اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

دوشنبه
• ۱۶ مرداد ۱۴۰۲
• ۲۰ محرم ۱۴۴۵
• ۷ اوت ۲۰۲۳

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۶۹۵ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۳۷۷ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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

رهبر معظم انقلاب خطاب به ناوگروه ۸۶ ارتش:

ثابت کردید دریای آزاد متعلق به همه است



رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش و کارکنان ناوگروه۸۶ و خانواده‌های‌شان، ماموریت موفق و افتخارآمیز این ناوگروه پیرامون کره زمین را حاصل همت بلند، اراده راسخ، اعتماد به‌نفس، قدرت طراحی، دانش پیشرفته نظامی، مدیریت کارآمد و «شجاعت و استقامت در مقابل سختی‌ها» خواندند. ایشان حضور دریایی در مناطق دوردست و اقیانوس‌های آرام و اطلس را حضوری امنیت‌ساز برای کشور خواندند و افزودند: ویژه‌خواری در مسائل عمومی بشریت جزو خصوصیات امریکا و ابرقدرت‌ها است و اگر بتوانند حتی دریاها را هم به نام خود سند می‌زنند تا دست دیگران از آنها کوتاه شود، اما شما با حضور خود و مقابله با اقدامات خصمانه آنها برای ناکامی یا تخریب این سفر، ثابت کردید که دریاهای آزاد متعلق به همه است. ۲

کارشناسان بر تاثیر روند تخصیص ارز در ترخیص کالا تاکید دارند

زخم ناسور تجارت

در ۱۰ سال اخیر بارها خبر رسوبی شدن کالاهای اساسی در بنادر و گمرکات کشور رسانه‌ای شده و حاشیه‌های بسیاری حول این موضوع شکل گرفته است. بازدید اخیر سرزده رئیس قوه قضاییه از بنادر استان مازندران، این دغدغه تکراری را دوباره در اذهان زنده و این سوال را مطرح کرد که تعلل کدام نهاد و سازمان در انجام مسئولیت منجر به بروز این خسارت شده است؟

پس از بازدید رئیس قوه قضاییه از بنادر مازندران محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهوری، وزیر اقتصاد را مکلف کرد ظرف یک‌ماه، مشکلات و نارسایی‌های موجود در گمرکات را حل و فصل کند. بسیاری تعلل بانک مرکزی در تامین ارز واردات را عامل اصلی تاخیر در ترخیص کالا می‌دانند. علت هر چه باشد رسوب کالا در گمرک به زخمی ناسور در تجارت خارجی و بازار ایران بدل شده و ظاهرا خیال خوب شدن هم ندارد. البته تاکنون اقداماتی نیز برای رفع مشکل رسوب کالاها صورت گرفته که تصویب لایحه «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی» در هیات دولت از جمله این اقدامات است؛ هرچند این لایحه از دی ۱۴۰۱ تا امروز هنوز به مجلس نرسیده است. ۸-۹-۱۴

شکاف طبقاتی در پایتخت عمیق‌تر می‌شود

«تهران» شهر از ما بهتران!

قیمت خانه‌های لاکچری پایتخت، هوش از سر می‌برد

۱۰



عکس: آیدا فریدی

سرمقاله



کاهش تخصیص ارز صنایع به زیان تولید است ۲

یادداشت‌های امروز



صنعت خودرو در پیچ‌وخم خصوصی‌سازی ۴



تهدیدی به نام «بدمسکنی» ۱۰

گفت‌وگو



ضعف مدیریت در تیم اقتصادی دولت ۱۲

گزارش‌های روز

زیرساخت برقی‌سازی فراهم نیست ۴

صنعت معدن در خاموشی

صنایع‌معدنی از آن دست فعالیت‌هایی است که بر اثر قطع برق صدمات فراوانی می‌بیند و روشن است امسال هم با کاهش بهره‌وری، افزایش زمان تولید، افزایش هزینه‌ها و در نتیجه کاهش سهم تولید روبه‌رو شده که تبعاتی منفی بر اشتغال، توسعه فعالیت و کاهش درآمدهای ملی خواهد داشت، اما این پایان ماجرا نیست و امروز فعالان این بخش نگران فردایی هستند که شاید مشکل تامین سوخت ابعاد گسترده‌تری پیدا کند؛ بنابراین چاره‌ای نیست جز اینکه با مساعدت دولت و بخش خصوصی راهکاری برای تامین پایدار انرژی صنایع یافت. یکی از راهکارهایی که کشورهای دیگر به آن توسل جسته‌اند، پیش‌بینی سبد متنوعی از انرژی، از جمله انرژی‌های پاک است. ۶



به خاطر نیکی توست...

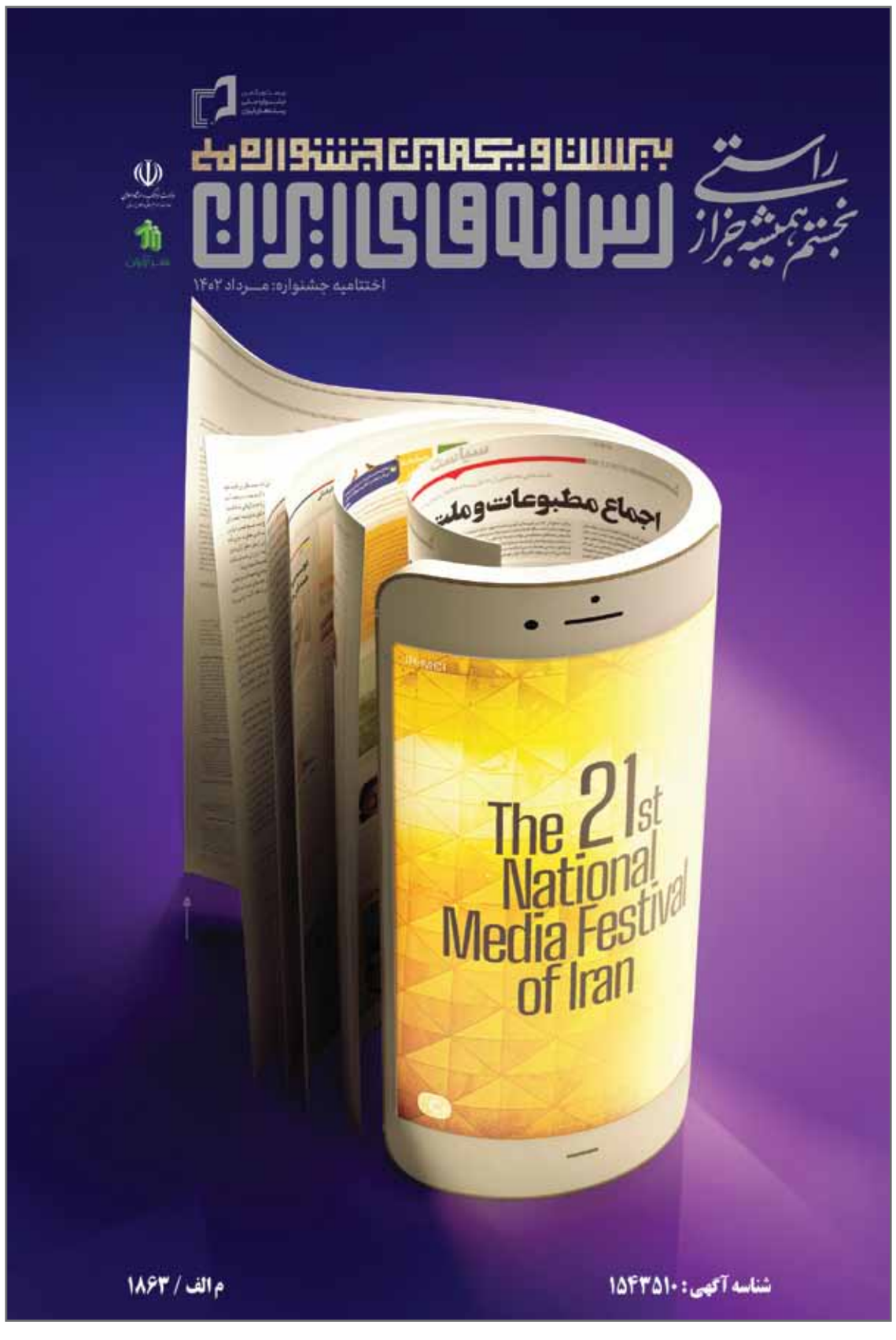
هفتمین جشنواره حساب‌های قرض‌الحسنه پس‌انداز

۸۰ کمک هزینه سفر به دور ایران در ۸۰ روز هر یک به ارزش یک میلیارد ریال
۸۰ کمک هزینه خرید موتورسیکلت ایرانی هر یک به ارزش ۵۰۰ میلیون ریال
۸۰ کمک هزینه تحصیلی هر یک به ارزش ۲۰۰ میلیون ریال
۸۰ کمک هزینه سفر به عتبات عالیات هر یک به ارزش ۱۰۰ میلیون ریال
۸۰ کمک هزینه خرید دوچرخه هر یک به ارزش ۵۰ میلیون ریال
۸۰ کمک هزینه خرید صنایع دستی هر یک به ارزش ۳۰ میلیون ریال
۸۰۰۰ جایزه نقدی هر یک به ارزش ۱۰ میلیون ریال

به همراه هزاران جایزه نقدی دیگر

آخرین مهلت افتتاح حساب و تکمیل موجودی: پایان شهریور ماه ۱۴۰۲

بانک سینا



سرمقاله



کاهش تخصیص ارز صنایع به زیان تولید است

سیداحمد رسولی‌نژاد، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

افزایش رسوب کالا در بنادر و گمرکات کشور در سال‌های اخیر، هزینه‌های هنگفتی برای دولت و فعالان اقتصادی به‌همراه داشته است.

براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دلایلی نظیر «کمبود نقدینگی و منابع ریالی شرکت دولتی برای تسویه با بانک و خروج کالا از انبارهای گمرکی»، «عدم‌همکاری مناسب سازمان برنامه‌وبودجه در تامین منابع قانونی»، «وجود ایرادهای مختلف در برگزاری مناقصه شرکت حمل دارای صلاحیت» بخشی از دلایلی هستند که منجر به بروز معضل رسوب کالا در گمرکات کشور می‌شود.

زمانبر شدن فرآیند پذیرش، بررسی و ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور، علاوه بر آشفتگی بازارها، موجب تحمیل هزینه دموراژ (خسارت) کشتی‌ها و هدررفت منابع مالی می‌شود که براساس گزارش بازوی پژوهشی مجلس‌شورای اسلامی، این مورد ناشی از ناهماهنگی نهادهای دولتی (نظیر سازمان برنامه‌وبودجه و وزارت جهاد کشاورزی) بوده و لزوما ربطی به فرآیندهای گمرکی و تجاری کشور ندارد.

به‌نظر می‌رسد نبود هماهنگی میان بخش‌های اقتصادی دولت، باعث رسوب کالاهای اساسی در گمرکات می‌شود؛ همچنین بلاتکلیفی واردکنندگان و رفتارهای سلیقه‌ای برخی مدیران و معاونان وزارتخانه‌های اقتصادی و تصمیمات و بخشنامه‌های ناگهانی این روند را تشدید می‌کنند. به‌عنوان‌مثال، به یکباره تصمیم گرفته و اعلام می‌شود که تعرفه واردات یا ثبت سفارش گروه‌های کالایی تغییر کرده و با استناد به دستورالعمل جدید ورود بخشی از کالاها ممنوع، بخش دیگر مشروط و بخش دیگر آزاد می‌شود. این روند در فرآیند اجرا، ترخیص کالا را با مشکلات جدی مواجه می‌کند. بنابراین، عدم‌نظارت بر عملکرد وزارتخانه‌های اقتصادی و تصمیمات ناگهانی، سلیقه‌ای و یک‌شبه باعث ایجاد بلاتکلیفی در بین صادرکنندگان و واردکنندگان شده است. این در حالی است که تجار و بازرگانان و صادرکنندگان هنگام عقد قرارداد با طرف خارجی متعهد به اجرای تعهداتی می‌شوند که اگر نتوانند آنها را پاسخ بدهند، متحمل خسارت‌های سنگین خواهند شد. بنابراین، می‌توان گفت، تعدد بخشنامه‌ها و مصوبات مربوط به گمرکات یکی از دلایلی است که باعث رسوب برخی کالاها در گمرکات کشور شده، زیرا این دستورالعمل‌ها موجب سردرگمی تمامی بخش‌های فعال در این حوزه می‌شوند.

این نکته را باید در نظر داشت که بخشی از مواد اولیه خط تولید کارخانجات داخلی از طریق واردات تامین می‌شود. در دوره وزارت وزیر سابق صمت، سیستمی به نام سامانه «بهین‌یاب» طراحی شد که متناسب با آن، اشخاص باید برمبنای این سامانه نیاز خود به مواد اولیه داخل و خارج کشور را اعلام و ثبت کنند و به‌نوعی در این سامانه افراد اعلام نیاز می‌کردند؛ حدود یک سال این سامانه دچار مشکل شده است و تولیدکنندگان نمی‌دانند که در کجا نیاز خود به مواد اولیه را ثبت کنند.

از سوی دیگر، تولیدکنندگان برای تامین مواد اولیه خط تولید ناچار هستند که ارز موردنیاز را از بازار آزاد تهیه و کالا وارد کنند، اما بعد از تامین و وارد کردن مواد اولیه باید به بانک مرکزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی پاسخ بدهند که ارز را از چه منابعی تهیه کردند، درغیراین‌صورت این بانک مرکزی و وزارت اقتصاد اجازه خروج به کالاها و مواد اولیه را به تولیدکنندگان نخواهند داد. به‌عبارت دیگر، تولیدکنندگان از یک‌سو با اختلال در سیستم بهین‌یاب روبه‌رو هستند و از سوی دیگر، با مشکل تهیه مواد اولیه مواجهند؛ نباید فراموش کرد که تعطیلی کارخانه‌ها مترادف است با بیکاری کارگران.

علاوه بر موارد یادشده، تعلل و تاخیر بانک مرکزی در تامین و تخصیص ارز موردنیاز واردات، منجر به رسوبی شدن کالاهای اساسی و مواد اولیه وارداتی در گمرکات شد. این موضوع در نهایت به تولید در سالی که مهار تورم و رشد تولید و ایجاد اشتغال نام‌گذاری شده است، آسیب می‌زند.

کمیسیون صنایع و معادن مجلس ۲ هفته پیش از رئیس بانک مرکزی و وزیر صمت و معاونان آنها دعوت کرد که به کمیسیون صنایع مجلس بیایند؛ اعضای کمیسیون سوالاتی را در این جلسه طرح کردند که متاسفانه جواب‌های قانع‌کننده‌ای دریافت نشد. باید این نکته را در نظر داشت که ارز تخصیص داده‌شده به وزارت صمت کاهش قابل‌توجهی داشته است و به‌نظر من، صنایع و تولیدکنندگان مظلوم واقع شده و این گروه در رده‌های تخصیص ارز صنایع در رده‌های پایین قرار گرفته‌اند.

دفتر مطالعات اقتصادی این مرکز در گزارشی با عنوان «گزارش نظارتی بررسی پدیده رسوب کالا در گمرک‌ها» تصریح کرده است که در قوانین و مقررات کشور، تعریف مشخصی از کالای رسوبی یا رسوب کالا در گمرک وجود ندارد؛ اما در تعریف و برداشت عمومی، اقلامی که مدت زیادی در بنادر، اماکن یا انبارهای گمرکی دپو شده باشند، در زمره کالای رسوبی محسوب می‌شوند. باتوجه به تعدد انبارهای گمرکی و مراجع تحویل‌گیرنده، آمار دقیقی از میزان رسوب کالا در کشور ارائه نشده است؛ اما چالش‌های ناظر به دپوی طولانی‌مدت کالا در برخی گمرک‌های کشور و تاکید مقامات عالی بر حل معضل رسوب نشان می‌دهد که عبور از این چالش نیازمند بررسی‌های کارشناسی برای شناخت مسئله و ارائه راهکارهای مقتضی است.

مباحث بیان‌شده در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که اصلاح سازکارهای اجرایی و برخی مقررات موضوعه می‌تواند نقش موثری در کاهش رسوب کالا داشته باشد که بر این اساس، پیشنهادهایی چون کنترل سیستمی سقف ثبت سفارش، صدور ثبت سفارش پس از تخصیص ارز، اعمال قواعد سختگیرانه بر ورود کالای بدون ثبت سفارش به اماکن گمرکی، صدور سیستمی اظهارنامه و قبض انبار متروکه و اصلاح سازکار مالی و عملیاتی سازمان اموال تملیکی، ارائه شده است.

رهبر معظم انقلاب خطاب به ناوگروه ۸۶ ارتش:

ثابت کردید دریای آزاد متعلق به همه است



رهبر معظم انقلاب اسلامی صبح امروز در دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش و کارکنان ناوگروه ۸۶ و خانواده‌های‌شان، ماموریت موفق و افتخارآمیز این ناوگروه پیرامون کره زمین را حاصل همت بلند، اراده راسخ، اعتماد به‌نفس، قدرت طراحی، دانش پیشرفته نظامی، مدیریت کارآمد و «شجاعت و استقامت در مقابل سختی‌ها» خواندند و افزودند: این حرکت بزرگ بار دیگر نشان داد موفقیت‌ها، پیشرفت‌ها و امیدهای برآورده‌شده، از دل حرکت و تلاش و سختی به‌وجود می‌آید. به‌گزارش مرکز اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری، حضرت آیت‌الله خامنه‌ای با تشکر صمیمانه از «مجموعه فرماندهان و کارکنان ناوگروه ۸۶ (متشکل از ناوشکن دنا و ناوبندر پشتیبانی - رزمی مُکران)، فرمانده نیروی دریایی و همه کسانی که در طراحی، پشتیبانی و اجرای» این عملیات بزرگ ارتش نقش داشته‌اند، گفتند: حرکت امروز شما ثمره شیرین اقدامات و مجاهدات دهه‌های اخیر ارتش و سپاه در دریا و به‌خصوص ایثار و فداکاری شهیدان سرافراز نیروی دریایی همه مرهون آنها هستیم و دعا می‌کنیم خداوند سایه آنها را از سر ملت ایران کم نکند.

رهبر انقلاب حرکت ناوگروه ۸۶ را مصداق دستور صریح قرآن که «در مقابل دشمنان هرچه می‌توانید آمادگی‌های خود را افزایش دهید» خواندند و گفتند: این کار شما سطح توانایی‌های نظامی کشور را ارتقا داد و «ما می‌توانیم» را که بن‌مایه پیشرفت کشور است، در نیروهای مسلح و در ذهن‌ها تقویت کرد.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در تبیین نتایج آیه شریفه «وَ أَعِدّوا لَهُم مَا استَطَعتُم مِن قُوَّةٍ» افزودند: احساس ضعف، تردید و انفعال موجب تشویق دشمن به حمله و اقدام است اما وقتی آمادگی و توانایی ببینند، حساب کار خود را می‌کند.

ایشان تجربه‌های جدید و ارزشمند برای نیروی دریایی و نیروهای مسلح را از دیگر امتیازات دریانوردی ناوگروه ۸۶ دانستند و گفتند: این ذخیره‌های علمی باید در دانشگاه‌های مرتبط با نیروی دریایی تدریس شود.

رهبر انقلاب با تاکید بر اینکه این دریانوردی افتخارآمیز، وجهه بین‌المللی ایران را هم ارتقا بخشید و ارزش سیاسی آن از ارزش نظامی‌اش کمتر نبود، به بیان چند درس این اقدام پرداختند.

ایشان با اشاره به ویژگی‌های بی‌نظیر دریا و عظمت آن به‌عنوان نمایشگاهی از آیات پروردگار، درس اول این دریانوردی را خداشناسی خواندند و گفتند: درس دیگر این اقدام، درس انقلاب است، زیرا در دوره ننگین پهلوی و قاجار، باوجود سواحل و امکانات دریایی فراوان، شناختی از دریا و ظرفیت‌های آن در کشور وجود نداشت و نیروی دریایی نیز به کارهای دیگری سرگرم بود، اما انقلاب دریا و دریانوردی را از تعطیلی و فراموشی خارج کرد، بنابراین این دانایی، توانایی، همت، جسارت و اعتمادبه‌نفس شما در این اقدام بزرگ، هدیه انقلاب به ایران است.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای همچنین حضور دریایی در مناطق دوردست و اقیانوس‌های آرام و اطلس را حضوری امنیت‌ساز برای کشور خواندند و افزودند: ویژه‌خواری در مسائل عمومی بشریت جزو خصوصیات امریکا و ابرقدرت‌ها است و اگر بتوانند حتی دریاها را هم به نام خود سند می‌زنند تا دست دیگران از آنها کوتاه شود، اما شما با حضور خود و مقابله با اقدامات خصمانه آنها برای ناکامی یا تخریب این سفر، ثابت کردید که دریاهای آزاد متعلق به همه است.

ایشان با اشاره به برخی مانع‌تراشی امریکایی‌ها در حمل‌ونقل‌های دریایی، گفتند: اینکه می‌گویند ما اجازه نمی‌دهیم فلان کشتی از فلان جاها عبور کند، غلط زیادی است، چراکه آب‌های آزاد متعلق به همه است و دریا و هوا باید برای همه ملت‌ها آزاد و امنیت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی باید برای همه تامین باشد.

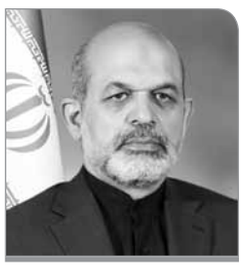
رهبر انقلاب خاطرنشان کردند: امروز امریکایی‌ها به نفتکش‌ها تعرض و به باندهای قاچاق دریایی در منطقه ما و مناطق دیگر کمک می‌کنند که این کارها، تخلف بزرگ و نقض قوانین بین‌المللی و بشری است.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در جمع‌بندی درس‌های دریانوردی افتخارآمیز ناوگروه ۸۶ گفتند: همه پیشرفت‌ها و موفقیت‌های بزرگ از دل تلاش‌ها و تحمل رنج‌ها و سختی‌ها زاییده می‌شود و با راحت‌طلبی، تماشا، گوشه‌نشینی، حسرت خوردن و نق زدن کاری پیش نمی‌رود.

ایشان در ادامه داستان سفر ۸ ماهه ناوگروه ۸۶ را بن‌مایه یک کار خوب جذاب، آموزنده و پرمعنای تلویزیونی و سینمایی دانستند و هنرمندان را به این میدان فراخواندند.

رهبر انقلاب اسلامی همچنین با اشاره به سهم ۹۰ درصدی حمل‌ونقل دریایی در تجارت جهانی، ظرفیت چند هزار کیلومتر مرزهای دریایی و اتصال کشور به دریا در شمال و جنوب کشور خطاب به مسئولان گفتند: هنوز توجه لازم به دریا وجود ندارد. البته مدتی است حرکتی در این زمینه آغاز شده، اما مسئولان باید با طراحی و برنامه‌ریزی، حرکت وسیع‌تری را برای استفاده از فرصت دریا و تامین منافع ملی آغاز کنند.

مهلت یک‌هفته‌ای پیش ثبت‌نام را از دست ندهید



وزیر کشور ضمن توصیه به متقاضیان حضور در میدان رقابت انتخابات دوازدهمین دوره مجلس شورای اسلامی مبنی بر اینکه مهلت قانونی برای پیش‌ثبت‌نام را از دست ندهند، تاکید کرد: فرصت یک‌هفته‌ای تعیین‌شده قابل‌تمدید نیست.

به‌گزارش ایرنا، احمد وحیدی در جمع خبرنگاران درباره آغاز فرآیند پیش‌ثبت‌نام انتخابات مجلس از روز ۱۶ مرداد گفت: پیش‌ثبت‌نام از داوطلبان، طبق قانون انتخابات مجلس به مدت یک هفته انجام می‌شود و کسانی که تمایل به داوطلبی نمایندگی دارند، باید از این فرصت استفاده کنند.

وی افزود: البته اگر فردی خواست، می‌تواند در این مرحله پیش‌ثبت‌نام انجام دهد، اما در مرحله نهایی ثبت‌نام مشارکت نکند. وزیر کشور تاکید کرد: این مهلت یک‌هفته‌ای قابل‌تجدیدنظر نیست و توصیه ما به همه کسانی که داوطلب هستند یا تمایل دارند در این کار ملی حضور داشته باشند، این است که ثبت‌نام کنند.

وحیدی همچنین درباره جزئیات دومین جلسه ستاد ملی پیشگیری، هماهنگی و فرماندهی عملیات پاسخ به بحران در امسال گفت: موضوع اول این جلسه، اصلاح دستورالعمل استان‌های معین برای شهر تهران بود که باید برای وقوع هر بحرانی آمادگی کمک به شهر تهران داشته باشند. این دستورالعمل پیش‌تر نیز وجود داشت، اما استان‌های جدیدی جایگزین و اضافه شدند. وحیدی ادامه داد: موضوع دوم این جلسه، بررسی لرزه‌نگارها و شتاب‌نگارها بود. در این زمینه، درباره تجهیزاتی که در مرکز ژئوفیزیک و مرکز تحقیقات برای این منظور وجود دارد، گزارش کار ارائه شد. تصمیم‌گیری‌های لازم انجام شد تا سامانه‌های مراکز با هم مرتبط شوند. همچنین، کمبودها و ناپایداری ساختمان‌های ناایمن ارزیابی شد.

وی با اشاره به اینکه کار خوبی در سطح شهر تهران آغاز شده است، تصریح کرد: براساس قانون، رسیدگی به ساختمان‌های ناایمن کلانشهرها در اولویت قرار گرفت تا نسبت به ارزیابی این ساختمان‌ها هرچه سریع‌تر اقدام و نتیجه پیگیری به دستگاه قضایی ارجاع شود.

به‌گزارش ایرنا، پیش‌ثبت‌نام از داوطلبان نمایندگی دوازدهمین دوره مجلس شورای اسلامی از روز ۱۶ مرداد آغاز می‌شود و تا پایان روز ۲۲ مرداد ادامه دارد؛ این انتخابات ۱۱ اسفند در سراسر کشور برگزار می‌شود.

افزایش درآمدهای مالیاتی منافع ملی دارد



وزیر اقتصاد از پرداخت ۴۰ هزار میلیارد تومان از درآمدهای حاصل از مالیات بر ارزش‌افزوده به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در چهارماهه ابتدای امسال خبر داد. به‌گزارش ایسنا، سیداحسان خاندوزی در بازدید از اداره کل مالیات غرب استان تهران با اشاره به افزایش درآمدهای مالیاتی گفت: در چهارماهه نخست امسال، ۴۰ هزار میلیارد تومان درآمد حاصل از مالیات بر ارزش‌افزوده به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها پرداخت شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲برابر افزایش یافته است.وی افزود: این افزایش پرداختی، ناشی از افزایش درآمدهای مالیاتی است که نه‌تنها می‌تواند در اداره کشور و شهر کمک کند، بلکه منافع ملی را نیز دربردارد، چراکه حرکت به‌سمت تامین منابع اداره کشور از طریق درآمدهای پایدار و غیرتورمی مانند درآمدهای مالیاتی همواره از جمله سیاست‌های دولت بوده است و هم‌اکنون در حال گذر از نوع سنتی مالیات‌ستانی به‌سمت مالیات‌ستانی هوشمند هستیم.

وی با اشاره به شناسایی فرارهای مالیاتی در راستای افزایش درآمدهای پایدار و غیرتورمی کشور، گفت: در تلاشیم تا از سازکار کاغذمحور به‌سمت الکترونیکی کردن حرکت کنیم تا مراجعات حضوری مردم را کاهش دهیم.

خاندوزی با اشاره به موانع پیش‌روی متقاضیان دریافت وام ازدواج گفت: همان‌طور که بانک مرکزی اعلام کرده بود که به‌صورت متمرکز بخشنامه‌های مربوطه را ارائه می‌کند و حدود ۳۰۰ هزار نفر در صف دریافت وام هستند. طبق وعده بانک مرکزی تا پایان شهریور صف دریافت این وام به صفر می‌رسد. وزیر اقتصاد همچنین درباره مالیات بر عایدی سرمایه با بیان اینکه زیرساخت‌های لازم برای اجرای آن فراهم است، گفت: در زمینه مالیات بر عایدی سرمایه، پس از نهایی شدن فرآیند مصوبه آن به‌طوررسمی آن را ابلاغ خواهیم کرد. همچنین، پس از ابلاغ باید مراحل قانونی آن نیز طی شود.

وی گفت: باتوجه به تاکید رئیس‌جمهوری درباره مبارزه با سوداگری و سفته‌بازی، تلاش کردیم تا زیرساخت‌های ابلاغ آیین‌نامه‌ها و مقررات فراهم باشد تا پس از ابلاغ قانون به‌صورت رسمی بتوانیم آن را در کوتاه‌ترین زمان ممکن اجرایی کنیم.

شماره‌گذاری خودروهایی که تولیدکنندگانشان عوارض اسقاط ندادند، متوقف شد

باوجود تاکید بر الزام اخذ مجوز از ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده برای شماره‌گذاری خودروها و موتورسیکلت‌های نوشماره، طبق اعلام رئیس این ستاد، هنوز برخی تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت، نسبت به ثبت‌نام و ارائه عوارض اسقاط اقدام نکرده‌اند؛ بر این اساس شماره‌گذاری محصولات این دست از تولیدکنندگان با هماهنگی انجام‌شده با پلیس راهور متوقف شده است.

به‌گزارش ایسنا، در آخرین روز تیر، ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده به‌صراحت اعلام کرد که شماره‌گذاری انواع خودروها و موتورسیکلت‌های نوشماره بدون دریافت مجوز ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده ـ در این رابطه، اظهار کرد: براساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن، یکی از ارکان شماره‌گذاری خودروهای وارداتی نیز، ارائه گواهی اسقاط ضروری است؛ بر این اساس، برای شماره‌گذاری، اسقاط خودرو و ارائه گواهی آن یک الزام است. اما طبق آنچه رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده اعلام می‌کند؛ باوجود این تاکید و اعلام قبلی، هنوز برخی تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت برای ارائه گواهی اسقاط و ثبت‌نام و ایجاد حساب کاربری در سامانه نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، اقدام نکرده‌اند.

طبق اعلام سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، مهران سالاری ـ رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده ـ در این رابطه، اظهار کرد: براساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن، یکی از ارکان شماره‌گذاری وسایط نقلیه تولیدی یا وارداتی نوشماره، دریافت مجوز از ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده است؛ بنابراین، تمامی وسایط نقلیه نوشماره اعم از سبک، سنگین و موتورسیکلت برای دریافت مجوز شماره‌گذاری یا مشمول ارائه گواهی اسقاط یا پرداخت عوارض مربوطه به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت هستند.

وی افزود: متاسفانه باوجود اعلام قبلی، هنوز تعدادی از تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت حتی نسبت به ایجاد صفحه خود در سامانه ستاد و ارائه عوارض اسقاط برابر قانون اقدام نکرده‌اند؛ بنابراین برابر هماهنگی انجام‌شده با پلیس راهور فراجا شماره‌گذاری این دسته از تولیدکنندگان متوقف شده است. سالاریه با بیان اینکه هیچ خودرویی نباید خارج از فرآیند ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده شماره‌گذاری شود، تاکید کرد: تولیدکنندگان یا واردکنندگان انواع خودرو باید نسبت به ثبت‌نام و ایجاد حساب کاربری در سامانه نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده به نشانی NNHK.ir اقدام و فرآیند مشخص‌شده را مطابق قانون برای دریافت مجوز شماره‌گذاری محصولات‌شان طی کنند.

این مقام‌مسئول در پایان خاطرنشان کرد: بدیهی است خودروسازانی که شماره‌گذاری آنها متوقف شده است، پس از طی مراحل قانونی مربوطه و ارائه گواهی اسقاط یا پرداخت عوارض مربوطه، وفق قانون دوباره می‌توانند خودروهای خود را شماره‌گذاری کنند.

ویژه‌تر از خبر

توسعه همکاری‌های اقتصادی ایران و سریلانکا



رئیس‌جمهوری با اشاره به پیشرفت‌های چشمگیر جمهوری اسلامی ایران در عرصه‌های مختلف گفت: آمادگی داریم این توانمندی‌ها را با کشورهای دوست مثل سریلانکا به‌اشتراک بگذاریم. به‌گزارش ایرنا، آیت‌الله سیدابراهیم رئیسی در دیدار علی صبری، وزیر خارجه سریلانکا، با بیان اینکه روابط ۲ کشور از ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی همواره سازنده و رو به توسعه بوده است، ظرفیت‌های متنوع موجود در ۲ کشور را بستر مناسبی دانست که می‌تواند موجب ارتقای روابط فیمابین به سطوح بالاتر شود.

آیت‌الله رئیسی با تاکید بر ضرورت فعال‌تر شدن کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران و سریلانکا اظهار کرد: کشورهای مختلف دنیا از جمله سریلانکا، ظرفیت‌های فراوانی برای پیشرفت دارند که اگر دخالت‌های استعماری و منفعت‌طلبانه خارجی نبود، می‌توانست باعث رشد و شکوفایی این کشورها باشد.

وزیر امور خارجه سریلانکا نیز در این دیدار با بیان اینکه در این سفر به چشم خود دیدم که ایران باوجود تحریم‌ها به چه پیشرفت‌های عظیمی از جمله در عرصه‌های علمی و فناوری دست یافته است، این موفقیت‌ها را به رئیس جمهوری و ملت ایران تبریک گفت.

علی صبری با اشاره به حضور و فعالیت‌های سازنده شرکت‌های ایرانی در این کشور، از علاقه‌مندی دولت متبوعش برای گسترش همکاری‌ها با ایران در زمینه‌های مختلف اقتصادی، فناوری و پزشکی خبر داد و توسعه مراودات تجاری و بانکی با سریلانکا در دستور کار قرار گرفت. رئیس کل بانک مرکزی در دیدار با وزیر امور خارجه سریلانکا توسعه روابط پولی و بانکی را لازمه توسعه روابط اقتصادی ۲ کشور دانست. در همین حال، محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی نیز در دیدار با وزیر امور خارجه سریلانکا با تاکید بر علاقه ۲ کشور بر گسترش روابط تجاری، توسعه روابط پولی و بانکی را لازمه تقویت و توسعه روابط اقتصادی ۲ کشور دانست. فرزین در این نشست با اشاره به اهمیت اتحادیه پایاپای آسیایی در توسعه روابط تجاری ۲ کشور گفت: اتحادیه پایاپای آسیایی بستر بسیار مناسبی برای توسعه روابط تجاری و پولی ۲ کشور است و از این بستر می‌توان برای تسویه مطالبات نیز بهره برد. رئیس کل بانک مرکزی با ارائه پیشنهاد تشکیل کارگروه تخصصی و فنی بانکی و پولی میان بانک‌های مرکزی ۲ کشور افزود: تشکیل این کارگروه در تسریع و تسهیل موضوعات بانکی نقش مهمی می‌تواند داشته باشد و از ظرفیت آن برای توسعه روابط و همکاری‌های پولی و بانکی و مبادلات اقتصادی نیز می‌توان استفاده کرد. فرزین توافقات صورت گرفته بین سریلانکا و سایر نهادهای اقتصادی در ایران را مورد قبول بانک مرکزی دانست و افزود: اگر هدف توسعه تجارت در دستور کار قرار دارد، باید بانک‌های مرکزی ۲ کشور، بسترها و مبادلات پولی را راهبری کنند.

وزیر صمت بر پرهیز از رقابت با بخش خصوصی تاکید کرد

ضرورت حرکت به سمت حکمرانی صنعتی

بر مبنای نظریه حکمرانی خوب و مطلوب، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران می‌تواند بیشترین اثرگذاری سازنده و فعال را در مسیر اصلاح حکمرانی صنعتی کشور داشته باشد. برهمین اساس بسیاری معتقدند یک بازیگر قدیمی می‌تواند مسیر حکمرانی صنعتی کشور را تغییر دهد. از سوی دیگر، نظریه حکمرانی خوب که با ویژگی‌هایی مانند مشارکت، شفافیت، پاسخگویی، اثربخشی و کارآیی و حاکمیت قانون تعریف می‌شود، الگویی برای توسعه پایدار با سازکار تعامل عملی دولت و بخش خصوصی است. کارشناسان معتقدند این الگو به‌دنبال نقش حداقلی دولت و توانمندسازی بخش خصوصی است و معتقد است دولت باید نقش هماهنگ‌کننده و تنظیم‌گر خود را تقویت کرده و به‌جای تصدیگری به تنظیم و تسهیل روابط بپردازد. بر همین اساس، وزیر صمت نیز با تاکید بر پرهیز از رقابت با بخش خصوصی، حرکت به سمت حکمرانی صنعتی را ضروری می‌داند.



گروه صنعت
editor@smtnews.ir

وزیر صمت با بیان اینکه متاسفانه برخی مجموعه‌ها، با بخش خصوصی رقابت می‌کنند، گفت: تمام مجموعه‌های ذی‌ربط باید به‌جای تصدیگری در بخش صنعت، به‌دنبال حکمرانی صنعتی باشند. به گزارش ایدرونیوز، علی‌آبادی در آیین تکریم رئیس پیشین ایدرو و معارفه بابک احمدی سرپرست جدید این سازمان با بیان اینکه از ابتدای انقلاب تا به امروز کارهای ارزشمندی خصوصا در حوزه انرژی انجام‌شده، گفت: افزایش بهره‌وری محورفعالیت‌ها و برنامه‌های دوره جدید مدیریتی در وزارت صمت است تا در تولیدات صنعتی همچون صنعت توربین، به‌سمت رتبه‌های برتر دنیا، حرکت کنیم. وی با بیان اینکه متاسفانه در برخی جاها شاهد آن هستیم که به‌دنبال رقابت با بخش خصوصی هستند، گفت: تمام مجموعه‌های تابعه وزارتخانه باید به‌جای تصدگری در بخش صنعت به‌دنبال حکمرانی صنعتی باشند. وزیر صمت ادامه داد: امروزه در صنعت به‌جای انرژی و مواد اولیه باید نیروی انسانی را محور قرار داده و به نیروی کار ایرانی ارج دهیم و از سیاست نیروی انسانی ارزان‌قیمت دوری کنیم تا جوانان ما همچون که در برخی کشورهای خارجی می‌درخشند در کشور خودشان مشغول و باعث پیشرفت صنعت شوند. وزیر صمت همچنین بر توسعه مناسبات بین‌المللی و صادرات براساس مزیت‌های نسبی کشور، حرکت به سمت صنایع دانش‌بنیان برای بهره‌وری از انرژی، حرکت به سمت برقی‌سازی خودرو، حرکت به سمت زنجیره ارزش به‌جای خام‌فروشی و ایجاد شغل به‌جای صادرات شغل در جهت حفظ نیروهای انسانی در دوره جدید فعالیت وزارت صمت تاکید کرد و گفت: با استفاده از ظرفیت‌های و نیروی انسانی داخلی، باید به سمت بهره‌وری حرکت کنیم.

■ توسعه کمی در کنار توسعه کیفی

در ادامه این مراسم، بابک احمدی، سرپرست جدید ایدرو با تاکید بر توسعه کمی در کنار توسعه کیفی در کنار همه صنایع، اظهارکرد: ایدرو همیشه پیشران صنعت ایران بوده و باید باشد و امروز باید با تمرکز جدی بر صنایع پیشرفته، گام‌های مفید و موثری بردارد. توجه به بنگاهداری سنتی، از رویکردهای‌ما نبوده و بر توسعه و توجه به صنایع پیشرفته و تجهیز مدیران به علم روز دنیا تاکید داریم.

وی در ادامه با اشاره به اینکه باید به سمت اقتصاد «مردم نهاد» و «مردم پایه» پیش برویم، از نمایندگان مجلس شورای اسلامی درخواست کرد که ظرفیت‌های قانونی مواجه با دشمن در جنگ اقتصادی را در اختیار ایدرو قرار دهند. سرپرست جدید ایدرو، «اهلیت» و «تضمین بقای بنگاه» را در بحث واگذاری موردتوجه دانست و تصریح کرد: خواست اصلی و مهم ما از وزارت صمت و مجلس شورای اسلامی این است که واگذاری‌ها براساس منطق و اصولی حرفه‌ای صورت گیرد.

■ تمرکز بر «نوسازی صنایع ایران»

در این مراسم همچنین علی نبوی، رئیس پیشین ایدرو با اشاره به اینکه «نوسازی صنایع ایران»، به‌صورت ویژه پیگیری شده، گفت: تمرکز بر ۱۷ شرکت زیرمجموعه و ۱۰ شرکت وابسته جزو برنامه‌های دیگر این سازمان بود که در این مدت برای اداره بهتر این شرکت‌ها اقدامات مفید و موثری انجام شد. وی با بیان اینکه ایدرو یک کارخانه‌ساز است، اضافه کرد: در مناطق خاص که سرمایه‌گذار علاقه به احداث شرکت‌های بزرگ و کارخانه ندارد، ایدرو وارد عمل شده، مجموعه‌ای را احداث می‌کند و اداره آن را به بخش‌های خصوصی می‌سپارد. رئیس پیشین هیات عامل ایدرو، افتتاح فاز ۱۴ پروژه پارس‌جنوبی، روش‌های تامین مالی برای طرح‌های نیمه‌تمام و خودداری از احداث واحدهای جدید، وصول مطالبات ایدرو از بخش‌های مختلف، افزایش عرضه خودرو به بازار و جمع‌آوری خودروهای ناقص در کف پارکینگ‌ها و «تمرکز بر روش‌های حل مشکلات مالی و کاری شرکت‌های مهم کشور» را از اقدامات مهم ایدرو در دوره مدیریت خود برشمرد.

■ اصلاح ساختار حکمرانی صمت

معاون حقوقی و امور مجلس وزیر صمت یادآور شد: بسیاری از گزاره‌های مورد تاکید بیانیه گام دوم در حوزه اصلاح حکمرانی اقتصادی با تقویت و برجسته کردن نقش کلیدی ایدرو و شناخت و بهره‌گیری از ظرفیت‌های کم‌نظیر آن می‌تواند اتفاق بیفتد و مسیر حصول اهداف و اصلاح ساختار حکمرانی صنعتی را هموارتر کند.

