میلاد با سعادت امام حسن مجتبی(ع) را تبریک می‌گوییم

اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

چهارشنبه
• ۸ اردیبهشت ۱۴۰۰
• ۱۵ رمضان ۱۴۴۲
• ۲۸ آوریل ۲۰۲۱

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۷۷۸ • پیاپی ۳۰۹۶ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

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

منع تردد از مرزها به درستی اجرا نشد



وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی از ابتلای ۳ نفر به ویروس جهش‌یافته کرونای افریقای جنوبی در یکی از استان‌های جنوبی کشور خبر داد و گفت؛ امیدواریم بعد از ویروس انگلیسی به دام ویروس افریقای جنوبی نیفتیم. خیلی از واکسن‌ها روی این ویروس جواب نداده و اگر جواب بدهد، جواب مختصری است. نگذاریم به دام ویروس جهش‌یافته‌ای بیفتیم که واکسن‌ها هم روی آن اثری ندارند. سعید نمکی روز گذشته گفت: بارها گفتم که ویروس‌ها برای ورود به کشور پاسپورت نمی‌خواهند. همان‌طور که ویروس ووهان توانست خود را به قطب برساند، صدای پای ویروس‌های جهش‌یافته را پشت مرزها می‌شنیدیم. باتوجه به اینکه علم حضور و شیوع ویروس افریقای جنوبی و برزیلی را در کشورهای همسایه داشتم، مکاتباتی برای منع ورود و خروج از کشورهای همسایه داشتیم که مسائل به‌خوبی دنبال نشد.

۲

صمت به‌مناسبت روز ملی ایمنی حمل‌ونقل بررسی کرد

مارپیچ حمل‌ونقل

۴-۵-۶-۷-۱۰-۱۱-۱۳-۱۵



طرح: آیدا فریدی

سرمقاله



ضرورت صیانت از ثروت حاصل از نفت ۲

یادداشت‌های امروز



راه‌های تحول در صنعت حمل‌ونقل ۱۱



چابهار؛ پل ارتباط آسیای مرکزی با جهان ۱۰

گفت‌و گو



با پیشگامان حمل‌ونقل تجاری فاصله داریم ۸



تداوم تحریم‌ها تورم را افزایش می‌دهد ۱۲

تحلیل روز

چالش سرمایه‌گذاری در حوزه راه

بهترین کالا اگر در زمان مناسب، محل موردنیاز و شرایط مساعد تحویل داده نشود، مطلوبیت نخواهد داشت. بنابراین باید میان خریدار و حمل‌کننده همکاری و رابطه نزدیک وجود داشته باشد. حمل کالا در صورت‌های مختلفی چون دریایی، ریلی و هوایی انجام می‌شود که هزینه‌های آن در رقابتی کردن فروش کالا تاثیر مستقیم دارد. کاهش هزینه حمل و سرعت انتقال کالا از اهداف اساسی مدیران اقتصادی در هر جامعه است. فراتر از این، اهمیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور از همین مسئله نشأت گرفته می‌شود.

۳

بیمه سامان
Saman Insurance

بیمه سه‌گانه کرونا
همراه روزهای سخت





ویژه نامه سراسری صمت به مناسبت
هفته کارآفرینی منتشر خواهد شد
تلفن مرکز آگهی ها ۸۸۷۲۲۷۳۲

سر مقاله

ضرورت صیانت از ثروت حاصل از نفت



رضا پدیدار
رئیس کمیسیون انرژی اتاق تهران

در زمینه مبادی اثرگذار در اقتصاد ملی ایران و چشم‌انداز بازار انرژی در سال پیش رو اظهارنظرهای متفاوتی مطرح می‌شود. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز در گزارشی آورده در سال ۱۳۹۹ اقتصاد ایران با تخلیه نسبی اثر تحریم‌ها پیش از هر چیز تحت تاثیر شیوع ویروس کرونا قرار داشته است. گزارش بانک مرکزی نیز می‌گوید درآمد سرانه کشور در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۰ حدود ۳۵ درصد کاهش داشته و با ادامه شیوع کرونا در سال ۱۴۰۰ اقتصاد کشور با شوک جدیدی روبه‌رو خواهد شد. البته ناگفته نماند که اثرگذاری شیوع ویروس کرونا بسیار متفاوت از اعمال تحریم‌ها بوده است. اما حتی در صورت تداوم روند فعلی به‌دلیل آغاز مذاکرات برجام می‌توان امیدوار بود اقتصاد ایران در بخش‌هایی مانند صنعت، ساختمان، حوزه نفت و انرژی روند مثبتی را پیش رو داشته باشد و از رکود فصلی خارج شود. رشد صادرات نفت و رشد تولید صنایع بزرگ می‌تواند رشد اقتصادی قابل‌توجهی به‌همراه داشته باشد، این در حالی است که پیش‌بینی می‌شود به‌دلیل تاثیرگذار نبودن جدی این روند بر اشتغال، وضعیت معیشتی خانوارها به احتمال زیاد تغییر چندانی نخواهد داشت، اما اگر محیط اقتصاد کلان در شرایط بلاتکلیفی و نااطمینانی و انتظار نسبت به تغییرات بین‌المللی قرار گیرد ممکن است رشد اقتصادی را نزدیک صفر و حتی در دامنه منفی قرار دهد. در این شرایط اقتصاد با مشکل کمبود تقاضای موثر روبه‌رو خواهد شد. این پیش‌بینی‌ها از روند رشد اقتصاد ایران در سال ۱۴۰۰ در حالی مطرح می‌شود که تاکنون نزدیک نیمی از ذخایر نفت اثبات‌شده جهان شامل انواع نفت خام و میعانات گازی برداشت شده، اما ایران تنها یک‌سوم ذخایر اثبات شده نفت خود را برداشت کرده است؛ بنابراین تفاوت قابل‌ملاحظه‌ای در برداشت نفت بین ایران و جهان وجود دارد. حال سوال مطرح این است که آیا این تفاوت باتوجه به شرایط کرونایی حاکم بر جهان یک نقطه قوت به حساب می‌آید؟

آیا برداشت بیشتر نفت در حکم استفاده نادرست و غیرصیانتی از این موهبت خدادادی است؟

آیا استخراج نکردن نفت به‌مثابه باقی گذاشتن ثروت برای نسل‌های آینده است؟

پاسخ به این سوال‌ها و برنامه‌ریزی صحیح و تصمیم‌گیری هوشمندانه درباره اولویت‌های امروز صنعت نفت و انرژی کشور مستلزم ترسیم تصویری جامع و واقع‌گرایانه از وضعیت عرضه، تقاضا و به‌طور کلی تجارت نفت در جهان است. اگر در آینده شاهد کاهش عرضه یا افزایش تقاضای نفت خام و مواد مصرفی حاصل از آن در جهان باشیم، تفاوت روند برداشت نفت در ایران با متوسط جهانی، ممکن است نقطه قوت تلقی شود زیرا کشور ما همچنان قادر به تامین تقاضا بوده و از شرایط آتی بهره اقتصادی خواهد برد؛ اما از آمار تولید و مصرف جهانی نفت و سیاست‌گذاری‌های کشورهای مطرح جهان چنین برمی‌آید که تقاضا زودتر از عرضه به پایان راه خواهد رسید. بسیاری بر این باورند که در آینده داشتن ذخایر مازاد نه‌تنها مزیتی نخواهد داشت، بلکه به‌معنی از دست دادن فرصت‌ها برای بهره‌برداری حداکثری از دوران طلایی نفت خواهد بود. براساس آخرین مطالعات جهانی، الگوی مصرف انرژی جهان تغییرات قابل‌ملاحظه و پرشتابی را در ۳ دهه آینده تجربه خواهد کرد. امروزه بخش عمده کاربرد نفت خام در حمل‌ونقل است، اما خودروهای الکتریکی با سرعت سرسام آور در حال تولید و عرضه هستند و پیش‌بینی‌ها نیز حاکی از آن است که تا سال ۲۰۵۰ بیش از نیمی از خودروهای جهان الکتریکی خواهند شد. این تغییر، کاهش چشمگیر تقاضای فرآورده‌های نفتی را به‌دنبال خواهد داشت. بهره‌گیری از انرژی‌های نو و تجدیدپذیر نیز به‌طور تصاعدی به‌ویژه در کشورهای توسعه‌یافته در حال افزایش است. این انرژی‌ها و در رأس آنها انرژی‌های خورشیدی و بادی، نه‌فقط نگرانی‌های زیست‌محیطی مربوط به سوخت‌های فسیلی را برطرف می‌کنند، بلکه مهم‌تر از آن توجیه اقتصادی بسیار خوبی دارند. امروزه نرخ تمام‌شده یک کیلووات برق خورشیدی یا برق بادی کمتر از یک کیلووات برق فسیلی است و در آینده نزدیک باتوجه به پیشرفت‌های فناورانه و زیرساختی که هنوز در جریان‌اند، این فاصله بیشتر نیز خواهد شد. با این تفاسیر بازار انرژی در سال ۱۴۰۰ باید به سمت‌وسوی انرژی‌های نو حرکت کرده و شرایطی را حاصل آورد که از تمام ظرفیت‌های خود در تولید انرژی‌های فسیلی بهره ببریم. ظرفیت تولید نفت خام کشور در حال حاضر بیش از ۴ میلیون بشکه در روز است که به‌راحتی می‌تواند در یک تفاهم بین‌المللی تولید و عرضه شود؛ بنابراین رویکرد استراتژیک باید در مسیر صیانت از ثروت حاصل از نفت به‌جای صیانت از خود نفت قرار گیرد؛ از همین رو به یک تفاهم ملی در سطح تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران نیاز داریم تا جهت حرکت توسعه‌ای کشور و در سایه آن جهت توسعه نفت را مشخص و تثبیت کنیم. متاسفانه باید گفت حصول چنین تفاهمی آسان نیست، در حالی که نبود آن موجب تشتت فکری مدیران و کارشناسان، سردرگمی در تصمیم‌گیری‌ها، ایجاد اصطکاک در امور اجرایی و استهلاک سرمایه‌های انسانی کارآمد کشور خواهد شد. همچنین با در نظر گرفتن متوسط عمر میادین نفتی، فرصت زیادی برای تصمیم‌گیری درباره روند برداشت و توسعه نفت نداریم و با گذشت زمان، فرصت اتخاذ تصمیمات محدود و محدودتر خواهد شد. پیش‌نیاز رسیدن به چنین تفاهمی توجه به آینده با در نظر گرفتن واقعیت‌های کشور است. در این شرایط افزایش تولید نفت و فعالیت‌های توسعه‌ای مرتبط با حوزه انرژی باید به‌عنوان یک ضرورت و اولویت ملی دیده شود و در راستای برطرف کردن موانع و نیز تقویت عوامل تسریع‌کننده قدم برداشت.

صمت به‌مناسبت روز ملی ایمنی حمل‌ونقل بررسی کرد

مارپیچ حمل‌ونقل

بدون تردید امروزه باتوجه به روند رو به رشد در تمامی ابعاد به‌ویژه حوزه‌های اقتصادی و اجتماعی در کشورمان و لزوم گسترش حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از مولفه‌های مهم توسعه‌یافتگی از یک سو و نیاز و ضرورت هموطنان به سفر با عنایت به افزایش جمعیت و تولید خودرو از سوی دیگر، توجه به ایمنی حمل‌ونقل و ترافیک و سفرها از سوی دست‌اندرکاران و مسئولان، کاربران و رانندگان امری اجتناب‌ناپذیر شمرده می‌شود. ۷ اردیبهشت که به پیشنهاد کمیسیون ایمنی راه‌ها و تصویب شورای‌عالی انقلاب فرهنگی کشور از سال ۱۳۹۶ به‌عنوان «روز ایمنی حمل‌ونقل» نام‌گذاری و در تقویم کشور ثبت شده، روزی نمادین است تا با یک اراده ملی در کنار یکدیگر برای جلب توجه افکار عمومی به موضوع تاسف‌بار از دست دادن بیش از ۱۶ هزار نفر و مصدوم و معلول شدن افزون بر ۳۳۰ هزار نفر از هموطنان تنها در سال ۹۸ در اثر بالغ بر ۷۰۰ هزار حادثه رانندگی، همچنین جلوگیری از هدر رفتن بیش از ۴ درصد تولید ناخالص ملی و خسارت‌های جبران‌ناپذیر انسانی و اجتماعی تلاش کرد. سفر و حمل‌ونقل مقوله‌ای است که هر لحظه در گستره پهناور ایران اسلامی در راه‌های برون و درون‌شهری در حال انجام است و ضرورت دارد ایمنی آن همه‌روزه در کانون توجه همگان به‌عنوان یک نگرانی و دغدغه باشد و برای غلبه بر آن با عزم ملی در تمام حوزه‌ها اعم از زیرساخت‌ها، قوانین و مقررات، فرهنگ و آموزش حرکتی شتاب‌دار انجام شود. در این شماره صمت به‌مناسبت روز ملی ایمنی حمل‌ونقش به ابعاد مختلف حمل‌ونقل در ایران، تاثیر آن بر تجارت و راه‌های توسعه این زیرساخت مهم پرداخته‌ایم. با ما همراه باشید.

