببندند و بهانه‌ای برای وضعیت نابسامان موجود دست‌وپا کنند.

مردم فراموش نکرده‌اند که آقایان در روزهای اول چه وعده‌هایی می‌دادند و اعلام می‌کردند مشکلات را بی‌توجه به تحریم‌ها و محدودیت‌های اعمال‌شده علیه اقتصاد، حل خواهند کرد. حالا بیش از دو سال و نیم است که در پاستور نشسته‌اند و در مقابل مشکلاتی که در گذشته به‌سادگی حل می‌شد، ناتوانی آقایان نشان داده می‌شود.

◉ ملاک شما در این برداشت که اوضاع بدتر شده، چیست؟

ملاک اصلی معیشت و سفره مردم ایران است. اینکه سفره‌های مردم پروپیمان‌تر شود، تعداد شاغلان بیشتر شود و دستمزد دریافتی کفاف هزینه‌ها را بدهد، مهم‌ترین نشانه‌های حرکت درست اقتصاد کشور در مسیر توسعه است. در مدتی که آقایان دولت سیزدهم سکان کشور را به‌دست گرفته‌اند، وضعیت مردم واقعا بدتر شده است. یکی از این معیارها ارزش پول ملی است. درست است که پس از کنار رفتن صالح‌آبادی، مدیریت جدید بانک مرکزی توانسته ثبات نسبی بر بازار ارز حاکم کند و قیمت‌ها در کشورمان نوسانات گذشته را تجربه نمی‌کنند، اما در همین مدت قیمت هر دلار امریکا بیش از ۲ برابر زمانی شده که دولت دوازدهم سرکار بود.

از سوی دیگر دولت با حذف ارز ترجیحی ۴۲۰۰ تومانی که به کالاهای اساسی و دارو اختصاص می‌یافت، کاری کرد که قیمت کالاها و خدماتی که نیاز اساسی و مهم توده ۸۵ میلیون نفری مردم ایران هستند، ظرف یک سال و نیم اخیر ۲ تا ۳ برابر افزایش پیدا کند. اینها مسائلی نیستند که با شعار و شلوغ کردن بتوان از چشم مردم پنهان کرد. به همین دلیل سازمان برنامه و بودجه در اقدامی که به فرار رو به جلو شباهت دارد، دست پیش را گرفته و از حالا مشکلاتی که سال آینده در کشور به‌وجود می‌آید را گردن مجلس انداخته است.

◉ به این ترتیب شما به‌عنوان یک کارشناس حوزه برنامه و بودجه تحلیلی از کیفیت لایحه ۱۴۰۳ ندارید؟

من به‌عنوان یک کمک‌کارشناس اقتصادی (لطفا عنوان من را همین کمک‌کارشناس ذکر کنید) تا زمانی که ندانم مخارج دولت در لایحه چقدر پیش‌بینی شده، نمی‌توانم نظری دقیق درباره بودجه سال آینده و همچنین سناریوهای آن داشته باشم.

◉ اینکه کارشناسان یک حوزه نمی‌توانند چشم‌انداز روشنی داشته باشند، نشانه ضعف کارشناسان است یا چیز دیگری؟

قطعا نشانه ضعف کارشناسان نیست. من معتقدم این موضوع بیش از هر چیز بیانگر آن است که بی‌انضباطی به سطحی رسیده که کارشناسان و کمک‌کارشناسان حیرت‌زده شده‌اند و نمی‌توانند تحلیلی برمبنای اسناد رسمی چون لایحه بودجه ارائه دهند.

◉ شما در دولت گذشته هم که خودتان حامی رای دادن به آن بودید، نسبت به بی‌انضباطی‌های مالی و بودجه‌ای، به‌ویژه پس از اعمال تحریم‌های دوباره معترض بودید. اکنون سطح بی‌انضباطی‌ها تغییری کرده است؟

به‌نظر من شرایط بسیار بدتر شده و دیگر باید حسرت دوره گذشته را بخوریم. بله؛ من به حسن روحانی رای دادم، اما هرجا که نیاز به انتقاد بود و ضعفی دیدم هم از بیان آن نهراسیدم، اما بدون اینکه بخواهم نظرات سیاسی خود را دخیل کنم، به‌صراحت معتقدم دولت رئیسی از نظر انضباط از دولت‌های گذشته به‌مراتب عملکرد ضعیف‌تری داشته و موجب شده بی‌انضباطی‌ها در کشورمان گسترش یابد.

یکی از جلوه‌های مهم این بی‌انضباطی را می‌توان در موضوع افزایش حقوق کارمندان دولت و مستمری بازنشستگان کشوری و لشکری مشاهده کرد. در همین لایحه بودجه پیشنهادشده که حقوق کارمندان ۱۸ تا ۲۰ درصد افزایش یابد؛ درست مانند اتفاقی که امسال هم افتاد.

دولت به‌بهانه کنترل کسری بودجه از افزایش منصفانه و عادلانه حقوق و دستمزد جلوگیری می‌کند، اما در این شرایط حداقل انتظار این است که بودجه دیگر نهادها هم به اندازه حقوق کارمندان افزایش پیدا کند؛ در حالی که چنین نیست و قوه قضاییه و صداوسیما در اقدام اخیر مجلس بیش از این حرف‌ها افزایش بودجه داشته‌اند. این در حالی است که باید جلوی هدررفت منابع را بگیرند و مثلا بگویند چه دلیلی دارد که هم قوه قضاییه، هم قوه مجریه و هم قوه مقننه خبرگزاری دارند.

این قوا باید تنها یک واحد روابط عمومی داشته باشند و دلیلی ندارد که خودشان راسا رسانه‌داری کنند. اینجاها است که منابع کشورمان هدر می‌رود و باید جلویش گرفته شود.

سازمان برنامه و بودجه به‌جای رفع این ناترازی‌ها، علیه مجلس شورای اسلامی بیانیه می‌دهد؛ حال آنکه وظیفه این نهاد اطلاعیه دادن نیست.

سازمان برنامه و بودجه باید یک لایحه کامل به مجلس ارائه می‌داده که نداده و باید گزارش اقتصادی کشور را آماده و منتشر می‌کرده که نکرده است. به‌جای این کارها علیه مجلسی که از نظر سیاسی و جناحی با خودش همسو است، اطلاعیه می‌دهد و افشاگری می‌کند.

◉ سطح بی‌انضباطی در این دولت به اندازه دولت احمدی‌نژاد شده است؟

من فکر می‌کنم بی‌انضباطی‌هایی که می‌بینیم از زمان محمود احمدی‌نژاد هم بسیار بیشتر شده است.

◉ باتوجه به اینکه انتخابات مجلس در پیش است، چقدر به اصلاح امور امیدوار هستید؟

حقیقتا من چشم‌انداز خوبی برای کشور مشاهده نمی‌کنم و واقعا ناامید هستم. سازمان برنامه و بودجه برای کارشناسان خود مبالغ فراوانی تحت عنوان رفاهیات واریز می‌کند، اما اجازه افزایش عادلانه حقوق کارمندان دولتی را نمی‌دهد و معلمان کشورمان در بدترین وضعیت معیشتی گیر کرده‌اند. این شرایط بسیار نگران‌کننده است.

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان زنجان:

میزان رسیدگی به راه‌های استان ۲ برابر سال گذشته است

همه عوامل خطر از جنس راه نیست

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان زنجان از انجام روکش آسفالت در ۱۵۱ کیلومتر از راه‌های اصلی و شریانی استان خبر داد و گفت: میزان رسیدگی به راه‌های استان، امسال نسبت به سال گذشته، ۲ برابر شده است.

جعفر قزوینیان در نشست خبری با بیان اینکه امسال نسبت به سال گذشته حجم کار در حوزه راه‌ها و رسیدگی به آنها دو برابر شده است افزود: در این شرایط اقتصادی این میزان کار و دستیابی به این اعداد سخت است اما با تلاش پرسنل راهداری این مهم محقق شده است. وی البته این را هم گفت که در حوزه راهداری و رسیدگی به راه‌های استان نیازمند کار و تلاش بیش از این در این حوزه هستیم. مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان همچنین از روکش آسفالت در ۱۳۱ کیلومتر راه فرعی استان خبر داد و گفت: همچنین در حوزه ساخت راه‌های روستایی ۱۵ کیلومتر افتتاح راه داشتیم و ۶۴ کیلومتر از راه‌های روستایی را هم آماده آسفالت کردیم.

قزوینیان با بیان اینکه عملکرد یک ساله را معمولاً در پایان خرداد ماه اعلام می‌کنیم اظهار داشت: در سال گذشته ۳۲ کیلومتر راه روستای کار کردیم و هدف‌گذاری امسال ما در این حوزه حداقل ۶۵ کیلومتر است که ۲ برابر سال گذشته خواهد بود. افتتاح دو باب راهدارخانه و دو باب نمازخانه هم از جمله اقداماتی بود که وی به آن اشاره کرد.

این مسئول مجموع ارزش ریالی پروژه‌های افتتاحی امسال را یک هزار و ۳۰۰ میلیارد اعلام کرد و افزود: به همین میزان و شاید کمی بیش از آن هم قرارداد و هدف گذاری برای امسال داریم.

قزوینیان گفت: البته شاید بتوانیم ادعا کنیم که بیش از یک هزار و ۵۰۰ میلیارد کار انجام دادیم .

▣ رضایت نسبی در آزادراه زنجان- قزوین حاصل شده است

وی با تاکید بر اینکه مجموعه پروژه‌های انجام شده، طرح‌های اثرگذار است تصریح کرد: یکی از پروژه‌هایی که برای عوامل راهداری، مردم و قطعاً برای حوزه رسانه حائز اهمیت است آزادراه زنجان-قزوین است که خوشبختانه با تلاش جمعی عوامل راهداری بخشی از خرابی‌های آن اصلاح و رفع شد که رضایت نسبی هم حاصل شده است خلاصه فعالیت‌های ما برای و البته در سال آینده هم ادامه پیدا خواهد.

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان از انجام مطالعات دقیق در محورهای پرتصادف استان خبر داد و گفت: با توجه به مطالعات و اعتبارات جذب شده نسبت به رفع موارد موجود در نقاط و محورهای حادثه خیز اقدام می‌شود. قزوینیان افزود: کمیسیون ایمنی کشور نیز معیارهایی در سال ۹۸ تعیین کرده بود تا براساس آن نقاط پرحادثه را شناسایی کنیم که بر همین اساس تعداد ۹۷ نقطه حادثه خیز و پرخطر را شناسایی کردیم که طبق آیین نامه‌هایی که داشتیم رفع خطر شد.

وی با تاکید بر اینکه امسال معیارها عوض شده است تصریح کرد: طبق معیارهای جدید ۷ نقطه حادثه‌خیز دیگر به ما اعلام شده که چهارنقطه تکمیل و صورت جلسه پلیس هم موجود است، ۲ نقطه دیگر تکمیل شده و صورت جلسه پلیس در این خصوص در حال انجام است و عملا فقط یک نقطه مانده است.

مدیرکل راهداری استان با بیان اینکه ما صرفاً به این تعداد نقاط حادثه‌خیز شناسایی شده بسنده نمی‌کنیم گفت: همه ۶ هزار کیلومتر راه استان می‌تواند نقطه حادثه‌خیز باشد که البته همه عوامل خطر از جنس راه نیست .

قزوینیان با اشاره به اینکه ۳۲ دستگاه خدمات‌رسان در کشور در کاهش تصادفات دخیل هستند و اداره کل راهداری یکی از آنها راه است اظهار داشت: ما اگر بخواهیم تمام استانداردهای بین‌المللی را در جاده‌های خود لحاظ کنیم اما آیتم‌های دیگر رعایت نشوند باز هم همین تلفات را خواهیم داشت.

وی تصریح کرد: البته منکر این نیستیم که اگر خودروها کمی مناسب باشند و خطاهای انسانی کاهش پیدا کنند می‌توانیم امیدوار باشیم که وضعیت بهتر از این شود.

مدیر کل راهداری استان البته این را هم گفت که به آن هفت نقطه بسنده نکردیم و روزانه در ۱۰۰ نقطه از راه‌های استان اقدامات جزئی در راستای رفع خطر انجام می‌گیرد.

قزوینیان در ادامه با بیان اینکه فرهنگ سازی در راستای کاهش تلفات ناشی از تصادفات از دغدغه‌های اصلی ما است گفت: از همه رسانه‌ها می‌خواهیم در این حوزه بیش از پیش تلاش کنند تا در تعطیلات پیش رو و آستانه فصل بهار شاهد کاهش تلفات ناشی از تصادفات باشیم.