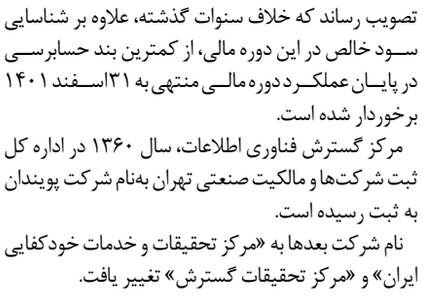
حاجی‌حسینی خلاصه و عصاره برنامه‌های تحولی وزارت صمت در دولت سیزدهم را اصلاح ساختار حکمرانی بخش‌های صنعتی، معدنی و تجاری دانست و افزود: بر مبنای نظریه حکمرانی خوب که نقش اولویت‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیلگری و نظارت را برای حرکت در مسیر حکمرانی خوب در نظر می‌گیرد و با کاهش تصدیگری دولت، توانمندسازی بخش خصوصی را پیشنهاد می‌دهد، ایدرو نقش سازنده و فعالی را پیدا می‌کند. معاون حقوقی و امور مجلس وزارت صمت، پیشینه قدرتمند و تصویر مثبت و نیرومند ایدرو در جریان تولید صنعتی کشور را بهترین همراه برای اصلاح ساختار حکمرانی صنعتی کشور عنوان کرد و گفت: روند اصلاح حکمرانی که با اجرای برنامه‌های تحولی میان‌مدت و بلندمدت وزارت صمت و همچنین تدوین و تنظیم اسناد آمایش سرزمین همراه شده، فعالیت‌های تولید و تجارت کشور را همگرا و هم‌افزا می‌کند و سند راهبردی ایدرو نیز که برنامه پنج‌سال آینده این سازمان توسعه‌ای را شامل می‌شود، مبتنی بر برنامه‌های تحولی وزارت صنعت، معدن و تجارت تنظیم و تدوین شده است.

سخن پایانی

بسیاری از کارشناسان معتقدند برای تحقق برنامه‌های تحولی صمت، بازیگران زیست‌بوم نوآوری شامل شرکت‌های نوآور و دانش‌بنیان، سازمان‌های حاکمیتی مرتبط و شرکت‌های بزرگ ملی در بخش‌های صنعتی، معدنی و تجاری فعال هستند و ایدرو می‌تواند بیشترین سهم را در تحقق و تکمیل این پروژه تحولی ایفا کند.

سرمقاله

برگزاری مجمع عادی سالانه مگفا



جلسه مجمع عمومی عادی سالانه سهامداران مرکز گسترش فناوری اطلاعات (مگفا) با حضور مدیران ایدرو و مگفا برگزار شد.

در ابتدای این جلسه، گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی درباره صورت‌های مالی مربوط به عملکرد سال مالی ۱۴۰۱ و اتخاذ تصمیم در این زمینه به مجمع ارائه شد و در ادامه رئیس هیات‌مدیره و مدیرعامل مرکز گسترش فناوری اطلاعات گزارشی از عملکرد فعالیت هیات مدیره در سال مالی ۱۴۰۱ را به مجمع ارائه و قرائت کرد.

حسین مهویدی اجرای پروژه‌های مربوط به وزارت صنعت، معدن و تجارت و همچنین اجرای پروژه‌های مرتبط با مقوله فناوری‌های نوین و هوشمندسازی شامل هوشمندسازی صنایع و معادن و شهر هوشمند را از مهم‌ترین برنامه‌های مگفا در سال ۱۴۰۲ عنوان کرد.

در این جلسه، مجمع سهامداران ضمن تصویب صورت‌های مالی با تعیین سازمان حسابرسی به‌عنوان حسابرس و بازرس قانونی برای سال مالی ۱۴۰۲ موافقت کرد.

مجمع عادی سالانه سهامدران مرکز گسترش فناوری اطلاعات (مگفا) در حالی صورت‌های مالی این شرکت را به تصویب رساند که خلاف سنوات گذشته، علاوه بر شناسایی سود خالص در این دوره مالی، از کمترین بند حسابرسی در پایان عملکرد دوره مالی منتهی به ۳۱ اسفند ۱۴۰۱ برخوردار شده است.

مرکز گسترش فناوری اطلاعات، سال ۱۳۶۰ در اداره کل ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی تهران به‌نام شرکت پویندان به ثبت رسیده است.

نام شرکت بعدها به «مرکز تحقیقات و خدمات خودکفایی ایران» و «مرکز تحقیقات گسترش» تغییر یافت.

در ابتدای سال ۸۲ در راستای اجرای سیاست‌ها و ماموریت‌های ابلاغی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، مبنی بر توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات در کشور، به دستور ریاست هیات عامل وقت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، نام شرکت در سال ۱۳۸۰ به «مرکز گسترش فناوری اطلاعات (مگفا)» تبدیل شد و موضوع شرکت در راستای ماموریت جدید تغییر یافت.

آگهی مزایده خودرو

فولادنور

شرکت صنایع آهن و فولاد نور با شناسه ملی ۱۰۷۶۰۱۶۷۹۴۹ و شماره ثبت ۵۰۹ در نظر دارد **یک دستگاه خودروی سواری** با مشخصات ذیل را از طریق مزایده حضوری به فروش برساند:

ردیف	نام دستگاه	سال ساخت	رنگ	وضعیت
۱	سراتو سایپا آبشنال	۱۳۹۶	سفید	فنی سالم بدنه گلگیر عقب سمت راننده رنگ

زمان بازدید: روزهای **۱۶** لغایت **۲۴ مردادماه ۱۴۰۲** از ساعت **۱۰** صبح لغایت **۱۳**

شماره‌های تماس بابت هماهنگی مکان بازدید: **۰۹۱۱۲۲۸۶۵۲۶** آقای میثم صادقی و **۰۹۱۲۰۸۶۶۴۲۸** آقای ابراهیم رهنما

شرکت‌کنندگان می‌توانند در تاریخ‌های مذکور بعد از بازدید پیشنهاد خود را در پاکت سربسته تا پایان وقت اداری **۱۴۰۲/۰۵/۲۵** به امور اداری شرکت تحویل و یا ارسال نمایند.

نشانی: مازندران- سوادکوه شمالی- شیرگاه- شهرک صنعتی بشل- فاز ۲ خیابان ۲۴ متری مهارت- پلاک ۴۱ کدپستی ۴۷۸۳۱۸۸۳۵۱

فکس: ۰۱۱۴۲۴۳۳۵۹۴ **تلفن اداری:** ۰۱۱۴۱۵۱۶۰۰۰

نوبت اول

آگهی مزایده عمومی با شماره مزایده ۱۰۰۲۰۹۱۶۴۵۰۰۰۰۵ (سامانه ستاد) و شماره مزایده مرجع ۹۹/۱۳

شرکت پایانه‌های نفتی ایران (سهامی خاص)

شرکت پایانه‌های نفتی ایران (سهامی خاص) در نظر دارد دو فروند شناور یدککش اسقاطی موجود در جزیره خارگ به شرح ذیل با جزییات مندرج در اسناد مزایده را با بهره‌گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir) از طریق مزایده عمومی به صورت الکترونیکی به فروش برساند. **شرح مزایده:** تعداد دو فروند شناور یدککش اسقاطی به مشخصات جدول ذیل. (هر مزایده گر میتواند برای یک یا هر دو یدک کش پیشنهاد ارایه دهد)

برنامه زمانبندی مزایده در سامانه ستاد،

۱	زمان انتشار در سایت ستاد	۱۴۰۲/۰۵/۲۱	۵	آخرین مهلت ارایه پیشنهاد در سامانه	۱۴۰۲/۰۶/۲۰
۲	مهلت دریافت اسناد مزایده	۱۴۰۲/۰۶/۰۹	۶	گشایش پاکات	۱۴۰۲/۰۶/۲۱
۳	آخرین مهلت ارایه مدارک برای بازدید در خارگ	۱۴۰۲/۰۶/۰۵	۷	تعیین برنده	۱۴۰۲/۰۶/۲۲
۴	تاریخ بازدید	از تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸ لغایت ۱۴۰۲/۰۶/۱۴			

قیمت پایه برای هر یدک کش: ۷۸٫۶۲۰٫۸۰۰٫۰۰۰ (هفتاد و هشت میلیارد و ششصد و بیست میلیون و هشتصد هزار) ریال
تضمین شرکت در مزایده برای هر یدککش شناور: ۳٫۹۳۲٫۰۰۰٫۰۰۰ (سه میلیارد و نهصد وسی و دو میلیون) ریال

مشخصات	شناور پیلتن (گروه اول)	شناور روبین تن (گروه دوم)
نوع شناور	یدک کش	یدک کش
بندر ثبت	بوشهر	بوشهر
سال و محل ساخت	۱۹۷۱ – انگلستان	۱۹۷۱ – انگلستان
نوع موتورهای اصلی	WARTISIL DISEL-8R22MD-D	WARTISIL DISEL-8R22MD-D
قدرت موتور	1286.8 (KW)	1725(KW)
طول سراسری	37.35 M	37.35 M
عرض میانی	9.75 M	9.75 M
عمق	6.9 M	6.9 M
تعداد موتورها و سیلندرها	8-2	8-2
ظرفیت ناخالص	377 TON	377 TON
ظرفیت خالص	113 TON	113 TON

ضمنا رعایت موارد ذیل الزامی می باشد:
۱- برگزاری مزایده صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می‌باشد و کلیه فرآیند مزایده اعم از دریافت اسناد مزایده، ارسال پیشنهاد قیمت، بازگشایی پاکات، اعلام به برنده، واریز وجه مزایده و تحویل کالا صرفا در بستر سامانه مذکور امکان پذیر است.
۲- حسب آیین نامه تضمین معاملات دولتی شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۹/۲۲ مصوب هیات محترم وزیران متقاضیان میبایست اصل تضمین فرآیند ارجاع کار (ضمانتنامه پرداخت تضمین شرکت در مزایده) را در مهلت مقرر شده به صورت سربسته به نشانی زیر تحویل دهند.
۳- علاقمندان به شرکت در مزایده و اخذ راهنمایی های لازم برای ثبت نام، دریافت گواهی الکترونیکی (توکن)، نحوه امضاء الکترونیکی اسناد مزایده و .. میبایست با شمارهای زیر تماس حاصل نمایند:
مرکز پشتیبانی و راهبری سامانه ۴۱۹۳۴ – (۰۲۱)
ضمناً اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استانها در سایت سامانه (www.setadiran.ir) بخش "ثبت نام/پروفایل مزایده گر" موجود است.
نشانی و شماره های تماس شرکت پایانه های نفتی ایران:
تهران- پاسداران- بالاتر از برج سفید- خیابان شهید حجت‌سوری (نیستان هفتم) - پلاک ۱۱
شماره تلفن: ۸۸۵۳۶۲۰۵ تلفکس ۸۸۵۳۴۸۲۴/۰۷۷۳۳۸۲۵۲۲۴ (جزیره خارگ)

شناسه آگهی: ۱۵۴۰۹۷۵

روابط عمومی شرکت پایانه های نفتی ایران



یادداشت



صنعت خودرو در پیچ‌وخم خصوصی‌سازی

سعید مدنی
کارشناس حوزه خودرو

مدت‌هاست داستان واگذاری شرکت‌های خودروساز دولتی شنیده می‌شود، اما هنوز اجرایی نشده است و البته متولیان امر در این زمینه بهانه‌های گوناگونی هم مطرح می‌کنند. به‌عنوان نمونه این‌گونه مطرح می‌کنند که نخست باید درباره سهام شرکت‌های تودلی تصمیم‌گیری شود یا در مواردی به زیانده بودن دو خودروساز بزرگ اشاره می‌کنند. با این همه شاهد اقدام خاصی درباره موارد یادشده هم نیستیم. باتوجه به عملکردی که تاکنون در این زمینه شاهد بوده‌ایم، به‌جرأت می‌توان گفت اراده جدی برای واگذاری سهام دولتی شرکت‌های خودروساز بزرگ وجود ندارد. دولت‌های گوناگون مستقیم و غیرمستقیم همواره سعی داشته‌اند دو خودروساز بزرگ را به‌عنوان حیاط خلوت خود نگه دارند. در حال حاضر دو خودروساز بزرگ کشور با چالش‌های زیادی روبه‌رو و چون خصولتی هستند و مدیران آنها، اختیارات زیادی دارند، مشکلات آنها چندبرابر شده است. معضل وجود نیروی مازاد در این دو شرکت بزرگ، تنها یک نمونه از پیامدهای مدیریت نادرست حاکم بر این بنگاه‌هاست.

در میان عوامل گوناگون، نبود اراده برای واگذاری اصلی‌ترین عامل به نتیجه نرسیدن واگذاری سهام دولتی شرکت‌های خودروساز بزرگ است. اگر مشکل قانونی وجود داشت، به‌راحتی می‌شد آن را برطرف و نسبت به واگذاری نهایی دو خودروساز بزرگ اقدام کرد.

واگذاری سهام دولتی شرکت‌های خودروساز بزرگ نیازمند عزم، اراده و جرأت برای اجرای آن است؛ در غیر این صورت، محقق نخواهد شد. وقتی بدنه صنعت تمایلی به خصوصی‌سازی خودروسازی‌ها ندارد، به‌طبع تلاشی هم برای واگذاری آن انجام نمی‌شود. اگر دولت قصد اجرایی کردن این برنامه را دارد باید جسارت داشته باشد و به قیمت از دست دادن محبوبیت خود، آن را عملیاتی کند. البته هیچ‌کدام از دولت‌های ما تاکنون چنین جسارتی نداشته‌اند. دولت انگلیس با خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی بخشی از محبوبیت خود را از دست داد، اما فضای باز اقتصادی ایجاد کرد. در کشور ما هم دولت تنها به قیمت از دست دادن محبوبیت خود می‌تواند خصوصی‌سازی را به نتیجه برساند. البته روند آن فرازونشیب‌های زیادی خواهد داشت. واگذاری سهام دولتی شرکت‌های خودروساز بزرگ به‌معنای این نیست که دولت آنها را به حال خود رها کند. پس از واگذاری نقش دولت، کنترل‌کنندگی و پایشگری است. بر این اساس باید هیات مدیره طبق قانون انتخاب و سیاست‌های این صنعت تعیین شود. دولت هم به‌جای دخالت در انتخاب مدیران و قیمت‌گذاری و مانند آن باید برنامه‌های خودروسازان را پایش کند.

درباره اینکه مطرح می‌شود دو خودروساز بزرگ، خریدار ندارند و به همین دلیل خصوصی‌سازی آنها به نتیجه نرسیده هم واقعیت این است که این موضوع ربطی به توان بخش خصوصی ندارد و به وضعیت خاص صنعت خودرو ما برمی‌گردد. باوجود نظام قیمت‌گذاری دستوری، فضای صنعت خودرو ما برای فعالیت بخش خصوصی مناسب نیست. قیمت‌گذاری دستوری یک مانع جدی در واگذاری خودروسازی‌ها ایجاد کرده است. باوجود نظام قیمت‌گذاری دستوری، ریسک ورود به این بخش بالاست. قطعا بخش خصوصی برای خرید واحد تولیدی که نرخ محصول آن را بخش دیگری تعیین می‌کند، ورود نخواهد کرد.

به‌تازگی دخالت دولت در صنعت خودرو به حدی زیاد شده که حتی قیمت‌گذاری به محصولات بخش خصوصی نیز تعمیم یافته و دولت به‌طور مشخص تعیین می‌کند خودروهای تولیدی این شرکت‌ها از چه طریقی و در چه سامانه‌ای به فروش برسند. این موضوع به‌حدی بغرنج شده بود که اگر شورای رقابت قیمت‌های جدید را تایید نمی‌کرد، به‌طور قطع شرکت‌های مونتاژکار بخش خصوصی، عطای فعالیت در این صنعت را به لقای آن می‌بخشیدند. در کل دخالت دولت در این صنعت روزبه‌روز در حال افزایش است و مادامی که این دخالت‌ها ادامه دارد، کسی تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش نخواهد داشت، چراکه عملا با نهادها زیادی درگیر خواهد شد که نشان می‌دهد فضا برای سرمایه‌گذاری امن نیست. در نهایت اینکه دولت باید رویه‌اش را در صنعت خودرو تغییر دهد. باوجود اینکه تعداد زیادی خودروساز بخش خصوصی داریم که رقابت خوبی بین آنها برقرار است و نرخ محصولات آنها نیز تا چند ماه قبل در فضای رقابتی تعیین می‌شد، عملا دولت دخالت خود در روند فعالیت آنها را شروع کرده که این دخالت‌ها را به‌تدریج بیشتر هم خواهد کرد. با این شرایط حالاحالاها امیدی به واگذاری خودروسازی‌ها نیست، چراکه در دولت و حاکمیت نه‌تنها اراده‌ای در انجام واگذاری‌ها وجود ندارد، بلکه دولت به‌دنبال این است که دخالت‌هایش در این بخش را بیشتر کند.

به‌طورکلی واگذاری با رویکرد کنونی و اینکه توان علمی انجام این کار در بدنه دولت وجود ندارد، چندان موفقیت‌آمیز به‌نظر نمی‌رسد. از طرفی هم افراد رانت‌جو و سوداگر به‌قدری در این صنعت نفوذ کرده‌اند که عملا اجازه چنین اقدامی را نمی‌دهند. وقتی یک شرکت دولتی با رقمی جزئی خصوصی‌سازی و به حال خود رها شود، نتیجه آن فاجعه‌ای است که درباره هفت‌تپه شاهد بوده‌ایم. خصوصی‌سازی رویه خاص خود را دارد و باید در سیستمی درست انجام شود تا به نفع کشور باشد. درست این است که واگذاری سهام با برنامه مشخص، نرخ واقعی و براساس عملکرد خریدار به‌صورت پلکانی انجام شود. شرکت‌های بخش خصوصی در همه جای دنیا همیشه تحت نظارت دولت‌ها فعالیت می‌کنند و خصوصی بودن به‌معنای آزاد بودن کامل آنها نیست. در کل اگر خصوصی‌سازی در چارچوب درست آن انجام شود، به نفع صنعت خودرو و در سطح کلان اقتصاد ما است، اما باتوجه به اینکه دانش و سواد آن در کشور ما وجود ندارد، بهتر است انجام نشود.

سهام دولتی خودروسازان باید به‌تدریج به بخش خصوصی منتقل و شرکت خصوصی باید همواره ازسوی دولت کنترل و پایش شود تا طبق برنامه‌ای که مشخص و اعلام کرده پیش برود. تاکید می‌کنم خصوصی‌سازی تنها در روند درست و با کمک متخصصان به نفع صنعت خودرو خواهد بود.

کارشناسان در واکنش به تمرکز صمت بر تولید خودرو برقی:

زیرساخت برقی‌سازی فراهم نیست



شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

در حالی که کارشناسان پیشینه طراحی و تولید خودروهای الکتریکی و هیبریدی در ایران را مربوط به دهه ۷۰ می‌دانند، تا امروز با گذشت بیش از ۳ دهه، تولید خودروهای برقی در ایران فقط در حد رونمایی بوده است. دلیل این موضوع نیز در نگاه کارشناسان نبود زیرساخت‌های استفاده از خودروهای برقی است. به‌تازگی هم با تاکید علی‌آبادی، وزیر صمت بر تحول صنعت خودرو کشور با برقی‌سازی خودروها و اینکه وزارت صمت در تدارک فراهم کردن زیرساخت‌های لازم برای خودروهای برقی است دوباره این موضوع پررنگ شده و موردبررسی کارشناسان قرار گرفته است. به‌گفته وزیر صمت ایجاد زیرساخت‌های لازم برای تولید خودروهای برقی، منافع بسیاری را از حیث مسائل زیست‌محیطی نصیب کشور خواهد کرد و در این شاخص وضعیت بهتری خواهیم کرد. ضمن اینکه منابع هزینه‌ای مصرف سوخت‌های فسیلی، با عدم مصرف این سوخت‌ها، در بخش‌های دیگر هزینه خواهد شد.

صمت در این گزارش به بررسی اماواگرهای برقی‌سازی صنعت خودرو پرداخته که در ادامه می‌آید. با ما همراه باشید.

۳ دهه تلاش بی‌نتیجه

اسفند ۱۴۰۰ رئیس‌جمهوری در بازدیدی که از یکی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی داشت، فرمان هشت‌بندی را صادر کرد که بخشی از آن مربوط به گسترش و تولید خودروهای جدید و پیشرفته، خودروهای برقی، متصل و خودران است.

فرمان رئیس دولت سیزدهم برای حرکت خودروسازان به سمت تولید خودروهای جدید و برقی در شرایطی صادرشده که خودروسازان جهان با سرعت سرسام‌آوری در حال پیشرفت و حرکت به جلو هستند و هر سال فناوری‌های بسیاری از طرف آنها معرفی و به بازار عرضه می‌شود و علاوه بر محصولات خودران که بعضی از تولیدکنندگان تمرکز خود را بر پیشرفت آنها قرار داده‌اند، خودروهای برقی و ارتقای فناوری این نوع خودروها هم در دستور کار بسیاری دیگر از خودروسازان جهان قرار گرفته است. چنانچه پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد تا سال ۲۰۴۰، بین ۳۵ تا ۴۷ درصد فروش خودروهای جدید به خودروهای برقی تعلق می‌گیرد و چین، ایالات متحده امریکا و اروپا بیش از ۶۰ درصد بازار جهانی خودروهای برقی را در سال ۲۰۴۰ در دست خواهند گرفت.

در واقع بسیاری از کشورهای جهان قصد دارند با هدف مقابله با آلودگی هوا و کاهش میزان انتشار آلاینده‌ها و گازهای گلخانه‌ای و حفظ بیشتر محیط‌زیست، تمام خودروهای با مصرف سوخت فسیلی را به خودروهای تمام‌الکتریکی و برقی تبدیل کنند.

بررسی نشان می‌دهد سابقه طراحی و تولید خودروهای الکتریکی و هیبریدی در ایران به نیمه نخست دهه ۱۳۷۰ بازمی‌گردد. در واقع آمارها نشان می‌دهد حدود ۳ دهه برای طراحی و تولید خودروهای برقی و هیبریدی تلاش شده، اما تاکنون نتیجه‌ای حاصل نشده و باوجود گذشت بیش از یک سال از فرمان رئیس‌جمهوری و تاکید بر تولید خودروهای پیشرفته و برقی، تنها یک خودرو برقی رونمایی شده که تاکنون نیز به تولید انبوه نرسیده است. البته با بررسی بیشتر می‌توان دریافت که دانش و توان طراحی و تولید خودرو برقی در ایران وجود دارد، اما موانعی نیز موجود است.

باوجود هدف‌گذاری شرکت‌های بزرگ خودروساز و رسیدن به مرحله صنعتی‌سازی در پروژه‌ای مثل تارای برقی در ایران‌خودرو و رونمایی از ساینا برقی در سایپا، معاون صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت معتقد است مشکلات نرم‌افزاری و ضعف صنعت قطعه‌سازی در تولید قطعات الکترونیک دو چالش بزرگ در تولید خودروهای برقی و الکتریکی در کشور است و باید به رفع ضعف‌هایمان در این بخش بپردازیم.

حرکت به سمت تولید خودرو برقی اجتناب‌ناپذیر است



حسین رحیمی‌نژاد، کارشناس حوزه خودرو درباره تاکید وزیر صمت مبنی بر حرکت در راستای برقی‌سازی صنعت خودرو به صمت گفت: در راستای توسعه تولید خودروهای برقی، دو مسئله بسیار مهم مطرح است؛ یکی اینکه باتوجه به شرایطی که صنعت خودرو کشورمان دارد در حال‌حاضر چندان موافق حرکت به این سمت نیستم، اما به‌نوعی اقدامی اجتناب‌ناپذیر است که نباید در سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های کلان از آن غافل شویم. به‌باور مسئولان، زیرساخت اصلی برای تولید خودروهای برقی، ایجاد جایگاه‌های شارژ است؛ در حالی که این‌گونه نیست. جایگاه شارژ تنها بخش کوچکی از زیرساخت‌های موردنیاز برای تولید و استفاده از خودروهای برقی است. مهم‌ترین زیرساختی که برای حرکت در این مسیر باید ایجاد شود، زنجیره تامین است.

رحیمی‌نژاد ادامه داد: قطعه‌سازان ما تاکنون حتی کار مطالعاتی روی قطعات خودروهای برقی نداشته‌اند و طبیعتا تا ۴ تا ۵ سال دیگر هم نمی‌توانیم در صنعت قطعه زیرساخت‌های لازم برای تولید خودروهای برقی را فراهم و این قطعات را در داخل تامین کنیم. این موضوع مهمی است که باید موردتوجه قرار گیرد. اینکه شرکت‌های خودروساز برای تامین قطعات برقی موردنیاز خودروهای بنزینی موجود چالش دارند و اینکه اغلب قطعات برقی این خودروها هم وارداتی است، نشان می‌دهد در صنعت الکترونیک ضعف داریم.

■ طرحی که نیازمند زمان است

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به وضعیت کنونی تولید خودروهای بنزینی در کشور اظهار کرد: اگر قرار بر این است که برای تولید خودروهای برقی، قطعات موردنیاز از خارج وارد شود که رویکردی واردات‌محور است، نه تولیدمحور. در این شرایط که بستر لازم برای تامین قطعات خودروهای برقی را نداریم، حتی اگر به‌طور جدی پیگیر حرکت به این سمت شویم هم دست‌کم ۷ تا ۸ سال زمان نیاز داریم تا به نتیجه برسد و بتوانیم بگوییم گامی در راستای تولید خودرو برقی برداشته‌ایم.

رحیمی‌نژاد ادامه داد: اگر بخواهیم با واردات قطعه، خودرو برقی تولید کنیم صرفا مونتاژکاری و شدنی است، اما برای ساخت داخل خودروهای برقی که تاکید ما هم در صنعت بر داخلی‌سازی است و درست هم این است که به این سمت حرکت کنیم، صنعت خودرو نیازمند یک بازه زمانی ده‌ساله برای ایجاد زیرساخت‌های تولید و همچنین تامین قطعات است. بر این اساس، حرکت زودهنگام در جهت تولید خودروهای برقی، چندان شدنی نیست.

■ بازار استقبال نمی‌کند

این کارشناس صنعت خودرو افزود: حرکت به سمت تولید خودروهای برقی غلط نیست، اما در شرایط کنونی کار شدنی و عملیاتی نیست، زیرا اولا بازار به‌دلیل دسترسی داشتن به سوخت ارزان تمایلی به استفاده از خودروهای برقی ندارد و دوم اینکه قطعه‌سازان نمی‌توانند قطعات موردنیاز این خودروها را تامین کنند و در نهایت به مونتاژکار و واردکننده قطعات خودروهای برقی تبدیل خواهیم شد.

رحیمی‌نژاد ادامه داد: در حال حاضر داخلی‌سازی خودروها ۵۰ تا ۶۰ درصد است و عمده قطعات وارداتی آنها قطعات الکتریکی است؛ پس برای تولید خودروهای برقی ۸۰ تا ۹۰ درصد قطعات وارداتی خواهد بود. در این صورت عمق ساخت داخل که مهم‌ترین موضوع در صنعت خودرو کشور است، زیر سوال می‌رود؛ پس تمرکز بر برقی‌سازی در صنعت خودرو چندان ثمربخش نخواهد بود و به نتیجه موردنظر نخواهیم رسید.

■ صنعت الکترونیک در کشور نداریم

این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر اینکه تولید خودرو برقی در حال حاضر شدنی نیست، ادامه داد: یکی از علل ورود چینی‌ها به موضوع تولید خودرو برقی این است که از آنجایی که فاصله زیادی در تولید خودرو بنزینی با غربی‌ها و ژاپنی‌ها داشتند، تولید خودرو برقی را به‌عنوان میانبر برای مطرح شدن در صنعت خودرو پیدا و تمام سرمایه خود را در این بخش هزینه کردند و موفق هم شدند. در اصل مطرح بودن در صنعت خودرو برای چینی‌ها جنبه استراتژیک داشت. حال اینکه اولا ما به‌دنبال خودروساز برتر جهان شدن نیستیم و البته توان آن را هم نداریم. دوم اینکه بستر و زیرساخت‌های لازم را هم در اختیار نداریم. صنعت ما به‌طور خاص پلیمر، فلز و پتروشیمی است و صنعت الکترونیک نداریم. اگر تولید خودرو برقی در دستور کار قرار گیرد و بخواهیم زود هم به نتیجه برسد، ختم به واردات سی‌کی‌دی می‌شود.

رحیمی‌نژاد بااشاره به اینکه در این شرایط به عمق ساخت داخل در تولید خودروهای برقی نخواهیم رسید، اظهار کرد: باتوجه به آنچه گفته شد حرکت سریع به این سمت نادرست است، اما همان‌طور که تاکید شد دنیا در حال حرکت به این سمت است و حرکت صنعت خودرو ما در این مسیر امری اجتناب‌ناپذیر است. اینکه در استراتژی کلان بلندمدت تولید خودرو را داشته و همسو با آن اقدامات لازم را برای بهبود شرایط کنونی صنعت خودرو کشور انجام دهیم، اقدامی هوشمندانه و درست است.

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: وقتی بستر فراهم نیست و درگیر اشتباهات محاسباتی هستیم، به‌طوری که بستر لازم را فقط در ایجاد ایستگاه‌های شارژ می‌بینیم، قطعا به نتیجه نمی‌رسیم. توجه داشته باشید که برای تولید خودرو برقی بحث ایجاد جایگاه شارژ فقط ۵ درصد اهمیت دارد و ۹۵ درصد زیرساخت‌های موردنیاز آن به زنجیره تامین برمی‌گردد.

■ یک استراتژی بلندمدت و هوشمندانه

رحیمی‌نژاد در پایان با تاکید بر اینکه حرکت به سمت تولید خودروهای برقی در قالب استراتژی بلندمدت قطعا اقدام خوبی است، گفت: تولید خودروهای برقی براساس آنچه در دنیای خودرو در حال رخ دادن است، تفکری هوشمندانه به‌شمار می‌رود. البته باید با شناخت عمیق‌تر از صنعت خودرو درباره آن برنامه‌ریزی و طرح‌هایی را تعریف و اجرایی کرد. اگر داده‌های اولیه برای تعریف سیاست‌های یک بخش درست نباشد، راه‌حل‌ها هم کمکی نخواهند کرد. البته به‌نظر می‌رسد در نهادهای تصمیم‌گیر درباره صنعت خودرو شناخت کافی وجود ندارد و گاه شاهد حرکت‌های ناشیانه با هدف کمک، اما با پیامد آسیب‌زا به این صنعت هستیم.

> در حال حاضر بستر تامین قطعات تولید خودروهای برقی در کشور وجود ندارد و در صورت پیگیری جدی، حصول نتیجه دست‌کم ۷ تا ۸ سال زمان می‌برد

ظرفیت تولید خودرو برقی را داریم



مجتبی نظری، کارشناس صنعت خودرو نیز درباره توان و امکان اجرای طرح برقی‌سازی صنعت خودرو به صمت گفت: رسیدن به توانمندی که خودروسازان بزرگ جهان دارند، با توجه به توان و ظرفیت‌های داخلی ما، نیازمند آموزش و حرکت جدی است. باید درباره تمام تحولاتی که در صنعت خودرو رخ می‌دهد، نگاه کلان و همه‌جانبه داشته باشیم. درباره موضوع تولید خودرو برقی موردتاکید وزیر صمت هم موضوع مهم این است که ایشان در اصل افق را روشن و تعریف کرده است. در کل از دو دیدگاه می‌توان به این موضوع توجه کرد؛ یکی از دیدگاه انتقادی که به‌وضوح مشخص است زیرساخت‌ها و ظرفیت حرکت در این مسیر در شرایط کنونی در کشورمان وجود ندارد. در مقابل واقعیت این است که برای تحقق هر هدفی باید پروژه‌ای را تعریف کرد و درخواست‌کننده و محرکی وجود داشته باشد.

■ تاکید بر برقی‌سازی کار درستی است

نظری ادامه داد: از نظر برآوردی، برقی‌سازی خودروها در کشور تغییر و تحول ایجاد می‌کند و پتانسیل تولید خودرو برقی را داریم. در آخرین نمایشگاه گوانگجو چین آنچه نمایش داده شد، خودروهای برقی بود؛ یعنی دنیا به این سمت رفته و وزیر هم براساس این تغییر و تحولات برنامه بلندمدت صنعت خودرو کشور را در این راستا دیده است. به‌نظر من این تاکید بر برقی‌سازی کار درستی است. به هر حال وقتی در جهان صنعت خودرو به این سمت حرکت می‌کند، باید شاهد حرکت‌هایی هم در صنعت خودرو کشورمان باشیم؛ گرچه دسترسی ما در بلندمدت خواهد بود.

ایجاد زیرساخت‌ها، انتقال تکنولوژی و تامین زنجیره ارزش سخت است، اما حرکت مثبتی است که منجر به ایجاد ارزش‌افزوده برای کشور خواهد شد و صنعت خودرو را به سمت دیگری در استفاده از انرژی سوق می‌دهد.

■ صنعت قطعه روزآمد شود

این کارشناس درباره چالش‌هایی که صنعت خودرو در مسیر برقی‌سازی با آنها روبه‌رو خواهد شد و پیش‌بینی‌اش از مسیر حرکت به سمت تولید خودرو برقی اظهار کرد: یکی از چالش‌های برقی‌سازی صنعت خودرو مربوط به زیرساخت‌های عمومی شهر و در دسترس نبود باتری برای خودروهای برقی است.

دوم اینکه سیستم قطعه‌سازی باید تغییر و به سمت تولید قطعات الکتریکی حرکت کند. البته چون خدمات بعد از فروش وجود دارد، بروزرسانی قطعه‌سازی‌ها در راستای تامین زنجیره تولید خودروهای برقی قابل‌انجام است و کار سخت و پیچیده‌ای نیست.

نظری در پایان تاکید کرد: به‌نظر من، حرکت به سمت تولید خودروهای برقی، رویکرد خوبی است، اما ابزار لازم در بدنه وزارت صنعت، معدن و تجارت برای حرکت جدی در این مسیر وجود ندارند. این وزارتخانه برای پیگیری چنین استراتژی‌های کلانی نیاز به تغییر و تحولات اساسی دارد تا شاهد اتفاقات خوبی در این بخش باشیم.

> ابزار و آمادگی لازم در بدنه وزارت صمت برای تولید خودروهای برقی وجود ندارد

سخن پایانی

به‌اعتقاد کارشناسان، مهم‌ترین مانع در مسیر تولید خودروهای برقی در ایران، فقدان زیرساخت لازم برای تولید آنهاست که تامین آن فرآیندی زمانبر و پرهزینه است و دولت و خودروسازان باید همراه باشند و چاره‌ای برای حل این مشکل بیندیشند. به‌اعتقاد صاحب‌نظران حوزه خودرو اینکه در استراتژی کلان صنعت خودرو آینده دیده شود، اتفاق خوبی است و باید هم چنین باشد تا بتوانیم صنعت خودرو رو به رشدی داشته باشیم، اما بهتر این است که با برنامه‌ای همه‌جانبه پیش برویم و در سیاست‌های کلان این موضوع را ببینیم و روی آن متمرکز شویم. هرچند در شرایط کنونی این مسیر دور و پردست‌انداز است، اما نباید از آن غافل شویم.

تفاهم ساخت نیروگاه برق صنایع و معادن به کجا رسید؟

چالش بی‌برقی صنایع ادامه دارد

بر اساس اطلاعیه‌های منتشر شده از سوی وزارت نیرو و وزارت صمت، از نخستین ماه‌های سال برنامه تامین برق صنایع کشور در تابستان در دستور کار قرار گرفت. در ادامه به دنبال برگزاری جلسات متعدد کارشناسی بین وزارتخانه‌های صمت و نیرو، دستورالعملی برای تامین برق تابستان صنایع با تکیه‌بر تجربه سال گذشته، در ۳ گروه تدوین و ابلاغ شد. بااین‌همه صنایع امسال هم روزهای گرم سال را با سهمیه‌بندی و قطع برق مواجه بودند. از سوی دیگر برنامه تامین برق پایدار صنایع با احداث نیروگاه‌های برق صنایع و معادن هم همچنان به نتیجه نرسیده اما سخنگوی صنعت برق معتقد است امسال ۱۵ درصد انرژی برق بیشتری به صنایع تحویل‌شده است.



عکس: صمت

حمایت مجلس از تامین برق صنایع

نکته قابل‌توجه از این برنامه، واکنش مثبت بسیاری از نمایندگان مجلس و نمایندگان صنایع کشور نسبت به آن است.



در این راستا، مصطفی طاهری، رئیس کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی، با اشاره به اینکه در کشور ما توسعه صنعت از توسعه انرژی جلوتر است، اظهار کرد: به دلیل عدم توسعه بخش انرژی در حوزه برق و گاز طی سال‌های دولت قبل هم‌اکنون ما با ناترازی انرژی دست‌وپنجه نرم می‌کنیم و این مسئله برای کشور خسارت‌بار است. رئیس کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی در تشریح راهکارهای حل این مشکل گفت: برای حل این مسئله دو راهکار پیش رو داریم، مسیر اول افزایش ظرفیت نیروگاهی است و مسیر دوم اجرای برنامه‌های مدیریت تقاضا به‌حساب می‌آید. وی افزود: در یک سال و نیم گذشته آنچه ظرفیت در توسعه ظرفیت نیروگاهی بوده به میدان آمده و معادل کل دولت‌های یازدهم و دوازدهم نیروگاه ساخته‌شده است. طاهری با اشاره به راهکارهای مدیریت تقاضا تاکید کرد: باید به نحوی برنامه مدیریت تقاضا پیاده شود تا کمترین آسیب به تولید کشور وارد شود. وی ادامه داد: برنامه تامین برق صنایع که توسط وزارت نیرو و وزارت صمت نهایی شد ۵۸۰ هزار واحد صنعتی و صنفی صنعتی را از تامین برق پایدار برخوردار می‌کند که ۹۲ درصد از صنایع کشور را شامل می‌شود. عضو کمیسیون صنایع مجلس با اشاره به جزئیات برنامه تامین برق صنایع گفت: با تفاهم وزارت نیرو و وزارت صمت، برنامه مدیریت تقاضا به نحوی اجرا خواهد شد که کمترین آسیب متوجه تولید کشور شود و شاهد رشد این حوزه باشیم. علاوه بر اعضای کمیسیون صنایع، هادی بیگی‌نژاد، عضو کمیسیون انرژی کشور با اشاره به مسئله تامین پایدار برق صنایع گفت: به دلیل اهمال در ساخت نیروگاه و عدم مدیریت تقاضای برق در هشت سال گذشته با ناترازی برق در تیر و مرداد دست‌وپنجه نرم می‌کنیم و باید برای مدیریت آن برنامه داشته باشیم.

پرداخت پاداش صرفه‌جویی



عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در تشریح برنامه دولت برای مدیریت تامین برق در فصل تابستان گفت: برنامه دولت در بخش خانگی پرداخت پاداش صرفه‌جویی است و همچنین ۵۸۰ هزار مشترک صنعتی و صنفی صنعتی را نیز از برنامه مدیریت مصرف برق معاف کرده و برق آنها را تامین می‌کند. وی افزود: تفاهمنامه وزارت نیرو و وزارت صمت برای تامین برق صنایع به‌منظور افزایش تولید در سال ۱۴۰۰ منعقد شد که این هم‌افزایی به کاهش مشکلات صنایع ختم خواهد شد و آثار سوء ناترازی برق به حداقل می‌رسد. بیگی‌نژاد تاکید کرد: دولت اکنون همه ظرفیت ممکن را برای کاهش مشکلات ناترازی برق به کار بسته و گزارش‌های وزارت نیرو به کمیسیون انرژی بیانگر آن است که برنامه دقیقی برای مدیریت تأمین برق در دستور کار است. این نماینده مجلس گفت: هماهنگی در راس امور برای پوشش ناترازی برق می‌تواند مشکلات بخش خصوصی را در این حوزه به حداقل برساند.

لزوم هماهنگی ارکان دولت



همچنین، اقبال شاکری، نماینده مردم تهران، ری و شمیرانات در مجلس شورای اسلامی با اشاره به برنامه تامین برق صنایع تاکید کرد: هماهنگی ساختارهای دولت به کاهش مشکلات ناشی از تامین برق در فصل گرم ختم می‌شود و این مسئله درنهایت زمینه تحقق شعار سال یعنی رشد تولید را مهیا خواهد کرد. شاکری افزود: تامین برق صنایع در سایه هماهنگی ارکان دولت و کار جهادی صنعت برق قطعا رشد تولید را تضمین خواهد کرد.

ابلاغ یک استراتژی برای تامین برق

استراتژی ساخت نیروگاه برق صنایع و معادن در راستای اجرای مفاد تفاهمنامه امضاشده میان وزارت صنعت، معدن و تجارت و نیرو، در مهر سال ۱۴۰۰ به تصویب رسید. بر اساس پیوست این تفاهمنامه؛ ظرفیت احداث نیروگاه‌های برق نسبت به برنامه اولیه ۱۰ هزار مگاوات، افزایش یافت و ایمیدرو اعلام کرد طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته؛ ظرفیت در دست احداث نیروگاه‌ها به حدود ۶۲۰۰ مگاوات رسیده است. به گفته سازمان ایمیدرو، برنامه احداث نیروگاه برق صنایع و معادن به بیش از ۱۵ هزار و ۴۰۰ مگاوات رسیده و در این برنامه‌ریزی ۳۸ شرکت صنعتی و معدنی نیز مشارکت داشته‌اند. توسعه زیرساخت‌ها، متمرکز بر تامین برق پایدار برای صنایع و معادن، هدف اصلی اجرای این پروژه ملی اعلام‌شده است که ایمیدرو راهبری آن را در راستای تامین برق صنایع و معادن و کاهش فشار به شبکه سراسری برق، بر عهده دارد. هرچند همان‌طور که اشاره شد باوجود تمام اقدامات صورت گرفته چالش کمبود برق همچنان دامن صنایع را رها نمی‌کند.

