اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

چهارشنبه
• ۱۵ تیر ۱۴۰۱
• ۶ ذی‌الحجه ۱۴۴۳
• ۶ ژوئیه ۲۰۲۲

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۴۱۳ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۰۹۵ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

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



در تحقق علوم انسانی تراز انقلاب عقب مانده‌ایم

رئیس جمهوری بر ضرورت آسیب‌شناسی وضع موجود در حوزه علوم انسانی تاکید کرد و گفت: تحقق علوم انسانی تراز انقلاب اسلامی حائز عقب‌ماندگی‌هایی است که باید با نگاه اجتهادی و نوآورانه عالمان و دانشمندان این عرصه جبران شود.

سید ابراهیم رئیسی با اشاره به اینکه در تحقق علوم انسانی تراز انقلاب اسلامی عقب مانده‌ایم، گفت: در نشست‌هایی از این دست، لازم است دانشمندان و فرهیختگان ضمن آسیب‌شناسی وضع موجود، در زمینه کاهش فاصله با وضع مطلوب، پیشنهاد و راهکار ارائه کنند.

۲



صنعت هوایی دیگر تاب آزمون و خطا ندارد

نیم دهه تا زمینگیر شدن حمل‌ونقل هوایی

بلیت پرواز در انتظار سیاست‌های جدید

۴-۷-۸-۹-۱۳-۱۴

یادداشت‌های امروز



کنترل مبادی ورودی بازار لوازم یدکی
۴



سهام، وجه‌الضمان دریافت تسهیلات
۱۱



توسعه پایدار و معدنکاری سبز
۱۲

گفت‌وگو



تاثیر فرونشست زمین بر بازار مسکن
۱۰

گزارش روز

دورنمای مبهم اقتصاد مانع رشد بورس

بازار سرمایه در هفته‌های اخیر با رکود روبه‌رو بوده است. البته در برخی روزها شاخص کل بورس روند رو به رشد داشت و در روزهای دیگر روند نزولی را تجربه کرده است. با این‌وجود همچنان ترس از سقوط شاخص به محدوده یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی وجود دارد. بلاتکلیفی در روند مذاکرات رفع تحریم‌ها، از مهم‌ترین دلایل رکود حاکم بر بازار سرمایه یاد می‌شود.

در چنین شرایطی، جریان‌های پولی به سمت بازارهای کم‌ریسک‌تر همچون دلار و طلا سوق پیدا می‌کند. بدون تردید رفع تحریم‌ها به‌منزله بازگشت امید به آینده اقتصاد ایران است؛ درنتیجه تا زمانی که این مذاکرات به نتیجه نرسد، نباید به بهبود عملکرد صنایع و شرکت‌های بورسی، دل‌خوش کرد.

۱۱

با بنیان سلامت پاسارگاد دیگر نگران

هزینه های گران دندانپزشکی خود نباشید

شرکت تعاونی خدمات بهداشتی و درمانی
بنیان سلامت پاسارگاد





خدمات قابل ارائه در شرکت بنیان سلامت پاسارگاد

۱- خدمات اقساط دندانپزشکی طی ۱۲ قسط ماهیانه بدون بهره

۲- خدمات تخفیفی و مزایای ویژه قابل ارائه به اعضاء باشگاه مشتریان بنیان سلامت

۳- ارائه کارت های دندانپزشکی از ۵۰ تا ۹۰ درصد پوشش به صورت انفرادی و گروهی

۴- کلیه خدمات ایمپلنت، کامپوزیت و ... با حداقل هزینه در ۴۵۰ مرکز دندانپزشکی در سراسر کشور

۵- معاینه و چکاپ و انجام خدمات دندانپزشکی بصورت یونیت سیار دندانپزشکی در محل سازمانها، شرکت ها و کارخانجات تولیدی



دارای تندیس طلایی از جشنواره ملی ارتقاء سلامت
از جشنواره ملی صنعت سلامت محور

دارای تندیس کارآفرین برتر
از همایش ملی کارآفرینان مسئولیت پذیر

۰۲۱-۴۳۳۱۶ (۳۰خط)

www.bonyansalamat.com

SAGD
نماینده انحصاری ساجد سوئیس
در کشور جمهوری اسلامی ایران



رئیس‌جمهوری با تاکید بر لزوم آسیب‌شناسی حوزه علوم انسانی

در تحقق علوم انسانی تراز انقلاب عقب مانده‌ایم

رئیس‌جمهوری بر ضرورت آسیب‌شناسی وضع موجود در حوزه علوم انسانی تاکید کرد و گفت: تحقق علوم انسانی تراز انقلاب اسلامی حائز عقب‌ماندگی‌هایی است که باید با نگاه اجتهادی و نوآورانه عالمان و دانشمندان این عرصه جبران شود.

به گزارش ایرنا، سید ابراهیم رئیسی در مراسم پایانی سیزدهمین جشنواره بین‌المللی فارابی که در سالن اجلاس سران برگزار شد، با ابراز خرسندی از حضور در جمع استادان، فرهیختگان و پژوهشگران علوم انسانی و اسلامی و تبریک به برگزیدگان این جشنواره گفت: در نشست‌هایی از این دست، لازم است دانشمندان و فرهیختگان ضمن آسیب‌شناسی وضع موجود، در زمینه کاهش فاصله با وضع مطلوب، پیشنهاد و راهکار ارائه کنند.

رئیس‌جمهوری با تاکید بر ضرورت آسیب‌شناسی در حوزه علوم انسانی، افزود: علوم انسانی اسلامی، مغزافزار حاکمیت و مدیریت و نیز قوه محرکه پیشرفت در نظامی است که مبتنی بر دین بوده و درون‌مایه آن علم و دانش است. در چهل‌وچهارمین سال پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی، لازم است آسیب‌شناسی شود که چه میزان رشد و پیشرفت در این حوزه صورت گرفته است؟

رئیسی بر اینکه علوم انسانی ما باید تراز انقلاب اسلامی باشد تاکید کرد و افزود: به‌نظر می‌رسد برای نیل به علوم انسانی تراز انقلاب اسلامی، در آنچه که باید اتفاق می‌افتاد، عقب‌ماندگی‌هایی وجود دارد و این عقب‌ماندگی باید به‌دست پژوهشگران و اساتید این حوزه جبران شود.

رئیس‌جمهوری با تاکید بر لزوم نظریه‌پردازی، نوآوری و خلاقیت در حوزه علوم انسانی و توجه به رویکرد دینی در این حوزه، اظهار کرد: فصل‌الفصول انسان، تعلم است و علاوه بر آن، انسانیت انسان مبتنی بر آموخته‌های او از وحی است و با ارتباط با وحی شکل می‌گیرد.

رئیس‌جمهوری نشان دادن راه به انسان را ماموریت خطیر علوم انسانی اسلامی دانست و تصریح کرد: برای بالندگی و رشد در حوزه علوم انسانی، باید تقلید از غرب در این حوزه کنار گذاشته شود و مبتنی بر مبانی غنی اسلامی، کار اجتهادی و نوآورانه انجام گیرد. در گام بعدی اجتهاد و نوآوری در این حوزه باید در مجامع علمی و حوزوی و دانشگاهی مورد استقبال قرار گیرد و نخبگان و عالمان و دانشگاهیان با دید باز اما نگاهی نقادانه به سراغ نظریه‌های جدید بروند و آنها را با ابزار نقد، مورد پالایش قرار دهند.

وی بر لزوم ایجاد کرسی‌های نقد و نقدپذیری تاکید و اظهار کرد: همان‌طور که رهبری حکیم و فرزانه انقلاب فرمودند، نباید باکی از نقد نظریات وجود داشته باشد و باید مجال بحث و طرح نقد فراهم شود. رئیس‌جمهوری گفت: متولیان علوم انسانی باید بدانند نخستین شرط تحقق تحول در این حوزه، تحول شناختی است و در این زمینه باید از چهره‌های تحول‌خواه و تحول‌گرا استفاده کنیم. رئیسی تکریم، تشویق و حمایت از اساتید و پژوهشگران را در ایجاد این تحول ضروری و موثر دانست و افزود: گاهی برخی اساتید و بزرگان علوم انسانی گلایه دارند که شرایط علوم دیگر بر علوم انسانی هم تحمیل می‌شود؛ در صورتی که علوم انسانی باید با شرایط و مقتضیات خود تبیین و تشریح شود. وی با بیان اینکه پیام این نشست و رویداد باید این باشد که تا چه میزان مسائل کشور مبتنی بر علوم انسانی پاسخ گرفته، افزود: همواره یکی از دغدغه‌های بنده اجرای عدالت در همه عرصه‌ها، به‌ویژه در پرداخت دستمزدها بوده که در این زمینه از استادان دانشگاهی برای تبیین و تنظیم یک شیوه علمی عادلانه برای پایان دادن به نظام ناعادلانه پرداخت‌ها دعوت شده است. پیش از سخنرانی رئیس‌جمهوری، وزیر علوم، تحقیقات و فناوری در سخنانی با بیان اینکه کشوری که هزینه برای علم را سرمایه‌گذاری بداند، به‌طور حتم دست برتر در همه عرصه‌ها را خواهد داشت، گفت: خرسندیم که رهبر حکیم و فرزانه و همچنین رئیس‌جمهوری ما برای علم و عالمان و فناوران جایگاه ویژه‌ای قائل هستند.

محمدعلی زلفی‌گل با اشاره به اینکه جمهوری اسلامی اساس پیشرفت خود را علم می‌داند، افزود: وزارت علوم با لحاظ نوع نگاه و حاکمیت جمهوری اسلامی و در دولت مردمی، ۵ اولویت «مرجعیت دیپلماسی علم و فناوری»، «آموزش، پژوهش و برون‌داد هدفمند»، «نوآوری فرهنگی و فرهنگ نوآوری»، «شاگرد نوآور و نوآورپروری» و «تولید خدمت، ثروت و سرمایه از دانش» را سرلوحه کار خود قرار داده و برای تحقق آن از تمام ظرفیت‌های علمی و پژوهشی موجود در کشور استفاده خواهد کرد.

در این مراسم با حضور رئیس‌جمهوری از ۱۰ شخصیت پیشگام و پیشتاز علوم انسانی و اسلامی، ۱۰ استاد برگزیده بین‌المللی و ۲۲ برگزیده گروه‌های مختلف علمی با اهدای لوح یادبود تجلیل شد.

ضرورت برخورد محترمانه با خانواده متهمان



رئیس قوه قضاییه گفت: مقوله رفتار محترمانه با خانواده متهمان و زندانیان و وقت ملاقات دادن به آنها برای دیدار با عضو خانواده‌شان موضوع بسیار حائزاهمیتی است.

به گزارش مهر، غلامحسین محسنی اژه‌ای، ضمن بازدید از دادسرای شهید مقدس -جرایم امنیتی- تهران، در جمع قضات و کارکنان این دادسرا، توصیه‌های مهمی را خطاب به مسئولان و دست‌اندرکاران قضایی ذی‌ربط درباره نحوه نظارت و تعامل با ضابطین مطرح کرد و گفت: مسئولان ذی‌صلاح قضایی و مقامات دادسرا باید ضمن بهره‌گیری از تخصص، امکانات و مسئولیت‌های قانونی ضابطین در امر خطیر کشف جرم و تعقیب متهم، به این نکته مهم توجه داشته باشند که مسئول رسیدگی قضایی به پرونده شخص قاضی است و اوست که پاسخگوی پرونده است؛ بر همین مبنا، ضابط باید در کنار قاضی قرار گیرد و کمک کار او در سیر رسیدگی به پرونده باشد.

محسنی اژه‌ای در ادامه بیان کرد: شناخت مقام قضایی از ضابط و ویژگی‌ها و ابعاد شخصیتی و کاری او موضوع بسیار حائز اهمیتی است و این شناخت به مرور زمان حاصل می‌شود.

وی در همین زمینه گفت: ما در فرآیند دادرسی در عین اینکه به اخذ اطلاعات و کشف جرم می‌پردازیم، باید به مقوله تربیت و هدایت متهم نیز نگاه ویژه‌ای داشته باشیم؛ به طریق اولی درباره ضابطین هم به همین شکل است و این رویکرد هدایتی و تربیتی متهمان و محکومان در ضابطین هم باید موردتوجه ویژه قرار گیرد.

رئیس دستگاه قضا در ادامه خطاب به مسئولان دادسرا تاکید کرد از مسائلی نظیر عدم صورتجلسه ضابط پیرامون انجام مراحل مختلف بازرسی به‌سادگی عبور نکنند و چنانچه یک ضابط پس از اجازه مقام قضایی و با رعایت موازین قانونی، اقدام به بازرسی یا ضبط اشیایی از متهم کرد و نسبت به صورتجلسه کردن آن، اقدام لازم را ترتیب نداد، موضوع را به‌صورت دقیق پیگیری کنند، چراکه عدم صورتجلسه موارد بازرسی از ناحیه ضابط زمینه‌ساز مشکلات و فساد بوده و برای خود ضابط نیز خطرناک است.

محسنی اژه‌ای در ادامه بر اهمیت و ضرورت جمع‌آوری ادلّه و اسناد ناظر بر اتهام انتسابی فرد پیش از مرحله احضار و بازداشت او تاکید کرد و گفت: باید از ضابط بخواهیم تا آنجایی که مقدور است قبل از مرحله بازرسی و جلب فرد، نسبت به جمع‌آوری ادله، اسناد و مدارک ناظر بر انتساب اتهام به فرد، اقدام کند و حتی‌الامکان نباید ابتدا فرد را بازداشت و سپس نسبت به تحصیل ادله اتهامی اقدام کرد.

نظارت بر وضعیت فرد بازداشتی و سرکشی از محل بازداشت او بدون اطلاع قبلی، توصیه دیگر قاضی‌القضات خطاب به مسئولان دادسرا بود.

رئیس عدلیه در این باره تصریح کرد: قضات و بازپرس‌هایی که اقدام به صدور قرارهای بازداشت موقت می‌کنند، دارای مسئولیت شرعی و قانونی هستند و باید در مدتی که فرد متهم در بازداشت به‌سر می‌برد، بر مراحل مختلف تحقیقات از او نظارت داشته باشند، بدون اطلاع قبلی از وضعیت متهم بازدید و توجه کنند که در اختیار بودن متهم نزد ضابط، رافع مسئولیت‌های شرعی و قانونی قاضی صادرکننده قرار نیست.

رئیس دستگاه قضا در پایان با اشاره به اهمیت تعامل میان مقام قضایی و ضابطین در امر برقراری و ارتقای امنیت و مقابله با جرایم سازمان‌یافته، خطاب به مسئولان دادسرا تاکید کرد: در برخورد با افرادی که به اشکال مختلف آرامش مردم را سلب می‌کنند و امنیت جامعه را به مخاطره می‌اندازند، باید با نهایت سرعت، دقت و جدیت اقدام شود.

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم/آقای نظامعلی‌شیخ اصالتا / طی وارده شماره ۱۰۴۵۰۰۲۱۴۷ مورخ ۱۴۰۱/۱/۲۸ با تسلیم استشهادیه گواهی امضا به شماره ۱۲۲۹۵ مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۱۲ دفترخانه ۸۴۷ تهران تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده و مدعی است یک قطعه آپارتمان مسکونی نوع ملک طلق با کاربری به پلاک ثبتی ۱۳۳۶۸۷ فرعی از ۲۳۹۵ اصلی ، مفروز و مجزا شده از ۱۳۰۴۷۵ فرعی از اصلی مذکور ، قطعه ۲ در طبقه ۱ و واقع در بخش ۱۰ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک رودکی تهران استان تهران به مساحت ۴۶/۶ متر مربع متن ملک آپارتمان مسکونی قطعه دوم تفکیکی مفروز و مجزی شده ازشماره ۱۳۰۴۷۵ فرعی از ۲۳۹۵ اصلی ، به مساحت (۴۶/۶) چهل و شش متر و شصت دسیمتر مربع ، واقع در سمت جنوبی طبقه اول که (۱/۷۱) یک متر و هفتاد و یک دسیمتر مربع آن بالکن است مشخصات منضمات ملک: انباری قطعه ۶ به مساحت ۲/۴۵ به حدود اربعه: شمالا: دیواریست بطول (۱/۳۳) یک متر و سی و سه سانتیمتر به فضای مشاعی شرقا: دیواریست مشترک بطول (۱/۸۴) یک متر و هشتاد و چهار سانتیمتر به انباری مسکونی قطعه ۵ جنوبا: در دو قسمت، اول درب و دیوار است بطول (۰/۹۲) نود و دو سانتیمتر به فضای مشاعی دوم درب و دیوار است بطول(۰/۴۱) چهل و یک سانتیمتر به راه پله مشاعی غربا: دیواریست بطول (۱/۸۴) یک متر و هشتاد و چهار سانتیمتر به آسانسور مشخصات مالکیت: مالکیت نظامعلی / شیخ فرزند ارسلان شماره شناسنامه ۳۳ تاریخ تولد ۱۳۴۱/۰۱/۰۳ صادره از آبیک دارای شماره ملی ۵۰۸۹۸۰۷۶۳۹ با جزسهم ۶ از کل سهم ۶ بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۱۷۱۴۷۴ تاریخ ۱۳۹۴/۰۷/۱۲ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۳ شهر تهران استان تهران، در دفتر ۳۲۹۶ صفحه ۱۳۸ به شماره چاپی سند ۷۱۴۱۶۰ و شماره ثبت الکترونیک ۶۱۶۷۴۶ ثبت گردیده است. با شماره مستند مالکیت ۱۷۱۴۷۵ تاریخ ۱۳۹۴/۰۷/۱۲ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۳ شهر تهران استان تهران ، ثبت گردیده است. محدودیت: محدودیت دفتر املاک : رهنی‌شماره ۱۷۱۴۷۵ مورخ ۱۳۹۴/۰۷/۱۲ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۳ شهر تهران استان که بنفع بانک سپه‌شعبه صنعتی به مبلغ ۲۷۹/۸۳۵/۹۵۹ ریال به مدت ۱۲۰ ماه ثبت‌شده به علت عدم دقت در نگهداری مفقود گردیده لذا مراتب در اجرای تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می گردد تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به آن و یا وجود سند مالکیت مذبور نزد خود باشد از تاریخ نتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این اداره تسلیم نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است چنانچه در مهلت مقرر اعتراضی واصل نگردد المثنی‌سند مالکیت مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم می گردد. (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۳)

۱۱۵۶۸/ م الف

سید هادی جلالی امام- سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک رودکی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای ناصر درویش اصالتا / طی وارده‌شماره ۱۴۰۱۸۵۶۰۱۰۴۵۰۰۵۷۴۰ مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۸ با تسلیم استشهادیه گواهی امضا به‌شماره ۱۱۹۷۹ مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۶ دفترخانه ۱۵۹۳ تهران تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده و مدعی است سند مالکیت ششدانگ یکدستگاه آپارتمان مسکونی نوع ملک طلق با کاربری به پلاک ثبتی ۷۵ فرعی از ۱۸۴۶ اصلی ، مفروز و مجزا شده از ۶۶ فرعی از اصلی مذکور ، قطعه۹ در طبقه ۶ و واقع در بخش ۱۰ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک رودکی تهران استان تهران به مساحت ۱۳۳/۶۱ متر مربع به علت جابجایی مفقود شده است. متن ملک آپارتمان مسکونی قطعه نهم تفکیکی مفروز و مجزی شده ازشماره ۶۶ فرعی از ۱۸۴۶ اصلی ، به مساحت (۱۳۳/۶۱) یکصد وسی و سه متر وشصت و یک دسیمتر مربع ، واقع در طبقه ششم که (۸/۵۳) هشت متر و پنجاه وسه دسیمتر مربع آن پیشرفتگی در دو قسمت ، (۵/۶۲) پنج متر وشصت و دو دسیمتر مربع آن بالکن و بالکن پیشرفته در دو قسمت است . مشخصات مالکیت: مالکیت ناصر / درویش فرزند علی محمد شماره‌شناسنامه ۲۰۸۴ تاریخ تولد ۱۳۲۶/۱۱/۲۲ صادره از تهران دارای شماره ملی ۰۰۴۴۱۷۴۷۴۸ با جزسهم ۶ از کل سهم ۶ بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۷۵۴۴۶ تاریخ ۱۳۹۹/۲/۱۰ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۹ شهر تهران استان تهران، موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۳۷۱۶۸۰ سری ج سال ۹۸ باشماره دفتر الکترونیکی ۱۳۹۹۲۰۳۰۱۰۴۵۰۰۶۹۱۴ ثبت گردیده است به علت جابجایی مفقود گردیده لذا مراتب در اجرای تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می گردد تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به آن و یا وجود سند مالکیت مذبور نزد خود باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این اداره تسلیم نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است چنانچه در مهلت مقرر اعتراضی واصل نگردد المثنی‌سند مالکیت مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم می گردد (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۸)

۱۱۵۷۲/م الف

سید هادی جلالی امام- سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک رودکی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

سرکار خانم صدیقه مهدی کاشی به کدملی ۰۰۴۲۱۶۹۰۰۳ با تسلیم ۲ برگ استشهادیه محلی مصدق که تحت شماره ۵۶۶۵۰ و ۵۶۶۵۱ ـ ۱۴۰۱/۰۱/۱۶ دفترخانه ۳۱۵ تهران و برگ تقاضای وارده ۳۴۱۵ ـ ۱۴۰۱/۰۲/۲۸ مدعی فقدان‌سند مالیکت ۶ دانگ یک دستگاه آپارتمان به مساحت ۷۷/۷ مترمربع به پلاک ثبتی ۴۳۲۳۲۳ فرعی از ۲۳۹۵ اصلی بخش ۱۰ تهران به انضمام پارکینگ ۲ به مساحت ۱۲ مترمربع ذیل دفتر الکترونیکی ۱۳۹۷۲۰۳۰۱۰۸۰۰۱۶۱۱۵ ثبت و سند مالکیت ۲۸۱۴۹۷ صادر گردیده است و فاقد رهن می باشد سپس وی بعلت اسباب کشی سند خود را مفقود نموده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی نموده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت اگهی میگردد تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به پلاک فوق میباشد و یا سند مالکیت نزد وی میباشد از تاریخ انتشار اگهی بمدت ۱۰ روز اعتراض خود را کتبا ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این منطقه تسلیم و رسید اخذ نماید در صورت عدم ارائه اعتراض یا اصل سند مالکیت یا سند خریداری اقدام جهت صدور سند المثنی وفق مقررات انجام خواهد شد (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۹)

۱۱۵۷۳/م الف

بهروز جشان- رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک شهرآرا تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای حسین خدابنده لو طبق وکالتنامه شماره ۱۳۵۱۹۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۶ دفتر ۲۲۰ تهران از طرف حمید توکلی طی وارده ۱۴۰۰۸۵۶۰۱۰۴۵۰۱۱۷۰۰ مورخ ۱۴۰۱/۴/۸ با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی که گواهی امضای شهود آن طی شماره ۲۹۴۹۴۸ مورخ ۱۴۰۱/۴/۸ دفتر اسناد رسمی ۲۲۰ تهران ثبت گردیده است، مدعی است که سند مالکیت ۲۱۰۰۸ سهم از ۲۸۳۱۵۰ سهم‌شش دانگ یک قطعه زمین نوع ملک طلق با کاربری به پلاک ثبتی ۵۶۶ فرعی از ۱۷۴۵ اصلی ، مفروز و مجزا شده از فرعی از اصلی مذکور ، واقع در بخش ۱۰ حوزه ثبت ملک رودکی تهران استان تهران به مساحت ۲۸۳/۵ متر مربع بنام حمید توکلی بعنوان مالک دو هزار و صد ممیز هشت دهم‌سهم مشاع از دو هزار و هشتصد وسی و پنج سهم عرصه و اعیان باشماره مستند مالکیت ۵۴۲۱ تاریخ ۱۳۹۵/۰۲/۰۸ موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۱۹۶۹۳۵ سری الف سال ۹۴ باشماره دفتر الکترونیکی ۱۳۹۵۲۰۳۰۱۰۴۵۰۰۵۳۷۳ که در صفحه ۸۱ دفتر املاک جلد ۱۸۲ ذیل شماره ۴۳۳۷ ثبت گردیده است. لذا مراتب باستناد ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت و یا در اختیار داشتن سند مالکیت نزد خود می باشد ظرف مدت ۱۰ روز از انتشار این آگهی به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت اعلام نماید. بدیهی است چنانچه پس از انقضاء مدت مذکور اعتراضی واصل نگردد نسبت به صدور المثنی سند مالکیت اقدام خواهد شد. رونوشت : ستاد اجرایی فرمان امام (سره) (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۵)

۱۱۵۷۰/ م الف

سید هادی جلالی امام - سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک رودکی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

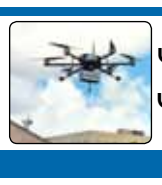
آقای محمد رضا خان میرزائی (مالک) طی درخواست شماره ۰۰۹۶۴۱ ـ ۱۴۰۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۲۹ ضمن ارائه دو برگ استشهادیه محلی مصدق بشمارهای ۵۶۰۰ و ۵۶۰۳ مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۲۹ یکتا بشمارهای ۱۴۰۱۰۲۱۵۵۴۰۶۰۰۰۰۷۱ و ۱۴۰۱۰۲۱۵۵۴۰۶۰۰۰۰۷۴ دفتر اسناد رسمی شماره ۹۶۱ تهران مدعی است که سند مالکیت ششدانگ یکدستگاه آپارتمان واقع در جنوب طبقه دوم بمساحت ۵۱/۰۵ مترمربع که مقدار ۱/۸۰ متر مربع آن بالکن است قطعه پنجم تفکیکی بپلاک ۴۴۲ فرعی از ۳۹۴۰ ـ اصلی مفروز و مجزی‌شده از پلاک ۱۵۶ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۷ تهران بشماره چاپی ۴۶۷۱۳۷ بنام آقای محمد رضا خان میرزائی ثبت و صادر گردیده است . که به علت جابجائی مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب باستناد تبصره یک اصلاحی مورخ ۱۳۷۲/۰۹/۰۲ ماده ۱۲۰ ـ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم غیر از اسناد فوق و یا وجود سند مالکیت مذکور نزد خود می باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف مدت ۱۰ روز به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت نمائید تا مورد رسیدگی قرار گیرد والا پس از انقضای مهلت مزبور و نرسیدن واخواهی نسبت به صدورسند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهدشد (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۷)

۱۱۵۷۱/ م الف

علیرضا محسنی - کفیل واحد ثبتی حوزه ثبت ملک پیروزی تهران



نیم دهه تا زمینگیر شدن حمل ونقل هوایی



تسخیر آسمان با هوش مصنوعی



بیمه هواپیما ریسک بزرگ بیمه‌گر

مدیرعامل سایپا در بازدید از مگاموتور عنوان کرد

عرضه موتورهای جدید تا پایان ۱۴۰۲



گروه صنعت: مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با حضور در مگاموتور از نزدیک از دستاوردها و پروژه‌های واحد تحقیق و توسعه این شرکت در زمینه طراحی و ساخت محصولات جدید روی پلتفرم‌های سایپا و برنامه‌های توسعه محصول گروه خودروسازی سایپا بازدید کرد. این بازدید که با هدف بررسی برنامه‌ها، اهداف و عملکرد تحقیق و توسعه مگاموتور انجام شد، از توجه ویژه مدیریت ارشد گروه به آینده قوای محرکه گروه سایپا خبر می‌دهد.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا پس از جلسه‌ای با حضور مدیرعامل، هیات‌مدیره و معاونان مهندسی، تحقیق و توسعه و کیفیت مگاموتور، در جریان بازدید از معاونت تحقیق و توسعه با تاکید بر جایگاه این شرکت به‌عنوان شرکت طراز اول (tier one) و تنها شرکت تیرینگ صنعت خودرو با ویژگی دانش‌بنیان در تحقیق و توسعه و زنجیره تامین و زنجیره مالی در تامین قوای محرکه گروه سایپا گفت: مگاموتور، نخستین و تنها مجموعه موتور، گیربکس و اکسل‌سازی در ایران و خاورمیانه است که تمام فرآیندهای طراحی تا تولید را در مجموعه خود انجام می‌دهد.



به‌گزارش سایپانیوز، محمدعلی تیموری در ادامه سخنان خود افزود: مگاموتور باید ماموریت اصلی خود که تحقیق و توسعه، زنجیره مالی و تامین است را با حمایت مالی و جذب نخبگان در ۲ سال آینده محقق کند.

تیموری با تاکید بر اهمیت موتور در خودرو گفت: استانداردها و قوانین سختگیرانه که در خودروسازی حاکم است، عموما روی موتور اعمال می‌شود و براساس آخرین قوانینی که مصوب‌شده باید بتوانیم در سال ۵ درصد از مصرف سوخت را کم کنیم.

او تاکید کرد: با عزمی که در مگاموتور وجود دارد، به‌زودی شاهد تحولات بزرگ در قوای محرکه گروه سایپا خواهیم بود که این مهم از انتظارات سایپا از تیم تحقیق و توسعه مگاموتور است.

وی در ادامه گفت: سایپا در راستای حمایت از عملکرد مگاموتور، ۳ مدل زنجیره مالی را در شرکت تقویت کرده، در فاز نخست اوراق گام، فاز دوم تفاهمنامه‌های سه‌جانبه و در نهایت SCF زنجیره مالی است که با اجرای این ۳ گام، تیرینگ به شکل کامل در مگاموتور اجرایی خواهد شد.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تاکید کرد: در این مدت، دو مدل اول عملیاتی شده و در حال‌حاضر در تلاشیم با اجرایی شدن SCF، زنجیره مالی را اجرایی کنیم. در فاز بعدی باید ۸۰ درصد قطعه‌سازان و در سال ۱۴۰۲ تمام قطعه‌سازان باید بتوانند با این مدل کار کنند.

تیموری با اشاره به توسعه سبد محصولات سایپا افزود: طراحی توسعه سبد محصولات سایپا تمام‌شده و در حال سرمایه‌گذاری برای قالب‌های بدنه آریا، اطلس، سهند و شاهین پلاس هستیم که در خودرو شاهین قالب بدنه تغییری نخواهد داشت.

او تصریح کرد: طی جلسه‌ای که با مدیران ارشد مگاموتور داشتیم به توافق رسیدیم با برنامه زمان‌بندی که مگاموتور ارائه می‌کند از ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۲ تا پایان سال بعد، ۴ موتور جدید را به روی محصولات گروه سایپا به بازار عرضه کنیم.

■ تعامل دوسویه صنعت و دانشگاه

مدیرکل بورس و اعزام دانشجویان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری از خطوط تولید محصولات سایپا بازدید کرد.

در راستای منویات رهبر معظم انقلاب و تحقق تولید دانش‌بنیان به‌منظور استفاده بهینه و موثر از ظرفیت‌های علمی دانشجویان نخبه کشور، شرکت سایپا میزبان مدیرکل بورس و اعزام دانشجویان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و هیات همراه بود.

در این بازدید، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با تاکید بر تقویت همکاری و تعامل دوسویه صنعت و دانشگاه، آمادگی گروه خودروسازی سایپا را در استفاده اثربخش از توانمندی‌های علمی دانشجویان بورسیه مقاطع دکترا و پسادکترا، در راستای تحقق تولید اقتصادی و ارتقای کیفیت محصولات اعلام کرد.

محمدمهدی مسعودی، مدیرکل بورس و اعزام دانشجویان وزارت علوم نیز از آمادگی در راستای تقویت ارتباط موثر بین صنعت و دانشگاه و معرفی دانشجویان نخبه به گروه خودروسازی سایپا خبر داد.

در ادامه بازدیدی از خط بدنه خودرو تیبا انجام شد و تیم بازدیدکننده با نیازهای دانشی و تحقیقاتی خطوط تولید آشنا شدند.

■ ادامه تولید عبور مستقیم

گروه خودروسازی سایپا در خرداد امسال توانست حدود ۴۴ هزار خودرو تولید کند. این در حالی است که در این ماه به‌دلیل افزایش دمای هوا، با مشکلاتی از جمله قطع برق مواجه بوده است.

براساس تقویم کاری سایپا، میانگین تولید روزانه در خرداد از مرز ۱۹۰۰ خودرو به‌طور روزانه عبور کرد و تولید تجمیعی گروه خودروسازی سایپا، در ۳ ماه نخست سال ۱۴۰۱ حدود ۱۰۰ هزار خودرو بوده است. علاوه‌بر این، سایپا با این تعداد تولید و براساس برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت در این بخش تاکنون ۱۰۴ درصد برنامه را محقق کرده که این تعداد تولید، در ادامه روند تولید به‌صورت عبور مستقیم حدود ۹۰ درصدی انجام شده است.

براساس این گزارش خودروهای ناقص در گروه سایپا از ابتدای امسال از حدود ۴۳ هزار دستگاه با کاهش ۲۵ هزار دستگاهی، به بازه ۱۸ هزار دستگاه رسیده که حدود ۶۰ درصد کاهش داشته و به‌زودی این روند کاهشی بیشتر خواهد شد.

■ جهش تولید و فروش فنرسازی

مدیرعامل گروه فنرسازی زر از افزایش تناژ تولید و فروش این شرکت در ۳ ماهه نخست امسال نسبت به دوره مشابه سال قبل خبر داد.



فرشید الوند گفت: شرکت فنرسازی زر با توجه به تاکیدات و حمایت‌های مدیرعامل گروه در سه‌ماهه نخست امسال موفق به ثبت ۲۳۰۶ تن محصول شد که این آمار در مدت زمان مشابه سال گذشته ۱۵۳۷ تن بوده و با رشد ۵۰ درصدی همراه بوده و امیدواریم براساس برنامه‌ریزی یکپارچه و تامین به‌موقع مواد اولیه تا پایان سال ادامه یابد.

او با اشاره به سیاست کلی تیم جدید مدیریتی گروه خودروسازی سایپا مبنی بر تولید اقتصادی، افزود: این شرکت با وجود تمام محدودیت‌های اقتصادی حاصل از تحریم‌ها، به همت نیروی انسانی پرتلاش، متعهد و متخصص خود توانست به افزایش تولید دست یابد و خوشبختانه در این مدت و در حوزه فروش نیز به نسبت مدت مشابه سال گذشته، ۷۰ درصد رشد را شاهد هستیم.

الوند درباره برنامه‌های آینده این شرکت گفت: توسعه بازارهای جدید داخلی و بین‌المللی، کنترل و کاهش هزینه‌های تولید به‌منظور کاهش بهای تمام‌شده محصولات، توسعه استانداردها، تامین انتظارات قانونی ذی‌نفعان اصلی شرکت، توسعه روابط اقتصادی با خودروسازان داخلی و صنعت ریلی کشور، تمرکز بر رشد و بهره‌وری نیروی انسانی و بهره‌گیری از ظرفیت تولید در شرکت‌های زر سیستان و زر گلپایگان از جمله اهداف این شرکت در سال جاری است.

گفتنی است گروه فنرسازی زر، یکی از شرکت‌های زیرمجموعه گروه خودروسازی سایپاست که در ۳ سایت تهران، گلپایگان و زاهدان در زمینه تولید انواع فنر خودروهای سنگین، تجاری، سبک و حوزه ریلی فعالیت دارد.

■ سایپاپرس و توسعه اقتصادی‌اجتماعی

معاون استاندار تهران و فرماندار شهرری، شرکت سایپاپرس را یکی از شرکت‌های مهم و تاثیرگذار در منطقه جنوب تهران برشمرد و اظهارکرد: رشد و ارتقای سایپاپرس زمینه‌ساز توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه است و باید از شرکت‌های صنعتی حمایت‌های لازم انجام شود.

معاون استاندار تهران و فرماندار شهرری به همراه جمعی از مسئولان محلی ضمن دیدار با مدیرعامل سایپاپرس از خطوط تولید، ظرفیت‌ها و دستاوردهای تولیدی این مجموعه و قسمت‌های گوناگون آن بازدید کرد.



حمید زمانی، معاون استاندار تهران و فرماندار شهرری به همراه معاون امنیتی سیاسی خود، بخشدار کهریزک و جمعی از مسئولان محلی از خطوط تولید، ظرفیت‌ها و دستاوردهای تولیدی بازدید کردند.

زمانی در این بازدید گفت: پیرو تاکید رهبر معظم انقلاب بر مسئله تولید، امروز روح خودباوری، همت انقلابی و تلاش مضاعف را در مجموعه سایپاپرس مشاهده کردم و سایپاپرس با کار و مدیریت جهادی در اوج تحریم‌ها توانسته تمامی مراحل نصب، اورهال و راه‌اندازی یک خط پرسکاری بزرگ را بدون کمک خارجی‌ها و با اتکا به توانمندی جوانان خود به‌سرانجام برساند و با برنامه‌نویسی و اقدامات اتوماسیون آن را رباتیک کند.

او افزود: با توجه به لزوم تولید محصول با کیفیت، نصب و راه‌اندازی این خط پرسکاری رباتیک و دیگر پروژه‌های اجرایی در این مجموعه، باعث ارتقای سطح کیفیت محصولات می‌شود.

دغدغه کنونی تولیدکنندگان فولاد از زبان عضو انجمن نوردکاران فولادی ایران:

ابر چالش تامین انرژی

اگر تا پیش از تابستان ۱۴۰۰ موضوع انرژی در کشور یکی از دغدغه‌های تولیدکنندگان فولاد بود از تابستان ۱۴۰۰ به بعد تبدیل به کابوس واحدهای فولادی و ریخته‌گری شد تا پیش از آن در زمان پیک مصرف نیز گه‌گاهی برق واحدهای فولادی در تابستان و گاز آنها در زمستان قطع می‌شد اما از تابستان ۱۴۰۰ این قطعی‌های برق طولانی‌مدت و ادامه‌دار شد.

در سال‌های نه‌چندان دور انرژی یکی از مزیت‌هایی بشمار می‌رفت که افراد بواسطه آن به صنعت فولاد ورود کرده و در آن سرمایه‌گذاری می‌کردند اما پس از ۱۴۰۰ تبدیل به دغدغه و ابر چالش شده است.

قطعی‌های مکرر برق خطوط تولید را به‌عنوان قلب تپنده کارخانه‌های فولادی نشانه رفته و صنعتگران مستاصل از این اقدام دولت در انتظار برنامه‌ای مدون برای تامین برقی حداقلی برای تولید با حداقل ظرفیت هستند.

در همین راستا عضو انجمن نوردکاران فولادی ایران، تامین انرژی را ابرچالشی عنوان می‌کند که واحدهای فولادی را سر در گریبان کرده و معتقد است دولت باید برای حل این معضل هر چه سریعتر برنامه‌ای مدون ارائه و اجرایی کند.

مسعود محجل امامی تصریح کرد: اعمال خاموشی‌های مکرر در این سال همچون سال‌های گذشته، عواقب زیانباری برای تولیدکنندگان داشته و دارد و باعث شده شرکت‌ها با ۲۰ درصد ظرفیت تولید خود فعالیت کنند.

این عضو هیات‌مدیره انجمن نوردکاران فولاد ایران با تاکید بر این موضوع که در میزان مصرف برق فولادسازان در کشور بزرگنمایی شده است، خاطرنشان کرد: صنعت فولاد جزو صنایعی در کشور است که هم در زمینه مصرف برق و هم آب، در حق آن بزرگنمایی شده است. در حالی که سهم برق کشور برای فولاد حدود نیم درصد و سهم آب نیز در قیاس با کشاورزی به حدود ۳ تا ۴درصد نمی‌رسد.

موضوع آن است که دست‌اندرکاران امر قصد دارند، نارسایی‌هایی را که در سیستم برق کشور وجود دارد به گردن صنعتی همچون فولاد بیندازد، به جای اینکه سیستم نیروگاهی را بهینه کنند یا نیروگاه‌های جدید بسازند، دست به توجیه می‌زنند.

مدیرعامل گروه مهر سهند همچنین با اشاره به محدودیت‌هایی که درخصوص صادرات فولاد در ابتدای سال ایجاد شد گفت: این محدودیت‌ها با موضوع اجرای سیاست وضع عوارض بر صادرات محصولات فولادی با توجه به اهمیت بحث اقصاد آزاد در سطح دنیا و پرداخت سوبسیت‌های صادراتی کشورهایی از جمله چین جهت صادرات محصولات فولادی به کشورهای اروپایی بعلت بعد مسافت به تولید کنندگان، به هیچ‌وجه قابل توجیه نیست.