رئیس‌جمهوری در دیدار با جمعی از فعالان اقتصادی:

دنیا پذیرفته راهی جز لغو تحریم‌ها وجود ندارد



رئیس‌جمهوری گفت: مذاکرات وین نشان‌دهنده قدرت بالای ایران است و امروز دنیا پذیرفته که راهی جز توافق با ایران و لغو تحریم‌ها وجود ندارد و این یک موفقیت بزرگ برای ملت ایران است. به گزارش مهر، حسن روحانی در دیدار جمعی از فعالان اقتصادی با بیان اینکه، هدف از جنگ اقتصادی ترامپ علیه ملت ایران، فروپاشی کشور و سرنگون کردن نظام بود، اظهار کرد: امروز با مقاومت و ایستادگی ملت و رهنمودهای رهبر معظم انقلاب و تلاش‌های انجام شده، همه دنیا و خود امریکا به شکست جنگ اقتصادی اعتراف می‌کنند. رئیس‌جمهوری با بیان اینکه با آغاز مذاکرات هسته‌ای، جهان به این نتیجه رسید که می‌شود با ایران نیز مذاکره کرد و براساس گفت‌وگو به نتیجه رسید، تصریح کرد: ما هم باور داریم که باید مشکلات‌مان را در داخل کشور حل کنیم اما همه باید بدانند که بدون رابطه با دنیا نمی‌توان پیشرفت کرد و کشور را ساخت. روحانی با بیان اینکه رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی و واکسیناسیون همچنان مؤثرترین و به‌نوعی تنها راهکارهای مقابله با شیوع کرونا تا حال حاضر هستند، خاطرنشان کرد: پس از انتشار نخستین اخبار درباره ساخت واکسن برای کرونا دستور پیگیری واردات واکسن را صادر کردم اما مشکل این بود که مدت زمان قابل توجهی طول کشید تا سازمان جهانی بهداشت برخی واکسن‌ها را تایید کند و از سوی دیگر این نگرانی وجود داشت که هیچ کدام از این واکسن‌ها دوره‌های آزمایشی ساخت را به‌طور کامل سپری نکرده بودند. پس از عبور از همه این مسائل وقتی خواستیم برای خرید واکسن قرارداد منعقد کنیم با مسئله دیگری مواجه شدیم. به هیچ وجه تصور نمی‌کردیم که دولتی بخواهد مقابل تلاش‌های دولتی دیگر برای محافظت از شهروندانش در برابر بیماری‌ای چون کرونا مانع‌تراشی کند.

▣ صادر کننده تجهیزات مقابله با کرونا

روحانی افزود: در حالی که در اسفند ۹۸ و ماه‌های ابتدایی ۹۹ در تامین تجهیزات و ملزومات مقابله با کرونا دچار مشکل جدی بودیم امروز به مدد همت و تلاش شرکت‌های دانش‌بنیان و دیگر بخش‌های تولیدی کشور صادر کننده جدی تجهیزات و ملزومات مقابله با کرونا هستیم و در بخش ساخت واکسن نیز شرکت‌های دانش‌بنیان تلاش قابل توجهی دارند.

رئیس‌جمهوری با تشکر از همه بخش‌ها و افرادی که در مقابله با کرونا دولت را یاری کردند، اظهار کرد: باید از رهبر معظم انقلاب، علما و مراجع نیز به‌طور ویژه تشکر کنیم، چراکه اگر کمک آنها نبود توقف اجرای مناسکی چون نماز جماعت در مساجد در راستای اجرای پروتکل‌های بهداشتی ممکن نبود.

▣ طراحی جنگ اقتصادی در ۳ سال گذشته

روحانی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: در مقطعی در سال‌های ۹۰ و ۹۱ امریکایی‌ها و غربی‌ها تصمیم گرفتند ایران را تحت فشار قرار دهند تا پای میز مذاکره بیاید اما جنگ اقتصادی که در ۳ سال گذشته شاهد آن بودیم، نه به نیت ترغیب ایران به مذاکره بلکه با هدف فروپاشی اقتصاد و به‌دنبال آن سرنگونی نظام جمهوری اسلامی طراحی و اجرا شد روحانی خاطرنشان کرد: دولت در راستای حمایت از مردم میانگین حقوق را در ۳ سال گذشته بیش از ۴۰ درصد افزایش داده و سعی کرده کسری بودجه خود را از مسیر درستی که عمدتا انتشار اوراق بوده، جبران کند.

روحانی در ادامه تصریح کرد: امروز در مقطع بسیار مهمی قرار داریم؛ انتخابات ۱۴۰۰ رویدادی بسیار سرنوشت‌ساز برای کشور و بسیار مهم است که در نتیجه این انتخابات چه کسی، چه دولتی و با چه افکاری بر سر کار می‌آید و در زمینه اقتصاد، سیاست خارجی، مسائل منطقه و مسائل بین‌المللی چگونه می‌اندیشد؟ رئیس‌جمهوری تاکید کرد: هیچ کس نباید نسبت به انتخابات و اهمیت آن بی‌تفاوت باشد و همه باید خودمان را برای برگزاری یک انتخابات پرشور سالم و آزاد آماده کنیم و حضوری سرنوشت‌ساز در انتخابات داشته باشیم، چراکه این انتخابات برای همه ما و برای منطقه و جهان بسیار مهم است.

تصمیمات مهم ستاد هماهنگی اقتصادی دولت

هیات دولت تصمیمات مهمی برای حمایت از بازار سرمایه و توسعه بسترهای سرمایه‌گذاری در بورس و پشتیبانی از تامین مالی طرح‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری در بنگاه‌های اقتصادی کشور اتخاذ کرد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست‌جمهوری، دویست‌وبیست‌ویکمین جلسه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت در ادامه جلسات قبلی این ستاد به بحث و بررسی وضعیت بازار سرمایه اختصاص داشت و پیشنهادهای مطرح شده برای حمایت از سهامداران خرد بررسی و تصمیمات مهمی به‌منظور حمایت از بازار سرمایه و توسعه بسترهای سرمایه‌گذاری در بورس و پشتیبانی از تامین مالی طرح‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری در بنگاه‌های اقتصادی کشور اتخاذ شد. براساس تصمیم اتخاذ شده در این جلسه، به خریداران صندوق قابل‌معامله پالایش یکم که واحدهای این صندوق را از دولت خریداری کرده و بعدا به‌دلیل نوسانات، متحمل زیان شده‌اند، از واحدهای سرمایه‌گذاری همین صندوق یا سایر موارد سهام تشویقی داده خواهد شد. همچنین براساس مصوبات در راستای مصوبه تخصیص یک درصد منابع صندوق توسعه ملی به صندوق تثبیت بازار، مقرر شد منابع ریالی معادل ۲۰۰ میلیون دلار از مصوبه مذکور توسط بانک مرکزی کارسازی و در وجه صندوق تثبیت پرداخت شود. در این جلسه همچنین تصویب شد ممنوعیت اعطای تسهیلات بانکی به شرکت‌های سرمایه‌گذاری، هلدینگ‌های سرمایه‌گذاری و کارگزاری برای حمایت از بازار و توسعه سرمایه‌گذاری آنها در سهام لغو شود. براساس تصمیم این ستاد به‌منظور تشویق سرمایه‌گذاری، به سرمایه‌گذاران خارجی که طبق ضوابط، ۲۵۰ هزار دلار در بازار بورس سرمایه‌گذاری کنند، اقامت ۵ساله جمهوری اسلامی ایران اعطا می‌شود. بر این اساس ۸۰ درصد درآمد ناشی از مالیات نقل‌وانتقال سهام در سال ۱۴۰۰ به‌عنوان آورده دولت برای حمایت از بازار سهام و تشویق سرمایه‌گذاری در این حوزه به حساب صندوق تثبیت بازار واریز می‌شود. صفر شدن مالیات آن بخش از سود انباشته شرکت‌های بورسی که به حساب افزایش سرمایه منظور شود با هدف ترغیب شرکت‌های بورسی به افزایش سرمایه‌گذاری و توسعه شرکت‌ها از دیگر تصمیمات روز گذشته ستاد اقتصادی دولت بود. امهال مالیاتی یک‌ساله ۵۰ درصد مبلغ خرید شرکت‌هایی که نسبت به خرید سهام‌شان یا زیرمجموعه‌شان با هدف حمایت از بازار و مبتنی بر ضوابط شورای‌عالی بورس اقدام می‌کنند، از دیگر تصمیمات مهم اتخاذ شده در این جلسه بود که بعد از تصویب در شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا اجرایی خواهد شد. ستاد هماهنگی اقتصادی همچنین به صندوق تثبیت و صندوق توسعه بازار اجازه داد تا سقف ۲۰ هزار میلیارد تومان اوراق بدهی با ضمانت دولت منتشر کند و عواید آن را در راستای پایداری و توسعه بازار به کار گیرد.

منع تردد از مرزها به درستی اجرا نشد



وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی از ابتلای ۳ نفر به ویروس جهش‌یافته کرونای افریقای جنوبی در یکی از استان‌های جنوبی کشور خبر داد و گفت؛ امیدواریم بعد از ویروس انگلیسی به دام ویروس افریقای جنوبی نیفتیم. خیلی از واکسن‌ها روی این ویروس جواب نداده و اگر جواب بدهد، جواب مختصری است. نگذاریم به دام ویروس جهش‌یافته‌ای بیفتیم که واکسن‌ها هم روی آن اثری ندارند. به گزارش ایرنا، سعید نمکی روز گذشته گفت: بارها گفتم که ویروس‌ها برای ورود به کشور پاسپورت نمی‌خواهند. همان‌طور که ویروس ووهان توانست خود را به قطب برساند، صدای پای ویروس‌های جهش‌یافته را پشت مرزها می‌شنیدیم. باتوجه به اینکه علم حضور و شیوع ویروس افریقای جنوبی و برزیلی را در کشورهای همسایه داشتم، مکاتباتی برای منع ورود و خروج از کشورهای همسایه داشتیم که مسائل به‌خوبی دنبال نشد. وی ادامه داد: درباره ویروس جهش‌یافته هندی نیز صدای پای آن را می‌شنویم. سلامت تمام تبعه هندی و پاکستانی حاضر در ایران در حال بررسی است و در روزهای گذشته در یکی از شهرستان‌ها مواردی از هندی‌های مبتلا به کرونا مشاهده شده که امیدواریم که این افراد مبتلا به ویروس جهش‌یافته هندی نباشند. نمکی گفت: این زنگ خطر به ما می‌گوید که باید فاصله‌ها را بیشتر و پروتکل‌های بهداشتی را بهتر رعایت کنیم و اجازه ندهیم همکاران ما با این نفس‌های تنگ و خسته درگیر جمع و جور کردن موج جدیدی با ویروس‌های جهش‌یافته جدید شوند. وزیر بهداشت اظهار کرد: نظام سلامت در اوج گرفتاری است و امیدواریم در این مرحله ضربه سنگین بر گرده نظام سلامت با رعایت نکردن پروتکل‌های بهداشتی وارد نکنیم. امیدواریم بعد از ویروس انگلیسی به دام ویروس افریقای جنوبی نیفتیم. خیلی از واکسن‌ها روی این ویروس جواب نداده و اگر جواب بدهد، جواب مختصری است. نگذاریم به دام ویروس جهش‌یافته‌ای بیفتیم که واکسن‌ها هم روی آن اثری ندارند.

▣ افزایش مرگ‌ها در روزهای آینده

نمکی بیان کرد: با موج فراگیر ویروس جهش‌یافته کرونا به‌عنوان موج چهارم در سراسر کشور همکاران ما با شرایط ویژه‌ای روبه‌رو شدند. متاسفانه مرگ‌های ناشی از بستری‌های زیادی که داشتیم رو به افزایش است و در چند روز آینده روزهای سخت‌تری را از نظر دریافت خبر مرگ‌ها خواهیم داشت. وی ادامه داد: برای مدیریت این موج، مراکز ۱۶ ساعته سرپایی را افزایش دادیم. همچنین درمان سرپایی را افزایش دادیم و توانستیم بار انبوه که سرریز آن به بیمارستان‌ها می‌رفت را کم کنیم. در روزهای آینده با ورودی کمتر بیمارستان‌ها و گذشت از این موج سنگین امیدواریم میزان مرگ‌ومیرها که با تاخیر به نسبت بستری کاهش پیدا می‌کند را شاهد باشیم.