تامین انرژی بیشتر برای تولید

مشکلات تامین برق صنایع و حمایت مجلس از تفاهم وزارت نیرو و وزارت صمت برای تامین برق صنایع در حالی مطرح می‌شود که سخنگوی صنعت برق چندی پیش از تامین انرژی برق صنایع بیشتر از سال گذشته خبر داد و گفت: امسال ۱۵ درصد انرژی بیشتر به صنایع تحویل‌شده است.



به گزارش ایرنا، مصطفی رجبی مشهدی با اشاره به اینکه برنامه احداث نیروگاه‌های برق صنایع و معادن به بیش از ۱۵ هزار و ۴۰۰ مگاوات رسید، گفت: امسال نسبت به سال گذشته انرژی برق بیشتری به صنایع تحویل شد تا تولید بیشتری داشته باشند. وی افزود: صنایع فولادی ۵۰ درصد از مصرف برق صنایع بزرگ را به خود اختصاص می‌دهند و بیش از ۲۰ درصد انرژی بیشتری تحویل گرفتند. همچنین صنایع سیمان نیز ۱۰ درصد و سایر صنایع مثل مس و آلومینیوم ۱۲ درصد انرژی بیشتر نسبت به سال گذشته تحویل گرفتند. مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران خاطرنشان کرد: همکاری خوبی صنایع با صنعت برق داشتند به‌طوری که در ۹۲ درصد صنایع هیچ محدودیتی اعمال نشد. رجبی مشهدی گفت: صنایع مستقر در شهرک‌های صنعتی نیم روز محدودیت دارند که می‌توانند در ۶ و نیم روز دیگر جبران کنند و برای صنایع بزرگ هم برنامه خوبی تدارک دیده شده است.

سخن پایانی

بر اساس هماهنگی‌های صورت گرفته بین وزارت نیرو و صمت قرار بود برق مورد نیاز همه واحدهای صنعتی کوچک و واحدهای صنفی- صنعتی به‌ویژه کارگاه‌های تولیدی کوچک که بیش از ۹۰ درصد کل واحدهای صنعتی و تولیدی کشور (حدود ۵۸۰ هزار واحد صنعتی) را شامل می‌شود، بدون هیچ محدودیتی تامین شود. برق موردنیاز واحدهای صنعتی مستقر در شهرک‌های صنعتی و واحدهای صنعتی خارج از شهرک‌های صنعتی با دیماند بیش از ۵۰۰ کیلووات نیز از ۲۰ خرداد تا ۱۷ شهریور در ۶.۵ روز هفته به‌طور کامل تامین شود و لازم است صرفا نصف روز در هفته، از ساعت ۱۱ تا ۲۳، در برنامه‌های مدیریت مصرف مشارکت کنند. برق مورد نیاز صنایع بزرگ (حدود ۳۰۰ واحد صنعتی) نیز مطابق برنامه مدیریت مصرف باید تامین می‌شد. همچنین مقرر بود انرژی مورد نیاز صنایع مهم مانند سیمان نیز متناسب با نیاز تولید آنها در این دوره و در طول شبانه‌روز تامین شود.

آگهی تجدید انتخابات

انجمن برگزارکنندگان نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران

مطابق ماده ۱۳۱ قانون کار و آیین‌نامه چگونگی تشکیل، حدود وظایف و اختیارها و نحوه عملکرد انجمن‌ها و کانون‌های مربوط- مصوب آبان‌ماه ۱۳۸۹ هیات وزیران- و مدارک ارسالی، اسامی اعضای اصلی و علی‌البدل هیئت‌مدیره به مدت ۲ سال از تاریخ ۱۴۰۲/۰۴/۱۵ و بازرسان به مدت یک سال از تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۴ که در مجمع عمومی عادی مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۱۰ انتخاب و سمت اعضای هیئت‌مدیره که در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۱۶ تعیین شده‌اند، به شرح زیر می‌باشد:

رئیس هیئت‌مدیره	آقای شهنام سپاسدار تهران
نایب‌رئیس	آقای علی مرادی
خزانه‌دار	آقای علی معین جهرمی
دبیر و عضو اصلی هیئت‌مدیره	آقای ادریس مازندرانی
اعضای اصلی هیئت‌مدیره	آقایان: کامبیز مهاجر شجاعی، علی محتشم امیری و مهدی سعیدالذاکرین
اعضای علی‌البدل هیئت‌مدیره	آقایان: ابوالقاسم سالاررضایی و علی ابراهیم‌زاده
بازرس اصلی	آقای عبدالکریم جلالی
بازرس علی‌البدل	آقای مهدی کریم‌خانی

مطابق تبصره ماده (۲۷) اساسنامه، کلیه مکاتبات اداری و اوراق عادی با امضای رئیس هیئت‌مدیره یا دبیر ممهور به مهر تشکل و کلیه اسناد مالی، اوراق بهادار و قراردادهای تعهدآور که به تصویب هیئت‌مدیره رسیده باشند؛ با امضای مشترک رئیس هیئت‌مدیره یا دبیر و خزانه‌دار و ممهور به مهر تشکل معتبر خواهد بود.

انجمن برگزارکنندگان نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۱۴۰۲/۱۶/ع

شرکت معدنی وصنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد "طراحی، خرید، نصب و راه‌اندازی سه دستگاه جرثقیل سقفی و دو دستگاه مونوریل سقفی به همراه متعلقات مربوطه در نواحی کارگاهی خطوط ۵ و ۶ و ۷، سالن آبگیری باطله و ناحیه کوبینگ کارخانجات فرآوری" خود را بصورت EPC و از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به وبسایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین کنندگان دانلود نمایند. آخرین مهلت تحویل پاکات ساعت ۱۴ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۲ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۰۱ مقرر شده است و حضور در آن الزامی می‌باشد. شایان ذکر است فرمت ضمانت‌نامه‌های شرکت در مناقصه بایستی عیناً مطابق با فرمت ارائه شده در اسناد مناقصه تهیه گردد. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۱۴۰۲/۱۵/ع

شرکت معدنی وصنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد پروژه "احداث دیوار بتنی پیش‌ساخته سایت ناریه" خود را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط و دارای مدارک دال بر مالکیت یا اجاره واحد تولید قطعات پیش ساخته بتنی واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به وبسایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین کنندگان دانلود نمایند. آخرین مهلت تحویل پاکات ساعت ۱۴ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۹ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۲ مقرر شده است. شایان ذکر است فرمت ضمانت‌نامه‌های شرکت در مناقصه بایستی عیناً مطابق با فرمت ارائه شده در اسناد مناقصه تهیه گردد. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

شناسایی تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان مواد اولیه و مصرفی

شرکت جهان فولاد سیرجان به منظور شناسایی و تکمیل بانک اطلاعاتی تامین‌کنندگان و تولیدکنندگان توانمند خود، اقدام به برگزاری فراخوان عمومی جهت اقلام مواد اولیه و مصرفی شامل الکترود، فروآلیاژها، مواد نسوز و... نموده است.

لذا از کلیه تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان توانمند در معیارهای نیروی انسانی، بازرگانی، فنی و مالی متناسب با موضوع دعوت می‌گردد نسبت به شرکت در فراخوان، اقدام و با مراجعه به وب‌سایت شرکت، بخش خرید و فروش، لینک شناسایی، ارزیابی و ارتباط با تامین‌کنندگان (سامانه SRM مدیریت ارتباط با تامین‌کنندگان) نسبت به ثبت درخواست عضویت و سپس تکمیل پرسشنامه خوداظهاری اقدام نمایند.

زمان: ۲۰ تیر لغایت ۲۰ مرداد ۱۴۰۲

شرایط شرکت در فراخوان و کسب اطلاعات بیشتر WWW.SJSCO.IR

شرکت جهان فولاد سیرجان

شناسایی سازندگان و تامین‌کنندگان قطعات یدکی

شرکت جهان فولاد سیرجان به منظور شناسایی و تکمیل بانک اطلاعاتی سازندگان و تولیدکنندگان توانمند خود، اقدام به برگزاری فراخوان عمومی جهت اقلام و تجهیزات یدکی کارخانجات احیاء مستقیم، فولادسازی و نورد شامل اقلام مکانیکی، برقی، ابزار دقیق و اتوماسیون نموده است.

لذا از کلیه سازندگان و تامین‌کنندگان توانمند در معیارهای نیروی انسانی، بازرگانی، فنی و مالی متناسب با موضوع دعوت می‌گردد نسبت به شرکت در فراخوان، اقدام و با مراجعه به وب‌سایت شرکت، بخش خرید و فروش، لینک شناسایی، ارزیابی و ارتباط با تامین‌کنندگان (سامانه SRM مدیریت ارتباط با تامین‌کنندگان) نسبت به ثبت درخواست عضویت و سپس تکمیل پرسشنامه خوداظهاری اقدام نمایند.

زمان: ۲۰ تیر لغایت ۲۰ مرداد ۱۴۰۲

شرایط شرکت در فراخوان و کسب اطلاعات بیشتر WWW.SJSCO.IR

شرکت جهان فولاد سیرجان

آگهی فراخوان (تجدیدشده نوبت دوم)
شناسایی تأمین‌کنندگان به شماره ۱۴۰۲/۰۱/ف

شرکت معدنی وصنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد به‌منظور "تامین کنسانتره سنگ‌آهن هماتیتی (پلت فید)" با مشخصات فنی مورد نظر خود، اقدام به شناسایی تامین‌کنندگان (اشخاص حقیقی و حقوقی) واجد شرایط نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد فراخوان (کسب اطلاع از مدارک و مشخصات فنی کنسانتره سنگ‌آهن مورد نیاز و سایر شرایط) به وبسایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را دانلود نمایند و پاکت خود را که حاوی مدارک خواسته شده جهت شناسایی تأمین‌کنندگان می‌باشد، حداکثر تا ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۲ به نشانی دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران تحویل نمایند. شرکت در فراخوان حاضر و ارسال پاکت هیچگونه حقی جهت ارجاع کار ایجاد نمی‌نماید.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

یادداشت



ناترازی و راهکارهای جبرانی

امین صفری
کارشناس و فعال معدن

چند سالی است که کشور برای تامین برق موردنیاز با مشکلات متعددی روبه‌رو شده است. سال گذشته، واحدهای صنایع‌معدنی حدود یک ماه با قطعی کامل برق روبه‌رو بودند و حدود ۲ ماه هم با محدودیت‌های زمانی به کار خود ادامه دادند. این شرایط بخش زیادی از تولید، یعنی چیزی در حدود یک‌دوازدهم تا دودوازدهم تولید سالانه، را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد و بازدهی شرکت‌ها و تعهدات صادراتی و امور برنامه‌ریزی‌شده دیگری را هم دچار چالش می‌کند.

البته بخش صنعت، حوزه بسیار مهمی است و تاثیرات فراوانی بر شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه دارد و تاثیرات فراوانی بر خانواده‌ها و معیشت آنها دارد، اما اینکه انتظار داشته باشیم که بخش خانگی را خاموش کنیم تا صنعت کار کند و نتایج بلندمدت آن را در آینده خانواده‌ها درک کنند و از آن بهره‌مند شوند، راه‌حل درستی نیست. در واقع، اگر بخواهیم با نگاهی کلان‌تر به موضوع نگاه کنیم، به‌طورقطع بخش خانگی اولویت دارد. با این وصف، صنعت برق باید روش‌های هوشمندانه‌تری را در پیش بگیرد. دولت تا امروز انواع و اقسام راهکارهای مقطعی را به کار گرفته است و با آزمون‌وخطا به روش‌هایی دست پیدا کرده‌اند. برای مثال، در دوره‌ای از سال بخش‌هایی از صنعت را تعطیل می‌کنند، گاهی صنایع یا بخش‌های خانگی را با محدودیت‌های مصرف روبه‌رو می‌کنند.

به‌طورکلی، راه‌حل‌های مقطعی چیزی جز این نیست و اینکه انتظار داشته باشیم که بدون سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی بتوانیم با راه‌حل‌های مقطعی از کمبود نجات پیدا کنیم، غیرممکن است.

امروز مصرف برق کشور چیزی در حدود ۷۰ هزار مگاوات است که البته این عدد در زمان‌های مختلف در طول سال متغیر است. احتمالا میزان تولید هم چیزی در همین حدود است و وقتی به زمان پیک مصرف می‌رسیم و عدد مصرف کمی بالاتر می‌رود، با مشکل روبه‌رو می‌شویم. در برنامه ۵ سال ششم توسعه تاکید شده بود که سالانه حدود ۵ درصد افزایش ظرفیت ایجاد شود که در مجموع باید چیزی در حدود ۲۰ تا ۲۵ هزار مگاوات می‌شد، اما در کل این زمان توانستیم ظرفیت را چیزی در حدود ۱۰هزار مگاوات افزایش دهیم که به‌معنای عقب‌ماندگی است.

عمده روش تولید برق در کشور ما گازی، حرارتی و سیکل ترکیبی است. بخش کوچکی از برق هم از طریق نیروگاه‌های برقابی تولید می‌شود که حدود ۱۰ تا ۱۲هزار مگاوات است و جزو روش‌های تجدیدپذیر محسوب می‌شود. شاید نزدیک به یک درصد یا هزار مگاوات برق اتمی هم در نیروگاه بوشهر تولید و وارد مدار می‌شود. به‌این‌ترتیب، همان‌طور که اشاره شد، بیش از ۸۰ درصد تولید برق کشور به روش‌های گازی و سیکل ترکیبی است و وقتی با کمبود گاز روبه‌رو می‌شویم، اثر آن را در میزان تولید برق هم مشاهده می‌کنیم. کشور ما باتوجه به میزان تابش آفتاب در طول سال، شرایط خوبی برای تولید برق از طریق انرژی خورشیدی دارد. در بعضی از شهرها و استان‌ها، فضای مناسبی هم برای این کار وجود دارد، اما هزینه تمام‌شده و هزینه عملیاتی تولید برق در نیروگاه‌های خورشیدی بیشتر از نیروگاه‌های سیکل ترکیبی می‌شود و به‌این‌ترتیب است که بخش خصوصی خودبه‌خود گرایشی به راه‌اندازی نیروگاه‌های خورشیدی پیدا نکرده است. اگر بخواهیم پیشنهادهایی برای رفع چالش موجود ارائه دهیم، باید ابتدا به موارد زیر توجه داشته باشیم که صنعت برق وابسته به صنعت گاز است و بیش از ۸۰ درصد نیروگاه‌های ما، گازی یا سیکل ترکیبی هستند و در صنعت گاز، حدود ۱۲۰ میلیارد دلار، که عدد بسیار بالایی است، باید سرمایه‌گذاری شود. در غیر این صورت، روند کاهش سالانه تولید ادامه پیدا خواهد کرد، زیرا به‌این‌ترتیب که با افزایش مصرف و کاهش فشار روبه‌رو هستیم، اگر سرمایه‌گذاری جدیدی انجام نشود، تولید کاهش پیدا می‌کند و تبعات این ناترازی در صنعت گاز، گریبان صنعت برق را هم خواهد گرفت.

علاوه بر این ۱۲۰ میلیارد دلار صنعت گاز، باید ۲۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در صنعت برق داشته باشیم و نیروگاه‌های جدید راه‌اندازی کنیم و بتوانیم ناترازی را برطرف کنیم. بنابراین، سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت که اصولا و عموما بازدهی بالایی و جذابیتی برای بخش خصوصی ندارند، باعث شده است که سرمایه‌گذاری کافی انجام نگیرد و بنابراین، دولت باید پا داخل گود بگذارد و مدل‌هایی را تعریف کند و با برنامه‌ریزی و صرف وقت بخش خصوصی را جذب کند، سرمایه‌گذاری خارجی بیاورد و خودش هم کمک کند تا این عددهای بزرگ سرمایه‌گذاری محقق شود و ناترازی کاهش پیدا کند.

موضوع بعدی بحث قدیمی بودن تکنولوژی مورداستفاده در کشور است. در واقع، نیروگاه‌هایی که ما مورداستفاده قرار می‌دهیم، هنوز در کلاس E هستند، در حالی که نیروگاه‌های سیکل ترکیبی امروزی در دنیا در کلاس F هستند که بازدهی بالاتری دارند.

در نهایت باید به این نکته توجه داشته باشیم که اگر سرمایه‌گذاری‌های لازم انجام نگیرد، این بحران که تا امروز سالانه یکی دو ماه با آن درگیر هستیم، عمیق و عمیق‌تر می‌شود و دیری نمی‌گذرد که تبعات زیانبار آن بر تولید، اشتغال، موضوعات اجتماعی و در نهایت، بر خانواده‌ها خود را نشان می‌دهد که خطرات آن بسیار جدی است.

در گزارش صمت از پیامدهای کمبود برق در صنایع مطرح شد

صنعت معدن در خاموشی

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

مشکل کمبود برق امسال ابعاد جدیدی یافته و کار به‌جایی رسیده که به چالشی مهم و راهبردی در راستای توسعه و پیشرفت اقتصاد کشور بدل شده است و حتی برخی تعطیلی هفته گذشته را نیز علاوه بر گرما به‌دلیل مقابله با کمبود برق می‌دانند. صنایع‌معدنی از آن دست فعالیت‌هایی است که بر اثر قطع برق صدمات فراوانی می‌بینند و روشن است امسال هم با کاهش بهره‌وری، افزایش زمان تولید، افزایش هزینه‌ها و در نتیجه کاهش سهم تولید روبه‌رو خواهدشده که تبعاتی منفی بر اشتغال، توسعه فعالیت و کاهش درآمدهای ملی دارد، اما این پایان ماجرا نیست و امروز فعالان این بخش نگران فردایی هستند که شاید مشکل تامین سوخت ابعاد گسترده‌تری پیدا کند. بنابراین چاره‌ای نیست جز اینکه با مساعدت دولت و بخش خصوصی راهکاری برای تامین پایدار انرژی صنایع یافت تا از اختلالات وسیع‌تر در فرآیندهای تولیدی جلوگیری شود و توسعه پایدار این صنعت به چالش کشیده نشود. یکی از راهکارهایی که کشورهای دیگر به آن توسل جسته‌اند، پیش‌بینی سبد متنوعی از انرژی، از جمله انرژی‌های پاک است. آیا این نسخه‌ای است که بتوان آن را برای کشور ما هم تجویز کرد؟ در گزارش امروز صمت، سعید باستانی، کارشناس اقتصادی و نماینده ادوار مجلس و انوشیروان دلیریان، کارشناس و فعال معدن، نظر خود را درباره چالش کمبود انرژی با ما در میان گذاشته‌اند.



عکس: آیدا فریدی

برای تقسیم‌بندی انرژی موجود در سبد تولید و مصرف، هر کشوری براساس استراتژی توسعه صنعتی تصمیم‌گیری می‌کند. برای مدیریت مصرف سوخت، ابتدا باید سبد انرژی کشور موردبازنگری قرار گیرد

نمی‌توان انتظار داشت در کشوری با شرایط فعلی ایران که با تحریم‌های گسترده، کمبود زیرساخت‌ها، ناترازی انرژی و مشکلات فراوانی از این‌دست دست‌وپنجه نرم می‌کند، کربن‌زدایی به‌سرعت محقق شود

مزیت تنوع در سبد انرژی

سعید باستانی ـ کارشناس اقتصاد و نماینده ادوار مجلس: توجه به سبد انرژی موضوع بسیار مهمی در همه کشورها است. به‌عبارت‌دیگر، مزیت نسبی هر کشور باتوجه به دسترسی به انواع انرژی‌ها تعیین می‌شود.

کشور ما باتوجه به برخورداری از منابع متنوع انرژی، قادر است انواع سوخت‌ها را برای صنایع خود تامین کند، مشروط بر اینکه صنایع بتوانند از این انرژی‌ها به‌خوبی استفاده کنند.

به‌عنوان‌مثال، برخی صنایع و نیروگاه‌ها می‌توانند به‌جای گاز، مازوت بسوزانند، اما استفاده از این نوع سوخت جایگزین، علاوه بر تشدید آلودگی هوا، تخریب زیرساخت‌ها را هم به‌دنبال دارد، زیرا گاز حاصل از سوختن مازوت، فولاد به‌کاررفته در دستگاه‌ها و تجهیزات را دچار خوردگی و زنگ‌زدگی می‌کند که آسیب‌هایی بسیار جدی به‌بار می‌آورد. پس به‌شکل معمول، مجتمع‌های صنعتی یا نیروگاهی که برای استفاده از یک نوع سوخت طراحی شده‌اند، در شرایطی که مجبور به استفاده از سوخت جایگزین می‌شوند، با آسیب‌های فراوانی روبه‌رو می‌شوند. بنابراین، باید صنایع را به‌شکلی نوسازی کرد که بتوانند از انواع دیگر انرژی، از جمله انرژی‌های سبز استفاده کنند.

سبد انرژی دیگر کشورها

در بسیاری از کشورها هنوز در کارخانجات فولادسازی کوره‌بلند، از زغال‌سنگ استفاده می‌کنند. برخی کشورها برای گرمایش محیط خانه چوب می‌سوزانند و در برخی دیگر، انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر در سبد انرژی وارد و همه انواع انرژی و حتی سوختی که برای مصارف خانگی یا در صنایع کوچک جایگزین شده، سبدی را تشکیل داده است که براساس نقش و اهمیت آنها در بخش تولید و صنعت، بین حوزه‌های گوناگون توزیع می‌شود و به‌طبع گاز، که می‌تواند ارزش‌افزوده بسیار بالایی ایجاد کند، در اختیار صنایع از جمله پتروشیمی‌ها قرار می‌گیرد.

استراتژی توزیع انرژی

برای تقسیم‌بندی انرژی موجود در سبد، هر کشوری براساس استراتژی توسعه صنعتی تصمیم‌گیری می‌کند. برای اینکه کشور ما هم بتواند مصرف سوخت را به این شیوه مدیریت کند، ابتدا باید سبد انرژی کشور، موردبازنگری قرار گیرد و بعد متناسب با موجودی این سبد، امکانات و تجهیزات صنایع بروزرسانی شوند و اینجا است که شرکت توسعه‌ای زیرمجموعه وزارت صمت مانند ایدرو نقش خود را نشان می‌دهد. به‌عبارت‌دیگر، ایدرو به‌عنوان سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران مسئولیت دارد که این موارد را در استراتژی توسعه صنعتی لحاظ کند، تدابیری برای آن بیندیشد و برنامه‌ریزی‌هایی داشته باشد تا بخش صنعت برای استفاده از انرژی‌های جدید، به‌ویژه انرژی‌های پاک آماده شود.

تاثیر تحولات پی‌درپی

در حال حاضر باتوجه به قطع برقی که در بخش صنعتی اتفاق می‌افتد، شاهد ناترازی در زنجیره تولید هستیم. به‌عبارت‌دیگر، صنایع نزدیک به معدن، که برق کمتری مصرف می‌کنند، تولید خود را ادامه می‌دهند، اما برق صنایع قطع می‌شود. به‌این‌ترتیب، جدا از خسارت‌هایی که برای کارخانه‌های فرآوری ایجاد می‌شود، با مازاد تولید ماده معدنی هم روبه‌رو خواهیم شد و برای مثال، شاهد افزایش حجمی چند میلیون تنی از گندله بلااستفاده روی زمین خواهیم بود که باید تعیین‌تکلیف شود. بنابراین، اگر رگولاتوری نباشد، همه زنجیره تولید به هم می‌ریزد. از یک‌طرف، کارخانه‌های فرآوری در تولید و تامین نیاز صنایع پایین‌دستی ناتوان می‌مانند و از سوی دیگر، مشکلاتی در صنایع بالادستی و در دهانه معدن ایجاد خواهد شد. اگر کشور ما استراتژی بلندمدت توسعه صنایع فولاد دارد، باید روش تامین سوخت را تغییر دهیم. اگر قرار است در تامین انرژی با همین فرمان پیش برویم، به‌طبع همه فولادی‌ها باید نیروگاه اختصاصی داشته باشند تا نیازمند برق سراسری نباشند و دچار گرفتاری قطع و وصل برق نشوند، اما نکته اینجا است که برای احداث نیروگاه هم کشور دچار اشکال خواهد شد، زیرا در حال حاضر هم با کمبود خوراک گاز مواجهیم.



توسعه واقعی یا ظاهری

روشن است که با این روش توسعه صنعت اتفاق نخواهد افتاد، زیرا هزینه‌های سربار صنایع را افزایش می‌دهد و این افزایش هزینه‌ها در جای دیگری خود را نشان خواهد داد و آسیب آن دومینووار به صنایع کوچک می‌رسد و آنها را زمینگیر خواهد کرد.

این مسئله در حوزه معدن و صنایع‌معدنی هم شکل پیچیده‌ای به خود می‌گیرد. تنظیم نرخ برای گاز ورودی به‌عنوان سوخت، قطعی برق، مدت‌زمان و دفعات تکرار عدم‌دسترسی به انرژی، بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌هایی که برای واردات و صادرات تنظیم می‌شود و.... نیازمند رگولاتوری دقیق و چندوجهی است که کار وزارت صمت را بسیار دشوار می‌کند، زیرا باید فرآیندی روزانه باشد و با این شیوه مدیریت انرژی هرگز نمی‌توانیم با دیگر کشورها که استراتژی بلندمدتی را تنظیم کرده‌اند، رقابت کنیم و به‌دلیل همین برنامه‌ریزی روزانه، صنایع کشور از دسترسی به برنامه بلندمدت محروم مانده و بسیار آسیب‌پذیر شده‌اند. خلاصه اینکه، نبود استراتژی توسعه موجب می‌شود که حمایت از تولید و مصرف‌کننده به‌درستی انجام نپذیرد و این نوع رگولاتوری به‌نفع مردم (اعم از تولیدکننده و مصرف‌کننده) نخواهد بود و به‌این‌ترتیب، همه ناراضی هستند، درآمد دولت رو به کاهش می‌رود و در نهایت کلاف سردرگمی ایجاد می‌شود که امکان باز کردن آن وجود نخواهد داشت.

تولید در تنگنا

انوشیروان دلیریان ـ کارشناس و فعال معدن: قطع برق و گاز، افزایش نرخ سایر حامل‌های انرژی، تعیین تعرفه بر صادرات، افزایش هزینه نهاده‌های تولید و... همه به‌معنای ایجاد محدودیت برای بخش صنعت و معدن و به‌طورکلی بخش تولید است. ایجاد محدودیت یعنی ایجاد فاصله میان صنایع و واحدهای معدنی با ظرفیت اسمی تولید خود و هرچقدر به‌واسطه تکرار و افزایش این محدودیت‌ها فاصله بیشتر شود، اثر خود را در شاخص تورم تولیدکننده یا همان PPI، نشان می‌دهد و به‌این‌ترتیب، شاهد افزایش افسارگسیخته‌ای در این حوزه خواهیم بود. از طرف دیگر، نمی‌توان و نباید، صنایع کوچک و بزرگ را به یک چشم دید و شرایط مساوی برای آنها در نظر گرفت. هریک از این بنگاه‌ها باتوجه به شرایط و امکانات خاص خود در دسته‌هایی جداگانه‌ای قرار می‌گیرند و تاثیرات این فرازوفرودها در هرکدام از آنها باتوجه به ذات مقیاس کاری آنها متفاوت است.

بزرگ‌مقیاس‌ها

اگر بخواهیم تاثیر این محدودیت‌ها را بر بنگاه‌های معدنی بزرگ‌مقیاس بررسی کنیم، باید گفت که این محدودیت‌ها روی شاخص PPI تاثیر خواهد گذاشت. در گذشته بخش عمده‌ای از سود حاصل از فرآیند تولید در واحدهای بزرگ صنعتی و معدنی در حلقه‌های پایین‌دست ایجاد می‌شد، نه در ابتدای زنجیره و بخش معدن. در واقع این واحدها سود حاصل از فرآوری در زنجیره تولید را به بخش بالادست تزریق می‌کردند تا مواد معدنی با نرخ ارزان‌تری تولید شوند. وقتی نرخ خوراک کارخانه‌های فرآوری افزایش پیدا می‌کند، تاثیر آن را می‌توان در سود واحدهای صنعتی ایجادشده در کنار معدن به‌خوبی مشاهده کرد. به‌این‌ترتیب، زنجیره تولید آن‌قدر آورده نخواهند داشت که بخواهد بخشی از سود خود را در بالادست سرمایه‌گذاری کند و هم خود دچار نقصان می‌شود و هم بخش بالادستی یا به‌عبارت‌دیگر، معدنی را که تامین‌کننده مواد اولیه‌اش کارخانه است، با محدودیت روبه‌رو می‌کند. از طرف دیگر، با افزایش شاخص تورم تولیدکننده، قدرت خرید سرمایه در گردش واحدهای بزرگ صنعتی و معدنی، برای بخش‌های بالادست که همان معادن هستند، کم می‌شود. در تکمیل موضوع باید گفت که این محدودیت‌ها در معادن و واحدهای صنعتی بزرگ موجب می‌شود که سود حاصل از حلقه‌های زنجیره،نبود توازن را تجربه کند و بخشی که معمولا بیشترین سود را دارد، دچار ضرر و زیان شود. به‌این‌ترتیب، در مجموعه‌هایی که زنجیره ارزش را به‌صورت‌کامل دارند، به‌ناچار باید سود حاصل از زنجیره‌های پایانی، به بالادست تزریق شود.

بنابراین به‌نظرمن، باید برای واحدهای صنعتی بزرگی که تحت این شرایط و با از دست دادن مزایا، تلاش می‌کنند تا نه‌تنها تولیدشان کاهش پیدا نکند که حتی رشد هم داشته باشد، مشوق‌هایی را در نظر گرفت که هم فشار واردشده به تولید آنها تعدیل شود، هم به ادامه کار دلگرم‌تر شوند. برای مثال، اگر واحد صنعتی و معدنی رشد تولید را تجربه یا حتی تولید سال گذشته خود را تکرار کرد، می‌تواند با بخشودگی مالیاتی یا کاهش حقوق دولتی مورد تشویق قرار گیرد تا تمام واحدهای معدنی بزرگ به این سمت سوق داده شوند.

درباره اس‌ام‌ای‌ها

اما بنگاه‌های کوچک و متوسط صنعتی و معدنی یا همان SMEها دچار چه معضلی می‌شوند؟ اصطلاحی در علم اقتصاد وجود دارد که مزیت در «صرفه به مقیاس» نامیده می‌شود. بر این اساس، واحدهای بزرگ صنعتی انعطاف‌پذیری لازم را دارند که با افزایش تولید خود تا حد امکان هزینه‌های اضافه را سرشکن کنند و هزینه تولید را ثابت نگه دارند، اما در معادن کوچک و متوسط این قابلیت و انعطاف‌پذیری یا وجود ندارد یا بسیار کم است و نمی‌توانند تاثیر چندانی در نرخ تمام‌شده داشته باشند. در حلقه اول زنجیره در واحدهای صنعتی و معدنی کوچک و متوسط، یعنی بخش معدن، وابستگی کمتری به برق شهری و گاز وجود دارد، بنابراین محدودیت‌های انرژی تاثیر چندانی بر آنها نخواهد داشت، اما واحدهای فرآوری و تولید محصولات پایین‌دستی به‌شدت تحت‌تاثیر قرار می‌گیرند. بنابراین، آثار افزایش هزینه نهاده‌های تولید در معادن کوچک و متوسط بیشتر به‌چشم می‌خورد و بار بزرگ‌تری بر دوش بنگاه‌های خرد می‌گذارد و تاب‌آوری آنها را می‌شکند و به‌طورقطع ادامه آن در میان‌مدت و بلندمدت، به تعطیلی این واحدها می‌انجامد. بنابراین اگر ناگزیر به ایجاد محدودیت هستیم، باید مشوق‌هایی علاوه بر آنچه دیگر واحدهای صنعتی بزرگ در اختیار می‌گیرند، به آنها اختصاص داده شود و اگر قرار است در افق پیش‌رو، به‌سمت انرژی‌های پاک برویم، باید مشوق‌های مضاعفی، چه برای واحدهای معدنی و صنعتی کوچک و متوسط و چه واحدهای بزرگ که از انرژی‌های پاک استفاده می‌کنند، قائل شد. معافیت مالیاتی، تخفیف در حقوق دولتی یا هر چیزی که مشوقی برای دیگر صنایع باشد تا اگر در جایی هزینه‌ای به آنها تحمیل می‌شود، از جایی دیگر، در همان حد و اندازه جبران شود. البته باید این کاهش، آن جنبه تشویقی و سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی را داشته باشد که سیاست‌گذار در افق پیش‌رو مدنظر دارد.



ظرفیت‌های تولید انرژی‌های پاک

بدون تعارف باید گفت که دنیا مسیر خود را پیدا کرده و به‌سرعت به‌سمت اهداف خود در حرکت است. از سال ۲۰۱۵ تصمیم گرفته شد که برای مقابله با معضلات زیست‌محیطی که زمین را تهدید می‌کند و کشورها باید به سمت‌وسوی استفاده از انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر حرکت کنند و مگاپروژه‌هایی استارت خورده است تا از روند تولید کربن‌زدایی شود و به سمت‌وسوی کربن خنثی یا کربن صفر سوق داده شود. پس این مسیر اجتناب‌ناپذیر است و کشور ما هم اگر قرار است از قافله حرکت به سمت‌وسوی توسعه عقب نماند، باید صنایع را براساس همین معیار و روش‌ها هدایت کند.

کشور ما برای تولید این انرژی‌ها، مزیت‌های منحصربه‌فردی دارد. برای مثال، بیش از ۸۰ درصد پهنه سرزمینی‌مان در ۹ ماه از سال در معرض تابش نور خورشید است، همین‌طور کریدورهای بادخیز زیادی در آن وجود دارد.

سبدی پر از انرژی پاک

ازیک‌طرف، باتوجه به اثرات و تبعات تغییرات اقلیمی کشور، که ما روزبه‌روز بیشتر با آن مواجه می‌شویم و از طرف دیگر، به‌واسطه عزم و اراده جهانی، دولت باید خواه‌ناخواه دولت باید به فکر آن باشد که سبد متنوعی از انرژی را فراهم کند. باید صنایع را به‌سمت استفاده از انرژی خورشید، باد یا انرژی‌هایی که آلودگی زیست‌محیطی کمتری ایجاد می‌کند، سوق دهد. به‌عنوان‌مثال، در جایی که می‌توان هم از زغال‌سنگ استفاده کرد و هم گاز، به‌طبع گاز ارجح است، زیرا آلودگی زیست‌محیطی کمتری دارد و اگر می‌توانیم از انرژی خورشید استفاده کنیم،پس این انرژی نسبت به سوخت‌های فسیلی اولویت بالاتری دارد. البته نمی‌توان انتظار داشت در کوتاه‌مدت به این نقطه دست پیدا کنیم. در کشورهای پیشرفته دنیا هم بازه‌ای زمانی برای این هدف مشخص کرده‌اند. در برخی کشورها تا سال ۲۰۳۵، در برخی دیگر ۲۰۵۰ و بقیه کشورها تا سال ۲۰۶۰ باید به این مهم دست پیدا کنند.

واقع‌بین باشیم

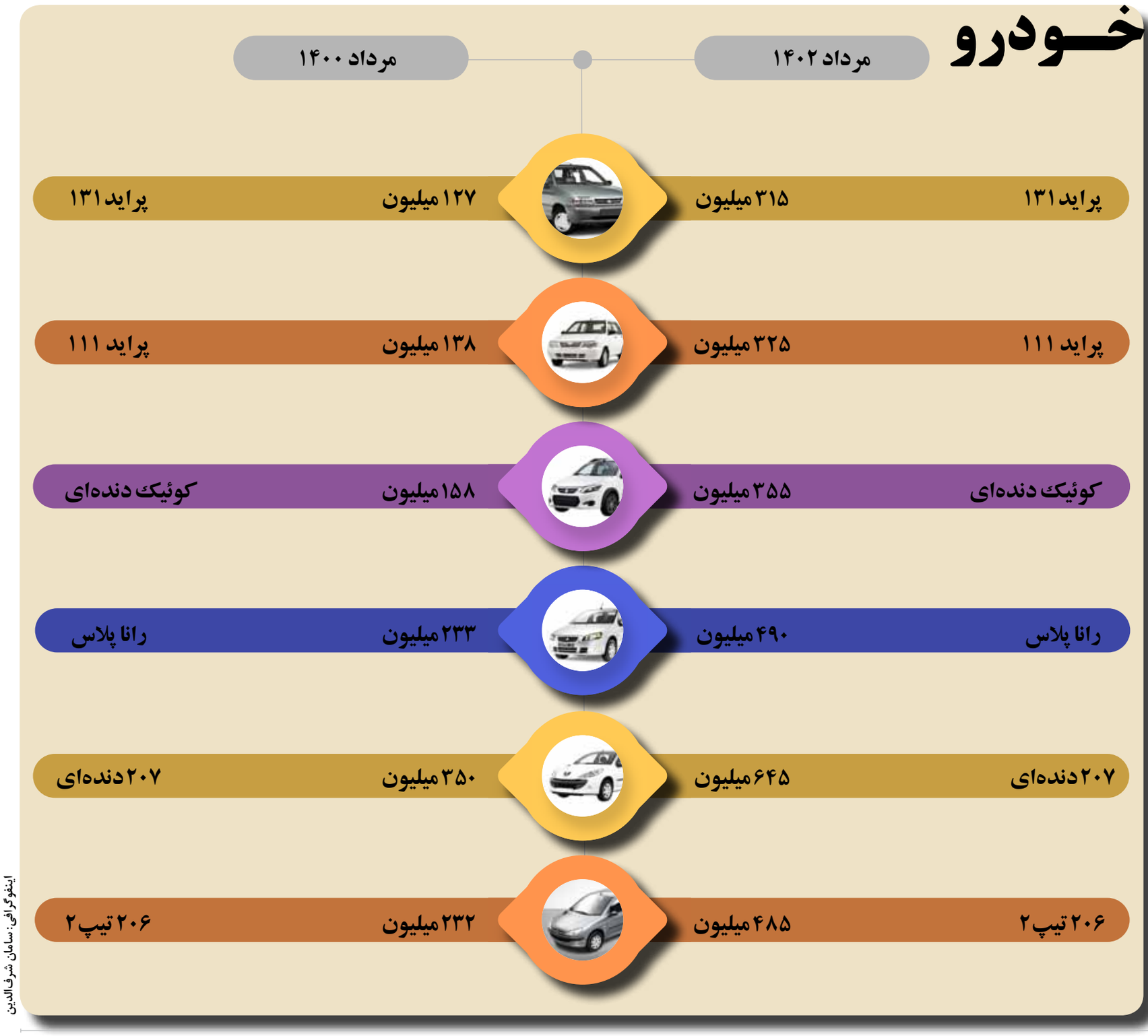
در واقع روشن است که نمی‌توان انتظار داشت در کشوری با شرایط فعلی ایران که با تحریم‌های گسترده، کمبود زیرساخت‌ها، ناترازی انرژی و... دست‌وپنجه نرم می‌کند، کربن‌زدایی به‌سرعت محقق شود.

این مسئولیتی است که برعهده دولت و سیاست‌گذار است تا قدم در این مسیر بگذارد و بخش‌های دیگر مانند بخش‌های تعاونی، خصولتی و خصوصی را با ایجاد مشوق‌هایی و معافیت‌هایی دنباله‌رو این سیاست کند تا بتوان در افق ۱۴۲۰ بخش عمده‌ای از صنایع‌مان را که امروزه از سوخت‌های فسیلی استفاده می‌کنند، به سایر موارد سوق دهیم، اما به‌شرط اینکه اول مشکلات موانع موجود را مرتفع کنیم. ما باید بتوانیم باتوجه به تغییر و تحولات جهان پیش‌رو با فناوری مناسب و استفاده از مزیت‌های نسبی خود روشی را انتخاب کنیم و صنعتگران را به آن جهت سوق دهیم تا علاوه بر تولید محصول با ارزش‌افزوده بالاتر، قدرت رقابت‌پذیری در بازارهای داخلی و جهانی پیدا کنند و در راستای سیاست‌های توسعه پایدار آسیب زیست‌محیطی کمتری ایجاد شود.

سخن پایانی

ضرورت رفع مشکلات برق در صنایع‌معدنی امری اساسی است. بنابراین، ضروری است دولت عزم خود را جزم کند و اقداماتی سریع برای تقویت زیرساخت‌های برق، بهبود کارآیی انرژی و اعتماد به پایداری تامین انرژی انجام دهد تا انسجام اقتصادی و توسعه پایدار در صنعت معدنی تضمین شود. باید منتظر ماند و دید خروجی جلسه هفته جاری کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی که قرار است برای بررسی تبعات قطع برق صنایع با حضور وزیر نیرو و رئیس اتاق بازرگانی برگزار شود، چه خواهد بود.

وعده‌ها، بازار خودرو را چپ کرد!



اینفوگرافی: سامان شرف‌الدین

کیمیا ملکی: ۱۲ مرداد ۱۴۰۰ بود که دولت سیزدهم با چندین شعار و وعده زیبا روی کار آمد.پس از سکانداری فاطمی امین در وزارت صمت ماهانه ۳ درصد، میانگین افزایش نرخ ماهانه خودروهای پرتیراژ است. در واقع ۱۵ درصد گرانی خودرو داخلی تنها در ۵ ماه فعالیت دولت سیزدهم! این اوضاع آشفته در حالی روز به روز بدتر می‌شود که فاطمی امین به عنوان وزیر صمت از همان ابتدا سکانداری این وزارت بارها بر کاهش نرخ خودروها و کنترل اوضاع بازار خودرو تاکید می‌کرد. اما شواهد نشان می‌دهد بسیاری از وعده‌ها در رابطه با بازار خودرو فقط در حد شعار باقی ماند. این در حالی است که فاطمی‌امین، نخستین وزیر صنعت، معدن و تجارت دولت سیزدهم در آبان ۱۴۰۱ در توییتی تاکید کرد خیلی زود قیمت‌ها کاهش پیدا می‌کند. هر چند زور فاطمی امین به کنترل بازار خودرو نرسید و بدون تحقق برنامه کاهش قیمت، دولت سیزدهم را ترک کرد. از سوی دیگر به عقیده برخی مسئله اصلی بازار خودروی ایران دلالی و واسطه‌گری است و نفوذ واسطه‌ها در بازار باید با سازکارهایی مانند ثبت معاملات در «سامانه معاملات وزارت اقتصاد» رصد و کنترل شود.