وی افزود: همانطور که تاکید شد در تمامی دنیا از صادرکنندگان حمایت می‌شود اما در ایران متاسفانه نه‌تنها حمایتی نمی‌شود بلکه راه صادرات آن هم در شرایط تحریم‌ها بسته می‌شود.

شناسه ۱۳۴۶۴۴۹

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده)

شرکت شهرک‌های صنعتی هرمزگان

شرکت شهرک‌های صنعتی هرمزگان در نظر دارد اجرای پروژه ذیل را بر اساس قانون برگزاری مناقصات مصوب مجلس شورای اسلامی و به استناد آیین‌نامه راه‌اندازی و فعالیت سامانه تدارکات دولت، مصوب هیات محترم وزیران از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

ردیف	موضوع	مبلغ تقریبی برآورد (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	گواهی صلاحیت پیمانکار
۱	مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای نوبت دوم: اجرای دریواسیون رودخانه و ریپ رپ دایک شمالی و شرقی ناحیه صنعتی بستک به مدت ۷ ماه شمسی	۹۸,۳۶۲,۳۶۷,۰۴۹ ریال طبق فهرست بهای راه، باند فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن و آبیاری و زهکشی سال ۱۴۰۱	۴,۹۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	حداقل پایه ۵ رشته راه
۲	مناقصه عمومی یک مرحله‌ای نوبت دوم: اجرای رمپ ورود و خروج، روسازی و رفوژ وسط بلوار ورودی (خاکبرداری ۵۰۰ متر مکعب، خاکریزی ۱۲۲۷ متر مکعب، آسفالت ۶۰۵۴۲,۹ متر مربع، جدول پیش ساخته ۷۳۳ متر) ناحیه صنعتی جناح به مدت ۴ ماه شمسی	۲۸,۳۳۳,۰۵۴,۱۴۵ ریال طبق فهرست بهای راه، باند فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن سال ۱۴۰۱	۱,۴۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	حداقل پایه ۵ رشته راه
۳	مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای نوبت سوم: اجرای معابر فاز اول (لجن‌برداری ۴۸۲۰۶ متر مکعب، خاکریزی ۵۶۵۵۴ متر مکعب، سنگ ریزی ۵۰۹۰۴ متر مکعب) بخشی از لایه ساب گرید شهرک صنعتی جاسک به مدت ۸ ماه شمسی	۱۷۹,۱۸۴,۷۲۵,۵۷۲ ریال طبق فهرست بهای راه، باند فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن سال ۱۴۰۱	۸,۹۶۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	حداقل پایه ۵ رشته راه
۴	احداث رمپ ورودی و خروجی جاده دسترسی و معابر (خاکبرداری ۴۳/۹۷۸ متر مکعب، خاکریزی ۱۴/۳۰۲ متر مکعب) ناحیه صنعتی بندر لنگه به‌مدت ۶ ماه شمسی	۹۱,۶۰۷,۷۵۹,۱۵۴ ریال طبق فهرست بهای راه، باند فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن سال ۱۴۰۱	۴,۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	حداقل پایه ۵ رشته راه

■ زمانبندی مناقصه:

از کلیه مناقصه‌گرانی که واجد شرایط فوق می‌باشند دعوت می‌گردد نسبت به تهیه اسناد و شرکت در مناقصه، در موعد مقرر به شرح ذیل اقدام نمایند.

الف- تهیه اسناد مناقصه: از تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۱۵ لغایت ۱۴۰۱/۰۴/۲۱ تا ساعت ۱۹:۰۰

ب- بارگذاری اسناد مناقصه از طریق سامانه ستاد: حداکثر تا روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۰۵ ساعت ۱۳:۰۰

* ارسال پاکت الف بصورت حضوری (مهر و لاک شده) حداکثر تا روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۰۵ راس ساعت ۱۳:۰۰ می‌باشد.

پ- بازگشایی پاکات ارزیابی و (الف و ب و ج): روز یکشنبه تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۰۹ راس ساعت ۰۹:۰۰

ث- محل خرید و بازگشایی پاکات مناقصه: کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکات از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

ج- پاکت الف: پاکت (الف) هم در سامانه ستاد بارگذاری و هم بصورت حضوری (مهر و لاک شده) تحویل دستگاه مناقصه گزار به آدرس بندرعباس - سه‌راهی فرودگاه- بلوار علی ابن ابی‌طالب- روبروی هنرستان شهید رجایی- دبیر خانه شرکت شهرکهای صنعتی هرمزگان - تلفن: ۳۳۶۶۵۳۵۱-۰۷۶ گردد.

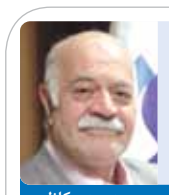
د- نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار پیمانکاری: بصورت ضمانتنامه معتبر بانکی یا فیش واریزی با شماره شبا IR ۳۷۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۰۵۶۷۰۶۳۷۵۷۷۴ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بنام تمرکز وجوه سپرده شرکت شهرکهای صنعتی هرمزگان.

سایت شرکت: WWW.ISIPO.ir

امور پیمانهای شرکت شهرکهای صنعتی هرمزگان

یادداشت

کنترل مبادی ورودی بازار لوازم یدکی



سیدمهدی کاظمی
کارشناس بازار قطعات یدکی خودرو

الـزام شناسـه کالا برای قطعـات یدکی، روزبـه‌روز در حـال افزایـش اسـت. بـرای اختصـاص کـد شناسـا ۱۶ قلـم کالا مانند باتری، کمک‌فنر، دیسـک و صفحه، لاستیک و... در اولویت قرار گرفته‌اند.

۱۵ اسـفند به اتحادیه فروشندگان لوازم یدکـی خودرو و ماشـین‌آلات تهـران اعلام شـده بود طرح شناسـه کالا برای دو قلم از قطعات یدکی یعنی کمک‌فنر و باتری از ۱۵ فروردیـن ۱۴۰۱ اجرایی می‌شـود و اگر این قطعات در بازار دارای کد شناسـا نباشـند، به‌عنـوان کالای قاچاق ضبط خواهند شـد. اجـرای چنین طرحی در ایـن مدت کوتاه با توجه به تعطیلات نوروز ممکن نبود.

به هر حال، اجرای طرح تهیه شناسه کالا در زمان کوتاه شدنی نیست.

بارها از سـوی کارشناسـان بـازار قطعات یدکی عنوان‌شـده که کمک‌فنـر قاچاق‌پذیر نیست، زیرا قطعه‌ای سنگین است. قاچاقچی به‌دنبـال سـود اسـت و از ایـن‌رو قطعاتی را انتخـاب می‌کنـد کـه بتواند آنهـا را در تعداد زیاد و با کمترین دردسـر وارد کشـور کند.

بـرای برنامه‌ریـزی باید نظر کارشناسـان و فعالان آن حوزه خواسـته شـود تا طرح‌ها با اشـکالات کمتـری جلو برود. مسـئولان آگاهـی کامل از بازار قطعـات یدکی خودرو ندارند و این فعالان این صنف هستند که در این زمینه تخصص دارنـد؛ بنابراین نظر این کارشناسان می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد. البته در اصل موضوع تفاوت زیادی نمی‌کند و در نهایـت تمام قطعـات یدکی باید دارای کد شناسا شوند.

موضوع شناسـه کالا باید با قطعات ایرانی آغاز می‌شـد، زیـرا قطعات تولیـد داخل در دسـترس‌تر و بـرای داشـتن شناسـه کالا به‌راحتی قابل‌پیگیری هستند. در ادامه طرح در بخش بازرگانی هم پیگیری می‌شد.

در حال حاضر طرح با هر دو بخش قطعات تولیـد داخـل و وارداتی‌هـا آغاز شـده و از ایـن پس تمام کمک‌فنرهـا و... که وارد بازار می‌شوند باید دارای کد شناسا باشند.

یکی از پرسـش‌های اساسی این است که الزام کد شناسـا برای قطعات یدکی تا پایان سـال برای چند کالا محقق خواهد شد؛ قرار اسـت هر ۳ ماه قطعات جدیدتر به فهرسـت اضافه شود.

پیشنهاد فعالان و کارشناس بازار یدکی برای قطعات بعدی دینام و استارت است که تولید آن در داخل خیلی گسـترده نیسـت اما اجـرای طرح بـا قطعاتی ماننـد رینگ، یاتاقان، پیسـتون، تسـمه‌تام و... مشکل‌ساز اسـت، زیرا به‌عنوان مثال، تنوع تسـمه تام در بازار بسـیار زیاد اسـت. همچنین درباره محصـولات قاچاق‌پذیر قطعـات یدکی باید گفـت، قطعات ریـز و جزیی مانند حسـگر اکسـیژن یا دینـام از قاچاق‌پذیرترین قطعه یدکی هسـتند کـه می‌توان حجـم زیادی از آنهـا را در یـک بسـته‌بندی وارد کشـور کرد.

قطعات خودرو زیاد قاچاق نمی‌شـود، بلکه در این میان، موضـوع اصلی وجود کالاهای بی‌کیفیت در بازار اسـت که از مسیر رسمی وارد کشـور می‌شـوند و چـون بی‌کیفیـت هستند به‌اصطلاح به آنها کالای قاچاق گفته می‌شود.

بارها عنوان‌شـده این دو تعریف با یکدیگر متفاوت اسـت، زیـرا مبارزه بـا ورود کالای قاچـاق یک راهـکار نیـاز دارد و جلوگیری از ورود کالای بی‌کیفیـت، راهـکار دیگـری می‌طلبـد کـه البته هـر دو را می‌تـوان از مبـادی گمرکـی پیگیـری و حل‌وفصـل کرد.

برخـورد بی‌برنامه منجر به کمیابی قطعات در بـازار می‌شـود و قیمت‌هـا را افزایـش می‌دهد. به‌عنـوان مثال، اگر کمک‌فنر دارای تمام مشـخصات بـوده و فاکتـور خرید هم داشـته باشـد اما بدون شناسه کالا باشد که احتمال ضبط آن وجود دارد به‌راحتی عرضه نمی‌شود تا موضوع تعیین‌تکلیف شود.

سیاسـت‌گذاری و تصمیم‌گیـری بـرای چنیـن اموری نیاز به مشـاوره و گرفتن نظر کارشناسـان و فعالان همان حـوزه را دارد، در غیـر ایـن صورت پـس از مدتـی طرح به مشـکل برخـورده و بـدون نتیجـه رها می‌شود.

امحای فنی خودروهای لوکس

مدیرعامل سـازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی در مراسـم امحای فنی خودروهای قاچاق لوکس که با حضور نمایندگان نهادهای مسئول مبارزه با قاچاق برگزار شد، با اشاره به اینکه موتور و قطعات اساسی این خودروها برای استفاده‌های علمی و پژوهشـی در اختیار دانشکده‌های فنی کشور قرار گرفته، افزود: براساس قانون، چون امکان فروش کالاهای لوکس در داخل کشـور وجود ندارد، باید این قبیل کالاها صادر شود و اگر این امکان وجود نداشته باشد، کالاهای لوکس قاچاق باید با در نظر گرفتن شرایط امحای فنی، منهدم شوند.

به‌گـزارش روابط‌عمومـی سـازمان جمـع‌آوری و فـروش امـوال تملیکی، سـیدعبدالمجید اجتهادی در این مراسـم که در محوطه انبار کالای این سازمان برگزار شد، گفت: این اقدام به‌صورت امحای فنی انجام شد، به این معنی که قطعات ایـن خودروها از جمله موتورهای آن در اختیار دانشـکده‌های فنی قرار می‌گیرد تا دانشـجویان این دانشکده‌ها به‌منظور استفاده از فناوری‌های آن از این قطعات استفاده کنند. براساس مصوبه‌ای که برای این گونه انهدام‌ها وجود دارد، موتورهای این خودروها جهت اسـتفاده از فناوری‌های موجود در اختیار دانشکده‌های فنی مهندسی کشـور قرار می‌گیرد تا دانشـجویان در حوزه‌هایی همچون مهندسی معکوس از آنها استفاده کنند.

اجتهـادی درباره دلایل قانونـی آن افزود: در برخی کالاهـا از جمله کالاهای بهداشـتی به دلایلی از جمله مسائل بهداشتی و سلامت، امحای آن کالاها باید با در نظر گرفتن شرایط بهداشتی انجام شود و درباره برخی کالاها از جمله کالاهای قاچاق لوکس نیز چون براسـاس قانون امکان فروش آنها در داخل کشـور وجود ندارد، راهکاری که قانون‌گذار پیش‌روی ما گذاشته، انهدام این قبیل کالاهاست.

نیم دهه تا زمینگیر شدن حمل‌ونقل هوایی

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

ناوگان حمل‌ونقل فرسوده یکی از دغدغه‌های چند سال اخیر است و این فرسـودگی شامل تمام بخش‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی می‌شود. امروز پدیده فرسـودگی از ماشـین و موتورسـیکلت، وسایل سبک و سـنگین و قطار درون‌شـهری و برون‌شـهری به هواپیماها هم رسیده اسـت. سـیکل پرواز تعدادی از هواپیماهای کشـور رو به پایان بوده و براسـاس پیش‌بینی‌ها تا ۵ سـال آینده اگر نوسـازی و به‌سازی انجام نشود، ناوگان حمل‌ونقل هوایی با چالشی بزرگ روبه‌رو خواهد شد.

تعمیق سـاخت داخل صنعت هوایی هم خیلی رشد نداشته، زیرا به گفته برخی فعالان و کارشناسان سـفارش‌گذاری نمی‌شود. نبود بازار تقاضا که به‌دلیل وجود برخی رابطه‌هاسـت سبب‌شده متخصصان این حوزه در سـایر بخش‌های صنعتی مانند کارخانه کاغذسـازی فعالیت داشته باشند.



وسـایل نقلیه هوایی قابـل قیاس با نـاوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی نیسـتند. در واقع این نوع وسایل، تحت ضوابطی که کارخانه سـازنده اعلام می‌کند و سـازمان هواپیمایی نظارت بر حسن اجرای آن ضوابط را برعهده دارد، نگهداری می‌شوند

تفاوت‌های ناوگان‌های حمل‌ونقل



آرمان بیات از کارشناسان صنعت هوایی کشور درباره ضرورت نوسـازی و به‌سـازی ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور به صمت گفت: تجهیزات پرنده هوایی یا وسایل نقلیـه هوایی قابل قیاس با سـایر وسـایل نقلیه ناوگان حمل‌ونقل در حوزه جاده‌ای و ریلی نیست. در واقع این تجهیـزات، تحت ضوابطی که کارخانه سـازنده هواپیما اعلام می‌کند و سـازمان هواپیمایی کشوری در کشورها نظارت بر حسـن اجـرای آن دارند، به لحاظ کیفیت در حال نگهداری هستند.

وی افزود: تمام هواپیماها در پایه نظامنامه تعمیرات و نگهداری اعلامی از سوی کارخانه سازنده از سوی مالک هواپیما یا شرکت‌های هواپیمایی مجاز حفظ و نگهداری می‌شـوند. پس اگر سـن هواپیما بالا باشد به این معنی نیست که قابلیت پرواز یا کارآیی ندارد.

او ادامه داد: سـن هواپیما برعکس ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در کیفیت اثرگذار نبوده و در این ناوگان واژه‌ای به‌نام فرسـودگی به معنایی که مـردم عوام آن را معنی می‌کنند، نیست.

▣ قوانین بین‌المللی درباره نگهداری

بیـات در ادامه به برخی قوانین صنعت هوایی اشـاره کرد و گفت: کارخانه سـازنده هواپیما در قالب MPD به برخی نکات می‌پردازد که یک نسـخه آن در سازمان هواپیمایی کشور، وجود دارد. هرچه سن هواپیما افزایش پیـدا می‌کند، فرآیند تعمیر، نگهداری و بازبینی‌های آن پیچیده‌تـر می‌شـود. در واقع فواصـل دوره‌ای بازبینی هواپیما که به صورت یک انضباط، با نام سـاعت پروازی هسـتند، کوتاه‌تر می‌شود. مثلا اگر یک هواپیمای نو هر ۸۰۰ ساعت یک‌بار بازرسـی دوره‌ای نیاز دارد، اگر سن آن بیشتر شـود این ۸۰۰ ساعت به ۷۰۰، ۶۰۰ یا ۲۰۰ ساعت می‌رسد.

او گفت: این موضوع مربوط به بحث قابلیت اطمینان و استانداردسـازی‌ها وسیله پرنده است. نکته بعدی این است که ضمن آنکه فاصله بازبینی‌ها یعنی کارهایی که روی هواپیما براسـاس نکات اعلام‌شده از سوی کارخانه سازنده براساس MPD باید اجرا شود، بیشتر می‌شود. به‌عنوان مثال در این دستورالعمل آمده اگر هواپیما هر ۸۰۰ سـاعت باید بازبینی شود باید مثلا ۱۰ کار در این بازبینی موردبررسی قرار گیرد. هر کدام از آنها به‌عنوان تکست تعمیراتی بوده و به این ترتیب، روی هر تکستی باید ۱۰ نفرساعت کار شود.

این کارشناس صنعت هوایی در توضیح بیشتر عنوان کرد: به‌عنوان مثال، اگر یک سـاعت قرار است روی ۱۰ مورد اعلامی کار شـود، باید ۱۰ نفر روی این موارد کار کنند. یا اگـر یک نفر بخواهد تمام این موارد را بازبینی کند باید ۱۰ ساعت کار انجام شود.

بیات تصریح کرد: وقتی سـن هواپیما بیشتر می‌شود، فاصله بازبینی‌ها کمتر شده و این تکست‌ها هم تصاعدی بالا می‌روند؛ یعنی بازبینی حسـاس‌تر و ریزتر می‌شـود تا اطمینان حاصل شـود و بنابراین نفر ساعت‌ها بیشتر می‌شـود. ممکن اسـت در ابتدا اگر هر تکست ۱۰ نفر ساعت بوده در ادامه به ۵۰ نفر ساعت برسد.

▣ چرایی زمینگیری

بیات اضافه کرد: هرقدر سـن هواپیما بالاتر می‌رود و فرآیند تعمیراتی آن بیشـتر و پیچیده‌تر می‌شـود، نرخ زمینگیری آن هواپیما افزایـش پیدا می‌کند؛ یعنی اگر به‌طور میانگین نرخ ماهانه بهـره‌وری یک هواپیمای نو ۲۵ روز است، با افزایش سن آن ۱۸ یا ۱۵ روز می‌شود، زیـرا بیشـتر زمینگیر بوده تـا کارهـای موردنظر برای اطمینان‌بخشی روی آن انجام شود. این یعنی بهره‌وری هواپیما کاهش پیدا کرده و در کنار آن تکسـت‌ها و نفر سـاعت‌ها بیشتر شده اسـت. به این ترتیب، هزینه‌های نیروی انسانی هم افزایش پیدا می‌کند. پس به این دلیل اسـت که گفته می‌شود هرقدر سن هواپیما بیشتر شود، هزینه‌های فنی آن بالاتر می‌رود.

این کارشـناس صنعت هوایی با بیان اینکه این هزینه فنی به معنـی تامین صرفا قطعات نیسـت، گفت: این هزینه بیشـتر برای هزینه‌های نیروی انسانی و افزایش نـرخ زمین‌گیـری نـاوگان حمل‌ونقل هوایـی بوده که می‌تواند بهره‌وری را به‌شدت کاهش دهد.

او اظهـار کرد: در ایران مشـکل در این بخش بوده و متاسفانه نرخ بهره‌وری هواپیما در ماه عدد پایینی است؛ پس ما را از داشـتن برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه شبکه پرواز و ناوگان حمل‌ونقل دور می‌کند.

▣ افزایش هزینه‌های عملیاتی

بیات در ادامه سـخنان خود افزود: اگر سـن هواپیما افزایـش پیدا کند، قابلیت اطمینان آن کاهش می‌یابد و آنچـه رخ می‌دهد به‌اصطلاح کاهش بهره‌وری هواپیما و افزایش هزینه‌های عملیاتی است. در مقطع زمانی فعلی، میانگین سـنی هواپیماها در ایران تقریبا ۲۸ سال است و این عدد، هشـداری نسبت به آینده آن است. در واقع می‌توان گفت عمر عملیاتی ناوگان رو به پایان است.

ایـن کارشـناس صنعت هوایـی اعلام کـرد: به‌طور میانگیـن، حـدود ۳۰ درصـد عمـر عملیاتـی ناوگان کشـور تا حدود ۶ سـال آینده به پایان می‌رسد؛ یعنی در حال‌حاضـر حـدود ۳۹.۵ درصد نـاوگان حمل‌ونقل هوایی کشـور عملیاتی هسـتند که تا ۶ سال آینده به پایان می‌رسد.

▣ عمر هواپیماها چقدر است؟

بیات درباره عمر مفید هواپیماها گفت: هر هواپیمایی عمـری داد مثـلا هزار سـیکل پرواز. این هزار سـیکل پـرواز امروز رسـیده به ۹۰ هزار و اگر ۲۰ هزار سـیکل دیگر پر شـود، عملا این هواپیما از چرخه عملیاتی کنار می‌رود. در این مرحله، دیگر موضوع سـن مطرح نیست و هر سنی داشته باشد، باید از چرخه پرواز کنار گذاشته شود.

او یـادآور شـد: ۳۰ درصـد ناوگانی که حدود ۴۰ درصد از ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور محسوب می‌شود تا ۵ سال آینده نخواهیم داشت. پس باید امروز به سـمت جایگزین کردن حرکت کنیم. این جایگزینی می‌تواند به‌سازی ناوگان فعلی و زمینگیر شده با هواپیماهای دست دوم باشد یا زیرساخت لازم به لحاظ حقوقی، مالی و بین‌المللی ایجاد شـود تا شـرکت‌های هواپیمایی بتوانند به سمت تامین هواپیماهای موردنیاز با روش‌های جدید بروند.

در ایـن میان، یکـی از راهکارهایی کـه می‌تواند به ناوگان حمل‌ونقل ایران کمک کند، تاسیس شرکت‌های هواپیمایی لیزینگ اسـت تا بنگاه‌های اقتصادی به این بخش ورود کرده و هواپیماها را تملک کنند و به صورت قراردادهای اجاره در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار دهند. شرکت‌های هواپیمایی به‌دلیل بحران‌های ناشی از عدم‌مدیریت درست و حرفه‌ای که با آن درگیر هستند، اعتبارشان تهدید شده و با زیان انباشته روبه‌رو هستند؛ بنابراین نوسـازی ناوگان برای پول کافی و اعتبار ندارند تا بتوانند تسهیلات دریافت و در ادامه آن را بازپرداخت کنند.

بیـات در ادامـه راهکارهـا بـرای نوسـازی نـاوگان حمل‌ونقـل هوایـی تصریـح کـرد: در حال‌حاضـر که شرکت‌های هواپیمایی برنامه‌ای برای آینده خود ندارند، ایجاد شـرکت‌های لیزینگی برای آینده ضروری اسـت. معتقـدم که صنعت هوایی کشـور از حوزه تصدی‌گری باید به سـمت موضوعـات اقتصـادی از جمله لیزینگ هوایی حرکت کند تا بتواننـد هزینه‌ها را بهتر مدیریت کنند.

آرمان بیات: اگر سن هواپیما بالا باشد به این معنی نیست که قابلیت پرواز یا کارآیی ندارد؛ سن هواپیما برعکس ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در کیفیت تاثیرگذار نیست

مشکلات اورهال هواپیماها



در ادامه ایرج ابراهیمی از دیگر کارشناسـان صنعت هوایی کشـور دربـاره اورهـال کردن وسـایل ناوگان حمل‌ونقـل هوایی بـه صمت گفت: در حـوزه موتور و بدنه، ظرفیت خوبی در کشـور فراهم اسـت. در این زمینـه، ایران سـابقه طولانی دارد، زیرا زیرسـاخت‌ها و متخصصـان فنی امر را در اختیار دارد. مشـکلی که در اورهال کردن نـاوگان حمل‌ونقل هوایی وجود دارد این است که سـفارش کار بیشتر براساس رابطه است تا ضابطه.

وی افزود: در چند سال گذشته نمایشگاه‌های زیادی چه در زمینه تعمیق سـاخت داخل و چه درباره تعمیر قطعات برگزار و از صنعتگران دعوت شـد در نمایشگاه حضور داشـته باشـند و اعلام آمادگی کنند که کدام قطعـات را می‌تواننـد در داخل تولید یـا تعمیر کنند. شرکت‌های گوناگون در رشته‌های گوناگون الکترونیک، اویونیک و مکانیک در این نمایشگاه‌ها حضور یافتند و اعـلام آمادگی کردند اما در ادامه به آنها سـفارش کار داده نشد.

▣ متخصصانی که هرز می‌روند

ابراهیمی بـا بیان اینکه متخصصـان صنعت هوایی در حال فعالیت در سـایر حوزه‌ها هستند، عنوان کرد: این امر مطلوب نیسـت، زیرا ظرفیت بزرگی را در این صنعت از دست می‌دهیم. برخی از آنها در کارخانه‌هایی مانند کاغذسازی، فرش و... مشکلات فنی ماشین‌آلات ایـن حوزه‌ها را رفع می‌کنند. چرا باید نیروی انسـانی متخصص در صنعـت هوایی با توجه به نیاز این بخش در سایر صنایع فعالیت داشته باشند؟

این کارشناس صنعت هوایی در پاسخ به این پرسش که اگر از توان داخل استفاده نمی‌شود، آیا قطعات وارد می‌شود، عنوان کرد: حتی برای خرید قطعات موردنیاز از خارج هم روابط به جای ضوابط حکمفرماست. گاهی شرکتی اعلام آمادگی کرده که قطعات را بدون واسطه برای کشور ارسـال کند اما طرح به‌سـرانجام نرسیده اسـت. به‌عنوان نمونه در اتاق بازرگانـی ایران و هلند، شـرکتی در هلند فهرسـتی از قطعـات هواپیما فوکر ۱۰۰ ارائه داد و اعلام آمادگی کرد این قطعات را بدون واسطه برای ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور تامین کند. این در حالی اسـت که بسـیاری از هواپیماهای فوکر ۱۰۰ کشور زمینگیر شده است.

او اظهار کرد: لاسـتیک، ترمز، قطعـات موتوری و... قطعات پرمصرف در این فهرسـت قرار داشتند. اما هم تعمیق ساخت داخل و هم خرید قطعات موردنیاز باید از مجرای خاصی به‌واسـطه ارتباطات خاص انجام شود مانند صنعت خودرو. حتی فعالان صنعت هوایی برای ساخت قطعات خودرویی اعلام آمادگی کرده‌اند اما در این بحث هم رابطه حرف اول و آخر را می‌زند.

این کارشـناس صنعـت هوایی ادامـه داد: بهانه این اسـت که انبارهـای در اختیـار شـرکت‌های صنعت هوایی برای سـاخت قطعات کوچک اسـت، در حالی که براساس مدیریت جدید صنعت، محصولات تولید و بدون انبار وارد خط تولید یا بازار می‌شوند، چراکه برای کاهش هزینه‌های سـربار دیگر قطعـات و محصولات مانند گذشته انبار نمی‌شوند.

▣ درصد داخلی‌سازی

ابراهیمی درباره تعمیق ساخت داخل صنعت هوایی کشـور یادآور شد: کشـور ظرفیت‌ها و امکانات تعمیق سـاخت داخل را دارد اما درصد آن پایین اسـت، زیرا کار برون‌سپاری نشده و سفارش کار داده نمی‌شود. در حال‌حاضر رنگ، زیررنگ، ضدیخ، موکت، منسوجات که دارای اسـتاندارد خاص بوده اینکه ویژگی ضداحتراقی و خودخاموش‌شوندگی داشته باشـند یـا ابرهایـی که لای صندلی استفاده می‌شوند برای عایق‌بندی و... همگی در داخل تولید می‌شود.

ابراهیمـی در پایـان عنوان کـرد: ضـرورت دارد با شایسته‌سـالاری روند فعلی اصلاح و توانمندی‌ها دیده شود تا از آنها بهره‌برداری شده و مشکلات برطرف شود. در پایان به دولت جدید پیشـنهاد می‌کنم، نمایشـگاه نیازمندی‌هـای صنعت هوایی را برگزار کند و با جدیت برای رفع مشـکلات این موضـوع را موردپیگیری قرار دهـد. همچنین حمایت‌های مالی درحدی نباشـد که پروژه‌ها در میانه راه زمینگیر شوند.

سخن پایانی

بنابر ایـن گزارش، نـاوگان حمل‌ونقل هوایی نیز مانند نـاوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی فرسـوده بوده و اگر نوسـازی و به‌سـازی در این بخش انجام نشود تا کمتر از یک دهه زمینگیر خواهد شد.

ایرج ابراهیمی: در تولید و خرید قطعات موردنیاز هواپیما، روابط به‌جای ضوابط حکمفرماست



محدودیت برق ابربحران فولادسازان



دورنمای مبهم اقتصاد مانع رشد بورس



هوشمندسازی، تحولی پرسود و کم‌زیان

خبرهای خوشی از اکتشافات معدنی در راه است



عکس: صمت

کارشناسان حوزه معدن می‌گویند کشور ما با داشتن حدود یک درصد جمعیت جهان، نزدیک ۷ درصد ذخایر معدنی کشف شده دنیا را در خود جای داده، اما نکته مهم و ناگفته این است که قسمت اعظم اکتشافات در سال‌های بسیار دور صورت گرفته و طی سال‌های اخیر اقدامات جدی برای شناسایی ذخایر جدید انجام نشده است؛ بر این اساس میزان اکتشافات عمومی و تفصیلی انجام شده در کشور در مقایسه با سایر کشورهای معدن‌خیز جهان ناچیز شمرده می‌شود. نیاز به گسترش فعالیت‌های تولیدی و تامین تقاضای روزافزون دنیای مدرن به مواد اولیه و خام، از جمله دلایلی است که اهمیت گسترش اکتشاف در حوزه معدن را بیشتر می‌کند. مسئولیت بخش اکتشاف در سراسر جهان برعهده دولت‌ها است و این بخش می‌تواند با استفاده از توان و امکانات وسیعی که در اختیار دارد اقدامات اکتشافی را آغاز کند و در همه نقاط کشور گسترش دهد. در کشور ما هم بخش اعظم این مسئولیت بر عهده بخش دولتی است که هرچند اقداماتی در این زمینه انجام داده، اما باید اعتراف کرد اکتشاف همچنان از مهجورترین بخش‌ها در صنعت معدن است. برخی فعالان معدنی و کارشناسان این حوزه معتقدند از ۱۱۷ پهنه معدنی با وسعتی حدود ۴۶۲ هزار کیلومترمربع (یک‌چهارم وسعت کشور) فقط حدود ۳۰ درصد اکتشافات سیستماتیک صورت گرفته است. برای رفع این مشکل لازم است نسبت به افزایش سرمایه‌گذاری، تغییر ساختارها، تقویت جدی سازمان زمین‌شناسی -به‌منظور انجام اکتشافات سیستماتیک در کل این پهنه‌ها- اقدام شود. به‌تازگی اخبار خوبی در زمینه گسترش اکتشافات دولتی به گوش می‌رسد که چشم‌انداز مناسبی از آینده را تصویر می‌کند. در کنار آن اشتیاق محسوسی در بخش خصوصی برای ورود به این حوزه دیده می‌شود که شاید نویدبخش باز شدن مسیرهایی پرثمر باشد.

آغاز اقدامی بزرگ در شناسایی ذخایر معدنی از مهر ۱۴۰۰

به گزارش مهر به نقل از وزارت صمت، سید رضا فاطمی‌امین در همایش روز ملی صنعت و معدن گفت: در حوزه حمایتی یکی از مشکلات ما همواره این بوده است که از منابع خود به‌درستی اطلاع نداشتیم و ذخایر معدنی کشور برای ما ناشناخته بوده است.

وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: از مهر سال گذشته اقدامی بزرگ در بخش معدن آغاز شد و در کاوش‌های صورت گرفته در محدوده‌ای به وسعت ۴۵۰ کیلومتر مربع، در خراسان رضوی ذخایر عظیمی کشف شده که نتایج رسمی آن تا حدود ۲ هفته دیگر اعلام می‌شود.

فاطمی‌امین ادامه داد: برای فائق آمدن بر چالش‌های حکمرانی و محدودیت‌های زمانی برای دستیابی به جایگاه تعریف‌شده در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، نیاز به نقشه راه داریم و باید تمام مسائل را با هم حل کنیم و نمی‌توان بدون حل مشکلات این حوزه وارد فرآیند توسعه‌ای تولید شد.

وجود ۵۵ میلیارد تن انواع ذخایر معدنی در کشور

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت از شناسایی و ثبت مواد معدنی جدید در کشور خبر داد و گفت: بیش از ۵۵ میلیارد تن انواع مواد معدنی در کشور ذخیره قطعی و بقیه ذخیره زمین‌شناسی پیش‌بینی شده است.

به گزارش سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور، علیرضا شهیدی با بیان اینکه افزایش عمق و سطح اکتشافات ایران می‌تواند به افزایش ذخایر معدنی کشور کمک کند، خاطرنشان کرد: تاکنون این‌گونه بوده که مواد معدنی در سطح کشور شناسایی و ثبت شود؛ بر همین اساس بیش از ۵۵ میلیارد تن انواع مواد معدنی در کشور ذخیره قطعی و بقیه ذخیره زمین‌شناسی پیش‌بینی شده است.

وی افزود: سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور نزدیک ۲ دهه است که به شناسایی ذخایر پنهان روی آورده است؛ ذخایری که به هیچ عنوان نشانه‌هایی روی سطح زمین ندارند، بنابراین امیدواریم با استفاده از ژئوفیزیک هوایی بتوانیم این ذخایر معدنی را شناسایی کنیم.



معاون وزیر صمت بیان کرد: در سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور از مقیاس یک‌صدهزارم در دهه ۸۰، ۹۴۵ هزار کیلومترمربع از سطح کشور مورد شناسایی قرار گرفته است.

رئیس سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور از افزایش دقت اکتشافات خبر داد و گفت: از سال گذشته این سازمان به تولید اطلاعات پایه در مقیاس یک‌پنجاه‌هزارم ورود کرده است؛ بر این اساس امیدواریم در برنامه پنج ساله هفتم کل کشور را در مقیاس یک‌پنجاه‌هزار مورد کاوش قرار دهیم.

شهیدی خاطرنشان کرد: در بحث شناسایی و پی‌جویی زیاد از دنیا عقب نیستیم و باید به این نکته نیز توجه کنیم که سطح کشور ما بسیار وسیع است؛ بنابراین نیازمند همکاری بخش خصوصی در این زمینه هستیم.

آزادسازی ۴۰۰ هزار کیلومترمربع از مناطق اکتشافی

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: آزادسازی بیش از ۴۰۰ هزار کیلومترمربع مناطق اکتشاف‌شده، انجام گرفته و در اختیار وزارت صمت است.

به گزارش سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران وجیه‌الله جعفری در جمع خبرنگاران با اشاره به اهمیت اکتشاف به‌عنوان نقطه آغازین سرمایه‌گذاری و توسعه، تصریح کرد: این بخش اولویت امروز ما است و امید داریم در ۲ سال آینده معادن جدید و بزرگی فعال شوند.

رئیس هیات عامل ایمیدرو ادامه داد: هدف نهایی افزایش ظرفیت‌سازی و تولید محصولات معدن و صنایع معدنی و رونق مناطق کم‌برخوردار است که همه این موارد از مسیر اکتشاف می‌گذرد.

وی با اشاره به همکاری ایمیدرو با معاونت معدنی وزارت صمت و سازمان زمین‌شناسی، اظهار کرد: کشف معادن مس-طلای جانجا، طلای هیرد و بزمان از جمله نتایج فعالیت‌های اکتشافی این سازمان است.



به‌گفته معاون وزیر صمت، با فعال شدن معدن جانجا در سیستان و بلوچستان، بخش خصوصی فعالیت خود را در معادن اطراف توسعه می‌بخشد و آینده‌ای پررونق در انتظار آن مناطق است.

▣ معادن کوچک و جذب سرمایه‌گذار

جعفری در ادامه به اثر احیا و فعال‌سازی معادن راکد اشاره کرد و گفت: یکی از پیشنهادهای ما این است که معادن کوچک، در قالب بلوک‌های ۱۰ تایی قرار گیرند تا شرایط جذب سرمایه برای اکتشاف، فرآوری و توسعه آنها تسهیل شود و انگیزه سرمایه‌گذاران نیز بالا برود.

رئیس هیات عامل ایمیدرو همچنین درباره هدایت سرمایه و سود شرکت‌های تابعه به سمت توسعه، گفت: یکی از اقدامات راهبردی ایمیدرو، تعیین مسیری جدید برای تامین مالی طرح‌های توسعه است که از محل سود انباشته شرکت‌های بزرگ محقق می‌شود.

سخن پایانی

فعالیت بخش خصوصی در بخش اکتشاف ذخایر معدنی باید منجر به اکتشافات جدید و تولید اطلاعات پایه در کشور می‌شد، اما تاکنون این اطلاعات نه به صورت کامل ارائه شده و نه تجمیع درستی در این زمینه صورت گرفته است.

تحلیل‌ها و مطالعات انجام‌شده ازسوی دستگاه‌های دولتی در سال‌های اخیر حاکی از آن است که فعالیت‌های بخش خصوصی و غیردولتی در حوزه اکتشاف مواد معدنی نیاز به هدفمندسازی و همسو شدن با برنامه‌ها و سیاست‌های کلان کشور در حوزه ایجاد ترازنامه منابع معدنی -با نگرشی جدید به مقوله اکتشاف، تولید، مصرف، صادرات و واردات مواد معدنی- دارد.

یک خودروساز جدید وارد بازار کشور می‌شود

آخرین اخبار حاکی از آن است که زرخودرو برای تاسیس کارخانه خودروسازی مجوزهای لازم را اخذ کرده است.

مهدی امینی، قائم‌مقام مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره گروه زر - در نشست خبری با بیان اینکه زرخودرو مجوزهای لازم را برای تاسیس کارخانه خودروسازی اخذ کرده است، توضیح داد: در این راستا تاکنون برای زرخودرو ساختمان مرکزی و زمینی به مساحت تقریبی ۴۴۰ هکتار در استان البرز – اتوبان کرج خریداری شده است.

وی ادامه داد: زرخودرو جواز تاسیس برای ساخت یک میلیون دستگاه انواع



خودروی مختلف، از خودروی اقتصادی گرفته تا خودروی سواری و انواع کامیون و کامیونت را کسب کرده است.

امینی افزود: در این راستا مذاکراتی با چندین برند صورت گرفته است که زمانی که به نتیجه رسید نتایج آن اعلام می‌شود.

عرضه یک شرکت غذایی در بورس

امینی در ادامه از درج نماد زرنام خبر داد و افزود: هدف شرکت بورس با عرضه اولیه انگیزه دادن به بازار است، به همین دلیل عرضه‌های اولیه معمولا با قیمت پایین‌تر نسبت به ارزش واقعی عرضه می‌شود، این موضوع درمورد زرنام نیز صدق می‌کند.

وی به این سوال که چند درصد این شرکت عرضه خواهد شد، پاسخ داد: این موضوع با نظر سازمان بورس در زمان عرضه مشخص خواهد شد.

تمدید مزایده ۱۴۰۱۰۲د

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد مقدار حداکثر ۲۰۰۰ (دو هزار) تن میلگرد طول کوتاه مازاد بر نیاز خود را طبق آنالیز شیمیایی و سبد اقلام مندرج در اسناد مزایده از طریق مزایده عمومی بفروش برساند. متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند جهت آگاهی از شرایط عمومی مزایده و دریافت اوراق مزایده و ارائه پیشنهاد همه روزه به استثنای ایام تعطیل رسمی، پنجشنبه و جمعه از تاریخ ۱۴۰۱/۰۴/۱۵ لغایت ۱۴۰۱/۰۴/۲۱ از ساعت ۸ صبح الی ۱۴ به آدرس تهران، میدان ونک، بزرگراه حقانی بعد از جهان کودک، خیابان شهیدی، کوچه ژوبین، پلاک ۲، طبقه ٤، واحد۷ مراجعه نمایند.

همچنین آگهی و اسناد تمدید مزایده شماره ۱۴۰۱۰۲د در سایت اینترنتی شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان به آدرس sjsco.ir پرتال مزایده و مناقصه قسمت مزایده قابل مشاهده می‌باشد.

