اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۶ اردیبهشت ۱۳۹۹
• اول رمضان ۱۴۴۱
• ۲۵ آوریل ۲۰۲۰

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۵۰۶ • پیاپی ۲۸۲۴ • ۸ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

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



تسهیلات، پاسخگوی آسیب‌های کرونایی صنایع نیست

حضور ناخوانده کروناویروس بسیاری از کسب‌وکارها را با مشکلات جدی روبه‌رو کرده است. تعطیلی بازار و کاهش تیراژ تاثیر مستقیمی بر درآمد تولیدکنندگان و فروشندگان داشته و امسال کمبود نقدینگی در واحدهای تولیدی وضعیت آنها را سخت‌تر از سال گذشته خواهد کرد. در این راستا مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: بیشتر تولیدکنندگان معتقدند مشوق‌ها و تسهیلاتی که دولت برای واحدهای آسیب‌دیده از کرونا در نظر گرفته ناکافی و بسیار کم است و نیز به‌موقع نیست. ۴

سرمقاله



مدیریت خطر و ریزش کوه وحمل‌ونقل ایمن ۲



قفل‌شدگی تاریخی ۲

یادداشت‌های امروز



ایمنی خودرو یا ایمنی حمل‌ونقل ۳



ارتقای آموزش برای رشد ایمنی معدن ۵



ایمنی در حمل‌ونقل مغفول مانده است ۶



الگوی توسعه حمل‌ونقل کشور همسایه ۷

پرونده

حمل‌ونقل ایمن، شاه‌کلید توسعه



عکس: صمت

ایمنی «تجاری»ها در وضعیت قرمز ۳
حمل‌ونقل ریلی، ایمن‌تر و کم‌هزینه‌تر ۵
توسعه حمل‌ونقل، ضرورتی برای صنایع معدنی ۶
تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک در اولویت ۷

مناقصه عمومی

شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس

تامین ۲۱ دستگاه بازوی بارگیری تانکر (Loading arms)

شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس در نظر دارد خرید ۲۱ دستگاه بازوی بارگیری فرآورده‌های نفتی(Loading arms) موردنیاز خود را از طریق مناقصه عمومی به تأمین‌کنندگان یا سازندگان معتبر واگذار کند. بنابراین از همه شرکت‌های واجد شرایط دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۳۹۹/۰۲/۱۰ با معرفی نماینده به آدرس زیر مراجعه یا به صورت مکاتبات الکترونیکی اقدام کنند.

هزینه خرید اسناد: ۲،۰۰۰،۰۰۰ (دو میلیون)ریال واریزی به حساب شماره ۲۳۹۰۳۸۱۱۳۴ بانک تجارت به نام پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس.

مهلت تحویل پاکت‌های مناقصه: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۲۵

نشانی دریافت اسناد: بندرعباس، کیلومتر ۱۳محور بندرعباس به بندرخمیر، بلوار شهید قاسم سلیمانی، میدان نفت، بلوار خودکفایی، شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس، مدیریت امور حقوقی و قراردادها

تلفن: ۳۱۳۱۰۰۰۰-۰۷۶ داخلی ۲۵۹۶، **کدپستی:** ۷۹۳۱۱۸۱۱۸۳، **ایمیل:** Legal@pgsoc.ir

روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس

آگهی فراخوان مناقصه عمومی

نوبت اول شماره مجوز ۱۳۹۹.۲۳۷

شرکت مجتمع گاز پارس‌جنوبی

شرکت مجتمع گاز پارس‌جنوبی در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل از طریق مناقصه عمومی تامین نماید:

شماره تقاضا و مناقصه	تقاضای شماره I-9541093-JG مناقصه شماره ۹۸/۱۷۸		
شرح مختصر اقلام درخواستی	FLAME DETECTOR «PILLARD»		
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار به میزان ۷۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال می‌باشد.		
نوع تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار به صورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین‌نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۲۰۲/ت ۵۰۶۵۹ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران می‌باشد. تبصره: در صورت ارائه تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار به صورت وجه نقد، مبلغ نقدی می‌بایست به شماره حساب ۰۱۰۸۶۵۰۸۶۵۰۰۱ به نام شرکت مجتمع گاز پارس‌جنوبی بانک ملی ایران کد ۷۷۲۶ شعبه بندر نخل نقی واریز و اصل فیش واریزی ارائه گردد.		
مبلغ برآوردی مناقصه	۱۴،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال		
تاریخ تحویل اسناد به واجدین شرایط	۹۹/۰۳/۲۴	تاریخ گشایش پاکات فنی	۹۹/۰۵/۱۴
آخرین مهلت ارائه پیشنهادات	۹۹/۰۴/۲۸	تاریخ گشایش پاکات مالی	۹۹/۰۶/۰۴
آدرس و تلفن مناقصه‌گزار	استان بوشهر، عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی، فاز ۲ و ۳- مدیریت بازرگانی، اداره خرید		

مناقصه‌گران می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت‌های WWW.IETS.MPORG.IR - WWW.TENDER.BAZRASI.IR و WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن ۰۷۷۳۱۳۱۲۲۳۳ تماس حاصل فرمایند

توجه: مناقصه‌گران می‌بایست از طریق سایت http://tender.spgc.ir (سامانه برگزاری الکترونیکی معاملات و بانک اطلاعات منابع شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی) نسبت به ثبت‌نام اقدام و سپس کلیه فرم‌های ارزیابی صلاحیت مختص این مناقصه را به دقت مطالعه، بررسی و تا قبل از اتمام مهلت مقرر تکمیل نمایند. بررسی ارزیابی کیفی مناقصه‌گران به صورت غیرحضوری و صرفا از طریق سامانه مذکور صورت خواهد گرفت.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۰۳/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۰۳/۰۹

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی



سر مقاله



مدیریت خطر و ریزش کوه و حمل‌ونقل ایمن

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

در طول عمرم، هر وقت تابلو خطر ریزش کوه را در جاده‌های کوهستانی دیدم، فکر کردم که معنای این تابلو چیست؟

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

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

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

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

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

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

براساس آمار ناجا سالانه حدود ۲۴ هزار نفر در جاده‌های کشور می‌میرند؛ میلیون‌ها لیتر بنزین، این سرمایه ملی که دود می‌شود، وقتی که می‌گویند طلا است، هدر می‌رود؛ مردم در ترافیک‌ها بیمار و عصبی می‌شوند؛ اقتصاد کند است؛ محصولات به‌موقع جابه‌جا نمی‌شوند؛ کشاورزی ضرر می‌کند و ده‌ها نکته مهم دیگر که خود بهتر می‌دانید. من هیچ مسئولی را در وزارت راه از نزدیک نمی‌شناسم، اما همین چند وقت پیش وزیر محترم پیشین راه از مشکلات و کمبودهای شبکه ریلی بنادر گفته و صدای اعتراضش برخاسته بود. ظاهراً یکی هم نبوده که به ایشان به‌عنوان بالاترین مسئول و متولی شبکه ریلی و جاده‌ای بگوید شما به چه کسی اعتراض می‌کنید، اصلاً مگر دولتمردان خودشان حق اعتراض دارند؟ همه چیز که دست شماست؛ تعیین معاونان و مدیران و تخصیص بودجه و... که برعهده شما عالیجنابان است. برای چه اعتراض می‌کنید. کمی فکر کنید، کمی کار کنید. حمل‌ونقل ایمن، شاه‌کلید توسعه است. همین و بس.

سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی اعلام کرد

هر ماه تعطیلی کسب‌وکارها، ۲ درصد کاهش GDP

سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی اعلام کرده هر ماه تعطیلی کسب‌وکارها، ۲ درصد کاهش در رشد تولید ناخالص داخلی سالانه اقتصادهای بزرگ را به همراه دارد.

شیوع ویروس کرونا بسیاری از کسب‌وکارها در دنیا را به تعطیلی کشانده است. در ایران نیز وضعیت به همین ترتیب است و تنها واحدهای تولیدی که در عرصه کالاهای حساسی همچون مواد غذایی، شوینده و بهداشتی فعالیت می‌کنند، مشغول کار هستند. واحدهای صنفی کم‌ریسک هم با رعایت ضوابط و پروتکل‌های بهداشتی مجدد بازگشایی شده و به عرصه فعالیت بازگشته‌اند.

براساس آمار هنوز بخش قابل‌توجهی از کسب‌وکار اجازه فعالیت ندارند و باید زمان بگذرد و شیوع کرونا متوقف یا کاملاً کنترل شود و بعد سایر رده‌های شغلی به‌طور پلکانی به عرصه کار و فعالیت برگردند. اما در دنیا نیز شرایط متفاوت‌تر از ایران نیست و بسیاری از کشورها، محدودیت‌های جدی را در این عرصه اعمال کرده‌اند. حال براساس جدیدترین تخمین‌های سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی، تعطیلی کسب‌وکارها به‌طور مستقیم، بخش‌هایی مشتمل بر یک‌سوم تولید ناخالص داخلی اقتصادهای بزرگ را متأثر ساخته است. ازسوی دیگر هر ماه تعطیلی کسب‌وکارها، زیانی معادل ۲ واحد درصد کاهش در رشد تولید ناخالص داخلی سالانه اقتصادهای بزرگ را به همراه دارد. در این گزارش تاکید شده بخش گردشگری به‌تنهایی ۷۰ درصد کاهش فعالیت را تجربه کرده است. سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی (OECD) در این گزارش که ازسوی معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی تهران منتشر شده، به بررسی اثرات اقتصادی ویروس کرونا بر چشم‌انداز اقتصادی جهان پرداخته است. این سازمان ضمن بررسی اثرات اقتصادی ویروس کرونا بر چشم‌انداز اقتصادی جهان، توصیه‌های چهارگانه‌ای را در راستای مقابله با شوک‌های اقتصادی ناشی از ویروس کرونا و احیای اقتصادهای جهان داشته که دولت‌ها، بانک‌های مرکزی و سران اقتصادی کشورها را راهنمایی می‌کند تا ضمن افزایش مشارکت و همکاری‌های بین‌المللی، بتوانند سیاست‌هایی را در سطح ملی برای حمایت از مردم، بنگاه‌ها و حفاظت بیشتر در حوزه بهداشت و درمان به انجام رسانند.

در گزارش این سازمان با بیان اینکه تاثیر تعطیلی مشاغل بر کاهش تولید اقتصادهای پیشرفته و اقتصادهای بزرگ نوظهور ۱۵ درصد یا بیشتر و در اقتصادهای متوسط تا ۲۵ درصد است، بر ضرورت اقدام سریع دولت‌ها به‌منظور حفظ جان مردم و همچنین احیای بخش خصوصی تاکید شده است.

در ادامه، سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی به‌منظور تامین منابع لازم برای انجام فوریت‌های بهداشت عمومی در راستای مقابله با شوک‌های اقتصادی ناشی از شیوع ویروس کرونا، توصیه‌های اقتصادی را به دولت کشورهای مختلف ارائه داده که ۴ مورد زیر را شامل می‌شود: پیشنهاد اول این سازمان آن است که دولت‌ها باید به‌منظور پاسخگویی به چالش‌های بهداشت و درمان، همکاری‌های بین‌المللی خود را افزایش دهند.

همچنین باید اطمینان حاصل شود که واکسن‌ها و داروهای مقابله با این بیماری، پس از تهیه و تولید، در سریع‌ترین زمان ممکن به‌دست افراد خواهد رسید. در این راستا، نهادهای تنظیم‌گر باید نسبت به حذف موانع تنظیمی در زمینه واکسن و درمان کرونا اقدام کنند. سومین پیشنهاد آن است که دولت‌ها سیاست‌های مشترک را جانشین روش‌های ناهماهنگ کنند. از سوی دیگر،



عکس: آیدا فریدی

تامین مالی سپرهای محافظتی فوری برای مقابله با اثرات منفی این ویروس و تسریع احیای اقتصادی ازسوی دولت‌ها ضروری است. این اقدامات محافظتی باید بخش‌های «بهداشت و درمان»، «مردم» و «بنگاه‌ها» را شامل شود. در این میان باوجود آنکه بانک‌های مرکزی تاکنون اقدامات جسورانه‌ای برای حمایت از اقتصاد انجام داده‌اند، نظارت و تنظیم‌گری‌های مالی حوزه دیگری است که هماهنگی در آن می‌تواند نتایج بهتری را رقم زند. پیامدهای اقتصادی ناشی از بحران کووید ۱۹، بازارهای مالی، ترازنامه‌ها و درآمدهای بانک‌ها را تحت شعاع قرار داده است. اتخاذ یک رویکرد هماهنگ در زمینه پایش، شناسایی آسیب‌ها و انجام اقدامات تنظیمی نتایج بسیار مثبتی را در قیاس با برخوردهای منقطع و متناقض به همراه خواهد داشت. هر کاری باید انجام شود تا اعتماد به عرصه جهانی بازگردد. در حالی که نکته اصلی، کنترل شیوع ویروس است، این تلاش‌ها کمک می‌کند عواملی که حتی پیش از شیوع این ویروس اعتماد را از صحنه جهانی سلب کرده بود از میان برداشته شود که از جمله آن، حذف محدودیت‌های تجاری است.

قفل‌شدگی تاریخی



فرشاد مومنی، استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی: این روزها مسئله تقاضای ایران برای وام‌گیری از صندوق بین‌المللی پول چه در ایران و چه در سطح دنیا به‌واسطه مسائل، چالش‌ها و حواشی زیادی که ایجاد کرده در مرکز توجه قرار گرفته و به‌نظر می‌رسد که فرصتی فراهم می‌کند تا ما از منظر اقتضائات توسعه ملی و در یک چارچوب دورنگرانه هم به این مسئله نگاه کنیم.

از دیدگاه کارشناسی در چارچوب مطالعات سطح توسعه گفته می‌شود که وام‌گیری خارجی حسن و قبح ذاتی ندارد، بلکه یک ابزار است، اما این ابزار برحسب آنکه چه کسانی، در چه شرایطی و چگونه بخواهند از آن استفاده کنند، می‌تواند نیروی محرکه رونق شود یا تشدیدکننده حرکت به سمت اضمحلال و انحطاط هم باشد.

اما در چارچوب مناسبات بین‌المللی، بدهی خارجی به هیچ وجه به نام این دولت یا آن دولت یا حتی به نام این رژیم یا آن رژیم نیست؛ بنابراین عزیزان باید دقت داشته باشند که کشوری به نام ایران قرار است بدهکار شود. ما در تجربه جنگ تحمیلی شاهد این بودیم که حتی با تغییر رژیم پهلوی و در شرایط جنگی از دولت شهید رجایی تا پایان دفاع مقدس، هنگام جنگ در حال بازپرداخت اقساط بدهی‌های بازمانده از رژیم سابق بودیم؛ بنابراین باید دقت کنیم که برنامه‌ای درخور نام ایران داشته باشیم و تنها پس از تهیه یک برنامه علمی دقیق و قابل دفاع به‌دنبال وام‌گیری خارجی برویم.

تا آنجا که به ایران مربوط می‌شود، باید به این نکته توجه داشته باشیم که در شرایطی این کار را انجام می‌دهیم که در ۲ سال گذشته یعنی شرایطی که هنوز کرونا نیامده و در بخشی از آن حتی تحریم‌ها نیز برنگشته بود، ما از نظر اقتصادی به‌ویژه از نظر مالی در یک شرایط بسیار بد قرار داشتیم و به‌طبع تحریم و کرونا چالش‌های ما را از این زاویه قابل‌اعتناتر می‌کند و این مسئله، هم قدرت چانه‌زنی ما را در وام‌گیری تحت تاثیر قرار می‌دهد و هم سرنوشت آینده کشور تحت تاثیر این است که وام‌های اتخاذ شده، قرار است صرف چه اموری شود. آنچه در دنیا و در این زمینه مطرح می‌شود این است که هر کشوری که بدون برنامه اقدام به وام‌گیری خارجی کرده باشد خود آن وام یک ابزار برای گسترش و تعمیق فساد، گسترش و تعمیق ناکارآمدی‌ها و عقب‌افتادگی کشور و نابرابری‌های ناموجه فزاینده بوده است؛ بنابراین باوجود اینکه رقم درخواستی از صندوق بین‌المللی پول در مقایسه با آنچه که از ۱۳۸۰ تا امروز در زمینه تخصیص منابع ارزی، پشت‌سر ما است بسیار ناچیز به‌نظر می‌رسد، از آنجایی که این احتمال وجود دارد که در شرایط فترت یا غفلت مجلس، وام‌گیری از صندوق بین‌المللی پول با این خطر همراه باشد که وام‌گیری از کشورها را هم به‌طور غیرشفاف باوجود تصریح قانون اساسی بدون تصویب مجلس مباح کند، باید درنهایت خضوع و ادب از مسئولان کلیدی کشور بخواهیم که به این مسئله به‌عنوان یک مسئله بسیار خطیر و سرنوشت‌ساز نگاه کنند. آثار بسیار ارزشمندی از دانشمندان بزرگ در این زمینه به زبان فارسی وجود دارد که به‌صراحت اظهار می‌کنند وقتی برنامه پیش‌گیرنده از فساد وجود نداشته باشد، وام‌گیری خارجی در معرض این خطر قرار دارد که به نام کشور، منابعی را وارد می‌کند، اما در یک فاصله زمانی اندک این منابع به کام افراد خصوصی و حقیقی از کشور خارج می‌شود؛ بنابراین همین اندازه کم وام درخواست شده اگر بهانه‌ای شود برای افزایش دقت و حساسیت ما تا زمانی که برنامه مشخص و شفاف درباره چگونه هزینه کردن آن نداشته باشیم این کار بسیار خطرناک و فاجعه‌ساز است؛ بنابراین شفافیت و ارائه برنامه برای ملت درباره نحوه کاربست منابع وام‌گیری شده یک مطالبه ملی است. متاسفانه یک عادت نادرست نظام تصمیم‌گیری ما را دچار قفل‌شدگی تاریخی کرده و وقتی دچار کمبود منابع مالی می‌شویم، به‌جای اصلاح رویه و بازنگری بنیادی با وام‌گیری خارجی همان کاری را می‌کنیم که با دلارهای نفتی می‌کردیم. اگر این عادت نادرست کنار گذاشته شود، تردیدی ندارم که تمام کارشناسان میهن‌دوست و عدالتخواه کشور در خدمت دولت خواهند بود تا برنامه‌های اصولی برای استفاده کارآمد از منابع را یادآور شوند و چشم‌انداز قابل‌دفاع و ثمربخشی برای آینده اقتصاد ایران طراحی شود.

منبع: ایلنا

توسعه در ایران از کدام مسیر می‌گذرد؟



مهران صولتی- جامعه‌شناس: در ایام خانه‌نشینی اجباری فرصتی فراهم شد تا مطالعه اثر درخشان فرانسیس فوکویاما یعنی «نظم و زوال سیاسی» که با ترجمه رحمن قهرمانپور در سال ۱۳۹۶ ازسوی انتشارات روزنه به زیور طبع آراسته شده را آغاز کنم.

لب کلام نویسنده کتاب این است که توسعه در نهایت محصول تصمیم‌های سیاسی در مقاطع حساس تاریخی است. او به بیان روایتی تاریخی از مسیر توسعه‌یافتگی در کشورهایی مانند امریکا، بریتانیا، آلمان، ژاپن، ایتالیا، یونان و... می‌پردازد و بر اهمیت یک نظام اداری مستقل و شایسته‌سالار در توسعه این کشورها تاکید می‌کند. به باور فوکویاما توسعه هر کشور نیازمند توجه به ابعاد پنج‌گانه توسعه یعنی دولت، حاکمیت قانون، دموکراسی، رشد اقتصادی، بسیج اجتماعی و مهم‌تر از آن توضیح روابط میان این پنج جنبه است.

از نگاه وی مسیر توسعه در آلمان از دولت‌سازی در دوران بیسمارک آغاز شد، با حاکمیت قانون ادامه یافت و سپس با گذار از ایستگاه رشد اقتصادی موجبات ظهور و بسیج نیروهای مختلف اجتماعی را فراهم آورده و درنهایت به پاسخگو شدن دولت انجامید (دولت در این معنا عبارت از همان حکومت است).

از سوی دیگر توسعه در امریکا به‌دلیل قدرتمند بودن یک سنت لیبرال مدافع حقوق شهروندان از مقوله حاکمیت قانون آغاز شد، سپس با رشد اقتصادی به بسیج نیروهای اجتماعی انجامید و در نهایت به یک دولت مدرن و پاسخگو ختم شد.

اما این همه را برای این گفتیم تا به پرسش اصلی یادداشت با بهره‌گیری از رویکرد فوکویاما پاسخ بگوییم. اینکه توسعه ایران از کدام مسیر می‌گذرد؟

به‌نظر من به‌دلیل برخی مشکلات حاکمیت قانون و سابقه اندک دولت‌مندی در ایران، فرآیند توسعه در ایران باید از نقطه رشد اقتصادی شروع شود؛ رشد پایداری که می‌تواند پس از چند سال به شکل‌گیری و بسیج مجموعه‌ای از نیروهای اجتماعی بینجامد. پس از آن این نیروهای اجتماعی می‌توانند به پشتوانه محکمی برای مطالبه حاکمیت قانون در کلیت نظام سیاسی تبدیل شوند و در نهایت پاسخگویی حکومت را رقم بزنند.

البته روشن است که خواست رشد اقتصادی پایدار به الزاماتی نیاز دارد که رابطه سازنده با دنیا، وداع با استثناگرایی و پذیرش نظم اقتصادی جهان از جمله آنها است. پرواضح است که ما اکنون با تحقق این مقدمات فرسنگ‌ها فاصله داریم.

آدرس غلط ندهیم



حسین سلاح‌ورزی، عضو هیات رئیسه کانون عالی کارفرمایی: براساس مصوبه شورای عالی کار، امسال افزایش حداقل دستمزد نسبت به سال ۹۸ معادل ۲۱ درصد بوده اما در واقع با لحاظ کردن سایر آیتم‌ها، هزینه‌های پرسنلی و دستمزد که توسط کارفرمایان پرداخت می‌شود، در عمل بیش از ۴۰ درصد افزایش می‌یابد، این در حالی است که چنین هزینه‌هایی خارج از توان فعلی کسب‌وکارها و بنگاه‌های زیر فشار است. افزایش دستمزدها در این حد و بی‌توجهی به این خطرات و تهدیدها ممکن است باعث بروز بیکاری گسترده‌تر و از دست رفتن مشاغل فعلی هم بشود.