وی به آثار مثبت پویش ۳۰ ۶۰ در ایام تعطیلات نوروز سال گذشته هم اشاره کرد و افزود: با توجه به اینکه ۶۰ درصد تصادفات در ۳۰ کیلومتری شهرها اتفاق می‌افتد اقداماتی برای توقف رانندگان در راستای کاهش تصادفات قبل از رسیدن به شهرها انجام می‌گیرد.



این مسئول با اشاره به اینکه اگرچه به خاطر نزدیک بودن شهرهای استان زنجان، این مورد خیلی در این استان صدق نمی‌کند اما با این حال، پویش سال گذشته ۲۰ روزه بود اظهار داشت: حدود ۱۵۰ هزار نفر هم از ایستگاه‌ها و چادرهای این پویش در استان که با هدف استراحت و تجدید قوای رانندگان انجام می‌گیرد، بازدید و از برنامه‌های آموزشی و فرهنگی آن بهره‌مند شدند.

قزوینیان در ادامه چهار هزار میلیارد تومان اعتبار برای بخش راه استان را رهاورد سفر اخیر ریاست‌جمهوری به استان اعلام کرد و گفت: البته این رقم هنوز ابلاغ نشده است که در صورت ابلاغ، اقدامات عملی برای انجام مصوبات انجام می‌شود.

وی گفت : اگرچه، مدت زمانی تعیین شده برای انجام این مصوبات ۲ ساله است اما سعی می‌کنیم زودتر از آن به نتیجه برسد.

گزارش خبری

صمت به ارزیابی دستاوردهای طرح انتقال آب در ایران پرداخت

برنامه‌ریزی در بستر بی‌برنامگی

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir



این روزها طرح‌های ذخیره و انتقال آب به دوردست‌ها زیاد مطرح می‌شوند. خط انتقال بهشت‌آباد از سرشاخه‌های کارون به فلات مرکزی، انتقال از خزر به فلات مرکزی و انتقال از خلیج‌فارس به ۱۶ استان فلات مرکزی از مهم‌ترین آنها هستند که ویژگی مشترک این طرح‌ها تفوق نگرش چیرگی بر طبیعت به‌جای سازگاری با آن و بیگانگی با بوم‌شناسی است. باید توجه کنیم در کشورهایی که از این روش استفاده کرده‌اند، در واقع به آخرین گزینه دست زده‌اند، برای مثال کشور عربستان که از همین سیستم برای حل مشکل کم‌آبی استفاده کرد، هیچ رودخانه دائمی ندارد. حال بماند که این پروژه چقدر موجب تولید و انتشار آلاینده‌های حاصل از پساب در محدوده اطراف خود می‌شود؟ در عربستان و سایر کشورهایی که می‌بینیم از این سیستم استفاده کرده‌اند، دقیقا آخرین انتخاب‌شان بوده، در غیر این صورت این سیستم لزوما راهی برای حل مشکل کم‌آبی یا بی‌آبی نیست. باید بگویم مجموعه اتفاقاتی که برای حل بحران آب در دهه‌های گذشته در ایران افتاده، ما را نسبت به آینده این طرح بدبین می‌کند که آیا این اقدام می‌تواند کمکی پایدار به حل مشکل بی‌آبی به‌ویژه در فلات مرکزی ایران کند؟ این پرسشی است که در گزارش امروز صمت درصدد پاسخگویی به آن برآمده‌ایم.

تاریخچه طرح انتقال آب به اصفهان

نخستین‌بار طرح انتقال آب از خلیج‌فارس به اصفهان در دولت دهم مطرح شد که به‌دلیل نزدیک شدن به پایان دولت این طرح به‌صورت جدی دنبال نشد؛ در دولت یازدهم نیز این طرح به‌شکل جدی پیگیری نشد و شاید بتوان یکی از دلایل آن را در آشنایی مدیریت ارشد استان به جایگاه این طرح در ناتوانی حل بحران آب در حوضه زاینده‌رود دانست. مهر در این‌باره نوشت، با شروع دولت دوازدهم و تغییرات مدیریتی در دولت و مدیریت ارشد استان، انتقال آب از خلیج‌فارس به اصفهان قوت گرفت و در سال ۱۳۹۷ تاسیس و اجرای این طرح به شرکت تامین آب اصفهان واگذار شد. از ابتدا این طرح موافقان و مخالفان خود را داشت؛ موافقان این طرح عمدتا افراد سیاسی هستند که شناخت عمیق لازم از بحران آب در حوضه زاینده‌رود، مسائل و مشکلات اجتماعی حاکم بر این حوضه، مشکلات فنی این طرح، شناخت کافی از موضوعات پدافندی، مشکلات زیست‌محیطی و ... را نداشتند و با ساده‌سازی مسئله، اجرای این طرح را برای حل بحران زاینده‌رود در اسرع‌وقت اجتناب‌ناپذیر می‌دانند. در مقابل، متخصصان مختلف مرتبط با موضوع و آشنا با بحران آب در زاینده‌رود از منظرهای مختلف فنی، اقتصادی، زیست‌محیطی و ... این طرح را موردنقد و بررسی قرار داده‌اند. دامنه این نقدها به لایه‌های بالایی وزارت نیرو به‌عنوان متولی آب کشور نیز کشیده شد و ایشان اجرای این طرح‌ها را همگام با رفع بحران آب در کشور و در راستای آمایش سرزمین نمی‌دانند.

افیون بیشتر بر معضل کم‌آبی



عقیل گنخکی، کارشناس حوزه توسعه پایدار در گفت‌وگو با صمت، انتقال آب دریای خزر را برابر با نابودی نوار ساحلی در کشور دانست و گفت: انتقال آب را از چند بعد می‌توان بررسی کرد که این تصمیم دارای تبعات اقتصادی زیست‌محیطی و حتی اجتماعی است.

وی افزود: اینکه در نظر مسئولان و تصمیم‌گیران، انتقال آب اصلی‌ترین گزینه برای رفع تنش آبی کشور به‌شمار می‌آید، خود جای بحث دارد و به‌اعتقادمن، راهکاری مخرب است که موجب شدیدتر شدن تنش آبی کشور در دهه‌های آینده می‌شود. برای مثال، تصور کنید به یک فرد معتاد برای ادامه حیاتش هر روز مواد مخدر بیشتری داده شود. به‌طورقطع او به‌جای اینکه درمان شود، روزبه‌روز بیشتر به‌سمت اعتیاد کشیده می‌شود. راه افتادن بحث انتقال آب هم، ناشی از سیاست‌های عرضه‌محوری و آب‌محورانه است. در واقع، به‌جای‌اینکه مسئولان به مدیریت تقاضا بپردازند، به‌طوردائم به فکر افزایش عرضه هستند.

درد روی درد نگذارید

به‌گفته این کارشناس، تصمیماتی نظیر انتقال آب به مناطق کم‌آب کشور که همواره تنش آبی داشته‌اند، خلاف شیب اکولوژیک محیط‌طبیعی است؛ در واقع از آنجایی که فلات مرکزی ایران، اجازه اکولوژیکی برای برقراری صنایع مختلف آب‌بر و کارخانجات صنعتی را نمی‌دهد و توانایی بارگذاری این میزان از صنعت و جمعیت را ندارد، در واقع انتقال آب درد روی درد گذاشتن است.

این سراب است

وی افزود: عمل کردن خلاف شیب اکولوژیک یک منطقه، باعث می‌شود انسان در حل معضلات اقتصادی وارد دور باطل شود. در این زمینه هم، روز به روز بر مصرف آب افزوده می‌شود و به‌همان‌میزان هم تنش آبی اضافه می‌شود. شیرین‌سازی آب دریا برای شهر ساحلی به‌معنای این است که کشور وارد یک دور باطل برای تامین آب شده است.

حال باتوجه به موارد گفته‌شده، یکی از اصلی‌ترین آثار زیانبار انتقال آب از دریا، تخریب زیستگاه‌های ساحلی است که معیشت مردم محلی را با اخلال مواجه می‌کند. البته برخی دیگر از پیامدهای زیست‌محیطی آن هنوز به‌طورکامل و شفاف مشخص نیست و در گذر زمان خود را نشان می‌دهد.

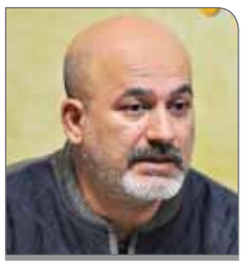
گنخکی گفت: موضوع دیگری که باید در بحث انتقال آب خزر باید به آن توجه کرد، تعداد زیاد سدهایی است که در مسیر رودهای ریخته‌شده در خزر احداث شده است؛ براساس شواهد، روزبه‌روز بر تعداد این سدها از سوی کشورهای حاشیه دریا افزوده می‌شود و از میزان آب ورودی می‌کاهد که خود اینها خطری برای خزر به‌حساب می‌آیند. تمام این موارد یک چیز را مشخص می‌کند و آن این است که آورده رودخانه‌ها از آنچه امروز مشاهده می‌شود، در آینده کمتر خواهد بود؛ در نتیجه نباید وارد مسیری شویم که انتهایش بن‌بست است. به‌گفته وی، انتقال آب از دریای خزر موجب تغییر شیمیایی و فیزیکی آب می‌شود که افزایش شوری و کاهش تراز آب را به‌دنبال دارد.

وی ادامه داد: از طرفی هم، انتقال آب خزر به فلات مرکزی ایران موجب هدررفت آب در اثر تبخیر بالا می‌شود، چراکه نقاط مرکزی ایران جزو گرم‌ترین مناطق جهان هستند و میزان تبخیر چندین برابر تبخیر جهانی است. این کارشناس در زمینه توسعه پایدار بااشاره به رویکردهای مدیریت منابع آب گفت: مدیریت صحیح منابع آب، نیازمند در نظر گرفتن یک رویکرد یکپارچه است. به‌عبارت‌دیگر، باید همه جنبه‌های آن را در نظر گرفت تا بتوانیم براساس عدالت زیست‌محیطی راهکار مشخص را انتخاب کنیم. بی‌شک باید حق همه زیستمندانی که در اکوسیستم مبدأ و مقصد زندگی می‌کنند، در نظر گرفته شود. مدیریت یکپارچه منابع آب اجازه نمی‌دهد که بر سیاست‌های عرضه‌محور تاکید کنیم.

به‌گفته وی، ۷ استان ساحلی داریم که هیچ‌کدام از این استان‌های ساحلی به‌ویژه در مناطق جنوبی کشور، دارای سیستم استاندارد فاضلاب نیستند و معمولا فاضلاب آنها به دریا ریخته و وارد اکوسیستم ساحلی می‌شود. تصور کنید آلاینده‌های حاصل از شیرین‌سازی آب هم اضافه شوند که در این شرایط زیستگاه ساحل‌نشینان با اخلال جدی مواجه خواهد شد.

> تصمیماتی نظیر انتقال آب به مناطق کم‌آب کشور که همواره تنش آبی داشته‌اند، خلاف شیب اکولوژیک محیط‌طبیعی است

استقرار صنایع آب‌بر و تغییر الگوی مصرف



محمد درویش، پژوهشگر و فعال محیط‌زیست، بااشاره به آسیب ایجاد خطوط انتقال آب به فلات مرکزی در گفت‌وگو با صمت گفت: روزگاری یزد معروف بود به شهر قنات، قنوت و قناعت؛ متاسفانه امروز طبق دسته‌بندی وزارت نیرو، این استان پنجمین استان پرمصرف آب در کشور است. استقرار صنایع آب‌بر، مصرف بدون برنامه‌ریزی و تغییر الگوی مصرف از سوی مردم، دلایل اصلی این میزان از مصرف بالای آب استان است. بیلان آب سفره‌های زیرزمینی در استان یزد منفی است و این به ضعف مدیریتی مسئولان در چند دهه اخیر برمی‌گردد. توان یزد در برداشت از این منابع آبی، حدود ۹۰۰ میلیون مترمکعب در سال است؛ در حالی که در طول چند دهه اخیر، سالانه بیش از ۱.۲ میلیارد مترمکعب آب برداشت می‌شود که منجر به منفی شدن بیلان آب‌های زیرزمینی در این استان شده است. به‌همین دلیل، بخش‌های بزرگی از استان یزد به‌ویژه در محور اردکان و میبد، به‌دلیل خالی شدن سطح زیر زمین، درگیر فرونشست‌های زیادی شده‌اند. وی افزود: باتوجه به این شرایط، انتقال ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون مترمکعب آب از خلیج‌فارس، احتمالا توانایی حل پایدار مشکل کم‌آبی یزد را نخواهد داشت.