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

معاون مالی و اقتصادی منطقه ویژه خلیج‌فارس اعلام کرد:

اختصاص ۸۰۰میلیارد تومانی ایمیدرو برای تکمیل زیرساخت‌های منطقه ویژه خلیج‌فارس



ایمیدرو ۸۰۰ میلیارد تومان برای تکمیل زیرساخت‌های منطقه ویژه صنایع فلزی و معدنی خلیج‌فارس (بندرعباس) اختصاص داد. این خبر را معاون مالی و اقتصادی منطقه خلیج‌فارس اعلام کرد.

عبدالعظیم نجیبی‌فینی ضمن بیان این مطلب گفت: اختصاص اعتبار قابل توجه ایمیدرو برای توسعه زیرساخت‌های منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس، روند تکمیل ایستگاه گاز در سایت توسعه و نیز راه‌های دسترسی این منطقه را در سال جاری سرعت می‌بخشد.

وی ادامه داد: در حال حاضر، مناقصه‌های مربوط به طرح‌ها در حال برگزاری هستند و با توجه به تامین زیرساخت‌ها، سرمایه‌گذاران با علاقه بیشتری در منطقه حضور پیدا می‌کنند.

معاون مالی و اقتصادی منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس با اشاره به گام مهم این شرکت برای تامین آب پایدار صنایع تصریح کرد: برای این منظور، شرکت احداث زیرساخت با سهامداری شرکت‌های مستقر تاسیس و طرح تصفیه پساب شهر بندرعباس و انتقال آن به صنایع غرب استان هرمزگان اجرا شده است.

وی افزود: پیش‌بینی می‌شود با تکمیل فازهای این طرح تا ۲ سال آینده، ۱۱۰ هزار متر مکعب پساب قابل استفاده در اختیار صنایع قرار خواهد گرفت. علاوه بر این، طرح مذکور موجب حذف بوی نامطبوع فاضلاب بندرعباس و درنتیجه، خلاصی ساکنان منطقه از این شرایط و نیز سبب افزایش گردشگران خواهد شد.

ارائه بسته‌های پیشنهادی برای سرمایه‌گذاری

نجیبی‌فینی از ارائه بسته‌های پیشنهادی برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های توسعه منطقه خبر داد و گفت: به‌زودی بسته‌های پیشنهادی مناسب سرمایه‌گذاری در طرح‌های صنایع فعال با همکاری دانشگاه هرمزگان در منطقه تهیه و به متقاضیان سرمایه‌گذاری ارائه می‌شود.

وی افزود: همچنین دانشگاه مذکور، طرح نامه ای درباره مدیریت سبز انرژی تدوین کرده است که در حال بررسی آن هستیم.

آمادگی برای ارائه تسهیلات به دانش بنیان‌ها

معاون مالی و اقتصادی منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس با اشاره به تمهیدات قابل ارائه به شرکت‌های دانش‌بنیان، گفت: مدیران این شرکت‌ها در صورت مراجعه به منطقه ویژه خلیج‌فارس، می‌توانند از تسهیلات با پیش‌پرداخت کم و اقساط بلندمدت بهره‌مند شوند.

وی ادامه داد: برای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان، آماده مذاکره با بانک‌ها برای ارائه تسهیلات هستیم. همچنین امکان اتصال شرکت‌های مذکور به شرکت‌های فولادی و پتروشیمی بزرگ وجود دارد.

نجیبی‌فینی خاطرنشان کرد: منطقه ویژه اقتصادی خلیج‌فارس در سال گذشته از نظر جذب سرمایه‌گذاری بسیار درخشان بوده و رشد جذب سرمایه‌گذاری در این منطقه، به‌رغم تحریم‌ها بالا بود. همچنین، در سال گذشته شاهد رشد افزایش دلاری صادرات بودیم.

منبع: روابط‌عمومی منطقه ویژه اقتصادی خلیج‌فارس



خبر

قرارداد واله برای تامین گاز گندله‌سازی



شرکت معدنکار واله از امضای قرارداد جدیدی برای تامین ۱۰۰درصدی گاز طبیعی در پروژه‌های گندله‌سازی این شرکت خبر داد. به‌گزارش وب‌سایت ماینینگ شرکت معدنکار برزیلی واله از امضای قرارداد برای تامین ۱۰۰درصدی گاز طبیعی موردنیاز در گندله‌سازی‌های این شرکت تا سال ۲۰۲۴میلادی خبر داد. هدف از این اقدام، کاهش انتشار کربن عنوان شده است.

تمرکز این قرارداد بر کارخانه گندله‌سازی سان‌لوئیس شرکت واله بوده و تامین گاز طبیعی از شرکت Eneva SA انجام خواهد گرفت. مدت زمان قرارداد نیز ۵ سال اعلام شده است. هدف از قرارداد مورداشاره توقف استفاده از سوخت‌های نفتی با تامین گاز از سال ۲۰۲۴میلادی است که کاهش هزینه‌ها و کاهش ۲۸درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای را به‌همراه خواهد داشت.

این در حالی است که شرکت معدنکار برزیلی واله واحدهای گندله‌سازی در عمان و ایالات اسپیریتو سانتو و میناس ژرایس برزیل را نیز در اختیار دارد. واله دومین معدنکار بزرگ جهان و همچنین بزرگ‌ترین تولیدکننده سنگ‌آهن و گندله جهان به‌شمار می‌رود. این شرکت رتبه دوم تولید نیکل را نیز در اختیار دارد.

واله در حال حاضر دارای عملیات استخراج معادن در کشورهای فنلاند، کانادا، استرالیا، مغولستان، آنگولا، افریقای‌جنوبی، شیلی و پرو است. پالایش آلومینا و ساخت محصولات آلومینیومی نیز از دیگر فعالیت‌های این شرکت به‌شمار می‌رود.

بهره‌گیری از نظرات کارشناسی انجمن فولاد در اولویت باشد

محدودیت برق، ابربحران فولادسازان

گروه معدن
editor@smtnews.ir


سیدمهدی نیازی


عکس: صمت

صنعت فولاد در ایران طی یک دهه گذشته با شتاب قابل‌توجهی توسعه یافته است. تولید فولاد خام ایران از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ به‌طورمتوسط سالانه رشد ۹درصدی را از آن خود کرده است. این صنعت در حال حاضر علاوه بر تامین نیاز داخلی، بخشی از تولیدات خود را روانه بازارهای جهانی و صادراتی می‌کند. زنجیره فولاد ایران با چالش‌های متعددی در مسیر فعالیت خود روبه‌رو است؛ با این وجود توانسته به فعالیت خود ادامه دهد، اما در طول ۲سال اخیر، چالش عظیم تامین انرژی به سدی عظیم در مسیر فعالیت فولادسازان کشور بدل شده است. محدودیت در تامین برق موردنیاز صنایع فولادساز که از سال گذشته به‌طورجدی برای این صنایع وضع شد و در امسال نیز ادامه یافته، تولید این صنایع را با محدودیت‌های جدی روبه‌رو کرده است. در نتیجه فعالان صنعت فولاد به‌دنبال آن هستند که وزارت نیرو و صنعت، معدن و تجارت را نسبت به محدودیت‌های تامین انرژی و رفع آن متقاعد کنند.

به‌گزارش چیلان، انجمن فولاد در نامه خود به معاون هماهنگی و محیط کسب‌وکار وزارت صنعت، معدن و تجارت و همچنین در جلسه مشترک خود با وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و نیرو عنوان کرده بود که برنامه ابلاغی وزارت نیرو برای محدودیت‌های مصرف برق واحدهای فولادی در موارد متعددی مصرف واقعی برق کارخانجات را مبنای اعمال محدودیت‌ها قرار نداده و اعداد موجود در این برنامه با مصرف واقعی برق شرکت‌ها مغایرت دارد.

مسئولان به وعده‌های خود عمل نمی‌کنند

انجمن فولاد استدلال کرده که «فارغ از دیماند خریداری‌شده هریک از شرکت‌ها، میزان محدودیت اعمال‌شده در تامین برق کارخانجات زنجیره فولاد، حتی از ۵۰درصد میانگین برق مصرفی آنان نیز بیشتر است». این در حالی است که وزیر نیرو در جلسه خود با هیات‌مدیره این انجمن، وعده داده بود که حداکثر میزان اعمال محدودیت در تامین برق مصرفی صنعت فولاد طی دوره ۳ماهه محدودیت‌ها، ۳۰درصد باشد.

انجمن فولاد برای اینکه وعده وزیر نیرو درباره تامین بهتر برق صنایع فولاد محقق شود، درخواست کرده است که فعالیت شبانه کارخانجات زنجیره فولاد از ساعت ۲۳ تا ۹ صبح تا پایان تابستان بدون محدودیت تامین برق انجام گیرد.

> وزارت نیرو مدعی است که در امسال به‌دنبال مدیریت تامین برق مصرفی صنایع است و تولید در صنایع ادامه خواهد داشت. با این وجود فولادسازان کشور تاکید دارند روند فعالیت در صنایعی همچون فولاد متفاوت است و نمی‌توان باتوجه به برق اختصاص‌یافته به صنایع تولید را ادامه داد

ضرورت لحاظ محدودیت‌های فنی تولیدفولاد

انجمن فولاد در نامه خود همچنین گفته است مسائل فنی تولید فولاد در کوره‌های قوس‌الکتریکی، القایی و کوره‌بلند در برنامه محدودیت‌های برق وزارت نیرو باید مدنظر قرار گیرد و میانگین مصرف برق مجاز هر واحد فولادی در طول ۲۴ساعت شبانه‌روز باید محاسبه شود و مدیریت آن براساس فناوری تولید هر کارخانه باید به واحدهای فولادی واگذار شود.

بدیهی است که با در نظر گرفتن مسائل فنی تولید فولاد در برنامه محدودیت‌ها، در ساعات اوج مصرف برق مطابق با اعلام قبلی ادارات برق منطقه‌ای، واحدهای تولیدکننده فولاد کشور نهایت همکاری با شبکه برق در رعایت سقف میانگین مصرف (کیلووات ساعت) را خواهند داشت.

توازن عادلانه در تامین برق

انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در نامه خود عنوان کرده است ایجاد توازن عادلانه در تامین برق کارخانجات زنجیره فولاد، نیازمند بررسی کارشناسی و اصلاح برنامه اعلامی وزارت نیرو برای محدودیت‌های تامین برق واحدها است. انجمن فولاد خواستار برگزاری جلسه فوری برای ایجاد این توازن عادلانه در تامین برق کارخانجات زنجیره فولاد شده است و جدول بازنگری‌شده مصرف برق برای تعدادی از شرکت‌های فولادی که اعتراض آنان به انجمن واصل شده و در عین حال محدودیت‌های بیشتری را نسبت به بقیه واحدها برای آنان اعمال شده است،برای بررسی و انجام اقدامات مربوطه ارائه داده است.

همکاری سه‌جانبه

سیدمهدی نیازی، معاون هماهنگی و محیط کسب‌وکار وزارت صمت پیرو جلسه سه‌جانبه وزارت صمت، نیرو و انجمن فولاد، نامه کارشناسی انجمن فولاد برای تامین بهتر برق شرکت‌های فولادی را به شرکت مدیریت شبکه برق ایران ارائه داده است. همکاری سه‌جانبه وزارت نیرو، صمت و انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران مسیر مناسبی است که می‌تواند باعث شود تا در شرایط اضطراری کمبود برق، تولید فولاد کشور با کمترین خسارات ممکن ادامه یابد.

سخن پایانی

فولادسازی و توسعه صنعت فولاد یکی از شاخصه‌های صنعتی بودن کشورها است. برهمین اساس نیز تولید این فلز استژاتزیک در ایران نیز موردتوجه قرار گرفته است. وجود منابع غنی سنگ‌آهن محرک احداث صنایع فولادی در کشور بوده است؛ تا جایی که ایران در حال حاضر در جایگاه دهمین فولادساز دنیا قرار دارد. ظرفیت‌های نصب شده در این صنعت نیز بالغ بر ۴۰میلیون تن عنوان شده است. در همین حال مقرر شده که ظرفیت تولید فولاد کشور در افق ۱۴۰۴ به ۵۵میلیون تن در سال افزایش یابد. باتوجه به طرح‌های در دست اجرا در زنجیره فولاد، تحقق این هدف آنقدرها هم دور از ذهن نیست.

وزارت نیرو مدعی است که در امسال به‌دنبال مدیریت تامین برق مصرفی صنایع است و تولید در صنایع ادامه خواهد داشت. برهمین اساس نیز برنامه قطعی برق را در اختیار صنایع گذاشته و تلاش کرده تا این محدودیت‌ها به‌حداقل برسد و تولید در صنایع ادامه یابد. با این وجود فولادسازان کشور تاکید دارند، روند فعالیت در صنایعی همچون فولاد متفاوت است و نمی‌توان باتوجه به برق اختصاص یافته به صنایع، تولید را ادامه داد. فولادسازان کشور بااشاره به محدودیت‌های جدی و فراتر از انتظار برق خواستار تغییر شرایط شده‌اند.

بهره‌برداری از فولاد مکران در سال آینده

براساس برنامه زمان‌بندی اعلامی، پروژه فولاد مکران باید در سال ۱۳۹۷ به‌بهره‌برداری می‌رسید، اما با حل شدن مشکلات، این پروژه در سال آینده با ظرفیت تولید ۱.۶ میلیون تن آهن‌اسفنجی به‌بهره‌برداری می‌رسد. به‌گزارش پایگاه خبری و تحلیلی «فلزات آنلاین»، نصرالله ابراهیمی، مسئول اداره منطقه آزاد چابهار با بیان اینکه اجرای قانون پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده به‌دلیل تصویب در مجلس شورای اسلامی لازم‌الاجرا است، اظهار کرد: مشکل اساسی در اجرای این مصوبه پرداخت مضاعف در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی است، به این معنا که فعالان اقتصادی که مواد اولیه‌ای را از سرزمین اصلی خریداری و در هنگام خرید مالیات ارزش‌افزوده را به فروشنده پرداخت و سپس به منطقه وارد می‌کنند.

وی افزود: گمرک جمهوری اسلامی مجدد هنگام ورود مواد اولیه به محدوده مناطق آزاد، مالیات بر ارزش‌افزوده را دریافت می‌کند، به‌عبارت دیگر برای یک خرید، ۲ مرحله مالیات ارزش‌افزوده در مناطق پرداخت می‌شود.

مسئول اداره منطقه آزاد چابهار تصریح کرد: از سوی دیگر بعد از طی فرآیند تولید یا فرآوری و تبدیل مواد اولیه به کالا، تولیدکننده برای صادرات کالا به سرزمین اصلی بار دیگر مجبور به پرداخت ۹درصد مالیات بر ارزش‌افزوده می‌شود، به‌عبارتی مالیات بر ارزش‌افزوده پیش از اینکه کالا به‌فروش برسد و از مصرف‌کننده نهایی دریافت شود، باید از سوی تولیدکنندگان پرداخت شود و به‌همین‌دلیل واحدهای تولیدی در مناطق آزاد با مشکلات عدیده‌ای مواجه شده‌اند.

ابراهیمی خاطرنشان کرد: پیشنهاد شده است که این قانون و دستورالعمل اجرایی آن اصلاح شود تا موجب دلسردی فعالان اقتصادی و واحدهای تولیدی مناطق آزاد نشود و این اصلاحیه در مسیر قانونی خود در دولت برای ارائه به مجلس شورای اسلامی است.

وی با بیان اینکه فاز اول پروژه فولاد مکران منطقه آزاد چابهار با ظرفیت ۱.۶ میلیون تنی آهن‌اسفنجی در این منطقه یکی از پروژه‌های مهم اشتغالزا و کارآفرین است، خاطرنشان کرد: سازمان منطقه آزاد چابهار حمایت‌های لازم از این مجموعه و به‌عنوان شریک، مطابق قانون تمام تعهدات خود را انجام داده است.

مسئول اداره منطقه آزاد چابهار ادامه داد: براساس برنامه زمان‌بندی اعلامی از طرف شرکت، باید پروژه در سال ۹۷ به‌بهره‌برداری می‌رسید، در حالی که پیشرفت واقعی پروژه تا زمان تحویل کمتر از ۱۰درصد بود. مستند به قوانین و مقررات جاری در مناطق باید تغییراتی در قرارداد اعمال می‌شد و از سوی دیگر ۱۰۰هکتار زمین نیز به‌دلیل قرار گرفتن در حریم مسیر جایگزین شد که این موضوع نیز برای مذاکرات زمانبر بود.

ابراهیمی با تاکید بر اینکه سازمان منطقه آزاد چابهار بدون هیچ قصوری تعهدات خود را به‌سرانجام رسانده است، تاکید کرد: مطابق آیین‌نامه، نحوه استفاده از زمین و منابع ملی در مناطق آزاد باید به نرخ روز، محاسبه و به سازمان پرداخت شود. وی بیان کرد: این پایان ماجرا نبود، زیرا همزمان با آغاز تحریم‌ها و نوسان نرخ ارز، واردات تجهیزات زیرساختی با مشکلاتی همراه شد و از سوی دیگر سرمایه نیاز به افزایش داشت که در حال حاضر ۷۰۰میلیارد تومان است و افزایش سرمایه تا هزار و ۵۰میلیارد تومان در دستور کار مجمع عمومی فوق‌العاده شرکت قرار گرفته است.

مسئول اداره منطقه آزاد چابهار اظهار کرد: به‌دنبال رفع مشکلات فی‌مابین بوده‌ایم تا در روند اجرای پروژه و ادامه کار خللی به‌وجود نیاید، از این‌رو تلاش کرده‌ایم تا با داوری دقیق اختلاف بین سازمان و شرکت حل شود و بدهی‌ها و مطالبات سازمان نیز وصول شوند.

ابراهیمی با بیان اینکه امیدوار هستیم طی سال آینده این پروژه به‌بهره‌برداری و سوددهی برسد، تصریح کرد: در این پروژه، سهامداران عمده، شرکت همگامان سیستان‌وبلوچستان ۴۱درصد، شرکت توسعه آزاد پاسارگاد ۲۰درصد، بخش‌خصوصی حدود ۲۰درصد، سازمان توسعه و نوسازی معادن (ایمیدرو) ۸.۶درصد، سازمان منطقه آزاد چابهار ۶.۲درصد و گروه مدیریت سرمایه‌گذاری امید ۲درصد سهم دارند.

وی گفت: مقرر است میزان دقیق سهام و میزان افزایش آن برای منطقه آزاد چابهار بعد از بررسی دقیق مطالبات و بدهی‌های طرفین موردارزیابی دقیق‌تر قرار گیرد و در حال حاضر هیچ مشکلی برای ادامه روند کار توسط شرکت وجود ندارد.

تعمیرات اساسی فولاد خوزستان با موفقیت نهایی شد

تعمیرات اساسی و پروژه‌های نیازمند توقف واحد احیا فولاد خوزستان با موفقیت اجرا شدند. مهران پاک‌بین، مدیر بخش احیا فولاد خوزستان ضمن اعلام این خبر گفت: تعمیرات اساسی و پروژه‌های نیازمند توقف واحد احیا فولاد خوزستان با موفقیت اجرا شدند.

به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد خوزستان، وی افزود: با استفاده از فرصت توقفات ناشی از محدودیت برق برنامه تعمیراتی ۱۵روزه برای مدول یک پیش‌بینی و اجرا شد. تعویض فیدلگ‌های کوره و رفع اشکال اساسی رکوپراتور مهم‌ترین بخش تعمیرات را به خود اختصاص دادند که باعث شد در دوره‌هایی که امکان تولید پایدار ممکن شود، این مدول آمادگی لازم به‌منظور عبور از رکوردهای تولید پیشین را داشته باشد.

پاک‌بین هماهنگی میان دفتر برنامه‌ریزی نت احیا، بهره‌برداری و پروژه‌ها را نقطه‌عطف تعمیرات دانست و افزود: با هماهنگی و برنامه‌ریزی دقیق، فعالیت‌هایی که نیاز به‌توقف گسترده داشتند، در مدت کوتاهی شناسایی شدند؛ مواردی که هرکدام به‌تنهایی نیاز به توقف طولانی‌مدت داشتند.

وی افزود: در این پروژه، اجرای پروژه شوت ضدغبار باند شارژ دی‌بین احیا ۲ در مدت ۶ روز، اجرای داکتینگ و هودهای غبارگیرهای ترنسفر تاورهای خروجی احیا به‌همراه تکمیل فاز نهایی کابل‌کشی و اتصال پست ۱/۹ به سوئیچ‌گیرهای احیا از سوی واحد پروژه‌ها با سرعت و کیفیت بالا اجرا شدند.

پاک‌بین در ادامه گفت: اجرای فعالیت‌های سیستم مشترک احیا توسط نت و تولید، شست‌وشو و فلاشینگ کامل مخازن و مسیرهای آب ماشین‌آلات با هدایت و همکاری تاسیسات احیا و فرآیند آب با مجری‌گری نت و تولید احیا به‌همراه انجام تعمیرات پست ۹ از سوی واحد توزیع و تعمیرات برق در زمان توقف ۴ مدول احیا، دیگر فعالیت‌هایی بودند که در زمان تعمیرات ۱۵روزه و همزمان با شدت محدودیت‌های برقی و تعمیر لاین گاز ورودی شرکت توسط شرکت گاز اجرا شدند.

برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه انجمن نوردکاران فولادی ایران



مجمع عمومی عادی سالانه انجمن نوردکاران فولادی ایران با حضور حداکثری در روز دوشنبه ۱۳ تیرماه در محل اتاق بازرگانی ایران برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی گزارش عملکرد هیات‌مدیره انجمن نوردکاران فولادی ایران در حضور میرشفیعی نماینده اتاق بازرگانی ایران، حمیدرضا طاهری‌زاده رئیس مجمع، فرهاد نیک‌نفس و امین‌فر ناظران مجمع از سوی اباذر براری دبیر انجمن قرائت شد.

در این مجمع همچنین مصطفی عبدالهی عضو هیات‌مدیره و خزانه دار و همچنین حسابرس رسمی انجمن گزارشی از صورت‌های مالی و ترازنامه انجمن را مطرح کردند که مورد تایید حضار قرار گرفت. همچنین مجید سعیدیان نیز گزارشی از عملکرد کلی انجمن قرائت کرد.

در این مجمع همچنین پیشنهاد افزایش حق عضویت سالانه به میزان ۵۰ درصد مطرح شد که با موافقت غالب اعضا تایید شد.

بنابراین گزارش مجید سعیدیان با رای اعضای انجمن به‌عنوان بازرس اصلی و همچنین تورج امینی به عنوان بازرس علی‌البدل منتخب شدند.

همچنین روزنامه صمت نیز به‌عنوان روزنامه رسمی انجمن برگزیده شد.

نوبت دوم
شماره ۱۳۴۲۸۰

«بارج مسطح گویا دریا ۱ به شماره ثبت ۱۱۴۱۰ – بندرعباس»

نام بارج مسطح کوثر۵۰۰۱ به شماره ثبت ۱۱۴۱۰- بندرعباس به گویا بندر۱ تغییر یافت.

مراتب به استناد ماده ۲۳ قانون دریایی ایران آگهی می‌گردد.

شرکت توسعه منابع انرژی توان

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۶۴۲۸۱/۱۴۰۱/۰۱ طرح

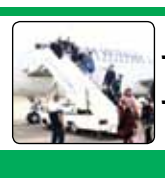
شرکت توسعه منابع انرژی توان در نظر دارد امور تولید کارخانه تانک لیچینگ دوگان خود را با شرایط ذیل از طریق مناقصه عمومی برای مدت یکسال به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا از کلیه شرکتهای توانمند و صلاحیتدار که دارای سابقه فعالیت در این حوزه می باشند، دعوت به عمل می آید جهت تهیه اسناد و تحویل پاکات مناقصه برابر ملاحظات ذیل اقدام نمایند .

۱ـ ارائه مستندات مربوط به شرکت، سابقه فعالیت ، اساسنامه ، روزنامه رسمی و مشخصات کامل اعضای هیئت مدیره
۲ـ مهلت دریافت اسناد مناقصه : ۱۴۰۱/۰۴/۱۸
۳ـ محل تهیه اسناد و تحویل پیشنهادات : تهران ، خیابان پاسداران ، میدان نوبنیاد، شرکت توسعه منابع انرژی توان ، مدیریت بازرگانی مجری طرح های معدنی
۴ـ بهای اوراق مناقصه : ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال واریز به حساب جاری طلایی به شماره : ۱۱۷۷۸۰۰۶۲۶۸۰۲ بانک سپه شعبه شهید چمران کد ۱۱۷۷ ، بنام شرکت توسعه منابع انرژی توان
۵ـ اسناد مناقصه در قبال ارائه معرفی نامه تحویل می گردد
۶ـ یک فقره ضمانت نامه معتبر یا چک تضمین شده بانکی به مبلغ دو میلیارد و پانصد میلیون ریال (۲/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال) در وجه شرکت توسعه منابع انرژی توان (به پیشنهاد هایی که فاقد سپرده و امضاء ، مشروط و مخدوش و پس از انقضاء مهلت مقرر واصل شوند ترتیب اثر داده نخواهد شد.)
۷ـ تلفن تماس جهت هماهنگی و کسب اطلاعات بیشتر : ۰۲۱-۲۲۷۹۹۱۱۴
۸ـ هزینه چاپ آگهی در روزنامه بعهده برنده مناقصه می باشد
۹ـ شرکت در ، رد هریک یا تمام پیشنهادات مختار است
۱۰ـ آخرین مهلت ارسال پاکات ساعت ۱۴ روز ۱۴۰۱/۴/۲۸ می باشد
۱۱ـ سایر اطلاعات مربوط به مناقصه ، در اسناد مناقصه مندرج می باشد

شرکت توسعه منابع انرژی توان



هدف، انحصاری کردن فروش بلیت بود



همه از آب گل‌آلود ماهی می‌گیرند



تاثیر فرونشست زمین بر بازار مسکن

حاشیه‌های بخشنامه بلیت دونرخی هواپیما بررسی شد

یک بام و دوهوای یک تصمیم



نرخ بلیت هواپیما در مسیرهای داخلی از ۵ تیر برای مسافران خارجی به‌صورت ارزی محاسبه‌شده و براساس این تصمیم نرخ بلیت هواپیما در مسیرهای داخلی برای پروازهای کمتر از یک ساعت ۱۰۰ دلار و برای پروازهای بیشتر از یک ساعت ۱۵۰ دلار اعلام شد. در این میان، وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی و وزارت امور خارجه در مکاتباتی جداگانه و اظهارنظرهایی متعدد مخالفت خود را با اتخاذ این تصمیم ابراز کردند. به اعتقاد آنها این تصمیم می‌تواند پیامدهای بسیاری برای گردشگری ایران و حتی صنعت هوانوردی داشته باشند. این روند ادامه داشت تا اینکه دو هفته بعد از رسانه‌ای شدن بخشنامه انجمن شرکت‌های هواپیمایی به همه ایرلاین‌ها که موضوع فروش دلاری بلیت هواپیما را آشکار کرد، وزیر راه و شهرسازی از ابطال آن و توقف فروش ارزی بلیت به اتباع خارجی خبر داد.

فروش دلاری بلیت هواپیما ممنوع شد

پس از بیشتر شدن مخالفت‌ها با محاسبه دلاری نرخ بلیت پرواز اتباع خارجی، وزیر راه و شهرسازی از ابطال مصوبه فروش دلاری بلیت هواپیما به اتباع خارجی خبر داد و تاکید کرد: فروش بلیت هواپیما به اتباع خارجی براساس نرخ دلار، ممنوع است و این موضوع به همه شرکت‌های هواپیمایی ابلاغ شده است. رستم قاسمی با اشاره به اینکه فروش دلاری بلیت هواپیمابرای مسافران به‌ویژه در فرودگاه‌های آبادان و اهواز مشکلاتی را ایجاد کرده بود، گفت: رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در جلسه‌ای که با مدیران عامل شرکت‌های هواپیمایی داشت این موضوع را ابلاغ کرد و موضوع برای بررسی بیشتر در دستور کار قرار گرفت.

وزیر راه و شهرسازی همچنین با بیان اینکه در هفته گذشته برخی شرکت‌ها و دفاتر هواپیمایی به بهانه ارائه خدمات سی‌آی‌پی و توزیع غذای گرم، اقدام به گران‌فروشی بلیت کردند، گفت: این اقدام خلاف قوانین و بدون مجوز سازمان هواپیمایی کشوری بوده است.

وی با بیان اینکه سقف قیمتی همه مسیرهای داخلی کشور در سامانه هواپیمایی کشوری اعلام شده، افزود: هیچ شرکتی هواپیمایی یا دفتر مسافرتی حق فروش بلیت بالاتر از نرخ‌های تعیین‌شده را ندارد و دستورالعمل جدید فروش بلیت به اتباع خارجی نیز هفته آینده ابلاغ می‌شود.

کارشناسان اقتصاد معتقدند دونرخی شدن بلیت پروازهای داخلی در آینده تاثیر منفی بر تعداد مسافران داخلی می‌گذارد. در واقع دلاری شدن بلیت برای خارجی‌ها سبب می‌شود گرایش فعالان صنعت گردشگری برای فروش بلیت به مسافران خارجی یا مسافران داخلی که توانایی دلاری خریدن بلیت‌ها را دارند، افزایش یابد. این مسئله در نهایت خود را به‌صورت کاهش قدرت خرید بلیت هواپیما توسط برخی مسافران داخلی و حذف این افراد از مسافرت با هواپیما نشان می‌دهد. رئیس کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی خراسان‌رضوی از جمله این گروه بوده که معتقد است دلاری شدن نرخ بلیت هواپیما بر تعداد مسافران داخلی تاثیر منفی خواهد گذاشت.

▣ افزایش نرخ بلیت پروازهای داخلی

به گزارش شهرآرا، علیزاده قناد ضمن بیان این مطلب گفت: این مسئله سبب می‌شود نرخ بلیت‌های داخلی هم افزایش یابد. وی با اشاره به محاسبه دلاری بلیت‌ها استان‌های زیارتی و تاثیر آن بر اقتصاد این استان‌ها گفت: مشهد یکی از این شهرهای زیارتی است که با نرخ دلاری بلیت پرواز، هزینه ورود زائران خارجی به آن افزایش‌یافته و درنتیجه منجر به کاهش ورودی گردشگری به این شهر خواهد شد. این در حالی است که ما به‌دنبال توسعه ورود زائران خارجی از طریق کشورهای همسایه به مشهد هستیم؛ بنابراین باید موانع را برداریم، نه اینکه با گران کردن هزینه‌های سفر، میزان ورود آنها را کاهش دهیم.

▣ لغو ۳۰ درصد بلیت‌ها توسط زائران خارجی



رئیس انجمن صنفی کارفرمایی دفاتر خدمات مسافرتی خراسان‌رضوی نیز از تاثیر منفی دلاری شدن بلیت زائران خارجی برای سفر به مشهد خبر داد و گفت: از زمانی که این مسئله اعلام شده، ۳۰ درصد زائران خارجی که قصد سفر به مشهد را داشته‌اند، بلیت‌های خود را لغو کرده‌اند.

سعید ولی‌زاده افزود: وقتی مبنای فروش بلیت به زائران خارجی دلاری می‌شود، این مسئله تاثیر منفی داشته و سبب کاهش ورود زائران خارجی به مشهد می‌شود. فعالان صنف گردشگری با این کار مخالف بوده و معتقدند این مسئله برای اقتصاد زیارت که پایه اقتصاد مشهد است، پیامد منفی دارد. وی بیان کرد: اکنون شرکت‌های هواپیمایی دولتی، بلیت‌های خود را مانند گذشته و براساس ریال می‌فروشند اما برخی شرکت‌ها از ۵ تیر بلیت‌هایشان را بر مبنای دلار برای مسافران خارجی محاسبه می‌کنند که این مسئله تاکنون بار منفی داشته است.

▣ ورود کمیسیون عمران به موضوع نرخ بلیت‌ها



نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با انتقاد از نرخ‌گذاری ارزی بلیت هواپیما برای مسافران خارجی، تاکید کرد: متاسفانه با این اقدام، نرخ بلیت هواپیما در برخی مسیرها بیش از ۱۰۰ درصد افزایش‌یافته و این وضعیت اصلا قابل‌قبول نیست. به گزارش ایسنا، کمال علیپور با اشاره به اقدام سازمان هواپیمایی برای نرخ‌گذاری ارزی بلیت هواپیما برای اتباع خارجی، بیان کرد: افزایش نرخ بلیت هواپیما برای اتباع خارجی کار اشتباهی است و هیچ هماهنگی در این حوزه انجام نشده است. اینکه نرخ واقعی بلیت از گردشگر خارجی گرفته شود، مشکلی با قوانین ندارد اما اینکه با نبود مدیریت، این اقدام روی نرخ پروازهای داخلی تاثیر گذاشته و برای مردم خود کشور نیز افزایش نرخ چشمگیری را رقم بزنند، قابل‌قبول نیست.

وی در ادامه اظهار کرد: اینکه با تعیین نرخ دلاری بلیت اتباع خارجی برای بخشی از اقتصاد دردسر درست کنیم، قابل‌قبول نیست. از سوی دیگر، این تصمیم مشکلاتی هم برای جذب گردشگر ایجاد خواهد کرد.

علیپور تصریح کرد: این افزایش نرخ بلیت هواپیما اصلا منطقی نیست و نوسانات شدیدی را در بازار ایجاد کرده است. با رصد نرخ بلیت پروازها مشاهده شد نرخ برخی از مسیرها ۱۰۰ برابر افزایش یافته است. این افزایش منطقی نبوده و کمیسیون عمران این موضوع را با جدیت دنبال خواهد کرد.

▣ سود در فروش چارتری است

بلیت چارتری سال‌هاست به یکی از مشکلات اصلی صنعت هوانوردی کشور تبدیل شده است. محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم در نخستین ماه‌های وزارتش در ۱۰ بهمن ۱۳۹۷ دستور داد تا فروش بلیت چارتری به‌جز برای مقاصد گردشگری (مشخصا کیش و قشم) و جزایر، سکوها و مقاصد نفتی (جزیره خارک و عسلویه) ممنوع شود. طبق این دستور اسلامی، فروش بلیت پروازهای برنامه‌ای به‌صورت چارتری تخلف بوده و سازمان هواپیمایی با متخلفان برخورد می‌کند. اما این دستور وزیر سابق راه و شهرسازی دیری نپایید که رنگ باخت و ایرلاین در مدت کوتاهی بار دیگر آغاز به فروش بلیت چارتری کردند؛ این فرآیند دو بار دیگر در زمان وزارت اسلامی تکرار شد اما همچنان فروش بلیت چارتری ادامه داشته و حتی هم‌اکنون به یکی از اصلی‌ترین بخش‌های صنعت حمل‌ونقل هوایی تبدیل شده است.

یک عضو انجمن شرکت‌های هواپیمایی پیش از این گفته بود که ایرلاین‌ها چاره‌ای جز فروش بلیت چارتری ندارند، چون هزینه‌های بالای خرید قطعات و دستمزد کارکنان از محل فروش ۶ ماهه یا یک‌ساله بلیت پروازهای چارتری به آژانس‌های گردشگری تامین می‌شود.

سخن پایانی

شکل‌گیری تمام حواشی و اعتراضات نسبت به دو نرخی شدن بلیت هواپیما، سبب شد وزیر راه و شهرسازی پس از گذشت دو هفته از ابلاغ بخشنامه، آن را لغو کند. بنا بر اعلام رستم قاسمی، هیچ‌یک از سایت‌های ایرانی حق فروش بلیت هواپیما براساس دلار را نداشته و از روز دوشنبه ۱۳ تیر، بلیت هواپیما با همان نرخ مصوب به فروش می‌رسد. قاسمی همچنین اعلام کرده که تمهیداتی برای فروش بلیت به اتباع خارجی در نظر گرفته شده که دستورالعمل آن به‌زودی آماده و ابلاغ می‌شود.