در این بین برخی جریانات سیاسی هستند که به اسم دفاع از منافع کارگران و بیشتر به‌منظور سهم‌خواهی، در حال تیشه زدن به ریشه نظام کار و تولید در کشورند. به‌علاوه اینکه از منظر کارفرمایان، کارگران مهم‌ترین رکن تولید و ستون اصلی فعالیت بنگاه‌ها بوده و هستند، اما دولت نیز باید به‌دنبال پیدا کردن راه‌حل‌هایی برای تقویت و تامین معیشت جامعه کارگری باشد. در این شرایط هرگونه بهره‌برداری سیاسی و پوپولیستی از موضوع دستمزد به اسم دفاع از کارگر و دادن آدرس غلط و توجه نکردن به شرایط موجود و واقعیت‌های اقتصادی جامعه، نه‌تنها در راستای تقویت اشتغال نیست، بلکه روز به‌روز باعث کاهش فرصت‌های شغلی در جامعه خواهد شد.

در نهایت لحاظ و توجه نکردن به شرایط حاکم بر اقتصاد کلان کشور و فشارها و محدودیت‌های بنگاه‌ها و کسب‌وکارها باعث از دست رفتن بیش از پیش منافع کارگران و افزایش مشاغل و اقتصاد غیررسمی خواهد بود که درنهایت به زیان کارگران است.

اقتصاد دنیا در سراشیبی



جمال رزاقی، رئیس اتاق بازرگانی شیراز: ویروس کرونا همچنان در جهان می‌تازد و متاسفانه تلفات انسانی بر جای می‌گذارد. این ویروس به اقتصادهای قدرتمند دنیا هم رحم نکرده و بحران‌های اقتصادی و اجتماعی بسیاری در پی داشته است. کاهش فعالیت‌های اقتصادی و تعطیلی بیشتر کسب‌وکارها، نرخ بیکاری را افزایش داده و علاوه بر افزایش بالقوه فقر و جرم، رکود شدیدی را بر بازارهای جهانی حاکم کرده است. بحران مالی دولت‌ها و شکاف بودجه نیز از نتایج شیوع کرونا است. تاثیر منفی این بیماری بر زنجیره تامین و تجارت جهانی نیز قابل‌توجه بوده، به‌طوری که سازمان تجارت جهانی کاهش ۱۳ تا ۳۲ درصدی حجم تجارت جهانی را برای سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی کرده است. افزایش بیکاری و ناتوانی در پرداخت بدهی‌ها، موسسات مالی را دچار بحران کرده است. برخی پیش‌بینی‌ها از وخیم‌تر بودن رکود ناشی از کرونا نسبت به رکود بزرگ ۱۹۳۰ و سال ۲۰۰۸ حکایت دارد. بسیاری از دولت‌ها در راستای کمک به کسب‌وکارهای آسیب‌دیده بسته‌های حمایتی مختلفی ارائه کرده‌اند. تزریق نقدینگی ۲۳۰۰ میلیارد دلاری امریکا به بازارها، بسته حمایتی ۵۰۰ میلیارد یورویی کشورهای عضو اتحادیه اروپا و تسهیلات پرداخت بدهی صندوق بین‌المللی پول برای کشورهای عضو از جمله این اقدامات است. در آخرین روزهای سال گذشته دلار با رسیدن به ۱۶ هزار تومان به بالاترین نرخ خود در ۱.۵ سال گذشته رسید. نرخ سکه نیز در پایان سال به ۶ میلیون و ۲۰ هزار تومان رسید و در طول تعطیلات نوروز با تاثیرپذیری از بازار جهانی طلا ۶ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان شد. هرچند نرخ دلار در سال جدید نیز افزایش یافته و از مرز ۱۶ هزار و ۴۰۰ تومان گذشته اما در دو هفته اخیر روندی نسبتا کاهشی داشته و افت ۲.۲ درصدی را به ثبت رسانده است. افزایش نرخ ارز در سال جدید باتوجه با کاهش تقاضای ارز معاملاتی و مسافرتی، به‌علت هیجانات ناشی از گسترش ویروس کرونا و نااطمینانی از آینده و شرایط بازارها است. البته احتمال می‌رود باتوجه به کاهش تقاضای ارز و امکان کاهش حواله درهم، نرخ دلار کاهشی شود. از سوی دیگر ممکن است به‌دلیل نااطمینانی گسترده، افزایش تقاضای احتیاطی نرخ دلار را افزایش دهد. همچنین کاهش نرخ جهانی نفت و صادرات ایران، عرضه ارز را با مشکل مواجه کرده و زمینه‌ساز افزایش نرخ ارز خواهد شد. نرخ سکه نیز در سال جدید به ۶ میلیون و ۵۷۰ هزار تومان رسید و با اندکی نوسان رشد ۱.۶ درصدی را در دو هفته گذشته تجربه کرده است. باوجود افزایش نرخ جهانی طلا، نرخ سکه در کشور به تبعیت از دلار اندکی کاهش داشته؛ هرچند کاهش نرخ طلا در دو روز منتهی به هفته گذشته بر روند قیمتی سکه نیز تاثیرگذار بوده است. شاخص کل بورس در اوایل سال جدید رشد ۶.۸ درصدی داشته، این در حالی است که بازار سهام کشورهای قدرتمند اقتصادی به‌دلیل همه‌گیری کرونا وضعیت مناسبی نداشته‌اند. در حالی شاخص سهام در ۲ هفته گذشته رشد ۱۳.۸ درصدی را به ثبت رسانده که بسیاری از کارشناسان معتقدند این رشد باوجود تعطیلی بنگاه‌ها و هجوم تقاضا به بازار سرمایه و کم‌عمق بودن این بازار، ناشی از حباب قیمتی در بازار است. عرضه اولیه شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی و حمایت دولت از بازار سهام و همچنین ورود نقدینگی از بازارهای موازی به بورس، روند افزایشی شاخص سهام را در روزهای آینده به‌دنبال خواهد داشت. به‌دنبال کاهش تقاضای جهانی نفت، نرخ انواع نفت افت شدیدی را نشان داده است. حتی توافق کاهش روزانه ۱۰ میلیون بشکه‌ای تولید نفت نیز نتوانست رشد نرخ نفت را به ثبت رساند. آژانس بین‌المللی انرژی پیش‌بینی کرده تقاضا برای نفت در ماه آوریل ۳۰ درصد نسبت به قبل از شیوع کرونا و به میزان ۲۹ میلیون بشکه کاهش یابد که پایین‌ترین رقم در ۲۵ سال گذشته است. کاهش ۳۰ درصدی تقاضای نفت در ماه آوریل به‌دلیل شیوع ویروس کرونا به‌قدری بازار نفت را تحت تاثیر قرار داده که تنها در بلندمدت و پس از فروکش کردن بحران کرونا می‌توان اثر کاهش تولید نفت را مشاهده کرد. کاهش تقاضای نفت و ادامه رکود جهانی باعث افزایش نرخ جهانی طلا به‌عنوان دارایی امن شده است. پیش‌بینی می‌شود باتوجه به کاهش نرخ‌های بهره دنیا و ادامه رکود ناشی از همه‌گیری کرونا همچنان بر نرخ جهانی طلا افزوده شود. نرخ بیت‌کوین نیز کاهش یافته و رکود بازارهای مالی این تفکر را ایجاد کرده که ارزهای دیجیتالی نمی‌توانند به‌عنوان دارایی امن به کار برده شوند.

منبع: خبرآنلاین

ایمنی «تجاری»ها در وضعیت قرمز


آرش محبی‌نژاد


حسن کریمی‌سنجری


علیرضا نیک‌آیین

فاطمه امیراحمدی: به‌طورقطع بخشی زیادی از ایمنی خودرو به قطعات استاندارد و باکیفیت آن برمی‌گردد؛ البته بخشی هم به کیفیت مونتاژ قطعات روی خودرو مربوط می‌شود. از دی سال ۹۸ رعایت استانداردهای هشتادوپنج‌گانه در تولید خودرو الزامی شد اما به‌دلیل تحریم و بعضی مشکلات واردات قرار شد اعمال ۳ مورد از ۸۵ استاندارد برای مدتی به تاخیر افتد و در حال حاضر نیز خبرها حاکی از آن است که تا اطلاع ثانوی این مصوبه به تعلیق افتاده است. کیفیت و رعایت استانداردها در تولید خودرو در حفظ سلامت محیط‌زیست، کاهش آلودگی هوا، ایمنی صاحب خودرو و سرنشینان و در نهایت سلامت جامعه تاثیر بسیاری دارد؛ به‌ویژه در حوزه خودروهای سنگین این امر ضروری‌تر است.

مثلث ایمنی

چند درصد استانداردهای هشتادوپنج‌گانه مربوط به قطعات خودرو می‌شود؟ آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در این‌باره به صمت گفت: بخشی از ایمنی در هنگام رانندگی مربوط به زیرساخت‌های ملی و کشوری است؛ مانند استاندارد جاده‌ها، سوخت، فرهنگ‌سازی در جامعه در راستای حفظ محیط‌زیست؛ به‌طور مثال رسانه‌ها می‌توانند در زمینه فرهنگ‌سازی برای تعویض فیلترها در زمان مقرر از سوی صاحبان خودرو کمک کنند. او افزود: آنچه تحقق این امر را با چالش روبه‌رو کرده، هزینه‌بر بودن تعویض و حتی تعمیر قطعات است زیرا تا حد زیادی قدرت خرید مردم کاهش یافته است؛ بنابراین ضرورت دارد موضوع را از دو منظر پیگیری کرد؛ نخست رعایت استانداردها در ساخت و تولید قطعات و خودرو که همان استانداردهای هشتادوپنج‌گانه است و دیگری مربوط به فرهنگ‌سازی ملی در جامعه می‌شود؛ البته تامین زیرساخت‌ها مانند جاده‌ها، سوخت مورد نیاز و ده‌ها عامل دیگر هم هست که در حیطه مسئولیت دولت است. دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در ادامه گفت: صنعت خودرو در حال ساخت هستند که باتوجه به شرایط تحریم، سازمان ملی استاندارد درباره الزام استانداردهای هشتادوپنج‌گانه انعطاف نشان داد و اجرای آنها را به ۶ ماه پس از لغو تحریم‌ها موکول کرد. کریمی‌سنجری در پاسخ به این پرسش که خودروهای کشور به‌ویژه در بخش خودروهای سنگین نسبت به استاندارد روز جهانی چه وضعیتی قرار دارند، گفت: آنچه در اروپا الزامی و اجباری است تولید براساس استانداردهای یورو ۶ است. در محصولات دارای استانداردهای یورو ۶، جدا از تحریم و اینکه این امکان برای ما فراهم باشد که محصولات را با فناوری یورو ۶ تولید کنیم، مسئله سوخت است. الزام ساخت خودرو با استاندارد یورو ۶ منوط به تامین سوخت یورو ۶ است که یا باید تولید شود یا وارد کنیم. وی ادامه داد: درحال‌حاضر در بسیاری از شهرهای کوچک یا جاده‌های کشور تامین سوخت یورو ۴ هم ممکن نیست؛ بنابراین الزام اصلی در اعمال استانداردها به‌ویژه در حوزه محیط‌زیست، تامین سوخت مناسب با همان استانداردهاست. دولت عنوان می‌کند سوخت یورو ۴ تامین است اما در واقعیت این گونه نیست. موضوع مهم دیگر هم این است که برای تحقق این استانداردها باید در یک شرایط غیرتحریمی فعالیت انجام شود. ارتقای فناوری و تولید قطعات متناسب با الزامات جدید و درصد ایمنی بالا نیاز به مشارکت بین‌المللی دارد. چون درحال‌حاضر کشور در آن شرایط قرار ندارد طبیعی است که نمی‌توانیم استانداردها را مطابق سطح اروپا در محصولات خود رعایت کنیم. او افزود: برخی بندهای استاندارد هشتادوپنج‌گانه آپشن به‌شمار می‌رود؛ مانند رادار که این قطعه محصولی نیست که ما بتوانیم وارد کنیم. کریمی‌سنجری درباره تاثیر تحریم روی ایمنی خودروها گفت: یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های قانون‌گذار و دولت در رشد استانداردها، ایمنی خودروهاست. به‌هرحال در کشوری زندگی می‌کنیم که سطح ایمنی لجستیک آن با سطح ایمنی حمل‌ونقل کشورهای توسعه‌یافته اقتصادی تفاوت دارد. اگر بخواهیم کشوری شویم که در همه زمینه‌ها به شکل همگن رشد کنیم لازم است رشد اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی همزمان رخ دهد. تحریم برای کشورهای اروپایی و جنوب شرقی آسیا معنی ندارد. باید بپذیریم ایمنی حمل‌ونقل کشور در شرایط تحریمی نمی‌تواند به پای ایمنی حمل‌ونقل کشورهای صنعتی برسد. نمی‌توانیم در حوزه اقتصاد توسعه‌نیافته باشیم اما انتظار داشته باشیم ایمنی خودروها در حد استانداردهای روز جهانی باشد. کریمی‌سنجری در پایان سخنان خود اظهار کرد: واقعیت این است که اگر موتور خودرو براساس استاندارد یورو ۶ ساخته شود اما سوخت موردنیازش تامین نباشد موتور پس از مدتی دچار آسیب می‌شود زیرا قطعاتی مانند کاتالیست و... متفاوت با کاتالیست خودروهای یورو ۴ و ۵ است؛ بنابراین تمام بخش‌ها باید متناسب با یکدیگر پیش برده شود.

چالش قیمت و تعمیر

در ادامه صمت به سراغ علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو رفت و موضوع ایمنی خودروها را از وی پیگیری کرد. نیک‌آیین در این‌باره عنوان کرد: متاسفانه تعداد زیادی از خودروهای سنگین و تجاری که در سطح جاده‌های کشور تردد دارند از استانداردهای لازم برخوردار نیستند؛ درنتیجه نمی‌توانند ایمن باشند. او افزود: این خودروها عمر بالایی دارند یا جزو آن دسته خودروهایی به‌شمار می‌روند که از چین وارد شدند و درصد آمار تصادفات کشوری را افزایش دادند مانند هوو. این خودرو با ۲ بار ترمز زدن دیگر قادر به ترمزگیری نبود. وی افزود: از سوی دیگر خودروهای نسل قدیم هیچ کدام دارای ترمز ABS یا سیستم هوشمند جاده‌ای نیستند و این موضوع در کنار جاده‌های غیراستاندارد مزید بر علت شده و ایمنی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای را زیر سوال برده است. او با اشاره به طرح نوسازی ۲۰۲ هزار کامیون و اتوبوس ناوگان حمل‌ونقل کشوری گفت: در شرایط تحریم این طرح متوقف شد زیرا با محدودیت‌های فعلی بین‌المللی نمی‌توانیم خودروهای CKD وارد کنیم. امروز در پایانه‌های بندرعباس خودروهایی موجود است که عمر بیش از ۳۰ سال دارند و این امر برای صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای مطلوب و منطقی نیست. نیک‌آیین با اشاره به خطراتی که خودروهای ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای دارند، گفت: وضعیت سیستم تعلیق و فرمان خودروها و نیز شرایط لاستیک آنها برای تردد جاده‌ای مناسب نیست و خطرات جانی را برای سرنشینان و سایر خودروها به‌همراه دارد. به طور معمول اتوبوس‌ها در پایانه‌ها به‌لحاظ ایمنی و سالم بودن قطعات مورد بررسی قرار می‌گیرند اما این الزام در زمینه کامیون‌ها رعایت نمی‌شود. او یادآور شد: هزینه قطعات بسیار بالا رفته و این امر حادثه‌های زیادی را به‌دنبال دارد زیرا کرایه‌های دریافتی مطابق با هزینه‌های مورد نیاز تعمیر نیست؛ در نتیجه صاحب خودرو برای تعمیر سیستم تعلیق و ترمز که رقم بالایی است تا زمانی که خودرو دچار مشکل اساسی نشود اقدام نمی‌کند. بنا به‌دلایلی که گفته شد صاحبان خودرو تا زمانی که خودرو روشن می‌شود برای تعمیر و تعویض قطعات به تعمیرگاه‌ها مراجعه نمی‌کنند، این در حالی است که تعمیر دوره‌ای از الزامات استفاده از یک خودرو است. نیک‌آیین با بیان اینکه کشورهای صنعتی در حال ساخت کامیون‌های بدون سرنشین هستند اما کامیون‌های دارای سرنشین ما ایمن نیستند، گفت: سیستم ترمز و تعلیقی که امروز روی خودروها نصب می‌شود قابل قیاس با خودروهای قدیمی که در کشور تردد دارند، نیست؛ بنابراین دولتمردان برای نوسازی و بهسازی این خودروها باید تدابیری داشته باشند.

تغییر خط تولید برای بیکار نشدن کارگران



رئیس اتحادیه پوشاک تهران گفت: تعداد زیادی از اعضای اتحادیه پوشاک خط تولید خود را تغییر دادند و امروز ماسک، اقلام بهداشتی و گان تولید می‌کنند که هدف اصلی‌شان بیکار نماندن کارگران و همچنین پرداخت حقوق آنهاست.

به گزارش ایلنا، ابوالقاسم شیرازی گفت: در حال حاضر آنچه که در درجه نخست برای کشور ضرورت و نیاز به مشارکت عمومی دارد حفظ اشتغال و توجه به تولید است و یکی از نیازهای اصلی کشور امروز تولید کالاهای پزشکی و بهداشتی است و اینکه گروهی از تولیدکنندگان پوشاک خط تولید خود را تغییر دادند و به سمت تولید اقلام بهداشتی حرکت کردند بسیار ارزشمند است. وی ادامه داد: از نیمه بهمن ۹۸ فروش پوشاک در کشور کاهش پیدا کرد و به نوعی سود تولیدکنندگان پوشاک تا امروز به صفر رسیده و تمامی ۲۰ هزار عضو اتحادیه پوشاک و همچنین اتحادیه‌های استان‌های دیگر در حال حاضر به‌دلیل کاهش شدید فروش، متضرر شده‌اند. تولیدکنندگان پوشاک علاوه‌بر اینکه سود روزانه خود را از دست دادند سرمایه آنها نیز دچار ضرر شد زیرا پوشاک و لباس اگر امروز عرضه نشود یک ماه دیگر نمی‌توان آن را به یک‌پنجم قیمت فروخت و خریدار ندارد. بسیاری از تولیدکنندگان هدفشان این بوده که اشتغال را حفظ کنند و کارگران‌شان بیکار نشوند.

شیرازی با اشاره به اینکه فروش ۲ ماه آخر سال و نزدیکی‌های عید در صنف پوشاک برابر با فروش ۸ ماه سال است، افزود: امسال از اسفند تعطیلی بازار پوشاک آغاز شد و این مسئله تا امروز نیز ادامه دارد و فروشندگان پوشاک ضرر اقتصادی زیادی کردند، به همین دلیل ما از دولت می‌خواهیم که در بخش مالیات بر درآمد و عملکرد سال ۹۸، این تولیدکنندگان از پرداخت مالیات معاف شوند و مالیات بر ارزش‌افزوده ۳ ماه پایانی سال ۹۸ و ۳ ماه ابتدایی سال ۹۹ نیز دریافت نشود.

رئیس اتحادیه پوشاک ادامه داد: حدود ۴۰ درصد اعضای صنف و تولیدکنندگان پوشاک به‌شدت متضرر شدند و حتی به زیر خط فقر آمدند و به‌دلیل آنکه دستگاه‌های آنها کم است توان تغییر خط تولید را نیز ندارند. بسیاری از فروشندگانی که مغازه‌های کوچک داشتند نیز از هستی ساقط شده‌اند، به همین دلیل باید از این گروه حمایت ویژه‌تری شود و حتی دولت باید به این بخش، هرچند کارفرما هستند حقوق بیمه بیکاری بدهد. بسیاری از آنها با ما در تماس هستند و اعلام می‌کنند که حتی هزینه زندگی نیز ندارند.

انتصاب ۳ مدیر کل در معاونت صنایع

وزیر صنعت، معدن و تجارت با صدور احکامی جداگانه مدیران کل دفتر صنایع برق، فلزی و لوازم خانگی، دفتر صنایع نساجی، پوشاک و سلولزی و دفتر صنایع غیرفلزی را در معاونت امور صنایع این وزارتخانه منصوب کرد. به گزارش شاتا، براساس این احکام کیوان گردان باتوجه به تغییرات انجام شده در ساختار معاونت امور صنایع و ادغام دفاتر برق، الکترونیک و صنایع فلزی و لوازم خانگی به‌عنوان «مدیرکل دفتر صنایع برق، فلزی و لوازم خانگی» منصوب شد؛ همچنین باتوجه به تغییرات انجام شده ساختاری و انتقال گروه صنایع سلولزی به‌حوزه صنایع نساجی و پوشاک افسانه محرابی به‌عنوان «مدیرکل دفتر صنایع نساجی، پوشاک و سلولزی» منصوب شد. رضا رحمانی در حکمی دیگر محسن صفدری را به‌عنوان «مدیرکل صنایع غیرفلزی» در معاونت امور صنایع وزارتخانه منصوب کرده است. در احکام صادر شده آمده است: ضرورت دارد براساس وظایف و تکالیف ابلاغی، نسبت به برنامه‌ریزی و طراحی شیوه‌های روزآمد، بهره‌گیری از توان علمی و تخصصی نیروی انسانی و سازماندهی امکانات و ظرفیت‌های موجود، در راستای سیاست‌های این وزارتخانه برای تحقق اهداف و توسعه صنایع این حوزه اقدام کنید.