▣ آغاز واکسیناسیون بالای ۸۰ سال

وزیر بهداشت گفت: واکسیناسیون گروه ۸۰ سال به بالا در کشور آغاز شده و امیدواریم بعد از آن بتوانیم واکسیناسیون گروه‌های دیگری را آغاز کنیم و تا خرداد بتوانیم گروه‌های هدف پرریسک را واکسینه کنیم. وی بیان کرد: تولید واکسن داخلی به‌خوبی پیش می‌رود و دیروز (دوشنبه) در اصفهان فاز سوم کارآزمایی بالینی واکسن پاستور و برکت نیز چند روز پیش آغاز شد و در آینده نزدیک مجموعه واکسن‌های داخلی به واکسیناسیون اضافه می‌شود.

روی خط سیاست

دستور شناسایی عوامل انتشار فایل صوتی



سخنگوی دولت از دستور رئیس‌جمهوری به وزارت اطلاعات برای شناسایی عوامل انتشار فایل صوتی گفت‌وگوی وزیر امور خارجه خبر داد و گفت: این رباین اسناد توطئه‌ای علیه دولت، نظام، انسجام داخلی، نهادهای کارآمد و سرافراز ما در میدان‌ها و همچنین توطئه‌ای علیه منافع ملی ماست. به گزارش ایرنا، علی ربیعی در نشست خبری با اشاره به انتشار فایل صوتی صحبت‌های وزیر امور خارجه و حواشی آن گفت: این فایل صوتی توسط تلویزیونی کینه‌توز که با دلارهای نفتی اداره می‌شود و از روز تاسیس طرفدار سرسخت رنج و تهدید مردم ایران بوده، منتشر شد. این امر نشانگر توطئه‌آمیز بودن رایش و پخش گزینشی این مصاحبه است. وی افزود: رئیس‌جمهوری به وزارت اطلاعات دستور دادند عوامل توطئه را شناسایی کنند. این رباین اسناد توطئه‌ای علیه دولت، نظام، انسجام داخلی، نهادهای کارآمد و سرافراز ما در میدان‌ها و همچنین توطئه‌ای علیه منافع ملی ماست. سخنگوی دولت با بیان اینکه ما منتظر می‌مانیم آقای ظریف به ایران بازگردد و ایشان حتما توضیحات لازم در زمینه سوء برداشت‌ها را ارائه می‌کند، اظهار کرد: این فایل در واقع برش‌های گزینشی از یک گفت‌وگویی بسیار طولانی است که با جهت‌گیری‌های شیطنت‌آمیز مختلف منتشر شد. دستیار ارتباطات اجتماعی رئیس‌جمهوری اضافه کرد: این گفت‌وگو بخشی از برنامه آن سوی دولت با موضوع گزارش و روایت خدمات و اقدامات و چالش‌ها و دستاوردهای دولت‌های یازدهم و دوازدهم بود که در آن زیر نظر مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست‌جمهوری مصاحبه‌هایی با وزیران و معاونان رئیس‌جمهوری در چارچوب تاریخ شفاهی دولت‌های یازدهم و دوازدهم انجام می‌شد. ربیعی ادامه داد: بنا بود فایل کامل نسخه صوتی تصویری و مکتوب گفت‌وگوها در دفتر هیات دولت با درجه طبقه‌بندی نگهداری و یک نسخه گزیده از هر گفت‌وگو با توافق مصاحبه‌شوندگان در یک نهاد مطالعاتی آرشیو و سپس منتشر شود و در دسترس عموم قرار گیرد. وی افزود: درباره مصاحبه با ظریف، فایل گفت‌وگو با ایشان به‌دلایلی که همه ابعاد آن روشن نیست، اما توطئه‌آمیز بودن آن روشن است، توسط افرادی که هویت آنان در حال بررسی است به سرقت رفت و منتشر شد. سخنگوی دولت خاطرنشان کرد: جمع‌بندی فعالیت‌ها و اقدامات در پایان همه دولت‌ها امری مرسوم بوده و این بار با نگاه نوآورانه با دو هدف انتقال تجارب به‌منظور آسیب‌شناسانه و سپس مستند ساختن فعالیت‌ها و اقدامات دولت هم برای ثبت تاریخی و هم مطالعه علاقه‌مندان به شکل انتشار عمومی پیش‌بینی شده بود. ربیعی در توضیح هدف نخست از تهیه این گفت‌وگوها گفت: هدف اول آسیب‌شناسی سیاست‌گذاری‌های دستگاه‌های مختلف از زبان مسئولان عالی دستگاه‌ها، پرسیدن موانع سیاست‌گذاری و مشکلات آن بوده تا سندی تاریخی و قابل استفاده از تجربیات مسئولان پیشین برای آیندگان باشد. کاملا قابل انتظار است که در جریان آسیب‌شناسی جنبه نقد بیشتری هم دیده شده، اما این نافی همکاری و همدلی همه مسئولان دستگاه‌های ایرانی در عرصه عمل نیست. دستیار ارتباطات اجتماعی رئیس‌جمهوری خاطرنشان کرد: کلیه دستگاه‌ها با نگاه‌های ساختارشناسانه، اصطکاک‌های بین‌دستگاهی فرآیندهای سیاست‌گذاری موجود را بحث کردند و طبیعی است جنس آسیب‌شناسی در وزارت خارجه کاملا متفاوت بود.

دستگاه دیپلماسی ما نیز مانند همه جهان باتوجه به نوع ماموریت‌های محوله و در چارچوب‌های عملیاتی متفاوت از نظر روشی، نگاه متفاوتی نسبت به سیاست‌ها و نحوه پیگیری سیاست‌ها با نهادهای دیگر دارد.وی ادامه داد: در همه جای جهان اینها جزو اخبار مشهود است و در کشور ما هم سابقه‌ای به قدمت انقلاب جمهوری اسلامی دارد و امام خمینی (ره) هم این را اختلاف طلبگی می‌دانستند و این اختلافات محدود به دستگاه وزارت خارجه نیست.

عکس روز



همه سالمندان بالای ۸۰ سال تا هفته آینده علیه کرونا واکسینه می‌شوند عکس: ایرنا

ویژه تر از خبر

مرزهای سه‌گانه کشور فورا مسدود شود

رئیس کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای به رئیس‌جمهوری خواستار شد که در راستای ممانعت از ورود بیماری با سویه جهش‌یافته هندی مرزهای سه‌گانه کشور فورا مسدود یا به‌نحوی کنترل شود تا از طریق مسافر یا بار، این انتقال مرگبار صورت نگیرد. به گزارش ایسنا، حسینعلی شهریاری در این نامه آورده است: ناگفته روشن است که کوچک‌ترین غفلت می‌تواند این احتمال قوی را به واقعیت عینی و میدانی تبدیل کرده و در زمانی کوتاه، نظام مقتدر و متعهد سلامت کشور را با همه استعداد، زمین‌گیر کند. از آنجا که مقدار تاثیر واکسن‌ها بر جهش‌های بعدی و جهش اخیر و مخوف‌تر آن، باید در معرض پژوهش‌های دقیق علمی و آزمایشات مکرر بالینی قرار گیرد، هیچ بعید نیست که به‌دلیل همین ناشناختگی و مقدمات زمان‌بر تهیه واکسن یا دارو، هر آن به نقطه آغاز مبارزه با کرونا، بازگشته و سال‌ها در انتظار راه‌حل موثر بمانیم. در این فاصله اما، زندگی و سلامت و چرخه معیشت میلیون‌ها بلکه قاطبه هموطنان در معرض خطر قطعی خواهد بود و تاسف از اینکه چرا علاج واقعه قبل از وقوع نشد، صدالبته سودی در بر نخواهد داشت. اینک مصرانه از جنابعالی انتظار داریم که با ابلاغ تدابیر پیشگیرانه و ویژه مرزهای سه‌گانه کشور در راستای ممانعت از ورود بیماری با سویه هندی، فورا مسدود یا به نحوی کنترل شود تا از طریق مسافر یا بار، این انتقال مرگبار صورت نگیرد و اطمینان لازم از آن حاصل شود. شایسته است دستور فرمایید این کمیسیون با قید فوریت از تصمیمات متخذه و اقدامات به‌عمل آمده مطلع شود.

گسترش صنعت
چهارشنبه
۸ اردیبهشت ۱۴۰۰
۱۵ رمضان ۱۴۴۲
۲۸ آوریل ۲۰۲۱
شماره ۱۷۷۸
پیاپی ۳۰۹۶



پای لنگ قوانین در شاخص ایمنی



استاندارد و کیفیت ضامن ایمنی



رمزگشایی از نامه معروف بورسی‌ها

تحلیل روز

صمت به بررسی چالش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی پرداخت

چالش سرمایه‌گذاری در حوزه راه

دلیل مسئله حمل‌ونقل جاده‌ای در کانون توجه مباحث حوزه حمل‌ونقل در کشور قرار می‌گیرد. حمل‌ونقل ریلی با وجود صرفه اقتصادی و امنیت بالای آن هنوز در کشور ما چندان مرسوم نیست و سهمی اندک از حمل‌ونقل را از آن خود کرده است. اما حمل‌ونقل هوایی با وجود تحریم‌های سرسختانه که سبب پیر و فرسوده شدن ناوگان آن شده هنوز اهمیت بالایی دارد. به گزارش صمت برنامه‌ریزی مستلزم شناخت وضعیت، واقعیت‌ها و ظرفیت‌های موجود در بخش‌های اقتصادی است که این امر در برنامه‌ریزی بخش حمل‌ونقل نیز صادق است. در تدوین برنامه حمل‌ونقل نمی‌توان از وضعیت بخش، تناسب در عرضه و تقاضا، روان بودن جریان حمل‌ونقل یا وجود نارسایی‌ها و تنگناها در آن و بالاخره وجود ساختار مدیریتی لازم، متناسب با وضعیت اقتصادی ملی و ضرورت‌های زمانی غافل بود.



عکس: آیدا فریدی

رشد و پیشرفت هر جامعه‌ای به وجود زیرساخت‌ها برای برقراری ارتباط، تولید و توزیع کالا و خدمات بین مردم و بنگاه‌ها بستگی دارد و کیفیت و کارآیی این زیرساخت‌ها بر تداوم فعالیت‌های تجاری و اقتصادی جامعه و کیفیت زندگی موثر است

امیرعباس آذرم‌وند: بهترین کالا اگر در زمان مناسب، محل موردنیاز و شرایط مساعد تحویل داده نشود، مطلوبیت نخواهد داشت. بنابراین باید میان خریدار و حمل‌کننده همکاری و رابطه نزدیک وجود داشته باشد. حمل کالا در صورت‌های مختلفی چون دریایی، ریلی و هوایی که هزینه‌های آن در رقابتی کردن فروش کالا تاثیر مستقیم دارد و کاهش هزینه حمل و سرعت انتقال و حمل کالا یکی از اهداف اساسی مدیران اقتصادی در هر جامعه است. فراتر از این، اهمیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور از همین مسئله نشأت گرفته می‌شود. از این رو، در بحث درباره کشورهای درحال توسعه و توسعه‌یافته توجه به زیرساخت‌های حمل‌ونقل از اهمیتی دوچندان برخوردار است. در ایران حمل‌ونقل اغلب به صورت جاده‌ای بوده و چه در بخش بار و چه در زمینه مسافر جاده انتخاب اصلی است. به همین نگاهی به وضعیت، واقعیت و ظرفیت‌های بخش حمل‌ونقل خواهد توانست کشور را در دستیابی به اهداف بخشی و فرابخشی که منطبق با نیازهای اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جامعه باشد، رهنمون سازد.

نقش حمل‌و نقل در توسعه اقتصادی و ایجاد مشوق‌ها برای افزایش سرمایه‌گذاری غیرقابل‌انکار است. رابطه نزدیکی بین حجم حمل‌ونقل و سطح فعالیت اقتصادی در یک کشور وجود دارد، به طوری که مقایسه امکانات و خدمات حمل‌ونقل در مراحل گوناگون توسعه اقتصادی در کشورهای مختلف، این رابطه را تایید می‌کند.

آن‌طور که بازوی تحقیقاتی مجلس شورای اسلامی گزارش می‌دهد با همه این ویژگی‌ها و آثار مثبتی که از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور حاصل می‌شود، در کشورهای در حال توسعه چون ایران، نبود نگاه جامع و شبکه‌ای به حمل‌ونقل باعث ایجاد هزینه‌های سنگین نگهداری پروژه و در نهایت از بین رفتن سرمایه‌ها می‌شود.

از دیگر نکاتی که باید در سرمایه‌گذاری در زیرساخت حمل‌ونقل به آن توجه شود، این است که بین سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل و سایر سرمایه‌گذاری‌ها با توجه به منابع محدود کشور تعادل و تناسب وجود داشته باشد. همچنین سرمایه‌گذاری نامتعادل در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل باعث می‌شود سرمایه‌گذاری در این بخش کارآیی و اثربخشی لازم را نداشته باشد.

