اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

چهارشنبه
• ۲۲ آذر ۱۴۰۲
• ۲۹ جمادی‌الاولی ۱۴۴۵
• ۱۳ دسامبر ۲۰۲۳

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۷۸۶ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۴۶۸ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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



به‌مناسبت روز ملی حمل‌ونقل بررسی شد

توسعه ترابری روی زمین ماند

۶-۷-۸-۹-۱۰-۱۵



طرح: آیدا فریدی

سرمقاله



چاره‌اندیشی بنیادین برای رفع آلودگی هوا
۲

گفت‌وگو



مالیات باید از صاحبان سودهای کلان اخذ شود
۲



بهره‌وری، در گرو کاهش استفاده از خودروهای شخصی
۱۳

گزارش روز

عقبگرد پس از نیم‌قرن فعالیت

به‌تازگی انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا از کاهش تولید خودرو و سهم ۱.۵ درصدی ایران در تولید خودروهای سواری در ۹ ماه ابتدایی امسال خبر داده است.

سهمی بسیار اندک که بعد از ۵ دهه فعالیت صنعت خودرو و بی‌شمار خودروساز فعال در کشور، نه‌تنها پذیرفته نیست که جای پرسش‌های زیادی هم دارد.

به‌راستی چرا صنعت خودرو ما نتوانسته طی ده‌ها فعالیت، پیشرفت چشمگیری را رقم بزند؟ آیا دولتی بودن صنعت خودرو متهم این روند معکوس است؟ چرا خودروساز نشدیم؟ تولید و مونتاژ کردیم، صنعت قطعه ما گسترش یافت، اما در نهایت خودروساز نشدیم؟
۴

جناب آقای آتشی‌پور

مدیر محترم روابط عمومی و مدیر حوزه مدیرعامل شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر



انتصاب جنابعالی به سمت **مدیر روابط عمومی و مدیر حوزه مدیرعامل شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر** را صمیمانه تبریک عرض نموده و از خداوند بزرگ برای شما موفقیت و سربلندی مسالت داریم.

بردیا امیرتیموری، سرپرست موسسه فرهنگی و مطبوعاتی صمت در استان کرمان

آگهی مزایده عمومی شماره ۰۲۰۴۰۶

موضوع مزایده: فروش ۵۰۰،۰۰۰ تن سرباره کوره قوس

شرکت فولاد هرمزگان جنوب درنظر دارد **مقدار ۵۰۰،۰۰۰ تن سرباره کوره قوس مازاد خود** را از طریق مزایده عمومی مطابق جدول ذیل به فروش برساند. اشخاص حقوقی می‌توانند مطابق جدول زمانی انجام مزایده پس از واریز مبلغ ۵۰۰،۰۰۰ ریال به شماره حساب ۰۱۱۱۱۱۱۱۰۰۰۰۸ نزد بانک ملی شعبه گمرک بندرعباس بنام شرکت فولاد هرمزگان جنوب و ارسال فیش واریزی به شماره فکس ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۵۵ و یا پست الکترونیک soleimani.m@hosco.ir نسبت به خرید اوراق و هماهنگی جهت بازدید اقدام نمایند.

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

شماره مزایده	شرح کالا	مقدار (تن)	قیمت پایه (کیلوگرم/ریال)	مبلغ ضمانت (ریال)
۰۲۰۴۰۶	سرباره کوره قوس	۵۰۰،۰۰۰	۳۰۰	حداقل ۱۰٪ کل مبلغ پیشنهادی

جدول زمانی انجام مزایده:

تاریخ شروع فروش اسناد	تاریخ پایان فروش اسناد	آخرین مهلت تحویل پاکت	تاریخ گشایش پاکت‌ها
۱۴۰۲/۰۹/۲۲	۱۴۰۲/۰۹/۲۷	۱۴۰۲/۰۹/۲۸ تا ساعت ۱۲:۰۰	۱۴۰۲/۰۹/۲۹

محل تحویل پاکت‌ها و هماهنگی جهت بازدید: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ جاده اسکله شهید رجایی، شرکت فولاد هرمزگان جنوب، ساختمان هرمز ۱ - اتاق ۱۰۹ - واحد فروش خدمات و اقلام مازاد.

همچنین متقاضیان محترم برای آگاهی بیشتر می‌توانند در ساعات اداری با شماره تلفن ۰۷۶-۳۱۸۸۸۵۶۷ و یا ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۰۳ داخلی ۸۵۶۷ تماس حاصل فرمایند و یا به سایت فولاد هرمزگان www.hosco.ir مراجعه نمایند.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب

اعطای نشان عالی مدیر سال ۱۴۰۲
به مهندس بهنام خانکشی‌زاده





در هشتمین اجلاس سراسری نشان عالی مدیرسال که با رویکرد تجلیل از مدیران ارزش‌آفرین و تاثیرگذار در صنعت و اقتصاد کشور در هشتم آبان سال ۱۴۰۲ در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد، تندیس مدیر برتر سال به مهندس بهنام خانکشی‌زاده مدیرعامل و رئیس هیات‌مدیره شرکت تعاونی انبوه‌سازان توسعه و عمران سازه‌گستر چیتگر اعطا گردید.

تعاونی انبوه‌سازان توسعه و عمران
سازه گستر چیتگر
شماره ثبت: ۵۳۰۷۴۰

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

www.Gostaresh.news

سرمقاله

چاره‌اندیشی بنیادین برای رفع آلودگی هوا



رضا پدیدار ـ رئیس کمیسیون انرژی و محیط‌زیست اتاق تهران

براســاس آمار ســامانه پایش کنترل کیفیت هوای شهر تهران از کل ایســتگاه‌های موجود، از ابتدای امســال ۹روز هوای پاک، ۱۸۰روز هوای قابل‌قبول، ۶۵ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس و ۱۰روز هوای ناسالم برای تمامی گروه‌ها در روزشمار شــاخص آلودگی هوای پایتخت ثبت شده اســت. به این ترتیب، آلودگی هوا، بیش از یک هفته اســت که میهمان ناخوانده تهرانی‌ها اســت و این روند در ســایر کلانشهرها نیز وجود دارد. همچنین، با سردتر شدن هــوا و بروز پدیده وارونگی احتمال شــدن این آلودگی نیز بیشــتر می‌شود. در این شــرایط، باز هم به کودکان، زنان باردار و بیماران قلبی و ریوی توصیه می‌شود در فضای باز تردد نکرده و در صورت لزوم حتما از ماسک استفاده کنند.

شــاخص کیفیت هوا معیاری برای تعیین روزانه کیفیت هوا و میزان ارتباط آن با ســطوح ســلامت افراد است که به‌ترتیب از صفر تا ۵۰ در شرایط پاک یا سبز، ۵۱ تا ۱۰۰ در شرایط قابل‌قبول یا زرد، ۱۰۱ تا ۱۵۰ در شرایط ناسالم برای گروه حســاس یــا نارنجی، ۱۵۱ تا ۲۰۰ در شــرایط ناســالم برای همه یا قرمز، ۲۰۱ تا ۳۰۰ در شــرایط بسیار ناســالم یا بنفــش و ۳۰۱ تا ۵۰۰ در شــرایط خطرناک یا ارغوانی تعیین شده است.

روند نادرســت برنامه‌ریزی انرژی که ناشــی از مشکلات ساختاری در حوزه انرژی اســت، تاثیرات سوئی در کشور گذاشته است.

در اینجا این سوال مطرح می‌شود که منشأ این آلایندگی کجاست؟ براساس آخرین آمارها و شواهد به‌دست‌آمده در شــهر تهران، وضعیت هوای ناســالم حساس و ناسالم کلی با ضریب ۲۵ درصدی افزایــش یافته و روزهای قابل‌قبول به کمتر از ۱۰ روز و نیز هوای ناســالم به بالاتر از ۱۵ روز رسیده است.

بد نیســت بدانیم کــه از میان ۱۳۲ نیروگاه در کشــور تنهــا ۱۴ نیروگاه امکان اســتفاده از ســوخت مــازوت را دارند و ســوخت دوم ســایر نیروگاه‌ها گازوئیل اســت؛ از ایــن‌رو می‌توان گفت حدود ۱۰درصد نیروگاه‌های کشــور مازوت‌سوز هســتند. همچنین، براســاس گزارش شرکت بــرق توانیر، از ســال ۱۳۸۸ تاکنون یــک لیتر هم مازوت در نیروگاه‌هــای پایتخت مصرف نشــده اســت و اساســا نیروگاه‌های اســتان تهران مازوتی نمی‌ســوزانند که دلیل آلایندگی شهر تهران، مازوت‌سوزی این نیروگاه‌ها باشد.

از ســوی دیگر، ســوخت اصلی نیروگاه‌های کشــور گاز اســت و گاز به‌عنوان ســوختی پاک و غیرآلاینده در دنیا شــناخته می‌شود، اما نیروگاه‌ها در فصل زمستان با کمبود ســوخت گاز به‌دلیل اولویــت مصرف خانگــی، مجبور به اســتفاده از گازوئیل به‌عنوان ســوخت دوم می‌شوند. این ســوخت دوم نه‌تنها به نیروگاه‌هــا بلکه به همه صنایع نیز تعلق می‌گیرد، اما به‌دلیل کمبود سوخت دوم نیز نیروگاه‌ها و صنایع مدت کوتاهی مجبور به مصرف مازوت هســتند؛ در حالی کــه درصد بالای گوگردزدایی از فرآورده که باید از مبدأ یعنی پالایشــگاه‌ها صورت بگیرد، انجام نمی‌شــود و بدین‌ترتیــب مازوت به‌عنوان ســوختی مخــرب و متهم ردیف اول آلایندگی هوا محسوب می‌شود. اما نکته مهم‌تر این اســت که از بیــن کل صنایــع و مجتمع‌های صنعتی که همزمان با نیروگاه‌ها در حال ســوزاندن ســوخت‌های قابل‌دســترس پالایشــگاه‌های کشور هســتند، ۱۰ درصد نیروگاه‌هــای کل کشــور مازوت‌ســوز هســتند و به‌اعتقاد کارشناسان محیط‌زیســت، جرم مولکولی و ضریب نهایی بازده گوگرد موجود در مازوت تا ۵ کیلومتر تاثیرگذار است و با این تحلیل کارشناســی باید گفت نیروگاه‌های موجود در کشــور که در حال حاضر امــکان مصرف مازوت دارند، بیــش از ۵ کیلومتر تا نزدیک‌ترین شــهر فاصله دارند. در مستندات مطرح‌شده، افزایش شاخص آلایندگی در فصول گرم سال نیز در شهرها به‌ثبت رسیده، در حالی که در این فصول مازوتی مصرف نمی‌شــود. این آمار و مستندات در سامانه کیفیت هوای تهران کاملا در دسترس قرار دارد.

همان‌طــور که از شــواهد امر پیداســت و دلایلی که از آلایندگی شــهرها مشخص است، می‌توان این‌گونه ارزیابی کــرد که تنها نمی‌تــوان یک منبع و آن هــم نیروگاه‌ها را دلیل اصلی آلایندگی شــهرها برشمرد. از سوخت و منشأ آلایندگــی در دیگــر حوزه‌هــا به‌ویژه خودرو و سیســتم حمل‌ونقل نیز اســتفاده می‌شــود که می‌تواند دلیل بارزی بر آلودگی شهرها باشد. اینکه در ابتدای سال و در شرایط آب‌وهوایی بهار و تابســتان نیز شــهرها آلایندگی را تجربه می‌کنند، به همین عامل یعنی سوخت خودروها به‌ویژه در سیستم حمل‌ونقل شهری برمی‌گردد. نیمی از خودروهای ســبک و سنگین در کشــور به‌دلیل غیراستاندارد یا گاهی فرســوده بودن، گازهای آلاینده ناشی از سوخت را در فضا منتشــر می‌کنند که در صورت وزش باد و جابه‌جایی هوا، آلایندگی کمتری به‌ثبت می‌رســد، اما با شــروع روزهای سرد سال، به‌دلیل حاکمیت پدیده اینورژن (وارونگی دما) ایــن جابه‌جایــی کمتر بوده و شــاخص آلایندگــی از مرز ناسالم نیز عبور می‌کند.

کلام پایانــی اینکه، آمارهای موجود در ســازمان پایش کنترل کیفیت هوای تهران، از کاهش چشــمگیر روزهای پاک در تهران در ۶ ماه دوم سال حکایت دارد که برمبنای دیــدگاه آماری، تعداد روزهــای پاک به بیشــتر از ۳ روز نمی‌رسد.

بنابرایــن، چاره‌اندیشــی اساســی و بنیادین بــرای رفع آلودگی هوا از جهات متعدد نیازمند رسیدگی است و کلیه دســتگاه‌ها و نهادهای متولی باید برای واکاوی و رفع این مهم پیشــقدم شوند. اینکه نگاه را بر یک منبع یا یک نوع ســوخت متمرکز کنیم، فقط باعث از دســت دادن زمانی می‌شــود که می‌توانســتیم روی دیگر عوامــل آلاینده نیز تمرکز کنیم و درصدد رفع آن برآییم.

مجلس کلیات بودجه ۱۴۰۳ را رد کرد

باوجود وعده رئیس سازمان برنامه و بودجه در تامین منابع همسان‌سازی حقوق بازنشســتگان در جلســه علنی روز گذشــته مجلس، نمایندگان با اکثریــت آرا کلیات لایحه بودجه ۱۴۰۳ را رد کردند؛ این در حالی اســت کــه طبق آیین‌نامه، دولت در مرحلــه اول فقط منابع بودجه‌ای را در قالب لایحه به مجلس ارائه کرده و هنوز بخش مصارف لایحه را ارائه نکرده است.

رئیس ســازمان برنامه و بودجه قبل از رأی‌گیری در صحن علنی مجلس برای رفــع دغدغه نمایندگان در این زمینه گفت: بســیاری از نگرانی‌های مطرح‌شــده از ســوی نمایندگان ناظر به بخش دوم بودجه است، ما هنوز وارد بخش دوم نشــدیم و در مرحله اول فقط منابع، ســقف منابع، احکام و تــراز عملیاتی را تقدیم مجلس کردیم، بنابراین لایحه در چارچوب ماده ۱۸۲ اصلاحی آیین‌نامه مجلس تنظیم شــده است و ما در بخش اول وارد مصارف نشــدیم. رئیس سازمان برنامه و بودجه اظهار کرد: روز گذشته نیز تاکید کردم باتوجه به اینکه ســقف اعتبارات موردنیاز برای همسان‌سازی حقوق بازنشســتگان در مرحله اول ۵۰ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده و در صورت تصویب ســقف بودجه، دولت نســبت بــه اصلاحات مورد نیاز اقدام خواهد کرد.

حمیدرضا حاجی‌بابایی، رئیس کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۳ در دفاع از کلیات لایحه بودجه گفت: دولت در تدوین بودجه به افزایش ۴۰ درصدی حقوق بازنشستگان توجه و رئیس سازمان برنامه و بودجه نامه مکتوب ارائه کرده است و در این رابطه قول شرف گرفته‌ایم.

حاجی‌بابایــی با بیان اینکه نقاط قوت بودجه را باید تقویت و نقاط ضعف را برطــرف کنیم، تاکید کرد: بودجه‌ای که به مجلس رســیده دومرحله‌ای بوده اســت و امروز فقط مرحله اول یعنی بخش منابع را بررسی می‌کنیم، پس از این در مرحله دوم، بخش مصارف را بررسی خواهیم کرد.

لایحــه بودجه ۱۴۰۳ آخرین لایحه بودجه‌ای اســت که مجلس یازدهم آن را در ســالی منتهی به انتخابات بررسی می‌کند و قرار است ۱۱ اسفند، انتخابات دوازدهمین دوره مجلس شورای اسلامی برگزار شود.

برگزاری ایران اکسپو با هدف تغییر مسیر تجارت

کیمیا ملکی: مهدی ضیغمی، رئیس ســازمان توســعه تجارت در نشســت خبری ششــمین نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی ایران با بیان اینکه پنجمین نمایشگاه توانمندی‌های صادراتی ایران، گام بلندی در راستای توسعه عرضه کالاهای غیرنفتی کشور و گسترش روابط تجاری با جهان بود، اظهار کرد: تمرکز نمایشگاه امسال شامل کشورهایی مانند افریقا، شرق آسیا، امریکای‌جنوبی و لاتین است و بازخوردها تاکنون بسیار چشمگیر بوده است.

▣ برنامه‌ریزی برای افزایش مقاصد صادراتی



به‌گــزارش صمت، ضیغمــی بــا بیــان اینکه در نمایشگاه قبلی ۳ هزار تاجر برای نخستین‌بار وارد ایران شــدند، تصریح کرد: باوجــود کمبودهای تهــران بــرای پذیرش حجم وســیع متقاضیان، امیدواریم بیش از ۴ هزار تاجر در ششمین دوره نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی ایران حضور داشته باشند.

ضیغمــی بــا بیان اینکــه ظرفیــت خوبی در بخش‌های معدنی، پتروشــیمی و صنایع‌دستی برای عرضه به تجار خارجی وجود دارد، خاطرنشان کرد: بسیاری از مقامات خارجی علاقه‌مند به شرکت در این نمایشگاه بودند و توانستیم باتوجه به ظرفیت‌ها، میزبان ۴۰ هیات عالی‌رتبه و ۶ وزیر باشیم که در نمایشگاه اردیبهشت سال آینده این اعداد افزایشی خواهد بود.

معــاون وزیــر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر اینکه مقاصد صادراتی با برگزاری رویدادهای تجاری تنوع پیدا کرده اســت، خاطرنشــان کرد: به‌دنبال افزایش مقاصد صادراتی هســتیم که می‌تواند ســهم بیشتری از بازارها را در اختیار ایران قرار بدهد و محدودیت‌های قیمت‌گذاری برای ایران را از میان بردارد.

وی بــا تاکید بر اینکه ایران به یک کشــور صادراتی با محوریت دانش‌بنیان تبدیل خواهد شــد، گفت: پایه‌های مســتحکم صادرات دانش‌بنیان در حال بنا شدن است و نتیجه آن طی سال‌های آینده قابل‌مشاهده خواهد بود.

▣ صادرات ۲ میلیارد دلاری محصولات دانش‌بنیان



مهــدی صفــری در نشســت خبری ششــمین نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتــی جمهوری اســلامی ایران اظهار کرد: پارســال نمایشــگاه توانمندی‌هــای صادراتــی ایــران احیا شــد که به‌خاطر همکاری نزدیــک وزارت امور خارجه با بخش تجارت خارجــی و وزارت صمت موفقیت نســبی کســب کردیم و حــدود ۷۰ کشــور در نمایشگاه حضور یافتند.

معاون دیپلماســی اقتصادی وزیر امور خارجی افزود: وضعیت عرضه کالاهای صادرات غیرنفتی کشور با ۵ سال پیش فرق می‌کند و اساس کار روی دانش‌بنیان‌ها قرار گرفته است. طبق آخرین آمار به میزان ۲ میلیارد دلار صادرات کالاهای دانش‌بنیان داشــتیم که امیدواریم این عدد در ســال آینده به ۴ میلیارد دلار برسد.

صفری ادامه داد: تاکنون ۴ دســتورالعمل به ســفرا و نمایندگان مبنی بر پروموت کردن نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی ایران ابلاغ کرده‌ایم. تا به این لحظه ۱۱۹ کشور برای حضور در نمایشگاه به ما سیگنال مثبت داده‌اند. با ۶ کشور در غرب افریقا هماهنگ کرده‌ایم تا توانمندی‌های خود را در این بخش تقویت کنیم.

معــاون دیپلماســی اقتصــادی وزیر امــور خارجه تصریــح کرد: در حــال حاضر سیاســت‌های دولت روی صادرات غیرنفتی و به‌ویژه کالاهای دانش‌بنیان اســت و در اغلب کشورها حضور فعال داریم.

وی با شــاره به تراز تجاری منفی در امســال افزود: یکی از شــعارهای امسال، رشد تولید اســت که این مقوله نیاز به واردات مواد اولیه و ... دارد، بنابراین برای تحقق ایــن وعده، به‌طبــع واردات از صــادرات افزایش می‌یابد، از این‌رو امســال واردات از صادرات بیشتر شد.

صفری در ادامه با بیان اینکه یکی از اولویت‌های ما صدور خدمات فنی و مهندسی اســت، گفت: وقتی بخش خصوصی پروژه‌ای برای صدور خدمات فنی و مهندســی منعقد می‌کند، به‌طورقطع بدون لابی‌های سیاســی این پروژه‌ها محقق نمی‌شــود؛ به‌عنوان‌نمونه با یک کشور اروپایی قراردادی برای صادرات ۱۰۰ واگن امضا کردیم.

معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه درباره ارتباط با عربستان تصریح کرد: با ســفیر عربســتان چندین ملاقات داشــتیم، اما قصد دارند کار را با بخش خصوصی شروع کنند که در این نمایشگاه هم حضور خواهند یافت.

صفری گفت: همچنین با بانک توسعه اسلامی ارتباط‌مان خوب شده و می‌خواهیم پروژه‌ها را از طریق این بانک فاینانس کنیم. البته با کشورهای عربی همچون قطر نیز اقداماتی در قالب فاینانس در دستور کار داریم.

وی درباره علت کاهش ارزش صادرات غیرنفتی تصریح کرد: علت اصلی افت ارزش صادرات غیرنفتی، کاهش نرخ جهانی به‌ویژه در محصولات پتروشیمی است.

معاون وزیر امور خارجه درباره زمان امضای توافقنامه تجارت آزاد با اوراسیا، گفت: تجارت آزاد با اوراســیا ۲۵ دســامبر در ســن‌پترزبورگ امضا خواهد شد. تجارت ما با اوراسیا ۵ میلیارد دلار بود که تقریباً ۲۵ تا ۳۰ درصد افزایش یافته است.

صفری تصریح کرد: شــروع کار ما درباره اوراســیا از کشــور ارمنستان خواهد بود. البته ظرفیت صادرات ما محدود است، بنابراین در گام نخست باید در بخش صادرات ظرفیت‌سازی کنیم.

▣ جزئیات برگزاری ایران اکسپو ۲۰۲۴

مجید تکبیری، رئیس ســتاد برگزاری نمایشگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اســلامی ایران (ایران اکســپو) گفت: ششــمین نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اســلامی ایــران (IRAN EXPO ۲۰۲۴)، به‌عنــوان بزرگ‌ترین رویداد صادراتــی کشــور با پیش‌بینی بازدید بیش از ۲هزار و ۵۰۰ تــا ۳هزار تاجر و بازرگان خارجی از بیش از ۹۰ کشور جهان، از تاریخ ۸ لغایت ۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۳ در مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار می‌شود.

وی بــا بیان‌اینکــه از رویکردهــای مهم دولت ســیزدهم، ارتبــاط نزدیک با بخش خصوصی اســت که باعث شــده این رویداد بســیار قدرتمند برگزار شود، اظهار کرد: نخستین گام در توسعه روابط اقتصادی و تجاری، معرفی ظرفیت‌ها و توانمندی‌های داخلی و شــناخت متقابل ظرفیت‌های کشــورهای دیگر است که در نمایشگاه ایران اکسپو ۲۰۲۳ شاهد استقبال بی‌نظیر فعالان اقتصادی از نمایشگاه بودیم.



تکبیری بااشــاره بــه اینکه در نمایشــگاه ایران اکســپو ۲۰۲۴ شــاهد تحولی در عرصه تجارت داخلــی و خارجی کشــور خواهیم بود، گفت: در ایــن دوره تمرکز بر ۶ گروه کالایی از محصولات شــرکت‌های ایرانــی شــامل: ۱) صنایع‌غذایی، کشاورزی، شیلات ۲) صنعت ۳) فرش دستباف، صنایع‌دســتی و گردشــگری ۴) دارو ، تجهیزات‌پزشــکی، تجهیــزات آزمایشــگاهی و محصــولات شــیمیایی ۵) صنعت ســاختمان و خدمات فنی ـ مهندسی و ۶) گروه پتروشیمی داریم.

رئیس ســتاد برگزاری نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران گفت: برای نمایشــگاه ایران اکســپو ۲۰۲۴، پشــتیبانی برای حضور بیش از ۲هزار و ۵۰۰ تا ۳هزار ســرمایه‌گذار، تاجر و بازرگان خارجی از بیش از ۹۰ کشــور را داریم که هزینه‌های هتل، پذیرایی، ترانســفر داخلی تجــار، بازرگانان خارجی و مترجمان توســط ســتاد برگزاری نمایشــگاه تقبل می‌شــود که با این کار، فرصت هم‌افزایی و آشــنایی بازرگانان و ســرمایه‌گذاران خارجی فراهم شــده اســت و شــاهد حضور بهتریــن و پرظرفیت‌ترین شــرکت‌های بزرگ صادراتی ایران در نمایشــگاه خواهیم بود.

وی ادامه داد: دایر کردن فضای برگزاری نشست‌های B۲B میان تجار و بازرگانان خارجی با حضور مترجمان، تولیدکنندگان و صادرکنندگان ایرانی از دیگر برنامه‌های ستاد برگزاری نمایشگاه است.

رئیس ســتاد برگزاری نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران (ایران اکســپو) با بیان اینکه همانند دوره قبلی نمایشــگاه، فرصتی برای بازدیدهای صنعتــی از محصولات ســاخت ایران برای تجــار و بازرگانان خارجی در ایام برگزاری نمایشگاه فراهم خواهیم کرد، گفت: پیش‌بینی و برنامه‌ریزی‌های لازم برای جذب و آموزش قریب به ۳۰۰ مترجم تجاری در ۶ زبان زنده دنیا (انگلیسی، چینی، روسی، عربی، اسپانیولی و فرانسوی) انجام شده است.

رئیس ســتاد برگزاری نمایشــگاه توانمندی‌های صادراتی جمهوری اسلامی ایران (ایران اکســپو) با بیان اینکه توســعه اقتصادی و تجاری در دنیای امروز بدون در نظر گرفتن صنعت نمایشگاهی و برگزاری رویدادهای بین‌المللی امکان‌پذیر نیست، اظهار کرد: اتکا به صادرات نفتی از ویژگی‌های خاص اقتصاد ایران است و همواره نوسانات نرخ نفت، ســبب بی‌ثباتی درآمدهای ارزی و اقتصاد ایران شــده که همین امر سبب شــده عدم‌وابســتگی به اقتصاد تک‌محصولی، تنوع بخشــیدن به درآمدهای ارزی از طریــق افزایش صادرات غیرنفتی و افزایش ســهم اقتصاد ایران در تجارت بین‌الملل موردتاکید برنامه‌های توسعه اقتصادی قرار گیرد.

در دولت سیزدهم ارز ترجیحی به چای تخصیص نیافت

ســخنگوی دولت در توضیح این مطلب که چرا در دولت ســیزدهم، ارز ترجیحی بــه وادات چــای داده شــده، گفت: ارزی که بــه واردات چای تخصیــص یافته، ارز ترجیحی و ۴هزار و ۲۰۰ تومانی نبوده و ارز نیمایی بوده که از محل عرضه و تقاضای بانک مرکزی تخصیص یافته اســت. به‌گزارش ایرنا، علی بهادری‌جهرمی در چهل و پنجمین نشست خبری هفتگی با خبرنگاران، بااشاره به حضور اعضای هیات‌دولت در میان دانشــجویان گفت: بیش از نیمی از هیات‌وزیران در دانشــگاه‌ها حضور پیدا کردند، حتی برخی وزرا چندین‌بار به دانشگاه‌ها رفتند و در جمع دانشجویان حاضر شدند. بیش از ۳۰ جلسه میان مسئولان دولت با جامعه دانشگاهی برگزار شده که این بهانه خوبی برای ارتباط مستمر و نزدیک دولتمردان با جامعه دانشگاهی است.

ســخنگوی دولــت در پاســخ به پرســش ایرنا دربــاره تلاش‌هــای مجلس برای بیش‌بــرآورد در بودجه ۱۴۰۳ و هزینه‌تراشــی برای دولــت با تاکید بر اینکه «نباید درآمدهای غیرواقعی در لایحه پیش‌بینی شود» بیان کرد: به‌طور کلی نظر کمیسیون تلفیق بودجه مجلس نسبت به لایحه ۱۴۰۳ مثبت است، اما دولت به‌دنبال آن است که هزینه‌ها و درآمدها واقعی باشــند، نه اینکه اول هزینه‌ها برآورد شــود و ســپس به‌دنبال آن، درآمدهای غیرواقعی بیش‌برآورد شــوند. نباید درآمدهای غیرواقعی در لایحه پیش‌بینی شــود. انتظار داریم که با همکاری نزدیک دولت و مجلس، مشــابه همکاری‌ها در تصویب برنامه هفتم توسعه، بتوانیم از بیش‌برآورد یا برآورد غیرواقعی منابع جلوگیری کنیم.

وی تاکید کرد: امیدواریم در گرو همکاری ســازنده میان دولت و مجلس شــورای اســلامی، بودجه تراز مناســبی برای ۱۴۰۳ پیش‌رو داشــته باشــیم که هم به رشد اقتصادی و هم به اجرای مرحله اول برنامه هفتم توسعه کمک کند.

بهادری‌جهرمی ادامه داد: در ۸ ماه نخســت ۱۴۰۲ ارزش صادرات کشــور نسبت به همســایگان با حدود ۱۲ درصد رشــد به ۱۸ میلیارد دلار رسید. مجموع مبادلات تجاری با همســایگان نیز به ۳۸ میلیارد دلار رســیده و غالب واردات هم سعی شده است به‌سمت مواد اولیه تولید و تجهیزات باشد.

وی در پاسخ به پرسشی درباره اینکه چرا در دولت سیزدهم ارز ترجیحی به وادات چای داده شــده، گفت: این ارز، ترجیحی و ۴هزار و ۲۰۰ تومانی نبوده و ارز نیمایی بوده که از محل عرضه و تقاضای بانک مرکزی داده شده است. در آن موقع، تفاوت ارز نیمایــی بــا بازار آزاد هزار تــا ۲ هزار تومان بود، همچنین، گشــت ارشاد مدیران فعال بوده و نهادهــای نظارتی قوای مجریــه و قضاییه از شهریور ۱۴۰۱ این فســاد را شناسایی کردند. برای اینکه شناسایی ذی‌نفعان و استرداد آنها به کشور انجام شود، نهایتا تا پایان ۱۴۰۱ تشکیل پرونده زمان برد، ضمن اینکه این ارزها محدود به واردات چای نبوده و برای واردات تجهیزات هم تخصیص یافته است که نیمی از این ارز را تشکیل می‌دهد و اتفاقا بخش عمده تجهیزات وارد شده است. همچنین، رفع تعهد ارزی برای تولید، ۱۸ ماه مهلت دارد و تا این ۱۸ ماه سپری نشود، تخلف ارزی امکان کشــف ندارد، بنابراین رویه کشــف فســاد مربوطه از شهریور سال قبل شروع شده بود، نخستین مدعی هر فسادی خود دولت و نخستین برخوردکننده و پیشگیری‌کننده است، همچنین برای آینده هم فرآیندهای مربوطه اصلاح می‌شود تا امکان تکرار فساد وجود نداشته باشد.



عکس روز



دومین روز آتش‌سوزی در مینی‌پالایشگاه هیدروکربن بیرجند

عکس: ایرنا

ویژه‌تر از خبر

حذف سوخت یارانه‌ای ایرلاین‌ها در دستور کار دولت



رئیس ســازمان هواپیمایی کشــوری از بررســی حذف سوخت یارانه‌ای ایرلاین‌ها در کمیســیون اقتصادی دولت خبر داد و گفت: پروازهای ایران و عربستان به‌زودی ازسرگرفته می‌شــوند. به‌گزارش تسنیم، محمــد محمدی‌بخــش دربــاره پیگیری حذف سوخت یارانه تحویلی به شرکت‌های هواپیمایی داخلی توسط وزارت نفت و نظر سازمان هواپیمایی کشوری در این زمینه اظهار کرد: موضوع حذف سوخت یارانه‌ای هواپیما از سال ۹۴ و همزمان با آزادسازی نرخ بلیت هواپیما مطرح شد.

وی ادامه داد: این موضوع طی سال‌های اخیر به دلایلی به‌تعویق افتاد. در زمان حاضر، موضوع حذف یارانه سوخت تحویلی به شــرکت‌های هواپیمایی داخلی در کمیســیون اقتصادی دولت در دست بررسی است.

وی افــزود: در این موضوع باید به یک نکته اشــاره کنم که شرکت‌های هواپیمایی خارجی سوخت را با قیمت آزاد دریافت می‌کنند، نرخ سوخت پروازهای باری و هلیکوپتری نیز آزاد است. فقط پروازهای داخلی و خارجی ایرلاین‌های داخلی سوخت یارانه‌ای ۶۰۰ تومانی دریافت می‌کنند.

رئیــس ســازمان هواپیمایی کشــوری بیــان کرد: همه ســوخت جت تولیدشده یارانه‌ای متعلق به بخش مسافری نیســت. اینکه کل تولید روزانه سوخت جت را با نرخ ۶۰۰ تومانی محاسبه کنیم، درســت نیست. اگر آمار پروازهای مســافری داخلی و خارجی شــرکت‌های داخلی را از عدد کل تولیــد ســوخت جت کــم کنیم، به عــدد واقعی می‌رســیم. وی بیــان کرد: تنها مزیت رقابتــی ایرلاین‌های داخلی با شــرکت‌های خارجی همین ســوخت یارانه است. موضع ســازمان هواپیمایی کشــوری مشخص اســت؛ اگر امروز نرخ تعیین‌شــده توســط ســتاد تنظیم بازار رعایت شود، موردتاکید ما است. اگر نرخ برداشــته و از قیمت‌گذاری خارج شود، براســاس قانون، نرخ مصوب کمیســیون اقتصادی دولت ملاک عمل خواهد بود.

وی تاکیــد کرد: محدودیتی برای اجرای این کار نداریم. باتوجه به حساسیت نرخ بلیت هواپیما، قیمت‌های احتمالی سوخت را به تصمیم‌گیران اعلام کرده‌ایم. وی همچنین از برقراری پروازهای ایران و عربســتان در آینده نزدیک خبر داد و اضافه کرد: پیش‌نویس ازسرگیری پروازهای ۲ کشور مبادله و تیم کارشناسی تعیین شده‌اند. این پیش‌نویس‌ها باید به تصویب مقامات ذی‌صلاح ۲ کشور برسد. درخواست ایــران، انجــام پروازهای حج عمره توســط شــرکت‌های هواپیمایــی ایران‌ایر و معراج اســت. وی همچنین با بیان اینکــه به دلایل مختلف نمی‌خواهیم کارهای انجام‌شــده در رابطــه بــا ورود هواپیما را رســانه‌ای کنیم، گفت: آنچه اتفاق افتاده در بزرگداشت سازمان هوایی رونمایی کردیم و تمایل داریم مردم ســوار هواپیما شــده و از این امکانات بهره‌مند شوند.

واردات خودرو در هاله‌ای از ابهام



عکس: آیدا فریدی

درحالی‌که قرار بود تا پایان بهار امسال ۲۰۰ هزار خودرو وارد شود، اما تاکنون کمتر از ۷ هزار دستگاه وارد شده و رئیس سازمان برنامه نیز به‌طورکلی تخصیص ارز به این حوزه را به صلاح کشور ندانسته است. سال ۹۷ بنا به محدودیت‌های ارزی تحمیل شده به کشور و طبق تصمیم شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، واردات خودرو تا ۳۱ اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۱ ممنوع اعلام شد. با اتمام این مصوبه، بهار سال ۱۴۰۱ واردات خودرو آزاد شد و اوایل شهریور ماه همان سال آیین‌نامه واردات خودرو به تصویب هیات دولت رسید و اعلام شد که یک میلیارد یورو ارز برای واردات خودرو در نظر گرفته شده است.

در یک سال و نیم گذشته وزارت صمت وعده‌های زیادی داد که از جمله مهم‌ترین آنها واردات ۲۰۰ هزار دستگاه خودروی خارجی تا خرداد ۱۴۰۲ بود. همچنین مهدی ضیغمی رئیس سازمان توسعه تجارت نیز تاکید کرد که از خرداد ۱۴۰۲ به این سو شاهد انبوه واردات خودروهای خارجی خواهیم بود.

براساس همین وعده‌ها بود که وزارت صمت اسفند پارسال برای پیش فروش خودروهای وارداتی اقدام به ثبت‌نام از ۳۴ هزار نفر با شرط بلوکه کردن ۵۰۰ میلیون تومان کرد که با انصراف ۴ هزار نفر، ۳۰ هزار نفر در صف خرید باقی ماندند. با این حال آذر ماه نیز رو به اتمام است و طبق آمار رسمی آمار گمرک ایران در ۸ ماهه نخست امسال، ۳ هزار و ۴۸۸ دستگاه خودرو سواری به ارزش ۶۹ میلیون و ۶۱۵ هزار دلار به کشور وارد شده است. البته ضیغمی در واکنش به این آمار اعلام کرد که «آمار اعلامی گمرک صرفا براساس خودروهایی است که ترخیص قطعی شده‌اند و خودروهایی که در گمرکات هستند و اظهار نشده‌اند یا در بنادر هستند را شامل نمی‌شود؛ بنابراین تاکنون ۶ هزار و ۴۵۲ دستگاه خودرو سواری وارد گمرکات و بنادر کشور شده است.»

واردات خودرو به صلاح کشور نیست

در این بین با توجه به اینکه واردات خودرو خلاف وعده‌های داده شده به شدت کند است و کارشناسان نیز علت کندی واردات را مشکلات ارزی اعلام می‌کنند، داوود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه نیز در همایش اقتصاد ایران اذعان کرد که تخصیص ارزهای کشور برای واردات خودرو به‌صرفه نیست.