یادداشت



ایمنی خودرو یا ایمنی حمل‌ونقل

امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

تصادفات جاده‌ای در ایران نه‌تنها جان عده‌ای را می‌گیرد بلکه تعداد خیلی بیشتری افراد مجروح و گاهی با مشکلات جسمی جدی تا آخر عمر به‌جای می‌گذارد. در ۱۱ ماه ابتدایی سال ۱۳۹۸ آمار قربانیان تصادفات جاده‌ای حدود ۱۶ هزار کشته و حدود ۳۳۰ هزار مجروح بوده است؛ البته خدا را شکر این آمار روند کاهش را نسبت به سال ۹۷ نشان می‌دهد اما هرچه که هست نسبت به وضعیت کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه عدد بالایی به‌نظر می‌رسد (۵۰ درصد بیشتر از میانگین جهانی)؛ به‌عبارتی تصادفات سالانه خسارت‌های انسانی و اقتصادی غیرقابل جبرانی به کشور وارد می‌کند. باتوجه به هزینه رشد جسمی، فکری و علمی این تعداد انسان، جدا از ارزش ذاتی انسانی، با یک ضرب ساده می‌توان نشان داد که هزینه این افراد برای یک کشور چقدر بوده و در نهایت هزینه از دست دادن این افراد چه مقدار است. می‌توان ادعا کرد که سالانه بالای ۸۰ هزار میلیارد تومان به کشور ضرر وارد می‌شود؛ البته این فقط مربوط به کشته‌ها است و با احتساب افرادی که متاسفانه مشکلات جسمی پیدا می‌کنند، این رقم سر به فلک می‌کشد. نکته کلیدی در این میان بررسی علل این تصادفات و زیان‌های ناشی از آن است. بالای ۷۰ درصد این مرگ‌ومیر ناشی از خطای راننده است، حدود ۲۰ درصد مربوط به مشکلات راه‌هاست و کمتر از ۱۰ درصد مربوط به خودروها شامل موتورسیکلت، خودروهای سواری و خودروهای مسافری و دیگر انواع خودرو می‌شود. درباره خودرو هم باید یادآوری کنم که متاسفانه درصد بالایی از تصادفات به‌وسیله خودروهای فرسوده رخ می‌دهد، این در حالی است که دولت دائم فشار خود را برای توسعه ایمنی خودروهای سواری وارد می‌کند. امسال دوباره خودروها از نظر ایمنی به‌روز می‌شوند و استانداردهای روز اروپا را کسب می‌کنند. تعداد ایربگ‌ها بیشتر می‌شود، سازه‌ها تقویت می‌شوند، سیستم‌های فرمان و ترمز بهبود می‌یابد، برخی هشداردهنده‌ها اضافه می‌شوند و... البته دست آخر هزینه خودروها هم افزایش می‌یابد؛ نتیجه چه می‌شود: تعداد خودرو فرسوده در عمل بالا می‌رود چراکه هزینه مردم برای جایگزینی خودروی‌شان با خودرو نو، هر روز بالاتر می‌رود. دولت هم دلش خوش است که ایمنی را بیشتر کرده است. همین ۲ سال پیش بود که یک اتوبوس کاملا فرسوده در یک نهاد کاملا رسمی (دانشگاه آزاد) به‌علت فرسودگی و نقص ایمنی نتوانست ترمز بگیرد و با سقوطش چند خانواده را عزادار کرد. پرسشی که در این میان کسی نپرسید، این بود که چرا آن راننده بیچاره با آن اتوبوس قدیمی و کاملا فرسوده در آن شرایط سخت (شیب تند مسیر) در حال کار بود؟ اموری که کمتر به آن توجه می‌شود. وقتی اقتصاد بیمار می‌شود، به‌تدریج اقتصاد حمل‌ونقل هم با مشکل روبه‌رو می‌شود. حال هرقدر سختگیری بیشتری در تولید خودرو شود، مشکل ایمنی در کل جامعه کاهش نخواهد یافت؛ بنابراین می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که ۲ ایربگ را ۴ تا کردن و سازه را به‌روز کردن، درحالی‌که مردم پول خرید ندارند، مشکل را حل نمی‌کند. فقط می‌توان امید داشت که خودش به‌طورمستقیم مشکل ایجاد نمی‌کند؛ اما در هر صورت وقتی به‌طور مثال راننده اتوبوس نتواند کرایه اقتصادی را دریافت و هزینه نگهداری و بروزرسانی اتوبوس خود کند، به‌تدریج کیفیت تایر کم می‌شود، بعد کیفیت ترمز و درنهایت کیفیت اعصاب. آن راننده یا مالک راهی ندارد جز سر کردن با مشکلات و ریسک کردن با زندگی خود و البته دیگران. بماند که در این حالت، پلیس وقتی تعداد این رانندگان و مالکان زیاد می‌شود در عمل نمی‌تواند جلوی همه این افراد بایستد و به‌تدریج کنار آمدن با این موضوع عادی می‌شود. حال برعکس، وقتی کسی می‌خواهد یک اتوبوس مدرن با کیفیت بالا بخرد در عمل خیلی نمی‌تواند در این بازار آشفته رقابت کند. در ادامه چه می‌شود: قدرت خرید اتوبوس نو پایین می‌آید. نتیجه بعدی این است که خرید اتوبوس کم می‌شود و درنهایت شرکت‌های اتوبوس‌سازی ورشکست می‌شوند. بعدش چه می‌شود: باید خودرو از خارج بیاوریم که طبیعتا قیمت پایه گران‌تر می‌شود. خلاصه اینکه این چرخه معیوب ادامه می‌یابد. ما درنهایت چه می‌بینیم: کاهش بهره‌وری ناوگان حمل‌ونقل و افزایش خطرات و صدمات. واقعیت این است که امروز در جهان همتراز با بهبود فناوری‌ها در خودرو، بهبود کل حمل‌ونقل مدنظر است؛ همچنین صنعت خودرو جدا از رشد کل اقتصاد پیش نمی‌رود.

در اروپا، استاندارد ایمنی وقتی ارتقا پیدا می‌کند که چند خودروساز توانسته باشند یک فناوری را با قیمتی معقول اعمال کنند. هیچ کس نمی‌آید به‌طور مثال آخرین فناوری را که در ولوو یا بنتلی پیاده شده، به‌عنوان استاندارد کشور یا اتحادیه مطرح کند. نکته مهم دیگری که باید در همین جا مطرح کنم این است که نباید با تمرکز بیش از حد روی استانداردها در خودرو و راه، کاری کنیم که مردم نقش خود را فراموش کنند. متاسفانه امروز رسانه‌های ما در کنار قوانین موجود طوری رفتار می‌کنند که مردم فکر می‌کنند یک موتورسیکلت‌سوار هرطور که رانندگی کند، محق است و برعکس اگر یک خودرو لوکس با یک موتورسیکلت‌سوار برخورد کند، راننده موتورسیکلت مسئول نیست. همچنین مردم فکر می‌کنند اگر بتوانند پولدار شوند و یک خودرو گرانقیمت بخرند، از ایمنی بالایی برخوردار و مجاز هستند که تمام مسئولیت را به گردن خودرو و راه بیندازند. نتیجه‌اش این می‌شود که همین آدم‌ها وقتی پولدار شوند به‌خود حق می‌دهند که به قوانین راهنمایی و رانندگی بی‌اعتنا باشند؛ به‌عنوان‌مثال رعایت نکردن سرعت مجاز و فاصله ایمن از جمله مواردی است که جزو بالاترین عوامل تصادفات است و دیگر اینکه در رانندگی روزمره ما امری متداول شده است. ایمنی حمل‌ونقل در کل جامعه قبل از آنکه با توسعه فناوری و خودرو و راه افزایش یابد، با مسئولیت‌پذیری من و شما توسعه می‌یابد.

معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن

جمهوری اسلامی ایران
وزارت صنعت، معدن و تجارت
سازمان صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل

آگهی مزایده عمومی

معادن و محدوده‌های اکتشافی استان اردبیل

سازمان صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل در نظر دارد واگذاری امتیاز بهره‌برداری و مجوز برداشت تعدادی از معادن و نیز تکمیل عملیات اکتشافی تعدادی از محدوده‌های اکتشافی استان را از طریق مزایده عمومی به دارندگان توان فنی و مالی لازم واگذار نماید.

متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند جهت آگاهی و کسب اطلاعات بیشتر و دریافت اسناد مزایده از روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۰۷ تا روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۱۷ به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس: https://www.setadiran.ir مراجعه، اسناد و مدارک مورد نیاز جهت شرکت در مزایده را تهیه و حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۴:۰۰) روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۲۹ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت نسبت به تکمیل اطلاعات و اخذ کد رهگیری اقدام نمایند.

جهت رعایت موازین بهداشتی کلیه مراحل برگزاری مزایده معادن استان از طریق سامانه ستاد ایران انجام خواهد گرفت و نیازی به مراجعه حضوری نمی‌باشد.

سازمان صنعت، معدن و تجارت استان اردبیل

معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن معدن

آگهی فراخوان مناقصه عمومی شماره ۹۹۰۱۳۱۹۸۳۳۲۲۳DT1

نوبت دوم
شماره مجوز: ۱۳۹۹۰۲۹۷

شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب در نظر دارد کالای مورد نیاز خود را مطابق جدول زیر از طریق برگزاری مناقصه عمومی تامین نماید.

شماره قلم	موضوع مناقصه	جمع عددی	شماره تقاضا
۰۱	ماسک FFP2	۱۲۰,۰۰۰	۰۱-۳۱-۹۸۳۳۲۲۳

لذا کلیه شرکت‌هایی که فعالیت آنها مرتبط با شرح کالای مورد درخواست می‌باشد می‌بایست ظرف مدت ۱۴ روز از تاریخ درج آگهی فراخوان با مراجعه به سایت اینترنتی ذیل‌الذکر، نسبت به استخراج و تکمیل «فرم تعهدنامه ارائه کالا مطابق با استانداردهای شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب» و ارسال آن به همراه مدارک و مستندات لازم منطبق با موارد مندرج در جدول ارزیابی کیفی (برای معاملات کمتر از بیست برابر نصاب معاملات متوسط) به آدرس پستی مندرج در فراخوان اقدام نمایند.

مزایده و مناقصه ← کسب و کار ← WWW.NISOC.IR
فرم پرسشنامه ارزیابی ← مدیریت تدارکات و امور کالا ←

کسب حداقل نمره ۶۰ در ارزیابی کیفی جهت تحویل اسناد مناقصه به فروشندگان / سازندگان الزامی است.

ضمنا مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰/- ریال می‌باشد.

آدرس پستی: اهواز- کوی فدائیان اسلام(نیوساید)- خیابان شهریور- مجتمع تدارکات و امور کالا- ساختمان ۱۱۱- اداره تدارکات خرید کالای داخلی- واحد خریدهای عمومی اتاق ۱۳ کدپستی ۶۱۱۳۸-۵۴۵۷۹

تلفن: ۰۶۱-۳۴۱-۲۴۶۲۵

درگاه‌های اینترنتی مرتبط جهت رویت و مطالعه شرایط مناقصه و سایر مشخصات فنی و مقادیر کالا:
WWW.SHANA.IR WWW.NISOC.IR
WWW.IETS.MPORG.IR

آدرس اینترنتی جهت دسترسی به اسناد و مدارک مناقصه، آخرین مهلت تحویل پاکات به کمیسیون مناقصات شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب و همچنین تاریخ گشایش پاکات فنی، متعاقبا به مناقصه‌گرانی که صلاحیت دریافت اسناد و مدارک مناقصه را احراز نموده‌اند، به صورت مکتوب اعلام خواهد گردید.

روابط عمومی شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۰۲/۰۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۰۲/۰۶

آخرین اخبار و تازه‌ترین تحلیل‌ها را در پایگاه خبری گسترش دنبال کنید
www.Gostaresh.news

خبر

سیر صعودی تولید وانت



براســاس جدول آماری اعلام شده از سوی وزارت صنعــت، معدن و تجارت در تولید انواع خودروها در ســال ۹۸ نســبت به ســال ۹۷، تنها وانت‌هــا بوده‌اند که آمــار تولیدی مثبت داشته‌اند.

به گزارش ایسنا، بر اساس گزارش ۱۲ ماهه عملکرد تولیدی انواع خودروها در سال ۱۳۹۸ در حالی که از ۸۳۱ هزار و ۳۳۴ دستگاه تولید شده انواع خودروها نسبت به ۹۵۵ هزار و ۴۴۴ دستگاه تولید شده در تمام طول سال ۱۳۹۷، افت تولید ۱۳ درصدی در سال ۱۳۹۸ نسبت به ســال پیش از آن رخ داده اســت؛ تنها آمار تولید وانت‌ها بوده اســت که مثبت ثبت شده است. براین اساس در طول سال ۱۳۹۷، میزان تولید وانت ۴۹ هزار و ۶۸۵ خودرو بوده اســت که در ســال ۱۳۹۸ با رشــد ۳۵.۱ درصدی به ۶۷ هزار و ۱۴۶ خودرو رسیده است.

در ۱۲ ماهه ســال ۱۳۹۸، ۵۱ هزار و ۹۲۵ وانت تولید شده در مقایسه با ۳۲ هزار و ۶۱۶ دستگاهی تولید شــده در سال ۱۳۹۷ با رشد بیــش از ۵۹ درصــدی، مربوط بــه وانت‌های تولیــدی گروه صنعتی ســایپا بوده اســت؛ اما در گروه صنعتی ایران‌خودرو تولید وانت‌ها در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال پیش از آن، کاهش تولید ۲۶.۴ درصدی داشته است.

میزان تولید وانت این خودروســاز در ســال گذشــته ۶ هزار و ۹۲ دســتگاه بوده در حالی که در ســال ۱۳۹۷، ۸۲۸۸ وانت تولید کرده اســت. بدیــن ترتیب ۹ هزار و ۱۲۵ دســتگاه دیگر وانت‌های تولیدی در سال ۱۳۹۸، مربوط به سایر خودروسازان بوده است.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران:

تسهیلات، پاسخگوی آسیب‌های کرونایی صنایع نیست

گروه صنعت
editor@smtnews.ir



صابر پرنیان

بیشتر تولیدکنندگان معتقدند مشوق‌ها و تسهیلاتی که دولت برای واحدهای آسیب‌دیده از کرونا در نظر گرفته ناکافی و بسیار کم است و نیز به‌موقع نیست

حضور ناخوانده کروناویروس بســیاری از کسب‌وکارها را با مشــکلات جدی روبه‌رو کرده اســت. تعطیلی بازار و کاهش تیراژ تاثیر مســتقیمی بــر درآمد تولیدکنندگان و فروشندگان داشته و امسال کمبود نقدینگی در واحدهای تولیدی وضعیت آنها را ســخت‌تر از ســال گذشته خواهد کرد. در این راستا مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی اســتان تهران گفــت: بیشــتر تولیدکننــدگان معتقدند مشوق‌ها و تسهیلاتی که دولت برای واحدهای آسیب‌دیده از کرونــا در نظر گرفته ناکافی و بســیار کم اســت و نیز به‌موقع نیست.

کمک‌ها کافی نیستند

در سال جهش تولید صنعتگران باید سخت‌تر از گذشته فعالیت داشــته باشــند تا بتوانند با وجود معضلی جهانی مانند کروناویروس در کنار تحریم شــعار ســال را محقق کننــد. به گــزارش روابط عمومی شــرکت شــهرک‌های صنعتــی اســتان‌تهران، صابر پرنیان، مدیرعامل شــرکت شهرک‌های صنعتی استان تهران در برنامه رهیافت رادیو اقتصاد گفت: قرار اســت دولت ۷۵ هزار میلیارد تومان در قالب تســهیلات کم‌بهره با نرخ ۱۲ درصــد به واحدهای حــوزه صنف و صنعت پرداخت کند تا این واحدها بتوانند نیروهای انسانی خود را حفظ کنند.

وی افزود: هنوز بخشنامه اجرایی این تسهیلات تدوین و ابلاغ نشــده اما پرواضح اســت این تسهیلات نمی‌تواند آســیبی که کرونا به صنایع، واحدهای تولیدی، اصناف و دیگر بنگاه‌های اقتصادی وارد کرده را جبران کند.

مدیرعامل شــرکت شــهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: کرونای اقتصادی وحشــتناک‌تر، خســارت بارتر و آسیب‌زننده‌تر از کرونای سلامت خواهد بود.

وی ادامــه داد: بیشــتر تولیدکننــدگان، صنعتگــران و کارآفرینــان و فعــالان اقتصــادی معتقدند مشــوق‌ها و تســهیلاتی کــه دولــت در نظــر گرفته بــرای واحدهای کرونازده ناکافی و بسیار کم است و نیز به‌موقع نیست.

پرنیان با اشــاره بــه اینکه برخی کمک‌ها خوب اســت امــا به‌موقــع عملیاتــی نمی‌شــود، تصریح کــرد: انتظار تولیدکنندگان این‌اســت که بخشنامه‌های این تسهیلات هرچه سریع‌تر نهایی و ابلاغ شود.



وی ادامــه داد: بیماری کرونا جهان را بــا رکود روبه‌رو کــرده و ایران هــم مســتثنا از این امر نیســت؛ بنابراین صنعتگران با چالش‌های جدی روبه‌رو هستند.

رشد صنعتی

مدیرعامل شــرکت شــهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: به‌طورکلی استان تهران ۱۸ شهرک صنعتی دولتی، ۱۵ شــهرک صنعتی خصوصــی و ۴۷ بافت صنعتی دارد. اســتان تهران با احتســاب بافت‌های صنعتــی دارای ۸۰ شــهرک، ناحیه صنعتی و مجتمع صنعتی با اشتغال ۴۰۰ هزار نیروی فعال مستقیم کارگری، ۴۵ هزار واحد صنعتی و ۵ هزار طرح صنعتی است.

وی تصریــح کــرد: نصف این طرح‌هــای صنعتی بالای ۵۰ درصــد پیشــرفت فیزیکــی دارند و امید مــی‌رود در ســال جهش تولیــد بتوان طرح‌های صنعتــی مزبور را به بهره‌برداری رساند.

او گفــت: خوشــبختانه با وجــود تحریم‌ها، فشــارها و محدودیت‌های بین‌المللی شــاخص‌های اقتصادی کشور سال ۱۳۹۸ به‌استثنا نفت رشد داشته است.

مدیرعامل شــرکت شــهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: کشــور در اثر این مشکلات نه‌تنها آسیب ندید بلکه در شــاخص اشــتغال و سرمایه‌گذاری رشــد قابل‌توجهی داشــته است. اگر چالش کروناویروس در ماه آخر سال رخ نمی‌داد جا داشــت جشن ملی رونق تولید در مملکت برپا شود.

وی افزود: نهضت تعمیق ساخت داخل سال گذشته در کشور محقق شد و برای نخستین بار نمایشگاه‌ها از حالت عرضه‌محوری به‌حالت تقاضامحوری تغییر مسیر دادند.

پرنیــان تصریح کــرد: ۳ میلیــارد و ۴۰۰ میلیون دلار تجهیزات، مواد اولیه، ماشــین‌آلات، قطعات و دیگر اقلام مورد نیــاز که ارزبری داشــت به همــت تولیدکنندگان، صنعتگران، شــرکت‌های دانش‌بنیان و... به‌صورت داخلی تامین شده است.

مدیرعامل شــرکت شــهرک‌های صنعتی استان تهران گفت: با شــیوع کرونا تمام مردم ملاحظه کردند که هیچ کمبودی به‌لحاظ تامین انواع کالا به‌ویژه ارزاق و مایحتاج عمومــی در کشــور ایجاد نشــد. تمام این عوامل نشــان می‌دهد توانمندی تولید در کشور بسیار بالاست.

پرنیــان با بیان اینکه درحال‌حاضــر برخی از واحدهای صنعتی در اثر شــیوع کرونا با دپوی کالا روبه‌رو هســتند چون امکان عرضه وجود ندارد، گفت: این در حالی اســت که برخی دیگــر از واحدهای صنعتی با کمبود مواد اولیه مواجهنــد؛ واحدهــای صادرکننده محصــولات نیز در اثر شــیوع ویروس با مشــکلات عدیده‌ای دســت وپنجه نرم می‌کنند.

وی ادامه داد: وزارت صنعت، معدن و تجارت برای تحقق شــعار ســال برنامه‌ریزی خود را در قالب ۷ محور عمده و ۴۰ برنامه تدوین کرده است؛ بنابراین تمام زیرساخت‌های لازم برای جهش تولید در کشور فراهم است.

وی افزود: مهم‌تر از این ادبیات، گفتمان و نگاه مشترک در کشور برای رونق و جهش تولید با تکیه بر توان داخلی بوده که به طور مطلوب شکل گرفته است.

او اظهارکرد: ابعاد ویروس کرونا ناشناخته است و کسی نمی‌داند شــیوع این ویــروس تا چه زمانــی ادامه خواهد داشت.

پرنیان با اشاره به اینکه چشم‌انداز روشنی برای بیماری کرونا در کشــور وجود ندارد، گفت: تولیدکنندگان انتظار دارند یک بســته ملی مشوق جامع جهش تولید در کشور طراحی، تدوین و حداکثر تا ۱۵ اردیبهشــت امسال ابلاغ شود.

مدیرعامل شــرکت شــهرک‌های صنعتی استان تهران افزود: سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با توجه به مشــکلات به‌وجود آمده ناشی از شیوع ویروس کرونا برای فعــالان اقتصادی به‌ویــژه صاحبان بنگاه‌های کوچک و متوسط مســتقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی در پرداخت اقســاط حق بهره‌برداری اراضی واگذار شــده مصوب کرده اقســاط اســفند ۱۳۹۸ تا اردیبهشت ۱۳۹۹ واحدهای صنعتی بدون هیچ‌گونه تعدیلی به انتهای اقساط مربوطه منتقل شود.

پرنیان اظهار کرد: این ســازمان همچنین در راســتای تکریم هرچه بهتر ارباب‌رجوع و ضرورت رسیدگی به حجم بالای تقاضا در ایام پایانی ســال در شــرکت شهرک‌های صنعتی اســتان‌ها بــا توجه به شــرایط به‌وجــود آمده و رعایــت ضوابط ایمنی و بهداشــتی به‌منظور جلوگیری از شــیوع ویروس، شرایط واگذاری زمین بر اساس شیوه‌نامه بهره‌برداری ســال ۱۳۹۸ را تا انتهای اردیبهشــت ســال ۱۳۹۹ تمدید کرده است.

در پی برگزاری مجمع عمومی سالیانه شرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر

صاحبان سهام شرکت با تقسیم ۱۶۵۰ ریال سود نقدی به ازای هر سهم موافقت کردند

شرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر (سهامی عام)

به گزارش صمت مجمع عمومی عادی سالیانه برای سال مالی منتهی به ۳۰ آذرماه ســال ۱۳۹۸ شــرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر(سهامی عام) در ساعت ۹ صبح روز شنبه ۳۰ فروردین‌ماه ۹۹ درمحل شرکت پاکسان واقع در کیلومتر ۸ جاده فتح با حضور۸۰/۳۷درصد سهامداران برگزار شد.