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم ژیلا زهتاب مقدم اعلام مفقودی سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاء شده ذیل شماره ۸۵۶۲ ـ ۱۴۰۱/۳/۲۲ دفترخانه ۸۰۴ تهران طی درخواست وارده شماره ۶۶۱۱ ـ ۱۴۰۱/۳/۲۳ تقاضای صدور المثنی سند مالکیت را نموده اند که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت به‌شرح زیر آگهی می گردد: ۱ـ نام و نام خانوادگی: ژیلا زهتاب مقدم مالک شش دانگ ۲ـ شماره پلاک: ۳۶۷/۱۶۴ بخش ۵ تهران ۳ـ علت گم‌شدن: اساب کشی ۴ـ خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت ششدانگ آپارتمان واقع در طبقه سوم بشماره قطعه ۸ تفکیکی مفروز و مجزی شده از ۵۷ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۵ تهران به مساحت ۴۵/۵۴ مترمربع واقع در سمت غربی طبقه سه که مقدار ۱/۵۰ مترمربع آن بالکن میباشد بانضمام انباری قطعه ۶ تفکیکی بمساحت ۴/۲۷ متر مربع واقع درسمت شرقی * ـ ذیل ثبت دفتر املاک الکترونیک ۱۴۰۰۲۰۳۰۱۰۴۲۰۱۸۸۴۲ بشماره چاپی ۷۵۰۷۱۳ ۹۹۰ بنام ژیلا زهتاب مقدم ثبت و صادر شده است . لذا با توجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارایه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد. (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۰)

۱۱۵۶۵/م الف — الیاس صهبا - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مولوی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای اسمعیل براری (مالک) طی درخواست شماره ۶۲۴۳ ـ ۱۴۰۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۱ ضمن ارائه دو برگ استشهادیه محلی مصدق بشمارههای ۳۰۱۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۱/۳۰ یکتا بشمارههای ۱۴۰۱۰۲۱۵۱۲۰۳۰۰۰۱۰۲ دفتر اسناد رسمی‌شماره ۳۳۵ تهران مدعی است که‌سند مالکیت‌ششدانگ یکدستگاه آپارتمان واقع در طبقه اول بمساحت ۳۴/۹۳ مترمربع قطعه دو تفکیکی بپلاک ۴۲۳ فرعی از ۴۵۱۷ ـ اصلی مفروز و مجزی‌شده از پلاک ۱۵۷ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۷ تهران بانضمام‌ششدانگ یکباب انباری بمساحت ۳/۹۱ مترمربع قطعه دوم تفکیکی واقع در سمت شمال طبقه زیرزمین ذیل شماره ۴۲۱۸۴۵ صفحه ۲۸۴ دفتر جلد ۲۶۱۹ ـ املاک بشماره چاپی ۴۷۸۲۴۶ بنام خانم شهناز محمودی ده چشمه ثبت و صادر گردیده است و سپس طبق اسناد رهنی‌شماره ۳۵۸۹۷ و ۳۵۸۹۸ مورخ ۱۳۸۶/۰۲/۱۸ دفتر اسناد رسمی ۳۳۵ تهران در قید رهن بانک مسکن قرار گرفته وسپس ششدانگ طبق سند صلح شماره ۴۷۴۹۴ مورخ ۱۳۹۰/۰۷/۱۹ دفتر اسنادرسمی ۳۳۵ تهران به آقای اسمعیل برای انتقال یافته است که به علت نامعلوم مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی نموده است لذا مراتب باستناد تبصره یک اصلاحی مورخ ۱۳۷۲/۰۹/۰۲ ماده ۱۲۰ ـ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم غیر از اسناد فوق و یا وجود سند مالکیت مذکور نزد خود می باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف مدت ۱۰ روز به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت نمائید تا مورد رسیدگی قرار گیرد و الا پس از انقضای مهلت مزبور و نرسیدن واخواهی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهدشد (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۱)

۱۱۵۶۶/م الف — علیرضا محسنی – کفیل واحد ثبتی حوزه ثبت ملک پیروزی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت پلاک ثبتی ۸۸/۱۰۱۶۵۶ بخش ۱۱ تهران

نظر به اینکه آقای ضرغام قهرمانی پیره ماشان برابر برگ تقاضا به شماره وارده ۱۴۰۱۸۵۶۰۱۰۷۹۰۰۶۴۹۲ مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۲۸ و با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی ثبت شده ذیل ترتیب شماره های ۷۹۱۰ مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۱۲ و ۷۹۶۵ مورخ ۱۴۰۱/۰۱/۲۸ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۱۵۱ تهران مدعی‌شده که سند مالکیت شش دانگ یک قطعه آپارتمان مسکونی نوع ملک طلق قطعه ۱ تفکیکی واقع در طبقه اول به پلاک ثبتی ۱۰۱۶۵۶ فرعی از ۸۸ اصلی مفروز و مجزا شده از ۱۰۰۷۳۹ فرعی از اصلی مذکور به مساحت ۱۲۲/۶۹ مترمربع که مقدار ۵/۰۴ مترمربع آن بالکن است به انضمام شش دانگ انباری قطعه ۱ تفکیکی به مساحت ۴/۰۷ مترمربع بنام ضرغام قهرمانی پیره ماشان بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۱۳۴۳۲ مورخ ۱۳۹۳/۰۳/۱۷ و ۵۰۶۲۸ مورخ ۱۳۹۶/۰۸/۱۴ دفترخانه ۸۶۲ تهران موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۸۴۵۵۸۴ سری ه سال ۹۱ در صفحه ۲۱۸ دفتر ۱۰۸۲ املاک ذیل شماره ۱۲۸۵۰۷ ثبت و صادر گردیده و بعلت اثاث کشی مفقود گردیده (برابر سند رهنی شماره ۵۰۶۲۸ مورخ ۱۳۹۶/۰۸/۱۴ دفترخانه ۸۶۲ تهران بنفع بانک سینا به مبلغ ۲/۲۰۲/۹۷۳/۰۰۰ ریال به مدت ۳۶ ماه در رهن قرار گرفته) فلذا درخواست صدور المثنی سند مالکیت پلاک موصوف را نموده اند. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت در یکی از روزنامه های کثیرالانتشار آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مذکور می باشد و یا ادعای وجود اصل سند مالکیت نزد خود را دارد، از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ۱۰ روز اعتراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است اصل سند پس از رویت و ملاحظه به ارائه کننده آن اعاده خواهد شد ضمنا به اعتراضات بدون سند مالکیت ترتیب اثر داده نمی شود النهایه در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی، المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد. رونوشت: به ستاد اجرایی فرمان امام (ره) جهت اطلاع (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۳)

۱۱۵۶۷/م الف — رضا النجری - رئیس واحد ثبتی خوره ثبت ملک تهرانپارس-

آگهی فقدان سند مالکیت

مشخصات ملک : سند مالکیت‌شش دانگ یک قطعه زمین‌که به صورت کارخانه گچ است به شماره ۳۴ فرعی از ۴۴۰۵ اصلی مفروز و مجزا شده از ۱ و ۲ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۰۷ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک خاوران تهران استان تهران به مساحت ۱۰۰۷/۹۷ متر مربع مشخصات مالکیت: ۱ـ آقای رضا جوادی نظام فرزند نظامعلی شماره شناسنامه ۷۱۴۱ تاریخ تولد ۱۳۵۵/۰۹/۱۸ صادره از تهران دارای شماره ملی ۰۰۶۶۸۵۲۴۷۱ (به میزان سه دانگ مشاع از شش دانگ) ۲ـ نظام علی جوادی نظام فرزند علی خان به شماره شناسنامه ۲۱۴۵ تاریخ تولد ۱۳۲۰/۱۰/۰۷ صادره از همدان داری شماره ملی ۴۰۱۰۴۸۰۹۴۷) به میزان سه دانگ مشاع از شش دانگ(موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۳۶۴۳۳۸ ذیل ثبت به شماره ۳۲۴۱۴ دفتر ۲۵۲ صفحه ۲۰۱ ثبت گردیده است. اینک مالکین فوق الذکر با ارائه چهار برگ استشهادیه که بامضاء شهود رسیده است و ذیل آن به گواهی شماره ۳۴۶۷۸۱ و ۳۰۶۴۱۵ دفتر خانه ۱۲۰۶ تهران و گواهی امضاء گردید مدعی است که اصل سند مالکیت به علت اسباب کشی و جابجایی مفقود گردیده است و تقاضای صدور المثنی سند مالکیت ملک مذکور را نموده لذا مراتب باستناد ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت و یا در اختیار داشتن سند مالکیت نزد خود می باشد ظرف مدت ۱۰ روز از انتشار این آگهی به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت اقدام نماید بدیهی است در این صورت پس از تنظیم صورت مجلس اصل سند مالکیت به ارائه کننده مسترد خواهد شد و پس از انقضاء مدت مذکور و عدم هر گونه اعتراض این منطقه نسبت به صدور المثنی سند مالکیت اقدام خواهد نمود (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۶۴)

۱۱۵۶۹/ م الف — جواد گرجی زاده گودرزی - رئیس اداره ثبت اسناد و املاک خاوران

آگهی تسلیم سند مالکیت مورث

سند مالکیت یک قطعه آپارتمان نوع ملک طلق با کاربری به پلاک ثبتی ۴۷۵۱۹ فرعی از ۶۹۳۳ اصلی ، مفروز و مجزا شده از ۴۱۲۲ فرعی از اصلی مذکور ، قطعه ۱ در طبقه ۰ و واقع در بخش ۰۲ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک نارمک تهران استان تهران به مساحت ۱۳۷/۱۱ متر مربع انباری قطعه ۳ تفکیکی بنام آقای جواد / طالبی زاده مالک سه دانگ مشاع از شش دانگ عرصه و اعیان موجب سند مالکیت ۱۲۰۳۳۱ تاریخ ۱۳۹۸/۰۸/۱۸ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲۸۵ شهر تهران استان تهران، ثبت وسند مالکیت بشماره چاپی ۵۴۸۱۴۸ صادر و تسلیم گردیده است. که نامبرده برابر دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۰۹۴۴۳۰۰۸۰۷ مورخ ۱۳۹۹/۹/۲۴ شعبه ۳۰۴ مجتمع حل اختلاف شماره ۷ تهران فوت نموده است و وراث حین الفوت عبارتنداز : ۱ـ مهری طالبی (همسر) ۲ـ سارا طالبی زاده ۳ـ ساحره طالبی زاده می باشند. اینک خانم ساحره طالبی زاده با اعلام اینکه اصل سند مالکیت نزد خانم مهری طالبی به نشانی : تهران سید خندان شهید کابلی ـ آریان محمودی ـ نبش گل افشان ـ پلاک ۲۴ کد پستی ۱۳۱۶۷۵۳۱۹ میباشد تقاضای صدور سند مالکیت سهم الارث خود را نموده که بدوا طی شماره ۱۴۰۱۸۵۶۰۱۰۲۵۰۰۱۱۹۷ مورخ ۱۴۰۱/۱/۲۲ به دارنده سند مالکیت اخطار گردید که ظرف مهلت مقرر سند مالکیت را اخبار ارائه نماید لذا با عنایت به انقضاء مهلت مذکور و عدم ارائه سند مالکیت مراتب در اجرای تبصره ۳ ذیل ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت یک نوبت آگهی میشود تا چنانچه شخص یا اشخاصی مدعی وجود سند مالکیت نزد خود میباشند ظرف مدت ۱۰ روز از انتشار این آگهی اعتراض خود را به ضمیمه اصل سند مالکیت به این منطقه تسلیم و رسید دریافت نمایند بدیهی است در صورت انقضاء مهلت مقرر و عدم وصول اعتراض و یا در صورت اعتراض عدم ارائه اصل سند مالکیت نسبت به درخواست متقاضی اقدام لازم معمول خواهد شد (شناسه آگهی : ۱۳۴۶۵۷۴)

۱۱۵۷۶ / م الف — غلامرضا غضنفری- سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک نارمک تهران

نظرگاه

چرا نرخ بلیت هواپیما برای خارجی‌ها ارزی شد؟



حسن خوشخو، معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری

تصمیمی که درباره فروش دلاری بلیت هواپیما به مسافران و اتباع خارجی و در نهایت دونرخی شدن بلیت هواپیما گرفته شده بود، تصمیم ایرلاین‌ها بوده و سازمان هواپیمایی کشوری به‌صورت مستقیم در قیمت‌گذاری‌ها دخالت نمی‌کند، چرا که باتوجه به برنامه پنجم توسعه، سازمان برنامه‌ای برای تعیین نرخ بلیت هواپیما ندارد. البته اگر شرکت‌های هواپیمایی در گذر زمان نیاز به افزایش نرخ بلیت هواپیما داشته باشند، براساس قانون باید درخواست خود را به شورای‌عالی هواپیمایی اعلام کنند و پس از بررسی و ارزیابی در شورا درباره درخواست ایرلاین‌ها تصمیم‌گیری شده و نتیجه در نهایت اعلام می‌شود.

درباره چرایی نرخ‌گذاری ارزی بلیت هواپیما برای اتباع و مسافران خارجی ۲ رویکرد وجود دارد؛ نخست آنکه سوخت یارانه‌ای که به شرکت‌های هواپیمایی داده می‌شود، بهتر است به شهروندان ایرانی اختصاص پیدا کند و در کشورهای دیگر نیز این‌گونه است که خدمات و کالایی که به شهروندان‌شان می‌دهند، نرخ متفاوتی نسبت به مسافران و گردشگران دارد.

دومین رویکرد این است که پیش از اجرای این تصمیم، چارترکننده‌ها عمده سود از محل فروش بلیت هواپیما را به‌جیب می‌زدند. به‌عنوان مثال، مسافرانی که از عراق وارد کشور می‌شوند پکیجی را که شامل هزینه پرواز، هتل و ... است، خریداری می‌کنند.

در ادامه بررسی‌های سازمان هواپیمایی نشان می‌دهد که سود این پکیج به جیب یک‌سری چارترکننده می‌رود و در واقع آنها از سوبسید یارانه‌ای استفاده می‌کنند، اما در این تصمیم مقرر شد تا در قبال ارزی شدن نرخ بلیت هواپیما برای اتباع و مسافران خارجی، ایرلاین‌ها اجازه دونرخی کردن آن را نداشته باشند و تنها ملزم به عرضه بلیت هواپیما در سایت‌های خودشان هستند.

از سوی دیگر، مسافران ایرانی هنگام خرید بلیت هواپیما ملزم به ارائه کدملی و مسافران خارجی ملزم به ارائه شماره گذرنامه هستند. شرکت‌های هواپیمایی براساس این بخشنامه دونرخی شدن بلیت‌های هواپیما باید یک نسخه از گذرنامه مسافران خارجی را آرشیو کنند تا دستگاه‌های نظارتی مانند سازمان نظارتی بتوانند مراحل فروش بلیت هواپیما به نرخ ارزی به اتباع و مسافران خارجی را راستی‌آزمایی کنند. این از دیگر ابعاد مثبت بخشنامه مذکور بود.

در رابطه با حذف دست دلالان از بلیت‌های چارتری و سود این بخش باید گفت مدل بیزینس چارتری یک مدل رایج در کشورهای دیگر است که می‌تواند برخی مسیرها را برای شرکت‌های هواپیمایی در قبال فروش تور و ایجاد جذابیت‌های این‌چنینی، اقتصادی کند، اما سازمان هواپیمایی کشوری در این زمینه می‌تواند جلوی سوءاستفاده‌ها را چه از طریق چارترکننده‌ها و چه از سوی ایرلاین‌ها و آژانس‌های هواپیمایی بگیرد که آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های صادرشده در ۲ هفته گذشته، در همین راستا بودند.

دستگاه‌های مختلفی به مسئله نرخ‌گذاری ارزی نرخ بلیت هواپیما برای اتباع و مسافران خارجی ورود کردند و این دستگاه‌ها از جمله وزارت امور خارجه و میراث فرهنگی و گردشگری براساس نقشی که در حوزه گردشگری ایفا می‌کنند، نظراتی ارائه کردند که برای ما قابل‌احترام است، اما از نظر قانونی شورای‌عالی هواپیمایی تنها جایگاهی است که می‌تواند در این زمینه تصمیم‌گیری کند.

در پایان نیز وزیر راه صلاح دید تا در حال حاضر طرح دونرخی شدن بلیت هواپیما لغو شود. در ادامه نیز باید تاکید کرد با گرانفروشان بلیت پروازهای داخلی برخورد می‌کنیم؛ چه ایرلاین‌ها باشند، چه هر مرجع فروش بلیت دیگر، اما باید توجه داشت به یقین ایرلاین‌ها و شخصیت‌های حقوقی شناخته‌شده، هیچ‌گاه بالاتر از نرخ مصوب، بلیت فروشی نخواهند داشت. در سطوح پایین‌تر و به‌طورعمده واسطه‌ها یا برخی فروشگاه‌های مجازی که بعضی از آنها هیچ مجوزی از سازمان هواپیمایی کشوری ندارند، گران‌فروشی می‌کنند.

یک هفته مهلت برای افزایش تولید ۴ قلم کالا

براساس تنظیم ستاد تنظیم بازار، یک هفته مهلت به کارخانه‌های لبنی داده شده تا ۴قلم کالای لبنی که پس از اصلاح یارانه‌ها برای آنها نرخ تعیین شده بود را به ۵۰درصد ظرفیت تولید خود برسانند. به‌گزارش فارس، براساس تصمیم ستاد تنظیم بازار، نیمی از کالاهایی که کارخانه‌های لبنی تولید و به بازار عرضه می‌کنند، باید شامل ۴ قلم محصولی باشد که نرخ آن مصوب شده است. در این زمینه به شرکت‌های لبنی اعلام شده تا یک هفته دیگر میزان عرضه ۴قلم کالایی که پیش از این ستاد تنظیم بازار نرخ مصوب تعیین کرده بود را افزایش دهند.

پس از اصلاح یارانه‌ها در ۲۰ اردیبهشت ۱۴۰۱، کارخانه‌های لبنی موظف هستند، براساس تصمیم ستاد تنظیم بازار نیمی از کالاهایی که تولید و به بازار عرضه می‌کنند، ۴قلم محصولی باشد که نرخ آن مصوب شده است، اما گزارش‌های بازرسی حاکی است که عرضه این کالاها در بازار بسیار کم است. ستاد تنظیم بازار پس از اصلاح یارانه‌ها ۴قلم محصول لبنی را با نرخ شیرنایلونی ۹۰۰ گرمی ۵/۱٪ چربی ۱۵ هزار ریال، شیر بطری یک لیتری ۵/۱٪ چربی ۱۸۰هزار ریال، ماست ۵/۲ کیلویی ۵/۱٪ چربی ۴۹۵هزار ریال، پنیر uf۴۰۰ گرمی نسبتا چرب ۳۷۵هزار ریال تعیین کرده بود. گزارش‌های ماموران بازرسی از برخی کارخانه‌ها حاکی است که عرضه این ۴قلم کالا بسیار کم است و در حقیقت دسترسی مردم به این نوع کالاها به‌حداقل رسیده است. از آنجایی که این ۴قلم محصول لبنی، پرمصرف هستند، ستاد تنظیم بازار نرخ مصوب برای آنها تعیین کرد تا در سبد غذایی مردم این محصول ضروری کم نشود.

واکنش فعالان صنعت هوایی به حاشیه‌های دونرخی شدن بلیت پرواز

هدف، انحصاری کردن فروش بلیت بود

وزیر راه مانع «تیک‌آف» نرخ بلیت هواپیما شد

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

۲ هفته پیش سازمان هواپیمایی کشور اعلام کرد بلیت‌های هواپیمایی برای مسافران و اتباع خارجی به دلار محاسبه خواهد شد. پس از گذشت چند روز، این سازمان مجدد اعلام کرد به‌منظور جلوگیری از فعالیت سودجویان در بازار بلیت اتباع و مسافران تنها باید از این سازمان تهیه شود. مطابق با ماده ۹۶۱ قانون مدنی، اتباع خارجی که گردشگران خارجی هم جزو آن محسوب می‌شوند، از همه حقوق مدنی برخوردار هستند مگر حقوقی که قانون‌گذار به‌صراحت آن را منع کرده باشد یا حقوقی که تنها برای جامعه ایرانی در نظر گرفته شده باشد. براساس این قانون، گردشگران داخلی و خارجی یکی هستند، مگر اینکه علنی قانون تصریح کرده باشد که قانون برای افراد داخلی و خارجی متفاوت باشد و جایی در قانون ذکر شده باشد. در واقع، از نظر قانونی کسی حق ندارد برای خود چنین تصوری قائل شود یا اینکه دولت یک مشوقی را برای اتباع و شهروندان داخلی قائل شده باشد و یک یارانه‌ای را بدهد که برای خارجی‌ها نباشد، از این‌رو اعلام بخشنامه محاسبه بلیت مسافران و اتباع خارجی به دلار، نقض صریح قانون بود. عجیب است که سازمان هواپیمایی کشور، پیش از اعلام طرح‌ها و قانون‌های جدید، توجهی به مفاد قانونی و نتایجی که می‌تواند در ادامه برای بازار و کلان این صنعت داشته باشد، ندارد. حاشیه‌های مربوط به خبر دونرخی شدن بلیت هواپیما تا روزی که وزیر راه و شهرسازی لغو این طرح را اعلام کند، ادامه داشت. صمت در این گزارش درباره پیامد تصمیمات این‌چنینی در صنعت هواپیمایی، با کارشناسان و فعالان این صنعت به‌گفت‌وگو پرداخته است.



سازمان هواپیمایی امروزه از بسترهای آنلاین مانند سایت و درگاه‌های اینترنتی استفاده کرده و به‌راحتی بلیت‌های خود را به افراد می‌فروشد و در این شرایط دیگر به فعالیت آژانس‌های مسافرتی نیاز ندارد

تمام کشورهای توسعه‌یافته به صنعت گردشگری خود سوبسید پرداخت می‌کنند تا این صنعت برای سال‌های آتی رونق گیرد و برای کشور درآمدزایی داشته باشد، اما در ایران بدون داشتن نگاه کلان بلندمدت، تنها به فکر سودهای موقت و گذرا هستیم

همه‌چیز گران شده است



محمود صابری، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و جهانگردی استان زنجان در گفت‌وگو با صمت، مهم‌ترین دلیل افزایش سراسری نرخ بلیت هواپیما را شکل‌گیری تورم عمومی در کشور عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: در چند مدت اخیر، حاشیه‌های متعددی درباره نحوه عرضه بلیت هواپیما و نرخ آن شکل گرفت. در نگاه به این مسئله، به‌نظر می‌رسد ابتدا تاثیر تصمیمات و بخشنامه‌های جدید ابلاغ‌شده در مسئله بلیت‌های هواپیمایی را کنار گذاشته و به تورم حاکم در جامعه توجه داشته باشیم. نمی‌توان گفت تنها اعمال سیاست دونرخی شدن بلیت هواپیما در مدت زمان کوتاهی که گذشت، عامل اصلی گرانی بلیت‌های هواپیما برای مسافران داخلی است، بلکه مولفه‌های دیگری نیز در این مسئله دخیل هستند.

وی ادامه داد: درباره دلیل شرایط تورمی پیش‌آمده در تمام بخش‌های اقتصادی، هیچ جواب درستی از سوی مسئولان دولتی وجود ندارد. می‌توان از وضعیت فعلی برداشت کرد که افسار بازار از دست مدیران نیز خارج شده است. ابتدا قرار بود تنها تعداد محدودی از کالاها در بازار افزایش نرخ داشته باشد، اما تمامی اقلام گرفتار بحران تورمی شد. بدیهی است، در چنین شرایطی، تورم به بخش هواپیمایی و به‌طورکلی صنعت توریسم کشور نیز سرایت کند. به‌عنوان مثال با افزایش نرخ اقلام خوراکی در بازار، هزینه کیترینگی که به‌عنوان خدمات مسافری به مسافران عرضه می‌شود نیز، افزایش می‌یابد.

وی تصریح کرد: زمانی که نرخ مواد خوراکی ۴برابر افزایش می‌یابد، سرویس غذایی هواپیمایی نیز به‌همان میزان گران‌تر می‌شود.

همچنین رشد ۵۷درصدی دستمزد پایه کارگری نیز از دیگر افزایش هزینه‌های جدی در امسال محسوب می‌شود. در چنین شرایطی نمی‌توان انتظار داشت بلیت هواپیما به نرخ سابق فروخته شده و مسائل مذکور بر آن تاثیر نداشته باشد.

▣ حق کمیسیون آژانس‌ها زیر تیغ تصمیمات

صابری معتقد است اگر بخشنامه مربوط به فروش ارزی بلیت‌های مسافران خارجی لغو نمی‌شد، این موضوع تاثیر مستقیمی بر نرخ بلیت‌های مسافران داخلی داشت.

او در ادامه نسبت به بخشنامه‌های حاشیه‌ساز اخیر، واکنش نشان داد و گفت: به‌طورکلی باید اذعان کرد، سیستم گردشگری در ایران، بدون داشتن متولی مناسبی انگار رها شده و بدون داشتن چارچوبی نظام‌مند، هر روز شاهد تغییر و تحولات متعدد هستیم. ۲ هفته پیش، سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد که بلیت مسافران و اتباع خارجی باید با ارز فروخته شود. پس از آن، بخشنامه جدید صادر کرد که فروش بلیت به مسافران خارجی باید تنها توسط سازمان هواپیمایی کشوری انجام گیرد.

وی ادامه داد: به‌نظر می‌رسد این تصمیم برای انحصاری کردن فروش بلیت باشد. سازمان هواپیمایی امروزه از بسترهای آنلاین مانند سایت و درگاه‌های اینترنتی استفاده کرده و به‌راحتی بلیت‌های خود را به افراد می‌فروشد. در چنین شرایطی دیگر لازم نیست به آژانس‌های هواپیمایی حق کمیسیون بپردازد. تا پیش از این، تنها بخش محدودی از بلیت‌ها توسط سازمان هواپیمایی فروخته می‌شد و فروش مابقی بلیت‌ها برعهده آژانس‌های هواپیمایی بود. صابری اظهار کرد: با فروش هر بلیت، سازمان هواپیمایی باید به آژانس‌ها حق کمیسیون می‌داد، اما این سازمان در نظر دارد تا انحصار بلیت‌فروشی را در دست گرفته و دیگر مبلغی را به آژانس‌ها نپردازد. به‌نظر می‌رسید انحصار فروش بلیت به مسافران خارجی تنها ابتدای کار بوده و اگر این رویه ادامه پیدا می‌کرد، نوبت به انحصاری کردن فروش بلیت پرواز به تمامی مسافران می‌رسید.

▣ نیمی از آژانس‌ها غیرفعال شدند

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و جهانگردی استان زنجان مشکلات مربوط به بلیت‌فروشی را تنها منحصر به بخش هواپیمایی کشور ندانست و تصریح کرد: رویه در پیش گرفته‌شده مبنی بر انحصار فروش بلیت‌های مسافربری، تنها برای هواپیما نبوده و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز چنین شیوه‌ای را مدت‌ها است، اجرایی کرده است. تا پیش از این، شرکت راه‌آهن تنها ۲۰درصد از بلیت‌های خود را به‌طورمستقیم به‌فروش می‌رساند و بقیه آن در اختیار آژانس‌های مسافربری قرار می‌گرفت، اما در حال حاضر بخش زیادی از بلیت قطارها در سامانه شرکت راه‌آهن و به‌طورمستقیم فروخته می‌شود و محدودیت‌های پیشین در میزان فروش بلیت، حاکم نیست.

صابری خاطرنشان کرد: پیش از شیوع ویروس کرونا، بیش از ۵هزار و ۵۰۰ آژانس مسافربری فعال بودند، اما تنها پس از گذشت ۲ سال، نیمی از این آژانس‌ها غیرفعال شدند. غیر از مسائل مربوط به قرنطینه و شیوع ویروس کرونا، وجود مسائلی از جمله توسعه انحصار فروش بلیت عامل اصلی بسته شدن آژانس‌های مسافری است.

▣ سفر به ایران ارزان است

صابری در پایان به تاثیرگذاری ارزش پول ملی کشورها بر صنعت گردشگری تاکید کرد. او ایران را یکی از کشورهای ارزان برای سفر عنوان کرد و درباره دلیل این نظر توضیح داد: در گام نخست باید در نظر داشت و به‌دلیل پایین بودن ارزش پول ملی، تورهایی که برای گردشگری افراد خارجی در ایران برنامه‌ریزی می‌شوند، بسیار ارزان هستند. به‌بیانی دیگر، به‌دلیل آنکه واحد پول ایران از واحد پولی بیشتر کشورها حتی ترکیه ارزان‌تر است، توریست‌های خارجی با صرف هزینه‌های بسیار کمی می‌توانند به کشور ما سفر کنند، بنابراین افزایش نرخ بلیت مسافران خارجی، تاثیر چندانی بر میزان هزینه‌ای که قرار است صرف کنند، ندارد.

وی ادامه داد: از سویی دیگر، برخی کارشناسان معتقدند اگر سیاست دونرخی شدن بلیت هواپیما اعمال می‌شد، ممکن بود سایر کشورها سیاست‌های مقابله‌ای در برابر مسافران ایرانی در پیش گیرند و بلیت هواپیما را برای افراد ایرانی گران‌تر بفروشند. احتمال آن می‌رفت که در برخی کشورهای همسایه مانند عراق چنین اتفاقی رخ دهد، اما به‌نظر من این مقابله به‌مثل در سطح گسترده‌ای نخواهد بود.

مصائب تصمیمات کارشناسی‌نشده



رضا اباذری، رئیس سابق هیات‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و جهانگردی استان تهران در گفت‌وگو با صمت، التهابات ۲ هفته‌ای اخیر را ناشی از وجود سیاست‌های غلط و رویکردهای خودتحریمی معرفی کرد. او معتقد است: حاشیه‌های ایجادشده از نبود مدیریت صحیح سرمنشأ گرفته‌اند. اباذری در این‌باره توضیح داد: در یک فضای غیرحرفه‌ای و جامعه اقتصادی توسعه‌نیافته، همواره تصمیمات متناقض به‌کرات دیده می‌شود. در ایران نیز غیر از نقایص مدیریتی، خودتحریمی به‌میزان زیادی دیده می‌شود، از این‌رو امکان رخ دادن هرگونه تصمیم غیرحرفه‌ای و ناکارآمد وجود دارد. در چند وقت اخیر نیز صنعت هواپیمایی درگیر چنین مشکلاتی شده و از تصمیمات کارشناسی‌نشده رنج می‌برد. وی ادامه داد: اعلام دونرخی شدن بلیت هواپیما و دلاری شدن نرخ بلیت مسافران خارجی، نوعی حرکت برخلاف جریان آب بود، هرچند این تصمیم با نظر وزیر راه و شهرسازی لغو شد، اما باید پایه و اساس این طرح به‌دقت بررسی شود. باید دید طرح‌های این‌چنینی در گام نخست به‌نفع چه بخشی است. آیا دولت منتفع خواهد شد یا درآمد ایرلاین‌ها افزایش خواهد یافت؟ گردشگری توسعه خواهد یافت یا به‌نفع مسافران خواهد بود؟ پیش از اعلام هر طرح مهم و کلان، باید به این سوالات پایه‌ای و اساسی پاسخ داده شود.

▣ کاهش رغبت گردشگران

اباذری در ادامه، اجرای طرح‌هایی مانند دونرخی شدن بلیت هواپیما و فروش دلاری بلیت برای مسافران خارجی را زیانده برای سازمان هواپیمایی عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: بخشنامه‌ای که در ابتدا برای تغییر سیاست‌های کلان فروش بلیت هواپیما ابلاغ شد، سود سازمان هواپیمایی را در نظر داشت. باید تاکید کرد اگر این بخشنامه لغو نشده و اجرایی می‌شد، سودآوری آن گذرا و موقتی بوده و پس از آن سازمان هواپیمایی درگیر چالش‌های جدی‌تر و زیان‌های ریشه‌ای‌تر خواهد شد. وی ادامه داد: تمام کشورهای توسعه‌یافته به صنعت گردشگری خود سوبسید پرداخت می‌کنند تا این صنعت برای سال‌های آتی رونق گیرد و برای کشور درآمدزایی داشته باشد، اما در ایران بدون داشتن نگاه کلان بلندمدت، تنها به فکر سودهای موقت و گذرا هستیم که در آینده‌ای نزدیک تخریب‌های مهمی را برای اقتصاد شکل خواهند داد. یکی از لطمه‌های مهم افزایش نرخ بلیت هواپیما و اجرای سیاست‌هایی مشابه دونرخی شدن نرخ بلیت، کاهش رغبت مسافران و گردشگران خارجی برای سفر به ایران و همچنین کاهش استفاده مسافران داخلی از هواپیما است. اباذری ضمن تاکید بر وابسته بودن بخش‌های مختلف صنعت گردشگری به یکدیگر، خاطرنشان کرد: گردشگری یک زنجیره بوده و هر مسئله‌ای که بر بخشی از این صنعت تاثیرگذار باشد، به‌طبع بر بقیه حلقه‌ها نیز اثر خواهد داشت. به‌همین ترتیب، تغییر نرخ بلیت هواپیما چه برای مسافران داخلی و چه خارجی، تمامی فعالان صنعت توریسم را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

▣ ساماندهی نرخ بلیت هواپیما

اباذری در پایان، به مولفه‌های تاثیرگذار بر نرخ بلیت هواپیما اشاره کرد و گفت: در ابتدا باید عنوان کرد نرخ بلیت‌های هواپیما در ایران واقعی نیست. گاهی این نرخ از نرخ‌های جهانی بالاتر بوده و گاهی بسیار پایین‌تر. ساماندهی نرخ بلیت هواپیما تنها در صورتی امکان‌پذیر است که با دارا بودن نگاهی جامع نسبت به شرایط، سیاست‌های کلان بلندمدت تدوین کنیم. در شرایط فعلی فشارهای تحریمی، خودتحریمی که از تصمیمات داخلی سرچشمه می‌گیرند، وجود انحصار و...، سبب شده تا مشکلات متعددی در صنعت هواپیمایی کشور داشته باشیم. لازمه ساماندهی به نرخ بلیت‌های پرواز، توجه به ابعاد کلان اقتصادی است. این کارشناس صنعت هواپیمایی تاکید کرد: باید در نظر داشت، سیاست‌های انقباضی و دستوری، هیچ‌گاه نمی‌توانند بازار را تنظیم کند. دستورهای تکلیفی، به‌توزیع عادلانه ثروت منتج نشده و با این شیوه‌ها نمی‌توان دست سودجویان را از بخش‌های مختلف اقتصادی کوتاه کرد.

سخن پایانی

برخی کارشناسان معتقدند باتوجه به پایین بودن ارزش پول ملی ایران، طی چند سال اخیر، ایران در گروه ارزان‌ترین کشورهای جهان به‌شمار می‌رفت که می‌توانست بهترین فرصت برای جذب گردشگران خارجی محسوب شود، اما عده‌ای دیگر بر این باورند که هزینه سفر به ایران نسبت به سفرهای منطقه نه‌تنها پایین نیست بلکه در بسیاری از موارد بسیار بالاتر نیز هست. چون ارزش ریال ما پایین است. این‌طور به‌نظر می‌رسد هزینه سفر به ایران بسیار ارزان است،اما هزینه تمام‌شده سفر به ایران نسبت به کشورهای منطقه‌ای بالاتر است و پایین نیست، در نتیجه بالاتر رفتن قیمت‌ها در واقع موضوع سفر به ایران را از برنامه سفرهای خارجی‌ها حذف می‌کند.

صادرات ایران به ترکیه ۵۷ درصد افزایش یافت

اداره آمار ترکیه از رشد ۳۹ درصدی تجارت ایران و ترکیه در ۵ ماهه نخست ۲۰۲۲ خبر داد و اعلام کرد: تراز تجاری دو کشور در این مدت ۳۳۰ میلیون دلار به نفع ایران بوده است.

به‌گزارش ایرنا، اداره آمار ترکیه اعلام کرد مبادلات تجاری این کشور با ایران در ۵ ماهه نخست سال جاری میلادی با رشد ۳۹ درصدی مواجه شده و به ۲ میلیارد و ۷۴۲ میلیون دلار رسیده است.

مبادلات تجاری ایران و ترکیه در ۵ ماهه نخست سال قبل، یک میلیارد و ۹۷۵ میلیون دلار اعلام‌شده بود.

براساس این گزارش، صادرات ترکیه به ایران در ماه‌های ژانویه تا مه ۲۰۲۲ با رشد ۲۱ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل مواجه شده و به یک میلیارد و ۲۰۶ میلیون دلار رسیده است. ترکیه در ماه‌های ژانویه تا مه سال قبل ۹۹۶ میلیون دلار کالا به ایران صادر کرده بود.

واردات ترکیه از ایران در ۵ ماهه نخست امسال نیز رشد قابل‌توجه ۵۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است.

ترکیه در ماه‌های ژانویه تا مه سال قبل ۹۷۹ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده بود که این رقم در مدت مشابه امسال به یک میلیارد و ۵۳۶ میلیون دلار افزایش یافته است.

بر این اساس تراز تجاری ایران با ترکیه در این مدت به میزان ۳۳۰ میلیون دلار به نفع ایران بوده است.

بلیت پرواز در انتظار سیاست‌های جدید

همه از آب گل آلود ماهی می‌گیرند

دو هفته پس از رسانه‌ای شدن بخشنامه انجمن شرکت‌های هواپیمایی به ایرلاین‌ها با موضوع فروش دلاری بلیت هواپیما به اتباع خارجی، وزیر راه و شهرسازی از ابطال این مصوبه و توقف فروش ارزی بلیت به اتباع خارجی خبر داد. هرچند در همین چند روز، ایرلاین‌ها با فراغبال این بخشنامه را اجرایی کردند به علاوه اینکه با تصویب فروش ارزی بلیت هواپیما به اتباع خارجی ایرلاین‌ها مکلف به اختصاص نیمی از صندلی پروازها به مسافران و اتباع خارجی شدند، به همین دلیل با استدلال نبود این تعداد مسافر تبعه خارجی و برای جبران خسارت، بلیت پروازهای داخلی با عناوین گوناگون گران‌تر فروخته شد. گلایه از تخلفات ایرلاین‌ها در زمینه فروش بلیت‌های چارتری نیز همچنان ادامه دارد. در کنار تمام این موارد هتلداران نیز با برگزاری جلسه‌ای فوری، از وزیر میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی درخواست کردند نرخ ارائه خدمات هتل به مسافران خارجی، ارزی باشد. به‌نظر می‌رسد اگر وزیر راه و شهرسازی بخشنامه فروش بلیت به مسافران خارجی را ممنوع نمی‌کرد، بخش‌ها و صنف‌های دیگری نیز در صف متقاضیان ارائه خدمات ارزی قرار می‌گرفتند. صمت در این گزارش به پیامدهای یک تصمیم پرحاشیه پرداخته است.

گروه گزارش
editor@smtnews.ir



شرکت‌های هواپیمایی حق ندارند بلیت پروازهای برنامه‌ای را به‌صورت چارتری بفروشند. وقتی این اتفاق رخ می‌دهد، به حتم منافعی میان ایرلاین و چارترکننده وجود دارد

دستورالعمل جدید هفته آینده می‌آید

محمد محمدی‌بخش، معاون وزیر راه درباره جزئیات موضوع «توقف فروش ارزی بلیت به اتباع خارجی» گفت: در سایت‌های ایرانی حق فروش بلیت هواپیما براساس دلار وجود ندارد و از روز دوشنبه ۱۳ تیر، با همان نرخ مصوب به فروش می‌رود. به گزارش ایرنا، با این حال، تمهیداتی برای فروش بلیت به اتباع خارجی در نظر گرفته شده که دستورالعمل آن به‌زودی آماده و ابلاغ می‌شود. به‌گفته رئیس سازمان هواپیمایی براساس نرخ دلار به اتباع خارجی هیچ بلیتی فروخته نمی‌شود اما با توجه به اینکه مسافران خارجی، بیرون از ایران بلیت را تهیه می‌کنند و در عراق تا سقف ۱۰۰ دلار بلیت مسیرهای داخلی به فروش می‌رود، لازم است با دستورالعمل خاصی که شنبه هفته آینده (۱۸ تیر) ابلاغ خواهد شد، ضمن توقف فروش ارزی و دلاری در داخل ایران، بخشنامه فروش جدید هم ابلاغ شود.

ماجرا از کجا آغاز شد

دو هفته پیش دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی از ابلاغ بخشنامه جدید به مدیران عامل شرکت‌های هواپیمایی با محتوای جلوگیری از سوءاستفاده از فروش دلاری بلیت هواپیما خبر داد و گفت: فروش بلیت به خارجی‌ها توسط آژانس‌ها، چارترکنندگان، سیستم‌های توزیع و فروش و OTAها ممنوع شد. مقصود اسعدی‌سامانی درباره محتوای این بخشنامه گفت: به‌دلیل مشکلات و سوءاستفاده‌های احتمالی که از فروش دلاری بلیت هواپیما پیش‌بینی می‌شد، ضوابط فروش بلیت به اتباع خارجی تغییر و شرایط جدید به شرکت‌های هواپیمایی ابلاغ شد. براساس این بخشنامه، فروش بلیت به اتباع بیگانه فقط از طریق «سایت شرکت هواپیمایی» یا در دفتر آن شرکت و نمایندگی‌ها به‌صورت حضوری انجام می‌شود، به‌طوری که همه فرآیندهای فروش در کنترل کامل آن شرکت باشد. سامانی در ادامه تصریح کرد: فروش بلیت به اتباع بیگانه از طریق چارترکنندگان، سیستم‌های توزیع و فروش، آژانس‌ها و OTAها ممنوع است و در صورت هرگونه تخلف و بروز مشکل، شرکت هواپیمایی موظف به پاسخگویی است. از سویی دیگر سهم صندلی مسافران داخلی کاهش یافت و بر همین اساس در دو هفته اخیر برخی شرکت‌های هواپیمایی فروش صندلی به اتباع خارجی را جایگزین فروش صندلی به مسافران داخلی کردند. به‌طوری که از زمان اجرای طرح فروش دلاری، بخشی از صندلی‌ها و ظرفیت پرواز بعضی مسیرها از دسترس خارج شده است و در اختیار اتباع غیر ایرانی قرار گرفت. براساس مصوبه جدید به چارترکننده‌ها نیز اعلام شده بود ۵۰ درصد ظرفیت خود را به اتباع غیرایرانی‌ها بفروشند و به این صورت، بخشی از ظرفیت صندلی پرواز ایرلاین‌ها از دسترس خارج شدند.

مخالفت‌ها جدی شد

تا پیش از لغو بخشنامه در اواسط تیر، بلیت هواپیما در مسیرهای داخلی از ۵ تیر به مسافران غیرایرانی به نرخ دلار محاسبه شد.

طبق تصمیم انجمن شرکت‌های هواپیمایی، بلیت پرواز در مسیرهای کمتر از یک ساعت به نرخ ۱۰۰ دلار و در مسیرهای بیشتر از یک ساعت ۱۵۰ دلار تعیین شده است.

با این همه، طرح از ابتدا با مخالفت فعالان گردشگری مواجه شد. وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی نیز در نامه‌ای به رئیس سازمان هواپیمایی کشور ضمن مخالفت با طرح بلیت دلاری برای مسافران غیرایرانی، درخواست کرد زمان بررسی ابعاد گوناگون این موضوع در یک کارگروه، از اجرا شدن این تصمیم خودداری شود.

وزارت امور خارجه نیز به این طرح واکنش نشان داد و درباره اثر پرهزینه آن در کشورهای همسایه و انصراف عراقی‌ها از سفر به ایران به سازمان هواپیمایی هشدار داد.

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران نیز در این‌باره اعلام کرد این رفتار شرکت‌های هواپیمایی نه‌تنها تبعیض‌آمیز است که برای کشور مخاطره‌آمیز بوده و نوعی خلاف قوانین بین‌المللی به‌شمار می‌آید.

هتلداران در صف ارائه خدمات ارزی

در این راستا، هتلداران نیز متقاضی ارائه خدمات به مسافران خارجی با ارز شده‌اند. هفته گذشته هتلداران ایران در نشستی با وزیر میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، عرضه خدمات به مسافران غیرایرانی به نرخ ارزی را درخواست کردند.

این در حالی است که در حال حاضر برخی هتل‌ها بدون مجوز خدمات خود را به مسافر غیرایرانی با نرخ متفاوت و معادل ارزی عرضه می‌کنند.

