اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

دوشنبه
• اول اسفند ۱۴۰۱
• ۲۹ رجب ۱۴۴۴
• ۲۰ فوریه ۲۰۲۳

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۵۸۸ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۲۷۰ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

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

دلار در آستانه ورود به کانال ۵۰هزار تومان

سقوط ارزش ریال ایران ادامه دارد وقیمت دلار به ۴۹ هزار تومان رسیده است. معامله‌گران مدعی‌اند ارسال حواله سخت شده، صرافی‌های دوبی شماره ایران را جواب نمی‌دهند، عراق مثل قبل دست بازرگانان را باز نمی‌گذارد؛ بنابراین عادی است که نرخ حواله بالا برود.

با این همه مدیر کل تجارت خارجی بانک مرکزی از برنامه‌های بانک مرکزی برای کنترل نرخ ارز خبر می‌دهد و معتقد است نرخ‌سازی صورت گرفته برای دلار بازار آزاد مبنای واقعی ندارد و منابع ارزی کشور از طریق صادرات تامین شده و امسال ۳۰ درصد نسبت به سال قبل افزایش داشته است. آنچه مسلم است با وجود تلاش‌های نهاد پولی کشور برای ثبات در نرخ ارز، در یک ماه بهمن این اسکناس امریکایی بیش از ۱۱ درصد رشد نرخ داشته است.

۲

از شایعه کم‌فروشی ایرلاین‌ها تا فرسودگی صنعت هوایی کشور

انحصار، این‌بار در آسمان

آخرین آمار درباره ناوگان هوایی کشور حاکی از وجود ۱۲۰ هواپیمای فعال از مجموع ۳۵۰ هواپیماست؛ یعنی بیش از یک‌سوم ناوگان هوای ما زمینگیر است. همین آمار جزئی و نه‌چندان دقیق و چالش‌های مسافران در تهیه بلیت پرواز، از حال و روز نه‌چندان مناسب، این صنعت حکایت دارد. مواجهه مسافران با مشکلات سیستم حمل‌ونقل هوایی اعم از کمبود بلیت، تاخیرهای چندساعته پروازها و سایر معضلات اینچنینی، مربوط به چندوقت اخیر نیست و سال‌ها است شاهد نقص‌های جدی در سیستم حمل‌ونقل هوایی هستیم. چندی پیش نیز دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اذعان کرد سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور نمی‌تواند پاسخگوی نیاز تمام مسافران در تعطیلات نوروز ۱۴۰۲ باشد. برخی معتقدند کمبود بلیت‌های پرواز، از عملکرد ایرلاین‌ها سرچشمه می‌گیرد؛ به این صورت که شرکت‌های هواپیمایی پس از موافقت نکردن ستاد تنظیم بازار برای افزایش نرخ بلیت، با اعمال محدودیت در فروش بلیت منجر به بروز مشکلات فعلی شده‌اند.

۴-۸-۱۳



عکس: صمت

اصلاح چراغ خاموش آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور به‌نفع کارفرما

لابی برای تحمیل فشار بیشتر به کارگران

۲

سرمقاله



همچنان برای کنترل نرخ ارز «برنامه» داریم!

۲

گزارش‌های روز

مشکلات فربه بر شانه نحیف معدن

۶

جاذبه‌ای که دیگر جذب نمی‌کند

۹

دولت خالق ارز خانگی

خرید ۵ هزار یورو سهمیه ارز تحت عنوان تامین نیازهای ضروری در شعب منتخب ۵ بانک دولتی امکان‌پذیر شده است. افزایش سقف فروش ارز سهمیه‌ای به ۵ هزار یورو و حذف سامانه نوبت‌دهی اینترنتی بازار متشکل هم دو استراتژی مکمل هستند که بانک مرکزی انتظار دارد با کمک آنها، نرخ ارز را کاهش دهد. در هیچ یک از این سیاست‌ها، نشانه‌ای از زور و تهدید به چشم نمی‌خورد و بانک مرکزی برای فروش دلار آزاد قیمت دستوری تعیین نکرده و احتمالا این بار خبری از بگیروببند بزرگان بازار ارز نخواهد بود. در عوض بازارساز تصمیم گرفته از همان سطح نرخی که بازار آزاد در آن سطح مقاومتی خود را تشکیل داده، دلار را تحت فشار قرار دهد. در این راستا بانک مرکزی می‌خواهد با افزایش عرضه دلار و تقسیم‌بندی خریداران براساس سطح نیازشان به اسکناس، روی بازار و نرخ دلار تاثیر بگذارد، اما کارشناسان منتقد سیاست ارزپاشی رئیس‌کل بانک مرکزی این راهکار برای کنترل بازار ارز را محکوم به شکست و عامل هدررفت منابع ملی اعلام کرده‌اند. همچنین ضرورت دارد بانک مرکزی در سیاست عرضه ربع‌سکه بورسی برای کنترل نرخ سکه بازنگری کند، زیرا بسیاری از کارشناسان اقتصادی معتقدند عرضه ارز و سکه پایین‌تر از نرخ بازار آزاد توسط بانک مرکزی، تاثیر چندانی در زمینه کنترل نرخ نخواهد داشت.

۴

فراخوان ارزیابی کیفی پیمانکاران

صبانور

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در نظر دارد از طریق فراخوان عمومی **«انجام عملیات اجرایی پروژه احداث خط انتقال آب مجتمع شهرک»** خود را به شرکت‌های دارای صلاحیت واگذار نماید.

- **محل دریافت اسناد:** تهران، سعادت‌آباد، خیابان شهید حق‌طلب غربی (۲۶ غربی)، پلاک ۴۹ -طبقه سوم واحد بازرگانی شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور- کدپستی: ۱۹۹۷۹۶۹۱۳۸
- **مهلت دریافت اسناد:** از تاریخ انتشار آگهی تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۰۷
- **مهلت تحویل اسناد:** ساعت ۱۶ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۲
- **مدارک لازم جهت دریافت اسناد:** معرفی‌نامه رسمی همراه با کارت شناسایی و نامه اعلام کتبی نام مسئول، شماره تماس مستقیم و پست الکترونیک سازمانی مناقصه‌گر جهت دریافت و ارسال مکاتبات.
- **شرایط اولیه شرکت در فراخوان:**

۱. دارا بودن گواهی‌نامه حداقل رتبه یک آب یا رتبه یک ابنیه + تاسیسات و تجهیزات

۲. انجام حداقل یک قرارداد مسیر سازی و اجرای لوله گذاری با لوله فولادی به قطر حداقل ۲۵۰ میلیمتر و به طول بیش از ۳۰ کیلومتر توسط مناقصه گر در ۵ سال اخیر.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور

شرکت صنایع و معادن گل گهر

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۴۰۱/۷۰/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد پروژه "خرید، طراحی، نصب و راه‌اندازی سیستم راهبری، پایش و مانیتورینگ خودروهای امدادی و اطفایی در حوادث به همراه تجهیزات سخت‌افزاری مربوطه" خود را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط، دارای گواهینامه افتا در گرایش زمینه خدمات عملیاتی یا فنی از سازمان فناوری اطلاعات کشور واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به وب‌سایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین کنندگان دانلود نمایند. آخرین مهلت تحویل پاکات ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۱۴ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. بازدید از محل اجرای موضوع مناقصه و حضور در جلسه پرسش و پاسخ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۰۷ مقرر شده است. شایان ذکر است فرمت ضمانت‌نامه‌های مورد تهیه می‌بایست عیناً مطابق با فرمت ارائه شده در اسناد مناقصه باشد. شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

شرکت صنایع و معادن گل گهر

آگهی تمدید مهلت تحویل پاکات اسناد مناقصه عمومی شماره ۱۴۰۱/۶۷/ع

به اطلاع کلیه متقاضیان جهت شرکت در مناقصه با موضوع "پیاده‌سازی سیستم جامع اطلاعاتی" می‌رساند آخرین مهلت تحویل پاکات از روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۳۰ به ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۰۷ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران موکول گردید.

ضمناً اسناد مناقصه از وب‌سایت این شرکت به نشانی WWW.GEG.IR بخش مناقصه و مزایده قابل دانلود می‌باشد. فرمت ضمانت‌نامه‌های مورد تهیه می‌بایست عیناً مطابق با فرمت ارائه شده در اسناد مناقصه باشد. شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

بیمه سامان
Saman Insurance

گوشیتو بیمه کن، خیالتو راحت کن

بیمه موبایل سامان

خطرات تحت پوشش

شکستگی فیزیکی | آبخوردگی و نفوذ مایعات | نوسانات ولتاژ برق | سرقت با شکست حرز



- بیمه موبایل و تبلت تا سقف ارزش دستگاه بیمه شده
- درخواست و صدور بیمه نامه به صورت کاملا آنلاین
- کیفیت و سرعت بالا در پرداخت خسارت

جهت محاسبه حق بیمه و خرید آنلاین بیمه نامه از طریق اسکن QR کد و یا لینک زیر اقدام نمایید

www.di.si24.ir

جهت کسب اطلاعات بیشتر و مشاوره رایگان می‌توانید به وب‌سایت شرکت بیمه سامانه به نشانی مراجعه یا با شماره تلفن ۸۹۴۳- ۰۲۱ تماس حاصل فرمایید.

سرمقاله

همچنان برای کنترل نرخ ارز «برنامه» داریم!



عاطفه خسروی
سردبیر

قیمت دلار به کانال ۴۹ هزار تومان رسیده و بانک مرکزی همچنان در حال اجرای سیاست‌های جدید برای کنترل نرخ ارز است!

نرخ ارز این روزها به مشکلی جدی برای اقتصاد بدل شده و حتی می‌توان از آن به‌عنوان بحرانی برای اقتصاد یاد کرد.

مشکل به حدی جدی است و با اوضاعی غیرقابل مهار مواجهیم که به‌گفته برخی کارشناسان این مسئله دلیل یا توجیه اقتصادی ندارد. حتی برخی از معامله‌گران بازار، از اصلاح «ورود قیمت‌ها به تونل وحشت» صحبت می‌کنند. منظور آنها از تونل وحشت، حرکت شارپی دلار در کانال ۴۵ تا ۵۰ هزار تومان است. از دید آنها چون دلار با رشد سریع قیمتی در سطوح جدید مواجع بوده، فرصت و امکان زیرسازی نداشته و همین امر می‌تواند آثار ناخوشایندی برای اقتصاد داشته باشد.

قیمت دلار که در روز پایانی معاملات هفته گذشته به کانال قیمتی ۴۷ هزار تومانی نفوذ کرده بود، در معاملات روز گذشته به کانال ۴۹ هزار تومان هم رسید. افزایش روزانه نرخ ارز در حالی اتفاق می‌افتد که رئیس جدید بانک مرکزی چشم‌انداز بازار ارز را کاهشی می‌بیند. البته رئیس بانک مرکزی تنها کسی نیست که چشم‌انداز بازار ارز را کاهشی می‌بیند؛ بسیاری دیگر از دست‌اندرکاران دولت نیز بارها وعده کاهش نرخ دلار را داده‌اند و از نبود مشکل در ذخایر ارزی سخن گفته‌اند. اما به نظر می‌رسد بازار ارز دیگر توجه‌ای به وعده‌ها و خبردرمانی دولت نمی‌کند و با ردیابی واقعیت‌های موجود، حرکت می‌کند.

کارشناسان دو مولفه اقتصادی و سیاسی را از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر بازار ارز می‌دانند. بسیاری دیگر بر مشکل کسری جدی بودجه تاکید دارند و معتقدند تا اراده‌ای برای کاهش هزینه‌ها وجود نداشته باشد و در کنار آن، با برنامه‌ریزی مدون از شتاب رشد نقدینگی کاسته و گامی در راستای کنترل نرخ تورم برداشته نشود، نمی‌توان انتظار مدیریت نرخ ارز را داشت. این شروط در حالی عنوان می‌شود که حجم نقدینگی از ۶۰۰۰ هزار میلیارد تومان هم گذشته و تورم هم همچنان در مسیر صعودی قرار دارد.

کسری بودجه ۱۴۰۱ و سیاست‌های انبساطی پولی و مالی در جهت جبران کسری، حجم نقدینگی را با افزایش قابل تاملی مواجه کرده است. بسیاری این حجم نقدینگی و شرایط مبهم اقتصادی کشور در کنار به بن‌بست رسیدن مذاکرات برجام را از اصلی‌ترین عوامل رشد چشمگیر دلار در ماه‌های اخیر می‌دانند. حتی برخی پا را فراتر گذاشته و هشدار می‌دهند چناچه دولت نتواند راه‌حلی مناسب برای کنترل نقدینگی پیدا و اعمال کند، باید منتظر یک فاجعه اقتصادی باشیم؛ فاجعه‌ای که آثار اصلی آن را در سال آینده لمس خواهیم کرد.

روند نابسامان شاخص‌های کلان تاثیرگذار بر اقتصاد درحالی ادامه دارد که برخی از کارشناسان معتقدند نمی‌توان عدم مدیریت بازار را تنها بر گردن بانک مرکزی انداخت، زیرا ورود بانک مرکزی، آخرین راهکار مدیریت بازار ارز است. در مقابل گروهی دیگر که نقش بانک مرکزی در کنترل نرخ ارز را دارای اهمیت بیشتری می‌دانند، وظایف دیگری را برای این نهاد بازارساز متصور هستند. به‌باور این گروه، بانک مرکزی همچنان می‌تواند و باید در بخش‌های مصارف خدماتی مانند فروش ارز با کارت ملی، ارز مسافرتی، هزینه‌های دفاتر و شرکت‌های نمایندگی در خارج از کشور، هزینه‌های تراستی و نقل‌وانتقال ارزی، به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای اثرگذار باشد.

حتی در صورت پذیرش این نظر باز می‌توان انتقاداتی به برخی از تصمیم‌های بانک مرکزی برای کنترل بازار و نرخ ارز وارد کرد. به‌عنوان نمونه بسیاری از تحلیلگران بازار، از سیاست فروش ارز با کارت ملی انتقاد کرده و معتقد بودند این سیاست دخالت مستقیم بانک مرکزی در بازار ارز بود و تنها دلالی و واسطه‌گری را تشدید کرد.

نیمه بهمن نیز بانک مرکزی اقدام به راه‌اندازی سامانه جدیدی به نام سامانه «ناخدا» کرد؛ با این هدف که لنگر دلار در بازار آزاد کشیده شود. به باور موسسان این سامانه، تجمیع همه مبادلات ارزی در یک سامانه واحد تحت نظر بانک مرکزی از مهم‌ترین اهداف راه‌اندازی این سامانه است، موضوعی که بررسی ابعاد مختلف آن ضرورت راه‌اندازی چنین سامانه و نظارتی را به درستی نشان می‌دهد. فرزین رئیس کل بانک مرکزی نیز هدف از راه‌اندازی سامانه ناخدا را کاهش دلالی و سوداگری در بازار ارز خواند؛ اهدافی که امروز تحقق آن باتوجه به روند افزایشی نرخ ارز با ابهاماتی همراه است.

گذشته از دلایل افزایش نرخ ارز و راه‌های شعاری و تئوری کاهش آن، یک سوال اساسی وجود دارد و اینکه چرا دولت احساس بحران نمی‌کند؟ چرا هیچ کس برای کنترل روند افزایشی نرخ ارز کاری عملیاتی و ملموس نمی‌کند؟ مگر مسئولان اولویتی مهم‌تر از سفره مردم دارند؟

لزوم هم افزایی بین شرکت‌های هواپیمایی

جلسه کمیته هوانوردی در محل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با حضور مدیران صنعت هوانوردی برگزار شد که در ابتدای این جلسه رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به شرایط ایرلاین‌ها، دلایل تاخیرهای پروازها در هفته‌های اخیر را بر شمرد و مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی گزارشی از آخرین وضعیت فرودگاه‌های کشور، نحوه خدمت رسانی به مسافران ارائه کرد.به گزارش وزارت راه و شهرسازی، مهرداد بذرپاش در جلسه کمیته هوانوردی با اشاره به لزوم در حوزه‌های دانش فنی و امکانات، بر رعایت حقوق مسافر و تکریم مردم و تغییر وضعیت موجود تاکید کرد. وزیر راه و شهرسازی ضمن بیان این موضوع افزود: تشکیل کمیته ویژه بین سازمان هواپیمایی کشوری و ایرلاین‌ها به منظور ارائه نسخه مشترک جهت ایجاد هم افزایی میان ایرلاین‌ها تسریع شود. وی در این جلسه که با حضور معاون حمل‌ونقل و رؤسای سازمان‌های و شرکت‌های تابعه حوزه هوانوردی برگزار شد با اشاره به لزوم همکاری راهبردی میان ایرلاین‌ها افزود: همیاری همه‌جانبه ایرلاین‌ها در حوزه‌های فنی و تخصصی به انتقال دانش میان آنها و تقویت این صنعت منجر می‌شود. بذرپاش همچنین اظهار کرد: هم افزایی در حوزه دانش و امکانات مرتبط بین ایرلاین‌ها قطعا راهبردی خواهد بود. همچنین از جمله مواردی که وزیر راه و شهرسازی مؤکداً عنوان کرد، اطلاع‌رسانی دقیق و به‌موقع توسط ایرلاین‌ها و انتشار مجدانه حقوق مسافر بود که تکریم مردم و تغییر وضعیت موجود را سبب شود.

سیاست‌های جدید بانک مرکزی برای کنترل نرخ ارز

دلار در آستانه ورود به کانال ۵۰هزار تومان

سقوط ارزش ریال ایران ادامه وقیمت دلار به ۴۹هزار تومان رسیده است. معامله‌گران مدعی‌اند ارسال حواله سخت شده، صرافی‌های دبی شماره ایران را جواب نمی‌دهند، عراق مثل قبل دست بازرگانان را باز نمی‌گذارد، بنابراین عادی است که نرخ حواله بالا برود. با اینهمه مدیر کل تجارت خارجی بانک مرکزی از برنامه‌های بانک مرکزی برای کنترل ارز خبر می‌دهد و معتقد است نرخ‌سازی صورت گرفته برای دلار بازار آزاد مبنای واقعی نداشته و منابع ارزی کشور از طریق منابع صادرکنندگان تامین شده و امسال ۳۰ درصد نسبت به سال قبل افزایش داشته است. آنچه مسلم است؛ با وجود تلاش‌های نهاد پولی کشور برای ثبات در نرخ ارز، اما در یک ماه بهمن این اسکناس امریکایی بیش از ۱۱ درصد رشد نرخ داشته است.



عکس: آیدا فریدی

شیوا راوشی مدیر کل تجارت خارجی بانک مرکزی گفت: در امسال موفق شدیم بیش از ۸۰ میلیارد دلار تخصیص ارز برای مصارف وارداتی را انجام داده و از این میان بیش از ۶۰ میلیارد دلار انجام شده است، بیش از ۱۸ میلیارد دلار برای کالاهای اساسی طبق برنامه وزارت کشاورزی هستیم، ۳.۲ میلیارد دلار نیز برای مصارف وزارت بهداشت اختصاص داده شده و این دو بر اساس نرخ نیمایی ۲۸۵۰۰ انجام شده است.به گزارش مهر، راوشی اضافه کرد: نرخ‌سازی صورت گرفته برای دلار بازار آزاد مبنای واقعی نداشته و چند سال گذشته منابع ارزی کشور را با اعداد و ارقام گفته شده و از طریق منابع صادرکنندگان تأمین شده است، امسال ۳۰ درصد از سال گذشته افزایش ورود ارز داشتیم.

مدیر کل تجارت خارجی بانک مرکزی در انتها گفت: مردم باید با این موضوع هیجانی برخورد نکرده تا ضرر نکنند، بازار آزاد الان با حباب مواجه شده است، تامین نیازهای واقعی کشور وضعیت کاملا ثابتی دارند، ارز در بازار بیشتر از قبل وجود داشته و بانک مرکزی در این هفته سیاست‌های جدیدی را اعلام خواهد کرد تا روند معاملات ارز بسیار بهتر از قبل صورت گیرد.

▣ سیگنال بی‌ثمر رئیسی برای دلار

روند صعودی نرخ ارز با صحبت‌های فرزین و وعده خبرهای خوب از سفر رئیسی به چین نیز، نه تنها کاهش نداشت حتی در روند با ثبات نیز طی نشد. به طوری که این اسکناس امریکایی در آخرین هفته بهمن‌ماه، هر روز در کانال ۴۰ هزار تومانی یک پله بالا رفت. هرچند تحلیلگران بازار، روند فعلی نرخ دلار را با وجود تورم بیش از ۵۰ درصدی، قابل توجه نمی‌دانند و معتقدند بازارساز با ابزارهای کنترلی، اقدام به مهار نرخ ارز کرده است؛ ابزارهایی که به نظر می‌رسد یکی از مهم‌ترین آنها را از دست داده‌ایم! برجام که فعلا در کماست. به نظر می‌رسد نهاد پولی کشور قصد داشت با سفر رئیسی به چین امید تازه‌ای به بازار تزریق کند، اما این سیگنال بی‌اثر بود. با بالا گرفتن تنش‌های سیاسی در عرصه بین‌المللی علیه ایران، بازارهای مالی و سرمایه‌ای در تب و تاب روند افزایشی و تردید معامله‌گران قرار گرفته است. درحال‌حاضر ایران در تنگنای مسائل بین‌المللی و تورم‌های داخلی گرفتار شده است.

▣ دلار در انتظار خبرهای خوش

با توجه به روزهای پایانی سال برای بازار سرمایه که همسو با سیاست‌های بین‌المللی است، رشد شارپی را می‌توان متصور بود. برخی کارشناسان بازار نیز معتقدند نرخ دلار متاثر از نقدینگی و تورم داخلی، در مسیر صعودی قرار گرفته است.

به نظر می‌رسد سیگنال‌های خبری، دیگر تاثیری در پایین آوردن نرخ ندارد و بازار ارز، چشم‌انتظار اخباری واقعی و با اثرپذیری بالاست تا دست پایین را بگیرد.تحلیلگران ارزی معتقدند نرخ حواله درهم این روزها بیشترین نقش را در جریان قیمتی دلار دارد. روز گذشته نیز نرخ درهم در نیمه کانال ۱۳ هزار تومان باز شد، اما در ادامه روز کمی کاهش داشت و با نرخ ۱۳ هزار و ۴۶۰ تومان معامله شد.

سخن پایانی

برخی فعالان بازار مدعی بودند امارات متحده عربی پس از سفر دو هفته قبل معاون وزیر خزانه‌داری امریکا، سخت‌گیری برای حواله درهم به ایران را بیشتر کرده و به همین دلیل درهم در تهران ترمز بریده است. فعالان بازار از افزایش احتیاط صرافی‌ها و بانک‌های بزرگ برای کار با مشتریان ایرانی می‌گفتند که برخی از آنها حتی به طور کامل کار با ایرانیان را متوقف کرده‌اند. به نظر می‌رسد تاثیر اقدامات امریکا در جهت بستن دست ایران از بازار دبی و عراق باعث شده نرخ دلار صعودی شود.

آغاز به کار گشت‌های مشترک نظارت بر بازار در نوروز

وزیر دادگستری گفت: گشت‌های مشترک نظارت بر بازار در ایام نوروز به زودی فعال می‌شوند. به گزارش ایلنا، امین‌حسین رحیمی ضمن بیان این مطلب درباره نحوه نظارت بر سفرهای نوروزی گفت: دولت یک لایحه دو فوریتی را به مجلس ارسال کرده که هدف آن تشکیل سازمان بازرگانی و تنظیم بازار است چراکه کار تنظیم بازار به معنای نظارت و قیمت‌گذاری و هم بازرسی که به تعزیرات برای رسیدگی به تخلفات منتهی شود اکنون چند نهاد متولی دارد.

وزیر دادگستری با اشاره به ارائه لایحه تشکیل سازمان بازرگانی و تنظیم بازار به مجلس تصریح کرد: اگر این طرح مصوب شده و سازمان مذکور تشکیل شود، آن‌گاه امر نظارت و بازرسی در همه زمینه‌ها متمرکز می‌شود. در واقع با این کار، یک نهاد مسئول است و به گزارش‌های نظارت و بازرسی رسیدگی می‌کند.

وی ادامه داد: ما با فرض اینکه این سازمان فعلا تشکیل نشده است، طرحی را برای ایام نوروز تدوین کردیم تا گشت‌های مشترک در تعزیرات، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت را صمت فعال کنیم. این هماهنگی انجام شده تا گشت‌های مشترک نظارت بر بازار به زودی فعال شده تا نظارت بیشتری بر بازار صورت گیرد.

وی افزود: سازمان تعزیرات طی یک سال گذشته به ۷۵۰ هزار پرونده رسیدگی کرده و ۲ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان جریمه اخذ و به خزانه‌واریز کرده است.

وی ادامه داد: طی مصوبه ۱۸ خرداد ۱۴۰۱ ستاد تنظیم بازار، تمام تولیدکنندگان و واردکنندگان موظف بودند که در سامانه ۱۲۴ وزارت صمت نرخ کالایی که می‌فروشند، درج کنند و این نرخ به تایید سازمان حمایت برسد؛ تاکنون ۵۲ هزار کالا در این سامانه ثبت شده است.



وزیر دادگستری افزود: براساس مصوبه جلسه سران قوا، برخی اختیاراتی همچون افزایش جریمه‌ها، نصب بنر اعلام تخلفات و پلمب واحدهای صنفی متخلف به سازمان تعزیرات داده شد که اثربخش هم‌بوده است.

قیمت کارخانه‌ای خودروها افزایش نمی‌یابد

مدیرعامل ایران خودرو گفت: این گروه صنعتی فعلا برنامه‌ای برای افزایش نرخ کارخانه‌ای خودروها ندارد، بلکه به دنبال افزایش عرضه در بورس کالا است.

به گزارش ایرنا، مهدی خطیبی ضمن بیان این مطلب افزود: قیمت‌گذاری دستوری با توجه به نتایج و خروجی‌های که داشته، یکی از مهم‌ترین مشکلاتی است که گریبانگیر صنعت خودرو شده است.

وی گفت: در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ مقرر شده همه خودروها باید در بورس کالا به فروش برسد، بر اساس برنامه‌ای برای افزایش نرخ کارخانه خودروها نداریم، بلکه به دنبال افزایش عرضه در بورس هستیم.

خطیبی تاکید کرد: ما راه عرضه در بورس کالا را ادامه می‌دهیم و معتقدیم در نبود راه‌حل بهینه، عرضه در بورس بهترین گزینه جایگزین است.

وی ابراز امیدواری کرد: با فروش خودرو در بورس کالا بخشی از زیان انباشته سال‌های گذشته خودروسازان جبران شود.

مدیرعامل ایران‌خودرو یادآور شد: در سال‌های گذشته دست‌کم ۳۵۰ هزار میلیارد تومان به دلیل سیاست قیمت‌گذاری دستوری از جیب مردم و سهامداران خودرو خارج شده است.

مدیرعامل ایران خودرو در ادامه به دلایل عدم سفر خود به همراه رئیس‌جمهوری به چین اشاره کرد و گفت: تیمی از این گروه صنعتی راهی کشور چین شد و به طور مشخص قراردادی بین ایران خودرو دیزل چینی‌ها منعقد شد و مدیرعامل ایران خودرو دیزل در این سفر حضور داشت.

وی اظهارکرد: هفدهم اسفندماه امسال نیز میزبان مدیرعامل شرکت هایما هستیم و بر این اساس اقدامات و همکاری با چینی‌ها در دست پیگیری است.

خطیبی خروج خودروسازان اروپایی متاثر از تحریم‌ها را در سال‌های گذشته یادآور شد و گفت: امروز این‌گونه مسائل و مشکلات را در سیاست‌های معمول خود و مشارکت‌های خارجی لحاظ می‌کنیم.



وی بیان‌داشت: تا سال ۲۰۳۰ اتفاقات عجیب و غریبی در صنعت خودرو جهان رخ خواهد داد و چینی‌ها سهم عمده قالب را در بازارهای جهان کسب خواهند کرد؛ بر این اساس همکاری ما با چینی‌ها اقدام شایسته‌ای خواهد بود و ما باید در زنجیره جهانی خودروسازان بزرگ قرار بگیریم.

مدیرعامل ایران خودرو در پاسخ به ایرنا به صادرات ۲ هزار دستگاه خودرو به کشور روسیه اشاره کرد و گفت: شایعه‌ای که هفته گذشته مبنی بر عدم تایید خودروهای صادراتی به روسیه از سوی وزارت صنایع و بازرگانی این کشور عنوان شده بود کذب است.

وی ادامه داد: مذاکرات بسیار خوبی با روس‌ها در حوزه خودروهای سواری و سنگین در جریان است، صادرات خودروی سواری به این کشور آغاز شده و خودروی سنگین آتامان نیز قرار شده در تیراژ بالا صادر شود.

خطیبی همچنین به رونمایی تارای برقی در ماه‌های گذشته اشاره کرد و گفت: تولید این خودرو طی تفاهمنامه‌ای با گروه مپنا در حال انجام است و در سال آینده ۵۰ دستگاه از آن تولید خواهد شد. حتی پیشنهاد شده که تولیدات اولیه به صورت تاکسی در جزیره کیش مورد استفاده قرار گیرد.

وی همچنین به تولید خودروی اقتصادی که جزو فرامین هشت ماده‌ای رئیس‌جمهوری در سال گذشته بود اشاره کرد و گفت: مقرر شده خودروی اقتصادی بنزینی با مشارکت سایپا تولید شود و خودروی اقتصادی برقی را ایران خودرو تولید کند، همچنین خودروی tf۲۱ ایران خودرو که در روزهای پایانی نیمه نخست سال آینده به بازار عرضه خواهد شد یک خودروی اقتصادی خواهد بود.

عکس روز



قوچ‌ها و میش‌های گلندوک

عکس: تسنیم

ویژه

اجرای طرح ملی «جهاد کالا»

قریب به ۴ ماه از آغاز اجرای طرح ملی توان خرید با عنوان «جهاد کالا» در کشور می‌گذرد، طرحی که در تمامی استان‌های کشور با هدف حمایت از تولید و خانوار ایرانی در حال اجراست، به این امید که عدالت اقتصادی به منظور دسترسی آسان هموطنان در جای‌جای کشور عزیزمان ایران با استفاده از تسهیلات ویژه جهت خرید محصولات ایرانی و لوازم خانگی فراهم گردد.

این طرح که با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت در حال اجراست طرحی است جهت عرضه مستقیم لوازم‌خانگی توسط تولیدکنندگان به مصرف‌کنندگان با هدف حمایت از تولید ایرانی با حذف تمام واسطه‌های زائد در بازار. در حال حاضر این طرح با همکاری بانک‌های عامل به‌صورت آنلاین و حضوری در کلیه شعب سراسر کشور و با ارائه تسهیلات تا سقف یک میلیارد ریال، با بازپرداخت ۳۶ ماهه در خدمت متقاضیان استفاده از این طرح ملی می‌باشد.

شهروندانی که تمایل به استفاده از این طرح برای خرید اقساطی لوازم خانگی را دارند می‌توانند با مراجعه به تارنمای جهادکالا و طی کردن مراحل ثبت‌نام در سامانه سمتای بانک آینده و انتخاب شعبه بانکی به صورت حضوری و یا آنلاین و دریافت کد رهگیری و نهایتاً اعتبارسنجی توسط بانک با دریافت کارت اعتباری، صرفاً از فروشگاه و نمایشگاه دائمی جهاد کالا که در حال حاضر در نمایشگاه بین‌المللی تهران سالن‌های سری ۲۵ و ۲۶ و یا فروشگاه‌های آنلاین جهاد کالا که در سایت این گروه به ارائه خدمات مشغول‌اند، نسبت به خرید اقلام و لوازم‌خانگی مورد نیاز خود اقدام نمایند با این حساب نقدینگی مستقیماً به چرخه تولید باز می‌گردد و خریداران محترم نیز اقساط ماهیانه خود را به بانک پرداخت می‌کنند تا تولیدکنندگان هم، سرمایه در گردش لازم را داشته باشند.

در این طرح تلاش شده است تا کلیه محصولات از نظر کیفیت، قیمت‌گذاری و نیز خدمات پس از فروش، در سطحی برابر با سطح محصولات موجود در بازار در اختیار شهروندان قرار گیرد. این طرح می‌تواند چتر حمایتی خوبی برای تولیدکنندگانی باشد که در آغاز راه تولیدند و شاید توان رقابت با شرکت‌های همکار را که بعد از گذشت سال‌ها از کار و کسب‌شان تبدیل به برندی سرشناس شده‌اند را نداشته باشند و در سایه حمایت طرح جهادکالا بتوانند در این بازار رقابتی حرفی برای گفتن پیدا کنند.

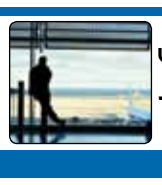
شایان ذکر است که تولیدکنندگان در گروه جهادکالا همه روزه از ساعت ده صبح تا شش عصر در محل نمایشگاه بین‌المللی تهران سالن‌های ۲۵ و ۲۶ پذیرای حضور گرم شهروندانی هستند که برای خرید نقدی یا اقساطی محصولات در قالب کارت‌های اعتباری به این محل مراجعه می‌کنند.

شناسه آگهی: ۱۴۵۹۱۳۱

م‌الف / ۴۶۳۰



انحصار
این بار در آسمان



فناوران
از پرواز جا ماندند



دولت خالق
ارز خانگی

پژوهش

در هجدهمین کنفرانس بین‌المللی توسعه منابع انسانی بررسی شد

منابع انسانی هوشمند و مدیریت هوشمند منابع انسانی

هجدهمین کنفرانس بین‌المللی توسعه منابع انسانی با حضور مدیران منابع انسانی، متخصصان و کارشناسان این حوزه در سازمان مدیریت صنعتی برگزار شد.
موضوع اصلی این کنفرانس، نقش اکوسیستم منابع انسانی در ارتقای امید، باور و اعتماد بود که در سخنرانی سخنرانان این همایش به آن پرداخته شد. به گفته مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی هوش سازمانی، ظرفیت فکری کل سازمان است تا به اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت خود برسد. در حالی‌که هوش فرهنگی، توانایی تشخیص و سازگاری با تفاوت‌های فرهنگی است و می‌تواند اعتمادبه‌نفس لازم را برای فعالیت موفقیت‌آمیز در طیف گسترده‌ای از موقعیت‌ها به ارمغان آورد.

گروه صنعت
editor@smtnews.ir



هوش نوآوری، توانایی شناختی انسان برای مشاهده مشکلات و فرصت‌ها به شیوه‌ای جدید و کشف راه‌حل‌های جدید در پاسخ به چالش‌های پیچیده است

ویژگی‌های منابع انسانی یک سازمان هوشمند



مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی، درباره منابع انسانی هوشمند و مدیریت هوشمند منابع انسانی به سخنرانی پرداخت. ابوالفضل کیان بختیاری، در زمینه ویژگی‌های منابع انسانی یک سازمان هوشمند اظهار کرد: هوش سازمانی، ظرفیت فکری کل سازمان است تا به اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت خود برسد. در حالی‌که هوش فرهنگی، توانایی تشخیص و سازگاری با تفاوت‌های فرهنگی است و می‌تواند اعتمادبه‌نفس لازم را برای فعالیت موفقیت‌آمیز در طیف گسترده‌ای از موقعیت‌ها به ارمغان آورد. علاوه بر این، هوش عاطفی، شناخت و کنترل عواطف و هیجان‌های خود و دیگران است.

به گزارش ایدرونیوز، کیانی‌بختیاری ضمن بیان شاخص‌های منابع انسانی هوشمند به ارائه تعریف هوش نوآوری منابع انسانی در سطح مدیران ارشد و رهبران پرداخت و گفت: هوش نوآوری، توانایی شناختی انسان برای مشاهده مشکلات و فرصت‌ها به شیوه‌ای جدید و کشف راه‌حل‌های جدید در پاسخ به چالش‌های پیچیده و پاسخی به پیچیدگی است. هوش نوآوری نیاز مدیران ارشد منابع انسانی و رهبران سازمانی در محیط‌های دارای تغییرات سریع، عدم‌اطمینان، ابهام و پیچیدگی است.

مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی، با طرح این پرسش که آیا هوش نوآوری برای محیط‌های پیچیده کافی است، اظهارکرد: مدیران ارشد منابع انسانی و رهبران سازمانی علاوه بر هوش نوآوری به دو نوع هوش دیگر شامل هوش تحلیلی و هوش هیجانی نیاز دارند.

وی افزود: هوش نوآوری برای شناسایی مسئله با رویکردی نوآوری و کشف راه‌حل‌های جدید برای آن است در حالی‌که هوش تحلیلی برای استفاده از مهارت‌های شناسایی و حل مسئله؛ استفاده از حافظه برای حل مشکلات پیچیده و استفاده از منطق برای حل مسئله موردنیاز مدیران ارشد منابع انسانی است. علاوه بر این، هوش هیجانی در جهت خودآگاهی؛ خودمدیریتی، آگاهی اجتماعی و مدیریت روابط، کارآیی بالایی دارد.

وی با بیان این نکته که هنر رهبران هوشمند، تفکر درباره تفکر است، خاطرنشان کرد: مدیران ارشد منابع انسانی باید دارای این آگاهی باشند که بدانند در هر موقعیتی و در مواجهه با هر مسئله‌ای، از کدام هوش و تفکر باید استفاده کرد.

کیانی‌بختیاری تصریح کرد: منابع انسانی هوشمند افرادی با دانش و بینش بکارگیری داده‌ها، برای دستیابی به اهداف سازمانی هستند. که علاوه بر دانش به بینشی ژرف برای بکارگیری درست از دانسته‌ها در شرایط و اقتضائات سازمانی نیاز دارند.

وی با تاکید بر این نکته که «داده»داراش ارزش ذاتی مانند انرژی نفت است، اظهار کرد: مانند نفت، داده‌ها ارزشمند هستند، اما اگر تصفیه نشده باشند، واقعا نمی‌توان از آنها استفاده کرد. باید یک موجودیت ارزشمند ایجاد شود که فعالیت سودآور را هدایت کند. بنابراین، باید داده‌ها تجزیه‌وتحلیل شوند تا ارزش داشته باشند. به بیان دیگر، ما از داده‌ها به‌محض استخراج استفاده نمی‌کنیم، بلکه قبل از آماده شدن برای تجزیه‌وتحلیل، آنها را پردازش می‌کنیم.

مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی یادآور شد: در عصر تحول دیجیتال و دانایی‌محوری، سازمان‌ها نیازمند کارکنانی هستند که از هوش کافی برای درک و تحلیل مسائل برخوردار باشند. کارکنان سازمان‌ها باید بتوانند داده‌ها و اطلاعات غنی را از منابع مختلف دریافت کرده و به‌درستی تحلیل کنند. اگر سازمان‌ها از افرادی توانمند و دارای دانش و بینش کافی برخوردار باشند موفقیت در عرصه رقابتی برای آنها تضمین خواهد شد.

کیانی‌بختیاری افزود: مدیریت منابع انسانی هوشمند مفهومی است که به‌عنوان بخشی از تحول دیجیتال در امور مرتبط با مدیریت منابع انسانی یا رویکردهای نرم سازمانی مانند یادگیری، تسهیم دانش، توسعه مهارت‌های شغلی و... ظهور کرده است.

وی ضمن تشریح فرآیند مدیریت هوشمند منابع انسانی با ذکر نمونه‌هایی از پلتفرم‌های کسب‌وکار هوشمند، به درهم‌آمیزی شیوه کسب‌وکار پلتفرمی و آموزش عالی و حرفه‌ای پرداخت.

وی درباره هوش مصنوعی و مدیریت هوشمند منابع انسانی اظهارکرد: طبق گفته مجمع جهانی اقتصاد، هوش مصنوعی قطعا تاثیر زیادی بر نحوه استخدام، انجام کارها و مشاغل در آینده خواهد داشت.

وی افزود: مزایای هوش مصنوعی و اتوماسیون برای منابع انسانی و نیروی کار فورا به‌دست نمی‌آید. این‌یک سفر است و می‌توان مزایای کوتاه‌مدت این سفر را در اتوماسیون، مزایای میان‌مدت در افزایش و در نهایت مزایای بلندمدت در تقویت فعالیت‌های انسانی مشاهده کرد.

وی افزود: با در نظر گرفتن عوامل فنی، اقتصادی و اجتماعی مؤثر بر سرعت و وسعت اتوماسیون، مک‌کینزی تخمین زد که تا سال ۲۰۳۰ تا ۳۰ درصد از مشاغل می‌تواند جابه‌جا شود.

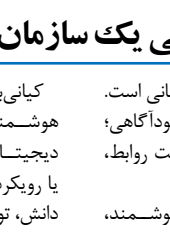
کیانی‌بختیاری درباره نقش واقعیت مجازی و واقعیت افزوده در مدیریت منابع انسانی اظهارکرد: واقعیت مجازی و واقعیت‌افزوده می‌توانند عملکرد کارکنان را در کارهای گوناگون بهبود بخشند. یک مطالعه اخیر نشان داده جراحانی که از واقعیت مجازی برای تمرین روش‌ها استفاده می‌کنند، سریع‌تر بوده و خطاهای کمتری نسبت به جراحانی که از آن استفاده نمی‌کنند، داشته‌اند. واقعیت‌مجازی و واقعیت‌افزوده همچنین می‌توانند در تقویت حافظه کارکنان موثر باشد. به نقل از فوربس، یک‌چهارم نسل‌های Z و Y استفاده از واقعیت‌مجازی و واقعیت‌افزوده را در محل کار خود ترجیح می‌دهند.

وی درباره استخدام از طریق واقعیت مجازی افزود: واقعیت مجازی به متقاضیان این امکان را می‌دهد تا شغل آینده خود را از خانه کشف کنند همچنین می‌تواند برای قرار دادن متقاضیان در موقعیت‌های کاری واقعی یا انجام مصاحبه‌های شغلی از راه دور، مورداستفاده قرار گیرد. با استفاده از هدست‌های واقعیت مجازی، متقاضیان را در محیط‌های شغلی جدید و ناشناخته غوطه‌ور می‌کند تا جویندگان کار را تشویق کند برای مشاغلی که لزوما نمی‌شناسند، اما می‌تواند مناسب آنها باشد، درخواست دهند.

کیانی‌بختیاری در جمع‌بندی سخنان خود اظهار کرد: منابع انسانی هوشمند دارای شاخص‌های متعددی هستند و مهم‌ترین شاخصه آنها داده محوری و قابلیت‌های تحلیل داده به‌ویژه در حوزه منابع انسانی است. بهره‌گیری از تمامی امکانات در دسترس تیم منابع انسانی شامل داده‌ها، حسگرها، اتوماسیون، یادگیری ماشین و هوش مصنوعی و واقعیت افزوده و مجازی یا به عبارتی فناوری‌های منابع انسانی امکان مدیریت هوشمند منابع انسانی را فراهم نموده است. با مدیریت هوشمند منابع انسانی اهدافی مانند برنامه‌ریزی جامع منابع انسانی و اتخاذ تصمیم‌های بهتر در حوزه منابع انسانی؛ درک و ارزیابی بهتر نقش افراد در موفقیت کسب‌وکار؛ بهبود تصمیم‌گیری مدیران در مسائل مرتبط با کارکنان؛ جبران خدمات شخصی‌سازی‌شده؛ آموزش‌های شخصی‌سازی‌شده؛ سنجش روحیه کارکنان و جلوگیری به‌موقع از خروج آنها و افزایش تاثیرگذاری مدیران در سازمان محقق خواهد شد.

مزایای هوش مصنوعی و اتوماسیون برای منابع انسانی و نیروی کار فورا به‌دست نمی‌آید

عوامل موثر در حفظ نیروی انسانی



در بخش دیگری از این کنفرانس، عباس غفاری، دبیر هجدهمین کنفرانس بین‌المللی توسعه منابع انسانی اظهارکرد: در این کنفرانس ۲ روزه، اقبال بسیار خوبی از سوی مدیران و پژوهشگران انجام‌شد و ۱۶ مقاله علمی از ۳۵ مقاله ارسال‌شده به دبیرخانه را انتخاب کرده‌ایم که در این کنفرانس ارائه گشت.

وی افزود: ۲۰ استاد منابع انسانی هم مباحث خود را به‌طور شفاهی بیان کردند؛ ضمن اینکه ۹ کارگاه کاربردی و ۱۰ پنل تخصصی هم در این کنفرانس برگزار شد. عطای جایزه تعالی منابع انسانی نیز از دیگر برنامه‌های این کنفرانس بود که از ۸ شرکت برترقدردانی شد.

دبیر هجدهمین کنفرانس بین‌المللی توسعه منابع انسانی تصریح کرد: نگهداشت هوشمند و توسعه پایدار یکی از موضوعات مهم این کنفرانس بود؛ طبق تحقیقات انجام‌شده کارکنان به سازمانی تعلق داشته باشد ۶۷ این دسته سفیران سازمان بوده و ۸۷ درصد هم احتمال کمتر ترک سازمان را دارند.

وی افزود: طبق مطالعات «دلویت» ۷۷ درصد مدیران، سیستم مناسبی برای تعلق سازمانی کارکنان ندارند و ۷۹ درصد از مدیران هم مشکل جدی در نگهداشت نیروی انسانی دارند.

غفاری گفت: طبق مطالعه «تاور واتسون» اگر مسائل سازمان اصلاح شود و نظام حقوق و دستمزد مشکل داشته باشد؛ نمی‌توانیم نیروی انسانی را حفظ کنیم؛ طبق همین مطالعه فرصت ارتقا شغلی و رفتارهای مدیران و اعتماد و اطمینان از قول‌ها و وعده‌ها و کاهش استرس شغلی و امنیت شغلی بخشی از موضوعاتی است که می‌تواند موجب برانگیختگی و احساس خوشایند نیروی انسانی یک سازمان شود.

وی خاطرنشان کرد: فاصله منزل تا محل کار هم در کاهش احتمال ترک یک سازمان از سوی نیروی انسانی موثر باشد؛ حقوق و دستمزد نخستین عامل نگهداشت نیروی انسانی در یک سازمان است.