ترکیب هیات‌رئیســه مجمع با حضور آقای علی ملکی به‌عنوان رئیــس مجمع و نظارت آقای همایون باقری طادی و آقای مهدی صدقیانی و به دبیری آقای داراب وکیلی تشکیل شد.

همچنین نماینده ســازمان بورس بــه صورت آنلاین و نماینده موسسه حسابرسی هشیار بهمند نیز در جلسه حضور داشتند.

مجمع عادی پس از قرائت گزارش فعالیت هیات‌مدیره توســط آقــای مهندس داراب وکیلی مدیرعامل شــرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر و استماع گزارش حسابرس و بازرس قانونی، تصمیمات ذیل را اتخاذ کرد.

۱- صورت‌های مالی تلفیقی گروه وشــرکت اصلی برای ســال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۹/۳۰ مورد تصویب قرار گرفت.

۲- مقــرر گردید مبلغ ۱۶۵۰ ریال به ازای هر ســهم به صورت خالــص از محــل ســود قابل تخصیــص به‌عنوان ســود نقدی به سهامداران پرداخت گردد.

۳- موســسه حسابرسی هشــیار بهمند به‌عنوان بازرس اصلی و موسسه حسابرسی بهمند به‌عنوان بازرس علی‌البدل شرکت برای سال مالی منتهی به ۱۳۹۹/۰۹/۳۰ انتخاب گردید.

۴- روزنامــه ((اطلاعات)) به‌عنوان روزنامه کثیرالانتشــار برای درج آگهی‌های رسمی شرکت انتخاب گردید.

پیام هیات‌مدیره



پــس از حمــد خداونــد متعال، موجب سربلندی اســت که به اســتحضار برســاند، با اســتعانت از درگاه احدیــت و بــا همراهــی و پشــتیبانی سهامداران عزیز شرکت، علی‌رغم وجود مشکلات و تنگناهــای متعــدد محیطی، تحقق اهداف و آرمان‌های بلند شــرکت در سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۹/۳۰ با جدیت پیگیری و در این راستا دستاوردهای بزرگی حاصل شد.

نتیجه ارزیابی هلدینگ مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشــهر به‌عنوان یکی از بزرگترین هلدینگ‌های تخصصی کشور، حاکی از نقش تعیین‌کننده و موثر گروه مدیریت صنعت شــوینده توسعه صنایع بهشهر در اقتصاد ملی، حوزه‌های متنوع تولید کالای ایرانی و بازار سرمایه است. این جایگاه و عملکرد مهم، یادگار نیک بنیان‌گــذاران و مدیران دوره‌های پیشــین و همچنین تلاش‌های هوشمندانه و هدفمند مدیران ارشد و همکاران و کارکنان محترم در شرکت‌های گروه در دوره مالی مورد گزارش است. از مهم‌ترین دســتاوردهای شــرکت در ســال مالی منتهی به پایان آذر ۱۳۹۸ می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

الف: کسب رکورد مبلغ فروش ۱۷،۸۴۹ میلیارد ریال در گروه،

ب: بازدهی ۱،۱۵۰ درصدی ســهام شــرکت از زمان عرضه در بورس اوراق بهادار تهران تا تاریخ ۹۸/۰۹/۳۰

ت: افزایــش ۴۶درصدی خالص ارزش دارایی‌های شــرکت در سال‌جاری نسبت به پایان سال مالی قبل.

ث: صــادرات ارزی محصولات شــرکت‌های گروه در راســتای رعایت دستورالعمل بانک مرکزی و سیاست گروه

هیات‌مدیره و مدیریت شــرکت معتقد است تمامی افتخارات و موفقیت‌ها در ســایه حمایت‌های بی‌دریغ و با پشتوانه سهامداران محترم حاصل گردیده است. در این راستا با تاکید بر رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای، اصول حاکمیت شــرکتی، الزامات زیست‌محیطی و مســئولیت‌های اجتماعی، در مسیر رشــد و اعتلای اقتصادی و کســب‌وکار ایرانی از هیچ تلاشــی فروگذار نخواهد نمود و بر این باور اســت که با اتکا بر راهبری موثر در مســیر اهداف راهبردی؛ حمایت از تولید محصولات داخلی و فرهنگ کارآفرینی، اســتفاده از فرصت‌هــای موجــود در اقتصــاد داخلی و فضــای بین‌المللی و توانمندی‌هــای منابع انســانی، ضمن تحقق چشــم‌انداز و اهداف شرکت، قادر خواهد بود نقش موثر و سازنده‌ای در اقتصاد ملی ایفاد نماید. امید اســت در سایه الطاف الهی نویدبخش آینده‌ای روشن برای گروه مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر باشیم.

مرور کلی بر جایگاه شــرکت در صنعت و وضعیت رقابتی آن طی سال مالی ۱۳۹۸

در حال حاضر تعداد ۲۲۰ واحد تولیدی در زمینه مواد شوینده در کشــور فعال هســتند و حدود ۷۰ تا ۸۵ درصد تولید داخل این صنعت در اختیار ۱۵واحد صنعتی بزرگ است. در این خصوص طبق رتبه‌بندی انجام شــده توسط ســازمان مدیریت صنعتی در ســال ۱۳۹۷ که براســاس اطلاعات مالی ســال ۱۳۹۶ انجام شده است این هلدینگ در گروه محصولات شیمیایی و بهداشتی رتبه اول و در میان ۵۰۰ شــرکت بزرگ ایران رتبه ۱۲۴ را از نظر مبلغ فروش کســب کرده اســت و در کل رتبه گــروه در بین ۱۰ واحد صنعتی بزرگ محصولات شوینده کشور قرار دارد.

مرور کلی بر عملکرد شــرکت، میزان دســتیابی به اهداف تعیین‌شده و دستاوردهای مهم در ســال مالی مورد گزارش:

هیات‌مدیره شــرکت مدیریت صنعت شوینده در سال‌جاری در راستای اجرای فعالیت اصلی هلدینگ و به منظور راهبری مناسب شــرکت‌های زیرمجموعه اقدام به بهینه‌ســازی ساختار سازمانی هلدینگ نموده‌اند. در این خصوص با هدف کســب حداکثر ســود و افزایــش ثروت ســهامداران عملیات راهبــری و هدایت اجرایی شــرکت‌های زیرمجموعــه و رویکرد عملیاتــی، اداری و مدیریتی آن‌ها با هلدینگ از طریق به‌روزرســانی اســتراتژیت و هماهنگی آن با چارت سازمانی در سال‌جاری انجام شد، تا از طریق راهبری اســتراتژیک شــرکت‌های زیرمجموعه و انجام خدمات مشترک، فضای کســب‌وکار و رقابت‌پذیری را برای شــرکت‌های تابعه خود مساعد و هموار نماید.



ازجملــه مهم‌تریــن دســتاوردهای ســال مالــی منتهــی به ۱۳۹۸/۰۹/۳۰ می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- متمرکزسازی امور سهام شرکت‌های زیرمجموعه و هلدینگ

- نظــارت مســتمر بر سیاســت‌های تامین مالی شــرکت‌های زیرمجموعــه و در مواقــع تنگنــای مالی، تامیــن نقدینگی برای شــرکت‌های ســرمایه‌پذیر از منابع داخلی شرکت در جهت رشد و توســعه آن‌ها به نحوی که در ســال‌جاری مطلوب‌ترین عملکرد، در کل طــول دوره فعالیــت شــرکت‌های بورســی و غیربورســی زیرمجموعه کسب شده است.

- برنامه‌ریزی جهت تامین به موقع مواد اولیه و داخلی‌ســازی برخی از مواد اولیه و استفاده از فرصت‌های موجود در زمان پیش از آغاز تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان در گروه

- رصد شرایط بازار محصولات و حذف تخفیفات اضافی.

- ایجــاد زمینه‌های جدید در جهت توزیع و فروش محصولات شرکت‌های گروه.

- طراحی و تدوین استراتژی در قالب اهداف و موضوع فعالیت هلدینگ و شرکت‌های گروه.

- پیگیــری انجام افزایش ســرمایه شــرکت‌های زیرمجموعه و ثبت آن در اداره ثبت شــرکت‌ها که در جهت اصلاح ساختار مالی و استفاده از معافیت‌های مالیاتی قانونی صورت پذیرفته است.

- تمرکز بر فعالیت شــرکت‌های کوچک و اصلاح ساختار مالی، عملیاتی و سازمانی در جهت رشد فعالیت و سودآوری

- کسب حداکثر منافع از منابع نقد موجود در شرکت و فروش اموال سرمایه‌ای غیرمولد شرکت.

- بهبود ســاختار مالی هلدینگ و شــرکت‌های زیرمجموعه از طریق تهاتر مطالبات و بدهی‌های درون‌گروهی

- برگزاری کلاس‌های آموزشــی در زمینــه تعمیر و نگهداری، اعتبارات اسنادی و گزارشات مالی

- پیگیــری و راه‌انــدازی عملیــات فروش شــرکت‌ها از طریق اعتبارات اســنادی داخلی (LC) در جهت کاهش ریسک اعتباری و ریسک نقدینگی.

خالص ارزش دارایی‌های شرکت

باتوجه به ترکیب ســبد سرمایه‌گذاری‌ها، برای محاسبه خالص ارزش دارایی‌های شــرکت (NAV، ابتدا خالص ارزش دارایی‌های (NAV) شــرکت‌های ســرمایه‌پذیر محاســبه و براســاس سهم شــرکت مدیریت صنعت شــوینده توسعه صنایع بهشهر در آن‌ها، خالص ارزش دارایی‌های شــرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشــهر محاســبه گردیده اســت. در ایــن خصوص برای ارزش‌گذاری ســرمایه‌گذاری‌های بورســی از قیمت تابلو بورس و برای ســرمایه‌گذاری‌های غیربورسی جهت رعایت محافظه‌کاری در برآوردها، احتیاطا از بهای تمام شده سرمایه‌گذاری‌ها در دفاتر شــرکت مدیریت صنعت شوینده توســعه صنایع بهشهر استفاده شده است.

نتایج سنجش خالص ارزش دارایی‌های شرکت مدیریت صنعت شــوینده توســعه صنایع بهشهر (ســهامی عام) به ازای هر سهم با ســرمایه ۱،۰۰۰ میلیــارد ریال، در تاریــخ ۱۳۹۸/۰۹/۳۰ و تاریخ تائید گزارش به شرح زیر است:

در تاریخ ترازنامه (۱۳۹۸/۰۹/۳۰) با سرمایه ثبت شده ۱،۰۰۰ میلیارد ریال	ریال
ارزش دفتری هر سهم شرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر	۳،۵۸۹
NAV هر سهم مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر	۳۱،۵۵۹
قیمت سهام طبق تابلوی بورس	۱۶،۱۹۹

در تاریخ تائید گزارش (۱۳۹۸/۱۲/۲۵) با سرمایه ثبت شده ۱،۰۰۰ میلیارد ریال	ریال
ارزش دفتری هر سهم شرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بوشهر	۳،۶۶۶
NAV هر سهم مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر	۴۸،۲۸۸
قیمت هر سهم طبق تابلو بورس	۳۲،۸۴۶

برنامه‌های آینده

- افزایش بهــره‌وری و بازده دارایی‌ها، واگــذاری دارایی‌های غیرمولــد، تکمیل زنجیره‌های صنعت توزیــع و مدیریت برند و ارتقای سطح انگیزه‌ها؛

- اهتمام به توسعه توانایی‌های مدیریتی در مجموعه از طریق به‌کارگیــری مدیران توانمند، انتقال تجارب و برگزاری دوره‌های هدفمند در حوزه کلان و عملیاتی؛

- اســتفاده از مزایای حضــور موثر در بازار ســرمایه در کنار ارتقــای شــفافیت فعالیت‌های شــرکت از طریق اطلاع‌رســانی مناسب در بورس؛

- مدیریت بهینه دارایی‌ها و بدهی‌ها به منظور کسب حداکثر بازدهی و افزایش ثروت سهامداران؛

- افزایش سهم بازار داخلی و خارجی؛

- توسعه صادرات و افزایش حضور در بازارهای هدف؛

- اصلاح و افزایش ساختار ســرمایه شرکت‌های زیرمجموعه (مروارید هامون و آلی شیمی قم)

- ایجاد بسترسازی لازم جهت پذیرش و عرضه سهام شرکت مروارید هامون در فرابورس

- تولید گلیسیرین بهداشــتی و دارویی با اخذ استانداردهای لازم مربوطه در شرکت آلی شیمی قم

صورت سود و زیان
سال مالی منتهی به ۳۰ آذر ۱۳۹۸

	یادداشت	سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۹/۳۰	سال مالی منتهی به ۱۳۹۷/۰۹/۳۰
عملیات در حال تداوم			
درآمدهای عملیاتی	۵	۱،۶۶۸،۴۱۱	۶۶۹،۳۲۵
هزینه‌های فروش، اداری و عمومی	۷	(۶۱،۴۰۳)	(۴۴،۸۵۲)
سایر درآمدها	۸	۱۹۷،۷۳۰	۵۸،۹۶۴
سود عملیاتی		۱،۸۰۴،۷۳۸	۶۸۳،۴۳۷
سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۱۱	۴۵،۲۲۱	۱۴۵،۵۸۱
سود عملیات در حال تداوم قبل از مالیات		۱،۸۴۹،۹۵۹	۸۲۹،۰۱۸
هزینه مالیات بر درآمد	۳۰		
سود خالص		۱،۸۴۹،۹۵۹	۸۲۹،۰۱۸

شرکت مدیریت صنعت شوینده توسعه صنایع بهشهر (سهامی عام)
صورت وضعیت مالی در تاریخ ۱۳۹۸/۰۹/۳۰

	یادداشت	۱۳۹۸/۰۹/۳۰	۱۳۹۷/۰۹/۳۰
		میلیون ریال	میلیون ریال
دارایی‌ها			
دارایی‌های غیرجاری			
دارایی‌های ثابت مشهود	۱۳	۱۲۱،۳۵۰	۱۲۴،۳۵۲
دارایی‌های نامشهود	۱۵	۱۸۲	۲۲۷
سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت	۱۶	۱،۴۳۲،۷۸۲	۱،۱۳۳،۸۳۰
دریافتنی‌های بلندمدت	۱۷	۶،۱۹۵	۵۴،۴۶۰
سایر دارایی‌ها	۱۸	-	۱،۱۶۱
جمع دارایی‌های غیرجاری		۱،۵۶۰،۵۰۹	۱،۳۱۴،۰۳۰
دارایی‌های جاری			
پیش‌پرداخت‌ها	۱۹	۱۷۰	۷۵
دریافتنی‌های تجاری و سایر دریافتنی‌ها	۱۷	۲،۲۱۳،۴۹۳	۱،۳۲۲،۴۱۲
سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت	۲۱	۱۹۲،۹۸۱	۳۱۶،۲۴۳
موجودی نقد	۲۲	۳۲،۲۵۰	۹۵،۷۵۲
جمع دارایی‌های جاری		۲،۴۳۸،۸۹۴	۱،۷۳۴،۴۸۲
جمع دارایی‌ها		۳،۹۹۹،۴۰۳	۳،۰۴۸،۵۱۲
حقوق مالکانه و بدهی‌ها			
حقوق مالکانه			
سرمایه	۲۳	۱،۰۰۰،۰۰۰	۱،۰۰۰،۰۰۰
اندوخته قانونی	۲۴	۱۰۰،۰۰۰	۱۰۰،۰۰۰
سایر اندوخته‌ها	۲۵	۳۸۲،۳۰۷	۱۸۷،۸۳۸
سود انباشته		۲،۱۰۶،۹۸۶	۱،۱۷۱،۴۹۶
جمع حقوق مالکانه		۳،۵۸۹،۲۹۳	۲،۴۵۹،۳۳۴
بدهی‌ها			
بدهی‌های غیرجاری			
ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان	۲۸	۱۱،۵۴۶	۵،۶۹۰
جمع بدهی‌های غیرجاری		۱۱،۵۴۶	۵،۶۹۰
بدهی‌های جاری			
پرداختنی‌های تجاری و سایر پرداختنی‌ها	۲۹	۱۶۰،۶۹۰	۱۲۲،۱۶۷
سود سهام پرداختنی	۳۱	۲۳۷،۸۷۴	۴۶۱،۳۲۱
جمع بدهی‌های جاری		۳۹۸،۵۶۴	۵۸۳،۴۸۸
جمع بدهی‌ها		۴۱۰،۱۱۰	۵۸۹،۱۷۸
جمع حقوق مالکانه و بدهی‌ها		۳،۹۹۹،۴۰۳	۳،۰۴۸،۵۱۲

کارشناسان ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست معدن مطرح کردند

حمل‌ونقل ریلی، ایمن‌تر و کم‌هزینه‌تر

منیر حضوری
editor@smtnews.ir

یکی از مواردی که در ادامه کار معدن کلیدی به‌شمار می‌رود، موضوع ایمنی در حمل‌ونقل است. بدون رعایت این مهم نه‌تنها کار پیش نمی‌رود و سرعت کند می‌شود بلکه بر رونق تولید نیز تاثیر منفی می‌گذارد.

کار در معدن به‌دلیل خطرات زیادی که دارد، یکی از دشوارترین شغل‌ها است، به همین دلیل رعایت ایمنی و حفظ آن از جمله موارد مورد توجه معدنکاران است. صمت باتوجه به در پیش بودن روز ایمنی و حمل‌ونقل به سراغ کارشناسان این حوزه در بخش معدن رفته که این گفت‌وگو را در زیر می‌خوانید.


عکس: آیدا فریدی

افزایش ایمنی گل‌گهر با جی‌پی‌اس و دیسپاچینگ



حمزه‌الله‌بخشی، مدیر ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر درباره اهمیت ایمنی در حمل‌ونقل گفت: یکی از موضوعات مهم و اصلی حوزه معدن بحث ایمنی و حمل‌ونقل است، به همین دلیل برای آن دستورالعمل جداگانه‌ای وجود دارد.

مدیر ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر با اشاره به سنگین بودن ماشین‌آلاتی که در معادن تردد می‌کنند و لزوم رعایت ایمنی گفت: براساس آیین‌نامه ایمنی معادن و حمل‌ونقل، برای دستگاه‌های مختلف معدنی قوانین متفاوت و خاصی وجود دارد که شرکت‌ها موظف به رعایت آنها هستند. پرواضح است که قوانین ایمنی برای تراکم ماشین‌آلات معدنی با قوانین ایمنی داخل شهری متفاوت است. به‌طور مثال سرعت مجازی که برای ماشین‌آلات در بخش معادن تعریف می‌شود حداکثر ۳۰ کیلومتر است؛ البته این عدد بسته به نوع دستگاه و عرض مسیر تغییر می‌کند.

الله‌بخشی بابیان اینکه تمامی ماشین‌آلات معدنی در مجموعه گل‌گهر مجهز به دستگاه جی‌پی‌اس هستند، ادامه داد: برای کنترل ایمنی حمل‌ونقل روی تمام دستگاه‌ها و تراک‌های معدنی دستگاه جی‌پی‌اس نصب کرده‌ایم. همچنین از طریق سیستم دیسپاچینگ سرعت ماشین‌آلات را کنترل می‌کنیم. سامانه هوشمند راهبری ماشین‌آلات عملیاتی برای افزایش راندمان نظارت و عملیات استخراج در معدن راه‌اندازی شده است.

مدیر ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر ادامه داد: این سیستم به رفع مشکل ترافیک و افزایش سرعت ماشین‌آلات در مناطق مختلف معدن کمک می‌کند. به‌این ترتیب براساس سیستم دیسپاچینگ ترافیک را توزیع می‌کنیم تا در نقاط مختلف معدن با مشکل روبه‌رو نشویم. او تاکید کرد: بکارگیری دستگاه جی‌پی‌اس و سیستم دیسپاچینگ علاوه بر اینکه به بالا بردن ایمنی ماشین‌آلات معدنی کمک می‌کند منجر به رشد تولید هم می‌شود.

الله‌بخشی بابیان اینکه مشکل اصلی در معدن نقطه کور ماشین‌آلات است، بیان کرد: گاهی نقطه کور به‌دلیل ارتفاع و حجم زیاد ماشین‌آلات معدنی تا شعاع ۳۰ متر هم می‌رسد، به همین دلیل سبقت گرفتن در پیت معدن به‌طور کل ممنوع است. هر تراک معدنی به‌طور معمول ۴ تا ۵ ترمز دارد و نوع کاربرد هر کدام از آنها متفاوت است و استفاده اشتباه از هر ترمز می‌تواند مجموعه را با فاجعه روبه‌رو کند. به‌طور معمول عرض مسیر اصلی حمل‌ونقل را ۲.۵ برابر در نظر می‌گیریم و مطرح می‌کنیم که اولویت با ماشین‌آلات سنگین‌تر و بزرگ‌تر است.

او درباره ماشین‌آلات سبک‌تر نیز گفت: این نوع ماشین‌آلات باید مجوز و برچسب تردد داشته باشند. برای اینکه مشکل نقطه کور را حل کنیم و ماشین‌آلات سنگین بتوانند سبک‌ترها را ببینند، روی ماشین‌آلات سبک پرچم نصب می‌شود که ۱.۵ متر بالاتر از نقطه کور قرار دارد. برای شیفت شب نیز تمام ماشین‌آلات سبک از چراغ گردون استفاده می‌کنند.

مدیر ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در پاسخ به این سوال که حفظ ایمنی چقدر می‌تواند به رونق تولید کمک کند، اظهار کرد: به‌طورقطع وقتی ایمنی رعایت نشود به‌جز پیامدهای قانونی ممکن است مجموعه را مدت‌ها درگیر و کار را با کندی مواجه کند. در مجموعه‌های معدنی ماشین‌آلات با هزینه‌های زیادی تهیه می‌شوند و نرخ هیچ دستگاهی کمتر از ۱۰ میلیارد تومان نیست؛ بنابراین رعایت ایمنی می‌تواند به افزایش جابه‌جایی، حمل بار و در مجموع رونق تولید کمک کند.