در دو هفته اخیر برخی شرکت‌های هواپیمایی به‌جای اینکه صندلی‌های پرواز خود را به مسافران ایرانی بفروشند، به خارجی‌ها می‌فروختند. به‌طوری‌که از زمان اجرای طرح فروش دلاری، بخشی از صندلی‌ها و ظرفیت پرواز بعضی مسیرها از دسترس خارج‌شد و در اختیار اتباع غیر ایرانی قرار گرفت

توجیه دونرخی کردن بلیت پروازها، قابل‌قبول نیست

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران تصمیم شرکت‌های هواپیمایی برای دونرخی و ارزی کردن بلیت پروازهای داخلی را بدون اندیشه و خلق‌الساعه دانست که با نظارت سازمان هواپیمایی اتفاق افتاده و در این‌باره گفت: طبق قوانین سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا) شرکت‌های هواپیمایی در مسیرهای داخلی باید حقوق همه ملیت‌ها را برابر شمارند. آنها اجازه ندارند براساس ملیت و خارجی بودن افراد نرخ تعیین کنند. این مقررات خیلی شفاف است و شرکت‌های هواپیمایی با دونرخی کردن قیمت‌ها براساس ملیت مسافر، مرتکب خلاف بین‌المللی شده‌اند. رفیعی به تاثیر منفی اجرای این طرح در کشورهای همسایه، اظهار کرد: از حالا جوی در برخی کشورهای همسایه، از جمله در عراق راه افتاده که قیمت‌ها را برای ایرانی‌ها در اربعین افزایش دهند. این چه سیاست منفعت‌طلبانه‌ای است که هزینه آن را کل کشور می‌دهد.

بلیت پروازهای داخلی گران است

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران در ادامه با اشاره به توجیه انجمن شرکت‌های هواپیمایی و ایرلاین‌ها درباره ارزی کردن نرخ بلیت پروازهای خارجی، مبنی بر اینکه با قیمت‌های موجود به ملیت غیرایرانی یارانه داده می‌شد، اظهار کرد: کدام یارانه؟ وقتی همین شرکت‌ها برای سوخت، یارانه می‌گیرند و آن را با قیمتی کمتر از آب می‌خرند، تسهیلات بانکی دریافت می‌کنند، خدمات فرودگاهی در اختیار دارند و از دیگر امکانات بهره می‌برند، چرا از یارانه حرف نمی‌زنند و این خدمات و امکانات را حساب نمی‌کنند؟ نمی‌شود که دولت به ایرلاین‌ها یارانه بدهد، بعد آنها خدماتشان را گران‌تر به مردم بفروشند و درآمد حاصل از آن را هم به جیب خود بزنند.

رفیعی اضافه کرد: با توجه به یارانه و تسهیلاتی که شرکت‌های هواپیمایی در ایران دریافت می‌کنند، همین حالا هم نرخ بلیت پروازهای داخلی در قیاس با نرخ ایرلاین‌ها خارجی در کشورهای دیگر گران‌تر است.

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی به توجیهات دیگر انجمن شرکت‌های هواپیمایی برای دونرخی کردن بلیت پروازها، مبنی بر اینکه افزایش تقاضای اتباع خارجی در مسیر مشهد و شمال کشور باعث‌شده متقاضیان داخلی دسترسی کمتری به این پروازها داشته باشند، اشاره کرد و افزود: اگر تقاضا و بلیت‌ها از دسترس شهروند ایرانی خارج‌شده، چرا آمار نداده و نمی‌دهند چند درصد اتباع غیرایرانی از حمل‌ونقل هوایی استفاده می‌کنند. معتقدم کمتر از ۵ درصد صندلی‌های ناوگان هواپیمایی در اختیار اتباع غیرایرانی قرار دارد، با این وجود انجمن شرکت‌های هواپیمایی به تمام ایرلاین‌ها بخشنامه کرده که ۵۰ درصد از ظرفیت صندلی‌های همه پروازها را به اتباع غیرایرانی اختصاص دهند و نرخ بیزنس برای این ظرفیت تعیین کنند. نکته دیگر تعیین نرخ بیزنس برای صندلی اکونومی است. نرخ بیزنس تعریف مشخصی دارد و باید خدمات، صندلی و کترینگ ویژه به مسافر اختصاص داده شود. وی تصریح کرد: قطعا ۵۰ درصد ظرفیت یک پرواز آن هم در همه مسیرها مشتری غیرایرانی ندارد و فکر می‌کنم برنامه این گونه پیش رود که چند روز آن صندلی را با نرخ بیزنس عرضه کنند و زمانی که دیگر مشتری نداشت، همان ظرفیت را با همان نرخ بیزنس در اختیار مسافر ایرانی قرار دهند. هفته گذشته پس از اجرای این طرح دقیقا همین اتفاق افتاد؛ بلیت پرواز تهران-مشهد به نرخ اتباع خارجی، به مسافر ایرانی فروخته شد، مستندات داریم که بلیت صندلی اکونومی را ۶ میلیون تومان به مسافر ایرانی نرخ دادند.

زیاده‌خواهی شرکت‌های هواپیمایی

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی همچنین در نقد شیوه قیمت‌گذاری برای اتباع غیرایرانی، اظهار کرد: سوال این است که این قیمت‌ها را بر چه اساس و استانداردی تعیین کرده‌اند؟ پرواز یک‌طرفه زیر یک ساعت به نرخ ۱۰۰ دلار، با رفت‌وبرگشت هوایی به یک کشور خارجی هم‌قیمت شده است. از کجا این رقم را پیدا کرده‌اند؟ اصلا با اجازه چه نهادی یا سازمانی چنین نرخی را تعیین کرده‌اند؟! رفیعی با تاکید بر اینکه مسئول نرخ‌گذاری بلیت پرواز شرکت هواپیمایی نیست، گفت: سازمان حمایت از مصرف‌کننده باید نرخ را تایید کند. معتقدم این رفتارها فقط نشانه زیاده‌خواهی و منفعت‌طلبی است و حتما برای کل کشور پیامد منفی خواهد داشت و آسیب بزرگ سیاسی به بار خواهد آورد. وی ادامه داد: شرکت‌های هواپیمایی همچنین بخشنامه کرده‌اند اگر آژانس برای مسافر کد پاسپورت درج نکند، نه‌تنها جریمه می‌شود، بلکه از پذیرش مسافر در فرودگاه جلوگیری خواهد شد و بلیت صادرشده غیرقابل استرداد خواهد بود. همچنین فروش بلیت به مسافران خارجی از طریق آژانس هواپیمایی را ممنوع کرده‌اند و مسافر خارجی ملزم شده از شرکت هواپیمایی یا سامانه فروش مستقیم خرید کند؛ بنابراین رویکرد شرکت‌های هواپیمایی، زیاده‌خواهی آنها را نشان می‌دهد.

تخلف ایرلاین‌ها در فروش چارتری

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی درباره فروش چارتری بلیت هواپیما بیان کرد: فروش چارتری در دنیا مرسوم است و چارترکننده همزمان هتل و اقامت و دیگر نیازهای مسافر را هم تامین می‌کند. البته چارترکننده حق تک‌فروشی بلیت را ندارد اما در ایران چارترکننده‌ها، اقدام به تک‌فروشی بلیت می‌کنند. رفیعی ادامه داد: ایرلاین‌ها از قبل بلیت چند ماه خود را به چارترکننده می‌فروشند که این اقدام غیرقانونی است، چراکه ناوگان حمل‌ونقل هوایی ایران به میزانی گسترده نیست که میزان عرضه و تقاضای بلیت پرواز با هم برابر باشد. وی افزود: در حال حاضر، بیش از ۶۰ درصد پروازهای داخلی ایران به‌صورت چارتری فروش رفته و ایرلاین هم پول آن را از چارترکننده دریافت کرده است. از سوی دیگر، چارترکننده هم به هر قیمتی که بخواهد آن را می‌فروشد. این در حالی است که این کار، فروش چارتری نیست، بلکه تک‌فروشی بلیت پروازهای برنامه‌ای است. رفیعی ضمن تاکید بر آنکه شرکت‌های هواپیمایی حق ندارند پروازهای برنامه‌ای را به‌صورت چارتری بفروشند، گفت: وقتی این اتفاق رخ می‌دهد، به حتم منافعی میان ایرلاین و چارترکننده وجود دارد. اگر هم مدعی هستند که امورات روزمره ایرلاین بدون پیش‌فروش چندماهه چارتری صندلی‌های پروازی نمی‌گذرد، باید ایرلاین را تعطیل کنند، نه اینکه آن را از جیب مردم تأمین کنند.

سخن پایانی

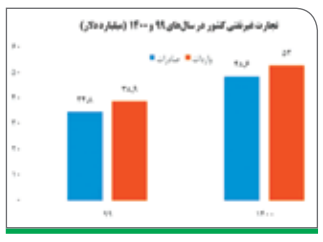
در این مدت، تعدادی از تورگردان‌ها و مدیران دفاتر خدمات مسافرتی نسبت به اقدام بخش‌های خدماتی سفر برای دونرخی کردن و عرضه محصول به نرخ ارزی و دلاری، معترض شدند. آنها فروش خدمات با نرخی متفاوت و ارزی به مسافران غیرایرانی را نه‌تنها رفتاری تبعیض‌آمیز و تاییدنشده به لحاظ اقتصادی و اجتماعی دانستند، بلکه به‌نظر آنها این احتمال می‌رود که سفر به کشورمان برای اتباع خارجی گران شده و ایران از فهرست مقاصد سفر خارج شود.

گزارش خبری

رشد صادرات خدمات فنی‌مهندسی

آمارها نشان می‌دهد رقم تجارت غیرنفتی کشور در کمتر از یک سال فعالیت دولت سیزدهم، رشد چشمگیری داشته که در این میان خدمات فنی‌مهندسی رشد جهشی ۳۶۷ درصدی را در سال ۱۴۰۰ ثبت کرد.

به گزارش ایسنا، تجارت خارجی کشور یکی از حوزه‌هایی بود که پس از استقرار دولت سیزدهم در مسیر رشد قرار گرفت. رشد تجارت کشور به‌ویژه بخش صادرات نشان‌دهنده گسترش مبادلات خارجی اقتصاد بر اثر بهبود ارتباطات اقتصادی کشور است.



رشد تجارت خارجی کشور به‌ویژه صادرات، اثر مهمی در بهبود رشد اقتصاد کشور و همچنین ورود ذخایر ارزی و کاهش اثر تحریم دارد. رشد صادرات به‌ویژه صادرات غیرنفتی یکی از وعده‌های دولت سیزدهم بود که آمارها نشان‌دهنده حرکت اقتصاد کشور در مسیر رشد صادرات و تحقق وعده دولت سیزدهم است.

آمارهای رسمی از رشد محسوس تجارت خارجی کشور از زمان آغاز به کار دولت سیزدهم حکایت می‌کند.

براساس آمارهای سازمان توسعه تجارت، ارزش صادرات و واردات کشور در سال ۱۳۹۹ به ترتیب ۳۴.۸ و ۳۸.۹ میلیارد دلار بوده است. این در حالی است که ارزش صادرات و واردات در سال ۱۴۰۰ به ترتیب به ۴۸.۶ و ۵۳ میلیارد دلار افزایش یافته است. این موضوع نشان‌دهنده رشد حدود ۴۰ درصدی صادرات و ۳۶ درصدی واردات کشور در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ است.



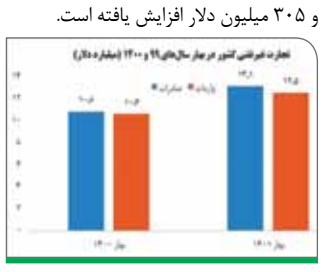
رشد مبادلات خارجی در دولت سیزدهم، از مقایسه عملکرد نیمه دوم سال ۱۴۰۰ با نیمه دوم سال ۱۳۹۹ نیز قابل مشاهده است.

طبق آمارهای سازمان توسعه تجارت، رقم صادرات و واردات در نیمه دوم سال ۱۳۹۹ به ترتیب معادل ۲۳.۹ و ۲۵.۱ میلیارد دلار بوده، در حالی که در نیمه دوم سال ۱۴۰۰ به ۳۱.۲ و ۳۵.۲ میلیارد دلار افزایش یافته است.

بر این اساس صادرات و واردات کشور در نیمه دوم سال ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۹۹ به ترتیب حدود ۳۰ و ۴۰ درصد افزایش داشته است.

روند بهبود تجارت خارجی کشور در بهار سال جاری هم ادامه یافت. براساس آمارها، رقم صادرات و واردات کشور در بهار سال جاری به ترتیب ۱۳.۱ و ۱۲.۵ میلیارد دلار بوده، در حالی که در بهار سال گذشته معادل ۱۰.۸ و ۱۰.۶ میلیارد دلار ثبت شده است. بدین‌ترتیب صادرات و واردات کشور در بهار سال جاری نسبت به بهار سال گذشته به ترتیب با رشدی ۲۱ و ۱۸ درصدی همراه بوده است.

یکی از مهم‌ترین بخش‌های رشد یافته در صادرات کشور، خدمات فنی مهندسی بوده است. آمارهای سازمان توسعه تجارت نشان می‌دهد که رقم صادرات خدمات فنی مهندسی در سال ۹۹ معادل ۴۹۳ میلیون دلار بوده در حالی که این رقم در سال ۱۴۰۰ به ۲ میلیارد و ۳۰۵ میلیون دلار افزایش یافته است.



این تغییر نشان‌دهنده رشد ۳۶۷ درصدی صادرات خدمات فنی مهندسی در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۹۹ است. روند رو به رشد صادرت خدمات فنی و مهندسی در بهار سال جاری هم تداوم یافت به‌طوری به ۱۰۵ میلیون دلار در بهار سال ۱۴۰۱ رسید که این رقم در بهار سال ۹۹ حدود ۱۷ میلیون دلار بود که نشانگر رشد ۵۱۸ درصدی است.

یادداشت

اهمیت کشت فراسرزمینی



حمیدرضا رمضانی
کارشناس خاک و آب

ایران در عرض جغرافیایی ۲۵ تا ۴۵ درجه و در یک اقلیم خشک و نیمه‌خشک قرار دارد که طی سالیان اخیر میزان بارش آن، کاهشی چشمگیر و تبخیر رطوبت، افزایش قابل‌ملاحظه‌ای داشته است. در فلات ایران دسترسی به منابع آب پایدار وجود ندارد. از طرفی برخوردار نبودن از سند آمایش سرزمین و نبود برنامه‌ریزی صحیح و توسعه ناپایدار، در بازه زمانی سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۵ میلادی ۲برابر مساحت دریاچه ارومیه (در پرآب‌ترین حالت آن) از سفره‌های آب زیرزمینی ایران آب برداشت شده که این میزان ۷۴کیلومتر مکعب برآورد می‌شود. در ایران طی بازه زمانی ۳۰سال اخیر، ۴میلیون هکتار از پوشش جنگلی، مراتع و اراضی کشاورزی با امضاهای طلایی دچار تغییر کاربری و بیشتر تبدیل به ویلاسازی شده است و چون ۱۰درصد از وسعت ایران به‌طورکل قابلیت کشاورزی ندارد، پس پرواضح است که ظرفیت‌های محیط‌زیستی ایران، دیگر پاسخگوی نیاز غذایی ۸۵میلیون نفر جمعیت ایران نیست و همین مسئله به‌شدت امنیت غذایی ایران را متزلزل کرده است. در مدت ۲۰سال اخیر، امنیت غذایی ایران کاهش فوق‌العاده چشمگیری داشته و هم‌اکنون امنیت پایدار غذایی ایران کمتر از ۳۵درصد است. برهمین اساس برای تامین و امنیت غذایی کشور، کشت فراسرزمینی اجتناب‌ناپذیر است. نخستین و مهم‌ترین مزیت کشت فراسرزمینی جلوگیری از هدررفت آب است که باتوجه به دوران اضطرار آبی در ایران و در راستای بهره‌وری کشاورزی موجود و روش‌های کشاورزی نوین و حذف محصولات آب‌بر در ایران و کاشت این محصولات در کشورهای هدف و سپس واردات آنها به کشور در راستای تامین امنیت غذایی محکوم به کشت فراسرزمینی هستیم. مزیت دوم کشت فراسرزمینی، آسودگی خیال از تامین امنیت غذایی کشور است، چرا که طبق آمار وزارت جهاد کشاورزی، هم‌اکنون ۹۰درصد از محصولات و دانه‌های روغنی و همچنین برنج مصرفی ایران وارداتی است و به‌دلیل فرار از تله محاصره اقتصادی و غذایی دیگر کشورها باید نگاه ویژه‌ای به کشت فراسرزمینی در ارتباط با کشت برنج، گندم، جو، ذرت، سویا و... داشته باشیم. مسئولان تاکنون در ارتباط با کشت فراسرزمینی، فرصت‌سوزی‌های بسیاری کرده‌اند، زیرا بین بخش خصوصی و دولتی تضاد وجود دارد. بخش خصوصی در کنار تامین غذا به‌دنبال صرفه اقتصادی است، اما بخش دولتی چون از بودجه بیت‌المال استفاده می‌کند، توجیه و صرفه اقتصادی برایش ملاک عمل نیست، برهمین اساس بخش خصوصی به‌دنبال کشت فراسرزمینی در نزدیک‌ترین، به‌صرفه‌ترین و ارزان‌ترین کشورها نظیر روسیه، قزاقستان، پاکستان، ونزوئلا و کشورهای افریقایی است. ایران دارای روابط سیاسی بسیار خوبی با این کشورها است، اما بخش دولتی به‌دنبال کشت در کشورهای اروپایی است که البته هم از لحاظ سیاسی با این کشورها دارای تنش هستیم و هم صرفه اقتصادی ندارد. براساس همین تضاد، بیش از ۱۰سال است که دولت ترمز کشت فراسرزمینی را کشیده و در این مدت حتی اگر فقط یک درصد از ارزی که در اختیار واردکننده قرار داده شده برای کشت فراسرزمینی سرمایه‌گذاری می‌شد، طبق آمار ۱۰درصد نیاز واردات غذایی کشور با نرخ فوق‌العاده ارزان‌تر تامین و سفره مردم بزرگ و ارزان‌تر می‌شد. در ۱۰سال قبل می‌توانستیم هر هکتار زمین را به مدت ۴۹ساله و به‌ازای هر سال با پایین‌ترین قیمت، یعنی ۵دلار در روسیه اجاره کنیم، اما امروزه این امکان برای ما بسیار سخت شده یا امکان‌پذیر نیست، چرا که رقبای بزرگ در جهان روی تمام اراضی حاصلخیز دیگر کشورها سرمایه‌گذاری کرده‌اند. به‌طور مثال کشور عربستان هدف‌گذاری کرده که در سال ۲۰۲۵ در ۱۲محصول، هاب منطقه‌ای شود. عربستان ۱۵میلیارد دلار طی ۵ سال گذشته فقط در کشور اوکراین سرمایه‌گذاری کرده و با کشور امارات‌متحده عربی با ۲۵۴۹۱۸ هکتار کشت فراسرزمینی قسمت اعظم محصولات موردنیاز خود را تامین می‌کند.

عربستان در کشورهای سودان، روسیه و اوکراین سرمایه‌گذاری بلندمدت کرده و در سال گذشته میلادی تفاهمنامه ۳۲۵۰۰۰ هکتاری کشت فراسرزمینی با کشور پاکستان امضا کرده تا محصولات گندم و برنج کشت کند. در حال حاضر کشور قزاقستان برای ایران گزینه بسیار خوبی برای کشت فراسرزمینی است، چرا که قزاقستان با ۲ میلیون و ۷۰۰هزار کیلومترمربع مساحت و ۱۶میلیون نفر جمعیت، از پراکندگی جمعیتی ملایمی برخوردار، دارای اراضی مرغوب، حاصلخیز و آب فراوان و نیز نزدیک به ایران است. از طرفی در میان ایران و قزاقستان تنها کشور تاجیکستان قرار دارد که با ایران نیز روابط بسیار گرم سیاسی و اقتصادی دارد. امروزه دیگر نفت از گردونه قدرت‌افزایی کشورها و سیاست خارج شده و جای آن را آب و امنیت پایدار غذایی گرفته است، به‌همین دلیل واژه قدرتمند به کشوری اطلاق می‌شود که دارای منابع غنی آب سطحی و زیرزمینی باشد و از امنیت پایدار غذایی بالایی بهره ببرد. باتوجه به نابودی منابع آب زیرزمینی و حاصلخیز نبودن خاک و همچنین نرخ روزافزون جمعیت در ایران، ما چاره‌ای جز تامین غذا و برای انجام این مهم راهی جز کشت فراسرزمینی نداریم.

آلودگی‌هایی که سالانه عامل بیش از ۹ میلیون مرگ می‌شود

بیش از ۶۰ درصد از بیماری‌ها و مرگ‌ومیرهای مرتبط با آلودگی‌ها ناشی از مشکلات قلبی و عروقی است، در حالی که آلودگی هوا و آب به‌عنوان علل اصلی بیماری‌های قلبی و عروقی موردمطالعه گسترده قرار گرفته، اما اثرات آلودگی خاک بر قلب، کمتر موردتوجه علمی قرار گرفته است. به‌گزارش ایسنا در حال حاضر یک گروه تحقیقاتی به رهبری مرکز پزشکی دانشگاه ماینز آلمان دریافته‌اند که آفت‌کش‌ها و فلزات سنگین موجود در خاک اثرات مضری بر سیستم قلبی و عروقی دارند.

توماس مونزل، سرپرست گروه این مطالعه گفت: آلودگی خاک خطر کمتری برای سلامتی انسان نسبت به هوای آلوده دارد، اما شواهدی وجود دارد که نشان می‌دهد آلاینده‌های موجود در خاک نیز ممکن است از طریق مکانیسم‌های مختلفی از جمله التهاب و اختلال در ساعت طبیعی بدن به سلامت قلب و عروق آسیب برساند. پروفسور مونزل اظهار کرد: خاک‌های آلوده به فلزات سنگین، آفت‌کش‌ها و پلاستیک‌ها ممکن است با افزایش استرس اکسیداتیو در رگ‌های خونی، ایجاد التهاب و اختلال در ریتم شبانه‌روزی بدن منجر به بیماری‌های قلبی و عروقی شود. با استنشاق خاک آلوده گرد و غبار کود کریستال و ذرات پلاستیک وارد بدن می‌شود و فلزات سنگین مانند سرب یا کادمیوم، پلاستیک‌ها یا سموم آلی از آفت‌کش‌ها نیز می‌توانند به‌صورت خوراکی وارد بدن شوند. علاوه بر این، آلاینده‌های خاک بیشتر به رودخانه‌ها می‌روند و آب را آلوده می‌کنند. بسیاری از این مواد که در خاک یافت می‌شوند، به‌عنوان عامل ایجاد طیف گسترده‌ای از مشکلات قلبی و عروقی شناخته شده‌اند.

صمت در گفت‌وگو با کارشناس ارشد عمران بررسی کرد

تاثیر فرونشست زمین بر بازار مسکن

کامیار فکور
editor@smtnews.ir

در سال‌های گذشته کاهش سطح آب‌های زیرزمینی و فرونشست زمین به‌دلیل اینکه نتایج آن همواره بحرانی‌تر از قبل خود را در شهرهای کویری و مناطق مرکزی ایران مثل اصفهان، تهران و رفسنجان نمایان کرده، ریشه‌یابی و بررسی آن از اهمیت حیاتی برخوردار شده است. حرکت فرونشست زمین از سمت مناطق مرکزی و خشک ایران به‌سمت مناطق شمالی که از لحاظ بارش باران و نزولات آسمانی وضعیت بهتری دارند، پیشروی گسترده این پدیده را نشان می‌دهد. از طرفی در سال‌های گذشته شاهد افزایش مهاجرت از استان‌های خشک و دست به‌گریبان با فرونشست، به‌سمت استان‌های شمالی بوده‌ایم. سوالات مهمی پیش‌روی ما قرار می‌گیرد که از اساس کاهش سطح آب‌های زیرزمینی و به‌تبع آن فرونشست زمین، نتیجه چه عملکرد و فرآیندی است، چه تاثیراتی بر زیست جامعه و به‌طورمشخص بر سازه‌های مسکونی و صنعتی دارد و بازار مسکن در اثر پیامدهای فرونشست زمین چگونه تحت‌الشعاع قرار گرفته است. صمت در این زمینه با مازیار فکور، کارشناس‌ارشد عمران گفت‌وگو کرده است.



در ۱۰ سال گذشته، سرعت رشد نرخ زمین در شمال کشور بسیار بیشتر از مناطق مرکزی مثل اصفهان بوده است. یکی از دلایل این تفاوت در رشد نرخ می‌تواند ناامیدی مردم مناطق کویری از حل مشکل خشکسالی و فرونشست زمین باشد

◉ کاهش سطح آب‌های زیرزمینی نتیجه چه عملکردی است و چگونه منجر به فرونشست خاک و زمین می‌شود؟

برای کاهش سطح آب‌های زیرزمینی در ایران می‌توان به ۲ دلیل عمده اشاره کرد؛ نخست اینکه در چند دهه گذشته برداشت آب از منابع زیرزمینی بیش از جایگزینی آن بوده و دلیل اصلی این اتفاق هم حفر چاه‌های غیرقانونی بوده که مصارف آنها بیشتر کشاورزی و صنعتی است. دلیل دوم نیز کاهش شدید نزولات جوی در سال‌های گذشته که نتیجه تغییر اقلیم بوده است. اگر بخواهیم به‌طورکلی بگوییم، راهکاری که برای موضوع نخست مطرح می‌شود، مدیریت برداشت آب و در واقع جلوگیری از برداشت بی‌رویه از آب‌های زیرزمینی است. درباره موضوع دوم نیز مسئله منطقه‌ای و جهانی است، بنابراین باید به‌دنبال راهکارها و همکاری‌های بین‌المللی بود که در حال حاضر ایران نقش بسیار کمرنگی در این همکاری‌های جهانی دارد.

زمانی که سطح آب زیرزمینی کاهش پیدا می‌کند، به‌اصطلاح وزن ظاهری خاک بیشتر می‌شود. زمانی که ما در استخر راه می‌رویم، فشار کمتری از طرف وزن خود بر کف پا احساس می‌کنیم و به‌اصطلاح می‌گوییم وزن ظاهری ما کم شده است. همین اتفاق برای خاک هم می‌افتد. وقتی تا عمقی از این خاک غرق در آب است، وزن ظاهری آن هم کمتر است. زمانی که سطح آب پایین‌تر می‌رود، مانند کسی است که از آب خارج شده و فشار بیشتری کف پای خود احساس می‌کند، به‌همین ترتیب وزن ظاهری خاک هم افزایش پیدا می‌کند و فشار خاک بیشتر می‌شود. افزایش وزن ظاهری خاک باعث نشست و فشرده‌تر شدن آن می‌شود. نشست خاک وابسته به‌میزان کاهش سطح آب‌های زیرزمینی می‌تواند متفاوت باشد، به‌طورمثال گفته می‌شود هر ۱۰متر کاهش سطح آب‌های زیرزمینی در رفسنجان در حدود ۴۲سانتیمتر منجر به نشست خاک می‌شود.

کاهش سطح آب‌های زیرزمینی جز مسئله تغییر الگوی جریان‌های سطحی و زیرسطحی آب، سیل‌خیز شدن زمین‌ها را به‌دنبال دارد. زمانی که خاک فشرده‌تر می‌شود، نفوذپذیری آن هم کاهش پیدا کرده و در صورت بارش باران یا جاری شدن سیل، امکان نفوذ این آب‌ها به زمین کاهش پیدا می‌کند و امکان به‌وجود آمدن سیل بیشتر می‌شود.

در حال حاضر در ایران که بیشتر دشت‌های آن دچار فرونشست شده است، مثال‌های زیادی درباره فرونشست می‌توان زد. به‌طورمثال در ۴۰سال گذشته در دشت مهیار استان اصفهان، در یک منطقه به‌نسبت کوچک روستایی و ویلایی ۲۵۰حلقه چاه زده شده و همین امر باعث کاهش شدید آب‌های زیرزمینی شده است. منطقه مهیار به‌واسطه فاصله‌ای که از اصفهان دارد، تبدیل به محلی برای احداث تالارهای عروسی و باغ‌های ویلایی برای تفریحات طبقات متوسط به بالا شده است. این باغ‌ها در این منطقه بسیارخشک احتیاج به آب و حفر چاه‌های به‌نسبت عمیق دارد و احداث آنها موجب کاهش سطح آب‌های زیرزمینی شده است، در نتیجه این اتفاق در ۱۰سال گذشته، رشته شکاف‌هایی به طول ۱۰ کیلومتر در منطقه به‌وجود آمده که پهنای این شکاف‌ها بین ۵ تا ۵۰سانتیمتر است. گفته می‌شود هر ساله نزدیک به ۵سانتیمتر به‌پهنای این شکاف‌ها افزوده می‌شود و طول آنها نیز افزایش پیدا می‌کند. زمانی که سطح آب‌های زیرزمینی کاهش پیدا کرده و خاک خشک و فشرده می‌شود، ترک‌هایی در زمین شکل می‌گیرد. این ترک‌ها می‌تواند به‌صورت شکاف‌هایی که در حال حاضر در مهیار به‌وجود آمده، خود را نشان بدهند. گزارش‌ها حاکی از آن است که این شکاف‌ها بر بزرگراه اصفهان-شهرضا، سازه‌های مسکونی و ریل‌های راه‌آهن آسیب وارد کرده است.

براساس گزارش مرکز تحقیقات راه و شهرسازی از ۳۱استان، ۱۸استان در محدوده بالای خطر فرونشست خاک قرار دارند و اصفهان با دارا بودن ۳۱شهر واقع در پهنه با خطر بالای فرونشست از لحاظ سکونتگاه شهری در رتبه اول است. پرخطر بودن در اینجا به این معنا است که زیرساخت‌ها و تاسیسات شهری و ساختمان‌ها تحت‌تاثیر این فرونشست‌ها آسیب‌های جدی می‌بیند و حتی امکان آتش‌سوزی در اثر تخریب تاسیسات شهری وجود دارد. ضمن اینکه ممکن است در صورت اجرای سهل‌انگارانه فونداسیون ساختمان‌ها، نشست غیرمتقارن پی ایجاد شود. نشست غیرمتقارن پی منجر به برش در طبقات و ترک‌هایی در سقف ساختمان‌ها و محل اتصال تیر به ستون‌ها خواهد شد.

◉ بازار مسکن چگونه به فرونشست زمین در مناطق مسکونی واکنش نشان داده است؟

این پدیده بر بازار مسکن به‌ویژه در مناطق کویری تاثیر بسزایی گذاشته است. مقایسه قیمت‌ها بین هزینه مسکن و زمین در مناطق کویری مثل اصفهان با مناطق شمالی مانند مازندران نشان می‌دهد که در ۱۰سال گذشته، سرعت رشد نرخ زمین در شمال کشور بسیار بیشتر از مناطق مرکزی مثل اصفهان بوده است. یکی از دلایل این تفاوت در رشد نرخ می‌تواند ناشی از ناامیدی مردم مناطق کویری به حل خشکسالی و فرونشست زمین باشد، چرا که بسیاری از افراد آینده‌ای برای شهرهای خود نمی‌بینند و به‌دنبال مقصدی برای مهاجرت می‌گردند. منطقه‌ای که کمتر تحت‌تاثیر خطر بحران فرونشست زمین قرار گرفته، مناطق شمالی کشور است، چرا که از لحاظ نزولات آسمانی منطقه غنی‌تری حساب می‌شود، در واقع این بحران سوار بر منطق سرمایه از منطقه‌ای به منطقه پرسودتر حرکت می‌کند، اما واقعیت این است که شمال کشور هم از لحاظ آب‌های زیرزمینی وضعیت مناسبی ندارد. مدیرعامل آب منطقه‌ای مازندران اعلام کرده است به هر کسی که مجوز کشت دوم دادیم، می‌تواند از آب‌های زیرزمینی استفاده یا طی فرآیند اداری از آب پشت سدهای موجود استفاده کند. این در حالی است که وی گفته است به‌دلیل اینکه وضعیت سطح آب‌های زیرزمینی در شرق مازندران بحرانی است، مجوز کشت دوم برنج در شرق مازندران داده نشده است. به‌عبارتی اگرچه شمال کشور از لحاظ نزولات جوی و شرایط اقلیمی وضعیت بهتری نسبت به دیگر مناطق کشور دارد، اما این منطقه هم با سرعت بسیار زیادی به‌سمت بحران فرونشست حرکت می‌کند.

◉ با این وجود چقدر شمال ایران ظرفیت مهاجرت‌پذیری گسترده و افزایش ساخت‌وسازها را دارد؟

ما باید مسئله کوچ مردم بحران‌زده کویری به‌سمت شمال و کوچ این سرمایه‌ها به بازار مسکن شمال کشور را در کنار وضعیت کمتر توسعه‌یافته اجتماعی و صنعتی منطقه شمالی کشور قرار دهیم. جدا از اینکه تضادهای اجتماعی به‌وجودآمده چه تاثیری بر این جوامع بومی دارد و اینکه بالا رفتن نرخ زمین‌ها چگونه به ضرر مردم بومی منطقه تمام شده است، نبود زیرساخت‌های کافی برای چنین بازار مسکنی در شمال کشور نکته‌ای قابل‌توجه است. زمانی که بازاری مثل بازار مسکن در منطقه‌ای مثل شمال به این سرعت رشد می‌کند، یک رشد کاریکاتوری شکل می‌گیرد. در حال حاضر در برخی شهرهای مازندران تقاضای ساخت برج‌های ۲۰طبقه و ۴۰طبقه وجود دارد و این برج‌ها هم در حال ساخته شدن است، در صورتی که زیرساخت و امکان آبرسانی برای این منطقه در حد آبرسانی چند ویلا بوده است. از طرفی توسعه صنعتی بازار مسکن به‌قدری نبوده که بتواند این پروژه‌های عظیم را اجرایی کند و در نتیجه در ساخت‌وسازها اشکالات اجرایی و مهندسی به‌وجود می‌آید. به‌دلیل اینکه در شهرهای کوچک، تخلفات ساختمانی به محل درآمدی برای شهرداری‌ها به‌واسطه ماده ۱۰۰ و دهداری‌ها به‌واسطه ماده ۹۹ تبدیل شده است، نگاه به قوانین معماری و عمرانی بازار مسکن یک نگاه سهل‌انگارانه شده است و با دقت لازم، کارها اجرایی نمی‌شود. توسعه این ساخت‌وسازها در شرایطی است که خود استان مازندران در آینده درگیر مسئله کاهش سطح آب‌های زیرزمینی و فرونشست زمین خواهد بود. باید توجه داشت که بسیاری از شهرهای موردبحث ما شهرهای ساحلی است که زمین‌های آنها کشاورزی بوده و مناسب ساخت پروژه‌های بزرگ نیست و احتیاج به بهسازی و مقاوم‌سازی‌های دقیقی دارد. از طرفی باتوجه به اینکه برج‌های بلند بیشتر در نزدیکی ساحل دریا اجرا می‌شود، ساخت این پروژه‌های بلندمرتبه احتیاج به شمع‌هایی در زیر فونداسیون آنها دارد که اجرای این شمع‌ها نیز با پیچیدگی‌های خاص خود روبه‌رو است. اجرای سهل‌انگارانه این فونداسیون‌های پیچیده روی این زمین‌های نامناسب، این امکان را به‌وجود می‌آورد که در آینده نزدیک وقتی شمال ایران با بحران فرونشست زمین روبه‌رو شد، تمام این برج‌ها و ساختمان‌ها دچار مشکلات اساسی شوند.

شناخت بحران ساخت‌وساز در شمال کشور در آستانه رخداد بحران فرونشست در صورتی امکان‌پذیر است که با ماهیت بازار مسکن در این منطقه آشنا شویم. بازار مسکن در این منطقه در قبضه دلالان خرد یا بزرگی است که در ساخت‌وسازهای خود فجایعی مثل فاجعه متروپل آبادان را رقم زدند. به‌طور واقعی امنیت سازه این ساختمان‌ها برای این دلالان محلی از اعراب ندارد و تنها به مجلل‌سازی نما و آنچه در چشم خریدار دیده می‌شود، اهمیت می‌دهند. البته این مسئله ناشی از بستری است که سازکارهای منطق سرمایه‌داری در ایران در بازار مسکن ایجاد کرده است. تخلفات ساختمانی برای بعضی از شهرداری‌های این شهرهای کوچک تبدیل به محل درآمد شده و به همین خاطر دور نیست که در آینده با فجایعی مثل متروپل آبادان روبه‌رو شویم.

اما در پاسخ به این سوال که چه کار می‌شود کرد تا این بحران فرونشست به‌تعویق بیفتد یا گریبانگیر مناطق شمالی نشود، بسیاری از کارشناسان می‌گویند از احداث چاه‌های عمیق جلوگیری و برداشت‌های بی‌رویه کنترل شود، اما مسئله زمانی پیچیده می‌شود که در نظر بگیریم، معیشت حداقلی کشاورزان وابسته به همین چاه‌هایی است که موجب کاهش سطح آب‌های زیرزمینی شده است. از طرفی مشاغل جایگزین با حداقل رفاه برای این افراد به‌وجود نیامده است. پاسخ این سوال هم که چرا تاکنون تغییر الگوی کشاورزی در این مناطق انجام نگرفته مرتبط با کارشناس این مسئله است، اما حداقل می‌توان گفت این امکان وجود دارد که با سفت و سخت‌تر گرفتن اجرای قوانین ساخت‌وساز، می‌توان امکان رخداد بحران‌های پیش‌رو را کاهش داد.



مازیار فکور

در برخی شهرهای مازندران تقاضای ساخت برج‌های ۲۰طبقه و ۴۰طبقه وجود دارد در حالی که زیرساخت‌ها و امکان آبرسانی برای این منطقه در حد آبرسانی به چند ویلا است

سخن پایانی

در مجموع افزایش مهاجرت از مناطق مرکزی و خشک به شمال کشور که یکی از دلایل آن، گسترده شدن پدیده فرونشست زمین در شهرها است، منجر به افزایش ساخت‌وسازها در شهرهای شمالی شده است. با این وجود سهل‌انگاری زیادی نسبت به قوانین ساخت‌وساز در مناطق شمالی وجود دارد، چرا که بازار مسکن در دست دلالان، تنها به انبوه‌سازی و سودآوری کوتاه‌مدت می‌اندیشد. این مسئله زمانی بحرانی‌تر می‌شود که بدانیم با ادامه روند کاهش سطح آب‌های زیرزمینی، شهرهای شمالی نیز با پدیده فرونشست زمین روبه‌رو خواهند شد و مخاطرات زیادی برای سازه‌ها و زیرساخت‌های آنها به‌وجود خواهد آمد.

دنده معکوس مجلس در جاده بورس کالا

رئیس سازمان بورس طی نامه‌ای از رئیس مجلس شورای اسلامی خواستار خروج طرح تنظیم بازار کالاهای مشمول عرضه در بورس‌های کالایی از دستور کار مجلس شد. مجید عشقی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار طی نامه‌ای از محمدباقر قالیباف، رئیس مجلس شورای اسلامی درخواست کرد طرح تنظیم بازار کالاهای مشمول الزام به عرضه در بورس‌های کالایی به کمیسیون اقتصادی مجلس ارجاع و با اصلاحات اساسی و رفع ابهام به طرح اصلاح قانون بازار اوراق بهادار الحاق شود.

به‌گزارش پایگاه خبری بازار سرمایه (سنا)، رئیس سازمان بورس در این نامه بیان کرد: «ضمن تشکر از توجه ویژه به مسائل بازارسرمایه و وضعیت، تحولات و اقتضائات مربوط به آن، با عنایت به اینکه طرح توسعه و تولید پایدار زنجیره فولاد با رویکرد اصلاح سیاست‌های تنظیم بازار (تغییر عنوان: طرح تنظیم بازار کالاهای مشمول الزام به عرضه در بورس‌های کالایی) در دستور کار هفته جاری مجلس شورای اسلامی قرار دارد، به استحضار می‌رساند با توجه به دلایل و وجود ابهامات اساسی در طرح یادشده و همچنین تاثیرات غیرقابل جبرانی که ممکن است اجرای طرح یادشده به ساختارها و ارکان بازارسرمایه ایجاد کند، از حضرت‌عالی درخواست می‌شود حسب صلاحدید با توجه به اختیارات ریاست محترم جلسه در ماده ۱۵۳ قانون آیین‌نامه داخلی مجلس شورای اسلامی، طرح مذکور از دستور کار هفته جاری خارج‌شده و به کمیسیون اقتصادی مجلس ارجاع و با اصلاحات اساسی و رفع ابهام به طرح اصلاح قانون بازار اوراق بهادار الحاق شود.»