غفاری تصریح کرد: تحمیل هزینه استخدام و آموزش، افزایش هزینه‌های اشتباهات به‌دلیل عدم‌انگیزه و تعلق، کاهش کارآیی و بهره‌وری و تخریب برند سازمان ایجاد نارضایتی در مشتری بخشی از تاثیرات مخرب کارکنان بی‌انگیزه در هر سازمان هستند.

وی گفت: ۵۰۰ شرکت بزرگ دنیا هنگام خروج کارکنان و تسویه آنها با مجموعه کاری، با آنها مصاحبه می‌کنند و دلایل این خروج را بررسی کرده و گزارش تهیه می‌کنند.

دبیر هجدهمین کنفرانس بین‌المللی توسعه منابع انسانی افزود: می‌توان با ابزار هوش مصنوعی افرادی که در معرض خروج هستند را مشخص می‌کند؛ همچنین با استفاده از این علم می‌توان میزان ماندگاری افراد را پیش‌بینی کرد.

دیگر سخنران این کنفرانس، نسرین جزنی، عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی در هجدهمین کنفرانس بین‌المللی توسعه منابع انسانی درباره ایجاد امید و باور در نیروی انسانی اظهارکرد: نسل فعلی نسل آلفاست و باید مدیران سازمان‌ها درباره وضعیت نسلی که اخیرا به دنیا آمده و با ما اختلاف‌نظر زیادی دارند، دغدغه داشته باشند.

وی افزود: نسلی که ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳ به دنیا آمده‌اند به‌جز IT و هوشمندسازی چیزی نمی‌شناسند؛ گرم شدن زمین، محیط‌زیست و جنگ‌های سراسر دنیا و کووید ۱۹ باعث شده که مدیران به امید و باور و پرورش آن توجه بیشتری کنند.

این استاد دانشگاه شهید بهشتی تصریح کرد: امید و باور از حوزه روانشناسی به حوزه صنعت و تولید وارد شده است؛ باید چگونگی مبارزه با ناامیدی در مشاغل و کسب‌وکارها را بیاموزیم.

وی گفت: ما باید ناامیدی محدود را قبول کنیم، اما هرگز امید بی‌پایان را از دست ندهیم؛ یکی از دلایل کامیابی در کشورمان امید و باور به زندگی است. جزنی افزود: امید نگاه به آینده دارد؛ امید بر باور و ایمان و اعتمادی ساخته شده که مبنای زندگی در زمان‌های نامشخص ارزش زیستن دارد؛ به‌عبارت‌دیگر، امید عبارت است از باور به اینکه آینده بهتر از حال خواهد بود؛ همراه با این باور که قدرت ساختن آینده را داریم؛ ترس، شادی و مهرورزی نقش کلیدی در نحوه عملکرد برخی سازمان‌ها ایفا می‌کنند.



ایجاد امید و باور در نیروی انسانی

وی افزود: هوش هیجانی ۴ برابر IQ اهمیت دارد؛ باورهای مثبت در محل کار باورهای حل مشکل را بهتر می‌کند؛ وقتی امید در یک سازمان هست، احساساتی مانند خشم و گناه از بین می‌رود.

عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی تصریح کرد: شاخص شفافیت در ایران ۱۴۸ از ۱۵۶ دنیاست؛ در تمامی مذاهب و مکاتب و فلاسفه صاحب کتاب ناامیدی وجود ندارد.

وی خاطرنشان کرد: پرورش حس شوخ‌طبعی و افزایش عزت‌نفس می‌تواند امید در یک سازمان را بالا ببرد؛ خوش‌بینی زیاد از حد و غیرواقعی باعث ضربه می‌زند و قطعا مانع از کار و پیشرفت است.

تامین مالی صنعت همچنان دست نظام بانکی

ارزیابی عملکرد برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در بخش صنعت نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۹ و پنج‌ماهه نخست ۱۴۰۰ سهم منابع تامین مالی بخش صنعت از نظام بانکی ۷۸ درصد، بازار سرمایه ۱۸، اعتبارات عمرانی ۳ و سرمایه‌گذاری خارجی یک درصد است.

به گزارش ایسنا، مرکز پژوهش‌های مجلس با هدف آسیب‌شناسی و ارائه رویکردهای کلان جبرای تدوین برنامه هفتم توسعه، عملکرد برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در بخش‌های گوناگون را ارزیابی کرده که در ادامه بخش‌هایی از آن آمده است.

نتایج کلی بررسی‌ها نشان می‌دهد رویکردهای کلان سیاست‌های صنعتی، فناوری، تجاری، مالی و پولی برنامه ششم توسعه در بخش صنعت بر اساس تعیین اولویت‌های صنعتی به‌عنوان برشی از استراتژی توسعه صنعتی، استفاده از دانش و نوآوری کشورهای صاحب فناوری و حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان با استفاده از ظرفیت‌های داخلی، توسعه بازارهای صادراتی و جذب شرکت‌های معتبر جهانی و منطقه‌ای در زنجیره‌های تولید داخلی از طریق تقویت دیپلماسی اقتصادی و تلاش برای الحاق به سازمان تجارت جهانی، اختصاص سهم حداقل ۴۰ درصد از تسهیلات بانکی و برنامه‌ریزی برای افزایش سرمایه صندوق‌های مرتبط با بخش صنعت، ممنوعیت معافیت مالیاتی جدید و تخصیص منابع از محل عوارض مالیات بر ارزش‌افزوده برای تامین منابع تکمیل زیرساخت شهرک‌های صنعتی بوده است.

براساس این گزارش شاخص محیط کسب و کار کل و بخش صنعت در سالهای ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ نسبت به سال‌های قبل و بعد وضعیت نامساعدتری داشته، اما از سال ۱۳۹۸ به بعد وضعیت شاخص رو به بهبود بوده است. بررسی شاخص ملی محیط کسب و کار براساس نماگرهای بخش نهادی و اقتصادی حاکی از آن است که در بخش نهادی، ساختار و عملکرد دولت و در بخش اقتصادی، محیط مالی بیشترین تأثیر را بر ایجاد محیط نامساعد کسب و کار داشته‌اند. نتایج پایش ملی کسب وکار نشان می‌دهد در محیط مالی مؤلفه‌های «غیرقابل پیش‌بینی بودن تغییرات قیمت مواد اولیه و محصولات و تامین مالی از سیستم بانکی بیشترین سهم را در ایجاد شرایط نامناسب برای فعالان اقتصادی کشور داشته است.

با وجود بهبود شاخص محیط کسب‌وکار در سال ۱۴۰۰، نتایج پایش نشان می‌دهد وضعیت شاخص محیط مالی با میانگین ۸.۱۵ از ۱۰ بیشترین تاثیر منفی را بر محیط کسب و کار داشته است.

همچنین اطلاعات منتشر شده در این گزارش نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۹ و پنج‌ماهه نخست ۱۴۰۰ سهم منابع تامین مالی بخش صنعت از نظام بانکی ۷۸ درصد، بازار سرمایه ۱۸، اعتبارات عمرانی ۳ و سرمایه‌گذاری خارجی یک درصد است. بنابراین تامین مالی اقتصاد ایران و نیز بخش صنعت و معدن همچنان معطوف به نظام بانکی است.

مرکز پژوهش‌های مجلس به این نکته اشاره کرده که مسئله اساسی این است که نظام بانکی کشور دارای مشکلات متعددی نظیر مطالبات غیرجاری بالا، کفایت سرمایه پایین و سهم دارایی‌های غیرنقدی بالایی است که امکان گسترش تأمین مالی از این بازار را محدود می‌کند. از سویی با توجه به محدود بودن سرمایه گذاری مستقیم خارجی در شرایط بین‌المللی خاص کشور و اعتبارات عمرانی دولت به سبب کسری بودجه بالای دولت و افزایش مخارج جاری دولت ضرورت توسعه و تنوع بخشی به ابزارها و روش‌های تامین مالی در بخش صنعت اجتناب‌ناپذیر است.

گفتنی است خلاصه کلی ارزیابی عملکرد شاخص‌های کمی و مواد قانونی مرتبط با بخش صنعت در برنامه ششم توسعه حاکی از آن است که بخش صنعت در ایجاد ارزش‌افزوده و اشتغالزایی متناسب با اهداف برنامه ششم موضوع ماده (۳) این قانون موفق عمل نکرده است.

نتایج این گزارش نشان می‌دهد از جمله عواملی که در تحقق نیافتن این اهداف مؤثر بوده، علاوه بر شوک‌های بیرونی مثل شرایط بین‌المللی، نوسانات قیمت نفت و ظهور اپیدمی کرونا، عوامل دیگری همچون ایرادهای قانون‌گذاری، تأخیر در تدوین آیین نامه‌ها و طرح‌ها (از جمله طرح بازسازی و نوسازی صنایع)، عدم‌تخصیص بودجه کافی، نبود ضمانت اجرا، هدف‌گذاری غیرواقع‌بینانه و غیرهدفمند در طول اجرای برنامه ششم است این عوامل سبب شد تا عملکرد احکامی همچون بازسازی و نوسازی صنایع، تامین منابع برای تکمیل زیرساخت‌های شهرک‌ها و نواحی صنعتی، توسعه و ایجاد خوشه‌ها و نواحی صنعتی روستایی، تعمیق ساخت داخل و افزایش سهم محصولات با فناوری متوسط به بالا از کل محصولات صنعتی کشور و تولید خودرو رقابت‌پذیر با تاکید بر کیفیت با وجود اقدامات مثبت انجام شده، فاقد اثربخشی برآورد شود.

یادداشت

تسلیم تحریم‌ها نشدیم



مصطفی هوشیار
کارشناس صنعت هوایی

صنعت هوایی ایران مانند سایر بخش‌ها، سال‌هاست تحت‌تاثیر تحریم‌ها قرار دارد. البته این شرایط برای صنعت هوایی ما هم تاثیرات مثبت داشته و هم منفی. از جمله تاثیرات منفی که اعمال تحریم‌ها بر صنعت هوایی ما گذاشته می‌توان به ایجاد مشکلاتی در تهیه، تامین و تعمیر، تعویض و نگهداری هواپیماها و خرید هواپیماهای نو اشاره کرد. واقعیت این است که تحریم‌ها، حرکت در این مسیر را برای کشور ما بسیار سخت کرده است. براساس تحریمی که از سوی امریکا بر ما تحمیل شده، عرضه برخی از تجهیزات هوایی که در کشورهای دیگر مانند کشورهای اروپایی تولید شده باشد و همچنین هواپیماهای مدل بالا، ممنوعیت دارد. قاعدتا این ممنوعیت تاثیر منفی خود را بر وضعیت ناوگان هوایی ما می‌گذارد. ضمن اینکه مسیر خرید یا واردات قطعات و هواپیماها برای ما هموار نیست و هزینه‌های ما را در این بخش بالا می‌برد. در کنار تاثیرات منفی، تحریم‌ها آثار مثبتی هم بر صنعت هوایی ما دارد که نمی‌توان آنها را نادیده گرفت. از جمله آثار مثبت تحریم‌ها بر ناوگان هوایی ما این است که متخصصان صنعت هواپیمایی ما تلاش‌شان را بیشتر کردند تا بتوانند بسیاری از کارهایی که تا دیروز انجام آنها نیازمند مراوده با امریکا و اروپا بود را خودشان انجام دهند. در حال حاضر شاهدیم که بخش زیادی از تعمیرات اساسی و اورهال در ناوگان هوایی کشور توسط متخصصان داخلی انجام می‌شود، در حالی که در یکی، دو دهه قبل، به‌هیچ‌وجه این کار امکان‌پذیر نبود و بسیاری از هواپیماهای ما زمینگیر شده بودند. این تلاش تا جایی عمق پیدا کرده که به‌تازگی خبرهایی درباره شرکت‌های دانش‌بنیانی می‌شنویم که به‌طور خاص در زمینه تعمیر، نگهداری و اورهال هواپیما فعال هستند؛ یعنی متخصصان و جوانان ایرانی توانایی این را دارند که تعمیرات و نگهداری هواپیماها را در حد اورهال و تعمیرات اساسی در داخل انجام دهند و این کار را انجام داده‌اند. البته این بخش از تلاش‌ها در صنایع نظامی ما، خیلی زودتر به موفقیت و خودکفایی رسیده بود که اخیرا در بخش سیویل و غیرنظامی هم متخصصان داخلی موفق شده‌اند به درجه بالایی از توان اجرایی برسند. مسیری که تاکنون طی کرده‌ایم نشان می‌دهد در دوران تحریم در صنعت هوایی، نه‌تنها دستان‌مان را بالا نبرده و تسلیم نشده‌ایم، بلکه در کنار تلاشی که در بخش دیپلماسی انجام می‌شد، بخش تکنیکال و فنی هم تلاش‌های خود را مضاعف کرد و به موفقیت‌های خوبی هم رسیدیم. در حال حاضر، ناوگان هوایی کشور براساس آمار و داده‌های مربوط نسبت به سال ۱۳۹۵، روند رو به رشد و خوبی داشته است. تعداد ناوگان هوایی ما که ۵ سال پیش زمینگیر و به‌دلیل تحریم‌ها غیرقابل تعمیر بودند، به نسبت زیاد بود. در حال حاضر آمار و اعداد ارقام نشان می‌دهد تعداد هواپیماهای فعال ما رو به رشد است و تعداد هواپیماهای زمینگیر کاهش پیدا کرده که تا حدودی تایید‌کننده تاثیر مثبت تحریم‌هاست و نشان می‌دهد در تحریم صنعت هواپیمایی دست ما بسته نیست و با تکیه بر توان داخلی می‌توانیم به شرایط ایده‌آل و در برخی بخش‌ها که ظرفیت دارد به خودکفایی برسیم و تا حدود زیادی از مانع تحریم‌ها، عبور کنیم. بخشی از مشکلات صنعت هوایی کشور مربوط به خرید یا تعمیر قطعات است که در این بخش نیز دست‌بسته نماندیم. در صنعت هوایی دنیا این گونه است که همه قطعات در یک کشور تولید نمی‌شود و قطعات مختلف در کشورهای گوناگون تولید و در بازارهای بین‌المللی می‌شود. هر کشوری ادعا کند به‌عنوان نمونه، تمام قطعات بوئینگ را خودش تولید می‌کند، ادعایی کذبی کرده است، چون اساسا صنعت هوایی یک صنعت خاص است و چنین ظرفیتی برای آن نمی‌توان متصور بود و ممکن نیست. با احتساب همین مسئله در ایران هم چه تحریم باشیم چه نباشیم، صنعت هوایی به‌دلیل‌های تک بودن و قطعاتی که تعدادشان خیلی زیاد است نمی‌تواند در تمام بخش‌ها فقط متکی به توان داخلی باشد و به ناچار مجبور به تامین بخشی از تجهیزات موردنیاز از بازارهای بین‌المللی است. در دنیا تصمیم‌گیری درباره تولید هر محصولی براساس شاخص‌هایی مانند منفعت و توجیه اقتصادی، فنی، قیمت و... است. در هر فعالیت اقتصادی، توجیه‌پذیری همیشه تعیین‌کننده است. تولید قطعات هواپیما نیز طبق این اصل در شرکت‌ها و کشورهای مختلف انجام می‌شود و شرکت‌های هوایی جهان با سفارش‌دهی قطعات و تجهیزات موردنیاز خود را تامین می‌کنند. در پایان تاکید می‌کنم باوجود مشکلات بسیار زیاد دوران تحریم، صنعت هوایی ایران موفقیت‌های خوبی به‌دست آورده است.

تحقق هدف دانش‌بنیان شدن صنعتی‌ها

معاون وزیر صمت گفت: از ابتدای سال ۱۴۰۱ تا پایان آذر، ۲۲۹ شرکت شناسایی و در نهایت به دانش‌بنیان شدن ۹۷ شرکت کمک شد؛ بنابراین تا پایان آذر ۶۵ درصد برنامه تدوین‌شده محقق شده است. علی رسولیان در گفت‌وگو با مهر، درباره آخرین وضعیت دانش‌بنیان شدن واحدهای صنعتی، اظهار کرد: سال گذشته ۳۴۸ شرکت مستعد دانش‌بنیان شدن شناسایی شدند و به دانش‌بنیان شدن ۱۳۳ شرکت کمک شد. رئیس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی افزود: از شروع به کار دولت سیزدهم نیز ۴۵۸ شرکت مستعد دانش‌بنیان شدن شناسایی شدند و به دانش‌بنیان شدن ۱۳۲ شرکت کمک شد. وی ادامه داد: براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده مقرر شده بود در سال جاری ۳۴۸ شرکت مستعد دانش‌بنیان شدن شناسایی شوند و به دانش‌بنیان شدن ۱۵۰ شرکت کمک شود که در این راستا از ابتدای سال ۱۴۰۱ تا پایان آذر ۲۲۹ شرکت شناسایی شدند و در نهایت به دانش‌بنیان شدن ۹۷ شرکت کمک شد؛ بنابراین تا پایان آذر ۶۵ درصد برنامه تدوین‌شده محقق شده است. معاون وزیر صمت به شناسایی نیازهای فناورانه شرکت‌های صنعتی از طریق شرکت‌های دانش‌بنیان نیز اشاره کرد و گفت: سال گذشته ۴۳۲ نیاز فناورانه شناسایی و در نهایت ۱۲۴ مورد آنها رفع شد. وی افزود: از شروع به کار دولت سیزدهم نیز ۵۳۳ نیاز فناورانه شناسایی و ۱۴۱ مورد آنها رفع شده است. رسولیان با بیان اینکه برنامه سال جاری شناسایی ۴۱۰ نیاز و رفع ۱۳۱ مورد بود، گفت: از ابتدای سال جاری تا پایان آذر، ۲۰۸ نیاز فناورانه را شناسایی کردیم که در نهایت ۳۹ نیاز فناورانه رفع شد؛ یعنی ۳۰ درصد برنامه تدوین‌شده، محقق شده است.

صمت در گفت‌وگو با کارشناسان وضعیت ناوگان هوایی کشور را بررسی کرد

انحصار، این بار در آسمان

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

از یک سو اظهارنظر درباره صنعت هوایی امری تخصصی است و می‌توان گفت متخصصان و صاحب‌نظران این حوزه در کشور ما انگشت‌شمارند و از سوی دیگر، که وجه بسیار مهمی است، این اظهارنظرها در تکمیل اعداد و ارقام دقیق درباره تعداد ناوگان فعال و زمینگیر، ضریب اشغال صندلی‌ها، ضریب امنیت، تعداد پروازها و... است که می‌تواند موثر و راهگشا باشد. در بررسی وضعیت صنعت هوایی مشکل در وجه دوم موضوع است؛ اینکه اطلاعات و داده‌های دقیقی درباره وضعیت صنعت هوایی کشور در دسترس نیست یا بعضا آمارها آنقدر متناقض است که نمی‌توان به آنها تکیه کرد. این بخش خود نیاز به بررسی جداگانه‌ای دارد که در این مقال نمی‌گنجد.

به هر حال، آخرین آمارها درباره ناوگان هوایی کشور حاکی از وجود ۱۲۰ فروند هواپیمای فعال از مجموع ۳۵۰ هواپیماست؛ یعنی بیش از یک‌سوم ناوگان هوای ما زمینگیر است. همین آمار جزئی و نه‌چندان دقیق و چالش‌هایی که مسافران این بخش با آن مواجهند، از حال و روز نه‌چندان مناسب این صنعت حکایت دارد. صمت برای اطلاع از وضعیت کمی و کیفی ناوگان هوایی کشور و اینکه آیا با شرایطی که دارد پاسخگوی نیاز ما خواهد بود یا خیر، با برخی از کارشناسان این حوزه گفت‌وگو کرده که در ادامه می‌آید. با صمت همراه باشید.



در اینکه توان طراحی و تولید قطعات و دانش بالایی در صنعت هوایی داریم، شکی نیست، اما مسئله این است که این دانش تجاری نیست

هیچ برنامه‌ای برای اصلاح بهره‌وری ناوگان هوایی نداریم



آرمان بیات، کارشناس صنعت هوایی درباره وضعیت ناوگان هوایی کشور به صمت گفت: به هیچ عنوان نمی‌توان گفت وضعیت ناوگان هوایی ما از لحاظ کمی و کیفی خوب است. به‌طبع عوامل گوناگونی مانند عدم کیفیت مدیریت، تحریم‌ها، ریسک بالای سرمایه‌گذاری، نوسانات ارزی، مشکلات در تامین برخی قطعات و متعلقات و... موجب شده نتوانیم صنعت هوایی کشور را مبنی بر اصول حرفه‌ای با محور تکریم بازار، توسعه دهیم.

عامل اصلی توسعه ناوگان در همه جای دنیا، تامین فاینانس برای تامین هواپیما یا توسعه ناوگان است. با شرایط اقتصادی و مشکلات ارزی کشور، توان و کشش اقتصاد حمل‌ونقل هوایی ایران برای پشتیبانی از پروازهای داخلی با استفاده از هواپیماهای باریک‌پیکر با حداکثر ۱۵۰ تا ۱۶۰ صندلی، بیشتر از ارزش نقدی ۴ تا ۵ و در نهایت ۶ میلیون دلار نیست. هواپیمایی به ارزش ۵ میلیون دلار به‌طور میانگین سن عملیاتی کمتر از ۲۳ سال نخواهد داشت که به‌طبع سن ناوگان ما را افزایش و قابلیت اطمینان و نرخ بهره‌وری هواپیماهای ما را کاهش می‌دهد و وابستگی به پشتیبانی‌های فنی در دو حوزه تامین و تعمیر قطعات نیز بیشتر است. علاوه بر اینکه در بخش پشتیبانی، مشکلات مربوط به تحریم هم گریبانگیر ما است و مصارف ارزی‌مان بیشتر خواهد بود. در نتیجه، نرخ سالانه بهره‌وری ناوگان هوایی کشور کاهش می‌یابد که متاسفانه به‌دلیل مشکلات متعدد، برنامه‌ای برای اصلاح این بخش هم نداشته‌ایم.

بیات افزود: در حال حاضر در ناوگان هوایی کشور، مشکلاتی در تامین قطعات و تعمیرات آنها داریم. مشکل ما در تامین قطعات موتور هواپیما به‌عنوان اصلی‌ترین مرکز هزینه‌ساز عملیاتی است که هر کدام از آنها به‌عنوان یک قطعه عمردار شناخته می‌شوند و تولید یا تعمیر آنها تابع یک‌سری فرآیندهای مبتنی بر تکنولوژی و استانداردهاست. واقعیت این است که ناوگان هوایی کشور در شرایط مطلوبی قرار ندارد و اگر به‌اصطلاح با همین فرمان جلو برویم، در ۵ سال آینده ۴۰ تا ۴۵ درصد ناوگان فعلی را هم نخواهیم داشت، این در حالی است که اکنون هیچ سیاست و برنامه هدایتی، حمایتی و تسهیلگری برای توسعه کسب‌وکار، اصلاح فرآیندها و مقررات‌زدایی گسترده در نهادهای حاکمیتی در جهت توسعه ناوگان هوایی کشور نداریم تا بتوانیم آن را در آینده رشد دهیم. در این بخش، می‌توانیم از ظرفیت توافقنامه ۲۵ساله ایران و چین در مسیر تامین فاینانس برای خرید یا حتی اجاره هواپیماها استفاده کنیم تا این بحران برطرف شود.

اطلاعات آماری متناقض

این کارشناس صنعت هوایی اظهار کرد: موضوع بعدی درباره اطلاعات آماری متناقض است؛ به‌عنوان نمونه بیان می‌کنند امسال ۷۰ هواپیما به مجموع ۱۰۰ هواپیمایی که سال گذشته داشته‌ایم، اضافه شده و تعداد پروازها هم ۲۰ درصد رشد کرده است. حال اینکه براساس آمار عملیاتی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در ۹ ماه نخست ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱، تعداد پروازها ۶ درصد کاهش داشته است؛ یعنی به‌دلیل زمینگیری هواپیماها، تعداد پروازها کم شده و وقتی تعداد پروازها کم می‌شود، به‌طبع عرضه صندلی کم خواهد شد و ضریب اشغال صندلی‌ها افزایش پیدا می‌کند؛ در نتیجه تناسب عرضه با تقاضا برقرار نیست و مردم به‌راحتی نمی‌توانند بلیت تهیه کنند. بیات در پاسخ به اینکه برخی علت اورهال نشدن قطعات را نبود نقدینگی اعلام می‌کنند نیز گفت: این موضوع ریشه در مدیریت نقدینگی دارد که در شرکت‌های هواپیمایی از سنوات گذشته شروع شده است. هرچند در حال حاضر هم قطعات مانند گذشته تامین می‌شود، اما بیشتر مشکلات تامین نقدینگی مربوط به نوسانات و افزایش نرخ دلار است که امکان محاسبه دقیق بهای تمام‌شده را سلب می‌کند. در این میان، اینکه اعلام می‌شود می‌توانیم قطعات هواپیما تولید کنیم، نوعی عوام‌فریبی است. البته منابع انسانی دانش‌بنیان برای طراحی و تولید قطعات را داریم که ارزش علمی کشور است، اما مسئله این است که این نظام دانش‌بنیان، تجاری نیست. در واقع مصرف و بازار هزاران قطعه با دانش طراحی و تولید متفاوت، آنچنان بالا نیست که بخواهیم آن را در تیراژ بالا تولید کنیم. در حقیقت توجیه اقتصادی و تجاری در بخش غیرنظامی طراحی و تولید، در تیراژ تولید است و تیراژ تولید یعنی بازار که فقط محدود به ایران نباشد که خود نیازمند روابط بین‌الملل و توجه به دیپلماسی صنعتی هوانوردی دارد. موضوع دوم قابلیت اطمینان است. باید تولید قطعات را از نظر متریال به حد استانداردهای جهانی برسانیم که این هم به دلایل اقتصادی سخت و بعضا ناممکن است.

وی در تشریح راهکار رهایی صنعت هوایی کشور از مشکلاتی که دارد، گفت: تنها راهکار، حمایت غیرمستقیم دولت با ارائه تسهیلات ارزی با بهره کم است. با بهره بسیار بالا، خرید یک هواپیمای ۱۵ یا ۱۰ ساله توجیه‌پذیر نیست و برای پشتیبانی نیاز داخلی، ناچاریم به‌صورت نقدی، هواپیماهایی با سن بیش از ۲۴ سال خریداری کنیم که خود به‌دلیل وابستگی به تامین قطعات یا تعمیرات و کاهش دوره بازرسی‌ها، موجب کاهش نرخ بهره‌وری عملیاتی شده و در نهایت افزایش سهم هزینه‌های سربار در یک صندلی کیلومتر یا ساعت پرواز را به همراه دارد. دولت برای کمک به ناوگان هوایی کشور دو راه دارد؛ یکی اینکه از این صنعت به‌طور غیرمستقیم از محل صندوق ذخیره ارزی حمایت کند و دوم اینکه یک مرکز متمرکز لیزینگ هواپیمایی ایجاد و به نسبت نیاز سایز و مدل، متناسب با بازار هدف‌گذاری شده، هواپیما خریداری کند و آنها را در قالب قرارداد اجاره خشک به شرکت‌ها، اجاره دهد.

بیات در پایان با اشاره به اینکه ناوگان هوایی کنونی جوابگوی نیاز کشور نیست، ادامه داد: باید از ۱۰ سال پیش وضعیت صنعت هوایی کشور را بشکافیم تا بفهمیم چرا به وضع امروز رسیده‌ایم. در مجموع در ناوگان هوایی ما به هیچ عنوان عرضه متناسب با تقاضا نیست؛ عرضه به شدت کم و تقاضا بالاست. اینکه به‌راحتی نمی‌توانیم بلیت تهیه کنیم نشان‌دهنده این است که تعداد هواپیماها کم است و نتوانسته‌ایم به‌طور متوازن حمل‌ونقل هوایی کشور را توسعه دهیم. بازگرداندن هواپیماهای زمینگیر به چرخه فعالیت هم نیازمند سرمایه است و هم همت و خواست مضاعف که البته غیرممکن نیست.

برخی ایرلاین‌ها از اینکه هواپیماهای‌شان زمینگیر باشند استقبال می‌کنند، چون بازار سیاه بلیت هواپیما ایجاد می‌شود

سازمان هواپیمایی کشوری، حافظ منافع ایرلاین‌هاست



مهرداد فرشیدی، کارشناس صنعت هوایی نیز درباره کم‌وکیف ناوگان هوایی کشور به صمت گفت: از لحاظ کمی محدودیت‌های صنعت هوایی ما کاملا مشخص است. البته بخشی از این کمبودها ظاهری است و برخی ایرلاین‌ها ترجیح می‌دهند تعدادی از هواپیماهای خود را زمینگیر نگه دارند تا نرخ بلیت بالا بماند. هرچند تعداد هواپیماهای فعال کشور مشخص نیست و حتی سازمان هواپیمایی کشوری هم آمار دقیقی در این زمینه ندارد، اما آنچه مسلم است اینکه درصدی کمبود ساختگی در صنعت هوایی داریم و در این میان، هواپیمایی کشوری به‌دلیل ارتباطات کاری و مالی، بیش از آنکه حافظ منافع مردم باشد، حافظ منافع ایرلاین‌هاست.

بخشی از ضعف‌های کیفی ناوگان هوایی کشور به این برمی‌گردد که به‌دلیل تحریم‌ها نمی‌توانیم هواپیماهای مدل بالا خریداری کنیم. البته ایرلاین‌های ما توان مالی خرید هواپیمای نو و کم‌کارکرده را هم ندارند و چون در صنعت هوانوردی، افت نرخ در ارتباط با کارکرد هواپیما، بسیار زیاد است، ترجیح می‌دهند هواپیماهای کارکرده خریداری کنند. در خرید هواپیماهای مدل پایین مثلا متعلق به دهه ۹۰ مورد تحریم نیستیم و قادر به تامین قطعات موردنیاز این هواپیماها نیز هستیم، اما ایرلاین‌ها به‌دنبال دریافت دلار ارزانقیمت از دولت برای خرید قطعه هستند و بیشتر هم قطعات دست‌دوم خریداری می‌کنند که در بازار اسقاط بسیار فراوان و ارزانقیمت است. ناگفته نماند باتوجه به مدل هواپیما، قدری در تامین قطعات نو موتور هواپیماها مشکل داریم، اما درباره قطعات بدنه چرخ و... مشکلات کمتر است. فرشیدی تاکید کرد: برخی ایرلاین‌ها مظلوم‌نمایی می‌کنند تا بتوانند امتیازهایی در قالب وام‌های کلان کم‌بهره، دلار ارزانقیمت و نیمایی یا بخشودگی هزینه‌هایی مانند هزینه سوخت و خدمات فرودگاهی از دولت بگیرند که مشکل اصلی همین است.

مشکل مدیریتی است

این کارشناس صنعت هوایی درباره اینکه ایرلاین‌ها عنوان می‌کنند زمینگیری هواپیماها به‌دلیل عدم‌اورهال قطعات و مشکلات نقدینگی است، گفت: اورهال هزینه بسیار بالایی برای ایرلاین‌ها دارد، اما اینکه بلیت‌ها را گران می‌کنند، ضریب اشغال‌شان بالاست، هزینه دستمزد برای آنها پایین است و سوخت را در حد رایگان دریافت می‌کنند، از موضوعیت آن می‌کاهد. واقعیت این است که در صنعت هوایی مشکلات مدیریتی داریم. ایرلاین‌ها درآمد ناخالص بالایی دارند، هزینه‌های عملیاتی آنها یک‌سوم درآمدشان است و سوخت هواپیما را در حد بسیار ارزان با لیتری ۶۰۰ تومان دریافت می‌کنند، اما درآمدی که دارند را در حوزه‌های دیگر مانند ملک، ارز و طلا سرمایه‌گذاری می‌کنند و با این رویکرد مشکلات‌شان را به کمبود نقدینگی نسبت می‌دهند. این کارشناس صنعت هوایی درباره میزان عرضه و تقاضا در صنعت هوایی کشور اظهار کرد: هرچند تعداد هواپیماهای فعال جوابگوی نیاز کشور نیست، اما به‌جرات می‌توان گفت برخی ایرلاین‌ها از اینکه هواپیماهای‌شان زمینگیر باشند استقبال می‌کنند، چون بازار سیاه بلیت هواپیما ایجاد می‌شود. واقعیت این است که صنعت هوانوردی، به‌ویژه اقتصاد هوانوردی، یک علم خاص است و متخصصان آن بسیار کم هستند.

ضمن اینکه مسئولی که به‌عنوان مدیر بالادستی باید بر فعالیت ایرلاین‌ها نظارت داشته باشد و آنها باید در مقابل آن پاسخگو باشند، خود به آنها وابسته است. در اقتصاد هوانوردی همه شاخص‌ها از میزان سرمایه‌گذاری و هزینه‌های سربار گرفته تا نرخ فروش و حمایت‌های ارزی از سوی دولت، مشخص است و بر این اساس با دسترسی به آمار و اطلاعات وضعیت این صنعت به‌طور شفاف نمایان می‌شود. وی افزود: نرخ بلیت هواپیما در اروپا از قیمت بلیت قطار و اتوبوس ارزان‌تر است. با این توضیح که هواپیماهای آنها نو و مدل بالا هستند، سوخت را با نرخ بین‌المللی خریداری می‌کنند، به دلار یا یورو حقوق می‌پردازند و ضریب اشغال صندلی برای آنها پایین‌تر است.

در مقابل هواپیماهای ما بالای ۹۰ درصد ضریب اشغال دارند. حال چگونه است که آنها می‌توانند خدمات مناسب ارائه دهند و ناوگان خود را توسعه دهند، اما ما نمی‌توانیم. فرشیدی درباره رتبه صنعت هوایی کشور نیز گفت: رتبه‌بندی صنعت هوایی به ایمنی پروازها، رعایت قوانین و... برمی‌گردد و عمدتا آنهایی که عضو یاسا هستند، یعنی حداقل استانداردها را گذرانده‌اند.

هیچ کدام از ایرلاین‌های ما غیر از ایران‌ایر و تا حدودی ماهان، تابع قوانین بین‌المللی نیستند. این کارشناس صنعت هوایی در پایان گفت: بخشی از مشکلات صنعت هوایی ما به انحصار و ضعف مدیریتی برمی‌گردد که به نفع ایرلاین‌هاست. شرکت‌های هوایی در پروازهای بین‌المللی اگر بگویند پرواز به‌صرفه نیست و بلیت را گران کنند، بلافاصله ایرلاین‌های دیگر بازار آنها را می‌گیرند و این‌گونه است که نرخ بلیت برخی از پروازهای داخلی ما در مقایسه با پروازهای خارجی گران‌تر است؛ بنابراین می‌توان گفت یکی از بزرگ‌ترین مشکلات صنعت هوایی ما، انحصار است؛ انحصاری که متولیان امر به نفع ایرلاین‌ها ایجاد کرده‌اند و به همین دلیل است که شاهد رویکرد توسعه‌ای در این صنعت نیستیم.

سخن پایانی

دولت سیزدهم مدعی است تعداد هواپیماهای فعال در خطوط هوایی افزایش داشته و تعداد ۹۸ هواپیمای فعال در ابتدای فعالیت دولت سیزدهم با تلاش‌های انجام‌شده در بخش‌های تعمیر، نگهداری و واردات، به ۱۷۵ فروند رسیده که البته به‌گفته کارشناسان با بازار سفرهای هوایی و سهولت دسترسی به بلیت‌های پرواز، همخوانی چندانی ندارد. دولت مدعی است در یک سال و اندی، ۷۷ هواپیمای مسافری فعال به ناوگان هوایی کشور اضافه شده، اما واقعیت این است که تاثیر افزوده شدن ۷۷ فروند هواپیما در این مدت کوتاه نمی‌تواند از دید کارشناسان صنعت هوایی و مردم به‌عنوان استفاده‌کنندگان پنهان بماند.

چاره‌ای جز ژرف‌کاوی نیست



عکس: صمت

صنایع بزرگ کشور به معادن و ذخایر در مقیاس بزرگ نیاز دارند و ذخایر کوچک شناسایی‌شده فعلی تکاپوی نیاز آنها را نمی‌دهد و اگر پارامتر اقتصادی بودن ذخایر را هم وارد این اندازه‌گیری کنیم، با بحران جدی تامین مواد اولیه موردنیاز صنایع معدنی کشور ازجمله آهن، سرب و روی، بوکسیت، طلا و دست‌به‌گریبان خواهیم شد.

کارشناسان معتقدند درصورتی‌که در مقوله اکتشاف به‌ویژه اکتشافات عمقی گام برنداریم، زمان بروز این بحران نزدیک‌تر خواهد شد. بنابراین جا دارد علاوه بر تغییر ساختار تامین منابع مالی و بودجه‌ای سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور، با طرح‌های مختلف و مشارکتی و در جهت افزایش بازدهی پروژه‌های زمین‌شناسی و اکتشافی در جهت تولید اطلاعات پایه و کاهش ریسک سرمایه‌گذاری در بخش معدن اقدام کرد که این مهم تاکنون و باوجود پیگیری‌های جدی محقق نشده است. در گزارش امروز صمت نظر دو تن از فعالان معدن را در این زمینه مرور کرده‌ایم.

برآوردهای اثبات نشده



حمیدرضا فولادگر رئیس هیئت‌مدیره شرکت صنعتی و معدنی گل‌گهر درباره میزان ذخایر سنگ‌آهن کشور گفت: همه ذخایرمان در مورد سنگ‌آهن برآوردی است چراکه ممکن است اکتشاف ما زیر ۵۰ درصد باشد و معادنی هم که اکتشاف شده‌اند، استخراج خیلی پایینی دارند.به گزارش معدن نیوز وی گفت: مرحله بعد از استخراج فرآوری است که هرچه به سمت انتهای زنجیره حرکت کنیم، ارزش‌افزوده بالاتری ایجاد خواهد شد.

فولادگر ادامه داد: متاسفانه تا امروز در زمینه تکمیل زنجیره معدن و صنایع معدنی سرمایه‌گذاری کمتری داشته‌ایم اما باید آن را به‌عنوان یک مسئله مهم در اولویت‌های خود قرار دهیم.

وی درباره موقعیت منطقه‌ای و جهانی کشور در تولید سنگ‌آهن نیز گفت: سهم ما از ذخایر سنگ‌آهن جهان حدود ۲ درصد است اما اکنون در زمینه تولید فولاد جزو ده کشور فولادی در دنیا قرار داریم و اخیرا در تولید شمش فولاد به رتبه ششم رسیده‌ایم، اما اگر بقیه معادن و صنایع معدنی را نیز در نظر بگیریم، رتبه ما پایین‌تر می‌آید که متناسب با ذخایر معدنی ما نیست.

به‌سوی اکتشافات ژرف

فولادگر به بحث اکتشافات در حوزه سنگ‌آهن اشاره کرد و گفت: هم باید روش‌های جدید و فناوری‌های امروزی را به کار بگیریم و میزان اکتشافات را افزایش دهیم تا در زمینه تامین مواد اولیه به امنیتی نسبی برسیم. وی افزود: اکنون موضوع به‌کارگیری فناوری نو و استفاده از آخرین فناوری‌های نسل چهارم صنعت در اکتشاف مطرح است و کشورهای مطرح در زمینه معادن سنگ‌آهن به سمت معادن ژرف (عمیق) و زیرزمینی می‌روند.

تنوع‌بخشی به معادن

فولادگر گفت: علاوه بر این باید بحث تنوع‌بخشی به معادن را مدنظر قرار دهیم. نباید فقط روی سنگ‌آهن متمرکز شویم، زیرا بسیاری از فلزات دیگر در کشور ما وجود دارد و معادن و ذخایر متنوع و خوبی در اختیارداریم، اما سرمایه‌گذاری نشده است.

به گفته این فعال بخش معدن بعد از سنگ‌آهن و فولاد، آلومینیوم و مس در رتبه‌های بعدی قرار دارند اما تا امروز سرمایه‌گذاری چندانی برای اکتشاف، استخراج و فرآوری آنها نشده است و می‌توان با سرمایه‌گذاری در برخی از آنها ارزش‌افزوده بالاتری ایجاد کرد.

وی در ادامه گفت: باوجوداینکه بیش از ۶۰ عنصر معدنی با ۶۰ میلیارد تن ذخایر برآورد شده داریم، اما سهم معدن در تولید ناخالص ملی و ارزش‌افزوده پایین‌تر از حد انتظار است. در این دو سه سال اخیر نیز از یک درصد به یک و سه‌دهم درصد افزایش‌یافته که بازهم در مقایسه با ذخایر دیگر سهم ناچیزی است.

فولادگر افزود: اگر صنایع معدنی را هم به این عدد اضافه کنیم، حدود ۵ یا ۶ درصد می‌شود که بازهم برای کشوری بااین‌همه ذخایر معدنی، این میزان تولید ناخالص ملی کافی نیست.

ضرورت توجه به اکتشافات عمقی

اردشیر سعد محمدی مدیرعامل سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات گفت: با توجه به نیاز روزافزون معادن بزرگ فعال ما به اکتشافات عمقی، پرداختن به علوم روز دنیا یک ضرورت جدی است تا بتوان با داده‌های علمی و دقیق به طراحی اکتشافات پرداخت.

به گزارش معدن مدیا وی افزود: حدود ۶۹ درصد از تولیدات معدنی ما تنها از ۳۰۰ معدن دارای پروانه بهره‌برداری است

سعدمحمدی، مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری توسعه، معادن و فلزات (ومعادن)، ضمن اشاره به فعالیت حدود ۷ هزار معدن از ۱۱ هزار معدن دارای پروانه بهره‌برداری، بیان کرد: درصورتی‌که محصولات شن و ماسه را در نظر نگیریم، حدود ۶۹ درصد از تولیدات معدنی ما تنها از ۳۰۰ معدن دارای پروانه بهره‌برداری است؛ سالانه تقریبا ۴۵۰ میلیون تن تولیدات معدنی در کشور داریم که بیان‌گر این است که به‌طور متوسط تولید ما به ازای هر معدن فعال بسیار پایین است.

اردشیر سعدمحمدی گفت: که با توجه به پتانسیل‌های فراوان کشور در بخش معدن، هنوز جای کار زیادی داریم و درواقع در ابتدای مسیر هستیم، این خود نویدبخش فرصت‌های فعالیت مؤثر و مولد برای دانشجویان و فعالان جوان بخش معدن است.

وی با اشاره به این‌که مدیران آینده بخش معدن باید با تعاریف و الزامات اقتصادی به‌خوبی آشنا باشند، بیان کرد: هر معدن با توجه به مقدار ذخایر آن عمر مشخصی دارد که متناسب با آن باید برنامه صحیحی را برای برداشت سالانه از آن، مدون کرد و درصورتی‌که سیاست‌گذاری دقیق برای استخراج سالیانه از معادن صورت نگیرد، فعالیت مدنظر صرفه اقتصادی بهینه نخواهد داشت.

کمترین هزینه بیشترین سود

مدیرعامل «ومعادن» ادامه داد: ما تنها در بخش فولاد، هدف‌گذاری ۵۵ میلیون تنی برای سال ۱۴۰۴ در نظر گرفته‌ایم که دستیابی به ظرفیت تولید آن قطعی است اما رسیدن به این میزان از تولید، نیازمند استخراج سالانه حدودا ۱۶۰ میلیون تن سنگ‌آهن است که با توجه به تولید فعلی ۱۰۰ میلیون تنی، نیازمند افزایش ۶۰ درصدی در تولید این ماده معدنی هستیم. علاوه بر آن، حدود ۱۵ میلیون تن ظرفیت فولادسازی با پیشرفت بالای ۲۰ درصد نیز در دست ساخت داریم که به معنای افزایش نیاز ما به استخراج سنگ‌آهن و به دنبال آن توجه ویژه به فعالیت‌های اکتشافی و پیگیری علوم و تکنولوژی‌های روز دنیا و پرورش متخصصان معدنی است.



فعالیت اقتصادی موثر

اردشیر سعدمحمدی اظهار داشت: یک فعالیت اقتصادی موثر نیازمند نگاه همه‌جانبه بوده و تمرکز بر یک حیطه خاص در بلندمدت پاسخگوی نیاز ما نخواهد بود. پرداختن به مسائل زیست‌محیطی، ارتقاء کیفیت حیات و نگاه اخلاقی و انسانی به فعالیت‌های علمی و اقتصادی الزاماتی را ایجاد کرده و خواهد کرد که مستلزم اتخاذ جهت‌گیری مناسب در فعالیت‌ها در زمان درست و همچنین رصد پیوسته تغییرات علم و فناوری در دنیا است.

سخن پایانی

زمین‌شناسان می‌گویند با توجه به خاستگاه مواد معدنی و تیپ‌های کانه‌زایی در کشور بر اساس شواهد زمین‌شناسی و اکتشافی، انتظار کشف ذخایر عمقی و بزرگ در گستره ایران وجود دارد اما نکته حائز اهمیت در این مسیر توجه ویژه به چرخه تولید اطلاعات پایه زمین‌شناسی و اکتشافی و همچنین به‌کارگیری روش‌های نوین اکتشافات عمیق ازجمله ژئوفیزیک هوایی و برداشت داده‌های طیفی است.

ایفای «مسئولیت‌های اجتماعی»؛ تفکری بنیادین در بانک پاسارگاد

بانک پاسارگاد در ادامه رسالت‌های ارزشی و اجتماعی خود در سال ۱۴۰۱ نیز با احداث مدارس، کتابخانه‌ها، حمایت از نخبگان، اهداء خون توسط پاسارگادیان و... بیش از پیش نسبت به ایفای نقش مسئولیت‌های اجتماعی خود اهتمام ورزید.

بانک پاسارگاد که همواره «مسئولیت‌های اجتماعی» را به‌عنوان رویکردی متعالی به کسب‌وکار در نظر می‌گیرد، این تفکر ارزشمند را توسعه داده و به‌طور مستمر اقدامات ارزشمندی را در حوزه‌های مختلف مسئولیت‌های اجتماعی در دستور کار خود قرار داده است.