اهمیت ایمنی در جاده‌ها



بابک میرشکاری، کارشناس ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست هلدینگ توسعه معادن و صنایع معدنی خاورمیانه (میدکو) در پاسخ به این سوال که چقدر رعایت ایمنی در حمل‌ونقل بخش معدن مهم است، گفت: ایمنی موضوعی کلیدی است که در بحث حمل‌ونقل معدن بر آن تاکید می‌کنیم چراکه این موضوع به‌طور مستقیم در تناژ تولید و پیشرفت کار تاثیر می‌گذارد.

میرشکاری درباره اهمیت طراحی معدن و نگاهی که در داخل معدن به موضوع حمل‌ونقل وجود دارد، تصریح کرد: رعایت استاندارد در عرض جاده‌های معدن یکی از موارد کلیدی برای بالا بردن ایمنی و کاهش حوادث ناگوار است. هرچه فاصله معدن تا محل فرآوری کمتر باشد و حمل‌ونقل به‌صورت ریلی انجام شود، حوادث هم کمتر و سرعت و تناژ تولید بیشتر می‌شود.

کارشناس ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست میدکو با بیان اینکه سیستم‌های هوشمندی که روی ماشین‌آلات معدنی نصب می‌شود یکی از عوامل تاثیرگذار در رشد ایمنی بخش معدن است، اظهار کرد: ماشین‌های معدنی به‌ویژه ماشین‌های بزرگ و دامپتراک با کامیون‌های جاده‌ای متفاوتند چراکه سیستم‌های هوشمندی آنها را تحت کنترل دارد. اگر ماشینی بیش‌از حد تناژ بار داشته، سرعتش بالا یا نقص فنی داشته باشد، سیستم‌های نرم‌افزاری با جی‌پی‌اس آنها را شناسایی و کنترل می‌کنند.

میرشکاری به لزوم تربیت راننده‌های ماهر در بخش معدن اشاره و بیان کرد: رانندگی با ماشین‌آلات معدنی متفاوت از ماشین‌های دیگر است؛ بنابراین باید هر یک از مجموعه‌های معدنی تربیت رانندگان خود را مدنظر قرار دهند. باید مهارت‌های تکمیلی برای آنها در نظر گرفت و به‌صرف اینکه گواهینامه گرفته‌اند به آنها اعتماد نکنیم. او به حمل‌ونقل‌های جاده‌ای نیز اشاره کرد و گفت: رساندن مواد معدنی به کارخانه‌ها برای فرآوری باید در ایمنی کامل انجام شود؛ بنابراین رعایت استاندارد در جاده‌های کشور هم مسئله مهمی است که می‌تواند به رشد تولیدات معدن کمک کند. کارشناس ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست میدکو در پایان تاکید کرد: ماشین‌های معدنی باید به‌روز باشد، سیستم کنترل هوشمند روی آنها نصب شود، بعضی از قطعات باید در زمان مشخصی تعمیر یا تعویض شوند، بازدیدها و تعمیرات و چک‌های مستمری از آنها انجام شود تا بتوانیم با ایمنی کامل به ادامه فعالیت بپردازیم.

بابک میرشکاری:
هرچه فاصله معدن تا محل فرآوری کمتر باشد و حمل‌ونقل به صورت ریلی انجام شود، حوادث هم کمتر و سرعت و تناژ تولید بیشتر می‌شود

یادداشت

ارتقای آموزش برای رشد ایمنی معدن



کوروش شعبانی، رئیس کمیته اکتشاف خانه معدن ایران

هرچند در قانون معادن به بحث ایمنی توجه ویژه‌ای شده اما متاسفانه آنقدر که بایدوشاید از طرف فعالان معدنی به این مهم اهمیت داده نمی‌شود. باتوجه به اخباری که از حوادث معادن از گوشه و کنار کشور می‌شنویم، متوجه می‌شویم ایمنی در معادن کشور به‌طور کامل رعایت نمی‌شود و بیشتر فعالان معدنی هنوز از روش‌های سنتی و قدیمی بهره می‌گیرند. هرچند مجموعه‌هایی هستند که به ایمنی و حمل‌ونقل اهمیت می‌دهند و نمی‌شود این موضوع را به همه تعمیم داد اما اقدامات آنها کافی نیست و با استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارد. هرچند افزایش ایمنی دغدغه اغلب معدنکاران است اما روش‌های ما در سال‌های گذشته بیشتر سنتی بوده است؛ به‌طوری که در حال حاضر مرحله گذر را با بهره‌گیری از روش‌های مکانیزه طی می‌کنیم. در این روند باید از روش‌های مکانیزه‌ای که در دنیا استفاده می‌شود، بهره ببریم تا استخراج با ماشین و تجهیزات روز انجام شود و دیگر نیروی انسانی در آن دخالت نکند. مسئله دیگر اینکه ما در بخش ایمنی معادن هزینه چندانی نمی‌کنیم چراکه اگر هزینه می‌کردیم آمار حوادث‌مان اینقدر نبود. متاسفانه برخی معدنکاران بر این باورند که هزینه‌های مرحله نخست اکتشاف هم غیرضروری است؛ چه برسد به هزینه در حوزه ایمنی. برای اینکه ایمنی بخش معدن را در کشور ارتقا دهیم باید بر آموزش تمرکز کنیم. انتظار این است که در تمام زمینه‌های معدن به‌طور دوره‌ای و دائمی به آموزش نیروها بپردازیم. هرچند فعالان معدنی و کارگران معدن سوابق خوبی داشته باشند اما نیاز است که دوره‌های بازآموزی را برای آنها هم برگزار کنیم، این در حالی است که متاسفانه در ایران خلاف انتظارات‌مان هیچ‌گونه بهایی به آموزش در زمینه ایمنی معادن داده نمی‌شود.

آگهی مناقصه عمومی
(شماره ۳۸۳۶ مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۰۳)

K.SICO

شرکت صنایع فولاد کردستان (سهامی خاص) در نظر دارد تأمین امور مربوط به حراست و نگهبانی از دو سایت پروژه در حال احداث در استان کردستان شهرستان‌های قروه و بیجار، نیروی خدمات مربوط به دفترمرکزی تهران و راننده تهران و خارج از تهران را به صورت حجمی به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید.

نحوه دریافت اسناد مناقصه: از طریق مراجعه به سایت شرکت، به نشانی: http://foladkordestan.com/wp-content/uploads/2020/04/FinalDOC.pdf

حداکثر مهلت دریافت اسناد: ساعت ۱۶ روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۱۷ می‌باشد.

نحوه ارسال اسناد مناقصه: متقاضیان می‌بایست اسناد و مدارک خواسته شده را تا ساعت ۱۶ روز چهارشنبه ۱۳۹۹/۰۲/۳۱ (مهلت ارسال مدارک) به نشانی: تهران، یوسف‌آباد، میدان سلماس، خیابان شهریار، نبش چهاردهم، پلاک ۳۹، طبقه دوم، واحد۳ کدپستی: ۱۴۳۱۸۶۳۱۱۴ دبیرخانه کمیسیون معاملات تحویل و رسید دریافت نمایند.

میزان سپرده شرکت در مناقصه: مبلغ ۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ریال معادل پنجاه میلیون تومان است که متقاضیان می‌بایست آن را به صورت تضمین بانکی معتبر و یا فیش واریز نقدی به حساب بانکی شرکت ارائه نمایند.

- متقاضیان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر باشماره تلفن: ۸۸۶۳۱۵۴۰-۰۲۱ دفتر کمیسیون معاملات (داخلی ۱۰۵) آقای نوروزیان تماس حاصل فرمایند.
- مناقصه‌گزار در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار خواهد بود و هزینه انتشار این آگهی به عهده برنده مناقصه است.
- در شرایط برابر اولویت با مناقصه‌گران بومی می‌باشد.

شرکت صنایع فولاد کردستان

آگهی مناقصه عمومی شماره ۳۶۳۸-د-۹۹

K.SICO

مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای خرید دو دستگاه کانکس اداری

به همراه تراس جلوئی و دو دستگاه کانکس نگهبانی برای سایت‌های قروه و بیجار شرکت صنایع فولاد کردستان

شرکت صنایع فولاد کردستان (سهامی خاص) با عنایت به آئین‌نامه معاملات خود، در نظر دارد جهت اجرای فاز اول تجهیز سایت خود در شهرستان‌های قروه و بیجار استان کردستان که شامل دو دستگاه ساختمان اداری پیش‌ساخته(کانکس) هریک به مساحت ۴۰ متر مربع به اضافه تراس جلوئی و دو دستگاه ساختمان نگهبانی پیش‌ساخته هر یک به ابعاد ۶ متر در ۲/۴ متر، با سازه‌های صنعتی مستحکم می‌گردد، نسبت به شناسایی و انتخاب فروشنده واجد صلاحیت از طریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای اقدام نماید.

از واجدین شرایط دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ درج این آگهی حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز شنبه مورخ۱۳۹۹/۰۲/۱۷ به سایت http://foladkordestan.com/wp-content/uploads/2020/04/Final.pdf مراجعه نمایند.

شرکت صنایع فولاد کردستان

"آگهی مناقصه عمومی خرید مواد مصرفی فولادسازی" (دومرحله‌ای شماره ۰۷-۹۹)

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت شناسایی و ارزیابی اولیه شرکت‌های واجد صلاحیت جهت دعوت به تامین مواد مصرفی کارخانه فولادسازی شامل فروسیلیکو منگنزو فرومنگنز پرکربن از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید؛ لذا از تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت بعمل می‌آید تا ظرف مدت حداکثر هفت روز از تاریخ چاپ این آگهی، تمایل خود را به‌صورت مکتوب همراه با تصویر اسناد و مدارک ذیل به آدرس ایمیل SJS.TENDER1400@gmail.com ارسال نمایند.

ردیف	شرح کالا	مقدار	شرایط تحویل	تضمین شرکت در مناقصه	مشخصات
۱	فروسیلیکو منگنز	۶۵۰۰ (شش هزار و پانصد) تن	CFR یا DDP	۱۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال (ده میلیارد ریال)	بر اساس مشخصات مندرج در سایت
۲	فرومنگنز پرکربن	۲۰۰۰ (دوهزار) تن	براساس شرایط مذکور در اسناد مناقصه	۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال (پنج میلیارد ریال)	

شرکت‌های متقاضی می‌توانند مشخصات اقلام موضوع مناقصه را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی www.sjsco.ir دریافت نمایند.

اسناد و مدارک:

۱- درخواست رسمی و مشخص نمودن ردیف‌های جدول فوق. (ذکر آدرس ایمیل، شماره تماس تلفن ثابت و همراه الزامی است.)
۲- اساسنامه و مدارک ثبتی. (شماره ثبت، کد اقتصادی و شناسه ملی، گواهی ثبت، گواهی آخرین تغییرات و ...)
۳- گواهی نمایندگی از طرف تامین‌کنندگان معتبر. (در صورت موجود بودن)
۴- رزومه، سوابق فروش و نمونه قراردادها و توافقنامه‌های انجام شده با موضوع تامین اقلام موضوع مناقصه.
۵- مدارک و مستندات توان مالی با اسناد و مدارک مثبته.

شرایط:

۱- ارایه قیمت به‌صورت ارزی می‌باشد. (مبنای پرداخت پیشنهادات ارزی، نرخ تسعیر ارز (نرخ حواله فروش) در سامانه سنای بانک مرکزی در روز پرداخت می‌باشد.)
۲- تضمین شرکت در مناقصه جهت تامین فروسیلیکو منگنز با مبلغ ۱۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال (ده میلیارد ریال) و فرومنگنز پرکربن با مبلغ ۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال (پنج میلیارد ریال)؛ ضمانتنامه معتبر، بدون قید و شرط و به نفع کارفرما و دارای اعتبار حداقل سه ماهه به نام شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان می‌باشد. (در صورت تائید اولیه)

جهت شرکت‌های داخلی: ضمانتنامه بانکی معتبر.

جهت شرکت‌های خارجی: ضمانتنامه شرکتی Corporate guarantee (معادل ارزی مبلغ تضمین شرکت در مناقصه با تائید واحد مالی خریدار)

۱- ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.
۲- شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.
۳- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های ۰۹۱۳۵۰۳۹۰۰۲ و ۰۳۴۳۴۲۲۷۳۸۰۶ تماس حاصل نمایید. (پاسخگویی در ساعات اداری)
۴- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

واحد قراردادهای مجتمع جهان فولاد سیرجان

یادداشت



ایمنی در حمل‌ونقل مغفول مانده است

حامد الماسی، مدیر برنامه‌ریزی و پشتیبانی خرید شرکت فولاد هرمزگان

حمل‌ونقل در سه حوزه دریایی، زمینی و ریلی مطرح است. شرکت‌های فولادی بیشتر مواد اولیه موردنیاز خود برای تولید را از طریق حمل ریلی و جاده‌ای تامین می‌کنند و تنها مواد اولیه وارداتی از طریق دریا حمل می‌شود. صنعت حمل‌ونقل در ایران در حوزه‌های مختلفی که از آنها یاد شد با کاستی‌هایی روبه‌رو است. در حمل ریلی با محدودیت‌هایی روبه‌رو هستیم و باوجود توسعه‌هایی که در این بخش پدید آمده، همچنان کشور ما در حوزه زیرساخت ریلی به توجه بیشتری نیاز دارد. اضافه کردن خطوط راه‌آهن، تامین لکوموتیو، کشنده‌های واگن، تامین امکانات تخلیه واگن و... باید مورد توجه قرار گیرند و با سرمایه‌گذاری مناسب، امکانات بارگیری، حمل و تخلیه فراهم شود. توجه به اهداف توسعه‌ای در صنعت فولاد کشور نیز ضرورت گسترش حمل ریلی را نمایان می‌سازد. حمل‌ونقل ریلی از یک سو از شرایط ایمن‌تری برخوردار است و از سوی دیگر صرفه اقتصادی بیشتری به همراه خواهد داشت؛ بنابراین توسعه صنعت حمل‌ونقل می‌تواند راهگشای صنعت فولاد و بسیاری از دیگر صنایع کشور باشد.

باید تاکید کرد باتوجه به محدودیت یادشده در حمل ریلی، سهم عمده‌ای از جابه‌جایی‌ها در کشور ما از طریق جاده‌ای انجام می‌شود، در حالی که انتقال بار از جاده نیز با مشکلاتی روبه‌رو است. در سال گذشته شاهد رشد قیمت ناگهانی و قابل ملاحظه حمل جاده‌ای بودیم. این دست تغییرات تولیدکنندگان را از مسیر برنامه‌ریزی شده دور و آنها را متضرر می‌کند؛ هرچند که اکنون قیمت‌ها تثبیت شده‌اند. درواقع ممنوعیت‌های صادرات سنگ آهن و گندله و تعرفه‌ای که بر صادرات این محصولات معدنی اعمال شد، به مدیریت تامین مواد اولیه برای ما کمک کرد. حال اگر شرایط موجود تغییر نکند، قیمت‌ها ثابت می‌ماند. در حمل جاده‌ای که اغلب به‌وسیله کامیون انجام می‌شود، قیمت حامل‌های انرژی اهمیت ویژه‌ای دارد. چنانچه قیمت گازوئیل افزایش یابد به‌طور قطع بر بهای حمل محصول نیز اثر خواهد داشت و ما را با چالش تازه‌ای روبه‌رو می‌کند. هزینه حمل‌ونقل در گذشته بخش کوچکی از قیمت تمام‌شده محصولات فولادی را به خود اختصاص می‌داد، اما درحال‌حاضر نزدیک ۱۰ درصد قیمت تمام شده تولیدات فولادی مربوط به هزینه‌های حمل است. البته باید خاطرنشان ساخت در برآورد این هزینه مجموع بهای حمل دریایی، جاده‌ای، ریلی و همچنین جریمه‌های دموراژ محاسبه می‌شود.

بخش دیگری از جابه‌جایی‌های مورد نیاز فولادسازان و فعالان صنایع معدنی از طریق حمل دریایی انجام می‌شود. پس از اعمال تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، نرخ حمل دریایی برای ما به‌شدت افزایش یافت. گاهی مجبوریم برای تامین مواد اولیه مورد نیاز خود از حمل یکسره جاده‌ای استفاده کنیم که این کار هزینه حمل را افزایش می‌دهد و تاثیر مستقیم روی بهای تمام شده می‌گذارد.

شرکت فولاد هرمزگان جنوب در منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس در بندرعباس واقع است. در این منطقه یک اسکله اختصاصی برای صادرات صنایع معدنی و فلزی وجود دارد و انتظار می‌رود از ظرفیت‌های این اسکله بهتر استفاده شود تا حمل‌ونقل شرکت‌های این منطقه تسهیل شود. اقداماتی همچون لایروبی اسکله در این منطقه، به پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت بالا کمک و امکان توسعه صادرات محصولات معدنی از این اسکله را فراهم خواهد کرد.

در پایان باید تاکید کرد رعایت ایمنی در حمل‌ونقل یکی از ضروریات است. ایمنی ضامن حفظ سلامت و جان انسان‌هاست و از این‌رو اهمیت ویژه‌ای دارد. هرچند در کشور ما این موضوع باتوجه به گستردگی و پراکندگی صنایع، مغفول مانده، با این وجود شرکت فولاد هرمزگان با اقداماتی چون الزام رانندگان به ارائه مدارک و مستندات، در راستای افزایش سطح ایمنی در حمل‌ونقل، تلاش می‌کند. این سختگیری‌ها در بسیاری از شرکت‌های معدنی و صنعتی انجام می‌شود و به‌نظر می‌رسد باید مطالعاتی متمرکز در این زمینه انجام و دستورالعمل‌هایی تدوین شود تا شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و مجموعه‌هایی که خدمات از آنها دریافت می‌کنند ملزم به رعایت این دستورالعمل‌ها باشند.

در گفت‌وگو با فعالان صنایع معدنی و فلزی بررسی شد

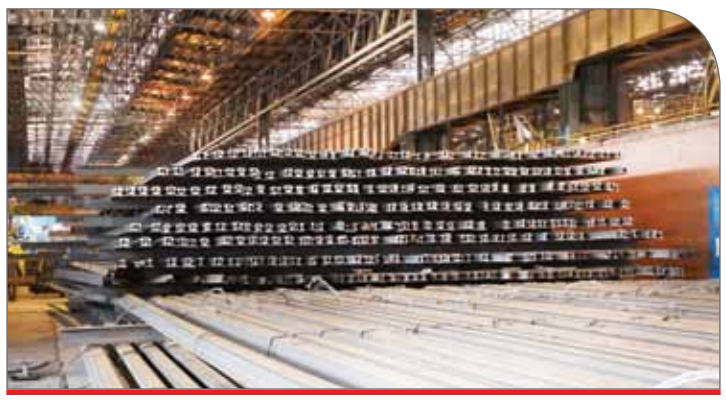
توسعه حمل‌ونقل، ضرورتی برای صنایع معدنی

توسعه صنعت حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا در محدودترین زمان ممکن، تاثیر بسزایی در پیشرفت کشورها دارد. صنعت حمل‌ونقل در حوزه معدن و صنایع معدنی به‌دلیل حجم قابل‌توجه جابه‌جایی‌ها اهمیت ویژه‌تری دارد. در میان روش‌های مختلف حمل‌ونقل (ریلی، جاده‌ای و دریایی) جابه‌جایی از طریق خطوط آهن در صنایع معدنی اهمیت ویژه‌تری دارد؛ تا جایی که در اغلب کشورهای پیشرفته حدود نیمی از مواد معدنی با کمک ریل جابه‌جا می‌شود، اما درصد جابه‌جایی مواد و صنایع معدنی از طریق خطوط ریلی در کشور ما بسیار ناچیز است. درواقع حجم عمده جابه‌جایی از طریق جاده و به‌وسیله کامیون انجام می‌شود. همین موضوع نیز چالش‌های متعددی را پدید می‌آورد که ازجمله آنها می‌توان به افزایش هزینه حمل اشاره کرد. باید تاکید کرد باتوجه به اهداف توسعه‌ای که در صنایع معدنی کشور وجود دارد، توسعه صنعت حمل‌ونقل ضروری به‌نظر می‌رسد. صمت برای بررسی کاستی‌های موجود در صنعت حمل‌ونقل و تاثیر آن بر عملکرد صنایع معدنی با فعالان این صنایع گفت‌وگو کرده است.