منظور تاکید کرده که «فرض کنیم سال آینده ۲ تا ۳ میلیارد دلار واردات خودرو انجام شود و بر اساس آن درآمدها و حقوق گمرکی را محاسبه می‌کنیم. در حالی که می‌دانیم به صلاح کشور نیست منابع ارزی کشور را به واردات خودرویی اختصاص دهیم که در داخل کشور ظرفیت تولید ۱.۵ میلیون خودرو را داریم.»

با این اظهارنظر مسئول مستقیم برنامه و بودجه کشور و البته وضعیت کند واردات خودرو، به نظر می‌رسد نباید امید چندانی به تحقق وعده‌های افزایش واردات خودرو داشت. از آن طرف نیز آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده نیز همچنان در دولت رسوب کرده و مشخص نیست به‌طورکلی ابلاغ شود یا نشود.

از سوی دیگر، علی‌آبادی، وزیر صمت پیش از این درباره خودروهای وارداتی و تعیین‌تکلیف ثبت‌نام‌کننده‌ها، گفته بود که «واردات خودروهای نو براساس برنامه پیش می‌رود و تا آذرماه ۱۴۰۲ تکلیف همه کسانی که ثبت‌نام کرده بودند، روشن و نحوه دریافت خودرو، مشخص می‌شود.» اما آذر ماه هم رو به اتمام است و این متقاضیان همچنان بلاتکلیف هستند.

موضوع تامین ارز همان مشکلی است که از ابتدا باعث ممنوعیت واردات خودرو در سال ۹۷ شد. شروع تحریم‌های ثانویه با خروج دونالد ترامپ از برجام در سال ۹۷، محدودیت‌های ارزی زیادی برای کشور ایجاد کرد. در ادامه همین روند دولت تصمیم گرفت ارز موجود در کشور را اولویت‌بندی کند تا بتواند کالاهای اساسی را وارد کشور کند. این تصمیم موجب شد واردات خودرو ممنوع شود؛ ممنوعیتی که تا سال ۱۴۰۱ ادامه داشت. در نهایت شهریورماه سال گذشته آیین‌نامه واردات خودرو ابلاغ شد. اما در واقعیت خبری از واردات خودرو نبود، تنها وعده بود که یکی از پس دیگری به گوش می‌رسید.

در همان آیین‌نامه پیش‌بینی شده بود که بانک مرکزی برای واردات خودرو سالانه یک‌میلیارد یورو ارز تخصیص دهد. علی صالح‌آبادی، رئیس وقت بانک مرکزی، نیز اعلام کرد مشکلی در تامین ارز وجود ندارد؛ جمله‌ای که تاکنون به یکی از پرتکرارترین جملات در واردات خودرو بدل شده، اما همچنان این کمبود ارز است که نقش اصلی را در کندی واردات خودرو ایفا می‌کند. تا جایی که با گذشت ۱۵ ماه از ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو، با استناد به آمار گمرک ایران، تنها ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده است. علاوه بر واردات خودروهای نو، آیین‌نامه خودروهای کارکرده نیز این روزها در بن‌بست تعیین نحوه تخصیص ارز باقی مانده است. در چنین شرایطی موتور وعده‌ووعیدها همچنان روشن است و این وعده‌ها با همان قوت به گوش می‌رسند.

▣ فضای پر ابهام

فضای رسانه‌ای کشور در ابتدای هفته جاری شاهد سه اظهارنظر متناقض در مورد واردات خودرو بود که در بالا آمده است از یک سو وزیر صمت در اظهارنظری تاکید کرده بود مشکلی برای تامین ارز واردات نیست؛ این در شرایطی است که علی جدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، معطلی واردات خودرو را به‌دلیل عدم‌تامین ارز عنوان کرده بود. گفته علی جدی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، تا آبان‌ماه امسال فقط ۲۵۰ میلیون دلار برای واردات خودرو اختصاص پیدا کرده بود. بنابراین از اساس رقم اعلامی منظور اشتباه است. اما مشکل اصلی در اظهارات منظور میزان ارز اعلامی برای واردات خودرو نیست، بلکه این مسئله است که وی ادعا می‌کند باوجود ظرفیت تولید ۱.۵ میلیون دستگاهی، واردات خودرو به‌صرفه نیست. اما از سال ۹۷ تاکنون که واردات خودرو ممنوع بوده، در هیچ سالی تولید خودرو در کشور به ۱.۵ میلیون دستگاه نرسیده است.

در سال ۹۷ تولید خودرو در کشور ۸۸۴ هزار دستگاه بوده و در ادامه، در سال ۹۸ به ۶۷۷ هزار و ۴۳۵ دستگاه، در سال ۹۹ به ۸۱۴ هزار و ۵۰۹ دستگاه، در سال ۱۴۰۰ به ۸۳۱ هزار و ۵۷۶ دستگاه و در سال گذشته به یک‌میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه رسید. بنابراین در هیچ سالی بعد از شروع تحریم‌های ثانویه یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید نشده است.

در نهایت اینکه داوود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه، معتقد است که تخصیص ارز کشور برای واردات خودرو به‌صرفه نیست. بدین‌ترتیب به نظر می‌رسد اختلاف‌نظرهای جدی در مورد تامین ارز واردات خودرو در سطوح بالای مدیریت اقتصادی کشور وجود دارد.

این در حالی است که در طرح فروش خودروهای وارداتی سال گذشته ۳۴ هزار نفر ثبت‌نام کرده‌اند که از این تعداد، هزار دستگاه تحویل داده شده و ۳۳ هزار نفر دیگر منتظر دریافت خودروهای خود هستند. اما در تمام این مسیر گفته می‌شد که مخالفان پنهانی برای واردات خودرو وجود دارند که در سطوح تصمیم‌گیری جلوی تخصیص ارز برای واردات را می‌گیرند. برای مثال، بدون این مخالفت‌ها منطقی به نظر نمی‌رسد که بانک مرکزی باوجود اینکه اعلام کرده سالانه یک‌میلیارد یورو برای واردات خودرو اختصاص می‌دهد، تا پایان سال گذشته حتی یک یورو هم از ارز موردنیاز واردات خودرو را تامین نکند. اما حالا با اظهارنظر داوود منظور، به نظر می‌رسد صدای مخالفان پنهان واردات این بار از زبان بخشی از بدنه دولت به گوش می‌رسد؛ آن هم دولتی که از همان ابتدای کار خود، خودرو را به یکی از اساسی‌ترین حوزه‌ها برای دادن وعده‌وعیدها بدل کرده بود.

▣ دست دولت برای واردات خودرو باز است

یک عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، با انتقاد از روند کند واردات خودرو گفت: مجلس دست دولت را برای واردات خودرو باز گذاشته است و لزومی ندارد که بحث واردات در لایحه بودجه دیده شود.

الله‌وردی دهقانی در گفت وگو با ایسنا، درباره گمانه‌زنی‌ها در خصوص حذف واردات خودروهای کارکرده از لایحه بودجه ۱۴۰۳، بیان کرد: دیگر نیازی نیست که موضوع واردات خودروهای کارکرده در لایحه بودجه دیده شود، چراکه ما قانون منع واردات خودرو نداریم و مصوبات مجلس را برای تسهیل واردات خودروهای نو و کارکرده داریم. وی در ادامه تاکید کرد: بنابراین دست دولت برای واردات خودرو باز است و لزومی ندارد این موضوع در لایحه بودجه سال آتی دیده شود.

نماینده مردم ورزقان در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: از نظر ما تا به امروز واردات خودرو روند خوبی نداشته، اما دولت گام‌هایی برداشته است.

این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: وزیر صمت این هفته در کمیسیون صنایع اعلام کرد که در تلاش هستند تا پایان این هفته آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده نهایی شود، اما ما گله‌مند هستیم. مجلس در یک هفته قانون واردات را نهایی کرد، اما اکنون حدود ۶ ماه است که در دولت معطل مانده است.

دهقانی در پایان تصریح کرد: براساس قانون، مجلس دست دولت را برای واردات خودرو باز گذاشته است و از نظر ما زمانبر بودن تصویب آیین‌نامه واردات قابل‌قبول نیست و باید سریع‌تر اقدام شود.

سخن پایانی

در حالی که رئیس سازمان برنامه و بودجه تخصیص ارز کشور برای واردات خودرو را به صرفه نمی‌داند، اما وزیر صمت همچنان بر روند عادی ورود خارجی‌ها و تخصیص ارز تاکید دارد. اظهارات رئیس سازمان برنامه مبنی بر هدررفت منابع ارزی با واردات خودرو و همچنین تکیه بر ظرفیت تولید یک و نیم میلیون دستگاه خودرو، به نوعی رونمایی از مخالفت جدید دولت با ورود خارجی‌هاست، در این میان اعضای کمیسیون صنایع مجلس و نمایندگان در این زمینه اظهارات متفاوتی مطرح می‌کنند. این همه دوگانگی و تضاد درباره موضوعی که بیش از یک سال و نیم است در دستور کار دولت قرار دارد سیگنال منفی برای بازار نابسامان و آشفته خودرو ما خواهد بود.

آگهی تجدید مزایده عمومی شماره FO-۱۱۵۱/۰۰

شرکت کاوند نهان زمین

شرکت کاوند نهان زمین در نظر دارد **«چهار هزار تن آهن اسفنجی به روش کوره تونلی و دو هزار تن بریکت سرد»** (با اوصاف و مشخصات فنی مندرج در اسناد) را به صورت تحویل درب انبار کارخانه به آدرس کرمان جاده کرمان به راور - ۲۵ کیلومتر مانده به راوراز طریق مزایده به فروش برساند.بدینوسیله به اطلاع متقاضیان واجد شرایط می‌رساند برای دریافت، تکمیل و استرداد اسناد مزایده از تاریخ انتشار آگهی تا پایان ساعت کاری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۲۹ به نشانی اینترنتی www.zaminco.com (بخش اخبار) مراجعه نموده و یا برای کسب اطلاعات بیشتر از طریق شماره تلفن ۲۶۳۷۰۱۰۰ - ۰۲۱ داخلی ۳۰۰ با دبیرخانه شرکت کاوند نهان زمین تماس حاصل نمایند.

لازم به ذکر است شرکت کاوند نهان زمین در رد یا قبول هریک از پیشنهادات شرکت‌کنندگان در مزایده مختار خواهد بود و شرکت در مزایده هیچ حقی برای شرکت‌کنندگان ایجاد نخواهد کرد.

ضمناً هزینه درج آگهی بر عهده برنده مزایده است.

معاونت بازرگانی شرکت کاوند نهان زمین

آگهی مزایده

نوبت اول

مزایده شماره: ۱۴۰۲/۰۳

ایران خودرو

شرکت ایران‌خودرو در نظر دارد **یک باب واحد تجاری** را از طریق مزایده عمومی به صورت اجاره واگذار نماید. متقاضیان می‌توانند از تاریخ چاپ این آگهی تا پایان وقت اداری روز **شنبه** مورخ **۱۴۰۲/۱۰/۰۲** جهت دریافت و تحویل اسناد شرکت در مزایده به نشانی تهران کیلومتر ۱۴ اتوبان تهران-کرج خروجی شهرک آزادشهر، شهرک پیکانشهر، درب ۲ شرکت ایسیکو ساختمان سمند ۷ - طبقه همکف، مدیریت املاک و مستغلات گروه مراجعه نمایند و یا جهت پاسخگویی به سوالات با شماره تلفن ۴۸۲۲۵۲۲۴ و ۴۸۲۲۵۲۰۳-۰۲۱ تماس حاصل فرمایید.

آدرس	نوع ملک	کاربری	متراژ	مبلغ پایه مزایده جهت اجاره ماهیانه	سپرده شرکت در مزایده	توضیحات
تهران کیلومتر ۱۴ جاده قدیم کرج، شهرک پیکانشهر، نبش ورودی پاساژ پیکانشهر	مغازه	تجاری	۴۲/۸۹ مترمربع	۹۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	۵۴۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	ششدانگ یک باب مغازه با کاربری تجاری دارای انشعاب برق اختصاصی و آب و گاز مشاعی شهرک و نیم طبقه فوقانی می‌باشد

▣ توجه:

۱- متقاضیان می‌بایست مبلغ مندرج در جدول فوق را به‌عنوان سپرده شرکت در مزایده به صورت چک تضمین شده بانکی ارائه نمایند.

۲- مهلت دریافت و تحویل مدارک تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۲ ساعت ۱۶ امکان‌پذیر می‌باشد.

۳- برگزارکننده مزایده در رد و یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار می باشد و ارائه پیشنهاد حقی را برای شرکت کننده ایجاد نمی‌نماید.

۴- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مزایده درج گردیده است.

شرکت ایران‌خودرو

آگهی مزایده

نوبت اول

مزایده شماره: ۱۴۰۲/۰۲

ایران خودرو

شرکت ایران‌خودرو در نظر دارد **املاک مازاد بر نیاز خود** را از طریق برگزاری مزایده عمومی واگذار نماید. متقاضیان می‌توانند از تاریخ چاپ این آگهی تا پایان وقت اداری روز **شنبه** مورخ **۱۴۰۲/۱۰/۰۲** جهت **دریافت و تحویل** اسناد شرکت در مزایده به نشانی تهران کیلومتر ۱۴ اتوبان تهران-کرج خروجی شهرک آزادشهر، شهرک پیکانشهر، درب ۲ شرکت ایسیکو ساختمان سمند ۷ طبقه همکف ، مدیریت املاک و مستغلات گروه مراجعه نمایند و یا جهت پاسخگویی به سوالات با شماره تلفن ۴۸۲۲۵۲۲۴ و ۴۸۲۲۵۲۰۳-۰۲۱ تماس حاصل فرمایید.

آدرس	نوع ملک	کاربری	متراژ عرصه	متراژ اعیانی	مبلغ پایه مزایده	سپرده شرکت در مزایده	توضیحات
تهران خیابان شیخ بهائی نبش کوچه انصاری آزاد پلاک ۲۸	آپارتمان	اداری	۴۴۰/۲۸ مترمربع	۲۷۹۵/۲۵ مترمربع	۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	ششدانگ دو پلاک ثبتی ۲۰۹۳ و ۴۳۶ فرعی از ۱۷۰ اصلی مشتمل بر یک باب آپارتمان ۹ طبقه با کاربری اداری با پهنه طرح تفصیلی M۱۱۲ و یک ساختمان با کاربری مسکونی با پهنه طرح تفصیلی R۱۲۲ که هر دو ملک به همدیگر متصل می‌باشند.
تهران خیابان شیخ بهائی کوچه انصاری آزاد پلاک ۱۴	ساختمان	مسکونی	۹۹۴/۲۵ مترمربع	۲۴۴/۴۰ مترمربع			
استان مازندران شهرستان نور پارک جنگلی نور روبروی دانشگاه تربیت مدرس پلاک ۱۴۵	ویلایی	مسکونی	۴۰۳۳	۴۲۰/۷	۲/۴۷۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	۱۲۳/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	عرصه و اعیان ششدانگ یک قطعه زمین با کاربری مسکونی به شماره پلاک ثبتی ۱۷۰ فرعی از ۳ اصلی همراه با کلیه متعلقات و منضمات و مستحدثات و انشعابات برق ، گاز و آب شهری

▣ توجه:

۱- متقاضیان می‌بایست مبلغ مندرج در جدول فوق را به‌عنوان سپرده شرکت در مزایده به صورت چک تضمین شده بانکی ارائه نمایند.

۲- مهلت دریافت و تحویل مدارک تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۲ ساعت ۱۶ امکان‌پذیر می‌باشد.

۳- برگزارکننده مزایده در رد و یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار می باشد و ارائه پیشنهاد حقی را برای شرکت کننده ایجاد نمی‌نماید.

۴- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مزایده درج گردیده است.

شرکت ایران‌خودرو

مفقودی

سند کمپانی پراید سفید رنگ به شماره پلاک ۱۲ج۵۳۶ ایران ۳۱ و به شماره موتور ۰۱۳۳۱۷۸۰ و به شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۴۶۸۱۲۲۲ بنام علی امیری مفقود گردیده و از اعتبار ساقط است.

خرم‌آباد

یادداشت



صنعت گرفتار بی‌برنامگی و ناتوانی از آینده‌نگری

محمد بحرینیان
پژوهشگر حوزه صنعت

به‌راستی چین چگونه به بزرگ‌ترین تولیدکننده در جهان تبدیل شد؟ چینی‌ها در هیچ بخشی اجازه واردات بی‌ضابطه را به کسی نمی‌دهند؛ حتی به غول‌های صنعتی جهان. مثلا به خودروسازی که علاقه دارد در بازار چین حضور داشته باشد، پیشنهاد می‌دهند خط تولید را به‌طور کامل با شروع ۴۰ درصد ساخت داخل در سال اول، سپس ۶۰ درصد در سال دوم و پس از آن ۸۰ درصد ساخت داخل در سال سوم در خاک این کشور راه‌اندازی کند. در حقیقت شرایط را به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی و فراهم کرده‌اند که غول‌های صنعتی جهان برای بهره‌مندشدن از بازار یک‌ونیم میلیارد نفری چین، مجبور به سرمایه‌گذاری در این کشور شوند. نتیجه این برنامه‌ریزی مبتنی بر عقلانیت و تلاش طاقت‌فرسا و پیشرفت کیفیت‌شان را در خیابان‌ها و جاده‌های کشورمان هر روز شاهد هستیم و مدام حسرت می‌خوریم! اما ما بازار خود را مفت در اختیار دلالان و تولیدکنندگان خارجی در همه زمینه‌ها قرار داده‌ایم. در چین، فقط ۱۲ خودروساز اصلی مشغول به کار هستند؛ هشت مجموعه دولتی و چهار مجموعه دیگر نیز متعلق به بخش خصوصی هستند و البته نشان‌های تجاری هم در صنعت خودروسازی چین مشغول به کار بوده که همگی ذیل همان ۱۲ خودروساز بزرگ تعریف می‌شوند. همه این شرکت‌ها به شکل فعال و خلاقانه‌ای با همان غول‌های بزرگ جهانی در حال همکاری و رقابت هستند، اما کوچک‌ترین آسیبی هم به صنعت خودرو در این کشور وارد نمی‌شود. همین امر نشان می‌دهد صرف خصوصی‌سازی یا آزادسازی واردات نمی‌تواند چاره‌ساز باشد، بلکه باید به‌دنبال سیاست‌گذاری دقیق و مبتنی بر علم بود. در کره‌جنوبی هم همین‌طور است. دو برند هیوندایی و کیا در این کشور مشغول به فعالیت هستند که بیش از ۷۰ درصد سهام کیا متعلق به هیوندایی است. باید بگویم متأسفانه برخی ذی‌نفعان در کشور استاد سوءاستفاده از برخی واژه‌ها هستند که در بطن کشورهای توسعه‌یافته و در علوم حاضر وجود دارد و عده‌ای هم به صورت آگاهانه یا ناآگاهانه با بیان و تکرار تقلیدوار از این واژه‌ها، بدون توجه به بسترسازی‌ها و مراحل توسعه‌ای، آب بر آسیاب این افراد می‌ریزند که دو واژه خصوصی‌سازی و آزادسازی از این جنس واژه‌ها هستند.

همان‌طور که می‌دانید، دولت کره‌جنوبی تمام تمرکزش را روی همان دو یا سه نشان تجاری گذاشت که برای مثال شرکت دوو یا آسیاموتور به‌طور کلی ورشکسته شدند و درحال‌حاضر هیوندایی بازار را قبضه کرده است. در نهایت وقتی هیوندایی به مرحله‌ای رسید که امکان رقابت با جهان را یافت، واردات به مرور آزاد شد. دولت کره‌جنوبی در طول این مدت هم تأمین مالی مناسب و هم سرمایه‌گذاری درخور توجهی روی تحقیق و توسعه در هیوندایی و کیا انجام داده و به درآمد سرشاری هم از این محل دست یافت و شلختگی نیز در کار نبود. این حمایت‌ها بالاخره یک روز جواب می‌دهد و دولت‌ها در این بازی برنده میدان هستند.

به صراحت می‌گویم که نه‌تنها حمایتی از صنعت خودرو و دیگر صنایع مهم پیشران انجام نشده، بلکه در ۱۱۷ سال گذشته، به جز چند دوره محدود، نامهربانی با تولید صنعتی واقعی توسط هر دو قوه صورت گرفته است.

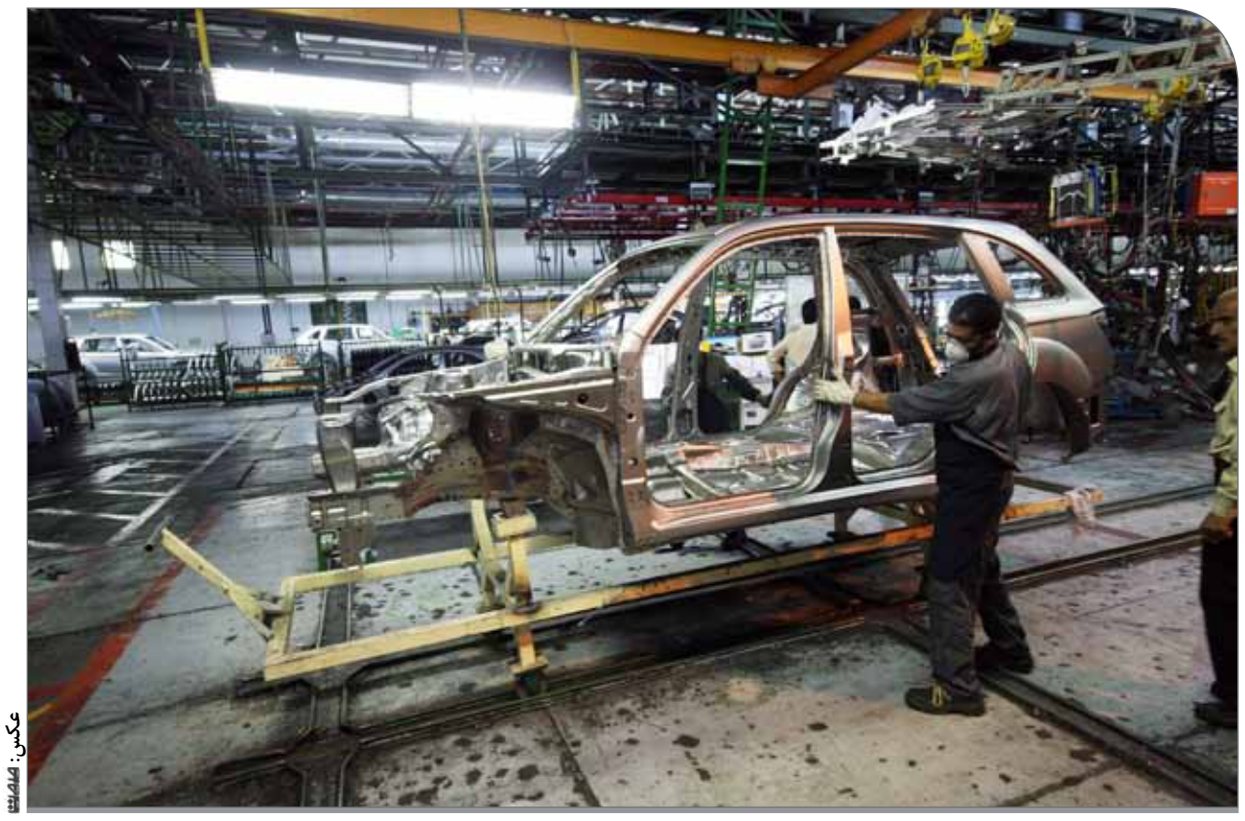
جدیدترین مصداق آن نیز قطع برق واحدهای صنعتی در تابستان و قطع گاز آنها در زمستان است که با شعار عدم قطع برق و گاز در واحدهای مسکونی و مال‌ها و تجاری‌ها، به دنبال خرید محبوبیت هستند. این کار برخلاف رویه معمول در جهان و برخلاف قوانین مصوب کشورمان هم است! وقتی می‌گوییم حمایت، باید تعریف شاخص‌پذیری که دربرگیرنده مصادیقی برای شاخص‌هاست، داشته باشیم تا متوجه شویم حمایتی صورت گرفته یا خیر. نخست، اگر این تعرفه‌ها را در بستر زمان توسعه با سایر کشورها مانند چین و حتی مالزی مقایسه کنید، خواهید دید که خجالت‌آور است.

دوم اینکه با ملاحظه ادبیات توسعه در کشورهای توسعه‌یافته دیگر مشاهده می‌شود که تنها تعرفه، آن‌هم به‌صورت مداوم ناپایدار، سبب این دستاوردها نشده بلکه مهم‌ترین عامل نحوه تأمین مالی با کیفیت و کمک‌های بلاعوض در تحقیق و توسعه و مهم‌تر از همه تمرکز بر اقتصاد مقیاس بوده است. سوم اینکه از پیش از انقلاب تا به امروز سرمایه‌گذاری مستمر و تمرکز روی هیچ‌یک از بخش‌های اساسی و پیشران توسعه صنعتی کشور نبوده است، اما به حد وفور صدها میلیارد دلار روی استخراج نفت، پتروشیمی‌های اغلب خام‌فروش و مواد معدنی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. از میان ده‌ها دلیل، تنها این سه دلیل را مطرح کردم.

برنامه‌نداشتن دو قوه در بیشتر دوره‌های یک سده گذشته تبعات فراوانی برای کشورمان و توسعه‌نیافتگی ما داشته است؛ برای مثال در مقاطعی (۱۳۶۸ تا ۱۳۷۲) بر اثر بی‌برنامگی و ناتوانی از آینده‌نگری، به دلیل حجم بالای واردات بی‌رویه و بدهی خارجی ایجاد شد که به بی‌اعتباری در نظام مالی بین‌المللی انجامید.

صدای صنعت کم‌و کیف ۵ دهه فعالیت صنعت خودرو را بررسی کرد

عقبگرد پس از نیم‌قرن فعالیت



عکس: صمت

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

به‌تازگی انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا از کاهش تولید خودرو و سهم ۱.۵ درصدی ایران در تولید خودروهای سواری در ۹ ماهه امسال خبر داده است. سهمی بسیار اندک که بعد از ۵ دهه فعالیت صنعت خودرو و بی‌شمار خودروساز فعال در کشور، نه‌تنها پذیرفته نیست که جای پرسش‌های زیادی هم دارد. به‌راستی چرا صنعت خودرو ما نتوانسته طی ده‌ها فعالیت، پیشرفت چشمگیری را رقم بزند؟ آیا دولتی بودن صنعت خودرو متهم این روند معکوس است؟ چرا خودروساز نشدیم؟ تولید و مونتاژ کردیم، صنعت قطعه ما گسترش یافت، اما در نهایت خودروساز نشدیم؟ صمت در این گزارش در گفت‌وگو با کارشناسان به بررسی این پرسش‌ها پرداخته که در ادامه می‌خوانید.

فروش تجمیعی خودرو، فروش خودرو در بورس و قیمت‌گذاری دستوری در کنار تحریم‌ها صنعت خودرو را عقب نگه داشته و رشد آن را کم کرده‌است

حتی مونتاژ کار خوبی هم نبوده‌ایم



مسیح فرزانه، کارشناس حوزه خودرو در پاسخ به این پرسش که چرا صنعت خودرو ما نتوانسته طی دهه‌ها فعالیت پیشرفت چشمگیری را رقم بزند به صمت اظهار کرد: تولیدکننده یعنی کسی که صاحب دانش و تکنولوژی است و از صفر تا صد تولید یک محصول و طراحی آن را انجام می‌دهد. بر این اساس در صنعت خودرو تولیدکننده نیستیم و در تمام این سال‌ها مونتاژکننده بوده‌ایم. البته مونتاژکننده خوبی هم نبوده‌ایم. سیری که در صنعت خودرو ما طی شد در دوره‌هایی خوب بوده، اما در دوره‌هایی اصلا عملکرد مناسبی نداشته است. صنعت خودرو ما به‌دلیل وابستگی به شرایط سیاسی و اقتصادی، کاملا نوسان‌پذیر است. در این ۵۰ سال روند یکسان نبوده و در برهه‌هایی شاهد عدم‌ثبات بوده‌ایم و درباره صنعت خودرو به جرأت می‌توان گفت عدم‌ثبات بیشتر بوده است. با تشدید تحریم‌ها، صنعت خودرو ما فشار و هزینه‌های سربار زیادی را متحمل شد.

■ نگاه سیاسی دولت به صنعت خودرو

فرزانه در پاسخ به این پرسش که دولتی بودن صنعت خودرو در وضعیت کنونی آن چقدر تاثیر داشته، اظهار کرد: براساس اصل ۴۴ قانون اساسی باید صنعت حمایت شود، اما در واقعیت عملی نشده است. بخشی از صنعت خودرو خصوصی‌سازی شده، اما بخش اعظم آن یعنی ایران خودرو و سایپا دولتی هستند و به‌طبع از سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌های کلان دولتی تاثیر می‌گیرند. دولتی بودن تاثیر داشته که منفی هم بوده و به همین دلیل هم اصرار دارند این صنعت باید خصوصی‌سازی شود. بخش قابل‌توجهی از این تاثیر منفی به نگاه‌ها دولت‌ها به صنعت خودرو برمی‌گردد. دولت‌ها به صنعت خودرو به‌عنوان یک صنعت اقتصادی و سیاسی و یک وزنه قابل‌توجه نگاه می‌کنند. از سویی هم چون درآمد و چرخش مالی قابل‌توجهی در این صنعت وجود دارد، دولت سعی کرده تصدیگری خود را به‌نوعی در آن حفظ کند.

■ فضای رقابتی ایجاد کنیم

کارشناس حوزه خودرو درباره ظرفیت کشورمان برای حرکت به سمت خودروسازی گفت: متاسفانه در حال حاضر چنین توانی نداریم. ما در صنعت خودرو حتی شاهد سرمایه‌گذاری کلان در قالب مونتاژ در برخی کشورهای همسایه داشتیم که ضرر بود و محصولات ما از حیث قیمت و کیفیت قابل‌رقابت نبوده‌اند. فاصله از خودروساز تا مونتاژکننده بسیار زیاد است. گسترش فعالیت اقتصادی نیازمند ارتباطات گسترده و پایدار بین‌المللی است، موضوعی که اغلب برای ما فراهم نبوده است.

وی ادامه داد: در صنعت خودرو کشور، سیاست‌گذار بیشتر متمایل به مونتاژ است که نگاه درستی نیست در حالی‌که نیاز به واردات خودروهای روز هم داریم. باید واردات گسترده خودروهای روز دنیا با تعرفه کم انجام شود تا فاصله بین خودروهای داخلی با وارداتی کم شده و هم در بحث مونتاژ و هم در بحث خدمات پس از فروش جذابیت و رقابت ایجاد شود. کیفیت خدمات پس از فروش خودروسازان داخلی در زمانی که واردات آزاد بود و به‌طور مستمر انجام می‌شد، بهتر بود.

فرزانه در پایان اظهار کرد: اقتصاد و صنعت با روابط و تعاملات بین‌المللی و سیاسی نبض مشترک دارند و به طبع تا زمانی که تحریم‌ها به این شدت وجود دارد و نقل‌وانتقال پول مشکل است، به نظر توسعه در صنعت خودرو اتفاق نمی‌افتد. به‌عنوان نمونه، تشنگی ارزی صنعت خودرو در بخش‌های مختلف باعث کاهش تولید و عرضه خودرو بوده است. اگر تحریم‌ها برطرف نشود، کمبود ارزی سال بعد شدیدتر می‌شود و رسیدن تولید خودرو به سقف ۳ میلیون براساس برنامه هفتم توسعه را غیرممکن می‌کند. واقعیت این است که وزنه‌های سنگینی به‌پای صنعت خودرو بسته‌شده که اگر برداشته شود در کوتاه‌مدت تغییرات مثبتی البته در سطح محدود در صنعت خودرو رخ دهد. این وزنه‌ها شامل فروش خودرو به صورت تجمیعی در سامانه، فروش خودرو در بورس و قیمت‌گذاری دستوری در کنار تحریم‌ها علاوه بر افزایش ضرر و زیان صنعت خودرو، این صنعت را عقب نگه داشته‌اند و رشد آن را کم کرده‌اند.

خودروهای ایرانی هنوز از نظر نرخ و انعطاف‌پذیری، ظرفیت رقابت در بازارهای صادراتی را ندارند

عزمی برای خودروساز شدن نداشتیم



امیرحسین برخورداری، کارشناس حوزه خودرو در پاسخ به این پرسش که چرا در تولید خودرو دچار عقبگرد هستیم به صمت اظهار کرد: صنعت خودرو پویا و موفق بین‌المللی در یک دهکده جهانی رقم می‌خورد که در آن کشورها حتی ممکن است فراتر از نیاز بازار خودرو خودشان، با اهداف صادراتی اقدام به تولید خودرو کنند. برای مثال کشورهایی مانند اسلوواکی، چک، مکزیک، تایلند و اندونزی فراتر از نیاز داخلی کشورشان، به‌عنوان پایگاه تولیدی برندهای معتبر برای صادرات به کشورهای مختلف عمل می‌کنند. به‌عنوان نمونه، بخش زیادی از تویوتاهای وارداتی اقتصادی به کشورهای عربی، تولید سایت تایلند تویوتا هستند و این آمار پای خودروسازی کل تایلند نوشته می‌شود. صنعت خودرو ما هیچ سهمی مشابه این موضوع ندارد و هر آنچه در آن می‌بینید، صرف بازار داخلی می‌شود. موضوع دیگر، عدم‌توزیع عادلانه و حرفه‌ای سهم بین همه خودروهای داخلی است به‌گونه‌ای که بیش از ۹۵ درصد تولید کل خودروهای داخلی مربوط به ۴ تا ۵ خودرو می‌شود و در این زمینه نسبتا مشابه بازار خودرو هند هستیم که یک یا چند خودرو گاو شیرده اصلی بازار هستند، اما این موضوع به هیچ وجه در بازار و صنعت کشورهای اروپایی به چشم نمی‌خورد، به‌گونه‌ای که برای مثال تویوتا، نیسان یا کیا با سهم ۳۰ درصدی پرفروش‌ترین خودرو یک بازار می‌شوند، اما در ایران، رهبران ۹۵ درصد بازار مشخص است و دیگر گزینه‌های در گوشه ۵ درصدی بازار برای رقابت تیراژ و آمار فروش می‌جنگند. صنعت خودرو ما عملا طی ۴۰ سال گذشته صرفا برای تامین نیاز اقتصادی ۹۵ درصد بازار جنگیده و بدون رقابت جهانی یا نیاز به حضور در بازارهای بین‌المللی روزگار گذرانده و نیازی به پیشرفت در سطح بین‌المللی نداشته که پیشرفتی بکند و طبیعتا وقتی ۴۰ سال چنین عادتی به این صنعت تزریق شده باشد نمی‌توان انتظار داشت به این راحتی‌ها تغییر به سبک جهانی را بپذیرد و همسو با آن پیشرفت کند و مثلا تماما برقی شود!

■ دولتی بودن بلای جان صنعت خودرو

کارشناس حوزه خودرو با اشاره به اینکه مهم‌ترین ضعف‌های صنعت خودرو ایران از ساختار دولتی آن نشأت می‌گیرد، افزود: حضور دولت در صنعت خودرو به معنای اتصال ده‌ها بازوی جانبی و غیرمرتبط به این صنعت است. از قیمت‌گذاری دستوری، عرضه دستوری، مدیریت دستوری، خرید دستوری مواد اولیه و... گرفته تا ورود بالاترین مقام‌های سیاسی کشور به ریزترین جزئیات صنعت خودرو درحالی‌که در همین هنگام مشاهده می‌شود که چند خودروساز خصوصی که صرفا قدرت بازی در ۵ درصد بازی به آنها داده شده، نشان می‌دهند مدیریت خصوصی صنعت خودرو هم چابکی بهتری را رقم می‌زند و هم محصولات با تنوع بالاتر و محبوب‌تر در مقیاس بازار را به ارمغان می‌آورد.

وی ادامه داد: هزینه‌های چند میلیارد دلاری برای طراحی و توسعه خودروهای به‌اصطلاح بومی چه دستاوردی برای ما به ارمغان آورده است؟ رانا یکی از این محصولات است که تکلیف استقبالش در بازار از سال ۱۳۹۱ تاکنون مشخص است. این در شرایطی است که در بین همه خودروهای بومی با نشان ملی، هنوز هم اگر خودرویی با نشان پژو متعلق به ۳۰ سال قبل وارد خط تولید شود، با استقبال بهتری مواجه می‌شود که نشأت گرفته از عدم‌مدیریت درست برندها و خودروهای بومی بوده و حتی در مواقعی مدیران دولتی اعتراف کرده‌اند که تا به صورت کامل مالک یک پلتفرم نباشیم، نمی‌توانیم خودرو جدید و بهتری بر پایه آن بسازیم.