در این راستا بهار ۱۴۰۱ نیز تداوم‌بخش مسیر پربرکت یاری‌رسانی برای آبادانی روزافزون میهن عزیزمان بود و همسو با نیازسنجی‌ها و برنامه‌ریزی‌های انجام شده، در ماه اردیبهشت کتابخانه پاسارگاد در شهرستان پاسارگاد افتتاح گردید.

این اقدام در ادامه رویکرد توسعه فرهنگ و دانش در ایران عزیز صورت پذیرفت که بانک پاسارگاد تاکنون ۱۸ کتابخانه در استان‌هایی همچون همدان (۹ باب)، اردبیل (۵ باب)، کهگیلویه و بویراحمد (۲ باب)، لرستان (۱ باب) و فارس(۱ باب) احداث کرده و ساخت دو کتابخانه دیگر را نیز در دستور کار دارد.

با یاری خداوند متعال این توفیق ادامه پیدا کرد تا در ادامه این مسیر پرسعادت آئین افتتاح مدرسه پاسارگاد در روستای زینبی شهرستان قشم در اولین روز سال تحصیلی جدید برگزار شود.

مهربانی ماه مهر به اینجا ختم نشد و شهرستان دزفول پاییز خود را با زنده کردن نام دارالفنون توسط بانک پاسارگاد و افتتاح یک باب مدرسه جشن گرفت و این فصل نیز برای لرستان به خزان محرومیت‌ها و رویش برابری بیش از پیش در برخورداری از امکانات آموزشی تبدیل شد و رایحه مهر پاسارگادیان فضای روستاهای استان لرستان را با افتتاح ۱۱ مدرسه عطرآگین کرد.

اردبیل مقصد بعدی قطار آبادانی بانک پاسارگاد شد و کلنگ آغاز عملیات احداث ۲ باب دبیرستان‌های دارالفنون در این شهر به زمین خورد تا شریانی از حیاتی نو در رگ‌های ایران عزیز جاری شود و این تداوم راهی است که از ابتدای تاسیس بانک پاسارگاد در جهت توسعهٔ آموزشی و فرهنگی ایران آغاز شده و تاکنون بیش ۴۷ مدرسه را در مناطق سیل زده و کمتر برخوردار کشور تقدیم فرزندان کشور عزیزمان کرده است.

ایستگاه بعدی مهرورزی پاسارگاد حمایت از نخبگان کشور بود و برای پانزدهمین سال پیوسته از نخبگان علمی کشور و نفرات برتر کنکور سراسری تقدیر ویژه به‌عمل آمد تا امیدبخش و مایه روشنی دل فرزندان برگزیده این مرز و بوم باشد. این اقدامی است که از سال ۱۳۸۷ آغاز شده و تاکنون ۲۲۱ نفر از نخبگان کنکور سراسری تحت‌حمایت بانک پاسارگاد قرار گرفته اند.

بانک پاسارگاد، در حمایت از فعالیت‌های علمی، فرهنگی و هنری هم پیشرو می‌باشد. از جمله اقدامات در این حوزه می‌توان به: حمایت از چاپ کتاب‌های نفیسی چون قرآن طباخ، شاهنامه شاه طهماسب، تاریخ جامع ایران، کتاب رنج و رنگ و...، برگزاری چهار دوره جشنوارهٔ فیلم کوتاه پاسارگاد، تاسیس دانشگاه خاتم با اهداف و اقدامات متعالی در راستای توسعه سیستم آموزش کشور، مرمت و بازسازی موزه زنده یاد دکتر حسن حبیبی، حمایت از فیلم‌های فاخری مانند: جدایی نادر از سیمین اولین فیلم برنده جایزه اسکار سینمای ایران، حمایت از فیلم‌های سینمایی طبقه حساس، بهمن، ملبورن، مرگ ماهی، ساعت صفر، یک قناری یک کلاغ به‌عنوان بخشی از این فعالیت‌ها اشاره کرد.

اقدامات بانک پاسارگاد فقط به این حوزه‌ها محدود نمی‌شود و این بانک در طول فعالیت خود، اقدامات حمایتی ارزشمندی را از ورزش کشور نیز انجام داده است که عبارتند از: حمایت از ورزش کشتی به‌عنوان ورزش ملی کشور، حمایت از تیم ملی کوهنوردی، اهدای جوایز به قهرمانان مدال‌آور در بازی‌های آسیایی اینچئون کره‌جنوبی و المپیک، حمایت از دانش‌آموزان تیم فوتسال دانش‌آموزی لرستان، حمایت از فدراسیون ملی ورزش‌های دانشگاهی ایران و... .

چشم‌انداز وسیع بانک پاسارگاد حتی کمک به توسعه سلامت و بهداشت جامعه را نیز مورد توجه قرار داده است، برنامه احداث ۷ شهرک سلامت با ظرفیت ۷۰۰۰ تخت بیمارستانی به همراه امکانات جانبی و همچنین مجموعه دانشگاه علوم پزشکی در بالاترین سطح استانداردهای بین‌المللی در ۶ شهر، حمایت از انجمن‌های بیماری‌های خاص مانند انجمن اتیسم و...، ساخت یک مرکز بهداشتی درمانی در روستای جوشین از توابع شهرستان ورزقان و حمایت از کادر درمان و مردم در زمان شیوع ویروس کرونا با ایجاد امکان ویزیت مجازی بیماران از طریق دستگاه تله مدیسین (Telemedicine) در پایگاه تشخیص سیار شهرستان قم، اهدا کیت‌های تشخیص بیماری کووید ۱۹ به ستاد مقابله با بیماری کرونا استان تهران و همچنین اهدا تعداد ۳۵۰هزار ماسک N۹۵ و ۱۰هزار واحد لباس مخصوص بیماران کرونایی به بیمارستان‌های علوم پزشکی سراسر کشور که تنها بخشی از این تفکر سازنده می‌باشد.

توجه به این گونه رسالت‌ها در بانک پاسارگاد منجر به تقویت فرهنگی شده است که پیوند خورده است به خون پاسارگادیان تا در سال ۱۴۰۱ نیز به رسم هر ساله با حضوری پرشور، خون خود را به‌منظور تقویت سطح ذخایر خونی کشور و بهره‌مندی بیماران نیازمند به‌صورت داوطلبانه اهدا کنند.

نهادینه شدن چنین فرهنگ غنی و ارزشمندی منجر به انجام آثار ماندگاری شده است و راهی پر رهرو و تلاشی مستمر را ایجاد کرده است.

اقدامات خالصانه و خاشعانه این بانک در سال جاری نیز مزید بر علت شد تا مدیرعامل فرهیخته آن به‌عنوان خیر نمونه کشوری معرفی شود و بنیان گذار راهی پر از خیر و برکت باشند.

طرح بازدید رایگان قبل از نوروز محصولات ایران‌خودرو

شرکت ایساکو طرح ویژه بازدید پیش از نوروز محصولات ایران‌خودرو را در سال جاری از اول تا هجدهم اسفندماه اجرا می‌کند.

ایکوپرس- معاون خدمات پس از فروش شرکت ایساکو در این‌باره گفت: این طرح همچون سایر طرح‌های ویژه شرکت خدمات پس از فروش ایران‌خودرو با هدف ارتقای رضایت مشتریان، افزایش ایمنی خودرو و سرنشینان آن در آستانه تعطیلات نوروز برگزار می‌شود و طی آن اجرت بازدید قبل از سفر برای تمامی مشتریان رایگان است.

ماشاالله وردینی افزود: در طرح بازدید قبل از نوروز امسال، شش نوع بسته خدماتی شامل خدمات سرویس، خدمات تسمه، خدمات مکانیکی و خدمات الکتریکال، برف‌پاک‌کن و رگلاژ برای مشتریان در نظر گرفته شده است و اجرت این بسته‌ها برای مشتریان ۵۰ درصد است.

وردینی تشریح کرد: دارندگان محصولات ایران‌خودرو که مدل خودروی آن‌ها از سال ۱۳۹۱ به بعد باشد مشمول ۵۰ درصد تخفیف در اجرت بسته‌های خدماتی یاد شده، می‌شوند.

وی در خصوص برخی خدمات قابل ارایه در بسته‌های فوق به تعویض روغن موتور، تعویض فیلتر روغن، تعویض فیلتر هوا، تعویض فیلتر بنزین، تعویض روغن گیربکس دستی، تعویض تسمه زنجیر تایم موتور، سفت‌کن و تجهیزات انواع زنجیر تایم، دینام، کمپرسور، پمپ، هیدرولیک فرمان و غلتک هرزگرد، تعویض انواع لنت ترمز چرخ‌های جلو و عقب، خدمات میزان‌فرمان و آچارکشی، عیب‌یابی با دستگاه، شارژ و تعویض باتری، تعویض انواع لامپ و تنظیم نور چراغ‌ها و بازدید و تعویض شمع‌ها و وایر، تعویض موتور برف‌پاک‌کن و تیغه‌های آن و رگلاژ درها اشاره کرد.

معاون ایساکو یادآور شد: مراجعه به شبکه خدمات پس از فروش گروه صنعتی ایران‌خودرو به دلیل رعایت تمامی استانداردهای تعمیراتی و بهره‌مندی از قطعات با کیفیت و استاندارد، علاوه بر تامین امنیت جانی و مالی مشتریان گرامی، دارای تضمین خدمات به مدت دوماه یا سه هزار کیلومتر و قطعات به مدت شش ماه یا ۱۰هزار کیلومتر است.



گفتنی است، فهرست نمایندگی‌های منتخب انجام این طرح در سایت ایساکو به نشانی www.isaco.ir قرار گرفته است.

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

نوبت اول ۱۸۱ م الف

برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۲۰۰۱۷۳۷ مورخه ۱۴۰۱/۱۱/۱۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی برازجان صرفات مالکانه و بلامعارض متعلق به آقای علی بهاریان فرزند غلام به شماره شناسنامه ۴۵۷ و شماره ملی ۳۵۲۰۴۷۱۰۸۶ صادره از دشتستان در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۲۷۵۱/۹۲ مترمربع قسمتی از پلاک ۷۳۹۹ واقع در بخش سه حوزه ثبت ملک برازجان اراضی روستای ارغون خریداری شده از آقای حسن عزیزی به ایشان واگذار گردیده است.

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ اولین انتشار آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجع ذیصلاح قانونی (دادگاه) نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۱۲/۰۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۲/۱۶ حمیدرضا باقربور، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان

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

نوبت اول م الف ۱۸۲

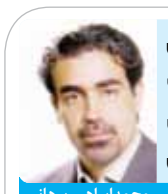
برابر رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۲۴۰۰۲۰۰۱۷۴۱ مورخه ۱۴۰۱/۱۱/۱۷ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی برازجان صرفات مالکانه و بلامعارض متعلق به آقای علی بهاریان فرزند غلام به شماره شناسنامه ۴۵۷ و شماره ملی ۳۵۲۰۴۷۱۰۸۶ صادره از دشتستان در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۵۹۲۶/۷۵ مترمربع قسمتی از پلاک ۷۳۹۹ واقع در بخش سه حوزه ثبت ملک برازجان اراضی روستای ارغون خریداری شده از آقای حسن عزیزی به ایشان واگذار گردیده است.

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ اولین انتشار آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. صدور سند مالکیت مانع مراجعه متضرر به مراجع ذیصلاح قانونی (دادگاه) نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۱۲/۰۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۲/۱۶ حمیدرضا باقربور، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان

یادداشت

چالش اضافه‌برداشت و راهکارهای نظارتی



محمدابراهیم برهانی
کارشناس و فعال معدن

اضافه‌برداشت زمانی اتفاق می‌افتد که اشخاص حقیقی یا حقوقی که در محدوده پروانه بهره‌برداری خود فعالیت دارند، از ظرفیت اسمی مندرج در پروانه بهره‌برداری بیشتر استخراج کنند. به‌عبارت‌دیگر، فرد مجوز برداشت دارد، اما به ظرفیت آن پایبند نیست و بیشتر برداشت می‌کند.

اما برداشت غیرمجاز چند حالت دارد؛ گاهی شخص ثالثی اقدام به برداشت غیرمجاز در معدن دارای پروانه بهره‌برداری می‌کند که این اقدام نوعی تصرف عدوانی است. بعضی وقت‌ها فرد متخلف برداشت ماده معدنی را محدوده‌ای انجام می‌دهد که فاقد پروانه بهره‌برداری است، این مورد هم باز در قالب تصرف عدوانی گنجانده می‌شود و هر دو مشمول تبصره ذیل ماده ۱۹ قانون معادن است. طبق قانون، آیین‌نامه، بخشنامه و دستورالعمل‌های موجود در وزارت صمت، واحد بهره‌برداری و نظارت وجود دارد که همان‌طور که از نامش هم پیدا است، مسئولیت نظارت بر فعالیت معادن را دارد. اعضای این واحد در دوره‌های مختلف باید بازدیدهایی انجام دهند و به‌این ترتیب استخراج معدن از نظر اصول فنی، ایمنی و میزان برداشت در دوره‌های ۶، ۳ و ۱۲ ماهه کنترل می‌شود. در ضمن، بهره‌بردار باید به‌طور حتم در مجموعه خود از وجود مسئول فنی بهره گیرد و اگر بهره‌برداری از این قانون تخطی کند، نمی‌تواند سوخت یا دیگر خدمات را از سازمان صمت بگیرد. از جمله وظایف این مسئولان فنی، ارائه گزارش ماهانه است. وی باید تمام موارد ذکرشده در فرم‌های وزارت صمت را با هماهنگی سازمان نظام مهندسی موردبررسی قرار دهد و گزارش‌های ماهانه خود را در کاداستر وزارت صمت وارد کند.

مجوز برداشت به‌صورت موقت است و در ۲ حالت صادر می‌شود. اول در هنگام اکتشاف یا در پایان این دوره، که مجوز برداشت محدودی صادر می‌شود تا تست‌های تکنولوژی و آزمایش‌های با تناژ بالا انجام گیرد و مورد دوم مربوط به زمانی است که اکتشاف انجام‌شده باشد، اما ذخیره ماده معدنی کمتر از حدی باشد که بخواهند پروانه بهره‌برداری برای آن صادر کنند و در این صورت با مجوز برداشت، می‌توان عملیات استخراج را انجام داد. وقتی برداشت به‌صورت غیرقانونی انجام می‌شود، به‌طور معمول دستگاه نظارت، که سازمان صمت و مسئول فنی است، در جریان آن قرار ندارند و چون نظارتی بر کار نیست، اصول فنی رعایت نمی‌شود و به‌این ترتیب به ذخیره معدن آسیب وارد می‌شود.

دیگر اینکه بهره‌بردار غیرقانونی معمولا ذخایر خوب را برداشت می‌کند و به‌این ترتیب ذخایری که در عمق وجود دارد و هزینه باطله‌برداری آن زیاد است، به‌جا می‌ماند و به‌طور معمول برای شخص بعدی قابل استفاده نیست و توجیه اقتصادی خود را از دست می‌دهد. یکی دیگر از آسیب‌های بهره‌برداری غیرمجاز صدماتی است که به محیط‌زیست و منابع‌طبیعی وارد می‌شود. در این حالت بهره‌برداری که در مناطق ممنوعه یا دارای محدودیت منابع‌طبیعی و محیط‌زیستی فعالیت می‌کند، بدون توجه به شرایط خاص منطقه صدمات جبران‌ناپذیری به منطقه چه از نظر زیست‌محیطی و منابع‌طبیعی و چه از نظر میراث فرهنگی وارد می‌کند. باتوجه به وسعت کشور و پراکندگی مناطق معدن‌خیز یکی از راه‌های جلوگیری از برداشت‌های غیرمجاز کمک اهالی بومی و ساکنان محلی است. این افراد باید آگاه باشند که در صورت برخورد با فرد یا افرادی که بدون مجوز بهره‌برداری اقدام به استخراج ماده معدنی می‌کنند و در منطقه فعالیت غیرمجاز دارند، می‌توانند به متولی امر، یعنی سازمان صمت یا منابع‌طبیعی منطقه اطلاع دهند تا جلوی این موضوع به‌شکل قانونی گرفته شود. البته باید به‌درستی به این نکته واقف باشند که هیچ‌فردی اجازه ندارد، به‌شخصه در این زمینه دخالت کند، زیرا شاید بر اثر سوءتفاهم برای معدنی که دارای مجوز بهره‌برداری است، مشکلاتی ایجاد شود که مصداق تعارض محلی است. از سوی دیگر، ناظران وزارتخانه صمت باید به‌صورت دوره‌ای به محدوده‌های معدنی سرکشی کنند و معادن را مورد بازدید قرار دهند و از نظر فنی، ایمنی و میزان برداشت آن را کنترل کنند. علاوه بر این، در سنوات اخیر معادن ملزم شده‌اند، به‌صورت مرتب و دوره‌ای اقدام به نقشه‌برداری کنند، به‌این ترتیب تفاضل احجام این نقشه‌ها، میزان استخراج انجام‌گرفته را نشان می‌دهد. همچنین، باتوجه به حجم و تناژ سنگرهای دپو ماده معدنی و سنگر دپوی باطله می‌توان میزان استخراج در هر دوره را کنترل کرد. البته معادنی که دارای مجوز هستند، چه در مرحله اکتشاف و چه در مرحله بهره‌برداری از سوی مسئولان فنی سازمان نظام مهندسی و ناظران وزارت صمت به‌شکل دقیق کنترل می‌شوند و قوانین و دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌ها کمابیش کامل هستند. بنابراین، کافی است نظارت‌ها و گزارش‌های مسئولان فنی با دقت بیشتری تهیه و بروزرسانی شوند که کنترل بهتری هم انجام گیرد.

تولید بیشتر مس همچنان دور از دسترس

به‌رغم سرمایه‌گذاری بزرگ‌ترین معدنکاری جهان در سالیان اخیر در پروژه‌های اکتشافی مس، در حال حاضر، تولید بیشتر مس رویایی دست‌نیافتنی است، زیرا تا امروز منابع اندکی از این فلز اکتشاف شده یا به مرحله استخراج و بهره‌برداری رسیده است. به‌گزارش معدن ۲۴، کل بودجه اکتشاف مس در حالی با ۲۱ درصد افزایش در سال ۲۰۲۲ به ۲.۸ میلیارد دلار رسیده که این عدد، بالاترین سطح از سال ۲۰۱۴ است. دلیل این افزایش چشمگیر سرمایه‌گذاری در اکتشاف، بهبود جدی نرخ مس است که از بهای کف خود در سال ۲۰۲۰ به‌شدت دور شده و مرور آمارهای بازار مس نشان می‌دهد در آن برهه از تاریخ، مس پایین‌ترین حد از نرخ را به‌دلیل همه‌گیری جهانی تجربه کرده است. حال اما باتوجه به چشم‌انداز تقاضای روبه‌رشد مس، به‌نظر تا پایان دهه، قیمت‌ها همچنان بالا خواهند ماند. مس صنعتی پولساز است که ریسک پایین و گردش نقدینگی بالایی دارد. این فلز در بطن بسیاری از فعالیت‌های روز جهانی از قبیل تولید انرژی‌های تجدیدپذیر و گسترش شبکه‌های اینترنتی قرار دارد و طی چند سال آینده، به‌دلیل تقاضای تولید خودروهای برقی بازار مس داغ‌تر خواهد شد، ازاین‌رو بسیاری از کشورها خیز بلندی برای تولید این فلز برداشته‌اند، از جمله دولت پاناما که با امضای توافقی با شرکت فرست کوانتوم، معدنکار بزرگ کانادایی راه را برای تولید حجم قابل‌توجهی از فلز مس باز کرده است.

بااین‌همه، دست‌اندرکاران صنعت مس در کشور ما معتقدند به‌واسطه ضعف کارهای اکتشافی و پایین بودن ضریب بهره‌وری ما نسبت به دنیا، در این صنعت رشد و پیشرفت چندانی نداشته‌ایم.

گزارش صمت درباره آخرین تغییرات روند محاسبه حقوق دولتی

مشکلات فربه بر شانه نحیف معدن

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

هنوز سال ۱۴۰۱ به‌پایان نرسیده، اما بازار گمانه‌زنی درباره چگونگی محاسبه حقوق دولتی داغ است.

از سوی دیگر، اخباری هم از سروسامان گرفتن میزان محاسبه حقوق دولتی به‌گوش می‌رسد. از جمله اینکه، در لایحه بودجه ۱۴۰۲، اعداد و ارقام مثل سال جاری، ۴۰ همت است. موضوع مهم دیگر این است که براساس اعلام رئیس سازمان نظام‌مهندسی معدن کشور قرار است که حقوق دولتی معادن از سال آینده با یک فرمول واحد و با روشی شفاف و منصفانه محاسبه شود.

رضا بستامی هفته گذشته اظهار داشت: میزان واقعی برداشت از معادن یکی از مسائل و دغدغه‌های مهم در بخش معدن کشور است که برای خاتمه دادن به این مباحث، سازمان نظام‌مهندسی معدن و وزارت صنعت، معدن و تجارت، دستورالعمل را درباره تهیه نقشه‌های جامع توپوگرافی و برآورد حجم با استفاده از روش‌های نوین مهندسی تهیه کرده‌اند. به‌نظر می‌رسد، منظور از «روش‌های نوین مهندسی» استفاده از پهپاد است که سازمان نظام‌مهندسی معدن خراسان‌رضوی از اسفند سال گذشته اجرای آزمایشی آن را آغاز کرد.

در گزارش امروز صمت از حبیب‌الله ترشیزیان، رئیس نظام‌مهندسی معدن خراسان‌رضوی خواستیم، مزایای این روش را شرح دهد و از حسام‌الدین فرهادی‌نسب پرسیدیم که درباره استفاده از این شیوه و شرایط معدنکاری در سال آینده چه نظری دارد؟



عکس: آیدا فریدی

در روش جدید، این امکان به بهره‌برداران معادن داده شده که در صورتی که گمان کردند حجم برداشت محاسبه‌شده توسط سازمان‌های نظام‌مهندسی معدن استان‌ها با میزان برداشت بهره‌بردار اختلاف فاحشی دارد، نسبت به محاسبات انجام‌شده اعتراض کنند

آزمایش یک‌ساله



حبیب‌الله ترشیزیان ـ رئیس نظام‌مهندسی معدن خراسان‌رضوی: روش بکارگیری پهپاد برای محاسبه میزان برداشت معادن اسفند سال ۱۴۰۰ در خراسان‌رضوی طراحی شد و پس از چندی، به مرحله اجرا رسید. به‌تازگی پس از انتشار موفقیت‌آمیز نتایج این طرح، وزارت صمت در ابلاغیه‌ای به ادارات صمت استان‌ها، خواستار استفاده سراسری از این شیوه شده و قرار است به مدت یک سال در کل کشور به‌صورت آزمایشی اجرا شود. استفاده از پهپاد برای نقشه‌برداری معدنی، امکانی فراهم آورده است تا در عرض چند ساعت و با صرف هزینه‌هایی به‌مراتب کمتر از روش‌های رایج، نقشه‌هایی با وضوح بالا تهیه شود.

▣ چالش‌های شیوه‌های رایج

در روش رایج، بهره‌برداران معادن باید میزان استخراج ماهانه خود را به سازمان صنعت، معدن و تجارت گزارش دهند و بهره‌بردار و مسئول فنی باید این اطلاعات را در سامانه کاداستر معادن ثبت کنند. در برخی موارد هم، کارشناسان ادارات کل صمت استان‌ها بازدیدهای میدانی انجام می‌دهند تا براساس اطلاعات گردآوری‌شده، حقوق دولتی معدن محاسبه شود.

عوامل دیگری هم مانند عیار، مقیاس و... در محاسبه احجام مواد معدنی برداشت‌شده تاثیرگذار هستند که در روش فعلی این تفاوت‌ها در نظر گرفته نمی‌شود و وحدت رویه‌ای در بررسی آنها وجود ندارد، بنابراین احتمال بروز خطاهای فاحش در آمار و اطلاعات احجام استخراجی مواد معدنی در کشور بالا است.

شخص‌محوری از دیگر معایب روش فعلی است و به‌این ترتیب امکانی ایجاد می‌شود که در برخی موارد بهره‌بردار یا مسئول فنی بتوانند حقیقت را کتمان کنند.

▣ امکان اعتراض

یکی از موضوعاتی که همواره برای بهره‌برداران اهمیت فراوانی داشته و در روش جدید محاسبه حجم برداشت معادن موردتوجه قرار گرفته، این است که در روش رایج تعیین میزان حجم برداشت مواد معدنی که براساس آن حقوق دولتی معدن محاسبه و دریافت می‌شد، جایی برای اعتراض بهره‌برداران به میزان محاسبه انجام‌گرفته توسط وزارت صمت دیده نشده بود، در حالی که در روش جدید، این امکان به بهره‌برداران معادن داده شده است که در صورتی که گمان کردند میزان حجم برداشت محاسبه‌شده توسط سازمان‌های نظام‌مهندسی معدن استان‌ها با میزان برداشت بهره‌بردار اختلاف فاحشی دارد، می‌توانند نسبت به محاسبات انجام‌شده اعتراض کنند و این اعتراض در کمیته ۳ نفره متشکل از رئیس سازمان نظام‌مهندسی معدن استان و روسای کمیته‌های تخصصی معدن و نقشه‌برداری آن سازمان بررسی قرار می‌گیرد و جلساتی برای اقناع بهره‌بردار برگزار می‌شود، اما در صورتی که بهره‌بردار اقناع نشد، می‌تواند با مراجعه به کارشناس رسمی دادگستری در حوزه معادن، برای حصول اطمینان از صحت محاسبات انجام‌شده اقدام کند.

ضعف‌های سیستم نظارتی، فقدان سامانه هوشمند، نداشتن فناوری و نرم‌افزارهای روز برای تخمین فعالیت‌های معدنی، دسترسی نداشتن وزارت صمت به اطلاعات مالی بهره‌برداران، ضعف داده‌های مکانی و نقشه‌برداری و به‌روز نبودن آنها و... از دیگر چالش‌های شیوه رایج است که با استفاده از پهپاد می‌توان از این چالش‌ها عبور کرد.

اتفاقی مبارک است



حسام‌الدین فرهادی‌نسب ـ مشاور کمیسیون معادن و اتاق بازرگانی اصفهان: به‌تازگی قرار شده است نقشه‌برداری همه معادن با پهپاد انجام شود و وقتی این اتفاق بیفتد، باتوجه به توپوگرافی اولیه میزان برداشت‌ها به‌طور کامل مشخص خواهد شد. برای مثال روشن می‌شود معدنداری که ادعا کرده در ۵ سال گذشته در مجموع ۵۰۰ هزار تن برداشت کرده، کم‌اظهاری داشته و میزان برداشت وی در این مدت، ۲ میلیون تن بوده است. هرچند به‌نظر می‌رسد که این نقطه آغاز دعواهای دیگری در بخش معدن خواهد شد، اما به‌نظر من اتفاق مبارکی است و به‌هرحال باید کار را از جایی شروع کرد.

▣ معافیت مالیاتی

واقعیت این است که قرار بوده است که بخش معدن به‌دلیل فعالیت در مناطق محروم، از معافیت مالیاتی برخوردار باشد، اما باتوجه به اینکه بحث معافیت‌ها زیر نظر استانداری‌ها است و مناطقی که استانداری مشخص می‌کند، جزو مناطق محروم به‌شمار می‌رود، ممکن است برخی معادن از دایره این تعریف خارج شوند. اگر هم مشمول معافیت باشند، چون اسم معدن پرطمطراق است و نگاهی که بخش حکمرانی به معدن دارد، نگاهی منفعت‌جویانه است، سعی می‌کنند از این بخش درآمدی داشته باشند.

▣ اجحاف بزرگ

نگاه درآمدزایی به حقوق دولتی بزرگ‌ترین اجحافی است که به بخش معدن روا داشته شده و دولت و مجلسیان هر یک از دیگری سبقت می‌گیرند تا این عدد را بزرگ‌تر کنند و مشاورانی که استخدام می‌شوند، دنبال آن هستند که ۵ هزار میلیارد تومان (همت) را به ۱۰ همت و بعد ۲۰ همت و به‌همین ترتیب بیشتر و بیشتر افزایش دهند، اما هیچ بخشی از این اعدادی که همین‌طور افزایش پیدا می‌کند، متاسفانه در محل پیش‌بینی‌شده در قانون هزینه نمی‌شود و نتیجه آن، نحیف‌تر شدن پیکر معدن و فربه‌تر شدن مشکلات اطراف آن می‌شود. معدنداری که این حقوق دولتی را پرداخت می‌کند، حداقل انتظارش این است که تبصره‌های ماده ۱۴ قانون معادن که درباره محل مصرف حقوق دولتی است، رعایت شود. به‌عنوان‌مثال، در تبصره ۶ دولت مکلف شده است که ۱۵ درصد از حقوق دولتی وصولی را به اعتبارات استان محل معدن، اضافه کند و تمام اعتبار یادشده برای ایجاد زیرساخت و رفاه و توسعه شهرستان با اولویت بخشی که معدن در آن واقع شده، مصرف شود. به‌این ترتیب، معدندار دیگر نباید گرفتاری‌های جانبی مثل مشکل راه، منابع‌طبیعی، معارضان محلی، جاده و... داشته باشد، اما بی‌توجهی به قانون باعث شده است، همه این معضلات سر جای خود بمانند و گریبان معدندار را بگیرند که ناچار باید با صرف هزینه‌های اضافه آنها را برطرف کند. درباره موضوع پیچیدگی‌های قوانین و مقررات، پیش‌ازاین هم گفته‌ام که آن شیوه‌نامه‌ها، تفاهمنامه‌ها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌هایی که سوار بر قانون معادن می‌شوند و به‌نوعی تحمیلی هستند و به‌واسطه فشار دستگاه‌های بالادستی ابلاغ می‌شوند، به‌شدت به پیکر نحیف معدن فشار وارد می‌کنند. وقتی در ماده ۱۰۹ و ۱۱۰ قانون به‌صراحت اجازه ورود ماشین‌آلات صادر شده یا قانون معادن این اجازه را داده است که معدندار بتواند ماشین‌آلات موردنیاز خود را وارد کند، چطور یک معاون وزیر با یک دستورالعمل می‌تواند جلوی آن را بگیرد، نفر بعدی عوارض آن را افزایش می‌دهد و دیگری قید دیگری برای آن در نظر بگیرد و به همین ترتیب گره بر گره افزوده می‌شود. همه این موارد نشان می‌دهد که متاسفانه ما با تعدد قوانین مواجهیم و اصل قانون را رها کرده‌ایم و داریم به شیوه کدخدامنشی یا حسین‌قلیخانی امور خود را پیش می‌بریم. برای مثال امروز تصمیم می‌گیرند که بنا به مصالحی از فلان شرکت حمایت کنند، یا به یک شرکت خاص باج بدهند، به‌این ترتیب تمام معادن و چیزی بالغ بر ۱۹هزار نفر را که به‌طورمستقیم در بخش معدن شاغل هستند و بیش از ۱۰ تا ۱۲ برابر این تعداد را که به‌صورت غیرمستقیم در این حوزه فعالیت می‌کنند، فدای آن شرکت یا برای مثال ۵۰۰ نفر شاغل در آن می‌کنند.

▣ اجرای سلیقه‌ای قانون

در موضوع حقوق دولتی باوجود نص صریح قانون که در آن نحوه اخذ حقوق دولتی مشخص‌شده، باز به‌شکل سلیقه‌ای عمل می‌شود. در زمانی این اعداد خیلی بزرگ و آزاردهنده نبود و عددی منطقی و قابل‌قبول بود، بنابراین اعتراضی هم به آن نمی‌شد، اما امروز که بخش عظیمی از درآمد معدن را شامل می‌شود، دیگر نمی‌توان دراین‌باره سکوت کرد.

▣ قطع رگ حیات

براساس ماده ۱۴ قانون اصلاح قانون معادن مصوب ۱۳۹۰، حقوق دولتی درصدی از بهای ماده معدنی موضوع پروانه بهره‌برداری است که توسط دولت و بر طبق مقررات مربوطه از بهره‌بردار دریافت می‌شود. ضوابط و مقررات نحوه تعیین میزان درصد و تعیین زمان آن نیز باتوجه به عوامل موثر در آیین‌نامه اجرایی قانون معادن مصوب سال ۱۳۹۲ مشخص شده است. براساس ماده ۶۰ آیین‌نامه مذکور حقوق دولتی برمبنای ۱۰ درصد از بهای هر واحد ماده یا مواد معدنی استخراج‌شده به نرخ روز در سر معدن تعیین می‌شود، اما گاهی می‌بینیم که این عدد درباره برخی معادن خیلی بزرگ‌تر است. این ظلم بزرگی است که چون نمی‌توانند بقیه قوانین را اجرا و درآمدهای دولت را وصول کنند، فشار را روی دوش معادن گذاشته‌اند، زیرا معدنداران مجبور هستند و رگ حیات آنها در دست دولت است. اگر معدندارانی حقوق دولتی را پرداخت نکنند، گازوئیل به آنها داده نمی‌شود و اجازه انفجار ندارند و هزاران اماواگر و اشکالات دیگر جلوی راه آنها ایجاد می‌شود. نکته اینجا است که همه این سختگیری‌ها درباره معادن صادق است و کارخانه‌هایی که شاید ده‌ها برابر یک معدن درآمد داشته باشند یا تخلفات بزرگ‌تری انجام دهند یا مالیات‌های خود را نپردازند و... . هیچ قانونی و مکانیزمی نیست که جلوی آنها را بگیرد، اما در بخش معدن گلوگاه‌های متعددی وجود دارد و برای مثال اگر یک روز گازوئیل به یک معدن نرسد، هم معدن می‌خوابد و هم افرادی که از آن معدن ارتزاق می‌کنند، کار خود را از دست می‌دهند و آن بنگاه اقتصادی از حیز انتفاع ساقط می‌شود. در مجموع با اهرم‌های فشاری که وجود دارد، ناجوانمردانه به معادن زورگویی و حقوق دولتی را به‌زور وصول می‌کنند.

▣ بخش معدن منفک

درباره مشکلات اقتصادی و بحران‌های مالی موجود باید گفت بخش معدن هم جدا از بقیه بخش‌های اقتصادی کشور نیست. مشکلات اقتصادی موجود در بخش معدن، متاثر از کل اقتصاد است و منفک از آن نیست و تمام فشاری که بر اقتصاد و مردم وارد می‌شود، بر دوش معدن هم سنگینی می‌کند.

البته باید این نکته را در نظر گرفت که قابلیت انعطاف این بخش کمتر و به این جهت، آسیب‌پذیری آن‌هم بیشتر است. به‌طورمثال، اگر کارخانه‌ای تصمیم بگیرد که از فردای همین روز تغییرات یا اصلاحاتی در کادر و پرسنل و اعداد و ارقام فعالیت خود دهد، بلافاصله می‌تواند آن تغییرات را اعمال کند چون تمام کارمندان و کارگران باید از صبح روز بعد سر کار خود باشند، اما در معدن به‌واسطه بعد مسافت و دورافتادگی، این شرایط مهیا نیست.

قریب به‌اتفاق معادن با نزدیک‌ترین آبادی یا شهر کیلومترها فاصله دارند و حتی اگر خدای‌ناکرده اتفاقی برای معدنچی‌ها بیفتد، در بسیاری مواقع به هیچ وسیله ارتباطی دسترسی ندارند و باید مصدوم را به هر ترتیبی به جاده برسانند تا بتوانند به مراکز درمانی منتقل کنند. بنابراین، گرفتاری‌هایی که در بخش معدن وجود دارد، بسیار بزرگ‌تر و میزان آسیب‌پذیری آن بیشتر است. اگر تورم مهار شود و نرخ ارز و دلار تحت‌کنترل درآید، مشکلات بخش معدن هم به‌تبع آن کاهش پیدا می‌کند. به‌عبارت‌دیگر، هر تمهیدی که برای بقیه اقتصاد کشور اندیشیده شود، به‌همان میزان هم، جلوی آشفتگی و متضرر شدن بخش معدن گرفته خواهد شد.

سخن پایانی

یکی دیگر از تغییراتی که قرار است از نیمه دوم سال آینده اجرایی شود، محاسبه با روش سیستمی و نرم‌افزاری است که معدنداران معتقدند اگر تمام آیتم‌های خاص و ملاحظات ویژه در آن دیده شود، حرکتی به‌سمت ساماندهی حقوق دولتی است.

در بخش معدن، گلوگاه‌های متعددی وجود دارد و برای مثال اگر یک روز گازوئیل به یک معدن نرسد، هم کار معدن می‌خوابد و هم افرادی که از آن معدن ارتزاق می‌کنند، کار خود را از دست می‌دهند و آن بنگاه اقتصادی از حیز انتفاع خارج می‌شود

گسترش
تجارت
روزنامه صبح ایران
دوشنبه
اول اسفند ۱۴۰۱
۲۹ رجب ۱۴۴۴
۲۰ فوریه ۲۰۲۳
شماره ۲۲۷۰
پیاپی ۳۵۸۸
www.Tejaratdaily.com

سرگردانی برای تهیه بلیت هواپیما ادامه دارد



جاذبه‌ای که دیگر جذب نمی‌کند



بذر نونواری در دل بافت‌های فرسوده



گروه تجارت
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

ممنوعیت ورود همراه مسافر آیفون ۱۴ آغاز شد

پایان باز لاکچری‌پسندی

واردات آیفون ۱۴ به کشور با حواشی همراه بوده و در ماه‌های اخیر رجیستر شدن یا نشدن آن در هاله‌ای از ابهام قرار داشت. در جدیدترین اقدام هم سازمان توسعه تجارت طی ابلاغیه‌ای به گمرگ از امروز ورود آیفون ۱۴ و مدل‌های بعد از آن به عنوان کالای همراه مسافر یا پستی را ممنوع اعلام کرده است. هنوز مشخص نیست این تصمیم دائمی است یا خیر. اما بازار همچنان در کش‌وقوس تصمیم‌گیری‌ها است. البته واردات تجاری و ثبت سفارش این گوشی‌ها تقریبا از ابتدای امسال امکان‌پذیر نبوده است اما به صورت مسافری، تاکنون واردات تداوم داشته است. این در حالی است که وضعیت رجیستری گوشی‌های آیفون ۱۴موجود در بازار هنوز مشخص نیست.

سهم آیفون از بازار تلفن همراه ایران

مطابق با اظهارنظر کارشناسان سامانه همتا، در شش‌ماهه دوم سال ۱۴۰۰ برابر با ۸ میلیون و ۸۹۰ هزار و ۵۵۴ دستگاه تلفن همراه از مدل‌های مختلف وارد کشور شده است که سهم برند اپل (گوشی‌های آیفون) ۷۰۹ هزار و ۸۴۵ دستگاه بوده است.

به گزارش مهر،همچنین ازآنجایی‌که رونمایی آیفون ۱۳ در شهریورماه صورت‌گرفته بود؛ لذا مطابق با آمارها در شش ماه دوم سال ۱۴۰۰، برابر با ۶۳۷ هزار و ۸۷ دستگاه وارد کشور شد که این حجم از واردات، هزینه ارزی ۸۵۰ میلیون‌دلاری در پی داشته است.

نکته جالب‌توجه این بوده که از مجموع ۴.۴ میلیارد دلار تلفن همراه وارد شده به کشور در سال ۱۴۰۰، بیش از ۱.۴ میلیارد دلار به آیفون اختصاص پیدا کرده است، در واقع آیفون ۱۳ به تنهایی سهم ۲۰ درصدی در واردات تلفن همراه را به خود اختصاص داده است.

این در حالی است که کمتر از ۷ درصد جامعه از برند امریکایی تلفن همراه بهره می‌برند به عبارتی این هفت درصد نیز فراتر از سایر افراد جامعه از یارانه ارزی برخوردار می‌شوند و این نکته به معنی نادیده‌گرفتن اصل عدالت است.

به بیان دیگر، درحالی‌که اکثریت افراد جامعه تنها قادر به خرید تلفن‌های همراه زیر ۱۰ میلیون تومان (در بهترین حالت ممکن) هستند، کمتر از ۷ درصد جامعه با همان نرخ ارز و بدون پرداخت هزینه اضافه، تلفن همراه بیش از ۵۰ میلیون تومان خریداری می‌کنند.

نظر موافقان و مخالفان اعمال ممنوعیت

برخی کارشناسان اقتصادی معتقدند در شرایط تحریمی، بحث مدیریت مصارف ارزی در کنار افزایش ظرفیت‌های درآمدزایی بایستی در اولویت سیاستگذاران قرار گیرد، هرچند برخی از دولتمردان به ذخایر ارزی قابل‌قبول اشاره دارند، اما بهرحال برای خروج از تنگنای اقتصادی بایستی با مدیریت بهینه منابع ارزی، مانع از مصارف بی‌رویه و غیرضروری شد.

اما در اینجا این سوال مطرح می‌شود که چرا باید با ممنوعیت حق افراد جامعه سلب شود؟ به عبارتی افراد بر اساس درآمد خود، کالای موردنظر خود را خریداری می‌کنند و این ممنوعیت به معنی نادیده‌گرفتن حق مصرف‌کننده تلقی می‌شود.

باید گفت واکنش طبیعی به افزایش نرخ ارز و بالا رفتن هزینه کالاهای وارداتی، کاهش انگیزه خرید برای کالاهای غیرضروری است؛ واکنش درست سیاست‌گذار در این شرایط این است که تخصیص منابع کمیاب ارزی را به شکل دستوری انجام دهد یعنی بین نیازهای ضروری مثل غذا و دارو و نیازهای لوکس مثل موبایل‌های جدید دست به انتخاب بزند. در واقع در شرایط تحریمی، این موضوع یک اشتباه استراتژیک است که منابع اندک ارزی را صرف واردات گوشی‌های آخرین مدل کنیم تا تنها بخش کوچکی از مردم دلخوش باشند که از مواهب تکنولوژی روز باز نمانده‌اند، ولی در عین حال در امور ضروری مثل واردات اقلام غذایی و کشاورزی با مشکل روبه‌رو باشیم.

■ تعیین تکلیف با چاشنی رانت!

در نقطه مقابل مخالفان اعمال این محدودیت نیز نظرات خود را دارند. این گروه بر نحوه ابلاغ و تاریخ مندرج در ابلاغیه برای آغاز اعمال ممنوعیت انتقاد داشته و معتقدند؛ مطابق با این بخشنامه ممنوعیت واردات از اول اسفند، خواهد بود و در هیچ جای نامه شاهد تعیین تکلیف گوشی‌های موجود در بازار نیستیم.

دراین‌خصوص باید پرسید چرا تاریخ ممنوعیت اول اسفند در نظر گرفته شده است؟ آیا مشخص کردن یک تاریخ خاص، شائبه بروز رانت و فساد در پشت‌پرده این تصمیم را تقویت نمی‌کند؟!

این در حالی است که چنانچه عزم دولت در اعمال ممنوعیت ورود این مدل گوشی به کشور جدی بود، بایستی پیش از رونمایی از مدل جدید این تصمیم قاطع اعلام می‌شد چرا که در این صورت، شائبه وجود رانت اطلاعاتی قابل طرح نبود. از همین رو به تعلل تصمیم‌گیری در دولت نقد جدی وارد است.

متاسفانه، زمانی که موضوعی به‌صورت شفاف در کشور پیگیری نمی‌شود، باید در پشت‌پرده به دنبال شبکه‌های رانت و فساد بود. اگر موضوع ممنوعیت آیفون ۱۴به هر دلیلی مطرح بوده است، باید از همان روزهای ابتدایی، به شکل دقیق اطلاع‌رسانی می‌شد، اما انتشار خبر ممنوعیت پس از چند ماه، آن هم در شرایطی که شاهد وفور این مدل تلفن همراه در بازار هستیم، شائبه‌برانگیز است

■ ممنوعیت واردات سایر پرچمداران

نظر موافقان و مخالفان اعمال محدودیت واردات مسافری آیفون ۱۴ درحالی مطرح می‌شود که پرچمداران نام‌های تجاری دیگر نظیر سامسونگ S۲۳ نیز دارای نرخ بالایی است، اما برای این مدل ممنوعیتی در نظر گرفته نشده است. برخی بر این تبعیض خرده گرفته و معتقدند در این خصوص به دولت ایراد جدی وارد است، باوجوداینکه سهم پرچمداران برندهای دیگر بسیار کمتر از آیفون است؛ اما مدیریت ارزی در این زمینه باید در سایر برندهای تلفن همراه نیز اجرا شود.

از سوی دیگر به غیر از تلفن‌همراه، شاهد واردات برخی از کالاهای لوکس به کشور هستیم و نیاز است تصمیماتی در خصوص ممنوعیت نیز اعمال شود.

علت افزایش نرخ آیفون در بازار



مهدی عبقری، دبیر انجمن واردکنندگان تلفن همراه، تبلت و لوازم جانبی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه ممنوعیت واردات آیفون ۱۴ به شکل مسافری موضوع جدیدی نیست، تصریح کرد: این موضوع قبلا هم در مبادی ورودی اعلام می‌شد. تنها تفاوت این است که ابلاغ‌های قبلی زمان داشت و تمدید می‌شد، اما این بار اعلام شده تا اطلاع ثانوی ممنوعیت ادامه دارد.

وی با بیان اینکه تاکنون کسانی که از رویه مسافری برای واردات موبایل قاچاق به کشور استفاده می‌کردند، اخبار این حوزه را به شکل دیگری مطرح می‌کردند، گفت: گوشی همراه مسافری باید در بدو ورود ثبت شود و با توجه به طرح رجیستری وقتی موبایل ثبت نشده، فقط یک ماه قابل استفاده است.

■ دلیل افزایش نرخ چیست؟

عبقری درباره اینکه آیا خبر ممنوعیت واردات آیفون مسافری بر نرخ سایر مدل‌های آیفون تاثیر داشته؟ تصریح کرد: این موضوع تاثیری بر نرخ موبایل نداشته است. اگر اخیرا نرخ سایر مدل‌های برند آیفون افزایش یافته به این دلیل است که با توجه به تولید آیفون ۱۴، تولید مدل‌های قبلی کاهش یافته، بازرگانان سخت‌تر مدل‌های قبلی را پیدا می‌کنند و منجر به افزایش نرخ شده است. تعطیلات عید چین هم بر این وضعیت تاثیر داشته است.