مطالعه منابع مختلف این حوزه گویای آن است که با وجود اینکه در سال‌های متوالی و در طول برنامه‌های توسعه چهارم به بعد اولویت اول سرمایه‌گذاری و تامین اعتبار بخش ریلی به‌عنوان اصلی‌ترین راهکار برون‌رفت از مشکلات ناشی از سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل اختصاص یافته اما به دلیل زمینه‌های مناسب‌تر سرمایه‌گذاری در سایر حوزه‌ها به‌ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای در مقایسه با بخش حمل‌ونقل ریلی متاسفانه سرمایه‌گذاری‌های این حوزه به صورت نامتوازن و به طور عمده به زیان بخش حمل‌ونقل ریلی انجام شده است. به همین دلیل پیش از توجه به هر امری، نبود همان نگاه جامع سبب شده سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف حمل به نحو کارآمد صورت نپذیرد.

سهم بخش حمل‌ونقل از مصرف انرژی

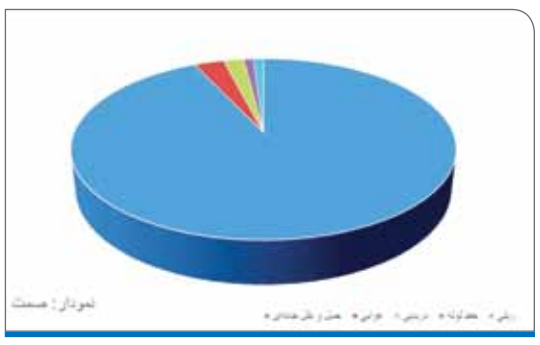
یکی از مهم‌ترین چالش‌های کلیدی در مطالعه صنعت حمل‌ونقل کشور این است که بخش حمل‌ونقل چه سهمی را از کل مصرف انرژی کشور و تولید آلاینده‌ها داراست. ضمن اینکه این سهم و میزان مصرف انرژی با توجه به سیاست‌ها و رخدادهای اقتصادی در سال‌های مختلف تغییر یافته و بنابراین روند تغییرات مصرف قابل‌توجه است.بررسی‌ها نشان می‌دهد سهم حمل‌ونقل ایران از مصرف انرژی کل ۲۵ درصد است که از میانگین سهم ۲۰درصدی در کشورهای جهان بیشتر است. اگرچه در گذشته سهم انرژی حمل‌ونقل ۲۸ درصد بوده، اما متاثر از سیاست‌هایی چون سهمیه‌بندی بنزین در سال ۱۳۸۶ و اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها در سال ۸۹، این سهم در طول دهه ۸۰ کاهش یافته است. مصرف فرآورده‌های نفتی بخش حمل‌ونقل در سال ۸۹ نزدیک به ۵۰ درصد کل مصرف فرآورده‌های نفتی کشور است. همچنین مصرف نهایی انرژی کل کشور در این سال به میزان یک میلیارد و ۲۱۵ میلیون بشکه نفت خام بوده که از این میزان ۲۹۰ میلیون بشکه معادل نفت خام مربوط به بخش حمل‌ونقل است که بعد از بخش خانگی بیشترین مصرف را دارد. از این میزان مصرف انرژی، بخش جاده‌ای با میانگین ۹۳.۱۲ درصد بیشترین مصرف انرژی را در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل کشور داراست.

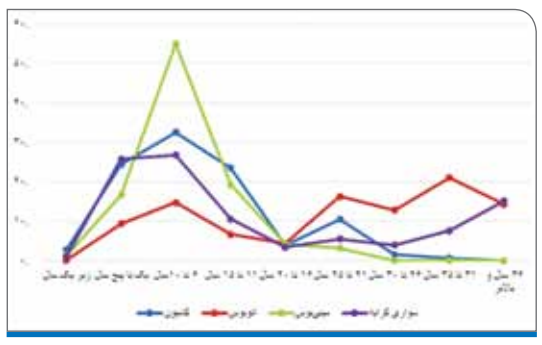
نگاهی به آمار تعداد خودروهای موجود در ناوگان حمل‌ونقل کشور نیز از افزایش فزاینده آنها خبر می‌دهد به گونه‌ای که تعداد ۲۸۴ هزار و ۹۶۹ خودرو در سال ۷۹ به تعداد یک میلیون و ۳۴۶ هزار و ۷۸۶ دستگاه در سال ۸۹ رسیده است. این مهم حاکی از آن است که به طور متوسط سالانه ۱۸.۱۴ درصد بر تعداد خودروهای موجود در کشور افزوده شده است.

درنتیجه بالا بودن سهم مصرف انرژی بخش حمل‌ونقل کشور در مقایسه با سایر کشورهای جهان، دارا بودن بیشترین سهم انرژی‌بری بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در مقایسه با سایر زیربخش‌های این صنعت، تولید بیشترین میزان در این بخش و نیز افزایش رو به رشد وسایط نقلیه همگی زنگ هشداری برای وضعیت بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور است.

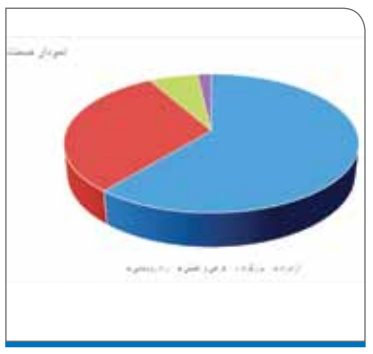
متوسط عمر ناوگان باری عمومی جاده‌ای کشور در سال ۹۴ معادل ۱۶.۱ سال است که نگاهی به جدول فراوانی این ناوگان گویای آن است که بیشترین فراوانی این ناوگان مربوط به طول عمر ۶ تا ۱۰ سال است.

متوسط عمر ناوگان مسافری عمومی جاده‌ای کشور در سال ۹۴ نیز ۱۴.۳ سال بوده که به ترتیب اتوبوس با ۱۰.۱ سال، مینی‌بوس با ۲۳.۹ سال، سواری کرایه با ۸.۹ سال گویای عمر این ناوگان است. در این میان بیشترین فراوانی ناوگان مربوط به طول عمر ۶ تا ۱۰ سال است.بنابراین طول عمر ناوگان باری جاده‌ای در مقایسه با ناوگان مسافری از وضعیت بهتری برخوردار است. از این رو، به منظور بازسازی و نوسازی این ناوگان باید از ناوگان مسافری جاده‌ای این امر را آغاز کرد. در این میان نگاه به سهم خودروهای شماره‌گذاری شده کشور در سال ۸۹ نیز از سهم قابل‌توجه سواری در مقایسه با دیگر انواع وسایل نقلیه پرده برمی‌دارد. در یک نگاه کلی، بالا بودن سهم مصرف انرژی کشور، دارا بودن بیشترین میزان این سهم از سوی بخش جاده‌ای، افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه و تولید بیشترین میزان آلاینده‌ها به‌واسطه این بخش، نزدیک شدن به پایان عمر مفید ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای همه و همه دلایلی برای یافتن روشی کارآمد در سیستم حمل‌ونقل کشور است. مقایسه وضعیت حمل‌ونقل ایران با روسیه نشان می‌دهد عمده سهم حمل بار در این کشور با استفاده از حمل‌ونقل ریلی صورت می‌پذیرد، نوعی از حمل‌ونقل که مصرف سوخت هر تن-کیلومتر حمل آن تقریبا ۶ برابر کمتر از روش جاده‌ای، ۱۰ برابر ایمن‌تر از آن و به مراتب پاک‌تر است.





طول جاده‌های ایران



رشد و پیشرفت هر جامعه‌ای به وجود زیرساخت‌ها برای برقراری ارتباط، تولید و توزیع کالا و خدمات بین مردم و بنگاه‌ها بستگی دارد و کیفیت و کارآیی این زیرساخت‌ها بر تداوم فعالیت‌های تجاری و اقتصادی جامعه و کیفیت زندگی موثر است. زیرساخت هر کشوری مجموعه امکاناتی است که امکان اولیه خدمات ضروری زندگی را مهیا می‌کند. از جمله این امکانات می‌توان به ساخت راه‌ها اشاره کرد. زیرساخت‌ها می‌توانند در رشد اقتصادی و تولید، اثر مثبت داشته باشند به این صورت که انتقال و توزیع محصولات و خدمات تولید شده را ممکن کرده و بتوانند به‌عنوان یک عامل کمک‌کننده به تولید یا خدمات عمل کنند. در توسعه زیرساخت‌ها نقش مدیریت و نظارت قوی بسیار موثر بوده و می‌توان با نگاه شبکه‌ای به زیرساخت‌های حمل‌ونقل، افزایش کارآیی، صرفه‌جویی در زمان و کاهش در هزینه‌ها را به دست آورد. زیرساخت جاده‌ای در جابه‌جایی کالا و مسافر تاثیر بسزایی دارد، اما آنچه مهم به نظر می‌رسد این است که نوع راه براساس میزان تقاضای حمل‌ونقل بار و مسافر طراحی و ساخته شود. در صورت وجود تقاضای حمل‌ونقل، احداث آزادراه و بزرگراه در افزایش سرعت و جابه‌جایی و کاهش مصرف سوخت و در نتیجه افزایش رشد اقتصادی تاثیرگذار خواهد بود.

از جمله نکات اساسی در توسعه شبکه جاده‌ای توجه به میزان و حجم ترافیک و نیز عرضه و تقاضای آتی در هر مسیر است. درحال‌حاضر در کشور ما به دلیل ورود مناسبات سیاسی در تمامی امور که جای خود را به درخواست‌های محلی یا منطقه‌ای که گاهی از سوی نمایندگان آن منطقه ارائه می‌شود، داده، توجه به این مهم بسیار کمرنگ‌تر شده است. تا آنجا که آمار نیز رشد و توسعه نامتوازن این زیرساخت‌ها در چند سال اخیر را تایید می‌کند. در بخش جاده‌ای سهم قابل‌توجهی به توسعه راه‌های روستایی و راه‌های فرعی اختصاص یافته که با توجه به پراکندگی و گستردگی این راه‌ها، مشکلات و هزینه‌های زیادی در پی خواهد داشت.

درحال‌حاضر طول شبکه راه‌ها حدود ۲۲۰ هزار کیلومتر از انواع راه‌هاست که این شبکه متشکل از ۲ هزار و ۲۳۴ کیلومتر آزادراه، معادل ۱.۸ درصد کل راه‌ها و ۱۴ هزار و ۱۴۹ کیلومتر بزرگراه، معادل ۶.۴ درصد از راه‌ها و ۶۸ هزار و ۵۳ کیلومتر راه اصلی و فرعی معادل ۳۰.۹ درصد از انواع راه‌ها و حدود ۱۳۴ هزار کیلومتر راه‌های روستایی است. ارزش روز این شبکه منسجم حداقل ۱۵۰ هزار میلیارد تومان است.

در سال ۹۴ سازمان راهداری وزارت راه و شهرسازی با چند شرکت بخش خصوصی به تعیین وضعیت خرابی روسازی محورها پرداخت که شامل طول راه‌های هر استان به تفکیک نوع راه و معادل آنها و تعریف شاخص‌های مدنظر اقدام کرد. درنهایت مشخص شد از حدود ۳۴ هزار و ۶۳۳ کیلومتر راه شریانی، ۲۳.۳۳ درصد از آنها نیاز به به‌سازی و روکش دارند و ۱۹.۶۸ درصد باید لکه‌گیری و روکش موضعی شوند. همچنین ۱۳.۲۲ درصد نیاز به درزگیری و حدود ۴۳.۷۷ درصد از راه‌های کشور سالم هستند.

به منظور توسعه متعادل و متوازن زیربخش جاده‌ای در مقایسه با بخش‌های دیگر حمل‌و نقل پیشنهاد می‌شود به فواصل بهینه حمل جاده‌ای، ریلی و دریایی در دنیا توجه شود. آمار نشان می‌دهد که بیشترین بار جابه‌جا شده به وسیله کامیون مربوط به فواصل کمتر از ۳۰۰ مایل و بیشترین بار جابه‌جا شده مربوط به فواصل بیش از ۷۰۰ مایل است. از این رو، برای مسافرت‌های طولانی با توجه به هزینه سوخت و استهلاک ماشین‌های سنگین استفاده از حمل جاده‌ای پیشنهاد نمی‌شود و تنها حمل ریلی است که از کارآیی کافی برخوردار است. درباره فواصل میان ۳۰۰ تا ۷۰۰ مایل نیز پیشنهاد می‌شود برحسب مزیت نسبی هر کشور به انتخاب هر یک از حالت‌های مختلف پرداخته شود.