■ صنعت خودرو ما رقابتی نیست

برخورداری اظهار کرد: عدم‌ارتباط سیاسی و اقتصادی ایران با جهان منجر به تشکیل بازارهای صادراتی سیاسی و دستوری شده که در عمده این بازارها به‌دلیل دستور تاسیس سایت تولید، زیان سنگین‌تری متوجه صنعت خودرو ما شده و در نهایت هزینه آن از جیب مشتریان ایرانی اخذ شده است. سوریه، عراق، بلاروس و... بازارهای استراتژیکی نیستند و رویکرد اخیر روسیه در قبال خودروهای ایرانی نشان داد حتی اگر کشور در سخت‌ترین شرایط سیاسی در جهان و تحت سنگین‌ترین تحریم‌ها هم باشد، زیر بار خودروهای ایرانی نمی‌رود یا شرایط سختی را تعیین می‌کند. روس‌ها اعلام کرده‌اند که محصولات ایرانی باید در کف بازار خودرو روسیه قرار بگیرند و با هدف رقابت با خودروسازان چینی عرضه نشوند و نباید نرخ حدود ۱۸ هزار دلاری داشته باشند. این یعنی خودروهای ایرانی هنوز ظرفیت رقابتی در بازارهای صادراتی از نظر نرخ و انعطاف‌پذیری در این زمینه را ندارند و به‌طور کلی این موضوعات به معنی عدم‌انعطاف‌پذیری و پختگی کافی صنعت خودرو ایران برای بازارهای صادراتی به‌خصوص در برابر چینی‌هاست.

وی در پاسخ به این پرسش که چرا بعد از ۵۰ سال هنوز نمی‌توانیم خودروساز باشیم، گفت: ایران خودروساز نشده، چون هیچ‌گاه چنین عزمی را نداشته است. اگر تاریخچه صنعت خودرو ایران را مرور کنیم، نیمی از این صنعت صرف تامین خودرو به هر قیمتی برای نیاز مشتریان بازار شده که نتیجه آن پیکان و پراید بوده و وقتی تصمیم به خودروساز شدن گرفتیم، بدون شکل دادن چرخه درست این موضوع روی ایجاد یک سایت تولید خودرو در هر استان کشور کرده‌ایم و همزمان با خودروهای بومی، خودروهای مونتاژی را تولید و واردات را مقطعی بازکرده‌ایم؛ بنابراین صنعت خودرو ما دست‌کم طی ۲۰ سال گذشته به‌جای بهره‌گیری از پتانسیل‌های آموزشی، حضور برندهای مطرح روی خطوط تولیدش، درگیر خودروهای مونتاژی و وارداتی شده و عملا از توسعه مناسب پروژه‌ها بازمانده و تعویض یک ساله مدیران دولتی در ایران خودرو و سایپا نیز لطمه سنگینی به روند پروژه خودروهای بومی زده و در این میان آنچنان روی بومی‌سازی صد درصدی همه چیز تاکید داشته‌ایم که از مدل موفق چینی‌ها بازماندیم و پروژه‌های بومی نیز به‌دلیل سرمایه‌گذاری سنگین و عدم‌توانمندی در اجرا متوقف شده‌اند. چینی‌ها حتی در اوج موفقیت جهانی و پیشرفت نیز هنوز به مونتاژ موتور میتسوبیشی ژاپن، گیربکس ZF آلمان، سیستم‌های انتقال قدرت BorgWarner و ده‌ها برند معتبر دیگر می‌پردازند درحالی‌که ما به دلایل سیاسی امکان ورود این برندها به چرخه قطعه‌سازی و خودروسازی داخلی را از دست داده‌ایم و از سوی دیگر در جریان اختراع چرخ از صفر هم نمی‌خواهیم قبول کنیم که توان کافی را نداریم. کارشناس حوزه خودرو افزود: در این میان، واردات خودرو نیازمند خرید زمین، تاسیس کارخانه، کسب مجوزها، انبار قطعات، هزینه‌های تولید، کارگر، ده‌ها دستور از بالا و... نیست و به‌سادگی محصول نهایی قابل‌عرضه به بازار است و حتی شرکتی با ۱۰ نیروی کار هم می‌تواند این کار را انجام دهد و طبیعتا بیشتر مورد استقبال بازرگانانی قرار می‌گیرد که به‌دنبال کسب سود با کمترین دردسر به‌خصوص با تحریم‌های داخلی هستند.

■ چاره چیست؟

برخوردار در پایان تاکید کرد: صنعت خودرو ایران و مسئولان تصمیم‌ساز این حوزه می‌توانند بازار خودرو را آزاد کنند تا هر خودرویی وارد و بازار متعادل شود و از سوی دیگر، شرایط مونتاژ خودرو را تعدیل و تسهیلات قابل‌توجهی ارائه کنند تا ایجاد اشتغال در این حوزه برای سرمایه‌داران توجیه‌پذیر باشد و خودشان در همکاری با واحدهای دانش‌بنیان به‌موازات این روند که عموم جامعه را خوشحال می‌کند به انجام تحقیقات برای طراحی پروژه‌های مختلف بپردازند تا در زمان استاندارد (نه یک یا دو سال) به محصول موفق یا مدل موفق خودروسازی دست پیدا کنند. عدم‌توانایی مسئولان و خودروسازان در عرضه خودرو استاندارد، ایمن و مناسب نباید موجب سختی مردم شود و مردم باید در انتخاب خودرو ایمن و استاندارد آزادی انتخاب و عمل داشته باشند و مسئولان نیز می‌توانند با فراغ‌بال به توسعه پروژه‌ها بپردازند و اصراری به مشخص شدن نتایج دستاورد در دوران مدیریت خودشان نداشته باشند.

سخن پایانی

در نهایت اینکه عمر صنعت خودرو کشور به بیش از نیم‌قرن می‌رسد که بیشتر آن با مونتاژکاری سپری شد و پس از آن شاهد وضعیتی هستیم که در واقع صنعت خودرو ایران را محکوم به عقبگرد می‌کند و در بین اذهان تصویری جز مونتاژکاری برای صنعت خودرو کشورمان ندارد. درست است که در این سال‌ها تولیدات قابل‌قبولی هم داشته‌ایم و تلاش‌هایی هم شده، اما به‌دلیل نبود عزم جزم برای خودروساز شدن در نهایت چشم امید به مونتاژ و واردات خودرو داریم. امید که متولیان امر صنعت خودرو را دریابند و با حمایت واقعی از این صنعت آن را به عنوان صنعتی پیشرو در جهان معرفی کنند.

پرداخت هزینه مازوت از جیب سهامداران و جان شهروندان


عکس: صمت

استمرار آلودگی هوا در کلانشهرها و به ویژه تهران نفس مردم را تنگ و در کنار آن اخبار ضد و نقیضی که از مسئولان شهر به گوش می‌رسد فضا را چنان پر ابهام کرده است که نمی‌دانیم از کجا و به دلیلی باید توضیح خواست.

چندی پیش عضو شورای شهر تهران، به رسانه‌ها گفت شهروندان بدانند که یکی از دلایل آلودگی هوای شهر تهران در ۶ ماه دوم سال مازوت‌سوزی و موارد این‌گونه است، اما متاسفانه به دلیل عملکرد بد شهرداری تهران به ویژه مرکز ارتباطات و اطلاع رسانی در تبیین این موضوع نخستین نهادی که در این روزهای آلودگی هوا مورد انتقاد است، مدیریت شهری است و شهروندان خواستار حل این موضوع از سوی مدیریت شهری هستند.

اما علی اکبر الوندیان، دبیر انجمن صنفی صنعت سیمان کشور با اعلام اینکه در شرایط فعلی کارخانجات سیمانی که نزدیک کلانشهرها قرار دارند مازوت نمی‌سوزانند و به صورت محدود از سهمیه گاز خود استفاده می‌کنند. وی انگشت اتهام را به سوی نیروگاه‌های تولید برق گرفت و گفت میزان آلایندگی نیروگاه‌هایی که از مازوت استفاده می‌کنند، بیش از کارخانجات سیمان است. در مقابل، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی اظهار داشت: نیروگاه‌های تهران نزدیک به ۱۰ سال است که مازوت دریافت نمی‌کنند و مازوت‌سوزی آنها قویا تکذیب می‌شود.

سوده نجفی، عضو شورای شهر تهران با بیان اینکه رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست چندی پیش موضوعی را مطرح کرد مبنی بر اینکه قول نمی‌دهد در فصل زمستان مازوت سوزی انجام نشود، اظهار کرد: این موضوع به نوعی شفاف‌سازی است، اما سوال من این است که وظیفه رئیس سازمان محیط‌زیست چیست؟ اجرای قانون هوای پاک چه می‌شود؟ این اظهارات شانه خالی کردن از اجرای قانون و عدم انجام مسئولیت‌های اصلی سازمان است.

وظیفه نهادهای مسئول چیست؟

به گزارش شهر، وی افزود: وقتی کسی که مسئولیت اصلی در زمینه آلودگی هوا دارد، چنین اظهاراتی را مطرح می‌کند، چه انتظاری از دیگر مسئولان باقی می‌ماند؟ شهروندان بدانند که یکی از دلایل آلودگی هوای شهر تهران در ۶ ماه دوم سال مازوت سوزی و موارد این‌گونه است، اما متاسفانه به دلیل عملکرد بد شهرداری تهران به ویژه مرکز ارتباطات و اطلاع رسانی در تبیین این موضوع نخستین نهادی که در این روزهای آلودگی هوا مورد انتقاد است مدیریت شهری است و شهروندان خواستار حل این موضوع از سوی مدیریت شهری هستند.

هزینه بالای استفاده از مازوت

علی اکبر الوندیان، دبیر انجمن صنفی صنعت سیمان کشور با اعلام اینکه در شرایط فعلی کارخانجات سیمانی که نزدیک کلان شهرها قرار دارند مازوت استفاده نمی‌کنند، گفت: آن دسته از کارخانجاتی که از کلان شهرها فاصله دارند اگر با قطعی گاز روبه‌رو شوند از سوخت مازوت استفاده می‌کنند؛ در غیر این صورت موقتا تولید را متوقف می‌کنند. وی افزود: هم اکنون تعدادی از کارخانجات سیمان تعطیل کرده و برخی دیگر به صورت محدود از سهمیه گاز خود استفاده می‌کنند.

دبیر انجمن صنفی صنعت سیمان کشور در خصوص هزینه‌های بالای استفاده از سوخت مازوت برای کارخانجات، گفت: قرار بود مازوت با نرخ گاز در اختیار واحدهای تولیدی قرار بگیرد اما هزینه‌های حمل‌ونقل باعث می‌شود استفاده از این سوخت برای کارخانجات دو تا سه برابر نرخ گاز تمام شود. همین امر باعث شده تا کارخانجات تمایلی به استفاده از مازوت نداشته و در صورت نبود گاز خط تولید را متوقف می‌کنند. الوندیان با اشاره به اینکه میزان آلایندگی نیروگاه‌هایی که از مازوت استفاده می‌کنند بیش از کارخانجات سیمان است، گفت: باتوجه به آلایندگی هوا محیط‌زیست نظارت لازم را بر عملکرد کارخانجات دارد و آن دسته از کارخانجاتی که نزدیک کلانشهر هستند به هیچ عنوان از سوخت مازوت استفاده نمی‌کنند. اما به گزارش مهر، ساناز جعفرزاده مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی استفاده از مازوت در نیروگاه‌ها را تکذیب کرد. به گفته وی بر اساس ترازنامه انرژی ۸۰ درصد ذرات معلق تولید شده در کشور مربوط به بخش حمل‌ونقل است.

نیروگاه‌های تهران مازوت نمی‌سوزانند

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: نیروگاه‌های تهران نزدیک به ۱۰ سال است که مازوت دریافت نمی‌کنند و مازوت‌سوزی آنها قویا تکذیب می‌شود.

به گزارش مهر به نقل از وزارت نیرو، ساناز جعفرزاده مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی در واکنش به اظهار نظر یک عضو شورای شهر تهران درباره آلودگی هوای تهران ناشی از مازوت‌سوزی نیروگاه‌ها، گفت: اظهار نظر در خصوص مازوت‌سوزی در نیروگاه‌های استان تهران به استناد آمار مصرف و تحویل سوخت که ماهانه به ارگان‌های نظارتی نیز ارائه می‌شود، نادرست است.

جعفرزاده این دو نهاد را شامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و شرکت برق حرارتی برشمرد و تصریح کرد: نیروگاه‌های تهران نزدیک به ۱۰ سال است که حتی یک لیتر مازوت هم دریافت نکرده‌اند. وی تاکید کرد: تاکنون درباره انتقال مازوت انباشته در نیروگاه‌های اصفهان و بعثت تهران مکاتبات زیادی بین شرکت برق حرارتی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی صورت گرفته است؛ چرا که طی بیش از ۱۰ سال گذشته این دو نیروگاه تک سوز بوده و از سوخت گاز برای تولید برق استفاده می‌کنند. همچنین سایر نیروگاه‌های استان تهران نیز اساسا قابلیت مصرف مازوت را ندارند.

مدارک را رو می‌کنیم

جعفرزاده خاطرنشان کرد: آمادگی داریم تا در صورت لزوم و درخواست هر ارگان نظارتی، اسناد و مدارک مربوط به مصرف نشدن مازوت را ارائه دهیم و ثابت خواهیم کرد که نه شرکت پخش فرآورده‌های نفتی یک لیتر مازوت در اختیار نیروگاه‌ها قرار داده نه ما مصرف داشته‌ایم.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی تصریح کرد: بر این اساس، قویا مازوت‌سوزی در تهران را تکذیب و تاکید می‌کنیم نه فقط امسال، که سال‌های گذشته هم مصرف نداشته‌ایم.

کاهش ضریب تخلیه

وی گفت: فرد یاد شده اگر در حوزه محیط‌زیست اعلام نظر می‌کند، باید از این جریان نیز آگاه باشد که آنچه ما در حوزه آلودگی با آن درگیر هستیم، کاهش ضریب تخلیه آلودگی هوای تهران با سرد شدن هوای این کلانشهر است. مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: «سیاهه انتشار» سندی است که سازمان حفاظت محیط‌زیست به‌عنوان یک مرجع اصلی و غیرمنتفع از حوزه سوخت نیروگاهی که شأن نظارت در بخش آلایندگی دارد، آن را منتشر کرده است. جعفرزاده ادامه‌داد: سیاهه انتشار به تفکیک منابع ثابت و متحرک، میزان آلودگی هر یک را اعلام کرده‌اند که میزان آلایندگی نیروگاه‌ها در بخش منابع ثابت مشخص است.

وی افزود: برای شهر تهران به استناد سیاهه انتشار سازمان حفاظت از محیط‌زیست، منابع متحرک سهم ۵۹ درصدی در آلایندگی هوا دارند. مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: در سیاهه یاد شده، در بخش منابع ثابت، سهم نیروگاه‌ها ۳.۸ درصد از کل آلایندگی شهر تهران است؛ این در حالی است که برخی آن ۵۹ درصد را رها کرده و این سهم ناچیز را مدنظر قرار می‌دهند.

ناگزیر از مازوت‌سوزی هستیم

اظهارات فوق را در کنار اظهار نظر چندی پیش فریدون عباسی عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی که می‌گذاریم، این گره کورتر می‌شود. وی در تابستان اظهار کرد: ما ناگزیر هستیم که مازوت بسوزانیم. عاقلانه و منطقی نیست گازوئیل ۶۰ سنتی بخریم بدهیم نیروگاه‌ها سوزانده شود، بعد نرخ برقی که می‌خواهیم تولید کنیم حدود یک سنت باشد. این قابل قبول نیست.

به گزارش معدن‌نامه، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی گفت: وی در مورد بحث گوگرد زدایی از مازوت گفت: پروژه گوگردزدایی از مازوت شروع شده است ما هم در مجلس کمک کردیم که بخش خصوصی این کار را انجام دهد. بخش خصوصی باید فاز پایلوت را کنار بگذارد و به سمت ایجاد کارخانه نیمه صنعتی برود. اگر آن جواب بدهد وزارت نفت هم با توجه به صحبتی که شده است در تامین خوراک اینگونه تصفیه خانه‌ها تعللی نخواهد و هر مقدار باشد تامین می‌شود.

باید فشار بیاوریم

وی ادامه داد: در بحث فیلتر گذاشتن برای نیروگاه‌ها هم باید فکری اساسی کرد و البته آنجایی که جواب نمی‌دهد نباید فیلتر گذاشت ولی این نباید فراموش شود، چرا که کار توامان وزارت نفت و نیرو است که باید فشار بیاریم حتما انجام شود.در شش ماهه ابتدایی سال در تولید سیمان با مشکلی مواجه نبودیم و نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۲ درصد افزایش تولید و تحویل را از طریق بورس کالا داشتیم.

قطع گاز به روال هر سال

علاوه بر این دبیر انجمن صنفی کارفرمایی صنعت سیمان هم پیش از این به مشکلات تامین مازوت برای شرکت‌های سیمانی اشاره کرد و گفت: صنعت سیمان باید خودش را برای تحویل ۷.۵ میلیون تن در ماه آماده کند و این اتفاق جز با تولید با تمام ظرفیت اسمی امکان‌پذیر نیست.

که البته مایه خرسندی صنعت سیمان است اما اصحاب رسانه به خوبی می‌دانند که با سرمای هوا مطابق روال گذشته، گاز شرکت‌های تولیدکننده سیمان قطع می‌شود و باید از سوخت جایگزین مازوت در کارخانجات سیمان استفاده شود.

سخن پایانی

در حال حاضر آسمان تیره کلانشهرها و ریه دودزده شهروندان چشم به دهان مسئولان دوخته است و هنوز نمی‌داند از چه کسی باید به کجا شکایت ببرد.

PARDIS MOTOR OIL CO.

انتخاب آقای علیرضا کریمی

مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره

شرکت روغن موتور پردیس

به‌عنوان مدیر برتر کشور





علیرضا کریمی در «هشتمین اجلاس سراسری تجلیل از مدیران تاثیرگذار و نمونه در صنعت و اقتصاد کشور» به‌عنوان مدیر برتر کشور انتخاب شد. هشتمین اجلاس سراسری تجلیل از مدیران تاثیرگذار و نمونه در صنعت و اقتصاد کشور و اعطای نشان عالی مدیر سال در سالن همایش‌های بین‌المللی صداسیما برگزار شد. این اجلاس که با حضور نمایندگان مجلس شورای اسلامی و مدیران ارشد و همچنین حضور شرکت‌ها و صنایع بزرگ برگزار شد، بر اساس ارزیابی های صورت گرفته از آقای علیرضا کریمی با اهدای نشان عالی مدیر سال، تقدیر به عمل آمد. براساس این گزارش، آقای علیرضا کریمی توانست به عنوان یک مدیر تاثیر گذار در صنعت و اقتصاد کشور در جایگاه نخست کشوری قرار بگیرد و افتخاری دیگر به افتخارات خود بیفزاید. آقای کریمی افزود: چنانچه دولت به بخش خصوصی اعتماد بیشتری نماید این بخش پتانسیل این را دارد که جایگاه صنعت کشور عزیزمان را تا ۳ برابر از حال حاضر در مقابل جهانیان تثبیت کند و پرچم مقدس ایران را بر فراز دنیا بیافشاند.

ثبت رکورد ذوب‌گیری در فولاد خوزستان

رکورد ذوب‌گیری با ۸۳۱ ذوب متوالی در فولاد خوزستان شکسته شد



مدیر بخش فولادسازی این خبر را اعلام کرد و افزود: رکورد تعداد ذوب کوره چهار فولاد خوزستان چهاردهم آذرماه با ۸۳۱ ذوب متوالی و مجموع مصرف تعمیر گرم ۲.۸۲ کیلوگرم بر تُن فولاد پس از دو سال شکسته شد.

محمدمهدی شریف‌شاذیله در ادامه گفت: رکورد قبلی در دی ماه ۱۴۰۰ با ۸۲۸ ذوب و مجموع مصرف تعمیر گرم ۳.۶۴ کیلوگرم بر تُن فولاد بود.

بهبود کیفی شارژ فلزی، تعمیرات موثر، افزایش سرعت تولید، افزایش تعداد ذوب در کوره‌های قوس الکتریکی، تعداد ذوب بر سکوئنس ریخته‌گری و هماهنگی در فرآیندهای تولیدی در خطوط پیوسته، دلایل کاهش مصرف مواد نسوز است، از مهم‌ترین نتایج این موفقیت، کاهش مدت زمان تعمیرات، افزایش ذوب‌گیری، افزایش تولید و کاهش هزینه‌های نسوز است.

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

آگهی اصلاح اسناد مناقصه عمومی تجدید شده (نوبت سوم)
شماره ۱۴۰۲/۱۶/ع شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

بدین وسیله به آگاهی کلیه متقاضیان جهت شرکت در مناقصه با موضوع «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 شرکت معدنی و صنعتی گل گهر بصورت EPC» می‌رساند. اسناد اصلاح شده مناقصه مذکور (تغییر در جداول مشخصات فنی جرثقیل‌ها و مونوریل‌ها در پیوست شرح کار و خدمات) از طریق وبسایت این شرکت به نشانی www.geg.ir از بخش مناقصه- مزایده قابل دریافت می‌باشد. مهلت تحویل پاکات مناقصه تا ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۰ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه برای متقاضیان جدید روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۲۸ 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

یادداشت

همزیستی معدن و محیط‌زیست



مهدی کلاهی ـ استاد دانشگاه و کنشگر محیط‌زیست

برای توسعه اقتصاد در شرایط فعلی، با هدف تداوم اشتغال، ارزآوری، تامین مواد اولیه صنایع و... باید در راستای توسعه معدنکاری و صنایع وابسته گام برداشت. اما برخی دیدگاه‌های رادیکال بر این باور هستند که میزان تخریب معدنکاری و نقشی که در آلودگی محیط‌زیست و منابع آب، خاک و هوا دارد، به‌اندازه‌ای است که باید این فعالیت را تعطیل کرد. خبر خوب این است که رویکردهای متعادل محیط‌زیستی تا این اندازه سختگیرانه نیستند و تعطیلی هیچ‌کدام از فعالیت‌های اقتصادی بشر را تجویز نمی‌کنند. اصل اساسی کنشگران محیط‌زیست یا اصول توسعه پایدار که امروزه درباره آن صحبت می‌شود، ناظر به این است که همه فعالیت‌های اقتصادی بشری باید تداوم داشته باشند، اما شرط و شروط و پیش‌زمینه‌هایی برای آن لازم است. به‌عبارت‌دیگر، رویکرد علمی به مسائل محیط‌زیستی اصولا رویکرد صفر و یکی نیست و علم و کنشگران محیط‌زیست هیچ‌گاه در مقابل فعالیت‌های اقتصادی موضع‌گیری نکرده و نمی‌کنند، بلکه اصرار دارند برای انجام اقدامات گوناگون باید دیدگاهی همه‌جانبه‌نگر داشته باشیم. اگر این شروط اولیه و اصول حیاتی رعایت شده باشد، انتقال آب هیچ مشکلی ندارد.

در زمینه معدنکاری و توسعه صنایع هم همین اصل صادق است. اتفاقا به‌گمان من، بهره‌برداری از ذخایر معدنی از اساسی‌ترین نیازهای بشری است و کشور ما باید بتواند از ظرفیت‌های معدنی خود برای توسعه و ثروت‌آفرینی استفاده کند. البته باید از مصیبت خام‌فروشی جلوگیری شود، چون اگر اولویت در ایجاد اشتغال و ارزآوری است، از مجرای خام‌فروشی نخواهد گذشت.

خلاصه اینکه، معدنکاری یکی از نیازهای مهم بشر است و اما اصولی دارد که باید به آنها توجه داشته باشیم. انجمن احیای اکوسیستم دنیا که در امریکا مستقر است، اتحادیه حفاظت از طبیعت (IUCN) دستورالعملی را برای بهره‌برداری از معادن تعریف کرده‌اند که در آن مشخص شده است برای انجام فعالیت‌های معدنی چه شرایطی را باید رعایت کرد تا این فعالیت با کمترین میزان تخریب اتفاق بیفتد. آنچه در شرایط فعلی در کشور ما رخ می‌دهد، این است که شخصی حقیقی یا حقوقی مجوز بهره‌برداری از معدن می‌گیرد و کار خود را آغاز می‌کند و به‌این‌ترتیب، اهالی و ساکنان منطقه یک‌شبه با شرایط جدیدی روبه‌رو می‌شوند که هیچ آمادگی قبلی برای آن ندارند. بهره مردم بومی از فرآیند معدنکاری تنها گردوخاکی است که هوای منطقه را آلوده می‌کند، دامداری و کشاورزی آنها را به مشکل می‌اندازد، جاده‌های محلی را تخریب می‌کند و... پس این فعالیتی نیست که جامعه را مرفه‌تر کند. نفع این کار تنها به تعداد بسیار اندکی می‌رسد و کاملا در تضاد با مبانی توسعه پایدار اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی و به زیان همه مردم کشور، سیستم و اکوسیستم است.

در برخی موارد، قوانین کشور بسیار پیشرو هستند و روی آنها تاکید می‌شود، اما در مرحله اجرا همواره نادیده می‌ماند. برای مثال، در قوانین کشوری، فروش خاک ممنوع است، اما به‌شهادت گزارش‌هایی که از رسانه ملی پخش می‌شود، خاک ایران به کشورهای عربی منطقه صادر می‌شود، در حالی که این خاک‌فروشی، حراج سرزمین و مادر بسیاری از مشکلات امروز و فردای ما خواهد بود. به‌گمان من، تنها راه چاره فوری برای مقابله با آسیب‌ها این است که همگرایی کاملی بین کنشگران حوزه‌های گوناگون و فعالان مدنی، بخش خصوصی، دولت و... به‌وجود آید. امروزه مفاهیمی مانند حکمرانی خوب مطرح است که شاخص‌های گوناگونی دارد که یکی از آنها استفاده از ظرفیت همه بخش‌ها برای بهبود تصمیمات بالادستی است. البته با کمال تاسف، باید گفت دولت در کشور ما به‌دنبال انحصارگرایی و تسلط بر اقتصاد است. وقتی دولت در امور اقتصادی ذی‌نفع است، امکان رشد را به رقبای خود نمی‌دهد و به‌این‌ترتیب، رقابتی بسیار مخرب میان دولت و فعالان بخش خصوصی شکل می‌گیرد و هر یک تلاش می‌کند، دیگری را دور بزند. برای مثال، در فعالیت‌های معدنی شاهد اضافه‌برداشت‌ها، فرار از پرداخت مالیات و حقوق دولتی، خام‌فروشی و... هستیم که حاصل تعامل نادرست میان دولت و نهادهای مدنی و بخش خصوصی است؛ این شرایط موجب شده است که همه ضرر کنیم.

در قانون حفاظت و بهسازی محیط‌زیست ماده‌ای وجود دارد که در آن تاکید شده است، اگر رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست با وزیری دچار اختلاف شدند، رئیس‌جمهوری درباره آن مسئله حرف آخر را می‌زند. این مشکل بزرگی است. وقتی به‌عنوان‌مثال، دولت خود معدندار و صاحب کارخانه فرآوری است، چطور می‌تواند درباره عدم‌رعایت مسائل زیست‌محیطی در این واحدها رأی عادلانه صادر کند؟ نظر رئیس‌جمهوری باید کاملا بی‌طرفانه باشد، نه اینکه وزیر بتواند با ارائه آمار، پروژه‌های مخربی را به جامعه تحمیل کند. آسیب این مشکل تنها دامن محیط‌زیست را نمی‌گیرد، بلکه فعالان بخش خصوصی را هم درگیر می‌کند. شاهد این مدعا هم، آمار فرار بزرگ سرمایه از کشور است. سرمایه جایی می‌رود که اطمینان داشته باشد که آنجا مالکیت سرمایه و سودآوری محترم شمرده می‌شود.

در نهایت، دود این آتش به چشم همه حتی خود دولت خواهد رفت. برای شکستن این چرخه باطل، دولت باید در مقام تسهیلگر ظاهر شود و نظارت را به ان‌جی‌اوها، سازمان‌هایی مانند سازمان نظام‌مهندسی، بخش خصوصی و... واگذار کند. دولت باید سیاست کلان، قوانین و دستورالعمل‌ها را وضع و زمینه‌های تسهیلگری را فراهم کند. باید ارتباط میان بخش صنعتی، دانشگاهی و تشکل‌های مدنی را جزو الزامات برنامه‌های این بخش‌ها قرار دهد تا در درازمدت شرایط کلی کشور به‌نفع مردم و دولت اصلاح شود.



عکس: صمت

گزارش صمت درباره اخذ هزینه ترمیم جاده از معدن

مالیاتی که عادلانه نیست

یکی از بزرگ‌ترین عواملی که مانع رشد کسب‌وکار و رونق در بخش معدن کشور شده، مشکل حمل‌ونقل است. هرچند کشور ما از حیث دسترسی به شبکه خط‌آهن، جاده و بندر، شرایط نسبتا قابل‌قبولی دارد، اما واقعیت این است که این زیرساخت‌ها همپای اهداف بلندپروازانه در حوزه معدن و صنایع‌معدنی رشد نیافته‌اند. از سوی دیگر، بی‌توجهی به مطالعات آمایش سرزمین پیش از احداث کارخانجات فرآوری، موجب شده است که حمل بار معدنی تا محل فرآوری و پس از آن تا پایانه‌های فروش، فرآیندی زمانبر، پرهزینه و نیازمند صرف سوخت و انرژی باشد.

در کنار این مسئله، انتقال بار سنگین معدنی در جاده‌ها، سالانه خسارت‌های قابل‌توجهی به این زیرساخت وارد می‌آورد. نمایندگان مجلس در پی یافتن راهی برای حل معضل نهایی، سازمان امور مالیاتی را مکلف کردند از بهره‌برداری معادن و فعالیت‌های صنایع‌معدنی برای احداث زیرساخت‌های مناطقی که معادن در آن حوزه و راه‌های مواصلاتی در آن واقع شده و نگهداری رویه آسفالت و ابنیه فنی شبکه راه‌های اصلی و فرعی روستایی و نیز جبران خسارت‌های وارده یا اضمحلال یا استهلاک راه‌های منشعب از معادن و متاثر از کامیون‌های حامل مواد معدنی، ۱,۵درصد سود خالص را وصول و به حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نزد خزانه داری کل کشور واریز کند. در گزارش صمت نگاهی انداختیم به این مصوبه از منظر فعالان حوزه معدنی و بهرام شکوری، رئیس کمیسیون معادن و صنایع‌معدنی اتاق ایران و مهدی لطفی‌اصل، کارشناس و فعال حوزه معدنی نظرات خود را در این زمینه با ما در میان گذاشتند.

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

چه اتفاقی در کشور افتاده است که انتظار می‌رود مالیات، جای کسری درآمد از محل فروش نفت را پر کند

قوانین حوزه معدن در برنامه هفتم در عمل باعث افزایش هزینه‌های معدنکاری و به‌تبع آن، کاهش میزان سرمایه‌گذاری در این حوزه خواهد شد

دولت و مسئولیت‌های آن



بهرام شکوری ـ رئیس کمیسیون معادن و صنایع‌معدنی اتاق ایران: به قول معروف هر دم از این باغ بری می‌رسد؛ اساسا مالیات‌هایی که به دولت پرداخت می‌شود؛ چه از طرف مردم و چه از طرف فعالان اقتصادی به علاوه درآمدهای نفتی که باز متعلق به مردم است، باید خرج زیرساخت‌ها و توسعه، حفظ و نگهداری آنها شود، زیرا بخشی از مسئولیت‌های دولت، توسعه رفاه و امکانات زیرساختی برای مردم کشور است؛ برای مثال، بیمارستان، توسعه بهداشت و خدمات درمانی، آموزش رایگان و به‌طورکلی هر آنچه در قانون اساسی موردتوجه و تاکید قرار گرفته است و دولت‌ها موظفند آن کارها را انجام دهند.

■ منابع تغذیه دولت

در کشور ما دولت از ۲ منبع تغذیه می‌کند که این ۲ منبع تا امروز نفت و مالیات بوده است. متاسفانه یکی از این ۲ منبع درآمد، به‌دلیل بی‌کفایتی‌هایی که وجود دارد یا اختلاس‌هایی که اتفاق می‌افتد، یا به‌دلیل هزینه‌های بالای دولت بلااثر شده است و امروزه حتی دولت از پس تامین این هزینه‌های خود برنمی‌آید.

البته از تاثیر تحریم‌های ظالمانه و قطع ارتباط با دنیا هم نباید غافل شویم که مانع دستیابی ما به منابع ارزی یا پول نفت کشور شده است و نمی‌توانیم به سرمایه‌های این کشور که در گوشه و کنار دنیا بلوکه شده، دست پیدا کنیم. اینها منابعی هستند که باید برای توسعه آبادانی کشور هزینه شوند.

■ باری که بر دوش تولید است

برای جبران چالش‌هایی که در بالا به آن اشاره شد، وزن بیشتری از درآمدهای دولت بر دوش مالیات افتاده و به‌تبع آن، افزایش‌های سرسام‌آور در بخش مالیات رخ داده است، به‌طوری که تا افزایش ۵۰ درصدی مالیات را هم شاهد بوده‌ایم.

■ پرسش اصلی

سوال اینجاست که چه اتفاقی در کشور افتاده است که انتظار می‌رود مالیات، جای کسری درآمد از محل فروش نفت را پر کند. آیا تعداد فعالیت‌های اقتصادی افزایش داشته، آیا محصول توسعه یافته یا شرایط بازار رو به بهبود رفته یا نرخ فروش افزایش پیدا کرده است؟ چه اتفاق مثبتی در دنیای پیرامون ما رخ داده یا به‌طورمشخص در بخش صنعت و معدن کشور چه تحولی رخ داده است که ما بنا داریم درآمدهای مالیاتی کشور را افزایش دهیم.

■ چشم‌انداز تیره و تار

غیر از این است که با این تصمیمات، مالیات همین تعداد اندک فعالان اقتصادی را روز به روز سنگین‌تر می‌کنیم. نتیجه این تصمیمات، بدون شک خرابی و نابودی بیشتر است و از این مرحله دیگر نمی‌شود خراج و مالیات گرفت؛ در واقع، این نابودی هرگونه فعالیت اقتصادی است. به‌گمان من، خلاف مسیری که دولت و مجلس در پیش گرفته است، اتفاقا باید دولت یاری‌رساننده و کمک‌کننده باشد، به‌ویژه در زمینه فعالیت‌های تولیدی، دولت باید این بخش را زیر پرو بال خود بگیرد تا بتواند توسعه پیدا کند یا دیگران اشتیاق پیدا کنند و سرمایه‌گذاری بیشتری در این حوزه انجام گیرد.

تا در نهایت، پس از چنین مراحلی، بتوان درآمدهای مالیاتی را برای دولت افزایش داد، اما در حال حاضر باوجود همه رکودی که در بازار وجود دارد و مشکلاتی که فعالان اقتصادی را می‌آزارد و هر روز مارجین سود آنها کمتر می‌شود، افزایش مالیات، حاصلی جز ورشکستگی صنایع تولیدی ندارد و نتیجه برای کشور، از بخش تولید گرفته تا بازار تیره و تار خواهد بود و اشتغال، صادرات، ارزآوری و... تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد که همه به‌نوعی تهدید است.

■ باید پرداخت کنند

در حال حاضر یک درصد از فروش، ۲ درصد مالیات بر صادرات، دم مرز از محصولی که هنوز پولی بابت آن دریافت نشده و در حال حمل است، می‌گیرند که این ۲ درصد را تحت‌عنوان مالیات عملکرد اخذ می‌کنند و انواع و اقسام دریافتی‌های گوناگون به بهانه‌های مختلف از بخش معدن گرفته می‌شود و ممیزهای مالیاتی هم اعداد و ارقامی نجومی محاسبه می‌کنند و این دیدگاه وجود دارد که اگر فرد این مبالغ را پرداخت کرد، که چه بهتر و اگر نکرد، فرآیندی وارد می‌شود که در نهایت مجبور به پرداخت اعداد بیشتری خواهد شد. غافل از اینکه، این نوع رفتار به معنی نابودی تولید است و کاهش اشتغال، درآمدهای ارزی و... که افق روشنی را برای کشور رقم نخواهد زد.

حمل‌ونقل و زیرساخت



مهدی لطفی‌اصل، کارشناس و فعال معدنی:

ابتدا باید یادآور شد که برابر قانون معادن و آیین‌نامه اجرایی آن، توسعه زیرساخت‌های معادن برعهده دولت است. این اصل در ماده ۲۸ قانون معادن و همچنین ماده ۱۱۳ آیین‌نامه اجرایی قانون معادن و تبصره‌های ذیل آن به‌صراحت اعلام و وزارتخانه‌های نیرو، جهاد کشاورزی و... مکلف شده‌اند تا در اجرای طرح‌ها و برنامه‌های حمایتی ـ تشویقی، توسعه‌ای و زیربنایی خود، واحدهای معدنی و مناطق محل وقوع عملیات معدنی و صنایع‌معدنی را در اولویت خود قرار دهند و همکاری لازم را با وزارت صمت برای توسعه بخش معدن و صنایع‌معدنی کشور به‌عمل آورند. همچنین، در تبصره ۶ ماده ۱۴ قانون معادن به‌صراحت ذکر شده، دولت مکلف است ۱۵درصد از حقوق دولتی وصولی را به اعتبارات همان استان اضافه کند، به‌طوری‌که اعتبار یادشده برای ایجاد زیرساخت و رفاه و توسعه شهرستان با اولویت بخشی که معدن در آن واقع شده، اختصاص یابد. بنابراین، تصویب قانون دیگری مضاف بر قوانین و مقررات موجود، در عمل باعث ناکارآمدی قوانین و مقررات و باعث می‌شود تا توجه به قوانین و مقررات و اجرای بهینه آنها کاهش یابد. به‌نظر من، تلاش مجلس شورای اسلامی و تنظیم‌کنندگان برنامه هفتم توسعه باید در مسیری تصویب می‌شد که از تعدد قوانین و مقررات کاسته شود و اجرای کامل قوانین و مقررات موجود مدنظر قرار گیرد و بر آنها تاکید شود. تصویب مقررات جدید در حوزه معدن باتوجه به وجود قوانین و مقررات مربوطه به هیچ عنوان توجیه‌پذیر نیست و در عمل باعث افزایش هزینه‌های معدنکاری و به‌تبع آن، کاهش میزان سرمایه‌گذاری در این حوزه خواهد شد.