وی درباره تعیین تکلیف موبایل‌های آیفون ۱۴ وارد شده تاکنون نیز اظهار کرد: مسافر واقعی کالای آیفون ۱۴ را سوم تا دهم مهر وارد کرده، چرا که در آن مقطع به مبادی ورودی اعلام نشده بود که نمی‌توانند این کالا را ثبت کنند. اما از دهم مهرماه این موضوع اعلام شده است. در این فاصله زمانی حدود ۸۰۰۰ آیفون ۱۴ به کشور وارد شده که رجیستر هم شده است. مابقی چون ثبت مسافری نمی‌شده، قاچاق بوده است. بارها هم اعلام شده که موبایل‌های وارد شده از طریق رویه مسافری، تجاری نیست و نباید خرید و فروش شود.

■ تکلیف چیست؟

دبیر انجمن موبایل در پاسخ به اینکه تکلیف آیفون‌های ۱۴ که اکنون دست مردم است چه می‌شود، تصریح کرد: این افراد کالای قاچاق خریده‌اند و در این رابطه دولت باید تصمیم‌گیری کند.

وی در پاسخ به اینکه آیا ممنوعیت واردات برای سایر گوشی‌های بالای ۶۰۰ دلار هم مطرح هست یا خیر؟ گفت: این موضوع در مورد سایر موبایل‌ها مطرح نیست. حتی S۲۳، جدیدترین مدل سامسونگ، ۱۲ مهر در دنیا رونمایی شد و ۱۹ مهر کف بازار ایران بود.

چرا تاریخ ممنوعیت واردات همراه مسافر آیفون۱۴ اول اسفند در نظر گرفته شده است؟ آیا مشخص کردن یک تاریخ خاص، شائبه بروز رانت و فساد در پشت‌پرده این تصمیم را تقویت نمی‌کند؟!

نظام تعرفه‌گذاری، راهکار منطقی‌تری به نظر می‌رسد

بسیاری از کارشناسان معتقدند در تمامی نظام‌های اقتصادی جهان، به جهت کنترل مدیریت ارزی یا حمایت از تولید داخلی، نظام تعرفه‌گذاری اجرا می‌شود، با این شرایط هم مصرف‌کننده حق انتخاب خواهد داشت، هم دولت قادر خواهد بود، برنامه‌های خود را پیش ببرد.

به گفته این کارشناسان، اگر دولت به دنبال بحث مدیریت ارزی است، باید با افزایش چندین برابری تعرفه، روند خروج ارز را برای این مدل تلفن همراه مدیریت کند، همچنین در سایر کالاها نیز با ممنوعیت واردات، می‌توان از تولید داخل حمایت کرد و در یک بازار رقابتی، به‌سوی افزایش کیفیت محصولات داخلی حرکت کرد.

موضوع ممنوعیت واردات آیفون از سالیان گذشته و حتی در دولت گذشته نیز مطرح شده است، هر چند برخی این تصمیم را در راستای عدم مبادلات تجاری با ایالات متحده تفسیر می‌کنند اما با اندکی جست‌وجو مشخص می‌شود که انگیزه اصلی موافقان، مفاهیم اقتصادی و لزوم مدیریت بهینه منابع ارزی است.

در هر صورت اگر دولت به هر دلیلی به دنبال ممنوعیت واردات یک کالا است، باید خیلی سریع و به شکل شفاف موضوع را اعلام کند، اما در عمل شاهد این هستیم که دولت خود به سودجویان اجازه می‌دهد با سرمایه مردم بازی کنند. این گروه معتقدند اگر دولت از همان ابتدای شهریورماه، به شکل دقیق واردات آیفون ۱۴ را ممنوع می‌کرد، هرچند ماه یکبار شاهد شایعه رجیستری این مدل و در نهایت سودجویی برخی از افراد نبودیم.

همچنین باید گفت، هرچند روش‌های جایگزینی به‌منظور مدیریت ارزی کشور وجود دارد، اما حال که دولت به دنبال ممنوعیت واردات آیفون ۱۴ است، باید برای یکبار این موضوع را به شکل دقیق اجرا کند.

سخن پایانی

مطابق با بخش‌نامه سازمان توسعه تجارت از تاریخ اول اسفند امسال، کلیه مدل‌های تلفن همراه آیفون ۱۴ و مدل‌های بالاتر از آن، در لیست کالاهای مجاز همراه مسافر و پستی ورودی کشور نخواهد بود، به همین دلیل از این تاریخ به بعد امکان ثبت اطلاعات گوشی‌های وارداتی در سامانه مسافری و پستی وجود ندارد.

انتشار این خبر موجی از واکنش‌ها را در فضای رسانه‌ای کشور به دنبال داشت، آیا ممنوعیت واردات همراه مسافر آیفون ۱۴ منطقی به نظر می‌رسد؟ به طور کلی موبایل‌های بالای ۶۰۰ دلار در برگیرنده کل مدل‌های اپل و ۷ یا ۸ مدل از دیگر برندها است. هیچ محدودیتی برای واردات این موبایل وجود ندارد، اما آیفون ۱۴ به هر دلیلی که ما هم از آن مطلع نیستیم، مجوز واردات نگرفته است. در این شرایط هم دیگر فرقی ندارد رویه مسافری یا تجاری باشد و در هر دو حالت سامانه همتا نمی‌تواند ثبت رجیستری را انجام دهد.

نظرگاه

اینترنت طبقاتی برای دولت هزینه دارد

سهیل مافی: اجرایی شدن طرح صیانت در ابتدا با انتقادات عموم مردم و همچنین کارشناسان تا حدی کم‌رنگ شد اما کم‌کم به صورت غیر رسمی از سر گرفته شد. اکنون پس از طرح صیانت، نوبت به طرحی جدید به نام اینترنت طبقاتی رسید. اینترنت طبقاتی یعنی افراد، به بخش‌های خاصی از اینترنت دسترسی دارند و برخی اشخاص دیگر، امکان استفاده از آن بخش‌ها را نخواهند داشت. به‌عنوان مثال، دانشجویان می‌توانند با خرید گوشی موبایل یا استفاده از سیستم کامپیوتر، از یوتیوب بدون محدودیت استفاده کنند اما عموم مردم از استفاده از این پلتفرم محروم خواهند بود.

■ فضای مجازی محدودیت‌پذیر نیست



کیوان نقره‌کار، کارشناس فناوری درباره مخالفت عموم مردم و کارشناسان با اینترنت طبقاتی و همین‌طور مزیت این طرح در گفت‌وگو با گسترش نیوز،پایگاه خبری موسسه فرهنگی- مطبوعاتی صمت گفت: با توجه به خدمتی که برای هر طبقه تعریف می‌شود، این طرح می‌تواند مزایایی را ایجاد کند. به‌عنوان مثال برای فعالان حوزه فضای مجازی احتمالا اینترنت بیشتر درنظر بگیرند. برای فعالان کسب‌وکارهای خانگی می‌توانند هزینه کمتری را اعمال کند.

او ادامه داد: در واقع تعریف مزیت چنین طرحی روی کاغذ، کار دشواری نیست. نکته اصلی این است که آیا چنین طرحی قابل اجرا است؟ به عقیده من در وضعیت کنونی اجرای طرح اینترنت طبقاتی به شکلی پایدار، شدنی نیست. این در حالی است که در صورت عملی شدن، این طرح هزینه‌های زیادی برای مصرف‌کننده، تولیدکننده و همچنین بدنه دولت خواهد داشت.

■ کار سخت دولت برای طبقه‌بندی اشخاص

نقره‌کار درباره پیامدهای اجرایی شدن اینترنت طبقاتی و بروز نارضایتی‌های احتمالی در جامعه بیان کرد: اجرایی شدن این طرح، مسائل جدیدی را به وجود می‌آورد. قبل از هرچیز باید شاخص‌های هرطبقه مشخص شود. در این خصوص چندین شاخص نظیر شاخص‌های تحصیلی و اقتصادی باید مورد ارزیابی قرار بگیرد. آیا صرفا شاخص‌های تحصیلی و یا اقتصادی باید مدنظر باشد؟

این کارشناس فناوری اطلاعات افزود: در شرایط مختلف، افراد می‌توانند از یک گروه به گروه دیگری منتقل شوند. فرد بنا به هر دلیلی، می‌تواند از یک شغل به شغل دیگر یا از یک دانشگاه به دانشگاه دیگر برود. این موضوع شرایط را برای تفکیک دسته‌بندی‌ها و تخصیص اینترنت سخت می‌کند.

نقره‌کار در ادامه تصریح کرد: درحال‌حاضر حتی نمی‌توان به اجرایی شدن طرح اینترنت طبقاتی فکر کرد. همچنین اینترنت‌های دیگری مثال اینترنت ماهواره‌ای در راه است و فناوری با مدل‌های جدیدی در دسترس افراد قرار می‌گیرد. بنابراین اتفاقات جدید در این حوزه می‌تواند هرگونه طرح یا هزینه تازه برای رسیدن به هر مقصودی را به کلی نابود کند.

■ خداحافظی با اینترنت جهانی

نقره‌کار در ارتباط با در اولویت قرار گرفتن اعضای اتحادیه رایانه‌ای برای اخذ اینترنت بین‌الملل و احتمال خداحافظی مردم عادی با اینترنت جهانی اظهار کرد: به اعتقاد من خداحافظی با اینترنت جهانی به وقوع نخواهد پیوست. فناوری همواره مسیر خود را پیدا می‌کند و توسعه‌دهندگان IT و ICT سعی بر این دارند که مخاطبان بیشتری داشته باشند. فناوری اطلاعات و ارتباطات برخلاف بسیاری از علوم هایتک از نظر تولید و توسعه عمومی‌تر است.

او اضافه کرد: به‌عنوان مثال یک دانشجو هم در چنین فضایی می‌تواند یک سرویس جدیدی را ایجاد کند. بنابراین مقابله با استفاده از روش‌های سلبی نمی‌تواند یک راهکار باشد. ما باید امکانات فضاهای جدید را به خوبی ارزیابی کرده و بر اساس آن امر فرهنگ‌سازی را انجام دهیم. سپس مسائل مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را توسعه دهیم. در واقع توسعه‌سازی باید اولویت نخست ما باشد و نه محدود سازی. به باور من فضای مجازی و فناوری اطلاعات و ارتباطات محدودپذیر نیستند.

نقره کار در پایان پیرامون اجرایی شدن طرح اینترنت طبقاتی گفت: متاسفانه احتمال اجرایی شدن طرح مذکور توسط بدنه دولت و یا دست‌اندرکاران این امر وجود دارد اما به نظر من یک طرح پایدار و ماندگار نخواهد بود. چه بسا این موضوع در میانه راه ممکن است دچار اختلال یا تغییر مسیر هم شود. چون این نوع تصمیمات می‌تواند در زندگی مردم و وضعیت معیشتی تاثیرگذار باشد. تفکر غالب باید به این شکل باشد که وضعیت اقتصادی مردم جریان پیدا کند.

دریچه

موافقان افزایش نرخ بلیت هواپیما چه می‌گویند؟

چندی پیش، شرکت‌های هواپیمایی براساس قانون، نرخ بلیت را ۳۰ درصد افزایش دادند و این موضوع گلایه‌های زیادی را برانگیخت. هرچند بنا بر خبرهای اعلام‌شده، ستاد تنظیم بازار هنوز با افزایش نرخ بلیت‌ها موافقت نکرده است، اما شاهد اعمال تغییر نرخ از سوی برخی شرکت‌های هواپیمایی بوده‌ایم. این تغییرات قیمتی در حالی است که هنوز ظرفیت ناوگان هوایی کشور افزایش نیافته و مشکلات تامین بلیت مسافران پابرجا است.

کم‌کاری دولت در برابر شرکت‌های هواپیمایی



مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران درباره افزایش نرخ بلیت هواپیما گفت: شرکت‌های هواپیمایی که افزایش نرخ بلیت را در دستور کار خود قرار دادند، اقدام غیرقانونی مرتکب نشدند. اقداماتی که برای توقف افزایش نرخ انجام گرفته، فراقانونی است. مجلس شورای اسلامی پذیرفته که طبق قانون برنامه ششم، توسعه آزادسازی نرخ صنعت هواپیمایی جزو تکالیف دولت است. در نهایت، شرکت‌ها ناگزیر شدند که براساس مصوبه شورای عالی هواپیمایی، ۳۰ درصد افزایش نرخ را اعمال کنند. به‌گزارش ایسنا، وی درباره درخواست انجمن هواپیمایی برای تغییر نرخ بلیت گفت: سال گذشته بعد از استقرار دولت سیزدهم، مرحوم قاسمی، وزیر وقت راه و شهرسازی تاکید داشتند که از اول آذر شرکت‌های هواپیمایی ۱۵ درصد نرخ بلیت را کاهش دهند، مشروط بر اینکه دولت یک‌سری اقدامات انجام دهد که این کاهش نرخ جبران شود، اما اقدامی در این‌باره انجام نگرفت. از جمله اینکه قرار بوده یک‌سری تسهیلات بانکی در اختیار شرکت‌ها قرار گیرد. همچنین، قرار بود عوارض فرودگاهی ریالی شود که هیچ‌یک از این موارد تحقق پیدا نکرد.

افزایش هزینه خدمات هوایی

اسعدی‌سامانی درباره هزینه شرکت‌های هواپیمایی گفت: از ابتدای سال، تعرفه گمرکی قطعات و موتور هواپیما از ۴۲۰۰ تومان به نرخ ارز ETS که حدود ۲۴ هزار تومان بود، افزایش یافت، به‌علاوه، افزایش تورم جهانی و قطعات حمل‌ونقل، باتوجه به اینکه بیش از ۶۰ درصد هزینه‌های ما ارزی است و با افزایش بیش از ۳۰ درصدی قطعات و حمل آنها مواجه شدیم، از جمله لاستیک هواپیما که سال گذشته هزار و ۲۰۰ دلار بود و الان ۲ هزار و ۷۰۰ دلار است، همچنین هزینه سایر خدمات در این مدت افزایش یافته است، از این‌رو به سازمان هواپیمایی کشور برای افزایش نرخ بلیت هواپیما درخواست دادیم که در شورای‌عالی هواپیمایی مطرح شد و به تصویب رسید. این در حالی بود که طبق قانون برنامه پنجم توسعه نرخ بلیت حمل‌ونقل هوایی آزاد شده و تابع عرضه و تقاضا است و تخفیفات تکلیفی که برای شرکت‌های هواپیمایی اعمال شده بود، برداشته شده است و شرکت‌ها مجاز هستند که نرخ را تعیین کنند، همچنین مطابق ماده ۵۳ قانون برنامه ششم، آزادسازی نرخ بلیت جزو تکلیف دولت است.

زمینگیر بودن ۵۰ درصد ناوگان هوایی

اسعدی‌سامانی با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۵۰ درصد ناوگان به‌دلیل کمبود سرمایه در گردش زمینگیر است، گفت: اکنون از ۳۳۰ هواپیما، ۱۷۵ فروند عملیاتی است. شرکت‌ها تلاش می‌کنند ناوگان را افزایش دهند، اما بیشتر شرکت‌ها توان این کار را ندارند و بیشتر زیانده هستند. عدم‌متعادل‌سازی نرخ بلیت باعث می‌شود که شرکت‌ها امکان سرمایه‌گذاری و نوسازی نداشته باشند و اگر این روند ادامه یابد، تابستان آینده همین ناوگان را نخواهیم داشت. با این نرخ، بیشتر شرکت‌های هواپیمایی زیانده هستند و این زیان از جیب مردم می‌رود.

آزادسازی نرخ بلیت مطابق قانون

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی افزود: بند د ماده ۱۶۱ برنامه پنجم توسعه به آزادسازی نرخ بلیت اشاره کرده است، از سال ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۷ به‌واسطه قانون پنجم توسعه، آزادسازی نرخ بلیت هواپیما انجام گرفت و در این مدت، ۴۶ فروند هواپیما به ناوگان اضافه، اما از سال ۱۳۹۷ و با افزایش نرخ ارز، این روند متوقف شد. ما اعتقاد داریم که نرخ بلیت آزاد است، اما افزایش بلیت به‌معنای این نیست که همه بلیت‌ها ۳۰ درصد افزایش پیدا کنند، بلکه سقف افزایش نرخ ۳۰ درصد است و در برخی مسیرها از این مبلغ کمتر خواهد بود. اسعدی‌سامانی در پاسخ به اینکه چرا بدون ابلاغ افزایش نرخ توسط دولت، افزایش ۳۰ درصدی نرخ بلیت در پروازهای داخلی اعمال شده است، گفت: حدود ۸ ماه از مصوبه شورای‌عالی هواپیمایی گذشته و اقدامی در این‌باره انجام نگرفته است. ایرلاین‌ها با این وضعیت دیگر نمی‌توانستند به خدمات‌رسانی حمل‌ونقل هوایی ادامه دهند، بنابراین افزایش نرخ اعمال شد. وی در پاسخ به اینکه دستور دادستانی مبنی بر جریمه برخی شرکت‌های هواپیمایی چه می‌شود، اظهار کرد: مطیع اوامر دادستان کشور هستیم، اما بحث ما قانون است. اگر قانون را قبول داریم، باید آن را اجرا کنیم؛ اما از دادستان می‌خواهیم با شرکت‌های هواپیمایی همراهی کنند و طبق قانون، افزایش نرخ اعمال شود تا ایرلاین‌ها بتوانند روی پای خود بایستند و شرکت‌های چارترکننده به‌عنوان یکی از عوامل اصلی نابسامانی بازار حمل‌ونقل هوایی مسافری از چرخه فروش بلیت حذف شوند.

سخن پایانی

هرچند به‌نظر می‌رسد نگاه موافقان افزایش نرخ بلیت هواپیما صحیح باشد، اما برخی کارشناسان معتقدند مسائل این‌چنینی نیاز به نگاهی وسیع‌تر و همه‌جانبه‌تر دارد که این اقدام، وظیفه دولت است.

صادرات ۱۷۴ میلیون یورو پسته از ایران

ایران با صادرات ۱۷۴ میلیون یورو پسته به اروپا و چین در سال میلادی گذشته پس از امریکا دومین صادرکننده پسته به این ۲ منطقه شناخته شد. به‌گزارش ایرنا، مرکز آمار کمیسیون اروپا (یورو استات) از صادرات ۱۱۱ میلیون یورویی پسته ایران به اروپا در سال ۲۰۲۲ خبر داد. صادرات پسته ایران به اروپا در این سال با افت ۴۲ درصدی نسبت به سال قبل از آن مواجه شده و ایران در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۹۲ میلیون یورو پسته به اروپا صادر کرده بود. خشکسالی و در نتیجه کاهش تولید از جمله عوامل افت صادرات پسته ایران به اروپا در سال ۲۰۲۲ بوده است. با اینکه مغز پسته ایران بازار بهتری در اروپا دارد، تنها ۴۳ میلیون یورو پسته ایران به اروپا در سال ۲۰۲۲ صادر شده و میزان صادرات مغز پسته ایران به اروپا در همین سال ۶۸ میلیون یورو بوده است.

آلمان بزرگ‌ترین مشتری پسته ایران در بازار اروپا است. از کل صادرات ۱۱۱ میلیون یورویی پسته ایران به اروپا، ۷۵ میلیون یورو به مقصد آلمان بوده است. همچنین آمارهای گمرک چین نیز نشان می‌دهد ایران در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۶۳ میلیون یورو پسته به چین صادر کرده بود. صادرات پسته ایران به چین در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۸۲ درصد کاهش داشت. ایران پس از امریکا دومین صادرکننده پسته به چین در سال ۲۰۲۲ بوده و بر این اساس، مجموع صادرات پسته ایران به اروپا و چین در سال میلادی گذشته ۱۷۴ میلیون یورو برآورد شده است.

از شایعه کم‌فروشی ایرلاین‌ها تا فرسودگی صنعت هوایی کشور

سرگردانی برای تهیه بلیت هواپیما ادامه دارد

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

مسئله نرخ بلیت هواپیما و کمبود آن طی چند هفته اخیر، تبدیل به یکی از اخبار گلایه‌برانگیز بازار شده است. با آغاز دوره تعطیلات تقویمی و نزدیک شدن به ایام نوروز، تقاضای بازار برای سفرهای هوایی بیشتر شد و برخی این افزایش نیاز را دلیل کمبودهای چندوقت اخیر عنوان می‌کنند. این در حالی است که مواجهه مسافران با مشکلات سیستم حمل‌ونقل هوایی اعم از کمبود بلیت هواپیما، تاخیرهای چندساعته پروازها و سایر معضلات این چنینی، مربوط به چندوقت اخیر نیست و سال‌ها است شاهد نقص‌های جدی در بحث سیستم حمل‌ونقل هوایی و گرفتاری مسافران هستیم. حال شرایط ناوگان هوایی کشور طی چند هفته اخیر نامساعدتر شده است، تا حدی که چندی پیش، مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اذعان کرد: سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور نمی‌تواند پاسخگوی نیاز تمام مسافران در تعطیلات نوروز ۱۴۰۲ باشد. برخی معتقدند دلیل اصلی کمبود بلیت‌های هواپیما طی چند هفته اخیر، از عملکرد ایرلاین‌ها سرچشمه می‌گیرد. بنا بر نظر این افراد، شرکت‌های هواپیمایی پس از موافقت نکردن ستاد تنظیم بازار برای افزایش نرخ بلیت‌ها، دست به اعمال محدودیت برای فروش بلیت زده و در نهایت مشکلات فعلی به‌وجود آمده‌اند، اما دسته‌ای دیگر، این نظر را رد و ناتوانی ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور را عامل اصلی نابسامانی‌های اخیر معرفی کرده‌اند. آنها بر این باور هستند که افزایش نیاز برای سفرهای هوایی، سبب شده تا توازن میان عرضه و تقاضا بر هم خورد و مسافران درگیر چالش تهیه بلیت شوند. به هر ترتیب، امروز بخش مسافربری هوایی کشور، در وضعیت ناپایداری قرار دارد و مسافران رضایت چندانی از آن ندارند. صمت در این گزارش، با کارشناسان و فعالان صنعت هواپیمایی کشور درباره دلایل مشکلات فعلی این بخش و راهکارهای برون‌رفت از آن، گفت‌وگو کرده است.



اگر شرکت هواپیمایی، سفر هوایی را با هواپیمایی بهتر و خدماتی باکیفیت‌تر انجام می‌دهد، باید هزینه بیشتری از مسافر دریافت کند و این یک امر منطقی است. در حال حاضر به‌دلیل یکسان بودن قیمت‌ها، به مسافران نیز ظلم می‌شود و مجبور هستند از سرویس‌های یکسان استفاده کنند

مشکل، کمبود هواپیما است



علیرضا منظری، معاون اسبق سازمان هواپیمایی در گفت‌وگو با صمت، به دلایل وجود مشکلات در ناوگان هوایی و چالش‌های تهیه بلیت هواپیما پرداخت و در این‌باره توضیح داد: طی چند وقت اخیر، اخبار مربوط به کمبود بلیت هواپیما بازنشر زیادی داشته است که اظهارنظرات متفاوتی در رابطه با آن اعلام می‌شود. برخی عقیده دارند شرکت‌های هواپیمایی از عمد بلیت‌فروشی نمی‌کنند، اما بخشی دیگر نیز کمبود ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل هوایی را دلیل اصلی این مسئله اعلام می‌کنند که به‌نظر می‌رسد رویکرد دوم صحیح باشد، چرا که فرسوده بودن صنعت هواپیمایی کشور، طی سال‌های اخیر بارها به‌عنوان نقص سیستم حمل‌ونقل هوایی عنون شده است. وی در ادامه تصریح کرد: اگر نگاهی به شرایط فعلی این بخش بیندازیم، می‌بینیم به‌دلیل وجود تحریم‌های شدید علیه ایران و همچنین کمبود نقدینگی در صنعت هواپیمایی کشور، ناوگان هوایی کشور توانایی و فرصت بازسازی و نوسازی را نداشته است. قطعات موردنیاز تعمیر و نوسازی هواپیماها نیز جزو تحریم‌های ایران است و شرکت‌های ایرانی برای تهیه تجهیزات لازم مجبور به دور زدن تحریم‌ها و پرداخت هزینه‌های بیشتر هستند. علاوه بر آن، ارز موردنیاز برای خریداری این قطعات، آزاد است و در مجموع، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل هوایی، هزینه و زمان زیادی را می‌طلبد و واردات قطعات به‌طورمستمر و باسهولت امکان‌پذیر نیست.

غیرفعال بودن ۶۰ درصد ناوگان هوایی

منظری در ادامه به نبود شرایط مناسب در سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور اشاره کرد و در این‌باره گفت: پیش‌تر به مشکلات نوسازی و تجهیز صنعت هواپیمایی کشور اشاره شد. اگر تمام شرایط مذکور را به‌همراه شیوع پاندمی کرونا در نظر بگیریم، می‌بینیم طی سال‌های گذشته بستر مناسبی برای نوسازی و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل هوایی وجود نداشت. به‌دلیل مشکلات این‌چنینی، سازمان هواپیمایی کشوری، آماری را از هواپیماهای موجود در کشور اعلام کرد که براساس این گزارش، در حال حاضر حدود ۳۵۰ فروند هواپیما در کشور وجود دارد، اما به‌طورمیانگین حدود ۱۲۵ فروند هواپیما در طول روز فعال هستند و پرواز انجام می‌دهند. این ارقام نشان می‌دهد، بخش عظیمی از ناوگان هوایی کشور، زمینگیر است. معاون اسبق سازمان هواپیمایی ادامه داد: با غیرفعال بودن بیش از ۶۰ درصد ناوگان هواپیمایی کشور، بدیهی است در شرایطی مانند ایام اخیر که در پیک تعطیلات قرار داریم، ظرفیت فعلی نتواند پاسخگوی نیازها باشد. طی چند سال گذشته، به‌دلیل شیوع ویروس کرونا تعداد سفرها کاهش چشمگیری داشت، از این‌رو شاهد تقاضای بالا برای بلیت هواپیما نبودیم، اما با رفع این مشکل، مجدد تقاضای مسافران از سر گرفته شد و همین مسئله، نبود توازن میان عرضه و نیاز بلیت هواپیما را ایجاد کرد.

ضرورت واقعی شدن نرخ بلیت

معاون اسبق سازمان هواپیمایی در ادامه صحبت‌های خود به برنامه‌ریزی شرکت‌های هواپیمایی برای تخصیص بلیت‌های هواپیما اشاره کرد و در این‌باره توضیح داد: هر شرکت هواپیمایی، ظرفیت محدودی برای پرواز دارد و مسئله برنامه‌ریزی برای تخصیص و بکارگیری ظرفیت‌ها در کدام مسیر، به رویکرد کلان و برنامه‌ریزی‌های مدیریتی هر ایرلاین باز می‌گردد، اما این به آن معنا نیست که ایرلاین‌ها از قصد اقدام به بلیت‌فروشی نمی‌کنند، چرا که برای هر شرکت هواپیمایی، سودآوری از ارزش بالایی برخوردار است و در هر مسیری که تقاضا بیشتر باشد، ظرفیت‌های خود را برای پاسخگویی به آن مسیر باز خواهند کرد. مهم‌ترین مشکل فعلی نبود تعادل در میزان عرضه و تقاضای بلیت‌های هواپیما است و نمی‌توان آن را عمد شرکت‌های هواپیمایی در این کار دانست. منظری خاطرنشان کرد: یکی از نکات جدی که باید به آن نگاهی واقع‌گرایانه داشت، مسئله نرخ بلیت هواپیما است. نرخ بلیت هواپیما طی یک الی ۲ سال اخیر، ثابت مانده و این در حالی است که سایر خدمات افزایش نرخ داشتند. در چنین شرایطی، نرخ بلیت هواپیما به‌طورغیرمنطقی پایین است و در نهایت، تقاضا برای آن بالا می‌رود، از این‌رو باید علاوه بر نوسازی، تجهیز و تامین ناوگان هوایی کشور، نرخ بلیت هواپیما متناسب با شرایط روز و هزینه‌ها واقعی‌سازی شود.

در حال حاضر حدود ۳۵۰ فروند هواپیما در کشور وجود دارد، اما به‌طورمیانگین حدود ۱۲۵ فروند هواپیما در طول روز فعال هستند و پرواز انجام می‌دهند. این ارقام نشان می‌دهد بخش عظیمی از ناوگان هوایی کشور، زمینگیر است

قانون، دست و پای ایرلاین‌های جدید را بست



محمود شکرآبی، کارشناس صنعت هواپیمایی در گفت‌وگو با صمت، مهم‌ترین مشکل ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور را کمبود تجهیزات دانست و در این‌باره توضیح داد: در چند هفته اخیر، گلایه‌های متعددی درباره تهیه بلیت هواپیمای مسافران شنیده شد که دلیل اصلی آن، کمبود هواپیما است. نقایص فنی و نبود هواپیمای مسافربری برای تامین نیاز بازار، از ابتدای دهه ۷۰ خورشیدی در ایران وجود داشته و طی سال‌های اخیر این مسئله، عمیق‌تر شده است. یکی از دلایل این موضوع را می‌توان وجود قوانین مشکل‌ساز از سوی سازمان هواپیمایی کشور دانست. براساس قوانین موجود، اگر ایرلاینی در حال حاضر فعال باشد، می‌تواند هواپیمای مدل ۱۹۹۲ یا ۱۹۹۳ خریداری و وارد کشور کند. اما ایرلاین‌های تازه‌تاسیس باید هواپیماهایی با مدل ۱۹۹۸ یا ۲۰۰۰ به بالا خریداری کنند که این خود سنگی بزرگ پیش‌پای شرکت‌های جدید محسوب می‌شود. وی در ادامه تصریح کرد: هواپیماهای نسل ۲۰۰۰ تفاوت جدی با هواپیماهای نسل ۱۹۹۲ دارند؛ این هواپیماها باریک‌تر هستند و بدنه کوچک‌تری نسبت به نسل جدید دارند، از این‌رو بیشتر مسافران از هواپیماهای نسل ۲۰۰۰ استقبال نکرده‌اند و در نتیجه، برای ایرلاین‌ها خریداری کردن آنها صرفه اقتصادی ندارد. اگر شرکت‌های هواپیمایی قصد خریداری کردن مدلی دیگر از هواپیماهای جدید را داشته باشند، باید هزینه زیادی پرداخت کنند که بیشتر از تامین منابع مالی آن ناتوان هستند. بنابراین، دولت باید بستری را فراهم کند تا شرکت‌های جدید هواپیمایی بتوانند با توان خود، وارد میدان شوند و زمینه‌ای را برای تامین بخشی از نیازهای هواپیمایی کشور برطرف کنند.

نرخ بلیت هواپیما عادلانه باشد

این کارشناس در ادامه صحبت‌های خود، به اهمیت و اصلاح سازکارهای قیمت‌گذاری نرخ بلیت‌های هواپیما تاکید کرد. شکرآبی ضمن با اهمیت دانستن توجه به روندهای جهانی در روند قیمت‌گذاری، گفت: در تمامی کشورهای جهان، قیمت‌گذاری بلیت هواپیماها به اختیار شرکت‌های هواپیمایی گذاشته و شرکت‌ها متناسب با نوع هواپیما و خدماتی که به مسافران اعطا می‌شود، قیمت‌ها را تعیین می‌کنند. این یک رویه معمول و منطقی برای نرخ‌گذاری خدمات است که متاسفانه در ایران به آن توجهی نمی‌شود. پیش‌تر گفته شد که ایرلاین‌ها رغبتی برای خریداری هواپیماهای گرانقیمت ندارند، چرا که نرخ بلیت تمامی هواپیماها و خدمات هوایی مسافران، یکسان است و خریداری کردن هواپیمای گران، برای ایرلاین‌ها صرفه اقتصادی ندارد. مدیرعامل اسبق قشم‌ایر خاطرنشان کرد: اگر شرکت هواپیمایی، سفر هوایی را با هواپیمایی بهتر و خدماتی باکیفیت‌تر ارائه می‌دهد، باید هزینه بیشتری از مسافر دریافت کند و این یک امر منطقی است. در حال حاضر به‌دلیل یکسان بودن قیمت‌ها، به مسافران نیز ظلم شده است و مجبور هستند از سرویس‌های یکسان استفاده کنند. بنابراین باید نگاهی کارشناسی‌شده و عمیق به مسئله نرخ‌گذاری بلیت هواپیما داشته و منفعت دوطرفه مسافران و شرکت‌های هواپیمایی در نظر گرفته شود.

صدای ایرلاین‌ها بلند است

در پی پیگیری‌های مکرر خبرنگار صمت درباره وضعیت فعلی بلیت‌های هواپیما و راهکارهای برون‌رفت از چالش‌های ریشه‌دار صنعت هواپیمایی کشور، یکی از کارشناسان که علاقه‌ای به ذکر کردن نام خود نداشت، اذعان کرد که ادعای ایرلاین‌های هواپیمایی برای ضرورت افزایش زیاد نرخ بلیت هواپیما، نامناسب است. این کارشناس بر این باور بود که وجود تحریم‌ها، افزایش هزینه‌های ناوگان هوایی و وجود تورم انکارناپذیر و این موارد به‌طبع بر صنعت هواپیمایی کشور تاثیرگذار هستند، اما این تاثیرات، به اندازه‌ای نیست که ایرلاین‌ها اعلام می‌کنند و فریاد بلند آنها بر سر قیمت‌ها، بی‌منطق است. به‌گفته این کارشناس، واقعی‌سازی نرخ بلیت هواپیما، مانند هر کالای دیگری حائزاهمیت است، اما ایرلاین‌ها به‌دلیل دارا بودن قدرت کلام و صدایی بلندتر از مصرف‌کنندگان، به‌طورمعمول دست بالایی را در تنظیم قیمت‌ها و نحوه عرضه بلیت‌ها در بازار را دارند.

هزینه خدمات هوایی افزایش یافته، اما اگر نگاهی کارشناسی به این قیمت‌ها داشته باشیم، می‌بینیم درخواست اعلام شده از سوی ایرلاین‌ها و شرکت‌های هواپیمایی برای افزایش نرخ بلیت هواپیما، نامناسب است. این به‌نوبه خود مسئله‌ای است که دولت باید ضمن در نظر گرفتن آن، به ساماندهی رویکردهای این‌چنینی ایرلاین‌ها بپردازد.

سخن پایانی

در گزارش، به‌طورمفصل به مسئله قیمت‌گذاری بلیت هواپیما و چالش‌های نوسازی ناوگان هوایی کشور پرداخته شد. در پایان مناسب است تا به معطلی مسافران برخی شرکت‌های هواپیمایی در فرودگاه‌ها به‌دلیل نقص فنی هواپیما اشاره کنیم. طی چند هفته اخیر، کمبود بلیت هواپیما تنها مشکل مسافران نیست و نقص‌های فنی هواپیماها و کنسل شدن بسیاری از پروازها به این دلیل، برنامه‌ریزی افراد را بر هم زده و منجر به شکل‌گیری گلایه‌های جدی از مدیریت ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور شده است. به‌نظر می‌رسد این مشکلات در آینده‌ای نزدیک برطرف نشوند و حتی در ایام تعطیلات نوروز ۱۴۰۲ نیز کمبودها به اوج خود برسند. بی‌تفاوتی دولت نسبت به بی‌نظمی و کمبودهای جدی صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور، غیرقابل‌قبول و از سویی دیگر، اصرار شرکت‌های هواپیمایی برای افزایش نرخ بلیت‌ها بدون داشتن برنامه تامین نیازهای بازار، غیرمنطقی است، از این‌رو نهادها و شرکت‌های دولتی باید با همکاری یکدیگر، به برنامه‌ریزی برای رفع این مشکلات در کوتاه‌ترین زمان ممکن بپردازند. اما آن چیزی که در حال حاضر شاهد هستیم، بی‌تفاوتی دولت و عجله ایرلاین‌ها برای افزایش نرخ بلیت‌های هواپیما است. در این میان، بازنده اصلی، مسافران هستند که هیچ نهادی از آنها پشتیبانی نمی‌کند.

کدام کشور بالاترین نرخ تورم را دارد؟

برآوردهای بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول نشـان می‌دهد رشـد اقتصاد جهانی در سـال ۲۰۲۳ چندان قابل قبول نخواهد بود، اما در سـال ۲۰۲۴ قدری آمارها بهتر می‌شود. برآورد صندوق بین‌المللی پول حاکی از آن است که رشد اقتصادی چین در سال ۲۰۲۳، ۵.۲ و در سال ۲۰۲۴ ۴.۵ درصدی خواهد بود. در همین دوره اروپا رشـد ۰.۷ درصدی و سـپس رشد ۱.۶ درصدی را تجربه می‌کند. به گزارش ایسنا، بانک جهانی نیز پیش‌بینی کرده رشـد اقتصادی اروپا در سـال جاری حدود صفر درصد باشـد، اما در ۲۰۲۴ به میانگین ۱.۶ درصد برسـد. برآوردها حاکی از آن اسـت که رشد اقتصاد روسـیه در سـال جاری منفی ۳.۳ درصدی خواهد بود، هرچند این کشـور در سـال آینده رشـد مثبت ۱.۶ را ثبت خواهد کرد. در میان دیگر کشورها، مصر با رشد بیش از ۴.۵ درصدی بهترین وضعیت را دارد و پس از آن پاکسـتان و عربستان سعودی قرار می‌گیرند. همچنین برآوردها حاکی از آن است که ایران در این ۲ سال رشد میانگین ۲ درصدی مثبت را ثبت خواهد کرد. در حال حاضر حدود ۳۹ کشـور جهان تورم کمتر از ۵ درصد دارند، ۹۶ کشور تورمی بین ۵ تا ۱۰ درصد را ثبت کرده‌اند، تورم ۴۱ کشور بین ۱۰ تا ۲۰ درصد اسـت، ۸ کشـور تورم بین ۲۰ تا ۴۰ درصد دارند و ۹ کشـور نیز تورم‌شـان بیش از ۴۰ درصد بوده است. طبق ارزیابی‌های انجام شده، زیمبابوه با تورم ۲۸۵ درصدی، در حال حاضر بالاترین میزان تورم در میان تمام کشورهای جهان را ثبت کرده و پس از آن ونزوئلا با ۲۱۰، سودان بـا ۱۵۵ و ترکیـه با ۷۳ درصد قرار دارند. تورم در آرژانتین نیز ۷۲، در ایران ۴۹، در سریلانکا و سورینام ۴۸، در یمن ۴۴ و در اتیوپی ۳۴ درصد است.

گردشگران خارجی برنامه‌ای برای سفر به ایران ندارند

جاذبه‌ای که دیگر جذب نمی‌کند

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

گردشـگری، صنعتی اسـت که نقش بسـیار مهمی در توسـعه اقتصـاد دارد، اما در کشـور ما هیچ‌گاه آن‌طور که باید برای پیشرفت و اسـتفاده از ظرفیت‌های آن تلاشی صورت نگرفته اسـت. در واقع مسـئولان مربوطه علاقه دارند به اهداف تعیین‌شده در گردشگری برسند، اما راه رسیدن به این اهداف یا هر بار اشتباه است یا اصلا گامی در این مسیر برداشته نمی‌شود. فرصت‌سوزی دوره جام جهانی یکی از این کژکارکردی‌ها بود! فرصتی که می‌توانست صنعت گردشگری را نجات دهد اما خلاف آن برنامه‌ریزی‌ها یـا بهتـر بگوییم خوش‌خیالی‌ها حتی یک نفـر نیز به ایران نیامـد! در واقع ایران ماند و هزینه‌هایـی کـه تنها حاصل آن ضرر بود و بس. شـاید بهانه زیاد باشـد برای اینکه مقصران واقعی، کم‌کاری‌های خود را پشت آنها مخفی کنند اما به‌هر حال آنچه اهمیت دارد ضعیف شدن صنعت گردشگری است. در این زمینه به‌تازگی احمد وحیدی، وزیر کشـور گفت در چشم‌انداز ۱۴۰۱ پیش‌بینی‌مان این بود که نزدیک ۲۰ میلیون گردشگر خارجی در کشـور داشته باشـیم. در حال حاضر با این عدد فاصله زیادی داریم و باید تلاش کنیم این فاصله کمتر شود.

صمت در این گزارش به بررسـی مشـکلات صنعت گردشـگری و سـفرهای نوروزی پرداخته است.



عکس: آیدا فریدی

> در چشـم‌انداز ۱۴۰۱ پیش‌بینـی شـده بود نزدیـک ۲۰ میلیون گردشـگر خارجی در کشور داشته باشیم اما الان تا این عدد فاصله زیادی داریم که باید تلاش کنیم این فاصله کمتر شود

هزینه‌های سنگین سفر

ایران به‌علت برخورداری از نعمت‌های خدادادی طبیعی و جغرافیایـی و ابنیه‌هـای تاریخـی، مذهبی و همچنین عناصر فرهنگی، اجتماعی بسـیار غنی، در ردیف ۵ کشور پرجاذبه گردشـگری به‌لحاظ فرهنگی قرار دارد. بر همین اسـاس علاقه‌مندان زیادی در بین جهانگردان هسـتند که مایلند در نخسـتین فرصت به ایران سـفر کنند. در سـال ۱۳۹۸، تعداد گردشـگران خارجی ایران به رکورد ۸ میلیون نفر رسـید که این رشـد سـریع این امیدواری را ایجاد کرد که تا سـال ۲۰۲۵ تعداد افراد ورودی به ۲۰ میلیون نفر در سـال برسـد، اما این روند دوام نیافت و با برخی اقدامات اشـتباه متوقف شد. چندی پیش ابراهیم پورفرج، رئیس انجمن تورگردانان گفت: هیچ رزروی برای تورهای خارجی در ایران انجام نشـده و به‌نظر می‌رسـد گردشـگران بین‌المللـی برنامه‌ای برای آمـدن به ایران ندارند. حال با اتفاقات تلخ گوناگون که دسـت به دسـت هم دادند تا گردشـگران خارجی قید کشوری با این همه جاذبه دیدنی را بزنند، آیا می‌توان به گردشـگری داخلی دل خوش کرد؟ مدت‌هاسـت که تحت فشـار مشـکلات اقتصادی سفر در زندگی بیشتر شهروندان نقش کمرنگی پیـدا کـرده و جای خود را به خرج‌ومخـارج روزمره داده اسـت. خانواده‌ها اگر قصد سفر هم داشته باشند ترجیح می‌دهند برای کاهش هزینه‌ها به سراغ سفرهای یک‌روزه بروند تا حداقل مجبور نشوند هزینه اقامت بپردازند. هزینه سـفرهای داخلی در بسیاری از موارد چنان سنگین است که برخی از شـهروندان سـفر را از فهرست هزینه‌ای خود حذف کرده‌اند. این درست است که مردم ایران اهل سفر هسـتند، اما سـفر دلخوشـی می‌خواهد و جیب پر پول؛ همان چیزی که مدت‌هاست خبری از آن نیست!

ریزش ۸۰درصدی گردشگر برای نوروز ۱۴۰۲

علی‌اکبر عبدالملکی، رئیس کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی ایران درباره وضعیت گردشـگری در سـال ۱۴۰۱ به صمت گفت: باتوجه به برنامه توسعه انتظار این بود که تا سـال ۱۴۰۴ حدود ۲۰ میلیون گردشـگر خارجی به ایران بیایند. این هدف درسـت مانند این اسـت که شما تعداد زیادی مهمان دعوت کنیـد بـا یخچال خالی و سـفره‌ای کوچک. حال سـوال این اسـت که چرا به این هدف نمی‌رسـیم؟ یکی از دلایل این اسـت که هیچ برنامه منسجمی برای دستیابی به این اهداف نداریم. وی با اشاره به ضعیف شدن صنعت گردشگری اظهار کرد: امسال با اتفاقات ناخوشایندی که رخ داد، صنعت گردشگری زمین خورد، زیرا متاسفانه دیپلماسی سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خوبی نداریم.

■ ایران، بهشت گردشگران

عبدالملکی با اشـاره به افزایش نرخ دلار بیان کرد: افزایش نرخ دلار برای ما ناخوشایند است، اما دولت می‌توانست بهره‌برداری خوبی از این شرایط در حوزه گردشـگری کند. در واقع ایران با افزایش نرخ دلار به بهشـتی برای گردشگران خارجی تبدیل می‌شـد، زیرا آنها می‌توانسـتند با هزینه‌ای کم کل کشـور را بگردند. رئیس کمیسیون گردشگری اتاق ایران با تاکید بر اینکه هیچ‌کس مقصر نیسـت، افزود: درباره ضعیف شدن صنعت گردشگری، شرکت‌های هواپیمایی، مردم و... مقصر نیسـتند؛ تنها سیاسـت‌گذاری‌های غلط باعث این اتفاق شده است. بی‌ثباتی اقتصادی اثرات جبران‌ناپذیری بر صنعت گردشگری می‌گذارد.

■ نبود روابط با سایر کشورها

عبدالملکی با اشـاره به کیفیت روابط ایران با سـایر کشورها و تاثیرات آن بر صنعت گردشـگری گفت: متاسفانه ارتباط نداشـتن با بیشتر کشورها موجب تضعیف صنعت گردشـگری شـده اسـت. بهتر اسـت دولت از روابط دوستانه خود برای بهبود اوضاع گردشـگری استفاده کند. کشورهای دوست و همسایه می‌توانند فرصت خوبی برای تقویت صنعت گردشگری باشند. ما سرشار از منابع خدادادی از کشاورزی تا نفت هستیم که برای بسیاری از گردشگران خارجی جذاب است.



وی در ادامه با اشاره به سفر رئیس‌جمهوری به چین بیان کرد: بهتر بود رئیس‌جمهوری در سـفر به چین که بیشـترین گردشگران دنیا را دارد، به‌منظور بهبود صنعت گردشگری مذاکراتی را انجام می‌دادند.