همچنین پیش‌تر رئیس قوه مجریه در سال ۱۴۰۰دربازه زمانی ۳ماه، ۲ بار به موضوع خودرو ورود کرد. بار اول در زمان افزایش نرخ کارخانه‌ای محصولات ایران خودرو و سایپا در آبان ۱۴۰۰ بود که ورود رئیس دولت سبب شد تا افزایش نرخ کارخانه‌ای دو خودروساز بزرگ کشور حدود یک ماه به تعویق بیفتد و همین مسئله منجر به عمیق شدن زیان انباشته این شرکت‌ها شد. بار دوم رئیسی در اسفند همان سال در بازدید سرزده از ایران‌خودرو ۴دستور خودرویی صادر کرد. یکی از این دستورها حذف برخی محصولات از سبد محصولاتی خودروسازان بود که این مسئله تبعاتی را متوجه صنعت و بازار خودرو کرد. امسال نیز حاشیه‌های قیمت‌گذاری خودرو در بورس و ورود شورای رقابت به این بازار، بار دیگر نمودار نرخ خودروها را افزایشی کرد.

بررسی بازار خودرو و نرخ خودروهای پر تقاضا در ۲ سال گذشته نشان می‌دهد افزایش نرخ در دولت سیزدهم به مراتب شدیدتر از دولت‌های قبلی است. حال باید منتظر ماند و دید دولت در ۲ سال آینده چه برنامه‌ای برای کنترل بازار خودرو دارد.

آنچه مسلم است صنعت خودرو، نحوه فروش و تعیین نرخ آن از جمله موضوعات مهمی است که همیشه با حاشیه‌های فراوانی همراه بوده و این روند در دولت سیزدهم نیز تکرار شده است.

مدیرعامل شرکت تجلی:

تولید کنسانتره در جانجا از چه زمانی آغاز می‌شود

مرتضی علی‌اکبری، مدیرعامل شرکت تجلی توسعه معادن و فلزات درخصوص پروژه مهم جانجا و آخرین اقدامات انجام شده در این پروژه گفت: در پروژه جانجا به عنوان بزرگترین معدن مس کشور، فعلا کارهای باطله‌برداری در حال انجام است که برای این کار ۳ سال پیش‌بینی کرده‌اند، پس از باطله‌برداری می‌توانیم وارد بخش‌های نیمه‌صنعتی و صنعتی بابت استحصال و بهره‌برداری شویم.

مدیرعامل شرکت تجلی توسعه معادن و فلزات گفت: این پروژه، در مرحله اول ۳ فاز معدن کاری و باطله‌برداری دارد که فاز اول آن ۲۰ میلیون تن است، در مشارکت فاز نخست جانجا، خوشبختانه شرکت معدن‌کار تجلی که ۴۰ درصد آن متعلق به شرکت است، برنده این مناقصه شد و درحال حاضر ماشین‌آلات در منطقه مستقر شده‌اند و کارها به خوبی پیش می‌رود.

به گفته وی، در فازهای ۲ و ۳ میزان باطله برداری تا حدود ۶۰-۷۰ میلیون تن خواهد رسید، که احتمالا در ادامه هم‌شرکت معدن‌کار بتواند فعالیت مربوط به باطله‌برداری را انجام دهد.

▣ ۴۰درصد درآمد باطله‌برداری جانجا به حساب تجلی واریز می‌شود، چرا؟

علی‌اکبری افزود: نکته حائز اهمیت تا این مرحله این است که ۴۰درصد، درآمد حاصل از باطله‌برداری توسط شرکت معدن کار، متعلق به تجلی است، از طرف تجلی سهامدار جانجا بوده و شرکت در افزایش سرمایه جانجا برای تجلی سودآوری خواهد داشت.

وی گفت: پروژه جانجا که کنسرسیوم بین چندین شرکت معتبر کشور در حال اجراء می‌باشد با محوریت و تجارب ارزنده آقای دکتر سعدمحمدی که در صنعت نامی شناخته شده و معتبر است، به خوبی پیش می‌رود.

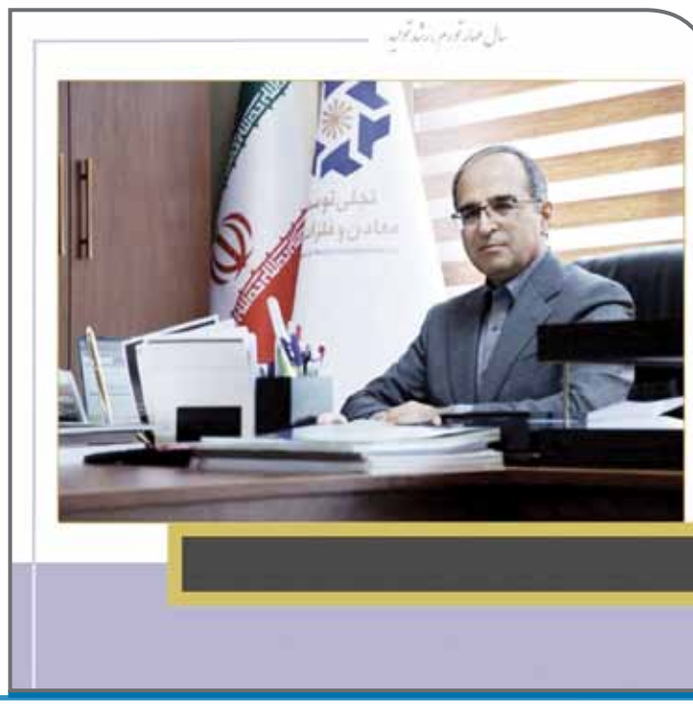
این مقام مسئول در شرکت تجلی گفت: گرچه بهره‌برداری کامل جانجا در سال ۱۴۰۶ اتفاق می‌افتد، ولی ما هر زمان به ماده معدنی دست پیدا کنیم، می‌توانیم تولید کنسانتره را آغاز کنیم، که به نظر می‌رسد که طی ۲-۳ سال آینده قطعا به بهره‌برداری و سودآوری می‌رسیم که همه آن سود می‌تواند صرف توسعه و تکمیل شرکت شود.

وی ادامه داد: به هر حال این پروژه، سهامدارانی همچون چادرملو، گل‌گهر، گهرزمین و معادن فلزات و تجلی و غدیر دارد و قطعا منابع لازم برای تزریق به پروژه وجود دارد، البته با پایان باطله برداری باید از منابع دیگری مانند انتشار اوراق در بورس و سایر منابع استفاده کنیم. برای تامین منابع از بازار و فروش اوراق هم قطعا فروش بلوکی خواهد بود، به طوری که به بازار سرمایه به جهت عرضه‌های ما خللی وارد نشود.

▣ قیمت حامل‌های انرژی افزایش یابد به یک شرط...

وی همچنین درباره اینکه افزایش نرخ گاز سوخت چه میزان بر پروژه‌های شرکت تاثیرگذار است گفت: در خصوص افزایش نرخ گاز، به‌طور کلی در زنجیره فولاد، در تولید آهن اسفنجی به‌عنوان ماده اولیه اصلی، نیاز بیشتری به گاز وجود دارد، ولی در سایر زنجیره فولاد، ساخت فولاد، نورد، گندله یا کنسانتره نیاز به گاز کمتری است، در نتیجه برای آهن اسفنجی که یک ماده حیاتی محسوب می‌شود، گاز مصرف بیشتری دارد و می‌تواند بخشی از قیمت تمام شده را بیشتر از سایر زنجیره افزایش دهد.

علی‌اکبری در پایان تصریح کرد: پیشنهاد من، به‌عنوان یک فعال در بخش سرمایه‌گذاری این صنعت، این است که قیمت حامل‌های انرژی آزاد شوند ولی شرط آن این است که قیمت‌ها هم دستوری نباشد، قیمت‌ها هم آزاد و در اختیار تولیدکننده باشد و عرضه و تقاضا تعیین‌کننده نرخ محصولات باشد. به این اعتقاد داریم که در کشور همه چیز را اگر در اختیار عرضه و تقاضا بگذاریم، قطعا خودشان را متوازن می‌کنند و با قیمت جهانی تطبیق می‌دهند، ولی تا زمانی که این اتفاق نیفتاده است، به نفع واسطه‌ها و به زیان تولیدکننده بوده است.



آگهی فراخوان تجدید مناقصه عمومی شماره ۱۳/سیزده

نوبت دوم

شهرداری پرند به استناد مجوز شماره ۰۲۵۶۶ مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۱۲ در نظر دارد. **نگهداری فضای سبز در فاز سه شهر پرند را به شماره ۲۰۰۲۰۹۸۲۸۳۰۰۰۰۱۳** از طریق تجدید مناقصه عمومی اقدام نماید. لذا شرکت‌های واجد شرایط جهت دریافت اسناد فراخوان و اطلاعات بیشتر می‌توانند از تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۰۹ با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس (www.setadiran.ir) در فراخوان شرکت نمایند.

۱. مبلغ اعتبار پروژه: ۲۰۰/۱۸۶/۶۲۲/۱۵۶ ریال

۲. سپرده شرکت در مناقصه ۷،۸۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال که بایستی نقدا به حساب شماره ۰۱۰۹۱۱۳۳۶۶۰۰۶ (شماره شبا IR۲۸۰۱۷۰۰۰۰۰۰۰۱۰۹۱۱۳۳۶۶۰۰۶) نزد بانک ملی به نام شهرداری پرند یا بصورت 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 دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۱۶ و محل دریافت اسناد آن صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیک 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 ۱۱:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸ 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 کرم) به هیچ‌وجه مورد پذیرش نیست.

۵. مدارک لازم جهت دریافت اسناد: متقاضیان جهت دریافت اسناد می‌بایست از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (www.setadiran.ir) نسبت به تهیه اسناد اقدام نمایند.

۶. زمان بازگشایی پیشنهادها: ساعت ۱۲:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸ می‌باشد.

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

۸. هزینه درج آگهی به عهده برنده می‌باشد.

حمیدرضا اله‌یاری، شهرداری پرند

آگهی تجدید مناقصه عمومی شماره ۲۰۰۲۰۰۵۲۶۵۰۰۰۲۰۲

شهرداری کرج در نظر دارد برابر بودجه مصوب شورای اسلامی شهر، پروژه مندرج در جدول ذیل را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید.

ردیف	شرح پروژه	مبلغ پروژه به ریال	مبلغ سپرده به ریال	رتبه لازم	نحوه پرداخت
۱	خرید و تحویل لوازم و تجهیزات ورزشی ایستگاه‌های آتش‌نشانی	۱۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۷۵۰،۰۰۰،۰۰۰	اساسنامه و رزومه مرتبط	نقدی

۱. سپرده شرکت در مناقصه به یکی از روش‌های ذیل ارائه گردد: ضمانت‌نامه بانکی معادل مبلغ فوق که به مدت ۹۰ روز اعتبار داشته و قابل تمدید باشد و یا واریز فیش نقدی به مبلغ فوق به حساب ۷۰۰۷۸۶۹۴۴۸۶۲۳ بانک شهر. ۲- برندگان نفر اول و دوم مناقصه هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد. ۳- مبلغ ۱،۰۰۰،۰۰۰ ریال به‌عنوان هزینه خرید اسناد به حساب ۷۰۰۷۸۵۳۱۳۷۹۵ به نام شهرداری کرج از طریق سامانه الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir می‌بایست واریز گردد. ۴- متقاضیان می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی تا ساعت ۱۳:۰۰ تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۱ جهت خرید اسناد مناقصه به سامانه الکترونیک دولت (ستاد) مراجعه نمایند. ۵- شرکت‌کنندگان می‌بایست ضمن بارگذاری ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه در سامانه ستاد، نسبت به تحویل اصل ضمانت‌نامه تا پایان وقت اداری (۱۳) تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۳۱ به آدرس کرج- میدان توحید - بلوار بلال- امور قراردادهای شهرداری کرج واقع در طبقه هفتم اقدام نمایند. ۶- در صورت بروز هرگونه تناقض در موارد مندرج در آگهی با سامانه ستاد، ملاک عمل سامانه ستاد خواهد بود. ۷- پیشنهادات رسیده در مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۳۱ در کمیسیون عالی معاملات شهرداری کرج مطرح و پس از بررسی و کنترل، برنده مناقصه اعلام خواهد شد. لازم به ذکر است شرکت‌کنندگان مجاز به حضور در جلسه بازگشایی پاکات خواهند بود. ۸- هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.

«جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۹۱۲۲۶۳۸۷۷۵ تماس و یا به سایت www.karaj.ir مراجعه نمائید./

اداره امور قراردادها و پیمانها– شهرداری کرج

یادداشت



انحصار در بازار چینی و بلور با ممنوعیت واردات

غلامرضا صفرنژاد- رئیس اتحادیه توزیع‌کنندگان بلور تهران

خرید چینی و بلور در بیشتر مواقع برای تهیه جهیزیه یا تکمیل ظروف خانه انجام می‌شود و این کالا، کالایی مصرفی نیست که افراد مجبور به خرید آن باشند؛ در نتیجه در بازار چینی به‌علت افزایش تورم شاهد رکود و افزایش قیمت‌ها هستیم.

به‌عنوان مثال یک سرویس غذاخوری افزایش نرخ ۱۰ برابری داشته است؛ بر همین اساس خریدار توان خرید ندارد و بازار در رکود می‌ماند. با گران شدن دلار و عدم تامین کالا از جانب تولیدکنندگان چینی صنف ما کمی با مشکل روبه‌رو شد. تغییر نرخ ارز صنف توزیع‌کنندگان بلور و چینی را با چالش فراوان درگیر کرده است.

کمبود نقدینگی، تورم و گرانی کالاها و رکود شدید باعث تضعیف کسب‌وکار صنف چینی و بلور شده است. این در حالی است که بسیاری از مواد اولیه موردنیاز برای ساخت چینی و بلور داخلی است؛ در نتیجه نباید آنچنان به نرخ ارز وابسته باشد.

از مسئولان می‌خواهیم به تولیدکننده کمک کنند تا هزینه تولید کاهش یابد، زیرا در نتیجه این امر، نرخ نهایی کالا متعادل و قدرت خرید مردم نیز بیشتر می‌شود.

همچنین بهتر است اتحادیه‌ها در روند قیمت‌گذاری محصولات واحدهای تولیدی حضور داشته باشند. باوجود تمام مشکلات مالیات‌های این صنف چند برابر شده است.

ممنوعیت واردات میدان را برای تولیدکنندگان داخلی باز کرده است. بیش از ۴ ماه از سال ۱۴۰۲ می‌گذرد و در وضعیت کسب‌وکار صنف ما هم مانند همه اصناف نه‌تنها بهبودی حاصل نشده، حتی بدتر هم شده است.

امسال مالیات صنف فروشندگان چینی و بلور هم مانند اصناف دیگر چند برابر شده است. چینی و بلور اساسا گران هستند و حاشیه سود آن بسیار پایین است.

باتوجه به کاهش قدرت خرید مردم و رکود بازار، فروشندگان چینی و بلور برای اینکه حساب‌شان گردش داشته باشد، مجبورند اجناس خود را با کمترین سود و حتی به نرخ خرید یا زیر نرخ به فروش برسانند. از سوی دیگر اجاره‌بهای مغازه‌ها بسیار بالا رفته است.

بی‌ثباتی نرخ ارز از دیگر مشکلات واحدهای صنفی چینی و بلورفروشان است. شرایط موجود باعث دپو شدن بیش از اندازه جنس در انبارها و مغازه‌ها شده و تمام این چالش‌ها دست به هم داده و وضعیت سختی را برای کسبه رقم زده است.

از طرفی بخش بزرگی از درآمد صنف مربوط به تهیه جهیزیه نوعروسان است، اما باوجود شرایط نامساعد اقتصادی و گرانی بیش از حد کالاها از قدرت خرید جهیزیه برای نوعروسان نیز کاسته شده است.

چالش مهم دیگری که وجود دارد ممنوعیت واردات کالا است؛ چینی و بلور جزو نخستین کالاهایی بود که در لیست ممنوعیت واردات قرار گرفت. درست است که ممنوعیت واردات در راستای حمایت از تولیدکنندگان داخلی وضع می‌شود و بعضی از تولیدکنندگان داخل قابلیت رقابت با تولیدکنندگان خارجی را دارند و محصولات‌شان از لحاظ کیفی با نمونه‌های خارجی برابری می‌کنند، اما عدم نظارت بر نرخ کالاهای تولید داخل توسط مراجع ذی‌صلاح باعث شده رقابت در بازار وجود نداشته باشد و نرخ چینی و بلور تولید داخل بیش از حد بالا برود.

این در حالی است که مواد اولیه موردنیاز برای تولید چینی و بلور در کشور به‌وفور یافت می‌شود و تولیدکنندگان در بخش تامین مواد اولیه مشکلی ندارند، اما نیاز است وزارت صمت یک زنجیره تولید و توزیع که تامین مواد اولیه، بسته‌بندی و توزیع هم در بخش عمده و هم خرده‌فروشی را شامل می‌شود راه‌اندازی کند. شاید بتوان از این طریق قیمت‌ها را کنترل و از افزایش بی‌رویه آن جلوگیری کرد.

تمام سرمایه‌گذاری‌ها در بخش تولید چینی و بلور را بخش خصوصی انجام می‌دهد و تولید این کالا کاملا بومی‌سازی شده و توانایی تامین همه نیاز داخل وجود دارد، اما باز هم بازرسی و نظارت؛ هم بر کیفیت و هم بر نرخ به‌شدت نیاز است.

اگر وزارت صمت زنجیره یادشده را راه‌اندازی کند علاوه بر اینکه کنترل بهتری در داخل صورت می‌گیرد، صادرات را هم می‌توان افزایش داد و در منطقه برندهای چینی و بلور ایران را مطرح کرد.

در واقع اگر وزارت صنعت، معدن، تجارت، اتاق اصناف و همچنین اتاق بازرگانی ایران دست به‌دست هم دهند با همکاری و پشتیبانی یکدیگر می‌توانند زنجیره قوی تولید و توزیع را تشکیل دهند و ایران را به قطب تولید چینی و بلور در منطقه خاورمیانه تبدیل کنند.

در مجموع باید گفت عدم واردات، بی‌ثباتی و افزایش نرخ ارز، گرانی بی‌حدوحصر مواد اولیه و پایین آمدن قدرت خرید مردم به رکود بازار دامن زده است. با شرایط موجود وضعیت بازار اصلا قابل‌پیش‌بینی نیست.

صمت دلایل و پیامدهای رسوب کالا در گمرکات را بررسی کرد

زخم ناسور تجارت

سود رسوب کالا در گمرکات به جیب چه کسانی می‌رود؟

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

یک داستان با چندین و چند مقصر؛ رسوب کالاها در گمرک. جمله‌ای چندکلمه‌ای که چندسالی است به‌دفعات به گوش می‌رسد و حتی گاهی به دلیل یا بهانه‌ای برای کمبود و گرانی کالا در بازار تبدیل می‌شود. رسوب کالا در گمرک به زخمی ناسور در تجارت خارجی و بازار ایران بدل شده و ظاهرا خیال خوب شدن هم ندارد. این در حالی است که به‌گفته کارشناسان تعلل در عرضه کالاهای وارداتی، گاهی مشکلات بازار مصرف را چند برابر می‌کند و افزایش رسوب کالا در بنادر هزینه‌های هنگفتی برای دولت و فعالان اقتصادی به همراه دارد؛ آسیب‌های اقتصادی که در چند سال اخیر بیشتر شده است. البته همه قوای حاکمیتی کشور نیز در زمینه رفع مشکل رسوب کالاها در گمرک اقداماتی انجام داده‌اند که تصویب لایحه «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی» در هیات دولت از جمله این اقدامات است؛ هرچند این لایحه از دی ۱۴۰۱ تا امروز هنوز به مجلس نرسیده است.

صمت در این گزارش به چرایی نبود اقدامات کارآمد در زمینه رسوب کالا در بنادر و گمرکات پرداخته و از کارشناسان پرسیده وقتی همه قوای حاکمیتی کشور برای حل مشکلات رسوب کالا در بنادر و گمرکات هم‌نظر هستند، این چه نیروی عجیبی است که گره را هر بار کورتر می‌کند؟



عکس: آیدا فریدی

سال‌هاست که یکی از چالش‌های مهم در تجارت خارجی، ترخیص کالاهای اساسی است. این در حالی است که ماندن کالاها در گمرک که دلایل مختلفی دارد، ضربه سنگینی به اقتصاد کشور وارد می‌کند. تحریم، بی‌ثباتی در سیاست‌های تجاری و ارزی، بی‌توجهی به آینده‌نگری و برنامه‌ریزی، ممکن نبودن رصد دقیق وضعیت کالاهای وارداتی و مشکلات لجستیکی مهم‌ترین عوامل ترخیص نشدن به‌موقع انواع کالاها از گمرکات به‌شمار می‌روند. در کنار این عوامل رفتار واردکنندگان پیش از اظهار کالا، زمان‌بر بودن فرآیند ثبت‌سفارش، طولانی‌شدن فرآیند تامین ارز و عدم‌امکان انتقال مالکیت کالا به واردکننده از جمله چالش‌های ترخیص‌کالا به‌شمار می‌آیند. عدم‌امکان ارائه کد رهگیری، اخذ مابه‌التفاوت نرخ ارز، تطویل فرآیندها در برخی تشریفات گمرکی، عدم‌پرداخت حقوق ورودی به گمرک توسط برخی صاحبان‌کالا، نگهداری عمدی کالا توسط واردکنندگان در محوطه گمرک از دیگر عوامل رسوب کالا در مبادی ورودی هستند. هرچند وزیر اقتصاد میزان رسوب کالا در بنادر کشور را طبیعی می‌داند، اما حداقل شواهد حکایت از ماجرای دیگری دارد؛ دپوی نهاده‌های دامی، گوشت و سایر کالاهای اساسی تنها بخشی از رسوب کالا در گمرکات است که مستقیما بر سفره ایرانیان تاثیر منفی می‌گذارد.

در هر حال رسوب بلندمدت کالا در گمرکات به مشکلی حل‌نشدنی تبدیل شده که هنوز مشخص نیست دلایل آن چیست. این در حالی است که نرخ کالای رسوب‌شده در گمرکات، در بازار داخلی بالا می‌رود؛ به‌حدی که دامداری‌ها و مرغداری‌ها با چالش مواجه می‌شوند و از طرف دیگر گاه خود صاحبان کالا نسبت به این موضوع معترض هستند. محمد رضوانی‌فر، رئیس کل گمرک اوایل خرداد امسال در بیان آمار موجودی کالاهای اساسی در بنادر و گمرکات گفت: حدود ۳.۵ میلیون تن کالا شامل گندم، ذرت، جو، سویا، برنج، شکر، دانه روغنی و روغن خام در انبارهای گمرکات مانده است. همچنین میزان رسوب کالا در شناورها و اسکله‌ها که بین ۱۰ تا ۱۱ اسکله و حدود ۳۵ تا ۳۶ شناور در لنگرگاه‌ها هستند، حدود ۲.۴ تا ۲.۵ میلیون تن است. به این ترتیب مجموع کالاهای اساسی موجود در گمرکات و بنادر و شناورها تقریبا ۶ میلیون تن برآورد می‌شود. البته این رقم نسبت به سال گذشته کمتر شده، اما روند عادی در حال طی شدن است.

ساختارها غلط است

یدالله صادقی، رئیس سابق سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران درباره روند طولانی ترخیص کالا از گمرکات به صمت گفت: واردات کالا از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی کشورها به حساب می‌آید و بنا به وضعیت موجودی کالاها دسته‌بندی و انجام می‌شود. البته باید میان واردکنندگان قانونی و کسانی که کالاهای ممنوعه را وارد کرده‌اند و امروز به‌دنبال فشار آوردن به گمرک برای ترخیص این کالاها هستند، تفاوت قائل شد، چراکه عده‌ای از این آشفته‌بازار بهره‌برداری می‌کنند.

وی با اشاره به ساختارهای غلط موجود در روند ترخیص کالا بیان کرد: وقتی ساختار گمرکی و بازرگانی کشور ایراد دارد و این ایرادات تحت تاثیر تحریم‌ها مضاعف شده، نمی‌توان مشکلات را با محاکمه کردن و پاسکاری مسئولیت بین نهادها و ارگان‌ها حل کرد. ساختارهای فعلی در دولت‌های مختلف عدم کارآیی خود را ثابت کردند. دولت فعلی نسبت به رسوب کالا در گمرک، ترخیص طولانی‌مدت و فساد کالا در دوره‌های گذشته انتقاد بسیاری داشت. اکنون مسئولان قضایی آن زمان، مسئولان اجرایی این زمان شدند، اما هیچ تفاوتی حاصل نشده است. البته در دوره فعلی رئیس قوه قضاییه و دادستان‌ها به این موضوع ورود می‌کنند و نظارت خوبی دارند، اما متاسفانه باوجود ورود قوه قضاییه، نهادهای امنیتی و توجه مسئولان ارشد کشور به این موضوع شاهد هیچ اتفاق مثبتی نبوده‌ایم و هر روز اخباری را در زمینه ضایع شدن کالا در گمرکات می‌شنویم.

> بخش بزرگی از مشکلات گمرک در روند ترخیص کالا ناشی از تحریم‌ها است

تحریم با گمرک چه کرد؟

صادقی ضمن تاکید بر اینکه بخش اعظمی از مشکلات رسوب کالا در گمرکات ناشی از تحریم است، افزود: اگر در چرخه ترخیص کالا از گمرک مشکلاتی وجود دارد بخش اعظم آن ناشی از تحریم‌ها است. در واقع تجار به‌دلیل فشارهای ناشی از تحریم نتوانستند از روند قانونی، واردات کالا را پیگیری کنند و به فرآیندهای فرعی در واردات روی آورند. بی‌شک تاثیر تحریم‌ها بر اقتصاد، گمرک و ترخیص کالاها که افزایش ناجوانمردانه نرخ تمام‌شده کالا و در نتیجه افزایش تورم ناشی از واردات است، در جامعه و سفره‌های مردم نمایان می‌شود.

رئیس سابق سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران با اشاره به افزایش واردات در گذشته بیان کرد: ترخیص بدون واردآمدن خسارت به کالا تا زمان رسیدن به‌دست مصرف‌کننده حاصل یک سیستم اداری و قانونی منظم است. در گذشته عادت به واردات از گمرکات و بنادر داشتیم، این در حالی است که اکنون برای واردات ضروری‌ترین کالاها نیز اقداماتی انجام نمی‌شود.

وی در ادامه گفت: بدنه گمرک و دستگاه‌های اجرایی مانند وزارت صمت، بهداشت و... کاملا توانایی مهندسی و بازمهندسی روش‌های واردات و صادرات را با همین شرایط تحریمی دارند و می‌توانند هزینه‌های مربوط به واردات را ارزیابی کنند و ریسک آن را به پایین‌ترین حد ممکن برسانند، اما باید اراده‌ای در دستگاه‌های مسئول وجود داشته باشد.



صادقی ضمن تاکید بر اینکه باید از نظرات بخش خصوصی در سیاست‌گذاری در زمینه روند ترخیص کالا استفاده کرد، افزود: نهادهای خصوصی مانند اتاق بازرگانی، انجمن‌ها و تشکل‌های صنفی دخیل در امر تولید و صادرات می‌توانند کمک‌های خوبی به دستگاه‌های تصمیم‌گیر کنند، اما استفاده درستی از این کمک‌ها صورت نمی‌گیرد؛ در حالی که تاجر باید در مشکلاتی که پیش می‌آید پاسخگو باشد. این در حالی است که به‌عقیده من تجار هیچ تقصیری ندارند و در پیچ‌وخم بروکراسی اداری گیر کرده‌اند.

از لایحه خاک‌خورده چه خبر؟

رئیس سابق سازمان صنعت، معدن و تجارت استان تهران درباره لایحه پیشنهادی «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی» اظهار کرد: هر لایحه و برنامه‌ای اگر با نظر بدنه کارشناسی دستگاه مربوطه و مهم‌تر از آن نظرات بخش خصوصی آماده شده باشد، تاثیرگذار است. در واقع اگر در تدوین این لایحه از نظرات بخش خصوصی واقعی استفاده شده باشد، بی‌شک تاثیرگذار است، اما متاسفانه بسیاری از نظرات نیز دستکاری می‌شوند.

مردم هزینه تاخیر در ترخیص کالا را می‌پردازند

مسعود دانشمند، رئیس پیشین اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات در بیان عوامل عمده رسوب کالا در گمرک به صمت گفت: تاخیر در صدور مجوزهای کنترل‌های گمرکی توسط سازمان‌های مختلف، ناتوانی در پرداخت هزینه‌های گمرکی توسط صاحب کالا و عدم پرداخت بهای کالا ۳ عامل مهم رسوب کالا در گمرکات هستند.

وی با اشاره به ضرورت وجود بیمه‌ای برای جبران خسارت‌ها اظهار کرد: بهتر است بیمه‌نامه‌ای برای جبران خسارت‌های احتمالی عدم پرداخت به‌موقع هزینه‌های گمرکی وجود داشته باشد. برای مثال تاجران ۳ ماه برای تامین هزینه‌های گمرکی مهلت داشته باشند و به‌ازای آن نیز یک بیمه‌نامه دریافت کنند.

دانشمند درباره لایحه پیشنهادی «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی» اظهار کرد: وقتی ارز لازم را برای ترخیص کالا نداریم و مشکلات ریشه‌ای در بدنه سازمان‌های مربوطه وجود دارد، این لایحه‌ها چه کمکی می‌تواند بکند؟

راهکار چیست؟

رئیس پیشین اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات در بیان راهکاری برای بهبود وضعیت فعلی افزود: یک بروکراسی سنگین نیاز است تا گمرک کمی چابک‌تر عمل کند. گمرک باید برای هر مرحله از روند ترخیص زمان دقیقی تعیین کند.

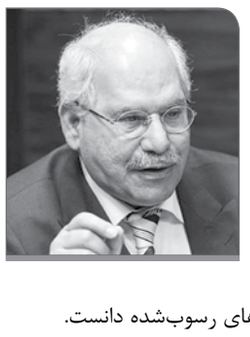
گذری بر آثار منفی

دانشمند با اشاره به آثار منفی رسوب کالا در گمرکات اظهار کرد: وقتی کالا در گمرک رسوب می‌کند، انباردار هزینه انبارداری، گمرک عوارض و... دریافت می‌کنند؛ در نتیجه نرخ تمام‌شده کالا بالا می‌رود و در نهایت با افزایش نرخ محصولات مردم باید هزینه این حکمرانی غیرفعال را بپردازند.

رئیس پیشین اتاق بازرگانی مشترک ایران و امارات درباره زمان شروع افزایش رسوب کالاها در گمرکات بیان کرد: از زمانی که هزینه‌های گمرکی افزایش یافته، بازرگانان ما نقدینگی لازم برای پرداخت آن را ندارند، به همین دلیل رسوب کالا شدت گرفته است.

آسیب اقتصادی سه‌جانبه

این فعال تجاری با اشاره به تعریف کالاهای رسوبی گفت: درباره مسئله رسوب کالا در گمرک چند دیدگاه وجود دارد؛ در دیدگاه اول هر کالایی که به‌تازگی وارد گمرک شده باشد یا مدتی در بنادر، مناطق آزاد، مناطق ویژه و اماکن گمرکی باقی بماند، جزئی از کالاهای رسوبی محسوب می‌شود. به این بخش از کالاها، موجودی گمرکات نیز گفته می‌شود و لزوما همه آنها کالاهای رسوبی نخواهند بود.



اما براساس دیدگاه دوم کالاهای رسوبی در گمرکات تنها به کالاهایی گفته می‌شود که به هر دلیلی امکان اظهار به گمرک و ترخیص را پیدا نکرده‌اند. از نظر گمرک کالاهای ترخیص‌نشده را می‌توان کالاهای دپوشده یا کالاهای رسوب‌شده دانست.

دانشمند با تاکید بر آسیب اقتصادی رسوب کالا در گمرکات گفت: تاخیر در ترخیص به هر دلیلی که باشد، ضربه سنگینی به اقتصاد کشور وارد می‌کند، چراکه از ورود کالا در زمان مشخص و موردنیاز بازار جلوگیری می‌کند و با به‌هم خوردن تعادل میان عرضه و تقاضا، نرخ کالا بالا می‌رود. همچنین گاهی با فاسد شدن کالا، زیان اقتصادی جدی به واردکننده و دولت وارد می‌شود و واردکننده با پرداخت جریمه انبارداری متضرر این جریان است.

> مردم باید هزینه حکمرانی غیرفعال ناشی از رسوب کالا در گمرکات را با افزایش نرخ کالا بپردازند

سخن پایانی

زخم بهبودنیافته رسوب کالا در گمرک، با هر بازدیدی سر باز می‌کند و هر سازمان تقصیر را به گردن دیگری می‌اندازد. در نهایت نیز شهروندان با پرداخت هزینه‌های سنگین تاوان بروکراسی‌های پیچیده اداری را می‌دهند. در نتیجه این روند آن دست‌های پشت پرده روز به روز پولدارتر و مابقی روز به روز فقیرتر می‌شوند. در پیگیری‌های این گزارش نیز مقصر اصلی را نیافتیم، اما به‌نظر می‌رسد از بین رفتن کالا در گمرکات کارگردانان بسیاری دارد که دل‌شان نمی‌خواهد صحنه را ترک کنند!

مصوبه «رسوب کالا» به مجلس و شورای اقتصادی سران قوا نرسید

غبار فراموشی بر لایحه ساماندهی گمرکات

گروه تجارت
editor@smtnews.ir

چندی پیش، وزیر اقتصاد از کاهش رسوب کالا در بنادر کشور خبر داد و با این حال اما، انتشار اخباری همچون ماجرای رسوب ۱۱۰ تن گوشت یخزده برزیلی نشان از رسوب مصوبه دولت برای کالاهای رسوبی دارد. موضوع رسوب کالا در بنادر و گمرکات از جمله مسائل مشکل‌ساز در تجارت خارجی و به‌تبع بازار ایران است که مثل یک زخم کهنه هرازگاهی هنگام بازدید یک مقام مسئول سر باز می‌کند.

به‌طورکلی، رسوب کالا چگونه شکل می‌گیرد و آیا راهکار اجرایی برای رفع این معضل وجود دارد؟!

صمت برای پاسخ به این سوالات، با مروری کوتاه بر یکی از گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تحت‌عنوان «گزارش نظارتی بررسی پدیده رسوب کالا در گمرکات» به شرایط روز رسوب کالا در انبارها و آسیب‌های اقتصادی ناشی از این رسوب کالا پرداخته است.



عکس: صمت

این میزان رسوب کالا در بنادر طبیعی است

سید احسان خاندوزی درباره حجم رسوب کالا در بنادر کشور گفت: «در سال حدود ۱۶۰ میلیون تن کالای صادراتی و وارداتی وارد مرزها و گمرکات کشور می‌شود؛ از این رقم، حدود ۵۰۰ هزار تن به‌صورت رسوب در ایامی از سال وجود دارد که بعد از واردات کالای جدید در کشور توزیع می‌شود؛ به‌عبارت‌دیگر، حجم رسوب کالا در سال معادل حدود سه‌هزارم مجموع تجارت در ایران است و رویه متعارفی در فرآیندهای کالاهای تجاری و گمرکی کشور محسوب می‌شود.» هرچند وزیر اقتصاد، میزان رسوب کالا در بنادر کشور را طبیعی می‌داند؛ اما حداقل شواهد، حکایت از ماجرای دیگری دارد؛ دپوی نهاده‌های دامی، گوشت و سایر کالاهای اساسی تنها بخشی از رسوب کالا در گمرکات است که به‌شکل مستقیم بر سفره ایرانیان تاثیر منفی می‌گذارد.

بلاتکلیفی لایحه پیشگیری از رسوب کالا

بازدید سرزده رئیس قوه قضاییه از بنادر استان مازندران در خرداد امسال بود که موجب شد تا بار دیگر معضل جدی رسوب کالاهای اساسی، رسانه‌ای شود. پس از این بازدید سرزده بود که محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهوری، وزیر اقتصاد را مکلف کرد ظرف یک‌ماه، مشکلات و نارسایی‌های موجود در گمرکات را حل‌وفصل کند. سید احسان خاندوزی اما در حاشیه بازدید از گمرک و انبارهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام‌خمینی، از کاهش قابل‌توجه رسوب کالا در بنادر کشور خبر داد. روایت غالبی که به‌طورمکرر در جریان بازدیدهای مرسوم مقامات مسئول از پدیده رسوب کالا، مطرح می‌شود، این است که باوجود نیاز بازار به کالاهای اساسی، به‌دلیل پیچیدگی‌ها و سختگیری‌های اداری، امکان ترخیص کالا به‌وجود نمی‌آید و این موضوع موجب فساد کالاهای اساسی در گمرکات و مبادی ورودی کشور می‌شود؛ بدین‌ترتیب، ضمن اینکه سرمایه کشور از بین می‌رود، حتی در مواردی، فاسد شدن این کالاها موجب تخریب انبارها و سرایت فساد به سایر کالاها نیز می‌شود. این در حالی است که حدود یک سال پیش، اوایل مرداد سال گذشته، شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به موضوع ساماندهی واردات از طریق تقویت نظام ثبت سفارش و بکارگیری سازکارهایی برای جلوگیری از رسوب کالا در گمرکات ورود کرده و تصمیماتی در این زمینه نیز به‌تصویب رسیده است.

در ادامه، لایحه پیشنهادی دولت برای پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها دی به تصویب هیات دولت رسید؛ طبق توضیحات منتشرشده، در این لایحه انضباط‌بخشی به فرآیند تجاری کشور با رویکرد جلوگیری از دپوی کالاها در گمرکات کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی از طریق «الزام به ثبت سفارش / ثبت آماری»، «کنترل ثبت سفارشات کالاهای وارداتی براساس منابع ارزی کشور» و «ایجاد هماهنگی بیشتر و جلوگیری از رسوب کالا در کشور» پیش‌بینی شده است. باتوجه به ضرورت این موضوع و مواجهه مستقیم مقامات عالی نظام با پدیده رسوب کالا، انتظار می‌رفت شاهد طرح آن در شورای اقتصادی سران قوا باشیم، اما گویا حتی این لایحه تاکنون به مجلس شورای اسلامی نیز ارائه نشده و در حال حاضر سرنوشت مبهمی پیدا کرده است. شواهد بیانگر آن است که باوجود گذشت یک سال از این اخبار، این مصوبه نیز خود به‌نوعی درگیر رسوب شده؛ به‌گونه‌ای که باوجود تصویب لایحه پیشنهادی «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی» در دی سال گذشته از سوی هیات دولت، این مصوبه هنوز به مجلس ارائه نشده است. این مصوبه در حال حاضر در راهروهای دولت و در کمیسیون‌های مختلف دولت دست به‌دست می‌شود و گویا به‌دست فراموشی سپرده و بایگانی شده است.

معضل رسوب کالا همچنان پابرجاست

انتشار برخی اخبار همچون ماجرای رسوب گوشت‌های یخزده برزیلی نشان می‌دهد، معضل رسوب کالا همچنان پابرجاست و شاهد تغییری در این رویه نیستیم. از طرف دیگر، بررسی تاریخی موضوع رسوب کالا نشان می‌دهد که هرگاه کشور با سردرگمی در حوزه سیاست‌گذاری ارزی مواجه بوده، به فاصله زمانی اندکی، با اخباری از جنس معضل رسوب کالا و فاسد شدن کالاهای اساسی در بنادر روبه‌رو می‌شویم.

بررسی‌ها نشان می‌دهد باوجود تاثیر قابل‌توجه بازدیدهای میدانی مسئولان دستگاه‌های اجرایی و نظارتی بر جلب توجه به موضوع رسوب کالا، به‌منظور حل ریشه‌ای معضل رسوب کالا، باید در حوزه قانون‌گذاری و نظارت بر اجرای قوانین موجود، اقداماتی در دستورکار قرار گیرد؛ موضوعی که از قرار معلوم، مقدمات آن در دولت پیگیری شده، اما به‌طرز مشکوکی متوقف مانده است.

▣ رسوب ۱۱۰ تن گوشت یخزده برزیلی

در سایه تعلل دولت درباره ارائه لایحه پیشگیری از رسوب کالا همچنان این معضل قدیمی خبرساز است. افزایش نرخ کالاهای اساسی، بر هیچ فرد و نهادی حتی دولتمردان و مجلس‌نشینان پوشیده نیست؛ رشد قیمتی که علاوه بر افزایش هزینه‌های جاری و تورم جهانی، بیشتر به‌دلیل نبود تعادل عرضه و تقاضا در ایران تشدید می‌شود. یکی از مواردی که دولت را قادر می‌سازد، عرضه و تقاضا را مدیریت کرده و روی نرخ کالاها نظارت بیشتری داشته باشد، واردات کالاهای اساسی بوده که به‌شکل مستقیم بر زندگی مردم اثرگذار است. به‌عنوان‌مثال، در ماه‌های اخیر شاهد افزایش نرخ گوشت و مرغ بوده‌ایم، هرچند برخی کارشناسان اقتصادی این امر را تاثیر حذف ارز ترجیحی مرتبط می‌دانند، اما بررسی دقیق ماجرا نشانگر نبود تعادل در عرضه و تقاضا است که صفوف خرید مرغ و گوشت نیز مهر تاییدی بر این ادعا است.