چالش‌های جاده‌ای

بروز یا تشدید برخی آثار منفی حمل‌ونقل، یکی از اساسی‌ترین بخش‌های کشور در سال‌های اخیر مورد توجه بیشتر کارشناسان و برنامه‌ریزان قرار گرفته است. برای مثال، تراکم فراوان وسایل نقلیه در معابر شهری و مصرف بالای سوخت‌های فسیلی، معضل نزدیک شدن به آستانه اتمام این منابع غیرجایگزین و انتشار آلاینده‌های مخرب محیط‌زیست ناشی از آنها را تداعی می‌کند. در این زمینه آمار نشان می‌دهد تا سال ۲۰۲۵ مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل و انتشار گازهای گلخانه‌ای نسبت به سال ۲۰۰۰ تا دوبرابر افزایش می‌یابد. علاوه‌بر این به طور میانگین سالانه حدود ۵۰۰ هزار نفر در کشورهای در حال توسعه دچار مرگ زودرس ناشی از آلودگی هوا می‌شوند. بنابراین می‌توان گفت یکی از مهم‌ترین موضوعات موردنظر در زمینه توسعه پایدار، راهبرد حمل‌و نقل پایدار است. این نظریه در سال‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته است. از سوی دیگر اهمیت بالای حمل‌ونقل و تاثیرگذاری آن بر بسیاری از حوزه‌ها سبب شده در تمام دنیا مدیران تلاش کنند حمل‌ونقل را در قالب مدیریت جامع حمل‌ونقل سازماندهی کنند و با استفاده از جدیدترین روش‌های طراحی و برنامه‌ریزی و با در اختیار گرفتن تمامی ابزارهای ممکن و فراهم آوردن زمینه همکاری میان متخصصان راه را برای رسیدن به یک راه‌حل پایدار و متعادل در زمینه مسائل حمل‌ونقل هموار کنند.

در کشور ما حمل‌و نقل یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مدیریت کلان‌شهری است. بدون هیچ اغراقی از ابتدای ورود وسایل نقلیه موتوری به ایران در دوره قاجار و ایجاد توسعه در شهرها، تاکنون مدیریت حمل‌ونقل در شهرهای کشور به دلایل زیادی با چالش روبه‌رو بوده است. در طول این سال‌ها مدیران و برنامه‌ریزان مدیریتی تلاش کرده‌اند با بکارگیری متخصصان در بسیاری از زمینه‌های مرتبط با حمل‌ونقل، نگاهی همه‌جانبه به مسائل مربوطه داشته باشند. براساس آخرین آمار وزارت راه و شهرسازی که ترکیبی از آمار ارائه شده مرکز آمار ایران و سازمان پزشکی قانونی است در سال ۱۳۸۴ با ثبت رقم ۴۰ نفر و در سال ۹۵ با ثبت رقم ۱۹.۹ نفر بیشترین و کمترین آمار مربوط به شاخص تلفات به یکصدهزار نفر جمعیت را کشور داشته است. نگاهی به آمار بین‌المللی این شاخص در سال ۹۵ برای سایر کشورهای جهان نشان می‌دهد بهترین شاخص از آن کشورهای سوئد با ۲.۸، انگلیس با ۹.۲ و سوئیس با ۳.۳ نفر بوده است. علاوه‌بر ناکارآمدی مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، آمار نشان می‌دهد نزدیک به ۵۰ درصد از حمل‌ونقل داخلی کشور به صورت یکسر خالی صورت گرفته و تقریبا به ازای هر ۲۲۰ کیلومتر راه پیموده شده با وسایل نقلیه در سیستم حمل‌ونقل تنها ۱۰۰ کیلومتر کالا جابه‌جا می‌شود.

موانع قانونی

موانع و محدودیت‌های قانونی که در مسیر ثبات و بکارگیری روش‌های مشارکت بخش دولتی و خصوصی در پروژه‌های حمل‌ونقل کشور اختلال ایجاد می‌کند نقش قابل‌توجهی در توسعه اقتصادی، اصلاحات و مکانیسم توسعه زیرساخت‌ها دارد. درحال‌حاضر در ایران ساختار حقوقی و قانونی مناسبی برای اجرای این پروژه‌ها وجود ندارد و این ساختار فقط برای رویه‌های سنتی کارایی دارد. یکی از نمونه‌های عدم پایداری قوانین که تاثیر فراوانی در سوددهی پروژه‌های آزادراهی دارد، اعمال مالیات ارزش افزوده بر درآمدهای حاصل از عوارض قراردادهای آزادراهی مشارکتی است. موضوع دیگر اینکه سرمایه‌گذار هم به موجب قانون کشور خود هم کشور میزبان، مالیات جداگانه بپردازد معقول نیست و سبب جلوگیری از سرمایه‌گذاری مشترک خارجی می‌شود. در بخش چالش‌های سرمایه‌گذاری و تامین مالی به این مسئله پرداخت شد که مطالعات بسیار موید آن است که به منظور تشخیص سودآوری یک سرمایه‌گذاری لازم است شاخص‌های مختلفی را مدنظر قرار داد. از جمله این شاخص‌ها تولید ناخالص داخلی، سرانه تولید ناخالص داخلی و سهم تولید ناخالص داخلی در هر استان و به تعبیری دقیق‌تر تولید ناخالص داخلی هر استان با احتساب میزان نفت در تولید آن است که البته به این نکته نیز باید توجه داشت که بالا بودن سهم تولید ناخالص داخلی یک استان نمی‌تواند به‌تنهایی شاخص برنامه‌ریزی برای توسعه یک استان محسوب شود زیرا شاخص‌های دیگری نیز باید مدنظر قرار گیرند که از کلیدی‌ترین آنها می‌توان به موقعیت آن استان در اقلیم منطقه‌ای اشاره کرد. در توسعه متوازن و پایدار یک استان باید همه جوانب بررسی شده و براساس آمایش سرزمینی برنامه‌ریزی برای توسعه استان‌ها انجام شود.

حمل‌ونقل هوایی

در بخش حمل‌ونقل هوایی نیز چالش‌های مهمی وجود دارند. باوجود تمام ویژگی‌هایی که در وصف برتری حمل‌ونقل هوایی نوشته شده، ایمنی چالشی است که می‌تواند تمامی آن برتری‌ها را زیر سوال ببرد. این چالش یک مفهوم کلی را شامل می‌شود به این معنا که با چالش‌های دیگر به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ارتباط است. به دلیل استفاده از فناوری پیشرفته و نیروی متخصص در صنعت هوایی کمبود یا نقصان هر یک از اینها به ایمنی این صنعت ضربه خواهد زد.

یکی دیگری از چالش‌های مهم این بخش که با ایمنی رابطه دارد، مسئله کهنه بودن ناوگان مورد استفاده در این صنعت است که ممکن است به دلیل فرسودگی و نقص‌های فنی باعث ایجاد حوادث ناگواری در کشور شود. درواقع جدی‌ترین چالش حمل‌ونقل هوایی ایران که با برطرف کردن آن بسیاری از چالش‌های دیگر نیز حل می‌شود، بالا بودن میانگین عمر ناوگان هوایی کشور است. با به‌روز کردن ناوگان هوایی کشور در کنار آموزش کارکنان می‌توان گفت چالش ایمنی در حمل‌ونقل هوایی نیز تا حدود بسیاری حل می‌شود.

متوسط عمر ناوگان هوایی ایران هم‌اکنون به ۲۴ سال رسیده که در عرف جهانی بسیار بالا بوده و بسیاری از هواپیماهای موجود در ناوگان از رده خارج هستند اما شرکت‌های ایرانی به دلیل مشکلات موجود با صرف هزینه‌های زیاد آنها را در ناوگان هوایی کشور نگه داشته‌اند.اصلی‌ترین علت این مشکل وجود تحریم‌ها است چراکه فناوری هواپیما به‌عنوان یک فناوری خاص به دست تعداد محدودی از کشورهاست.

بنابراین با وجود تحریم‌های اقتصادی امکان خرید هواپیما و تجهیزات جدید و به‌روز برای کشور بسیار محدود است.

افزایش تقاضای سفرهای هوایی در چند سال اخیر این ضرورت را به وجود آورده که به شناسایی عوامل اثرگذار بر تقاضای حمل‌و نقل هوایی پرداخته شود. این مطالعات می‌تواند در جهت سیاست‌گذاری برای ترافیک مسافران یا حتی انتقال تقاضا از دیگر روش‌های حمل‌ونقل به بخش هوایی، مورد استفاده قرار بگیرد. بنابراین شناخت مسافران سیستم هوایی به‌عنوان ستون فقرات این سیستم در بخش کلان کشوری بسیار مهم و حیاتی است. مدیریت هزینه‌ها از مهم‌ترین پارامترهای مدیریتی است که با بهبود بهره‌وری و کارآیی امکان‌پذیر است. به طور کلی ارزیابی عملکرد هر بخش اقتصادی را می‌توان با سنجش بهره‌وری و کارآیی آن بخش مورد ارزیابی قرار داد. بهره‌وری نیروی کار در فرودگاه‌ها و ایرلاین‌ها یا کارآیی کل سیستم حمل‌ونقل ایران یکی از موضوعات چالش‌برانگیز است زیرا طبق مطالعات انجام‌شده بهره‌وری و کارآیی در سیستم هوایی از میانگین جهانی خود کمتر است.

یادداشت

نقش فرهنگ‌سازی در ایمنی حمل‌ونقل



عباس مجیدی‌نژاد/ رئیس انجمن صنفی مراکز معاینه فنی خودرو کشور

تصادفات رانندگی و ایمنی ترافیک در کشور به مسئله حساس و معضلی لاینحل تبدیل شده است. آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی بسیار رقت‌بار و تاسف‌انگیز است. تصادفات هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی سنگینی بر جامعه و دولت تحمیل می‌کند. عوامل تصادفات انسان، راه و خودرو بوده که محیط را هم به آن افزوده‌اند. کشور ما یکی از حادثه‌خیزترین‌ها در حوزه تصادفات بوده و هزینه‌های گزافی به اقتصاد تحمیل می‌کند.

براساس داده‌های آماری، سهم هر یک از عوامل دخیل در تصادفات یکسان نیست. مبتنی بر همین داده سهم انسان از دیگر عوامل بیشتر بوده و نقش تعیین‌کننده‌تری در این‌باره دارد. در حوادث رانندگی علت نخست مرگ‌ومیر در سنین زیر ۴۰ سال به‌شمار می‌رود. عواملی همچون نحوه رانندگی، قوانین راهنمایی‌ورانندگی و نظارت بر اجرای آنها، وضعیت ایمنی جاده‌ها، کیفیت خودروها، فرهنگ عابران و سرنشینان خودروها در بالا رفتن آمار مربوط به تلفات انسانی موثر هستند. در سال‌های اخیر برای توسعه شهرها تعداد زیادی بزرگراه، آزادراه و محورهای مواصلاتی در کشور راه‌اندازی و به بهره‌برداری رسیده است اما باز هم آمار فوتی بر اثر حوادث رانندگی حدود ۲۰ هزار نفر در سال می‌رسد. آمار فوتی‌ها در کشور حدود ۱۲ برابر معیارهای جهانی است. براساس آمارهای ثبتی در تصادفات، حدود ۶۵ درصد این تصادفات به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به عملکرد نادرست عوامل انسانی منتهی شده است. تجزیه و تحلیل عامل انسانی در تصادفات شامل یک عنصر مشخص نبوده، بلکه خود این عامل به ۳ دلیل دیگر برمی‌گردد. عامل نخست (راننده و عابر) است که در این بخش سن، جنس، مهارت، خستگی، توجه به رانندگی و تجربه از مهم‌ترین فاکتورها هستند. از سوی دیگر، افزایش قابل‌توجه مالکیت خودرو از یک سو و عدم‌تناسب توسعه شبکه‌های ارتباطی سبب ازدحام ترافیکی و شلوغی در معابر شده است. اهمیت و نقش فرهنگ رفتاری ترافیکی در بهبود ایمنی و روان‌سازی حمل‌ونقل نقشی بی‌بدیل دارد. دومین عنصر را برنامه‌ریزی و قانون‌گذاری می‌دانند. برای اشاعه فرهنگ‌سازی در این فرآیند نمی‌توان دو عامل یادشده را جدا از هم مورد بررسی قرار داد.

قانون‌گذاری در این حوزه باید شفاف و صریح بوده و جرایم در راستای آگاهی و فرهنگ‌سازی عموم مردم انجام شود. جریمه‌های می‌تواند به دو صورت نقدی و غیرنقدی و تعیین نوع و میزان جریمه هم باید به‌گونه‌ای باشد که هم قابلیت پرداخت و هم بیشترین بازدارندگی را برای جلوگیری از تخلفات داشته باشد. همان‌طور که مطرح شد در فرهنگ‌سازی و جلوگیری از اشاعه تخلفات ترافیکی باید نسبت جریمه به سرانه درآمد ناخالص ملی باشد که در اسناد پلیس راهور نسبت درآمد متوسط افراد به جرایم بالاست.