در گفت‌وگو با کارشناسان بازار سرمایه مطرح شد

دورنمای مبهم اقتصاد، مانع رشد بورس

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

بازار سرمایه در هفته‌های اخیر با رکود روبه‌رو بوده است. البته در برخی روزها شاخص کل بورس روند رو به رشد و در روزهای دیگر روند نزولی را از آن خود کرده است. شاخص کل در روز دوشنبه ۱۳ تیرماه با رشد بیش از ۴ هزار واحدی به یک میلیون و ۵۰۷ هزار واحد رسید. روند رو به رشد اما محدود شاخص در روز یک‌شنبه ۱۲ تیرماه نیز جریان داشت و تابلوهای بورس رقم یک میلیون و ۵۰۲ هزار واحدی را برای نمایش شاخص کل نشان دادند. با این‌وجود همچنان ترس از سقوط شاخص به محدوده یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی وجود دارد. بلاتکلیفی در روند مذاکرات رفع تحریم‌ها، از مهم‌ترین دلایل رکود حاکم بر بازار سرمایه یاد می‌شود. اظهارنظرهای طرف‌های غربی درباره آخرین مذاکرات برجامی، امید به احیای برجام را کاهش داده و حتی این احتمال را به‌وجود آورده که پرونده هسته‌ای ایران بدون حصول توافق مشخصی بسته شود. در چنین شرایطی، جریان‌های پولی به سمت بازارهای کم‌ریسک‌تر همچون دلار و طلا سوق پیدا می‌کند. بدون تردید رفع تحریم‌ها به‌منزله بازگشت امید به آینده اقتصاد ایران است. درنتیجه تا زمانی که این مذاکرات به نتیجه نرسد، نباید به بهبود عملکرد صنایع و شرکت‌های بورسی، دل‌خوش کرد. در همین حال باید خاطرنشان کرد که بحران در شرایط اقتصادی مردم، جذب نقدینگی‌های کوچک به بازار سرمایه را به‌شدت محدود کرده است. محدودیت‌های موجود در روند تامین انرژی از دیگر ریسک‌های حاکم بر بازار سرمایه هستند. در حال حاضر، عملکرد شرکت‌های بورسی تحت‌تاثیر کمبود برق و گاز قرار گرفته و از میزان تولید بسیاری از صنایع کاسته شده است. بدون تردید این چالش بر میزان سودآوری شرکت‌ها و به‌دنبال آن ارزش سهام آنها تاثیر منفی دارد.

> تعلل در کسب نتیجه از مذاکرات برجامی، سیاست‌های کلان اقتصادی دولت و احتمال افزایش نرخ بهره بانکی و همچنین روند رو به رشد بازارهای موازی از مهم‌ترین دلایل نزول بازار سرمایه و بی‌رغبتی سرمایه‌گذاران برای حضور در این بخش است

تعلل در مذاکرات برجامی، نتیجه‌بخش نیست



مجتبی دیبا، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت و در ارزیابی عملکرد بازار سرمایه و رکود حاکم بر این بخش اظهار کرد: رکود و حتی نزولی شدن بازارها پس از گذران یک دوره رشد منطقی و طبیعی به‌نظر می‌رسد. بازار سرمایه از روزهای پایانی سال گذشته وارد مدار رشد شد و بازدهی مناسبی را نصیب سرمایه‌گذاران خود کرد؛ بنابراین شرایط کنونی طبیعی به‌نظر می‌رسد.

وی افزود: تعلل در کسب نتیجه از مذاکرات برجامی، سیاست‌های کلان اقتصادی دولت، احتمال افزایش نرخ بهره بانکی و همچنین روند رو به رشد بازارهای موازی از مهم‌ترین دلایل نزول بازار سرمایه و بی‌رغبتی سرمایه‌گذاران برای حضور در این بخش است.

دیبا گفت: در واقع می‌توان این‌طور تاکید کرد که شاخص کل بازار سهام از چند منظر تحت‌فشار قرار دارد و درنتیجه در محدوده کنونی درجا می‌زند و گاها روند رو به رشد یا نزولی به خود می‌گیرد.

این کارشناس بازار سرمایه اظهار کرد: با توجه به شرایط حاکم بر بازار سرمایه، اگر شاخص کل بازار در محدوده یک میلیون و ۴۸۰ هزار واحدی تا یک میلیون و ۵۰۰ هزار واحدی تثبیت شود، شرایط مناسبی است؛ یعنی مجددا می‌توان به روند رو به رشد آن امید بیشتری داشت. اما چنانچه شاخص کل از محدوده یادشده عبور کند و کاهش یابد، بازگشت مجدد آن به روند صعودی دشوارتر خواهد بود.

سیگنال ابهام به بازار

دیبا با اشاره به شفاف نبودن شرایط حاکم بر بازار سرمایه و ابهاماتی که مسیر معاملات را پوشانده، افزود: این روند ابهام‌آمیز مانع بهبود عملکرد بازار سرمایه می‌شود. در واقع تا زمانی که شفافیت به معاملات بازنگردد، نباید منتظر جذابیت در روند معاملات بورسی باشیم.

وی در ادامه با اشاره به بلاتکلیفی در روند مذاکرات برجامی گفت: این موضوع پارامتر مهم و اثرگذاری بر بازار سرمایه است. کما اینکه در هفته‌های اخیر و با بحث‌های جدید پیرامون برجام شاهد تعلل بیشتر در بازار بوده‌ایم. بلاتکلیفی در نتیجه مذاکرات برای رفع تحریم زمینه‌ساز نوسان قیمتی دلار را فراهم کرد. تاجایی‌که در هفته جاری قیمت دلار به مرز ۳۳ هزار تومان نزدیک شد.

رشد قیمت دلار در بلندمدت بر عملکرد بورس تاثیر مثبت دارد؛ با این‌وجود نباید به اثرگذاری نوسانات کنونی بر عملکرد بورس امید داشت. در واقع چنین تغییرات ناگهانی تنها به‌منزله وارد آمدن تنش به بازار است.

دیبا در ادامه با اشاره به فاصله قیمت دلار نیمایی و دلار آزاد گفت: نزدیک شدن فاصله قیمتی دلار آزاد و نیمایی، خبر خوبی برای شرکت‌های بورسی صادرات‌محور است، چراکه در صورت‌های مالی این شرکت‌ها، دلار نیمایی به‌عنوان مرجع ارزی موردتوجه قرار دارد؛ یعنی هر قدر این فاصله کمتر شود به نفع تولیدکنندگان صادرات‌محور خواهد بود و سود این مجموعه‌ها افزایش می‌یابد.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر احتمال حمایت دولت از شاخص بورس برای جلوگیری از سقوط آن به شاخص یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی اظهار کرد: سهم بزرگی از بازار و شرکت‌های بورسی بزرگ به دولت وابسته هستند و عملکرد شاخص کل نیز به عملکرد شرکت‌های بورسی بزرگ کشور وابستگی دارد؛ درنتیجه می‌توان این‌طور ادعا کرد که عملکرد دولت در عملکرد این شرکت‌ها دخیل بوده و به این ترتیب بر بازار سرمایه اثرگذار است.

دیبا افزود: هرچند بسیاری از اقدامات دولت درنهایت به نفع شرکت‌های بورسی نیست و حتی پالس مثبتی را هم روانه این بازار نمی‌کند. از جمله مهم‌ترین این تصمیمات که به ضرر بازار سرمایه هستند می‌توان از تغییر سیاست‌گذاری دولت، اصرار بر قیمت‌گذاری دستوری، افزایش نرخ بهره بانکی و... اشاره کرد.

> رفع تحریم‌ها به‌منزله بازگشت امید به آینده اقتصاد ایران است. درنتیجه تا زمانی که مذاکرات به نتیجه نرسد، نباید به بهبود عملکرد صنایع و شرکت‌های بورسی، دل‌خوش کرد

ناامیدی اقتصادی در بازار سرمایه سرریز می‌شود



مهدی سماواتی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: ابهام از مهم‌ترین دلایل رکود در بازار سرمایه و حتی حرکت شاخص بازار در فاز نزولی است. بازارهای سرمایه‌ای قبل از آنکه نسبت به تورم، واکنش مثبت نشان دهند، نسبت به ثبات یا عدم‌ثبات واکنش نشان می‌دهند.

این کارشناس بازار سرمایه گفت: نبود دورنمای روشن از مذاکرات رفع تحریم و همچنین سیاست‌های دولت درباره نرخ بهره بانکی، تاثیر منفی بر عملکرد بازار سرمایه داشته است. متاسفانه دور جدید مذاکرات برای رفع تحریم‌ها نتیجه‌بخش نبوده و در چنین شرایطی، ناامیدی بر فضای اقتصادی کشور سایه افکنده و همین موضوع پالس منفی را روانه بازار سرمایه کرده است.

سماواتی با اشاره به توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های انرژی در کشور افزود: به‌دلیل محدودیت در تامین انرژی، میزان تقاضا برای مصرف برق نسبت به تولید آن پیشی گرفته است. درنتیجه دولت برای جلوگیری از قطعی‌های ناگهانی اقدام به مدیریت مصرف انرژی برق صنایع کرده است. در چنین شرایطی، صنایع کشور با محدودیت جدی در تامین انرژی برق روبه‌رو هستند و از میزان تولید آنها کاسته شده است. این محدودیت‌ها از نیمه خرداد آغاز شده و انتظار می‌رود تا نیمه شهریور ادامه یابد. بدون تردید چنین تنش‌هایی تاثیر منفی بر سودآوری صنایع و ارزش سهام آنها در بازار سرمایه دارد.

این کارشناس بورسی گفت: درنتیجه چنین شرایطی، بازار سمت‌وسوی محافظه‌کارانه به خود گرفته است و فروشنده و خریدار جدی در این بازار وجود ندارد. کما اینکه این موضوع در حجم معاملات قابل رصد است. به اعتقاد من تا زمانی که ابهامات یادشده برطرف نشود، نباید به بهبود شرایط امید داشت.

محرک‌های منفی قوی‌تر از محرک‌های مثبت

وی گفت: برای بهبود شرایط بازار سرمایه نمی‌توان به وعده‌وعیدهای دولت امید داشت. کما اینکه دولت با ارائه بسته‌ای ۱۰بندی وعده حمایت از بورس را دارد. یکی از بندهای مطرح‌شده از سوی تیم اقتصادی دولت، تثبیت نرخ بهره بانکی بود؛ با این‌وجود در حال حاضر بانک مرکزی اقدام به افزایش نرخ بهره بانکی کرده است که تاثیر منفی آشکار و جدی بر عملکرد بورس خواهد داشت.

سماواتی گفت: بنابراین از آنجا که سیاست‌گذاران ملزم به اجرای وعده‌های خود نیستند، در نتیجه نباید به بهبود شرایط تحت‌تاثیر وعده سیاست‌گذاران امید داشت.

این کارشناس بازار سرمایه در پاسخ به سوالی مبنی بر آنکه چرا محرک‌هایی همچون تثبیت قیمت انرژی صنایع و رشد دلار اثر مثبت قابل‌توجهی بر بازار سرمایه نداشته‌اند، گفت: موضوعات مطرح‌شده، محرک‌هایی هستند که در بلندمدت بر عملکرد بازار سرمایه تاثیر خواهند داشت و نباید به اثرگذاری آنها در بازه زمانی کوتاه‌مدت امید داشت. به‌علاوه آنکه قیمت دلار در هفته‌های اخیر با نوسانات قابل‌توجهی روبه‌رو بوده است. کما اینکه هفته گذشته مجددا شاهد افت قیمت دلار در بازار آزاد تا کانال ۳۰ هزار تومانی بودیم. البته این افت قیمتی پایدار نبود و قیمت دلار در هفته جاری به مرز ۳۳ هزار تومان هم نزدیک شد؛ یعنی انتشار هر خبری از مذاکرات رفع تحریم به نوسان نرخ دلار در بازار آزاد منتهی می‌شود؛ بنابراین عملکرد بورس نسبت به قیمت دلار در بلندمدت واکنش نشان می‌دهد و در کوتاه‌مدت تاثیری روی رفتار بازار ندارد.

سماواتی با اشاره به انتشار عملکرد شرکت‌ها در ۳ ماهه نخست امسال گفت: متاسفانه آمار و ارقام منتشرشده از عملکرد شرکت‌های بورسی در ۳ ماهه نخست امسال، دلگرم‌کننده نبوده است. همین آمار و ارقام ناامیدکننده نیز از روند نزولی بازار حمایت می‌کند.

سماواتی گفت: ارزش سهم‌ها در بازار در حال حاضر در شرایط ارزنده‌ای قرار دارد؛ در واقع هم سهم‌های بزرگ و هم سهم‌های کوچک ارزنده هستند؛ با این‌وجود سیاست‌های کلان اقتصادی دولت مانع بهبود شرایط بورس می‌شود. از جمله مهم‌ترین این راهکارها می‌توان به تداوم قیمت‌گذاری دستوری و خروج خودرو از بورس کالا یا احتمال افزایش نرخ بهره بانکی اشاره کرد.

وی افزود: از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور استنتاج کرد که تا زمانی که سیاست‌گذاران در عملکرد کلان خود تجدیدنظر جدی نکنند، نباید به بهبود شرایط امید داشت. در واقع تنها رویکردی جدید و اصلاحی می‌تواند محرک بازار باشد.

سماواتی در پایان با اشاره به روند نزولی قیمت کامودیتی‌های فلزی در بازار جهانی و تاثیر آن بر عملکرد بورس گفت: بورس ما کامودیتی‌محور است؛ بنابراین عملکرد و روند قیمت‌گذاری فلزات از اهمیت و اثرگذاری ویژه‌ای بر شاخص بورس ما برخوردار است.

در طول هفته‌های گذشته از روند رو به رشد قیمت فلزات در بازار جهانی کاسته شده و شاهد افت قابل‌توجه قیمت این فلزات در بازارهای جهانی هستیم. این روند نزولی قیمت تحت‌تاثیر رکود حاکم بر اقتصاد جهانی و ترس از تداوم افول اقتصادی و همچنین قرنطینه‌های بلندمدت در کشور چین برای مقابله با همه‌گیری مجدد ویروس کرونا آغاز شده و تاثیر منفی خود را بر بازار سرمایه ایران نیز داشته است.

سخن پایانی

بازار سرمایه در هفته‌های اخیر با شرایط رکود روبه‌رو شده و حتی احتمال سقوط آن به کانال یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی می‌رود. ناامیدی عمومی نسبت به شرایط اقتصادی کشور، محدودیت در تامین برق صنایع به‌ویژه در صنایع سیمان و فولاد، تداوم سیاست قیمت‌گذاری دستوری و... از مهم‌ترین دلایل رکود در بازار سرمایه هستند.

در چنین شرایطی، روند نزولی قیمت کامودیتی‌های فلزی در بازارهای جهانی و احتمال تداوم سقوط قیمتی فلزات، خود پالس منفی دیگری را روانه این بازار مالی پرریسک کرده است. نبود دورنمای روشن از مذاکرات رفع تحریم‌ها نیز به کمک ریزش بورس آمده است. همزمان با توجه به مشکلات اقتصادی کشور این احتمال می‌رود که در آینده نزدیک شاهد رشد بهره بانکی باشیم. مجموع موارد یادشده می‌تواند عمق رکود را در این بازار تعمیق بخشد. با توجه به موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که تا زمانی که اصلاح اساسی در شرایط بازار سرمایه حاصل نشود، نمی‌توان به بهبود شرایط در این بازار امید داشت.

یادداشت

سهام وجه‌الضمان دریافت تسهیلات



محمدرضا آرام
کارشناس بازار سرمایه

در طول سال‌های گذشته، افزایش سهم بازار سرمایه در مناسبات مالی کشور موردتوجه قرار گرفته است. در این روند در درجه نخست سهم بازار سرمایه در تامین مالی مهم است. با این وجود، نقش و اثرگذاری بازار سرمایه به همین‌جا ختم نمی‌شود. در طول سال‌های گذشته تلاش‌شده سهام به‌عنوان وثیقه از سوی بانک‌ها و نهادهای مالی پذیرش شوند تا صاحبان سهام بتوانند از این فرصت برای دریافت تسهیلات استفاده کنند. با این وجود، بانک‌ها و نهادهای مالی تاکنون از این طرح استقبال نکرده‌اند. در حال‌حاضر سازمان بورس به‌دنبال آن است تا از امسال، سهام به‌طور قطعی به‌عنوان وثیقه از سوی تمامی بانک‌ها دریافت شوند. سهام یکی از وثایق موردقبول نظام بانکی است؛ هرچند این وثیقه در عمل کارآیی لازم را ندارد و از سوی بسیاری از مراجع مالی، دریافت نمی‌شود اما در حالت کلی اگر سهامداری (حقیقی یا حقوقی) قصد وثیقه‌گذاری نزد شخص دیگری داشته باشد، می‌تواند طی مراحلی و تحت نظارت شرکت سپرده‌گذاری مرکزی، سهام خود را به‌عنوان وجه‌الضمان نزد شخص دیگری (حقیقی یا حقوقی) توثیق کند.

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

توثیق سهام به‌آسانی، حتی خارج از ساعت اداری و فقط با یک نامه ممکن است. فک‌رهن یا عدم‌توثیق نیز با یک نامه انجام می‌شود. در همین حال باید خاطرنشان کرد فرآیند تبدیل وثیقه ملکی به پول نقد، زمان‌بر است اما فرآیند فروش سهام به‌مراتب آسان است و بروکراسی‌های اداری برای نهادهای مالی را کاهش می‌دهد.

سازمان بورس به‌دنبال آن است که اقدامات مرتبط با توثیق سهام، به‌صورت الکترونیکی اجرایی شود که به تسهیل فرآیند موردبحث کمک خواهد کرد. انتظار می‌رود با بهبود شرایط توثیق سهام، ارزش این دارایی به‌عنوان وثیقه افزایش یابد و به بیان دیگر، نهادهای مالی و بانک‌ها، رغبت بیشتری برای پذیرش سهام به‌عنوان وثیقه داشته باشند.

در ادامه باید خاطرنشان کرد که بازار سرمایه ایران در طول سال گذشته و تحت‌تاثیر سیاست‌های اشتباه دولتمردان، شرایط خوبی نداشت. با این وجود، از ابتدای امسال شاهد بازگشت بورس به روند قابل‌قبولی بوده‌ایم. در چنین شرایطی انتظار می‌رود تمایل به دریافت سهام به‌عنوان وثیقه برای دریافت تسهیلات بانکی افزایش یابد. بدین‌ترتیب انتظار می‌رود حجم عظیمی از پشتوانه اعتبارات بانکی به‌عنوان سهام باشد.

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

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

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

یادداشت

توسعه پایدار و معدنکاری سبز



محمدرضا خالصی
استاد دانشگاه تربیت‌مدرس

نگاه ما به موضوع آلودگی محیط‌زیست باید تا حدود زیادی اصلاح شود، چرا که به‌طور معمول تعریف چندان دقیقی از آسیب‌های زیست‌محیطی وجود ندارد. به‌عنوان‌مثال ـ با اینکه مصرف بنزین خودرو برقی صفر است، اما خودروهای معمولی از بنزین استفاده می‌کنند ـ آلایندگی یک خودرو برقی کمتر از خودرو بنزینی نیست، چون در خودرو برقی باید باتری لیتیومی به کار برد و برای تولید لیتیوم موردنیاز صدها تن ماده معدنی استخراج می‌شود، همین‌طور درباره سایر فلزات به‌کار رفته در خودروهای برقی. طبق تحقیقات انجام‌شده در سال‌های اول فعالیت یک خودرو الکتریکی، میزان آلایندگی کلی ـ یعنی آلایندگی‌هایی که در فرآیند ساخت و استفاده از آن ایجاد شده است ـ کمتر از یک خودرو بنزینی نخواهد بود. در بلندمدت هم شاید میزان آلایندگی آن کمتر باشد، اما هرگز صفر نخواهد شد.

از اساس هیچ صنعت یا فعالیت اقتصادی دیگری بدون آلودگی محیط‌زیست شدنی نیست. به‌طور کلی وجود انسان، آلاینده محیط‌زیست است.

نکته اینجاست که کشورهای پیشرفته، آلودگی را از خود دور می‌کنند، حتی به قیمت اینکه بقیه نقاط دنیا روزبه‌روز آلوده‌تر شود. تخریب‌ها را در مناطقی دیگر ایجاد می‌کنند و نتیجه را به کشور خود می‌برند.

جالب توجه است که بدانیم بیش از یک میلیارد نفر از مردم فقیر، فقط یک درصد از منابع کره زمین را استفاده می‌کنند و در مقابل یک میلیارد ثروتمند زمین، ۷۲ درصد منابع را به خود اختصاص می‌دهند.

میزان مصرف این ۲ طبقه اقتصادی قابل‌مقایسه نیست. پس پاسخ این پرسش که آیا می‌توان بدون آسیب به محیط‌زیست معدنکاری کرد، منفی است، اما این آسیب می‌تواند کمتر از آسیبی شود که استفاده از گوشی آیفون به کره زمین وارد می‌کند.

باتوجه به اینکه ما به مواد معدنی نیازمند هستیم و نمی‌توانیم از آنها چشم‌پوشی کنیم، چطور می‌توانیم آلایندگی آن را کاهش دهیم.

اینجاست که بحث معدنکاری سبز مطرح می‌شود. در این موضوع چند شاخه اصلی دارد. اول اینکه ما باید سعی کنیم تا حد امکان معدنکاری کمتری انجام دهیم. به این منظور می‌توان به‌بهره‌برداری از باطله‌های معدنی توجه بیشتری داشت. باطله‌های معادن قدیمی منابع معدنی بسیار خوبی هستند یا درباره فلزات می‌توان به موضوع بازیافت بیشتر پرداخت. البته این موضوعات باید در مقیاس جهانی موردتوجه قرار گیرند، نه در مقیاس کوچک منطقه‌ای.

به این ترتیب باید تا جایی که امکان دارد از معدنکاری بیشتر اجتناب کرد. به‌همین ترتیب باید در فرآیندهای معدنکاری و فرآوری کرد تا مانع هدررفت آب و انرژی شویم.

به‌طور مسلم لازمه این کار برخورداری از فناوری بهتر است. هرچقدر از فناوری‌های جدیدتری استفاده کنیم، راندمان بالاتر خواهد رفت و مصرف انرژی و آب کاهش می‌یابد، به‌ویژه در کشور ما که کم‌آبی و بحران‌های مربوط به آن بسیار جدی است.

نکته جالب توجه اینکه معدنکاری با اثرات مخرب کمتر، گران‌تر نیست. از اتفاق در بسیاری از مواقع معدنکاری مدرن و استفاده از سیستم‌های اتوماتیک و فناوری‌های پیشرفته در نهایت هزینه‌ها را کاهش می‌دهد. چالشی که ما در بخش معدن کشور داریم، بحث سرمایه‌گذاری و تحریم است. این دو دست به‌دست هم داده‌اند، در نتیجه هم ما با کمبود منابع مالی روبه‌رو شده‌ایم و هم در مواردی که مشکل مالی وجود ندارد و به‌دلیل تحریم‌ها یا قوانین، اجازه ورود فناوری‌های لازم به کشور را پیدا نمی‌کنیم. به‌عنوان‌مثال اگر از کامیونی مدرن در معدن استفاده کنیم، مصرف سوخت کمتر خواهد شد، هزینه‌های تعمیر و نگهداری کاهش می‌یابد و در زمان، صرفه‌جویی می‌شود که در نهایت به‌نفع معدنکار است. در حال حاضر معدنکاران به این مزیت آگاهی دارند و علاقه‌مند هستند بهترین فناوری را وارد کشور کنند، اما قوانین گمرکی و محدودیت‌های واردات از یک‌طرف و تحریم‌ها از طرف دیگر راه را سد کرده‌اند. درباره کارخانه‌ها هم، به‌همین ترتیب است. اگر فناوری روز را وارد کنیم، هزینه‌های کلی تولید به‌مراتب کمتر از تولید کارخانه قدیمی است که به‌عنوان مثال از چین وارد می‌شود. این هزینه‌ها تنها مالی نیست و بخش زیادی از آن هزینه‌های زیست‌محیطی است که نسل‌های بعدی ما هم تاوان آن را می‌پردازند. در نهایت معدنکاری سبز فقط به مسئله محیط‌زیست توجه ندارد، بلکه به مسائل جامعه‌شناسی هم می‌پردازد و جوامع انسانی اطراف معدن را نیز مدنظر قرار می‌دهد. این روند به مسئولیت اجتماعی معدنکاران هم توجه دارد و مجموعه اینها تعریف توسعه پایدار است. توسعه پایدار یعنی اینکه وقتی فعالیت اقتصادی انجام می‌شود و می‌دانیم به محیط‌زیست آسیب می‌زند، باید سود و زیان آن را مقایسه کرد و کار را به‌گونه‌ای انجام داد که در برآیند نهایی، منافع کار در مقایسه با آسیب‌ها بیشتر باشد و در نهایت به‌نفع جامعه باشد. پس توجه به توسعه پایدار بسیار مهم است، از این جهت که همه فعالیت‌های ما برای انسان‌ها است، بنابراین اگر انسان با آلودگی دست به گریبان باشد یا آب نداشته باشد و اگر نسل‌های بعدی گرفتار چالش‌های مختلف شوند، فعالیت اقتصادی امروز ما به بیراهه رفته و این توسعه در واقع سودجویی یک نسل یا فقط تعداد معدودی از افراد است که منافع کوتاه‌مدت اقتصادی خود را تامین می‌کنند.

ضعف قوانین در حوزه صنعت و معدن

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس به تهیه سند بالادستی برای توسعه صنعتی در کشور اشاره و بیان کرد: طبق بررسی‌ها وزارت صمت چندین سند توسعه دارد که هیچ‌کدام از آنها چیزی که ما لازم داریم، نیست. آنچه نمود دارد این است که توسعه صنعتی کلان نبوده و آن‌طور که انتظار می‌رفت، انجام نشده است.

طاهری با بیان اینکه نخستین کاری که ما پیگیر آن هستیم، این است که این سند آماده شود که علاوه بر خوب بودن ضمانت اجرایی داشته باشد و ضمانت اجرایی زمانی ممکن است که یا باید مصوبه مجلس داشته باشد و از سویی دیگر یک بعدی دیده نشود و همه جوانب سنجیده شود.

وی ادامه داد: اگر اولویت‌ها مشخص شود، سعی می‌کنیم برنامه‌های یک‌ساله، درخواست‌ها، مجوزها و همه اینها مطابق با سند توسعه صنعتی ایجاد شود و بعد از آن تمرکز روی برنامه هفتم خواهد بود، در کشور برنامه‌های توسعه ۵ساله نوشته می‌شود و حداقل ۵ برنامه یک‌ساله از روی این برنامه نوشته می‌شود و هدف ما برنامه‌هایی برای ۵ سال آینده برای صنعت، معدن، آی‌سی‌تی و اینکه چه اقداماتی باید انجام داد، خواهد بود.

طاهری تصریح کرد: انباشت قوانین مشهود است و ۲۴۵ قانون در حوزه صنعت و معدن طراحی و در حال آماده‌سازی است تا این قوانین منسوخ شوند و دیگر وجود نداشته باشند و در همین بازه‌های زمانی این طرح به صحن مجلس ارسال خواهد شد و این مسیر همچنان ادامه خواهد داشت.

وی تصریح کرد: قوانین جدید باید باتوجه به شرایط روز تنظیم شود تا درآمد دولت و ثروت کشور بالاتر رود.

کارشناسان از ضرورت انقلاب معدنی در کشور می‌گویند

هوشمندسازی، تحولی پرسود و کم‌زیان

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

می‌گویند مدیریت یکپارچه و آنلاین فعالیت‌های معدنی، افزایش سرعت تصمیم‌گیری، پایش ایمنی تاسیسات و پرسنل، آموزش مجازی با کیفیت بسیار بالا و حذف ریسک‌ها و مخاطرات حین آموزش را از مزایای بکارگیری فناوری‌های هوشمند در فعالیت‌های معدنی است. بر این اساس، ضروری است که معدنکاران ایرانی بدون فوت وقت تلاش کنند تا از مزایای این تحولات تاثیرگذار بهره‌مند شوند.

چندی است که تصمیم‌گیران دولتی هم بر اهمیت این تغییر تاکید می‌کنند و به‌نظر می‌رسد عزم خود را برای قدم گذاشتن در این مسیر جزم کرده‌اند، اما آیا پیش‌نیازهای این تحول در کشور فراهم است؟ صمت این پرسش را با ۲ فعال حوزه معدن مطرح کرد. پاسخ‌های آنها را در ادامه می‌خوانید.



عکس: آیدا فریدی

معادن به‌طور معمول در محدوده‌های خارج از شهر و در مناطق بیابانی یا کوهستانی دورافتاده قرار دارند و دقیقا در همین نقاط امکان دسترسی به اینترنت بسیار ضعیف است

پیش‌نیازهای هوشمندسازی



حسین حمیدزاده ـ نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن تحقیق و توسعه و نوآوری صنایع و معادن ایران: هوشمندسازی یعنی اینکه ما بتوانیم همه فعالیت‌های‌مان را از طریق استفاده از آی‌تی و سیستم‌های روز به‌صورت دقیق‌تر و با کنترل بهتر انجام دهیم. بر این اساس، زیرساخت اولیه آن پدید آمدن بستر مناسب در زمینه اینترنت و آی‌تی است.

دومین پیش‌نیاز توجه به آموزش نیروی انسانی است تا بتواند از سازکارهای هوشمند بهره مناسب و صحیحی ببرد و در نهایت هم توجه به حوزه استفاده از فناوری‌های هوشمند است تا زیرساخت‌ها به‌صورت متناسب با آن پیاده‌سازی شود.

بنابراین هم نیروی انسانی، هم امکانات سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری باید هر ۳ با هم برای استفاده از ثمرات هوشمندسازی توانمند و مهیا شوند.

▣ چالش‌های اینترنتی

یکی از معضلاتی که ـ به‌طوراخص در بخش معدن ـ هوشمندسازی را به‌تعویق انداخته و باعث شده است که در این حوزه پیشرفت قابل‌قبولی نداشته باشیم، مشکل اینترنت و زیرساخت‌های آن است.

معادن به‌طورعموم در محدوده‌های خارج از شهر و در مناطق بیابانی یا کوهستانی دورافتاده قرار دارند و دقیق در همین نقاط امکان دسترسی به اینترنت بسیار بسیار ضعیف است.

این معضل باعث شده که معدنداران این مناطق از هوشمندسازی کمتر استقبال کنند.

معادنی که تاکنون اقدام به چنین کاری کرده‌اند یا معادن بسیار بزرگی هستند که بیشتر دولتی یا نیمه‌دولتی هستند.

این مجموعه‌ها به‌طورمعمول نزدیک به شهرهای بزرگ هستند و در عمل امکان بهره‌برداری از اینترنت پرسرعت برای آنها مهیا است. از طرف دیگر از امکانات مالی و نیروی انسانی کارآمد هم برخوردار هستند، بنابراین می‌توانند سیاست‌های خود را در زمینه هوشمندسازی، عملی کنند و با صرف هزینه بالا بستر مناسب را برای خود پدید آورند.

به‌عنوان‌مثال معادن بزرگی که تاکنون اقدام به هوشمندسازی کرده‌اند ـ مثل چادرملو یا معدن اسفندقه ـ معادن دولتی هستند و براساس همین الگو پیش‌رفته‌اند، بنابراین دستیابی به هوشمندسازی حداقل در کوتاه‌مدت برای معادن دولتی یا خصوصی امکان‌پذیر است.

وقتی صحبت از معادن کوچک یا متوسط می‌کنیم ـ که به‌شکل‌معمول در اختیار بخش خصوصی است ـ هوشمندسازی بسیار سخت و دور از دسترس‌تر می‌شود.

▣ حفاظت از سیستم‌های هوشمند

محافظت از سیستم‌ها یا به‌عبارت دیگر حفظ امنیت شبکه، مقوله مهمی است که فقط حوزه معدن و صنایع معدنی را تهدید نمی‌کند. موضوع امنیت شبکه در مجموع در کشور ما نقاط ضعفی دارد که باید با استفاده از دانش روز آن را برطرف کرد. تا موقعی که این اتفاق نیفتاده است و ما به دانش روز مسلح نشده‌ایم، به‌طورقطع این مشکل برای‌مان به‌وجود می‌آید و هرچند وقت یک‌بار شاهد خرابکاری‌هایی عمدی یا سهوی در سیستم‌های بخش‌های مختلف خواهیم بود که مجموعه‌ای را دچار مشکل می‌کند.

بایدها و نبایدهای هوشمندسازی



شهرام شریعتی ـ دبیرکل خانه صنعت، معدن و تجارت جوانان ایران: وقتی درباره معادن صحبت می‌کنیم باید این نکته را در نظر بگیریم که بخش عظیمی از این حوزه در تمام کشورهای دنیا با روش‌های قدیمی و سنتی فعالیت می‌کند و جز شرکت‌های بسیار بزرگ معدنی بقیه از فناوری روز عقب هستند.

در حال حاضر بسیاری از بخش‌های زندگی بشر امروزی هوشمند شده است، بسیاری از صنایع، بیمارستان‌ها، بخش آموزش و بسیاری از موضوعات دیگری که زندگی روزمره ما با آن سر و کار دارد، هوشمند شده است، اما معادن ـ به‌صورت کلی ـ و به‌ویژه معادن کوچک و متوسط هنوز راه درازی تا هوشمندسازی پیش‌رو دارند.

به‌عنوان یک مثال ساده توجه کنید که امروزه حتی در دورافتاده‌ترین نقاط کشور هم تلویزیون، موبایل و اینترنت وجود دارد، اما در معادن منطقه هنوز از روش‌های چندین دهه پیش استفاده می‌شود.

▣ در پیچ و خم یک مسیر طولانی

هرچند ـ همان‌طور که گفته شد ـ این عقب‌ماندگی مختص ایران نیست و در سراسر دنیا به‌چشم می‌خورد، اما راه ما به‌نسبت دیگر کشورهای دنیا دورتر است و پیچ‌وخم‌های بیشتری دارد.

در حال حاضر بیش از ۲۰ سال است که معادن بزرگ دنیا ـ حداقل معادن شاخص در کلاس بین‌المللی ـ هوشمندسازی را آغاز کرده‌اند، زیرساخت موردنیاز آن پیاده شده و اصول آن به مرحله عملیاتی رسیده است. در کشور ما حتی معادن بزرگ هم هوشمندسازی در سطح متوسط را ـ به‌معنی واقعی ـ اجرایی نکرده‌اند، برای مثال در معادن بزرگی مثل انگوران، سونگون و امثال آن هنوز هیچ اقدامی در این راستا به چشم نمی‌خورد.

البته باید گفت معادنی مثل مس سرچشمه، گل‌گهر و چادرملو اقدامات مناسبی در این راستا انجام داده‌اند، اما این موارد استثنا هستند و علاوه بر این، هنوز در کلاس جهانی به جایگاه مناسبی در زمینه هوشمندسازی دست پیدا نکرده‌اند، بنابراین باید ۲ مسئله را مدنظر داشته باشیم، نخستین که باید در قدم اول تصمیم‌گیری را جدی بگیریم که این مرحله در کشور ما بسیارسخت و پرچالش است و دیگر اینکه فکری برای رابطه‌مان با دیگر نقاط دنیا کنیم و هرچه زودتر به آن سر و سامان دهیم تا بتوانیم سرمایه‌گذار خارجی را جذب کنیم و در نهایت بحث هوشمندسازی را کم‌کم پیاده‌سازی کنیم.

▣ با اینترنت چه باید کرد؟

همه ابعاد هوشمندسازی به اینترنت وابسته نیست. بسیاری از معادن بزرگ و شرکت‌های تولیدی و صنعتی در همه نقاط دنیا برای محافظت از اطلاعات محرمانه خود و نگرانی از بابت هک و نفوذ به سیستم‌ها، تمایلی به استفاده از بستر اینترنت برای هوشمندسازی نشان نمی‌دهند.

درست است که تمام سیستم‌ها دیجیتال است و استفاده از اینترنت می‌تواند راندمان بسیاری از صنایع را بالا ببرد، اما به‌نظر می‌رسد که خود معدنداران تمایل چندانی به این موضوع ندارند. در کشور ما هم مشکلاتی در این‌باره به‌وجود آمده که موجب شده است بعضی احساس کنند که وصل شدن به سیستم اینترنتی امنیت چندانی ندارد و باعث می‌شود که سیستم با خطراتی روبه‌رو شود.

▣ هوشمندسازی در مقیاس کوچک

هوشمندسازی به‌شکلی که در تعریف فوق به آن اشاره شد، استفاده از هوش مصنوعی و سیستم‌های رایانه‌ای است تا به مدیریت مجموعه برای افزایش راندمان کمک کند. پس هوشمندسازی در موارد زیر می‌تواند کمک بزرگی به بهره‌بردار معادن کوچک یا متوسط باشد، برای مثال قرار است به محلولی یک ماده افزودنی اضافه شود، با استفاده از ابزارهای هوشمند می‌توان فهمید چه میزانی از ماده در چه زمانی باید به محلول اضافه شود و به این ترتیب خطاهای انسانی تا حد ممکن کاهش می‌یابد یا حتی به‌صفر می‌رسد یا نحوه مدیریت بهینه نیروی انسانی چگونه است، چگونه باید از سیستم‌های نظارتی دقیق استفاده کرد تا ایمنی فضای کار افزایش یابد، خطاهای محاسباتی چگونه حذف می‌شود، چطور می‌توان مصرف سوخت را کنترل کرد و موارد متعددی از این دست.

▣ بستر هوشمندسازی مهیا است؟

همان‌طور که پیش از این هم گفته شد، این اقدام ۲ پیش‌نیاز مهم و ضروری دارد.

اول تصمیم مدیریتی کلان و دوم فراهم شدن فناوری. ما به این ۲ بال نیاز داریم تا به‌هدف برسیم.

در حال حاضر معادن کوچک در کشور آن قدر گرفتار مسائل ابتدایی و کوچک شده‌اند که شاید بتوان گفت دغدغه اصلی آنها هوشمندسازی نیست.

هم‌اکنون در بسیاری از معادن کوچک و متوسط هوشمندسازی موضوعی لوکس به‌نظر می‌رسد در صورتی که این اقدام نیاز امروزه هر فعالیت اقتصادی از جمله معدن و صنایع معدنی است. اما شرایط فعلی به‌گونه‌ای است که بهره‌بردار بخش خصوصی ـ که معدن کوچک یا متوسط مقیاسی دارد ـ به فکر تامین حقوق کارگران، تامین سوخت موردنیاز یا تهیه ماشین‌آلات و امثال آن است و دیگر مجالی ندارد که به مسئله لوکسی مانند هوشمندسازی توجه کند. واقعیت این است که در شرایط سخت اقتصادی نمی‌توان معدنکار را مجبور کرد که قدم در این وادی بگذارد. همان‌طور که باوجود اهمیت غیرقابل‌انکار مسائل محیط‌زیستی هنوز هم نمی‌توانیم معدنکاران را مجبور به رعایت نکات و الزامات زیست‌محیطی کنیم. به‌عبارت دیگر، اهمیت مقوله‌هایی مانند محیط‌زیست یا هوشمندسازی بر کسی پوشیده نیست، اما آنقدر عرصه بر تولیدکننده‌ها ـ چه صنعتی و چه معدنی ـ تنگ شده است که خواه‌ناخواه آنچنان تمایلی برای ورود به این مباحث را ندارند، اما شک ندارم که با بهبود شرایط و تامین زیرساخت‌های لازم معدنکاران ـ حتی در معادن کوچک و متوسط ـ به‌سرعت مسیر خود را تغییر می‌دهند.

▣ چالش‌ها و فرصت‌های اشتغالزایی

شاید با هوشمندسازی معادن فرصت شغلی بسیاری از دست برود، اما همزمان نیروهای متخصص می‌توانند جذب بخش توسعه معدن و صنایع معدنی شوند.

اگر دولت سوبسیدهایی برای هوشمندسازی به معادن اختصاص بدهد و امکانات آن را فراهم کند، موجب رشد و توسعه معادن و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید می‌شود. در حال حاضر ما در زمینه نیروی فنی دچار کمبود هستیم و برای تامین نیروی کار متخصص برای بسیاری از معادن با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو می‌شویم. اگر تعدادی از این نیروها آزاد شوند، می‌توانند در زمینه توسعه معدن، استخراج و به‌ویژه اکتشاف، فعالیت کنند.