■ کاهش چشمگیر تعداد گردشگران خارجی

رئیس کمیسـیون گردشـگری اتاق ایران درباره گردشگری در نوروز ۱۴۰۲ گفت: پیش‌بینی ما این اسـت که در نوروز سـال ۱۴۰۲ نسبت به سال گذشته با ریزش ۸۰ درصدی گردشـگر خارجی مواجه باشـیم، این در حالی اسـت که گردشگران خارجی بسیاری هستند که علاقه زیادی به نوروز ایران دارند.

> پیش‌بینی می‌شود در نوروز ۱۴۰۲ نسبت به سال گذشته با ریزش ۸۰ درصدی گردشگر خارجی مواجه باشیم

وزارت گردشگری چه می‌کند؟

رحیـم یعقـوب‌زاده، کارشـناس گردشـگری دربـاره عوامـل تاثیرگذار بر صنعت گردشـگری به صمت گفت: قطعـا بی‌ثباتی نرخ‌هـا و عوامل دیگر تاثیر زیادی بر حوزه گردشـگری دارد، به‌طور مثـال تغییرات زیاد در نرخ ارز و بی‌ثباتی آن یکی از عواملی اسـت که در حوزه گردشگری تاثیر منفی دارد؛ بنابراین سیاسـت‌گذاری و تصمیم‌گیری در حوزه گردشـگری داخلی و بین‌المللی بسـیار سـخت می‌شـود. وی با اشـاره به تاثیر فصل‌ها بر نرخ تورها اظهار کرد: در سـفرهای داخلی نـرخ تورها، در ماه‌های مختلف سـال متفاوت اسـت؛ به‌گونه‌ای که در برخی تورها تا ۴۰ درصد شاهد افزایش نرخ هستیم. بسیاری از تورگردانان و گردشـگران نمی‌توانند برای سفر برنامه‌ریزی کنند و دائم بایـد در حال چک کردن نرخ باشـند. این موضوع یکی از چالش‌های مداوم در حوزه گردشگری است.

یعقوب‌زاده با اشاره به نوسانات نرخ ارز بیان کرد: بخشی از مشـکلات صنعت گردشگری کشور مربوط به وضعیت اقتصاد کشور است، مانند افزایش نرخ ارز که به‌واسطه آن قیمت‌هـا به‌طور کلی افزایـش می‌یابد و به‌نوعی بی‌ثباتی قیمت‌ها را شـاهد خواهیم بود. این کارشناس گردشگری در تشریح تاثیر مسائل سیاسی بر صنعت گردشگری اظهار کرد: مسائل سیاسی که به سیاست‌های کلان کشور مربوط می‌شود نیز باعث افول گردشگری شده است. اگر روابط ما با سایر کشورها از جمله مبادی عمده گردشگر مانند اروپا، چین و... مناسـب نباشـد در حوزه گردشگری بین‌المللی توفیق چندانی به‌دست نمی‌آوریم.

■ درد ناکارآمدی

یعقـوب‌زاده بـا اشـاره به قطعی گاز و سـرما هوا گفت: مشـکلات دیگری جز مسـائل اقتصادی و سیاسی وجود دارد که در کاهش گردشـگر تاثیرگذار است؛ مانند اینکه امسال شاهد تعطیلی برخی مراکز اقامتی استان‌ها به‌دلیل کمبـود گاز بودیم. برخی از مشـکلات موجود در کشـور که بر صنعت گردشـگری تاثیرگذار اسـت ناشـی از نبود مدیریت مطلوب و ناکارآمدی اسـت. مگر سـرما تنها در کشـور ما جریان دارد. این مسـئله در اروپا بسـیار شایع است. کشـورهای همسایه مانند ترکیه و ارمنستان هوای بسیار سردی دارند، آیا گردشگری آنها تعطیل شده است؟ گردشـگری در کشورهایی مانند ارمنستان و ترکیه نه‌تنها نزول وضعیت نداشـته، بلکه هر روز بر تعداد گردشـگران افزوده می‌شـود. به‌عقیده بسیاری از کارشناسان متاسفانه این مشـکلات تنها به واسـطه نبـود مدیریت مطلوب در کشور ایجاد می‌شود.

■ بهانه پشت بهانه

این فعال حوزه گردشگری درباره ارتباط با سایر کشورها گفت: بهانه مسئولان نبود ارتباط با کشورهای دیگر است. در این زمینه پیشـنهاد ما این اسـت که از ارتباط خوب با کشورهای دوست و همسایه برای جذب گردشگر استفاده کنند. رئیس مرکز گردشگری علمی، فرهنگی دانشجویان ایران با اشـاره به دیگـر بهانه‌های دولت در توجیه کاهش گردشـگر ورودی اظهار کرد: آلودگی هوا یکی از بهانه‌های دولـت بود که خود حدیث مفصل اسـت. آلودگی هوا هر سال اتفاق می‌افتد و امیدی به بهبود وضعیت در این زمینه نیست، این در حالی است که دولت باید شرایط عمومی را پیش‌بینی و براساس آن تصمیم‌گیری کنند.

■ برنامه‌ریزی و مدیریت نیست

یعقـوب‌زاده بـا اشـاره بـه ظرفیت‌های گردشـگری زمسـتانی برای جذب توریسـت بیان کرد: سـرما نباید باعث کاهش سـفر شـود. در دنیا به گردشگری زمستانه بسـیار تخصصی نگاه می‌کنند. برای توسـعه گردشگری زمسـتانه می‌توان از ظرفیت‌هایی چون برف برای اسکی و ورزش‌های زمسـتانی بهره برد. پیسـت دیزین و آبعلی از جمله موارد مناسـب در این زمینه به‌شمار می‌روند که متاسفانه نادیده گرفته شده‌اند. متولی گردشگری کشور ما که وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی است، بسیار ضعیف و منفعل عمل می‌کند؛ به‌گونه‌ای که به‌عقیده بسـیاری از فعالان این حوزه این وزارتخانه هیچ برنامه و اقدامی برای جذب گردشگر انجام نمی‌دهد و در توجیـه عملکرد خـود کوچک‌ترین اتفاق را بهانه کاهش گردشـگر عنوان می‌کند. متاسـفانه در سـال گذشـته به‌هیچ‌وجه از سمت وزارت گردشگری اقدام موثری برای پیشرفت گردشگری صورت نگرفت.

■ گردشگری در نوروز ۱۴۰۲

یعقوب‌زاده در پیش‌بینی وضعیت سفرهای نوروزی در سـال ۱۴۰۲ اظهار کرد: نسبت به سال‌های گذشته گردشگری داخلی روند رو به رشدی داشته، اما در ۲ سـال گذشته به‌واسطه افزایـش بی‌رویـه هزینه‌هـا با کاهش سفر مواجه شدیم.



به‌واسـطه کاهش قدرت خرید و شـرایط بد اقتصادی پیش‌بینی ما این است که امسال تعداد سفرها نسبت به سال گذشته کاهش داشته باشد و به‌نظر می‌رسد ترجیح مـردم برای سـفر، شـهرهای نزدیک و یک‌روزه باشـد، اما همچنان گردشـگری داخلی نسـبت به گردشـگری خارجی سـرزنده‌تر اسـت و به‌شـدت آن رکود را تجربه نمی‌کند.

■ وضعیت خوبی نداریم

این فعال گردشگری با ابراز ناامیدی از وضعیت صنعت گردشـگری اظهار کرد: در خوشبینانه‌ترین حالت تا چند سـال آینده گردشـگر بین‌المللی کشور به ۴ میلیون نفر خواهـد رسـید که این آمار بسـیار کمتر از کشـورهای منطقه است، این در حالی است که گفته شده روادید ۵۰ کشـور حذف خواهد شـد که بیشتر در حد یک صحبت است و تاکنون اقدامی برای آن انجام نشده است. در این زمینه یک نکته مهم قابل‌طرح اسـت؛ اینکه درآمد سرانه اسـتانبول از کشور ما بیشتر اسـت اما سفر به استانبول برای یک گردشگر ارزان‌تر از سفر به کیش در می‌آید.

شهر یا کشور؟ مسئله این است!

در حالـی که در آسـتانه نوروز امیدی به ورود گردشـگران خارجی به کشـور نیسـت، آیا راهی برای بهبود گردشگری داخلی پیدا می‌شود؟ این روزها هزینه سفرهای داخلی در برخی از موارد با سفرهای خارجی برابری می‌کند. آیا بهتر نیست فکری به حال صنعت گردشگری کشور کنیم تا با گذر زمان از بین نرود؟ برای نمونه به نرخ برخی از تورهای گردشگری اشاره می‌کنیم: تور کیش ۴ شب و ۵ روز برای تعطیلات بهمن اقامت در هتل ۴ ستاره حدود ۹ میلیون هزینه دارد. این در حالی است که تور استانبول ۳ شـب و ۴ روز برای تعطیلات اسـفند برای یک نفر در یک هتل ۴ ستاره ۸ میلیون و ۲۰۰ هزینه دارد. شما اگر قصد سفر داشته باشید کدام را انتخاب می‌کنید؟ آقایان مسئول به‌نظر شما این عجیب نیست که سفر برای دیدن شهری از کشور خودمان هزینه‌ای بیشتر از سفر به کشوری دیگر دارد؟ چرا وزارت گردشگری هیچ‌گاه فکری به حال این موضوع نمی‌کند؟

سخن پایانی

حال صنعت گردشگری وخیم است و این در شأن ایران خانم نیست! با این وضعیت تلاش‌ها یا بهتر بگوییم تظاهر به تلاش راه به‌جایی نمی‌برد و در نهایت این می‌شود که نوروز ۱۴۰۲ رنگ گردشگران خارجـی را به خود نمی‌بینند. اما چه کسـانی مقصرند؟ اصلا به دنبال مقصر بودن مشـکلات را حل می‌کند؟ راهکار بسـیار زیاد اسـت؛ تنها کافی است نگاهی به کشورهای موفق در حوزه گردشگری بیندازید یا تیم ارزیابی برای این موضوع تشکیل دهید. از این موضوع که بگذریم بهتر نیست حداقل فکری به حال کاهش هزینه‌ها کنید تا حداقل شهرهای‌مان از مسافران داخلی پر شود؟

گپ‌وگفت

استقبال گردشگران خارجی از بافت‌های قدیمی



خانه‌هـای قدیمی چون نگینـی کمیاب در بین ساختمان‌های قدکشـیده شـهر می د ر خشـند . متاسـفانه بسیاری از صاحبـان این ملک‌ها ترجیـح می‌دهند خود را با جملـه «تان در ساخت‌وسـاز» است گول بزنند و راهی مسیر پولساز بسازوبفروشی شـوند اما صدحیف از خانه‌هایـی که با وجود خاطـرات زیبایی که به خـود دیدند محکوم به ویرانی می‌شـوند. نابودی این خانه‌ها در حالی است که می‌توان بـا تغییر کاربـری آنها و بازگشـایی کافه یا رسـتوران حیاتی دوباره به آنها بخشید. البته کـم نیسـتند خانه‌های قدیمی کـه قدمتی ۵۰ یـا ۶۰ سـاله دارند و حالا بـرای جوانان امـروزی بـه مکانـی دوست‌داشـتنی برای گشـت‌وگذار با حال و هوایی متفاوت تبدیل شـدند، زیرا کافه‌گردی یکی از سرگرمی‌های پرطرفدار میان جوانان اسـت. حال اگر جمع این دو را در کنار هم داشـته باشـیم، قطعا بـا مکانـی جذاب روبـه‌رو خواهیم شـد که آمـاده خاطره‌سـازی‌هایی جدیـد در بافت قدیمی خود اسـت. در حقیقت وقت‌گذرانی در مجموعـه‌ای فرهنگـی و نوشـیدن یک فنجان قهوه ناب، آن هم در حیاط یا یکی از اتاق‌های خانه‌ای قدیمی، لذتی وصف‌نشدنی دارد که برای هر نسلی می‌تواند جذاب باشد. صمت درباره اهمیت وجود خانه‌های قدیمی و تبدیـل آنها به کافه به گپ‌وگفت با یعقوب موسـوی، کارشـناس گردشـگری پرداخته است.

چنـدی اسـت صمت در این سـتون به بررسی مشـکلات اصناف یا مردم می‌پردازد و دربـاره آن بـا اعضـای اتحادیـه مربوطه گفت‌وگـوی کوتاهـی دارد. صفحه بـازار و اصناف صمت آماده دریافـت نظرات فعالان صنفی و انعکاس مشکلات شهروندان است.

◉ تبدیـل خانه‌های قدیمـی به کافه‌ها چقدر می‌تواند در توسـعه گردشـگری موثر باشد؟

راه‌انـدازی کافـه در خانه‌هـای قدیمـی می‌توانـد نقش مهمـی در بهبـود وضعیت گردشـگری داشـته باشـد. متاسـفانه در گردشـگری هنوز برای کافه‌ها ضابطه نداریم که بهتر است مسئولان مربوطه در این مسیر گام بردارند.

باید مسـئولان مربوطه حمایت‌های لازم را از افـرادی که علاقه دارنـد به این فعالیت بپردازنـد، انجام دهنـد. فعـالان این حوزه نیـز به‌دنبال این هسـتند که بـرای کافه‌ها ضابطه‌ای در گردشگری تعیین شود. تاکنون هر فردی به این سـمت رفته به‌دلیل علایق شخصی بوده و ضابطه‌مند نبوده است.

◉ راه‌انـدازی ایـن کافه‌ها چـه کمکی بـه نگهـداری خانه‌هـای قدیمی شـهر می‌کنند؟

تهران پر اسـت از خانه‌هایی با قدمت بالا و راه‌اندازی این کافه‌ها می‌تواند کمکی باشد تا از بین نروند. البته شهرداری و سازمان میراث فرهنگی مراقب‌های لازم را انجام می‌دهند.

◉ ایـن کافه‌هـا کـه در خانه‌هـای بـا قدمت بـالا راه‌اندازی می‌شـوند، چقدر مورداسـتقبال گردشگران خارجی واقع می‌شوند؟

گردشـگران خارجـی بسـیار از بافت‌های قدیمـی تهـران اسـتقبال می‌کننـد، امـا لازمه موفقیت بیشـتر در ایـن زمینه، ایجاد بسـترهای مطلوب‌تر ازسوی مسئولان است تـا گردشـگران در محیطی که قـرار دارند احسـاس امنیت کنند. در واقع کشور ما باید در حوزه گردشـگری حداقل اسـتانداردهای اولیه کشورهای دیگر را رعایت کند.

◉ اگـر افـراد علاقه‌مند بـه کافه‌داری بخواهنـد از خانه‌های قدیمی اسـتفاده کنند باید بـرای دریافت مجوزهای لازم به چه سازمانی مراجعه کنند؟

مالکان خانه‌هایی که قدمت ۱۵۰ سـال به بـالا دارند، برای ثبت آن به سـازمان میراث فرهنگـی مراجعـه می‌کننـد و بـا حمایت سازمان میراث فرهنگی این خانه‌ها می‌توانند به اقامتگاه‌های سـنتی یا کافه تبدیل شوند. در اسـتان‌هایی چون اصفهان و شهر کاشان خانه‌هـای قدیمی بـه اقامتگاه‌های سـنتی تبدیـل می‌شـوند و تبلیغات خوبـی در این زمینه انجام شـده اسـت. در تهران هم برای کافه شـدن خانه‌های قدیمی ظرفیت خوبی وجود دارد که کمک بسـزایی بـه اقتصاد و اشتغالزایی می‌کند.

یادداشت

ارتقای کیفیت معماری و شهرسازی



بهزاد عمران‌زاده
کارشناس بازار مسکن

در چند سال اخیر، کاهش تولید مسکن و بی‌توجهی به تامین نیاز مردم به مسکن مطلوب، سبب بروز مشکلات فراوانی برای متقاضیان حقیقی مسکن شده است، به‌طوری‌که این اتفاق برای قشر عظیمی از جامعه یکی از دغدغه‌های مهم و تا حدودی دست‌نیافتنی است. به این دلیل، مجلس یازدهم شورای اسلامی اقدام به تهیه و تصویب قانونی با عنوان جهش تولید و تامین مسکن کرده است که دولت را مکلف به تامین سالانه یک میلیون واحد مسکونی می‌کند. دولت سیزدهم نیز براساس این قانون و متناسب با برنامه‌های خود در حوزه مسکن، اقداماتی را برای تولید انبوه مسکن آغاز کرده است، اما آنچه باید در اجرای این طرح‌ها موردتوجه گیرد، درس از خطاهای طرح‌های پیشین در راستای جلوگیری از ایرادات مشابه است.

سوابق پیشین تولید انبوه مسکن حاکی از آن است که باوجود آثار مثبت، معایب و کاستی‌های فراوان به‌ویژه در زمینه کیفیت معماری و شهرسازی در این طرح‌ها به‌چشم می‌خورد. این معایب، زمینه‌ساز مشکلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و ... برای خانواده‌ها و شهروندان شده است.

در راستای اجتناب و جلوگیری از اشتباهات پیشین و ارتقای کیفیت مسکن با نگاه هویت اسلامی ـ ایرانی در طرح جدید مسکن، ضرورت دارد، اصول، کیفیت و بایسته‌های برنامه‌ریزی، طراحی و ساخت مسکن مورد واکاوی و بازخوانی قرار گیرد. همچنین، برای رسیدن به هدف مشخص‌شده، راهبردهای متناسب استخراج و در طرح‌های آتی موردعمل و توجه واقع شود. همان‌طور که بیان شد، طرح‌های مختلفی در دولت‌های پیشین در حوزه مسکن اجرا شد که هرکدام نقص‌ها و کاستی‌هایی را در برداشته است.

به‌عنوان نمونه، یکی از نکاتی که در طرح مسکن مهر به‌ویژه در حومه شهرهای کوچک برای مجریان و خریداران این واحدها دردسرساز شد، نبود تناسب حجم پروژه‌های تعریف‌شده با نیاز و حتی ظرفیت بازار سال‌های آینده آن منطقه بود. در برخی موارد، به‌خاطر استفاده از تسهیلات ارزان‌قیمت ارائه‌شده، پیمانکاران و انبوه‌سازان اقدام به تعریف پروژه‌های کلان و سوداگرانه کرده و متاسفانه به دلایل مختلفی در اتمام و تحویل واحدهای ساخته‌شده به مصرف‌کنندگان نهایی بازماندند. این اتفاق باید موردتوجه طراحان سیاست جدید تولید انبوه مسکن قرار گیرد و ضروری است، حجم نیاز مناطق مختلف کشور با یک سازکار مناسب سنجیده شود و خروجی این طرح، متر و معیار حجم واحدهای لازم برای ساخت در هر منطقه باشد.

اجرای متمرکز پروژه‌های این‌چنینی، به‌ویژه آن‌گونه که در طرح مسکن مهر در برخی شهرستان‌ها اجرا شد، در بسیاری موارد منجر به تفکیک این پروژه‌ها از سایر مناطق شهری شده و گاهی منجر به متمایز شدن حتی ساکنان این مجتمع‌ها و نیز تمایز در معاملات خریدوفروش و اجاره این واحدها نیز می‌شود، به‌نحوی‌که به‌مرور زمان، ارزش این واحدهای ساخته‌شده نسبت به سایر مناطق شهری یا حومه شهری کم و استقبال از زندگی در آنها نیز به‌تبع آن کاسته می‌شود.

توجه به ساخت‌وساز در فضاهای خالی بین بافت‌های موجود شهری، توسعه این طرح در مرمت و بهسازی بافت‌های فرسوده شهری و نیز فراهم کردن امکان اجرای پروژه به‌صورت تک‌واحدی و کاملا مستقل توسط جامعه هدف، باعث می‌شود این تمایز و تبعات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی تا حد زیادی مرتفع شوند. اجرای طرح جهش تولید مسکن در بین زمین‌های موجود در بافت‌های موجود شهری و روستایی فواید دیگری از جمله بی‌نیازی به ایجاد شبکه خدمات شهری، بهبود سطح استاندارد ساخت مسکن در بافت‌های فرسوده و مسکن روستایی، کاهش هزینه تهیه و تدارک زمین توسط دولت و ... خواهد داشت.

سیاست‌گذاری در حوزه مسکن در دولت‌های مختلف با طرح‌های متفاوتی اجرا شده است. هر یک از این طرح‌ها در کنار آثار مثبت خود، تبعات دیگری را در پی داشته‌اند که به‌موجب آن رسیدن به هدف نهایی طرح با مشکلاتی مواجه شده است.

پرداخت تسهیلات ویژه به واحدهای زلزله‌زده

معاون امور بازسازی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی از اتمام آوار‌برداری‌ها تا پایان امسال خبر داد و گفت: هم‌اکنون پرداخت تسهیلات برای واحدهای تعمیری آغاز شده است و تلاش می‌کنیم تا واحدهای مسکونی زلزله‌زده در نیمه اول سال آتی تکمیل شوند. مجید جودی در گفت‌وگو با پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی درباره روند ارائه تسهیلات به زلزله‌زدگان خوی و همچنین امدادرسانی‌ها باتوجه به بارش برف شدید، توضیحاتی را ارائه کرد و گفت: آوار‌برداری در مناطق زلزله‌زده باوجود بارش برف در حال انجام است. همچنین، با نظر به اینکه مصوبه دولت برای پرداخت تسهیلات به زلزله‌زدگان تصویب شده است،انتظار می‌رود تا روند بازسازی تسریع شود. معاون بنیاد مسکن انقلاب اسلامی توضیح داد: طبق مصوبه دولت مقررشده تا به هر واحد روستایی تخریب‌شده ۲۵۰ میلیون تومان و به هر واحد شهری تخریب‌شده ۳۰۰ میلیون تومان تسهیلات با سود ۵ درصد پرداخت شود. همچنین، بلاعوض‌های مصوب‌شده که شامل اسکان موقت، معیشتی و مسکن است، برای هر واحد ۱۱۰ میلیون تومان تعیین شده است. جودی از اسکان زلزله‌زدگان شهری در چادر خبر داد و افزود: هم‌اکنون پرداخت تسهیلات برای واحدهای تعمیری آغاز شده است و تلاش می‌کنیم تا واحدهای مسکونی زلزله‌زده در نیمه اول سال آتی تکمیل شود. وی یادآور شد: هم‌اکنون ستادهای معین آذربایجان‌شرقی، اردبیل و زنجان در استان آذربایجان‌غربی مستقر هستند و عملیات آوار‌برداری در حال انجام است. پیش‌بینی می‌شود باتوجه به ابلاغ تسهیلات از سوی دولت و همچنین استقرار نیروها و ماشین‌آلات در مناطق زلزله‌زده، کار آوار‌برداری و تعمیر واحدهای همراه با بازسازی سرعت مناسب‌تری پیدا کند.

بسته تشویقی جدید دولت برای نوسازی و بهسازی شهرها بررسی شد

بذر نونواری در دل بافت‌های فرسوده

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

چند روز پیش، بذرپاش، وزیر راه و شهرسازی، بسته تشویقی شهرسازی ۱۹ بندی را درباره سیاست‌های تشویقی کالبدی متضمن نوسازی بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری، با هدف افزایش کیفیت زندگی شهروندان ساکن در این بافت‌ها و همچنین پیشبرد اهداف قانون جهش تولید مسکن ابلاغ کرد.

مصوبات ابلاغی دارای ویژگی‌های انعطاف‌پذیری مصوبه نسبت به شرایط ویژه هر شهر، رویکرد نوسازی محله‌ای است که فرصت‌های ویژه‌ای برای سازندگان و مالکان ایجاد خواهد کرد. همچنین، گره‌گشایی در صدور پروانه برای پلاک‌های مسکونی زیر حدنصاب تفکیک و ساخت این واحدها، افزایش نفوذپذیری محله و مشارکت شهرداری‌ها از ویژگی‌های دیگر این مصوبات ابلاغی است.

کارشناسان معتقدند جزئیات ۱۹بندی، در حقیقت بسته تشویقی ویژه‌ای برای نوسازی بافت‌های فرسوده خواهد بود. صمت در این گزارش تاثیر بسته تشویقی شهرسازی ۱۹بندی دولت را بر شتاب‌گیری نوسازی بافت فرسوده از نگاه کارشناسان بررسی کرده است.



عکس: آیدا فریدی

افزایش کیفیت زندگی شهروندان ساکن شهرهای فرسوده شهری کاملا از نظر اقتصادی، اجتماعی و کالبدی منطقی و به‌صرفه است

ضرورت بازآفرینی و بهسازی بافت‌های شهری

احیا، بازآفرینی و بهسازی بافت‌های موجود شهری نسبت به گسترش فیزیکی شهر و ساختار بافت‌های جدید شهری اولویت و منفعت بیشتری از تمامی جنبه‌ها دارد. این اولویت باید به‌گونه‌ای عملیاتی شود که این بافت‌ها بتوانند بعد از بازآفرینی به چرخه زندگی و معیشت شهری بازگردند و ارتقا پیدا کنند. زمانی می‌توان ادعا کرد که بازآفرینی شهری به‌معنای واقعی حادث شده که بافت‌ها و ساکنان در چرخه حیات شهری قرار بگیرند و چرخه حیات متعارف را تجربه کنند. به‌طورمسلم بازآفرینی نسبت به گسترش فیزیکی شهر کار آسانی نیست، برای اینکه نیازمند دقت و نگهداری است. در عین حال، احیای بازآفرینی و بهسازی بافت‌های موجود شهری به‌طورکامل منطقی و به‌صرفه از نظر اقتصادی، اجتماعی و کالبدی است. بسیاری از کارشناسان شهری معتقدند برای موفقیت در این مسیر باید برای هر شهری و محدوده‌ای، ضوابط و استانداردهای اختصاصی متناسب با شرایط همان مناطق تدوین و اجرا شود. در غیر این صورت، استفاده از استانداردهای وارداتی و خودساخته برای احیای بافت‌های فرسوده منجر به شکست برنامه خواهد شد. بنابراین، گفته می‌شود ضوابط در ابلاغیه ۱۹بندی آقای وزیر به‌گونه‌ای تنظیم شده است که متناسب با داشته‌ها، نیازها و خواسته‌های هر محله، منطقه و شهری است و این استانداردها باید با شرایط هر محله و شهری متناسب باشد.

لزوم برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری برای پیشبرد اهداف



عطاالله آیت‌اللهی، عضو جامعه مهندسان مشاور ایران و کارشناس بازار مسکن در رابطه با بسته تشویقی شهرسازی ۱۹بندی وزارت راه و شهرسازی و تاثیری که می‌تواند بر روند نوسازی بافت فرسوده شهری داشته باشد، به صمت گفت: دولت اصولا توان زیادی برای تزریق پول به بخش‌هایی مثل مسکن، شهرسازی، بهسازی و نوسازی بافت فرسوده ندارد و بیشتر برای پیشبرد پروژه‌های این‌چنینی با مشکل روبه‌رو می‌شود.

وی افزود: دولت حتی اگر بخواهد برای اجرایی کردن این بسته تشویقی از ذخایر بانکی کمک بگیرد، باز هم موفق نمی‌شود، چرا که بانک‌ها هم نمی‌توانند زیر بار چنین پروژه وقت‌گیر و هزینه‌بری بروند. بنابراین، وزارت راه و شهرسازی باید با کمک گرفتن از بخش خصوصی در راستای عملی کردن طرح‌ها و پروژه‌ای خود گام بردارد تا برای تامین مالی چنین پروژه‌هایی به مشکل برنخورد. همچنین، باید برای هر اقدامی برنامه‌ریزی کرد و در راستای تعالی اهداف، بستری‌سازی مناسبی در نظر گرفت، بنابراین نمی‌توان بدون بررسی جنبه‌های مختلف یک طرح به آن ورود کرد و به موفقیتش امید بست. وزارت راه و شهرسازی سال‌ها است که با برنامه‌ریزی‌های شتاب‌زده به موضوعاتی ورود می‌کند که در نهایت به بن‌بست می‌رسد و سرمایه‌های کشور هدر می‌رود.

به‌گفته آیت‌اللهی، طرح جدیدی که وزیر راه و شهرسازی ارائه کرده، اگر اجرایی شود، بسیار سودمند و مفید است، چرا که بخش زیادی از خانه‌های کشور در بافت فرسوده قرار دارند و این اقدام علاوه بر بهسازی و نوسازی، باعث رونق بخش‌های اقتصادی می‌شود و رفاه شهروندان را به همراه دارد، اما ارائه طرح، بدون بررسی نهایی و نتیجه‌گیری فایده‌ای ندارد.

▣ حسن‌نیت برای سازندگی کافی نیست

این کارشناس بازار مسکن با بیان اینکه تمام این موضوعات تلاش و حسن‌نیت از طرف مسئولان است و ثمربخش نیست، به صمت گفت: تمام زحماتی که برای سازندگی و توسعه به‌کار می‌رود، باید با دانش فنی، برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و تامین مالی مناسب همراه باشد، اینکه بگوییم نهادی به‌طوردائم در تکاپو است تا به تولید مسکن و شهرسازی رونق دهد، نمی‌تواند کارساز باشد. دولت جدید باید از تجربه گذشته درس جدی بگیرد و تمام نواقص را برطرف و بعد طرحی را اعلام کند.

آیت‌اللهی افزود: پروژه‌ای که تنها وعده داده شود و اجرایی نشود، نه‌تنها کمکی به بخش مولد اقتصادی نمی‌کند، بلکه مردم جامعه را از اقدامات بعدی دلسرد و امیدها را ناامید می‌کند.

▣ مدیریت، لازمه و شرط اصلی طرح‌های عمرانی

این کارشناس تصریح کرد: آن چیزی که در حال حاضر تمام مردم و کارشناسان درباره نوسازی و ساخت مسکن مشاهده می‌کنند، با اماواگر همراه است و نظر قطعی پشت هیچ‌کدام از اهداف عمرانی دولت احساس نمی‌شود. دولت در ابتدا با هدف ساماندهی بازار مسکن طرح‌های گسترده‌ای وعده داد و سعی کرد با تامین بودجه، تامین رایگان زمین برای ساخت و وضع قوانین مختلف به این هدف برسد، اما همچنان همه این موارد در مرحله اجرا مانده‌اند و کاری از پیش نرفته است.

وی در پایان گفت: مدیریت، لازمه و شرط اصلی برای هر اقدام و موفقیت است و به‌طبع سوءمدیریت یک عامل منفی در این عمل است. شایسته‌سالاری یک اصل مهم است. بهتر است به‌جای انتصابات متعدد در بدنه وزارت راه و شهرسازی و نهادهای مربوطه، اشخاصی سکاندار این وزارتخانه شوند که در جایگاه تخصصی خود حرفی برای گفتن داشته باشند و نباید بعد از مدت کوتاهی، تغییر مدیریت رخ دهد. بنابراین، اکنون که مهرداد بذرپاش به‌عنوان یک وزیر جوان برای اجرایی کردن پروژه‌ای وارد عمل شده است، باید با همکاری و کمک‌رسانی تمام نهادها به کمک ایشان بیاید تا چالش‌های موجود هرچه سریع‌تر رفع شود.

> دولت توان زیادی برای تزریق پول به بخش‌هایی مثل مسکن، شهرسازی، بهسازی و نوسازی بافت فرسوده ندارد و برای پیشبرد پروژه‌های این‌چنینی با مشکل روبه‌رو می‌شود

احیای بازآفرینی و بهسازی بافت‌های ناکارآمد



مسعود نجفی، کارشناس مسکن و شهرسازی به صمت گفت: باتوجه به گسترش شهرها و رشد بافت‌های جدید شهری، موضوع بهسازی و بازسازی بافت فرسوده از اهمیت دوچندان برخوردار است و می‌تواند کمک زیادی به رشد بخش‌های مختلف شود. طرح جدید وزارت راه و شهرسازی در صورتی می‌تواند به این اقدام مهم رنگ اجرایی بزند که به شرایط زندگی و معیشت شهری کمک کند.

وی خاطرنشان کرد: موضوع افزایش کیفیت زندگی شهروندان ساکن شهرهای فرسوده شهری به‌طورکامل از نظر اقتصادی، اجتماعی و کالبدی منطقی و به‌صرفه است. این اقدام نیاز به زمان و هزینه زیادی دارد و به‌طورمسلم وزارت راه و شهرسازی فکر تامین مالی این اقدام خوب و موثر را کرده است. این نکته باید به مسئولانی که مامور اجرای این طرح شده‌اند، یادآوری شود. نوسازی و بهسازی نسبت به گسترش فیزیکی شهر کار آسانی نیست، برای اینکه نیازمند دقت و نگهداری است.

▣ تمامی ذی‌نفعان احساس مسئولیت کنند

این کارشناس به صمت توضح داد: در عین حال، زمانی که تمامی ذی‌نفعان بافت‌های فرسوده نسبت به سیاست‌های تشویقی نوسازی، احساس مسئولیت کنند، احیای بازآفرینی و بهسازی بافت‌های ناکارآمد شهری اتفاق می‌افتد، بدین‌معنا مالکان اراضی، افرادی که در بافت‌های ناکارآمد زندگی می‌کنند، سازندگان و نهادهای مدیریت شهری در سطوح مختلف شهری همه باید نسبت به این موضوع اتفاق‌نظر، تمایل و توان اجرا داشته باشند. بنابراین، انتظار می‌رود تا ضوابط و آیین‌نامه‌های تشویقی نوسازی در چارچوب توان و تمایل ساکنان، سازندگان و سطوح مختلف شهری اتفاق بیفتد. با مجموعه این شرایط و توان و تمایل ساکنان و سازندگان امیدوار داریم که این رویداد محقق شود.

نجفی تاکید کرد: برای هر شهری و محدوده‌ای، باید ضوابط و استانداردهای اختصاصی متناسب با شرایط همان مناطق تدوین و اجرا شود. در غیر این صورت، استفاده از استانداردهای وارداتی و خودساخته منجر به شکست برنامه خواهد شد. بنابراین، مقررات باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که متناسب با داشته‌ها، نیازها و خواسته‌های هر محله، منطقه و هر شهری و این استانداردها باید با شرایط هر محله و شهری متناسب باشد.

وی در خاتمه عنوان کرد: استانداردها باید به‌گونه‌ای تغییر پیدا کند تا بین رابطه و ضابطه تعادل ایجاد شود،پس حدنصاب تفکیک و حداقل زیربنای مسکونی باید برای تمامی محلات و مناطق از استانداردهای معقول تبعیت کند، زیرا در غیر این صورت، از واقعیت عقب خواهیم افتاد و روزبه‌روز شکاف بین ضوابط و آنچه در شهر وجود دارد، بیشتر خواهد شد.

نیاز به مشارکت مردم در ساخت‌وساز

برخی کارشناسان حوزه شهرسازی یکی از نقاط قوت این ابلاغ ۱۹بندی را طبقه تشویقی نسبت به تراکم مجاز می‌دانند، چرا که علاوه بر ترغیب سازندگان از کوچ اقشار کم‌درآمد جامعه به حاشیه شهرها جلوگیری می‌کند.

بهنام قاسم‌زاده، کارشناس حوزه شهرسازی با بیان اینکه ابلاغ بسته تشویقی ۱۹بندی را باید به فال نیک گرفت، گفت: بافت‌های فرسوده زیربنای توسعه زیرساختی را دارند، بنابراین تنها مسیری که می‌تواند در نوسازی بافت‌های فرسوده تاثیرگذار باشد، مشارکت دادن مردم در ساخت‌وساز پلاک‌های خود است.

وی بااشاره به اینکه توسعه درون‌ساز شهری می‌تواند محرک موثری در ترغیب سازندگان برای ورود به ساخت‌وساز بافت‌های فرسوده باشد، افزود: احیا، مرمت و بهسازی بافت‌های فرسوده موجود در شهر از نظر اقتصادی کاملا به‌صرفه است.

کارشناس حوزه شهرسازی در ادامه گفت: به‌نظر می‌رسد، در دوره جدید وزارت راه و شهرسازی، توجه ویژه‌ای به مردمی‌سازی بافت‌های فرسوده شده است، چرا که با مطالعه این بسته تشویقی به این نتیجه می‌رسیم که وزارت راه و شهرسازی درصدد است تا فرصت‌ها و زمینه‌هایی را فراهم کند تا ساکنان این بافت‌ها توانایی نوسازی را به‌دست آورند.

عضو هیات‌علمی دانشگاه تبریز اذعان داشت: یکی از نقاط قوت این ابلاغ ۱۹بندی، تشویق طبقاتی آن است، چرا که علاوه بر ترغیب سازندگان از کوچ اقشار کم‌درآمد جامعه به حاشیه شهرها جلوگیری می‌کند.

قاسم‌زاده اظهار امیدواری کرد که با هم‌افزایی نهادها این بسته ابلاغی که از جامعیت کاملی برخوردار است، در نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده و تاریخی مورد اثر واقع شود.

سخن پایانی

رفع مشکلات شهرها به‌دلیل گستردگی مسائل و پیچیده‌تر شدن آنها دشوارتر شده است. امروزه دیگر نمی‌توان یک شهر را بدون توجه به تاثیر کنش‌ها و واکنش‌ها در سطح کلان و خرد، مدیریت کرد. شهرهای این روزگار به‌شدت تحت‌تاثیر مجموعه عواملی هستند که مربوط به آنها نیست، اما بر روندهای شهری و کیفیت زندگی شهروندان موثر است. شناخت این عوامل و مدیریت آنها ضروری است تا بتوان برنامه‌ریزی متناسبی برای هر شهر داشت. مشکلات شهرسازی ابعاد گسترده‌ای را شامل می‌شود که در حوزه‌های بسیار تنگاتنگ و در سطوح مختلف مرتبط به یکدیگر هستند. در این میان، مسئولان و متصدیان نیز از بافت فرسوده، توسعه سکونتگاه‌های غیررسمی و خانه‌سازی‌های غیراصولی ابراز نگرانی می‌کنند. در این شرایط، ممکن است خریداران کم‌بنیه از روی شتاب‌زدگی و برای عقب نماندن از رقابت قیمتی به‌ناچار دست به خرید واحدهای مسکونی بی‌کیفیت بزنند و سرمایه‌های خود را در مناطقی که از شهرسازی هیچ بهره‌ای نبرده‌اند، هدر دهند. نوسازی بافت‌های فرسوده نقش موثری در رونق بازار مسکن و همچنین بهبود وضعیت حاشیه‌نشینان دارد. بافت‌های فرسوده و نوسازی این بافت‌ها یکی از بزرگ‌ترین معضلات در کشور به‌شمار می‌رود که تاکنون چندین دولت را درگیر خود کرده است. از سوی دیگر، نبود فرهنگ‌سازی مناسب در این بخش باعث شده که بسیاری از ساکنان این بافت‌ها نتوانند به‌درستی تصمیم بگیرند، همچنین همکاری نکردن شهرداری‌ها و تمایل نداشتن سازندگان برای ورود به این حوزه، سبب شده است که این طرح در گذشته چندان موفق نباشد.

راه‌اندازی صنایع جانبی، شرط واگذاری معادن

معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار آذربایجان‌غربی با بیان اینکه این استان با دارا بودن ۵۱ نوع ماده معدنی یکی از استان‌های مهم معدنی کشور است، گفت: باتوجه به این ظرفیت‌ها، ایجاد و راه‌اندازی صنایع پایین‌دستی و واحدهای فرآوری، شرط واگذاری معادن به اشخاص در این استان است. به‌گزارش روابط‌عمومی استانداری آذربایجان‌غربی، جواد کرمی در آیین بهره‌برداری از طرح زیست‌محیطی سد باطله کارخانه طلا زرشوران تکاب افزود: معادن استان به اشخاصی واگذار می‌شوند که قصد راه‌اندازی واحدهای فرآوری و صنایع جانبی داشته باشند، چون فعالیت‌های معدنی نباید فقط به برداشت مواد معدنی محدود شود. وی بااشاره به اینکه راه‌اندازی واحدهای فرآوری در معادن موجب توسعه اقتصادی استان و بهره‌وری بیشتر در بخش صنعت و معدن می‌شود، اظهار کرد: از سرمایه‌گذاری در بخش صنایع معدنی و ایجاد واحدهای فرآوری در معادن شهرهای مختلف آذربایجان‌غربی استقبال و حمایت می‌کنیم. معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار آذربایجان‌غربی ادامه داد: افتتاح و بهره‌برداری از ۸۸۳ طرح عمرانی و اقتصادی با ۱۳۰ هزار میلیارد ریال هزینه در این استان در ایام گرامیداشت دهه فجر امسال حاصل تلاش دولتمردان برای محرومیت‌زدایی و توسعه آذربایجان‌غربی است. کرمی اضافه کرد: بهره‌برداری از این میزان طرح توسعه‌ای در آذربایجان‌غربی مرهون سفرهای شهرستانی استاندار، برگزاری جلسه‌های شورای برنامه‌ریزی استان در شهرها و برگزاری مستمر برنامه یکشنبه‌های تولید با هدف حمایت از واحدهای تولیدی و ایجاد شرایط برای رونق تولید و بازگشت واحدهای راکد به چرخه فعالیت است.

در بررسی صمت از ظرفیت‌های تولید فولاد ایران مطرح شد

از افزایش تولید تا حضور در بازار ترکیه و سوریه

براساس آمار انجمن جهانی فولاد از تولید فولاد دنیا در سال ۲۰۲۲ میلادی، سهم ایران از تولید، ۳۰میلیون و ۵۹۳ هزار تن بود. این در حالی است که تامین مواد اولیه و زیرساخت‌هایی همچون انرژی می‌توانست این عدد را افزایش دهد. زلزله اخیر ترکیه و سوریه می‌تواند فرصتی برای صادرات ایران در منطقه باشد که باید حجم تولید افزایشی و مسیر صادرات تسهیل شود.



عکس: آیدا فریدی

تامین مواد اولیه و تامین زیرساخت‌ها ۲ عامل اصلی است که باعث شده صنعت فولاد کشور امروز در جایگاهی که پیش‌بینی‌شده بود، قرار نگیرد

کتایون ملکی
editor@smtnews.ir

براساس آمار انجمن جهانی فولاد از تولید فولاد دنیا در سال ۲۰۲۲ میلادی، در این سال، یک میلیارد و ۸۷۸ میلیون و ۵۳۷ هزار تن فولاد خام در جهان تولید شد و سهم ایران از این وزن، ۳۰ میلیون و ۵۹۳ هزار تن بود.

در حالی که، ایران به این حجم از تولید فولاد رسید که وزن تولید فولاد خام ایران در سال ۲۰۲۱ میلادی ۲۸میلیون و ۳۲۰ هزار تن بود، یعنی ۲ میلیون و ۲۷۳ هزار تن کمتر از سال ۲۰۲۲.

اما سوال این است که آیا ایران می‌توانست سهم بیشتری در این آمار را از آن خود کند؟ بدون شک باتوجه به ظرفیت‌های ایجادشده و مجوزهای داده‌شده فولاد ایران می‌توانست سهمی بیش از ۳۰ میلیون تن داشته باشد، زیرا در کنار مجوزهای داده‌شده، بسیاری از فولادسازان بزرگ با اجرای طرح‌های توسعه‌ای به‌دنبال افزایش ظرفیت تولید بودند. حال این سوال مطرح است که چرا درست زمانی که تنها ۲ سال با چشم‌انداز ۱۴۰۴ فاصله است و باید به ۵۵ میلیون تن برسد، فاصله‌ای ۲۰ میلیون تنی با این هدف‌گذاری دارد؟

چالش‌های جدی در مقابل هدف‌گذاری

صنعت فولاد امروز در آستانه رسیدن به این هدف‌گذاری با چالش‌های جدی مواجه است که بی‌توجهی به آنها علاوه بر محقق نشدن این هدف باعث می‌شود بازارهای صادراتی نیز از دست رفته و ارزآوری کشور از مسیر فولاد کاهش پیدا کند.

اما اصلی‌ترین دلیل برای این اتفاق چیست؟ پاسخ به این سوال واضح است. تامین مواد اولیه و تامین زیرساخت‌ها ۲ عامل اصلی است که باعث شده صنعت فولاد کشور امروز در جایگاهی که پیش‌بینی‌شده بود، قرار نگیرد.

البته پیش‌تر گفته شده بود، چالش‌هایی همچون تامین آب و حمل‌ونقل می‌تواند در ۱۴۰۴ مشکلاتی برای این صنعت ایجاد کند، اما امروز مشکل فراتر از حمل‌ونقل رفته و تامین مواد اولیه هم از موضوعات نگران‌کننده برای تولیدکنندگان فولاد است.

سر نخ مشکل کجا است؟

سر نخ این مشکل به‌کجا می‌رسد؟ بی‌توجهی به توسعه اکتشافات به موازات برنامه‌های فولادی کشور که حالا باعث شده تامین مواد اولیه برای ایران که دارای ذخایر بسیاری از سنگ‌آهن است، گریبانگیر فولادی‌ها شود. وزارت صنعت، معدن و تجارت برای حل این مشکل فولادی‌ها را وارد میدان کرد.

در واقع، با سیاست توسعه زنجیره ارزش در واحدها معدنی، فولادی‌ها را ترغیب کرد تا به سراغ معدنداری بروند.

سیاستی که شاید در گام اول می‌توانست این مشکل را حل کند، اما رفته‌رفته معدنی‌ها را رقیب فولادی‌ها کرد. احداث واحدهای فولادی در مجتمع‌های معدنی، امروز معادن بزرگ سنگ‌آهن را به یکی از تولیدکنندگان فولاد تبدیل کرده است.

این موضوع باعث می‌شود بخش عمده‌ای از مواد اولیه تولید فولاد در همان واحد مصرف شود و حرکت به‌سمت سودآوری بیشتر میزان ظرفیت‌های تولید فولاد را در این مجموعه‌ها افزایش دهد. در مقابل نیز، معاونت‌های معدنی در شرکت‌های فولادی شکل گرفت و فولادی‌ها به‌سراغ سرمایه‌گذاری در حلقه بالادستی رفتند.