در جرایم غیرنقدی نیز در مقایسه با سایر کشورها بیشترین آستانه نمره منفی اعمال می‌شود. نکته مهم و مغفول‌مانده سیاست‌های تشویقی در این فرآیند است که برای این مورد تدبیر خاص و قابل‌توجهی ارائه نشده است. عامل سوم را باید نظارت و کنترل جست‌وجو کرد. نظارت و کنترل می‌توان به دو گونه سیستمی که از طریق فناوری هوشمند (ITS) و نیروی انسانی (پلیس راهور) انجام شود. از سوی دیگر، بدون شک فرهنگ ترافیکی می‌تواند منعکس‌کننده جنبه‌های ویژگی رفتاری جامعه باشد. هزینه‌های تحمیل‌شده بر جامعه ما بر اثر تصادفات به قدری زیاد است که دیگر آن را بخشی از درآمد ناخالص ملی درنظر می‌گیرند. اگر درصد ناچیزی از هزینه‌های تحمیلی تصادفات به اقتصاد و بیش از آن به اجتماع، برای فرهنگ‌سازی از طریق صداوسیما و قوانینی صریح و شفاف بدون وجود موازی‌کاری صرف کنیم، نتیجه آن کاهش تصادفات و ایمنی در این فرآیند خواهد بود.

پس از گذشت حدود ۲۰ سال از طول عمر معاینه فنی مکانیزه، هنوز نه تنها این فرهنگ برای شهروندان جا نیفتاده که برای تست سلامت خودرو خود به مراکز معاینه فنی رجوع کنند، بلکه هنوز عوامل بازدارنده موجب دریافت معاینه فنی شده در صورتی که حدود ۳۰ درصد تصادفات به این عامل برمی‌گردد.

پیشنهاد می‌شود فرهنگ‌سازی به‌عنوان یکی از ارکان مهم این فرآیند به صورت برنامه‌ریزی شده و مستمر در دستور کار قرار گیرد. با توجه به پایین بودن سطح نقدی جرایم رانندگی، این امر باید مورد بازنگری قرار گیرد. جرایم غیرنقدی و امتیاز منفی که شامل پرداخت مادی نمی‌شود، می‌تواند ابزار مناسبی برای اعمال قانون باشد از جمله تعلیق یا ابطال گواهینامه و در انتها نباید سیاست تشویقی را از نظر دور داشت.

تجربه ناموفق لغو طرح ترافیک

رئیس شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه شورای پنجم در بُعد نظارتی و تقنینی عملکرد موفقی داشته، درباره لغو طرح ترافیک در پایتخت گفت: تجربه لغو طرح ترافیک، تجربه موفقی نبوده و باید ببینیم این‌بار لغو طرح ترافیک نتیجه بهتری می‌دهد یا نه.

به‌گزارش ایسنا، محسن هاشمی گفت: ما در شورای پنجم توانستیم در حفظ باغ‌ها و فضای سبز، توقف شهرفروشی، حمل‌ونقل عمومی، بافت فرسوده و موارد گوناگون موفق باشیم. البته شورا در استفاده از حمایت دولت و بودجه‌های دولت به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل عمومی و بافت فرسوده، در سایه مسائل مربوط به بحران اقتصادی و رکود ساخت‌وساز و کرونا نتوانستیم موفقیت‌های چندانی داشته باشد. در بعد حمل‌ونقل عمومی افتتاح‌های خوبی داشتیم اما در تجهیز ناوگان متحرک نتوانستیم موفق عمل کنیم.

رئیس شورای اسلامی شهر تهران درباره لغو طرح ترافیک گفت: لغو طرح ترافیک یک‌بار سابقه داشت که در آن روزها احساس شد ترافیک در شهر خیلی زیاد شده و شلوغی هم افزایش پیدا کرد. در شرایط کرونا بخش عمده‌ای از مردم نمی‌خواهند از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند؛ بنابراین از خانه‌هایشان بیرون نمی‌آیند اما وقتی اجازه داده می‌شود از خودروهای شخصی به‌صورت تک‌سرنشین استفاده کنند؛ درنتیجه تحریک می‌شوند که بیایند و در مقصد فعالیت‌هایشان را دنبال کنند. تجربه لغو طرح ترافیک، تجربه موفقی نبوده و باید ببینیم این بار لغو طرح ترافیک نتیجه بهتری می‌دهد یا نه؟

ابهام در راستی‌آزمایی ایمنی خودروها

پای لنگ قوانین در شاخص ایمنی

ایران در آمار تصادفات جاده‌ای در جهان رتبه‌دار است

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

خودرو، جاده، قوانین و... از عوامل تاثیرگذار در آمار تصادفات جاده‌ای است. بدون تردید کیفیت و استاندارد خودرو، تضمین‌کننده ایمنی و سلامت سرنشینان خودرو است. در کشورهای جهان اولی با وجود تولید و تامین خودروهایی باکیفیت و استاندارد بسیار بالا، الزام معاینه این خودروها براساس گارانتی قطعات هر دو سال است اما براساس قانون مصوب سال ۹۶ در کشور، الزام معاینه فنی خودروها در کشور ما ۴ سال درنظر گرفته شده است. این موضوع را اگر در کنار اماواگرهای کیفی و ایمنی خودروها و جاده‌های کشور دنبال کنیم، به آمار بالای مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشور می‌رسیم. ایران در آمار تصادفات جاده‌ای در جهان رتبه‌دار است. حتی ایران یکی از بهترین کشورها برای خرید سلول‌های بنیادی است، زیرا متوفی‌ها در تصادفات جاده‌ای بیشتر جوان هستند. الزام معاینه فنی خودرو در کشور خیلی جدی گرفته نمی‌شود، علاوه‌بر اینکه برخی نیز برای گرفتن برگه سلامت خودرو مبادرت به اجاره برخی قطعات مانند تایر و... می‌کنند. الزام معاینه فنی برای موتورسیکلت‌های هم در کشور ما محلی از اعراب ندارد.



خطایی را انسان انجام می‌دهد و خودرو از مسیر منحرف و واژگون می‌شود، اما اگر همین خودرو ایمن باشد، تصادف باعث مرگ نمی‌شود یا اگر به‌اصطلاح جاده بخشنده باشد و شیب کناری آن مناسب، بعد از واژگونی، خودرو معلق نمی‌زند

فرهنگ، کرونا و ایمنی

کرونا تعداد سفرها را در ایران و جهان کاهش داد اما با وجود کاهش تعداد مسافران، آمار تصادفات روند افزایشی داشته است. به گزارش صمت براساس آمارها، اگرچه تعداد کشته‌شدگان جاده‌ای در سال ۹۹ نسبت‌به سال ۹۸ کمتر بوده اما براساس تعداد سفرها و مسافران، شاهد رشد آمار تصادفات و متوفی‌ها هستیم. البته عوامل تصادفات مختلف هستند علاوه‌بر اینکه علت تصادف در هر استان ممکن است متفاوت با استان دیگر باشد. به‌عنوان مثال، براساس نظر کارشناسان این حوزه بیشترین دلیل تصادفات در استان‌های قم، کرمان، اصفهان و یزد عوامل انسانی بوده، درحالی‌که در استان‌های شمالی کشور این علت بیشتر مربوط به جاده‌هاست.شاید یکی از دلایل رشد آمار تصادفات در سال ۹۹ به این برگردد که الزام معاینه فنی در وضعیت بغرنج کرونایی برداشته شد. در این‌باره شاهد تردد خودروها فرسوده بسیاری در خیابان‌های شهری و جاده‌ها هستیم. بخشی از ایمنی در حمل‌ونقل به فرهنگ هر جامعه برمی‌گردد که شهروندان با دید بازتری به موضوع نگاه کنند و نخواهند از فضای به‌وجود آمده سوءاستفاده کنند که در نهایت دود آن به‌چشم خودشان و هم‌وطنانشان می‌رود. مرگ و معلولیت موضوعی کم‌اهمیت نیست و شهروندان باید در شرایط گوناگون تحلیل‌های درست و منطقی داشته باشند.

▣ مرگبارترین حوادث جاده‌ای

پیش از سال ۹۶ که طرح ساماندهی بازار خودرو در حال پی‌ریزی بود در ابتدای این طرح آمده است «تصادفات جاده‌ای در کشور فقط در مدت ۱۰ سال افزون بر ۲۴۳ هزار کشته داشته که از حیث آمار مرگبارترین حوادث جاده‌ای، ایران دارای رتبه بالایی است و همچنین مهم‌ترین عامل مرگ‌ومیر در کشور به‌شمار می‌رود. یکی از مهم‌ترین دلایل وقوع چنین فاجعه‌ای، ناایمنی خودروهای داخلی است؛ علاوه‌بر ناایمنی، این خودروها از مصرف سوخت بالایی برخوردارند به‌گونه‌ای که سالانه ۵۰ هزار میلیارد تومان یارانه به این بخش پرداخت می‌شود. مصرف روزانه سوخت در کشور با تعداد ۱۹ میلیون خودرو، ۸۱ میلیون لیتر است درحالی‌که این میزان در کشور ترکیه با ۲۱ میلیون خودرو، ۸ میلیون لیتر است؛ همچنین این خودروها سهم عمده‌ای در آلودگی شهرها و مسائل زیست‌محیطی و بیماری‌های ناشی از آن دارند» این موضوع نیز در حوزه میزان ایمنی حمل‌ونقل کشوری قابل‌تامل است.

قانون‌گذاری و ایمنی خودرو



علیرضا پدرام

شاخص‌های مربوط به ایمنی خودرو زیاد است اما مراکز معاینه فنی داخلی بیشتر روی ترمز و کمک‌فنرها و تا حدودی میزان فرمان متمرکز هستند

علیرضا پدرام، کارشناس حوزه ایمنی و معاینه فنی: معاینه فنی و اطمینان‌خاطر از سلامت و ایمنی خودرو یکی از عوامل کاهش آمار تصادفات و مرگ‌ومیرهای ناشی از آن است. این مسئله در کلانشهرها و شهرهای بزرگ که دارای دوربین است رعایت می‌شود اما در شهرهای کوچک متاسفانه موضوع جدی گرفته نمی‌شود. ایمنی و کاهش خطرات جانی نخستین شاخص در خرید و استفاده از خودرو به‌شمار می‌رود. البته مقولاتی مانند رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی صاحب خودرو یا وضعیت جاده هم در کاهش و افزایش حوادث جاده‌ای نقش بسیاری دارند اما اگر خودرو از استاندارد و کیفیت لازم برخوردار و ایمنی آن تضمین‌شده باشد، خطرات جانی کاهش زیادی پیدا می‌کند. الزام معاینه فنی خودرو در کشور برای خودروهای شخصی، ۴ سال و برای خودروهای عمومی یک سال تعیین‌شده است. الزام معاینه فنی خودروها در سال ۸۹، ۵ سال تعیین شد و در ادامه با رایزنی‌های انجام‌شده و براساس ماده ۶ قانون هوای پاک (به‌منظور اطمینان از صحت عملکرد خودرو در زمینه‌های فنی و ایمنی و کنترل آلاینده‌های هوا و صدا، انجام معاینه فنی تمام وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه‌سنگین، سنگین، موتورسیکلت که از سوی بخش‌های دولتی، عمومی و غیردولتی به‌کار گرفته می‌شوند، در دوره‌های زمانی منظم و از سوی مراکز مورد تایید سازمان الزامی است) به ۴ سال برای خودروهای شخصی کاهش یافت. قانون‌گذاران در حوزه زمان الزام معاینه فنی همراهی لازم را نداشتند.

در جهان اگر معاینه فنی دو سال تعیین‌شده به‌دلیل مدت‌زمان گارانتی قطعات است. اما متاسفانه در ایران این‌گونه عمل نشد. البته شاید برخی عملکردهای نادرست در بعضی معاینه فنی‌ها، بیشتر در شهرهای کوچک‌تر، سبب شد موضوع زمان در الزام معاینه فنی نادیده گرفته شود. پیش از سال ۸۹ الزام معاینه فنی برای خودروها دو سال بود و امروز هم برای تضمین ایمنی و سلامت خودروها بهتر است الزام معاینه فنی به دو سال کاهش پیدا کند. بخشی از معضل حوادث راهنمایی و رانندگی به موتورسیکلت‌ها برمی‌گردد که الزامی برای معاینه فنی ندارند. آمار تصادفات و مرگ‌ومیرهایی که با موتورسیکلت رخ می‌دهد، بسیار بیشتر از استاندارد جهانی است. درحال‌حاضر حدود ۱۰ میلیون موتورسیکلت در کلانشهری مانند تهران تردد دارند که براساس آمار ثبت‌شده در سامانه سیمفا (مرکز یکپارچه معاینه فنی ایران) فقط ۵۰۰ موتورسیکلت برای معاینه فنی مراجعه داشته‌اند. کسی به الزام معاینه فنی موتورسیکلت بها نمی‌دهد و همکاری لازم در این حوزه انجام نمی‌شود. در دوره‌ای که آلایندگی هوا زیاد شد و بخش زیادی از آن را مرتبط به تردد موتورسیکلت‌های کاربراتوری اعلام کردند نهادهای ذی‌ربط و پلیس راهور همکاری کوتاهی داشتند اما در ادامه پیگیری نشد.