■ افزایش ریسک

بدیهی است که دریافت این هزینه آن هم از محل سود خالص، باعث افزایش هزینه‌های معدنکاری و به‌تبع آن، افزایش نرخ تمام‌شده ماده معدنی خواهد شد که به‌دست مصرف‌کننده خواهد رسید.

همین موضوع به عاملی در راستای افزایش ریسک سرمایه‌گذاری و کاهش میزان سرمایه‌گذاری در این حوزه تبدیل خواهد شد.

همان‌گونه که اشاره شد، براساس قوانین و مقررات موجود، دولت مکلف است در اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و ایجاد زیرساخت مناطق، محل وقوع معادن را در اولویت قرار دهد. بنابراین، باتوجه به اینکه معدنکاران ملزم به پرداخت حقوق دولتی و مالیات هستند ، بنابراین اخذ مجدد مبالغی دیگر توجیه‌پذیر نیست و ضرورت دارد بودجه لازم برای ترمیم و توسعه جاده‌های مواصلاتی بین معادن از محل تبصره ۴ و ۶ ماده ۱۴ قانون معادن تامین شود.

■ مسیرهای استاندارد

یکی از عوامل مهم در موضوع آسیب به زیرساخت‌های کشور به‌ویژه مسیرهای مواصلاتی بین معادن، عدم‌رعایت استانداردها در راستای احداث راه‌های ارتباطی است. البته این موضوع در احداث راه‌های ارتباطی که توسط سازمان ایمیدرو (به‌منظور احداث زیرساخت ارتباطی بین معادن انجام می‌گیرد) به‌دقت رعایت می‌شود و با مطالعه و مقایسه راه‌های ارتباطی که توسط سازمان ایمیدرو و وزارت راه انجام گرفته، این موضوع به‌عینه قابل‌مشاهده است.

بنابراین، در راستای کاهش آسیب به راه‌های مواصلاتی بین معادن و کاهش میزان خسارت وارده به این راه‌ها ضرورت دارد استانداردهای لازم برای احداث و ترمیم توسط پیمانکاران وزارت راه موردتوجه ویژه قرار بگیرد و باجدیت بر نحوه احداث و ترمیم این جاده‌ها نظارت شود.

■ روش‌هایی کارآمدتر

درباره برداشت معادن و اختصاص سهمیه سوخت، روش‌های بهتری وجود دارد که از گذشته اجرایی و در شرایط فعلی با پیشرفت‌های انجام‌گرفته، روش‌های نوین دیگری نیز جایگزین شده است.

سخن پایانی

توسعه ناوگان حمل‌ونقل، فعالیتی بسیار هزینه‌بر است و دولت‌ها چه از نظر مالی و چه اجرایی، از عهده انجام چنین کاری برنمی‌آیند. معمولا توسعه این زیرساخت‌ها با مشارکت بخش خصوصی و حتی سرمایه‌گذاری‌های خارجی انجام می‌گیرد.

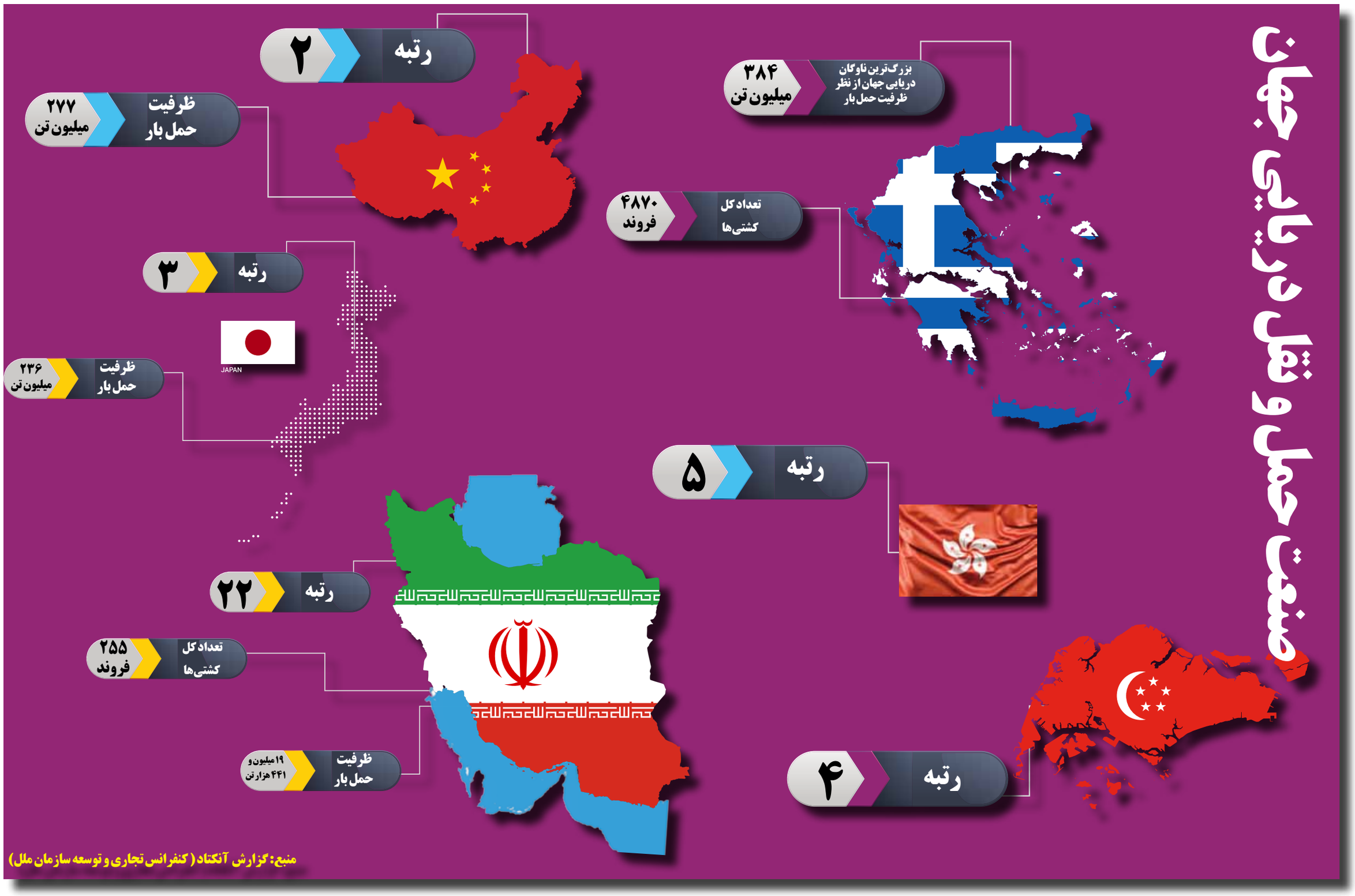
در بخش خارجی، محدودیت‌های تحریمی مانع آن شده است که دولت بتواند از ظرفیت‌های موجود استفاده کند. در بخش داخلی هرچند کم و بیش از ظرفیت‌های موجود استفاده شده است، اما کافی نیست. در این زمینه، بخش خصوصی توان و علاقه‌مندی زیادی دارد و دولت می‌تواند از طریق لیزینگ و در قالب قراردادهای بلندمدت سرمایه‌گذاری، از ظرفیت این بخش هم بهره‌برداری کند.

در دهه‌های گذشته موارد موفقی از این دست، هم در زمینه توسعه ریلی و هم آزادراهی داشته‌ایم که موجب توسعه کریدورهای جدید شمال ـ جنوب و شرق ـ غرب شده است. بنابراین، می‌توان این شیوه را دوباره در دستور کار قرار داد.

اما به‌گمان من، مهم‌ترین غفلت دولت در بحث کاهش و رفع تحریم‌ها بوده که این روزها باز هم در حال افزایش است. روشن است که سرمایه‌گذاری خارجی کاملا تحت‌تاثیر همین تحریم‌ها قرار گرفته و می‌توان گفت متوقف مانده است.

در زمینه سرمایه‌گذاری داخلی هم، نه حمایت‌های ضروری انجام گرفته و نه مشوق‌های لازم برای این بخش در نظر گرفته شده است. بنابراین، هرچند پیشرفت‌هایی حاصل شده است، اما شاهد توسعه قابل‌توجهی نبوده‌ایم.

جایگاه دریایی جهان در تبادل حمل و صنعت حمل



منبع: گزارش آنکتاد (کنفرانس تجاری و توسعه سازمان ملل)

عکس: آیدا فریدی



فرم اشتراک

چنانچه تمایل به اخذ اشتراک و دریافت روزنامه صمت دارید لطفا فرم را تکمیل و وجه اشتراک به حساب شماره ۰۲۲۴۱۷۴۱۰۵۰۰۰ و یا شماره کارت ۷۰۷۲-۹۹۹۷-۹۹۱۸-۶۰۳۷ نزد بانک ملی به نام موسسه فرهنگی مطبوعاتی گسترش صنعت، معدن و تجارت واریز نمایید. اصل و کپی فیش واریزی را به همراه فرم اشتراک به نشانی خیابان قائم‌مقام- کوچه آزادگان شماره۲۶ ارسال یا برای تسریع امور فرم و فیش مربوط را به شماره ۸-۸۸۱۰۵۳۰۶ ارسال نمایید.

لطفا به این نکات توجه فرمایید:

۱- در صورت تمایل به دریافت نسخه‌های بیشتر خواهشمند است در این قسمت (..... نسخه) مشخص نمایید.

۲- روزنامه مشترکین تهران، هر روز از ساعت ۷ تا ۱۰:۳۰صبح توسط پیک تحویل می‌گردد.

متقاضیان محترم شهرستان‌ها برای اخذ اشتراک از طریق دفاتر سرپرستی و نمایندگی‌های روزنامه صمت در مراکز استان‌ها و شهرستان‌ها اقدام فرمایند و یا به شماره ۸-۸۸۱۰۵۳۰۶ اطلاع دهند.

مشخصات مشترک
نام و نام خانوادگی:
عنوان موسسه:
تلفن ثابت یا تلفن همراه:
آدرس:
کدپستی:

هزینه ارسال در تهران رایگان است

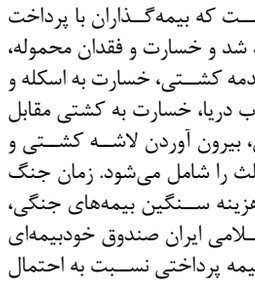
هزینه اشتراک	روزنامه صمت
۱ ماهه	۲۲۰,۰۰۰ تومان
۳ ماهه	۶۶۰,۰۰۰ تومان
۶ ماهه	۱,۳۲۰,۰۰۰ تومان
۹ ماهه	۱,۹۸۰,۰۰۰ تومان
۱۲ ماهه	۲,۶۴۰,۰۰۰ تومان



گپ‌وگفت

صنعت کشتیرانی سرمایه‌محور است

در سفرهای آبی، دریای بیکران و مخاطرات پیش‌بینی‌نشده بسیاری وجود دارد. این موضوع برای کشتی‌های باربری بزرگ که محموله‌های زیادی را حمل می‌کنند، میزان ریسک را دوچندان می‌کند. به همین منظور بیمه حمل‌ونقل دریایی ایجاد شده تا در صورت بروز هرگونه اتفاق غیرقابل‌پیش‌بینی یا حادثه، خسارات واردشده به صاحبان بار را جبران کند. از سوی دیگر برای صادرات و واردات موفق استحکام شرایط حمل‌ونقل دریایی کالاها و تضمین سلامت و ایمنی محموله‌های واردشده یا صادراتی یک ضرورت مهم به‌شمار می‌رود. به کمک بیمه حمل دریایی می‌توان خسارات واردشده به محموله‌های مختلف را حین جابه‌جایی به‌شکل قانونی پیگیری و جبران کرد. بیمه بدنه شناور یا بیمه دریایی یکی از انواع پوشش‌های بیمه‌ای بسیار پرکاربرد است که خطرهای مرتبط با کشتی‌ها، انواع شناور و حمل‌ونقل دریایی را پوشش می‌دهد. خطرات تحت پوشش بیمه کشتی در اکثر موارد شامل بدنه شناور، محموله آن، بیمه مسئولیت و ناحیه درون دریا است. به‌عقیده کارشناسان پیش از تحریم‌ها بیمه‌های ایرانی درصدی کمی از مسئولیت خسارات احتمالی را می‌پذیرفتند و مابقی مسئولیت یا خسارت احتمالی حوادث دریایی ایران برعهده reinsurance ها بود، اما حالا باید بیمه‌های ایرانی تمام خسارت را پرداخت کنند. به‌عبارت شفاف‌تر اگر اتفاقی برای شناورها، کشتی‌های نفتکش، باری، فله‌بر و... رخ دهد، شرکت ایرانی که کشتی را بیمه کرده، موظف است تمام خسارت و صددرصد زیان شرکت کشتیرانی را بپردازد که این بیمه‌های ایرانی را به مرحله ورشکستگی خواهد کشاند.



صمت برای بررسی بیشتر این موضوع به گپ‌وگفت با کاپیتان حمزه کشاورز، مدیرعامل اسبق شرکت حمل کانتینری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پرداخت.

◉ وضعیت بیمه‌های کشتیرانی پس از تحریم چگونه است؟

صنعت کشتیرانی، سرمایه‌محور است و بدون بیمه، گواهینامه‌ها از اعتبار می‌افتد. البته مالک نیز چنین ریسکی را نمی‌پذیرد که بدون بیمه بدنه و مسئولیت کشتی را به اقیانوس بسپارد. قبل از شروع تحریم‌ها بیمه‌های بین‌المللی بدنه، P&I کلاب و... داشتیم که با شروع تحریم‌ها ناگهان از این امکانات محروم شدیم. پوشش بیمه‌ای در حوزه فعالیت‌های دریایی بسیار حائزاهمیت است و اگر این نیاز مهم را تامین نمی‌کردیم، نمی‌توانستیم به بنادر بزرگ دنیا رفت‌وآمد کنیم. همچنین اگر اتفاقی رخ می‌داد، آثار منفی و خسارات آن متوجه کشتیرانی بود و خسارت غیرقابل‌جبرانی وارد می‌شد. فعالیت‌های بین‌المللی دریایی ناگزیر از استفاده از شبکه جهانی بیمه، سیستم‌های بانکی بین‌المللی و دیگر ابزار موردنیاز کشتیرانی بین‌المللی هستند؛ به این ترتیب صنعت بیمه نیز برای ارتقای فنی و توزیع مناسب ریسک نیاز به ارتباط با شبکه بیمه بین‌المللی و اتکایی دارد. با این حال باوجود تحریم‌ها بیمه P&I کلاب کیش و قشم راه‌اندازی شد و طی توافق با برخی از کشورها، کشتی‌های ما با بیمه‌های P&I کیش و قشم تردد می‌کنند و کشتی‌هایی که وارد آب‌های سرزمینی ما شدند توسط بیمه‌های کیش و قشم، بیمه می‌شوند. این کلاب‌ها از جمله دستاوردهای باارزش دوره تحریم هستند که نه‌تنها باید حفظ شوند، بلکه باید با یک برنامه استراتژیک صحیح و مناسب در جهت ارتقای توانمندی فنی، تخصصی و اعتباری آنها قدم برداشت.

◉ بیمه‌های کشتیرانی چه تفاوت‌هایی دارند؟

بیمه P&I صندوقی است که بیمه‌گذاران با پرداخت حق‌بیمه عضو آن خواهند شد و خسارت و فقدان محموله، فوت یا آسیب‌دیدگی خدمه کشتی، خسارت به اسکله و اجسام شناور، آلودگی آب دریا، خسارت به کشتی مقابل در تصادم، مسافر قاچاق، بیرون آوردن لاشه کشتی و صدمه و فوت شخص ثالث را شامل می‌شود. زمان جنگ ایران و عراق به‌دلیل هزینه سنگین بیمه‌های جنگی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صندوق خودبیمه‌ای را راه انداخت، زیرا حق‌بیمه پرداختی نسبت به احتمال صدمه به کشتی بسیار زیاد بود. در نتیجه صندوقی را کنار گذاشت و خودبیمه‌ای کرد که این موضوع در آن زمان مزیت‌های بسیاری به‌دنبال داشت.

همچنین لازم به ذکر است که انواع بیمه کشتی شامل؛ بیمه بدنه و ماشین‌آلات: این نوع بیمه شامل بیمه بدنه کشتی و همچنین جرثقیل، تجهیزات و وسایل ناوبری است. بعلاوه سهم مالکان کشتی در خسارت همگانی، هزینه نجات و بخشی از خسارت وارده به کشتی مقابل در تصادم را پوشش می‌دهد. بیمه حمایت و غرامت (P&I): معمولا این نوع بیمه‌نامه خسارت و فقدان محموله، فوت یا آسیب‌دیدگی خدمه کشتی، خسارت به اسکله و اجسام شناور، آلودگی آب دریا، خسارت به کشتی مقابل در تصادم، مسافر قاچاق، بیرون آوردن لاشه کشتی و صدمه و فوت شخص ثالث را شامل می‌شود. همچنین این بیمه به‌صورت باشگاه (صندوق) اداره می‌شود و بیمه‌گذاران P&I با پرداخت حق بیمه عضو باشگاه خواهند شد.

بیمه کرایه حمل، دموراژ و دفاع از شکایت (FD&D): این نوع پوشش در زمینه حمایت از بیمه‌شده در دادگاه، منصوب کردن وکیل، ارائه مشاوره و پرداخت هزینه‌های حقوقی نظیر هزینه وکیل و انتخاب داور در موارد اختلاف در پرداخت کرایه حمل، دموراژ و چارتر پارتی است.

بیمه اعتصاب: هزینه‌های ناشی از اعتصاب توسط کارگران بندر یا پرسنل کشتی که منجر به اختلال در کار کشتی می‌شود را پوشش می‌دهد.

بیمه جنگی (War Risk): بیمه‌ها به‌طور معمول در عملیات تروریستی مسئولیت و هزینه‌ای را متقبل نمی‌شوند، اما این بیمه با اعلام تبصره‌ها و شروط ویژه، می‌تواند این‌گونه خطرات احتمالی را پوشش دهد.

صمت وضعیت ناوگان کشتیرانی را بررسی کرد

دریا، گنج پنهان تجارت

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

بی‌شک صنعت حمل‌ونقل تاثیر بسیاری در تجارت فرامنطقه‌ای و فراقاره‌ای دارد. اما از میان انواع حمل‌ونقل باید توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل دریایی داشت، زیرا حدود ۹۰ درصد واردات و صادرات کالا به کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود. ایران دارای ۵۴۴۰ کیلومتر مرز زمینی و ۲۴۴۰ کیلومتر مرز آبی در دریای خزر، خلیج‌فارس و دریای عمان است؛ به‌عبارت دیگر مجموع مرزهای ایران ۱۱۲۴۰ کیلومتر است که ۶۳ درصد آن را مرزهای خشکی و ۳۷ درصد آن را مرزهای آبی شامل می‌شوند. البته به‌دلیل نسبت کمتر مرزهای آبی نباید از میزان اهمیت این مرزها در اقتصاد غافل شد، زیرا مرزهای آبی ایران نقش مهمی در حمل‌ونقل دریایی کالاهای تجاری دارند.

کشورهایی چون جمهوری آذربایجان، ترکمنستان، روسیه و قزاقستان مرز دریایی با شمال ایران و امارات متحده عربی، بحرین، عربستان سعودی، عمان، قطر، کویت، عراق و پاکستان مرز دریایی با جنوب ایران دارند. با وجود این ظرفیت خدادادی خوبی که داریم، تنها ۶ میلیون تن ترانزیت از طریق دریا صورت می‌گیرد که عدد قابل‌توجهی نیست و باید ترانزیت و مبادلات را افزایش دهیم. در کل یکی از موانع پیشرفت، عدم شناخت دریا به‌عنوان یک ابزار رشد فزاینده و دائمی اقتصاد است.

صمت در این گزارش به بررسی وضعیت ناوگان کشتیرانی ایران باتوجه به نقش مهم آنها در تجارت پرداخته است.

ایران از قدرت‌های بزرگ تجارت دریایی جهان

کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) در جدیدترین گزارش خود از وضعیت صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان اعلام کرد تعداد کشتی‌های تجاری جهان اعم از نفتکش‌ها، کشتی‌های کانتینری و کشتی‌های فله‌بر در پایان سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۵۶ هزار و ۵۹۱ فروند بوده که ظرفیت حمل بار این کشتی‌ها بالغ بر ۲ میلیارد و ۲۵۳ میلیون تن برآورد شده است. آنکتاد تعداد کل کشتی‌های ایران را ۲۵۳ فروند اعلام کرد که در آن بازه زمانی از این رقم ۲۴۱ فروند با پرچم ملی و ۱۱ فروند با پرچم خارجی تردد داشته‌اند. کل ظرفیت حمل بار ناوگان کشتیرانی ایران در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۱۹ میلیون و ۳۰۰ هزار تن برآورد شده است.

مقایسه زیرساخت حمل‌ونقل دریایی ایران با سایر کشورها نشان می‌دهد کشور ما جزو قدرت‌های بزرگ تجارت دریایی در جهان قرار دارد و در واقع از نظر ظرفیت حمل بار دریایی در رتبه ۲۳ قرار گرفته‌ایم و ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران از بسیاری از کشورهای صنعتی مثل فرانسه، ایتالیا و کانادا و کشورهایی مثل عربستان و برزیل بیشتر است. ظرفیت ناوگان کشتیرانی فرانسه ۱۷ میلیون و ۲۰۰ هزار تن و کانادا ۹ میلیون و ۷۰۰ هزار تن اعلام شده است.

براساس گزارش آنکتاد، یونان بزرگ‌ترین ناوگان دریایی جهان از نظر ظرفیت حمل بار را داراست و ظرفیت حمل بار کل کشتی‌های یونانی ۳۹۳ میلیون تن اعلام شده است. تعداد کل کشتی‌های یونان ۴ هزار و ۹۳۶ فروند برآورد شده است. چین با ناوگانی با ظرفیت حمل بار ۳۰۱ میلیون تن در رتبه دوم و ژاپن با ۲۳۷ میلیون تن در رتبه سوم از این نظر قرار گرفته‌اند. امریکا که عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد دنیا را یدک می‌کشد با هزار و ۷۵۸ فروند کشتی و ظرفیت حمل بار ۵۱ میلیون تنی در جایگاه ۱۱ جهان قرار گرفته است. ضمن اینکه بزرگی ناوگان امریکا کمتر از ۳ برابر ناوگان کشتیرانی ایران است.

باوجود موارد یادشده به‌عقیده بسیاری از فعالان این حوزه، ناوگان کشتیرانی ایران نیز در خطر فرسودگی هستند.

بیش از ۷۰ درصد ناوگان کشتیرانی فرسوده است

مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره وضعیت ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگو با صمت گفت: بیش از ۷۰ درصد ناوگان کشتیرانی فرسوده است و سنی بیش از ۱۵ سال دارد، اما این فرسودگی به این معنا نیست که ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران قابلیت دریانوردی ندارند.

وی با اشاره به استانداردهای بالایی که ناظر بر ساخت و فعالیت کشتی‌ها است، افزود: مجموعه‌های رده‌بندی داخلی و بین‌المللی زیر نظر آیاکس‌کلاس هستند که کار و حرفه اصلی این موسسه و انجمن حصول اطمینان از نگهداری کشتی‌ها براساس مجموعه قوانین و مقررات موسسه رده‌بندی است. بر این اساس شناورها هر ۲ سال یکبار باید آزمون‌هایی را از صفر تا ۱۰۰ تجهیزات، بدنه و... برای دریافت مجوز دریانوردی طی می‌کنند.

▣ میانگین سن شناورها؛ ۱۸ سال

پل‌مه با اعلام آماری از ناوگان دریای خزر اظهار کرد: براساس آمارهای موجود حدود ۴۵۰ فروند شناور در دریای خزر وجود دارد که تحت مالکیت روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران است. از این میزان حدود ۱۵ درصد شناورها تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران هستند که در بین آنها شناورهای یکساله تا ۲۵ساله دیده می‌شود، اما به‌طور میانگین سن شناورها ۱۸ سال است. وی با اشاره به نقش بخش خصوصی در توسعه ناوگان کشتیرانی بیان کرد: بخش خصوصی در یک سال گذشته ۷ فروند کشتی با سن یک تا ۵ سال وارد کرده است.

▣ شناور فرسوده؛ درآمد کمتر

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به اظهارات برخی کارشناسان مبنی بر افزایش کرایه حمل بار در ناوگان فرسوده گفت: کرایه در عرصه رقابت تعیین می‌شود و هیچ ارتباطی با سن کشتی ندارد، اما فرسودگی روی هزینه تمام‌شده اثر می‌گذارد. برای نمونه اگر کرایه حمل کالای فله در دریای خزر تنی ۹۰ دلار است، برای شناور نو هزینه تمام‌شده در انجام عملیات بار ۳۰ درصد کرایه است، اما برای یک کشتی فرسوده که هزینه‌های تعمیر و نگهداری آن بیشتر از شناور نو است این ضریب به ۵۵ تا ۶۰ درصد می‌رسد. در نتیجه درآمدی که شناور فرسوده به‌دست می‌آورد، کمتر از شناور نو است.

▣ آمار دقیقی از ناوگان جنوبی وجود ندارد

پل‌مه درباره آمار ناوگان دریای جنوب کشور اظهار کرد: آمار دقیقی از ناوگان جنوبی وجود ندارد و حجم بار به‌تناسب فصول مختلف و نوع کالاها موثر است



نوع کالاها بر تعداد کشتی‌ها موثر است، اما براساس برآوردها حدود ۱۵۰ کشتی در مسیر ایران تردد می‌کنند که از این تعداد حدود ۶۰ کشتی تحت‌مالکیت ایران و ۸۵ فروند شناور غیرایرانی هستند، زیرا در دریای جنوب کشتی برای درآمد بیشتر، تغییر مسیر می‌دهد، اما در محدوده جغرافیایی و عملیاتی خاص دریای خزر، شناور نمی‌تواند بین دریای کاسپین و سایر آب‌های دیگر در تردد باشد. از سوی دیگر بخش قابل‌توجهی از ناوگان، اجاره سفری یا زمانی هستند که به آنها چارتر نیز گفته می‌شود؛ در نتیجه لزومی ندارد کشتی خریداری شود، بلکه می‌توان کشتی را برای یک سفر یا یک سال اجاره کرد. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به انواع ناوگان کشتیرانی اظهار کرد: برخی ناوگان تحت پرچم و برخی دیگر تحت مدیریت هستند. در واقع شناور خارجی که تحت پرچم ما نیست، اما تحت مدیریت ایرانی برای فعالیت در بنادر ایرانی در می‌آید، ناوگان جمهوری اسلامی تلقی خواهد شد.

۹۰ درصد تجارت جهانی دریامحور است

آنوش رحام، کارشناس تجارت درباره نقش حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد به صمت گفت: ۹۰ درصد حمل‌ونقل تجاری جهان دریامحور است و بی‌شک توسعه حمل‌ونقل، تاثیرات بسیار خوبی در اقتصاد دارد. بر همین اساس اقتصاد دریامحور باید یکی از اولویت‌های اصلی اقتصاد کشور باشد.

این در حالی است که متاسفانه در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه، اقتصاد کشور متکی به تجارت دریا و توسعه حمل‌ونقل دریایی نیست. البته اخیرا با تاکید رهبر معظم انقلاب در این مورد برنامه‌ریزی‌هایی صورت گرفته و امیدواریم این تغییر نگاه در برنامه هفتم توسعه شکل گیرد. وی با انتقاد از مدیریت دولتی بخش حمل‌ونقل اظهار کرد: متاسفانه باوجود چالش‌ها و کمبودهای بسیار همچنان بخش خصوصی به‌عنوان بازیگران اصلی این حوزه فراموش شده‌اند. همین موضوع موجب اداره دولتی بخش حمل‌ونقل و عدم موفقیت در رقابت‌های منطقه‌ای شده، زیرا بخش دولتی ظرفیت و اراده رقابت ندارد و از امکان جذب سرمایه‌گذاری برخوردار نیست. از سوی دیگر ویژگی‌هایی که به حضور بخش خصوصی به‌عنوان مهم‌ترین پیشران توسعه تجارت در ارکان حمل‌ونقل هویت می‌بخشد، دیده نشده و شاهد اقدامات دستگاه‌های دولتی بدون مشارکت بخش خصوصی هستیم که نتیجه خوبی نخواهد داشت.

▣ سیاست‌های صنعتی غلط

این کارشناس تجارت با بیان اینکه متاسفانه به‌دلیل سیاست‌های صنعتی غلط، توسعه ناوگان را متوقف کرده‌ایم و با یک ناوگان فرسوده توقع توسعه اقتصاد حمل‌ونقل را داریم، افزود: ما نیازمند ورود شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل و لجستیک هستیم، اما متاسفانه با ایده‌های غیرمنطقی در سال‌های گذشته تحت عنوان خودکفایی، ورود ناوگان حمل‌ونقل در بخش دریایی، جاده‌ای و ریلی متوقف شده است. در واقع ۹۰درصد نیاز کشور به توسعه ناوگان را برای تولید محصولاتی اندک که در هیچ یک از آنها حرفی هم برای گفتن نداریم، نادیده گرفتیم. این در حالی است که کشورهای همسایه ایران مانند ترکیه، حمل‌ونقل را به سومین بخش قدرتمند اقتصادی خود تبدیل کرده‌اند.

▣ نادیده گرفتن خزر

رحام با اشاره به مزیت‌های دریای خزر بیان کرد: ناوگان دریای خزر نیازمند ورود ابزارهای نو به‌دلیل کمبود و فرسودگی است و دریای خزر باید به‌عنوان یکی از اولویت‌های کلیدی توسعه اقتصادی کشور، مدنظر قرار گیرد، اما بی‌توجهی سازمان‌های متولی به اهمیت جایگاه سرمایه‌گذاری در بنادر کشور و نگاه حاکمیتی بیش از حد، موجب از دست رفتن مزیت دریانوردی در این محدوده شده است. برای مثال امروزه کرایه حمل‌ونقل کالا در دریای خزر با کرایه حمل‌ونقل کالا بین بندر عباس و چین برابر و گاهی بیشتر است؛ یعنی هزینه حمل کالایی که از چین به بندرعباس می‌آید، ارزان‌تر از کالاهایی است که از طریق سواحل شمالی به کشور وارد می‌شود.

این کارشناس تجارت با اشاره به مشکلاتی که در دریای خزر وجود دارد، گفت: یکی از اشتباهات بزرگ دولت، سرمایه‌گذاری برای ساخت کشتی در جنوب بود، زیرا سواحل جنوب به‌دلیل رقابت زیاد گزینه مناسبی برای سرمایه‌گذاری نیست. از سوی دیگر کشتی‌های سایز متوسط تا ۵ هزار تن که مناسب تردد در خزر است، مدت زمان ساخت کوتاه‌تری دارند که همزمان موجب رشد اقتصاد کریدور شمال خواهند شد.

آمار دقیقی از ناوگان جنوبی وجود ندارد و حجم بار به‌تناسب فصول مختلف و نوع کالاها بر تعداد کشتی‌ها موثر است



▣ کارشکنی‌های روسیه

رحام با اشاره به نقش روسیه در عدم توسعه ناوگان دریای خزر اظهار کرد: روسیه کارشکنی‌های بسیاری در ورود ناوگان نو دارد، زیرا بیشترین ناوگان دریایی این محدوده مربوط به روس‌ها است. ازسوی دیگر روس‌ها سرمایه‌گذاری عظیمی در حمل‌ونقل ریلی خود کردند که رونق خزر موجب تضعیف بخش ریلی و جاده‌ای آنها خواهد شد. همچنین نبود ناوگان کافی موجب انحصار می‌شود که کرایه‌های سرسام‌آور در این محدوده ناشی از همین انحصار است.

۹۰ درصد نیاز کشور به توسعه ناوگان را برای تولید محصولاتی اندک که در هیچ یک از آنها حرفی هم برای گفتن نداریم، نادیده گرفتیم

سخن پایانی

نقش حمل‌ونقل و ارتباطات در توسعه پایدار اقتصاد جهان، همواره حیاتی و غیرقابل‌انکار است و صنعت دریانوردی یکی از اقتصادی‌ترین و سخت‌ترین صنایع دنیا محسوب می‌شود که تاثیر مهمی بر اقتصاد جهانی دارد و در دنیای کنونی منبع درآمد بسیاری از کشورها به حساب می‌آید.

با این حال متاسفانه ناوگان کشتیرانی ما مدت‌هاست که از فرسودگی رنج می‌برد.

صمت راهکار کوتاه‌مدت برای جلوگیری از افت حمل ریلی بار را بررسی کرد

نقش حیاتی حمل‌ونقل ریلی در اقتصاد

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

حمل‌ونقل ریلی می‌تواند باتوجه به امنیت بالا، رفاه بیشتر و هزینه کمتر پس از حمل‌ونقل زمینی و هوایی موردتوجه و استفاده قرار گیرد. در این بین، حمل‌ونقل ریلی طی سال‌های اخیر نتوانسته است نقش موثری در صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی یا ترانزیت کالا داشته باشد. شاید در سال‌های بعد، صنعت حمل‌ونقل کشور به اهمیت حمل‌ونقل ریلی که یکی از مزایای آن ریسک‌پذیری پایین آن است، پی ببرد و بیشتر در راستای تعالی و پیشرفت صنعت حمل‌ونقل ریلی تلاش کند. حمل‌ونقل ریلی خود می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی در صنعت حمل‌ونقل به‌شکل جدی‌تری به کار خود ادامه دهد که این امر مستلزم توجه بیشتر مسئولان است.



مدل بهره‌برداری از شبکه ریلی بهینه نیست

یکی از شاخص‌های حمل‌ونقل و ترانزیت کالا با قطار، جابه‌جایی حجم بسیار زیاد بار و مسافر در مدت‌زمان کوتاه و با صرف هزینه کم است که این از خصوصیات استفاده از قطار و خط‌آهن است.

متاسفانه بی‌توجهی‌ها به توسعه شبکه ریلی کشور، موجب شده تا همواره کشور ما از کمبود خطوط ریلی رنج ببرد و سالانه متحمل خسارت‌های جبران‌ناپذیری در حمل‌ونقل جاده‌ای و سوخت شود که باید با برنامه‌ریزی و توجه مسئولان این معضل که گریبانگیر کشور شده است، برطرف شود.

حمل‌ونقل ریلی یکی از اساسی‌ترین و حیاتی‌ترین بخش‌ها در اقتصاد کشورها است. متاسفانه آن‌طور که باید در کشور از این ظرفیت‌ها استفاده نشده است و این موضوع تنها به سال‌های اخیر مربوط نمی‌شود و از ابتدا مدل بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور به‌صورت غیربهینه و سنتی بوده است. باتوجه به کمبودهای این حوزه در داخل کشور و میزان تقاضایی که از سوی کشورهای اطراف مشاهده می‌شود، نیاز است که این سبک از بهره‌وری از شبکه ریلی کشور به‌نحوی اصلاح شود که پاسخ نیازهای جدید را بدهد.

راهکار کوتاه‌مدت برای جلوگیری از افت حمل ریلی بار

علی‌اصغر شفیع‌نادری، کارشناس حمل‌ونقل ریلی در این مقاله درباره راهکار کوتاه‌مدت برای جلوگیری از افت بیشتر حمل بار ریلی کشور به صمت می‌گوید: بررسی میزان حمل بار ریلی در طول سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ابتدای ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که متاسفانه رشد حمل بار ریلی در هرکدام از این سال‌ها منفی بوده و در صورت ادامه روند پنج‌ماهه ابتدای ۱۴۰۲ برای کل سال، عملکرد به قبل از سال ۱۳۹۶ سقوط می‌کند. در شکل شماره یک نرخ رشد سالانه حمل بار ریلی کشور ارائه شده است.

شکل (یک) رخ رشد سالانه کل حمل بار ریلی در سال‌های گذشته





شفیع‌نادری در ادامه بیان کرد: بررسی شکل شماره یک نشان می‌دهد، برای نخستین‌بار در طول ۳۰ سال اخیر برای ۳ سال پیاپی، رشد منفی در حمل بار ریلی در حال ثبت است که رکوردی منفی برای دوره جاری مدیریت شرکت راه‌آهن محسوب می‌شود.

این در حالی است که اگر هدف لایحه برنامه هفتم توسعه اقتصادی کشور (پیرو چندین دفعه تمدید از هدف اولیه در سال ۱۳۹۰) در سهم ۳۰ درصدی حمل بار ریلی آن‌هم در افق سال ۱۴۰۷ مدنظر قرار گیرد، نیاز به حدود ۴ برابر شدن حجم فعلی حمل بار ریلی در افق ۱۴۰۷ و به‌عبارت‌دیگر، رشد مداوم سالانه حدود ۳۰ درصدی در حمل بار ریلی خواهد بود.

یکی از دلایل افت حمل بار ریلی یا حذف بعضی از قطارهای مسافری و کمبود لکوموتیو است که ضرورت دارد توسط شرکت راه‌آهن پیگیری و با استفاده حداکثر از توان ساخت داخل به شبکه ریلی و ترجیحا توسط بخش خصوصی اضافه شود. در این راستا، طبق سناریوی‌های مختلف، نیاز است تا بین ۳۰ الی ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو سالانه به دارایی‌های موجود افزوده شود، در حالی که باوجود وعده‌های مختلف در ۲ سال گذشته هنوز این مهم حتی به مرحله قرارداد نیز نرسیده است.