برخی کارشناسان معتقدند این تصمیم چندان درست نبود، زیرا هر بخش از زنجیره باید به‌صورت تخصصی در حوزه خود فعالیت کند. به‌عنوان مثال، شاید بهتر بود در همان سال‌هایی که فولادی‌ها وارد معدنداری شدند، به‌سراغ توسعه تولید فولادهای خاص می‌رفتند تا ارزش‌افزوده بیشتری را برای خود به‌همراه داشته باشند.

نگرانی معدنی‌ها و فولادی‌ها

با این حال، امروز شاهد هستیم که هر ۲ بخش زنجیره یعنی هم معدنی‌ها، هم فولادی‌ها نگران تامین مواد اولیه هستند، زیرا توسعه اکتشافات نیازمند همت بالای دولت و بازوهای اجرایی آن یعنی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی ایران و سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) است.

در سال‌های اخیر، ایمیدرو تلاش کرده است با افزایش تعاملات خود با بخش خصوصی، بخشی از این موضوع را حل کند، اما در این بین، باید این نکته را در نظر داشت که بخش خصوصی دارای اهلیت نیازمند حمایت‌های دولت است تا بتواند توسعه در بخش معدن به‌ویژه حوزه اکتشافات را محقق کند.

شاید بزرگ‌ترین حمایت در این موضوع ثبات در قوانین و مقررات است که می‌تواند سرمایه‌گذاران را تشویق به حضور در بخش معدن کند، هرچند تحریم‌ها در سال‌های اخیر باعث شده است تا سرمایه‌گذاران خارجی چندان تمایلی به ورود به بخش معدن نداشته باشند و به‌نوعی حضور آنها با چالش‌هایی همراه باشد، اما در این میان، نبود قوانین ثابت توانسته بسیاری از سرمایه‌گذاران داخلی را نسبت به حضور در بخش معدن بی‌میل کند. برای مثال، افزایش ناگهانی حقوق دولتی به‌صورت سالانه از موضوعاتی بود که توانست بسیاری از سرمایه‌گذاران معدنی را از بخش معدن راهی دیگر بخش‌های اقتصادی کند.

ضرورت تامین زیرساخت

اما موضوع دیگر، بحث تامین زیرساخت‌هایی همچون انرژی، حمل‌ونقل و... است که تولید را تحت‌تاثیر قرار داده و بر سهم صادراتی اثرگذار بوده است.

کمبود گاز و برق چالشی است که در چند سال اخیر بر میزان تولید اثر مستقیم داشته و به‌گفته فعالان فولادی در صورت تامین انرژی، این صنعت توانایی افزایش تولید را دارا است. عدم‌توسعه میادین گازی امروز نه‌تنها صنعت فولاد بلکه خطری جدی برای بخش خانگی هم محسوب می‌شود که نیازمند سرمایه‌گذاری و فرهنگ‌سازی است.

وزیر صمت نیز در این‌باره اعلام کرده است که موضوع گاز در سال آینده می‌تواند جدی‌تر از امسال باشد.

در بحث تامین برق، شرکت‌های فولادی با سرمایه‌گذاری در این زمینه توانستند بخشی از مشکل را حل کنند. البته فراموش نکنیم سرمایه‌گذاری در زمینه احداث نیروگاه‌ها نمی‌تواند همین امسال به نتیجه برسد، اما در سال آینده بخشی از این چالش حل خواهد شد.

در بحث تامین گاز، شرایط کمی متفاوت است و نمی‌توان خیلی انتظار داشت که فولادی‌ها بتوانند در این زمینه وارد شوند، البته شرکت‌های بزرگ همچون فولاد مبارکه در این زمینه اعلام آمادگی کرده‌اند و اقداماتی انجام شده است. حتی فولادی‌ها می‌توانند در توسعه میادین کوچک با وزارت نفت وارد همکاری و سرمایه‌گذاری شوند تا این چالش در سال‌های پیش‌رو در مسیر حل شدن قرار بگیرد.

در بخش حمل‌ونقل نیز باید به‌سمت توسعه حمل‌ونقل ریلی و توسعه بنادر رفت تا هزینه‌های تولید و توان رقابتی به‌ویژه در بازارهای صادراتی کاهش پیدا کند.

نگاه تولیدکنندگان جهانی

امروز تولیدکنندگان بزرگ فولاد جهان به‌دنبال کاهش نرخ تمام‌شده خود هستند تا بتوانند سهم بیشتری از بازارهای صادراتی را از آن خود کنند.

اما فراموش نکنیم، امروز ایران برای حضور در بازار منطقه با یک فرصت بزرگ مواجه است، هرچند ترکیه در بین ۱۰ تولیدکننده برتر فولاد جهان قرار دارد، اما بازسازی شهرهای آسیب‌دیده از زلزله اخیر در این کشور و همچنین در سوریه فرصتی است که تولیدکنندگان فولاد ایران می‌توانند از آن بهره‌برداری ویژه داشته باشند.

زلزله اخیر ترکیه و سوریه می‌تواند تقاضا برای فولاد و دیگر مصالح ساختمانی در منطقه را افزایش دهد و ایران به‌دلیل موقعیت جغرافیایی و روابط نزدیک سیاسی با کشوری همچون سوریه می‌تواند سهم قابل‌توجهی از این نیاز را در اختیار بگیرد و حجم صادرات خود را افزایش دهد.

البته فراموش نکنیم که بهره‌برداری از این فرصت نیازمند گسترش دیپلماسی اقتصادی و افزایش فعالیت رایزن‌های سیاسی است. از سویی دیگر، وزارت صمت نیز باید با تسهیل قوانین و مقررات این شرایط را فراهم کند تا بتوان حجم صادرات در منطقه را افزایش داد.

ایران، دارای بالاترین رشد تولید فولاد در جهان

در همین حال، دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران تولید فعلی فولاد در کشور را ۲۸ میلیون تن در سال اعلام کرد و گفت: جمهوری اسلامی ایران هم‌اکنون بالاترین رشد تولید فولاد را در جهان دارد.



سیدرسول خلیفه سلطانی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: براساس افق برنامه ۱۴۰۴ ، ظرفیت تولید فولاد در کشور باید به ۵۵ میلیون تن برسد که قابل‌دسترسی است.

وی ادامه داد: رشد سالانه فولاد در جمهوری اسلامی ایران ۸درصد است که به غیر از فولاد و پتروشیمی در هیچ بخشی چنین رشدی در کشور وجود ندارد.

دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران بیان کرد: هم‌اکنون حدود ۱۵ طرح فولادی در کشور در حال اجرا و ساخت است که با بهره‌برداری از آنها به تولید واقعی ۳۵ میلیون تن در افق سال ۱۴۰۴ خواهیم رسید.

خلیفه سلطانی گفت: در حال حاضر ارزش تولید فولاد در کشور با نرخ جهانی هر تن حدود ۶۰۰ دلار، ۱۸ میلیارد دلار است، یعنی اگر ما صنعت فولاد را در کشور نداشتیم، ناچار بودیم سالانه ۱۸ میلیارد دلار فولاد وارد کنیم.

وی میزان ارزبری تولید هر تن فولاد در کشور را ۷۵ تا ۸۰ دلار عنوان کرد و افزود: تا چند سال پیش، میزان ارزبری تولید هر تن فولاد در کشور ۱۳۵ دلار بود که با بومی‌سازی تجهیزات و قطعات موردنیاز صنعت فولاد کشور، این میزان کاهش یافت.

دبیر انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران به مزیت بالای تولید فولاد در کشور اشاره کرد و گفت: در حالی که ارزش جهانی هر تن فولاد ۶۰۰ دلار است، برای تولید هر تن آن در کشور ۷۵ تا ۸۰ دلار ارز صرف می‌شود که این ارقام نشان می‌دهد، تولید فولاد در کشور بسیار اقتصادی و سودآور است.

در حالی‌که ارزش جهانی هر تن فولاد ۶۰۰ دلار است، برای تولید هر تن آن در کشور ۷۵ تا ۸۰ دلار ارز صرف می‌شود

سخن پایانی

متاسفانه تجربه تلخ در بهار ۱۴۰۱ نشان داد که با یک تصمیم غیرکارشناسی می‌توان بازار را به‌دست رقبا سپرد. درست در روزهایی که قیمت‌های جهانی با افزایش ناشی از حمله روسیه به اوکراین همراه بودند، وضع عوارض صادراتی برای بخش معدن و فولادی‌ها باعث شد تا حجم صادرات فولاد ایران در ۶ ماه نخست سال با کاهش ۱۵درصدی همراه و در نتیجه برای بهره‌برداری از این فرصت باید تصمیمات کارشناسی و درستی اتخاذ شود.

گزارش خبری

بازگشت قیر تهاتری به لایحه بودجه

آخرین اخبار از بررسی لایحه بودجه ۱۴۰۲ در کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی حاکی از آن است که با تصمیم نمایندگان، روش مفسده‌برانگیز قیر تهاتری که توسط دولت در لایحه حذف شده بود، دوباره قرار است در متن قانون اضافه شود.

بر همین اساس، طبق بند «ک» تبصره یک لایحه بودجه ۱۴۰۲، به وزارت نفت اجازه داده شده بود تا از محل تحویل نفت خام به پالایشگاه‌ها، تا سقف ۱۹ هزار میلیارد تومان نسبت به فروش مواد اولیه قیر (وکیوم باتوم) اقدام کند تا درآمد حاصله توسط سازمان برنامه و بودجه به‌منظور «آسفالت راه‌های فرعی و روستایی»، «شبکه راه‌های اصلی، فرعی و طرح‌های مسکن مهر و مسکن‌ملی»، «آسفالت معابر و بهسازی روستاها و شهرها» و «پروژه‌های تنش آبی روستاها، مدارس روستایی و عشایری» به دستگاه‌های اجرایی تخصیص یابد. در واقع، در این بند دولت تلاش کرده است تا ضمن پیشبرد امور عمرانی در مناطق محروم، منابع ریالی را جایگزین رانت قیر تهاتری کند.

فساد گسترده در پروژه‌های عمرانی

قیر تهاتری، به‌اصطلاح به روشی اطلاق می‌شود که در سالیان اخیر و با هدف پیشبرد پروژه‌های عمرانی در مناطق محروم، در دستور کار قرار گرفته، اما از قرار معلوم نتیجه‌ای جز ایجاد فساد نداشته است. براساس این روش که در قوانین بودجه سنواتی کشور ایجاد شده، مجلس دولت را ملزم می‌کند تا سالانه میزان مشخصی از وکیوم باتوم (ماده اولیه قیر) را در اختیار ارگان‌هایی مانند «وزارت راه و شهرسازی»، «بنیاد مسکن انقلاب اسلامی»، «سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور» و «سازمان توسعه و نوسازی مدارس» قرار دهد.

اصرار نمایندگان بر این روش در سالیان قبل، باعث شکل‌گیری فساد واضحی در بازار قیر شده، به‌طوری‌که قیر تحویل‌شده به پروژه‌ها به‌شکل کامل در پروژه مصرف نشده است و گاهی در بازارهای داخلی یا صادراتی به‌فروش می‌رسد. «تهاتر حق‌العمل شرکت قیرساز با وکیوم باتوم»، «عدم برآورد صحیح مقدار قیر موردنیاز پروژه‌ها در دستگاه‌های اجرایی» و «تزریق مقادیر بیش از نیاز قیر به پروژه به‌منظور تسویه مطالبات پیمانکاران با دستگاه‌های اجرایی به‌وسیله قیر» از جمله مواردی است که وقوع فساد در زمینه قیر تهاتری را اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

معاملات بورس دچار اختلال می‌شود

از طرفی، کلیه معاملات قیر باید در بورس کالا انجام بگیرد، اما به‌دلیل ورود دلالان و فروش قیر با نرخ پایین‌تر در بازار آزاد نسبت به بورس کالا، شرکت‌ها برای خرید قیر به بازار آزاد و دلال‌ها مراجعه می‌کنند، با این اتفاق، عرضه و تقاضا در بازار و پیش‌بینی‌ها درباره نرخ قیر در بورس کالا به هم می‌ریزد و کارکرد بورس کالا هم با اختلال مواجه می‌شود.

بااین‌وجود، چنانچه تصمیم کمیسیون تلفیق در صحن علنی موردتایید قرار گیرد، همچنان قیر به‌صورت رایگان به دستگاه‌ها و پیمانکاران می‌رسد و همین مسئله بستر بروز مفاسد حوزه قیر تهاتری می‌شود؛ این در شرایطی است که قیر ظرفیت صادراتی قابل‌توجهی دارد و از طرفی، بی‌توجهی به کارکرد شفاف بورس کالا برای کشف نرخ و تامین قیر موردنیاز پروژه‌های عمرانی تامل‌برانگیز است!

قیر رایگان؛ به نام مصرف داخل، به کام قاچاق

محمدمهدی ملکی‌تبار، کارشناس حوزه انرژی در همین زمینه می‌گوید: «بررسی آمار گمرک بیانگر آن است که صادرات قیر در سال‌های ۹۶، ۹۷ و ۹۸ به‌ترتیب برابر با ۳.۸، ۳.۵ و ۴.۲ میلیون تن و میزان مصارف داخلی قیر از جمله راهسازی و برخی صنایع وابسته به‌ترتیب برابر با ۱.۷، ۲ و ۱.۳ میلیون تن بوده است. این آمار نشان می‌دهد که قیر رایگان تخصیصی به دستگاه‌ها در پروژه‌ای عمرانی و راهسازی استفاده نمی‌شود، بلکه مقادیر بسیاری از آن به‌دست دلالان می‌رسد و بخشی از آن نیز از کشور خارج و از این‌رو عرضه قیر رایگان برای پیشبرد اهداف عمرانی و راهسازی با شکست مواجه می‌شود».

برخی کارشناسان حوزه انرژی همچنان نسبت به حاشیه سود و رانت حداکثری عرضه قیر به‌شیوه تهاتری و حجم مازاد تخصیص قیر رایگان نسبت به نیاز واقعی پروژه‌های راهسازی انتقاد دارند و خروجی کمیسیون تلفیق را ناشی از یک بیش‌برآوردی غیرکارشناسی از نیاز پروژه‌های عمرانی به قیر و استمرار مفاسد قیر تهاتری عنوان می‌کنند.

صادرات قیر در ۱۰ ماه ابتدایی ۱۴۰۱

براساس اظهارات، محسن ورزشکار، رئیس سابق هیات‌مدیره انجمن قیر از مجموع کل ظرفیت تولید سالانه ۵.۵ تا ۶ میلیون‌تنی، کمتر از ۲ میلیون تن به مصرف داخل و ۴ میلیون تن هم صادر می‌شود. از سوی دیگر، آمارهای گمرک نشان می‌دهد در ۱۰ ماه ابتدایی امسال نزدیک به ۳.۸ میلیون تن قیر به ارزش بیش از ۱.۴ میلیارد دلار صادر شده است. ماجرای قیر تهاتری از سالیان دور همواره مطرح بوده است و حتی نمایندگان مجلس فعلی نیز در بررسی بودجه سنوات گذشته به موضوع فسادزا بودن آن اشاره داشته‌اند، البته نمایندگان همواره از نهادهای دیگر درخواست می‌کنند با نظارت دقیق مانع از فساد شوند، در حالی که قانون‌گذار به‌سبب بی‌توجهی به تبعات این اقدام حاضر به پذیرش مسئولیت خود نیست.

نکته عجیب ماجرا اینجا است که نمایندگان مجلس همواره از سرکشی به حوزه انتخاباتی خود و روستاهای دورافتاده اخباری را در صفحات مجازی خود منتشر می‌کنند، مناطقی که فاقد یک جاده آسفالت هستند، در صورتی که با توزیع صحیح قیرهای تهاتری در کشور، شاید بسیاری از جاده‌های روستایی آسفالت و مشکلات اهالی مرتفع شود.

دستمزد منطبق با سبد معیشت، مهم‌ترین خواسته کارگران

دو جلسه در وزارت کار در قالب کارگروه تخصصی مزد تشکیل شده و به‌دلیل نحوه آرایش و ترکیب نمایندگان دولتی و شکل حضور در جلسه، شورای اسلامی کار و نمایندگان کارگری تشکیل جلسه فوری کمیته تخصصی مزد را ضروری دانستند. به گزارش ایلنا، محسن باقری، عضو هیات رئیسه کانون شورای اسلامی کار استان تهران از تشکیل کمیته تخصصی مزد کانون عالی شوراهای اسلامی کار سراسر کشور خبر داد و گفت: هدف از تشکیل این کمیته، اندازه‌گیری نرخ سبد معیشت به‌طور مستقل توسط نمایندگان کارگری است. عضو هیات رئیسه کانون شورای اسلامی کار استان تهران تاکید کرد: تعیین دستمزد مطابق با نرخ سبد معیشت مهم‌ترین خواسته نمایندگان کارگری است و این نرخ باید به‌درستی و براساس معیارهای واقعی اندازه‌گیری شود. باقری ادامه داد: در حال حاضر هیات هفت‌نفره‌ای متشکل از کارشناسان علوم تغذیه، کارشناسان اقتصادی، کارشناسان آمار و تنی چند از فعالان کارگری و بازنشستگی شروع به کار کرده‌اند تا آماری نزدیک به واقعیت از نرخ سبد معیشت ارائه دهند. وی افزود: این کمیته در سال جاری با مطالعه روی ۴ سرفصل اساسی کار خود را ادامه خواهد داد که این سرفصل‌ها عبارت‌اند از تعیین میزان کالری مورد نیاز بدن براساس جنسیت و سن، مطالعه روش‌های تعیین بعد خانوار و رسیدن به عددی نزدیک به واقعیت براساس مطالعات آماری نفوس و مسکن، مطالعه اثرگذاری مزد بر تورم و بیکاری و تعیین ضریب همبستگی آن طی ۴۰ سال گذشته، استخراج تناسب واقعی میزان اثرگذاری مزد کارگران بر تورم در مقایسه با سایر مولفه‌های اثرگذار. وی تاکید کرد: نمایندگان کارگری خود را برای جلسات مزدی امسال آماده کرده‌اند و ممکن است در جلسات آتی کارگروه مزد کشور با سبد مستقل در جلسات حاضر شود.

اصلاح چراغ خاموش آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور به‌نفع کارفرما

لابی برای تحمیل فشار بیشتر به کارگران

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

مشاغل سخت و زیان‌آور کارهایی هستند که در آن عوامل فیزیکی، شیمیایی، مکانیکی و بیولوژیکی محیط کار غیراستاندارد هستند و تنشی به‌مراتب بالاتر از ظرفیت‌های طبیعی را در فرد مشغول به آن فعالیت ایجاد می‌کنند که نتیجه آن بیماری شغلی و عوارض ناشی از آن است. انتقادات جدی به آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور مطرح است و بسیاری از حقوق کارگران در روند بررسی نادیده گرفته می‌شود. اما وجه دیگر این ماجرا یعنی کارفرمایان نیز نسبت به پرداخت ۴ درصد حق‌بیمه اضافی مشاغل سخت و زیان‌آور گلایه‌مند هستند. در چنین شرایطی اتاق بازرگانی ایران که حکم نماینده طرف کارفرمایی را دارد، اقدام به تدوین اصلاحیه آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور به‌طور چراغ‌خاموش کرده است. در حال حاضر این پیش‌نویس برای تصویب به هیات وزیران ارسال و این موضوع با انتقادات جدی از سوی طرف کارگری روبه‌رو شده است.



عکس: ایلنا

تصمیم‌سازی یک‌طرفه برای کارگران



احسان سهرابی، فعال کارگری در گفت‌وگو با صمت درباره تدوین «پیش‌نویس اصلاحیه آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور» توسط اتاق بازرگانی ایران بدون مشارکت و حتی اطلاع‌رسانی به نمایندگان کارگری و ارسال آن به وزیر امور اقتصاد و دارایی و معاون اول رئیس‌جمهوری برای تبدیل به مصوبه هیات دولت اظهار کرد: بررسی پیشینه آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور و بازنشستگی‌های پیش از موعد، مسیر اصلاح این طرح را روشن می‌کند. وی افزود: ماده ۷۶ قانون تامین اجتماعی به شرایط مشمولان این قانون برای استفاده از مستمری بازنشستگی می‌پردازد. در همین حال شرایط بازنشستگی پیش از موعد نیز موردتوجه قرار گرفته است. در حالت کلی انتظار می‌رود شرایط بازنشستگی افرادی که در معرض آلاینده‌های محیطی هستند متفاوت از مشاغل عمومی باشد، زیرا این افراد با فرسودگی شغلی به‌مراتب شدیدتری مواجه هستند. قانون‌گذار مقرر کرده افرادی که به کارهای سخت و زیان‌آور مشغول هستند، پیش از موعد بازنشسته شوند. این بازنشستگی به‌منزله جبران خسارتی است که فرد در محیط کار با آن روبه‌رو می‌شود. سهرابی با اشاره به اصلاح ماده ۱۰ قانون نوسازی و بازسازی صنایع در دور اول ریاست‌جمهوری حسن روحانی و تاثیر آن بر سایر روش‌های بازنشستگی‌های پیش از موعد گفت: قبل از سال ۱۳۹۲ کارگران شاغل در واحدهای صنعتی مشمول این قانون در صورت داشتن حداقل ۲۵ سال سابقه کار می‌توانستند در صورت درخواست کارفرمایان مربوطه و پرداخت ۵۰ درصد حق‌بیمه توسط کارفرما و مابه‌التفاوت ۵۰ درصد حق‌بیمه و مستمری پرداختی تا رسیدن به سن بازنشستگی ازسوی دولت از مزایای مستمری برخوردار شوند، اما این طرح بار مالی قابل توجهی را به سازمان تامین اجتماعی و دولت تحمیل می‌کرد. بر همین اساس اجرای طرح یادشده در برنامه پنجم توسعه با تخصیص نیافتن اعتبار سهم دولت متوقف شد. البته کارفرمایان مشمول ماده ۱۰ قانون مذکور می‌توانند با تقبل کل بار مالی ناشی از اجرای این ماده، هزینه‌های پیش‌بینی‌شده بابت سنوات ارفاقی اعم از سهم کارفرما و دولت و سایر هزینه‌های مترتب شامل ۵۰ درصد سهم کارفرما و ۵۰ درصد سهم دولت و نیز هزینه مستمری متعلقه تا احراز شرایط بازنشستگی بیمه‌شده را پرداخت و بیمه‌شدگان موردرخواست براساس قانون بازنشسته و از مستمری بازنشستگی برخوردار شوند. در شرایط موردبحث بازنشستگی پیش از موعد برای کارفرما هیچ توجیه منطقی نداشت و بدین ترتیب درخواست بازنشستگی به‌علت فعالیت در مشاغل سخت و زیان‌آور افزایش یافت. این فعال کارگری گفت: براساس آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور (که در سال ۱۳۸۶ به تصویب رسید)، کمیته بدوی استان موظف است حسب گزارش کارشناسان میزان و شرایط سختی مشاغل را بررسی و آنها را در ردیف مشاغل بند «الف» و «ب» قرار دهند. در واقع اختیار تعیین شرایط سخت و زیان‌آور به استان‌ها تنفیذ شد؛ در نتیجه در مواردی برخی کارفرمایان با هدف بکارگیری نیروی کار جوان و دارای بهره‌وری حداکثری و کارگران نیز با هدف بازنشستگی پیش از موعد، متقاضی بازنشستگی با شرایط کار مشاغل سخت و زیان‌آور می‌شوند. درنتیجه متقاضیان برای بهره‌مندی از این شرایط افزایش می‌یابد. سهرابی در ادامه با اشاره به ایراداتی که در آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور وجود داشته و اصلاحاتی که روی آن انجام شده، گفت: از گذشته ایراداتی به مصوبه مشاغل سخت و زیان‌آور وارد بود؛ از جمله آنکه اگر فردی ۲۰ سال معادل ۷ هزار و ۳۰۰ روز به کارهای سخت و زیان‌آور مشغول، اما در سال پایانی کار خود، بیش از ۱۰ روز غیبت غیرموجه داشته باشد، ۵ سال جریمه می‌شود و موعد بازنشستگی وی به ۲۵ سال افزایش می‌یابد. البته با تلاش طرف کارگری این بخش از آیین‌نامه موردبحث اصلاح شد. بدین ترتیب مقرر شده اگر فردی در طول ۲۰ سال خدمت خود ۳۶۵ روز غیبت غیرموجه داشته باشد، حالت استمرار آن خارج و سابقه کار وی به‌شکل متناوب محاسبه می‌شود.

کارفرما و تامین اجتماعی در یک جبهه

وی افزود: در ماده ۱۴ آیین‌نامه کارهای سخت و زیان‌آور کارفرما مکلف به پرداخت ۴ درصد حق بیمه مشاغل سخت و زیان‌آور شده است. این تکلیف و بازنشستگی پیش از موعد بار مالی را به کارفرما و همچنین سازمان تامین اجتماعی تحمیل می‌کند؛ در نتیجه شاهد اعتراض سازمان مبنی بر بار مالی قابل‌توجه بازنشستگی پیش از موعد کارگران و همچنین سر باز زدن برخی کارفرمایان از اجرای حکم یادشده هستیم.

سهرابی تاکید کرد: متاسفانه در موارد متعددی شاهدیم کارگرانی که برای سالیان طولانی به مشاغل سخت و زیان‌آور مشغول هستند، با گذر زمان کوتاهی از بازنشستگی از دنیا می‌روند. در گذشته این اصطلاح باب بود که بازنشستگی به این کارگران نمی‌سازد، اما واقعیت این است که این افراد در طول ۲۰ یا ۲۵ سال فعالیت کاری خود، به بیماری‌های خاص مبتلا می‌شوند که عملا عمر آنها را بسیار کوتاه می‌کند. در واقع افراد به‌سرعت فرسوده می‌شوند؛ با این وجود از حدود ۱.۵ سال پیش روند اصلاح قانون مشاغل سخت و زیان‌آور توسط سازمان تامین اجتماعی و اتاق بازرگانی که به‌نوعی مشترک‌المنافع هستند، آغاز شد.

باتوجه به منافع مشترک کارفرمایان و سازمان تامین اجتماعی نشست‌های مشترکی میان دو طرف برگزار شده است. در واقع طرح اصلاح آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور ازسوی سازمان تامین اجتماعی مطرح شده و اتاق بازرگانی انجام آن را بر عهده گرفته، این در حالی است که اتاق بازرگانی به‌عنوان نماینده طرف کارفرمایی به‌طبع منافع این گروه را مدنظر قرار خواهد داد. آخرین اصلاحیه این پیش‌نویس توسط غلامرضا شافعی، رئیس اتاق بازرگانی ایران به وزیر امور اقتصادی و دارایی و در ادامه به محمد مخبر، معاون اول ریاست‌جمهوری ارسال شد. در این پیش‌نویس تغییراتی در فرآیند تعیین و شناسایی مشاغل سخت و زیان‌آور ایجاد شده است.

این فعال کارگری با اشاره به تغییرات اعمال‌شده در آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور گفت: در حال حاضر مشاغل سخت و زیان‌آور در ادارات کار تعیین و ارزیابی می‌شوند اما در پیش‌نویس جدید، محل تشکیل جلسه سازمان تامین اجتماعی تعیین شده است. همچنین براساس پیش‌نویس جدید در روند بازرسی که در حال حاضر توسط وزارت بهداشت و اداره کار انجام می‌شود، نماینده‌ای ازسوی سازمان تامین اجتماعی بر روند شناسایی مشاغل سخت و زیان‌آور نظارت خواهد داشت. علاوه بر این نماینده دیگری نیز ازسوی سازمان تامین اجتماعی به کمیسیون‌های تجدیدنظر اضافه شده است. بدین ترتیب حق رأی سازمان تامین اجتماعی به ۲ نفر افزایش خواهد یافت.

وی تاکید کرد: در شرایطی که سازمان تامین اجتماعی در شناسایی مشاغل سخت و زیان‌آور نقش نداشت، این مصوبات برای اجرا به سازمان محول می‌شد و کمیته‌ای سه‌نفره از سوی سازمان باید نسبت به سخت و زیان‌آور بودن شغل مجاب می‌شد، در غیر این‌صورت تصمیم کمیته قبلی عملا زیر سوال می‌رفت. در واقع نمایندگان تامین اجتماعی به‌دنبال دفاع از منافع سازمان هستند. در حال حاضر با گسترش نفوذ سازمان تامین اجتماعی، حق کارگران بیش‌ازپیش نادیده گرفته می‌شود، این در حالی است که انتظار می‌رود افراد غیرذی‌نفع در فرآیند شناسایی مشاغل زیان‌آور دخیل باشند.

سهرابی تاکید کرد: بی‌تردید سازمان تامین اجتماعی با مشکلات مالی متعددی روبه‌رو است، اما بخش بزرگی از این مشکلات به مطالبات سازمان از دولت و همچنین مدیریت غیرحرفه‌ای سازمان‌های زیرمجموعه شستا بازمی‌گردد. کارگران نباید قربانی این شرایط شوند. انتظار می‌رود رئیس این سازمان از بدنه سازمان تعیین شود تا در مسیر احقاق حقوق کارگران گام بردارد.

کارفرما بی‌توجه به حداقل‌های ایمنی

سهرابی افزود: نمایندگان کارگری در درجه نخست به‌جای بازنشستگی پیش از موعد به‌دنبال اجرای استانداردهای محیطی هستند، اما کارفرمایان و دولت حتی توجه کافی به این موضوع را ندارند. ما تنها به بازنشستگی گروه ب (مشاغلی که ماهیتا سخت و زیان‌آورند و با بکارگیری تمهیدات بهداشتی، ایمنی و تدابیر فنی از سوی کارفرما، صفت سخت و زیان‌آوری کاهش یافته اما همچنان سخت و زیان‌آوری آنها حفظ می‌شود) رضایت داریم؛ هرچند معتقدیم بسیاری از کارفرمایان گروه الف نسبت به سالم‌سازی، کاهش آلاینده‌ها، ایمن‌سازی عوامل و شرایط محیط کار مطابق حد مجاز و استانداردهای مشخص‌شده در قانون کار و آیین‌نامه‌های مربوط به‌درستی عمل نکرده‌اند. کما اینکه بسیاری از واحدهای تولیدی و کارخانه‌ها اقدام به ورود و استفاده از دستگاه‌ها و ماشین‌آلات دست دوم و در مواردی مستهلک می‌کنند، در حالی که استفاده از این ماشین‌آلات قدیمی، لطمات جدی را به کارگران تحمیل می‌کند.

این نماینده کارگری گفت: بی‌تردید آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور نیازمند بازنگری و اصلاح است، اما این اصلاح باید بی‌طرفانه و با نگاه حمایت از کارگران باشد، در حالی که اصلاحیه جدید به‌طور چراغ‌خاموش به مرحله تصویب توسط هیات وزیران رسیده است. چنانچه این اصلاحیه توسط هیات وزیران تصویب شود به مجلس ارسال خواهد شد، اما باعتقاد ما اصلاح این مصوبه در قالبی یک‌طرفه و بدون نظرخواهی از فعالان کارگری، اخلاقی نبوده است. شورای عالی حفاظت فنی که ۷ معاون وزیر در آن حق رأی دارند، به‌طور تخصصی روی موضوع مشاغل سخت و زیان‌آور فعالیت کرده است. درنتیجه انتظار می‌رفت برای تغییر سیاست از نظرات تخصصی این تشکل‌ها کمک گرفته شود اما متاسفانه در مسیر موردبحث، نظرات طرف کارگری و شوراهای تخصصی عملا نادیده گرفته شده است.

اصلاحیه یک‌طرفه وجاهت ندارد



حسین حبیبی، فعال کارگری در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور بنا به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های کار و امور اجتماعی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سازمان تامین اجتماعی تصویب شده و شورای عالی حفاظت فنی و شورای عالی کار نیز وظیفه تدوین این آیین‌نامه را بر عهده داشته‌اند؛ بنابراین ورود اتاق بازرگانی ایران و تدوین اصلاحیه آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور یک‌طرفه و غیرقابل‌قبول است. البته اتاق بازرگانی به‌نوعی جایگاه وکیل یا نماینده کارفرمایان را دارد، اما نظر آن یک‌طرفه و غیرقابل‌قبول است. چنانچه این مصوبه رأی هم بیاورد، از منظر ما وجاهت قانونی ندارد و برای ابطال آن تلاش خواهد شد. وی افزود: تمامی آیین‌نامه‌های مرتبط با حوزه کار و کارگری قدیمی شده و تاریخ‌مصرف‌شان گذشته است. برخی از این مصوبات تفسیر به رأی می‌شوند و بخشی از این آیین‌نامه‌ها نیز مسیر یک‌طرفه و به ضرر کارگران را در پیش گرفته‌اند؛ بنابراین اصلاح این آیین‌نامه‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد، اما انتظار می‌رود آیین‌نامه‌ها مرتبط با حوزه کار مشترکا توسط طرف کارفرمایی، کارگری و دولت بررسی شود.

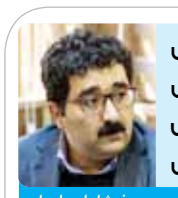
این فعال کارگری گفت: هدف از تدوین آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور، حفظ سلامت نیروی کار است. در آیین‌نامه موردبحث کارهای سخت و زیان‌آور کارهایی هستند که در آن عوامل فیزیکی، شیمیایی، مکانیکی و بیولوژیکی محیط کار غیراستاندارد باشد و تنشی به‌مراتب بالاتر از ظرفیت‌های طبیعی را در فرد مشغول به آن فعالیت ایجاد می‌کنند که نتیجه آن بیماری شغلی و عوارض ناشی از آن است. مشاغل سخت و زیان‌آور موضوع این ماده به دو گروه تقسیم می‌شوند: الف- مشاغلی که صفت سخت و زیان‌آور با ماهیت شغلی وابستگی دارد اما می‌توان با بکارگیری تمهیدات بهداشتی، ایمنی و تدابیر فنی مناسب توسط کارفرما سختی و زیان‌آوری آنها را حذف کرد. ب- مشاغلی که ماهیتا سخت و زیان‌آور هستند و با بکارگیری تمهیدات بهداشتی، ایمنی و تدابیر فنی توسط کارفرما، صفت سخت و زیان‌آوری آنها کاهش‌یافته، اما کماکان سخت و زیان‌آوری آنها حفظ می‌شود. حبیبی گفت: سازمان تامین اجتماعی به‌دلیل کمبود منابع مالی به دنبال آن است که میزان بازنشستگی‌های پیش از موعد را کاهش دهد؛ به‌ویژه آنکه در سال‌های اخیر افراد بسیاری به سن بازنشستگی رسیده‌اند. علاوه بر این باتوجه به آنکه بازنشستگی افرادی که به مشاغل سخت و زیان‌آور مشغول هستند، به‌منزله تحمیل ۴ درصد حق بیمه اضافی به کارفرما است، طرف‌های یادشده به دنبال ایجاد محدودیت برای آن هستند، اما نباید حقوق کارگران نادیده گرفته شود.

سخن پایانی

اکنون یک‌سال و نیم است که اتاق بازرگانی ایران در همکاری با سازمان تامین اجتماعی اقدام به اصلاح آیین‌نامه کارهای سخت و زیان‌آور کرده است. این اصلاحیه عملا حقوق کارگران را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد. در واقع برای حفظ منافع کارگران انتظار می‌رفت این اصلاحات در شورای‌عالی حفاظت فنی و با مشارکت مستقیم تشکل‌های کارگری و نمایندگان کارگران انجام شود، اما این پیش‌نویس حتی برای تشکل‌های کارگری کشور ارسال هم نشده است. در چنین شرایطی شاهد تضییع مستقیم حقوق کارگرانی هستیم که در سخت‌ترین شرایط مشغول کارند و عملا جان خود را برای دریافت حقوق حداقلی و تامین دشوار معیشت، به خطر می‌اندازند.

یادداشت

آسیب‌های واگذاری اموال دولتی از سر ناچاری



فرشاد اسماعیلی
پژوهشگر حوزه کار

از دهه ۱۹۷۰ سیاست‌های نئولیبرالیسم به‌عنوان استراتژی اصلی سرمایه‌داری متأخر در دنیا موردتوجه قرار گرفت. تعدیل ساختاری یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های نئولیبرالیسم است. در چنین شرایطی خصوصی‌سازی یا برون‌سپاری به‌عنوان یکی از ویژگی‌های اصلی اقتصاد نئولیبرال موردتوجه قرار گرفت. همزمان با موردتوجه قرار گرفتن خصوصی‌سازی، اهدافی همچون ارزان‌سازی نیروی کار نیز به‌عنوان جزئی جدایی‌ناپذیر این سیاست اجرایی شدند. در ۲ دهه اخیر سیاست خصوصی‌سازی در کشور ما موردتوجه قرار گرفت، بااین‌وجود انتقادات جدی به این روند وارد است. فارغ از اصل این موضوع که از منظر حقوقی ایراداتی به آن وارد است، نبود نظارت دقیق و معتبر روی فرآیند خصوصی‌سازی ضرباتی جدی را به اقتصاد ما تحمیل کرده است. سازمان خصوصی‌سازی تکالیف متعددی دارد؛ از جمله آنکه موظف است بر فرآیند واگذاری اموال دولتی یا عمومی قبل، هنگام و بعد آن نظارت داشته باشد. بااین‌وجود در موارد متعددی شاهدیم که این نظارت‌ها در مراحل مختلف با کوتاهی همراه بوده‌اند و همین موضوع نیز چالش‌های متعددی را به‌وجود آورده و لطماتی را به صنایع تحمیل کرده است. در موارد متعددی با گذر سال‌ها از فرآیند خصوصی‌سازی یک مجموعه و به‌دنبال اعتراضاتی که پیرامون آن شکل گرفته، سازمان بازرسی یا نمایندگان مجلس شورای اسلامی به مبحث خصوصی‌سازی ورود کرده و آن را بررسی می‌کنند، این در حالی است که انتظار می‌رود خود سازمان خصوصی‌سازی چنین مشکلاتی را قبل از آنکه به بحران بدل شوند، بررسی کند. از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور برداشت کرد که نبود مکانیسم دقیق و شفاف و نظارت ناکافی بر واگذاری‌ها، مشکل‌ساز است. فسادهای متعددی روند خصوصی‌سازی را در کشور ما تحت تاثیر منفی قرار داده است. برخی از این فسادها قبل از واگذاری و در مرحله ارزش‌گذاری بنگاه، شرکت و... رخ داده و برخی از این فسادها در زمان واگذاری شکل گرفته و لطماتی را به عملکرد صنایع تحمیل کرده‌اند. علاوه بر این واگذاری ناصحیح به از دست رفتن حقوق کارگران و تضییع حق آنها منتهی می‌شود. چنانچه نظارت کافی بر عملکرد واحدها پس از خصوصی‌سازی وجود داشته باشد، این مشکلات محدودتر می‌شود. سازمان خصوصی‌سازی اهرم‌هایی برای اعمال فشار و نظارت بر نهادها یا صنایع واگذارشده در اختیار دارد. به‌عنوان‌مثال چنانچه واحدی بعد از خصوصی شدن برای یک دوره چندماهه از توان پرداخت حقوق کارگران برخوردار نباشد، سازمان می‌تواند به این موضوع ورود و فرآیند واگذاری را لغو کند. یعنی اهرم فشارهایی برای نظارت کافی بر خصوصی‌سازی وجود دارد که متاسفانه نادیده انگاشته شده است. در حالت کلی انتظار می‌رود اموال دولت یا اموال عمومی به افراد شایسته واگذار یا فروخته شود، اما در موارد متعددی شاهدیم که در واگذاری‌های سال‌های گذشته از رانت وفاداری استفاده شده است. رانت وفاداری موضوعی نادیدنی و اثبات‌ناشدنی است. در چنین مواردی افراد وابسته به قدرت که وفاداری خود را اثبات کرده‌اند، اداره امور یک بنگاه را بر عهده می‌گیرند؛ بنابراین در اجرای فرآیند خصوصی‌سازی به‌جای آنکه شاهد واگذاری سرمایه‌های مردم به خودشان باشیم، می‌بینیم که سرمایه‌های مردم به افراد ناسالم واگذار می‌شوند.

نمونه‌های متعددی از این واگذاری‌های ناسالم که نتیجه‌بخش نبوده‌اند، در سال‌های گذشته رؤیت شده است. در اصل ۴۴ قانون اساسی نظام اقتصادی ایران در ۳ دسته تعاونی، دولتی و خصوصی موردتوجه قرار گرفته است. اما در ۲ دهه اخیر بر خصوصی‌سازی تاکید شده است. نباید از ذکر این نکته غافل بود که مسئله خصوصی‌سازی نیز از پایه با ایرادات حقوقی روبه‌رو است. بااین‌وجود انتظار می‌رود هر تغییری در این اصل با نظرخواهی از مردم همراه باشد. یعنی بازنگری در این اصل پس از تایید و امضای مقام رهبری باید از طریق مراجعه به آرای عمومی به تصویب اکثریت مطلق شرکت‌کنندگان در همه‌پرسی برسد، اما در طول سال‌های گذشته عملا این اصل مهم قانونی نادیده انگاشته شده و همین فراموشی، اصالت اجرای این اصل را زیر سوال می‌برد.

با گسترش نفوذ سازمان تامین اجتماعی در آیین‌نامه مشاغل سخت و زیان‌آور، حقوق کارگران بیش‌ازپیش نادیده گرفته می‌شود، این در حالی است که انتظار می‌رود افراد غیرذی‌نفع در فرآیند شناسایی مشاغل زیان‌آور دخیل باشند

اسکنر ایرانی جعلی بودن گذرنامه را نشان می‌دهد

یک شرکت دانش‌بنیان توانست ایران را در بین ۶ کشور تولیدکننده اسکنر هوشمند قرار دهد. این دستگاه با قابلیت‌های نوآورانه می‌تواند در بسیاری از ارگان‌ها و بخش‌های دولتی مورداستفاده قرار گیرد. به‌گزارش فارس، دستگاه اسکنر هوشمند یکی از فناوری‌هایی است که تنها در ۶ کشور جهان، از جمله ایران ساخته می‌شود که حاصل تلاش‌های فناورانه یکی از شرکت‌های دانش‌بنیان است. مهدی هاشمی، مدیرعامل شرکت هوش کاوان فراپرداز توس درباره این محصول فناورانه گفت: تا پیش از سال ۹۷، دستگاه اسکنر مدارک از کشورهای چین یا کشورهای اروپایی وارد می‌شد و مشکلات خاصی داشت، از جمله اینکه پشتیبانی و ارائه خدمات پس از فروش انجام نمی‌شد. در دستگاه تولیدی این شرکت، امکانات جدید و منحصر به فردی هم به دستگاه اضافه شده است. وی درباره ویژگی‌های دستگاه گفت: در دستگاه اسکنر هوشمند مدارک، تمامی اطلاعات هویتی به‌صورت کاملا هوشمند و بدون دخالت اپراتور یا کاربر استخراج می‌شود و نیازی به تایپ کردن یا ورود اطلاعات توسط کاربر نیست. این دستگاه قابلیت تشخیص جعلی بودن مدارک را نیز دارد و می‌تواند جعل مدارک را با سطوح امنیتی بالا شناسایی کند. هاشمی بااشاره به مشتریان و متقاضیان این کالا اظهار کرد: این دستگاه در ۳ نسخه با قابلیت‌های مختلف تولید می‌شود و با حمایت و تسهیلگری صندوق نوآوری و شکوفایی به‌ویژه در زمینه ساخت قالب دستگاه توانسته‌ایم تولید آن را در مقیاس صنعتی دنبال کنیم. اسکنر تولیدی این شرکت به برخی کشورهای همسایه نیز صادر می‌شود. این اسکنر می‌تواند در بخش‌های مختلفی مثل هتل‌ها، اورژانس‌ها، دفاتر پلیس +۱۰ و ارگان‌های انتظامی مورداستفاده قرار گیرد.

صنعت هواپیمایی بی‌نصیب از توان دانش‌بنیان‌ها

فناوران از پرواز جا ماندند

با اینکه ساخت هواپیما در ایران جزو تابوهایی بود که توسط سرآمدان علمی کشور شکسته شد، اما هنوز پروژه ساخت هواپیماهای بزرگ به نتیجه نرسیده است. گفتنی است، چند سالی می‌شود که دانش‌بنیان‌ها و شرکت‌های فناور برای ساخت هواپیماهای بزرگ دست به کار شده، اما تاکنون دستاورد چندانی نداشته‌اند. بااین‌حال، پیشرفت آنها در این حوزه محسوس است و شواهد و قرائن نشان می‌دهد که صنعت تعمیر و نگهداری هواپیما (MRO) جزو صنایعی است که با ظرفیت‌های دانش‌بنیانی تحولی اساسی را تجربه کرده است. صنعتی که توان دانشی آن در کشور وجود دارد، به‌دلیل عدم‌استفاده درست از آنها از این ظرفیت‌ها بی‌نصیب مانده است. در واقع، استفاده نکردن از توانمندی‌های داخلی برای تامین قطعات و نیازهای حوزه MRO موضوعی است که این صنعت کاربردی در کشور از آن رنج می‌برد.

صمت در این گزارش به نقش و تاثیر دانش‌بنیان‌ها در توسعه این صنعت پرداخته است.



مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

توانمندی‌های بالفعل و بالقوه صنعت هوایی کشور

باتوجه به آمار ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری در حال حاضر ۴۷ مرکز نگهداری و تعمیر موتور هواپیما یا همان (MRO) در صنعت هوایی وجود دارد. در واقع به‌ازای هر ۶ هواپیما یک مرکز MRO وجود دارد. طبق مطالعات انجام‌شده ایجاد مراکز ام‌آراوها (MRO) به ۲ روش متمرکز و غیرمتمرکز انجام می‌گیرد که طبق آمار روش متمرکز اقتصادی‌تر است. گفتنی است، کشورهای انگلستان، آلمان، هلند و اروپای‌شمالی خدمات MRO را به‌صورت یکپارچه ارائه می‌دهند و سود سالانه سرمایه در این مراکز متمرکز معادل ۱.۲ میلیارد یورو به‌ازای ۶۰ میلیارد یورو سرمایه در گردش است. به‌گفته منوچهر منطقی، دبیر ستاد توسعه فناوری‌های معاونت علمی و فناوری اقتصاد دانش‌بنیان، قطعه‌سازی در صنعت هوانوردی و هواپیما هنگامی رشد خواهد کرد که یک MRO قوی داشته باشیم و به‌طورحتم ایجاد یک کانال برای ساخت قطعات توسط شرکت‌های دانش‌بنیان ضروری است.