▣ لزوم تحول اساسی در زیرساخت



علی محمدی، مدیرعامل شرکت فولاد خوزستان در گفت‌وگو با صمت درباره چالش‌های صنعت حمل‌ونقل برای صنایع معدنی و فلزی، به‌ویژه فولاد گفت: حمل‌ونقل مواد اولیه و محصولات زنجیره تولید فولاد، باتوجه به مسافت‌های طولانی میان معادن سنگ آهن و کارخانه‌های گندله‌سازی و همچنین واحدهای تولیدی آهن‌اسفنجی، با مشکلاتی مواجه است. او خاطرنشان کرد: براساس آمار، ۳ کشور برتر در حوزه حمل‌ونقل ریلی بیش از ۸۴ درصد خطوط ریلی جهان را در اختیار دارند و ایران نیز با داشتن حدود ۱۵ هزار کیلومتر خط ریلی، رتبه بیست‌ویکم را در جهان به خود اختصاص داده است. در همین حال باید تاکید کرد حجم جابه‌جایی بار در کشور بیش از ۵۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود که تنها ۱۲ درصد آن از طریق ریل انجام می‌شود؛ بنابراین باید با برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و اختصاص سهم عمده از اعتبارات کلی، در این حوزه سرمایه‌گذاری ویژه‌ای شود. مدیرعامل شرکت فولاد خوزستان در ادامه تاکید کرد: حمل‌ونقل یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌ها در حوزه صنعت است که سهم قابل‌توجهی از قیمت تمام‌شده محصول را به خود اختصاص می‌دهد. حمل‌ونقل ریلی شیوه‌ای موثرتر و ارزان‌تر نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای است که می‌تواند بازدهی و بهره‌وری یک مجموعه را تا حد قابل‌قبولی افزایش دهد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد توسعه خطوط ریلی کشور متناسب با توسعه معادن و صنایع معدنی و فلزی، انجام نشده است. او افزود: شرکت فولاد خوزستان با ظرفیت حمل ۱۰ میلیون تن کنسانتره و محصولات تولیدی، ظرفیت قابل‌قبولی در حوزه حمل‌ونقل به‌ویژه حمل ریلی دارد. این شرکت با دارا بودن ۷۰ کیلومتر خط ریلی در داخل شرکت، ۱۴ کیلومتر خط ریلی در اسکله اختصاصی، زمین صادراتی در بندر امام خمینی، ۸ دیزل مانوری، دو تیپلر (واگن برگردان) و یک سکوی تخلیه با ظرفیت ۵ میلیون تن، در این حوزه موفق عمل کرده است. این مجموعه باتوجه به زیرساخت ریلی مناسب در داخل شرکت، توان بارگیری و ارسال کامل محصولات تولیدشده با ظرفیت ۸. ۳ میلیون تن با استفاده از واگن را دارد، اما در خطوط ریلی کشور برای این صنعت، ظرفیت ریلی کافی وجود ندارد، به‌همین دلیل بخش ریلی باوجود تلاش‌هایی که انجام شده کمتر از ۵۰ درصد حمل‌ونقل این شرکت را انجام می‌دهد. باتوجه به روند توسعه واحدهای معدنی و همچنین افزایش میزان حمل‌ونقل مواد معدنی و سنگ آهن و محصول در آینده نزدیک به‌ویژه در چشم‌انداز ۱۴۰۴ توسعه، لازم است توجه ویژه و یک نگاه کلی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور به‌وجود آید. محمدی درباره کاستی‌های صنعت حمل‌ونقل کشور به‌ویژه باتوجه به اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد گفت: تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در چشم‌انداز ۱۴۰۴ به ۸۰ میلیون تن گندله و ۵۰ میلیون تن آهن‌اسفنجی نیاز دارد. این حجم از تولید با در نظر گرفتن ظرفیت‌های حمل‌ونقل کشور در سال‌های آینده مشکل‌ساز خواهد بود؛ بنابراین رفع این چالش نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و تحول اساسی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه ریلی است. او در ادامه گفت: شرکت فولاد خوزستان با بهره‌گیری از تمامی توان موجود و با ایجاد شرکت حمل‌ونقل چندوجهی فولاد لجستیک توانسته بخش عمده‌ای از مدیریت این بخش را در حوزه تخصصی خود متمرکز کند و باتوجه به محدودیت‌ها و مشکلات موجود در حوزه حمل‌ونقل کمبودها را پوشش دهد، اما همچنان با چالش‌هایی در این حوزه به‌ویژه در حمل ریلی و جاده‌ای مواجه است و انتظار می‌رود مسئولان ذی‌ربط در حوزه وزارت محترم راه و شهرسازی و به تبع آن دولت در راستای توسعه این بخش تصمیمات و تدابیر لازم را اتخاذ کنند. مدیرعامل شرکت فولاد خوزستان درباره اهمیت ایمنی در حمل‌ونقل بیان کرد: رعایت مسائل ایمنی، مهم‌ترین مسئله در انجام کارها است؛ به‌عنوان مثال در حمل جاده‌ای مسئله اصلی در حوادث و تصادفات، عموما کمبود مهارت و نقص در آموزش رانندگان و رعایت نکردن قوانین ازسوی آنان است، اما در عرصه بازار رقابتی کنونی، تنها سازمان‌ها و صنایعی به موفقیت دست خواهند یافت که در زمینه‌های خدماتی از استانداردهای مرتبط و متناسب با نوع و ماهیت کارشان پیروی کنند و خود را هرچه بیشتر در جهت تحقق اهداف استانداردهای مورد نظر قرار دهند. با رشد روزافزون فناوری و ماشینی شدن، هر روز شاهد آمار بالای حوادث صنعتی و اتلاف سرمایه‌های انسانی و مادی در کشور هستیم؛ بنابراین نیاز به استانداردهای ایمنی و بهداشت حرفه‌ای بیش از پیش احساس می‌شود. چنانچه سازمان‌ها از حدود مشخص شده تجاوز کنند، مشکلاتی بی‌شمار و در نهایت ضرر و زیان جبران‌ناپذیری برای‌شان رقم می‌خورد.



عکس: صمت

▣ ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

محمدرضا احمدی، مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان در گفت‌وگو با صمت درباره زیرساخت‌های صنعت حمل‌ونقل کشور و تاثیر آن بر صنایع معدنی و فلزی گفت: باوجود توسعه صنعت حمل‌ونقل در سال‌های پس از انقلاب، متاسفانه هنوز سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی به‌منظور حمل مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی انجام نشده است. این محصولات اغلب از شاهراه‌های اصلی کشور که محل عبور و مرور مسافران است، انتقال می‌یابند. از طرفی توسعه نیافتن زیرساخت‌های ریلی به‌ویژه در مناطقی مانند سنگان که ذخایر عظیمی از سنگ‌آهن ایران در آن واقع شده، مشکلات بزرگی را ایجاد کرده است. فاصله طولانی بسیاری از واحدهای تولیدی کشور از زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی نیز این واحدها را با چالش‌هایی در تامین مواد اولیه مورد نیاز خود در تولید روبه‌رو می‌کند.



احمدی در ادامه افزود: انتقال مواد معدنی از فاصله‌های طولانی انجام می‌شود. همین موضوع قیمت حمل این مواد را افزایش و حاشیه سود را برای شرکت‌های فعال در حوزه معدن و صنایع معدنی کاهش می‌دهد؛ بنابراین امید است با توسعه هرچه بیشتر صنعت حمل‌ونقل در کشور، گرهی از مشکلات این فعالان اقتصادی باز شود. مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان خاطرنشان کرد: باتوجه به برنامه تولید ۵۵ میلیون فولاد در افق ۱۴۰۴ و با در نظر گرفتن استخراج حدود ۲۰۰ میلیون تن سنگ‌آهن و ۱۰۰ میلیون تن کنسانتره و گندله و حجم بزرگی از جابه‌جایی‌ها به‌طور قطع شبکه جاده‌ای چاره‌ساز نخواهد بود و باید شبکه ریلی به‌طور گسترده ایجاد شود و به بهره‌برداری برسد. احمدی درباره ایمنی در حمل‌ونقل گفت: حمل‌ونقل در داخل شبکه معادن و صنایع معدنی با نظارت کامل واحد HSEE انجام می‌شود، اما به‌دلیل فرسوده بودن ماشین‌آلات، مشکلات ناشی از تحریم و نبود قطعات یدکی، سطح ایمنی ماشین‌آلات کاهش یافته است؛ بنابراین نیاز اساسی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور وجود دارد.

آمار تولید سال ۹۸ اعلام شد

عملکرد موفق شرکت‌های زنجیره فولاد در سال رونق تولید

میزان تولید محصولات فولادی و شمش شرکت‌های بزرگ کشور در سال رونق تولید، (سال ۹۸) به ترتیب ۶ و ۵ درصد افزایش یافت. به گزارش صمت به نقل از روابط عمومی سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران، فولاد سازان بزرگ در ۱۲ ماه سال گذشته، ۲۰ میلیون و ۲۲۶ هزار و ۸۸۱ تن شمش تولید کردند.

از این میزان، شرکت‌های فولاد مبارکه ۹ میلیون و ۱۲۵ هزار و ۶۵۱ تن، فولاد خوزستان ۳ میلیون و ۶۸۹ هزار و ۳۸۸ تن، ذوب آهن اصفهان ۲ میلیون و ۴۱۹ هزار و ۷۴۱ تن، فولاد آلیاژی ۴۹۱ هزار و ۲۸۳ تن، گروه ملی فولاد ۱۹ هزار و ۳۹۸ تن، فولاد کاوه جنوب یک میلیون و ۱۵۷ هزار و ۴۸۴ تن، فولاد خراسان یک میلیون و ۱۶۸ هزار و ۶۸۲ تن، چادرملو یک میلیون و ۲۱ هزار و ۱۹۲ تن، آهن و فولاد ارفع ۸۶۵ هزار و ۳۰۷ تن، فولاد بناب ۲۶۸ هزار و ۷۵۵ تن تولید کردند.

همچنین ۱۰ شرکت بزرگ فولادی شامل فولاد مبارکه اصفهان، ذوب آهن اصفهان، فولاد آذربایجان، فولاد خراسان، فولاد آلیاژی ایران، نورد و لوله اهواز، گروه ملی صنعت فولاد، فولاد اکسین، ورق خودرو چهارمحال و بختیاری و فولاد بناب، در سال گذشته ۱۳ میلیون و ۳۷۸ هزار و ۶۶۹ تن انواع محصولات فولادی تولید کردند.

میزان تولید آهن اسفنجی ۲۱ واحد تولیدکننده بزرگ در سال ۹۸، حدود ۲۷ میلیون و ۳۶ هزار و ۴۳۱ تن بوده که نسبت به رقم سال گذشته، ۷ درصد رشد نشان می‌دهد. در همین حال مجموع تولید این شرکت‌ها در اسفند، ۲ میلیون و ۳۸۶ هزار و ۳۸۱ تن گزارش شد که درمجموع ۱۶ درصد افزایش یافت.

صادرات طلای روسیه آزاد شد



دولت روسیه در فرمان جدیدی اجازه داد مجوزهای صادرات شمش و طلا برای تولیدکنندگان فلزات ارزشمند صادر شود. شرکت‌های معدنی روسیه مدت‌ها منتظر اعلام این سیاست بودند که از هفته جاری اجرایی شد و به آنها اجازه می‌دهد مجوزهای بلندمدت برای صادرات طلا و نقره پالایش شده را مانند بانک‌های بازرگانی دریافت کنند.

به گزارش ایسنا، این مجوزها ازسوی وزارت صنعت و تجارت صادر می‌شود و به معدنکاران و تولیدکنندگان فلزات ارزشمند اجازه می‌دهد تولیدشان را به شکل شمش‌های خالص فلزات صادر کنند.

معدنکاران طلای روسیه از این تصمیم برای صدور مجوزهای صادرات کلی که جایگزین مجوزهای محدود قبلی می‌شود استقبال کردند. سخنگوی شرکت پلی‌متال که دومین تولیدکننده بزرگ طلای روسیه است، اظهار کرد آزادسازی فروش بین‌المللی فلزات ارزشمند برای معدنکاران روسیه فرصت‌های صادرات را بهبود خواهد بخشید و بروکراسی غیرضروری را کاهش می‌دهد.

هنوز معلوم نیست آیا سیستم جدید اجازه صادرات نامحدود را خواهد داد یا همچنان محدودیت‌هایی وجود خواهد داشت. مدت اعتبار این مجوزها هم معلوم نیست.

حدود ۲ هفته پیش انجمن فاینانس ملی روسیه که نماینده نهادهای اعتبار بازرگانی شامل بانک‌های صادرکننده بزرگ طلا است، از بانک مرکزی و وزارت حمل‌ونقل و وزارت دارایی خواست صادرات فلزات ارزشمند را باتوجه به محدودیت‌های به‌وجود آمده در بحران شیوع ویروس کرونا مانند توقف پروازهای مسافری بین‌المللی، تسهیل کند.

اما فرمان جدید ممکن است آن‌طور که بانک‌ها امیدوار بودند به آنها کمک نکند زیرا به معدنکاران اجازه می‌دهد بدون واسطه عمل کنند و سود بانک‌ها را که تنها صادرکننده طلا بودند، تضعیف می‌کند. همچنین قدرت مذاکرات بانک‌ها را کاهش می‌دهد، چراکه تولیدکنندگان یکباره گزینه‌های بیشتری برای فروش پیدا کرده‌اند.

براساس گزارش پلاتس، با این فرمان میزان صادرات مستقیم معدنکاران در مقایسه با فروش‌شان به بانک‌ها افزایش پیدا خواهد کرد؛ مگر اینکه برخی از شرکت‌ها سیستم صادرات جدید را نامناسب بیابند.

آگهی شناسایی و ارزیابی سازندگان پاتیل فولادسازی

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت به خرید ۴عدد پاتیل کارخانه فولادسازی خود اقدام نماید؛ لذا از سازندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب و سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت بعمل می‌آید تا ظرف مدت حداکثر ۷ روز از تاریخ چاپ آگهی، تمایل خود را به‌صورت مکتوب همراه با تصویر اسناد و مدارک ذیل به آدرس ایمیل sjsco.roomi@gmail.com ارسال نمایند.

شرکت‌های متقاضی می‌توانند شرایط و مشخصات اقلام موضوع را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی www.sjsco.ir دریافت نمایند.

اسناد و مدارک:

۱- درخواست رسمی. (ذکر آدرس ایمیل، شماره تماس تلفن ثابت و همراه الزامی است).
۲- اساسنامه و مدارک ثبتی. (شماره ثبت، کد اقتصادی و شناسه ملی، گواهی ثبت، گواهی آخرین تغییرات و ...)
۳- گواهی نمایندگی از طرف تامین‌کنندگان معتبر. (در صورت موجود بودن)
۴- رزومه، سوابق فروش و نمونه قراردادها و توافقنامه‌های انجام شده با موضوع تامین اقلام موضوع مناقصه.
۵- مدارک و مستندات توان مالی با اسناد و مدارک مثبته.

شرایط:

۱- تضمین شرکت در مناقصه؛ ضمانت‌نامه بانکی معتبر و بدون قید و شرط و به نفع کارفرما با مبلغ ۳.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (سه میلیارد ریال) و دارای اعتبار حداقل سه ماهه به نام شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان می‌باشد. (در صورت تایید اولیه پس از ارزیابی)
۲- ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.
۳- شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.
۴- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های ۰۹۱۳۹۳۸۰۸۸۴ یا ۰۹۰۱۱۲۲۴۴۵۴ تماس حاصل نمایید. (پاسخگویی در ساعات اداری)
۵- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

واحد تدارکات و خرید شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

آگهی شناسایی و ارزیابی سازندگان و تامین‌کنندگان متریال پاتیل‌های فولادسازی

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت به خرید متریال پاتیل‌های کارخانه فولادسازی خود اقدام نماید؛ لذا از سازندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب و سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت بعمل می‌آید تا ظرف مدت حداکثر ۷ روز از تاریخ چاپ آگهی، تمایل خود را به‌صورت مکتوب همراه با تصویر اسناد و مدارک ذیل به آدرس ایمیل sjsco.roomi@gmail.com ارسال نمایند.

شرکت‌های متقاضی می‌توانند شرایط و مشخصات اقلام موضوع را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی www.sjsco.ir دریافت نمایند.

اسناد و مدارک:

۱- درخواست رسمی. (ذکر آدرس ایمیل، شماره تماس تلفن ثابت و همراه الزامی است).
۲- اساسنامه و مدارک ثبتی. (شماره ثبت، کد اقتصادی و شناسه ملی، گواهی ثبت، گواهی آخرین تغییرات و...)
۳- گواهی نمایندگی از طرف تامین‌کنندگان معتبر. (در صورت موجود بودن)
۴- رزومه، سوابق فروش و نمونه قراردادها و توافقنامه‌های انجام شده با موضوع تامین اقلام موضوع مناقصه.
۵- مدارک و مستندات توان مالی با اسناد و مدارک مثبته.

شرایط:

۱- تضمین شرکت در مناقصه؛ ضمانت‌نامه بانکی معتبر و بدون قید و شرط و به نفع کارفرما با مبلغ ۵درصد کل قیمت و دارای اعتبار حداقل سه ماهه به نام شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان می‌باشد. (در صورت تایید اولیه پس از ارزیابی)
۲- ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.
۳- شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.
۴- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های ۰۹۱۳۹۳۸۰۸۸۴ یا ۰۹۰۱۱۲۲۴۴۵۴ تماس حاصل نمایید. (پاسخگویی در ساعات اداری)
۵- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

واحد تدارکات و خرید شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

در بررسی الزامات توسعه صادرات غیرنفتی عنوان شد

تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک در اولویت

گروه تجارت
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

امسال، سال جهش تولید است و صادرات با تکیه بر محصولات غیرنفتی بهترین راه تحقق شعار جهش تولید عنوان می‌شود.

یکی از عواملی که باعث رشد فزاینده صادرات می‌شود، توسعه زیرساخت‌های تجاری از جنس توسعه مراکز لجستیک، پایانه‌های صادراتی، تقویت ناوگان حمل‌ونقل برای صادرات، توسعه مراکز نمایشگاهی دائمی و ایجاد مراکز یکپارچه کنترل، بازرسی و استاندارد است.

برهمین اساس تکمیل زیرساخت‌های تجاری نیمه‌تمام و تقویت پایانه‌های صادراتی در حوزه مراکز لجستیکی و اولویت‌بندی برای اختصاص تسهیلات، در دستور کار جدی وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار دارد. لجستیک شبکه‌ای از فعالیت‌ها و خدمات است که جابه‌جایی فیزیکی کالاها در داخل و خارج از مرزها را پشتیبانی می‌کند.

براساس تعریف بانک جهانی، لجستیک مجموعه‌ای از فعالیت‌ها از قبیل حمل‌ونقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، ترخیص کالا از گمرک، سیستم‌های توزیع درون‌کشوری و نظام‌های پرداخت است که ازسوی نهادهای دولتی و بخش خصوصی صورت می‌پذیرد.

تجارت جهانی توسط شبکه‌ای از فعالیت‌های لجستیکی جهانی هدایت می‌شود و وجود یک شبکه رقابتی از خدمات لجستیک جهانی، ستون فقرات تجارت بین‌الملل را تشکیل می‌دهد.

امروزه موضوع کاهش هزینه و افزایش سرعت ارائه محصول یا خدمت به مشتری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و کارآمدی خدمات لجستیکی نقش کلیدی در تحقق این دو امر ایفا می‌کند.

بنگاه‌ها با بهره‌گیری از فعالیت‌ها و خدمات لجستیکی کارآمد، نه‌تنها می‌توانند در گسترش بازار محصولات خود در سطح ملی موفق عمل کنند، بلکه از این توانایی نیز برخوردار هستند که توان رقابت‌پذیری و تجارت خود را در سطح بین‌المللی افزایش دهند.

زیرساخت‌های لجستیکی کارآمد به‌واسطه کاهش قیمت تمام‌شده محصول و کاهش اختلاف قیمت میان تولیدکننده و مصرف‌کننده، منجر به افزایش رفاه هر دو طرف و شکوفایی اقتصادی می‌شود.

اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام در مراکز لجستیکی



حسین مدرس خیابانی، قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت: تجارت خارجی یکی از ارکان مهم اقتصادی هر کشوری است و برای توسعه این نوع تجارت حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین موضوعات است؛ برهمین اساس با مروری بر تعداد مراکز لجستیک کشور، مکان‌یابی آنها، اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام در مراکز لجستیکی و اولویت‌بندی اختصاص تسهیلات در دستور کار امسال وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار گرفته است. تلاش بر این است که از طریق بانک‌های توسعه صادرات و بانک‌های توسعه‌ای، بتوان تسهیلاتی را به این بخش اختصاص داد. همچنین سازمان برنامه و بودجه قول داده در سال ۹۹ منابع مالی مناسبی را برای این کار در اختیار ما قرار دهد. تا امروز ۳۲ پایانه صادراتی در کشور ثبت شده که باید باتوجه به ضرورت توسعه صادرات غیرنفتی، تجهیز و آن دسته از پایانه‌های صادراتی دارای مجوز تکمیل شوند. همچنین در مطالعات وزارت راه، ۵۸ مرکز لجستیک مکان‌یابی شده و طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته مراکز لجستیک وزارت صنعت، معدن و تجارت با این مراکز منطبق خواهند شد تا از ظرفیت‌های فعلی استفاده بهینه شود. خدماتی همچون صنایع تبدیلی، تخلیه، بارگیری، انبارش، سردخانه، سورتینگ، بسته‌بندی، حمل‌ونقل ترکیبی، مکان‌های یکپارچه کنترل کیفی، بازرسی، استاندارد، مراکز بهداشتی، گمرکی و نیز مرکز یکپارچه مالی، پولی، بانکی، کنسولی و صدور ویزا از جمله زیرساخت‌های لازم برای توسعه مراکز لجستیک و به‌دنبال آن توسعه صادرات هستند؛ بنابراین با فراهم‌سازی این زیرساخت‌ها می‌توان علاوه بر افزایش صادرات به جهش تولید نیز رسید. گاهی پایانه‌های صادراتی، خدمات لجستیک و صادراتی کافی را به صادرکنندگان ارائه نمی‌دهند که رفع این مشکل نیاز به همکاری مشترک دارد. جای‌گیری مراکز لجستیک و پایانه صادراتی براساس اولویت‌بندی مناطق مرزی و دارای اولویت و نیز محل دپو تولید از دیگر موارد قابل‌توجه است.

مشوق‌های صادراتی با اولویت زیرساخت‌های تجاری



حمیدرضا زادبوم، رئیس سازمان توسعه تجارت ایران: هر ساله متناسب با بودجه در زمینه مشوق‌های صادراتی تصمیم‌گیری می‌شود. سال ۹۹ نیز برای مشوق‌های صادراتی رقم ۶۰۰ میلیارد تومان به اضافه منابع ریالی از محل صندوق توسعه ملی در نظر گرفته شده است. باتوجه به محدودیت‌های بودجه لازم است گلوگاه‌های اصلی را شناسایی کنیم و با تمرکز بر ۳ نقطه مرزها، مراکز تولید و بنادر، نیاز این زیرساخت‌ها به بودجه بررسی شود؛ به‌عنوان نمونه در مرز با عراق از ۹ مرز ۳ مرز فعال است. به‌طبع در این شرایط ترافیک ایجاد می‌شود و لازم است زیرساخت‌های صادراتی تقویت شود. درباره محصولات کشاورزی نیز که امکان صادرات در این بخش فراهم است، راه‌اندازی خطوط حمل‌ونقل، احداث سردخانه در مرزها، ایجاد انبار و مکان قرنطینه نیاز است و باید بررسی شود که زیرساخت‌ها در مرزها، مراکز تولید یا بنادر چه مشکلاتی دارند تا موانع برطرف شود. ۹۰ درصد بودجه مشوق‌های صادراتی می‌تواند به این بخش‌ها اختصاص پیدا کند و وام‌های ارزان‌قیمت در اختیار افرادی قرار گیرد که در این زیرساخت‌ها فعالیت می‌کنند و ۱۰ درصد بودجه هم به سایر مشوق‌ها اختصاص یابد. پیشنهاد می‌کنم صندوق حمایت از توسعه صادرات تشکیل و از محل درآمدهایی همچون عوارض گمرکی شارژ شود تا به‌طور مستمر بتوانیم به توسعه صادرات کشور بپردازیم. امسال به‌طور ویژه شرایطی پیش آمده که می‌توانیم صادرکنندگان را به سمت این زیرساخت‌ها سوق دهیم. کمک به صادرکنندگان در بخش حمل‌ونقل می‌تواند محرک بزرگی برای توسعه صادرات باشد، با این حال بخش حمل‌ونقل امسال با مشکلات جدی مواجه است؛ به‌عنوان نمونه با اینکه قیمت سوخت پایین آمده تعرفه حمل‌ونقل کاهش پیدا نکرده و در این زمینه باید شرایط بهتری برای صادرکنندگان ایجاد کرد.