این کارشناس محیط‌زیست بااشاره به اینکه میزان استقرار واحدهای صنعتی آب‌بر در استان چند برابر شده است، گفت: انتقال آب از خلیج‌فارس تنها می‌تواند مانند یک مسکن عمل کند.

این کارشناس گفت: مرگ دشت یزد زمانی رقم خورد که به‌جای اتکا به ظرفیت‌های واقعی این استان، خارج از توان طبیعی به بهره‌برداری محیطی پرداختیم و تفاوتی میان این استان و استان‌های مشابه، با دیگر مناطقی که از منابع آبی برخوردارند، قائل نشدیم. برای مثال، تبدیل یزد به قطب تولید گوشت قرمز، نمونه بارز این بهره‌برداری‌های مخرب است؛ گوشت قرمزی که برای تولید هر کیلو از آن، ۱۵ هزار و ۵۰۰ لیتر آب مصرف می‌شود، در حالی که میانگین بارش یزد کمتر از ۱۰۰ میلیمتر و تبخیر آن بیش از ۴۰۰ میلیمتر است.

وی گفت: پیشینیان با احداث بادگیرها، کاریزها و یخچال‌ها نشان دادند که توانایی سازگاری با این نوع از اقلیم گرم و خشک را دارند. در واقع آنها می‌دانستند چگونه باتوجه به توان محیطی، چیدمان توسعه را در استانی نظیر یزد طراحی کنند.

این فعال محیط‌زیست گفت: اگر خواهان تاب‌آوری در برابر بحران آب هستیم، باید به‌جای اجرای پروژه‌های پرهزینه، سبک زندگی متناسب با توان اکولوژی منطقه تغییر کند.

به‌گفته درویش، نخستین کاری که باید در قبال استانی که بیلان آب منفی دارد، انجام داد؛ تعادل‌بخشی سفره‌های آب زیرزمینی است، نه اینکه در طول سال‌ها صنایع آب‌بر زیادی در منطقه مستقر شوند. وقتی طرح‌هایی نظیر انتقال آب به راه می‌افتد، به‌نوعی چراغ سبزی برای ادامه فرآیند مخرب و تغذیه غول صنایع آلوده‌کننده در این استان‌ها است. به‌گفته برخی کارشناسان انتقال آب، گران‌ترین شیوه مدیریت منابع آب است که تنها در شرایط بسیار بحرانی، مجاز به استفاده از چنین رویکردی هستیم.

تولید آب خاکستری

درویش بااشاره به تولید آب خاکستری در فرآیند شیرین‌سازی آب و آسیب به چرخه زیستی آبزیان گفت: ممکن است در آینده شاهد نابودی گونه‌های بسیاری از آبزیان دریا به‌واسطه زیست در آب‌های خاکستری باشیم. همچنین آب‌شیرین‌کن‌ها گازهای گلخانه‌ای زیادی تولید می‌کنند که موجب تشدید خطر تغییر اقلیم خواهند شد.

> ممکن است در آینده شاهد نابودی گونه‌های بسیاری از آبزیان دریا به‌واسطه زیست در آب‌های خاکستری باشیم

سخن پایانی

تجربیات جهانی نشان داده است که کشورهایی نظیر چین که پروژه‌های انتقال آب بسیار بزرگ‌تر از انتقال آب خلیج‌فارس به فلات مرکزی ایران را انجام داده‌اند، فقط زمانی موفق شده‌اند که همزمان برنامه‌ریزی درستی برای مدیریت مصرف آب در مقصد یا برنامه‌ای برای احیای اکوسیستم و منابع آبی موجود به‌ویژه منابع زیرزمینی آب را داشته‌اند. اگر چنین مدیریتی نباشد، بزرگ‌ترین این پروژه‌ها هم با شکست منجر می‌شود. در واقع اگر این پروژه‌ها برنامه‌ریزی درستی نداشته باشند، شاید در کوتاه‌مدت اثرگذاری داشته باشند، اما در بلندمدت نمی‌توانند کمک پایداری به حل مشکلات کم‌آبی کنند.

چم‌شیر، غول مخرب محیط‌زیست خوزستان

بنا به‌اعتقاد فعالان محیط‌زیست، عده‌ای از کارشناسان معتقدند که محروم کردن رودخانه زهره از آب‌های شیرین بالادست منطقه چم‌شیر، باعث بر هم خوردن تعادل سرچشمه‌های آب‌شور و شیرین رودخانه زهره می‌شود، همچنین احداث و آبگیری سد چم‌شیر، علاوه بر اینکه محیط‌زیست رودهای خیرآباد و زهره را نابود می‌کند، افزایش ریزگردها در کانون‌های فعال شرقی خوزستان را در پی خواهد داشت.

اگر از کارشناسانی که بر اقلیم و شرایط زمین‌ساختی خوزستان اشراف کافی دارند، بپرسید؛ آنها معتقدند با کاهش دبی رودخانه زهره، آب‌شور دریا تا کیلومترها پیشروی خواهد کرد و زمین‌های شیرین شهرستان هندیجان به نمکزار تبدیل خواهند شد.

مهر دراین‌باره به‌نقل از یک کارشناس محیط‌زیست نوشته، این فاجعه در پایاب رودخانه کارون در منطقه آبادان، خرمشهر و اروندکنار به‌دلیل کاهش آورد آب کارون رخ داده است و شاهد هستیم که چگونه زمین‌های کشاورزی و نخلستان‌های کارون در این مناطق نابود شدند و سد چم‌شیر نیز همین بلا را بر سر نخلستان‌ها و زمین‌های کشاورزی هندیجان می‌آورد.

گفتنی است، رودخانه‌های خیرآباد و زهره دارای جنگل‌های رودخانه‌ای و بیشه‌هایی هستند که تنوع زیستی ارزشمندی را شامل می‌شوند که هرگونه کاهش آورد یا کاهش کیفیت آب، بی‌شک ضرر جبران‌ناپذیری را به زیست‌بوم رودخانه و زندگی زیستمندان وابسته به آن در منطقه وارد می‌کند، اما شاید بتوانیم به واکنش رئیس سازمان محیط‌زیست درباره پیشگیری از بروز خسارت‌های جبران‌ناپذیر زیست‌محیطی سد چم‌شیر امیدوار باشیم.

سرمایه‌ای که تبدیل به دیوار شد

این جمله‌ها در حالی از سوی نماینده سازمان محیط‌زیست بیان شد که این سازمان از آذر سال گذشته، خواهان بررسی و کارشناسی سد بود و رویکرد منتقدانه به این جریان داشت.

ندی پیش، علی سلاجقه، به رسانه‌ها گفته بود: سرمایه ملی کشور در قالب ایجاد سد در چم‌شیر خوابیده و تبدیل به دیوار سد شده که این دیوار، سیستم هیدرولوژیکی را در منطقه به هم زده است.

از طرفی، بحث جنس سازندهای زمین‌شناسی هم مطرح است و باید این را هم در نظر داشت که در پایین‌دست سد و در فاصله ۳ کیلومتری از آن، چشمه‌هایی با آب‌شور با کیفیت نامناسب جاری می‌شود.



حسین آخانی، استاد دانشگاه تهران بااشاره به اهمیت نقش سازندهای زمین‌شناسی در این پروژه عمرانی در گفت‌وگویی که با صمت داشت، گفت: سد چم‌شیر روی یک رودخانه شور به نام زهره ساخته شده که ۶۰ درصد سازند آن گچی و نمکی است.

گفتنی است، افزون بر اینکه چشمه‌های متعدد شور وارد مخزن سد می‌شود، لایه‌های نمک، هم در سطح شناسایی و هم در لایه‌های زیرین دیده شده است. با این حساب، آبگیری سد تنها یک آورده دارد و آن اینکه مخزن سد تبدیل به شورابه عظیمی خواهد شد که خسارت‌های زیادی به محیط‌زیست منطقه می‌زند و مانع تخلیه نمک‌ها به داخل خلیج‌فارس می‌شوند که در این شرایط ابعاد فاجعه بسیار گسترده است.

وی گفت: آقای فتحی مطالبی را چندی پیش مطرح کرده است که نه مبنای علمی دارد و نه می‌توان به سازمان محیط‌زیست ربط داد و به‌اعتقاد من، نقل‌قول گفته‌شده از وی، فاقد اعتبار است. به‌طورمشخص، سازمان حفاظت محیط‌زیست در ۵ دی امسال، مخالفت خود را از آبگیری سد اعلام و تاکید کرد که ساخت سد در این منطقه خطرناک است. در کل، ۱۱ ابهام وجود دارد و تا این ابهامات برطرف نشود، این سازمان اجازه آبگیری نخواهد داد.

صدای نفتی‌ها هم در آمد

به‌گفته آخانی، داخل مخزن سد ۲ چاه نفت و اطراف آن ۹ چاه دیگر وجود دارد که در مجموع ۱۱ چاه نفت در داخل و محدوده سد قرار گرفته است.

بنا به‌اعتقاد زمین‌شناسان، چون سازند آنجا قابل‌لغزش و تخریب است، این احتمال داده می‌شود که در اثر تخریب سازند، می‌تواند چاه‌های نفت به مخزن دریاچه نفت ارتباط پیدا کند و مشکلات زیادی را به‌وجود بیاورد. در این میان، وزارت نفت هم خواهان بررسی ریسک چاه‌های نفت در چم‌شیر شده است.

سخن پایانی

باوجود ابهام‌ها و اعتراض‌های فراوان، سرانجام مرحله نخست آبگیری سد چم‌شیر گچساران به‌طوررسمی آغاز شد.

وجود لایه‌های نمک، چاه‌های نفت و آثار باستانی کاوش نشده در مخزن سد از جمله نگرانی‌ها هستند. در نظر بسیاری از ناظران، حدود ۳ دهه مطالعه الزاما به‌معنی انجام کارهای کارشناسی لازم و در نظر گرفتن دغدغه‌های زیست‌محیطی و امثال آن نیست.

بر این اساس، منتقدان از مدت‌ها پیش هشدار داده‌اند که آبگیری سد چم‌شیر می‌تواند پیامدهای غیرقابل‌بازگشت داشته باشد. یکی از مهم‌ترین نگرانی‌ها وجود لایه‌های نمکی و گچی در مخزن سد است که خطر انحلال آنها در صورت آبگیری سد، جدی است.

سازندگان در حال خروج از بازار مسکن هستند

سناریوی عجیب افزایش نرخ ملک

شرایط بازار مسکن بغرنج است؛ این تصویری است که این روزها آگاهان به حوزه مسکن عنوان می‌کنند. آمار تعداد پروانه‌های ساختمانی حاکی از آن است که بازار مسکن از سال ۹۰ تاکنون با ریزش عجیب در صدور تعداد پروانه‌های ساختمانی برای ساخت مسکن روبه‌رو بوده است. وضعیت بازار مسکن هم خوب نیست؛ نمودار تعداد پروانه‌های ساختمانی صادرشده در شهر تهران در ۲۳ سال اخیر نشان می‌دهد که هیچ‌وقت اوضاع به این خرابی نبوده است. این در کنار سایر متغیرها، یعنی اواسط سال بعد مسکن دوباره دچار مازاد تقاضا می‌شود؛ مگر اینکه قانون مالیات بر عایدی سرمایه ابلاغ شود که کلا بازی‌ها را به‌هم می‌ریزد.

براساس گزارش‌های رسمی، میانگین نرخ مسکن در شهر تهران طی ماه‌های اخیر بیش از ۵ درصد کاهش یافته است. یعنی به‌صورت تقریبی در هر ماه شاهد کاهش نرخ مسکن با رقمی حدود یک‌درصد بوده‌ایم؛ اگرچه به‌گفته بسیاری از کارشناسان حوزه مسکن، این میزان کاهش بسیار نامحسوس است و در کل، بودجه خرید یک واحد مسکونی در حال حاضر تغییر قابل‌توجهی قلمداد نمی‌شود، اما می‌تواند امیدوارکننده باشد.



عکس: آیدا فریدی

حال بازار مسکن خوب نیست



فرشید پورحاجت، دبیر کانون انبوه‌سازان مسکن می‌گوید: آنچه بدیهی است، تا پایان سال ۹۲ روند تولید مسکن به‌صورت خیلی مناسب شکل می‌گرفت، اما از سال ۹۲ تاکنون متاسفانه در نحوه تولید و عرضه مسکن، شرایط خوبی را دنبال نکردیم و این روند تا امروز نیز تداوم داشته است.