وی می‌گوید: چالش‌های موجود بر سر راه ناوگان تجاری در کشور کم نیستند. دسترسی قاچاق به قطعات یدکی در بازار سیاه و متحمل شدن هزینه‌های چندبرابری مهم‌ترین چالش‌های شناخته شده در این حوزه است.

در حقیقت، استفاده بهینه نکردن از توانمندی‌های داخل در تامین قطعات، تعداد بسیار بالای مراکز ارائه خدمات تخصصی هوایی (MRO) و محدودیت کار آنها، استفاده نکردن از توانمندی بالقوه MRO در داخل کشور و ضرورت آشنایی شرکت‌های دانش‌بنیان با نیازهای شرکت‌های هوایی برای بومی‌سازی محصولات موردنیاز را از دیگر چالش‌ها است.

نقش پررنگ تولیدات داخلی

برخی شرکت‌های فعال در این عرصه در تلاش هستند تا برخی محصولات اساسی و پایه‌ای برای توسعه این صنعت را تولید کنند تا ناوگان هوایی کشور تا حدی بی‌نیاز از برخی محصولات وارداتی شود. در این میان، یک مجموعه دانش‌بنیان فعالیت خود را با تولید روانکارهای هوایی و بی‌نیاز کردن صنعت هوایی از واردات این محصولات آغاز کرد و در حال حاضر با داشتن ۱۳ محصول هوایی که ۴ محصول آن روغن‌موتور هواپیماهای پیستونی، ۳ روغن توربین جت (روغن‌موتور هواپیماهای جت)، ۴ سیال هیدرولیکی، یک روغن گیربکس هلیکوپتر و یک گریس را تشکیل می‌دهد، بزرگ‌ترین سبد محصولات پرمصرف هوایی را در بین رقبای خارجی خود مانند شل، اگزان موبیل، ایست من و نایکو دارا است. گفتنی است، بخش زیادی از این محصولات گیاهی، سنتزی و زیست تخریب‌پذیر هستند و باتوجه به استفاده این شرکت دانش‌بنیان از ظروف فلزی در محصولات خود تلاش دارد تا وظایف خود را نیز درباره حمایت از محیط‌زیست و طبیعت ارزشمند انجام دهد.

▣ به دانش‌بنیان‌ها اعتماد کنید

محمدجواد خواجه، مدیرعامل این شرکت دانش‌بنیان به صمت گفت: با تولید این محصولات، ایران از واردات ۱۲ محصول پرمصرف و استراتژیک هوایی که تولید آن تنها در اختیار ۲ کشور در جهان و بیشترین فشار تحریم‌ها را به خود اختصاص داده، بی‌نیاز شده است و به‌عنوان سومین کشور تولیدکننده روانکارهای هوایی صاحب فرمولاسیون در جهان شناخته خواهد شد تا نه‌تنها از خروج میلیون‌ها دلار ارز از کشور جلوگیری کند، بلکه با تولید و صادرات روانکارهای هوایی با کیفیتی برابر و حتی بالاتر از نمونه مشابه خارجی به کشورهای منطقه و حتی اروپا بتواند ارزآوری بسیار قابل‌توجهی برای کشور داشته باشد.

وی درباره نقش دانش‌بنیان‌ها در تامین قطعات هواپیماها در کشور گفت: از آنجایی که قوانین مدون و مشخصی در کشور در باب تولید نداریم، بیشتر تولیدات شرکت‌های دانش‌بنیان در این عرصه با چالش‌هایی مواجه می‌شوند، از جمله اینکه باتوجه به تحریم‌های موجود به‌طورمعمول این تولیدات از دریافت استانداردهای بین‌المللی بازمی‌مانند، اما نظارت‌های دقیق میدانی و آزمایشگاهی در داخل کشور انجام می‌شود.

این فعال در عرصه دانش‌بنیان‌ها بااشاره به اهمیت اعتماد بیشتر شرکت‌های هواپیمایی نسبت به تمام محصولات ایرانی و تولیدات داخلی گفت: یکی از معضلات شرکت‌های دانش‌بنیان، نبود اعتماد از سوی شرکت‌های هواپیمایی است، به‌همین دلیل ترجیح می‌دهند از کالاهای قاچاق استفاده کنند تا تولید داخل. اگر دانش‌بنیان‌ها تمام استانداردهای جهانی را هم رعایت کنند، باز هم این بی‌اعتمادی وجود دارد. با این حال، شرکت‌های دانش‌بنیان توانستند در این مسیر موفق عمل و تا حد قابل‌قبولی بخشی از نیازهای صنعت هوانوردی را تامین کنند. حال اگر از محصولات دانش‌بنیان هم استفاده نکنند، از محصولات خارجی استفاده می‌کنند.



وی افزود: وقتی نام ایرانی روی محصولات درج می‌شود، صاحبان صنایع به‌شدت نسبت به آن موضع می‌گیرند. از دیگر چالش‌های دانش‌بنیان‌ها به‌ویژه در صنعت هوایی، اعمال سختگیری‌های اداری در روند تولید است، در حالی که چنین روندی در واردات محصولات مشابه وجود ندارد.

گفتنی است، این شرکت در کنار محصولات هوایی خود نیز به فرمولاسیون و تولید روانکارهای های‌تک در تمامی صنایع که تا به امروز به هر دلیلی در کشور تولید نشده و به‌صورت واردات تامین می‌شده، پرداخته و به کمک نیروهای متخصص، توانسته است ۳ محصول صنعتی برای استفاده در سالن‌های تولید کارخانجات خودرویی و همچنین ۱۶ محصول برای استفاده در خودروهای روز جهان را که بخش زیادی از آنها از بازار جهانی تامین می‌شد، فرموله و تولید کند که به‌زودی وارد بازار می‌شود.

> وقتی نام ایرانی روی محصولات درج می‌شود، صاحبان صنایع به‌شدت نسبت به آن موضع می‌گیرند

بخشی از ناوگان هوایی اصلا چک‌لیست نمی‌شوند

کارشناسان معتقدند، امنیت بالا و صرف هزینه زمانی کم از دلایل اصلی انتخاب افراد برای سفر با هواپیما است.

سالانه شاهد بروز سوانح هوایی در کشور هستیم که طبق اخبار منتشرشده بیشتر ناشی از نقص فنی هواپیما است که بی‌ارتباط با قطعات از کار افتاده و تاریخ مصرف گذشته نیست. کاوه مرادنجاتی، معاونت اجرایی یک شتاب‌دهنده در صنعت هوافضا در گفت‌وگو با صمت گفت: براساس آمارهای جهانی بیشتر سوانح هوایی در صنعت هوانوردی دنیا، مربوط به هواپیماهای مسافربری، آموزشی و پرنده‌های یک‌نفره است که ۶۳ تا ۶۴ درصد آن مربوط به خطای انسانی و باقی حوادث ناشی از نقص فنی هواپیما بوده است.

به‌گفته این کارشناس ناوگان هوایی، به‌دلیل تحریم‌ها بسیاری از ناوگان‌های هوایی ما از رده خارج شده است و اصلا چک‌لیست نمی‌شوند. این امر رقم خسارت‌های ناشی از نقص فنی را در کشور ما افزایش می‌دهد.

به‌عبارت‌دیگر، بیشتر هواپیماهای کشور فاقد استانداردهای بین‌المللی هستند، حتی بسیاری از پرنده‌های آموزشی ساخته‌شده در کشور فقط استاندارد داخلی دارند و در کلاس جهانی قرار ندارند.

▣ سهم خطای انسانی

وی بااشاره به نقش خطای انسانی سوانح هوایی افزود: به‌اعتقاد من، این درست نیست که بگوییم بیشتر آسیب‌هایی که در صنعت هوانوردی می‌بینیم، ناشی از خطای انسانی چون خلبان‌ها و تکنسین‌ها هستند. در واقع باید این حقیقت را بپذیریم که تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد سوانح هوایی در کشور ناشی از خطای انسانی است و در بیشتر موارد، این مشکلات ناشی از تعمیر و نگهداری و عدم‌توسعه‌یافتگی در صنعت MRO است که منجر به بروز سوانح هوایی می‌شود.

مرادنجاتی بااشاره به اهمیت تناسب تعداد هواپیماهای مسافربری با هواپیماهای سنگین گفت: حمل‌ونقل مسافر در صنعت هوایی به ۲ گروه هواپیمای مسافربری و تاکسی‌های هوایی تقسیم‌بندی می‌شود. حال به‌ازای هر هواپیمای سنگین باید ۱۴۰ فروند هواپیمای سبک داشته باشیم، در حالی که هیچ‌گاه چنین تناسبی را در تعداد هواپیماهای خود رعایت نکرده‌ایم، در نهایت شاید به‌ازای هر هواپیمای سنگین، تنها یک تا ۲ فروند هواپیمای سبک یا همان تاکسی‌های هوایی داشته باشیم.

▣ ضعف در زیبایی‌شناسی

مرادنجاتی یکی از تفاوت‌های اساسی صنعت هوانوردی ایران با جهان را بخش زیبایی‌شناسی این صنعت دانسته و گفته است: ایرلاین‌های ایران زیبایی و جذابیت قابل‌توجهی ندارند و در این زمینه، خدمات درخوری به مسافران ارائه نمی‌دهیم. البته تا حدی توانستیم در صنعت ریلی چنین اتفاقی را رقم بزنیم و واگن‌های لوکس تولید کنیم، اما در صنعت هوایی رتبه خوبی را به خود اختصاص نداده‌ایم و از این نظر هم در رتبه ۵۰ دنیا قرار داریم. همچنین، به‌لحاظ تولید بدنه هواپیما هم جایگاه قابل‌توجهی نداریم و تولیدکننده بدنه هیچ نوع هواپیمایی نیستیم. در کل، تولیدات هواپیمایی کشور منوط می‌شود به چند هواپیمای آموزشی که هنوز هم نتوانسته‌اند، موفق به اخذ مجوز استانداردهای داخلی کشور شوند و از این منظر هم، شاید در رتبه ۲۵ دنیا قرار داشته باشیم.

▣ انتظار ساخت هواپیما بیجا است

مرادنجاتی حضور دانش‌بنیان‌ها را در صنعت هوایی کشور بسان حلقه‌های زنجیر دانست و گفت: باتوجه به شعار امسال، موجی به نام رشد اقتصاد دانش‌بنیان راه افتاده است. به‌اعتقاد من، هرکدام از این شرکت‌ها در صنعت هوانوردی می‌توانند نقش یک حلقه از زنجیر صنعت هوانوردی را برعهده بگیرند. در واقع، تولید یک دانش‌بنیان در راستای تولیدات دیگر دانش‌بنیان‌ها است. به‌طورکلی، انتظار نمی‌رود یک شرکت دانش‌بنیان در چند سال آینده توانایی ساخت هواپیما را داشته باشد، چرا که صنعت هوانوردی در زمره صنایعی است که به‌طورمعمول با رویکرد برون‌سپاری اداره و تجهیزات آن مونتاژ می‌شود. در هیچ جای دنیا هم چنین انتظاری را نمی‌توان از یک شرکت هوانوردی و هواپیمایی داشت که صفر تا صد این صنعت را خود عهده‌دار باشد. برای مثال، شرکت‌هایی نظیر بوئینگ و ایرباس همگی چندملیتی هستند. نجاتی معتقد است: شرکت‌های دانش‌بنیان موفقی در کشور وجود دارند که می‌توانند با اتحاد در همکاری به تکمیل زنجیره صنعت هوانوردی بپردازند، اما هنوز فاقد یک شرکت مادر برای هماهنگی و انسجام عمل این شرکت‌ها برای توسعه صنعت هوانوردی در کشور هستیم. در حقیقت، این شرکت مادر می‌تواند نخ اتصال شرکت‌های دانش‌بنیان باشد. وی همکاری و مشارکت بخش خصوصی را برگ برنده توسعه فعالیت‌های دانش‌بنیان دانست و افزود: از آنجایی که ستون‌فقرات اقتصاد بخش خصوصی است، لازم است اعتماد این بخش را در تولیدات داخلی جلب کنیم.



سخن پایانی

تلاش دانش‌بنیان‌های ایرانی در زیست‌بوم نوآوری و فناوری کشور در سال‌های اخیر برای دستیابی به فناوری‌های بومی صنعت هوایی کشور به‌ویژه در حوزه تجاری و مهندسی قابل‌درک و ستودنی است. گفتنی است، دستاوردهای دانش‌بنیان‌ها در این حوزه ناشی از عزم جدی برای حرکت به‌سوی خودکفایی است، اما همان‌گونه که در این گزارش هم به آن پرداختیم، مشکلات ساختاری در حوزه قطعه‌سازی، آزمایش‌ها و اخذ استانداردهای محصولات دانش‌بنیان و تطبیق با استانداردهای جهانی باتوجه به حساسیت‌های بالای صنعت هوایی از جمله ضروریات جدی در این حوزه محسوب می‌شوند. کارشناسان زیادی معتقدند، اکنون زمان آن فرارسیده است که در حوزه تجاری و مهندسی هوایی نیز حرکت به‌سوی تولید محصولات، فراتر از احتیاج بازار ایران مطابق با استانداردهای بین‌المللی باشد که این نیازمند حمایت از شرکت‌های کوچک است. خوشبختانه، این شرکت‌ها کارنامه درخشانی در حوزه تعمیر، نگهداری و ساخت قطعات هواپیما دارند که تنها باید موردحمایت ارکان بزرگ‌تر این اکوسیستم قرار بگیرند.

یادداشت

نور در بستر هوشمندسازی



کمال یاوریان
مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان

امروزه طراحان شهری معتقدند شهرهای هوشمند یکی از دستاوردهای مهم بشری در قرن حاضر هستند که بیش از هرچیز صرفه‌جویی انرژی را به‌دنبال خواهند داشت. یکی از مولفه‌های مهم این نوع از شهرها، کم و زیاد شدن نور یک منطقه با میزان فعالیت مردم است که یکی از سیستم‌های فناورانه آن با روشنایی شهر هوشمند با پوشش ال‌ای‌دی شناخته می‌شود. این سیستم یکی از اولویت‌های مهم دنیا برای کاهش مصرف انرژی است که خوشبختانه چند سالی می‌شود که توانسته‌ایم این سیستم را تولید و عرضه کنیم. گفتنی است، روشنایی هوشمند باعث می‌شود تا روشنایی در جایی که ازدحام جمعیت بیشتر است، افزایش یابد، در عین حال، وقتی سنسورها تشخیص دهند که تعداد افراد یا اتومبیل‌ها در یک منطقه کمتر است، به تناسب جمعیت، میزان نور و روشنایی در آن منطقه را کاهش می‌دهند. از آنجایی که ساعت ۹ تا ۱۲ شب، اوج رفت‌وآمد در معابر شهری است، نیاز به روشنایی الزامی است؛ اما از این ساعت به بعد تا ساعات اولیه صبح، روشنایی زیادی موردنیاز نیست، به‌همین دلیل این سیستم‌ها در سراسر دنیا هوشمندسازی شدند تا از مصرف بی‌رویه انرژی جلوگیری شود. یکی از مولفه‌هایی که در ایران به این سیستم اضافه شد؛ امکان کنترل روشنایی چراغ‌های معابر و جاده‌ها و اتوبان‌ها با استفاده از گوشی، تبلت و سیستم‌های نرم‌افزاری است. اتوبان قزوین ـ تهران را در نظر بگیرید که در ساعت‌های اولیه صبح به‌دلیل کمبود رفت‌وآمد، سیستم روشنایی هوشمند برای کاهش مصرف انرژی در حالت خاموش قرار گرفته است؛ حال اگر فرد یا افرادی خواهان نور بیشتر اتوبان گفته‌شده باشند، در این شرایط افراد می‌توانند با تلفن‌های هوشمند خود و با سیستم اندروید یا از طریق نرم‌افزارهای ارائه‌شده با ارسال پیام به مرکز تعیین‌شده به هر میزان که می‌خواهند روشنایی معابر را افزایش یا حتی کاهش دهند. در واقع، پیامکی به مرکز از سوی مردم ارسال می‌شود که به‌معنای افزایش یا کاهش روشنایی معابر موردنظر است.

از دیگر مزایای این سیستم، عملکرد خودکار لامپ‌ها است که موجب کاهش انتشار آلودگی می‌شود. از آنجایی که یکی از مشکلات سخت‌افزاری در روشنایی معابر، آلودگی چراغ‌ها است، نصب طولانی‌مدت آنها در خیابان‌ها موجب می‌شود که تا ۳۰درصد میزان روشنایی آن کاهش یابد. به‌علاوه، این معضل موجب تولید آلودگی هم می‌شود؛ به‌طورمعمول پس از ۳ تا ۶ ماه چنین معضلی بروز پیدا می‌کند. خبر خوش آنکه، سیستم روشنایی تولیدشده در ایران با پوشش نانویی قابلیت خودتمیزشوندگی دارد که برای نخستین‌بار، تولید این سیستم با چنین قابلیتی در جهان اتفاق افتاده است.

یکی دیگر از مزایای این فناوری، تاثیر واضحی است که بر محیط‌زیست و سلامت درختان دارد و می‌توان به‌نوعی به حفظ سلامت گیاهان در شهر پرداخت. نخستین موضوع این است که از ساعت ۱۲ شب تا ۶ صبح می‌توان روشنایی چراغ‌ها را به ۳۰ درصد کاهش داد که این امر موجب کاهش ۷۰ درصدی انرژی و بهبود شرایط محیط‌زیست می‌شود. دومین نکته حفظ سلامت درختان در پارک‌ها و مناطق سبز با تاریکی طبیعی است. درختان باید شب و روز را احساس کنند و اگر تمام شبانه‌روز چراغ‌ها روشن باشد، موجب افزایش آلودگی نوری و نبود تعادل در ساعت بیولوژیکی گیاه می‌شود. کاهش نور معابر باعث می‌شود درختان به اندازه کافی نور و روشنایی از ماه دریافت کنند و این خود به سلامت آنان در شبانه‌روز کمک می‌کند. یکی از برنامه‌های آینده دانش‌بنیان‌ها روشنایی و هوشمندسازی روشنایی داخل ساختمان‌ها است. در واقع، بعد از پیاده‌سازی و توسعه این فناوری در بیشتر معابر شهری، جاده‌ها و اتوبان‌ها قصد داریم در ساختمان‌ها به‌ویژه ساختمان‌های اداری چنین سیستمی را به‌اجرا دربیاوریم. البته به‌شرطی که تحریم‌ها و در واقع محدودیت‌های مالی که سال‌ها به‌عنوان موانع توسعه دانش‌بنیان‌ها شناخته می‌شوند، از سوی مسئولان امر مرتفع شود.

یادداشت

پس‌اندازهای «دلاریزه»



احمد یزدان‌پناه
اقتصاددان

بی‌ثباتی اقتصاد به‌ویژه در ۲ سال گذشته باعث شده مردم سرمایه‌های خود از قالب ریال خارج و به‌شکل دلار یا طلا پس‌انداز کنند. اقدام مردم برای جلوگیری از کاهش ارزش پول در میان مردم کشورهایی با تورم بالا امری کاملا بدیهی است. به‌طور مثال در کشور همسایه یعنی ترکیه مردم با بالا رفتن تورم دارایی خود را از لیر به دلار تبدیل می‌کنند، اما چون حجم مراودات مالی این کشور با دنیا بالاست این افزایش تقاضا برای خرید دلار در اقتصاد این کشور ملموس نیست.

بیش از ۳۰ سال است که تعداد زیادی از کشورهای جهان در تب‌وتاب تجربه دردناک زندگی با تورم و مبارزه با آن در رنج‌اند.

بسیاری از آنها سیاست پولی خاصی را برگزیده‌اند که به «هدف‌گذاری تورم» معروف است و یکی از لازمه‌های آن افزایش نرخ‌های بهره یا سود است که گاهی تورم را به قیمت افت شدید فعالیت‌های اقتصادی کاهش می‌دهد.

جدا از این، سیاست‌سازان و سیاست‌گذاران عموما هدف‌گذاری تورم را با نوسانات شدید نرخ‌های ارز همراه می‌سازند، چراکه مجبور می‌شوند بین تثبیت تورم و کاهش آن به سطح معقول و کاهش دامنه نوسانات آن و تثبیت نرخ ارز یکی را انتخاب کنند.

این بی‌ثباتی‌ها که بی‌ثباتی و تلاطم زندگی مردم را در پی دارد، پس‌اندازکنندگان، برخی کشورهای پذیرنده استراتژی هدف‌گذاری تورم را مجبور کرده تا پس‌اندازهای خود را به‌صورت دلاری یا برمبنای سایر ارزهای معتبر سرمایه‌گذاری کنند یا ریسک‌گریزان جامعه به‌سوی پس‌انداز در بانک‌ها بروند تا از منابع و منافع خود در مقابل کاهش پول ملی خود که تورم‌زده است و ارزش و قدرت خرید آن به‌شدت کاهش یافته، محافظت کنند.

تاکنون ۴۱ کشور استراتژی پولی «هدف‌گذاری تورم» را به اجرا در آورده‌اند. تحت این چارچوب پولی، بانک مرکزی نرخ بهره را به‌عنوان یک ابزار سیاستی برای ثبات‌بخشی به تورم در حول‌وحوش هدف اعلام‌شده خود به‌کار می‌گیرد، یعنی رژیم هدف‌گذاری تورم را اجرا می‌کند؛ به این صورت که اگر تورم در کشور خیلی بالا برود بانک مرکزی نرخ‌های بهره یا سود را با اجرای سفت‌وسخت شرایط پولی بالا می‌برد و برعکس. در گذشته بسیاری از این کشورها یک نرخ ارز ثابت را هدف‌گذاری کرده بودند. گرچه رژیم نرخ ارز ثابت تا حدی می‌تواند به کنترل تورم بپردازد اما این سیاست و چارچوب پولی ظرفیت یک بانک مرکزی را در پاسخ و عکس‌العمل بجا و به‌موقع و به‌اندازه در مقابل تکانه‌ها و شوک‌های اقتصادی اثرگذار بر اشتغال و تورم محدود می‌سازد. به‌علاوه، استراتژی نرخ ارز ثابت اغلب کشور را در معرض هجمه و حملات سفته‌بازانه قرار می‌دهد؛ هجوم دارندگان پول داخلی برای خرید ارزی که نرخ ثابتی دارد و فروش آن در کوتاه‌ترین زمان به نرخ بالاتر، راهی است که اغلب مردم کشورهای تورم‌زده در پیش می‌گیرند. چنین شرایطی مطلوب هیچ بانک مرکزی نیست، زیرا عرضه ارز مزبور نمی‌تواند دائمی باشد و هیچ بانک مرکزی خواهان تهی شدن ذخایر ارزی خود نیست.

این افزایش بی‌ثباتی‌ها و ناطمینانی‌ها که محیط نرخ ارز را در کشورهای با هدف‌گذاری تورم احاطه کرده پدیده‌ای جدید است. این شرایط نامطلوب و تداوم انتظارات از تضعیف آتی فزاینده یا ناگهانی پول ملی، پس‌اندازکنندگان را وسوسه و تشویق می‌کند تا پس‌اندازهای خود را به‌صورت دلاری سپرده‌گذاری کنند. به این پدیده که در بسیاری از کشورهای درحال‌توسعه قابل‌مشاهده است «دلاری شدن سپرده‌ها» می‌گویند. دلاری شدن پس‌اندازها در کشورهای درحال‌توسعه خطر خروج سرمایه‌های ملی را نیز در پی دارد، زیرا ارزی شدن سپرده‌ها انگیزه و آمادگی سرمایه‌ها را برای خروج از کشور تورم‌زده بالا می‌برد.

بازگشت وام ازدواج به بودجه

وام ازدواج و دیگر تسهیلات قرض‌الحسنه از مواردی بود که در لایحه بودجه سال آینده به آن اشاره نشده بود، اما نمایندگان مجلس تصمیم گرفتند مانند امسال، آن را با جزئیات و البته افزایش، به بودجه سال ۱۴۰۲ اضافه کنند. به گزارش ایرنا، در تبصره ۱۶ ماده‌واحده لایحه بودجه ۱۴۰۱، دولت به تسهیلات تکلیفی اشاره کرده و مانند لایحه بودجه سال گذشته بند مربوط به میزان وام ازدواج جوانان و تکلیف شبکه بانکی به پرداخت آن برداشته شده است. در این تبصره از لایحه بودجه سال آینده آمده است: «بانک‌های عامل مکلفند در چارچوب برنامه کنترل تورم و رشد نقدینگی و ترازنامه بانک‌ها، در سقف ۲۰۰ هزار میلیارد تومان از محل ۱۰۰ درصد مانده سپرده‌های قرض‌الحسنه به‌جز بانک‌های قرض‌الحسنه و بخشی از سپرده‌های جاری براساس توان تسهیلات‌دهی بانک‌های عامل و به تشخیص شورای پول و اعتبار پس از کسر سپرده قانونی، به موارد مندرج در قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی از جمله قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، قانون ساماندهی و حمایت از مشاغل خانگی، قوانین مربوط به ایثارگران، قانون جهش تولید مسکن و قانون جهش تولید دانش‌بنیان، تسهیلات قرض‌الحسنه پرداخت کنند.»

رحیم زارع، سخنگوی کمیسیون تلفیق مجلس، در این باره توضیح داد براساس مصوبه این کمیسیون، تسهیلات قرض‌الحسنه ازدواج برای هر یک از زوج‌هایی که تاریخ ازدواج آنها بعد از ۱۳۹۸/۱/۱ است، ۱۸۰ میلیون تومان و با دوره بازپرداخت ده‌ساله باشد، تسهیلات قرض‌الحسنه ازدواج برای زوج‌های زیر ۲۵ سال و زوج‌های زیر ۲۳ سال ۲۲۰ میلیون تومان تعیین شد.

کارشناسان ضمن انتقاد به افزایش سهمیه یورو مطرح کردند

دولت خالق ارز خانگی

مریم غدیرپور
editor@smtnews.ir

خرید ۵ هزار یورو سهمیه ارز تحت عنوان تامین نیازهای ضروری در شعب منتخب ۵ بانک دولتی امکان‌پذیر شده است. افزایش سقف فروش ارز سهمیه‌ای به ۵ هزار یورو و حذف سامانه نوبت‌دهی اینترنتی بازار متشکل هم دو استراتژی مکمل هستند که بانک مرکزی انتظار دارد با کمک آنها، نرخ ارز را کاهش دهد. در هیچ یک از این سیاست‌ها، نشانه‌ای از زور و تهدید به چشم نمی‌خورد و بانک مرکزی برای فروش دلار آزاد قیمت دستوری تعیین نکرده و احتمالا این بار خبری از بگیروببند بزرگان بازار ارز نخواهد بود. در عوض بازارساز تصمیم گرفته از همان سطح نرخی که بازار آزاد در آن سطح مقاومتی خود را تشکیل داده، دلار را تحت فشار قرار دهد. در این راستا بانک مرکزی می‌خواهد با افزایش عرضه دلار و تقسیم‌بندی خریداران براساس سطح نیازشان به اسکناس، روی بازار و نرخ دلار تاثیر بگذارد، اما کارشناسانان منتقد سیاست ارزپاشی رئیس‌کل بانک مرکزی این راهکار برای کنترل بازار ارز را محکوم به شکست و عامل هدررفت منابع ملی اعلام کرده‌اند.

همچنین ضرورت دارد بانک مرکزی در سیاست عرضه ربع‌سکه بورسی برای کنترل نرخ سکه بازنگری کند، زیرا بسیاری از کارشناسان اقتصادی معتقدند عرضه ارز و سکه پایین‌تر از نرخ بازار آزاد توسط بانک مرکزی، تاثیر چندانی در زمینه کنترل نرخ نخواهد داشت. صمت در این گزارش آثار تخصیص ارز سهمیه ۵۰۰۰ یورویی بر کنترل قیمت‌ها در بازار آزاد را بررسی کرده است.



عکس: صمت

تخصیص ارز، بی‌قیدوشرط

براساس بخشنامه بانک مرکزی از ۴ بهمن ۱۴۰۱ مردم به‌جای سهمیه ۲ هزار یورویی می‌توانند تا سقف ۵ هزار یورو یا معادل آن، به قیمت بازار متشکل ارز، از صرافی‌ها اسکناس خریداری کنند. سهمیه ارز، سالی یک بار به هر ایرانی تعلق می‌گیرد. همچنین پیش از این متقاضیان خرید ارز سهمیه‌ای برای دریافت اسکناس باید در سامانه اینترنتی ثبت‌نام می‌کردند و قبل از مراجعه به صرافی نوبت اینترنتی می‌گرفتند، اما این قید هم حذف‌شده، چون تجربه نشان داد، در ۸ ماه گذشته سامانه دریافت نوبت اینترنتی بازار متشکل ارز، خلاف انتظاری که از آن می‌رفت، کند و سنگین و آهسته عمل می‌کند.

براساس بخشنامه اخیر بانک مرکزی گروهی که در ماه‌های گذشته نسبت به دریافت سهمیه سالانه خود اقدام کرده بودند، مشمول بخشنامه جدید نمی‌شوند و برای دریافت سقف ۵ هزار یورویی جدید، حداقل باید تا شروع سال ۱۴۰۲ منتظر بمانند. طبق اعلام بانک مرکزی هر فرد بالای ۱۸ سال با کارت ملی و شماره تلفن همراهی که به‌نام خودش باشد، می‌تواند به صرافی مراجعه کند و تا سقف ۵ هزار یورو اسکناس دریافت کند. اگر کسی دلار بخواهد، می‌تواند معادل دلاری این سهمیه را سفارش دهد یا هر ارزی که به آن نیاز دارد را تحویل بگیرد. سهمیه سالانه ۵ هزار دلاری، با نرخ سامانه بازار متشکل ارزی به‌فروش می‌رسد.

تورم، مانع بزرگ کاهش قیمت ارزهای خارجی



حامد پاک‌طینت، اقتصاددان و استاد دانشگاه درباره تاثیر افزایش سهمیه دلار بر کاهش نرخ ارز شاخص به صمت گفت: از میان همه عوامل کلیدی تاثیرگذار بر بازار ارز، شاخص تورم بیشترین سهم را دارد و به‌عنوان دست‌انداز اصلی کاهش نرخ ارزهای خارجی عمل می‌کند. وی افزود: شرایط سیاسی داخلی و خارجی و همچنین سوءمدیریت ارزی از جمله عوامل موثر بر افزایش قیمت دلار هستند و در مسیر تشدید بیماری تورمی کشور حرکت می‌کنند. بیماری مزمن تورم حاصل ۴ دهه بی‌تدبیری مدیران پولی و مالی کشور است. در طول ۴۰ سال گذشته دولت‌ها به‌جای ایجاد پول مولد به خلق پول پناه بردند و نقدینگی را تا مرز ۶۰۰۰ هزار میلیارد تومان افزایش دادند. در نتیجه این افزایش بی‌محابا تورم هم افسار پاره کرده و به همه کالاها و خدمات می‌تازد.

فرار سرمایه‌های دلاری

این اقتصاددان با تاکید بر اینکه از شهریور و همزمان با شکل‌گیری التهابات در فضای سیاسی داخلی، سرعت فرار سرمایه از کشور نسبت به ماه‌های میانی سال بیشتر شد، گفت: آمارهای بانک مرکزی افزایش خروج سرمایه از کشور را در سال‌های گذشته و در دوره‌هایی که التهابات در فضای سیاسی کشور به اوج می‌رسید، تایید می‌کند. از آنجایی که هیچ فردی هنگام خروج از کشور ریال با خود نمی‌برد، تقاضا برای خرید دلار در بازار داخل سیر صعودی به خود گرفته است. وی با اشاره به اینکه سهمیه ۵۰۰۰ یورویی پاسخگو نیاز مهاجرت‌کنندگان نیست، گفت: سوءمدیریت ارزی باعث شده سرمایه ملی هدر برود. سرمایه‌ای که این روزها بنا به شرایط خاص کشور به‌زحمت به‌دست می‌آید، توسط بانک مرکزی ایران با ارزپاشی هدر می‌رود تا شاید بازار ناآرام دلار را آرام کند.

نرخ‌گذاری غلط

این استاد دانشگاه در تشریح علل کمبود منابع ارزی در کشور توضیح داد: پیوستن اروپا به صحنه فشار علیه ایران، افزایش دامنه تحریم‌ها علیه ایران، گمانه‌زنی درباره تحریم سپاه پاسداران و همچنین محدود کردن شرایط ارزی ایران توسط عراق مسائلی هستند که تنگنای ورود ارز به ایران را فشرده‌تر می‌کنند. در کنار این دلایل تورم و التهابات فضای سیاسی داخلی، به افزایش نرخ ارز دامن می‌زند. پاک‌طینت با تاکید بر اینکه سوءمدیریت ثبات قیمت‌ها را در بازار بر هم می‌زند، اظهار کرد: بزرگ‌ترین مشکل بازار ارز در دوره ریاست افراد مختلف بر بانک مرکزی نوع نگاه آنان به سیاست‌گذاری ارزی است؛ به این صورت که این باور رایج در میان همه رؤسای بانک مرکزی وجود دارد که مالکیت بازار ارز در اختیار بانک مرکزی است و همین مسئله نیز اجازه نرخ‌گذاری دلار را مانند سایر کالاها به سیاست‌گذار می‌دهد؛ بنابراین فاصله زیاد میان نرخ ارز در بازار نیما و بازار آزاد باعث فسادپذیری بازار ارز شاخص شده است.

نرخ مخرب

این اقتصاددان یکی از چالش‌های اصلی بازار ارز را فاصله معنادار نرخ دلار آزاد و دلار نیمایی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی موردنظر رئیس بانک مرکزی عنوان کرد و افزود: اختلاف این دو نرخ زمینه‌ساز سرکوب صادرات و اعطای مشوق‌های بیشتر برای واردات می‌شود. وی ضمن انتقاد از سیاست ایجاد بازار نیما گفت: این رویکرد سیاستی در بازار ارز، باعث انصراف بسیاری از صادرکنندگان از فعالیت تجاری می‌شود؛ بخشی از بازرگانی خارجی کشور را تعطیل می‌کند، تولیدکننده را دچار زیان و در سایه کمبود منابع ارزی التهابات قیمتی در بازار ارز را تشدید می‌کند، اما در مقابل، واردکنندگان شرایط را به نفع خود می‌بینند و دلار ارزانی که از بانک مرکزی دریافت می‌کنند را در بازار آزاد با نرخ‌های بالاتر به فروش می‌رسانند. این استاد دانشگاه تخصیص سهمیه ۵ هزار یورو به هر کارت ملی را سیاستی کاملا اشتباه دانست و اظهار کرد: فروش یورو زیر نرخ بازار آزاد به مردم که این پول را برای روز مبادا ذخیره کنند از بنیاد اشتباه است. این اقدام بانک مرکزی هیچ فایده‌ای برای جلوگیری از افزایش نرخ ارز ندارد و تنها باعث کاهش هر چه بیشتر ارزش پول ملی می‌شود.

> فروش یورو زیر نرخ بازار آزاد به مردم، برای آنکه این پول را برای روز مبادا ذخیره کنند، از بنیاد اشتباه است

تورم، مانع بزرگ کاهش قیمت ارزهای خارجی



امیرحسین راد، صراف و فعال در بازار پولی و مالی درباره تاثیر افزایش سهمیه دلار و نقش این سیاست در کاهش نرخ ارز شاخص به صمت گفت: در پی تشدید نوسانات ارزی که عمدتا ناشی از خبرهای سیاسی و ترس مردم از بی‌ارزش شدن دارایی‌ها است، بانک مرکزی تصمیم گرفت برای رفاه حال مردم و تسهیل دسترسی به منابع ارزی سهمیه هر فرد برای دریافت ارز را از ۲ هزار یورو به ۵ هزار یورو ارتقا دهد. وی افزود: علت اصلی نوسانات اخیر ارزی، جو روانی حاکم بر جامعه و تورم بالا است، زیرا عرضه ارز به‌گفته رئیس کل بانک مرکزی مناسب است، اما بانک مرکزی نباید اجازه دهد اختلاف نرخ دلار نیما و بازار آزاد بیش از این افزایش یابد، زیرا هر چه این شکاف قیمتی عمیق‌تر شود، فضای رانت‌بازی برای دسترسی به ارز نیمایی گسترده‌تر می‌شود.

صف همچنان پابرجاست

این فعال بازار ارز در پاسخ به این پرسش که آیا هنوز صف برای خرید دلار در مقابل صرافی‌ها وجود دارد، بیان کرد: طی روزهای گذشته افراد اغلب برای تهیه ارز سهمیه‌ای مقابل صرافی‌ها صف می‌بستند که به‌دلیل اختلاف قیمت زیاد دلار در بازار توافقی با بازار آزاد بوده است. اگر نرخ دلار در بازار آزاد همچنان رشد کند، به‌طورقطع بر متقاضیان دریافت ارز سهمیه‌ای هم افزوده و بازار دلالی کارت ملی دوباره داغ می‌شود. راد ضمن انتقاد از افزایش فروش ارز سهمیه‌ای بیان کرد: دولت نمی‌تواند در بلندمدت با ارزپاشی نرخ دلار را کنترل کند. با این اقدام دولت، ارز از صندوق صرافی‌ها به پستوی خانه‌ها مهاجرت می‌کند و در نهایت نرخ دلار به سمت کانال‌های بالاتر حرکت می‌کند.

ارزپاشی مُسکن موقت است

وی درباره تاثیر اقدامات نهاد پولی کشور برای ارسال سیگنال‌های کاهشی به بازار ارز تاکید کرد: آنچه اکنون بازار ارز را تحت تاثیر قرار داده، تورم و خروج نقدینگی از کشور است. تا زمانی که فکری برای این موارد نشود و روند تغییر نکند، نرخ دلار به کانال‌های پایین‌تر برنمی‌گردد.

این صراف و فعال در بازار پولی و مالی متذکر شد: بانک مرکزی با روش کنترل عرضه و تقاضا، تنها به‌صورت موقت می‌تواند قیمت‌ها را کنترل کند. یکی از عوامل کنترل نرخ دلار در بازار آزاد یا توافقی، ارزپاشی و سختگیری‌های بانک مرکزی است و ارتباطی با روند طبیعی بازار نداشته و ندارد، زیرا روند طبیعی نرخ ارز را شاخص تورم و میزان تقاضا معین می‌کند. راد با تاکید بر اینکه منابع بانک مرکزی محدود است، ادامه داد: این نهاد در بلندمدت قادر به تامین بازار نخواهد بود. سیاست‌گذار تا زمانی می‌تواند به سرکوب قیمتی ادامه دهد که منابع کافی را برای ارزپاشی در اختیار داشته باشد. بانک مرکزی در نهایت ۲ تا ۳ ماه دیگر چنین امکانی خواهد داشت.

چشم‌اندازی پرابهام

وی در پاسخ به این پرسش که آیا چشم‌انداز مثبتی برای بازارهای مالی و اقتصاد ایران وجود دارد، گفت: این سوال از جمله سوالاتی است که به‌سختی می‌توان جواب درست به آن داد ؛ همین ابهامات در رفتار اقتصادی مردم بویژه در حرکت به سمت خرید ارز و طلا به‌وضوح نمایان است. در چنین شرایطی مردم به بازارهایی مثل دلار و ارز و طلا روی می‌آورند تا پول خود را تبدیل به یک دارایی کنند، زیرا ارزش پول ملی روزبه‌روز کاهش پیدا می‌کند و مطابق با آمار ریال، بی‌ارزش‌ترین پول دنیا است.

سخن پایانی

قیمت دلار لحظه‌به‌لحظه در بازار آزاد در حال افزایش است. نوشداروی تکراری ارزپاشی دولت هم افاقه نکرده و نرخ ارز شاخص برای ورود به کانال ۵۰ هزار تومان خیز برداشته است. کارشناسان عامل این گرانی مهارنشدنی دلار را تورم می‌دانند، زیرا در شرایط تورمی مردم برای حفظ ارزش سرمایه‌شان به خرید کالای باارزش‌تری مثل ارز و سکه پناه می‌برند. در میانه این آشفته‌بازار ارز، دولت سقف ارز سهمیه‌ای را به ۵ هزار یورو افزایش داد تا با ارزپاشی در بازار قیمت‌ها را کنترل کند، اما در خواب خوش بانک مرکزی به‌دلیل تورم فزاینده نه‌تنها نرخ در بازار ارز کنترل نشد، بلکه این ابزار دادوستد از بانک مرکزی و صرافی‌ها به پستوی خانه‌ها خزید.

نوبت دوم
شناسه ۱۴۰۱۶۵۳

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

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

املاک متقاضیان واقع در قریه چمازکتی پلاک ۵۹ اصلی بخش ۱۶

۱۲۵۰۲ فرعی به نام آقای حسین مشکاتی شهمیرزادی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین که در آن احداث بنا شده است که میزان ده سیر عرصه وقف می‌باشد به مساحت ۱۴۱.۲۰ مترمربع خریداری مع‌الواسطه از آقای سخاوت اصلانی مالک رسمی.

لذا به موجب ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی و ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز از طریق این روزنامه محلی/ کثیرالانتشار در شهرها منتشر و در روستاها علاوه بر انتشار آگهی، رای هیات الصاق تا در صورتی‌که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار اولین آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند. معترض باید ظرف یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواست به اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامات ثبت موکول به ارائه حکم قطعی دادگاه ثبت و در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۱۱/۱۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۲/۰۱

یونس قصابی، سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان قائمشهر

قشم، مقصد سرمایه‌گذاران و گردشگران ژاپنی

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفت: جزیره قشم به واسطه داشتن ظرفیت های متعدد اقتصادی و گردشگری می تواند، مقصد خوب و مناسبی برای سرمایه گذاران و گردشگران ژاپنی باشد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد قشم، افشار فتح الهی در دیدار با سفیر ژاپن و نماینده ارشد دفتر جایکا در ایران، اظهار داشت: جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره غیر مستقل جهان، ظرفیت های متعددی از نظر گردشگری، نفت و انرژی و فرصت های سرمایه گذاری را داراست. وی ادامه داد: این جزیره به واسطه حضور در تنگه راهبردی هرمز و ظرفیت های موجود در آن، می تواند نقش بسیار مفیدی در توسعه روابط اقتصادی و تجاری میان ایران و ژاپن ایفا کند.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم تاکید کرد: بنادر تجاری، فرودگاه بین المللی و شبکه بزرگراهی بخشی از زیرساخت های مورد نیاز برای فعالیت های اقتصادی است که در جزیره قشم موجود است و در آینده نزدیک و پس از احداث پل خلیج فارس، شاهد توسعه بیشتر منطقه خواهیم بود. به گفته فتح الهی؛ امکان مالکیت برای شرکت های خارجی، معافیت مالیاتی ۲۰ ساله، امکان رفت و آمد اتباع سایر کشورها بدون نیاز به ویزا، تسهیلات ویژه گمرکی برای واردات ماشین آلات و مواد اولیه تولید در کنار انرژی و نیروی کار ارزان، مهمترین ویژگی های اقتصادی منطقه آزاد قشم هستند که می تواند مورد توجه سرمایه گذاران و تولیدکنندگان کشور ژاپن قرار بگیرد.

وی تصریح کرد: در منطقه آزاد قشم در صورت وجود اراده در طرف ژاپنی، امکان توسعه همکاری های اقتصادی در زمینه های مختلف فراهم است.

دولت بازار را رقابتی کند

نگرانی باغداران از نابسامانی بازار مرکبات

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

باغداران رودسری این روزها مشغول برداشت محصول هستند و امیدوار به اینکه بتوانند امسال با سود بهتری این میوه‌ها را به‌دقت مردم برسانند، اما وقتی پای درد دلشان می‌نشینی از قیمت‌ها ناراضی هستند.

یکی از آن‌ها از نرخ پرتغال کیلویی ۳ هزار تومان ناراحت است و دیگری از نرخ بالای انواع کود و سموم می‌گوید، همه می‌گویند؛ بهتر نیست وزارت کشاورزی محصول ما را بخرد و صادر کند تا ما هم بتوانیم از این کار سود منطقی داشته باشیم؟دیگری می‌گوید: پرتغال یک‌زمانی خوب بود و نرخ مناسبی داشت اما اکنون با توجه به بالا رفتن نرخ کود و سموم، دیگر صرفه اقتصادی برای باغدار ندارد. با توجه به موارد یاد شده وضعیت نابسامان بازار مرکبات و نرخ پایین محصولات تولیدشده سبب نگرانی باغداران رودسری برای فروش محصولاتشان شده است.



نرخ کودهای یارانه‌ای افزایش پیدا نمی کند

مدیرعامل شرکت خدمات حمایتی کشاورزی اعلام کرد: برنامه‌ای برای افزایش نرخ کودهای یارانه‌ای در سال ۱۴۰۲ نداریم. به گزارش وزارت جهاد کشاورزی، حمید رسولی، مدیرعامل شرکت خدمات حمایتی کشاورزی گفت: در امسال نرخ کودهای یارانه‌ای را نه تنها افزایش ندادیم بلکه قیمت‌ها به طور میانگین ۴۵ درصد هم کاهش یافت. وی افزود: کاهش نرخ کودهای یارانه‌ای تا ابتدای مهرماه امسال ادامه یافت و به دلیل محدودیت‌های بودجه‌ای، قیمت‌ها به سال قبل باز گشت. رسولی اظهار کرد: وزارت جهاد کشاورزی با اجرای طرح‌هایی مانند کشت قراردادی و الگوی کشت به دنبال کاهش فشار بر کشاورزان است.