اما آیا تنها جلوگیری از افت حمل بار ریلی و تامین نیروی کشش قطارها، اضافه شدن لکوموتیوهای جدید است؟

تجربیات قبل نشان می‌دهد که از زمان اعلام رسمی نیاز به لکوموتیو (برگزاری مناقصه) تا دریافت نخستین نمونه، خوش‌بینانه حداقل ۳ سال زمان لازم است. آیا باید نظاره‌گر بود و در ۳ سال آینده، افزایش حجم ریلی بار را منوط به اضافه‌شدن لکوموتیوها کرد؟

در این مقاله ۲ راهکار فوری و کوتاه‌مدت برای رفع این مشکل پیشنهاد می‌شود:

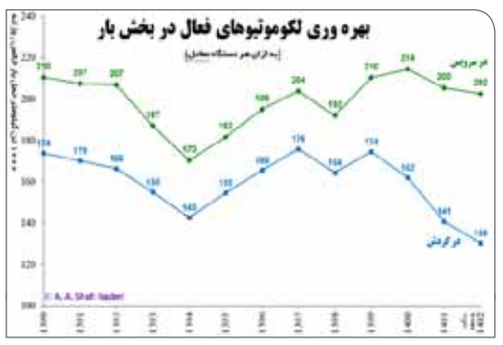
الف) افزایش بهره‌وری از لکوموتیوهای فعال در بخش حمل بار ریلی

ب) افزایش ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها

***راهکار اول:** افزایش بهره‌وری از لکوموتیوهای فعال در بخش حمل بار ریلی

در شکل شماره ۲ وضعیت بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار به تفکیک لکوموتیوهای در گردش و در سرویس ارائه شده است.

شکل (۲) وضعیت بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار در سال‌های گذشته تاکنون



بررسی شکل ۲ نشان می‌دهد به‌لحاظ لکوموتیوهای در گردش، پایین‌ترین وضعیت بهره‌وری در طول ۱۲ سال گذشته، ابتدای امسال ثبت شده است. بررسی لکوموتیوهای در سرویس نیز نشان از عدم‌افزایش بهره‌وری و حتی کاهش در سال‌های ۱۴۰۱ و ابتدای ۱۴۰۲ می‌دهد، به‌طوری‌که شاخص در ابتدای امسال هنوز به سطح سال ۱۳۹۰ نیز نرسیده است.

بررسی وضعیت بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار نشان می‌دهد که متوسط عملکرد روزانه به‌ازای هر لکوموتیو معادل در طول ۱۲ سال گذشته، نزدیک به ۲۰۰ هزار تن کیلومتر روزانه بوده است. در حالی که، بررسی وضعیت و چگونگی بهره‌برداری از لکوموتیوها و مقایسه با بعضی از موارد پیشرو در دنیا و همزمان در نظرگیری شرایط قابل‌تحقق در شبکه ریلی ایران، نشان از امکان افزایش ۵۰ درصدی در این شاخص می‌دهد.

شرکت راه‌آهن، مسئولیت مستقیم در ارتقای این شاخص دارد. ارتقای این شاخص نیاز به منابع مالی ندارد و تنها با تغییر دیدگاه‌های مدیریتی و تغییر فرآیندهای بهره‌برداری در مدت‌زمان کوتاهی امکان‌پذیر است. افزایش ۵۰ درصد بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار به‌معنای خلق نزدیک به ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو GT۲۶ است که ارزش مالی آن به نرخ فعلی، حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.

اثر دیگر آن، رشد مثبت در حمل بار ریلی کشور و هزاران میلیارد تومان نفع جامعه ناشی از حمل بار توسط سیستم ریلی حداقل در ۲ الی ۳ سال آینده ریلی است.

***راهکار دوم:** افزایش ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها

وضعیت لکوموتیوهای فعال در بخش حمل بار و مسافر شبکه ریلی ایران به شرح شکل شماره ۳ بوده است. از آنجا که لکوموتیوهای موجود در شبکه ناوگان ریلی ایران، دارای توان‌های کششی متفاوت هستند، از تعریف «واحد معادل» برای لکوموتیو استفاده می‌شود تا وضعیت به‌صورت دقیق‌تری ارائه شود. «لکوموتیو معادل» لکوموتیوی فرضی، با نیروی کشش ۱۸ تن نیرو است. به‌عنوان‌مثال، هر یک دستگاه لکوموتیو GT۲۶ در شبکه ریلی ایران تقریبا معادل با ۱.۳۶ لکوموتیو معادل در نظر گرفته می‌شود.

خاطرنشان می‌شود که اگر کل لکوموتیوهای موجود در شبکه ریلی ایران در نظر گرفته شوند، موجودی کل این لکوموتیوها بالغ بر هزار و ۲۰۰ لکوموتیو معادل است که در حال حاضر فرض می‌شود به دلایل موجه یا غیرموجه این دسته از لکوموتیوها (نزدیک به یک‌سوم کل لکوموتیوها) جزو آمار لکوموتیوهای در گردش لحاظ نشوند و مبنا براساس آماری قرار داده می‌شود که توسط شرکت راه‌آهن در سامانه‌های مربوطه ارائه می‌شود.

شکل (۳) «لکوموتیو معادل» در گردش و در سرویس در سال‌های گذشته تاکنون



بررسی شکل ۳ نشان می‌دهد لکوموتیوهای در گردش روندی افزایشی را در مجموع طی کرده و به حدود ۸۲۴ لکوموتیو معادل در دوره پنج‌ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ رسیده‌اند؛ اما لکوموتیوهای در سرویس از سال ۱۳۹۹ روندی کاهشی را به خود گرفته‌اند و در سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و حتی پنج‌ماهه ابتدای ۱۴۰۲ به کاهش خود ادامه داده است. با شاخص ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها، میزان کارآیی سرمایه‌های موجود در بخش لکوموتیو، به‌نحو بهتری قابل‌ارائه و تصور است. در شکل شماره ۴ وضعیت این شاخص در طول سال‌های گذشته ارائه شده است.

شکل (۴) شاخص ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها در سال‌های گذشته تا کنون



بررسی شکل ۴ نشان می‌دهد کاهش ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها از سال ۱۳۹۹ شروع شده و در سال ۱۴۰۰ به ۷۷ درصد و در سال ۱۴۰۱ به ۷۲ درصد و متاسفانه در ۵ ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ نیز این روند کاهشی بازهم ادامه یافته و به سطح ۶۸ درصد رسیده است که این نیز به‌نوبه خود، رکوردی منفی در این حوزه به‌حساب می‌آید. در حالی که متوسط این ضریب در طول سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹ حدود ۸۸ درصد بوده است.

تمرکز صرف روی بخش بار نیز نشان می‌دهد ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها از متوسط حدود ۸۴ درصد (بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹) کاهش یافته و به‌طورمتوسط در پنج‌ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ به حدود ۶۴ درصد کاهش یافته است. برگشت ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها (کل لکوموتیوهای فعال در بخش بار و مسافر) از ۶۸ درصد به ۸۸ درصد به‌معنای برگشت به کار و احیای تقریبا ۱۶۰ لکوموتیو معادل یا به‌عبارت دیگر، تقریبا ۱۱۷ دستگاه لکوموتیو معادل GT۲۶ از لکوموتیوهای موجود به سرویس است که ارزش واقعی احیای آنها بالغ بر ۹ هزار میلیارد تومان به قیمت‌های فعلی می‌شود.

سخن پایانی

متاسفانه خلاف اسناد بالادستی و اهداف تعیین‌شده، وضعیت حمل بار ریلی کاهشی و همراه با رکوردی منفی در حال ثبت است و این موضوع لزوم نظارت و پایش فوری مجلس شورای اسلامی به‌ویژه کمیسیون عمران را در راستای مطالبه برنامه مشخص زمان‌بندی از شرکت راه‌آهن می‌طلبد. به‌موازات تلاش برای تامین لکوموتیو نو (از تولیدکنندگان داخل کشور و البته با تکنولوژی به‌روز) لازم است احیای سرمایه موجود لکوموتیو و افزایش بهره‌وری لکوموتیوها در بخش بار (با ارزش مالی بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان) به‌طورویژه در دستور کار هیات‌مدیره راه‌آهن قرار گیرد.

افزایش بهره‌وری لکوموتیوها در بخش بار، بر بستر نظم آهنین در تردد قطارهای باری استوار است. نظم آهنین در تردد قطارهای باری، با قطارهای باری برنامه‌ای واقعی محقق می‌شود. با سازکارها و فرآیندهای فعلی و تجربیات حداقل ۲۰ سال گذشته در شرکت راه‌آهن برای تشکیل و اعزام قطارهای باری و وجود قانون «شدشد، نشدنشد» و روند نامطلوب سرعت بازرگانی واگن‌های باری، این مهم از عهده شرکت راه‌آهن بر نمی‌آید!

در فرآیند و ساختار صحیح آنچه از شرکت راه‌آهن موردانتظار است، طراحی جدول زمان‌بندی حرکت قطارهای مسافری و باری (تایم تیبل) و آماده‌سازی شبکه زیربنایی برای عبور قطارها (باری و مسافری) است. مسئولیت هر «قطار» برعهده اپراتور آن قطار است. به‌عبارتی، تامین واگن، لکوموتیو، بارگیری، تخلیه، مانور، تشکیل، تفکیک و تعمیرات ناوگان ریلی مربوطه برعهده و مسئولیت و هزینه اپراتور قطار است. اپراتورهای قطار، عملیات مانور، تشکیل و تفکیک قطارها در مبادی را از اپراتور مانور تامین می‌کنند. این مهم در قانون دسترسی آزاد تحت‌عنوان قطار کامل اشاره شده است. به این ترتیب، حیطه وظایف و مسئولیت‌های دوطرف به‌طورمشخص و شفاف تعیین شده و موجب ارتقای بهره‌وری ریلی (از جمله واگن و لکوموتیو) و افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری واگن و لکوموتیو می‌شود.

حتی برای احیای لکوموتیوهای موجود، برپایه این مفهوم می‌توان کل لکوموتیوهای در اختیار شرکت راه‌آهن را به بخش خصوصی فروخت (با شرط ضروری انتقال نیروی انسانی حدود ۱۰ نفر به‌ازای هر لکوموتیو از شرکت راه‌آهن به بخش خصوصی) و موجبات افزایش ضریب در سرویس بودن لکوموتیوها را فراهم ساخت.

یکی از دلایل افت حمل ریلی بار یا حذف بعضی از قطارهای مسافری، کمبود لکوموتیو است

خلاف اسناد بالادستی و اهداف تعیین‌شده، روند حمل ریلی بار کاهشی و همراه با رکورد منفی در حال ثبت است

یادداشت

تمرکز بودجه بر پروژه‌های عمرانی



علی ضیایی
کارشناس حمل‌ونقل

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

در کشور ما در هر سال حدودا ۱۵۰ تا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بودجه توسعه، عمرانی و زیرساختی مصوب و تحویل داده می‌شود، اما خیلی از این بودجه‌ها در پروژه‌های مختلف خرج می‌شوند و متاسفانه آورده برای کشور به همراه ندارند، چراکه در جای بهینه خرج نمی‌شوند. برای مثال، در حال حاضر بالغ بر ۳۸ پروژه ریلی در حال احداث در خط جدید داریم که این تعداد جدا از ۱۲۰ پروژه ریلی کشور است.

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

طرح جامع حمل‌ونقل، طرحی است که پروژه‌های عمرانی کشور را طبقه‌بندی و دستگاه‌های تصمیم‌گیر و اجرایی را ملزم به بودجه‌ریزی همراه با برنامه‌ریزی می‌کند. بسیاری از پروژه‌های عمرانی در کشور ما سیاسی و غیربهینه هستند و مقطعی اقدام به بودجه‌گیری برای شروع یک یا چند طرح عمرانی می‌کنند که در نهایت هیچ کاری جز اینکه بودجه کشور را هدر دهند، انجام نداده و هیچ طرحی را توسعه نمی‌دهند و مسلما در بلندمدت سودی برای ما ندارند. متاسفانه چنین موضوعاتی در بحث فرودگاهی، راه‌آهن، کشتیرانی و توسعه بنادر نیز دیده می‌شود. حمل‌ونقل و ترانزیت یکی از اشتغالزاترین فعالیت‌های اقتصادی است که به اجرایی شدن پروژه‌های مختلف کمک کرده و هم‌اکنون میلیون‌ها نفر از این طریق درآمدزایی می‌کنند. عدم‌استفاده از این فرصت بزرگ که به‌واسطه موقعیت خاص جغرافیایی برای ما مهیا شده است، موجب از دست رفتن فرصت‌های مناسب توسعه اقتصادی، روابط بین‌المللی و هزاران شغل مناسب می‌شود.

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

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

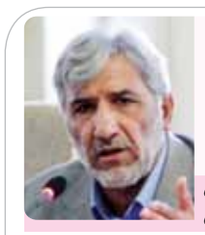
توسعه ارتباطات در پیشبرد فعالیت‌های حمل‌ونقل موجب شده است تا امروزه تبادلات و حمل‌ونقل، نقش مهمی در اقتصاد و بازرگانی کشورها داشته باشند؛ اما وجود محدودیت‌هایی باعث شده است تا کشورهایی مانند ایران، بر حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای تمرکز کنند.

چراکه بدیهی است که استفاده محض از حمل‌ونقل دریایی غیرممکن است و پس از انتقال کالاها به بنادر دریایی باید از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل برای رساندن آنها به مقصد استفاده شود. این امر خود باعث افزایش ترافیک کالا و کاهش فضا شده و در نتیجه، ضرورت نوسازی زیرساخت‌ها و اصلاح ساختار موجود احساس می‌شود. حمل‌ونقل، کلید توسعه یک کشور است. ثروت، برابری و رفاه را تقویت می‌کند و برای هر ملت و کشوری، حتی بیشتر برای کشورهای کمترتوسعه‌یافته حیاتی است. در کشورهای فقیرتر، جایی که بیشتر مردم در آرامش و رفاه زندگی نمی‌کنند، بهبود حمل‌ونقل عمومی برای رشد اقتصادی و کیفیت خوب زندگی ضروری است.

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

یادداشت

ضرورت بازنگری در بخش حمل‌ونقل



غلامرضا شیران
کارشناس راه و شهرسازی

حمل‌ونقل کشـور گرچه تاحـدودی توسـعه‌یافته، اما هنوز نیازمند اصلاحات هسـت. ما مثل هر کشور دیگری از امکانـات زیربنایی حمل‌ونقـل دریایی، هوایی و زمینی برخوردار هستیم.

از آنجایـی کـه عواقـب و تاثیرات انسـانی، اقتصادی، زیسـت‌محیطی و روحـی و روانی در بخـش حمل‌ونقل زمینی بسیار زیاد و این امر نیازمند بازنگری و دقت بیشتر در این عرصه اسـت؛ برای مثال، در شهرها نیاز داریم که آرامش بیشتری داشته باشیم، دسترسی‌ها راحت‌تر باشد، ضایعات ترافیکی کاهش پیدا کند و مرگ‌ومیر جاده‌ای در بیرون از شهرها و درون شهرها کاهش یابد.

به‌تناسـب مشـکلات ترافیکی، نیاز داریم کـه تاثیرات زیسـت‌محیطی ترافیک مثل آلودگی‌هـای هوا، صوتی و بصری و روحی ـ روانی و... نیز کاهش پیدا کند.

در بیرون شـهرها نیازمند افزایش ایمنی هستیم؛ یعنی نیـاز داریم که شـیوه حمل‌ونقـل جـاده‌ای و خودرویی به‌سـمت حمل‌ونقل ریلی سـوق پیدا کند؛ اینکه ایستگاه قطار به‌راحتی و وفور همه‌جا در دسترس مردم قرار بگیرد. با شـیوه موجود مردم کمتر رغبت به اسـتفاده از خطوط ریلی دارند، چراکه فاصله ایسـتگاه‌ها یـا پایانه‌های ریلی زیاد است.

به‌طورکلی، توسعه و ساخت‌وساز، نیازمند توجه به وجوه ترافیک و حمل‌ونقل اسـت. معنا و مفهوم آن این اسـت که در کنار ایسـتگاه‌های ریلی، در کنار بخش‌های پرتردد بی‌آرتی، اتوبوسرانی، بناهای تجاری، اداری و مسکونی بنا شود تا نیاز مردم به حمل‌ونقل کاهش پیدا کند.

اکنون مهم‌ترین مشـکل موجـود، عمر بـالای ناوگان حمل‌ونقلی کشور است که این موضوع جابه‌جایی کالاها را با مشکل مواجه می‌کند. کامیون‌های کشنده یک سرمایه مفیـد برای ما هسـتند، پس در نظر داریـم ناوگانی را به کشـور وارد کنیم تا وضعیت ما در این موضوع بهبود پیدا کند.

مسـئله اصلی پروژه‌ها، داخلی‌سـازی آنهاست، بنابراین باید ایـن موضوع موردتوجه قـرار بگیرد، از ایـن‌رو ما با مقداری مشـاوره می‌توانیم به نتایج مطلوب دسـت پیدا کنیم. پروژه قطار سریع‌السـیر مشکلات مالی ندارد، بلکه دچار چالش‌هـای نهادی بوده که ما را با مشـکل مواجه کرده است.

همچنیـن در بعـد شهرسـازی نیـاز اسـت کـه ما از ساخت‌وسـازهای ترکیبی اسـتفاده کنیم که مردم برای رسـیدن به فرصت‌های شـغلی، تجـاری، خریدوفروش، بهداشـتی و درمانی و آموزشـی نیاز نباشـد، مسیرهای طولانی را طی کنند. اینها موضوعاتی اسـت که باید روی آنها دقت کنیم و بپذیریم که کشـور ما در این موضوعات، دچار ضعف اسـت. فرهیختگان کشـور نیازهـا را متوجه شـدند و این بحث مراحل آخر را سـپری می‌کند. تمامی موارد به لطف خدا و به‌همت فرهیختگان کشـور، اعضای شـورای تدوین و گروه تخصصی ترافیک نظام مهندسـی کشـور و مهندسان ترافیک کشور آماده و تهیه شده است و مراحل خاص خود را طی می‌کند.

امیدواریـم که بیـش از پیش، شـاهد برطرف شـدن گره‌های ترافیکی، راه‌بندان‌ها، آلودگی هوا و موضوعاتی از این دست باشیم. امیدوارم جامعه حمل‌ونقل و شهرسازی بیش از پیش به این موضوعات توجه کند.

خبر

ترانزیت تا ۳ ماه آینده از مرز ۱۲ میلیون تن می‌گذرد

رئیس سازمان راهداری گفت: پیش‌بینی می‌شود حجم بار ترانزیتی از کشور تا ۳ ماه آینده از مرز ۱۲ میلیون تن عبـور کند که بیانگر یک اتفاق بزرگ در دولت سـیزدهم است.

به‌گزارش وزارت راه و شهرسازی، داریوش امانی، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بااشـاره به عملکرد ترانزیتی کشور اظهار کرد: با تمهیدات وزیر راه و شهرسـازی و دیدارهایی که منجر به برگزاری نشسـت‌هایی با کشورهای همسایه و هیات‌های خارجی طی سـال گذشته و امسال شـد، شاهد شکسته شـدن رکورد ماهانه آبان پس از ۱۰ سـال و دستیابی به رشد ۳۳ درصد حمل بار ترانزیتی از کشور بودیم.

رشد ۹۲ درصدی ترانزیت جاده‌ای در آبان ۱۴۰۲

وی افزود: در آبان امسـال نزدیک به ۶۰ هزار دسـتگاه نـاوگان ایرانی و خارجـی بالغبر ۱.۴ میلیـون تن کالای ترانزیتی از قلمرو کشور حمل کرده‌اند که بیشترین میزان ترانزیت جاده‌ای ماهانه از قلمرو کشور طی سنوات گذشته بوده و نسبت به آبان سال گذشته رشد ۹۲ درصدی داشته است.

رئیس سـازمان راهـداری و حمل‌ونقل جـاده‌ای گفت: پیش‌بینی می‌شـود، رکورد حمل بـار ترانزیتی در ۳ ماه آینده از مرز ۱۲ میلیون تن بگذرد و این کار بزرگی است که در دولت سیزدهم رقم می‌خورد.

معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: باوجود نوسازی نزدیـک بـه ۲۶هزار دسـتگاه کشـنده از ابتـدای دولت سیزدهم، میانگین عمر مفید ناوگان کشنده به زیر ۵ سال کاهـش یافته و در حوزه حمل‌ونقل کالا مشـکل خاصی وجود ندارد و اتفاقـات خوبی به‌ویژه در حوزه ترانزیت در پیش است.

امانی در پایان خاطرنشـان کـرد: اتفاقات خوبی باتوجه به توسـعه دریامحور، بحث توسعه سواحل مکران و رشد صنایع در بنادر پیش‌بینی شـده اسـت کـه می‌تواند به تولید بار در کشـور و نیـز ترانزیت کالا کمک کند، برنامه و پیش‌بینی‌های انجام‌گرفته با سازمان بنادر و دریانوردی پس از جمع‌بندی به سمع و نظر مردم خواهد رسید.



عکس: صمت

حمل‌ونقل جاده‌ای، نبض تپنده اقتصاد کشور

مسیر حمل‌ونقل هموار نیست

با افزایش نیاز مردم به حمل‌ونقل، پیشرفت در این عرصه اهمیت ویژه‌ای پیدا کـرد. حمل‌ونقل جاده‌ای در بین انواع روش‌هـای حمل‌ونقـل، از جایگاه مهمی برخوردار اسـت، چراکـه ابتـدا و انتهای مسـیر همه روش‌ها بـه آن منتهی می‌شـود. حمل‌ونقل جاده‌ای در رشد اقتصاد یک کشور و جهـان جایگاه ویژه‌ای دارد. تمام کارها و خریدهای روزانه ما به حمل‌ونقل از طریق جاده‌ها وابسته هستند. اختلال در سیستم حمل‌ونقل زمینی باعث بروز مشکلات اقتصادی و حتی فرهنگی خواهد شـد. مشکلات موجود در این روش حمل‌ونقل ممکن اسـت در جوامع مختلف متفاوت باشند.

در کشـور ما، علاوه بر مشکلات مربوط به کیفیت جاده‌ها، فرسـودگی و غیراسـتاندارد بودن برخی از وسایل نقلیه و کانتینر حمل بار نیز وجود دارد.

این موضوع باعث تصادفات، سـاییدگی چرخ‌ها و آسیب به وسـایل نقلیه شـده اسـت. این موضـوع به‌دلیل وجود تحریم‌هـا و گرانـی لـوازم یدکی خـودرو باعـث ناامیدی رانـندگان می‌شـود. متاسـفانه در کشـور شـاهد وجـود کامیون‌ها یا کانتینرهایی هسـتیم که بیش از ۳۰ سال عمر دارند. این موضوع نه‌تنها کیفیت باربری را پایین می‌آورد، بلکه باعث آلودگی زیست‌محیطی نیز می‌شود. گران بودن بیش‌ازحد وسـایل نقلیه و نبود تسهیلات بهسازی ناوگان باعث شـده است تا رانندگان از نوسازی وسیله نقلیه خود بپرهیزنـد. در تمام شـهرها، بزرگراهی که از خارج شـهر بگذرد و مسـیر را به شـهرهای مجاور متصـل کند، وجود ندارد.

این موضوع سـبب شـده تا کامیون‌های حمل بار مجبور شـوند از داخل شـهر عبور کنند. این موضوع هم باعث به وجود آمدن ترافیک شـهری می‌شود و هم منجر به تاخیر در ارسـال کالا خواهد شد. صمت در این گزارش به بررسی مشکلات جاده‌ای کشور پرداخته است.

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

جاده‌ها منبع تغذیه مهم برای سایر روش‌های حمل‌ونقل مانند راه‌آهن، کشتی و مسیر هوایی هستند

راه نجات حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟

حمل‌ونقـل زمینـی، نبض تپنده اقتصاد یک کشـور محسـوب می‌شـود. باوجـود چالش‌هـای حمل‌ونقل جـاده‌ای و نداشـتن چشـم‌اندازهای امیدبخـش در آینـده بـرای حل آنهـا، می‌توان به‌راحتی آسـیب‌های اقتصادی ناشی از آن را پیش‌بینی کرد. یکی از متداول‌تریـن روش‌های مقابله با ازدحام جاده‌ها در شـهرهای متوسـط و کوچک یا در مناطق و مراکز بزرگ‌تر، ساخت کنارگذر برای هدایت ترافیک است. برنامه‌ریزان اواسط قرن بیستم، ساخت ظرفیت جاده‌ای اضافی به‌شـکل بزرگراه‌های جدید یا بهبودیافته را راه‌حل قابل‌قبول برای ازدحام در شـهرهای بزرگ می‌دانستند. گسـترش شبکه بزرگراه‌های کشـور نه‌تنها به رفع معضل ترافیک کمک می‌کند، بلکه باعث سـرعت بخشیدن حمل‌ونقل نیز خواهد شد.

هیچ‌یـک از انواع روش‌هـای جابه‌جایـی، از حمل‌ونقل جاده‌ای بی‌نیاز نیسـتند. این حوزه در رشد و گسـترش اقتصاد از اهمیت بالایی برخوردار اسـت. چالش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای باعث شده تا این سیسـتم در کشور دچار اختلال شـود. حمل‌ونقل جاده‌ای با مشـکلات متعددی دست و پنجه نرم می‌کند. فرسودگی وسایل نقلیه، نبود بزرگراه‌های متصل‌به‌هم و ایمن نبودن زیرسـاخت‌های جـاده‌ای از این دسـته از چالش‌ها هسـتند. برای آسـیب ندیدن اقتصاد کشور، دولت باید به‌سـرعت در پی پیدا کردن راهکارهای حمل‌ونقل جاده‌ای باشد.

این اتفاق باتوجه به ظرفیت‌هایی که در کشـور وجود دارد، کار پیچیده‌ای نیسـت و با کمی سعی و تلاش و به‌ویژه هماهنگی بین نهادهای مختلف حل می‌شود.

جاده‌ها، منبع تغذیه مهم حمل‌ونقل



امیر فتحی‌نژاد، کارشـناس راه و شهرسـازی دربـاره چالش‌های سیسـتم حمل‌ونقل جـاده‌ای به صمت گفت: جاده‌هـا منبع تغذیه مهم برای سایر سیستم‌های حمل‌ونقل مانند راه‌آهن، کشتی و مسیر هوایی هستند. اختلال در حمل‌ونقل جاده‌ای به‌طورزنجیره‌وار باعث آسیب به اقتصاد یک منطقه خواهد شد. دولت باید مشکلات برجسته این بخش را شناسایی و با فراهم کردن راه‌حل‌های مناسب، چالش‌ها را حل‌وفصل کند. متاسفانه زیرساخت بیشتر راه‌ها و جاده‌های اصلی کشور قدیمی و فرسوده بوده و باعث بروز مشکلات حمل‌ونقل زمینی شده است. حتی در برخی از موارد عدم‌استفاده از مواد اولیه باکیفیت باعث شده تا جاده‌های نوساز نیز به‌سرعت تخریب شوند.

وی در ادامه بیان کرد: برخی جاده‌ها از استانداردهای لازم برخوردار نیسـتند و دارای خرابی‌های متعددی هسـتند. این مشـکلات نیز خسـارت‌های زیادی را به بار آورده است. در برخی جاده‌ها، امکانات ایمنی مانند نصب تابلوها، روشنایی مناسب در شب، محدودکننده‌ها و نشـانه‌های راهنمایی کمتر هسـتند. این موارد می‌توانند خطرات رانندگی را افزایش دهند و به وقوع حوادث منجر شوند.

ایـن کارشـناس با بیـان اینکـه یک‌سـری از اسـتانداردها نیز به‌صورت‌کلی باید در هر راه و مسـیری که محور مواصلاتی اسـت، رعایت شـوند، افزود: در واقع، هر راهی براسـاس ویژگی‌های خاص خـود، تعریف خاصـی دارد. علاوه بـر آن، هر جاده‌ای متناسـب با محلی که در آن سـاخته می‌شـود، باید ویژگی‌ها و اسـتانداردهای مربوطه را داشته باشد. این ویژگی‌ها شامل روشنایی مناسب، وجود استراحتگاه‌ها، پارکینگ‌های مناسـب، آسفالت مرغوب و تجهیزات هوشمند نظارت است.

فتحی‌نژاد خاطرنشان کرد: استاندارد جاده‌ها موضوعی است که در کشـور ما به‌شکل درسـت به آن توجه نشده است. بیشتر جاده‌های موجود در کشور ما شکل هندسی مناسبی ندارند و در کنار آن، حتی فاکتورهـای لازم برای یک بزرگراه یا آزادراه را دارا نیسـتند. شـاید در بسـیاری از جاده‌های ما، تنها بخشـی از راه بتواند به‌عنوان جاده استاندارد شناخته شـود. به‌طورقطع جاده‌هایی مانند جاده تهران ـ شمال یا جاده تهران ـ قم نیازمند مرمت و اصلاح هستند.

راهکارهای پیشنهادی برای ایمن‌سازی جاده‌ها

وی بااشـاره به راهکارهای پیشنهادی برای ایمن‌سازی جاده‌ها به صمت گفت: بسـیاری از راهکارهای موجود برای بهبود اسـتاندارد جاده‌های کشـور می‌تواند به‌سادگی عملیاتی شود. برای اجرای این راهکارها بودجه لازم و مهندسان ماهر نیز وجود دارد و تنها موضوعی که مطرح اسـت، عزم جدی برای اجـرای آنها اسـت. در بسـیاری از جاده‌هـای کویری کشـورمان، فضای کافـی برای ایجاد پارکینگ و استراحتگاه برای رانندگان وجود دارد و می‌توان با صرف هزینه‌های نه‌چنـدان زیاد این طرح‌هـا را اجرا و جاده‌هـا را مرمت کرد، حتی می‌توان در این‌باره از مشـارکت بخش‌های غیردولتی نیز اسـتفاده کرد. وجود استراحتگاه در جاده‌ها و به‌ویژه جاده‌های غیرکوهستانی که دارای مسیر کسل‌کننده و یکنواخت هستند و ممکن است سبب خستگی بیشتر رانندگان شوند، الزامی است.

وی در خاتمه افزود: مسـلما با بررسـی دقیـق در می‌یابیم که در چه حوزه‌هایی ضعف و نیاز به برنامه‌ریزی داریم. با بررسی و تحقیق و تفحـص چالش‌های موجـود، بهترین تصمیم‌گیری بـرای آینده حمل‌ونقل کشـور گرفته می‌شـود که البته ایـن برنامه‌ریزی‌ها هم به‌صورت بلندمدت و هم به‌شـکل کوتاه‌مدت است. شکی نیست که اجرایی شدن چنین طرح‌هایی به رشد و توسعه کشور کمک می‌کند و بودجه سنواتی و برنامه‌های توسعه را در مسیر بهتری قرار می‌دهد.

نقش حمل‌ونقل جاده‌ای در رشد و توسعه کشور



یاسـر کیان تهرانی، کارشـناس ایمنی راه به صمت گفت: جاده‌ها اصولا نقش حیاتی و اساسی را در رشد و پیشرفت سیستم حمل‌ونقل ایفا می‌کنند. توسـعه و بهبود شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای در استان‌ها و مناطق مختلف کشـور، باعث توزیع متوازن و عادلانه فعالیت‌های اقتصـادی، اجتماعی و ترانزیتی می‌شـود و جلوی تمرکز جمعیت و فعالیت‌ها در شـهرهای بزرگ را می‌گیرد؛ اما متاسفانه، نقص ایمنی و نبود اسـتانداردهای لازم در بسـیاری از جاده‌های کشـور، نه‌تنها سیسـتم حمل‌ونقل را مختل کرده، بلکه جان و اموال شهروندان را نیز تهدید می‌کند. وی در ادامه بیان کرد: نقص در هر یک از عوامل ایمنـی جاده‌ها، می‌توانـد منجر به حوادث مختلفی شـود و گاهی اوقـات ترکیبی از این عوامل، باعث وقوع حوادث جاده‌ای و ترافیکی می‌شـوند. در حوزه ایمنی جاده‌ها، استانداردهای مناسب جاده‌ها و همچنین عوامل محدودکننده و تابلوهای جاده‌ای نقش بسیار مهمی در ایجـاد امنیت دارند. کیفیت ناکافی نـاوگان حمل‌ونقل، وضعیت نامسـاعد آسـفالت جاده‌ها و وضعیت نامناسب راه‌های مواصلاتی از جمله عوامل موثر در کاهش کیفیت جاده‌ها هستند. بنابراین، برای تحقق توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور، باید تلاش‌های مضاعفی در زمینه ناوگان اسـتاندارد، سـاخت و نگهداری جاده‌ها، کنترل بر ترددهای جاده‌ای و امدادرسانی انجام شود.

وضعیت جاده‌های مواصلاتی بازبینی شود

کیان‌تهرانـی عنوان کرد: بحث بعدی مربوط به وضعیت جاده‌های مواصلاتی اسـت. در گذشته، بسـیاری از جاده‌ها به‌عنوان جاده‌های فرعی مورداستفاده قرار می‌گرفتند؛ اما امروزه، این جاده‌ها به‌تدریج به جاده‌های اصلی تبدیل شده‌اند؛ بنابراین، دولت باید تلاش ویژه‌ای برای استانداردسازی و بهبود این جاده‌ها انجام دهد. اگر خسارت‌هایی که بیمه‌ها سالانه به‌دلیل تصادفات جاده‌ای پرداخت می‌کنند، مورد بررسی قرار گیرد، متوجه خواهیم شد که گاهی این خسارت‌ها بیشتر از سـرمایه‌گذاری‌هایی است که ما در طول چند سـال برای ساخت و نگهداری جاده‌ها صرف می‌کنیم.

ایـن کارشـناس در پایان گفت: استانداردسـازی جاده‌ها برای رشـد حمل‌ونقل بسـیار حائزاهمیت است. با استانداردسازی جاده‌ها، امکان ایجاد یک زیرساخت مناسب بـرای تـردد خودروها و حمل‌ونقـل افراد و کالاها فراهم می‌شـود. به‌طورکلی، توسـعه جاده‌ها برای رشـد حمل‌ونقل ضروری است و نقش مهمی در رشـد اقتصادی و اجتماعی کشور ایفا می‌کند. دولت و مسئولان باید به تدابیری برای ارتقای وضعیت جاده‌ها بیندیشند، این موضوع نیاز به برنامه‌ریزی دقیق و تخصصی دارد.

جاده‌ها اصولا نقشی حیاتی و اساسی را در رشد و پیشرفت سیستم حمل‌ونقل ایفا می‌کنند

سخن پایانی

بدون‌شـک رعایت استانداردهای جهانی مرتبط با زیرساخت جاده اهمیت بسـزایی در ارتقای ایمنی دارد. طبق استانداردهای موجود، یک جاده ایمن شامل ۶ لایه مختلف است که هر لایه مشخصات فنی خود را دارد. مصالح استفادشـده در ساخت هر لایه باید از یک‌سری اسـتاندارد مشـخص و معین تبعیت کند. از این حیث، نوع مصالح، مقاومت مصالح، نحوه اسـتفاده از مصالح، شرایط اقلیمی و نظارت بر اجرای صحیح ساخت اهمیت ویژه‌ای دارند. در ایران نظارت برعهده مهندسان عمران اسـت که دارای مجوز نظارت از معاونت راهبردی ریاسـت‌جمهوری هستند. بررسـی و تایید نوع و مقاومت مصالح نیز برعهده آزمایشگاه‌های وزارت راه و شهرسازی است و در پایان اجرای پروژه به پیمانکاران متخصص سـپرده می‌شـود. کوتاهی و قصور در هریـک از این بخش‌ها منجر به وقوع حوادث غیرقابل‌جبرانی خواهد شد.

برنامه‌های حمل‌ونقل یا دیر اجرا می‌شـوند یا اصلا با اسـتانداردها همخوانـی ندارند یا به‌عبارتی طرح‌هـا را بدون در نظر گرفتن اصول ساخت و حتی زیرسازی به‌سـرانجام می‌رسانند. با این اتفاق، بعد از مدتی راه‌ها یا تخریب می‌شوند یا نشست می‌کنند و علاوه بر آسیب رسـاندن به وسـایل‌نقلیه خطرآفرین هم خواهند بود. این امر درباره خطوط ریلی هم صادق اسـت، در صورتـی که طرح‌های حمل‌ونقل ریلـی به دور از اسـتانداردها اجرا شـود، احتمـال خطرات جدی و حوادث پیش خواهد آمد.

طبق آنچه گفته شـد؛ کیفیت جاده‌ها، تاثیر زیادی روی سیسـتم حمل‌ونقل دارند. نقش راه خود به عوامل مختلفی مانند زیرسـاخت جاده، طرح و هندسـه راه، شـرایط اقلیمی منطقـه، نحوه نظارت بر نگهـداری جاده و وجود تابلوهای راهنما بسـتگی دارد که باتوجه و رعایت آنها می‌توان نقش کیفیت جاده در توسعه سیستم حمل‌ونقل را تا حد زیادی افزایش داد.