به‌گزارش خبرآنلاین، وی با بیان اینکه شاید امروز شرایط حتی نسبت به سال‌های گذشته بدتر شده است، می‌افزاید: ما امروز در شرایطی قرار داریم که تولید مسکن در کشور باتوجه به شرایط اقتصادی پرتلاطم، برای بخش خصوصی کشور فراهم نشده است و اگر بازار رصد شود، می‌بینیم سازندگان به‌نوعی از این بازار مهم خارج می‌شوند. این می‌طلبد که مجلس و دولت یک برنامه‌ریزی مشخصی را انجام دهند.

دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان یادآور می‌شود: دولت‌ها متاسفانه با نگاه درآمدی به حوزه مسکن نگاه می‌کنند و علاوه بر اینکه افزایش نرخ مسکن را دامن می‌زنند، ریسک سرمایه‌گذاری در تولید مسکن کشور را به‌شدت افزایش داده‌اند و یکی از عوامل اصلی کاهش تولید مسکن نیز همین موضوع است.

پورحاجت بااشاره به تهدیداتی که بازار مسکن با آنها روبه‌رو است، می‌گوید: بزرگ‌ترین تهدید در حال حاضر این است که امروز بالغ بر ۱۳ میلیون جوان در کشور داریم که یا به سن ازدواج رسیده‌اند یا از سن ازدواجشان گذشته و مسکن می‌خواهند.

وی می‌افزاید: علاوه بر این، اگر بررسی کلی داشته باشیم، حدود ۶، ۷ میلیون مسکن در کشور کم داریم. این میزان کمبود در کشور، همیشه به‌عنوان یک پازل، تاثیر خود را در افزایش نرخ نشان می‌دهد و به‌راحتی و بدون در نظر گرفتن بخش خصوصی، تولید این حجم از مسکن قابل‌حل نیست. متاسفانه این عزم امروز وجود ندارد؛ نه از طرف بخش خصوصی، بلکه عزمی از طرف دولت و مجلس نیز وجود ندارد. پشت درهای بسته می‌نشینند و برای بخش خصوصی برنامه‌ریزی می‌کنند. در واقع، پشت درهای بسته تصمیم‌هایی می‌گیرند که خروجی آن، مثبت نیست. از همه بدتر این است که متاسفانه ما در کشوری هستیم که به‌لحاظ ساختاری، حتی به مصوبات مجلس هم تمکین نمی‌کنند.

وی متذکر می‌شود: مصداق بارز آن، سیستم ناکارآمد بانکی است که باوجود اینکه قانون‌گذار مصوب کرد ۲۰ درصد منابع بانکی در حوزه مسکن و ساختمان استفاده شود و مردم از تسهیلات بانکی استفاده کنند، اما متاسفانه نه زور دولت به بانک‌ها می‌رسد و نه زور مجلس. فقط صحبت‌ها را رسانه‌ای می‌کنند و می‌گویند بانک‌ها قرار است تسهیلات بدهند.

دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان با پیش‌بینی وضعیت بازار مسکن می‌گوید: ما همچنان تورم را در بازار مسکن داریم؛ کمااینکه امروز براساس آنچه رصد کردیم، طی ۱۰، ۱۵ روز گذشته مصالح ساختمانی با افزایش نرخ مواجه شدند. مسکن هم یک کالای کاملا تولیدی است و نهاده‌های تولید، تاثیر مستقیم روی افزایش نرخ می‌گذارند. بر این اساس، افزایش نرخ به‌عنوان بازیگر اصلی در کشور وجود دارد.

دبیر کانون سراسری انبوه‌سازان تصریح می‌کند: در کشوری که به‌راحتی اعلام می‌کنیم ۴۰ درصد تورم وجود دارد، به‌طورقطع این ۴۰ درصد تورم، تاثیر خود را روی تمام بازارها می‌گذارد؛ همچنان در سال آینده هم تورم در اقتصاد ما بازیگر اصلی است و متاسفانه اقداماتی هم که تا به امروز انجام شده، منتج به کاهش تورم نشده یا از اساس اگر کاهشی هم صورت گرفته، چشمگیر نبوده است.

آسیب‌های مسکن از نوسانات سینوسی



حسین محمودی‌اصل، تحلیلگر اقتصادی مسکن گفت: نوسانات سینوسی نرخ در حوزه مسکن با رشد چندساله و رکود بعد آن آسیب‌های فراوانی دارد. در شرایط التهاب شدید قیمت‌ها به‌دلیل عدم‌عرضه ناشی از انتظارات تورمی و نه عرضه و تقاضای واقعی رشد شارپی می‌کند.

به‌گفته وی، البته عدم‌توجیه اقتصادی بخش تولیدات صنعتی، کشاورزی و معدنی و همچنین صادرات به‌دلیل قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های غلط ارزی، بخش مهمی از منابع و نقدینگی به‌سمت دلالی در بخش مسکن هدایت شده، به‌گونه‌ای‌که حتی تولیدکنندگان مسکن را نیز به دلال تبدیل کرده است.

محمودی‌اصل خاطرنشان کرد: دولت و مجلس نتوانسته‌اند پس از ۴۰ سال، قانون مالیات بر سوداگری را مصوب و اجرایی کنند، بنابراین هیچ تنظیم‌گری مالیاتی نیز بر بازار مسکن حاکم نیست. در حالی که اغلب کشورهای جهان در حوزه مسکن با قوانین مالیاتی و سیاست‌گذاری درست، چالشی را تجربه نمی‌کنند، باوجود نزدیک به ۲ میلیون مسکن خالی، مردم همچنان قدرت خرید ندارند.

وی با بیان اینکه جو روانی تقاضای مسکن میلیونی در التهاب موثر بوده است، گفت: نیاز به مسکن با تقاضای واقعی، قدرت خرید و آماده خرید تفاوت بسیار دارد؛ چراکه سالانه به کمتر از یک میلیون مسکن نیاز داریم، اما تقاضای واقعی با قدرت خرید و آماده خرید بسیار کمتر است.

محمودی‌اصل با بیان اینکه هم‌اکنون بسیاری از خانوارها حتی از پیش‌پرداخت مسکن ملی و اقساط آن ناتوان هستند، تاکید کرد: در ۱۵ سال گذشته از حدود ۱۰ میلیون مسکن ساخته‌شده، بیش از ۵۰ درصد برای اهداف غیرمصرفی خریداری و بر آمار چندخانه ای‌ها افزوده شده است. به‌گفته وی، البته باید خاطرنشان کرد که سیاست‌های انقباضی بانک مرکزی نیز در رکود ذکرشده موثر بوده است. رکود در بازار مسکن زنجیره‌ای از کسب‌وکارها و واحدهای تولیدی را درگیر می‌کند و بر سایر بازارها به‌دلیل عدم‌گردش نقدینگی بین‌بازاری موثر است.

در نهایت، این کارشناس مسکن گفت: به هر روی به‌نظر می‌رسد باتوجه به سقف نرخ دلاری مسکن، کاهش شدید قدرت خرید رکود در بازار مسکن طولانی باشد. اما در این بین، رکود باعث کاهش ساخت‌وساز و کاهش عرضه در دوره‌های بعدی تورمی خواهد شد، چراکه مسکن به اصلاح زمانی نیاز دارد تا خریدار به قدرت خرید برسد و به‌تدریج بر تقاضا افزوده شود.

سخن پایانی

از دیدگاه این فعالان، نخستین و سریع‌ترین اثر این روند کاهشی مشخصا برای ۲ بخش عرضه‌کننده و خریدار است. در این بین، با ادامه روند کاهشی، قدرت چانه‌زنی خریدار بیشتر شده است و در میان‌مدت عرضه‌کننده مسکن برای دستیابی سریع به نقدینگی مجبور به ارائه تخفیف‌های متعدد خواهد شد، اما این فعالان این اثرگذاری را منوط به ادامه روند کاهش می‌دانند و تاکید می‌کنند بازار مسکن به‌دلیل کمبود در تقاضای موثر مجبور به عقب‌نشینی از قیمت‌های فعلی خواهد بود. در این بین، سازندگان نظر متفاوت‌تری از عرضه‌کنندگان و خریداران دارند و در این‌باره اظهار می‌کنند که در بخش ساخت‌وساز و نرخ مصالح ساختمانی این کاهش قابل‌مشاهده نیست و همچنان با تورم تولید روبه‌رو هستیم. به‌گفته این عده، اگرچه آمارهای بانک مرکزی و مرکز آمار، گویای کاهش هزینه‌های ساخت است، اما در حقیقت کف بازار تطابقی با این قیمت‌ها ندارد. همچنین تولیدکنندگان مصالح پایه همچون بتن، سیمان و مصنوعات فلزی این کاهش را نمایشی می‌دانند و تاکید می‌کنند هزینه‌های ساخت، رابطه مستقیمی با وضعیت اقتصادی دارد.

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

نوبت اول
شماره ۱۶۴۸۷۷

برابر کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۲۱۱۴۴۱۰۰۱۸۰۰۰۲۷۸ رای شماره ۱۴۰۲۶۰۳۱۰۰۱۸۰۰۸۳۴۱ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی در واحد ثبتی عباس‌آباد تصرفات مالکانه بلامعارض

آقای مراد مرادی فرزند هدایت نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان به مساحت ۲۲۵.۴۴ مترمربع (کاربری مسکونی) تحت پلاک ۲۵۴۱ فرعی از ۳۱۳ اصلی واقع در قریه کلار آباد دهستان کلار آباد بخش دو ثبت عباس‌آباد خریداری از هادی اسمعیل کلاری محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضاء مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۱۴

عباس رحمت‌پور رکنی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان عباس آباد

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

نوبت اول
شماره ۱۶۴۸۰۴

برابر رای شماره ۱۴۰۲/۱۴۷۵۳ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۸ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهشهر تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی به نام خانم شهناز نعمتی فرزند داداش نسبت ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی به مساحت ۱۱۸ مترمربع قسمتی از پلاک ۴۸ - اصلی به شماره کلاسه ۱۴۰۱/۱۶ واقع در اراضی پاسند بخش ۱۷ ثبت بهشهر مستند مالکیت خریداری شده از مالک رسمی محمدحسین ابراهیمی برگه استشهادیه ارائه شده محرز گردیده است لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضاء مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۱۴

محمدحسن صادقی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک بهشهر

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

نوبت اول
شماره ۱۶۴۳۷۹

برابر کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۲۱۱۴۴۱۰۰۱۸۰۰۰۰۳۰ رای شماره ۱۴۰۲۶۰۳۱۰۰۱۸۰۰۹۴۶۸ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر درواحد ثبتی عباس‌آباد تصرفات مالکانه و بلامعارض خانم سوسن بهارجنتی فرزند قنبر نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان به مساحت ۲۰۹.۷۴ مترمربع (کاربری مسکونی) تحت پلاک ۴۰۱۱ فرعی از ۱۴۴ اصلی واقع در قریه عباس آباد دهستان لنگا بخش دو ثبت عباس‌آباد خریداری از حسینعلی کسمائی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۱۰/۳۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۱۱/۱۴

عباس رحمت‌پور رکنی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان عباس آباد

آگهی فقدان سند مالکیت

شماره ۱۶۴۷۰۳

آقای یوسف زیاری به استناد دو برگ استشهادیه تصدیق شده به شماره ۱۴۰۲۰۲۱۵۶۲۵۴۰۰۱۶۰۹ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۰ دفترخانه ۱۳۴ جویبار مدعی است که سند مالکیت به میزان ۲۰۰ سهم مشاع از ۲۴۷۹۵ سهم مشاع از شش‌دانگ یک قطعه زمین زراعی به شماره پلاک ۱۵۵۸ فرعی مفروز و مجزی شده از ۹۱ فرعی از ۱۱ اصلی واقع در بخش ۷ ثبت جویبار به مساحت ۲۴۷۹۵ مترمربع به شماره دفتر الکترونیکی ۱۴۰۰۲۰۳۱۰۰۱۴۰۰۰۲۶۸ و شماره چاپی ۳۷۴۵۱۹ سری ج سال ۹۹ به مالکیت آقای یوسف زیاری، مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی را نموده است لذا مراتب به استناد ماده ۱۲۰ اصلاحی آئین‌نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌گردد تا چنانچه کسی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود و یا انجام معامله نسبت به ملک مذکور می‌باشد از تاریخ انتشار آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله، کتبا به این اداره تسلیم و رسید دریافت نماید. چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراض ارائه نگردد و یا در صورت اعتراض، اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود سند مالکیت مطابق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد.