وی با بیان اینکه طی یک سال گذشته چهار پروژه کشت قراردادی توسط وزارت جهاد کشاورزی کلید خورده و کودهای این کشت‌ها تامین شده است، تصریح کرد: نخستین پروژه کشت قراردادی گندم در سال گذشته با مجری گری شرکت بازرگانی دولتی ایران در سطح ۲۵۰ هزار هکتار اجرا شد و ما ۱۰۰ درصد کودهای فسفاته و پتاسه مورد نیاز آن پروژه را به میزان ۷۰ هزار تن تأمین کردیم. وی با بیان اینکه مواد اولیه ۲۷ کارخانه تولیدکننده کود در شرایط تحریم، از سوی شرکت خدمات حمایتی کشاورزی وارد و تامین شده است، تصریح کرد: واردات مواد اولیه برای تولید کود در داخل با ارز نیمایی انجام می‌شود.

مجری طرح خودکفایی کودهای کشاورزی در همین حال افزود: اگر بخش خصوصی در تامین مواد اولیه برای تولید کود مشکلی داشته باشد، ما آن را انجام می‌دهیم.

وی اذعان داشت: این شرکت مسئولیت حاکمیتی در تامین غذای مردم دارد و از این رو مانقش اصلی را در تامین به موقع کودهای کشاورزی ایفا می کنیم.

باغداری دیگر صرفه اقتصادی ندارد

با وجود اظهارات مدیرعامل شرکت خدمات حمایتی کشاورزی مبنی بر اینکه برنامه‌ای برای افزایش نرخ کودهای یارانه‌ای در سال ۱۴۰۲ وجود ندارد؛ کشاورزان از افزایش نرخ کود و سم گلایه داشته و معتقدند با این روند باغداری دیگر صرفه اقتصادی ندارد.

برجی یکی از باغداران منطقه در گفت‌وگو با مهر می‌گوید: یک هکتار باغ مرکبات ۳۰ تن پرتغال می‌دهد که حدود ۲۰۰ میلیون تومان قیمتش می‌شود، باغدار باید در تمام طول سال سم و کود که بسیار گران شده را خریداری، آب موردنیاز باغ را تأمین و مزد کارگران را نیز پرداخت کند درحالی که می‌بیند همسایه‌اش در روستا با هزینه تمام‌شده و زمانی بسیار کمتر از روند تولید محصول پرتغال و نارنگی سود بیشتری از کاشت برنج عایدش می‌شود.

وی با اشاره زمان نگهداری پرتقال و نارنگی ادامه می‌دهد: اگر به بعد عید هم برسد بخشی از این میوه‌ها خراب می‌شود.

برجی اضافه کرد: می‌توان گفت پرتغال برداشت‌شده در برج هشت در سه ماه بعد ۵۰ درصد پوسیدگی خواهد داشت که این عین ضرر است، درحالی که برنج را به‌راحتی می‌شود یک سال نگه داشت و به نرخ مناسب‌تر و بالاتر فروخت. وی ادامه داد: دولت باید با اعلام کف نرخ خرید از باغدار و راه‌اندازی یا فعال‌سازی مکان‌هایی مانند تعاونی‌های روستایی برای خرید از باغدار، بازار را رقابتی کند تا باغدار بتواند با تکیه به آن کف قیمتی که مطمئن است دولت از او می‌خرد باواسطه‌ها و دلالان معامله کند و از این طریق هم‌سود بیشتری ببرد هم اینکه به فکر تغییر کشت نیفتد.وی ضمن اشاره به نبود حمایت‌های دولتی در این زمینه خاطرنشان کرد: هرسال ۴۰۰ کیلوگرم کود شیمیایی به نرخ تعاونی دریافت می کند که نرخ آن با بازار آزاد تفاوتی چندانی ندارد.

وی افزود: یکصدمیلیون ریال تسهیلات برای خرید ملزومات مرکبات نظیر جعبه و سبد با سود ۱۸درصد دریافت کرده است که دریافت اینگونه تسهیلات برای کشاورزان مقرون به صرفه نیست.

این باغدار مرکبات خواستار نرخ تضمینی این محصول از سوی دولت شد و گفت: دلالان از نبود نرخ مشخص و متغیر بودن نرخ مرکبات سوءاستفاده می کنند و متأسفانه سودی که باید نصیب تولیدکنندگان شود به جیب دلالان می‌رود.

اجحاف در حق باغداران

خانیان یکی دیگر از تولیدکنندگان مرکبات با تاکید بر اینکه مسئولان باید به دنبال فروش محصول کشاورز باشند، گفت: متأسفانه با آغاز فصل پاییز محصول باغی برای هیچ‌کس ارزش ندارد و محصولات باغداران با نرخ واقعی خریداری نمی‌شود.

این باغدار ادامه داد: وقتی عید می‌شود این محصولات به‌دقت دلالان افتاده و باقیمت‌های بالا بین مصرف کنندگان به فروش می‌رسد درحالی که باغداران هزینه بالایی برای تولید این محصولات کردند.

وی افزود: برای مقابله با این موارد، تعیین نرخ تضمینی این محصول از سوی دولت می‌تواند دست دلالان و واسطه‌ها را کوتاه کند.

این باغدار، سنتی و مکانیزه نبودن برداشت محصول را یکی دیگر از مشکلات باغداران می‌داند و افزود: ازآنجایی که هزینه کارگر و دیگر ملزومات گران است از دولت می‌خواهیم هم در تأمین ملزومات و نهاده‌های کشاورزی و هم اعطای تسهیلات ارزان نرخ به کشاورزان کمک کند تا وضعیت باغداران سروسامان بیشتری بگیرد.

وی گفت: از مسوولان انتظارداریم که کود و سم ارزان نرخ در اختیار باغداران قرار دهند زیرا برخی از باغداران به‌واسطه این مشکلات باغ‌های خود را رها کرده و باغ‌های آنان به‌صورت مخروبه و جنگلی درآمده‌اند.

یکی دیگر از باغداران مرکبات شهرستان رودسر بر نظارت بیشتر در کار توزیع کود و سم تاکید کرد و گفت: برخی سمومی که در اختیار کشاورزان باغدار قرار می‌گیرد تاریخ‌مصرف آن گذشته و دیگر کارآیی ندارد همین موضوع برای کود هم صدق می‌کند.بنابراین بهتر است دولت برای خرید کود وام‌های ارزان در اختیار باغداران قرار دهد.

> دولت باید با اعلام کف نرخ خرید محصولات از باغدار و راه‌اندازی مکان‌هایی مانند تعاونی‌های روستایی برای خرید از باغدار، بازار را رقابتی کند

رودسر قطب تولید مرکبات گیلان

علی اکبر کردی مدیر جهاد کشاورزی رودسر در گفت‌وگو با مهر با اشاره به برداشت ۸۰درصدی مرکبات از باغات این شهرستان، اظهار کرد: رودسر قطب نخست مرکبات در استان گیلان است. کردی بابیان اینکه برداشت مرکبات هرساله از اوایل آبان در شهرستان رودسر آغاز و تا اواخر بهمن ادامه دارد، گفت: شهرستان رودسر با ۵ هزار و ۴۰۰ هکتار باغ مرکبات رتبه نخست تولید مرکبات در استان گیلان را دارد.

وی با اشاره به برداشت ۸۰ درصدی مرکبات از باغات شهرستان رودسر، افزود: در این شهرستان ۸ هزار و ۷۰۰ بهره‌بردار و تولیدکننده مرکبات نیز فعالیت می کنند.

کردی بیان کرد: تاکنون ۸۸ هزار تن محصول به ارزش ۲۲۰ میلیارد تومان برداشت‌شده است.

وی ادامه داد: رودسر سالیانه ۱۱۰ هزار تن تولید محصول مرکبات باارزش اقتصادی ۲۷۵ میلیارد تومان دارد.

مدیر جهاد کشاورزی رودسر تصریح کرد: شهرستان رودسر دارای دو واحد کارخانه افشره رحیم‌آباد و چابکسر است که تاکنون حدود ۶۵۰۰ تن پرتغال از باغداران منطقه خرید کردند که پیش‌بینی می‌شود این دو واحد تا خردادماه نزدیک به ۲۰ هزار تن مرکبات خرید کنند.

سخن پایانی

باغداران مرکبات رودسر نبود تسهیلات با بهره کم، بالا بودن نرخ نهاده‌های کشاورزی، خرید محصولات با نرخ کم از سوی دلال‌ها و واسطه‌ها و بالابودن هزینه برداشت محصول را از عمده مشکلات باغ‌های مرکبات رودسر عنوان می‌کنند. این باغداران بر ضرورت توجه بیشتر و همه‌جانبه مسئولان برای رفع مشکلات تولید مرکبات تاکید دارند و خواستار کمک دولت در غالب پیش‌خرید محصولات کشاورزی هستند. این باغداران همچنین معتقدند بهای نهاده‌های کشاورزی و هزینه‌های جانبی مرکبات بسیار بالاست ولی تسهیلات بانکی در حمایت از این تولید بسیار اندک است.

صادرات حدود ۱۲میلیارد دلار کالا از گمرکات بوشهر

مدیرکل گمرک بوشهر گفت: در ۱۰ ماه امسال ۱۱ میلیارد و ۶۶۱ میلیون دلار کالا از گمرک‌های استان بوشهر به کشورهای مختلف صادر شده است.

به گزارش ایلنا، علی سلیمانی بیان کرد: در ۱۰ ماه امسال با احتساب میعانات گازی ۱۱ میلیارد و ۶۶۱ میلیون دلار کالا از ۱۱ گمرک استان بوشهر به ۴۷ کشور صادر شد.

وی با اشاره به جایگاه ممتاز گمرک منطقه پارس جنوبی در بین گمرک‌های استان و کشور، افزود: بیشترین میزان صادرات از استان بوشهر مربوط به گمرک پارس جنوبی است، به گونه‌ای که از نظر ارزش ۹۱ درصد از کل حجم صادرات با احتساب میعانات گازی به این گمرک اختصاص دارد.

مدیرکل گمرک بوشهر میزان صادرات از گمرک پارس جنوبی در ۱۰ ماه امسال را بیش از ۱۹ میلیون تن اعلام و ارزش این کالاها را ۱۰.۶ میلیارد دلار عنوان کرد.

وی گفت: انواع گاز مایع، متانول، کود اوره، پلی اتیلن، رافینیت، نفتا، پارازایلین، گوگرد، آمونیاک و روغن پایه از عمده کالاهای صادراتی بوده است.

وی اضافه کرد: در ۱۰ ماه امسال انواع محصولات پتروشیمی به وزن ۲۰ میلیون تن و ارزش ۱۱.۲ میلیارد دلار به خارج از کشور صادر شده است.

سلیمانی از افزایش درآمد گمرکات استان بوشهر در ۱۰ ماه امسال نسبت به مدت مشابه پارسال خبر داد و گفت: درآمد این گمرکات در مدت یاد شده ۶ هزار و ۵۷ میلیارد تومان بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۹۱ درصد افزایش نشان می‌دهد.

مشترکان برق کشاورزی سیستان و بلوچستان پاداش می‌گیرند

مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق سیستان و بلوچستان گفت: ۳۶ میلیارد و ۴۹۰ میلیون ریال پاداش همکاری به مشترکان برق بخش کشاورزی این استان پرداخت شد.

خلیل عوض‌زاده در گفت‌وگو با ایرنا اظهارداشت: دارندگان چاه‌های کشاورزی در چارچوب انعقاد تفاهم‌نامه‌های پاسخگویی بار، با خاموش کردن موتور چاه‌های کشاورزی خود در ساعت اوج مصرف ۱۲ تا ۱۷ توانستند از این میزان پاداش بهره‌مند شوند.

وی با بیان اینکه تابستان امسال، ۲ هزار و ۳۹۸ تفاهم‌نامه مدیریت مصرف در حوزه کشاورزی سیستان و بلوچستان منعقد شده، افزود: ۱۳.۷ درصد مصرف برق استان معادل حدود ۱۸۰ مگاوات میزان مصرف بخش تعرفه‌های مختلف کشاورزی استان در پیک بار تابستان سالجاری بوده است.

مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق سیستان و بلوچستان با بیان اینکه بخش قابل توجهی از کشاورزان استان، همکاری لازم را با این شرکت داشته و بر همین اساس از مشوق‌های در نظر گرفته شده برخوردار شده‌اند، گفت: خاموش شدن چاه‌های کشاورزی در ساعت اوج مصرف تابستان، کمک بسیار بزرگی در پایداری شبکه برق استان کرد. وی ادامه داد: شهرستان زاهدان و مناطق حومه با بیش از ۹ میلیارد ریال بیشترین میزان پاداش این بخش را دریافت کرده است.

تولید بیش از ۴۱۵ میلیون جوجه در گیلان

سرپرست معاونت بهبود تولیدات دامی جهاد کشاورزی گیلان از تولید ۴۱۵ میلیون قطعه جوجه از واحدهای مرغ مادر گوشتی در استان خبر داد و گفت: روزانه ۶۰۰ تن مرغ در گیلان کشتار می‌شود. به گزارش مهر، محمد گلشنی در جمع خبرنگاران با اشاره به اینکه از ابتدای سال تاکنون بیش از ۱۰۰ میلیون و ۶۰۰ هزار قطعه جوجه ریزی انجام‌شده که این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته بیش از ۸ درصد افزایش داشته است. وی بابیان اینکه وضعیت جوجه ریزی مرغ در گیلان مطلوب است، اظهار کرد: در بخش جوجه ریزی، پرورش و تولید مرغ در گیلان مشکلی وجود ندارد. گلشنی با تاکید بر اینکه گیلان ظرفیت تولید و پرورش ۳۰ میلیون قطعه مرغ مادر گوشتی را دارد، ادامه داد: تعداد جوجه‌های تولیدی از واحدهای مرغ مادر گوشتی به بیش از ۴۱۵ میلیون قطعه می‌رسد. وی از کشتار روزانه ۶۰۰ تن مرغ در کشتارگاه‌های گیلان خبر داد و گفت: بیش از ۲۵۰ تن لاشه مرغ در گیلان توزیع‌شده و بیش از ۳۵۰ تن به سایر استان‌ها ارسال می‌شود.

روی خط خبر

صادرات خراسان رضوی به ترکمنستان

معاون امور بازرگانی و توسعه تجارت اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی گفت: با توجه به وجود مرز مشترک با ترکمنستان، توسعه تجارت با این کشور برای استان جایگاه ویژه‌ای دارد؛ طی ۱۰ماهه اخیر صادرات استان به ترکمنستان حدود ۱۲۰ میلیون دلار بوده است.

علی غفوری مقدم در گفت‌وگو با ایسنا در خصوص برگزاری چهاردهمین نمایشگاه تخصصی ایران در ترکمنستان اظهار کرد: ترکمنستان یکی از پنج کشور هدف صادرات از خراسان رضوی است. با توجه به وجود مرز مشترک با ترکمنستان، توسعه تجارت با این کشور برای استان جایگاه ویژه‌ای دارد. در این راستا تلاش شده تا از ظرفیت‌های مختلف این حوزه از جمله برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی جمهوری اسلامی ایران در ترکمنستان استفاده شود. این نمایشگاه از ۲۶ تا ۲۸ بهمن ماه برگزار خواهد شد.

وی افزود: استقبال خوبی از این نمایشگاه صورت گرفته و ۹۸ شرکت در آن حضور دارند. این نمایشگاه در مساحتی در حدود ۲۰۰۰ متر مربع برگزار شده و گروه‌های مختلفی در این نمایشگاه شرکت کرده‌اند. اکثر این شرکت‌ها در حوزه مصالح ساختمانی، صنایع پتروشیمی، نفت و گاز، صنایع غذایی و حوزه خودروسازی فعالیت دارند.

معاون امور بازرگانی و توسعه تجارت اداره کل صمت استان با بیان اینکه در این نمایشگاه شرکت‌کنندگان بزرگی از جمله ایران خودرو و شرکت‌های تابعه وزارت نفت و وزارت تعاون شرکت کرده‌اند، تصریح کرد: در دو سال گذشته محدودیت‌های زیادی در بحث صادرات به ترکمنستان به‌دلیل شیوع ویروس کرونا داشتیم اما در سال جاری این مشکل رفع شده و ترکمنستان تمهیداتی برای عبور ماشین‌های ایرانی از جمله حذف عوارض ۱.۵ دلاری برای تردد کامیون‌ها در نظر گرفته است. غفوری مقدم درباره میزان صادرات کالا از خراسان رضوی به ترکمنستان در سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته خاطرنشان کرد: طی ۱۰ماهه اخیر صادرات استان به ترکمنستان حدود ۱۲۰ میلیون دلار بوده که شامل ۴۵۷ هزار تن کالا می‌شود. به این دلیل که ترکمنستان جزو کشورهای هدف برای توسعه صادرات است؛ این عدد باید افزایش پیدا کند. به صورت میانگین حداقل ۲۰ درصد رشد سالانه صادرات از استان پیش‌بینی شده و برای کشورهای هدف مانند ترکمنستان این عدد قطعا بیشتر است. صادرات استان به ترکمنستان در ۱۰ماهه اول سال گذشته حدود ۱۲۲ میلیون دلار بوده است. امسال متناسب با سال گذشته صادرات داشتیم اما با توجه به اینکه در زمینه تجارت با ترکمنستان روند خوبی به وجود آمده درنتیجه صادارت رو به رشدی خواهیم داشت.

وی در پاسخ به این سوال که آیا در این نمایشگاه شرکت‌های خدمات فنی‌مهندسی نیز حضور دارند، عنوان کرد: در بخش خدمات فنی شرکت‌هایی در حوزه مصالح ساختمانی حضور داشته و شرکت‌های تابع وزارت نفت نیز خدمات مهندسی ارائه می‌کنند.

معاون امور بازرگانی و توسعه تجارت اداره کل صمت استان بیان کرد: برگزاری نمایشگاه یکی از فرآیندهایی است که می‌تواند به توسعه بازار برای بخش خصوصی کمک کند. برخی واحدهای بخش خصوصی ما در این بازارها حضور دارند اما حضور آن‌ها کمرنگ است و با حضور در نمایشگاه‌ها می‌توانند بازارشان را توسعه بدهند. ما هم برای ایجاد زمینه حضور شرکت‌های جدید و هم برای توسعه فعالیت شرکت‌هایی که از قبل حضور داشتند تلاش می‌کنیم. این نمایشگاه‌ها بسیار مفید بوده ضمن اینکه در این نمایشگاه‌ها برخی شرکت‌های خصوصی تفاهمنامه‌هایی با طرف ترکمنستانی خود منعقد می‌کنند. ۹۸ شرکت در این نمایشگاه حضور دارند که عمده آن‌ها بخش خصوصی هستند.

جایگزینی نخل‌های بی‌سر خرمشهر با پاجوش‌های بومی

خوزستان مدیر جهاد کشاورزی خرمشهر از اجرای طرح جایگزینی نخیلات فرسوده در ۱۶۰ هکتار از نخلستان‌های این شهرستان خبر داد.

کیوان طرفی در گفت‌وگو با ایسنا، در خصوص بهبود وضعیت نخیلات فرسوده خرمشهر اظهار کرد: بحث نوسازی و جایگزینی ارقام بومی خرما در خرمشهر به‌منظور بهبود وضعیت نخیلات فرسوده این شهرستان در دستور کار قرارگرفته است.

وی افزود: در این راستا قرار است با جایگزینی نخیلات جوان و بارور به‌جای نخیلات فرسوده زمینه رشد و افزایش تولید و حفظ نخیلات شهرستان خرمشهر فراهم شود. مدیر جهاد کشاورزی خرمشهر گفت: در راستای برنامه جامع نخیلات در استان خوزستان، جایگزینی نخیلات فرسوده در شهرستان خرمشهر به وسعت ۱۶۰ هکتار انجام خواهد شد و در این صورت خرما باارزش افزوده بالاتر و ارزآوری بیشتری به فروش خواهد رسید.

طرفی ادامه داد: این طرح در هر چهار دهستان غرب کارون، حفار شرقی، حومه غربی و جزیره مینو اجرایی می‌شود.وی در پایان افزود: در این طرح قرار است نخل‌های با سن بالا و بی‌سر، حذف و توسط پاجوش‌های تجاری و بومی منطقه جایگزین شوند.

دوشنبه
اول اسفند ۱۴۰۱- ۲۹ رجب۱۴۴۴ - ۲۰ فوریه ۲۰۲۳- شماره ۲۲۷۰-پیاپی۳۵۸۸

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

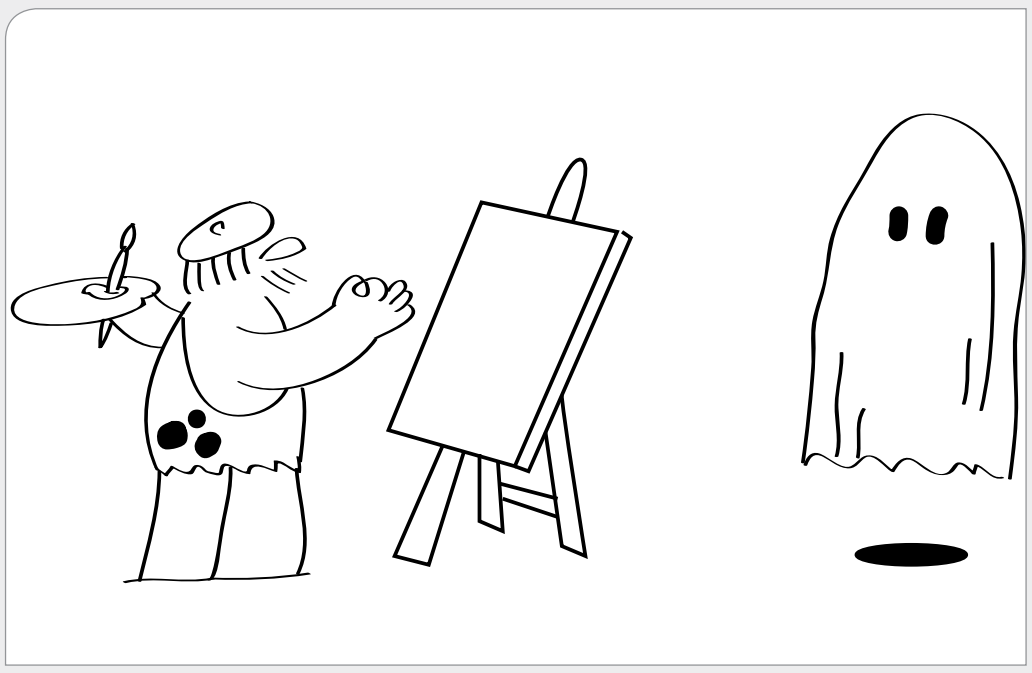
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۹۹۹۱۹۵۷۶۱
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: هنر سرزمین سبز

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

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

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

تاکید کارشناسان بر تاثیر افت نرخ مشارکت اقتصادی بر نرخ بیکاری

این آمار درخشان نیست

انتشار برخی آمارها از سوی برخی رسانه‌ها پیرامون نرخ بیکاری در ابتدای بهمن ۱۴۰۱اندکی برای مردم و برخی کارشناسان تعجب‌برانگیز بود. در محاسبات مطرح شده ادعایی پیرامون نرخ بیکاری در چند سال اخیر، اقتصاد ایران توانسته از نرخ بیکاری ۱۲.۴ در سال ۱۳۹۶ طی پنج سال به نرخ بیکاری ۸.۲ درصد برسد. کاهش نرخ بیکاری بیش از ۴.۲ درصدی طی ۵ سال اخیر در شرایطی است که طی این سال‌ها بیشترین مشکلات را در زمینه تحریم‌های قفل کننده، همه‌گیری کرونا، بحران‌های اجتماعی و اقتصادی منجر به افزایش نرخ تورم و کسری بودجه دولت مثل بلایای طبیعی، بحران صندوق‌های بازنشستگی و ضریب پشتیبانی صندوق‌ها، و سایر مشکلات را تحمل کرده‌ایم. با این توصیف شاید این آمار ارائه شده در زمینه نرخ بیکاری عجیب به نظر برسد: در حالی که «نرخ مشارکت اقتصادی» به طور نسبی کاهش یافته، تعداد جمعیت شاغلان کشور به ۲۴ میلیون و ۷۰ هزار نفر رسیده است.



از نرخ مشارکت تا نرخ بیکاری

نرخ مشارکت اقتصادی (یا همان نرخ فعالیت)، به معنی نسبت جمعیت فعال (شاغل و بیکار آماده به کار) به کل جمعیت در سن کار است. در شرایطی که نرخ مشارکت اقتصادی پایین باشد و حجم جمعیت بیکاران افزایش یابد، این امکان وجود دارد که آمار نرخ بیکاری کل دچار کژتابی باشد و واقعیت نرخ آمار بیکاری را منعکس نکند.انعکاس آمار بیکاری در شرایطی مورد بحث قرار می‌گیرد که بسیاری بر این باور هستند که تعریف بیکاری در ایران این امکان را به وجود آورده که عملاً همه افراد از ذیل جمعیت بیکار خارج شوند.

چالش تعریف «بیکاری»

منصور ایزدی کارشناس اقتصادی در رابطه با نتایج جدید تعریف آمار بیکاری به ایلنا اشاره‌ای به تفسیرهای ارائه شده از شغل در سال‌های اخیر کرد و گفت: طبق تعریف جدیدی که از دوره دولت محمود احمدی‌نژاد از بیکاری ارائه شده، هر فرد با هفته‌ای یک ساعت کار یا حدود ماهی ۴ ساعت و نیم فعالیت اقتصادی و کار شاغل حساب می‌شود.

وی افزود: برخی از آمارهای بیکاری در کشور ابرازی و در قالب خوداظهاری است و برخی دیگر از آمارها بر اساس پایش خود دستگاه‌ها انجام می‌شود، اما باتوجه به ورود فضای مجازی و تشدید گسترش مشاغل کاذب، این تعاریف نیاز به بازبینی و بررسی دوباره دارد.

این دانش‌آموخته دانشگاه علامه طباطبایی تصریح کرد: در شرایطی که افراد اکنون می‌توانند با چند دقیقه کار با تلفن همراه و پلتفرم‌های اینترنتی معامله کنند، عملاً با تعریف گذشته امکان اینکه یک فرد در جمعیت بیکار به حساب بیاید دشوار است. ضمن اینکه مسئله افزایش نرخ مهاجرت نیز در کاهش نرخ بیکاری کشور مؤثر است.

■ کاهش جمعیت شاغلین در بازار کار؟

در شرایطی که طبق اعلام مرکز آمار در دی سال ۱۴۰۱ جمعیت شاغل کشور به ۲۴ میلیون ۷۰ نفر رسیده است، یکی از خبرگزاری‌های نزدیک به دولت در سال ۱۳۹۵ با انتشار آماری، این میزان را بیش از ۲۵ میلیون نفر اعلام کرده بود. آمارهای بانک مرکزی نیز تأییدکننده این تغییرات هستند. لذا سوالی که در اینجا مطرح است، اینکه به چه طریقی باوجود ثبات یا کاهش نرخ مشارکت اقتصادی و کاهش جمعیت شاغل به نسبت بیکار، نرخ بیکاری می‌تواند کاهش یابد؟ بسیاری از کارشناسان معتقدند در شرایطی که نرخ مشارکت اقتصادی در سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۹ در حدود ۴۵ درصد بوده است، با نرخ مشارکت اقتصادی ۴۰ درصدی سال ۱۴۰۱ چطور می‌توان کاهش نرخ بیکاری از ۱۲.۴ درصد به ۸.۲ درصد را در همین بازه حدود ۵ ساله توجیه کرد؟

انتشار این آمار در حالی است که فاصله نرخ بیکاری استان‌ها همچنان حفظ شده است. چنانکه استان کردستان با نرخ بیکاری ۱۳.۸ درصد هنوز در صدر استان‌های با نرخ بیکاری بالاست و استان خراسان رضوی با ۴.۹ درصد نرخ بیکاری، شاغل‌ترین استان کشور محسوب می‌شود.

این آمار نشان می‌دهد که همچنان توزیع فرصت‌های شغلی به شکل نامتوازن وجود دارد؛ اما این همه ماجرا نیست و بخش قابل اعتنایی از مشکلات به این مسئله بازمی‌گردد که فرصت‌های شغلی برای بخش قابل ملاحظه‌ای از بیکاران مطلوب نیست. برای مثال علی آقامحمدی (عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام) اخیراً اعلام کرده که ۲۰۰ هزار فرصت شغلی صنعتی و خدماتی در تهران و به‌ویژه در شهرک‌های صنعتی وجود دارد اما متقاضی برای آنها وجود ندارد. فعالان کارگری عمده دلایل عدم استقبال از موقعیت‌های شغلی در برخی استان‌ها را هزینه بالای زندگی در این استان‌ها و عدم کفایت مزد فرد شاغل باتوجه به هزینه حمل‌ونقل و ساعت کاری ارزیابی می‌کنند؛ درنهایت بحران در مسئله مزد و ساعت کار درحالی خود به افزایش نرخ بیکاری انجامیده که بسیاری مشاغل ناقص (مشاغل با ساعت کار کمتر از ۸ ساعت در هفته) را به جای شغل رسمی و دائمی انتخاب می‌کنند.

علت کژتابی آمارها چیست؟

درحالی‌که از زمان گسترش فیلترینگ در میان برخی شبکه‌های اجتماعی پر کاربرد ۳۵۰ هزار صفحه اختصاص یافته به کسب‌وکارها -که برخی از آنها چندین نفر و نه یک نفر را شاغل کرده بودند- در ماه‌های اخیر کار خود را تعطیل کردند، این ادعا از سوی بسیاری از فعالان کسب‌وکارهای اینترنتی مطرح شد که از ۱۱ میلیون جمعیت شاغل درگیر با این فضا حداقل یک‌میلیون نفر به‌طور قطعی طی ۳ماهه اخیر به جمعیت بیکاران افزوده شدند. با این حال نرخ بیکاری با شیبی قابل توجه هنوز درحال کاهش است!

علیرضا حیدری اقتصاددان و نایب‌رئیس اتحادیه پیشکسوتان جامعه کارگری در این رابطه به ایلنا توضیح داد: به یاد دارم که قرار بود نرخ مشارکت جمعیت فعال در ایران از نظر اقتصادی در برنامه پنجم توسعه ارتقاء یابد. قاعده اقتصادی این است که وقتی نرخ مشارکت اقتصادی به‌دست آمد، از درون آن جمعیت بیکار استخراج می‌شود. اما وقتی نرخ مشارکت اقتصادی افت می‌کند، به این معناست که «نرخ تکفل» بالاست.

وی در توضیح مفهوم «نرخ تکفل» گفت: برای مثال در بازه سنی کار (۱۵ تا ۶۵ سال) تعدادی نیروی فعال بوده و تعدادی غیر فعال محسوب می‌شوند. جمعیت فعال کشور شامل بیکاران و شاغلان است. در اقتصاد کشوری وقتی شاغلان وسایل ارتزاق جمعیت غیرفعال و فعال بیکار بیشتری را فراهم کنند، نرخ تکفل بالا می‌رود و این برای اقتصاد اصلاً خوب نیست. اما اگر این نرخ پایین باشد، یعنی مانند آلمان که هر شاغل ۱.۲ نفر را تحت تکفل دارد، وضعیت اشتغال و اقتصاد بسیار مناسب است. در کشورهای کمتر توسعه یافته اما این میزان بیشتر است. در ایران این نرخ به ۳.۵ الی ۴ نفر نیز می‌رسد.

حیدری تصریح کرد: اگر جمعیت مشارکت‌کننده فعال حدود ۷۰ درصد شود (که در جوامع توسعه یافته همین میزان است) یک نرخ بیکاری متفاوت استخراج می‌شود. اگر این میزان مانند ایران زیر ۵۰ درصد باشد، نرخ بیکاری کاملاً متفاوت خواهد بود. برای مثال اگر با نرخ مشارکت اقتصادی ایالات متحده بخواهیم نرخ بیکاری در ایران را بسنجیم، شاید به آمار دو برابر میزان نرخ بیکاری اعلام شده فعلی برسیم.



این کارشناس اقتصادی افزود: نرخ سرمایه‌گذاری جدید در ایران منفی است و به همین دلیل پوشش نرخ استهلاک دارایی‌ها کمتر از نرخ سرمایه‌گذاری است و به این ترتیب استهلاک سرمایه‌ها اکنون بیش از ورود سرمایه است و با نوعی سرمایه‌برداری در اقتصاد مواجه هستیم. در چنین شرایطی افت نرخ بیکاری در عین رکود تنها با کاهش نرخ مشارکت اقتصادی یا مهاجرت می‌توانیم شاهد کاهش نرخ بیکاری باشیم زیرا از این اقتصاد افزایش اشتغال درنمی‌آید.

سخن پایانی

با توجه به موارد یاد شده، بسیاری از کارشناسان معتقدند وقتی نرخ مشارکت افت کرده و جمعیت جوان کشور کاهش می‌یابد، ممکن است نرخ بیکاری اسمی کاهش یابد. به گفته این گروه در شرایطی که نرخ مشارکت اقتصادی حدود ۴۰ درصد باشد، افت نرخ بیکاری به زیر ۱۰ درصد کاملاً طبیعی است. همچنین در شرایطی که جمعیت شاغل افزایش یابد و جمعیت بیکار نیز به همان میزان افزایش یابد، دولت می‌تواند با ندیده گرفتن افت نرخ مشارکت اقتصادی و کاهش جمعیت متقاضی کار در بازار، نرخ بیکاری را کمتر نشان دهد. با در کنار هم قراردادن قطعات این پازل، کارشناسان تاکید دارند، انتشار آمار بیکاری ۸ درصدی در این شرایط اصلا موفقیت اقتصادی محسوب نمی‌شود.

بین‌الملل

پاشنه آشیل ماجرا!

در سال ۱۹۸۹ فروپاشی رژیم کمونیست آلمان‌شرقی باعث شد روند تبدیل اقتصاد متمرکز آلمان با خصوصی‌کردن ۸۰۰۰ بنگاه دولتی شدت بیشتری بگیرد. با این حال، خصوصی‌سازی آلمانی با آنچه که شاید ما در ذهن می‌پروریم، تفاوت‌هایی بنیادین داشت.

دولت آلمان با بررسی تجارب بسیاری از کشورها که برخی، تنها به فروش اموال دولتی بسنده کردند و هیچ اهمیتی به عاقبت شرکت ها، کارخانه‌ها و نیروی کار آنها نکردند و موجب زلزله اجتماعی-اقتصادی شدند از این رویه خودداری کرد.

در فرآیند واگذاری دارایی‌های دولتی آلمان، هیات حاکمه این کشور از «فروش به بیشترین قیمت» خودداری کرد و هدف مهم‌تر و آینده نگرانه تری با میزان ریسک به‌شدت پایین‌تر را دنبال نمود. دولت در خصوصی‌سازی به این تصمیم نهایی رسید که دارایی‌های خود، شامل شرکت‌های دولتی را به شیوه‌ای خصوصی‌سازی کند که رفاه کارگران، منافع سهامداران و پایداری صنعت در این واگذاری‌ها به‌طور قطعی تضمین شود. به همین دلیل دولت به شکلی دقیق، برنامه متقاضیان خرید را ارزیابی می‌کرد و طی قراردادهای واگذاری دو اصل «تضمین اشتغال» و «سرمایه‌گذاری جدید» را با طرف خریدار مذاکره و قطعی می‌نمود.

خصوصی‌سازی در روسیه اما از سال ۱۹۹۲ آغاز شد و تا سال ۱۹۹۴، ۱۴۰۰۰ شرکت دولتی متوسط و بزرگ - یا ۷۰ درصد صنعت روسیه - به شرکت‌های سهامی تبدیل شدند. سهام مالکیت در این شرکت‌ها با قیمتی ارزان بین مدیران و کارکنان تقسیم و باقی‌مانده سهام نیز در قالب کوپن‌های صادر شده توسط دولت، به کلیه شهروندان روسیه فروخته شد.

پاشنه آشیل ماجرا اما اینجاست؛ معماران برنامه خصوصی‌سازی روسی بدون ایجاد قوانین و نهادهای لازم برای حفاظت از مالکیت خصوصی و جلوگیری از معامله‌گری ذی‌نفعان (مدیران)، مدل خود را به‌پیش رانده بودند. آنها بر این باور بودند که خصوصی‌سازی منجر به ظهور مالکان خصوصی می‌شود که پس از آن با دولت لابی می‌کنند تا قوانین و نهادهای اجرایی ایجاد کند که از آنها در برابر سلب مالکیت محافظت نماید. اما این اتفاق هرگز نیفتاد. در عوض، مدیران شرکت‌ها و دیگر دزدسالاران برای مخالفت با تقویت قوانین و نهادهایی که از سهامداران حمایت می‌کنند، لابی کردند. بنابراین، خصوصی‌سازی در روسیه منجر به این شد که ۶۰ تا ۶۵ درصد از دارایی‌ها به مدیران و کارکنان و ۲۰ درصد به سرمایه‌گذاران مالک و باقی‌مانده دارایی‌ها در اختیار دولت قرار بگیرد. به همین دلیل، مدیران برای افزایش سهام مالکیت و ثروت خود درگیر معامله‌گری نامشروع با هدف کسب منافع شخصی شدند. به عبارت دیگر، این ذی‌نفعان که عملا نمایندگان حکومت و نیروهای نزدیک به آنان بودند، سهم خود در مالکیت نامشروع در دارایی‌های دولتی را افزایش دادند.

بزرگ‌ترین شرکت‌های روسیه یعنی عمدتاً شرکت‌های نفت و فلزات، جزو طرح خصوصی‌سازی نبودند. در عوض، آنها به شیوه‌ای بسیار تقلبی – و با قیمت‌های بسیار پایین – به تعداد کمی از نمایندگان معتمد حکومت و نیروهای نزدیک به آنان که ثروت خود را از طریق سلب مالکیت وجوه و دارایی‌های دولت به‌دست آورده بودند، به حراج گذاشته شدند. این افراد که رسانه‌های غربی، آنان را «الیگارش»ها می‌نامند، به کنترل بزرگ‌ترین شرکت‌های روسیه دست یافتند. آنها همچنین رسانه‌های اصلی آن را کنترل می‌کردند و از طریق آنها می‌توانستند در انتخابات نیز دستکاری کنند. روند سریع و فسادزای این مدل خصوصی‌سازی به این معنی بود که شرکت‌ها اکنون تحت کنترل مدیران خود یا در مورد بزرگ‌ترین آنها تحت کنترل الیگارش‌ها هستند.

از فضای مجازی

هراس از مردمی که تاریخ نمی‌خوانند!

قاسم خرمی- روزنامه‌نگار: پرویز ثابتی معاون و همه کاره سازمان امنیت حکومت محمدرضا شاه پهلوی در سال‌های منتهی به سقوط بود. بعد از فرار از کشور در آبان ۵۷ تا کنون هیچ تصویری از او منتشر نشده بود تا اینکه در چند روز اخیر دخترش پردیس ثابتی در خارج از کشور از او تصاویر در جمع اپوزیسیون جمهوری اسلامی منتشر کرد که جنجالی شد.

او بعد از ۴۴ سال زندگی مخفیانه، اکنون در سن ۸۶ سالگی با خونسردی و خرسندی در میان کسانی حاضر شده است که دست کم در ظاهر، علیه سرکوب و دستگیری و زندان و شکنجه و اعدام شعار می‌دهند و خواستار آزادی و مدارا و رعایت حقوق بشر در حق مردم ایران هستند.

در میان جمعیتی که در اطراف ثابتی حلقه زده اند، (خاصه گروه‌های چپ مارکسیستی) از آنهایی که بیش از ۵۰ سال سن دارند و سری در سیاست یک دهه اخیر حکومت پهلوی داشتند، کمتر کسی است که زخمی و یا نیشی از ساواک مخوف دوران زعامت ثابتی در بدن نداشته باشد اما اکنون چهار دهه بعد از آن سال‌ها، ثابتی را که « الهه تباهی» می‌نامیدند، همچون هم‌رزمی امین در جبهه آزادی خواهی خود پذیرفته و دم بر نمی‌آورند! چه پرویز نازنینی! چه مبارزین بخشنده‌ای!

زمانی بود که نام پرویز ثابتی لرزه بر اندام هر جنبنده سیاسی در ایران دهه ۵۰ می‌انداخت. همه کاره ساواک بود و در دستگیری و شکنجه و اعدام مخالفین حکومت، هیچ چیز اراده او را محدود نمی‌کرد. حتی در میان مقامات حکومت هم با وزیر و وکیل فالوده نمی‌خورد و در چشم به هم زدنی می‌توانست، با یک پرونده‌سازی ساده، هر صاحب منصبی را به سقوط و دریوزگی بکشاند. پرویز ثابتی از روسای ساواک امثال نصیری و مقدم حساب نمی‌برد و حتی عباس هویدا نخست وزیر وقت هم از او بیم داشت.

قدرتی مافیایی ثابتی تا جایی پیش رفته بود که تلفن‌های خصوصی شاه را هم شنود می‌کرد. گفت‌وگوی تلفنی شاه با علی امینی در سال آخر حکومت که اخیرا منتشر شده است، کار ثابتی بود. حتی کاسه صبر اشرف پهلوی را هم لبریز کرده بود تا جایی که به او گفته بود: « ثابتی! برای تو ظاهرا زدن و کشتن مثل آب خوردن است! ».

پرویز ثابتی در سال ۱۳۴۵ به ریاست اداره یکم از اداره کل سوم رسید، سال ۱۳۴۹ معاون دوم اداره کل سوم بود و سال ۱۳۵۲ مسئول اول اداره کل سوم ساواک موسوم به امنیت داخلی شد و زندان «کمیته مشترک ضد خرابکاری» زیر کنترل مستقیم او قرار گرفت.

کمیته مشترک در واقع ترکیبی از چند نهاد نظامی و امنیتی بود که برای هماهنگی در سرکوب مخالفین ایجاد شده بود.

به این ترتیب، پرویز ثابتی که به عنوان یک دانشجوی شهرستانی در رشته حقوق دانشگاه تهران تحصیل می‌کرد تا مدافع حقوق قانونی مردم در مقابل قدرت باشد، تبدیل به برنده‌ترین شمشیر علیه حقوق قانونی و سیاسی شهروندان ایرانی شد و ساواک را به جهنمی‌ترین سازمان امنیتی و عامل بی‌اعتباری حکومت پهلوی مبدل کرد.

ثابتی حقوقدان و تئوریسین امنیتی حکومت هم بود بطوریکه در روزهای طوفانی قبل از سقوط شاه، همچنان اعتقاد داشت که با دستگیری و نابودی ۱۵۰۰ نفر از فعالان سیاسی، این بحران فروکش می‌کند. هرچند در همان روزها نیز در تدارک فروش اموال و انتقال خانواده‌اش به خارج بود! تنها مقام ارشد حکومتی بود که در اوج بحران و انقلاب، منزل گرانقیمت‌اش را نقد فروخت و با نام مستعار عالیخانی از فرودگاه تهران پرواز کرد و دیگر هیچ کس او را ندید.

ثابتی البته از گذشته‌اش پشیمان نیست و اگرچه یکی از عوامل سقوط شاه بود اما خودش را همچنان مدافع امنیت و مخالفان شاه (حتی همان اپوزیسیونی که دور او را گرفته اند) را خرابکار و تروریست می‌داند، با این حال، امثال پرویز ثابتی را به این دلیل کم خطرتر می‌دانم که حداقل از تاریخ یک درس بزرگ گرفته‌اند ولو اینکه به زبان نیاورند. آموخته‌اند که با ساواکی‌گری و سفاکی‌گری و زدن و بستن، نمی‌توان بر جامعه ایران حکومت کرد؛ چون نتوانستند حکومت کنند. ثابتی فکر می‌کرد که سیستم« بی‌داد» همیشه بر بنیاد است.

او را به خاطر مسئولیت‌های امنیتی‌اش هیچ کس سرزنش نمی‌کند بلکه به خاطر آن تندروی‌ها و بزن و بگیرهایی مورد سرزنش است که حتی شاه را هم به این نتیجه رساند که امنیت کشور با انحلال ساواک بهتر تامین می‌شود اما دیگر خیلی دیر شده بود...ثابتی شاه را بیچاره کرد.

روی سخن من با کسانی است در همین حکومت که از همان ثابتی بی‌رحم زخم‌ها خورده‌اند اما با رفتار و کردار خود شرایطی را فراهم کرده‌اند که اکنون ثابتی و ثابتی‌های شرمسار و فراری، ظفرمندانه از پناهگاه‌ها خود خارج می‌شوند و پوزخند می‌زنند و نغمه آزادی می‌سرایند! هراس من اما از مردمی است که تاریخ نمی‌خوانند!

منبع: مجمع فعالان اقتصادی

زیر ذره‌بین

تهاتر نفت با شبکه ملی اطلاعات



مجمع فعالان اقتصادی در تحلیلی از نتایج توافقنامه‌های جدید ایران و چین در سفر اخیر رئیس جمهوری ایران به لین کشور نوشته: «از قرار معلوم چین نفت و گاز ایران را با ۳۰ درصد تخفیف می‌خرد و برای بازپرداخت پول نفت ایران دو سال مهلت دارد.

نکته دیگر اینکه چین می‌تواند بازپرداخت بدهی نفتی خود را با یوان چین انجام دهد. توافق دیگری که با چین شده این است که دو سوم مبلغ خرید نفت و گاز، نقد خواهد بود و یک سوم به شکل کالا و خدمات یا به عبارتی تهاتر نفت با کالا.

همچنین نشانه‌ها می‌گوید حضور چین در بازار خودرو و لوازم خانگی ایران بیشتر می‌شود. ایران به چین نفت می‌دهد و به جای پول آن، لوازم خانگی و خودرو وارد می‌کند.

اما شاید جالب توجه‌ترین موضوع توافق، ایجاد یک پیام‌رسان ملی با کمک چین است!

این مسئله در گزارش انستیتو خاورمیانه هم آمده و تاکید شده ایران قرار است از چین سیستم امنیت سایبری وارد کند. تهاتر نفت با شبکه ملی اطلاعات در دستور کار است.