صمت به بررسی نقش حکمرانی در کاهش صادرات صنعتی پرداخت

«درون‌گرایی» صنعتی، پاشنه آشیل تولید

امیرعباس آذرموند: سهم ۵۴ درصدی صادرات صنعتی کشور برپایه محصولات منبع‌محور و تنها سهم ۰,۵ درصدی صادرات صنعتی با فناوری بالا، سهم حدود ۰.۳ درصدی ایران از صادرات جهانی، شاخص تمرکز صادراتی ۰.۱۳ در سال ۱۴۰۰، عدم‌تحقق بیش از ۶۰ درصدی اهداف صادرات غیرنفتی در برنامه ششم توسعه و تمرکز بیش از ۹۰ درصدی صنایع تولیدی بر بازار داخل، گواهی بر اهمیت بررسی ابعاد رقابت‌پذیری تولیدات داخلی است. بلوغ زنجیره‌های پسینی و پیشینی و تامین مواد اولیه با نرخ و کیفیت مناسب، سیاست‌های مناسب ارزی و تنوع‌بخشی به روش‌های تامین مالی، کاهش هزینه‌های لجستیک و رعایت صرفه‌های مقیاس، از مسیر تقاضا و نرخ تمام‌شده بر رقابت‌پذیری تولیدات داخلی اثرگذار است. همچنین، سیاست‌های حمایتی هدفمند برای تقویت کارآیی بازار، استفاده مناسب از شیوه‌های تولید و بهره‌مندی از فناوری‌ها، افزایش سهم عوامل تولید از محصول و ارتقای بهره‌وری از طریق خلق ارزش‌افزوده و در نهایت، ارتقای فضای کسب‌وکار و حکمرانی کشور بر رقابت‌پذیری تولیدات داخلی اثرگذار است.

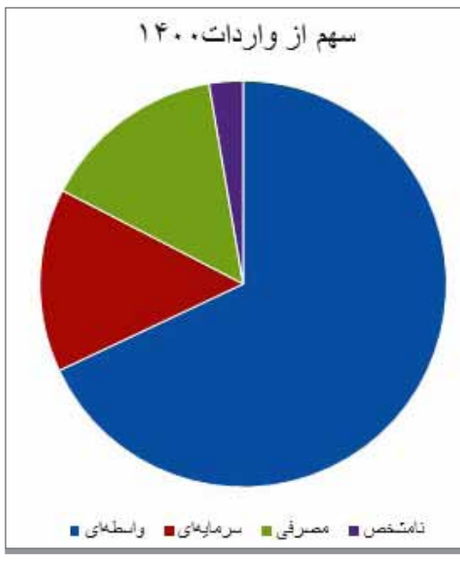
از اهداف اصلی نظام حکمرانی کشورها، تامین سطح مطلوبی از رفاه اجتماعی و کیفیت زندگی برای شهروندان است. یکی از شاخص‌هایی که می‌تواند به‌عنوان معیار موفقیت دولت‌ها در تحقق این هدف باشد، سطح رقابت‌پذیری اقتصاد است. به‌گزارش صمت به‌نقل از مرکز پژوهش‌های مجلس، نظام‌های اقتصادی رقابتی‌تر، توانمندی بالاتری در ارتقای سطح بهره‌وری و تولید و درآمد بیشتر برای شهروندان خود دارند. این در حالی است که صدرنشینی صنایع منبع‌محور به‌جای صنایع ساخت‌محور و بالا بودن سهم تولیدات صنعتی با ارزش‌افزوده پایین در ترکیب تولیدات صنعتی کشور، غلبه نگاه درون‌نگر بر توسعه صنعتی کشور و عدم‌شکل‌دهی به ساختار تولید داخل برای مشارکت در زنجیره ارزش جهانی، گویای توان پایین رقابت‌پذیری تولیدات داخلی کشور است. به‌طورمثال، ۶۱ درصد از کل ارزش‌افزوده صنعتی کشور در سال ۹۸ به رشته فعالیت‌های تولید کک و فرآورده‌های نفتی، محصولات شیمیایی و محصولاتی از این دست، اختصاص داشته است.

گزارش «تحلیلی بر عملکرد رقابت‌پذیری صنعتی در اقتصاد ایران از نگاه یونیدو ۲۰۲۲» با هدف واکاوی وضعیت و جایگاه رقابت‌پذیری صنعتی یا محصولات کارخانه‌ای ایران نگاشته شده است و حاکی از آن است که شاخص عملکرد رقابت صنعتی ایران در سال ۲۰۲۲ در جایگاه ۵۵ جهان قرار گرفته است. مطابق نتایج این گزارش، عملکرد صنعتی کشور در سال‌های برنامه پنجم و ششم توسعه از بعد تحول در ساختار تولید صنعتی دارای پسرفت و از بعد تحول در ساختار تجارت صنعتی، دارای پیشرفت بوده است. در گزارش «تحلیل عملکرد رقابت‌پذیری صنعتی در اقتصاد ایران، (۱۳۹۸)» به ارزیابی و تحلیل عملکرد رقابت صنعتی ایران در مقایسه با کشورهای منطقه و منتخب جهان پرداخته شده است. مهم‌ترین توصیه سیاستی این تحقیق که از تحلیل روند شاخص‌های رقابت‌پذیری صنعتی ایران طی یک دوره بلندمدت حدود سی‌ساله منتج شد، این است که تحریم نمی‌تواند مانع جدی بر سر راه صادرات محصولات صنعتی با سطح فناوری بالا باشد.

چالش صنعت در تهیه مواد اولیه

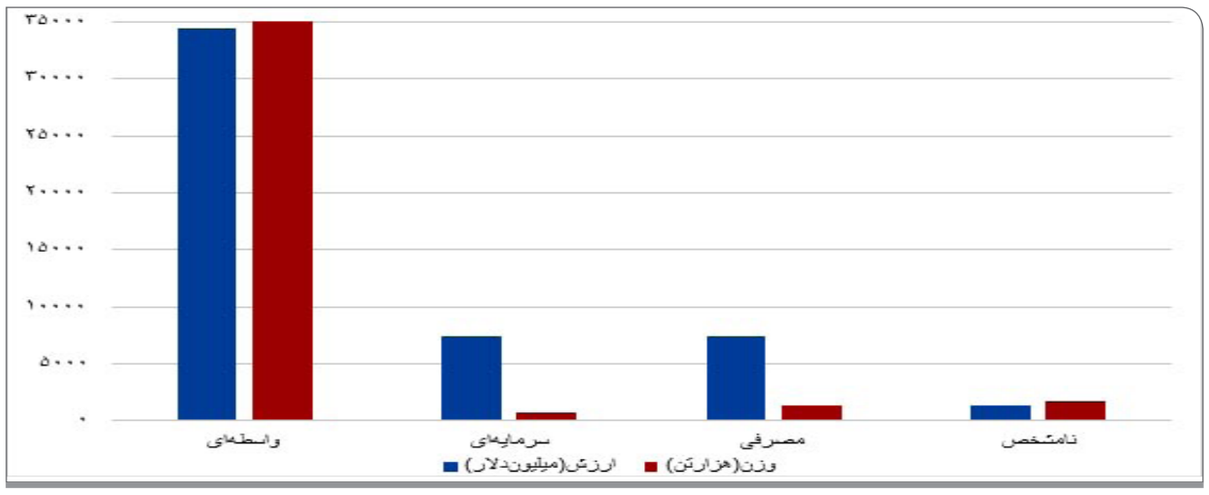
بررسی اسناد بالادستی از جمله سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، حاکی از آن است که همواره تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد، برنامه‌ریزی تولید ملی متناسب با نیازهای صادراتی، شکل‌دهی بازارهای جدید، تنوع‌بخشی پیوندهای اقتصادی با کشورها به‌ویژه با کشورهای منطقه و تولید محصولات با ارزش‌افزوده بیشتر موردتاکید بوده است. در همین راستا، در برنامه ششم توسعه کشور مقرر شده بود که تولید ناخالص داخلی کشور از رشد سالانه ۸ درصد برخوردار باشد و صادرات غیرنفتی کالا و خدمات (بدون میعانات گازی) با رشد سالانه ۲۱.۷ درصد از ۴۲ میلیارد دلار سال ۹۵ به ۱۱۲.۷ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۰ افزایش یابد. لازمه تحقق چنین اهدافی تولید محصولات با ارزش‌افزوده بالا و فروش آنها در بازارهای داخلی و خارجی از طریق بهبود محیط کسب‌وکار و تقویت توان رقابت‌پذیری تولیدات داخلی دارای اولویت است. این در حالی است که تولید ناخالص داخلی کشور به نرخ ثابت سال ۹۰، در ۱۴۰۰ نسبت به مقدار مشابه در آغاز برنامه ششم، تغییر چندانی نداشت و میزان صادرات غیرنفتی کشور در ۱۴۰۰ حدود ۴۸.۶ میلیارد دلار نسبت به سال آغاز برنامه تنها ۱۶ درصد رشد داشته است.

یکی از ویژگی‌های بخش صنعت، وجود پیوندهای پسین و پیشین گسترده درون بخش و با سایر بخش‌های اقتصادی است. بخش صنعت از یک‌سو، متقاضی محصولات سایر بخش‌ها از جمله بخش معدن، کشاورزی و نفت و گاز است و از سوی دیگر، محصولات تولیدی این بخش مورداستفاده سایر بخش‌های اقتصادی قرار می‌گیرد.



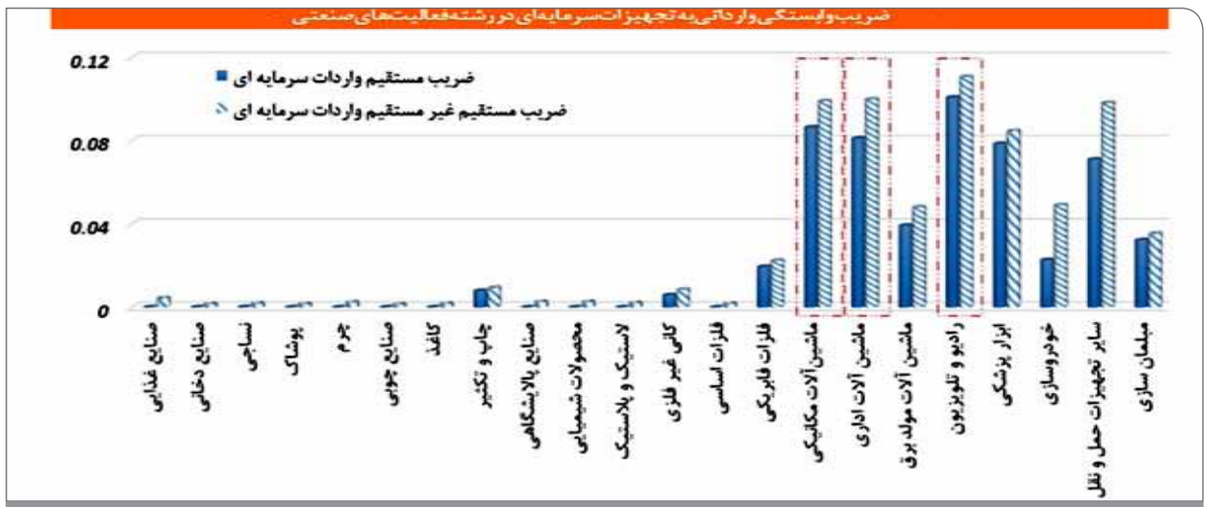
واردات کالاهای واسطه‌ای، بیش از اقلام دیگر

هرچقدر بخش‌های پیشین در زنجیره ارزش، محصولات متنوع‌تر با کمیت و کیفیت مناسب در اختیار بخش صنعت قرار دهد، بدان معناست که مواد اولیه موردنیاز بخش صنعت با نرخ و کیفیت مناسب تامین شده که می‌تواند به ارتقای رقابت‌پذیری محصولات تولیدی کمک کند. یکی از علل تضعیف صنایع واسطه در طول زنجیره ارزش، اتخاذ سیاست‌های نامناسب ارزی از جمله تثبیت نرخ ارز طی سالیان متمادی است. این سیاست سبب شد با کاهش نرخ ارز حقیقی، تولیدکنندگان ترجیح دهند کالاهای واسطه‌ای و مواد اولیه را از کشورهای دیگر وارد کنند و از بنگاه‌های تولیدی داخل کشور خریداری نکنند. به این ترتیب، به‌استثنای زنجیره‌های مبتنی بر منابع‌طبیعی و محصولات خام کشاورزی و معدنی، در سایر صنایع به‌دلیل وابستگی زنجیره تولید به نهاده‌های وارداتی، نرخ تمام‌شده محصولات متناسب با افزایش نرخ ارز اسمی افزایش می‌یابد و کماکان تولیدات کشور قدرت رقابت با تولیدات خارجی را ندارد. مطابق آمارهای رسمی، در سال ۱۴۰۰ نزدیک ۶۸ درصد ارزش واردات کشور را کالاهای واسطه‌ای و نزدیک به ۱۵درصد را کالاهای سرمایه‌ای به‌خود اختصاص داده‌اند.



صنعت مبنایی کشور یعنی صنعت ماشین‌سازی که باید تامین‌کننده ماشین‌آلات صنایع مادر و صنایع ساخت‌محور باشد، بیشترین وابستگی به واردات را دارد. به‌عبارتی، کشور همچنان به ماشین‌آلات و کالاهای سرمایه‌ای وارداتی وابسته است، صنایع بزرگ و مادر ارتباط پیشین ضعیف با صنایع ماشین‌سازی دارند و ارتباط پسین ضعیف با بخش تولید کالایی دارند.

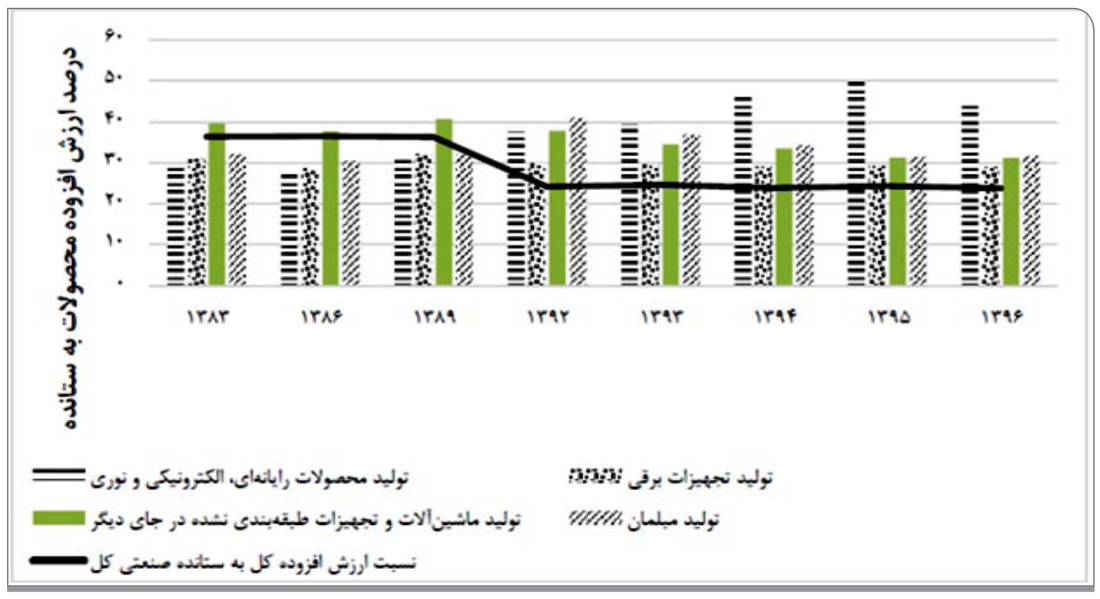
از دیگر موضوعاتی که موجب افزایش نرخ تمام‌شده تولید می‌شود، هزینه تامین مالی از جمله تامین سرمایه در گردش است. نتایج پایش ملی کسب‌وکار نشان می‌دهد که در محیط مالی مولفه‌های «غیرقابل پیش‌بینی بودن تغییرات نرخ مواد اولیه و محصولات» و «تامین مالی از سیستم بانکی»، بیشترین سهم را در ایجاد شرایط نامناسب برای فعالان اقتصادی کشور داشته است. شاخص محیط مالی با میانگین نمره ۸.۱۵ از ۱۰ بیشترین تاثیر منفی را بر محیط کسب‌وکار داشته و عدم‌تنوع تامین مالی بخش تولید و سهم غالب نظام بانکی در تامین مالی (نزدیک به ۸۰ درصد سهم نظام بانکی در تامین مالی بخش صنعت و معدن) از جمله چالش‌های این بخش بوده است.



متغیر بهره‌وری از کیفیت منابع انسانی، کیفیت مدیریت صنعتی، زنجیره ارزش پیشینی و همچنین نوآوری و سرمایه‌گذاری و سهم عوامل تولید از محصول تاثیر می‌گیرد و روی خلق ارزش و نرخ تمام‌شده تاثیر می‌گذارد. بر طبق روابط علی و معلولی نمایش داده شده، در صورتی که هریک از متغیرهای کیفیت منابع انسانی و مدیریت صنعتی، سرمایه‌گذاری، نوآوری، بلوغ زنجیره ارزش پیشینی و سهم عوامل تولید از محصول افزایش یابند، بهره‌وری نیز افزایش یافته و این افزایش به کاهش نرخ تمام‌شده و افزایش خلق ارزش منجر می‌شود.

اهمیت توسعه علم در پیشرفت تولید صنعتی

در دنیای امروز، رشد تولید باید از طریق انباشت دانش و بکارگیری مناسب فناوری در تولید صورت گیرد. غفلت از مقوله تحقیق و توسعه در بنگاه‌ها، ضعف در استفاده از دانش‌های ضمنی و صریح و تبدیل دانش به فناوری و تجاری‌سازی آن، کشور را در یک تقسیم‌کار بین‌المللی ناخواسته در تولید کالاهای اولیه و تولید منابع‌طبیعی با ارزش‌افزوده پایین محدود می‌سازد. روند تغییرات نسبت ارزش‌افزوده کل صنعت به ستانده یا به‌عبارتی شاخص توان خلق ارزش‌افزوده ارائه شده است. شاخص توان خلق ارزش‌افزوده کمابیش روندی ثابت داشته و حتی در مقطعی کاهش هم پیدا کرده، به‌گونه‌ای که در سال‌های اخیر حدود ۲۳ درصد بوده است.



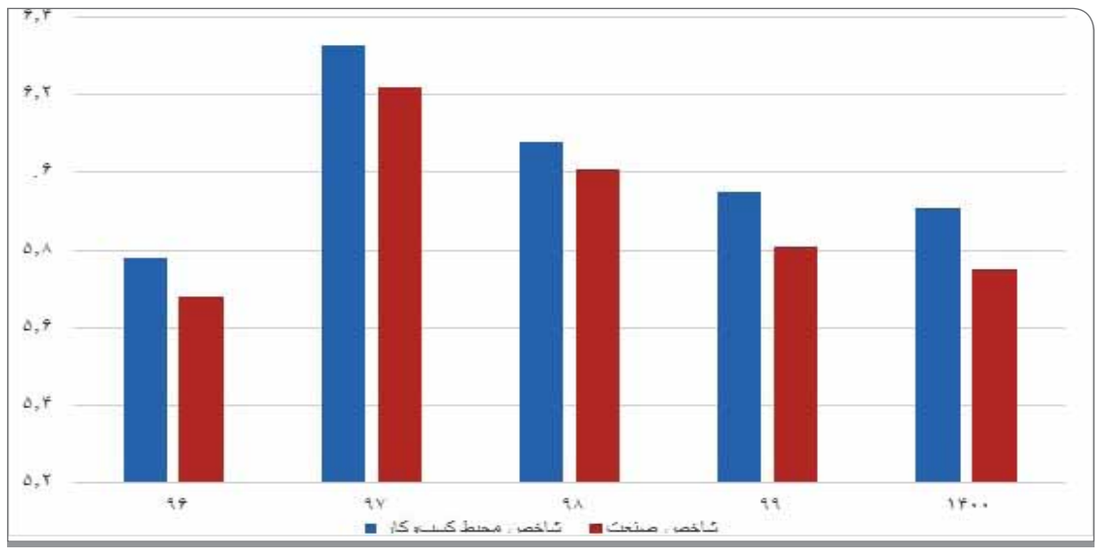
کاهش توان خلق ارزش‌افزوده در صنایع سرمایه‌ای موجب کاهش سهم این صنایع از تولیدات صنعتی و نقش ضعیف کالاهای نهایی در تحریک بازار محصولات واسطه‌ای در زنجیره صنایع مختلف می‌شود و در نتیجه، عدم‌شکل‌گیری ساختار روابط توسعه‌یافته و به‌صورت‌مشخص، شبکه‌سازی عمودی و افقی در صنایع کشور را در پی دارد. شایان ذکر است،عوامل موثر بر تحقیق و توسعه و نوآوری در گزارش‌های مرتبط با مدل‌های پویایی‌شناسی آموزش‌عالی و نوآوری بررسی شده است.

حکمرانی، مانع بالا رفتن سطح تکنولوژی

کیفیت حکمرانی می‌تواند بر بلوغ سازمان‌های توسعه‌ای اثرگذار باشد. در فرآیند صنعتی‌شدن، سازمان‌های توسعه‌ای یکی از ابزارهای کارآمد دولت هستند که کارکردهای متعددی از جمله توسعه و گسترش فناوری، شبکه‌گستری و به‌هم‌رسانی کسب‌وکارها، توسعه مدیریت و عملیات، گسترش تجاری و توسعه صادرات، تامین منابع مالی و جذب سرمایه‌گذاری و پوشش ریسک را برعهده دارند.

متغیر دیگری که اشاره به آن لازم است، متغیر حقوق مالکیت است. حقوق مالکیت به‌عنوان نمودی از لزوم رعایت قواعد رسمی و غیررسمی بازی اجتماعی است و الزام پایبندی به آن توسط همه بازیگران یعنی دولت، سازمان‌ها و مردم، عامل تعیین‌کننده مهمی در وضعیت فضای کسب‌وکار است.

ضعف نهاد حقوق مالکیت هزینه مبادله را افزایش می‌دهد و سبب می‌شود که رفتار بنگاه‌های اقتصادی به‌سمت فعالیت‌هایی کشیده شود که مستلزم داشتن سرمایه اندک، افق‌های کوتاه‌مدت برنامه‌ریزی و مقیاس‌های کوچک فعالیت باشد. ضعف نهاد حقوق مالکیت مانع از آن می‌شود که بنگاه‌ها سود خود را دوباره سرمایه‌گذاری کنند، در چنین شرایطی سودمندترین کسب‌وکار، فعالیت‌های واسطه‌گری است.



کیفیت حکمرانی بر کیفیت فضای کسب‌وکار نیز اثر می‌گذارد، شاخص کل محیط کسب‌وکار و بخش صنعت در سال‌های ۹۷ و ۹۸ نسبت به سال‌های قبل و بعد وضعیت نامساعدتری داشته، لکن از ۹۸ به این سو، وضعیت شاخص رو به بهبود بوده است. بررسی شاخص ملی محیط کسب‌وکار براساس نماگرهای بخش نهادی و اقتصادی حاکی از آن است که در بخش نهادی، «ساختار و عملکرد دولت» و در بخش اقتصادی، «محیط مالی» بیشترین تاثیر را بر ایجاد محیط نامساعد کسب‌وکار داشته‌اند. واکاوی موضوعات مربوط به فضای کسب‌وکار در مدل پویایی‌شناسی فضای کسب‌وکار ارائه شده است.

در دنیای کنونی که تغییرات تکنولوژی گسترده و عمیق است، برندها می‌توانند موجبات کاهش میزان ریسک و افزایش اطمینان‌خاطر در تصمیم‌گیری برای خرید محصول را فراهم سازند. به این ترتیب، شکل‌گیری برندها در افزایش فروش و سهم‌گیری از بازار نقش موثری دارد.

شواهد تجربی موجود در کشور نشان می‌دهد که اهمیت این موضوع به‌نحو شایسته موردتوجه قرار نگرفته است. بررسی وضعیت کسب‌وکارها در ایران بیانگر آن است که توزیع بنگاه‌ها در زنجیره ارزش عمدتا در بخش تولید و فرآوری متمرکز شده است. این در حالی است که توزیع ارزش در زنجیره کسب‌وکار در بخش‌های ایده‌پردازی، ترکیب مواد و طراحی محصول یا خدمت و برندینگ و بازاریابی و فروش و نحوه عرضه آن به مصرف‌کننده نسبت به بخش تولید بیشتر است.

یک اقتصاددان در گفت‌وگو با صمت:

مالیات باید از صاحبان سودهای کلان اخذ شود



امیرعباس آذرموند: یک منتقد اقتصاد درباره رویکرد دولت در لایحه پیشنهادی ۱۴۰۳ عنوان می‌کند: «افزایش ۷۵ درصدی منابع از محل فروش کالاها و خدمات گواهی است بر اینکه دولت نه‌تنها حامل‌های انرژی، از جمله بنزین را گران خواهد کرد که به‌احتمال زیاد آب و برق هم گران‌تر شوند؛ به‌عبارت دیگر دولت با ایجاد تورم و تضعیف رفاه اجتماعی، در پی اداره کشور است.»

حسین راغفر، عضو هیات علمی دانشگاه الزهرا، می‌گوید: «در سال جاری دست‌کم ۸۰ میلیارد دلار درآمد ارزی حاصل شده است. اینکه مدعی می‌شوند دولت نمی‌تواند صادرکننده را مجاب کند که ارز حاصل از صادرات را در سامانه نیما عرضه کند، نشان‌دهنده مشکل ساختار ارزی نیست، بلکه بیانگر ناتوانی تکان‌دهنده دولت است که هزینه این ناتوانی را هم مردم خواهند پرداخت. اینکه برای واردات چای نزدیک ۴ میلیارد دلار ارز اختصاص یابد، فقط اثبات‌کننده نفوذ بالای فساد در نظام تصمیم‌گیری است.»

آنچه در ادامه می‌خوانید مشروح گفت‌وگوی صمت با این کارشناس و منتقد اقتصاد است.

◉ لایحه پیشنهادی بودجه در حالی تحویل مجلس داده شده که در مقایسه با گذشته بخش مصارف آن منتشر نشده است. این مسئله چه دلیلی دارد؟

من فکر می‌کنم باید بخش‌های مختلف لایحه را یک به یک بررسی کنیم تا بتوانیم یک نتیجه درست بگیریم. درباره اینکه اطلاعات بخش مصارف را انتشار ندادند، می‌توانیم حداقل این‌طور تصور کنیم که هرچه در بخش درآمد هست، در بخش مصرف هم هزینه تراشیده‌اند. همان‌طور که بارها در سال‌های گذشته تجربه کردیم، دولت‌ها در بخش منابع مرتکب بیش‌برآوردی می‌شوند؛ یعنی درآمدهای مالیاتی یا فروش نفت یکسره پیش‌بینی است و تحقق آن قطعی نیست.

ضمن اینکه در چند سال گذشته عدم تحقق درآمدها افزایش پیدا کرده و به‌نحوی است که هر سال بخشی از این درآمدها گاه تحقق صفر دارند؛ به‌طور مثال اینکه درآمدهای مالیاتی چه سرنوشتی خواهد داشت و چه تاثیری بر کشورمان خواهد گذاشت را باید با بررسی بخش‌های مختلف آن تحلیل کنیم.

◉ تفاوت محل اخذ مالیات‌ها در چیست؟

در شرایط امروز اقتصاد ما اگر دولت تمرکزش بر اخذ مالیات بیشتر از کسبه، تولیدکنندگان و نیروی کار باشد، هم پیامدهای منفی بسیاری برای کشور خواهد داشت و هم احتمالا محقق نخواهد شد. دولت نباید فراموش کند که جامعه در چند سال گذشته به‌شدت فقیر شده و توان فشار بیشتر را ندارد.

ضمن اینکه چنین اقدامی منجر به افزایش هزینه‌ها می‌شود و تورم‌زایی دارد. اما اگر درآمد هدف‌گذاری شده در بخش مالیات از صاحبان سرمایه و دارایی‌های بزرگ گرفته شود، اقدامی مثبت است؛ گرچه من بعید می‌دانم دولت فعلی به‌دنبال اخذ مالیات از این افراد و لایه باشد.

◉ یکی از بخش‌های درآمدی که افزایش چشمگیری داشته، بخش مالیات بر کالاها و خدمات است که ۵۴.۵ درصد افزایش یافته است. این را چطور تفسیر می‌کنید؟

این افزایش معنادار است؛ به‌عبارت ساده‌تر دولت قصد دارد در سال آینده از تمام کالاها و خدمات که در بخش رسمی فروخته می‌شود ۵۴.۵ درصد بیشتر از امسال درآمدزایی مالیاتی کند. نباید تردید کنیم که چنین عملی تورم در پی دارد و در فروش بر قیمت نهایی آنها افزوده می‌شود.

ضمن اینکه بررسی ردیف‌های دیگر جدول مالیاتی این را به‌صراحت نشان می‌دهد که رویکرد دولت افزایش درآمدهای خودش با فشار بیشتر بر تورم و معیشت مردم است. طبیعی است که افزایش مالیات از جیب تولیدکنندگان در نهایت تضعیف مصرف مردم را هم موجب می‌شود.

◉ افزایش ۵۳.۵ درصدی مالیات اشخاص حقوقی گام مثبتی است؟

همان‌طور که گفتم اگر این مالیات را از بنگاه‌ها، نهادها و اشخاصی دریافت کنند که بیشترین درآمد را دارند، اما کمترین مالیات را می‌پردازند مثبت است، اما رویکرد کلی لایحه بر این بخش هم حاکم خواهد بود؛ یعنی این شرکت‌ها هم افزایش مالیات را روی قیمت نهایی لحاظ خواهند کرد که نتیجه این اقدام تورم بیشتر و مصرف کمتر است.

◉ یکی از ردیف‌های درآمدی دولت درآمد حاصل از واردات است که در لایحه بودجه سال آینده کاهش ۲.۱ درصدی داشته. این امر را مثبت می‌دانید؟

به هیچ وجه؛ دولت در حالی که باید برای کسب درآمدهای پایدار برای خود و همچنین تقویت تولید و معیشت مردم، مالیات بر واردات و به‌طور خاص کالاهای لوکس و خودرو و مالیات بر ثروت را افزایش دهد، کاهش داده که همین مزید بر علت خواهد شد که در ۱۴۰۳ واردات به کشورمان بیشتر شود.

متاسفانه هزینه این اقدامات را هم از جیب مردم خواهند گرفت، زیرا تورم سفره اکثریت جامعه از بازنشستگان تا مزدبگیران را کوچک و کوچک‌تر خواهد کرد.

از آنجایی که هنوز بخش مصارف بودجه منتشر نشده، ابهاماتی وجود دارد که نتوانیم دقیق‌تر بگوییم حرکت کلی اقتصاد در سال آینده به کدام سو خواهد بود و همین برآوردها را دشوار می‌کند. با این وجود می‌دانیم که اغلب درآمدها به‌طور کامل محقق نخواهد شد، اما هزینه‌ها به‌گونه‌ای هستند که باید پرداخت شوند. در بخش هزینه مدیران و ذی‌نفعان همه تلاش‌های خود را می‌کنند که تمام مندرجات را عملیاتی کنند و دولت هم با ارقامی که در لایحه قرار داده، مجبور به انجام اقداماتی می‌شود که خلق نقدینگی و در نهایت افزایش نرخ ارز را به‌دنبال خواهد داشت. همه این اقدامات به افزایش نرخ تورم منجر می‌شود.

به همین دلیل اکنون می‌توانیم قاطعانه بگوییم بودجه پیشنهادی دولت یک بودجه تورمی است.

◉ عده‌ای می‌گویند دولت چاره‌ای ندارد زیرا «برندگان وضع موجود» حاضر نیستند مالیات کافی بدهند یا از اقتصاد بیرون بروند. شما این را قبول ندارید؟

به هیچ وجه؛ من این حرف را نمی‌پذیرم. دولت وظیفه دارد اگر اقدامی به زیان مردم و کشور است، از انجام آن خودداری و تلاش کند امور اصلاح شود. دولت اگر سال آینده درآمد مالیاتی خود را از صاحبان ثروت، مصرف‌کنندگان کالاهای لوکس و به‌قول شما برندگان وضع موجود اخذ کند، هم به سود درآمدزایی پایدار است و هم به سود تولید و عدالت. چنانچه دولت از دلالان ارز یا دارندگان سهام مالیاتی بگیرد که باید هم بگیرد، این فعالیت‌ها گران‌تر می‌شود و بخشی از سرمایه‌های قفل‌شده به سمت تولید برمی‌گردد.

رویکرد دولت در لایحه پیشنهادی به‌جای رویکردی که گفتم، برمبنای همان درک سنتی مالیات‌گیری که بار آن یکسره بر دوش مصرف‌کنندگان و مردم قرار دارد، است. پس باید منتظر نتایج تکراری این جهت‌گیری تکراری دولت باشیم و با افزایش قیمت کالاها و خدمات و حتی حامل‌های انرژی مواجه شویم.

◉ دولت در بخش فروش کالاها و خدمات ۷۵ درصد افزایش درآمد برآورد کرده است. چگونه چنین سناریویی قابل اجرا است؟

افزایش ۷۵ درصدی درآمد حاصل از فروش کالاها و خدمات نکته‌ای بسیارمهمی که برای تحقق آن احتمالا با افزایش نرخ حامل‌های انرژی، از جمله بنزین و آب و برق مواجه خواهیم شد.

◉ بهتر نیست به‌جای سرکوب مزدی، از طریق مقابله با فساد، از هدررفت منابع جلوگیری کند و کشور را با انجام این اقدامات اداره کند؟ واقعا دولت نمی‌تواند در نظام ارزی فعلی مدیریت اصولی اعمال کند؟

در سال جاری نفت زیادی در مقایسه با سال ۹۷ فروخته شده و دست‌کم ۸۰ میلیارد دلار درآمد ارزی به دست آمده است. اینکه مدعی می‌شوند دولت نمی‌تواند صادرکننده را مجاب کند که ارز حاصل از صادرات را در سامانه نیما عرضه کند، نشان‌دهنده مشکل ساختار ارزی نیست، بیانگر ضعف در مدیریت ارزی است. اینکه برای واردات چای نزدیک ۴ میلیارد دلار ارز تخصیص می‌یابد، فقط اثبات‌کننده نفوذ فساد در نظام تصمیم‌گیری است.

اینکه ادعا می‌شود دولت نمی‌تواند از نهادها و بنگاه‌های خاص که بیشترین سودها را از وضعیت فعلی به جیب می‌زنند، مالیات کافی بگیرد، فقط نشان ضعیف مدیریتی دارد. دولتی که یارانه‌های بسیاری به صادرکنندگان بزرگ صنعتی مانند پتروشیمی‌ها و فولاد می‌پردازد، باید از آنها ارز با قیمت مصوب را بخواهد و دریافت کند.

این بنگاه‌ها سودهای کلانی می‌کنند؛ طوری که ۱۰۸ هزار میلیارد تومان از سود خالص را میان سهام‌داران اصلی خود تقسیم کرده‌اند. این دست از بنگاه‌ها باید سهم مردم را بپردازند و دولت هم باید جسارت و شجاعت داشته باشد و هزینه‌هایش را از طریق صاحبان ثروت تامین کند. به‌جای این روند گاز را از امسال گران کرده‌اند و در سال آینده هم با گرانی‌های گسترده‌تر انرژی به عموم مردم فشار شدیدتری می‌آورند.

◉ چقدر می‌توان امیدوار بود که وضعیت فعلی اصلاح شود؟

وضعیتی که در آن هستیم یک تسخیرشدگی کامل است و تا زمانی که این تسخیرشدگی ادامه دارد، اصلاح امور یک شعار بی‌پایه است. تا زمانی که لوایح بودجه در کشور به‌جای انضباط‌بخشی مالی به اقدامات دولت، به این شکل تدوین می‌شود، امکان گذر از این وضعیت نیست.

این رویکرد البته مختص دولت سیزدهم نیست و پایه‌گذارش دولت نهم بود که لوایح بودجه و برنامه توسعه را به این وضعیت کشاند. در آن زمان گاه ماه‌ها از سال می‌گذشت و بودجه به تصویب نمی‌رسید یا به‌طور کلی آن را تصویب می‌کردند و هر ماه اصلاحیه می‌زدند. در آن زمان در یک قانون بودجه مجلس این اجازه را داد که ۳۰ درصد منابع بودجه عمومی در بخش‌های مختلف امکان جابه‌جا شدن پیدا کنند که تیر خلاصی بود به شفافیت مالی. تسخیرشدگی دستگاه اجرایی به قلب شدن مفهوم بودجه انجامید و شرایط امروز پدید آمد.

◉ عده‌ای می‌گویند ساختار موجود یعنی نظام ارزی چندنرخی یا قیمت‌گذاری دستوری زمینه‌ساز فسادهای موجود شده است. از نظر شما افراد نقشی در فساد ندارند و تنها ساختار موجب این هدررفت گسترده منابع می‌شود؟

من با کسانی که مقصر شرایط فعلی را ارز چندنرخی می‌دانند، موافق نیستم، اما تایید می‌کنم فسادهایی که شاهد هستیم خود محصول ساختار موجود است. ساختاری که چنان تسخیر شده که از درون خودش چنین اعمالی سر می‌زند.

مشکل ارز چندنرخی است؛ مشکل تغییر مفاهیمی است که پس از جنگ آغاز شده است. این حرف هم که می‌گویند قیمت‌گذاری را به بازار بسپاریم تا به‌اصطلاح رانت ایجاد نشود، مهمل است. تنها زمانی ارز واقعا تک‌نرخی می‌شود که بتوان هر تقاضای موجود در بازار را با منابع موجود در بازار تامین کرد.

امروز اگر نرخ دلار ۱۰۰ هزار تومان شود هم عده‌ای هستند که آن را می‌خرند و انبار می‌کنند که این اقدام خود به خود زمینه گرانی را فراهم می‌کند. در حالی که کشور ارز محدودی دارد و باید آن را برای اقدامات ضروری هزینه کند.