درست است که اشتغال موضوع بسیار مهم و حساسی است، اما در حال حاضر در بخش معدن مشکل اشتغال وجود ندارد. شاید تا ۱۵،۱۰ سال پیش، فارغ‌التحصیلان معدن، زمین‌شناسی یا نیروهای متخصص و کاربلد دغدغه اشتغال داشتند، اما در حال حاضر این مشکل به‌ندرت به‌چشم می‌خورد و فرصت‌های شغلی زیادی وجود دارد، اما نیروی متخصص برای پر کردن جاهای خالی نیست.

> شاید با هوشمندسازی معادن فرصت شغلی بسیاری از دست برود اما همزمان نیروهای متخصص می‌توانند جذب بخش توسعه معدن و صنایع معدنی شوند

سخن پایانی

امروزه فناوری در بسیاری از جنبه‌های زندگی ما وارد شده است، اما معدنکاری هنوز به‌شکل سنتی و قدیمی پیش می‌رود. اگر هدف این است که معدن نقش مهم‌تری در بهبود توسعه اقتصادی و افزایش تولید ناخالص داخلی ایفا کند، باید هرچه سریع‌تر به‌سوی هوشمندسازی حرکت کنیم.

برگ برنده ما در بخش معدن فقط ذخایر غنی معدنی ما است، اما راندمان تولید قابل‌قبول نیست. بدون بهره‌برداری از فناوری روز و مزایای هوشمندسازی نمی‌توانیم فاصله موجود را پر کنیم، پس تا دیر نشده است باید حرکت خود را آغاز کنیم.

لزوم حرکت به سمت دانش‌بنیان شدن حوزه حمل‌ونقل

معـاون صنایـع حمل‌ونقـل وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: سـعی ما دانش‌بنیـان کردن صنعت حمل‌ونقل اسـت تا همه ناوگان حمل‌ونقل ازجمله متـرو، قطار و کشـتی با کاربری‌های مختلف، خودروهـای تجاری و خودرو از فناوری و دانش روز بهره‌مند باشـند.به گزارش وزارت صمت، منوچهر منطقی بیان این مطب افزود: در زمینه دانش‌بنیان شـدن سـه نکته مهم وجود دارد؛ نخست این‌که حدود ۴.۵ میلیون مهندس فارغ‌التحصیل رشته‌های مختلف در کشـور وجود دارد که شـاید نیم درصد از این جمعیت، اقدام به مهاجرت کنند، اما ۹۹.۵ درصد آنان علاقه‌مند به فعالیت در این آب‌وخاک هستند؛ پس ما باید از این ظرفیت در صنعت دانش‌بنیان اسـتفاده کنیم. وی یادآور شـد: نکته دوم دستمزدهاسـت؛ اکنون برخی خودروسـازهای دنیا برنامه دارند که برای انجام برخی طراحی‌ها به ایران بیایند، زیرا نیروی انسـانی مناسـب و قیمت ارزان در کشـور ما وجود دارد و هزینه انرژی نیز پایین اسـت؛ بنابراین کشور ما با توجه به هزینه پایین نیروی کار و انرژی، بهشت دانش‌بنیان‌هاست و در برنامه تحول تدوین‌شـده نیـز به‌احتمال‌قوی در آینده، تنـوع مدل‌ها و همکاری‌های ملی و بین‌المللی را خواهیم داشت. معاون صنایع حمل‌ونقل وزیر صمت توضیح داد: وقتی به سـمت تولیـدات دانش‌بنیان بروید در اصل به سـراغ محصول کامل نمی‌رویـد؛ بـرای مثـال در حوزه فنـاوری فرض کنید ۱۰۰ فنـاوری در دنیا، یک‌میلیون عرضه‌کننده دارد، بنابراین سـراغ جایی می‌روند که آن فناوری را دارد، بنابراین در حوزه فناوری با توجه به طیف گسـترده دارندگان آن و اینکه خوشـبختانه کشورهای آسـیایی در این زمینه فوق‌العاده خوب کارکرده‌اند و روابط مناسبی با آنها داریم؛ باید از این شرایط حداکثر استفاده را ببریم.

وضعیت هوشمندسازی حمل‌ونقل با کمک دانش‌بنیان‌ها بررسی شد

تسخیر آسمان با هوش مصنوعی

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

یکی از الزامات مهم برای توسـعه شهر هوشـمند ایجاد زیرساخت‌های لازم در هوشمندسـازی حمل‌ونقل اسـت. کارشناسـان معتقدند حمل‌ونقل هوایی میدان مناسـبی بـرای قدرت‌نمایـی هوش مصنوعی و اینترنت اشـیا اسـت کـه امروزه شـرکت‌های بـزرگ هواپیمایی نظیر ایرباس و اسـترلاین در تلاش برای تسـخیر هوشمندانه آسمان هستند، برای مثال حسگرهای هوشمند برای تغییر روش‌های تعمیر و نگهداری هواپیما از جمله فناوری‌هایی اسـت که شرکت‌های بزرگ سعی می‌کنند آن را در نسـل آتی محصولات خود مورداسـتفاده قرار دهند. از سـوی دیگـر دانش‌بنیان‌های فعال در عرصه هوانوردی در یک دهه اخیر دسـتاوردهای قابل‌توجهی داشتند.

صمت در ایـن گزارش به برخی دسـتاوردهای مهم دانش‌بنیان‌هـای ایرانی برای توسعه حمل‌ونقل هوشمند و معضلات آن پرداخته است.



هوشمندی از موتور تا صندلی هواپیما

از آنجایی که هزینه‌های سـنگین تعمیر و نگهداری شـرکت‌های هوایـی را مجـاب به افزایـش نظارت بر عملکرد ناوگان هوایی کرده اسـت. برای مثال شرکت اسـترلاین در حال سـاخت حسگرهایی است که برای تمـام اجـزای هواپیمـا از موتورها گرفته تـا صندلی مسـافران مورداسـتفاده قرار می‌گیرد و تمام داده‌های موردنیاز را به‌صورت لحظه به لحظه به سیستم مرکزی منتقل می‌کند. این حسگرها به‌گونه‌ای ساخته شده‌اند که نصب آنها در سیسـتم داخلی موتور با دمای بسـیار بالا هم مشـکلی را برای آنها ایجاد نمی‌کند و برای آنها معماری جدید سیستم کنترل دیجیتال با اختیار کامل (FADEC) در نظر گرفته شـده است تا تمام قطعات به‌کاررفتـه در هواپیما عمـر طولانی‌تر و خطای کمتر داشته باشند. در کشورمان هم دانش‌بنیان‌ها پرچم‌دار توسـعه حمل‌ونقل هوایی در بسـتر هوشمندسـازی هستند. برای مثال یک شرکت فناور با تولید «پهپادهای هوشـمند کشـاورزی، محصولات حوزه مانیتورینگ و هواپیماهای بدون سرنشین» و بومی‌سازی آنها خود را به‌عنوان یک شرکت دانش‌بنیان و پیشرو در این حوزه معرفی کرده است.

به‌گزارش تسـنیم، متخصصان ایرانی در شـرکت‌های دانش‌بنیان توانسـتند به جنبه‌هـای مختلف پهپادهای هوشـمند مسـلط شـوند و آن را متناسـب با نیازهای کاربـران ایرانی توسـعه دهند. محمدعلـی یاراحمدی، مدیر بازرگانی یک شـرکت دانش‌بنیـان موفق در حوزه فنـاوری پهپادهـا گفت: با بررسـی بازارهـای داخلی و خارجی، متوجه جای خالی صنعت پهپادی در حوزه‌های مختلف کشور از جمله حوزه‌های مانیتورینگ، کشاورزی و سایر حوزه‌های صنعتی و نظامی در قسمت‌های مختلف ارگان‌های دولتی و خصوصی شـدیم که دلیل عمده آن نـرخ نمونه محصولات خارجی، تحریم‌هـا و نبود امکان واردات نمونه‌هـای خارجی و ارائه نشـدن خدمات پس از فـروش موثـر نمونه‌های خارجی باشـد. مـا از ابتدای شروع فعالیت خود سعی کردیم با بومی‌سازی حداکثری محصولات خود امکان توسـعه و استفاده حداکثری این محصولات در حوزه‌های مختلف را فراهم کنیم.

ردیابی آتش با مادون‌قرمز

در ایـن رابطـه یکی دیگـر از شـرکت‌های دانش‌بنیان در عرصه سـاخت پهپاد توانسـته اسـت با فناوری‌های پیشرفته اقدامـات نوآورانـه‌ای را در اطفـای حریق به‌نمایش بگذارند و بـا طـرح ایده پهپادهای مجهز بـه دوربین مادون‌قرمز به حل معضل آتش‌سوزی در مراتع و جنگل‌ها بپردازد. چندی پیش، شـایان صارمی، کارشـناس فنی این شـرکت در گفت‌وگویی که با صمت داشـته اسـت درباره این سیسـتم اطفای حریق با کمک پهپادها گفت: مشـکل امروز ما در این رابطه، سـرعت کمک‌رسانی به مناطقی است که دچار اطفای حریق شده‌اند؛ همچنیـن از دیگـر مشـکلات عمـده ما در کشـور مربوط به بحث‌های پیشگیری و پیش‌بینی از حریق است. به‌طورعمده مشکل اصلی ما مربوط به نبود تجهیزات نیست و شرایط خوبی در بکارگیری امکانات و تجهیزات داریم و در این راستا توانستیم به ترکیه هم امدادرسـانی کنیم. در واقع معضل اصلی ما دیر رسـیدن به مناطقی اسـت که دچار حریق شـده است؛ ما باید بتوانیم مدت زمان طی‌شده برای انجام اقدامات اطفای حریق را کوتاه‌تـر کنیـم، همچنین باید پیش‌بینی دقیقی از مناطقی که احتمال آتش‌سـوزی بالایی دارند، داشـته باشیم تا بتوانیم به‌سرعت اقدام کنیم.

وی گفت: در بسـیاری موارد، کمبود تجهیزات آتش‌نشـانی مناسـب و ناکارآمدی این تجهیزات منجر به گسـترش حریق به‌ویژه در جنگل‌ها می‌شـود. همچنین در گذشـته علت اصلی حریق‌های گسترده جنگلی که در داخل کشور رخ می‌داد، به ناکافی بودن تجهیزات مربوط می‌شـد. استفاده از مادون‌قرمز برای پیش‌بینی آتش‌سـوزی جنگلی با اسـتفاده از پهپادهای آتشفشانی امکان‌پذیر است.



هشدار پیش از وقوع

وی در تشـریح ایـده پهپادهـا گفت: ما قصد داریم علاوه بر اینکـه مقاومـت پهپادهـا را در برابر حرارت بالا ببریم تا مدت زمـان بیشـتری به‌اطفـای حریق بپردازند؛ قرار اسـت نوعی سنسور حسـاس به مادون‌قرمز در این پهپادها نصب کنیم تا در صورت افزایـش دمـا در جنگل‌ها پیش از آتش‌سوزی هشدار بدهند، در واقع پهپـاد را به دوربین‌هـای مختلف مجهز می‌کنیم تا با پرواز در نقاط جنگلی بتواند قسمت‌هایی را که دچار حرارت بالایی شدند، شناسایی کند، همچنین این دوربین‌ها می‌توانند دماهای بالا را که هنوز منجر به آتش‌سوزی نشده است، تشخیص دهد تا با هشدار به مرکز، اقدامات سریع برای خنک‌سازی و پیشگیری از آتش‌سوزی انجام شود.

> یکی از معضلات شرکت‌های دانش‌بنیان، نبود اعتماد به آنها در شرکت‌های هواپیمایی است. اگر دانش‌بنیان‌ها تمام استانداردهای جهانی را هم رعایت کنند، باز هم این بی‌اعتمادی وجود دارد

اهمیت به محیط‌زیست در صنعت هوایی

همچنین بسیاری دیگر از شرکت‌های فعال در این عرصه در تلاش هسـتند تا برخی محصولات اساسی و پایه‌ای برای توسـعه این صنعـت را تولید کنند تا ناوگان هوایی کشـور بی‌نیاز از برخی محصولات وارداتی شـود. در این میان یک مجموعـه دانش‌بنیـان فعالیت خود را بـا تولید روانکارهای هوایی و بی‌نیاز کردن صنعت هوایی از واردات این محصولات آغاز کرد و در حال حاضر با داشـتن ۱۳محصول هوایی که ۴محصـول آن روغن‌موتور هواپیماهای پیسـتونی، ۳روغن توربیـن جـت (روغن‌موتـور هواپیماهای جت)، ۴سـیال هیدرولیکـی، یک روغن گیربکـس هلیکوپتر و یک گریس را تشـکیل می‌دهد، بزرگ‌ترین سـبد محصولات پرمصرف هوایی را در بین رقبای خارجی خود مانند شل، اگزان موبیل، ایست من و نایکو دارا است. از این تعداد، ۷ محصول به‌دست مشـتریان رسـیده و ۵ محصول دیگر در مرحله تسـت‌های نهایی و اخذ تاییدیه‌ها است.

بخش زیادی از این محصولات گیاهی، سـنتزی و زیست تخریب‌پذیر بوده و باتوجه به استفاده این شرکت دانش‌بنیان از ظروف فلزی در محصولات خود تلاش دارد تا وظایف خود را نیز درباره حمایت از محیط‌زیسـت و طبیعت ارزشـمند انجام دهد.

به دانش‌بنیان‌ها اعتماد کنید

محمدجـواد خواجه، مدیرعامل این شـرکت دانش‌بنیان گفت: با تولید ایـن محصولات، ایران از واردات ۱۲محصول پرمصرف و اسـتراتژیک هوایی کـه تولید آن تنها در اختیار ۲ کشـور در جهان اسـت و بیشـترین فشـار تحریم‌ها را به خود اختصاص داده اسـت، بی‌نیاز شـده و به‌عنوان سومین کشـور تولیدکننده روانکارهای هوایی صاحب فرمولاسیون در جهان شـناخته خواهد شـد تا نه‌تنها از خروج میلیون‌ها دلار ارز از کشـور جلوگیـری کند، بلکه بـا تولید و صادرات روانکارهـای هوایـی با کیفیتی برابر و حتـی بالاتر از نمونه مشـابه خارجـی به کشـورهای منطقه و حتـی اروپا بتواند ارزآوری بسیار قابل‌توجهی برای کشور داشته باشد.

وی در گفت‌وگـو بـا صمت درباره نقـش دانش‌بنیان‌ها در تامیـن قطعات هواپیماها در کشـور گفت: از آنجایی که قوانین مدون و مشـخصی در کشـور در باب تولید نداریم، بیشـتر تولیـدات شـرکت‌های دانش‌بنیـان در این عرصه بـا چالش‌هایی مواجه می‌شـوند از جمله اینکـه باتوجه به تحریم‌هـای موجود به‌طورمعمول ایـن تولیدات از دریافت استانداردهای بین‌المللی باز می‌مانند، اما نظارت‌های دقیق میدانی و آزمایشگاهی در داخل کشور انجام می‌شود.

این فعال در عرصه دانش‌بنیان‌ها بااشاره به اهمیت اعتماد بیشـتر شـرکت‌های هواپیمایی نسـبت به تمام محصولات ایرانی و تولیدات داخلی گفت: یکی از معضلات شرکت‌های دانش‌بنیان، نبود اعتماد از سـوی شـرکت‌های هواپیمایی اسـت. اگـر دانش‌بنیان‌ها تمـام اسـتانداردهای جهانی را رعایـت کننـد، باز هم ایـن بی‌اعتمادی وجـود دارد. با این حال شـرکت‌های دانش‌بنیان توانستند در این مسیر موفق عمـل کننـد و تا حد قابل‌قبولی بخشـی از نیازهای صنعت هوانوردی را تامین کنند. حال اگر از محصولات دانش‌بنیان هـم اسـتفاده نکننـد از محصـولات خارجـی اسـتفاده می‌کنند.



وی افـزود: وقتی نام ایرانی روی محصولات درج می‌شود، صاحبان صنایع به‌شدت نسبت به آن موضع می‌گیرنـد. از دیگـر چالش‌هـای دانش‌بنیان‌هـا به‌ویـژه در صنعت هوایی اعمال سـختگیری‌های اداری در روند تولید اسـت، در حالـی که چنیـن روندی در واردات محصولات مشـابه وجود ندارد.

گفتنی اسـت، این شرکت در کنار محصولات هوایی خود نیز به فرمولاسـیون و تولید روانکارهای های‌تک در تمامی صنایع که تا به امروز به‌هر دلیلی در کشـور تولید نشـده و به‌صورت واردات تامین می‌شود پرداخته و به کمک نیروهای متخصـص، توانسـته ۳ محصول صنعتی برای اسـتفاده در سـالن‌های تولید کارخانجـات خودرویـی و همچنین ۱۶ محصول برای اسـتفاده در خودروهای روز جهان که بخش زیادی از آنها از بازار جهانی تامین می‌شـد را فرموله و تولید کند که به‌زودی وارد بازار می‌شود.

بخشی از ناوگان هوایی اصلا چک‌لیست نمی‌شوند

کاوه مـراد نجاتـی، معاونـت اجرایی یک شـتاب‌دهنده در صنعـت هواوفضـا در گفت‌وگو با صمت دربـاره نقش خطای انسـانی در سوانح هوایی گفت: براساس آمارهای جهانی بیشتر سـوانح هوایی در صنعت هوانوردی دنیا، مربوط به هواپیماهای مسـافربری، آموزشـی و پرنده‌های یک‌نفره است که ۶۳ تا ۶۴ درصد آن مربوط به خطای انسـانی اسـت و باقی حوادث ناشی از نقص فنی هواپیما بوده اسـت. به‌گفته این کارشـناس ناوگان هوایی، به‌دلیل تحریم‌ها بسیاری از ناوگان‌های هوایی ما از رده خارج شـده و اصلا چک‌لیست نمی‌شوند. این امر رقم خسارات ناشی از نقص فنی را در کشور ما افزایش می‌دهد. به‌عبارت دیگر بیشتر هواپیماهای کشور فاقد استانداردهای بین‌المللی هستند، حتی بسـیاری از پرنده‌های آموزشی ساخته‌شده در کشور فقط استاندارد داخلی دارند و در کلاس جهانی قرار ندارند.

سهم خطای انسانی

وی افزود: به‌اعتقاد من این درسـت نیست که بگوییم بیشتر آسـیب‌هایی که در صنعت هوانوردی می‌بینیم ناشی از خطای انسـانی چون خلبان‌ها و تکنسین‌ها هسـتند. در واقع باید این حقیقـت را بپذیریـم که تنهـا ۱۰ تا ۲۰درصد سـوانح هوایی در کشـور ناشـی از خطای انسانی اسـت و در بیشتر موارد این مشکلات ناشی از تعمیر نگهداری است که منجر به بروز سوانح هوایی می‌شود.

مراد نجاتی بااشـاره به‌اهمیت تناسـب تعـداد هواپیماهای مسـافربری با هواپیماهای سنگین گفت: حمل‌ونقل مسافر در صنعت هوایی به ۲ گروه هواپیمای مسـافربری و تاکسـی‌های هوایی تقسیم‌بندی می‌شود. حال به‌ازای هر هواپیمای سنگین باید ۱۴۰فروند هواپیمای سـبک داشـته باشـیم، در حالی که هیـچ‌گاه چنین تناسـبی را در تعـداد هواپیماهای خود رعایت نکرده‌ایم، در نهایت شـاید به‌ازای هر هواپیمای سنگین، تنها ۱ تا ۲ فروند هواپیمای سـبک یا همان تاکسی‌های هوایی داشته باشیم.



ضعف در زیبایی‌شناسی

مـراد نجاتـی یکـی از تفاوت‌های اساسـی صنعـت هوانـوردی ایران با جهـان را بخش زیبایی‌شناسـی این صنعت دانسـته و گفـت: ایرلاین‌های ایران زیبایی و جذابیت قابل‌توجهی ندارند و در این زمینه خدمات درخوری به مسافران ارائه نمی‌دهیم. البته تا حدی توانستیم در صنعت ریلی چنین اتفاقی را رقم بزنیم و واگن‌های لوکس تولید کنیم، اما در صنعت هوایی رتبه خوبی را به خود اختصاص نداده‌ایم و از ایـن نظـر هـم در رتبه ۵۰دنیا قرار داریم، همچنین به‌لحاظ تولید بدنه هواپیما هم جایگاه قابل‌توجهی نداریم و تولیدکننده بدنه هیچ‌نوع هواپیمایی نیستیم. در کل تولیدات هواپیمایی کشور منوط می‌شود به چند هواپیمای آموزشی که هنوز هم نتوانستند موفق به اخذ مجوز اسـتانداردهای داخلی کشـور شـوند و از این منظر هم شاید در رتبه ۲۵ دنیا قرار داشته باشیم.

سخن پایانی

براسـاس آخریـن گزارش‌هـای موجـود پیش‌بینی می‌شود ارزش بازار جهانی فناوری اینترنت اشـیا در صنعت هوانوردی تا سـال ۲۰۲۵ میلادی به بیش از ۲۵.۱۳میلیارد دلار برسد و طی ۴ سال آینده میزان سرمایه‌گذاری صنعت هوانـوردی جهـان در عرصه فناوری میانگیـن رشـد سـالانه ۱۶.۳۴درصـدی را تجربه کند تا پـرواز در آینده متفاوت با آنچه امروز تجربه کردیـم، انجام گیرد. بر این مبنا و باتوجـه به ظرفیت‌های کشـور در توسـعه پهپادهای هوشـمند و حمل‌ونقـل هوایی بر بسـتر هوشمندسـازی می‌توان گفـت آینده حمل‌ونقـل هوایی به‌دسـت اینترنت اشـیا و هـوش مصنوعـی رقم می‌خورد و شـاید دیر نباشد این دو، انسان را به پرواز در بیاورند.

این هواپیماهای سبزتر

دریچه

شـرکت ایرباس برای مـدت طولانی در یک مـکان نامعلوم مدل مفهومـی هواپیمای جدید خود را مورد آزمایش قرار داد، سـرانجام آن را در ۳ طـرح متفاوت معرفـی کرد و توضیح داد: این محصول که نسـل آتی هواپیماهای مسافربری محسـوب می‌شود و هیچ‌گونه آلایندگی از خود به‌جـا نمی‌گذارد، بزرگ‌تریـن فناوری پرنده در آسـمان کره زمین خواهـد بود. به‌گفته ایرباس، نخسـتین هواپیمـای تجاری جهـان که میزان انتشـار گازها و آلاینده‌ها در آن صفر اسـت، با عـرض حدود ۳متر و جثه کوچک خود تا سـال ۲۰۳۵ میـلادی بزرگ‌تریـن تحول را در عرصه هوانوردی ایجاد می‌کند.

پایـگاه خبـری «وب‌زوم» نوشـت مدل‌های مفهومـی کـه ایرباس به‌تازگـی از آنها رونمایی کرده اسـت، نشـان‌دهنده رویکرد متفاوت این شـرکت برای دسـتیابی به پرواز با انتشار صفر آلاینده‌ها اسـت کـه گام جدیـد در بکارگیری فناوری‌های هوشمند و پیکربندی ایرودینامیک به‌منظور حذف کربن از صنعت هوانوردی جهانی را نشان می‌دهد،اما در این هواپیماهای متفاوت از چه فناوری‌هایی استفاده شده است؟

در بین ۳ محصول جدیدی که ایرباس معرفی کرده است، مدل کوچک‌تر با عرض ۳متر بسیار موردتوجه قرار گرفته است که بدنه سه‌گوش آن در اصطلاح با بال‌های تلفیقی یا «بلندد-وینگ» ظاهر کاملا متفاوتی با هواپیماهای امروزی دارد و برای آن سیستم‌های هوشمند با قابلیت کنترل از راه دور در نظـر گرفته شـده اسـت که البته هم‌اکنون در مرحله آزمایشـی به‌سر می‌برد. این هواپیمـای کوچک «ماوریک» نام‌گذاری شـده اسـت و شـرکت ایرباس پیش‌بینی می‌کند در آینـده مدل بزرگ‌تـر آن به‌صورت تجاری برای جابه‌جایی مسافران در خطوط بین‌المللی هوایی مورداستفاده قرار گیرد.

مدل‌هـای کنونی هواپیما به‌گونه‌ای سـاخته می‌شـوند که سنگین‌ترین قطعه در آنها را بال‌ها تشـکیل می‌دهند و همین مسئله وزن هواپیما و در نتیجـه میزان مصرف سـوخت را بیشـتر می‌کند،اما طراحی «ماوریک» به‌گونه‌ای اسـت که کل ساختار بدنه به بلند شدن هواپیما کمک می‌کنـد و بنابراین هواپیما با وزن کمتر و حجم داخلی مناسـب برای حمل مسـافر و بار به‌کار گرفتـه می‌شـود. البته این مسـئله همه ماجرا نیسـت، زیرا فناوری‌های هوشمندی که در این هواپیمـای کوچک و کاربردی به‌کار رفته‌اند، آن را به هوشمندترین هواپیمای جهان تبدیل کرده است. شرکت ایرباس پیش‌بینی می‌کند که طی ۳دهـه آینده به کمک این هواپیمای هوشـمند میزان انتشار آلاینده‌ها در آسمان را تا ۵۰درصد کاهش دهد.

در کنـار این اتفـاق گروهی از دانشـمندان هلندی نیز در دانشگاه دلفت، طرح مشابهی را با نـام «فلایینگ وی» یا همان «وی پرنده» پیش می‌برند که براساس آن هواپیمای جدید به‌شکل حرف V در زبان انگلیسی ساخته می‌شود و قرار اسـت که مدل نهایی آن به‌عنوان یک هواپیمای دوربرد نسـبت به پیشـرفته‌ترین هواپیماهای امروزی ۲۰ درصد کارآمدتر و کم‌مصرف‌تر باشد.

گفتنی اسـت، بدنـه این هواپیمـا به‌صورت نامتعـارف و متفاوت با مدل‌های کنونی طراحی شـده است و سـر هواپیما شبیه به نیزه است. ۲ بـال این هواپیما به‌گونه‌ای طراحی شـده‌اند که مسافران در بال‌ها مستقر می‌شوند و ضمن اینکه ظرفیت هواپیما نسبت به مدل‌های کنونی بیشتر شـده است، میزان مصرف سوخت در آن کاهش می‌یابد. ایده اصلی ساخت این هواپیما متعلق به طرح پایان‌نامه یک دانشـجوی کارشناسی‌ارشد بـود و هم‌اکنـون شـرکت هواپیمایی KLM هلند با همکاری شـرکت هواپیماسازی ایرباس سرمایه‌گذاری‌های گسـترده‌ای را برای ساخت آن انجام دادند که البته چندی پیش نمونه اولیه و کوچک این هواپیما با موتور الکتریکی به‌صورت آزمایشی از یک پایگاه هوایی در آلمان پرواز کرد.

در کنار این موارد بوئینگ به‌عنوان یکی دیگر از غول‌های تولیدکننده هواپیما طرح متفاوتی را با نام TTBW پیش می‌برد که ظاهر غیرعادی دارد و بال‌هـای بلندتـر و نازک‌تر آن با یک پایه مقاوم به قسـمت پایین بدنه متصل شده است و قابلیت تاشدگی بال‌ها به هواپیما کمک می‌کند در باندهای کوچک هم فرود بیاید.

بوئینگ ادعا می‌کند این طرح جدید نسـبت بـه هواپیماهـای کنونـی تـا ۱۰درصـد کمتر انـرژی مصـرف می‌کنـد و فناوری هوشـمند داخلـی احتمال بـروز خطر برای ایـن هواپیما را به صفر می‌رسـاند. این موارد نشـان می‌دهد شـرکت‌های فعال در صنعت جهانی هوانوردی سـرمایه‌گذاری‌های گسـترده را انجام داده‌اند تـا طی چند سـال آینده هواپیماهـای تجاری بـا آنچه امروز مشـاهده می‌کنیـم به‌طورکامل متفاوت باشـند و حجـم آلایندگی آنها به‌میزان قابل‌ملاحظه کاهش یابد.

یادداشت

نگاهی کلی به انواع بیمه‌نامه‌های خطوط هوایی



حمید علیجانی -کارشناس حوزه بیمه‌های حمل‌ونقل، کشتی و هواپیما

بهره‌برداران خطـوط هوایی که در حوزه بازرگانی فعالیت می‌کنند در قیاس با سـایر حوزه‌های صنعت هواوردی سهم قابل توجهی از حجم درآمد بازار بیمه را به‌واسطه سرمایه‌های قابل توجه در معرض ریسک و همچنیـن تنـوع بیمه‌نامه‌ها تشـکیل می‌دهند. به‌طـور کلی نیازمندی‌های بیمـه‌ای خطوط هوایی برای منابع انسـانی، اموال و مسئولیت‌ها به شرح زیر طبقه‌بندی می‌شود:

الف- در بخش منابع انسانی عمده‌ترین محصولات بیمه‌ای شـامل بیمه‌هـای درمان، عمـر، حادثه، از دست دادن گواهی پرواز، مسئولیت کارفرما در قابل کارکنان و مسئولیت مدیران است که در این نوشتار به‌طور مختصر به آنها خواهیم پرداخت.

بیمه از دست دادن گواهی پرواز: برای خلبانان، کمک‌خلبانان و مهندسـان پرواز واجد شرایط برای انجـام امور تخصصـی مربوط گواهینامـه‌ای صادر می‌شود که با توجه به حساسیت‌های مشاغل مذکور، ایـن افراد باید از حیث جسـمی، روحـی و روانی در وضعیـت مطلوبی منطبق با اسـتانداردهای مربوط باشـند. بدیهی است در صورتی که وضعیت جسمی، روحی و روانی آنها از شـرایط اسـتاندارد خارج شود، حسـب مورد با تعلیـق موقت یا دائمـی گواهینامه، درآمد اشخاص مذکور کاهش یافته و منافع آتی آنها از دسـت خواهد رفـت. این منافع از دسـت رفته در قالب بیمه‌نامه از دسـت دادن گواهی پرواز که ممکن است به‌صورت انفرادی یا گروهی صادر شود، جبران خواهد شد. در این بیمه‌نامه از کارافتادگی کلی موقت یـا دائمی ناشـی از جراحـت بدنی به‌دلیـل حادثه، بیماری و بیماری طبقه‌بندی‌شـده که سـبب شود بیمه‌گذار (شخص بیمه‌شده) نتواند الزامات پزشکی مرتبط با گواهینامه خود را بگذراند و منتج به از دست دادن گواهی پروازی وی به‌صورت موقت یا دائم شود، تحت پوشـش قرار می‌گیـرد. به‌منظور جلوگیری از تفسـیرهای متفـاوت بابـت واژگان اصلی همچون جراحـت بدنی، بیماری و بیماری طبقه‌بندی‌شـده بخشـی از بیمه‌نامه اختصاص بـه تعاریف مرتبط با واژگان مزبور دارد. همچنـان که در بیمه‌های اموال بخشی از خسارت به‌عنوان فرانشیز برعهده بیمه‌گذار بوده، در این بیمه‌نامه نیز حسـب مـورد دوره انتظار ۹۰ تا ۱۸۰ روز پیش‌بینی شـده که بیمه‌گر در دوره مذکور تعهدی ندارد.

ب- در بخش اموال، به‌واسـطه تنوع قابل توجه آن، محصـولات بیمه‌ای متنوعی وجـود دارد، اما عمده دارایـی در معرض خطر سـرمایه‌هایی اسـت که در هواپیماها متمرکز شده‌اند و رایج‌ترین آنها عبارتند از:

بیمـه بدنـه: شـرکت‌های هواپیمایـی مبالـغ قابل توجهی را برای خرید هواپیما پرداخت می‌کنند. بدیهی اسـت نخسـتین محصـول بیمـه‌ای مورد درخواسـت بهره‌برداران هوایی، بیمـه بدنه هواپیما اسـت. بیمه‌نامه بدنه هواپیما معمولا به‌صورت تمام خطر و برای دوره‌های زمانی یکسـاله صادر می‌شود. برای محاسـبه حق بیمه بدنه مهم‌ترین معیارها نوع و مدل هواپیما، ارزش، سال ساخت، خطرات اضافی، منطقه جغرافیایی فعالیت، میزان فرانشـیز (سـهم بیمه‌گذار از هر خسارت) و کاربری آن است.

سـایر پوشـش‌های بدنـه: گرچه بیمـه بدنه به‌صـورت تمام خطـر صادر می‌شـود، امـا در این بیمه‌نامه برخی خطرات همچون جنگ یا شکسـت (خرابی) موتور اسـتثنا شـده که حسـب مـورد با درخواسـت بیمه‌گذار (بهره‌بردار هوایی)، موسسات بیمـه به‌صـورت کلـوز اضافی یـا تحـت بیمه‌نامه جداگانه‌ای آنها را پوشش می‌دهند.

بیمه فرانشیز بدنه: به سبب آنکه میزان فرانشیز بیمه‌های بدنه قابل توجه اسـت (میزان فرانشیز بدنه هواپیمـای بوئینگ ۷۴۷ معادل یـک میلیون دلار اسـت) در صورت درخواسـت خطوط هوایی دوباره بیمه‌گران در چارچوب بیمه فرانشیز بدنه آن را بیمه می‌کنند.

بیمه لـوازم یدکـی: بخش دیگری از سـرمایه شـرکت‌های هواپیمایـی متمرکز بر لـوازم یدکی هواپیما اسـت که این بیمه‌نامه به‌صورت تمام‌خطر تقریبا تمامی نیازمندی‌هـای بهره‌برداران هوایی را تامین می‌کند.

ج- در بخش مسئولیت، خطوط هوایی نیز همچون سایر کسب‌وکارها در قبال خدماتی که ارائه می‌کنند، عهده‌دار مسـئولیت‌هایی به موجب قوانین داخلی و بین‌المللی در قبال ذی‌نفعان و اشخاص ثالث هستند که برای پوشـش این مسئولیت عموما بیمه‌نامه‌های ذیل را ابتیاع می‌کنند:

۱- پوشـش مسـئولیت قانونی بیمه‌گذار در قبال اشخاص ثالث
۲- پوشش مسئولیت جنگ در قبال اشخاص ثالث
۳- پوشـش مسئولیت قانونی و مازاد بیمه‌گذار در قبال مسافر، بار همراه مسافر و بار تجاری
۴- پوشـش مسـئولیت جنگ در قبال مسافر، بار همراه مسافر و بار تجاری

در بررسی صمت از چالش‌های صنعت بیمه در حوزه ناوگان هوایی عنوان شد

بیمه هواپیما، ریسک بزرگ بیمه‌گر

مریم غدیرپور
editor@smtnews.ir

در دنیا از انواع هواپیما برای موارد تفریحی و گردشگری، حمل‌ونقل عمومی و تحقیقاتی استفاده می‌شود و داشتن بیمه بدنه و حتی شخص ثالث برای این هواپیماها اجباری است. شـرکت‌های بیمـه‌ای در ایران هم پوشـش‌های موردنیاز بیمه‌گـذاران در مقابل خطرات مربـوط بـه هواپیما مانند مالکیـت، اداره، تعمیر و نگهداری یا فـروش را ارائه می‌دهند؛ ساده‌تر اینکه بیمه‌گران، خدماتی همچون بیمه بدنه هواپیما، بیمه خطرات احتمالی روی زمین و زمان پرواز، مسـئولیت مدنی در مقابل اشـخاص ثالث، مسئولیت مدنی نسبت به مسـافران، بیمه خدمه و بیمه عدم‌النفع را به صنعت هوایی عرضه می‌کنند. خلاف تصور عمومی، بیشتر خسارت‌ها روی زمین به هواپیما وارد می‌شود؛ مانند ضربه‌هایی به‌وسیله ابزارهـای حمل‌ونقل در فرودگاه‌ها که سـبب وارد آمدن آسـیب بـه موتور، لوازم یدکی، شکسـت و خرابی قطعات هواپیما می‌شود. به‌نظر می‌رسد خسارت‌های وارده به هواپیما پرهزینه و چشمگیر است که پیچیدگی تکنولوژی ساخت و پیدایش هواپیماهای جدید با ظرفیت‌های بیشـتر برای حمل مسـافر، بار و سـوخت، باعث افزایش مشکلات در این نوع بیمه شـده اسـت. صمت درباره انواع پوشـش بیمه‌ای در صنعت حمل‌ونقل هوایی و چالش‌های آن با کارشناسان گفت‌وگو کرده است.



در گذشـته یکی از علل پذیرش نشدن بیمه‌نامه هواپیما ازسوی جامعـه، نبـود یک قانون مشـخص و مدون در زمینـه پدیده حمل مسافر و حمل‌ونقل هوایی بود و همچنین حیطه مسئولیتی فعالان و حمل‌کنندگان خطوط هوایی مشخص نبود

«بیمه هواپیما» گران‌ترین بیمه‌نامه



عسـل اشـتری، کارشـناس امـور بیمـه درباره نقـش بیمـه در صنعت هوایـی و چالش‌های آن به صمت گفـت: بیمه هواپیما فقط برای شـرکت‌های هواپیمایی نیسـت و بخشـی از آن متوجه مسافر یا افرادی که ممکن است به‌شکلی از ناحیه این صنعت آسیب ببینند هم می‌شود.

وی افزود: در گذشته یکی از دلایل پذیرش نشدن بیمه‌نامه هواپیما ازسـوی جامعه، نبـود یک قانون مشـخص و مدون در زمینه پدیده حمل مسـافر و حمل‌ونقل هوایی بود؛ علاوه‌براین حیطه مسئولیتی فعـالان و حمل‌کننـدگان خطوط هوایی مشـخص نبود.

این کارشـناس بیمـه درباره انـواع بیمه صنعت هوایـی گفت: نخسـتین نوع بیمه صنعـت هوایی، «بیمه مسـئولیت عمومی» اسـت. این نـوع بیمه مربوط به مواقعی اسـت که هواپیمای یک شـرکت هوایی خسـاراتی را بـه خانه‌ها، ماشـین‌ها، مزارع کشاورزی، بخش‌هایی از فرودگاه یا هواپیمای دیگر شرکت‌های هوایی وارد کند؛ یعنی این نوع خسارت صرفا مربوط به اشخاص ثالث می‌شود.

وی بـا اشـاره به اینکـه مهم‌ترین نـوع بیمه‌نامه صنعـت حمل‌ونقل هوایی که در ایـران با نام بیمه هواپیمـا از آن یاد می‌شـود «بیمه بدنـه هواپیما» اسـت، ادامه داد: از آنجایی که قطعات هواپیما گران و بسیار مهم هسـتند، بدنه هواپیما با این نوع بیمه پوشش داده می‌شود که در تمامی کشورها از جمله بیمه‌های بسـیار گران برای صنعت بیمه به‌حسـاب می‌آید.

این کارشناس امور بیمه تاکید کرد: در حال حاضر داشـتن بیمه بدنه و شـخص ثالث هواپیما در تمام جهان اجباری اسـت؛ یعنی هیـچ هواپیمایی بدون بیمه نمی‌تواند حتی یک ساعت پرواز کند و در ایران هم سـازمان هواپیمایی کشوری بیمه‌نامه هواپیماها را رصـد می‌کنـد؛ بنابراین در ایـران نیز در صورت وجود نقص و ایراد در هواپیما براسـاس مفاد مندرج در بیمه‌نامه هواپیما حق پرواز نخواهد داشت.

چالش بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل هوایی

اشتری در پاسـخ به این پرسـش که عمده‌ترین چالش در بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل هوایی چیسـت، اظهـار کـرد: عمده‌تریـن چالش در این نـوع بیمه بزرگـی ریسـک در این صنعت اسـت، به‌طور مثال برخی از شـرکت‌های بیمه‌ای در بعضی از سـال‌ها در این رشـته ضریب خسـارت پایین یعنی حدود ۱۰ درصد داشـتند که این رقم برای پوشش ریسک یک هواپیما بسـیار ناچیز اسـت؛ بنابراین مشـکلی کـه در بیمه هواپیما وجـود دارد قانون اعداد بزرگ است.

وی در توضیح اعداد بزرگ در صنعت بیمه گفت: همه بیمه‌گذاران دچار خسارت نمی‌شوند و بیمه‌گر باید خسـارت گروه محدودی را بپـردازد؛ بنابراین بیمه‌گـر با اسـتفاده از تجربه گذشـته و حسـاب احتمال ریاضی نظری حـق بیمه را برآورد می‌کند. این محاسـبات بر این اصل استوار است که بیمه‌گر تعداد زیادی بیمه‌شـده از هر طبقه ریسـک داشته باشد.