سفا قاسمی، رئیس ثبت اسناد و املاک شهرستان جویبار

صنعت حمل‌ونقل در دولت سیزدهم چقدر توسعه می‌یابد

ایران، سرزمین فرصت‌های ترانزیتی

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

امروزه کریدورهای ترانزیتی از اهمیت بالایی برخوردارند، ایران در تقاطع کریدورها قرار گرفته و راه‌های دسترسی زیادی دارد که باید از این ظرفیت‌ها استفاده شود؛ ثبت رشد ۷.۱ درصدی ترانزیت در ۹ ماهه امسال در مقایسه با میانگین عملکرد سالانه ۱۲ سال گذشته نشان‌دهنده اهتمام جدی دولت سیزدهم به این مقوله است.


عکس: صمت

حمل‌ونقل به معنای جامع آن شامل مدیریت، زیربنا و روبنا (ناوگان) از نیازهای اساسی جوامع امروزی است، به‌طوری که در هر کشور برای اعتلای توان اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و سیاسی، داشتن شبکه حمل‌ونقلی گسترده و قابل اطمینان از نیازهای اولیه محسوب می‌شود.

امروزه حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود و به‌دلیل داشتن نقش زیربنایی تاثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت هایی است که به شکلی گسترده در همه زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل‌انکاری عهده دارد. بدون وجود شبکه حمل‌ونقل، تاسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب، تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن به‌نظر می‌رسد.

نقش حمل‌ونقل در بهینه‌سازی هزینه‌ها

در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت جهانی در مقطع زمانی کنونی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستم‌های حمل‌ونقل در بهینه‌سازی هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابه‌جایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه شده را انکار کرد.

رشد و توسعه اقتصاد جهانی، تلاش کشورها برای استفاده بهینه از توانمندی‌ها و فرصت‌های در اختیار و فشرده شدن رقابت در عرصه‌های جهانی موجب شد تا حمل‌ونقل به‌واسطه نقش مستقیمی که در کاهش هزینه‌های تمام شده تولید و دسترسی به بازار و در نهایت افزایش توان رقابت در عرصه تجارت بین‌الملل به‌ویژه برای کشورهای با حجم تجارت خارجی بالا، از جایگاه رفیعی در مدیریت، برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری و حتی تحقیقات برخوردار شود. تاثیر چنین ویژگی سبب شده تا نگرش‌های گذشته نسبت به حمل‌ونقل تغییر یابد و به حمل‌ونقل به عنوان یک بخش اقتصادی- خدماتی مهم نگریسته شود.

اهمیت کریدورهای ترانزیتی

ایران با توجه با موقعیت مناسبی که در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی دارد، می‌تواند از فرصت ایجاد شده استفاده و نقش عمده‌ای را در حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی ایفا کند. امروزه کریدورهای ترانزیتی از اهمیت بالایی برخوردار بوده و همه کشورها به دنبال اختصاص سهم قابل توجهی در این کریدورها هستند، زیرا کریدورهای ترانزیتی می‌تواند منجر به ایجاد کریدورهای لجستیکی شود که محلی برای مراکز توزیع کالا است و بهره‌وری این بخش را افزایش می‌دهد.

ایران در تقاطع کریدورها قرار گرفته است و راه‌های دسترسی زیادی دارد که باید از این ظرفیت‌ها استفاده شود.

ایران با ۱۳ کشور دارای مرزهای آبی و زمینی است، به طوری که ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مرزهای آبی و ۶ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مرزهای زمینی دارد.

رشد ۳۷ درصدی ترانزیت

به گزارش ایرنا، دستاوردهای ترانزیتی کشور و ثبت رکوردهای امیدوارکننده و در برخی موارد جهشی در دولت سیزدهم به‌ویژه در امسال به ثبت رسیده که در صورت مقایسه آماری با عملکردهای مشابه در بیش از یک دهه گذشته، به‌نحو شفاف‌تری قابل بیان است؛ موضوعی که پیمان‌های دوجانبه و چندجانبه بین‌المللی پشت آن است.

در ۹ ماهه امسال شاهد شکسته شدن رکورد حمل بار و ترانزیت در کشور بودیم. ۹۰ درصد این ترانزیت، جاده‌ای و ۱۰ درصد دیگر ریلی بود، دلیل این مسئله نیز جذاب‌تر بودن و به صرفه‌تر بودن مسیر جاده به دلیل سوخت ارزان گازوئیل است.

بر اساس آمار موجود در وزارت راه و شهرسازی، در ۹ ماه ابتدایی امسال در مجموع ۱۱ میلیون و ۷۳ هزار و ۸۶۲ تن کالا از کشور ترانزیت شده که این میزان نسبت به‌مدت مشابه سال قبل، ۳۷ درصد افزایش داشته است.

همچنین در این مدت، ترانزیت کالای نفتی و غیرنفتی به‌ترتیب با عملکرد سه میلیون و ۴۸۴ هزار و ۱۸۱ تن و هفت میلیون و ۵۸۹ هزار و ۶۸۱ تن، به ترتیب افزایش ۷۷.۲۳ و ۲۴.۱ درصدی را در هم‌سنجی با پارسال رقم زده است.

از مجموع عملکرد فوق، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای ۹ میلیون و ۹۶۰ هزار و ۸۶۲ تن و سهم حمل‌ونقل ریلی یک میلیون و ۱۱۳ هزار تن است که در بخش‌های جاده‌ای و ریلی، به‌ترتیب رشد ۳۹.۲۷ درصدی و ۵.۳۷ درصدی نسبت به‌مدت مشابه سال قبل محقق شده است.

در آذر امسال و با عملکرد جهش‌گونه ترانزیت به میزان یک میلیون و ۶۰۷ هزار تن، رشد نقطه به نقطه ۹۳.۴۸ درصدی نسبت به آذر سال قبل ثبت شده است. در این ماه، ترانزیت جاده‌ای کالاهای نفتی با عملکرد ۵۶۰ هزار و ۲۴۴ تن و ترانزیت جاده‌ای کالاهای غیرنفتی ۸۷۹ هزار و ۷۵۶ تن و ترانزیت ریلی مجموع کالاهای نفتی و غیرنفتی با عملکرد ۱۶۷ هزار تن است.

بر اساس داده‌های آمار موجود در وزارت راه و شهرسازی و برگرفته از سامانه‌های آماری و عملکرد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، میانگین عملکرد سالیانه مجموع ترانزیت جاده‌ای و ریلی کشور در ۱۲ سال اخیر (یعنی از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۱) نزدیک به ۱۰ میلیون و ۳۴۰ هزار تن بوده که در ۹ ماه ابتدایی، ترانزیت به میزان ۷.۱ درصد بیش از میانگین عملکرد سالیانه ۱۲ سال گذشته بوده است.

همچنین، ترانزیت کالای نفتی و غیرنفتی در ۹ ماه نخست امسال، به‌ترتیب حدود ۲.۲ درصد و ۱۰.۱ درصد بیش از میانگین عملکرد سالیانه ۱۲ سال گذشته بوده است.

سرعت ترانزیت در اروپا ۴۸ برابر ایران

انتخاب یک مسیر ترانزیتی توسط یک صادرکننده مشروط به عوامل مختلفی است. به طور خلاصه سه عامل امنیت، هزینه و زمان را می‌توان برای انتخاب یک مسیر کریدوری در نظر گرفت و هرقدر یک مسیر در این سه مولفه نسبت به سایر گزینه‌های موجود مزیت‌های بیشتری داشته باشد، احتمال انتخاب آن بیشتر خواهد بود. مهم‌ترین عامل در انتخاب کریدور ترانزیتی از نگاه تجار متقاضی، عامل زمانی است که نگاهی به عملکرد کشور در این زمینه و مقایسه با آنچه در سایر کشورها انجام می‌گیرد، نشان‌دهنده ضعف شدید و چه‌بسا عاملی در جهت عدم انتخاب مسیر ایران برای ترانزیت باشد.

برای مثال زمان عبور محموله ترانزیتی از مرز در اروپا دو تا ۳۰ دقیقه است، حال آنکه این عدد در ایران به یک تا ۶ روز می‌رسد و این به‌معنی سرعت حداقل ۴۸ برابری ترانزیت در اروپا نسبت به ایران است. در بخش عملیات بندری نیز متوسط زمان انتقال‌وحمل کالا در دنیا حمل یکسره بوده، به معنای آنکه زمان توقف به‌جز انتقال از بندر به راه آهن یا وسایل حمل‌ونقل جاده ای وجود ندارد، حال‌آنکه زمان عملیات بندری در ایران به دو تا چهار روز می‌رسد. سابقه این مسئله به سال ۱۳۸۵ برمی‌گردد که ویژگی حمل یکسره کالا از امکانات ترانزیتی ایران حذف شد. مثال دیگر در این زمینه سرعت بازرگانی قطارهاست که این میزان در اروپا با لحاظ توقف‌های تخلیه، بارگیری و در بین مسیر به ۳۱ کیلومتر بر ساعت می‌رسد اما این آمار در کشور ما حدود ۳.۷ تا پنج کیلومتر است؛ یعنی در بهترین حالت و در نظر گرفتن سرعت پنج کیلومتر بر ساعت باز هم سرعت بازرگانی قطارهای کشور کمتر از یک‌ششم قطارهای اروپایی است.

ظرفیت ۲۰ میلیارد دلاری

نگاهی به موقعیت جغرافیایی غرب آسیا و خصوصا ایران نشان می‌دهد که غرب آسیا محل اتصال سه قاره آسیا، افریقا و اروپا شناخته می‌شود و ایران در قلب این منطقه قرار دارد. از کریدورهای اصلی و مهم گذرنده از ایران نیز می‌توان به کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق به غرب اشاره کرد. ظرفیت حداکثری پوشش تقاضای ترانزیت ایران با ایجاد زیرساخت در بلندمدت حدود ۳۰۰ میلیون تن کالا و درآمد ۲۰ میلیارد دلاری است که از این مقدار ۱۰۸ میلیون تن مربوط به کریدور شمال جنوب و باقی آن به کریدور شرق به غرب مربوط می‌شود.

با بررسی استعداد ترانزیت ایران، سه دسته اصلی و قابل‌دسترسی در وضعیت فعلی و قابل هدف‌گذاری در آینده را در نظر گرفت. این سه بخش ترانزیتی با استفاده از ظرفیت کشور عبارتند از: ترانزیت انرژی، ترانزیت از خاک کشور و ترانزیت هوایی.

درمورد ترانزیت انرژی نیز عملکرد قابل ترسیم در دو بخش سوآپ و خریدوفروش قابل‌بررسی است. ظرفیت فعلی که می‌توان از آن استفاده کرد سوآپ ۱۵۰ میلیون بشکه نفت با درآمد ۱.۵ میلیارد دلاری در سال است. درخصوص گاز نیز ۲۰ میلیارد مترمکعب ظرفیت وجود دارد که البته سوآپ گاز شاید درآمد بالایی نصیب کشور نکند اما صادرات مجدد (ری‌اکسپورت) آن علاوه‌بر رفع نیاز داخل، با فروش گاز به قیمتی بالاتر از نرخ خریداری‌شده درآمد بیشتری را به‌همراه داشته باشد. عامل دیگر که می‌تواند در رشد درآمد حاصل از ترانزیت انرژی نقش داشته باشد وجود تاسیسات ال‌ان‌جی است، مضافا آنکه در ترانزیت انرژی، سوآپ گازی تنها با کشورهای همجوار انجام گیرد، درحالی‌که با داشتن این تاسیسات، می‌توان بازار هدف را به خارج از کشورهای همسایه و حتی منطقه گسترش داد. از طرفی تمام انواع ترانزیت و خصوصا نوع انرژی آن، بیشتر از آنکه عواید اقتصادی داشته باشد که در جای خود دارد، در عواید و تاثیرات امنیتی و راهبردی نیز برای کشور موثر است.

ایران در تقاطع کریدورها قرار گرفته و راه‌های دسترسی زیادی دارد که باید از این ظرفیت‌ها استفاده شود

سخن پایانی

تثبیت روند افزایشی عملکرد ترانزیت در ۲ سال گذشته، شرایط لازم و مساعد را برای جهش ترانزیت کشور در سال‌های پیش‌رو به‌ویژه در سال‌های برنامه هفتم توسعه کشور فراهم کرده است که با توجه به اقدامات و برنامه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مدنظر در سطح ملی و با محوریت وزارت راه و شهرسازی در چارچوب این برنامه، انتظار می‌رود در سال‌های آینده جهش این عملکرد را با توجه به ظرفیت‌های بالقوه ترانزیتی کشور شاهد باشیم.