عجیب اینجاست که در همین مدت، ۱۱۰ تن گوشت برزیلی یخزده به مدت یک سال در بنادر کشور وجود داشته؛ اما عزمی برای ترخیص این کالای اساسی وجود نداشته و نتیجه واردات دیرهنگام گوشت منجمد یخزده، افزایش قیمت عجیب‌وغریب این محصول بوده است، به‌گونه‌ای که در حال حاضر گوشت کشتار روز با نرخ کمتر از ۴۰۰ هزار تومان در دسترس نیست.

از سوی دیگر، به‌عقیده برخی کارشناسان صنایع‌غذایی، انبارداری گوشت یخزده موجب کیفیت نامطلوب آن شده و در نهایت مواد مغذی آن که برای سلامتی بدن مفید است، حذف می‌شود.

عوامل رسوب کالا در بنادر

در سال گذشته، افزایش نرخ ارز تخصیصی به کالاهای اساسی از ۴ هزار و ۲۰۰ تومان به ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان و موضوع تامین نقدینگی و سرمایه در گردش، چالش‌های جدی برای شرکت‌های واردکننده کالاهای اساسی ایجاد کرد؛ وضعیت به‌گونه‌ای رقم خورد که حتی سیستم بانکی نیز نتوانست در این‌باره کمک قابل‌توجهی داشته باشد. از طرفی، ثبت سفارش کالاهای اساسی توسط وزارت صمت و جهاد کشاورزی به‌دلیل شرایط حاکم بر جهان به‌ویژه جنگ روسیه و اوکراین افزایش یافت؛ به‌همین‌دلیل رسوب کالاهای اساسی در گمرکات کشور افزایش یافت و آبان سال گذشته به رقم بی‌سابقه ۴ میلیون تن رسید.

گاهی تعداد زیادی کشتی در لنگرگاه بندر امام‌خمینی (ره) هستند و روزانه مجبور به پرداخت حدود ۳۵ تا ۴۰ هزار دلار دموراژ هستند؛ در محاسبه هزینه دموراژ با فرض آنکه تخلیه کشتی با محموله ۶۰ هزار تن فقط یک روز بیشتر از حالت معمول طول بکشد، رقمی معادل ۴۰۰ هزار دلار هزینه مازاد به بیت‌المال تحمیل خواهد شد. با لحاظ نرخ دلار نیمایی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی، هزینه مازاد تحمیلی به‌ازای توقف هر کشتی بیش از یک میلیارد تومان در روز خواهد بود. علاوه بر این، نبود هماهنگی و ارتباط سامانه‌ها، میان سازمان اموال تملیکی، گمرک و سازمان بنادر، اطلاع از موجودی انبارها و کشتی‌های موجود در بنادر و بار آنها را با چالش روبه‌رو کرده است.

▣ عدم‌اتصال سازمان اموال تملیکی و گمرک به سامانه جامع تجارت

در همین رابطه، رسولی‌فاضل، نماینده قوه قضاییه و عضو هیات‌عالی نظارت سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی گفت: تاکید بر یک موضوع بیشتر است و آن هم عدم‌اتصال سازمان اموال تملیکی و گمرک به سامانه جامع تجارت است. با بررسی انجام‌گرفته، تنها بندر شهید رجایی به سامانه جامع تجارت متصل است؛ اما گمرک و سازمان اموال تملیکی به این سامانه متصل نیستند. اگر این دستگاه‌ها ذیل سامانه جامع تجارت به هم متصل باشند، درباره کالاهایی که در انبار موجود است و کالاهایی که تعیین‌تکلیف شده، باخبر می‌شوند.

▣ گزارش بازوی پژوهشی مجلس

همچنین، طبق گزارش بازوی پژوهشی قوه مقننه، در قوانین و مقررات کشور، تعریف مشخصی از کالای رسوبی یا رسوب کالا در گمرک وجود ندارد؛ اما در برداشت عمومی، اقلامی که مدت زیادی در بنادر، اماکن یا انبارهای گمرکی دپو شده باشند، در زمره کالای رسوبی محسوب می‌شوند. آن‌گونه که کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی روایت کرده‌اند؛ به‌طورکلی، اقلام موجود در انبارهای گمرکی یا اساسا هنوز به گمرک اظهار نشده‌اند (طبق قانون امور گمرکی، بدون محاسبه مدت زمان اظهارنظر قطعی گمرک، مهلت ۵ ماهه‌ای برای توقف کالا در گمرکات در نظر گرفته شده) یا اینکه متروکه یا ضبطی هستند (طبق استعلامات گمرک، کالا فاقد مجوزهای لازم برای ورود به کشور تشخیص داده شده یا اینکه شامل اقلام ممنوعه، قاچاق یا دارای حکم قضایی است).

البته حالت دیگری برای کالاهای موجود در گمرکات وجود دارد؛ ممکن است صاحب کالا، تشریفات گمرکی را طی کرده و در این شرایط، مهلت یک‌ماهه‌ای دارد تا با ترخیص از گمرک، از متروکه شدن کالا جلوگیری کند، در این حالت ممکن است به هر دلیلی مهلت درنظر گرفته شده با موافقت گمرک تمدید شود و کالا در گمرک بماند. یکی از علل رایج ماندگاری کالا در گمرکات این است که باوجود اتمام مهلت‌های مقرر، کالا نه به گمرک اظهار شده و نه اینکه متروکه محسوب شود؛ برخی از این اقلام، اساسا فاقد ثبت سفارش بوده، به کشور وارد می‌شوند و سپس با پیگیری‌های مکرر و ایجاد فشار بر نهادهای مربوطه، به‌صورت موردی مجوز ورود به کشور اخذ می‌کنند؛ برخی دیگر از این اقلام، دارای ثبت سفارش هم هستند، اما در تخصیص و تامین ارز ناکام مانده‌اند و به‌همین‌دلیل در گمرکات ماندگار شده‌اند.



▣ اخلال در نظام ثبت‌سفارش

براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، یکی از اصلی‌ترین علل بروز مشکل رسوب کالا در گمرکات، صدور و تایید ثبت سفارش توسط سازمان‌های ذی‌ربط بدون توجه به محدودیت‌های ارزی و سقف مورد نیاز کشور است. بررسی‌ها نشان می‌دهد در تایید مجوز ثبت‌سفارش از سوی دستگاه‌های مذکور نه‌تنها سقف تعیین‌شده، رعایت نمی‌شود؛ بلکه در مواردی، چندین‌برابر بیشتر از نیاز استراتژیک کشور نیز ثبت‌سفارش صادر شده است. بنابراین، مقادیر زیادی کالا با اخذ ثبت سفارش، وارد انبارهای گمرکی می‌شوند، اما به‌دلیل عدم‌تخصیص، تامین یا تایید منشأ ارز، امکان ترخیص نخواهند داشت؛ در حالی که در بیشتر موارد، ارز موردنیاز واردات نیز از کشور خارج شده است.

سخن پایانی

نمایش تصاویر کالاهای اساسی که پس از مدت طولانی حضور در انبارها، در آستانه نابودی قرار دارند؛ در شرایطی که عرضه و تقاضا در بازار به‌هم‌خورده و تولیدکنندگان گاهی با کمبود و گرانی همین کالاها روبه‌رو هستند، حکایت دردناک و عجیبی است که گاهی افکار عمومی را به نظام حکمرانی اقتصادی ناامید می‌کند. موضوعی که بار دیگر با بازدید سرزده رئیس قوه قضاییه از بنادر استان مازندران، موضوع کالاهای رسوبی را در رسانه‌ها برجسته کرد.

رسوب کالا و ماندگاری کالاهای اساسی و احتمال ایجاد چالش‌های ناشی از رسوب می‌تواند آسیب مالی به دولت و شرکت‌های ذی‌نفع وارد کند؛ بنابراین به‌نظر می‌رسد، اجرای لایحه «پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی»، می‌تواند آسیب‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از رسوب کالا در بنادر و گمرکات کشور را کاهش دهد و دسترسی به اهداف شعار «مهار تورم و رشد تولید» را تسهیل کند.

بازدید سرزده رئیس قوه قضاییه از بنادر استان مازندران در خرداد امسال موجب شد بار دیگر معضل جدی رسوب کالاهای اساسی، رسانه‌ای شود

در سایه تعلل دولت در ارائه لایحه پیشگیری از رسوب کالا، همچنان این معضل قدیمی خبرساز است

افزایش نرخ ارز کالاهای اساسی از ۴ هزار و ۲۰۰ تومان به ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان، چالش‌های جدی برای واردکنندگان ایجاد کرد

برنج صدرنشین واردات شد



سخنگوی کمیسیون توسعه تجارت خانه صمت بااشاره به اینکه در بهار امسال، صادرات ایران به پاکستان نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۵۷ درصد رشد داشته، گفت: عمده کالاهای صادراتی ایران به پاکستان مشتقات نفتی، گاز مایع، محصولات پتروشیمی، لوازم خانگی و... و بیشترین واردات ایران از پاکستان، برنج بوده است.

به‌گزارش ایسنا، براساس توضیحات سید روح‌اله لطیفی، سخنگوی کمیسیون توسعه تجارت خانه صنعت، معدن و تجارت، در سال ۱۴۰۱ بیش از ۴ میلیون و ۲۸۵ هزار تن کالای غیرنفتی به ارزش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون دلار بین ایران و پاکستان تبادل شد که این میزان نسبت به سال قبل به‌ترتیب به‌لحاظ وزنی و ارزشی با رشد ۳۰ و ۴۸ درصدی همراه بوده است.

از تجارت ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون دلاری ایران و پاکستان در سال گذشته، بیش از ۳ میلیون و ۵۳۸ هزار تن کالا به ارزش یک میلیارد و ۴۸۸ میلیون و ۱۶۱ هزار دلار سهم صادرات ایران به پاکستان و ۷۴۶ هزار و ۷۰۰ تن کالا به ارزش ۸۴۱ میلیون و ۸۱۸ هزار دلار سهم واردات ایران از پاکستان بوده است.

بر این اساس، صادرات ایران به پاکستان در سال گذشته نسبت به سال ۱۴۰۰ به‌ترتیب به‌لحاظ وزنی و ارزشی ۱۸ و ۲۰ درصد رشد داشته و واردات ایران از پاکستان نیز ۱۱۹ درصد در وزن و ۱۷۰ درصد در ارزش افزایش داشته است.

▣ جزئیات تجارت ایران و پاکستان در بهار امسال

همچنین، در بهار ۱۴۰۲ صادرات ایران به پاکستان به ۹۶۸ هزار تن کالا به ارزش ۴۳۸ میلیون دلار رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۷ درصد رشد داشته است. همچنین، واردات ایران از پاکستان با ۱۴۰ هزار و ۴۴۳ تن به ۱۷۶ میلیون دلار رسیده که به‌دلیل محدودیت در واردات برنج در امسال نسبت به مدت مشابه کاهش ۱۰ درصدی داشته است.

▣ چه کالاهایی به پاکستان صادر می‌کنیم؟

براساس اظهارارت سخنگوی کمیسیون توسعه تجارت خانه صنعت، معدن و تجارت، عمده کالاهای صادراتی ایران به پاکستان مشتقات نفتی، گاز مایع، محصولات پتروشیمی، انواع روغن صنعتی و روغن موتور، میوه و تره‌بار، صیفی و سبزی، مصالح ساختمانی، محصولات فولادی، کاشی و سرامیک، لوازم‌خانگی، کود، قیر، حلال‌ها و مواد شیمیایی، شوینده‌ها و محصولات آرایشی و بهداشتی، محصولات پلاستیکی، لوله و شیلنگ، لاستیک و تیوپ خودرو و موتورسیکلت، پوست دباغی‌شده، کاغذ، دستمال‌کاغذی، نخ و پارچه، فرش و موکت، پوشاک و کفش، شیشه و آینه، یخچال، اجاق‌گاز، گاوصندوق، کولر، لوازم‌آشپزخانه، سیم و کابل، لوستر و ... بودند.

در این میان، نزدیک به ۸۰ درصد واردات ایران از پاکستان در فصل بهار انواع برنج بوده که ۱۴۰ میلیون دلار از واردات ۱۷۶ میلیون دلاری ایران از این کشور را به خود اختصاص داده است. بعد از برنج، دام زنده و گوشت با ۱۴.۵ میلیون دلار، انبه با ۱۲.۲ میلیون دلار و کنجد با ۶.۹ میلیون دلار قرار دارند و موز، نخ و پارچه، لوله‌های بدون درز، ماشین‌آلات بسته‌بندی و ماشین‌آلات مکانیکال صنعتی از دیگر کالاهای واردشده از پاکستان به ایران در فصل بهار بودند.

سخنگوی کمیسیون توسعه تجارت خانه صنعت، معدن و تجارت، همچنین، ابراز امیدواری کرده است که با سفر وزیر خارجه به پاکستان، شاهد اجرایی شدن تفاهمنامه‌ها و تصمیمات ۲ کشور مبنی بر تجارت آزاد بین ۲ کشور، تسهیل تردد در حمل کالا، فعال شدن کریدور غرب به شرق، تقویت امنیت مرزها، بهره‌گیری از ظرفیت کریدور ریلی و جاده‌ای اکو و تقویت مرزها و بازارچه‌های تجاری باشیم و در آینده‌ای نزدیک به تجارت ۵ میلیارد دلاری بین ۲ کشور نزدیک شویم.

▣ ماجرای تجارت آزاد با پاکستان چیست؟

گفتنی است، در آذر سال گذشته از سرگیری اجرای موافقتنامه ترجیحی بین ایران و پاکستان که در سال ۱۳۸۲ منعقد شده بود، خبرساز شد. اما از سال ۱۳۹۷ واردات بیش از ۲۰۰۰ قلم کالا ممنوع شد و خیلی از کالاهای موجود در توافقنامه ترجیحی ایران و پاکستان نیز در این لیست قرار گرفتند. اما با این موافقتنامه، واردات تمام کالاهای مرتبط با نظام ترجیحی با پاکستان که در سال ۱۳۹۷ ممنوع شده بود، رفع ممنوعیت شد. البته باتوجه به اظهارات لطیفی، به‌نظر می‌رسد که این تفاهمنامه هنوز اجرایی نشده است.

از سال ۱۳۹۷ و در پی مشکلات ارزی در کشور، واردات بیش از ۲۰۰۰ قلم کالا تحت‌عنوان کالاهای غیرضروری و لوکس ممنوع شد؛ از جمله مهم‌ترین این کالاها می‌توان به خودرو، لوازم‌خانگی، پوشاک و اسباب‌بازی اشاره کرد.

یادداشت

تهدیدی به نام «بدمسکنی»



عادل سجودی
جامعه‌شناس شهری

بخش مسکن به‌دلیل اهمیتی که در بعد خانوار و نیز در بعد اقتصاد کلان دارد، برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در آن از اهمیت بالایی برخوردار است. این بخش از یک‌سو، مهم‌ترین دارایی خانوار محسوب می‌شود و از سوی دیگر، به‌لحاظ بعد اقتصاد کلان، یکی از اصلی‌ترین مقاصد سرمایه‌گذاران و همچنین موتور محرکه بخش گسترده‌ای از صنایع کشور به‌شمار می‌رود؛ بنابراین پیچیدگی‌های اقتصاد مسکن نشان‌دهنده ضرورت توجه و ریشه‌یابی دقیق شاخص‌های آماری این بخش است.

گسترش فقر مسکن در ایران در شرایطی رخ می‌دهد که سایر کشورهای جهان تجربیات متنوعی برای مهار فقر مسکن اجرا کرده‌اند. برای مثال، یک‌چهارم اهالی پاریس در مسکن اجتماعی زندگی می‌کنند؛ خانه‌های دولتی که با اجاره‌بهای نازل در اختیار اقشار فقیر و متوسط قرار داده می‌شود. مدیران فرانسوی می‌گویند که نه‌تنها بنا دارند تعداد واحدهای مسکن اجتماعی را افزایش دهند، بلکه با ساخت این واحدهای مسکونی در مناطق مرفه شهر پاریس تصمیم دارند که پاریس را از حالت شهری مرفه‌نشین خارج و به شهری برای تمام شهروندان تبدیل کنند.

فرازونشیب‌هایی که بازار ملک در این چندساله در ایران تجربه کرده، باعث شده است تا میزان سرمایه‌گذاری‌ها شیب نزولی به خود بگیرد و شاهد خروج سرمایه از این بازار مهم و حیاتی باشیم.

از سوی دیگر، افزایش روزافزون قیمت‌ها باعث شد تا بخش زیادی از اقشار کم‌درآمد، دیگر توانایی خرید خانه را نداشته باشند؛ همین موضوع نیز انگیزه سرمایه‌گذاری در بخش مسکن را کاهش داده است.

متاسفانه حجم زیاد تقاضا در بازار ملک باعث ایجاد تورم در بخش اجاره‌بهای مسکن شده است، اما همچنان هیچ اقدام مناسبی برای نجات این بازار از بن‌بست نشده که این اتفاق روزبه‌روز در حال تشدید شدن است. تا زمانی که عرضه و تقاضا در بازار اجاره متعادل نباشد، انتظار نمی‌رود که وضعیت بازار در مسیر درستی قرار بگیرد.

شاید اکثریت مردم مسکن را به موضوع اقتصاد مرتبط بدانند، اما اگر این موضوع را مفهومی‌تر نگاه کنیم، درمی‌یابیم که مسکن رابطه نزدیکی با ناهنجاری‌های اجتماعی دارد. زمانی که خرید و حتی اجاره خانه برای بخش زیادی از مردم جامعه در دسترس نباشد، حاشیه‌نشینی و بدمسکنی را پدید می‌آورد که این موضوع به‌خودی‌خود، چالش‌های متعددی را برای سلامت جامعه به‌همراه دارد.

این روزها بحث کاهش قدرت خرید و اجاره مسکن به‌ویژه در کلانشهرها به‌دلیل بالا رفتن سرسام‌آور قیمت‌ها، از موضوع‌هایی است که در صدر اخبار قرار گرفته و به پیامدهای آن اشاره شده است.

تهیه یک سرپناه معقول یکی از نخستین نیازهای انسانی برای ادامه حیات بوده که معانی عمیقی در آن نهفته است و هر جامعه‌ای در تمامی دنیا باتوجه به شرایط خود، برنامه ویژه‌ای برای رفع مشکلات این بازار مهم و حیاتی به‌کار برده است.

تهیه مسکن مناسب برای شهروندان از یک‌سو با بخش‌های مختلف اقتصاد خرد و کلان مرتبط بوده و از سوی دیگر، با رفاه و امنیت اجتماعی در ارتباط است؛ اما متاسفانه به‌دلیل نبود برنامه‌های دقیق و کاربردی در حوزه مسکن، کشور ما توفیق چندانی در رفع نیاز مسکن نداشته و گاهی با عملکردهای بیجا و بی‌برنامه، ضربه‌های اجتماعی و اقتصادی زیادی را به شهروندان تحمیل کرده است که از آن جمله می‌توان به سوداگری زمین و آسیب‌های اجتماعی به‌ویژه حاشیه‌نشینی نیز اشاره کرد.

حاشیه‌نشینی می‌تواند به یک بحران تبدیل شود، چراکه بیشتر جمعیت آن را جوانان تشکیل داده‌اند. شهرک‌سازی‌های مختلف اگر باتوجه به موضوع رفاه و امنیت ساخته می‌شد، می‌توانست شروع نوعی توسعه اقتصادی ـ اجتماعی باشد، اما اکنون تبدیل به یکی از نقاط بحرانی شده است.

این شهرک‌ها یکی از بسترهای وسیع ناهنجاری‌های اجتماعی است که در صورت تداوم می‌تواند یک کشور را با بحران بزرگی روبه‌رو کند. حاشیه‌نشینان در طول سال‌های گذشته نه‌تنها هیچ‌گاه آن‌چنان‌که باید موردحمایت دولت و گروه‌های سیاسی حاکم قرار نگرفتند، بلکه با تغییر دولت‌ها و مدیریت‌های شهری نیز همچنان با مشکل‌های بسیاری مواجه بودند.

خلاف وجود مسائل و مشکلات ناشی از شرایط حاکم بر بخش مسکن از جمله نرخ رشد بالای جمعیت، کمبود سرمایه و مشکل‌های ناشی از کمبود مصالح ساختمانی، بخش عمده‌ای از ناتوانی برنامه‌های مسکن را می‌باید در چگونگی تدوین فرآیند برنامه‌ها جست‌وجو کرد.

برای افزایش توان خانوارها در دستیابی به مسکن، باید با اتکا بر سیاست‌های دقیق و حفظ انضباط پولی از افزایش بی‌دلیل و بی‌برنامه نقدینگی سرگردان جلوگیری کرد. با ایجاد تعادل در نقدینگی، می‌توان حد متعادلی از تقاضای مصرفی و تقاضای سرمایه‌ای را در کنار یکدیگر حفظ کرد و به این وسیله، ضمن پرهیز از حبابی شدن بازار، به تعادل در بازار عرضه و تقاضای مسکن دست یافت.

قیمت خانه‌های لاکچری پایتخت، هوش از سر می‌برد

«تهران» شهر از ما بهتران!

نگاه از بالا به پایین بازار مسکن



عکس: آیدا فریدی

وضعیت نابسامان بازار مسکن نشان‌دهنده نبود توازن در اقتصاد کشور است، در حالی که بسیاری از خانوارها با مشکلات مالی روبه‌رو هستند و نمی‌توانند حتی اجاره یک واحد مسکونی را تامین کنند، همچنان خانه‌های لوکس و گرانقیمتی در بازار وجود دارند که هوش از سر آدم می‌برند. این وضعیت می‌تواند ناشی از عوامل مختلفی از جمله تورم، نابرابری در توزیع درآمد، نقض قوانین و مقررات بازار مسکن و نابسامانی در سیاست‌های مسکن کشور باشد. باتوجه به این وضعیت، بسیاری از افراد احساس ناامیدی و ناامنی درباره آینده خود در بازار مسکن می‌کنند. همچنین، این تلاطم بازار مسکن می‌تواند تاثیرات منفی روی سایر بخش‌های اقتصادی نیز داشته باشد، مانند کاهش سرمایه‌گذاری در بخش مسکن و کاهش اقتصادی که به‌نظر می‌رسد روزبه‌روز در حال تشدید است. برای حل این مشکلات، نیاز به بررسی و اصلاح سیاست‌های مسکن کشور و ایجاد توازن در بازار مسکن است. همچنین، نیاز به توسعه بخش مسکن و ایجاد فرصت‌های مناسب برای خانوارها در تامین خانه مناسب باید در اولویت باشد. اصلاح قوانین و مقررات بازار مسکن و تنظیم قیمت‌ها نیز می‌تواند در رفع این تلاطم موثر واقع شود. به‌طورکلی، برای حل این مشکلات نیاز به تلاش همه اقشار جامعه، دولت و نهادهای مرتبط است تا با تدابیری مناسب، بازار مسکن را بهبود دهند و برای همه افراد فرصتی مناسب برای دسترسی به مسکن مناسب فراهم کنند، نه اینکه بخشی از مردم در لاکچری‌ترین ویلاهای ممکن زندگی کنند و بسیاری از شهروندان حتی توان اجاره یک خانه نقلی در جنوب شهر را نداشته باشند. صمت در این گزارش، نابرابری در بازار مسکن را بررسی کرده است.

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

لوکس‌نشینی بر درد مردم

افزایش تعداد خانه‌های لوکس در تهران می‌تواند به دلایل متعددی مرتبط باشد. افزایش تعداد خانه‌های لاکچری ممکن است به‌دلیل رونق اقتصادی و افزایش درآمد افراد خاصی باشد، زمانی که اقتصاد رونق دارد، افرادی که توانایی خرید خانه‌های لوکس را دارند، افزایش پیدا می‌کنند، اما در شرایط فعلی که حلقه اقتصادی مردم روزبه‌روز در حال تنگ‌تر شدن است؛ چنین عمارت‌هایی که قیمتش گاهی به‌اندازه حقوق چندین هزار سال یک کارگر و کارمند است، بسیار عجیب و به دور از عدالت اجتماعی به‌نظر می‌رسد. توسعه شهری و ساخت‌وساز در تهران می‌تواند به افزایش تعداد خانه‌های لوکس در شهر منجر شود. با ساخت برج‌های مسکونی و پروژه‌های مسکونی با امکانات ویژه، تعداد خانه‌های لوکس در تهران افزایش می‌یابد. با این حال، افزایش تعداد خانه‌های لوکس در تهران نیازمند بررسی دقیق نیازها و ظرفیت‌های شهری است. همچنین، باید به توازن با سایر نیازهای مسکن در شهر توجه کرد تا همه افراد به‌خوبی از امکانات مسکن بهره‌مند شوند.

اشکال کار در جایی نیست که فردی که از درآمد و ثروت زیادی برخوردار است، بتواند خانه‌ای مجلل که گاهی تا متری ۷۰۰ میلیون تومان هم می‌رسد، برای خود فراهم کند. مشکل و ایراد از جایی شکل می‌گیرد که چرا سیاست‌گذاری‌های بخش مسکن باید به‌نحوی عمل کند که در کنار افراد برخوردار، بسیاری از مردم ناچار باشند که برای تامین پول پیش یک خانه ۵۰ متری در جنوبی‌ترین بخش تهران با چالش روبه‌رو شوند و در آخر مجبور شوند محل زندگی خود را ترک کنند و به شهرک‌نشینی و حاشیه‌نشینی روی بیاورند؟ آیا اینکه روزبه‌روز عده‌ای از مردم فقیرتر شوند و تراکم‌فروشی در بهترین مناطق تهران افزایش یابد و در ازای بدمسکنی مردم، بر تعداد ویلاها و برج‌های مجلل افزوده شود، خلاف عدالت اجتماعی نیست؟ افزایش روزافزون قیمت‌ها در بازار مسکن باعث شده است تا بخش زیادی از اقشار کم‌درآمد، دیگر توانایی خرید خانه را نداشته باشند. مسئولان باید هرچه سریع‌تر فکری به حال مسکن اقشار کم‌درآمد کنند تا مشکل مسکن در کشور ما روند مساعدتری را طی کند و فاصله طبقاتی به کمترین حد خود برسد.

رشد شکاف طبقاتی در پایتخت

بازار مسکن در ایران مشکلات زیادی را به‌دنبال داشته که مهم‌ترین آن ایجاد شکاف طبقاتی در پایتخت است. افزایش نرخ مسکن باعث ایجاد بخش‌های طبقاتی و گروه‌بندی براساس توان خرید شده است. نرخ مسکن در پایتخت به یک اندازه رشد نکرده و بررسی نحوه قیمت‌گذاری نشان می‌دهد که در مناطق شمالی، افزایش قیمت‌ها به‌صورت میلیاردی است. به‌عنوان‌مثال، حتی لازمه اجاره یک خانه ۱۵۰متری در سعادت‌آباد ۶ میلیارد پول پیش و ماهی ۳۰ میلیون تومان اجاره است و یک آپارتمان ۱۰۰متری در محله نیاوران برای خرید تا ۳۰ میلیارد تومان نرخ دارد! البته این قیمت‌های سرسام‌آور باعث افزایش نرخ در جنوبی‌ترین مناطق شهر تهران نیز شده است، چراکه در حال حاضر یک خانه ۴۵متری در منطقه ۱۰ تهران چیزی در حدود ۱۰۰ میلیون پول پیش و ماهی ۱۰ میلیون اجاره‌بها لازم دارد. اینکه سکنی در خانه‌های بالا شهر حتی از تصور اقشار متوسط هم خارج است، جای خود دارد، اما اینکه اقشار کم‌درآمد نتوانند به خانه‌های حداقلی دست پیدا کنند، بسیار جای تاسف و تامل دارد، چراکه تهیه مسکن و سرپناه مناسب برای شهروندان به‌عنوان یکی از وظایف اصلی حاکمیت در قانون اساسی ذکر شده و مطابق قانون، دولت باید براساس اولویت‌بندی نسبت به تامین مسکن برای اقشار هدف، اقدامات لازم را انجام دهد. نکته عجیبی که در آگهی‌های اینترنتی دیده می‌شود، افزایش قدرت خرید عده‌ای از مردم در برابر عده‌ای دیگر است. این افراد مشغول خریدوفروش و رهن و اجاره لوکس‌ترین خانه و ویلاهای شهر تهران هستند و به‌شدت در برابر افرادی که حتی توان پرداخت اجاره و اقساط تسهیلات مسکن را ندارند، خودنمایی می‌کنند و گویی از یک سیاره دیگر پای در این شهر گذاشته‌اند. در ادامه نرخ برخی از این خانه‌ها را مشاهده می‌کنید:

محله	متراژ بنا	قیمت هر متر مربع (به تومان)	امکانات	قیمت کل (تومان)
کامرانیه	۱۹۸۰	۳۵۰.۰۰۰.۰۰۰	۴ خواب - ۱ خواب مستر -۱ سوییت مجزا با آشپزخانه -لابی مجلل ۶۰۰ متری با ارتفاع سقف ۸ متری - روف گاردن	۵۸۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰
زعفرانیه	۱۸۱	۳۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۳ خواب + مستر - سالن وسیع با پنجره‌های قدی - تراس قابل چیدمان- استخر سونا جکوزی -روف گاردن چهار فصل	۵۴۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰
نیاوران	۳۵۰	۲۸۵.۰۰۰.۰۰۰	لابی شیک و مجلل - سالن ماساژ- فضای جذاب و تفریحی - استخر - سونا – جکوزی – روف گاردن پاناروما	۹۹۹.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰
فرشته	۱۱۳۰	۴۵۴.۵۴۵.۰۰۰	روف گاردن - استخر جدا و افتابگیر، سونا، جکوزی - سالن اسکواش، ماساژ، سینما- ۵ خواب. فول سویت مهمان	۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰
شهرک غرب	۱۲۰۰	۷۱۴.۲۸۵.۰۰۰	۵ خواب مستر – استخر، سونا، جکوزی سرپوشیده - روف گاردن فعال و تجهیز شده - پارکینگ مسقف	۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰
فرشته	۱۰۰۰	۶۰۰.۰۰۰.۰۰۰	پنت هاوس - آشپزخانه فول فرنیش – ۴ لاین آسانسور ۱۰ نفره سفارشی - مجهز به سیستم کدینگ - زمین تنیس	۶۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰
فرشته	۹۲۰	۶۴۸.۰۰۰.۰۰۰	تراس با استخر ویودار - ۶ پارکینگ سندی - فضای بیلیارد و اتاق ماساژ- سالن بدنسازی -هلی پد - سیستم هوشمند	۷۰۴ .۳۴۷ .۰۰۰ .۰۰۰

فاصله اجتماعی باید کاهش یابد

طی سال‌های اخیر نرخ مسکن رشد سرسام‌آوری داشته و سهم مسکن در سبد خانوار رشد چشمگیری پیدا کرده است، به‌طوری‌که بنا به آمارهای اعلامی بیش از ۷۰ درصد درآمد خانوار، صرف هزینه مسکن می‌شود. تهیه مسکن برای اقشار کم‌درآمد را می‌توان یکی از پروژه‌های شکست‌خورده دولت‌های اخیر عنوان کرد و حتی طرح‌هایی مانند مسکن‌مهر نیز نتوانسته به خانه‌دار شدن این اقشار کمک کند و عمده این خانه‌ها نیز توسط اقشار با درآمد متوسط رو به بالا خریداری شده است یا اینکه صاحبان سرمایه برای حفظ ارزش، اقدام به خرید واحد در این طرح کردند و این طرح نتوانسته جامعه هدف خود یعنی کارگران و اقشار پایین‌دست را پوشش دهد. در این رابطه مجید ابهری، جامعه‌شناس و آسیب‌شناس اجتماعی به صمت توضیح داد: در حال حاضر بسیاری از اقشار کم‌درآمد با مشکل مالی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و برای تهیه مسکن مناسب با مشکلات زیادی روبه‌رو هستند، اما در مقابل شاهد آن هستیم که بسیاری از اقشار مرفه و ثروتمند بدون هیچ مشکلی اقدام به خریدوفروش املاک چند میلیارد تومانی می‌کنند و از این بابت، دغدغه‌ای ندارند، بنابراین زمانی که فاصله طبقاتی بین اقشار جامعه زیاد باشد، تبعیض به‌صورت آشکار خودنمایی می‌کند و اثرات نامطلوبی بر سلامت جامعه می‌گذارد. در طبقه‌بندی نیازهای بشر از خوراک، پوشاک و سرپناه به‌عنوان ضروری‌ترین نیازهای بشر برای بقا نام برده شده است. باتوجه به این واقعیت، مسکن اثر مستقیمی بر سلامت جسم و روان افراد می‌گذارد و باید توجه ویژه‌ای به آن کرد. وی افزود: متاسفانه در سال‌های اخیر به‌علت سوءمدیریت و سیاست‌گذاری‌های انبساطی برای مسکن، در این بازار با مشکلاتی زیادی روبه‌رو بوده‌ایم. محدودیت درآمد و نبود مشاغل ثابت، باعث شده است تا بسیاری از اقشار کم‌بهره و ضعیف از نظر مالی، به شهرک‌های اقماری که در اطراف شهرهای بزرگ ساخته شده‌اند، مهاجرت کنند. در نتیجه این کوچ اجباری، بدمسکنی، منجر به مشکلات عصبی و روانی می‌شود و عواقب جبران‌ناپذیری بر روان افراد بر جای می‌گذارد.

خودنمایی ساختمان‌های شیک در شمال شهر

این جامعه‌شناس افزود: متاسفانه در حال حاضر در کشور باتوجه به انبوه‌سازی‌ها و آپارتمان‌سازی‌های متعدد و مختلف، توجه لازم به مسائل فرهنگی و رفاهی خانوار نمی‌شود، در حالی که در مناطق برخوردار شاهد ساخت ساختمان‌هایی هستیم که پابه‌پای بهترین سازه‌های اروپایی امکانات دارند و در مناطق بالای شهر خودنمایی می‌کنند. کمبود امکانات و خدمات درمانی، آموزشی، ورزشی، رفاهی، فرهنگی و تفریحی فقط گوشه‌ای از مشکلاتی است که افراد با زندگی در مناطق کم‌برخوردار تجربه می‌کنند؛ بنابراین هر شهر و محلی که فاقد امکانات یادشده باشد، تاثیر منفی بر رشد و سلامت افراد جامعه می‌گذارد. وی افزود: علاوه بر موارد ذکرشده، واحدهای مسکونی نامناسب و کوچک‌متراژ باعث می‌شوند که افراد امید به زندگی کمی برای آینده داشته باشند، چراکه خانه محل امنی برای آسایش افراد است و اگر قرار باشد، امنیت روحی و جسمی برای‌شان به‌همراه نداشته باشد، دیگر اسمش «خانه» نیست. متاسفانه خلاف مناطق شمالی و برخوردار پایتخت، بخش زیادی از خانه‌های مناطق متوسط و جنوبی، فضای مناسبی برای تفریح وورزش کودکان ندارند و موجب بروز بیش‌فعالی برای سنین پایین‌تر می‌شوند. بنابراین، باید توجه کرد که ضروری است شهرها از نظر عوامل فیزیکی و مسائل فرهنگی و رفاهی در تعادل قابل‌قبولی باشند و همه افراد یک شهر بتوانند از امکانات موجود به یک اندازه استفاده کنند. در غیر این صورت، نمی‌توان به مجموع این مکان‌هایی که افراد در آن زندگی می‌کنند، نام شهر گذاشت.



تبعات بی‌توجهی به تامین مسکن

ابهری خاطرنشان کرد: بر کسی پوشیده نیست که فقر مسکن و آسیب‌های اجتماعی آن، رابطه‌ای دوسویه و مستقیم دارند؛ به این معنی که هر مقدار نرخ فقر مسکن در جامعه‌ای رو به فزونی رود، آسیب‌های اجتماعی آن نیز به همان مقدار افزایش پیدا می‌کند. وی در پایان گفت: در انبوه‌سازی‌هایی که بعد از پیروزی انقلاب اسلامی در کشور رخ داد، توجه چندانی به ابعاد فرهنگی و اجتماعی این واحدهای مسکونی نشد. از این‌رو، انبوه‌سازی بدون در نظر گرفتن نکات یادشده، موجب انباشت مشکلات و آسیب‌های اجتماعی شده و نهادهای دولتی و سازمان‌های متولی این را با چالش روبه‌رو خواهد کرد. ضرورت دارد، در کنار ساخت مسکن، تامین جنبه‌های مختلف زندگی، به‌ویژه برای اقشار کم‌درآمد موردتوجه قرار بگیرد.

سخن پایانی

یکی از مهم‌ترین عوامل در تشدید فاصله طبقاتی میان جنوب و شمال پایتخت، توزیع نامتعادل سرانه‌های خدماتی و کاربری‌های رفاهی بوده و شرایط را برای برخورداری از فرصت برابر شهروندان از خدمات شهری سلب کرده است. بنا بر آمارهای اعلامی، بخش عمده‌ای از بودجه و برنامه‌های شهر بابت ارائه خدمات به ساکنان ۵ منطقه اول شهر هزینه می‌شود و از سوی دیگر، میزان پرداختی ساکنان این منطقه به‌مراتب کمتر از سایر نقاط شهر است. آمارهای پرداختی در سرانه بودجه این مناطق موید این موضوع هستند. افزایش نرخ و ناپایداری بازار مسکن باعث شده تا بسیاری از مردم از این بازار خارج شوند؛ زیرا هزینه‌های زندگی و سهم پرداختی بابت تهیه خانه در حال افزایش است و خانوارها را با ناتوانی روبه‌رو کرده است. اگر زمان مناسب برای تامین سرمایه مسکن حدود ۲۰ تا ۳۰ سال باشد، امروز به بالای یک قرن افزایش یافته و واقعیت این است که دوره انتظار برای خرید مسکن قابل‌مقایسه با هیچ کشوری نیست و غیرپایدار بودن بازار مسکن نگرانی‌های جدی را به‌وجود آورده است. از سویی، به‌نظر می‌رسد تنها موضوعی که باید برای ساماندهی بازار مسکن حل‌وفصل شود، به کنترل تورم برمی‌گردد. تا وقتی برای مهار تورم برنامه‌ای نداشته باشیم، آسیب‌ها در بازار مسکن همچنان وجود خواهند داشت.

> باید شهرها از نظر عوامل فیزیکی و مسائل فرهنگی و رفاهی در تعادل قابل‌قبولی باشند و همه افراد یک شهر بتوانند از امکانات موجود به یک اندازه استفاده کنند

> نرخ مسکن در مناطق گوناگون پایتخت به یک اندازه رشد نکرده و بررسی نحوه قیمت‌گذاری نشان می‌دهد در مناطق شمالی افزایش قیمت‌ها به‌صورت میلیاردی است



گزارش صمت از اقتصاد ایران در آستانه بررسی برنامه هفتم توسعه نشان داد

عقب‌ماندگی‌های تلنبار شده اقتصاد

امیرعباس آذرموند: برنامه هفتم در شـرایطی به مجلس ارائه شـد که اقتصاد ایران در یک دهه گذشـته با چالش‌هایی چون تورم بالا، رکود اقتصادی، نرخ پایین تشکیل سرمایه ثابت، کسری بودجه عملیاتی مزمن و نوسانات شدید ارزی مواجه بوده است. مطابق برنامه ششم بنا بود در سال ۱۴۰۰ کسری تراز عملیاتی بودجه به صفر برسد که محقق نشد. متوسط سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سـرمایه‌ای از منابع عمومی در هدف‌گذاری برنامه هفتم حدود ۲۱ درصد بوده که با متوسـط تحقق این نسبت (۱۲.۶ درصد) اختلاف قابل‌توجهی دارد. همچنین، در سال‌های گذشته سهم مصوب و عملکرد مالیات از منابع عمومی دولت میان ۳۰ تا ۴۰ درصد در نوسان بوده است، در حالی که برنامه ششم تکلیف کرده بود این نسبت با افزایشی ملایم در سال ۱۴۰۰ به ۵۰ درصد برسد. صمت در تحلیل پیش‌رو به جایگاه ایران در آستانه بررسی برنامه هفتم توسعه پرداخته است.

نظام مالیه و کسری تراز عملیاتی

در کنار مشکلاتی که از آنها نام برده شد، نظام مالیه عمومی کشور نیز در این چند دهه از تحولات بین‌المللی و تجربه کشورهای موفق فاصله گرفته است. قوانین مربوط به حوزه بودجه نظیر قانون برنامه و بودجه و قانون محاسـبات عمومی قدیمی بوده و با ادبیات جدید موردبازنگری قرار نگرفته‌اند.

همین نظام سـنتی بودجه‌ریزی نیز به جهت تغییـرات پراکنده در قوانین، دچار مشـکل شـده است. ضروری اسـت کـه ضمن پیگیری اصـلاح سـاختاری بودجـه برای کاهـش کسـری، از طریق تقویت منابـع مالیاتی و مدیریت هزینه‌ها، نظام مالیه عمومی نیز اصلاح شود.

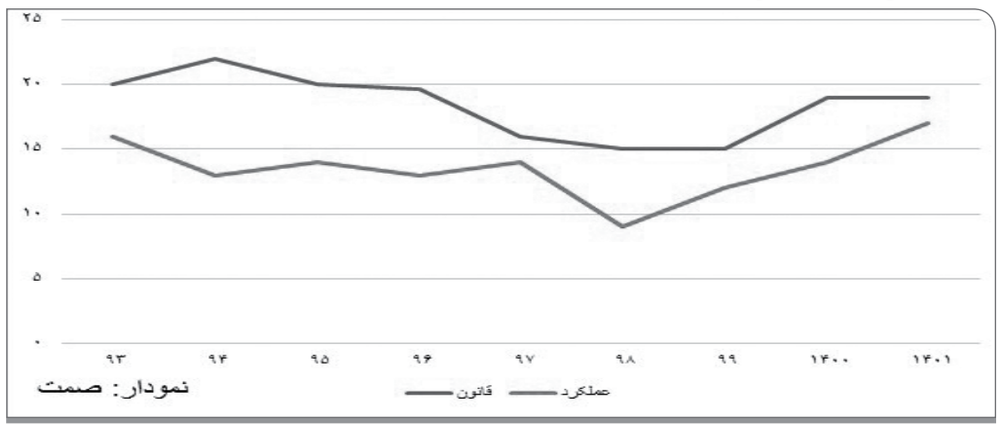
کسـری تـراز عملیاتـی دولت، شـاخصی که مربوط به عدم‌کفایت درآمدهای دولت (تنها درآمدهای مالیاتـی) بـرای مصـارف جـاری (هزینه‌های جاری دولت) است.