نقش حمل‌ونقل در تجارت خارجی



النار میاندوآبچی، عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی: آنچه که به‌طور معمول از توسعه تجارت خارجی به ذهن متبادر می‌شود، افزایش حجم و ارزش صادرات غیرنفتی و البته مدیریت واردات کالا به کشور است، اما سیاست‌های توسعه تجارت در این ابعاد به‌تنهایی نمی‌تواند در تحقق اهداف موثر واقع شود. در واقع براساس مطالعات جهانی، ناکارآمدی مبادلات تجاری در کشورهای در حال توسعه، خود مانع بزرگی بر سر راه جهانی شدن آنهاست.

برای تحقق یک مبادله تجاری، عوامل متعددی باید به‌درستی و به‌طور مطلوب عمل کنند. این عوامل طیف وسیعی از مولفه‌ها مانند تشریفات و رویه‌های صادرات و واردات، خدمات تجاری اعم از حمل‌ونقل، بانک، بیمه، زیرساخت‌های فناوری اطلاعات، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، گمرکات و نظیر آن را دربرمی‌گیرند. ناکارآمدی در هر یک از این عوامل می‌تواند به‌طور مستقیم در زمان و هزینه تجارت تاثیرگذار باشد.

در واقع یکی از عوامل موفقیت تجارت خارجی، وجود زنجیره‌های کارآمدی از عملیات و زیرساخت‌های لجستیک و حمل‌ونقل از مبدا تا مقصد است. این زنجیره‌ها شامل مولفه‌هایی هستند که در هماهنگی با یکدیگر، جریان کالا را از نقطه مبدا به مقصد ممکن می‌سازند. زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک شامل شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و پایانه‌های اتصال‌دهنده از مهم‌ترین الزامات یک تجارت موفق هستند که در سایه قوانین، استانداردهای و ایمنی‌های بین‌المللی مسیر مبادلات بین‌المللی یک کشور را هموار می‌سازند. ایران دارای مزیت‌ها و ظرفیت‌های زیادی در زمینه لجستیک است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به قرار گرفتن در منطقه خاورمیانه و مسیر ۵ کریدور اصلی ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی، امکان استفاده از همه روش‌های حمل‌ونقل، دسترسی به آب‌های آزاد، داشتن سواحل آبی و مرزهای خشکی گسترده، برخورداری از بنادر متعدد و شبکه جاده‌ای گسترده اشاره کرد. کشور ما به‌دلیل برخورداری از این مزیت‌ها، توانایی تبدیل شدن به یکی از مراکز مهم تجارت در منطقه و حتی دنیا را داراست، اما متاسفانه تاکنون توسعه لجستیک در کشور به‌طورجدی موردتوجه قرار نگرفته است.

نگاهی به وضعیت کشورمان در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل برای تجارت خارجی، این مسئله را آشکار می‌کند که اصولا برخی مولفه‌های مهم و حیاتی مرتبط با این موضوع در کشور تقریبا غایب هستند. پایانه‌های حمل‌ونقل ترکیبی برای انتقال کالا بین شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی که بتوانند دو یا بیشتر این شبکه‌ها را به یکدیگر متصل کنند تقریباً وجود ندارند. از طرف دیگر هنوز هیچ هاب لجستیکی در کشور توسعه نیافته است. هاب‌های لجستیکی بسته به نوع و سطح جغرافیایی ارائه خدمات در انواع مختلف طبقه‌بندی می‌شوند که البته به‌طور حتم باید پایانه حمل‌ونقل ترکیبی را به‌عنوان جزوی از ساختار خود داشته باشند. بنادر خشک، مراکز لجستیکی بین‌المللی و شهر لجستیک مهم‌ترین هاب‌های لجستیکی با قابلیت ارائه خدمات در سطح بین‌المللی هستند. یکی از دلایل عمده توسعه نیافتن این مولفه‌ها در کشور را شاید بتوان ماهیت چندبخشی اغلب آنها دانست که شاید در حوزه وظایف و ماموریت‌های یک نهاد مشخص نمی‌گنجد. در اغلب این مولفه‌ها وزارت راه‌وشهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک و سایر دستگاه‌های دولتی به‌عنوان نهادهای دخیل در این موضوعات مطرح هستند. تفاوت و گاه تضاد در دیدگاه‌های دستگاه‌های دخیل می‌تواند مانع بزرگی برای توسعه مولفه‌های حمل‌ونقل و لجستیک در تجارت بین‌المللی و حتی داخلی باشد.

درخواست فعالان حمل‌ونقل از وزیر راه و شهرسازی



علی محمودی سرای، رئیس هیات مدیره فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک: فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک در نامه‌ای به وزیر راه و شهرسازی، خواهان اختصاص تسهیلات بیمه‌ای و مالیاتی به شرکت‌های فعال در این صنعت به انضمام اعطای تسهیلات ۸ هزار میلیارد تومانی شد.

این فدراسیون در نامه‌ای به وزیر راه و شهرسازی، آسیب‌های وارد شده به بخش حمل‌ونقل کشور در اثر کرونا را برشمرد و خواهان اختصاص تسهیلات بانکی همراه با تسهیلات بیمه‌ای، مالیاتی و تعویق مطالبات سازمان‌های اجرایی از شرکت‌های حمل‌ونقلی شده است.

در این نامه، بزرگ‌ترین مشکلات بخش حمل‌ونقل هوایی احتمال تعدیل گسترده و قریب‌الوقوع نیروهای شاغل در آژانس‌های خدمات گردشگری، ممنوعیت و محدودیت پروازهای خارجی و کاهش گسترده پروازهای داخلی ذکر و راهکارهای معرفی شده در این زمینه، اعطای تسهیلات بانکی با دوره تنفس طولانی‌مدت، اعمال معافیت‌های بیمه‌ای و مالیاتی و تعویق مطالبات شرکت فرودگاه‌ها و فرودگاه امام خمینی (ره) از ایرلاین‌ها و در نهایت امهال اقساط تسهیلات بانکی عنوان شده است.

در بخش دریایی و بندری نیز این فدراسیون خواهان اختصاص ارز دولتی به شرکت‌های کشتیرانی برای واردات قطعات یدکی یا تجهیزات بندری، حذف یا کاهش اجاره ثابت فعالان بندری ازسوی سازمان بنادر، اصلاح تعرفه‌های تخلیه و بارگیری کالا، جبران زیان‌های هنگفت شرکت‌های بانکرینگ و سوخت‌رسان دریایی، حذف هزینه‌های مترتب بر اجاره شرکت‌های پایانه‌دار و ارائه تسهیلات بانکی همراه با تعویق بدهی‌های بیمه‌ای و مالیاتی شده است. فدراسیون حمل‌ونقل همچنین در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای از وزیر راه درخواست کرده تا علاوه بر تسهیلات بانکی، بیمه سبز کامیونداران فعال در حوزه ترانزیت و حمل بین‌الملل نیز رایگان تمدید و امکان نوسازی ناوگان با استفاده از تسهیلات ارزان‌قیمت فراهم شود.

یادداشت

الگوی توسعه حمل‌و نقل کشور همسایه



سید جلال ابراهیمی
رئیس خانه اقتصاد ایران و ترکیه

حمل‌ونقل در تاریخ بشری همچون پیدایش آتش و خط در مدنیت و گسترش تمدن موثر بوده است. ایجاد وسایل چهارچرخ در حمل وسایل نظامی، تجاری و نیز در حوزه فرهنگ و نیازهای اجتماعی تاثیرگذار بود. بعد از انقلاب صنعتی و افزایش تولید و ایجاد محصولات جدید صنعت حمل‌ونقل توسعه و پیشرفت زیادی کرد تا بتواند مراکز تولید را به مراکز مصرف متصل کند. گسترش محصولات تولیدی در انواع و اقسام گوناگون نیاز به ناوگان حمل‌ونقل برای انتقال آن به شهرهای داخل و خارج از کشور و حوزه‌های مصرف داشت و این امر عامل توجه به ابداع و اختراع و سازماندهی صنعت حمل‌ونقل شد. تولیدات کارخانه‌ها و محصولات دپوشده در انبارها و نیاز به توزیع آنها، برنامه‌ریزی علمی برای بارگیری و تکنیک و روش‌های خود را می‌طلبید. برای حمل‌ونقل و لجستیک ۵ مسئله مهم باید مد نظر باشد: ۱- مدت زمان حمل‌ونقل ۲- وصل به بازار هدف ۳- به حداقل رساندن خسارت ناشی از حمل کالا ۴-تنظیم مراکز توزیع و پخش کالا قبل از حمل ۵- دپو کردن کالا در مراکز مصرف حوزه‌ای و منطقه‌ای. باید در نظر داشت که هزینه‌های انبارداری، بارگیری، باراندازی و زمان حمل در نرخ کالا موثر است و این امر یکی از عوامل رقابت در حوزه حمل‌ونقل هوایی، دریایی و زمینی است؛ بنابراین برای پایین آوردن هزینه‌ها، بسته‌بندی خوب، وسایل حمل‌ونقل مطمئن با فناوری روز مورد توجه صاحبان صنعت و تولید است. ایران در حوزه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای تلاش‌های بسیاری کرده، با این همه می‌توان به بخش حمل‌ونقل کشور همسایه (ترکیه) هم به‌عنوان یک گزینه موفق نگاه و در موارد مشابه الگوبرداری کرد. جمهوری ترکیه از دولت عثمانی ۱۸۲۳۵ کیلومتر جاده شوسه بدون کیفیت با زیرساخت نامناسب تحویل گرفت و طبق آمار سال ۲۰۱۷ میلادی هم‌اکنون طول جاده‌ها به ۷۰۰۰۰ کیلومتر رسیده است. گفته می‌شود طول راه‌های شوسه و زمینی ترکیه برابر با کشور فرانسه است. هم‌اکنون در ترکیه ۱۴۰۰ شرکت حمل‌ونقل با ظرفیت ۴۵۰۰۰ دستگاه وسایل حمل‌ونقل اعم از تریلر و کامیون وجود دارد. جاده‌های شوسه ترکیه با جاده‌های اروپا از لحاظ کیفیت برابری می‌کند. این کشور در حوزه راه‌آهن نیز جزو کشورهای پیشرو به‌شمار می‌رود. طول شبکه راه‌آهن در داخل کشور ترکیه ۱۱۰۰۰ کیلومتر است. ترکیه تصمیم دارد تا ۳ سال آینده تمامی خطوط قدیمی ریلی به طول ۴۴۰۰ کیلومتر را نوسازی کند. این کشور درصدد است که طول خط ریلی قطارهای سریع‌السیر خود را از ۶۰۰۰ کیلومتر به ۳۱۰۰۰ کیلومتر افزایش دهد و در صورت اجرای این پروژه این کشور تا ۲۰۲۳ میلادی از لحاظ حمل‌ونقل ریلی به مقام ویژه‌ای در اروپا و حتی دنیا می‌رسد. درباره حمل‌ونقل هوایی این کشور نیز می‌توان گفت ناوگان هوایی حمل مسافر و بار ترکیه جزو ناوگان‌های هوایی مطرح جهان است و هم‌اکنون بیشتر شهرهای ترکیه دارای خط پروازی برای هواپیماهای باری و مسافری هستند و پروازهای خارجی نیز به بیشتر پایتخت‌های جهان و شهرهای مهم و پرجمعیت انجام می‌شود. حمل‌ونقل هوایی از حیث اجتماعی، اقتصادی و سیاسی برای ترکیه دارای اهمیت ویژه‌ای است. تعداد شرکت‌های هوایی که در ترکیه پروازهای داخلی و خارجی را پوشش می‌دهند ۱۷ شرکت است که معروف‌ترین آنها هواپیمایی ترکیش‌ایرویز (THYAO) با ۱۴۷ هواپیمای مسافری و ۴ هواپیمای باری، هواپیمایی اونور با ۲۲ هواپیما، هواپیمایی پگاسوس با ۲۱ هواپیما، هواپیمایی «ام.ان.جی» با ۱۰ هواپیمای باری و هواپیمایی«ای.سی.تی» با ۷ هواپیمای باری هستند. این کشور در مجموع ۲۷۴ هواپیمای مسافری و ۲۷ هواپیمای باری دارد که این آمار مربوط به سال ۲۰۱۰ میلادی است و به‌طور قطع هم‌اکنون بر تعداد ناوگان مسافری و کارکو افزوده و همچنین نوسازی ناوگان انجام شده است. براساس آمار سال ۲۰۰۹ میلادی، ۴۶ فرودگاه داخلی با ۴۱ میلیون مسافر داخلی و ۴۴ میلیون مسافر خطوط خارجی در کارنامه پروازهای هواپیمایی ترکیه ثبت شده است. بدیهی است که در طول ۱۱ سال گذشته بر تعداد فرودگاه‌ها افزوده شده و علت افزایش مسافر هوایی این کشور قیمت‌های پایین پروازها نسبت به اروپا است. از خطوط دریایی این کشور نیز نمی‌توان گذشت. بنادر ترکیه در حمل بار نقش اساسی دارند و این فعالیت به‌وسیله کشتی‌هایی با ظرفیت‌های متفاوت انجام می‌شود. گسترش حمل بار با کشتی از ۴۰ سال پیش در ترکیه آغاز شده و این امر با تجارت آزاد ترکیه و مشوق‌های حمل بار دریایی ادامه یافت. به این ترتیب خرید کشتی یا کرایه آن تسهیل شد، اعتبارات لازم به داوطلبان داده و حتی بانک ویژه دریایی به‌نام دنیز بانک ایجاد شد. هم‌اکنون دولت ترکیه با ایجاد امکانات برای سازندگان کشتی‌های باری و ارائه وام‌های مدت‌دار با بهره‌کم شرایط را برای حمل بار در حوزه اروپا و دریای مدیترانه و همچنین ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما فراهم کرده است. به‌طور کلی حمل‌ونقل دریایی مورد توجه تمام مراکز تولید است و بنادر ترکیه در دریای سیاه و دریای مدیترانه دارای ظرفیت‌های لازم از لحاظ تجهیزات، باراندازها و اسکله‌ها هستند. بنادر ساحلی شهر استانبول دارای ظرفیت‌های بارگیری و باراندازی و انبارهای تجاری است که شرایط را برای حمل بار تاجران و تولیدکنندگان به سرتاسر جهان فراهم کرده است. بنادر مرسین، طرابوزان، اسکندرون، قاضی آنتب، ازمیر و سامسون نیز روزانه ده‌ها کشتی را در اسکله‌های خود جای می‌دهند و شرایط حمل بار را در حوزه دریای سیاه و دریای مدیترانه، اژه و مرمره فراهم می‌کنند. به‌طور کلی به‌جز شرق ترکیه که به کشورهای ایران و آذربایجان متصل است ترکیه را باید کشور دریاها نامید. در پایان لازم است نگاهی به فهرست اتحادیه‌ها و سازمان‌های بین‌المللی حمل‌ونقل این کشور نیز داشته باشیم که عبارتند از: اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها UIC- اتحادیه واگن‌های باری RIV- مقاوله‌نامه حمل‌ونقل کالا با راه‌آهن SMGS- کمیته بین‌المللی حمل‌ونقل راه‌آهن IRTS-اتحادیه تعرفه راه‌آهن بالکان و خاور نزدیک B.P.O-شرکت‌های بین‌المللی اینترکانتینر و اینتر فریگو ICF- اتحادیه راه‌آهن خاورمیانه CMO- اتحادیه تعرفه‌ای کشورهای بالکان BPO- کنفدراسیون گمرکی حمل‌ونقل بین‌المللی کالا در جاده TIR- فدراسیون بین‌المللی راه‌ها IRF- دبیرخانه سازمان‌های کنفرانس توسعه و تجارت، سازمان ملل متحد و آنکتاد.

شنبه
۶ اردیبهشت۱۳۹۹- اول رمضان ۱۴۴۱ - ۲۵ آوریل ۲۰۲۰-شماره۱۵۰۶-پیاپی ۲۸۲۴

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
قائم مقام مدیرمسئول: مسعود دهشور
سردبیر:عاطفه خسروی

تلفن:۸۲۱۹۰-نمابر:۸۸۷۱۳۷۳۰-پیامک:۳۰۰۰۸۲۱۹۰-پیامگیر صوتی:۸۸۱۰۵۳۰۴
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ -نمابر آگهی ها:۸۸۱۰۳۷۳۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی-کوچه آزادگان شماره۲۶-کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

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

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲
در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲

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

کارتون روز



زیان‌نا امیدی در جوانان بیشتر از معضل بیکاری و مسائل اقتصادی است

طرح: صمت

آمار بازار کتاب در سال ۹۸

۱۰۵ هزار عنوان کتاب منتشر شد؛ نرخ کتاب ۲ برابر شد



عکس: آیدا فریدی

براساس آمار خانه کتاب، بیش از ۱۰۵ هزار عنوان کتاب اعم از چاپ اول و تجدید چاپ در سال ۱۳۹۸ منتشر شده، همچنین مقایسه نرخ این کالای فرهنگی نسبت به سال ۱۳۹۷ افزایش ۵۰ درصدی آن را نشان می‌دهد. سال ۱۳۹۸ از آنجایی که سال دشواری برای بسیاری از صنایع بود، یار مهربان را نیز بی‌نصیب نگذاشت و افزایش شدید و نوسانات نرخ کاغذ بر نرخ نهایی این محصول فرهنگی اثر گذاشت؛ تا جایی که باوجود افزایش مجموع عناوین چاپ شده، نرخ کتاب نسبت به سال قبل ۲ برابر شد؛ با اینکه این رقم در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶، ۲۶ درصد افزایش یافته بود. براساس آمار موسسه خانه کتاب در سال گذشته (آمار اسفند به‌دلیل شیوع کرونا و پاره‌ای اختلال در عملکرد نهادهای متولی هنوز دقیق نیست) ۱۰۵ هزار و ۵۸ عنوان کتاب، در موضوعات گوناگون منتشر شده است. این آمار نسبت به سال ۱۳۹۷ (آمار ۱۱ ماهه) با چاپ ۸۵ هزار و ۱۲ عنوان کتاب، افزایش ۲۰ هزار عنوان (حدود ۲۵ درصد) را نشان می‌دهد.

■ چاپ اول؛ بیش از ۵۰ درصد مجموع

براساس این آمار در سال ۱۳۹۸، از میان ۱۰۵ هزار و ۵۸ عنوان کتاب، ۷۵ هزار و ۶۴۴ عنوان تالیف و ۲۹هزار و ۹۴۱ عنوان ترجمه بوده که نسبت به سال گذشته، کتاب‌های تالیفی بیش از ۲۲ هزار عنوان و کتاب‌های ترجمه ۸ هزار عنوان افزایش را نشان می‌دهد. در ۱۱ ماه سال ۱۳۹۷در کشور، ۶۳ هزار و ۹۰۴ عنوان کتاب تالیفی و ۲۱ هزار و ۱۰۸عنوان کتاب ترجمه روانه بازار نشر شده است. همچنین در سال ۱۳۹۸، ۵۷ هزار و ۸۸۴ کتاب چاپ اول بوده و ۴۷ هزار و ۷۰۱ عنوان کتاب تجدید چاپ شده‌اند؛ یعنی بیش از ۵۰ درصد عناوین چاپ اول بوده‌اند و نسبت به سال گذشته بیش از ۱۴ هزار عنوان کتاب، افزایش تجدید چاپ رخ داده است. بالاترین میزان تجدید چاپ کتاب در سال ۹۸، مربوط به کتاب‌های کمک‌درسی بوده که ۱۱ هزار و ۷۶۴ عنوان کتاب در این موضوع بازچاپ شده‌اند و پس از آن کتاب‌های کودک و نوجوان با ۱۰ هزار و ۴۸۸ عنوان جای دارند. در سال ۱۳۹۷ نیز بالاترین میزان تجدید چاپ به کتاب‌های کمک‌درسی اختصاص داشت. شمارگان کل انتشار کتاب در سال ۱۳۹۸، ۱۴۸ میلیون و ۹۸۱ هزار و۱۲۶ است که بیش از ۲۸ میلیون شمارگان افزایش یافته است. شمارگان کل در ۱۱ ماه سال ۱۳۹۷، معادل ۱۲۰ میلیون و ۵۴۷ هزار و ۱۹۳ نسخه بوده است.

■ کتاب کودک، کمک‌درسی را کنار زد

شمارگان کل انتشار کتاب‌های کودک و نوجوان ۳۸ میلیون و ۹۱۰ هزار و ۲۴۷ بوده که بالاترین شمارگان در همه عنوان‌های منتشر شده در سال ۹۸ را در اختیار دارد و میانگین شمارگان آن نیز ۲ هزار و ۱۹۳ نسخه است. این آمار در سال ۱۳۹۷، ۲۶ میلیون و ۱۸۳ هزار و ۷۳ نسخه است، اما بالاترین شمارگان کتاب را در سال ۱۳۹۷ کتاب‌های کمک‌درسی با شمارگان ۳۳ میلیون و ۲۱۲ هزار و ۹۴۴، در اختیار داشته‌اند. پس از کتاب کودک، شمارگان کتاب‌های کمک‌درسی ۳۴ میلیون و ۷۵۳ هزار و ۶۱۰ بوده و در رتبه دوم جای می‌گیرد. کتاب‌هایی که در موضوع ادبیات منتشر شده‌اند با شمارگان ۱۵ میلیون و ۲۷۶ هزار و ۶۴ در رتبه سوم جای دارد. در سال ۱۳۹۸، همه موضوعات نسبت به سال گذشته، به طور تقریبی بیش از یک میلیون نسخه افزایش شمارگان داشته‌اند. فروش کتاب‌های کمک‌درسی با اختلاف بالاترین میزان فروش سال ۱۳۹۸ را در میان همه عناوین دارند و بیش از یک میلیارد و ۵۶۷ میلیون تومان فروش را به نام خود ثبت کرده است. پس از آن کتاب‌های کودک و نوجوان، با فروش کلی سالانه بیش از ۵۳۲ میلیون تومان در رتبه دوم جای دارد و رتبه سوم با فروش بیش از ۴۵۹ میلیون تومان به موضوع ادبیات اختصاص دارد.