▣ تجهیزات معاینه‌فنی و تضمین ایمنی خودرو

شاخص‌های مربوط به ایمنی خودرو زیاد است. مراکز معاینه فنی داخلی بیشتر روی ترمز و کمک‌فنرها و تا حدودی میزان فرمان متمرکز هستند. بخش‌های دیگر خودروها و عواملی مانند فرسودگی هم در سلامت خودرو و تضمن ایمنی دخیل هستند. اگر عمر یک خودرو از یک عددی بیشتر باشد به‌اصطلاح عنوان می‌شود بدنه خودرو خسته است. بدنه خودرو به‌مرور زمان فرسوده می‌شود و در برخورد با موانع از استقامت پایین‌تری برخوردار خواهد بود. به‌طور قطع، هرچه از عمر خودرو می‌گذرد، ضریب ایمنی آن کاهش پیدا می‌کند.

در تصادفات قدرتی که یک ورق آهن نو دارد با ورق آهنی که حدود ۱۰ سال از عمر آن گذشته، متفاوت است. البته الزام معاینه فنی برای خودروهای بیش از ۵ سال ساخت متفاوت می‌شود. به‌عنوان مثال، براساس قانون مصوب سال ۹۳ خودروهای بالای ۱۰ سال ساخت هر ۳ ماه نیاز به معاینه فنی دارند و زیر ۱۰ سال این الزام هر ۶ ماه در نظر گرفته شده است.

پارامترهای موثر در ایمنی خودرو



محمدجواد شریفی

بر اساس آمارها ۲۲ درصد تصادفات با علت نقص فنی خودرو و خرابی ترمز رخ‌داده‌اند

محمدجواد شریفی، کارشناس حوزه خودرو: تحقیقات مختلف نشان می‌دهد حدود ۷۵ تا ۹۰ درصد تصادفات، عامل انسانی، مهم‌ترین عامل بوده و رعایت نکردن نکات ایمنی باعث بروز تصادف شده است؛ البته این به آن معنا نیست که چشم خود را به دیگر عوامل ببندیم و همیشه عامل انسانی را محور قرار دهیم.خطایی را انسان انجام می‌دهد و خودرو از مسیر منحرف و واژگون می‌شود اما اگر همین خودرو ایمن باشد، تصادف باعث مرگ نمی‌شود یا اگر به‌اصطلاح جاده بخشنده باشد و شیب کناری آن مناسب، بعد از واژگونی، خودرو معلق نمی‌زند.

یکی از موارد برای سنجش ایمنی خودرو، آزمون ایمنی است. یکی از تست‌هایی که می‌توان ایمنی خودرو را با آن سنجید، برخورد خودرو با یک مانع است و میزان آسیب‌هایی که به خودرو، صاحب خودرو و جسم برخورد کرده وارد می‌شود. درحال‌حاضر خودروسازان علاقه‌مند به اجرای استانداردهای ایمنی هشتادوپنج‌گانه هستند اما نمی‌توان انکار کرد که اجرای استانداردهای ایمنی در خودروهای تولید داخل در گذشته بسیار ضعیف بود. درحال‌حاضر توجه بیشتری به این موضوع از سوی خودروسازان شده و با نظارت سازمان ملی استاندارد و انجام تست‌ها و موفقیت خودرو در این آزمون‌ها به مشتریان اطمینان می‌دهد که خودرو از ایمنی کافی برخوردار است.

در ادامه عوامل موثر در بروز حادثه و احتمال تصادف در خودروها براساس اطلاعات خروجی مراکز معاینه فنی مشخص‌شده را مطرح می‌کنیم:

▣ تایر و چرخ و ترمز

۳۵ درصد از تصادفات با علت نقص فنی در خودرو براساس اعلام پلیس راهور به‌دلیل نقص در تایر ایجاد می‌شود. ترکیدن تایر، فرسودگی آن و پنچری‌های پیاپی یک تایر و پنچرگیری آن می‌تواند لاستیک را مستعد خرابی هنگام رانندگی و بروز تصادف کند. همچنین براساس آمار ۲۲ درصد از تصادفات با علت نقص فنی خودرو به‌دلیل خرابی ترمز رخ‌داده‌اند. وجود ایراد در شلنگ‌های مجموعه ترمز، فاسدشدن روغن ترمز، تمام شدن لنت‌ترمز و خوردگی دیسک، عدم رگلاژ سیستم ترمز و مواردی مانند آنها می‌تواند سبب بروز تصادف شود.

▣ سیستم تعلیق، جلوبندی و فرمان

این ایراد فقط ۳ درصد از آمار تصادفات را شامل می‌شود و البته دلیل این پایین بودن میزان در آمار اعلام‌شده این است که نقص در این سیستم‌ها به‌سادگی عیان نمی‌شود اما به‌عنوان مثال، لاستیک‌های ترکیده را به‌سادگی می‌توان تشخیص داد. موارد بسیاری در ایمنی خودرو تاثیرگذار هستند که هر یک از آنها وظایفی دارند و مطابق عملکردشان می‌توانند در ایمنی خودرو موثر باشند. به‌طور کلی، سیستم‌های ایمنی در خودرو به دو دسته تقسیم می‌شوند؛ سیستم‌های ایمنی فعال. این نوع مکانیسم زمانی که خودرو شروع به حرکت می‌کند، فعال است و در هنگام حرکت شرایط ایده‌ال برای حفظ ایمنی را برای جلوگیری از بروز حوادث ایجاد می‌کند که می‌توان از انواع این نوع سیستم‌های ایمنی به سیستم‌های ایمنی پایدارکننده خودرو (ترمز ضدقفل ABS، سیستم هشدار باد لاستیک‌ها TPMS، سیستم کنترل پایداری ESP، سیستم هشدار نقطه کور BSM، سیستم دید در شب HID و...) اشاره کرد.دسته دوم سیستم‌های ایمنی غیرفعال هستند. این نوع مکانیسم زمانی که خودرو در حرکت بوده اما آنها فعال نیستند و در هنگام غفلت راننده به‌طور خودکار فعال‌شده و با هشدار به راننده مانع از بروز حادثه برای راننده و سرنشینان خواهند شد. از این نوع مکانیسم‌ها می‌توان به سیستم هشدار خروج از خط و سیستم ترمز کمکی BA اشاره کرد. از دیگر سیستم‌های ایمنی غیرفعال که هنگام بروز حادثه فعال و باعث حفاظت از جان راننده، سرنشین و حتی عابر پیاده می‌شود می‌توان از کمربند ایمنی، ایربگ راننده و سرنشین، ایربگ عابر پیاده و طراحی شاسی و استقامت آن نام برد. یکی از سیستم‌های ساده اما کاربردی، کمربند ایمنی سرنشینان است این سیستم ساده ایمنی که از دهه‌های قبل مورداستفاده گرفته است به‌عنوان یکی از تاثیرگذارترین موارد ایمنی خودروها شناخته می‌شود از سوی دیگر برای اینکه خودرویی ایمن طراحی شود باید سازه آن به‌گونه‌ای ساخته شود که بتواند بیشترین نیروهای واردشده به بدنه را در خود جذب کند چراکه هنگام برخورد خودرو با خودرو یا موانع، نخستین بخشی که می‌تواند ایمنی سرنشینان را بهبود بخشد سازه شاسی و بدنه آن است. در طراحی شاسی خودروهایی جدید سعی شده از آلومینیوم و در برخی بخش‌ها از کربن استفاده شود تا میزان ایمنی افزایش یابد. متریال آلومینیوم نسبت به فولاد که در شاسی خودروهای قدیمی به‌کار گرفته می‌شد از استحکام بالاتر، جذب نیروی بیشتر و کاهش وزن چشمگیری برخوردار بود از سوی دیگر تنها جنس سازه شاسی و بدنه در افزایش ایمنی تاثیرگذار نخواهد بود، زیرا باید نحوه طراحی سازه شاسی به‌گونه‌ای باشد که توجه به فرم و هندسی که در آن به‌کار گرفته می‌شود، بتواند بیشترین نیرو را در سازه به‌طور مستقیم پخش کند تا با دفرمه شدن شاسی از صدمه جدی به سرنشینان جلوگیری کند. همچنین مهندسان خودرویی با طراحی سیستم‌های الکترونیکی هوشمند و جدید توانسته‌اند ایمنی سرنشینان را تا حد بسیاری افزایش دهند.

طراحی ایربگ‌ها در نواحی گوناگون کابین و تعبیه سیستم‌های الکترونیکی، ایمنی ترمز، ایمنی خودرو را در سطح بالایی نگهداشته است اما فراموش نکنید که ایمنی عابران‌پیاده نیز در دسته ایمنی خودرو قرار می‌گیرد. طراحی ایربگ‌های عابران پیاده و سیستم‌های الکترونیکی مانع برخورد و هشدار به همان عابرپیاده را نیز تا حد چشمگیری افزایش دهد بنابراین امروز نصب سیستم‌هایی چون ایربگ عابرپیاده، سیستم جلوگیری از برخورد با عابر، سیستم ترمز اضطراری خودکار و سیستم کمکی ترمز شاهد هستیم که کمک بسزایی به ایمنی عابرپیاده کرده‌اند.

سخن پایانی

بنابر این گزارش باوجوداینکه سعی در ایمن‌سازی خودروها می‌شود اما همچنان به‌دلیل استفاده نشدن از برخی استانداردهای جهانی محصولات داخلی از ایمنی پایین‌تری نسبت به مشابه‌های خارجی برخوردار است. همچنین به‌دلیل تفاوت برخی الزامات برای تضمین سلامت و ایمنی خودرو در کشور بازهم چالشی بر سر راه ایمن‌سازی ناوگان حمل‌ونقل شده است. به‌طوری‌که براساس مصوبه دولت برای آزمون خودروها سن آنها نادیده گرفته می‌شود. براساس قانون معاینه فنی نباید به خودروهای بالای ۲۰ سال ساخت، برگه سلامت داده شود اما براساس مصوبه دولت و مشکلاتی که در تامین نوسازی این خودروها وجود دارد، هر خودرویی که بتواند آزمون‌های آلایندگی را بگذراند، برگه معاینه فنی دریافت خواهد کرد.



توسعه همگام ظرفیت‌های معدنی و صنعت حمل‌ونقل



حمل‌ونقل از صنایع معدنی عقب ماند



تداوم تحریم‌ها تورم را افزایش می‌دهد

در گفت‌وگوی صمت با کارشناسان و فعالان معدنی مطرح شد:

تجهیزات معدنی با ارز آزاد وارد می‌شوند

ملیکا انصاری: تامین ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی از موضوعات مهمی است که همواره دغدغه فعالان این بخش و معدنکاران بوده است. لازم به یادآوری نیست که در صورت کمبود ماشین‌آلات در فعالیت‌های معدنی، صاحبان معادن دچار مشکل شده و چرخ بخش معدن و صنایع معدنی کشور نمی‌چرخد. تکیه به تولیدات داخلی در این حوزه سال‌ها پیش در دستور کار قرار گرفت که در خلال اظهارنظرهای موافقان و مخالفان متعدد، پروژه ناتمام رها شد و ایران همچنان به واردات تجهیزات معدنی وابسته است. البته نرخ بالای ارز و کمبود حمایت‌های دولتی، واردات را برای صاحبان معادن دشوار کرده و قسمت اعظمی از فعالان این بخش با ماشین‌آلات فرسوده در حال معدنکاری هستند. روز ملی ایمنی حمل‌ونقل بهانه‌ای شد تا صمت درباره وضعیت کنونی ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی کشور با فعالان و کارشناسان این بخش گفت‌وگو کند. با صمت همراه باشید:



عکس: آیدا فریدی

فرسودگی تجهیزات معدنی

حجت‌الله دریانی، فعال معدن زغال‌سنگ شرایط تامین تجهیزات معادن زغال‌سنگ را به‌نسبت مطلوب خواند و ضمن گلایه از فرسودگی ماشین‌آلات موجود در معادن در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: می‌توان گفت تمام ماشین‌آلات موجود در فعالیت‌های معدنی کشور به‌ویژه در معادن زغال‌سنگ، وارداتی هستند، چراکه ماشین‌آلات این بخش (چه در معدنکاری و چه در حمل‌ونقل) باید ویژگی‌های معین و استانداردهای مشخصی را دارا باشند که تنها تجهیزات وارداتی این مشخصه‌ها را دارند؛ بنابراین اغلب معادن کشور (به‌ویژه معادن زغال سنگ) از ماشین‌آلات خارجی استفاده می‌کنند. وی در ادامه افزود: مشکلی که امروزه در معادن وجود دارد، فرسودگی این تجهیزات است که مشکلاتی را برای فعالیت‌های معدنی به‌وجود آورده و از سرعت اقدامات این بخش کاسته است؛ به‌عبارت دیگر کهنه بودن و فرسودگی ماشین‌آلات مورداستفاده در معادن، یکی از معضلاتی است که برای رفع آن باید اقداماتی جدی صورت گیرد.