ایـن کسـری در سـال‌هایی که اقتصـاد ایران با محدودیت‌های ناشـی از تحریـم مواجه نبود، با درآمدهای حاصل از فروش نفت و در سـال‌های تحریم از راه اسـتقراض از صندوق توسـعه ملی و انتشار اوراق بدهی تامین مالی شده است.



مأخذ: قوانین بودجه و گزارش‌های عملکرد مالی دولت.

شـاخص مهم دیگر، سـهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه از مصارف عمومی بودجه اسـت. این شاخص میزان مخارج دولت در حوزه‌های زیرسـاختی را به نمایش می‌گذارد. متوسـط سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از بودجه عمومی در قانون ۱۸.۵ درصـد و در عملکرد ۱۳.۶۶ درصد بود که نشـان از تحقق نیافتن بخشـی از مصارف عمرانی قوانین مصوب اسـت. در تامین سـرمایه‌گذاری در بخش زیرسـاخت‌ها، لزوم توجه ویژه دستگاه اجرایی به این مسـئله و تشـکیل سرمایه ثابت، بیش از هر زمانی اسـت. در برنامه هفتم توسـعه متوسـط سـهم اعتبارات تملک دارایی‌هـای سـرمایه‌ای از منابع عمومـی در هدف‌گذاری برنامه هفتم ۲۱ درصد است که با متوسط تحقق این نسبت در سال‌های گذشته(۱۲.۶ درصد) فاصله چشمگیری دارد.



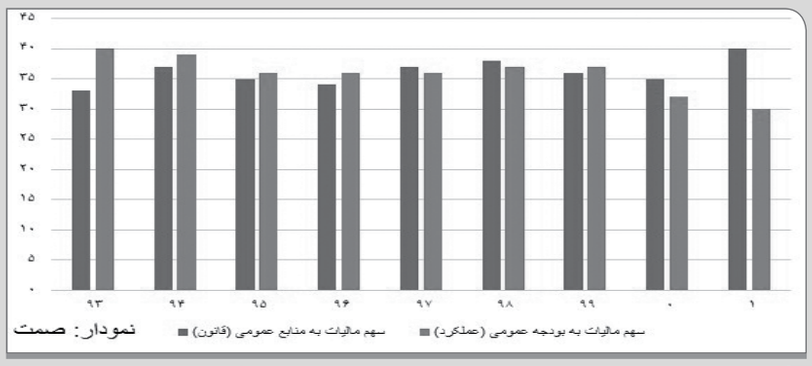
سهم مالیات کمتر از انتظارات است

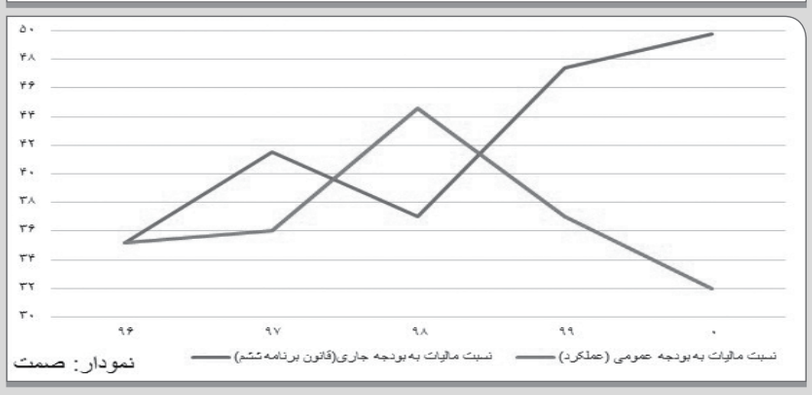
شاخص مهم دیگر، نسبت بدهی‌های عمومی (شامل بدهی‌های دولت و شرکت‌های وابسته به آن) به تولید ناخالص داخلی است. از این شاخص برای ارزیابی پایداری بدهی‌های عمومی اسـتفاده می‌شـود، به این معنا که روند فزاینده نسـبت بدهی‌های عمومی به تولید ناخالص داخلی به‌معنای عدم‌پایداری بدهی‌های عمومی اسـت. باوجود آنکه این نسـبت در سال‌های گذشته کمتر از حدود مصوب در برنامه ششم (۴۰ درصد) بوده اما با در نظر گرفتن چالش‌های موجود در محاسـبه ارقام واقعی بدهی دولت به بانک‌ها، صندوق توسـعه ملی، صندوق‌های بازنشسـتگی و سـایر نهادهای عمومی غیردولتی این نسبت افزایش قابل‌ملاحظه‌ای خواهد داشت.

لازم است به این نکته توجه شود که لزوما همه اجزای صورت این نسبت یعنی بدهی‌های دولت سالانه بروزرسانی نمی‌شود و نسبت‌های مربوط به این شاخص، همواره دچار کم‌برآوردی است. باوجود اینکه، اقتصاد ایران در سال‌های گذشته درگیر مشکلات فراوانی بود،اما به‌نظر می‌رسد شاخص بدهی دولت به تولید ناخالص داخلی وضعیتی بهتر از هدف‌گذاری‌های قانون برنامه ششم توسعه را به‌دست آورده است. بدون لحاظ کردن بدهی‌های مورداختلاف، نسبت بدهی به تولید ناخالص داخلی حدود ۳۰ درصد بوده است.

یکی از اصلی‌ترین تکالیف ادوار برنامه‌های توسـعه، افزایش سـهم درآمدهای مالیاتی از منابع عمومی دولت است.

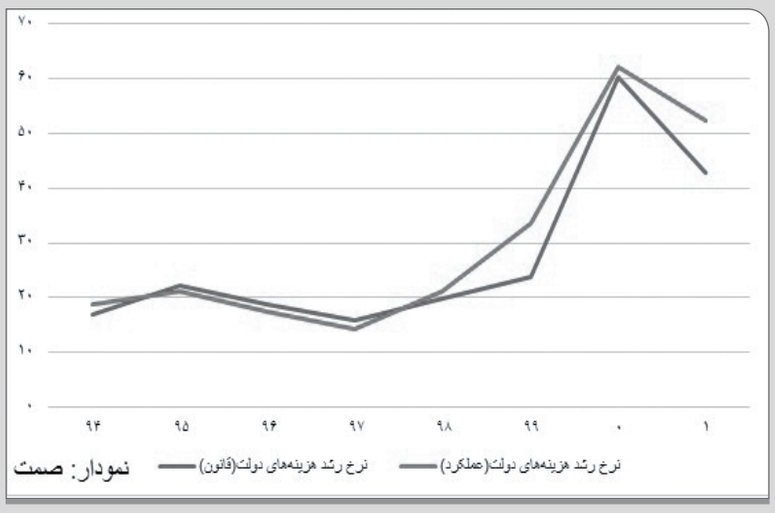
این شاخص همچنین نمایشگر کیفیت منابع وصولی دولت هم هست. در سال‌های گذشته، سـهم مصوب و عملکرد مالیات از منابع عمومی دولت میان ۳۰ تا ۴۰ درصد در نوسـان بوده اسـت. در حالی که برنامه ششـم توسـعه تکلیف کرده بود این نسبت با شیبی ملایم افزایش یابد و در انتهای برنامه به ۵۰ درصد برسـد. افزایش این نسـبت و سـهم درآمدهای مالیاتی از منابـع عمومی دولت، مسـتلزم توجه ویژه به راهکارهـای جلوگیری از فرارهای مالیاتی از طریق تکمیل سـامانه مودیان، تفکیک حسـاب‌های تجاری و غیرتجاری، شناسـه‌دار کردن دستگاه‌های کارتخوان و دیگر اقدام‌های مقتضی است.





میزان افزایش سـالانه نرخ حقوق کارمندان دولت و مسـتمری بازنشسـتگان که از نظر موسسـات مطالعاتی، مولفه عمده تشـکیل‌دهنده هزینه‌های دولت است، به تصمیم دولت و مجلس بستگی دارد و با لحاظ شـرایط بودجه‌ای تعیین می‌شود. اگرچه نرخ تورم نیز در افزایش هزینه‌های دولت کم‌تاثیر نیست.

رشـد هزینه‌ها به‌طورکلی در سـال‌های پایانی اجرای برنامه هفتم توسعه موجب تفاوتی فاحش در عملکرد دولت با هدف‌گذاری برنامه ششم توسعه دیده می‌شود.



قواعد مالی چه کارکردی دارند؟

همـه قواعد اقتصـاد کلان حداقل یک ویژگی مشـترک دارند؛ این قواعد با حذف مداخلات صلاحدید سیاست‌گذار، در پی اعتباربخشـی به اجرای سیاسـت‌های کلان هستند. هـدف نهایی این قواعد، جلب اعتماد عمومی اسـت؛ وجود قواعد تضمین می‌کند که بدون توجه به دولت مستقر، اصول اساسی سیاست‌گذاری اقتصادی رعایت می‌شود و بنابراین، رفتار سیاسـت‌گذار پایدار می‌ماند. در نگاهی دقیق‌تر، قواعد مالی سـازکارهای نهادی هستند که محدودیت‌های عددی را بـر ارقـام تجمیعی بودجه اعمال می‌کنند تا انضباط مالی را تضمیـن کنند. قواعد می‌توانند به اصلاح ناکارآمدی‌های سیاسـت‌های مالی چون چرخه‌ای بودن، تلاش جمع‌آوری درآمد را بهبود بخشند و افزایش مخارج را کنترل کنند.

بنا بر یک گزارش صندوق بین‌المللی پول تا سال ۲۰۱۵، ۹۶ کشور حداقل یکی از ۴ نوع قاعده مالی را داشته‌اند. این ۴ قاعده شـامل قاعده بدهی، هزینـه، درآمد و قاعده بودن بودجه متوازن هستند. بنا بر این، گزارش طولانی‌ترین قواعد مالی در جهان به ژاپن با نزدیک ۸۰ سـال سـابقه تعلق دارد و پس از آن مالزی، سنگاپور، اندونزی و آلمان قرار دارند. در مقابل، قواعد مالی در میان ۵۰ درصد از کشـورهای جهان قدمتی کمتر از یک دهه دارد و حدود ۱۱ سال هم از اجرای قواعد مالی فراملی چون قواعد اتحادیه اروپا گذشته است.

قواعد مالی که پس از بحران مالی جهانی پدیدار شـدند، به‌عنوان قواعد مالی نسل دوم شناخته می‌شوند و در مقایسه با نسل اول، بسـیار انعطاف‌پذیرتر، عملیاتی‌تر و قابل‌اجراتر هسـتند. به‌طورخاص، آنها دارای ویژگی‌هایی چون تصحیح خودکار انحرافات، راهنمایی‌های عملیاتی بیشتر و با ترکیبی از اهداف پایداری مالی و ثبات چرخه تجاری، بندهای فرار و دستورالعمل‌های نظارتی هستند، هرچند برخی قواعد مالی نسل اول دارای برخی از این ویژگی‌ها بودند، اما بیشتر آنها شـرایطی را برای ایجاد بند فرار یا نحوه انجام آن و مسـیری را برای بازگشـت به انطباق مشـخص نکرده‌اند. قواعد مالی نسل دوم تمام این مراحل و سازکارهای مختلف را مشخص می‌کنـد. چنین ویژگی‌هایی نه‌تنها برای بهبود اثربخشـی پاسـخ مالی که بـرای کاهش عدم‌اطمینان سیاسـت‌ها، با ارائـه راهنمایی‌هـای عملیاتی و نقشـه‌راه در موقع بحران، بسـیار مهم هستند. قدرت و کیفیت یک قاعده مالی توسط شاخص قواعد مالی صندوق بین‌المللی پول ارزیابی می‌شود. در بیشـتر کشورهای جهان یک پیش‌نیاز مهم برای اجرای موفق قواعد مالی، اصلاحات سـاختاری اسـت که پایداری قوانین را تضمین می‌کند. در شـرایط ناپایداری در سیستم مالی، فشـارهای جمعیتی یا نبودتعـادل منطقه‌ای، قواعد مالی نمی‌توانند به‌میزانی که انتظار می‌رود، مثمرثمر باشند. این اقدامات اصلاحی بیشتر شامل تعدادی از حوزه‌ها مانند ساختار مالیاتی و سیستم بازنشستگی عمومی می‌شود.

اهمیت تامین منابع از طریق اوراق

لازمـه هـر تصمیم‌گیری در حوزه بودجه، تحلیل سیاسـت مالی و حتی اظهارنظر درباره اندازه مخارج دولت اطلاع دقیق و صحیح از جزئیات عملیات مالی دولت اسـت. از آنجایی که بیشتر تحلیل‌ها و تصمیمات درباره بودجه کشور بر سند بودجه و ارقام منابع و مصارف عمومی متمرکز است، در الگوی صحیح مدیریت مالیه عمومی باید همه عملیات مالی دولت در سقف منابع و مصارف عمومی منعکس شود. جدای از مسئله نظارت صحیح و شفاف شدن عملیات مالی دولت، روشن است که هر تحلیلی بدون در نظر گرفتن همه جواب، جامعیت کافی را نخواهد داشـت. لازم اسـت در برنامه هفتم توسعه نسبت به عملکرد مصارف بودجه عمومی به کل مخارج دولت (شامل مصارف هدفمندی، تهاتر نفت، مجوزهای خارج از بودجه نهادهای بالادستی، پایه پولی بانک مرکزی برای تامین ارز ترجیحی، تضامین منتشره دولت و تعهدات دولت به تامین اجتماعی) تعریف و برای ۵ سال اجرای برنامه هدف‌گذاری شود.

آمارهـا نشـان می‌دهند که دولت به بخش وسـیعی از اشـخاص حقیقـی و حقوقی اعم از خصوصـی و دولتـی بدهـکار اسـت. از مهم‌ترین طلبـکاران دولت می‌توان به سـازمان تامین‌اجتماعـی، بانـک مرکزی، بانک‌های دولتی و خصوصی‌شـده، دارندگان اوراق بهادار دولتی و پیمانکاران بخش خصوصی اشـاره کرد. نکته بسـیار مهم پس از مشـخص شـدن ماهیت طلبکاران از دولت، شناسایی مجاری ایجاد این بدهی‌ها است. این موضوع از این‌رو مهم اسـت که در صورت نشـناختن مسیرهای ایجاد بدهی برای دولت، نمی‌توان تمهیدات لازم برای جلوگیری از افزایش روزافزون آن را فراهم کرد.

یک نگاه اجمالی نشان می‌دهد که کسری بودجه در سال‌های مختلف به‌شکل بدهی‌های غیرسیال در ترازنامه بانک‌ها، بانک مرکزی، شرکت‌های پیمانکاری خصوصی و صندوق‌های بازنشستگی ظاهر شده است. این نحوه ایجاد بدهی علاوه بر نبود شفافیت، موجب اخلال در کارکرد نهادهای طلبکار و در نتیجه فضای اقتصادی کشور می‌شود. همچنین، بدهکار شدن دولت از این مجاری، تحت نظارت و کنترل نیسـت و موجب آسـیب به پایداری بدهی‌های دولت خواهد شد.

وضعیت به‌ظاهر مناسب تامین مالی دولت و حتی شرکت‌های دولتی، محصول استقراض از عرضه اوراق بدهی اسـت. تامین مالی از این طریق سـبب ایجاد بدهی سیال (قابل‌معامله در بازار) برای خریداران اوراق شده و در فعالیت آنها خللی ایجاد نمی‌کند. همچنین، بدهی ایجادشـده از این روش شـفاف است و قابلیت کنترل، بروزرسانی و ارزیابی ریسک بیشتری دارد. در حال حاضر، تنها ۱۴.۵ درصد از بدهی‌های دولت و شرکت‌های دولتی به‌شکل اوراق بدهی و باقی بدهی‌های دولت، غیرسیال و غیربازاری است. این نسبت به تفکیک برای دولت ۳۷ درصد و برای شرکت‌های دولتی حدود صفر است. به‌زبان ساده‌تر یعنی، تنها یک‌سوم از بدهی‌های دولت به‌صورت اوراق (سیال) است. مرکز پژوهش‌های مجلس پیشنهاد می‌دهد که در برنامه هفتم نسـبت بدهی‌های اوراقی به مجموع بدهی‌ها به‌عنوان شـاخص کیفیت بدهی و انسـداد مجاری بدهی‌های مخرب دولت تعریف و برای ۵ سـال آینده هدف‌گذاری شـود. پیش‌نیاز هر برنامه‌ریزی برای دولت، تعیین دقیق مصارف غیرقابل‌اجتناب براسـاس تعهدات قطعی و مشـروط دولت در سـال‌های پیش‌رو اسـت. تنها در این صورت است که می‌توان منابع قابل‌برنامه‌ریزی را محاسبه و به برنامه‌های مختلف اختصاص داد. علاوه بر این، عدم‌پرداخت بخشـی از تعهدات دولت می‌تواند آثار منفی بر طلبکارانی چون صندوق‌های بازنشستگی بگذارد.

به این منظور، لازم است تنها با مجوز و تایید سازمان برنامه و بودجه، دستگاه امکان ایجاد تعهد را داشـته باشـد و سـازکار پایش و ثبت تمامی تعهدات دولت اعم از قطعی و مشروط از سـوی سـازمان برنامه و به‌شکل سیستماتیک انجام شود و هیچ دستگاهی نتواند خارج از این سازکار، ایجاد تعهد کند. در این شرایط، دولت با اطلاع از زمان و میزان سررسید شدن تعهداتش می‌تواند برای ایفای همه آنها برنامه‌ریزی صحیح داشته باشد و منابع قابل‌مدیریت هر سال را برای برنامه‌ریزی مشخص کند.

کاهش مخارج اجتناب‌ناپذیر است

سـرانجام به‌عنوان بخشـی از فرآیند بودجه‌ریزی، دولت باید به ارزیابی و مدیریت مخارج خود نیز اقدام کند. در حال حاضر، سـازکار مشـخصی برای ارزیابی نتایج حاصل از مخارج دولت و میزان هزینه انجام‌شـده برای دسـتیابی به اهـداف وجود ندارد. برای مثال، دولت معیاری برای نسـبت هزینه نیروی انسـانی در دسـتگاه‌های مختلف نداشـته و نمی‌داند کدام دسـتگاه گران‌تر اداره می‌شود و کدام‌یک کارآیی بیشتری دارد. واحدهای سـازمانی بدون خروجی موثر، مطرح نیسـتند و ارزیابی از هزینه خدمات دولتی وجود ندارد. در نتیجه، در زمان تدوین بودجه هیچ ارزیابی از کافی یا ناکافی بودن بودجه دسـتگاه‌ها یا میزان بودجه لازم برای سـال آینده وجود ندارد.

بررسی و ارزیابی متمرکز و مستمر مخارج دولت به‌صورت دوره‌ای از سوی کارشناسان خبره و محاسبه هزینه تمام‌شده خدمات ارائه‌شده دستگاه‌های اجرایی برای مقایسـه‌پذیر شـدن آن از مهم‌ترین راهکارهـای قابل‌انجام در این حوزه اسـت. بازنگری در مخارج دولت که سـابقه قابل‌توجهی در کشـورهای عضو سـازمان همکاری‌های اقتصادی دارد، با معرفی رویکرد نظام‌مند، متضمن آن اسـت که مخارج عمومی در گام نخسـت، هم‌جهت با اهداف سیاسـی دولت نباشـند و علاوه بر این، در دسـتیابی به اهداف نهایی موثر باشند و در نهایت، به‌شکلی اصولی خرج شوند. فرآیند بازنگری در مخـارج می‌تواند با اهداف متفاوتـی نظیر افزایش ارز حاصل از مخارج، ایجاد فضای مالی، اولویت‌بندی دوباره و کاهش کسـری بودجه طراحی و اجرا شود.

لازم اسـت در برنامه هفتم توسـعه، دولت مکلف به بازنگری دوره‌ای در مخارج خود شـود، به‌گونه‌ای که در ۵ سـال اجرای برنامه، تمامی مخارج دولت موردبررسی و ارزیابی قرار گیرد.

عضو هیات علمی دانشگاه علامه در گفت‌وگو با صمت مطرح کرد

ضعف مدیریت در تیم اقتصادی دولت



امیرعباس آذرمونـد: یک عضو هیات علمی دانشـگاه علامه طباطبایی درباره ضعف‌های تیم اقتصادی دولت سـیزدهم می‌گوید: «رئیس کل بانک مرکـزی در گفت‌وگویی ادعا کـرد در ماه‌های اخیـر از حجم پول حقیقی در اقتصاد کشـور کاسـته شده اسـت. این مسـئله چه افتخاری دارد که چنیـن بر آن تاکیـد می‌کنند. از همـه بدتر که چنین اتفاقـی را محصول سیاسـت‌گذاری‌های خود می‌نامند و طـوری وانمود می‌کننـد که به‌دلیل این فاصله ناچیز میان تورم و رشـد نقدینگی، سیاسـتی انقباضی را اجرا کرده‌اند. حال آنکه یک سیاست انقباضی بدون کاهش هزینه‌های دولت و مخارج دستگاه اجرایی، امکان طراحی و اجرا نخواهد داشت.»

محمد رجایی باغ‌سـیایی، نماینده پیشـین مجلس کـه این روزها بخش مهمی از وقت خود را در دانشـگاه می‌گذراند، یکی از راهکارهای اساسـی خـروج از وضعیت فعلی کشـور را اصـلاح نظام مالیاتی می‌دانـد و درباره مالیات بر مجموع درآمد خاطرنشـان می‌سازد: «مالیات بر مجموع درآمد از عادلانه‌تریـن پایه‌های مالیاتی مرسـوم در جهان امروز ماسـت. در این پایه مالیاتی، افراد براساس درآمد و جایگاه طبقاتی‌شان مالیات می‌پردازند و هرچـه افـراد از نظـر اقتصادی فرودسـت‌تر می‌شـوند مالیـات کمتری می‌پردازند. کشـورهای پیشـرفته‌تر اروپایی از محـل درآمدهای این پایه مالیاتی اسـت که می‌توانند دولت‌های رفاه و سیاسـت‌های حمایت از فقرا را به اجرا در آورند.»

آنچه کـه در ادامه می‌آید متن کامل گفت‌وگوی صمت با این کارشـناس اقتصاد است.

◉ اکنون در دوسـالگی دولت سـیزدهم قرار داریم. به‌عنوان یـک کارشـناس اقتصاد و نماینده پیشـین مجلـس عملکرد اقتصادی رئیسی و کابینه او را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بررسی عملکرد آقای رئیسی و دولتش، به‌شکل تک‌ساحتی و بعدی ممکن نیست، زیرا نتایجی یکسویه و غیرواقعی از این بررسی حاصل خواهد شد که به‌جای انتقال اطلاعات درست، وقایع را به‌شکلی دیگر به عرض مخاطب خواهد رسـاند. من وقتی به خود آقای رئیسـی و فعالیت‌هایش نگاه می‌کنم، فکر می‌کنم ایشان فردی پرتلاش هستند کـه واقعا آرزوی رفع مشـکلات کشـور را دارند و در این راسـتا هر چه در توان داشـته و دارند را عرضه می‌کنند. حتی درباره سفرهای اسـتانی او می‌تـوان گفت ایـن کار را هم بیشـتر در روزهای جمعه انجام می‌دهد که بیشتر مردم در حال استراحت هستند، اما نفر اول دستگاه اجرایی کشور به استان‌های مختلف سفر می‌کند تا دست‌کم حرف‌های مردم را بشنود. من فکر می‌کنم این تلاش‌هایی که ازسوی آقای رئیسـی انجام شده، اتفاق مثبتی است و باید آن را به فال نیک گرفت.

◉ اگر تنها نتیجـه عملکردهای این دولت را مبنا قرار دهیم، تحلیل شما چگونه است؟

وقتی یک مسـئله را تنها از زاویه نتیجـه مورد واکاوی قرار دهیم، دیگـر خیلی از نکات اهمیتی ندارند و مسـئله این اسـت که نتیجه مدنظر حاصل شـده یا نشده اسـت. واقعیات اقتصادی ایران امروز تا حد زیادی خود را به همه نشـان داده و من کسی را نمی‌شناسم که مشکلات امروز کشور را نفی کند.

بـا این همه مـن فکر می‌کنـم در بخش اقتصـادی عملکرد همه بخش‌ها مساوی و یکسـان نبوده است. به‌طور مثال ما مشکلی به‌نام تورم داریم که در نیم قرن اخیر بر اقتصاد کشور حاکم شده و عوارض فراوانی داشـته است. با این همه تحریم‌های دهه ۹۰ موجب تشدید تورم در کشـور و به ثبت رسیدن سطحی متفاوت از این شاخص در ایران شـد. وقتی می‌بینیم در این ۲ سـال شـاخص تورم در کشور وضعیت چندان بهتری پیدا نکرده و حتی میزان آن نسبت به گذشته افزایش هم یافته، می‌توانیم بگوییم همکاران آقای رئیسی به‌ویژه در بخش‌هایی چون بانک مرکزی یا تصور درستی از مشکلات اقتصادی ندارنـد یا اینکه حاضر نیسـتند بپذیرند که تورم بالا و رشـد پایین معضلات فوری اقتصاد کشور هسـتند؛ در غیر این صورت من حتی نمی‌توانم درک کنم که چگونه مدیران تنها نهاد سیاسـت‌گذار پولی کشور چنین اظهاراتی را مطرح می‌کنند.

◉ چـه اقداماتـی دلیل انتقاد شـما به بانک مرکـزی و دیگر بخش‌های اقتصادی دولت است؟

جدا از اینکه آنها باید در حوزه مسئولیت‌شان تمام تلاش ممکن را می‌کردند تا از شـدت مشکلات در کشور بکاهند، لابه‌لای بحث‌های گوناگون، گاه حرف‌هایی شـنیده می‌شـود که با هیچ وجهی از علم اقتصـاد همخوانی ندارد و حتی در تضاد بـا مفاهیم پایه‌ای این علم است.

بگذاریـد این‌طـور بگویم؛ در علم اقتصاد این یـک واقعیت بدیهی است که وقتی اقتصادی دچار جهش‌های قیمتی می‌شود، باید سراغ سیاست‌ها و بسته‌های ضدتورمی برود که این سیاست‌ها به‌طور کلی در انقباضی بودن با هم تشـابه دارند؛ به‌عبارت ساده‌تر کسری بودجه محصول پیشـی گرفتن هزینه‌ها از درآمدهای دولت اسـت. در این شـرایط دولت برای اینکه بتواند هزینه‌های خود را تامین کند سراغ تامین منابع از طریق افزایش نقدینگی می‌رود، این در حالی است که افزایش نقدینگی خود به خود موجب تورمی بزرگ می‌شود.

◉ البته مسـئولان بانـک مرکزی ادعـا می‌کنند نرخ رشـد نقدینگی کاهش یافته است. این یک موفقیت نیست؟

کاهش رشـد نقدینگی از ۳۹ درصد به ۳۱ درصد در سال، هرچند یک گام مثبت ولو بسـیار کوچک و ناچیز اسـت، اما منظور من این نیسـت. توجه داشـته باشـیم که کنترل نرخ تورم بدون کنترل نرخ رشـد نقدینگی تقریبا ناممکن است. منظور از کاهش رشد نقدینگی، یک مسئله کیفی است، نه کاهش کمی و ناچیز این شاخص.

◉ چه صحبت‌های دیگری موجب شده شما عملکرد مدیران بانک مرکزی را چندان رضایت‌بخش ارزیابی نمی‌کنید؟

به‌تازگی در برنامه‌ای از صداوسـیما مشاهده کردم یک فرد (نام او را نمی‌برم) حرف‌هایی زده که من به‌عنوان یک دانش‌آموخته اقتصاد حیرت می‌کنم و نمی‌توانم باور کنم که یک نفر با تحصیلات دانشگاهی چنین حرف‌هایی را بزند. او در مقابل دوربین‌های تلویزیونی شـروع به دفاع از سیاسـت افزایش نقدینگی کرد و در اسـتدلال این حرف خود می‌گفت چون تورم در کشـور ما بالا است، باید نقدینگی کشور با سـرعت بیشتری رشـد کند تا ما بتوانیم با افزایش نقدینگی و بالا بردن پایه پولی، تامین مالی آسان‌تری داشته باشیم.

همان‌طور که می‌دانیم، به‌جای سیاسـت انقباضی در دوره تورمی، از سیاسـت انبسـاطی دفاع می‌شـود که اگر در هر شـرایطی اجرا شـود، خود به خود تورم‌زایی خواهد داشـت. تصور کنید که باوجود افزایش‌های پی‌درپی نقدینگی، بدون توجه به رشـد اقتصادی کشور، باز هم کسـانی هستند در قامت مدیران کشـور که خواهان تشدید افزایش نقدینگی هستند. پرواضح است که این اقدام نه‌تنها منجر به کاهش نرخ تورم نخواهد شد که به یک دور باطلی تبدیل می‌شود که به‌سرعت تورم را در کشور به ارقام بالاتری می‌رساند.

از سـوی دیگر رئیس کل بانک مرکزی در گفت‌وگویی ادعا می‌کند در ماه‌های اخیر از حجم پول حقیقی در اقتصاد کشور کاسته شده و آن را با آب‌وتاب تعریف می‌کند؛ حال آنکه چنین حرف‌هایی عجیب است. اگر در یک اقتصاد تورم ۵۰ درصد باشد، اما نقدینگی تنها ۴۸ درصد رشـد کند، آن وقت باید گفت از حجم پول حقیقی در کشور کاسته شده است. این مسئله چه افتخاری دارد که چنین بر آن تاکید می‌کنند. از همه بدتر که چنین اتفاقی را محصول سیاست‌گذاری‌های خـود می‌نامند و طوری وانمود می‌کنند که به‌دلیل این فاصله ناچیز میان تورم و رشـد نقدینگی، سیاستی انقباضی را اجرا کرده‌اند؛ حال آنکه یک سیاسـت انقباضی بدون کاهش هزینه‌های دولت و مخارج دستگاه اجرایی، امکان طراحی و اجرا نخواهد داشت.

مـن گاهی حتـی نمی‌توانـم آقایـان را درک کنـم و بفهمم چه می‌گویند. به‌نظر می‌رسـد اگر مشـکلی هم وجود دارد از ماسـت و این دوسـتان هیچ ایراد و مشکلی ندارند. به‌عنوان یک دانش‌آموخته اقتصاد، اظهاراتی از جنس کاهش حجم پول حقیقی را مطرح نکنید که به زیان همه اسـت. حتی اگر آن را عنوان هم کردید، مسـئله‌ای نیسـت؛ حداقل آن را به‌عنوان محصول اجرای سیاسـت انقباضی به مردم معرفی نکنید که یکسـره اشـتباه اسـت. این عذر بدتر از گناه است که باوجود تامین دوباره کسری بودجه از طریق رشد نقدینگی، طوری جلوه دهیم که گویا سیاستی انقباضی اجرا شده که در نتیجه آن از حجم پول حقیقی کاسته شده است.

◉ اخیـرا وزیر اقتصـاد و امور دارایـی در گفت‌وگویی از آمار تـورم تیرماه پرده برداشـت و ادعا کرد تـورم وارد کانال ۳۰ درصد شـده و اندکـی بیش از ۳۹ درصد اسـت؛ به‌بیان دیگر وزیـر اقتصاد مدعی اسـت در عـرض ۲ ماه، تورم سـالانه ۱۰ درصد کاهش یافته اسـت. چرا چنین تغییرات نسـبتا بزرگی را نمی‌توان در زندگی مردم عادی حس کرد؟

آقای خاندوزی حتما به آمارهای متقن دسترسـی و به صحت آنها هم اعتماد دارند که آن را اعلام می‌کنند. در هر صورت شاخص تورم را دو مرجع مهم در ایران محاسـبه می‌کنند و محاسبه آن به وزارت اقتصاد و امور دارایی به‌طور مستقیم ارتباطی ندارد. من هم امیدوارم تمـام این آمارهای مثبـت واقعی و دقیق باشـند و اقتصاد ایران در شـرایط حرکت به دوره پیشرفت و توسعه خود باشد. موفقیت ایران و ایرانی آرزوی هر کسـی اسـت که نجابت و تواضع مـردم ایران را می‌بیند.

حتی اگر این ادعاهای آقای خاندوزی درسـت باشد، می‌توانیم این طور نتیجه بگیرم که سیاست‌های اجراشده با نتایج به‌دست آمده در تناقض قرار دارند.

◉ برخی به این آمارها تردید دارند و صحت آنها را زیر سوال می‌برند. شما در این باره چه فکر می‌کنید؟

من به این مسـائل این‌گونه نگاه نمی‌کنم. همان‌طور که در سـوال قبلـی هم گفتم باید امیدوار بود که آقـای خاندوزی ارقام دقیقی را اعلام کرده باشـند. من اگر بخواهم صحت آمارهایی را که یک مقام مسـئول اعلام کرده زیر سـوال ببرم، باید به اعداد و ارقام مستندی دسترسی داشته باشم که در حال حاضر چنین اطلاعاتی وجود ندارد و من هم به آن دسترسی ندارم. پس بهتر است به گفته‌های مسئولان کشور اعتماد کنیم. البته می‌توان از مسئولان مربوطه خواست درباره ارقام شـاخص‌های مهم اقتصادی، با احتیاط و وسـواس کامل عمل کنند. هدف از انتشـار آمارهای رسـمی، بیان واقعیت‌های نامکشوف است و اگر این ارقام دقیق نباشند، به ضدهدف خود تبدیل می‌شوند و سرمایه اجتماعی را کاهش می‌دهند.

◉ یک عضو موسسه‌ای مطالعاتی زیرمجموعه شورای نگهبان چنـدی پیش در رد پایه مالیات بـر مجموع درآمد افراد گفته بود با این سیاسـت مخالف است، چون فکر می‌کند این اقدام فضولی در کار مردم و سـرک کشـیدن در مسـائل خصوصی افراد اسـت. بسیاری تحول نظام مالیاتی را از جمله مهم‌ترین مسـائل کشـور می‌دانند؛ با این تصورات فکر می‌کنید اصلاح این نظام ممکن خواهد بود؟

واقعا یکی از اعضای موسسـه‌ای وابسته به شورای نگهبان گفته‌اند کـه اخذ مالیات از مجموع درآمد افراد سـرک کشـیدن در زندگی مردم است!!

◉ بله؛ ایشـان دقیقا از واژه سرک کشیدن استفاده کرده‌اند. باور نمی‌کنید؟

من این صحبت‌ها را نشـنیده‌ام و برمبنای شـنیده و دیده شما به بررسـی می‌پردازم. واقعیت این اسـت که اگر کسـی ولو در شورای نگهبان هم چنین حرفی زده، تنها نظر خودش را بیان کرده اسـت. مسائل مربوط به اصلاح نظام مالیاتی، مسائلی پیچیده و در عین حال تخصصی هستند که به این شکل و زاویه نمی‌توان به آن ورود کرد.

◉ نظر شـما درباره پایه مالیاتی «مجموع درآمد» چیسـت و فکـر می‌کنید مخالفت‌هایی از این دسـت می‌تواند ضعف‌های این پایه مالیاتی را بیان کند؟

هر سیاستی ممکن است نکات مثبت و منفی در خود داشته باشد. اینکه یک کارشـناس وابسـته به یک موسسـه مطالعاتی نظرش را بگوید، چیز عجیبی نیسـت و نظر شـخصی هر کـس در جای خود محتـرم اسـت. با این حال من فکـر می‌کنم اگر با همین دوسـتان دربـاره مزایا و کمکی که این پایه مالیاتـی می‌تواند به تامین پایدار منابع موردنیاز دولت و همزمان کاهش فاصله طبقاتی و افزایش رفاه عمومی کند، صحبت شود، نظرشان تغییر خواهد کرد.

◉ اهمیت این پایه مالیاتی در چیست؟

در بررسـی اقتصادهای جهان متوجه می‌شویم این پایه مالیاتی از بهترین پایه‌های اخذ مالیات اسـت کـه توان افزایش عدالت و توزیع ثروت‌هـا را هم دارد؛ به‌بیان دیگر این پایـه از عادلانه‌ترین پایه‌های مالیاتی مرسوم در جهان امروز است. امروز در کشور ما گفته می‌شود وضعیت عدالت چندان مناسـب نیسـت و لااقل بـا روزهای مطلوب فاصله فراوانی وجود دارد.

در سیاسـت اخذ مالیات از مجموع درآمد، افراد براسـاس درآمد و جایگاه طبقاتی‌شان مالیات می‌پردازند و هر چه افراد از نظر اقتصادی فرودسـت‌تر می‌شـوند مالیات کمتـری می‌پردازند. در کشـورهای پیشـرفته‌تر اروپایی نیـز از محل درآمدهای این پایه مالیاتی اسـت که دولت‌های رفاه و سیاست‌های حمایت از فقرا به اجرا در می‌آید.

من معتقدم مسـئله مالیات در شرایط امروز اقتصاد ما یک مسئله جدی و حتی حیاتی است. به‌صراحت می‌توان گفت اگر هدف دولت کاهش کسـری بودجه، همزمان با کاهش فقرا باشـد، اخذ مالیات از مجموع درآمد افراد از بهترین سیاست‌هایی است که در جهان امروز استفاده می‌شـود. این سیاست‌ها، سیاسـت‌هایی هستند که کمکی شـایان به رفع مشکلات کشور خواهند کرد و بهتر است به‌جای نگاه اجمالی، به سیاست‌هایی که بارها آزموده شدند و کارشناسان هر بار نتایج مثبت آنها را دیده‌اند، عمیق‌تر نگریسـته شود و از به کار بردن واژه‌هایـی که در بحث‌های تخصصی و علمی جایی ندارند، خودداری کرد.

نوبت اول
شناسه ۱۵۴۲۳۶۹

شرکت ملی گاز ایران
شرکت گاز استان آذربایجان‌غربی

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
(فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه‌گران) شماره ۲۲۰۱/۱۴۰۲/۵۰

شرکت گاز استان آذربایجان غربی در نظر دارد مناقصه با مشخصات زیر را از طریق سامانـه تدارکـات الکترونیکی دولت (ستـاد) برگزار نماید. کلیه مراحـل برگزاری مناقصه (دریافت استعلام ارزیابی کیفی، ارائه اسناد ارزیابی کیفی، دریافت مابقی اسناد مناقصه، ارائه پیشنهـاد قیمـت، مهر و امضای اسـناد مناقصه، بازگشایی پاکت‌ها) بصـورت الکترونیکی و از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) انجام خواهد گرفت.

۱- مناقصه‌گزار: شرکت گاز استان آذربایجانغربی

۲- موضـوع مناقصـه: پـروژه تعمیرات و نگهداری شـبکه توزیع، خط تغذیـه، انشعابات، ایسـتگاه‌ها، شـیرها، حوضچه‌هـا، حفاظـت کاتدیـک و جابجایی علمک در سطح شـهرستان میاندوآب و روستاهای تابعه

۳- محل اجرای پروژه: شهرستان میاندوآب

٤- استاندارد اجرای کار: مطابق مشخصات فنی و استانداردهای پذیرفته شده شرکت ملی گاز ایران

۵- شرایط متقاضیان:
- داشتن شخصیت حقوقی
- داشـتن گواهـی صلاحیـت معتبر پایه پنج یا بالاتر در رشـته تاسیسـات و تجهیزات از سازمان برنامه و بودجه
- داشتن ظرفیت خالی ارجاع کار
- توانائی تهیه و تسلیم انواع ضمانتنامه‌های مورد نیاز

۶- نحـوه دریافت کاربرگ‌های اسـتعلام ارزیابی: از طریق درگـاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس: www.setadiran.ir

۷- مهلـت زمانـی دریافـت کاربـرگ‌های اسـتعـلام ارزیابـی: ساعـت ۱۶ تاریخ ۱٤۰۲/۰۵/۲٤

۸- مهلت زمانی ارائه و بارگذاری کاربرگ‌ها و اسـناد اسـتعلام ارزیابی: ساعت ۱۶ تاریخ ۱٤۰۲/۰۶/۰۷

۹- شـماره مناقصـه ثبـت شـده در سـامانـه تـدارکات الکترونیـکی دولـت (ستاد): ۲۰۰۲۰۹۱۹۳۱۰۰۰۰۹۵

۱۰- نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: مطابق مصوبه شماره۱۲۳٤۰۲/ت ۵۰۶۵۹ه مورخ۹٤/۹/۲۲ هیات وزیران و اصلاحیه‌های بعدی آن خواهد بود.

۱۱- اطلاعـات تماس مناقصه‌گـزار: مناقصه‌گران می‌توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر یا در صورت داشتن هرگونه ابهام درخصوص اسناد مناقصه، با تلفن شماره ۰٤٤-۳۳٤۷۷۱۷۰ تماس یا از طریق نمابر شماره ۰٤٤-۳۳٤٤٤۷۵ مکاتبه نمایند.