پروازها در بیرجند فرود نمی‌آید

هفته گذشته عزت‌الله ضرغامی، وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی سفری چند ساعته به خراسان جنوبی داشت. سفری که بسیاری از فعالان حوزه میراث فرهنگی از مدت‌ها قبل منتظر آن بودند. ضرغامی در این سفر استان را به واسطه بناهای تاریخی ارزشمند و آثار ثبت شده جهانی، قلب میراث فرهنگی کشور دانست. زخم‌های بی‌شماری از سیستم نامناسب حمل‌ونقل هوایی تا عدم معرفی جاذبه‌ها بر تن گردشگری خراسان جنوبی ریشه دوانده که باید برای آن مرهمی یافت.

وی مسجد جامع قائن که در گذشته در کنار یک آتشکده بنا شده است را نشان همزیستی افکار و ادیان مختلف در ایران دانست و تاکید کرد که ترویج این میراث فرهنگی ایران هراسی ترویج شده توسط غرب را کاهش می‌دهد.

ضرغامی همچنین با توجه به وجود مسجد شکر و آثار شکست نظامی امریکا در صحرای طبس، خراسان جنوبی را یکی از مقاصد گردشگری مقاومت دانست.

هر چند همه این موارد نشان از ظرفیت‌های خراسان جنوبی برای جذب گردشگر دارد ولی متاسفانه موانع بی‌شماری از جمله ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و نبود تبلیغات کافی در مسیر رونق گردشگری خراسان جنوبی وجود دارد.

شهروندان خراسان جنوبی نیز در این زمینه مطالباتی دارند که شنیدن آن برای برنامه‌ریزی‌های آتی ضروری است. خبرگزاری مهر نیز بنا بر وظیفه و رسالت خبرنگاری خود پیگیر این مطالبات شد.

این پروازها گردشگر جذب نمی‌کند

حجت کفاشی، رئیس مجمع مطالبه‌گران خراسان جنوبی با اشاره به تعداد کم پروازهای فرودگاه بیرجند و باطل شدن مکرر این پروازها گفت: وقتی وضعیت پروازهای فرودگاه بیرجند این‌گونه است چگونه انتظار ورود گردشگر به خراسان جنوبی را داریم.

وی بیان کرد: این موضوع مطالبه همیشگی مردم بوده است و ما نیز به عنوان مجمع مطالبه‌گران و از دل خود مردم بارها و بارها این موضوع را پیگیری کرده‌ایم ولی هنوز این مشکل ادامه دارد.

محمد آذرکار از فعالان حوزه گردشگری نیز در این زمینه بیان کرد: سریع‌ترین راه توسعه در خراسان جنوبی مسیر گردشگری دانست.

وی اظهار کرد: خراسان جنوبی از گمنامی رنج می‌برد که باید رسانه‌های ملی، برنامه‌های شایسته‌ای برای عرضه و ارائه توانایی‌های مردمان این استان فراهم کنند.

آذرکار وضعیت راه‌های ورودی به استان را از مشکلات پیش‌روی گردشگری دانست و افزود: در سومین استان پهناور کشور حتی یک متر اتوبان و خطوط هوایی نداریم و وضعیت پروازها در استان رضایت‌بخش نیست.

وی گفت: حتی قوانین حاکم در استان اعم از مالیات و تامین اجتماعی مانند دیگر استان‌های برخوردار بوده که بی‌انصافی در حق مردم استان است و باید برای ساکنان این استان حقوق مرزبانی تعیین شود.

تامین اعتبار پروژه‌های زیرساختی

هادی شاه‌وردی، مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خراسان جنوبی نیز در گفت‌وگو با مهر اظهار کرد: همه مواردی که در سفر وزیر میراث فرهنگی به استان طرح موضوع شد مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت که از آن جمله بحث حریم برخی از اماکن تاریخی خراسان جنوبی است.

وی بیان کرد: به نظر من یکی از بزرگ‌ترین مولفه‌ها در رونق گردشگری خراسان جنوبی بحث معرفی جاذبه‌های گردشگری است که در این زمینه در سنوات گذشته خوب کار نکرده‌ایم و باید بیش‌تر از این در این خصوص فعالیت داشته باشیم.

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خراسان جنوبی گفت: یکی از مهم‌ترین عواملی که در رونق گردشگری به استان تاثیر منفی گذاشته مشکلات زیر ساختی در حوزه حمل‌ونقل چه در حوزه پرواز و چه خطوط ریلی است که در هر دو مورد مشکل داریم.

شاه وردی با اشاره به گلایه برخی از شهروندان در زمینه عدم روشنایی کافی برخی مسیرهای گردشگری یادآور شد: به دنبال تامین اعتبار برای اجرای پروژه‌های زیرساخت‌های گردشگری از جمله روشنایی مسیرهای گردشگری هستیم.

روی خط خبر

برگزاری ۷۲ مانور اطفای حریق در اصفهان



بهروز راعی: مدیرعامل شرکت گاز استان اصفهان از برگزاری ۷۲ مورد مانور اطفای حریق، آمادگی در شرایط اضطراری، نحوه کار با سه‌پایه نجات و مهار حوادث و... در ۹ ماهه امسال خبر داد.

به گزارش خبرنگار صمت از استان اصفهان ابوالقاسم عسکری گفت: در ۹ ماهه امسال ۷۲ مانور، ۲۴۲ مورد بازدید ایمنی از ادارات، ۷۱ مورد بازدید از پروژه‌ها و ۶۵ مورد بازدید از سامانه‌های شرایط اضطراری در سطح شرکت گاز استان اصفهان برگزار شده است.

وی، در ادامه با بیان اینکه جلسات مدیریت بحران به منظور تامین گاز ایمن و مستمر در روزهای سرد سال با حضور بسیاری از مدیران دستگاه‌های اجرایی استان و مدیرعامل شرکت بدون وقفه حتی در روزهای تعطیل رسمی برگزار شد، گفت: از ابتدای شروع فصل سرد ۳۰ جلسه کمیته مدیریت سوخت زمستانه در این شرکت برگزار و در همین راستا نیز ۲۳ تفاهمنامه همکاری در جهت مصرف ایمن و بهینه گاز طبیعی ۱۱۴ شهر، بیش از ۱۵۰۰ روستا و مکان مزرعه و ۱۸ هزار و ۵۰۰ واحد تولیدی و صنعتی منعقد شده است.

عسکری بیان کرد: تهیه لوح فشرده و پیاده‌سازی فرآیند درس‌آموزی از حوادث، سنجش آمادگی جسمانی امدادگران (تست ایفرد) از جمله اقدامات این شرکت در حوزه مدیریت بحران است.

کاهش ذخیره آب سد سفیدرود

مدیرعامل آب منطقه‌ای گیلان، با بیان اینکه از ابتدای مهر امسال تاکنون شاهد کاهش ۴۰ درصدی آورد رودخانه‌های گیلان به دلیل کاهش بارش‌ها بودیم، گفت: کشاورزان تقویم زراعی را رعایت کنند.

وحید خرمی در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به ذخیره ۱۶۰ میلیون مترمکعبی سد سفیدرود، اظهار کرد: از حیث حجم ذخیره آب نسبت به مدت مشابه سال گذشته وضعیت ثابتی داریم.

وی با بیان اینکه در وضعیت نرمال ذخیره سد سفیدرود در چنین ایامی از سال به ۵۰۰ میلیون مترمکعب می‌رسید، تصریح کرد: شاهد کاهش ۶۰ درصدی ذخیره سد نسبت به بلندمدت هستیم.

مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای گیلان ۷۰ درصد از اراضی شالیزاری استان را آبخور سد سفیدرود دانست و گفت: گیلان ۲۳۸ هزار هکتار شالیزار دارد که ۱۷۲ هزار هکتار آن تحت پوشش شبکه آبیاری سد بوده و مابقی به صورت سنتی از انهار و نزولات جوی و رودخانه‌ها و آب‌های زیرزمینی استفاده می‌کنند.

خرمی با اشاره به وقوع خشکسالی پی در پی طی سال‌های اخیر، به مشکلات حوضه آبریز سد سفیدرود اشاره کرد و متذکر شد: میزان آبگیری سدهای بالادست سفیدرود بهتر از ما نبوده و دچار کاهش آورد هستند؛ البته حوضه آبریز سد مدیر واحد دارد و لذا حقابه و تعادل در آبگیری پایش می‌شود.

مدیرعامل آب منطقه‌ای گیلان با اشاره به لایروبی آب‌بندان‌ها از دو محل، خاطرنشان کرد: لایروبی آب‌بندان‌ها هم از محل اعتبارات جهاد کشاورزی و هم از محل تبصره ۸ قانون بودجه(تامین هزینه لایروبی با خاک استحصال‌شده از آب‌بندان) انجام می‌شود.

وی ادامه داد: سازمان جهاد کشاورزی گیلان سال گذشته لایروبی ۲۵۰ هکتار و امسال ۳۰۰ هکتار از آب‌بندان‌ها را در دست انجام دارد؛ آب منطقه‌ای استان نیز لایروبی ۴۰۰ هکتار از آب‌بندان‌ها را طی دو سال گذشته انجام داده که هم اکنون پیشرفت ۴۰ درصدی دارد.

خرمی با بیان اینکه هر ساله در ماه‌های پایانی سال علاوه بر لایروبی انهار و آب‌بندان‌ها، ترمیم سردهنه‌ها را اجرایی می‌کنیم، اضافه کرد: ۵۰۰ سردهنه خاکی مهم داریم که با تجهیزات مکانیکی بسته می‌شود لذا کشاورزان تقویم زراعی را رعایت کنند تا مشکلی در جهت تامین آب نداشته باشیم.

وی همچنین به پیشرفت ۵۵ درصدی سد شفارود به دنبال جابه‌جایی پیمانکار پروژه اشاره و بیان کرد: سد دیورش نیز دارای پیشرفت ۷۴ درصدی بوده و پیمانکار مشغول کار است و امیدواریم تا سال آینده به مرحله آبگیری برسد.

مدیرعامل آب منطقه‌ای گیلان با اشاره به پیشرفت ۸۵ درصدی بدنه سد پلرود به عنوان بزرگ‌ترین سد ساخته شده در استان پس از انقلاب، تصریح کرد: این سد که قابلیت مدیریت بالغ بر ۲۰۰ میلیون مترمکعب آب را در منطقه دارد، تا پایان سال به طور آزمایشی آبگیری می‌شود، اما سال آینده شاهد اتمام پروژه و آبگیری رسمی سد خواهیم بود.

خرمی با اشاره به تعریف ۱۱ سد لاستیکی در گیلان، تصریح کرد: درحال‌حاضر چهار سد به بهره‌برداری رسیده و دو سد از محل اعتبارات سفر رئیس‌جمهوری، آماده بهره‌برداری است؛ ۴ سد دیگر در دست اجرا بوده و میانگین پیشرفت فیزیکی ۷۰ تا ۸۰ درصد دارند و امیدواریم تا اوایل سال آتی تکمیل شوند. همچنین عملیات اجرایی یک سد جدید را آغاز کرده‌ایم.