◉ بانک مرکزی اقدام به تاسیس صندوق تثبیت ارزی کرده که وظایفش مشابه حساب ذخیره ارزی است. این اقدام موثر خواهد بود؟

پیش از هر چیز کشور نیاز به بودجه ارزی دارد تا مشخص شود منابع در کجا هزینه می‌شوند و با این کار اجازه واردات کالاهای غیرضروری چون چای را که در داخل امکان تولید دارد، ندهیم. در واقع نیاز ضروری به ابزار کنترلی جدی‌تری وجود دارد.

با حضور گروه ممیزی شرکت پایش و ارزیابی انطباق ایران (TUV NORD سابق) رقم خورد؛

تمدید گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت (ISO ۹۰۰۱:۲۰۱۵) و راهنمای مدیریت کیفیت شایستگی و توسعه کارکنان (ISO۱۰۰۱۵:۲۰۱۹)

این دوره از ممیزی مراقبتی دوم نظام مدیریت کیفیت و استاندارد مدیریت شایستگی و توسعه کارکنان به مدت سه روز از تاریخ ۱۱ الی ۱۳ آذرماه ۱۴۰۲ با حضور گروه ممیزی شرکت پایش و ارزیابی انطباق ایران صورت پذیرفت.

به گزارش خبرنگار روابط عمومی، در این دوره از ممیزی فرآیندهای مدیریتی، عملیاتی و پشتیبانی شرکت فولاد خوزستان از منظر الزامات این استاندارد مرجع بین‌المللی مورد ممیزی قرار گرفته و یافته‌های ارزشمندی در جلسه اختتامیه به‌وسیله ممیزان به تیم مدیریتی سازمان ارائه شد. این جلسه به ریاست محمد نیکوکار قائم‌مقام مدیرعامل در حوزه بهره‌برداری و توسعه با حضور معاونان، مدیران و پاسخگویان ممیزی برگزار شد.

امیر موسوی‌زاده سرممیز این دوره از ممیزی، تکرار ارزیابی تامین‌کنندگان، بازنگری قراردادهای فروش، سرمایه‌گذاری در حوزه ایجاد و نگهداری مرکز داده در مدیریت فناوری اطلاعات و ارتباطات، تسلط متولیان فرآیندها به فعالیت‌های مربوط به خود و فرهنگ استقبال از ممیزی‌ها و ارزیابی‌ها را از نقاط مثبت سازمان بر شمرد.

وی همچنین پویایی سند استراتژیک فولاد خوزستان و استفاده از روش‌های نوین در تدوین آن و تعیین اهداف مطابق روش‌های روز دنیا را در کشور کم نظیر خواند. وی فعالیت‌های انجام شده در مدیریت آموزش و توسعه منابع انسانی را الگویی برای سایر سازمان‌ها دانست.

در ادامه محمد نیکوکار با تشکر از گروه ممیزی، برگزارکنندگان و پاسخگویان ممیزی اظهار داشت: کادر مدیریت ارشد سازمان با توجه به تمام جزئیات و جوانب با همکاری و همت بدنه کارشناسی، نسبت به پیگیری یافته‌های ممیزی اهتمام ورزیده و با جدیت این نکات قابل بهبود را به نقاط قوت سازمان تبدیل خواهد نمود.

در پایان محسن شیری بابادی مدیر استراتژی و تضمین کیفیت با تشکر از همه همکاران موثر در برنامه‌ریزی، اجرا و پاسخگویی این ممیزی، فرهنگ متعالی برگزاری رویدادهایی مانند ممیزی و ارزیابی را در سازمان برای تمامی کارکنان افتخار آمیز دانسته و افزود: استفاده از نظرات کارشناسی و تخصصی ممیزان همواره یکی از مبانی تعریف پروژه‌های بهبود در شرکت فولاد خوزستان می باشد.

گفتنی است، در پایان این دوره از ممیزی گواهینامه‌های نظام مدیریت کیفیت (ISO ۹۰۰۱:۲۰۱۵) و راهنمای مدیریت شایستگی و توسعه کارکنان (ISO۱۰۰۱۵:۲۰۱۹) به مدت یک سال تمدید شد.



گفت‌وگو

در گفت‌وگوی صمت با متخصص راهبرد و فناوری‌های برقی‌سازی خودرو مطرح شد

بهره‌وری، در گرو کاهش استفاده‌از خودروهای شخصی



حمل‌ونقل به‌دلیل جایگاه ویژه‌ای که در اقتصاد دارد، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها به‌حساب می‌آید. بنابراین، بهره‌روی در صنعت حمل‌ونقل تاثیر زیادی بر توسعه آن دارد. اما آیا می‌توان یک نسخه واحد را برای هر کشوری پیچید؟ چندی پیش، وزیر صمت بااشاره به اهمیت استفاده از خودروهای برقی گفت: جایگزین شدن خودروهای برقی به‌جای خودروهای بنزینی، استفاده بهینه از انرژی و بهره‌وری در این حوزه را افزایش می‌دهد. این در حالی است که علی میرزایی‌سیسان، متخصص راهبرد و فناوری‌های برقی‌سازی در گفت‌وگو با صمت معتقد است: در حال حاضر شواهد علمی و مستدلی در کشور ارائه نشده است که نشان دهد که ساخت گسترده یا واردات انبوه خودرو برقی در ایران منجر به کارآمدی حمل‌ونقل کشورمان از ۳ منظر مصرف‌کننده، سیستم کلان یا خودروسازی ملی بشود. به‌گفته وی، متاسفانه صنایع خودروسازی و انرژی ایران مانند دیگر بخش‌های صنایع، پیشرفت چندانی در افزایش بهره‌وری در سال‌های اخیر نداشته‌اند. می‌توانیم نیروهای خارجی یا کاهلی خود را مقصر بدانیم! اما کشور چاره‌ای جز ارتقای کیفیت خودروها و عملکرد و مطلوبیت آنها ندارد. این به‌معنای تغییر نگاه‌مان به تولید و توزیع و مصرف انرژی برای حمل‌ونقل پایدار با هدف گسترش تولید محصول مطلوب و توسعه عدالت‌اجتماعی است. شرح کامل این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.



مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

◉ همواره خواندیم و شنیدیم که بهره‌وری در صنایع یکی از مهم‌ترین ارکان پیشرفت است، به‌نظر شما ارجحیت در فرآیند توسعه حمل‌ونقل به‌ویژه صنعت خودورسازی با کاربرد وسیع فناوری است یا بهره‌وری؟

افزایش بهره‌وری برای تحکیم جایگاه جهانی و تقویت شدن در رقابت جهانی، همیشه یک فاکتور مهم برای شرکت‌ها بوده و نیازمند به یک راهبرد منسجم طولانی مدت است. بی‌شک بهره‌وری، صنعت و بخش‌های انرژی را در به حداقل رساندن اتلاف تشویق می‌کند. پیشرفت‌های مختلف فناوری در جهان، کشورها و شرکت‌های بین‌المللی را به ارزیابی مجدد شیوه‌های خود در تولید، مصرف و زنجیره‌های تامین وادار کرده است.

بر این اساس، در صنایع خودروسازی و حمل‌ونقل هم بهره‌وری در مرکز توجه بسیاری از سیاست‌گذاران و صنعتگران قرار گرفته است. امروزه شرکت‌های مشاور برجسته بین‌المللی نظیر مکنزی، بی‌سی‌جی، پی دبلیو سی، کی پی ام جی و... از نیاز به تغییرات متحول‌کننده بازار سخن می‌گویند. در استدلال این شرکت‌ها «بهره‌وری» همیشه نقش محوری داشته است و به یکپارچه‌سازی فناوری تاکید می‌کنند. با این حال، در بعضی مواقع در هیاهوی تغییرات فناوری، تمرکز بر افزایش بهره‌وری گم می‌شود. برای مثال، در کشورهای در حال توسعه، هدف از کاربرد فناوری برقی‌سازی حمل‌ونقل که اصولا بر استفاده پایدار منابع حیاتی بنا نهاده شده است، در میان بحث‌های مربوط به هیجانات امکانات رفاهی داخل خودرو، کمرنگ‌تر می‌شود.

در حالی که فناوری‌های جدید بسیار جذاب هستند و اغلب بهره‌وری را جزو جنبه‌های بنیادی خود معرفی می‌کنند، اما سرمایه‌گذاری‌های راهبردی به افزایش بهره‌وری با اعمال تغییرات تدریجی در طول مدت زمان (هرچند جزئی و موثر) تاکید بیشتری دارد تا معرفی یک فناوری دگرگون‌کننده مانند برقی‌سازی خودرو. به‌عبارت دیگر، تلاش برای افزایش بهره‌وری هیچ‌وقت در یک صنعت پویا متوقف نمی‌شود.

◉ آورده نهایی بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل چیست؟

بهره‌وری در اکوسیستم حمل‌ونقل را می‌توان از طریق ۳ منظر موردنقد قرار داد. اطمینان از حمل‌ونقل مقرون به صرفه از منظر مصرف‌کننده، همسویی حمل‌ونقل با تولید و مصرف انرژی سازگار با محیط‌زیست از منظر سیستم کلان و استفاده از فناوری برای تولید کم هزینه محصولات از منظر خودروسازی. بهره‌وری از منظر خودروسازی برقی، نوآوری‌های تکنولوژیکی و زیرساختی را در بر می‌گیرد و صنعت خودروسازی را به‌سمت اتوماسیون بیشتر و کاهش ضایعات و افزایش تولید پایدار و اهمیت بازیافت سوق می‌دهد. از منظر سیستم، سیستم‌های انرژی بهینه از انرژی‌های تجدیدپذیر بهتر استفاده می‌کنند و انرژی سبزتری با حداقل کردن هدررفت را برای گسترش شبکه‌های شارژ ارائه می‌کنند و در عین حال، ثبات را تضمین می‌کنند. در حوزه برق‌رسانی، هم‌افزایی بین تولید انرژی پاک و شارژ خودروهای برقی، مدیریت تقاضای اوج مصرف را با تمرکز بر بهره‌وری تولید و مصرف ارائه می‌کند.

◉ آیا برای بهره‌وری در صنعت خودرو همیشه نیاز به فناوری خواهیم داشت؟

در صنعت خودروسازی، کارآیی با درآمد، سود و برآورده کردن انتظارات مصرف‌کننده، رابطه مستقیم دارد. توجه به پیشرفت‌های جهانی کمک زیادی به سنجش موفقیت و مشخص کردن مباحثی برای بهبود صنعت داخلی می‌کند. تحولات کشورهایی مانند آلمان، هلند، ژاپن و فرانسه در سطح سیستم (انرژی و حمل‌ونقل) بسیار موفق بوده‌اند. در سال‌های اخیر، چین در تبیین زنجیره تامین کارآمد خودروسازی، شاخص‌ترین کشور جهان بوده، در حالی که سنگاپور در تطبیق کارآمد اکوسیستم حمل‌ونقل دیجیتالی پیشرو و از نظر مصرف‌کننده بسیار کارآ بوده است. BMW به‌عنوان یک خودروساز با اعتقاد به بهره‌وری در بازار جهانی فعالیت می‌کند و از دیجیتالی‌سازی، اتوماسیون و هوش‌مصنوعی به‌عنوان ابزار روزمرگی بهره می‌برد. برای مثال، از فناوری‌های مختلف، هوش‌مصنوعی افزایش کیفیت را همیشه دنبال می‌کند و به کارگران اجازه می‌دهد با استفاده از هوش‌مصنوعی، روی وظایف خود تمرکز بیشتری کنند و کارآیی و قابلیت اطمینان تولید را افزایش دهند. در نتیجه، می‌توان گفت BMW نمونه بارز یک خودروساز موفق است که افزایش بهره‌وری مداوم را بر فناوری ارجح دانسته و در استفاده از ابزار جدید برای افزایش بهره‌وری انعطاف بسیار زیادی نشان داده است. موضوعی که بین همه این مثال‌ها مشترک بوده، تعهد همه این ذی‌نفعان به ایجاد انعطاف‌پذیری و درک تاثیر اقتصادی ـ اجتماعی تغییرات و آماده‌سازی موثر برای دستیابی به اهداف‌شان با محوریت بهینه‌سازی بوده است.

◉ آیا ساخت خودروهای برقی مستلزم ایجاد بهره‌وری در صنعت خودرو است؟

چالش اصلی برای OEMها یعنی شرکت‌هایی که یک قطعه را به‌عنوان محصول اصلی شرکت تولید می‌کند و این محصول به‌عنوان مواد اولیه برای تولید یک محصول دیگر در شرکتی دیگر مورداستفاده قرار می‌گیرد، در حوزه تولید خودروهای برقی حاشیه سود بسیار پایین تولید آنها است. بهره‌وری می‌تواند در پرداختن به این چالش مفید باشد؛ زیرا به‌طورمستقیم با هزینه ارتباط دارد. همکاری نزدیک بین تولیدکنندگان (OEM) و تامین‌کنندگان در کاهش هزینه‌ها بسیار مهم است. «رولاند برگر» باتوجه به افزایش تورم و فشارهای هزینه، به نیاز مداوم به بهبود کارآیی در فرآیندهای تولید اشاره می‌کند. در حال حاضر، حتی در کشورهای پیشرو بسیاری از خودروهای برقی توسط ابزار دستی سرهم می‌شوند، نه ماشین‌ها. مطالعات اخیر شرکت‌هایی مانند «دالرود» و «رولاند برگر» نشان می‌دهد که اتوماسیون، دیجیتالی‌سازی و تولید پیشرفته، استاتیک صنایع خودروسازی را به چالش کشیده است. دالرود و رولاندبرگر اعتقاد دارند که برای دوام آوردن در رقابت جهانی، نوآوری در ابزار و روش‌های بهینه تولید، دسترسی به زنجیره تامین انعطاف‌پذیر و افزایش بهره‌وری بسیار حیاتی هستند. افزایش بهره‌وری در تولید خودرو، مونتاژ سریع‌تر، کاهش زمان تحویل محصول، توزیع خودروهای مقرون به صرفه را تسهیل می‌کند و در نهایت، برای مصرف‌کننده مفید خواهد بود. در واقع، استقبال از راه‌حل‌های اتوماسیون دیجیتال باعث افزایش کارآیی و انعطاف‌پذیری و همسویی چابک با تغییرات بازار می‌شود.

◉ علت کندی تطبیق ایران با فناوری روز جهانی در برقی‌سازی خودروها چیست؟

بحث‌ها درباره عملی بودن گسترش انبوه حمل‌ونقل برقی در حال حاضر ادامه دارد. متاسفانه استدلال‌های مربوط به نرخ بنزین و برق باتوجه به ناکارآمدی‌های تولید تا مصرف در کل اکوسیستم حمل‌ونقل و انرژی ایران، عمق علمی چندانی ندارند. دولت‌ها ممکن است ناکارآمدی صنعت را سرزنش کنند، در حالی که صنعت از ناکارآمدی در سیستم انرژی یا نبود چشم‌انداز شفاف حمل‌ونقل از سوی دولت انتقاد کند؛ اما واقعیت آن است که در ایران، تولید کنونی خودروهای بنزینی ناکارآمد، فاقد اقبال مصرف‌کننده است و مشکلات اقتصادی و اجتماعی را ایجاد کرده است.

با نادیده گرفتن اهمیت بهبود کارآیی حمل‌ونقل سال‌های اخیر در کشورمان، تغییر ناگهانی به‌سمت خودروهای برقی با فرض تولید (یا واردات) و مصرف کارآمدتر در حل مشکلات مربوطه غیرکافی به‌نظر می‌رسد. در کشور برخی نداشتن دسترسی به فناوری روز یا تحریم‌های غرب را باعث کندی تطبیق ایران با فناوری روز جهانی دانسته‌اند،اما حتی اگر ایران به تکنولوژی روز مثل تسلا دسترسی داشت، با این حال، به‌علت راندمان بسیار پایین تولید خود، توانایی ارائه محصول رقابتی با همتایان خود، به‌ویژه چین، در عرصه بین‌الملل را نداشت. با نگاهی به وضعیت تولید کنونی خودروهای بنزینی ناکارآمد در ایران، متوجه می‌شویم که نداشتن بهره‌وری در ایران، چالشی بسیار بزرگ‌تر از دسترسی به فناوری‌های لبه علمی است. از جمله آنها، ناکارآمدی تولید و توزیع و مصرف انرژی در ایران است که یارانه‌های سنگین را نیز بر دوش دولت تحمیل و مشکلات اقتصادی متعددی را ایجاد کرده است.

◉ آیا با برقی‌سازی می‌توان این عقب‌ماندگی را در صنعت خودرو رفع کنیم؟

بعضی از دست‌اندرکاران، تغییر از بنزین به برق را راه‌حل مقطع فعلی می‌دانند،اما واقعیت این است که تا زمانی که سیستم انرژی کشور (از تولید تا مصرف) در راستای افزایش بهره‌وری حرکت نکند، نوع سوخت (فسیلی و غیرفسیلی) تغییری محسوسی در اقتصاد کلان ایجاد نخواهد کرد. در واقع، بحث بر سر نرخ بنزین و برق، ناکارآمدی‌های سیستم انرژی کشور را مخفی نگه داشته است. بنابراین برای رسیدن به پایداری از منظر سیستم تنها از طریق تغییر فناوری (برقی‌سازی) غیرممکن به‌نظر می‌رسد.

◉ به‌عقیده شما اولویت مردم در انتخاب خودروی برقی یا نگهداشت خودروی شخصی (فسیلی) چیست؟

کم‌آلاینده‌تر کردن خودروها یک ابرچالش بزرگ در دنیای خودرو است و همه درباره استفاده از فناوری برای انجام بهتر آن صحبت می‌کنند، اما مالکیت خصوصی بیش از حد خودرو (فسیلی یا برقی) با اصول بهره‌وری کلان در تضاد است. کشورهای پیشرو در برنامه‌ریزی‌های‌شان سعی در کارآمد کردن کل اکوسیستم حمل‌ونقل دارند که خودروهای شخصی برقی فقط قسمتی از این مجموع است.

درست است که خودروهای برقی در غرب و چین در حال رونق هستند و مردم آنها را ارجح‌تر می‌دانند، چون به پاک نگه داشتن محیط‌زیست محلی کمک یا در هزینه سوخت‌شان صرفه‌جویی می‌کنند، اما در ایران به‌دلیل کیفیت پایین حمل‌ونقل برقی یا فاکتورهای اجتماعی، مردم ترجیح می‌دهند خودرو شخصی داشته باشند.

◉ آیا ورود زیاد خودروهای برقی منجر به توسعه حمل‌ونقل در ایران می‌شود؟

در حال حاضر شواهد علمی و مستدلی در کشور ارائه نشده است که نشان دهد که ساخت گسترده یا واردات انبوه خودرو برقی در ایران منجر به کارآمدی حمل‌ونقل کشورمان از ۳ منظر مصرف‌کننده، سیستم کلان یا خودروسازی ملی بشود و گفتمان درباره این موضوع ادامه دارد. اما حتی اگر مطمئن نیستیم که خودرو برقی یا فسیلی برنده اصلی در بازار هدف آینده ایران خواهد شد، تمرکز بر افزایش بهره‌وری خودروها یک سرمایه‌گذاری هوشمندانه است، مانند استفاده عاقلانه از منابع.

در این میان، سرمایه‌گذاری‌های نامشخص بهینه‌سازی به‌منظور بازگشت سرمایه برای خودروسازان داخلی بسیار مهم می‌شود و شرکت‌های خودروساز دوراندیش می‌توانند برای تغییراتی (با محوریت بهره‌وری) هزینه کنند که به پایداری بیزنس آنها در بلندمدت و تحکیم آن در کوتاه‌مدت بینجامد.

در ایران به‌دلیل کیفیت پایین حمل‌ونقل برقی یا فاکتورهای اجتماعی، مردم ترجیح می‌دهند خودرو شخصی داشته باشند

سخن پایانی

بهبود صنعت خودروسازی بدون نگاه کلان‌تر به کارآمدسازی صنایع وابسته نظیر ساخت جاده‌های بهینه و بازیافت خودروهای فرسوده و ارتقای زنجیره تامین ممکن نخواهد بود و رهبری موثر تغییرات با هدف بهبودی مستلزم اقدامات سختگیرانه بودجه‌ای و تغییرات تدریجی برای استلزام افزایش کارآیی آنها است. در مجموع، بهینه کردن مصرف سوخت خودروها برای پایداری جهان و ایران بسیار مهم است و ابداع استراتژی‌های منسجم مطابق با اقلیم ایران که حمل‌ونقل را با انرژی هماهنگ می‌کند، تضمین کارآمدی حمل‌ونقل برای مصرف‌کنندگان است.

در سطح سیستمی، رونق انگیزه‌های اجتماعی ـ اقتصادی برای افزایش بهره‌وری نه‌تنها شامل پیشرفت‌های تکنولوژیکی می‌شود، بلکه نوآوری‌های زیرساختی را نیز در بر می‌گیرد و صنایع خودروسازی و حمل‌ونقل را اتوماتیک‌وار به‌سمت آینده‌ای هوشمندتر و پایدارتر سوق می‌دهد.

یادداشت

تهران در گرداب حرارت



مجید کیاورزمقدم، عضو هیات‌علمی دانشکده جغرافیای دانشگاه تهران

مهم‌ترین اثر زیست‌محیطی در شهرهای متراکم، سکون آلودگی و بروز پررنگ جزیره حرارتی است که خود باعث تشدید آلاینده‌ها می‌شود.

در واقع، جزایر حرارتی در شهرهای بزرگ و متراکم نظیر تهران به‌عنوان عاملی در تشدید آلودگی به‌شمار می‌روند. همان‌گونه که از نام این پدیده پیداست، جزیره حرارتی به پدیده‌ای گفته می‌شود که معمولا در مراکز تراکم شهری شکل می‌گیرد و نسبت به محیط اطراف خود دمای بیشتری دارد.

در واقع، جزیره حرارتی پدیده‌ای نسبی است، یعنی به‌نسبت محیط پیرامونی سنجیده می‌شود. یکی از دلایل ایجاد جزایر حرارتی، سطوح نفوذناپذیر شهری است. معمولا تراکم‌های شهری با هر نوع کاربری از جنس مواد غیرقابل‌نفوذ است و از آنجایی که پوسته شهر با مواد نفوذناپذیر پوشیده شده است، همین امر موجب جذب اشعه خورشید و انعکاس آن در طول موج گرما می‌شود.

ماده تشکیل‌دهنده سازه‌های شهری، قدرت جذب رطوبت ندارند و از طرفی، با انعکاس نورخورشید منجر به افزایش دما در شهر می‌شوند. در واقع، طول موج کوتاه خورشید توسط پوسته شهر جذب و به‌صورت طول موج بلند که همان انرژی گرمایی است، منعکس می‌شود. در شهرهایی که فضای سبز بیشتری دارند یا استاندارد سرانه فضای سبز آنها رعایت شده است، به‌طورطبیعی جزیره حرارتی کمرنگ‌تری دارند، چراکه سطوح نفوذناپذیر این شهرها کمتر است و وجود فضای سبز در گام نخست، باعث تلطیف و تصفیه هوا و جذب آب و تعدیل دما می‌شود.

بی‌شک در شهرهایی که سرانه استاندارد فضای سبز رعایت نمی‌شود، میزان جزیره حرارتی بیشتر است و این جزایر نمود بارزتری دارند. چندی پیش، در پروژه‌ای به پایش جزایر حرارتی شهر تهران پرداختیم و در نهایت، به این نتیجه رسیدیم که بروز جزایر حرارتی، رابطه مستقیمی با تغییر کاربری‌ها و تراکم شهری دارد. در واقع، هرچقدر معابر و ساختمان‌ها بیشتر باشد، جزایر حرارتی با شدت و میزان بیشتری در شهر به‌وجود می‌آیند. در پژوهش گفته‌شده به این نتیجه رسیدیم که اگر تغییر کاربری و تراکم در شهر تهران با همین میزان پیش برود، جزایر حرارتی شدت بی‌سابقه‌ای پیدا خواهند کرد.

انسان و دیگر موجودات دارای میزانی آسایش دمایی هستند، یعنی تنها در یک بازه دمایی مشخص آسایش دارند و به‌راحتی می‌توانند زیست کنند، اما با تسلط جزیره حرارتی بر فراز شهرها، این دما از بین می‌رود و افزایش پیدا می‌کند. در نتیجه، وجود جزایر حرارتی در شهرهای متراکم، موجب اخلال در آسایش شهروندان می‌شود. بنابراین، افزایش دما در معابر که خارج از حد توان انسان است، نخستین تاثیر جزایر حرارتی است. همچنین، جزایر حرارتی منجر به بروز بیماری‌ها؛ چه برای انسان و چه برای حیوانات می‌شوند. گفتنی است، ازدیاد فعالیت‌های خودرویی و کارخانه‌ای در شهرهای بزرگی نظیر تهران یک معضل بزرگ است که انتشار آلاینده‌های حاصل از این فعالیت‌ها در کنار جزایر حرارتی، تاثیر مخرب آلاینده‌ها را بیشتر و بیشتر می‌کند. در واقع، جزایر حرارتی اثر منفی آلاینده‌ها را تشدید می‌کند.

راهکارهایی از سوی فناوران به‌منظور تغییر جنس کاربری‌های شهری در نظر گرفته شده است. برای مثال، استفاده از مواد نفوذپذیر یا موادی که جاذب نور خورشید نیستند، کمک‌کننده است.

در کل، با استفاده از موادی که انعکاس نور خورشید را بیشتر و جذب را کمتر کند، جزایر حرارتی کمتری در شهر شاهد خواهیم بود یا در مثال دیگر، استفاده از رنگ‌های روشن در کاربری‌ها که قابلیت انعکاس با تولید گرمای کمتری به‌همراه دارد، مفید و موثر است. اما مدیریت تراکم شهری تاثیر مهم‌تری در کاهش آلاینده‌ها خواهد داشت.

در بحث مدیریت تراکم شهری و سیاست‌های شهرنشینی، باید تغییرات بنیادی به‌وجود بیاید. در واقع، فرآیندهای سیاسی و تصمیم‌گیری است که سبب به‌وجود آمدن این حد از تراکم در شهرهای بزرگ کشور شده است. عامل ایجاد جزایر حرارتی در شهرها حاصل اعمال و کارهای فعالانی است که از تراکم‌فروشی‌ها درآمد زیادی دارند. بی‌شک، مافیایی که در پس این جریان قرار دارد، دلیل اصلی عدم‌شهرسازی استاندارد در کشور شده است. تا زمانی که تقاضا برای مسکن زیاد باشد، تراکم روزبه‌روز بیشتر و بیشتر می‌شود و در این شرایط، آینده محیط‌زیست شهری به‌تدریج تاریک‌تر خواهد شد.

تعداد بالای پروژه‌های عمرانی در حوزه ساخت معابر برای خودروها حاکی از آن است که بیشتر شهرهای کشور برای خودروها ساخته می‌شوند، نه انسان‌ها؛ چراکه در این پروژه‌ها، تردد خودروها به‌نسبت سلامت شهروندان اهمیت بیشتری دارد و در تمامی آنها، از مواد نفوذناپذیر استفاده می‌شود. هرچقدر زیرساخت‌ها و امکانات برای خودرو و تردد خودروها بیشتر باشد، به‌طبع میزان تردد هم بیشتر خواهد شد. طبق آمار در سال ۶۰ نزدیک به ۳برابر معابر، خودرو وجود داشت، اما امروز این عدد به ۱۰برابر رسیده و ساخت متوالی معابر شهری نظیر تونل‌ها یا پارکینگ‌های طبقاتی، خود دلیل دیگری بر افزایش میزان خودرو است. در کل، تصمیم‌گیرها و برنامه‌ریزهای مدیریتی نباید اجازه بدهند که شهرها تبدیل به مکانی شوند که همه از روستاها به آنجا مهاجرت کنند.

روی خط خبر

پای مرغداران به بازار سیاه باز شد

رئیس اتحادیه مرغداران مرغ تخمگذار خراسان رضوی گفت: تولیدکنندگان مرغ با کمبود کنجاله سویا رو به رو بوده و به اجبار آن را در بازار سیاه بالاتر از نرخ مصوب خریداری می‌کنند.

سید حسین موسوی‌نژاد در گفت‌وگو با ایسنا، در خصوص وضعیت تولید تخم‌مرغ در استان اظهار کرد: در خراسان رضوی روزانه ۴۵۰ تن تخم‌مرغ تولید می‌شود که مصرف روزانه ۲۰۰ تن است و روزی ۲۵۰ تن مازاد بر نیاز استان تولید تخم‌مرغ داریم. این رقم در چند سال گذشته ثابت بوده و تغییری نکرده است.

وی افزود: خراسان رضوی دومین استان تولیدکننده تخم‌مرغ در کشور بوده و در سالیان گذشته نیز منبع تامین تخم‌مرغ برای برخی از استان‌ها از جمله خراسان‌جنوبی، کرمان، استان‌های شمالی و تهران بوده است.

کاهش ۲۶ رصدی سهم خراسان رضوی از صادرات تخم‌مرغ کشور

رئیس اتحادیه مرغداران مرغ تخمگذار استان با اشاره به اینکه خراسان رضوی رتبه اول صادرات تخم‌مرغ کشور را در اختیار دارد، افزود: در پنج سال گذشته بیش از ۶۰ درصد سهم صادرات تخم‌مرغ کشور متعلق به خراسان رضوی بوده که این رقم درحال‌حاضر به دلیل برخی سیاست‌های اشتباه در سطح کشور و عدم‌نظارت بر این سیاست‌ها توسط وزارت جهاد کشاورزی، به ۳۴ درصد کاهش یافته است. امیدواریم جهت جلوگیری از تضییع حقوق مردم، حمایت‌های لازم از جانب مسئولان مربوطه صورت گیرد.

موسوی نژاد در خصوص نرخ مصوب تخم‌مرغ عنوان کرد: آخرین بروزرسانی نرخ به حدود اردیبهشت ماه امسال برمی‌گردد که نرخ تخم‌مرغ درب واحدهای تولیدی به ۴۷ هزار و ۳۰۰ تومان و برای مصرف‌کننده به ۵۶ هزار تومان افزایش پیدا کرد. به‌طور کلی در زمان ایجاد چنین تغییراتی توسط دولت، تعهد کردیم مادامی که نرخ نهاده‌ها و هزینه تمام شده تولید تخم‌مرغ افزایش پیدا نکند، تخم‌مرغ را با همین نرخ عرضه کنیم و در مقابل دولت نیز وعده‌ای مبنی بر عدم افزایش نرخ نهاده‌ها به تولیدکنندگان داد که خلاف آن، نهاده‌ها و هزینه‌های تولید افزایش یافت، به نحوی که نرخ هزینه حمل‌ونقل نیز ۲۵ درصد افزایش پیدا کرد.

رئیس اتحادیه مرغداران مرغ تخم‌گذار استان با بیان اینکه از دولت درخواست کردیم که یک جلسه کارشناسی برای بروزرسانی نرخ تخم‌مرغ برگزار کند، اضافه کرد: هیچ مرغدار و تولیدکننده تخم‌مرغی به دنبال اجحاف در حق مردم و مصرف‌کننده نیست، اما دوام تولید تخم‌مرغ در گرو داشتن حداقل منافع برای مرغدار است، زیرا اگر مرغ تخمگذار جوجه‌ریزی نکند، تولید کاهش پیدا خواهد کرد. تولید تخم‌مرغ همچون مرغ گوشتی نیست که طی ۴۵ روز محصول سرسفره مردم باشد، مرغ تخم‌گذار ۶ تا ۸ ماه زمان می‌برد تا بخواهد تخم‌گذاری کند.

موسوی نژاد خاطرنشان کرد: بر اساس برآوردهای انجام شده که به سیستم دولتی ارائه داده شد، نرخ تمام شده هرکیلوگرم از این محصول درب واحدهای تولیدی بر اساس نرخ تمام شده و افزایش نرخ نهاده‌های تولید باید به بیش از ۵۴ هزار تومان برسد.

وی با اشاره به کمبود کنجاله سویا در بازار افزود: دولت نرخ کنجاله سویا را به ۳۰۰۰ تومان افزایش داد که حتی این نهاده در بازار موجود نیست و مرغداران با کمبود کنجاله سویا مواجه هستند و به اجبار برای تهیه آن به بازار سیاه مراجعه کرده و با نرخ بالاتر از نرخ مصوب آن را خریداری می‌کنند. امیدوارم برای تامین کنجاله سویا اقدامات لازم انجام شود و وزارت جهاد کشاورزی اختیارات مسئولان استانی را افزایش دهد و تمام تصمیم‌گیری‌ها تنها در تهران انجام نشود.

کشت گندم در سیستان و بلوچستان از مرز ۳۰ هزار هکتار گذشت

رئیس سازمان جهاد کشاورزی سیستان و بلوچستان گفت: بیش از ۳۰ هزار هکتار از زمین‌های کشاورزی این استان از ابتدای فصل کشت پاییزه تاکنون به کشت این محصول استراتژیک اختصاص یافت.

سید محمدرضا سیدحسینی در گفت‌وگو با ایرنا ارقام گندم شاخص توصیه شده به کشاورزان را «سارنگ، سیروان، چمران ۲، مهرگان، سحر و تیرگان» در مناطق مختلف سیستان و بلوچستان جهت کشت پاییزه ذکر کرد. وی با اشاره به اهمیت کشت قراردادی افزود: تاکنون حدود ۱۰ هزار هکتار از گندمزارهای سیستان و بلوچستان زیر پوشش کشت قراردادی قرار گرفته که نسبت به سطح تعهد این سازمان به وزارت جهاد کشاورزی در رتبه دوم کشوری قرار گرفته‌ایم.

رئیس سازمان جهاد کشاورزی سیستان و بلوچستان گفت: تاکنون فصل کشت چهار هزار و ۲۰۰ تن بذر گواهی شده، مادری و اصلاح شده در اختیار کشاورزان قرار گرفته است. وی تصریح کرد: امسال با هدف افزایش عملکرد با تامین به موقع بذور گندم اصلاح شده با مشارکت کشاورزان ضریب نفوذ بذور به ۵۰ درصد رسید. حسینی خاطر نشان کرد: در سال زراعی گذشته ۳۲ هزار هکتار گندم در استان سیستان و بلوچستان کشت شده بود. وی ادامه داد: این در حالی است که خراسان رضوی جزو استان‌هایی است که بیشترین بعد مسافت را با بنادر جنوبی و بنادر اصلی واردات نهاده دارد، یعنی استان ما بیش از میانگین کشوری هزینه حمل پرداخت می‌کند و از طرفی کنجاله سویا نزدیک به ۳۰۰۰ تومان بوده و مکمل‌های دارویی از تالار یک ارزی به تالار ۲ ارزی افزایش پیدا کرد.

چوبکاران از چوب‌بران عقب ماندند

صنایع مازندران تشنه چوب

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

قرار است طی بازه زمانی شش‌ساله ۵۰۰ هزار هکتار از عرصه‌های زراعی و مستثنائات اشخاص و اراضی در کشور به زیر کشت زراعت چوب رود و عملکرد مازندران با دو اداره کل عریض و طویل منابع طبیعی در استان هنوز به ۳۰۰ هکتار ناقابل نرسیده است. چوب‌کاری و زراعت چوب در مازندران نسبت به چوب‌بری و قاچاق عقب است و باید برنامه ویژه‌ای برای شتاب بخشی به این طرح تدوین شود. در حالی اجرای نصف و نیمه ۱۰۷ هکتار از زراعت چوب در منطقه زاغمرز را بوق و کرنا کرده و از کسب عنوان سوم در اجرای طرح زراعت چوب در کشور خبر می‌دهد که باید به حال چوب کاری در شمال و کشور تاسف خورد.



عکس: آیدا فریدی

با آنکه برای اجرای این پروژه اعتبارات فنی و پشتیبانی و تسهیلات دولتی در نظر گرفته شده است، اما استقبال برای زراعت چوب در مازندران قابل قبول نیست و درخت‌ها روی کاغذ می‌رویند تا باغات و اراضی. درحال‌حاضر زراعت چوب به صورت لکه‌ای و محدود در عرصه‌های مختلف استان مازندران در دست اجراست و گونه اکالیپتوس برای اجرای این طرح مشتریان خاص خود را دارد. منطقه زاغمرز از جمله مناطقی است که زراعت چوب در آن اجرا می‌شود و طرح سطح ۷ هکتاری زراعت چوب در منطقه ساحلی با گونه اکالیپتوس در دست اجراست.

بوق و کرنای منابع طبیعی برای یک وجب زراعت چوب

کمیل قلی‌نژاد، رئیس اداره منابع طبیعی گلوگاه با بیان اینکه ۱۰۷ هکتار از اراضی ساحلی شهرستان به زیر کشت زراعت چوب رفته است، افزود: در این طرح ۷۱ هکتار سه‌ساله، ۲۴ هکتار دوساله و ۱۲ هکتار یک ساله به بار می‌نشیند

وی در گفت‌وگو با مهر با اشاره به مزایای طرح زراعت چوب ادامه داد: کاشت گونه‌های سریع‌الرشد مانند صنوبر در دستور کار قرار دارد و حفاظت و صیانت از جنگل‌ها، کاهش فشار بی‌رویه به عرصه‌های جنگلی برای تامین چوب و افزایش کارکردهای غیرچوبی از جمله مزایای آن است.

در حالی منابع طبیعی مازندران - ساری مدعی است جزو سه استان برتر در زمینه زراعت چوب شناخته شده است که این پروژه با توجه به قابلیت‌های مازندران روند مطلوبی ندارد و شدت تخریب و تجاوز به عرصه‌های جنگلی و قاچاق چوب، تیشه به ریشه طبیعت و درختان هیرکانی زده است.