آدرس: دفتـر امـور قراردادهـا واقـع در ارومیـه، خیابـان مولـوی، شـرکت گـاز استان آذربایجانغربی، طبقه اول، اتاق ۱۰۲

مسئولیت اطلاع از روند برگزاری الکترونیکی مناقصه و کنترل‌های لازم بر عهده مناقصه‌گران می‌باشد. برای آگاهی از اخبار، آگهی‌های مناقصه، مزایده و عملکرد شرکت گاز استان آذربایجان غربی می‌توانید به کانال پیام‌رسان سروش به آدرس WAZARGAS@ مراجعه فرمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۵/۱۶
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۵/۱۸
روابط عمومی شرکت گاز استان آذربایجان غربی

بررسی تاثیر مکانیزاسیون صنعت کشاورزی بر منابع آب و خاک

فناوری دوای درد طبیعت نیست



بسیاری از مدیران و مسئولان مرتبط به امنیت غذایی و صنایع کشاورزی به استناد تجارب کشورهای پیشرفته معتقدند، کشاورزی در ایران سنتی است و برای افزایش بهره‌وری و کاهش میزان مصرف آب باید از فناوری و سیستم‌های فناورانه استفاده کرد. به‌عبارت‌دیگر، بیشتر کارشناسان بر این باورند که مسیر توسعه در صنعت کشاورزی از توسعه فناوری می‌گذرد. این در حالی است که برخی دیگر از کارشناسان معتقدند، کنترل و حفظ منابع آب و افزایش بهره‌وری در صنعت کشاورزی، بدون فناوری هم، امری شدنی است. به‌عبارت‌روشن‌تر، آنها بکارگیری روش‌های ساده را که تنها به تغییر شیوه آبیاری و کاشت منتهی می‌شود، مهم‌تر از کاربرد فناوری در زمین‌های کشاورزی می‌دانند. ناگفته نماند که این دست از کارشناسان هم معتقد به استفاده از دستاوردهای فناورانه هستند، اما نه در همه‌جا و نه در هر زمانی؛ چراکه می‌گویند کاهش مصرف میزان آب را می‌توان با مدیریت منابع آب به‌حداقل رساند و در مواردی، شاید دیگر نیاز به صرف هزینه‌های گزاف برای کاربرد فناوری نباشد؛ روش‌هایی که برمبنای سازگاری با منابع آب و اقلیم مناطق تدوین شده‌اند و تلفیقی از روش‌های بومی و آکادمیک هستند.

منصت در این گزارش به تشریح این روش‌ها پرداخته و درصدد پاسخگویی به این پرسش برآمده است که آیا فناوری پاسخگوی اول و آخر معضلات کشاورزی است یا خیر؟

راه بیراهه توسعه در کشور

شهاب دانشور ـ کارشناس کشاورزی: متاسفانه فرآیند توسعه کشور در قالب کلی روی ریل مناسبی قرار نگرفته و به بیراهه رفته است که این امر ناشی از تصمیمات غلط مدیران و مشورت‌های جاهلانه و یا فرصت‌طلبانه افرادی است که نقش جدی در این تصمیمات دارند. توسعه برمبنای آب در کشور شعاری غلط و هدفی دست‌نیافتنی است. به‌عبارت‌دیگر، افزایش تولیدات محصولات آب‌بر یا آن دسته از محصولاتی که با محیط سازگار نیستند، به‌منظور توسعه صنعت کشاورزی فرآیندی غلط است که در بلندمدت منابع آب و خاک کشور را به‌شدت تهدید می‌کند. منابع آبی کشور بسیار محدود است و متاسفانه وزن توسعه را به دوش بخش‌هایی گذاشته‌ایم که نیازمند منابع آب زیادی است و توسعه در بخش‌های دیگر نظیر صنعت گردشگری و ... را نادیده گرفته‌ایم. بیشتر بار توسعه را روی کشاورزی به‌ویژه کشاورزی آبی گذاشته‌ایم. همچنین، تاکید بر توسعه صنایع آب‌بر هم داریم؛ نظیر صنعت فولاد یا کشت نیشکر.

■ آبیاری مکانیزه خوب است، اما نه در همه‌جا

مکانیزیسیون یا کاربرد سیستم‌های پیشرفته در کشاورزی لزوما برای هر اقلیم یا برای هر نوع کشتی الزامی و حیاتی نیست؛ برای مثال، نمی‌توان در کشت برنج از فناوری و روندهای مکانیزه بهره گرفت یا در کشت نیشکر، نیازی به کاربرد فناوری‌های نوین نیست.

ناگفته نماند که نمی‌توان مزایای مکانیزه کردن فرآیندهای کشت را نادیده گرفت؛ هدف افزایش میزان خالص آب است، یعنی آبی که منجر به رشد گیاه می‌شود، بدون استفاده زیادتر از منابع آب، افزایش یابد. وقتی آب در دسترس ریشه گیاه را افزایش می‌دهیم، میزان تولید افزایش پیدا می‌کند. یکی از مزایای کاربرد فناوری در کشاورزی این است که آب با فرآیندهایی بهتر و بیشتر به ریشه گیاه می‌رسد و همین فرآیند منجر به افزایش تولید می‌شود، اما معضل اصلی در صنعت کشاورزی میزان بالای اراضی آبی تحت‌کشت است. به‌عبارت‌روشن‌تر، اراضی کشاورزی آبی بسیار بیش از توان حوزه اکولوژیکی آب در کشور است، یعنی بیش از میزان آب تجدیدپذیر در کشور، زمین کشاورزی برای آبیاری داریم و این میزان از کشت در کشور ما با اقلیم موجود همخوانی ندارد.

■ به توسعه پایدار بیندیشید

افزایش تولید با روش آبیاری قطره‌ای یا بارانی یا هر سیستم دیگر فناورانه امکان‌پذیر است، اما دردی از صنعت کشاورزی را دوا نمی‌کند و مانع روند آسیب‌رسانی به طبیعت کشور نمی‌شود. به‌عبارت‌دیگر، شرایط اکولوژیکی را بهبود نمی‌بخشد و تنها کانال آبرسانی تغییر می‌کند، نه شیوه درست کشاورزی. کاربرد روش‌های فناورانه زمانی پاسخگوست که سطح زیرکشت کاهش یابد. برای مثال، به‌جای‌اینکه ۱۰ هکتار کاشته شود، ۷ هکتار زیرکشت رود؛ اما با روش‌های مکانیزه به‌اندازه همان ۱۰ هکتار برداشت شود و اگر در همان ۱۰ هکتار میزان تولید افزایش پیدا کند، یعنی آب بیشتری مصرف شده است؛ این یعنی ضربه به منابع آب و به‌عبارت‌دیگر، دور شدن از هدفی که سیستم‌های مکانیزه برای آن طراحی شده‌اند. مصرف نباید از کانال فناوری افزایش پیدا کند.

■ بدون فناوری هم می‌توان توسعه پیدا کرد

چند سال پیش در یک پروژه تحقیقاتی در دشت‌مغان و چند دشت عظیم کشور با یک‌سری راهکارهای بسیار ابتدایی توانستیم با همکاری و توجیه کشاورزان، میزان مصرف آب را به‌شدت پایین بیاوریم؛ راهکارهایی که با در نظر گرفتن تیپ خاک و شیب زمین به کشاورزان آموزش دادیم. برای مثال، پیشنهاد کردیم در کشت سویا که نوارهای ۱۲متری بود، بهتر است عرض این نوارها به ۸ متر برسد یا به‌عنوان مثال در بهبهان، در حدود ۲ لیتر در ثانیه به هر فارو (شخم زدن یا خاک‌ورزی به زیرورو کردن خاک به‌منظور افزایش بازده یک زمین زراعی) آب می‌دادند و تیم پژوهشی باتوجه به ابعاد فارو و شیب آن متوجه شدند که یک و نیم لیتر آب کافی است. در کل، چنین کارهای بسیار ساده‌ای مصرف آب را در مزرعه به‌شدت کاست و منجر به دسترسی بیشتر گیاه به آب شد. همچنین، تلفات آب هم کمتری را هم به‌دنبال داشت. در نهایت، طی گفتمان‌هایی که با کشاورزان انجام دادیم، آنها را متقاعد کردیم که باتوجه به آب موجود می‌توانند بدون خرید نوعی از فناوری و ابزار، تنها با پیگیری روش‌های سازگارانه،تمام زمین‌های کشاورزی خود را با بهره‌وری و بازدهی بالا آبیاری کنند. برخی کشاورزان چند سال متوالی این روش‌ها را به‌کار گرفتند، اما بعد از اینکه وام‌های بلاعوض دولتی به آنها داده شد، بسیاری از آنها با تغییر این روش‌ها، سراغ سیستم‌های تحت‌فشار رفتند. جالب است کشاورزانی که ۲ روش را امتحان کرده بودند، اذعان کردند که روش‌های قبلی بهتر بود و نیاز به هزینه برای کاربرد فناوری باوجود میزان آب موجود نیست.



■ آب در هاون نکوبید

تا زمانی که آب با روش‌های علمی و سازگارانه مدیریت نشود، برخی هزینه‌های دولتی در توسعه صنعت کشاورزی اثرگذار نیست و کاربرد هر نوع فناوری آب در هاون کوبیدن است. از آنجایی که کاربرد فناوری هزینه‌بر است، بیشتر کشاورزان توان مالی کافی ندارند. بی‌شک مدیریت منابع آب می‌تواند تاثیر جدی‌تر و مفیدتری بر زمین‌های کشاورزی بگذارد. در شرایط فعلی، معضلات کشاورزی با ارتقای فناوری حل نخواهد شد. به‌اعتقادمن، ۳ راهکار برای توسعه کشاورزی و حفظ امنیت غذایی را باید در پی گرفت. نخستین راه، تغییر و اصلاح بذر است که متاسفانه دانش کافی نداریم و دومین راه هم، مربوط به تغییر الگوی کشت است که متاسفانه با شعارهای امروز سیاستمداران همخوانی ندارد، چراکه بیشتر این شعارها روی خودکفایی و ارتقا و افزایش محصول است که منجر به بیشتر شدن سطوح زیرکشت شده است. راهکار سوم هم باوجود کاهش سطح اراضی زیرکشت به‌ویژه کشت آبی است که برای پیگیری این راهکار باید زمین‌هایی را از مدار کشت خارج کرد، اما لازمه اجرای آن، ایجاد شغل در مناطقی است که زمین‌های کشاورزی بیش از توان اکولوژیکی محیط به زیرکشت رفته است. به‌عبارت روشن‌تر، ابتدا باید شغل ایجاد کرد تا آسیبی به رفاه افرادی که روی این دست از زمین‌ها فعالیت می‌کنند، وارد نشود. راهی جز سازگاری نیست و باید براساس الگوهای سازگارانه با اقلیم منابع آب زمین‌ها را به زیرکشت برد. در نهایت باید گفت، ریشه بیشتر معضلات صنعت کشاورزی ایران، به نبود نقشه‌راه در این صنعت و فقدان یک برنامه مشخص در وزارت بهداشت برمی‌گردد. از آنجایی که وزارت بهداشت باید الگوی غذایی مشخصی را برای هر منطقه از کشور تعریف کند؛ برای مثال، تعیین کند که نیاز غذایی مردم در هر اقلیمی چیست تا متناسب با آن زمین‌های‌شان را به زیرکشت ببرند.

سازگاری در کویر یزد

جلال برخورداری ـ فعال دانش‌بنیان در حوزه کشت دیم: چند سالی می‌شود که تلاش می‌کنیم گیاهان و محصولاتی را در زمین‌های کشاورزی استان یزد کشت کنیم و به مرحله تجاری‌سازی برسانیم که مقاومت زیادی به خشکی و کم‌آبی دارند. برای مثال، گیاه کاپاریس در منطقه‌ای که بارندگی ۵۰ میلیمتر در سال را تجربه می‌کند، می‌تواند با کمترین میزان آب استقرار پیدا کند و به روش دیم محصول دهد. همچنین، گیاه خارشتر، گیاه دیگری است که در منطقه‌ای که حداقل یک بار پذیرای سیل باشد، کاشته می‌شود.

یکی از روش‌های آبیاری زیرسطحی است که می‌تواند به رشد گیاه با حداقل میزان آبیاری کمک کند. در واقع، با تلفیق روش‌های بومی با دانش آکادمی توانستیم استانداردهایی را به‌وجود بیاوریم که به حداقل میزان مصرف آب بینجامد و تولید هم با روش‌های سازگارانه افزایش یابد. این روش‌ها موجب رغبت کشاورزان شده است و بسیاری از آنها بعد از مشاهده برداشت‌ها، خواهان اجرای آن می‌شوند.

باتوجه به اینکه، یزد استانی خشک و کم‌آب و بارندگی سالانه آن زیر ۱۰۰ میلیمتر است، با برآورد اولیه فهمیدیم که ۲۰ هزار مرز سیل‌گیر در این استان وجود دارد که شاید سالی یک بار سیل را ببینند و بر همین اساس، تصمیم گرفتیم به‌صورت پایلوت با حداقل میزان مصرف آب بدون کاربرد فناوری تنها با روش‌های سازگارانه با محیط به تولید بیشتر بپردازیم. گفتنی است، از همان ۷۰ درصدی که آب در این استان تبخیر می‌شود، گیاه استفاده می‌کند و از آب‌های زیرزمینی هم بهره‌برداری نداریم.

چه زمان‌هایی که سیل وجود داشته باشد و چه سال‌هایی که سیل رخ ندهد، شیوه‌های مدیریتی به‌گونه‌ای است که گیاه در نهایت در شرایطی مطلوب به‌عمل می‌آید. بی‌شک در زمان‌های سیلاب به‌طورطبیعی رشد گیاه بهتر و تولید بیشتر خواهد بود، اما در سال‌های خشکسالی باوجود تفات نسبت به ترسالی، باز هم کشاورز به سوددهی مطلوب خود می‌رسد و تولید محصول راضی‌کننده است.



سخن پایانی

استفاده از هوش‌مصنوعی، اینترنت اشیا یا ماشین‌آلات پیچیده در زمین‌های کشاورزی در مراحل مختلف از جمله کاشت، داشت و برداشت؛ همگی ارزشمند و کاربرد آن در یک کشور آن هم در سطح وسیع می‌تواند در نهایت منجر به افزایش بهره‌وری شود، اما آیا به‌راستی می‌توان تمام زمین‌های کشاورزی را با فناوری مدیریت کرد؟ باتوجه به موضوعاتی که در این گزارش هم به آن اشاره شد، تاکید بیش از اندازه به کاربرد فناوری در شرایط فعلی کشور که برنامه استاندارد آمایشی در صنعت کشاورزی نداشته است، کمی بیهوده به‌نظر می‌رسد.

چگونه می‌توان وقتی هنوز پا روی پله نخست گذاشته نشده است، انتظار حرکت روی پله دهم را داشت؟ در گام نخست به‌نظر می‌رسد باید با طبیعت همراه بود و با آن سازگاری کرد و برای مثال، از کاشت محصولات آب‌بر در مکان‌های خشک پرهیز کرد.

در گام‌های بعدی هم می‌توان بدون صرف هزینه‌های گرانقیمت کاربرد محصولات فناورانه، تنها با شیوه‌هایی که گفته شد، به کنترل منابع آب پرداخت؛ شیوه‌هایی که کشاورزان هم تمایل بیشتری دارند تا آنها را اجرا کنند تا آنکه یک سیستم مکانیزه آبیاری خرید کنند. بنابراین، شاید بد نباشد که بگوییم فناوری همه گره‌ها را باز نمی‌کند و گاهی لازم است از روش‌های معمول‌تر بهره گرفت.

مکانیزاسیون یا کاربرد سیستم‌های پیشرفته در کشاورزی لزوما برای هر اقلیم یا برای هر نوع کشتی الزامی و حیاتی نیست؛ برای مثال، نمی‌توان در کشت برنج از فناوری و روندهای مکانیزه بهره گرفت یا در کشت نیشکر نیازی به کاربرد فناوری‌های نوین نیست

با تلفیق روش‌های بومی با دانش آکادمی توانستیم استانداردهایی را به‌وجود بیاوریم که به حداقل میزان مصرف آب بینجامد و تولید هم با روش‌های سازگارانه افزایش یابد

یادداشت

لزوم توسعه کشاورزی مدرن



الهام ایمانیان ـ معاون فناوری پارک ملی - کشاورزی و منابع طبیعی

کشاورزی نقش مهمی در توسعه تمدن بشری بازی می‌کند. پیش از انقلاب صنعتی، بیشتر مردم در سراسر دنیا در حوزه‌های مختلف کشاورزی مشغول به کار بودند. بیشتر این افراد برای تامین نیازهای خود مانند مواد غذایی، کالاها و محصولات مشتقه کشاورزی و دامپروری مانند پارچه و ... در مزرعه کار می‌کردند. این دست از فعالان اقتصادی، در عمل مسئولیت، جایگاه و هدفی در بازار جهانی نداشتند و به‌دلیل استفاده از روش‌های سنتی کشاورزی، تولید بسیار کمی داشتند، اما اکنون توسعه فناوری کشاورزی باعث افزایش بهره‌وری کشاورزی شده است و کشاورزان قادر به خریدوفروش محصولات خود در بازارهای جهانی هستند. به‌همین‌دلیل شاید بتوان گفت کشاورزی مدرن با تهیه بیشتر مواد غذایی، بهبود کیفیت آن و دسترسی آن به اکثریت مردم، ثبات سیاسی جهانی را افزایش می‌دهد. گفتنی است، امنیت غذایی بیش از امنیت دفاعی یک کشور اهمیت دارد. وقتی صحبت از امنیت غذایی یا فرآوری غذا می‌شود، منظورمان فقط تولید محصولات کشاورزی نیست، بلکه شامل مباحث مربوط به مطالعات ژن، مزرعه در تمام حوزه‌ها و بخش‌ها می‌شود. متاسفانه تاکنون زیرساخت کاملی برای فعالیت فناوران وجود نداشته است. در همین راستا، تلاش برای ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی نرم‌افزاری قانونی و حقوقی ایجاد این مرکز با جدیت دنبال می‌شود. تنها جایی که می‌تواند کشور را به کشاورزی تجاری‌ساز برساند، پارک ملی کشاورزی و منابع‌طبیعی است.

بیشتر پارک‌های علم و فناوری فعال در کشور مخاطبان خاص خود را دارند و دانش‌بنیان‌هایی که در این پارک‌ها فعالیت می‌کنند و مستقر هستند، باتوجه به دامنه مخاطبانی که دارند، خدمات و محصولات نوآورانه تولید می‌کنند، به‌عبارت‌دیگر، جامعه هدف خاصی دارند. اما باتوجه به گستردگی صنعت کشاورزی، عموم مردم، مخاطب اصلی آن هستند. بنابراین، لزوم تاسیس یک پارک علم و فناوری اختصاصی که توانایی گردآوری دانش‌بنیان‌هایی که به این صنعت و امنیت غذایی مربوط می‌شود را داشته باشد، به‌شدت احساس می‌شد. هدف اصلی پرداختن به چالش‌های اساسی مسائل مربوط به موضوعاتی درباره زیست و نوآوری کشاورزی، آلودگی محصولات ارگانیک و... بود. تفاوت این مجموعه با پارک‌های علم و فناوری دیگر این است که فناوری و نوآوری را در کشاورزی در کل کشور نهادینه و اشاعه کند.

در مجموعه پارک ملی علم و فناوری کشاورزی و منابع‌طبیعی قرار است تجاری‌سازی دانش‌بنیان بیش از گذشته اتفاق بیفتد. این مجموعه در اواخر سال ۱۴۰۰، مجوز خود را از وزارت علوم تحقیقات و فناوری به‌عنوان پارک دستگاهی گرفت. بیشتر پارک‌های علم و فناوری در کشور دانشگاهی هستند. در واقع، وابسته به دانشگاه‌ها فعالیت می‌کنند. این مجموعه جزو معدود پارک‌هایی است که دستگاهی است و مستقل از دانشگاه‌ها با هدف تامین امنیت غذایی آغاز به کار کرده، در واقع این مجموعه با هدف افزایش ضریب نفوذ فناوری و نوآوری در حوزه کشاورزی و منابع‌طبیعی کشور تاسیس شد و در حال حاضر دارای ۱۳ دهکده یا پردیس فناورانه در ۱۳ استان و ۲۶ مرکز رشد است که مرکز واکسن‌سازی و سرم‌سازی رازی جزو این مراکز به‌شمار می‌رود.

دانش‌بنیان‌ها باتوجه به نظام نوآوری کشاورزی و آمایش منطقه‌ای و براساس تمام چالش‌هایی که در حوزه غذا وجود دارد، دسته‌بندی می‌شوند.

در این صورت، می‌توان فعالیت دانش‌بنیان‌ها را با نگاه چالش‌محور، تقاضامحور و مسئله‌محور و البته مدل‌های اجرایی کاملا خاص خود برنامه‌ریزی و اداره کرد. اجرای این مدل‌ها به‌عنوان «دانا روستا» و در قالب دهکده‌های تخصصی، دهکده‌های فناورانه و نوآورانه، مزارع نوآورانه و با هدف ایجاد روستاهای توسعه‌محور، در دستور کار قرار دارد. هدف نهایی، ایجاد مزارع نوآورانه است که به‌عنوان «دانا روستا» شناخته می‌شوند و دستورالعمل‌های خاصی برای آنها نوشته شده است. براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌گرفته به‌دنبال این هستیم که بتوانیم با همکاری معاونت علمی ریاست‌جمهوری و وزارت کشور، این مدل‌ها را اجرایی کنیم.

باتوجه به اینکه بیشتر استارت‌آپ‌ها توان عبور از دره مرگ را ندارند، شکاف اصلی، توانا نبودن آنها در تجاری‌سازی است. یکی از برنامه‌های مجموعه پارک منابع‌طبیعی و کشاورزی، طراحی سامانه‌های تجاری‌سازی است. این سامانه‌ها ۳۴ برنامه و ۴۰ زیرخدمت دارند که قرار است در کل کشور پیاده‌سازی شوند.

در واقع، تمام فعالان و فناوران دانش‌بنیان در زمینه کشاورزی با استفاده از این سامانه می‌توانند با برندسازی، محصولات تولیدی را تجاری‌سازی و بین‌المللی کنند. در واقع، شعار اصلی این پارک علوم و فناوری کشاورزی و منابع‌طبیعی، برندسازی تجاری‌سازی و بین‌المللی‌سازی محصولات دانش‌بنیان است.

ناگفته نماند که در این حوزه، مدل‌های اجرایی خاص خود را داریم. اگر بخواهیم وارد بنگاهداری شویم، به‌طورقطع شکست می‌خوریم. هدایت پارک ملی کشاورزی و منابع‌طبیعی بیشتر حاکمیتی است که با استفاده از ظرفیت‌های بخش‌های اصلی و خصوصی صنایع بزرگ و کوچک و بخش‌های فعال در تجاری‌سازی انجام می‌گیرد. در واقع، با شناسایی زیست‌بوم‌های مختلف و مرتبط با کشاورزی، برقراری ارتباط با بخش خصوصی به‌عنوان زیست‌بوم در اولویت است. به این ترتیب، تحقق این برنامه‌ها میسر خواهد شد و در غیر این صورت، یعنی بدون همکاری با بخش خصوصی نمی‌توانیم به اهداف گفته‌شده برسیم.

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

نظر کارشناسان درباره نحوه تامین ارز در روند ترخیص کالا

بانک مرکزی نقش حسابدار را بازی می‌کند

سیرآنوش موسوی: در ۱۰ سال اخیر بارها خبر رسوب کالاهای اساسی در بنادر و گمرکات کشور رسانه‌ای شده و حاشیه‌های بسیاری را حول این موضوع شاهد بوده‌ایم. هرچند آمارهای متناقضی از حجم کالاهای دپو در انبارها مطرح می‌شود، اما جدا از اشکال جدی در نبود آمار دقیق، ناهماهنگی بین ارگان‌های مربوطه در نهایت به آسیب اقتصادی می‌انجامد.

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگویی اعلام کرد بهار امسال حدود یک میلیون و ۵۷۰ هزار تن کالا در گمرکات کشور رسوب شدند که بخشی از این کالاها، کالاهای اساسی هستند. بازدید اخیر سرزده رئیس قوه قضاییه از بنادر استان مازندران، این دغدغه تکراری را دوباره در اذهان زنده و باز این سوال را مطرح کرد که تعلل کدام نهاد و سازمان در انجام مسئولیت منجر به بروز این خسارت شده است؟

بررسی‌های خبرنگار صمت نشان می‌دهد در چند حالت می‌توان چرایی عدم ترخیص کالاها از گمرکات را تشریح کرد؛ حالت نخست این است که حجم قابل‌توجهی از کالاهای اساسی از جمله گندم و ذرت در دریاها و به شیوه اعتباری خرید و فروش و روانه بنادر ایرانی می‌شوند و ترخیص این محموله‌ها تا پیش از تعیین‌تکلیف ارز واردات، میسر نیست.

در حالت دوم نیز محموله به انبارهای گمرک منتقل می‌شود و تا زمانی که تکلیف ارز آن مشخص نشود بار در انبارها باقی خواهد ماند و در نهایت در حالت سوم، محموله‌های دپو در انبار گمرکات، به‌تناسب تخصیص ارز بانک مرکزی، آزاد و ترخیص می‌شوند. صمت در این گزارش برای پاسخ به چرایی بروز این مشکل به نقش بانک مرکزی در تخصیص ارز واردات کالاهای اساسی پرداخته است.



عکس: صمت

گرهی که با دست باز می‌شود!

ترخیص کالاهای اساسی، نیازمند تخصیص ارز دولتی است؛ به‌عبارت شفاف‌تر اگر ارز تامین نباشد صاحب کالا نمی‌تواند کالا را از بنادر ترخیص کند.

همچنین زمان‌بر بودن فرآیند پذیرش، بررسی و ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور، علاوه برآشفتگی بازارها، موجب تحمیل هزینه دموراژ (خسارت) کشتی‌ها و هدررفت منابع مالی می‌شود؛ از همین رو گمرک برای کاهش رسوب کالاها در گمرکات و تنظیم بازار، مجوز ترخیص کالاهای اساسی را به واردکنندگان داده تا کالاها به بازار و خط تولید آورده شوند و واردکننده در ماه‌های بعد با استناد به مدارکی که از گمرک دریافت کرده ارز خود را از بانک مرکزی دریافت کند.

برای تسهیل این روند و تسریع در ترخیص کالا، مرکز بهبود فضای کسب‌وکار وزارت اقتصاد نیز طی مصوبه‌ای سازمان‌ها و نهادهای مربوط را ملزم کرده تا در ۷ روز مجوز ترخیص کالاهای اساسی را به گمرک ارائه کنند، اما باوجود بخشنامه‌های یادشده، همچنان شاهد رسوب کالاهای اساسی در گمرکات هستیم.

حدود یک سال پیش، اوایل مرداد سال گذشته، شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا به موضوع ساماندهی واردات از طریق تقویت نظام ثبت‌سفارش و بکارگیری سازکارهایی برای جلوگیری از رسوب کالا در گمرکات ورود کرده و تصمیماتی نیز در این زمینه به تصویب رسیده است. در ادامه لایحه پیشنهادی دولت برای پیشگیری و مقابله با رسوب کالاها در گمرکات دی‌ماه به تصویب هیات دولت رسید، اما هنوز برای بررسی به مجلس شورای اسلامی و شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا نرسیده است.

مقام تشریفاتی بانک مرکزی در بازار ارز



میثم رادپور، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت، درباره نقش بانک مرکزی در رسوب کالاهای اساسی در گمرکات، گفت: به‌نظر می‌رسد برخی قوانین و مقررات داخلی رسوب کالاها در گمرکات را تشدید کردند. وزارت صمت قوانین و دستورالعمل‌ها را وضع می‌کند و گمرک باید به‌عنوان بازوی اجرایی به این قوانین عمل کند. همچنین قانونی که به‌شکل آیین‌نامه در آمده، گاهی تفسیرهای متفاوت می‌شود که در عمل مشکلات اجرایی ایجاد می‌کند. وی با تاکید بر اینکه بانک مرکزی ابزار لازم برای کنترل نرخ ارز را ندارد، گفت: بانک مرکزی امکان جدی و موثر در کنترل بازار ارز را ندارد. این نهاد حتی توان پرداخت حق عضویت خود در مجامع بین‌المللی را ندارد؛ از همین رو از مجامع بین‌المللی کنار گذاشته می‌شود. وقتی نهاد موردنظر ما توان جابه‌جایی یک دلار در بازارهای بین‌المللی را ندارد، نباید به کم‌کاری متهم شود. رادپور با بیان اینکه تحریم‌های بین‌المللی بانک مرکزی را از نظام پولی بین‌المللی حذف کرد، خاطرنشان کرد: گاهی به‌نظر می‌رسد بانک مرکزی در بازار ارز یک مقام تشریفاتی دارد و در بهترین حالت در تخصیص ارز برای واردات کالاهای اساسی، نقش حسابدار را بازی می‌کند. به‌نظر می‌رسد بانک مرکزی کنترلی در بدهی‌ها و درآمدهای ارزی ندارد؛ از این رو نمی‌تواند اقدام موثری در قیمت ارز داشته باشد و نباید نقشی برای این بانک برای ترخیص کالاهای اساسی متصور شد. این کارشناس حوزه اقتصاد با اشاره به تنگناهای ارزی بانک مرکزی، افزود: موضوع ترخیص گوشت‌های برزیلی از گمرک که در ماه‌های اخیر جریان‌ساز شده، سیستماتیک‌تر از آن است که بخواهیم آن را به کم‌کاری یک نهاد یا سازمان نسبت بدهیم.

راپور با تاکید بر اینکه به‌نظر من وظایف همه نهادها و سازمان‌ها روشن و تکالیف مشخص است، گفت: اینکه به چه دلیلی مشکلی مانند خواب کالاهای اساسی در انبار گمرکات و مشخصا موضوع اخیر ترخیص گوشت‌های برزیلی، ایجاد می‌شود به جزئیاتی بازمی‌گردد که نمی‌توان به‌راحتی درباره آن قضاوت کرد و باید دلایل هر دو طرف گمرک و بانک مرکزی شنیده شود.

▣ ترخیص کالا بعد از دریافت مجوزهای بهداشتی

در داستان عدم ترخیص محموله ۱۲۰ تنی گوشت برزیلی، بانک مرکزی مدعی تخصیص ارز بود و گمرک نیز در جوابیه‌های مکرر اعلام کرد برداشت‌های اشتباه از برخی بخشنامه‌ها منجر به بروز ابهاماتی برای کارکنان این نهاد شده و مشکلات جدی ایجاد کرده است. براساس اعلام گمرک برای ترخیص گوشت‌های برزیلی، مشکل تخصیص ارز دولتی مطرح نبود و در اصل سازمان دامپزشکی به‌دلیل درج لیبل شرکت‌های دیگر برزیلی (غیر از شرکتی که مجوز واردات گرفته بود) روی محصول، مانع خروج این گوشت از گمرک شده بود. همچنین گمرک تاکید دارد باوجود مجوز ترخیص کالاهای اساسی، بدون دریافت کد کالا، ترخیص کالاهایی چون گوشت و دارو ممکن نیست، چراکه مشکلاتی برای سلامت مردم ایجاد می‌کند؛ از همین رو برای ترخیص باید منتظر تایید نهایی سازمان‌های مربوطه ماند.

ورود مجلس به بحث رسوب کالاهای اساسی



بسیاری بر این باورند که اختلال در روند واردات کالاهای اساسی به سوءمدیریت بانک مرکزی برای تخصیص ارز بازمی‌گردد، در حالی که این مسئله می‌تواند امنیت غذایی کشور را تهدید کند.

ذبیح‌الله اعظمی ساردویی، سخنگوی کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با صمت با تاکید بر حساسیت مجلس در موضوع رسوب کالاهای اساسی در گمرکات، گفت: مجلس شورای اسلامی مدت‌هاست که به دلایل و مشکلات ناشی از رسوب کالاهای اساسی به‌ویژه نهاده‌های دامی در گمرکات ورود می‌کند.

وی افزود: باتوجه به اهمیت موضوع، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز به تهیه گزارشی از دلایل بروز این پدیده و شرایط روز گمرکات پرداخت. مطابق با گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس حدود ۴ میلیون تن نهاده دامی در انبار گمرکات رسوب شده، این در حالی است که ترخیص به‌موقع نهاده‌های دامی تاثیر قابل‌توجهی در تولید گوشت موردنیاز بازار دارد.

وی نبود هماهنگی میان سازمان‌های مربوطه را عامل رسوب کالاهای اساسی در گمرکات دانست و افزود: بانک مرکزی، گمرک و اسکله‌ها همکاری‌های لازم را با هم ندارند و عامل بروز مشکلات یادشده می‌شوند. این روند همیشه وجود داشته و متاسفانه همچنان ادامه دارد. حتی در بازدید نمایندگان مجلس از بنادر شهید رضایی و ماهشهر از نزدیک مشاهده شد که چگونه لاستیک ماشین‌آلات سنگین وارداتی بر اثر آفتاب و بارندگی کارآیی خود را از دست دادند و از بین رفتند.

به‌گفته نماینده مردم جیرفت در مجلس با ادامه این روند و آسیب‌های اقتصادی وارده، قوه قضاییه در بحث رسوب کالاهای اساسی در گمرکات ورود کرده و در تلاش است با برداشتن موانع پیش رو، کالاهای اساسی در کوتاه‌ترین زمان ممکن ترخیص و وارد بازار شوند.

مشکل در عدم تخصیص به‌موقع ارز است



یک کارشناس اقتصاد رسوب کالاها در انبارهای بنادر، گمرکات و سازمان اموال تملیکی را موجب از بین رفتن سرمایه ملی دانست و گفت: به‌علت ناهماهنگی میان ارگان‌های ترخیص‌کننده کالاها، تخصیص و تامین ارز به‌موقع انجام نمی‌شود و این موضوع رسوب کالاها در مبادی ورودی کشور را به‌دنبال دارد.

محمدحسین برخوردار، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با میزان اظهار کرد: برخی از ارگان‌های صادرکننده تاییدیه گواهی ترخیص مانند سازمان بهداشت برای ترخیص کالاهایی مانند مواد غذایی و مواد اولیه نباید در صدور این گواهی‌ها تعلل کنند، زیرا این مواد غذایی در هوای شرجی آلوده خواهند شد و باید مسئولان با حساسیت بیشتری به موضوع ترخیص این کالاها رسیدگی کنند. وی در ادامه با تاکید بر اینکه وزارت صمت باید صلاحیت واردکنندگان را موردبررسی قرار دهد، افزود: افرادی که اقدام به واردات مواد غذایی می‌کنند باید سیلوهای مخصوص نگهداری کالا را در اختیار داشته باشند یا دولت این نوع انبارها را در اختیار آنها قرار دهد. این کارشناس اقتصاد همچنین گفت: رسوب کالاها در انبار بنادر، گمرکات و سازمان اموال تملیکی موجب از بین رفتن ارز و سرمایه ملی خواهد شد و دولت برای جلوگیری از ضرر و زیان، باید هر چه زودتر این کالاها را تعیین‌تکلیف کند. برخوردار در ادامه بازدید میدانی رئیس دستگاه قضا از انبارهای بنادر، گمرکات و اموال تملیکی استان مازندران را مصداق همکاری قوه قضاییه با قوه مجریه در راستای حل مشکلات دانست و اظهار کرد: حضور و بازدید آقای اژه‌ای از انبار بنادر کاری بسیار خوب و تحسین‌برانگیز است. وی با اشاره به اینکه بازدید رئیس دستگاه عدلیه از انبار بنادر موجب شناسایی و بررسی ریشه‌ای مشکلات ترخیص کالا خواهد شد، تاکید کرد: حضور میدانی رئیس عدلیه همچنین باعث تشویق سایر مسئولان برای پیگیری مشکلات می‌شود. این کارشناس اقتصاد با اشاره به اینکه برخی از مسئولان نمی‌خواهند وظیفه خود را بپذیرند، تاکید کرد: آقای اژه‌ای به‌شخصه به داد مشکلات ترخیص کالا و انبارها رسیده است.

سخن پایانی

بسیاری تاکید دارند تغییر سیاست‌های بانک مرکزی در تخصیص ارز واردات، علاوه بر ایجاد دغدغه برای واردکنندگان این کالاها به مشکل تامین کالا در بازار و افزایش نرخ می‌انجامد.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز در گزارشی، صدور مجوز ثبت‌سفارش بیش از سقف و میزان موردنیاز کشور، تعلل در تعیین‌تکلیف کالاها (نظیر صدور مجوز، اعلام نظر قطعی گمرک، صدور اظهارنامه متروکه، صدور حکم توسط مرجع قضایی ...) و ناهماهنگی دستگاه‌ها، امکان ورود کالا به بنادر و اماکن گمرکی بدون اخذ مجوزهای موردنیاز (از جمله مجوزهای ارزی و ثبت سفارش) و عدم امکان دریافت شناسه رهگیری بانکی معتبر (تعیین منشأ ارز) برای برخی از اقلام واردشده به گمرک یا تاخیر در اخذ آن (به‌دلایلی نظیر عدم تامین معادل ریالی ارز موردنیاز) را به‌عنوان مهم‌ترین عوامل رسوبی شدن کالاها در گمرکات معرفی کرد.

به‌نظر می‌رسد مشکل تامین ارز جدی است و این چالش در تخصیص ارز واردات کالاهای اساسی بیشتر خودنمایی می‌کند. به‌گفته فعالان اقتصادی در ۲ ماه نخست سال جاری بانک مرکزی ارزی برای ترخیص کالاهای اساسی تخصیص نداد که البته این مشکل در ماه‌های بعد رفع شده است؛ هرچند براساس اخبار و شواهد رسوب کالا در انبارها به‌دلیل تاخیر در تامین ارز ادامه دارد.



ZIBA MORGH ESFAHAN CO.

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده

شرکت زیبامرغ اصفهان (سهامی خاص) به شماره ثبت ۱۱۳۹۹ و شناسه ملی ۱۰۲۶۰۳۲۴۵۲۸

بدینوسیله از کلیه صاحبان سهام شرکت زیبامرغ اصفهان (سهامی خاص) دعوت می‌شود که در ساعت ۶ بعدازظهر روز پنجشنبه ۱۴۰۲/۰۶/۰۲ در جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده که در محل شرکت تشکیل می‌گردد حضور بهم رسانید.

▣ دستور جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده شرکت زیبامرغ اصفهان

۱. انتخاب اعضای اصلی هیات‌مدیره

۲. هر نوع تصمیمی که در صلاحیت مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده باشد

هیات‌مدیره شرکت زیبامرغ اصفهان (سهامی خاص)

سرپرست اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز خبر داد

برنامه‌ریزی برای ایجاد ۳۰ هزار شغل پایدار

استان البرز در اقتصاد ایران به عنوان یک استان استراتژیک شناخته می‌شود؛ قرار گرفتن در مسیر ۱۴ استان کشور و استقرار بخش زیادی از صنایع مهم و برندهای ملی در این استان از جمله شاخص‌هایی است که گویای این وضعیت استراتژیک است.

این وضعیت موجب شده در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی زیادی برای حضور در این استان و بهره‌مندی از ۲۵۰ فرصت سرمایه‌گذاری شناخته شده در البرز ابراز تمایل کنند، تمایلی که در صورت فراهم بودن شرایط می‌تواند بالفعل شود. با توجه به موقعیت و ظرفیت‌های این استان، سرپرست اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز از برنامه‌ریزی برای ایجاد ۳۰ هزار شغل پایدار در البرز خبر داده و گفت: استان البرز با رتبه پنجم تعداد واحدهای صنعتی کشور حدود ۳هزار و ۷۰۰ واحد صنعتی فعال را پهنه خود جای داده که بالغ بر ۳۴ درصد از سهم اشتغال استان را به خود اختصاص می‌دهد.

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir


عکس: آیدا فریدی

سرپرست اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز با بیان اینکه واقعیت بخشی به رشد تولید اولویت نخست اداره کل صمت البرز است گفت: کشورمان در شرایط خاص اقتصادی به سر می‌برد و این موقعیت نیازمند اعمال مدیریت متفاوت است، امروز هر یک از مدیران علاوه بر برنامه‌های تدوین شده و در چارچوب‌های معمول، به گونه‌ای مکلف‌اند با صرف زمان و انرژی بیشتر راهکارهای متفاوتی نیز اتخاذ کنند تا بتوانیم گره از مشکلات بگشاییم.



به گزارش خبرنگار صمت از استان البرز، محمد انصاری ضمن بیان این مطلب افزود: باید با یک مدیریت مبتنی بر عواطف، فهم مشترک و البته احترام متقابل، بتوانیم در مواجهه با تولیدکنندگان، اصناف و همه فعالان حوزه کسب‌وکار به عنوان متقاضیان خدمات از اداره کل صمت استان، عملکرد بهتری در ارائه خدمات داشته باشیم. به تعبیری جاذبه‌های سرمایه‌گذاری و تداوم تولید و حتی رشد تولید را با امیدافزایی در میان مخاطبان خود حفظ کنیم. سرپرست اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز گفت: خط قرمز ما در اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز، برخورد نامناسب با متقاضیان خدمات و سرمایه‌گذاران است و همه همکاران این نهاد باید بیشترین همکاری را برای رفع موانع کاری و توسعه سرمایه‌گذاری انجام دهند. انصاری با اشاره به بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی گفت: طبق موارد مطرح در این بیانیه، محوریت مشکلات اقتصادی کشور در حوزه داخلی، عیوب ساختاری و ضعف مدیریتی است و به تعبیر رهبر معظم انقلاب عملکردهای ضعیف، اقتصاد کشور را از بیرون و درون دچار چالش ساخته است.

۳۷۰۰ واحد صنعتی فعال در البرز

سرپرست جدید اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز گفت: طبق آمار، البرز با رتبه پنجم تعداد واحدهای صنعتی کشور حدود ۳۷۰۰ واحد صنعتی فعال را پهنه خود جای داده که بالغ بر ۳۴ درصد از سهم اشتغال استان را به خود اختصاص می‌دهد و حدود ۵۱ درصد از سهم اشتغال البرز هم در حوزه اصناف و بخش خدمات این حوزه متمرکز شده است، این آمار اهمیت ویژه فعالیت صنعت، معدن و تجارت استان البرز را بیش از پیش نمایان می‌کند. انصاری تاکید کرد: ظرفیت اقتصادی و اشتغالزایی اصناف استان البرز نشان‌دهنده جایگاه بسیار مهم این بخش در کنار صنعت و معدن استان است و مستلزم توجه جدی و ایجاد زمینه مساعد در روند فعالیت و موانع کاری آنهاست که حتما در این دوره توجهی جدی به آن داریم.