شنبه
۳۰ دی ۱۴۰۲- ۸ رجب۱۴۴۵ - ۲۰ ژانویه ۲۰۲۴- شماره ۲۴۹۳-پیاپی ۳۸۱۱

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

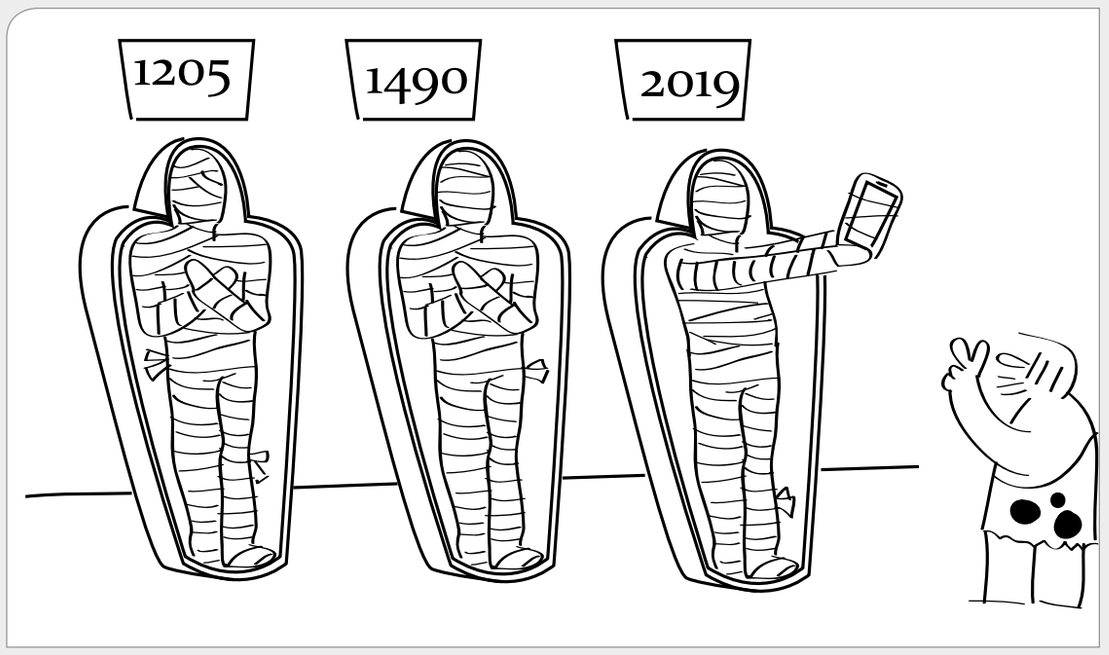
مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۰۳۵۱۰۰۹۴۲
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

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

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲
عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

بین‌الملل

در بررسی روند اجرای پروژه‌های عمرانی در برخی از کشورها نمایان شد

تمرکز بر ریسک تاخیر پروژه



هر پروژه در افق زمانی خاصی تعریف می‌شود و بر اساس همین افق زمانی ارزش حال پروژه محاسبه و اقتصادی بودن آن توجیه می‌شود. دلایلی که سبب توقف فرآیند اجرای پروژه یا کند شدن روند آن می‌شود به نحوی که در بازه زمانی تعیین شده اجرای آن به پایان نمی‌رسد و می‌تواند خود مانعی برای ادامه فرآیند آن باشد. هنگامی که انجام یک طرح اقتصادی در هر بخشی متوقف شود یا به طول بینجامد و از زمان تعیین‌شده‌اش فزونی یابد، ارزش زمان حال آن تغییر می‌کند و امکان دارد توجیه اقتصادی خود را از دست بدهد.

یک نمونه از خسارت‌های اقتصادی ناشی از نیمه‌تمام ماندن طرح‌ها پدیده خواب سرمایه است؛ یعنی میزان بهره سرمایه صرف‌شده تا زمان متوقف شدن آن چون پروژه به بهره‌برداری نرسیده از دست رفته است. گاهی به دلیل از دست رفتن توجیه اقتصادی به سبب رکود پروژه برای سرمایه‌گذاران حتی به‌صرفه است که از احیای سرمایه صرف‌شده نیز چشم‌پوشی کنند. در چنین شرایطی است که ریسک بالای تاخیرهای پروژه‌ها و طرح‌های اقتصادی و توقف آنها خودنمایی می‌کند.

تجربه کشورهای مختلف

اندونزی: در تحقیقی که روی پروژه‌های معوق در اندونزی صورت گرفت نشان داده شد که ریسک‌های هزینه‌ای که سبب افزایش هزینه‌های انجام پروژه نسبت به هزینه‌های پیش‌بینی شده می‌شود، نسبت به ریسک تاخیرهای زمانی آن، آسیب بیشتری به روند انجام پروژه‌ها وارد می‌کند و در نهایت موجب توقف پروژه می‌شود. افزایش هزینه‌ها در مقایسه با پیش‌بینی‌های اولیه غالبا به دلایلی چون افزایش هزینه‌های مواد اولیه، افزایش تورم در هزینه‌ها، تخمین‌های غیردقیق و ناکارآ در مقدار مورد نیاز از مواد اولیه و خام و نداشتن بینش صحیح از پیچیدگی‌های پروژه مربوط می‌شوند. ریسک‌های زمانی که موجب تاخیر در انجام پروژه‌ها می‌شود به سبب تغییر در برنامه‌ها، پایین بودن بهره‌وری کارگران، برنامه‌ریزی‌های ناکارآ و غیردقیق و نیز کمبود مواد خام و منابع ایجاد می‌شود. این تحقیق نشان داد که ریسک‌های هزینه‌ها بیشتر از ریسک‌های تاخیرات زمانی سبب نیمه‌تمام گذاشتن طرح‌های اقتصادی در اندونزی شده است.

ترکیه: تحقیقی که در ترکیه انجام شد، نشان داد ریسک‌های زمانی با مفهومی که در بند قبلی توضیح داده شد، در پروژه‌های صنعتی بین‌المللی اثر تخریبی بیشتری دارد و با احتمال بیشتری این دسته از ریسک‌ها می‌توانند مانعی جدی برای اتمام پروژه‌های ناتمام اقتصادی در ترکیه باشند. در تحقیقی دیگر با استفاده از داده‌های مجموعه‌ای از پروژه‌های نیمه‌تمام این کشور مجموعه‌ای از این ریسک‌ها دسته‌بندی شد که مهم‌ترین آنها به قرار زیر است: تغییراتی که در طراحی و مواد مورد استفاده در ساخت‌وساز مربوط به پروژه صورت می‌گیرد؛ تاخیرات پرداخت‌ها که به تاخیرات در برنامه‌های پیش‌بینی‌شده پروژه منجر می‌شود؛ مشکلات و موانعی که بر سر راه جریان نقدینگی قرار دارد؛ مشکلات و تنگناهای مالی پیمانکاران یا کارفرماها؛ بهره‌وری پایین نیروی کار.

مصر: در مصر نیز تحقیقات به مشکلات مشابه در مسیر اتمام طرح‌های نیمه‌تمام اقتصادی اشاره می‌کند. در تحقیقی که در سال ۲۰۰۸ انجام گرفت برخی از این موانع در اقتصاد مصر معرفی و تشریح شد. پیمانکاری که مسئولیت انجام پروژه را بر عهده دارد در بسیاری موارد قادر به تامین مالی ادامه فرآیند آن نیست، این ضعف یا به دلیل کمبود نقدینگی خود پیمانکار یا به دلیل عدم مدیریت صحیح نقدینگی خود پیمانکار است؛ تاخیرات پرداختی به پیمانکار توسط کارفرما، تغییرات در طراحی کلی پروژه که توسط کارفرما در مسیر اجرایی شدن پروژه اعمال می‌شود، بی‌نظمی در پرداختی‌های پاره‌ای طی مدت انجام پروژه و عدم بکارگیری مدیریت حرفه‌ای برای عقد قراردادها و ناکارآیی در مدیریت پروژه‌ها.

عربستان سعودی: عربستان سعودی نیز با موانع و مشکلاتی مشابه دست به گریبان است که مانعی برای به پایان رساندن طرح‌های اقتصادی و تاخیر در انجام آنها می‌شود: کارفرماها در هنگام انجام پروژه دستورات خود را تغییر و از این طریق زمان‌بندی برنامه‌ها را تحت تاثیر قرار می‌دهند، تاخیر در پرداخت مبالغ مورد نیاز به پیمانکار موجب تعویق در تامین مالی پروژه، برنامه‌ریزی غیردقیق و ناکارآمد، کمبود نیروی انسانی متخصص و ماهر و مشکلات در تامین مالی و جبران کمبود نقدینگی پیمانکار می‌شود.

اردن: اردن نیز جزو کشورهایی است که تعداد پروژه‌های نیمه‌تمام آن‌که گاهی دیگر توجیه اقتصادی خود را از دست داده‌اند، رقم قابل توجهی را شامل می‌شود. براساس پرسشنامه‌ای که در مصاحبه با تعدادی از پیمانکاران این قبیل پروژه‌ها پاسخ داده شده است، کارآیی و بهره‌وری پایین نیروی کار مهم‌ترین عامل به تاخیر انداختن این پروژه‌ها شمرده شده است. پیمانکاران از تجربه کافی در زمینه‌های مورد قرارداد خود برخوردار نیستند.

کارفرمایان نیز به دفعات زیاد طی اجرای پروژه با مداخله‌های خود مسیر زمان‌بندی پروژه را تغییر می‌دهند و تاخیر و در نهایت توقف پروژه را سبب می‌شوند. این تاخیرات در ادامه موجب بروز بحث‌ها و ادعاهای خسارات توسط پیمانکاران و کارفرمایان می‌شود که رسیدگی قضایی به این ادعاها خود فرآیند انجام پروژه را به تاخیر می‌اندازد.

توصیه‌ها و راهکارها

در راستای پیشگیری از چنین شرایطی توصیه‌هایی به دولت‌ها و سازمان‌ها شده است. اصلاح مقررات و قوانین و ایجاد شفافیت‌سازی در این زمینه و تحریک انگیزه‌های اقتصادی پیمانکاران و کارفرمایان برای حرکت و همکاری در اتمام پروژه‌ها نخستین اقدامات برای کاهش نرخ پروژه‌های نیمه‌تمام است. همان‌طور که در این پنج نمونه دیدیم بخش اعظم مشکلات به پایین بودن بهره‌وری کارگران حتی کارگران ماهر و ضعف مدیریتی در زمان‌بندی و قراردادنویسی است. به همین دلیل یکی از کارهای زیرساختاری در این زمینه سرمایه‌گذاری در آموزش حرفه‌ای امور مرتبط با مدیریت‌های کلان پروژه‌ها و حتی آموزش برای تربیت نیروی کار ماهر و افزایش بهره‌وری کارگران شمرده شده است.

این امر می‌تواند با کاهش مالیات‌ها در فعالیت‌های آموزشی و نیز دادن مجوزهای لازم برای ورود شرکت‌های بین‌المللی در اجرای پروژه‌ها انجام گیرد، چراکه حضور این شرکت‌ها هرچند در کوتاه‌مدت جریان نقدینگی درآمدها و سودها را به کشور دیگری سرازیر می‌کند اما همکاری مشترک شرکت‌های داخلی و مشاهده نحوه عملکرد آنها، چه در زمینه مدیریتی و چه فعالیت‌های حرفه‌ای، نوعی آموزش عملی برای آنها خواهد بود. طراحی رهیافتی نوین در تدوین قراردادها که در آن به جای تاکید بر قیمت‌ها و دستمزدها رویکردی گذشته‌نگر به تجربیات پیمانکاران داشته باشد و عملکرد گذشته آنها را مدنظر قرار دهد، می‌تواند راهکار موثر دیگری تلقی شود.

سخن پایانی

با اصلاح آیین‌نامه چگونگی واگذاری پروژه‌های نیمه‌تمام و حذف برخی از مواد این آیین‌نامه از این پس، شاهد تسریع در روند واگذاری این پروژه‌ها در ایران خواهیم بود. از سوی دیگر، با اصلاحات صورت‌گرفته در واگذاری‌ها دیگر تنها توان مالی شرکت‌ها در ارزیابی مدنظر قرار نخواهد گرفت، بلکه توان حرفه‌ای افراد نیز در واگذاری‌ها ملاک خواهد بود. تکمیل طرح‌های نیمه‌تمام را می‌توان یکی از معضلاتی دانست که تاکنون راهکارهای بسیاری برای آن پیش‌بینی شده است؛ راهکارهایی که هنوز راه به‌جایی نبرده‌اند.

زیر ذره‌بین

۳ گام برای سنجش توجیه اقتصادی

طرح توجیهی (Feasibility Study) یک مطالعه است که توسط یک تیم متخصص انجام می‌شود و در آن ابعاد مختلف پروژه از لحاظ فنی، مالی و اقتصادی بازار مورد بررسی قرار می‌گیرد. این مطالعه به صاحبان بنگاه در تامین پارامترهای شفاف‌تر برای تصمیم‌گیری با ریسک کمتر کمک می‌کند تا بتواند براساس برآوردها و فرآیندهای اجرایی پیاده‌سازی پروژه در زمان طراحی، ساخت و اجرا مدیریت کامل داشته باشد. در حقیقت طرح توجیهی نه تنها بررسی وضعیت گذشته و حال است بلکه نقشه راه آینده برای هر بنگاه اقتصادی در راه‌اندازی طرح‌های جدید یا توسعه کسب و کار موجود است.