■ قیمت کتاب ۲ برابر شد

اما نرخ کتاب نسبت به سال گذشته، افزایش حدود ۲ برابری را تجربه کرده است. میانگین نرخ کتاب در سال ۱۳۹۸، ۳۴ هزار و ۴۰۰ تومان و در سال ۱۳۹۷، ۱۷هزار ۷۰۱ تومان بوده که افزایش ۵۰ درصدی را نشان می‌دهد. بالاترین نرخ کتاب‌ها نیز در اختیار کتاب‌های کمک‌درسی با نرخ حدود ۴۴ هزار تومان، کتاب‌های کلیات با میانگین نرخ ۴۱ هزار تومان و کتاب‌های هنر با میانگین نرخ ۴۰ هزار تومان است. از میان ۱۰۵ هزار و ۵۸ عنوان کتاب، ۸۲ هزار و۵۳ عنوان در تهران منتشر شده و ۲۳ هزار و ۵۳۲ عنوان در شهرستان‌ها به چاپ رسیده است. در ۱۱ ماه سال ۱۳۹۷ نیز در کشور، استان تهران با ۶۵ هزار و ۶۴۴ عنوان کتاب در صدر انتشار کتاب قرار گرفته بود.

■ تالیف یا ترجمه؟

براساس این آمار از مجموع ۱۰۵ هزار و ۵۸۵ هزار عنوان کتاب چاپ شده در سال گذشته ۷۵ هزار و ۶۲۴ عنوان تالیف و ۲۹ هزار و ۹۴۱ عنوان ترجمه هستند که بیشترین عناوین تالیف ابتدا به گروه کتاب‌های کمک‌درسی با ۱۹ هزار و ۹۶ عنوان و بعد به گروه ادبیات با ۱۰هزار و ۹۰۱ عنوان اختصاص دارد. کتاب‌های کودک در ترجمه طلایه‌دار هستند و با انتشار هزار و ۲۲ عنوان نخستین گروه در این دسته کتاب‌ها و بعد از آن ادبیات با ۶ هزار و ۲۰۲ عنوان قرار دارد. در مجموع می‌توان گفت سهم تالیف و ترجمه در دسته کتاب‌های کودک با آمار ۹ هزار و ۸۸۲ عنوان تالیف در برابر ۸ هزار و ۲۲ عنوان ترجمه تقریبا برابر است.

پویش

تمدید «با کتاب در خانه»



مدیرکل دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی‌های فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی از تمدید پویش «با کتاب در خانه» تا ۱۲ اردیبهشت خبر داد. به‌گزارش ایلنا، ابراهیم حیدری با اشاره به استقبال خوب از این پویش گفت: تاکنون تعداد در خور توجهی کودک و نوجوان از سراسر ایران اعم از شهری و روستایی در این پویش شرکت کرده‌اند. آنها با کتابخوانی و صحبت‌های ساده و صمیمی درباره کتاب لحظات به یادماندنی و شیرینی را در این روزهای دشوار برای همه ما خلق کردند. همچنین کلیپ‌های زیبایی را تهیه و تدوین کرده و در شبکه‌های اجتماعی بارگذاری کردند. وی ادامه داد: باتوجه به استقبال گسترده خانواده‌ها در روزهای آخر و درخواست همکاران اداره‌های کل فرهنگ و ارشاد اسلامی سراسر کشور و نیز استمرار شرایط و فرصت بیشتر برای دانش‌آموزان و غنی کردن اوقات فراغت آنها، شورای برنامه‌ریزی این پویش را تا پایان ۱۲ اردیبهشت تمدید کرد. پویش «با کتاب در خانه» در نوروز امسال، براساس طرحی از دفتر مطالعات و برنامه‌ریزی فرهنگی و کتابخوانی معاونت امور فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی با همکاری خانه کتاب، شبکه شهرها و روستاهای دوستدار کتاب و اداره‌های فرهنگ و ارشاد اسلامی تمامی استان‌ها راه افتاده است. در این پویش، کودکان و نوجوانان سراسر ایران، در کلیپ‌های کوتاه دودقیقه‌ای که در شبکه‌های اجتماعی منتشر می‌کنند، به معرفی کتابی می‌پردازند که در قرنطینه خانوادگی مطالعه کرده‌اند. آنها در این کلیپ گاهی از معرفی ساده کتاب فراتر می‌روند و وارد گفت‌وگو با نویسنده، شخصیت‌ها و دوستان‌شان می‌شوند و نظرشان را درباره کتاب هم می‌گویند.

فراخوان

ششمین دوره جایزه شعر احمد شاملو فراخوان داد



فراخوان ششمین دوره جایزه شعر احمد شاملو منتشر شد. براساس اطلاع دبیرخانه جایزه شعر شاملو علاقه‌مندان می‌توانند حداکثر تا پایان خرداد در این رقابت شرکت کنند.

در متن فراخوان ششمین دوره جایزه شعر احمد شاملو چنین آمده است: دبیرخانه جایزه شعر شاملو مفتخر است اعلام کند که این جایزه امسال ششمین دوره‌اش را آغاز می‌کند.

پای فشردن بر منظر و هدفی که همواره می‌گوید امروز را باید تاب آورد چراکه گام‌هایت رو به سوی طلوع فردا دارد، عزمی است زاده اراده تسلیم نشدن در برابر اندیشه‌های انفعال‌طلب و مسئولیت‌گریزی که با هزار بهانه گوشه عافیت جستن و بی‌عملی را تجویز می‌کند تا «در اتاقی بی‌روزن و بی‌هوا نشستن و نالیدن» را صورتی موجه ببخشد.

مواجهه با دشواری‌های این سال‌ها ممکن نبود، جز با همت خستگی‌ناپذیرانه دست‌اندرکاران این جایزه، پشتیبانی مشفقانه همراهانی با وسعت توان دید منظر که از روی دغدغه و حس مسئولیت فردی و اجتماعی‌شان در قبال فرهنگ و ادبیات، در این ۶ سال هم‌دوش این جایزه بوده‌اند.

موسسه الف. بامداد و دبیرخانه ضمن سپاسگزاری از همکاری مؤثر شاعران، ناشران، خبرنگاران و دوستداران شعر فارسی، در نظر دارد در سال جاری و در ششمین دوره این جایزه، از میان کتاب‌های شعر نو منتشرشده در سال ۱۳۹۸ خورشیدی مجموعه برگزیده را در روز ۲۱ آذر ۹۹ همزمان با نودوپنجمین زادروز تولد شاعر بزرگ معاصر احمد شاملو معرفی کند.

سیما

معرفی سریال‌های رمضانی آی‌فیلم

آی‌فیلم همزمان با نزدیک‌شدن به ماه مبارک رمضان، سریال‌های مختلفی برای مخاطبان این شبکه در نظر گرفته است.به‌گزارش روابط‌عمومی شبکه آی‌فیلم، با نزدیک شدن به ماه مبارک رمضان، آی‌فیلم فارسی سریال‌های جدیدی همچون «برادر جان»، «قرعه»، «متهم گریخت» و «میوه ممنوعه» را برای مخاطبانش تدارک دیده است.

■ «برادر جان» به‌درخواست آی‌فیلمی‌ها

سریال «برادر جان» به کارگردانی محمدرضا آهنج و به قلم سعید نعمت‌الله، یک ملودرام خانوادگی با مضمونی اجتماعی و مذهبی است و موضوع اصلی‌اش، حق‌الناس است.

علی نصیریان، حسن پورشیرازی، حسام منظور، آفرین عبیسی، سعید چنگیزیان، کامران تفتی، سجاد افشاریان، نسیم ادبی، مارال فرجاد، شیوا ابراهیمی، محبوبه صادقی، لعیا زنگنه، جلیل فرجاد و ندا جبرائیلی در این مجموعه ایفای نقش کرده‌اند.«برادر جان» از اول اردیبهشت هر شب ساعت ۱۹ پخش و در ساعت‌های ۳ و ۱۱ روز بعد بازپخش می‌شود.

■ «قرعه» به آی‌فیلم افتاد

سریال «قرعه» به کارگردانی برزو نیک نژاد، داستان قرعه‌کشی میان چند خانواده تهرانی است که با نزدیک‌شدن به ایام نوروز به مشکلاتی برمی‌خورند و...در این سریال بازیگرانی همچون حمیدرضا آذرنگ، فریبا متخصص، هدایت هاشمی، مریم سعادت، مهران رجبی، اشکان اشتیاق، سحر ولدبیگی، نسرین نصرتی، پرستو گلستانی، میثاق جمشیدی، امیر کربلایی‌زاده، مصطفی ساسانی، سارا همتی، نازنین کریمی و محمدرضا علیمردانی به ایفای نقش پرداخته‌اند.این سریال از دوم اردیبهشت هر روز ساعت ۱۸ روی آنتن می‌رود و تکرار آن ساعت ۲ و ۱۰ روز بعد پخش خواهد شد.

■ «متهم گریخت» در آی‌فیلم

سریال طنز «متهم گریخت» به کارگردانی رضا عطاران از روز پنجم اردیبهشت هر شب ساعت ۲۰ راهی آنتن آی‌فیلم فارسی می‌شود و در ساعت‌های ۴ بامداد و ۱۲ تکرار خواهد شد. در این مجموعه می‌بینید هاشم‌آقا و خانواده‌اش در شهرستانی نه‌چندان دور زندگی ساده‌ای دارند. او تا پیش از شدت گرفتن بیماری‌اش در مغازه‌ای اجاره‌ای به تعمیر اگزوز مشغول بوده ولی پزشکان او را از انجام کارهای سنگین منع کرده‌اند. مهاجرت خانواده هاشم آقا به تهران ماجراهایی را به وجود می‌آورد. سیروس گرجستانی، مریم امیرجلالی، علی صادقی، ملیکا زارعی و... در این سریال بازی می‌کنند.

■ «میوه ممنوعه» روی آنتن

مجموعه تلویزیونی «میوه ممنوعه» به‌کارگردانی حسن فتحی از دوم اردیبهشت، هر شب ساعت ۲۱ پخش می‌شود.در خلاصه این سریال آمده است: حاج یونس فتوحی تاجری است که به زعم مردمی که او را می‌شناسند هم در این دنیا و هم در آخرت عاقبت‌به‌خیر شده است. آوازه خیرخواهی و کمک به مستمندان حاج یونس بر وی نیز اثر کرده و او خود را عارف الی الله می‌داند و مطمئن است تا آخر عمر مرتکب هیچ گناهی نمی‌شود. تا اینکه سروکله هستی پیدا می‌شود...علی نصیریان، گوهر خیراندیش، هانیه توسلی، امیر جعفری، نیما رئیسی، عمار تفتی و کیانوش گرامی از جمله بازیگران این مجموعه هستند.

■ «زیر پای مادر» سریال شبانه آی‌فیلمی‌ها

مجموعه تلویزیونی «زیر پای مادر» به کارگردانی بهرنگ توفیقی از یکشنبه ۱۷ فروردین ۱۳۹۹ روی آنتن آی‌فیلم فارسی رفته است.این سریال، داستان خلیل مرد میانسالی است که با پسرش اشکان دور از تمامی خانواده در مشهد زندگی می‌کند. اشکان قصد ازدواج با دختری به نام ستاره را دارد، به همین خاطر از پدر می‌خواهد برای ازدواجش به خواستگاری ستاره برود. خلیل که سال‌های سال اشکان را بدون مادر، بزرگ کرده به خواستگاری ستاره می‌رود اما عمه ستاره بزرگ‌ترین مشکل این ازدواج می‌شود. فیلمنامه «زیر پای مادر» را سعید نعمت‌الله نوشته است و کامبیز دیرباز، پریوش نظریه، بهناز جعفری، مهدی سلطانی، مجید واشقانی و آتیلا پسیانی از جمله بازیگران سریال هستند. «زیر پای مادر» هر شب ساعت ۲۲ از شبکه آی‌فیلم فارسی پخش می‌شود و در ساعت‌های ۶ صبح و ۱۴ روز بعد تکرار خواهد شد.

■ مخاطبان در پی «ستایش»

مجموعه تلویزیونی «ستایش» به کارگردانی سعید سلطانی از یکشنبه ۱۷ فروردین ۹۹ هر شب ساعت ۲۳ از آنتن آی‌فیلم فارسی در حال پخش است.این سریال پس از درخواست‌های بینندگان، مدتی در وبسایت آی‌فیلم قرار گرفت و اکنون به جدول پخش این شبکه منتقل شد. قرار است فصل‌های دوم و سوم آن نیز در پی فصل اول به نمایش گذاشته شوند.پخش این سریال از یکشنبه ۱۷ فروردین آغاز شده و هر شب ساعت ۲۳ به‌صورت ۲ قسمتی از آی‌فیلم فارسی پخش می‌شود و بازپخش آن در ساعت‌های ۷ و ۱۵ روی آنتن می‌رود.

■ با «عطسه» لحظاتی شاد را تجربه کنید

مجموعه طنز «عطسه» به کارگردانی مهران مدیری، هر شب ساعت ۲۰: ۰۰ پخش و در ساعت ۳۰: ۸ روز بعد تکرار می‌شود. بازیگرانی چون مهران غفوریان، فلامک جنیدی، جواد رضویان، عارف لرستانی، سیامک انصاری، علی اوجی، نصرالله رادش، نیما فلاح، سحر ولدبیگی و مهران مدیری در این مجموعه به ایفای نقش پرداخته‌اند.

چهره

باید بی‌قرار شویم از درد دیگری



علی ربیعی، سخنگوی دولت: گاهی اتفاقاتی در جوامع رخ می‌دهد که می‌تواند مسیر جامعه را تغییر دهد. دگرخواهی و خیرخواهی و به فکر یکدیگر بودن می‌تواند تبدیل به فرهنگ ماندگار این جامعه شود.

باید در گذار از کرونا، هر کدام بی‌قرار شویم از درد دیگری.

ادبیات فارسی ریشه در جان دارد؛ فربه از حماسه، روایات، اساطیر، عرفان، عاشقانه‌ها، فلسفه و اخلاق. رودکی سوی چشم شعر، فردوسی پر از حماسه، گنجینه ادب نظامی، باده عشق خیام، ملت عشق مولانا، حافظه عاشقانه حافظ، شگفت و بی‌بدیل‌های سعدی، ... گویی برخی از سروده‌ها از ورای اوراق خاک خورده تاریخ، آوایی همیشگی دارند و برای همه نسل‌ها می‌توانند جاری و ساری باشند. خواندن‌شان در هر برهه زمانی تازه می‌نماید و لذتی جاوید دارد.

اول اردیبهشت روز سعدی بود. چقدر به خودم بالیدم وقتی «پدرو سانچز» برای همدلی کرونایی «بنی‌آدم» سعدی را خواند. (پدرو سانچز، نخست‌وزیر اسپانیا اواسط فروردین ۹۹ در زمان اوج‌گیری بیماری کرونا در این کشور، در سخنرانی تلویزیونی خود با خواندن شعر «بنی‌آدم اعضای یکدیگرند» سعدی و اشاره به اینکه این ابیات در ورودی سازمان ملل متحد نوشته شده، این شعر را بهترین مثال برای همدلی، همبستگی و اتحاد بشریت عنوان کرد و خواستار همدلی و اتحاد ملت اسپانیا شد.)

راستی وقتی ذهن آدمی سوار بر توسن خیال می‌دود تا هر کجا که بخواهد می‌رود. در یکی از ایستگاه‌های تداعی به صالح شمس، دوست روشن‌ضمیرم رسیدم. صالح شمس از دو چشم نابیناست.

با خواندن امرار معاش می‌کند. از گروه‌هایی است که در جامعه پرسر و صدا، آوای‌شان شنیده نمی‌شود و در کش‌وقوس دویدن‌ها دائم تنه خورده و به عقب رانده می‌شوند. نمی‌دانم او در این ایام کرونایی، چگونه امرار معاش می‌کند. صدای زیبایش را که با شعر زیبای سعدی عجین شده نخستین بار در نخستین همایش مسئولیت اجتماعی با شعار «هوای هم رو داشته باشیم» به گوش جان شنیدم.

در حافظه تاریخی این ملت کارهای بزرگی با «با هم بودن» به سامان رسیده است.

اکنون می‌اندیشم که چقدر به همدلی و در کنار هم بودن نیازمندیم. چقدر زندگی بی‌دیگران سخت است. هیچ چیز کامت را شیرین نمی‌کند. گاهی اتفاقاتی در جوامع رخ می‌دهد که می‌تواند مسیر جامعه را تغییر دهد.

دگرخواهی و خیرخواهی و به فکر یکدیگر بودن می‌تواند تبدیل به فرهنگ ماندگار این جامعه شود. باید در گذار از کرونا، هر کدام بی‌قرار شویم از درد دیگری.

چقدر باید نیکی، خیر، خوبی و زیبایی جهان را باهم به اشتراک بگذاریم تا جهان به صلح برآید و رام و آرام شود.

دلم می‌خواست یکی از زیبایی‌های جهان را با هم بشنویم و ببینیم چقدر این ابیات دلنشین با صدای از جان برخاسته صالح شمس دل‌های‌مان را در جدال با ویروس کرونا، همراه‌تر می‌کند.

نظرگاه

من از پساکرونا بیش از کرونا می‌ترسم



رضا دبیری‌نژاد، فعال فرهنگی: کرونا نرفته، پساکرونا آمده و نشانه‌هایش از الان هویدا شده است. کرونا ما را دگرگون نکرده، فقط هرچه بوده‌ایم را دوچندان کرده است. من از پساکرونا بیش از کرونا می‌ترسم.

کرونا برخی از متعصبان را متعصب‌تر، خرافاتی‌ها را خرافاتی‌تر، فقیرها را فقیرتر، بالانشینان را دورتر، خودخواهان را خودخواه‌تر، بی‌خیال‌ها را بی‌خیال‌تر، ساده‌انگاران را ساده‌تر و خودباوران متکبر را خودباورتر و متکبرتر کرده است.

من از همین «ترها» می‌ترسم، چراکه همین‌ها از آدم‌ها در غارِ خانه‌ها یا باورها و خیال‌های‌شان فاصله‌های بیشتری ساخته است. وقتی آدم‌ها شدیدتر از هم دور می‌شوند، شکاف‌های جامعه عمیق‌تر می‌شود. شکاف‌ها هم سقوط دارند، هم ریزش و من از ریزش آدم‌ها بر یکدیگر می‌ترسم.

وقتی کارگری می‌گوید خودش بیمه خودش را می‌داده و حالا تکلیف چه می‌شود، وقتی کارهایی تعطیل شده و گروهی بیکار شده‌اند، وقتی کسانی می‌گویند تا دو ماه حقوق و قرارداد ندارند، وقتی دیگر نظام سنتی یاری‌گری در صنوف نیست، وقتی گروه‌های شکننده پشتیبانی ندارند.

وقتی افراد تغییری نکرده‌اند و تنها حسرت عقب افتادن روزمرگی‌ها و عادت‌های‌شان را دارند، وقتی بیشتر برای برگشتن به آن چه بوده‌اند عجله دارند و هر کس برای عادت‌های خودش حرص می‌خورد و حتی خودش را محق می‌داند تا هر کاری بکند، هر توجیهی و هر کلکی. وقتی برای مرگ دیگران توجیه می‌سازیم و پیشاپیش مرگ و درد دیگری را بی‌ارزش می‌کنیم؛ یعنی از کرونا عبور کرده‌ایم و با همان کوله‌بار عادت‌های بی‌خیالی، تعصب، خرافه‌سازی، خودخواهی و عاقل‌پنداری خود به پساکرونا رفته‌ایم.

من از پساکرونا می‌ترسم چون عجول هستیم، صبر نداریم. عجله کردن بازگشت است، نه تغییر برای نزدیک شدن و درک جمعی. همانطور که هنوز باور نداریم سلامتی یک‌نفر در گرو سلامتی همه و بیماری یک نفر خطری برای همه است.

همه می‌خواهند روال طبیعی شود و من از این طبیعی شدن می‌ترسم.

طبیعی آنگونه که بود و به‌واسطه عادت‌ها طبیعی شده بود. طبیعی شدن بعد از کرونا نادیده گرفتن این دوران است. طبیعی یعنی فراموش کردن، یعنی فرار کردن از دردی که هست، فرار کردن از خانه‌نشینی؛ نمی‌دانم فرار از خانه طبیعی است؛ فرار از خانه فرار از خودمان است، فرار از ثبات و پناه بردن به چیزهای گذراست.

می‌خواهند به همه آن خودنمایی‌ها بازگردند که بیرون از خانه محل نمایش بود و حالا درهای نمایشگاه‌ها بسته شده است. می‌خواهند ظاهر شوند و تظاهر کنند به هرچه هستند یا نیستند و حسرتش را دارند.

کرونا تظاهرکنندگان را متظاهرتر کرده است.

پساکرونا عرصه همه چیزهایی است که در کرونا بیشتر شده و من از ظهور آنها می‌ترسم.

کرونا بسیاری را فروریخته ، از کار و معیشت تا اندک تعلقات‌شان. این‌گونه کرونا گروهی را فقیرتر کرده است؛ دردمندتر، ضعیف‌تر، عصبی‌تر، ناامیدتر و افسرده‌تر کرده است.

پساکرونا جایی است که زور این افسردگی‌ها، فقرها و ترس از آینده عصیان می‌کند و درها را می‌شکند و به عرصه ظهور می‌آید. پساکرونا عرصه همنشینی و برخورد همه این شدیدتر شدن‌ها از فاصله‌ها تا ضعف‌ها، از تعصب‌ها تا فقرهاست.

ما در پساکرونا خطرهای تازه‌ای می‌سازیم و خطرهای تازه‌ای انتظارمان را می‌کشد؛ خطرهایی که همچون بیماری سلامت کل جامعه را به خطر انداخته و می‌اندازد. آیا ما خطرسازان پساکرونا خواهیم بود یا آنان که شدیدتر نمی‌شوند، فراموش نمی‌کنند و تغییر را می‌پذیرند تا مسبب فاصله بیشتر نباشند؟

منبع: ایلنا