توجه به ظرفیت‌های بخش خصوصی

وی تصریح کرد: یکی از ضروریات قبول مسئولیت در اداره کل صنعت، معدن و تجارت توجه جدی و ویژه به ظرفیت‌های بخش خصوصی است؛ سه تشکل بسیار مهم و دارای جایگاه ویژه در اقتصاد استان، یعنی اتاق اصناف، اتاق بازرگانی و خانه صنعت، معدن و تجارت در کنار اتاق تعاون استان؛ نه تنها به عنوان بازوان اداره کل صمت استان، بلکه باید در جایگاه مغز متفکر به تمامی فعالیت‌ها و روند تصمیم‌گیری‌ها رنگ و بوی کارشناسی ببخشند، با نگاه صحیح به این حوزه می‌توانیم این ظرفیت بی‌نظیر را برای رفع موانع به کار ببندیم تا در عمل استان البرز، به یک استان نمونه و الگو در توسعه اقتصادی کشور تبدیل شود. سرپرست اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز افزود: در نام‌گذاری هوشمندانه سال ۱۴۰۲ از سوی مقام رهبری با عنوان «مهار تورم و رشد تولید» هم هدف مشخصی طراحی شده و هم راهبرد لازم مدنظر قرار گرفته است، به عبارتی هدف نام‌گذاری سال، «مهار تورم» است و راهبرد اساسی آن تحقق «رشد تولید» است؛ قطعا هر روش دیگری غیر از این نمی‌تواند به مهار واقعی تورم بینجامد، تولید بهترین عرصه برای مدیریت نقدینگی در کشور است.

تحقق شعار سال در اولویت است

انصاری ادامه داد: آنچه که از امروز محور برنامه‌ریزی، تلاش و پیگیری بنده و همه همکاران اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز خواهد بود، بخش مسئولیتی ما در شعار سال یعنی «رشد تولید» خواهد بود، هر نوع از مانع تراشی در راستای این هدف یعنی رشد تولید در مجموعه ما کاملا مذموم خواهد بود و مسئولیت آن متوجه کارشناسی است که به هر نحوی اقدام به کارشکنی در کار نموده است. وی تاکید کرد: در یک برآورد کلی از آمار مصوبات کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان البرز، بیش از ۷۰ درصد مصوبات کارگروه در حوزه تسهیلات بانکی و تامین نقدینگی مورد نیاز واحدها است، نباید فراموش کنیم مهم‌ترین عامل شکل‌گیری این تقاضا در بخش تولید خود تورم است، کما اینکه بالغ بر ۴۵ تا ۵۰ هزار میلیارد تومان از منابع بانکی استان در طول سال به استمهال تسهیلات دریافت شده از سوی بانک اختصاص می‌یابد.

پیگیری ۳۰۰۰ طرح برای کاهش بیکاری

انصاری گفت: هم اکنون ۲۷۰۰ جواز تاسیس برای اجرای طرح‌های صنعتی جدید در سطح استان صادر شده که اتفاقا عدد سرمایه‌گذاری اولیه پیش‌بینی شده برای آنها قابل اعتنا نیز هست، با این حال برای انجام یک اقدام اساسی در مسیر کاهش مشکل بیکاری در استان البرز اولویت‌گذاری می‌کنیم و ۳۰۰ مورد از این طرح که دارای پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد هستند را در دستور کار جدی خود قرار می‌دهیم. وی ادامه داد: اگر فقط ۲۰ تا ۲۵ هزار میلیارد تومان از منابع اختصاص بانکی استان به سمت واحدهای دارای پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد سوق یابد، قطعا تاثیر بسزایی در افزایش سهم صنعت استان در تامین اشتغال استان البرز دارد.

بالاتر از متوسط کشوری

سرپرست اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز گفت: بر مبنای آمارهای موجود نرخ بیکاری در استان البرز که از متوسط کشوری بالاتر است و همچنین با لحاظ نرخ مشارکت اقتصادی استان، می‌توان با تکمیل همین طرح‌های دارای پیشرفت فیزیکی بالای ۶۰ درصد، حدود ۳۰ هزار اشتغال پایدار ایجاد کرد که حدود یک‌چهارم آمار اشتغال مورد درخواست افراد را پوشش می‌دهد.

انصاری تصریح کرد: برای این اولویت و دستیابی به نتایج درخشان آن نیازمندیم بانک‌های استان پای کار بیایند و با جهت دهی درست از پرداخت تسهیلات سرمایه در گردش به سوی تسهیلات سرمایه ثابت، مسیر تحقق این هدف بزرگ را هموار سازند.

ضرورت احیای واحدهای راکد

وی ادامه داد: از دیگر ضروریات رشد تولید، موضوع احیای واحدهای راکد و به صورت ویژه موضوع تکمیل ظرفیت خالی واحدهای صنعتی است، خوشبختانه وزارت متبوع بنده روی این موضوع تمرکز ویژه‌ای دارد و البته که حتما در اولویت اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان البرز نیز خواهد بود تا با فراهم کردن بسترهای لازم در حوزه صادرات غیر نفتی به ارتقای ظرفیت‌های تولیدی کشور کمک نماییم؛ ملموس‌ترین اثر این امر اشتغالزایی در کشور و آثار بعدی آن در رشد تولید است، در همین راستا پایش آمار تولیدی واحدهای صنعتی دارای ظرفیت در دستور کار خواهد بود تا موانع فعالیت شان به شکل جدی بررسی و ضمن اقدام عاجل به واحدها کمک کنیم تا مشکلات‌شان به حداقل ممکن برسد.

البرز با رتبه پنجم تعداد واحدهای صنعتی کشور حدود ۳۷۰۰ واحد صنعتی فعال را در پهنه خود جای داده است

بر مبنای آمارهای موجود نرخ بیکاری در استان البرز از متوسط کشوری بالاتر است

سخن پایانی

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان البرز، بر اساس اهداف آرمانی برای هر یک از پهنه‌های استان البرز برنامه‌های توسعه و آمایش سرزمین را تدوین کرده است. براساس این طرح، کرج به عنوان کلانشهر مدرن با هویت مستقل در عرصه ملی قطب دانشگاهی و پژوهش کشاورزی، هشتگرد و نظرآباد برای تولید پاک رقابتی و پایدار، طالقان و آسارا به عنوان مناطق کوهستانی پاک بهشت گردشگران با محیط زیستی بالنده و پایدار و شهرستان اشتهارد به عنوان منطقه‌ای با صنعت روزآمد و ارتباطات توسعه یافته شناخته شده‌اند. کارشناسان معتقدند برای تحقق اهداف یاد شده باید نگاه ویژه‌ای به جذب سرمایه‌گذاری و ارتقای بهره‌وری داشت و در راستای طرح آمایش سرزمین و تقسیم کار ملی متناسب با ظرفیت‌های بالقوه استان گام برداشت.

افزایش دریافت اظهارنامه مالیاتی در یزد

به گفته سرپرست اداره کل امور مالیاتی یزد در سال گذشته ۱۷ هزار و ۷۳۹ اظهارنامه دریافت شد که امسال ۱۴ درصد رشد داشته است.

به گزارش خبرنگار صمت از استان یزد، رضا نجف‌زاده افزود: ۱۰ درصد مالیات وصول شده از یک تا ۳میلیون تومان بوده است. همچنین ۱۵ درصد مالیات وصولی سه تا ۱۰ میلیون و ۱۶ درصد هم بالای ۱۰ میلیون تومان بوده و از مجموع اظهارنامه دریافتی ۸۰ درصد براساس توافق با اصناف بوده که بیانگر رضایتمندی مودیان از این اداره کل است.

سرپرست اداره کل امور مالیاتی استان یزد خاطرنشان کرد: مالیات برای افراد براساس منابع درآمدی که فرد در اظهار نامه ذکر می‌کند محاسبه می‌شود و نحوه محاسبه آن برای اصناف متفاوت است.

وی گفت: در سال گذشته ۱۷ هزار و ۷۳۹ اظهارنامه دریافت شد که امسال ۱۴ درصد رشد داشته است و در امسال براساس خود اظهاری مودیان ۱۷ هزار مودی مالیاتی شناسایی شد.

نجف‌زاده با اشاره به شناسایی موارد قابل توجهی از فرارهای مالیاتی در سال گذشته گفت: فقط از این موارد ۲۸۰۰ میلیارد تومان تراکنش داشته که پرونده مذکور در مراجع قضایی در حال رسیدگی است. همچنین امسال یک مورد فرار مالیاتی ۲۸۰۰۰ میلیارد تومان تراکنش مالی شناسایی و بررسی آن در دستور کار است.



وی با اشاره به زمانبر بودن فرآیند شناسایی تا اثبات فرارهای مالیاتی گفت: معمولا فرارهای مالیاتی بزرگ، تعداد زیادی اشخاص ثالث ذی‌نفع را نیز به همراه دارد. در کل مجموع درآمدهای مالیاتی تعیین شده برای استان یزد در بودجه امسال ۱۷ هزار میلیارد تومان است که در سه ماهه امسال ۸۰ درصد از درآمدهای مالیاتی پیش‌بینی شده استان محقق شده، امیدواریم با توجه به مهلت باقیمانده تا پایان ماه جاری برای ارائه اظهارنامه‌های مالیاتی، شاهد ۱۰۰ درصد وصول مالیات پیش‌بینی شده باشیم.

وی با اشاره به تحقق ۸۰ درصدی پیش‌بینی سه ماهه درآمدهای مالیاتی استان گفت: بر اساس قانون بودجه درآمد امسال امور مالیاتی استان ۱۷ هزار میلیارد تومان تعیین شده است.

نجف‌زاده با اشاره به توزیع ۸۰۰ میلیارد تومان از مالیات‌های دریافتی استان در سال گذشته جهت حوزه سلامت تصریح کرد: در سه ماهه امسال نیز ۱۹۰ میلیارد تومان از محل سهم مالیات ارزش‌افزوده در اختیار حوزه سلامت استان و ۶۰۰ میلیارد تومان نیز بین شهرداری‌ها و دهیاری‌های استان توزیع شده است.

سرپرست اداره کل امور مالیاتی یزد با اشاره به مالیات خانه‌های خالی تصریح کرد: ۲۰ هزار خانه خالی تنها در شهر یزد شناسایی شده و به مالکان آنها پیامک ارسال شده تا نسبت به ثبت واقعی اطلاعات اقدام کنند و پس از پایان تیر و راستی‌آزمایی اطلاعات دریافتی، در مراحل بعدی برای خانه‌های خالی به مدت بیش از ۱۲۰ روز، مالیات صادر خواهد شد.

رشد صادرات کالا از گمرکات پرویزخان و سومار

مدیرکل گمرکات کرمانشاه از رشد ۲۵ و ۳۳ درصدی صادرات کالا از گمرکات پرویزخان و سومار خبر داد.

علی‌اصغر عباس‌زاده در گفت‌وگو با مهر اظهار کرد: در چهار ماهه ابتدای امسال از طریق گمرک پرویزخان ۳۲۷ میلیون و ۳۷۰ هزار و ۵۴۹ دلار کالای صادراتی به وزن ۸۷۲ هزار و ۴۹۱ تن به خارج از کشور صادر شده است.

وی افزود: مجموع میزان کالاهای صادراتی از گمرک پرویزخان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از حیث ارزش رشدی ۲۵ درصدی و از لحاظ وزن افزایش ۵۲ درصدی داشته است.

مدیرکل گمرکات استان کرمانشاه به عمده کالاهای صادراتی از طریق گمرک پرویزخان اشاره و تصریح کرد: کلینکر سیمان، میوه و تره بار، ورق فولادی، میلگرد ساده و آجدار، کولر آبی، انواع کاشی، محصولات پلاستیکی، کیک و بیسکویت و ... از جمله کالاهای صادرشده بوده است.

عباس زاده در ادامه خاطر نشان کرد: ارزش کالاهای صادراتی از طریق گمرک سومار در این مدت ۲۳۱ میلیون و ۱۲۰ هزار و ۲۲۲ دلار به وزن ۵۱۶ هزار و ۴۴۳ تن برآورد شده است. وی به رشد صادرات کالا از گمرک سومار تاکید و بیان کرد: از مجموع میزان کالای صادراتی گمرک سومار در امسال در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از حیث ارزش می‌توان رشد ۳۳ درصدی و از لحاظ وزنی افزایش ۲۴ درصدی را مشاهده کرد.

عباس زاده گفت: عمده کالاهای صادراتی از طریق گمرک سومار شامل میلگرد آجدار، کاشی، سنگ مرمریت، تخم‌مرغ، عایق رطوبتی، کارتن خالی، کولر آبی، ظروف یکبار مصرف، لبنیات و... در ۴ ماه گذشته بوده است.

گزارش خبری

نان بی‌کیفیت در نبود نظارت

مدت‌ها است که مردم استان سمنان نسبت به تهیه نان دو انتقاد بزرگ دارند یکی صف‌های طولانی و وقت گیر و دیگری کیفیت پایین نان؛ موضوع تا جایی پیش‌رفته که حتی ارشدترین مسئول دولتی استان سمنان هم این موضوع را تایید کرده است. کیفیت بد نان تولیدی نانوایی‌های استان سمنان حتی صدای مسئولان را هم درآورده تا جایی که استاندار سمنان خواستار ورود نهادهای ذی ربط به موضوع شد.

نان با کیفیت دست مردم نمی‌رسد

موضوع مهارت نانوایان دقیقا همان مسئله‌ای است که استاندار سمنان نیز به آن تاکید دارد. سید محمد رضا هاشمی ضمن تایید اینکه کیفیت نان تولیدی استان از استان‌های همجوار کمتر است، گفت: نانوایان باید تلاش کنند که نان بهتری دست مردم بدهند. هاشمی با بیان اینکه اگر ما بهترین آرد را هم به نانوایان بدهیم اما به خوبی نان را نپزند، مشکل در کیفیت خواهیم داشت، بیان کرد: در هفته گذشته جلسه ستاد آرد و نان استان سمنان برگزار و مقرر شد که نانوایان ارتقای کیفیت نان را داشته باشند. وی با بیان اینکه مقرر شد که با محوریت فنی و حرفه‌ای ظرف مدت یک ماه برای نانوایان استان دوره‌های آموزشی تخصصی ارتقای کیفیت نان برگزار شود، افزود: برای نانوایان از این پس کارت مهارت صادر خواهد شد.

کارت مهارت صادر می‌کنیم

استاندار سمنان با بیان اینکه نانوایانی که بتوانند کارت مهارت بگیرند و نان تولیدی واحدشان از کیفیت لازم برای مشتریان برخوردار باشد تشویق هم می‌شوند، گفت: افزایش سهمیه آرد برای این نانوایان اعمال خواهد شد.

هاشمی همچنین از تشدید نظارت بر نانوایی‌های استان سمنان خبر داد و ابراز کرد: اندک نانوایی‌هایی که نان خوب را به‌دست مردم نمی‌دهند نیز باید طبق قانون مورد برخورد قرار گیرند چرا که نیاز داریم کیفیت نان در استان ارتقا پیدا کند. وی با بیان اینکه خوشبختانه با تدبیر دولت سیزدهم امسال شاهد رشد خرید تضمینی گندم در استان سمنان بودیم، افزود: کشاورزان ما با همتی که داشتند امسال تولید را افزایش دادند و به لحاظ کیفیت نیز شاهد تولید گندم خوبی در استان هستیم.

نظارت‌ها تشدید می‌شود

معاون اقتصادی استاندار سمنان در گفت‌وگو با مهر، از ارتقای نظارت بر نانوایی‌ها با هدف ارتقای کیفیت خبر داد و گفت: واحدهای خبازی در شهرها و روستاهای استان سمنان به منظور رصد بهتر و دقیق‌تر نانوایی‌ها منطقه‌بندی شده است. محمد رضا صادقی با بیان اینکه این اقدام در زمره مصوبات کارگروه آرد و نان استان سمنان است، بیان کرد: یکی از مهم‌ترین ارکان این بازرسی‌ها کیفیت و البته کمیت نانی است که واحدهای نانوایی به‌دست مردم می‌دهند. وی از بهبود بازرسی و نظارت بر عملکرد نانوایی‌های استان سمنان نیز خبر داد و افزود: تلاش می‌کنیم در این بازرسی‌ها نانوایی‌هایی که نان مطلوب را برای مشتریان ارائه می‌کنند مورد تقدیر قرار بگیرند تا انگیزه خوبی هم برای سایر نانوایی‌های استان برای ارتقای کیفیت نان ایجاد شود.

آرد کیفیت ندارد؛ نمی‌توانیم معجزه کنیم

یکی از مسائلی که نانوایان مطرح می‌کنند کیفیت آرد است یک نانوا در گفت‌وگو با مهر، با بیان اینکه کیفیت آرد زمانی کم باشد، بهترین نانوای ایران هم نمی‌تواند بهترین نان را بپزد، گفت: دولت با سهمیه بندی آرد مشکلات عدیده‌ای برای ما نانوایان پدید آورده است. عامری با بیان اینکه پیش از این گاهی روزی ۹ کیسه آرد پخت می‌کردیم اما حالا با هزار دشواری ۵ کیسه آرد دریافت می‌کنیم، ابراز کرد: مشخص است که مردم باید بیشتر در صف بایستند چرا که نان تولیدی ما به لحاظ تعداد کاهش چشمگیری پیدا کرده و این برای ما مشکل زا است برای مثال واحد نانوایی ما مجبور به تعدیل یک نیروی خمیر شد و من با ۳۵ سال کار خودم مجبور شده‌ام لباس کار بر تن کنم و خمیر بگیرم. وی با بیان اینکه ما هم اعتقاد داریم که کیفیت نان کاهش پیدا کرده اما نانوا که نمی‌تواند معجزه کند، ابراز کرد: آرد تولیدی که به ما از کارخانه آرد می‌دهند بسیار بد است اگر مسئولان می‌گویند که نانوایان باید نان خوب بدهند یک روز به واحد نانوایی‌ها مراجعه و آرد را هم مورد قضاوت قرار دهند. از سوی دیگر به ما بگویند که با این سهمیه چند نان بپزیم؟

نظارت بر کیفیت آرد وجود دارد

یک کارشناس آرد و غله ضمن رد ادعای نانوایان نسبت به کاهش کیفیت آرد بیان کرد: اگر آرد بد است همه نانوایی‌ها باید نان بی‌کیفیت به‌دست مردم بدهند در صورتی که امروز شاهد هستیم که این اتفاق در ۵۰ درصد نانوایی‌های استان رخ می‌دهد. محمد ابوالقاسمی با بیان اینکه کیفیت آرد توزیعی در نانوایی‌های استان سمنان از سوی غله و خدمات بازرگانی مورد سنجش قرار می‌گیرد، به مهر گفت: طبق استاندارد درصد وزنی گلوتن مرطوب و بررسی گلوتن از طریق دستگاه گلوتن سنج صورت می‌گیرد بنابراین مردم اطمینان داشته باشند که آرد نامرغوب اصلا سمت نانوایی‌ها نخواهد رفت و اگر مشکلی پدید بیاید در نهایت می‌تواند از کارخانه‌های آرد باشد که البته آن هم مورد رصد قرار می‌گیرد هر چند اعتقاد داریم که این رصد باید دقیق‌تر باشد.

مشکل از آرد نیست

همچنین یکی از شهروندان کشاورز و گندم کار است، با بیان اینکه گندم تولیدی ما از لحاظ گلوتن وضعیت خوبی دارد اما مهارت نانوایی‌های ما لازم و کافی نیست، به مهر، می‌گوید: مشکل این است که نانوایان اگر وارد به کار نباشند، بهترین آرد سفید را هم به بدترین نان ممکن بدل می‌سازند.

محمد عرب عامری با بیان اینکه گندم تولیدی منطقه میامی و شاهرود و حتی دامغان بهترین کیفیت را شاید در تمام شمال شرق کشور داشته باشد اما این گندم به مرکز استان رفته با گندم تولیدی گرمسار و آرادان ادغام می‌شود که از کیفیت پایین‌تری برخوردار هستند و سپس در استان توزیع می‌شود، بیان کرد: با وجود تمام این مسائل بازهم کیفیت آرد ما از دیگر استان‌ها اگر بهتر نباشد بدتر نیست.

دوشنبه
۱۶ مرداد ۱۴۰۲- ۲۰ محرم۱۴۴۵ - ۷ اوت ۲۰۲۳- شماره ۲۳۷۷-پیاپی۳۶۹۵

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 - ۰۹۹۹۱۹۵۷۶۱
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

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

روزنامه صمت با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

بازار

استفاده از شارژ کالابرگ الکترونیکی

طرح کالابرگ الکترونیکی که از اواخر سال گذشته کشور به اجرا درآمد، وارد ابعاد تازه‌تری شده و برای جلب مشارکت بیش‌تر خانوارها، مشوق‌های جدیدی در آن پیش‌بینی می‌شود. با آغاز مرحله جدید از روز ۱۰ مرداد، خانوارهای دهک یکم تا سوم که یارانه ۴۰۰ هزار تومانی دریافت می‌کنند، به شرط اختصاص ۵۰ درصد اعتبار یارانه خود(۲۰۰ هزار تومان) به خرید کالابرگ، ۱۲۰ هزار تومان شارژ اضافه به ازای هر نفر دریافت خواهند کرد. به گزارش ایسنا، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی طی روزهای اخیر در اطلاعیه‌ای از آغاز مرحله جدید طرح کالابرگ الکترونیکی خبر داد و اعلام کرد که به موجب آن خانوارهای دهک‌های اول تا سوم و تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی(ره) و بهزیستی می‌توانند از افزایش اعتبار ۱۲۰ هزار تومانی بهره‌مند شوند. امکان برداشت یارانه ۱۲۰ هزار تومانی در صورتی است که خانوار ۵۰ درصد اعتبار یارانه خود را به خرید کالا از لیست ۱۱ قلم کالای پیش‌بینی‌شده در طرح اختصاص بدهد. درصورتی که خانوارها ۵۰ درصد مبلغ یارانه ۴۰۰ هزار تومانی خود را که معادل ۲۰۰ هزار تومان می‌شود صرف خرید کالابرگ کنند و از ۱۱ قلم کالای پیش‌بینی شده در طرح خریداری کنند، ۱۲۰ هزار تومان اعتبار اضافه به ازای هر عضو خانواده در حساب سرپرست خانوار شارژ می‌شود و کل یارانه هر فرد به ۵۲۰ هزار تومان در ماه افزایش می‌یابد. در این مرحله همه خانوارهای دهک‌های اول تا سوم کم‌درآمدی همراه با خانوارهای تحت پوشش سازمان بهزیستی و کمیته امداد امام خمینی (ره) مشمول افزایش ۳۰ درصدی یارانه شده‌اند و اعتبار مازاد آنها به میزان ۱۲۰ هزار تومان افزایش یافته است. در صورت افزایش احتمالی تورم اقلام سبد کالابرگ این مبلغ مجدد افزایش خواهد یافت اما پرداختی خانوارها تا پایان سال ثابت خواهد ماند.



آن‌طور که علیرضا عسگریان، معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفته در مرحله جدید طرح کالابرگ سهم پرداختی مردم بر مبنای سال گذشته ثابت بوده و خانوارها با خرید حداقل ۲۰۰ هزار تومان از اقلام سبد کالابرگ می‌توانند مشمول دریافت ۱۲۰ هزار تومان افزایش اعتبار شوند. البته ۱۱ قلم کالای اساسی در این طرح بر مبنای نرخ سال ۱۴۰۱ است که در بیش از ۹۰ هزار فروشگاه کشور عرضه می‌شود. وی گفت: تلاش ما این است که ظرف یک ماه آینده یک یا دو دهک دیگر از یارانه‌بگیران از دهک‌های پایین جامعه به طرح کالابرگ الکترونیک اضافه شوند و کمک و بار مالی این طرح هم توسط دولت پیش‌بینی شده است. بر اساس اطلاعیه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در این مرحله، اعتبار کالابرگ برای همه یارانه‌بگیران از یک ماه قبل واریز می‌شود اما برای سه دهک اول تا سوم و خانوار تحت پوشش سازمان بهزیستی و کمیته امداد امام‌خمینی(ره)، علاوه بر اعتبار موجود یعنی ۴۰۰ هزار تومان ۳۰ درصد اعتبار اضافی به مبلغ ۱۲۰ هزار تومان واریز می‌شود و درصورت افزایش احتمالی قیمت سبد مبنا نیز مبلغ یارانه بدون سقف افزایش یافته به‌طوری که پرداختی خانوار ثابت بماند و دولت مابه‌التفاوت قیمت روز با قیمت مبنا را از محل یارانه فعلی و یارانه جدید جبران می‌کند.درواقع معیار محاسبه قیمت ۱۱ قلم کالایی که خریداری می‌شود سال ۱۴۰۱ خواهد بود و تورم تحمیل شده به این اقلام با شارژ اضافی دولت جبران خواهد شد. اما ۱۱ قلم کالای اساسی طرح کالابرگ شامل برنج ایرانی، گوشت منجمد گوساله، حبوبات، شیر کم‌چرب، پنیر، ماست کم چرب، مرغ، تخم‌مرغ، روغن مایع، ماکارونی و قند و شکر است و طبق آخرین گزارش‌ها ۱۰ فروشگاه زنجیره‌ای بزرگ و ۸۴ هزار فروشگاه خرد و جمعا ۹۳ هزار پایانه در سطح شهر و روستا به سامانه کالابرگ پیوسته و در حال ارائه خدمت به مردم هستند. خانوارها می‌توانند با مراجعه به درگاه اینترنتی shoma.sfara.ir و نصب برنامه شما از وجود مغازه‌ها و فروشگاه‌های مشمول که به این طرح متصل شده‌اند باخبر شوند. همچنین با شماره‌گیری کد دستوری #۱۴۶۳*۵۰۰* از کد خرید و کد اعتبار و باقیمانده اعتبار یارانه خود مطلع شوند. در حال حاضر طرح کالابرگ الکترونیک برای سه دهک اول تا سوم کم‌درآمدی به اجرا درمی‌آید که جمعیت ۲۹ میلیون نفری کشور را در برمی‌گیرد. طبق آخرین آمارها یک میلیون خانوار از طرح استقبال کرده‌ند که در مقایسه با سال گذشته رشد قابل قبولی داشته است.

فروش غیرقانونی چارتری بلیت هواپیما ادامه دارد

ایرلاین‌ها پاسخگو باشند!



۹۵ درصد مسیرهای پروازی در دست چارترکنندگان است و شرکت‌های هواپیمایی از ترس اینکه مبادا دخل و خرج‌شان با هم جور درنیاید به صورت سه ماهه یا سالانه مسیرهای پروازی را به چارترکنندگان می‌فروشند و درنهایت این مسافر است که در زمان گرانی بلیت، تاخیر و ابطال پرواز نمی‌داند حق خود را از کجا و چه کسی بگیرد؟ حالا در آستانه اربعین حسینی و افزایش تقاضای سفر هوایی به نجف و بغداد وزیر راه و شهرسازی از سازمان هواپیمایی خواسته است تا تمام پروازهای چارتری در تمامی مسیرها لغو شود و فروش بلیت به مصرف‌کننده به صورت سیستمی و مستقیم باشد. هرچند که ظاهرا داستان چارتری‌ها همچنان ادامه دارد و ایرلاین‌ها باید بابت فروش غیرقانونی بلیت پاسخگو باشند. بااینهمه بسیاری از کارشناسان نبود زیرساخت مستقیم برای «فروش بلیت» از سوی شرکت‌های هواپیمایی را مهم‌ترین عاملی می‌دانند که منجر به بروز مشکلات شده است.

خرید عمده بلیت هواپیما از شرکت‌های هواپیمایی توسط چارترکنندگان و دلالان باعث آن شده است که به اذعان برخی مسئولان صنعت هواپیمایی تا ۶۰ درصد بازار فروش بلیت هواپیما دست چارترکننده باشد. برخی از فعالان صنعت هوایی نیز معتقدند اکنون ۷۰ درصد بازار پروازهای داخلی به دست چارترکنندگان است

چرخه بسته مشکل تامین نقدینگی

و همین عامل باعث شده است تا بلیت‌ها با نرخی که دلالان بزرگ می‌خواهند به فروش برود. اما چرا شرکت‌های هواپیمایی بلیت‌های خود را پیش پیش به چارترکنندگان یا خریداران عمده بلیت هواپیما می‌فروشند، فعالان این حوزه دلیل را مشکلات مالی ایرلاین‌ها دانسته و می‌گویند از آنجایی که ایرلاین‌ها زیانده شدند و سرمایه در گردش ندارند، مجبور به فروش بلیت‌های خود قبل از انجام پروازها هستند. مسئولان شرکت‌های هواپیمایی تاکید دارند سیکل بسته مشکل تامین نقدینگی در شرکت‌ها باعث شده تا بازار به دست چارترکننده‌ها بیفتد و عمده‌خری بلیت هواپیما توسط آژانس‌های بزرگ و توزیع آن در بین سایر آژانس‌های هواپیمایی انجام شود.

۹۵ درصد مسیرهای هوایی در دست چارترکنندگان

جدول مربوط به قوانین ابطال و تاخیر پروازها که درون‌مایه اصلی آن «مشتری مداری» و «تکریم مسافر» است، سال‌های طولانی است که از سوی سازمان هواپیمایی کشوری به همه شرکت‌های مسافری ابلاغ می‌شود اما باز هم سوال این است که چرا مسافران وقتی وارد فرآیند پیگیری حقوق خود می‌شوند، به در بسته می‌خورند؟

مسافری که قرار است با هواپیما سفر کند حتما حقوقی دارد و سیستم بازرگانی و اطلاع رسانی شرکت‌های هواپیمایی نیز از این حقوق مطلع هستند. یک نرم‌افزار مادر به صورت سیستمی هر نوع رخداد در زمان پرواز و قبل از آن را اطلاع‌رسانی می‌کند و به همین دلیل تمام تاخیر پروازها مشخص و از راننده خلبان تا مسافر در جریان تاخیر قرار می‌گیرند، اما چه می‌شود که مسافر از دریافت پیام تاخیر جا می‌ماند، پرواز کنسل می‌شود و یا با تاخیر بیش از ۴ ساعت انجام و مسافر نمی‌تواند درصد قانونی خود از بهای بلیت را بازپس بگیرد؟

مدیرعامل یکی ار شرکت‌های هواپیمایی در گفت‌وگو با ایرنا به این سوالات پاسخ می‌دهد و می‌گوید: ۹۵ درصد مسیرهایی هوایی در دست چارتر کنندگان است، وقتی مسیری چارتری است، احتمال تاخیر افزایش خواهد داشت و حتی ممکن است چارترکننده تاخیر را به اطلاع مسافران نرساند. حتی مواردی بوده است که هزینه‌های استرداد بلیت هم از سوی چارترکننده پرداخت نشده است و مسافر در نهایت تمام این کم‌کاری‌ها و تخلفات را از چشم ایرلاین و شرکت هواپیمایی می‌بیند.

وی توضیح می‌دهد: این درحالی است که ایرلاین حتی اطلاعی از فروش و قیمت بلیت ندارد. اکنون بیشتر مسیرهای پروازی- تهران- نجف- مشهد- کیش و استانبول که مسیرهای پرتقاضای پروازی هستند در دست چارترکنندگان است و ایرلاین‌ها حتی دسترسی به دیتای بلیت فروخته شده ندارند.

افزایش شکایت از تخلفات چارترکنندگان

وی به ایرنا می‌گوید: مردم چارترکننده(واسطه بین شرکت هواپیمایی و مشتری) را نمی‌بینند. اخیرا تخلفات چارترکنندگان نیز افزایش یافته است و با وجود اینکه شرکت هواپیمایی به چارترکننده زمان دقیق پرواز و احتمال تاخیر را اعلام می‌کند اما اطلاع‌رسانی به مسافر داده نمی‌شود.

به گفته این فعال در صنعت هوایی اکنون اکثر شکایت‌هایی که به ایرلاین‌ها می‌رسد از عدم پرداخت حقوق مسافر از سوی چارترکنندگان است که باعث پیگیری از سوی شرکت‌ها می‌شود.

چارترکنندگان چه گروهی هستند؟

اما چارترکنندگان چه کسانی هستند و ارتباط شرکت‌های هواپیمایی با چارترکنندگان چیست؟ آیا چارترکنندگان آژانس‌های مسافری هستند؟ بررسی‌های ایرنا از مجموع قراردادهای بین شرکت‌های هواپیمایی و چارترکنندگان نشان می‌دهد که خریداران بزرگ مسیرهای پروازی پرتقاضا، نه صرفا آژانس‌های مسافری که صاحبان هتل‌های بزرگ در شهرهای توریستی هستند که اقدام به چارتر مسیرهای پرتقاضا می‌کنند. در مقابل آژانس‌ها برای چارترکنندگان بلیت‌ها را به فروش می‌رسانند. برخی معتقدند تخلفات چارترکنندگان به نام ایرلاین‌ها تمام و در دعوای ایرلاین و چارترکننده حقوق مسافر تضعیف می‌شود و حتی مردم مجبور به خرید بلیت با چند برابر نرخ مصوب سازمان هواپیمایی از دست چارترکننده هستند؛ اما چرا این وضعیت تداوم دارد؟ شرکت‌های هواپیمایی بلیت‌ها را با نرخ مصوب به چارترکننده در همان ابتدای سال به فروش می‌رسانند، اما این‌واسطه و سرمایه دار بزرگ که از قضا زورش هم به فروش می‌رساند، نمونه آن را در فروش بلیت عتبات در آستانه روز عرفه در تیر سال قبل بود. در حالی که قیمت مصوب بلیت تهران- نجف ۶ میلیون تومان بود؛ اما بلیت این مسیر تا ۱۵ میلیون تومان به فروش رفت. در مثالی دیگر یکی از ایرلاین‌ها که با ۵ فروند هواپیمای فعال در ناوگان حمل‌ونقل هوایی به عنوان جوان‌ترین ناوگان هواپیمایی مطرح بوده و زمانی به مشتری‌مداری هم معروف بود، اختیار ۹۰ درصد مسیرهای هواپیمایی را به چارترکنندگان سپرده و مشکلاتی مانند تاخیر در پرداز را برای مسافران ایجاد کرده است. یکی از مسافران پرواز اخیر این شرکت هواپیمایی در مسیر مشهد در تماس با ایرنا از عدم پرداخت حق ۳۰ درصدی جریمه این ایرلاین به دلیل تاخیر ۴ ساعته در این مسیر پروازی گلایه دارد و می‌گوید بهای بلیت او بازگردانده نمی‌شود. اما آیا افزایش شکایت مسافران به شرکت‌های هواپیمایی از تضعیف حقوق آنها توسط چارتر کننده، مانع از فروش یکجایی مسیرها به چارتر کننده خواهد شد؟

جای خالی زیرساخت مستقیم برای «فروش بلیت»

بسیاری از کارشناسان صنعت هوایی نیز مشکل را در نبود زیرساخت مستقل می‌دانند و می‌گویند: هیچ وقت یک شرکت هواپیمایی زیرساختی مثل شرکت «علی بابا» یا «آپ» و یا ... را برای فروش بلیت ندارد.

به باور این گروه از کارشناسان اگر بلیت مسیرها را از طریق سایت مستقیم به فروش برساند شاید همان مبلغ نرخ مصوب هم که به چارترکننده می‌فروشد نتواند پر کند، خیال ایرلاین‌ها راحت است که با فروش مسیرهای پروازی خود به چارترکنندگان به صورت سه ماهه یا سالانه، همه صندلی‌ها فروش رفته، پول فروش پیش پیش گرفته شده و دخل‌وخرج شرکت درست می‌شود.

این درحالی است که این الگوی شرکت‌داری در جهان وجود ندارد و اصلا چیزی به اسم «واسطه» و «چارترکننده» در جهان وجود ندارد و مردم مستقیم از سایت و نمایندگی شرکت هواپیمایی خرید دارند.

از سوی دیگر در شرایطی که شرکت‌های هواپیمایی، چارترکنندگان را عامل گرانی بلیت هواپیما معرفی می‌کنند، رئیس دادسرای فرودگاه مهرآباد گفته است: در زمینه مبارزه با سایت‌های سودجو و منفعت‌طلب فروش بلیت هواپیما، ایرلاین‌ها نیز باید بابت فروش غیرقانونی بلیت‌ها پاسخگو باشند؛ چراکه نظارت بر فروش بلیت‌ها برعهده ایرلاین‌ها است.

معاون دادستان تهران نیز چندی پیش از انسداد ۱۷ سایت مجاز و غیرمجاز فروش بلیت هواپیما خبر داده و گفت: در مبارزه با سایت‌های سودجو و منفعت‌طلب فروش بلیت هواپیما، ایرلاین‌ها نیز باید بابت فروش غیرقانونی بلیت‌ها پاسخگو باشند.

عباس فرزادنیا، معاون دادستان تهران و رئیس دادسرای فرودگاه مهرآباد با هشدار نسبت به شکل‌گیری بازار سیاه فروش بلیت به‌ویژه در زمان اعزام و بازگشت زوار اربعین حسینی گفته است: بازار زیرزمینی و مافیایی در زمینه فروش بلیت به‌ویژه ایام اربعین حسینی شکل گرفته است که در این راستا اقدام وزیر راه و شهرسازی نسبت به ممنوعیت فروش بلیت چارتری شجاعانه بود.

وی تعداد سایت‌های غیرمجاز فروش بلیت هواپیما را ۳ برابر سایت‌های مجاز دانست و از انسداد ۱۷ سایت مجاز و غیرمجاز سودجو خبر داده است.

بااین‌همه انجمن شرکت‌های هواپیمایی بارها اعلام کرده است که هیچ ایرلاینی نرخ بلیت پروازها را خودسر افزایش نمی‌دهد و قیمت بلیت هواپیما توسط شبکه توزیع و فروش که چارترکنندگان، دلالان و واسطه‌ها هستند افزایش پیدا می‌کند؛ موضوعی که اخیرا با دستور سازمان هواپیمایی برای لغو تمام پروازهای چارتری مجددا بر دور نظارت‌ها افزوده است.

سخن پایانی

مشکلات یاد شده در حمل‌ونقل هوایی ایران درحالی عنوان می‌شود که این الگوی فروش بلیت به شکل چارتری در جهان وجود ندارد و اصلا چیزی به اسم «واسطه» و «چارترکننده» در سیستم توزیع بلیت هواپیما نداریم و مردم مستقیم از سایت و نمایندگی شرکت هواپیمایی خرید دارند.

همین حالا که این گزارش را می‌خوانید اگر کلیدواژه «خرید بلیت هواپیما» را سرچ کنید، نام هیچ شرکت هواپیمایی بالا نمی‌آید اما در همان صفحات نخست نام سایت‌های متصل به چارترکننده و شرکت‌های قدر در فروش بالا می‌آید، همان‌ها که از ۳ تا ۲۰ درصد روی نرخ‌های مصوب اضافه می‌کنند و بعد بلیت هواپیما را به فروش می‌رسانند.

به اعتقاد بزرگان صنعت هوایی دلالی و واسطه‌گری در صنعت هواپیمایی رنج‌آور شده است و تا بستر برای فروش سیستمی فراهم نشود و ایرلاین‌ها بدون نیاز به شبکه دلالی سیستم بازرگانی و فروش سیستمی را تقویت نکنند و از فروش مسیر پروازی به چارترکننده دست بردارند، تضعیف حقوق مسافر هم ادامه خواهد داشت.

در حاشیه

کرایه ۹۰۰ هزار تومانی تاکسی در فرودگاه امام‌خمینی



مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی گفت: بر اساس نرخ تعیینی شورای اسلامی شهر و سازمان راهداری، سقف کرایه تاکسی‌ها در این فرودگاه ۹۰۰ هزار تومان است. به گزارش مهر، سعید چلندری مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی گفت: هم اکنون نرخ کرایه تاکسی‌ها در ترمینال یک فرودگاه امام یا از طریق باجه‌های تاکسی و یا بر اساس نرم‌افزارهای خاصی که شرکت‌های دانش بنیان طراحی کردند تعیین می‌شود. وی با بیان اینکه نرخ تاکسی‌ها در مسیرهای مختلف از ۶۴۵ هزار تومان تا ۸۰۰ هزار تومان متغیر است افزود: این نرخ‌ها را شورای شهر و سازمان راهداری معین کردند و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای افزایش قیمت را ۴۰ درصد و شورای شهر ۲۹ درصد تعیین کردند که بر اساس قیمت‌های اعمالی، نرخ تاکسی حدود ۹۰۰ هزار تومان ارزیابی می‌شود که هنوز این رقم اعمال نشده و رانندگان تاکسی فرودگاه نیز در این زمینه اعتراض دارند. سعید چلندری گفت: قرار است تا قبل از سفرهای اربعین، نرم افزار تاکسی این ترمینال نیز راه اندازی شود. بنا به گفته مسافران، ترمینال سلام امکاناتی برای حمل و نقل عمومی ندارد و اگر مسافران نیمه‌شب به این ترمینال برسند با سردرگمی برای اخذ تاکسی مواجه می‌شوند. با توجه به در پیش بودن سفرهای اربعین حسینی که برآورد شده ۲۵۰ هزار زائر عتبات در ایام اربعین از این ترمینال جابجا شوند، انتظار می‌رود شرایط بهتری برای بازگشت مسافران فراهم شود.

معرفی کتاب

زبان رسانه به بازار آمد



کتاب «زبان رسانه» یا همان media language به ۳ زبان زنده دنیا منتشر شده است. علاقه‌مندان به مطالعه و یا مشاهده اخبار از خبرگزاری‌ها و فعالان حوزه رسانه می‌توانند با مطالعه واژگان رسانه‌ای به شکل تخصصی به فهم بهتری از درک اخبار دست یابند. استفاده از این کتاب می‌تواند مخاطب را از استفاده به نرم‌افزارهای ترجمه بی‌نیاز کند. کتاب زبان رسانه به‌عنوان کتاب مرجع تخصصی لغات رسانه‌ای، به قلم حسین عبدی‌گودرزی توسط «ایرانا رسانه» منتشر شده است.