تخریب و تجاوز به عرصه‌های جنگلی

تنگ شدن عرصه‌های منابع طبیعی و جنگل در پی قاچاق بی‌رویه چوب، تغییر کاربری مزارع و اراضی کشاورزی ضرورت توجه بیشتر به زراعت چوب را در استان‌های شمالی و مازندران الزامی می‌سازد.

از عرصه‌های ۱۰۷ هکتاری زراعت چوب در گلوگاه به مرکز استان برویم، به دو هکتار از عرصه زیر پوشش زراعت چوب در دارابکلای میاندرود می‌رسیم که سه هزار نهال در آن غرس شد و قرار است سه‌ساله به بار نشیند. پروژه زراعت چوب پروژه با مشارکت مردم و استفاده بهینه از اراضی در مناطق مختلف کشور در دست اجراست و اداره کل منابع طبیعی مازندران - ساری تنها با ۱۰۷ هکتار مدعی کسب رتبه‌های برتر در کشور در این بخش است.

هرچند نباید از اجرای زراعت چوب در اراضی قانونی اشخاص در حاشیه رودخانه کلارود بابل عبور کرد. علی حسینی، کارشناس ارشد کشاورزی درباره مزیت‌های زراعت چوب می‌گوید: برخورداری از سازگاری اکولوژیکی فراوان، تولید چوب زیاد، بهره‌برداری‌های کوتاه‌مدت و استفاده در صنایع مانند خمیر کاغذ روکش‌گیری، مصارف دارویی، زینتی، تولید روغن‌های فرار و تجاری از جمله مزیت‌ها است.

اکالیپتوس بیشتر طرفدار دارد

وی درباره اقبال زارعان برای بهره گیری از گونه اکالیپتوس در زراعت چوب اظهار کرد: اکالیپتوس‌ها با توجه به مقاومت نسبی به شوری و تا حدی خشکی محیط می‌توانند یکی از بهترین گزینه‌ها برای زراعت چوب در مناطق ساحلی کشور باشند.

وی ادامه داد: از این درختان به عنوان بادشکن نیز استفاده می‌شود و در تثبیت آب و هوا، خاک و همچنین حاصلخیزی خاک و رونق محصولات کشاورزی ما بسیار موثر است.

> اکالیپتوس‌ها با توجه به مقاومت نسبی به شوری و تا حدی خشکی محیط می‌توانند یکی از بهترین گزینه‌ها برای زراعت چوب در مناطق ساحلی کشور باشند

حسینی با بیان اینکه طرح مردمی کاشت یک میلیارد درخت که از سال قبل کلید خورد، می‌تواند ظرفیت خوبی برای توسعه زراعت چوب در استان‌های شمالی باشد، افزود: اجرای این طرح می‌تواند عقب‌ماندگی تاریخی مازندران در زراعت چوب را کاهش دهد.

در سطح کشور ۹۲۲ هزار هکتار از اراضی کشور برای کشت زراعت چوب مستعد شناخته شده است و وجود کارخانه‌های صنایع چوبی از جمله چوب و کاغذ و رتبه برتر مازندران در صنایع سلولزی، نیاز به زراعت چوب را در استان ضروری می‌سازد.

درحال‌حاضر صنایع مازندران برای تامین مواد اولیه و چوب، چشم به‌دست زارعان چوب در استان‌های دیگر از جمله اردبیل دوخته‌اند. در حوزه منابع طبیعی مازندران - نوشهر نیز تا سال قبل ۱۳۰ هکتار از مزارع مردم به زیر کشت زراعت چوب رفته بود و این طرح با حمایت و استقبال مردم در مزارع اجرا شده است.

توزیع ۲۰۰ هزار اصله نهال

مهرداد خزایی مدیرکل منابع طبیعی مازندران - نوشهر در گفت‌وگو با مهر با اشاره به اینکه بیش از ۲۰۰ هزار اصله نهال صنوبر و اکالیپتوس برای زراعت چوب در نظر گرفته شده است، افزود: در عرصه‌های مختلفی با مردم برای اجرای این طرح به تفاهم رسیدیم. وی صنوبر را از جمله گونه‌های استفاده شده در طرح زراعت چوب برشمرد و گفت: بخشی از نهال مورد نیاز این طرح در قالب طرح مردمی کاشت درخت تامین و توزیع می‌شود.

خزایی از متقاضیان برای دریافت تسهیلات نهال رایگان می‌توانند با مراجعه به اداره کل منابع طبیعی نوشهر و ادارات منابع طبیعی شهرستان محل سکونت خود تقاضای مشارکت در طرح زراعت چوب را بدهند و کارشناسان پس از بازدید عرصه و تایید نسبت به انعقاد تفاهمنامه اقدام خواهند کرد.

در غرب مازندران در مناطق و اراضی اشخاص در نوشهر، کرکاس عباس‌آباد و... عرصه‌هایی برای اجرای طرح زراعت چوب تخصیص داده شده است.

صدور مجوز تاسیس شهرک صنعتی غیردولتی

چندی پیش مدیرعامل شرکت صنایع چوب و کاغذ مازندران از تولید بیش از ۴۸هزار تن کاغذ در امسال، اخذ مجوز مجوز تاسیس شهرک صنعتی غیردولتی نوشت‌افزار، عرضه کاغذ مازندران در فرابورس و اخذ مجوز مجوز تاسیس شهرک صنعتی غیردولتی نوشت‌افزار خبر داد.

به گزارش فارس، امید نیک‌نژاد با اشاره به اینکه تولید ۴۰ هزار تن کاغذ در ۱۴۰۱ و تولید ۵۰ هزار تنی در سال ۱۴۰۲ را در برنامه داشتیم که بیش از آن محقق شد، اظهار کرد: کتاب‌های ۱۴ میلیون دانش‌آموز با کاغذ ایرانی تولید شد.

وی با بیان اینکه تاکنون ۴۸ هزار و ۵۰۰ تن انواع کاغذ در این مجموعه با وجود محدودیت مصرف برق که ۱۸ هزار و ۵۰۰ تن از تولیدات ما کم کرد و دیگری عمل به بخشنامه منع تحویل چوب در روزهای تولید و توزیع بود، انجام شد، گفت: تا امروز ۲۱هزار تن کاغذ چاپ و تحریر تولید شد.

نیک‌نژاد از عقد قرارداد با آموزش و پرورش برای تامین کتاب درسی دانش آموزان باوجود نیاز ۳۵ هزار تنی کاغذ خبر داد و افزود: طبق این قرارداد تولید ۱۰۰ درصد کتلب درسی بر عهده این کارخانه قرار گرفت که ارزش ریالی این قرارداد هزار و ۲۵۰ میلیارد تومان است و برای اقتصاد استان و مجموعه بسیار راهگشا خواهد بود.

مدیرعامل شرکت صنایع چوب و کاغذ مازندران گفت: همچنین با پیگیری‌های انجام‌شده مجوز تاسیس شهرک صنعتی غیردولتی با اولویت صنایع سلولزی اخذ شد؛ که ۵۰ واحد کوچک صنعتی با تعداد هزار اشتغال ایجاد خواهد شد این شهرک تخصصی نوشت افزار برای کشور ظرفیتی عظیم خواهد بود.

وی با اشاره به فروش اینترنتی کاغذ ایرانی با یک سوم قیمت، بیان کرد: در آذر ماه جاری به‌عنوان سهامی عام به تالار دوم بورس و فرابورس با نماد «چکام» در تالار فرابورس عرضه سهام خواهد داشت که می‌تواند بخشی از مشکلات نقدینگی ما را حل خواهد کرد.

نیک‌نژاد ادامه داد: تا هفته آینده برای نخستین بار بخشی از محصولات کاغذ صنعتی یا کاغذ فلوتینگ خودمان را عرضه خواهیم کرد، همچنین بیش از هزار و ۵۰۰ تن کاغذ تا به امروز تحویل ناشران فرهنگ و ارشاد شد و آمادگی در اختیار قرار دادن ۳ هزار و ۵۰۰ تم کاغذ دیگر را به آموزش و پرورش داریم.

جذب ۶۵ نیروی جدید متخصص

مدیرعامل شرکت صنایع چوب و کاغذ مازندران با بیان اینکه در طی ۲۲ ماهه گذشته یک روز حقوق عقب افتاده نداشتیم، بیان کرد: نه تنها تعدیل نیرو نداشتیم بلکه در سال گذشته اقدام به جذب ۶۰ نیروی متخصص کردیم، ۱۵ مهر ماه جاری نیز برگزاری آزمون ثبت‌نامی چوب و کاغذ با هدف جذب ۶۵ نیروی متخصص جدید را در برنامه داریم. وی یادآور شد: در راستای حفاظت و صیانت از جنگل که وظیفه ذاتی ماست با توجه به اینکه طرح بهره‌برداری از جنگل از سال ۱۳۹۶ ممنوع اعلام شده است، ۱۵۵ هزار هکتار از اراضی جنگلی مازندران را با ۳۶۰ نیرو و ۶۵ میلیارد تومان اعتبار در حال صیانت و حفاظت داریم.

نیک‌نژاد همچنین عنوان کرد: دانشگاه جامع علمی و کابردی شرکت چوب و کاغذ با ۶۵۰ دانشجو در ماه گذشته موفق شد که مجوز وزارت علوم را کسب کند و جذب دانشجویان خارجی را در برنامه دارد، تا مرادوات بین کشورهایی که زمینه صادرات کاغذ وجود دارد انجام شود.

مدیرعامل شرکت صنایع چوب و کاغذ مازندران از پرداخت بدهکاری ۸۶ میلیارد تومان مالیاتی که از گذشته وجود داشت و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در بحث صنعت و زیست محیطی خبر داد.

وی تاکید کرد: در چوب و کاغذ مازندران از سال‌های گذشته تاکنون همواره حساسیت‌هایی وجود داشت در مقابل مافیای کاغذ ایستاده‌ایم و نه تنها باج نخواهیم داد بلکه با هدف عمل به منویات رهبر معظم انقلاب به برنامه تولید ۸۵هزار تن تولید کاغذ چاپ و تحریر در سال که دور از ذهن نیست، خواهیم رسید.

نیک‌نژاد در بخش دوم این جلسه در پاسخ به سوال فارس مبنی بر اینکه تکلیف بدهی سازمان جنگل‌ها به شرکت چه شد؟ یادآور شد: بحث بدهی ۳۰۳ هزار متر مکعب بدهی سازمان جنگل‌ها به ما همچنان باقیست، طرف مقابل پرداخت معادل ریالی سال ۱۳۹۶ را پذیرفته است که برای ما قابل هضم نیست، در این راستا اقدام قضایی را نمی‌پسندیم چرا که خودمان حافظ جنگل‌ها هستیم بحث‌مان این است که اجازه بدهند از درختان شکسته‌ای که در جنگل‌های استان وجود دارند، استفاده کنیم و چیز دیگری نمی‌خواهیم.

مزایده ۵۳۱ میلیارد تومان کالای انبارهای اموال تملیکی هرمزگان

رئیس‌کل دادگستری استان هرمزگان از برگزاری مزایده فروش ۱۱۸ ردیف کالای موجود در انبارهای اموال تملیکی این استان به ارزش پایه ۵۳۱ میلیارد تومان خبر داد.

به گزارش تسنیم از بندرعباس، مجتبی قهرمانی، رئیس کل دادگستری استان هرمزگان گفت: با توجه به تأکیدات ریاست قوه قضاییه در خصوص لزوم نظارت مستمر مسئولان قضایی بر وضعیت انبارهای بنادر و گمرکات و سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی، در نتیجه تمهیدات اتخاذ شده در جریان بازدیدهای مسئولان قضایی استان از این انبارها با همکاری مسئولان اجرایی، مزایده فروش بخش قابل توجهی از کالاهای متروکه و دپو شده طی هفته جاری برگزار خواهد شد.

قهرمانی در ادامه افزود: کالاهای ارائه شده در این مزایده شامل ۱۱۸ ردیف از جمله تعدادی خودروی سواری، ماشین‌آلات راهسازی و معدنی و اتوبوس با ارزش پایه ۵۳۱ میلیارد تومان است.

رئیس کل دادگستری هرمزگان تصریح کرد: خوشبختانه در نتیجه تاکیدات رؤسای قوای مجریه و قضاییه و در نتیجه برنامه‌های انجام شده پس از بازدید ریاست قوه قضاییه از بندر شهید رجایی و انبارهای اموال تملیکی استان هرمزگان، بین سازمان‌ها و اداره‌های مختلف تقسیم کار انجام شد و هر کدام این ادارها و نهادها متناسب با مصوبات و دستورات ایشان وظایفی را بر عهده گرفته‌اند.

وی خاطرنشان کرد: در نتیجه تعامل خوب استانداری هرمزگان با دستگاه قضایی استان و در نتیجه تلاش مسئولان و کارکنان سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی طی دو سال اخیر، فرآیند انتقال و تعیین تکلیف کالاها سرعت خوبی داشته و بر این اساس امیدواریم در ماه‌های آینده همه کالاهای متروکه از بنادر و گمرکات استان تخلیه شده و جریان ورود و خروج کالا در این بنادر تسریع شود.

گفتنی است، مزایده شماره ۵۸۶ جهت فروش ۱۱۸ ردیف کالای موجود در انبارهای اموال تملیکی استان هرمزگان از روز ۲۳ آذرماه لغایت ۲۹ آذر ۱۴۰۲ به مدت یک هفته برگزار می‌شود و اشخاص حقیقی و حقوقی برای بازدید از کالاهای موضوع این مزایده می‌توانند به اداره‌کل اموال تملیکی استان مراجعه کنند و پس از دریافت نامه، کالا یا کالاهای مدنظر خود را از نزدیک ببینند.

همچنین ثبت قیمت‌های پیشنهادی صرفا از طریق سامانه الکترونیک دولت به آدرس اینترنتی eauc.setadiran.ir انجام می‌شود و همه شرکت‌کنندگان در مزایده می‌توانند با مراجعه به آدرس اینترنتی مذکور و با استفاده از امضای الکترونیک نسبت به ثبت پیشنهاد اقدام کنند.

داشتن کد ملی برای اشخاص حقیقی و کد اقتصادی برای اشخاص حقوقی به همراه شماره حساب قابل استفاده از طریق اینترنت جهت استفاده متقاضیان شرکت در مزایده، الزامی بوده و بازدید از کالاهای مطرح شده، همه‌روزه از ساعت ۸ صبح تا ۱۴ امکان‌پذیر است.





عکس‌ها: صمت

زنجیره‌ای ماشینی به‌نام حمل‌ونقل

آیدا فریدی: نسبت ما ساکنان شهرهای قرن بیست‌ویک با ابزارهای حمل‌ونقل تنها محدود به شبکه تجاری و جاده‌ها نیست. ما در زیست روزمره‌مان هر روز با شکل متنوعی از حمل‌ونقل مواجهیم؛ وسایلی که هر روز ما را از نقطه‌ای به نقطه دیگر می‌برند. مسیرهای منتهی به بازار، محل کار، خانه، مدرسه، پارک‌ها و میدان‌ها و شهرهای دیگر و گاهی زادگاه‌مان. ابزارهای حمل‌ونقل دریایی، زمینی، هوایی و... در بسترهایی از آب، خاک و هوا ما را به مقصد هدایت می‌کنند. بخشی از موضوع این شماره صمت مربوط به زیرساخت جاده است. شاید برای آنها که تاکنون دقیق به مسئله حمل‌ونقل نگاه نکرده‌اند، این موضوع تنها نوعی خدمت است که مدیران شهری به ساکنان شهرها و روستاها بدهکارند، اما در نگاه دقیق‌تر و موشکافانه‌تر به تمامی اضلاع آن نه‌تنها یک شبکه ارتباطی و حیاتی بلکه جریانی اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و البته اقتصادی هویدا می‌شود که اساس آن انسان‌هایی هستند که در دل آن مجاری ارتباطی در جریانند. انسان‌هایی که فاتحان اصلی جاده‌ها محسوب می‌شوند؛ آنها که در مسیرهای شهری و معابر و خیابان‌ها ماشین را در فضایی که حیطه عمومی است بخشی از حوزه خصوصی خود تعبیر می‌کنند و با به دست آوردن مالکیت ماشین به‌دنبال به دست آوردن نوعی فضای شخصی در فضای عمومی هستند. ازدیاد ماشین‌ها در معابر و خیابان‌ها انقلابی ماشینی به راه انداخت که نتیجه آن ترافیک‌های طولانی، آلودگی هوا و مصرف بی‌منطق انرژی و سوخت است.











چهارشنبه
۲۲ آذر ۱۴۰۲- ۲۹ جمادی‌الاول ۱۴۴۵ - ۱۳ دسامبر ۲۰۲۳- شماره ۲۴۶۸-پیاپی ۳۷۸۶

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

مدیرمسئول: عاطفه خسروی

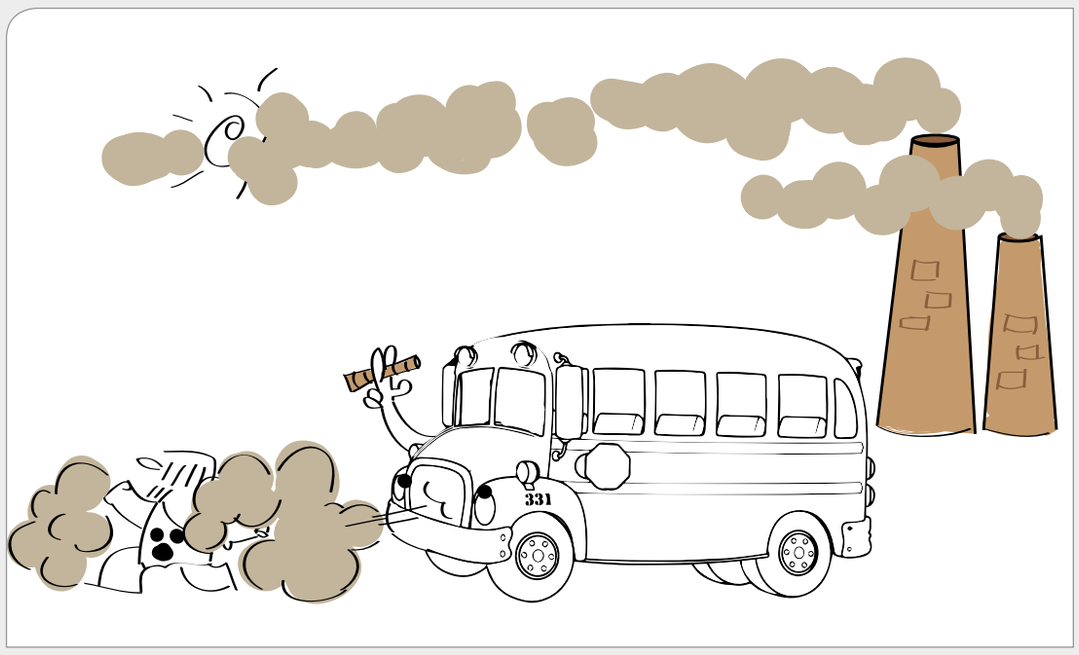
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۰۳۵۱۰۰۹۴۲
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir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

www.smtnews.ir
telegram.me/smtnews
info@smtnews.ir
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

قصه کفش و راه

بابک بهاری- منتقد عکس:
کفش بر پای و راه می‌رویم یاد یاران را تماشا می‌رویم تلنباری، انبوهی‌یت و در ادامه منکوبیت و سپس بی‌حسی در فرد در برابر اشیا نکته قابل توجه آثار پیش روست. جهان تولیدات انبوه، پسماندها، تلفات و تاثیرات تخریبی آن بر محیط‌زیست و سرگردانی اینکه چه باید کرد، همه به این می‌ماند که: آیا می‌شود اسب سرخورده بر زمین یخ بسته با شیب نود درجه را با کشیدن افسارش نگه داشت؟



نقد: فرید صلاحی
عکاس امیر عربشاهی

رنگی، کادر افقی، پسربچه‌ای و انبوهی جعبه‌های پلاستیکی میوه و ... ، پس زمینه انبوهی از ساختمان‌ها.

تصویری قدرتمند از عادت‌های مضحک و مخرب انسان‌ها، عشق به تلمبار کردن!

در انباری خونه‌های ما پر از قابلمه و ظرف‌هایی هست که سالی یکبار هم از آن استفاده نمی‌کنیم. کمدهای ما پر از لباس‌هایی است که هنوز فرم اولیه نو بودن را دارند و باز لباس می‌خریم! کابینت‌ها پر از ظرف‌های گلدار و کریستال و فلزی است و باز...!

حجمه سنگینی از سرمایه‌های ما صرف خرید خانه‌هایی شد که اگر در یک اقتصاد سالم و برنامه‌ریزی شده بودیم، آن سرمایه در چرخه تولید قرار می‌گرفت اینک تعداد تولیدکنندگان بیشتر و نیاز به واردات مرتفع می‌شد! اما نشد. این‌ها مالکان متر متر خانه‌هایی هستند که بالای میلیارد، ارزش دارند اما نه کسی اراده فروش آن را دارد نه توان خرید و حتی توان اجاره‌بهای آن.

این محصول سوء مدیریت در زمینه‌های اقتصادی است و همه سرمایه‌داران دروغین هستند و هنوز این غده سرطانی در پیکره و هستی جامعه ما زندگی می‌کند. پارادوکس و شیرازه این عکس در دستان کودکی است که صندوق‌های پلاستیکی را جمع‌آوری می‌کند و شاید افقی که در بک‌گراند این عکس هست ذهنیتی خیالی جلوه می‌کند برای آن روزی که یک مترمربع این صندوق‌ها، آهسته آهسته به پولی تبدیل شود که شاید بتواند یک میلی مترمربع از این خانه‌ها بخرد!

عکاس در این عکس حرف‌ها برای گفتن دارد و شاید دغدغه عکاس هم بخشی از این بیهوده بودن‌ها باشد!



عکاس: حامد خلیلی
نقاد: نادر اکبرپور

عکس دوم: مرد مغازه‌دار با نگاهی خیره و گرفته به همراه ویترینی که چندین جفت کفش در آن چیده شده، قاب عکس آویزان و کج، پنکه روشن، فضای خالی دلگیر مغازه، عصای چوبی، تصویری کوچک از امام علی در ویترین. ثبتی مستند با رویکرد اجتماعی به همراه عناصر مستحکم که مفهومی قابل اعتنا را رقم زده است. مثلث موجود در قاب تصویر(قاب-پنکه-مرد) چشمان مخاطب را به راحتی در فضای پرتنش ثبت به گردش در می‌آورد. نگاه خیره و سرد و بی‌روح فروشنده به نقطه‌ای نامعلوم و شاید عصای موجود در گوشه کادر و شاید سیر در گذشته نه چندان دور فروشنده به‌واسطه رونق اقتصادی و شغلی از یک طرف به همراه رنگ سرد موجود در اتمسفر ثبت و همچنین قاب آویزان از طرف دیگر باعث شده تا سردی و رخوت فراوانی در کل فضای موجود ایجاد گردد به گونه‌ای که حتی لبخند پرابهت شخصیت موجود درون قاب آویخته هم نتوانسته از سنگینی فضای موجود بکاهد، رکود و بی‌ثباتی بازار و قامت خمیده و تکیده مردفروشنده و دست کشیده و خسته وی روی شیشه ویترین به همراه تکه چرمی پیچیده و بدون کاربرد در کنار وی بیش از هر چیز دیگر در اثر جلوه‌گری می‌نماید به گونه‌ای که مابقی المان‌های درونی ثبت متاثر از این عنصر اصلی قوام و دوام یافته‌اند. نکته قابل تامل دیگر در ثبت، روشنایی (نور) و تصویر کوچکی از دعا به انضمام عکس بالای تصویر امام علی درون قسمت جلوی ویترین پشت کفش‌هاست که اندکی از تیرگی و فضای سرد و بی‌روح ثبت کاسته لیکن همچنان شخصیت اصلی داستان در محاق یاس و ناامیدی.....و در پایان نکته قابل اصلاح در ثبت نگاه موثرتر به ترکیب‌بندی اثر است.

عکاس: ساجده براتی
کادر افقی، سیاه سفید، آینه شکسته، فروشگاه کفش ورزشی، فروشنده‌ای در میان انبوه کفش‌ها پشت میز در حال تلفن کردن و خیره به‌سوی دوربین

کادر افقی، سیاه سفید، آینه شکسته، فروشگاه کفش ورزشی، فروشنده‌ای در میان انبوه کفش‌ها پشت میز در حال تلفن کردن و خیره به‌سوی دوربین. خلاف عکس پیشین(خلوتی مغازه و دیوارهای خالی و...) تصویر از انبوه کفش‌ها و به‌نوعی غرق کردن فروشنده در کالاها را به نمایش گذاشته است که نمایشی از کالایی و غرق شدن انسان در دست‌ساخته‌های خودش شده است. عکس از درون به بیرون نیرو پمپاژ می‌کند. در سه کنج بودن فروشنده و تلمباری و بهم ریختگی کفش‌ها روی میز و قفسه‌های پر روی دیوارها و انتخاب زاویه و کادربندی عکس در انتقال لبریزی فضا از کفش‌ها با حذف رنگ بسیار اثر را معناگرا و یک‌دستی فضا را ممکن کرده است. ژست و نگاه پرسش‌گرایانه کارکتر(صاحب و یا فروشنده) خط دید موربی را با فضای بیرون برقرار می‌کند که این تماس عکس را از یک اثر کم‌تحرک و منفعل به اثری کنش‌گرایانه مبدل کرده است. کنشی که مخاطب را به لمس کفش‌ها نزدیک کرده است. راه‌های پیموده نشده و پاهایی که این کفش‌ها را لمس خواهند کرد دو اتفاق و امری تجربی که به آینده اشاره دارد. سیر زمانی در عکس بیشتر حال و آینده است و از گذشته نشانی نیست. عکس به‌لحاظ عمق و ژرفا با توجه به زاویه‌بندی لنز قابل توجه است و حرکت(ردیف کفش‌ها در قفسه‌ها) برگرفته از مقوله کفش و راه رفتن اینجا بیشتر از فرم بهره گرفته تا از ایده کفش و خط قفسه‌ها به‌همراه هارمونی خاکستری برای حرکت چشمی کارکرد مناسبی پیدا کرده تا دچار ایستایی نشویم و گردش چشمی را به ایده‌های نو پیوند دهیم. کفش آماده ما آماده‌تر و راه بی‌شمار.



عکاس: علیرضا افشاری
رنگی، کادر افقی، شخصی بدون کفش نشسته در پیاده‌رو با نگاهی مشتاق به ویترین کفش‌های مردانه، پشت سرش چند عابر خانم و مانکن‌ها

پاهای بدون کفش و پوشیده با جوراب‌های پاره و عدم تمکن مالی برای خرید چنین کفش‌هایی(شاید هم به علت مشکل جسمی) و نحوه نشستن و غرق شدن در این دریا پشت ساحل شیشه‌ای همانا مشتاقی و مهجوریست و توامانی حس و ایده و چگونه برداشتن این فاصله و پرده بین عاشق و معشوق نکته کلیدی و ورودی به عکس فوق است.

سلسله مغازه‌های پشت نیز از داستان جالبی برخوردار هستند، لباس عروس و سپس سیسمونی کودک که تصویر را با نقش زبان (البته محلی و محدوده فارسی زبان‌ها) نیز درگیر می‌کند. تقسیم وزن بصری بین دو نیمه سمت راست مرد نشسته و سمت چپ ویترین کفش‌ها و نگاه پرژکتورانه به کفش‌ها بسیار کارآمد و از لحاظ تکنیکال ارتباط محکمی بین این دو سمت برقرار کرده است که با تمام شلوغی رنگی عوامل پشت سر حواس بیننده از سوژه اصلی معطوف جای دیگر نمی‌شود مگر زمانی که خود بیننده بخواهد سر کی هم به اطراف بکشد. در حقیقت قدرت اصلی سوژه توسط همین عامل یعنی سمت و جهت چشم نمایش داده می‌شود، البته با توجه به تضاد جوهری موقعیتی و ارتباط بین عناصر صحنه(وضعیت مالی و شیفتگی) است که رانه و نقطه توقف گاه تصویر است. نقش نقاط (کفش سفید پشت ویترین) و خط‌های عمودی(لبه‌های ویترین و سایر موارد) و افقی و ریتم و ردیف کفش‌ها و مثلث‌های کف پیاده‌رو از سویی یکنواختی و حرکات نرم و منحنی‌ها ملایمت را ببار می‌آورد و از سویی مثلث‌ها و اشکال نامنظم احساس دوگانه را در بیننده زنده می‌کند. هر چند که ما زنده به آنیم که آرام نگیریم.

«کفش‌هایم کو/ چه کسی بود صدا زد سهراب؟

رابطه ۳ واژه کفش و پا و اندیشه به‌شدت پیچیده و اندیشمندانه است. بیشتر ضرب‌المثل‌هایی که درباره کفش هستند رابطه آنها با تفکر بسیار بالا است، از پا تو کفش کردن، ریگ به کفش داشتن و کفش آهنین و تا پاشنه گیوه کشیدن بازگوکننده وضعیت دشوار فوق است. عکس‌ها همچون سخنران خاموشی ما را نظاره می‌کنند و منتظرند تا دریافت‌های ما را بشنوند، حال باید آهسته آمد و شد کرد تا کسی را ز خواب خوشش پر ندهیم و دیگر هیچ.

دریچه

چگونه در کاغذ خودکفا شدیم و می‌شویم؟

برگزاری جشن خودکفایی کاغذ در حوزه کتاب‌های درسی در ماه جاری این نوید را می‌دهد که کشور قابلیت خودکفایی در انواع مختلف این کالای فرهنگی را دارد، در ایران سالانه ۸۰ هزار تن کاغذ تولید می‌شود، از این حجم ۴۵ هزار تن برای آموزش‌وپرورش و ۳۵ هزار تن برای نشر مصرف می‌شود این در حالی است که در حوزه فرهنگ، سالانه به ۱۳۰ تا ۱۵۰ هزار تن کاغذ نیاز است.

تولید کاغذ ایرانی در دولت سیزدهم مورد توجه قرار گرفته است. در نتیجه تولید کاغذ ایرانی از خروج ارز جلوگیری می‌شود و مصرف‌کنندگان می‌توانند قیمت پایین‌تری برای آن بپردازند این در حالی است که هر چاپخانه‌داری حاضر به استفاده ازاین کاغذ نیست، چراکه کاغذ ایرانی تا حدی تاب دارد و ممکن است در دستگاه چاپ، گیر کند. همچنین گفته می‌شود خاک کاغذ بالا است و در کاغذ تکه‌های ریز چوب وجود دارد که همه چاپخانه را با مشکل مواجه می‌کنند.

به گزارش ایرنا، این روند تولید مختص ایران نیست، در بسیاری از کشورها کاغذ با کیفیت ضعیف تا خوب تولید می‌شود. کیفیت کاغذی که در ایران تولید می‌شود در حد متوسط و برای برخی اقلام فرهنگی مناسب است، این کاغذ برای کالاهایی که مصرفی هستند یعنی عمر کوتاه یک ساله دارند، می‌تواند گزینه مناسبی باشد.

البته این مسائل درباره کاغذ تحریر تولید شده مطرح است و ایران در کاغذ بسته‌بندی خودکفا است و حتی صادرات انجام می‌دهد.

تولید کاغذ داخلی با وجود چالش‌های متعدد در حال انجام است، این مساله به موازات ارتقای کیفیت است که همواره دغدغه ناشران بوده و استمرار این روند می‌تواند تاثیر مثبتی بر ثبات بازار کاغذ و تسهیل فعالیت در این عرصه داشته باشد.

در خصوص کاغذ تحریر آمار و ارقام متفاوتی وجود دارد: شرکت صنایع چوب و کاغذ مازندران از سال ۱۳۷۶ به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده کاغذ در ایران با ظرفیت مجموعا ۱۷۵ هزار تن شامل ۹۰ هزار تن کاغذ روزنامه و چاپ و تحریر و ۸۵ هزار تن کاغذ فلوتینگ فعالیت می‌کند.

خط تولید اول کارخانه‌ای که با هدف تولید کاغذ تحریر راه‌اندازی شده بود، سال‌ها به دلیل سیاست‌های نادرست برخی دولتمردان و حمایت‌های یک‌طرفه از واردات، خاموش شده بود، اما در سال‌های اخیر فعالیت را از سر گرفته است.

پیش از این تولید کاغذ تحریر در کارخانه چوب و کاغذ مازندران، حدود ۴هزار و ۵۰۰ تن بود، میزان تولید در سال ۱۴۰۱ به ۴۴ هزار تن رسید و امسال نیز تا پایان سال به ۵۵ هزار تن خواهد رسید. این کارخانه ۳۰ هزار تن دیگر ظرفیت دارد که بلااستفاده است؛ این در حالی است که در ماه‌های تابستان برق این کارخانه چند بار قطع و موجب کاهش ۲۰ هزار تن در تولید این کارخانه شد.

کارخانه‌های دیگری از جمله کارخانه پارس، دیبای شوشتر و زاگرس نیز در ایران کاغذ تولید می‌کنند. شرکت کاغذ پارس و دیبای شوشتر تولید ۲۰ هزار تن کاغذ ایرانی در سال را بر عهده گرفتند که هر کدام می‌توانند ۱۰ هزار تن در سال به تولید خود اضافه کنند. گفته شده اگر کارخانه زاگرس راه‌اندازی شود، ۵۰ هزار تن در سال به حوزه نشر کاغذ تحویل خواهد داد.

تولید سالانه ۸۰ هزار تن کاغذ در ایران

خودکفایی در سال ۱۴۰۲ در تامین ۱۵۵ میلیون نسخه کتاب درسی در مقاطع مختلف با استفاده از ۴۵ هزار تن کاغذ تولید شده توسط کارخانه‌های مازندران و پارس تامین شد. سالانه در حوزه نشر به ۳۵ هزار تن کاغذ نیاز است، حدود ۱۰ هزار تن کاغذ در مطبوعات مصرف می‌شود، همچنین نیازهای ثابتی ماند دفتر مشق و سررسید وجود دارد که باید ظرفیتی برای تامین کاغذ آنها در نظر گرفته شود. این در حالی است که در ایران سالانه ۸۰ هزار تن کاغذ تولید می‌شود. از این حجم ۴۵ هزار تن برای آموزش و پرورش و ۳۵ هزار تن برای نشر مصرف می‌شود. در حوزه فرهنگ، سالانه به ۱۳۰ تا ۱۵۰ هزار تن کاغذ نیاز است، کارخانه‌ها حتی اگر در سال آینده بتوانند با افزایش ظرفیت کارخانه‌های مازندران، دیبای شوشتر و پارس و بهره‌برداری از کارخانه زاگرس در فارس این مقدار از کاغذ را تولید کنند، تمام نیاز به کاغذ رفع نمی‌شود. چراکه برای کتاب کودکان و نوجوانان نیاز به کاغذهای متنوع از جمله گلاسه است. گفته می‌شود تولید کاغذ تحریر نسبت به کالاهای دیگر برای کارخانه‌دار سودده نیست، اما با ۶۰۰ میلیون دلار تجهیزات تلاش شد که این کالای مورد نیاز کشور تامین شود. از طرفی ناشری که از این کاغذ استفاده می‌کند، کاغذ ایرانی را به بهایی ۳۰ درصد کمتر از کاغذهای وارداتی تهیه می‌کند، اما در شرایط کنونی باید هزینه و فایده تولید کتاب را محاسبه کند، چراکه عمر کاغذ تحریر تولیدی فعلا کم است و بهتر است این کاغذ برای کتاب‌های درسی مورد استفاده قرار گیرد. همچنین ممکن است جنس و رنگ آن برای مخاطب کتاب جذاب نباشد.

لزوم حمایت دولت برای بروزرسانی کارخانه کاغذ

بیش از اثر مستقیم تولید کاغذ داخلی در قیمت کتاب، تاثیر این کالا بر تثبیت قیمت کاغذ در بازار می‌تواند بر فعالیت ناشران تاثیر بگذارد. از طرفی یکی از مولفه‌های مهم در خودکفایی لزوم استمرار آن است. کارخانه چوب و کاغذ مازندران ۲۷ سال است که فعالیت می‌کند. بخش عمده ماشین‌های این کارخانه آلمانی، اتریشی، کانادایی است، در چنین شرایطی ضرورت دارد تا دولت از این کارخانه و دیگر کارخانه‌ها حمایت کند تا بتوانند به تولید ادامه بدهند.

این کارخانه با دو ماشین کاغذ تولید می‌کند، بروزرسانی ماشین اول حدود دو میلیون یورو و بروزرسانی ماشین دوم حدود چهار و نیم میلیارد یورو اعتبار نیاز دارد. از طرفی بسیاری از متخصصان کارخانه کاغذسازی مهاجرت کرده‌اند و این مساله ادامه فعالیت را برای بازماندگان دشوارتر می‌کند. تمام این تلاش‌ها در حالی برای تولید کاغذ داخلی انجام می‌شود که کاغذ به عنوان یکی از موادی که در قیمت کالای فرهنگی از جمله کتاب استفاده می‌شود، حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد اثر دارد. بیش از اثر مستقیم تولید کاغذ داخلی در قیمت کتاب، تاثیر این کالا بر تثبیت قیمت کاغذ در بازار می‌تواند بر فعالیت ناشران تاثیر بگذارد.

قطع درخت یا واردات مواد اولیه برای ساخت کاغذ چالش‌های متعددی به همراه دارد، دشواری‌های افزایش تولید داخلی همگی در برابر واردات کاغذ که سال‌ها انجام می‌شد و ناشران و چاپخانه‌داران به آن عادت کرده بودند، قد علم می‌کند. در چنین شرایطی تنها زمان است که نشان می‌دهد خودکفایی می‌تواند به معنای واقعی خود برسد.