تهیه طرح توجیهی باید در سه گام اصلی طی شود که عبارت است از:
مطالعات بازار (Market Study)
مطالعات فنی (Technical Study)
مطالعات مالی و اقتصادی (Economic Study)

مطالعات بازار

در این بخش از طرح توجیهی به مکان‌یابی و بررسی کامل منطقه محل اجرای و راه‌اندازی پروژه پرداخته و بر اساس آن عرضه و تقاضای محصول یا خدمات ارزیابی می‌شود. هدف این مطالعات، شناسایی بازار هدف پروژه، تحلیل دقیق (از جمله سیاست‌های مدیریتی و ...)، شناسایی فرصت و تهدیدهای موجود در منطقه، عوامل کاهش ریسک در اجرای پروژه است. به طور کلی می‌توان گفت که هدف از انجام تحقیقات بازار بررسی و پیشنهاد ظرفیت‌های ارزش‌آفرین و تولید ثروت موجود در منطقه جهت اطمینان یافتن سرمایه‌گذار برای سرمایه‌گذاری در منطقه پروژه بر اساس نیاز است. علاوه بر موارد ذکر شده خروجی تحقیقات بازار به منظور اطلاعات اولیه برای انجام مطالعات فنی به کار گرفته می‌شود. به طور کلی می‌توان گفت که در این بخش از نگارش طرح توجیهی و امکان سنجی موارد زیر مورد بررسی قرار می‌گیرد:
شناخت مزیت‌ها و موقعیت جغرافیایی و مکان اجرای پروژه
- بررسی وضعیت جمعیت و مسکن
- بررسی بازار عرضه و تقاضا
- برآورد بازار هدف پروژه

مطالعات فنی:

مطالعات فنی به بررسی توجیه‌پذیر بودن پروژه از لحاظ فنی می‌پردازد و شامل مطالعات ویژگی‌ها و مشخصات فی پروژه بر اساس نتایج توسعه داده شده مطالعات بازار است. هدف از مطالعه فنی پروژه بررسی توجیه‌پذیری و امکان اجرای آن از دید فنی است. در این بخش توجیه اقتصادی هزینه‌های پروژه به تناسب سوددهی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مطالعات اقتصادی:

در هر پروژه‌ای باید بر اساس میزان هزینه‌های ثابت و متغیر (هزینه‌های ساخت، مواد، عوارض و ...) سودآوری پروژه را ارزیابی کرد. مطالعات و امکان سنجی اقتصادی این امکان را می‌دهد تا با ارائه میزان سودآوری پروژه و تجزیه و تحلیل ریسک‌های موجود و شاخص‌های اقتصادی تصمیم مناسب گرفت. یکی از شاخص‌های مهم این بخش تجزیه و تحلیل ریسک‌های اقتصادی پروژه است.

محاسبه ریسک‌های اقتصادی یکی از مهم‌ترین پارامترها در برآورد سودآوری پروژه است. با در نظر داشتن ریسک‌های منفی که آنالیز حساسیت گفته می‌شود، می‌توان از امنیت اجرایی پروژه اطمینان حاصل کرد. برای این منظور سه شاخص باید در نظر گرفته شود.
- اندازه‌گیری ریسک کاهش نرخ پیش‌بینی‌شده
- محاسبه ریسک افزایش قیمت‌هایی که برای هزینه‌ها برآورد شده است
- آنالیز حساسیت ریسک تغییر تورم و تاثیر آن بر هزینه‌ها

دریچه

کارآفرینان بخوانند

بدون شک هر پروژه‌ای دارای منابع محدودی است که باید در مسیر مناسب به کار گرفته شوند تا سرمایه‌گذاری در آن به هدف مطلوب و آرمانی خود برسد. از این‌رو در دنیای مدرن و پیشرفته امروز، که با سیل عظیمی از ایده‌های فکری بکر و استارت‌آپ‌ها روبه‌رو هستیم و سرمایه‌گذاری به عنوان یکی از مسائل مهم و مطرح در مباحث اقتصادی از اهمیت بسزایی برای تداوم رشد اقتصادی و پایه‌گذاری کسب و کارها مطرح است، طرح توجیهی (Feasibility Study) از اهمیت بسزایی برخوردار است. انجام مطالعات امکان‌سنجی یا همان طرح توجیهی یک عنصر مهم و حیاتی در استارت چرخه کسب و کارهاست و تقریبا هیچ فعالیت اقتصادی بدون توجیه اقتصادی قابل ادامه نیست. فرآیندی مهم که نباید از دید هیچ کارآفرینی پوشیده بماند. چراکه توجیه‌پذیری یک طرح یا حتی یک ایده فکری امکان موفقیت آن را از جنبه‌های گوناگون بازار، فنی و مالی به شدت بالا برده و بیمه خواهد کرد.

در واقع هدف از ارائه و اجرای یک طرح توجیهی ارائه محصولات یا خدمتی مطابق با میل مصرف‌کننده در بازار است که می‌تواند بازار مصرف محصولات و رقابت‌پذیری آن را با سایر محصولات مشابه به شدت زیر ذره‌بین برده و به دقت بررسی و آنالیز کند. در واقع طرح‌های توجیهی سناریوی اجرای پروژه را بررسی کرده و عملی بودن طرح و سودآوری و در کل معقول بودن سرمایه‌گذاری را نشان می‌دهد.

برنامه‌ریزی و تهیه طرح توجیهی تجاری در مراحل اولیه هر فعالیت کارآفرینانه نوپا و هنگامی که کارآفرین قصد دارد، طرح یک فعالیت اقتصادی مقدماتی را فراهم کند، بسیار مهم است. چراکه به یک کارآفرین درک و احساس مشخص و قابل استنادی از بازار، محصول تولیدی یا خدمات ارائه‌شده، تیم مدیریت و نیازهای مالی فعالیت کارآفرینانه خواهد داد و به آنان کمک خواهد کرد تا در محیط بسیار متغیری که در فضای کسب و کار با آن روبه‌رو هستیم، قادر به فعالیت موثر باشند.

همچنین کارآفرینان تازه‌کار باید به یاد داشته باشند که طرح توجیهی نیاز اولیه برای شروع یک کسب و کار جدید است و کاهش ریسک راه‌اندازی پروژه و تصمیم‌گیری بهتر سرمایه‌گذاران را به همراه خواهد داشت. طرح توجیهی به کارآفرینان این امکان را خواهد داد که با توصیف و رویارویی با تمام عناصر بیرونی و درونی که در شروع یک فعالیت کارآفرینانه وجود دارد، مهیا شوند و ضریب فعالیت موثر آن افزایش یابد. یکی از ویژگی‌های کلیدی فرآیند طرح توجیهی این است که هنگام تعریف یک فعالیت کارآفرینانه یا استارت‌آپ، میزان تاثیرگذاری متقاضی بر نتیجه فعالیت در بالاترین مقدار خود تعریف شود.

بسیاری از کارشناسان این حوزه بر این عقیده‌اند که یکی از مهم‌ترین مزیت طرح‌های توجیهی کمک به کارآفرینان در برآورد سودآوری است، چراکه نشان می‌دهد که پروژه در یک زمان خاص می‌تواند، سودآوری به دنبال داشته باشد یا خیر. بنابراین به‌راحتی اطلاعاتی را که شامل سود، زیان، هزینه‌های فرصت و حتی خطرات احتمالی پیش روی پروژه‌های کسب‌و کار است در اختیار کارآفرینان قرار می‌دهد. از سایر مزیت‌های آن تشخیص زمان مناسب برای اجرای پروژه است. چرا که عواملی چون ظرفیت تولید، زنجیره تامین مالی، وجوه نقد، منابع مالی و... همه و همه در پیشروی یک کسب و کار موثر بوده و طرح توجیهی می‌تواند در چارت‌بندی مناسب فشار و استرس وارد بر کارآفرین را کاهش داده و با برنامه‌ریزی مناسب به آن نظم ببخشد.

داشتن یک طرح توجیهی همچنین می‌تواند به کارآفرین توانایی کنترل هزینه‌ها و مخارج در فصول مختلف و فراز و نشیب‌های اقتصادی را داده و سود و زیان کسب و کارها را کنترل کند و استراتژی ورود به بازار را تحلیل کرده و با بررسی نقاط قوت و ضعف، موانع موجود برای رسیدن به هدف فروش را پیش‌بینی کنند. کارآفرینان با تجربه به خوبی بر این موضوع واقفند که امروزه همه بانک‌های داخلی و خارجی برای مشارکت در پروژه‌ها و دادن وام به کارآفرینان، داشتن طرح توجیهی را از الزامات قرار داده‌اند و بنابراین تمام کارآفرینان و صاحبان حرفه که نیازمند وام بانکی هستند، باید توجیه پذیر بودن پروژه کاری خود را در اولویت قرار دهند. طبیعی است که طرحی برای سرمایه‌گذار جذاب است که سودآوری آن در زمان کوتاه و با ریسک کم همراه باشد.

کارآفرینان جوان باید بدانند که حتی برای راه‌اندازی کوچک‌ترین کسب و کارها نیز می‌توانند از نوشتن یک طرح توجیهی بهره‌مند شوند.

استارت‌آپ‌های تازه کار می‌توانند با دادن طرح توجیهی با انتقال دیدگاه خود به دیگران و متقاعدکردن آنها به اهداف‌شان، سرمایه‌گذاران را متقاعد و جلب کنند.

مطالعه طرح توجیهی و امکان‌سنجی صنعت مورد نظر، قبل از هر کار دیگری، ضروری و لازم است و قطعا شما را در انتخاب تصمیم مناسب یاری خواهد رساند. بنابراین از این ابزار کمکی بهره کافی را ببرید و به خود و تیم‌تان، برای رسیدن به موفقیت کمک بزرگ کنید.

در حاشیه

پروژه دهن پر کن

در حالی که تدوین‌کنندگان برنامه هفتم توسعه و دولتمردان بر احداث قطار سریع‌السیر تاکید دارند، برخی کارشناسان حوزه حمل‌ونقل ریلی و اقتصاد حمل‌ونقل، این پروژه را به شدت هزینه‌بر و فاقد اولویت و صرفه اقتصادی در شرایط فعلی اقتصاد ایران می‌دانند.

به گزارش قدس‌آنلاین، متخصصان این حوزه معتقدند احداث قطار سریع‌السیر، پروژه‌ای«دهن پر کن» است که از دهه ۸۰ به بعد مطرح شده و بسیاری معتقدند نه تنها چنین پروژه‌ای امکان اجرایی شدن در ایران را ندارد، بلکه اگر روزی به اجرا برسد، باید با قاطعیت آن را غیرعقلانی و غیرمنطقی توصیف کرد.

کارشناسان حوزه اقتصاد حمل‌ونقل بر این عقیده‌اند که اگرچه کوتاه شدن زمان سفر، یکی از مهم‌ترین مزایای چنین پروژه هایی است اما سرمایه‌گذاری و اجرایی کردن آن از نظر اقتصادی به تجدیدنظر، بررسی و سنجش بیشتر نیاز دارد چرا که هزینه احداث قطار سریع‌السیر بسیار بالاست و کشورهای زیادی در سطح جهان به دلیل نداشتن صرفه اقتصادی، چنین پروژه‌ای را اجرا نکرده‌اند.

تحلیلگران این حوزه با اشاره به پژوهش صورت گرفته بر این باورند که قطارهای سریع‌السیر در کشورهایی با درآمد سرانه بالای ۱۵ هزار دلار، توجیه اقتصادی دارد که بر این اساس ایران، کشور مناسبی برای اجرای این پروژه نیست.

به گفته کارشناسان، وعده سریع‌السیر شدن قطار تهران- قم - اصفهان سال‌های زیادی است که از سوی دولت‌ها اعلام می‌شود و در این خصوص، قراردادی هم با چینی‌ها منعقد شده اما این پروژه ۵ میلیارد دلار هزینه نیاز دارد که این هزینه یا باید از بیت المال و جیب همه مردم ایران تامین شود تا عمدتا ساکنان تهران، قم و اصفهان در آن تردد داشته باشند که در این صورت اساسا منطقی و به صلاح نیست یا اینکه چنین هزینه‌ای باید از محل خود پروژه، تامین شود که بر این اساس نرخ بلیت این قطار از هواپیما هم گران‌تر خواهد شد.

بر اساس ارزیابی متخصصان، نرخ ارزان‌ترین بلیت این قطار ۱۰ تا ۲۰ درصد گران‌تر از هواپیماست و نرخ دیگر بلیت‌های این قطار هم بسیار بالاست به طوری که در مواردی نرخ بلیت یک سفر در این مسیر بین ۱۰ تا ۲۰ میلیون تومان و حتی بالاتر خواهد بود، لذا عملیاتی شدن چنین پروژه‌ای در ایران منطقی نیست.

به اعتقاد کارشناسان حوزه حمل‌ونقل ریلی، پروژه قطار سریع السیر تهران - مشهد هم همین حکایت را دارد و اجرای آن با توجه به هزینه ۲۱ میلیارد دلاری برآوردشده، کاملا غیرمنطقی و فاقد صرفه اقتصادی است.