وی ادامـه داد: تعداد ناوگان هوایی در کشـور بالا نیسـت و از طرف دیگر تعداد شـرکت‌های بیمه‌ای که این هواپیماها را بیمه می‌کنند هم زیاد نیسـت؛ بنابراین قانون اعداد بـزرگ خیلی در بیمه‌نامه‌های هواپیمایی در کشـور قابل پیش‌بینی نیسـت و اگر یک سـال خسارتی حادث نشود، قانون اعداد بزرگ با مشـکل مواجه می‌شود و اگر خسـارتی رخ دهد شرکت بیمه باید چند برابر پرتفوی را بپردازد.

بیمه هواپیمای در آشیانه

این کارشـناس امـور بیمه بیان کـرد: در صنعت بیمـه، بیمه‌نامه‌ای هم بـرای هواپیمایی که حرکت نمی‌کنـد وجود دارد. علاوه بـر هواپیماهایی که در حال جابه‌جایی مسـافر هستند، هواپیماهایی که در آشیانه مستقرند نیز بیمه می‌شوند؛ هرچند احتمال بروز مشـکل برای هواپیمای روی زمین بسیار کمتر است و حق بیمه این بیمه‌نامه نیز قطعا کمتر خواهد بود.

وی بـا بیـان اینکـه به‌دلیـل تحریم‌هـا صنعت هوایی دچار چالش‌هایی شـده و یکی از مشـکلات بزرگ این صنعت نبود موتور هواپیما اسـت، افزود: تعـدادی از هواپیماهای فعال یکی از شـرکت‌های هواپیمایـی کشـور، به‌دلیـل مشـکلات اورهـال موتـور در آشـیانه نگهـداری می‌شـوند، اما همین سـکون در آشیانه نیز مشـمول پرداخت حق بیمه است.

این کارشـناس امور بیمه اظهار کرد: بسـیاری از خسـارت‌های هواپیمایـی به‌دلیل این است که اورهال موتورهـا به‌درسـتی انجـام نمی‌شـود و در منحنـی احتمال و شدت احتمال بروز خسارت در رشته هواپیما پایین است، اما در صورت بروز، شدت آن بسیار بالا خواهد بود، به همین دلیل اگـر حادثه‌ای اتفاق افتد، حجم زیادی از خسـارت باید توسط شرکت بیمه پرداخت شود.

بیمه سرنشینان

وی با بیان اینکه حوادث هوایی از وحشتناک‌ترین و دلخراش‌ترین رویدادهای جهان به‌شـمار می‌روند، خاطرنشـان کـرد: در برخی حوادث ممکن اسـت خسـاراتی متوجه افراد شود و گاهی متاسفانه تمام سرنشینان در حادثه هوایی از بین می‌روند؛ بنابراین در ایـن زمینه هم بیمه‌ای وجـود دارد که صدمه یا فوت سرنشینان را پوشش می‌دهد.

اشـتری تاکیـد کرد: بیمـه سرنشـینان از زمان سوار شـدن تا پیاده شـدن از هواپیما صادق است و در صـورت بروز حادثه باید جبران خسـارت کند. علاوه بر مسـافران، کادر پرواز شـامل مهمانداران، خلبانان، مهنـدس پرواز و... همگی تحت پوشـش بیمه‌ای مجزا هسـتند که بیمه خدمـه هواپیما نام دارد.

در صورتـی که بـرای هر کدام از افراد یادشـده اتفاقی بیفتد بیمه باید نسبت به پرداخت هزینه‌های بیمارستانی و غرامت‌ها اقدام کند.

> بزرگ‌ترین شرکت بیمه‌گر هواپیما در ایران دولتی است، اما مدتی است که تعدادی از شرکت‌های بیمه‌ای خصوصی هم به عرصه صدور بیمه‌نامه هواپیما ورود کرده و آن را در سبد محصولات خود جای داده‌اند

حال بد صنعت هوانوردی در جهان سوم



مسـعود پهلوانی، کارشـناس صنعت بیمه درباره نقـش بیمه‌هـای صنعـت حمل‌ونقـل هوایـی و چالش‌های مربوط به آن به صمت گفت: فرسودگی نـاوگان هوایی یکی از مهم‌تریـن چالش‌های پیش روی بیمـه صنعت هوایی در کشـور اسـت. صنعت هوایـی به‌دلیـل نیاز بـه تکنولـوژی پیشـرفته و هزینه‌های بالا در کشـورهای جهان سوم از وضعیت مناسبی برخوردار نیست.

تعیین نرخ توسط مالک

وی افزود: در زمینـه بیمه‌نامه‌های هواپیما، چون روند مشـخصی برای قیمت‌گـذاری هواپیما وجود ندارد و کسـی نمی‌تواند نرخ دقیـق یک هواپیما را تعیین کند، مالک می‌تواند به‌شخصه نرخ هواپیمای خود را تعیین و شرکت بیمه هم براساس inclose، مبلغ عنوان‌شده مالک را بیمه کند.

پهلـوان ادامـه داد: این فرآیند نوعـی کلوز با نام Agreed value به‌معنـی ارزش توافقـی اسـت. Agreed value بـه شـرکت‌های هواپیمایی ارائه می‌شود که طی آن بیمه‌گر تعهد می‌کند در صورت آسیب دیدن هواپیما، خسارت را به زیاندیده بپردازد و اکثرا نرخ توافق شده بیشتر از ارزش واقعی هواپیما است.

بزرگ‌ترین بیمه‌گر هواپیما در ایران دولتی است

وی افـزود: بزرگ‌ترین شـرکت بیمه‌گـر هواپیما در ایـران دولتی اسـت، اما مدتی اسـت تعدادی از شـرکت‌های بیمه‌ای خصوصی هم به عرصه صدور بیمه‌نامـه هواپیمـا ورود کرده‌اند و آن را در سـبد محصولات خود جای داده‌اند.

این کارشـناس صنعـت بیمه خاطرنشـان کرد: گزارش‌ها نشـان می‌دهند ضریب خسـارت رشـته بیمه هواپیما به‌دلیل تواتر کم و شـدت بالا همواره با نوسان بسیاری روبه‌رو است که در بررسی ضریب خسارت رشـته بیمه هواپیما در سال‌های اخیر این نوسان مشهود است.

بالا بودن میانگین عمر

پهلوان یادآور شـد: بررسـی‌ها مشـخص می‌کند در حـال حاضـر جدی‌تریـن چالـش حمل‌ونقـل هوایی کشـور که بـا برطرف کردن آن بسـیاری از چالش‌های دیگر به‌ویژه ایمنی نیز حل می‌شود، بالا بـودن میانگین عمر ناوگان هوایی اسـت که همین امر موجب بروز مشـکلاتی برای صنعت بیمه شـده است.

وی با بیان اینکه هر چه متوسط عمر یک هواپیما بیشتر باشد، احتمال خطر ناشی از فرسودگی بیشتر خواهـد شـد، افزود: فرسـودگی هواپیمـا ارتباطی مسـتقیم با بیمه بدنه هواپیما دارد و در صورت بروز خطر عدد مربوط به ضریب ریسک در پوشش بیمه نیز بزرگ‌تر خواهد شد که معمولا در توان پرداخت شرکت‌های بیمه‌گر خصوصی نیست.

وی مدعـی شـد: شـرکت‌های بیمـه در ایـران پوشـش‌دهی خوبی در حـوزه هوایـی ندارند، زیرا معمـولا بیمه‌گـران خصوصی توان مالی متناسـب این صنعت را ندارند. هرچند صنعت بیمه در کشـور یک صنعت فوق‌العاده سـرمایه‌دار و پولدار محسوب می‌شـود، اما معمولا توان پرداخت کل خسارت یک هواپیما را ندارد.

پهلـوان معتقد اسـت یـک شـرکت هواپیمایی براسـاس قانـون ملزم به بیمه کـردن تمام موتور و بدنه هواپیما اسـت، اما متاسـفانه شرکت‌ها به‌دلیل تحریم‌ها با فرسـودگی ناوگان مواجهند و همین امر پوشـش بیمه هواپیما را برای شـرکت‌های بیمه‌گر پرریسک کرده است.

لزوم مشارکت بیمه‌گران

وی افـزود: از آنجا که خطرات و خسـارات وارده بـه هواپیماها بسـیار پرهزینه و چشـمگیر اسـت، شـرکت‌های بیمه‌گـر خصوصـی باید با مشـارکت سـایر بیمه‌گـران (به‌صورت اتکایـی یـا کنسرسـیوم) ایـن خطـرات را باتوجه به شاخص‌های دیگری از جمله نوع هواپیما، مشخصات فنی آن، ساعت پرواز خلبان و موارد دیگر...، براساس بیمه‌نامه‌های استاندارد و بین‌المللی زیر پوشش قرار دهند.

وی افزود: بیمه‌گر در چارچوب شـرایط بیمه‌نامه هواپیمـا متعهـد می‌شـود خسـارت وارده به بدنه هواپیمـا یا از بین رفتـن آن بر اثـر حوادثی مانند سـقوط، تصـادم، آتش‌سـوزی و دزدی هوایـی را در حـدودی کـه در بیمه‌نامه مشـخص می‌شـود، پرداخت کند. این کارشـناس صنعت بیمه در زمینه پوشـش بیمـه‌ای در حمل‌ونقل هوایـی بار توضیح داد: موسسـات حمل‌ونقل اعم از زمینی، دریایی یا هوایـی به‌موجب شـرایط منـدرج در بارنامه میزان مسئولیت‌شـان محدود اسـت؛ بنابراین شرکت‌های بیمه براسـاس مفـاد و شـرایط بارنامـه در مقابل صاحبان کالا مسـئول جبران خسارت خواهند بود و حمل‌ونقل هوایی نیز از این قاعده مستثنا نیست.

سخن پایانی

باتوجه به بکارگیری هواپیما در عرصه بین‌المللی، توسعه و گسترش ریسک مرتبط با آن نیز امری جهانی است؛ بنابراین امـروزه بیمه‌گرانی وجـود دارند که در عرصـه بین‌المللی فعالیت دارند. مطابق ماده ۷۱ قانون تاسـیس بیمه مرکزی ایران، کلیه موسسه‌های بیمه که در ایران فعالیت می‌کنند باید ۵۰ درصد در رشـته‌های بیمه عمـر و ۲۵ درصد دیگر رشـته‌ها از داوستدهای بیمه‌ای مستقیم خود را نزد بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران بیمه اتکایی «بیمه مجدد» کنند که بیمـه مرکزی نیز عموما ایـن موضوع را مدیریت می‌کند و پیش از این با بهره‌گیری از موسسات بیمه خارجی این بخـش را به آنان محول می‌کرد، اما بـا تحریم ایران در سـال ۱۳۹۰ موضوع بیمه اتکایی نیز به بازار داخلی واگذار شد.

هرچنـد تحریم‌ها اثری بر اصول حقوقی و بیمه‌ای حاکم در این بخش نداشـت، اما در حال حاضر بیشتر شرکت‌های بیمه‌گـر، مسـئولیت‌های بیمه‌گذار در قبال سرنشـینان هواپیما را که مشـتمل بـر تمام خدمه پروازی، مسـافران به‌همراه بار هواپیما اسـت در قبال خسـارت‌های احتمالی بیمه می‌کنند.

همچنین شرکت‌های بیمه‌گر در قالب بیمه‌نامه‌ای به‌نام lol خسـارت‌های جانی و مالی وارده بر اشخاص ثالث در اثر سـوانح هوایی را با رعایت قوانیـن داخلی مانند قانون دیات یا قوانین و کنوانسـیون‌های بین‌المللی تحت پوشش بیمه قرار می‌دهند.

گرانی بار سفر

آیدا فریدی: اگرچه این روزها دور شدن از زندگی روزمره و زدن به دل جاده و طبیعت ضروری تر از هر زمان دیگری به نظر می‌رسد اما مهیا شدن برای سفر، دیگر مثل گذشته تنها با خرید یک بلیت و چمدانی کوچک مقدور نیست؛ حالا سفر سازکار خودش را دارد و در مواردی حتی پوشش و متعلقات خودش را می‌طلبد. در این میان برخی سایت‌های گردشگری و اینفلوئنسرهای اینستاگرامی در تلاشند نشان دهند می‌شود با یک کوله پشتی جهان را دید و گشت. اما قرار دادن این گزینه زیر ذره‌بین، طنزی تلخ را آشکار می‌کند. ما چنین تلاشی را بیشتر ترفندی تجاری برای ساده نشان دادن دشواری‌های یک امر عادی مانند سفر می‌دانیم. اگر در تصویر منتشر شده در اینستاگرام شما فقط یک کوله پشتی نحیف را می‌بیند که صحنه آرایی شده تا یک سفر ارزان را به رخ بکشد، این طور نیست. حقیقت این است که سفر، گران است. در این ساده‌سازی اگر بخشی از صنعت گردشگری منتفع شود ما با نگاه مثبت تری به آن می‌نگریم اما اگر در این گونه معادل‌سازی‌ها سود و سودای یک تبلیغاتچی که حتی چیزکی از زندگی روزمره مردمان عادی نمی‌داند، پیدا شود، دیگر نامش تبلیغ و تشویق به سفر نیست، نامش تحمیق توده‌هاست.



عکس‌ها: صمت































چهارشنبه
۱۵ تیر ۱۴۰۱- ۶ ذی‌الحجه ۱۴۴۳ - ۶ ژوئیه ۲۰۲۲- شماره ۲۰۹۵-پیاپی ۳۴۱۳

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

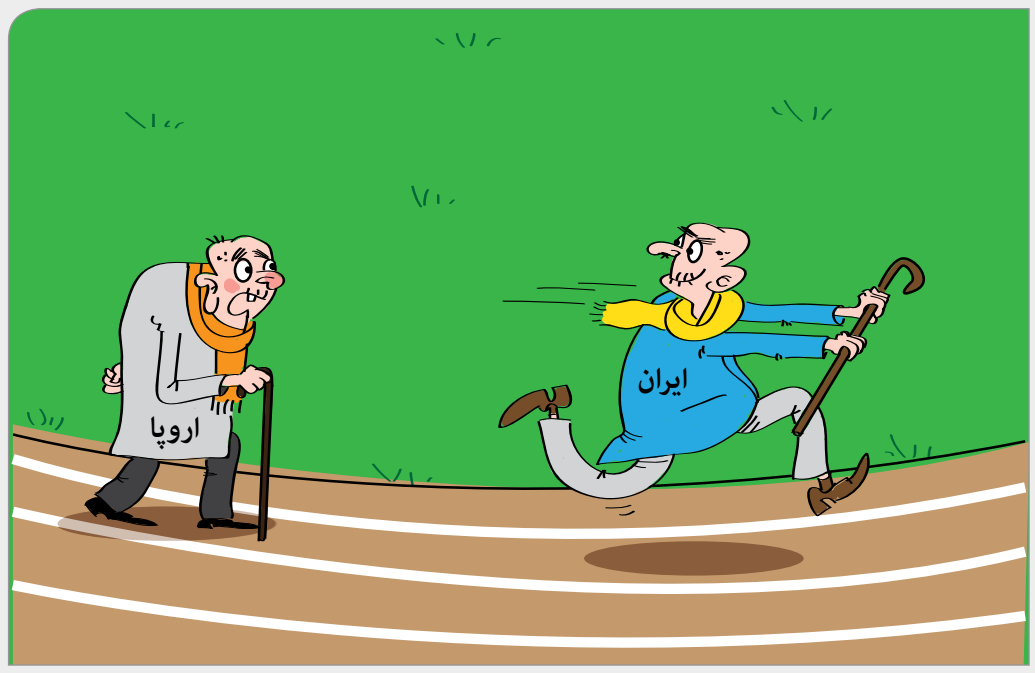
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: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

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

بار تورم بر دوش فرودستان

ویژگی تورم در حالت کلی این است که به دهک‌های پایین تر فشار بیشتری می آورد؛ هرقدر تورم بیشتر باشد، این فشار هم بیشتر می‌شود و منطقی است که در این میان، فاصله تورمی دهک‌ها نیز بیشتر می‌شود. فاصله تورم دهک‌های درآمدی، معیاری است برای محاسبه شاخص ضریب جینی و تخمین سطح تضاد طبقاتی در جامعه. فاصله تورم دهک‌ها هرچه بیشتر باشد، به این معناست که فشار سیاست‌های اقتصادی و تورم ناشی از آن، بیشتر بر دوش طبقات فرودست تر افتاده است و آنهایی که بنیه مالی قوی تری دارند، کمتر زیان دیده‌اند.



عکس: آیدا فریدی

فاصله معنادار هزینه‌ها و درآمد

در خردادماه، فاصله تورم ماهانه دهک‌ها به بیش از ۱۱ درصد و فاصله تورم سالانه ۲ دهک بالا و پایین به حدود ۴.۴ درصد رسید. هرچند فاصله تورم سالانه دهک‌ها یک درصد افزایش یافته اما نگاهی عمیق‌تر به ترکیب این اعداد نشان می‌دهد آزادسازی‌های اخیر و حذف ارز ترجیحی که ابتدا بر سبد خوراکی‌ها و به تبع آن بر نرخ دیگر کالاها و خدمات اثر گذاشته، بیشترین اثر را بر دهک‌های فرودست و به‌طور مشخص پایین‌ترین دهک درآمدی داشته است و تثبیت و اثرگذاری کامل این سیاست‌ها در دومین ماه از اجرا یعنی خرداد، باعث شده فاصله عمیقی بین تورم ماهانه دو دهک پربرخوردار و کم‌برخوردار کشور به‌وجود بیاید.

به گزارش ایلنا، تورم سالانه فقیرترین دهک جامعه در خرداد ۱۴۰۱ افزون بر ۴۲ درصد به ثبت رسیده، این بالاترین نرخ تورم سالانه در میان تمامی دهک‌های هزینه‌ای است. شکاف تورمی میان خانوارهای پردرآمد و خانوارهای کم‌درآمد در سومین ماه سال ۱۴۰۱ رکوردشکنی کرد. براساس گزارش مرکز آمار ایران، نرخ تورم ماهانه دهک کم‌درآمد (دهک اول) در خردادماه به ۱۹.۵ درصد رسیده که این رقم برای دهک پردرآمد (دهک دهم) به میزان ۸.۴ درصد گزارش‌شده است. بنابراین نرخ تورم کم‌درآمدها در این ماه ۲.۳ برابر تورم پردرآمدها و ۱۱.۱ درصد بیشتر است. این گسل تورم در شاخص نقطه‌به‌نقطه نیز مشاهده می‌شود. نرخ تورم نقطه‌به‌نقطه دهک اول در خردادماه به میزان ۶۴ درصد گزارش‌شده که این رقم در دهک دهم ۴۹ درصد بوده است. در واقع کم‌درآمدها در خرداد ۶۴ درصد بیشتر از خرداد سال قبل هزینه کرده‌اند این در حالی است که ثروتمندان تنها ۴۹ درصد بیشتر از ماه مشابه سال قبل برای هزینه‌های زندگی پول پرداخته‌اند.

نرخ تورم کل کشور در خردادماه ۱۴۰۱ برابر ۳۹.۴ درصد است که در دهک‌های گوناگون هزینه‌ای در بازه ۳۸.۳ درصد برای دهک نهم و دهم تا ۴۲.۷ درصد برای دهک اول نوسان دارد. محدوده تغییرات تورم دوازده ماهه در گروه عمده «خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات» بین ۵۱.۱ درصد برای دهک سوم و چهارم تا ۵۲.۳ درصد برای دهک نهم است. همچنین اطلاع یادشده درباره گروه عمده «کالاهای غیرخوراکی و خدمات» بین ۳۱.۵ درصد برای دهک ششم تا ۳۴.۸ درصد برای دهک دهم است. حتی تورم سالانه که بسیار آرام‌تر و محتاط‌تر حرکت کرده و فاصله این شاخص میان دو دهک بالا و پایین فقط ۴.۴ درصد است، بازهم بار بیشتری برای فقرا دارد. فاصله ۱۱.۱ درصدی تورم ماهانه با درآمد خانوار نشان می‌دهد سیاست‌های آزادسازی و حذف یارانه اخیر، بیشترین تاثیر را بر دهک‌های کم‌درآمد گذاشته است؛ دولت مدعی است «یارانه فراگیر و به یکسان» مثل یارانه ارزی کالاها و اقلام خوراکی که در اردیبهشت حذف شد، به نفع ثروتمندان است. این در حالی است که داده‌های رسمی نشان می‌دهد این یارانه عام یا همان ارز ترجیحی بیشتر به نفع فقرا بوده، چراکه حذف آن تورم زندگی فرودستان و فاصله تورم فقرا و ثروتمندان را افزایش داده و از سوی دیگر، سیاست‌های جبرانی سیاست‌گذار (یارانه نقدی یا خاص) که قرار بود این فاصله را کاهش دهد و اثرات سیاست‌های حذفی بر کم‌درآمدها را از میان بردارد، موفق نبوده است. در همین حال به گفته برخی دیگر از تحلیلگران اقتصادی، داده‌های تورمی و صعود تورم این ادعا را ثابت می‌کند؛ فرودستانی که نفری ۳۰۰ یا ۴۰۰ هزار تومان یارانه گرفته‌اند، در دومین ماه از این یارانه‌بگیری، باز هم تورم بیشتری نسبت به ثروتمندان تحمل کرده‌اند و این یعنی اثرات گسترده سیاست‌های حذفی بسیار بیشتر از تاثیرات محدود یارانه نقدی پرداخت شده است.

برخی کارشناسان معتقدند به همین دلیل سیاست «کالابرگ الکترونیک» مطرح شد. کالابرگ الکترونیک که در قانون بودجه ۱۴۰۱ نیز پیش‌بینی‌شده، قرار است حداکثر از نیمه دوم سال جایگزین یارانه نقدی شود؛ کالابرگ تنها برای بخشی از کالاهای خوراکی در نظر گرفته می‌شود. برخی دیگر از کارشناسان معتقدند برای موفقیت در این سیاست، دو مسئله مهم است؛ اول اینکه دایره شمول کالابرگ گسترده باشد و تنها کالاهایی که مستقیم آزادسازی شدند را دربرنگیرد، بلکه کالاهای رده دوم و کالاهایی که نرخ‌شان متاثر از کالاهای آزادسازی‌شده نیز باید شامل کالابرگ شوند و دوم اینکه، کالابرگ به‌تنهایی کافی نیست، چراکه موج تورمی اردیبهشت که در خرداد تثبیت و نمایان شده، تنها محدود به اقلام خوراکی نبوده است. به‌طوری که حذف ارز ترجیحی خوراکی‌ها، تمام کالاها و خدمات موردنیاز مردم را گران کرده و نباید فراموش کرد مردم به‌ویژه کارگران، بازنشستگان و زنان سرپرست خانوار، نیاز به سرپناهی برای زیستن دارند، نیاز به دارو برای درمان و آموزش و حمل‌ونقل دارند و نرخ تمام مولفه‌ها رشد چندرده درصدی یا حتی چندصد درصدی داشته است. برای اینها قرار است چه فکری شود؟

سطح پوشش ۴۰ درصدی کالابرگ



مرتضی افقه، استاد اقتصاد دانشگاه شهید چمران اهواز با اشاره به ویژگی تورم گفت: در حالت کلی همواره تورم به دهک‌های پایین‌تر فشار بیشتر می‌آورد؛ هرقدر تورم بیشتر باشد، این فشار هم بیشتر می‌شود و منطقی است که در این میان، فاصله تورمی دهک‌ها نیز بیشتر می‌شود. وی تاکید کرد: بعید است کالابرگ جبران‌کننده عقب‌افتادگی معیشتی دهک‌های فرودست باشد و بتواند نیازهای اولیه آنها را تامین کند. باید در نظر بگیریم تورم امروز، تراکم و انباشت دست‌کم ۲۰ سال تورم دو رقمی است؛ بنابراین اگر بخواهند فقط متناسب با تورم امسال به مردم کالابرگ بدهند، در بهترین حالت، فقط تورم همین امسال جبران می‌شود، نه این اثرات انباشته ۲۰ ساله.

افقه این دایره را کاملا بسته نمی‌داند و معتقد است گشایش در مذاکرات می‌تواند به آزادشدن ارزها و مراودات بینجامد و درنتیجه فشار تورمی می‌تواند متوقف شود؛ حداقل این است که سرعت رشد تورم متوقف می‌شود. این توافق راه‌حلی است که می‌تواند از تعمیق شکاف بین دهک‌های درآمدی جلوگیری کند.

در این شرایط بدون توجه به احتمالات فضای سیاسی، «سطح پوشش کالابرگ الکترونیک» مسئله بسیار بااهمیتی است؛ اگر فرض بگیریم که وزن سبد خوراکی‌های خانوارهای کارگری در سبد کلی، حدود ۳۶ درصد است (براساس محاسبات رسمی سبد معیشت)، کالابرگ در دستور کار در بهترین حالت می‌تواند جبران تورم این ۳۶ را بکند آن‌هم به شرطی که برای همه کالاهای خوراکی و آشامیدنی خانوارهای کارگری بدون استثنا کالابرگ اختصاص دهند؛ اما با این کار هنوز بیش از ۶۰ درصد هزینه‌های زندگی همچنان متورم می‌ماند.

سخن پایانی

برخی معتقدند کالابرگ، سرکوب دستوری تورم در یک فضای بسته کوچک است اما در اقتصاد، نرخ کالاها در یک فضای بهم‌پیوسته و متکثر حرکت می‌کنند. اگر قرار باشد تورم در یک بخش کوچک متوقف یا دست‌کم کُند شود، باید برای افزایش نرخ در سایر بخش‌ها نیز تمهیدات روشن، عملی و قابل اجرا در نظر گرفته شود. اگر «مسکن» را به‌عنوان یک نمونه کوچک در نظر بگیریم، تنها بازگشت به الزامات اصل ۳۱ قانون اساسی و ماده ۱۴۹ قانون کار می‌تواند تورم در حوزه مسکن را کنترل و افزایش نرخ را در بخشی از این فضای متکثر مهار کند. بازگشت به این الزامات، یعنی تخصیص بودجه مناسب برای تامین مسکن فرودستان، تدوین نقشه راه برای رسیدن به اهداف این حوزه و البته همت عالی برای پیگیری. در مجموع نمی‌توان انتظار داشت که تنها با اجرای سیاست توزیع «کالابرگ»، تمام اثرات تورمی آزادسازی قیمت‌ها از میان برداشته شود.

برخی کارشناسان اقتصادی تاکید دارند در بهترین حالت کمتر از ۴۰ درصد آثار تورمی با کالابرگ مهارشده و لاجرم بازهم هزینه‌های سنگین روی دست کارگران، بازنشستگان، زنان سرپرست خانوار و دهک‌های فرودست خواهد ماند. هزینه‌هایی که تامین آن از دایره توانایی این گروه‌ها خارج است؛ برای اینها باید راهکار داشت.

از فضای مجازی

جنگ اوکراین و آینده برجام



محمود سریع‌القلم، پژوهشگر:

جنگ اوکراین سرآغاز یک نظم جدید جهانی است. بدون توجه به رهبر فعلی و آینده روسیه، روابط مسکو و غرب برای چندین دهه در رویارویی خواهد بود و اروپا را بار دیگر به جغرافیای زورآزمایی میان روسیه و امریکا تبدیل خواهد کرد. امریکا فرصتی تاریخی از زمان فروپاشی شوروی پیدا کرده تا روسیه را تضعیف، تحدید و تحقیر کند.

جنگ اوکراین اما باعث شد آنچه امریکایی‌ها طی دو دهه در پی جلوگیری از تحقق آن بودند، رخ دهد؛ نزدیک‌تر شدن چین و روسیه. رئیس‌جمهوری چین، پوتین را بهترین دوست خود در جهان خطاب می‌کند و طی دو ماه گذشته، واردات انرژی چین از روسیه تا ۳۰ درصد افزایش یافته است. چینی‌ها در دریای جنوبی چین، ۲۷ جزیره مصنوعی درست کرده و به ازای هر کشتی جنگی امریکا در خاور دور، ۱۲ کشتی به آب انداخته‌اند. ۳۰ سال پیش امریکایی‌ها ۲۶۶ هزار سرباز، ۵ هزار تانک و ۵۰۰۰ بمب هسته‌ای در اروپا داشتند. امروز تعداد سربازان امریکایی به ۶۵ هزار و بمب‌های هسته‌ای به ۱۵۰ کاهش یافته است. در سال ۲۰۰۰، بودجه نظامی چین و روسیه تنها ۱۳ درصد از بودجه نظامی امریکا بود. در سال ۲۰۲۲ این دو کشور بودجه نظامی خود را تا ۶۷ درصد بودجه نظامی امریکا ارتقاء بخشیده‌اند.

هرچند دو دهه طول کشید تا جهان تک‌قطبی (۲۰۰۰-۱۹۹۰) به جهان سه‌قطبی (روسیه، چین و امریکا) تبدیل شود اما جنگ اوکراین بود که تقسیم‌بندی‌ها و سیم‌کشی‌های تودرتوی نظام جدید جهانی را نمایان کرد. جهان سه‌قطبی امروز برای آن دسته از کشورها که به استقلال خود حساسیت بیشتری دارند، بهترین فرصت‌ها را فراهم کرده است. ۶ کشور به‌خوبی این نظم و منظومه جهانی را تشخیص داده و سیاست خارجی خود را با این واقعیت جدید تنظیم کرده‌اند: هند، افریقای جنوبی، مکزیک، ترکیه، عربستان و برزیل. هر ۶ کشور، به اهمیت نکات زیر پی برده‌اند:

بدون روابط عادی با امریکا، نمی‌توان از فرصت‌های محتمل روسیه و چین استفاده کرد. امریکا این توان را دارد که در صورت تعارض‌های جدی با این ۶ کشور رده دوم قدرت در جهان، مانع از همکاری‌های گسترده آنها با چین و روسیه شود؛ ترکیه فرصت‌های استثنایی را برای سرمایه‌گذاری اتباع روسیه فراهم آورده، با چین روابط گسترده اقتصادی برقرار کرده اما در عین‌حال نیم‌تریلیون دلار سرمایه‌گذاری اروپا و امریکا را نیز پذیرفته است.

هر سه قدرت امریکا، چین و روسیه در شبکه درهم تنیده روابط اقتصادی، سیاسی خود با دیگران با طیفی از «محدودیت‌ها» روبه‌رو هستند. این ۶ کشور به هر میزان که بخواهند برای امنیت ملی خود هزینه کنند، به‌هیچ‌وجه نمی‌توانند با این ۳ قدرت جهانی رقابت کنند.

جنگ اوکراین نشان داد چگونه یک کشور طی چند ماه نابود می‌شود. طبق آمار بانک جهانی، تاکنون یک تریلیون دلار برای بازسازی اوکراین نیاز است که چنین مبلغی را نه امریکا می‌تواند تامین کند، نه اتحادیه اروپا. اوکراین عملا به سوریه اروپا تبدیل شد. جنگ اوکراین، رویارویی پنتاگون امریکا و پنتاگون روسیه است. جنگ اوکراین نشان داد باوجود روندهای حاکم جهانی شدن، ۳ قدرت اصلی جهان در صورتی که امنیت را بر اقتصاد ترجیح دهند می‌توانند خارج از مرزهای خود، خرابی‌های پایدار ایجاد کنند. یک ماه پس از آغاز جنگ، وزیر خارجه اوکراین در وبیناری یادآور شد که اگر در سال ۱۹۹۴، حاکمیت اوکراین، ۱۹۰۰ کلاهک هسته‌ای را نگاه می‌داشت یا معامله تعیین‌کننده‌تری با امریکا، روسیه، اتحادیه اروپا و انگلستان انجام می‌داد، روسیه به این راحتی اوکراین را با خاک یکسان نمی‌کرد. چند دسته بودن حاکمیت اوکراین خود از ریشه‌های وقوع تراژدی موجود این کشور است. دوگانه روسی-اروپایی شدن حاکمیت اوکراین باعث شده پول و ابزار خارجی، منافع ملی اوکراین را فدای درگیری‌های جناحی کند.

به نظر می‌رسد این دسته از تحولات جنگ اوکراین، اثرات قابل توجهی بر محاسبات اخیر ایران داشته است. با توجه به اهمیت انتقال طبیعی قدرت در آینده و اولویت پیدا کردن امنیت ملی بر هر امر دیگری در دوره انتقال، اهرم بازدارندگی هسته‌ای ایران با توجه به وضعیت اوکراین، ناگهان از وزن به‌مراتب بیشتری نسبت به گذشته برخوردار شده است.

در شرایط فعلی به نظر می‌رسد مادامی که ایران، غرب را در مقابل خود تعریف می‌کند، اهرم بازدارندگی هسته‌ای جایگزین دیگری در فرآیند زورآزمایی و مذاکرات با غرب ندارد. جنگ اوکراین، ظهور نظم جدید جهانی و تعاملات جدید اسراییل-اعراب، معادلات جدیدی را در ذهنیت ایران فراهم آورده است. امنیت فعلا در حکمرانی ایران، اولویت اول است.

منبع: مجمع فعالان اقتصادی

چهره

الزام رعایت مصوبه سران قوا برای تمدید اجاره‌خانه



وزیر راه و شهرسازی در نشست با مدیران کل راه و شهرسازی بر اجرای مصوبات سران قوه برای ساماندهی بازار اجاره در تهران و سایر استان‌ها تاکید کرد و گفت: ارائه کد رهگیری به وزارت راه و شهرسازی منتقل می‌شود.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت به نقل از وزارت راه و شهرسازی، رستم قاسمی در حاشیه نشست با مدیران کل راه و شهرسازی استان‌ها درباره الزام موجران به رعایت مصوبه سران قوا درباره اجاره‌بها اعلام کرد: براساس مصوبه سران قوا توافق شده اجاره در تمامی استان‌های کشور براساس سقف افزایشی باشد که میزان سقف مجاز افزایش اجاره‌ها در تهران و سایر کلانشهرها ۲۵ درصد و در سایر شهرها حداکثر ۲۰ درصد است.

وزیر راه و شهرسازی با تاکید مجدد بر اینکه موجران نباید مستاجران را وادار به تخلیه کنند درباره استثنائات این مصوبه نیز توضیحاتی را ارائه کرد.

قاسمی گفت: به‌جز در موارد استثنا که در بسته سیاستی مصوب‌شده در جلسه سران قوا تعیین شد، تمامی قراردادهای اجاره طبق قانون و با افزایش سقف اجاره تمدید می‌شود.

وی تصریح کرد: شورای حل اختلاف و در نهایت قوه قضاییه باید بر اجرای مصوبات سران قوا درباره اجاره نظارت داشته باشند و شورای حل اختلاف در صورت لزوم می‌تواند حکم تخلیه مستاجران را صادر کند.

عضو کابینه دولت سیزدهم یادآور شد: پیشنهادهایی نیز از سوی وزارت راه و شهرسازی برای ساماندهی بازار مسکن و اجاره تعیین و اعلام شده که مصوبه آن را در کوتاه‌مدت خواهیم گرفت. با این مصوبه و پیشنهادها، سامانه کد رهگیری که در اختیار وزارت صنعت، معدن و تجارت بوده به‌زودی به وزارت راه و شهرسازی منتقل می‌شود که با این اقدام، رصد معاملات بنگاه‌های املاک ذیل وزارت راه و شهرسازی قرار می‌گیرد.

قاسمی تاکید کرد: وزارت راه و شهرسازی با ارائه کد رهگیری درصدد است اجاره‌بها براساس سقف مصوبه سران قوا افزایش بیشتری نداشته باشد و بازار مسکن ساماندهی شود. همچنین این اقدامات بستری شود تا در سال‌های آینده میزان اجاره‌بها تعیین و براساس آن اقدام شود.

گزارش خبری

گرانی خانه با یک دخالت زیرپوستی



آمارها حاکی از آن است که تا حدودی رشد افسار گسیخته قیمت‌ها در بازار مسکن نسبت به گذشته کنترل‌شده و نرخ مسکن تقریبا هماهنگ با تورم اقتصادی کشور در حال حرکت است اما همچنان وضعیت قیمت‌ها توان خرید خانه را از بسیاری از اقشار کم‌درآمد جامعه گرفته و سیاست‌های دولت نتوانسته آرامش را به بازار برگرداند. عدم‌برنامه‌ریزی دقیق برای پیش بردن پروژه‌های ساخت‌وساز و آمارهای ضدونقیض که از سوی مراکز و منابع ذی‌ربط منتشر می‌شود، تولید مسکن را به چالش کشانده و با تاثیر گذاشتن بر بازار اجاره، مستاجران را گرفتار کرده است.

از سوی دیگر، برخی معتقدند تاثیر روانی وعده‌های مسکنی دولت هرچند هنوز به‌طور کامل اجرایی نشده اما توانسته امیدها را برای ساماندهی بازار مسکن زنده نگه دارد و تا حدودی تنش‌ها در بازار کنترل شود.

مسعود نجفی، کارشناس مسکن در گفت‌وگو با گسترش‌نیوز با اشاره به وضعیت بازار مسکن گفت: تقاضا برای بازار مسکن کاهش پیدا نکرده و در عمل افزایش تورمی نرخ مسکن، باعث رشد قیمت‌ها و ایجاد یک شوک روانی به این بازار شده است. در ضمن اکثرا پول‌های سرگردان به‌دنبال بازارهای مطمئن و زودبازده هستند. علاقه به سرمایه‌گذاری در بازار مسکن در سال‌های اخیر باعث افزایش انتظارات تورمی و به طبع بالا رفتن قیمت‌ها در این بازار پرطرفدار شده است.

اقدام اتحادیه املاک برای گرانی مسکن

به گفته نجفی، اتحادیه مشاوران املاک گرانی مسکن را به عوامل گوناگونی مرتبط دانسته و معتقد است بالا رفتن نرخ مصالح ساختمانی و رشد دستمزد کارگران دلایل مهم گرانی مسکن است.

با این همه، اتحادیه مشاوران املاک با توجه به نقش مستقیم در معاملات مسکن، یکی از عوامل اصلی گرانی خانه در چند سال اخیر بوده‌اند، زیرا اگر تمام عوامل موثر گرانی مسکن را در نظر بگیریم باز هم مشاهده می‌کنیم نرخ املاک نباید تا این اندازه با گرانی دست‌وپنجه نرم می‌کرد، از این‌رو اتحادیه املاک نقش بسزایی در پر کردن خلأ گرانی مسکن ایفا می‌کند.

همچنین اتحادیه املاک با خرید خانه‌های خوش نرخ و فروش این واحدها به قیمت‌های بیشتر، مسکن را به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل کرده‌اند و تا زمانی که مسکن در کشور کالای سرمایه‌گذاری تلقی شود نمی‌توانیم به آینده این بازار امیدوار باشیم تا قیمت‌ها کاهش پیدا کند. وی ادامه دارد: از سوی دیگر، هیچ نظارت دقیقی بر فعالیت اتحادیه مشاوران املاک انجام نمی‌شود و هر فردی می‌تواند با اخذ جواز از اتحادیه، به فعالیت در این حوزه پرداخته و به دلالی مسکن مشغول شود. این ضعف قانون است که افراد بدون داشتن تخصص و آموزش وارد این حوزه می‌شوند و کنترلی بر فعالیت آنها وجود ندارد.

گالری

تخشا به شلمان رسید



نخستین نمایشگاه انفرادی مریم وحیدنیا با نام «تخشا» ۱۷ تیر در گالری شلمان برگزار می‌شود. این نمایشگاه نقاشی‌خط شامل ۲۰ اثر است که هر یک از آثار در تکنیک‌های گوناگون اجرا شده و دستاورد گذر وی از شیوه‌های اجراست.

وحیدنیا که هنرآموخته ممتاز انجمن خوشنویسان ایران است، از فرم‌های خطوط نستعلیق و شکسته نستعلیق در ترکیب بندی بهره برده و با دعوت از مخاطب برای اشتراک در احساس، در بیانیه نمایشگاه خود گفته است: حرف‌های ناگفته‌ام، به لبخند ملیح عروس نستعلیق آراسته شده و در قاب‌ها بر هم نشسته‌اند.... هر قاب داستانی است از حروف مقطع و پاره پاره، اما رنگین و محکم...

نمایشگاه تخشا از ۱۷ تا ۲۲ تیر در گالری شلمان به نشانی بلوار میرداماد، خیابان رودبار غربی(جنوبی) کوچه کاووسی، پلاک ۲۷، طبقه اول پذیرای هنردوستان خواهد بود.