واردات با ارز آزاد

این فعال معدنی، مهم‌ترین دلیل نوسازی نشدن تجهیزات معدنی را کمبود حمایت‌های دولتی در تهیه ارز برای واردات دانست. او در این باره گفت: امروزه واردات ماشین‌آلات معدنی با ارز آزاد انجام می‌شود و به همین دلیل واردات این تجهیزات مبالغ سنگینی را می‌طلبد که تامین آن برای فعالان معدنی دشوار است، این در حالی است که هیچ گونه حمایت دولتی برای سهولت تامین ارز برای معدنکاران در نظر گرفته نشده و به همین دلیل فعالان معدنی توانایی تعویض تجهیزات کهنه با نو را ندارند و مجبور به استفاده از ماشین‌آلات فرسوده هستند. می‌توان گفت یکی از مهم‌ترین مشکلات امروزه صاحبان معادن و فعالان معدنی، کمبود حمایت‌های دولتی برای تهیه ارز واردات ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی به کشور است.

شکست تولیدات داخلی

دریانی در ادامه به نقش و توانایی تولیدکنندگان داخلی تجهیزات معدنی اشاره کرد و گفت: در سال‌های گذشته برخی شرکت‌های داخلی به سمت تولید تجهیزات و ماشین‌آلات فعالیت‌های معدنی حرکت کردند تا معادن را از واردات این دستگاه‌ها بی‌نیاز کنند، اما مسائل متفاوتی باعث به سرانجام نرسیدن این اهداف شده و همچنان واردات تنها راه تامین تجهیزات فعالیت‌های معدنی است. وی در ادامه افزود: از جمله دلایل به‌نتیجه نرسیدن تولید داخلی تجهیزات معدنی می‌توان به کم‌توجهی به استانداردهای مورد نیاز تجهیزات معدنی در تولیدات داخلی اشاره کرد.

همچنین به‌دلیل آنکه نیاز کشور بسیار بیشتر از میزان تولید شرکت‌های داخلی بوده و نیز تیراژ اندک این تولیدات و به‌تبع آن بهای تمام‌شده بالا در قیاس با تجهیزات مشابه خارجی، تولیدات داخلی موفق به تصاحب بازارهای داخلی نشدند؛ به‌عبارت دیگر واردات تجهیزات خارجی نسبت به خرید تولیدات داخلی برای صاحبان معادن به‌صرفه‌تر بود.

وی همچنین در ادامه سخنان خود گفت: برخی شرکت‌ها برای مدتی توانستند تجهیزاتی با نرخ قابل رقابت و مناسب به بازار عرضه کنند، اما از آنجایی که این ماشین‌آلات در تامین استانداردها و ویژگی‌های لازم فعالیت‌های معدنی از جمله استانداردهای مربوط به معادن زغال سنگ ناتوان بودند، حضور آنها در معادن منتفی شد.

واردات تجهیزات معادن زغال سنگ

این فعال معدنی در ادامه واردات ماشین‌آلات موردنیاز معادن زغال سنگ را آزاد اعلام کرد و درباره برخی بحث‌های مطرح شده پیرو ممنوعیت واردات ماشین‌آلات معدنی و راهسازی در رده تولیدات هپکو گفت: خوشبختانه ما برای تامین تجهیزات مورد نیاز خط تولید و فعالیت‌های معدنی زغال سنگ، مشکلی نداریم.

در حال حاضر معادن زغال سنگ تجهیزات و ماشین‌آلات موردنیاز خود (چه برای فعالیت‌های معدنی و چه اقدامات مربوط به حمل‌ونقل) را بدون محدودیت و ممنوعیت از راه واردات تامین می‌کنند.

وی در ادامه سخنان خود به برخی ممنوعیت‌های وارداتی اشاره کرد و گفت: ممنوعیت واردات تجهیزات راهسازی و معدنی شامل تجهیزات در حال تولید در کشور است؛ به‌معنای دقیق‌تر برای واردات ماشین‌آلات راهسازی و معادن که تولیدکننده داخلی توانایی تامین آنها برای صنایع و معادن را دارد، مانع ایجاد شده است، اما تجهیزاتی را که در رده تولیدات شرکت‌های داخلی نبوده و تولیدکننده ایرانی توانایی ساخت و تامین الزامات و استانداردهای آن را ندارد، می‌توان وارد کرد و محدودیتی وجود ندارد.

تامین ارز در معادن کوچک



ناصر تقی‌زاده، مدیرعامل چادرملو به مشکل تامین منابع مالی موردنیاز واردات در معادن کوچک و متوسط اشاره کرد و در گفت‌وگو با صمت گفت: تجهیزاتی که امروزه در معادن از آنها استفاده می‌شود، متاسفانه فرسوده هستند و صاحبان معادن و همچنین فعالان معدنی اغلب توانایی تعویض آنها را ندارند، زیرا با قیمت‌های فعلی بازارهای جهانی و همچنین نرخ بالای ارز در کشور ما، برای بیشتر پیمانکاران و فعالان معدنی به‌ویژه بخش خصوصی و معادن کوچک که منابع مالی محدودتری دارند، به‌صرفه نیست که اقدام به واردات تجهیزات کرده و از فناوری روز جهانی استفاده کنند. وی در ادامه افزود: شرکت‌های بزرگ معدنی ارز کافی در اختیار دارند تا از پیمانکاران تا حدی برای تامین تجهیزات و واردات ماشین‌آلات حمایت کنند. البته نباید حضور موثر صندوق ضمانت صادرات ایران در تامین بخشی از منابع مالی موردنیاز معادن برای خرید و واردات تجهیزات را نادیده گرفت و خوشبختانه امروزه شاهد حمایت‌های این صندوق از معدنکاران کشور هستیم.

ایمن بودن معادن

تقی‌زاده در ادامه سخنان خود به سامانه موجود ثبت‌سفارش ماشین‌آلات معدنی اشاره کرد و گفت: جای خوشحالی است که سامانه ثبت‌سفارش ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت دوباره باز شده و فعالان می‌توانند تجهیزات موردنیاز خود را از این طریق سفارش دهند، زیرا از این طریق لیست مناسبی از نیازهای معدنی کشور تهیه می‌شود و برای رفع آن در ادامه تمهیدات مناسبی ازسوی مسئولان شکل می‌گیرد. وی درباره ایمنی تجهیزات موجود در معادن اظهار کرد: در حال حاضر می‌توان گفت ایمنی تجهیزات و ماشین‌آلاتی که در معادن به کار گرفته شده‌اند، مناسب است و تا امروز تلفاتی ناشی از استفاده از این تجهیزات در بخش معدن و صنایع معدنی نداشته‌ایم، اما نباید فراموش کرد که تجهیزات فعلی معادن فرسوده هستند و بهتر است با واردات ماشین‌آلات روزآمد جهانی ضمن نوسازی بخش فنی معادن، بهره‌وری با سرعت و کیفیت بالاتری در معادن صورت می‌گرفت.

سخن پایانی...

وجود عرصه مناسب برای واردات تجهیزات فعالیت‌های معدنی، یکی از مواردی است که در رشد و توسعه بخش معدن و صنایع معدنی کشور بسیار موثر است، اما نرخ بالای ارز برای واردات، یکی از موانعی است که معدنکاران را از واردات و تجهیز معادن به ماشین‌آلات روزآمد جهانی بازمی‌دارد؛ از همین رو به‌نظر می‌رسد باید برنامه‌ریزی مناسب و تمهیداتی ازسوی مسئولان و نهادهای مربوطه دولتی برای حمایت از فعالان معدنی اتخاذ شود.

آگهی مزایده عمومی شماره: PA-9901-MA

فروش یک دستگاه مولد گازی مربوط به GTG-۲۱۰۷

نوبت دوم شماره مجوز ۱۴۰۰-۴۰۲

شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) شازند در نظر دارد کالای خود را به شرح مذکور با جزییات مندرج در اسناد مزایده را با بهره‌گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت www.setadiran.ir با شماره مزایده PA-۹۹۰۱-MA به صورت الکترونیکی به فروش برساند.

زمان انتشار در سایت: ۱۴۰۰/۰۲/۰۵ ساعت ۱۵
مهلت دریافت اسناد مزایده: ۱۴۰۰/۰۲/۳۰ ساعت ۱۴:۰۰
تاریخ بازدید: ۱۱ /۱۴۰۰/۰۲لغایت ۱۴۰۰/۰۲/۱۵
آخرین مهلت ارسال پیشنهاد قیمت: ۱۴۰۰/۰۲/۳۰ ساعت ۱۴:۰۰
زمان بازگشایی: ۱۴۰۰/۰۳/۰۲ ساعت ۱۴:۳۰
زمان اعلام به برنده: ۱۴۰۰/۰۳/۰۲ساعت ۱۴:۴۰

ضمنا رعایت موارد ذیل الزامی می‌باشد.

۱. برگزاری مزایده صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می‌باشد و کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده (در صورت وجود هزینه مربوطه)، پرداخت تضمین شرکت در مزایده (ودیعه)، ارسال پیشنهاد قیمت، بازگشایی پاکات، اعلام به برنده، واریز وجه مزایده و تحویل کالا در بستر سامانه از این طریق امکان‌پذیر می‌باشد.

۲. پیشنهاد می‌گردد با توجه به نوع کالای مطرح شده در مزایده، قبل از ارائه پیشنهاد از اقلام موضوع مزایده بازدید به عمل آید.

۳. علاقمندان به شرکت در مزایده می‌بایست جهت ثبت‌نام و دریافت گواهی الکترونیکی (توکن) با شماره ذیل تماس حاصل نمایند:

مرکز پشتیبانی و راهبردی سامانه: ۴۱۹۳۴-۰۲۱

اطلاعات تماس دفاتر ثبت‌نام سایر استان‌ها، درسایت سامانه www.setadiran.ir بخش "ثبت‌نام / پروفایل مزایده‌گر" موجود است.

اطلاعات تماس مزایده‌گزار: ۳۳۴۹۲۸۴۴ -۰۸۶ و ۰۸۶۳۳۴۹۲۸۴۰

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۲/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۲/۰۸ روابط عمومی شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) شازند

مناقصه عمومی تأمین تجهیزات برق (۴)

شماره مناقصه: PGSOC-LEC-TE-۰۱۴۷۶

شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس (سهامی خاص) در نظر دارد تأمین الکتروموتورهای LV و دستگاه بوبین پیچ نیمه‌اتوماتیک و لوازم جانبی آن را از طریق مناقصه عمومی به تأمین‌کننده واجد شرایط واگذار کند، بنابراین از همه شرکت‌های معتبر دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۱۵ با ارسال نامه، اعلام آمادگی و فیش خرید اسناد را از طریق پست الکترونیکی ارسال کنند.

فهرست و مشخصات کالاهای مناقصه در وب‌سایت شرکت به آدرس www.pgsoc.ir درج شده است.

هزینه خرید اسناد: ۲،۰۰۰،۰۰۰ (دو میلیون) ریال واریزی به حساب شماره ۲۳۹۰۳۸۱۱۳۴ بانک تجارت با شماره شبا IR۵۱۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۲۳۹۰۳۸۱۱۳۴ به نام شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس (متقاضیان به منظور دریافت شناسه اختصاصی پرداخت می‌بایست با بخش خزانه امور مالی به شماره ۳۱۳۱۲۶۶۰-۰۷۶ و ۳۱۳۱۲۶۳۳-۰۷۶ تماس حاصل فرمایند.)

مهلت تحویل بسته پیشنهادی مناقصه: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۳۰

محل تحویل بسته پیشنهادی مناقصه: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ محور بندرعباس به بندر خمیر، بلوار شهیدسردار سلیمانی، میدان نفت، بلوار خودکفایی، شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس، امور حقوقی و قراردادها.

تلفن: ۳۱۳۱۰۰۰۰-۰۷۶ داخلی ۲۵۹۷، دورنگار: ۳۱۳۱۳۱۳۱-۰۷۶، کدپستی: ۷۹۳۱۱۸۱۱۸۳، ایمیل: Legal@pgsoc.ir

روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس

آگهی فراخوان دعوت به مجمع عمومی عادی سالیانه

کانون زنان بازرگان استان گلستان

بدینوسیله از اعضای محترم کانون دعوت بعمل می‌آید تا در **مجمع عمومی عادی سالیانه کانون زنان بازرگان استان گلستان** که در ساعت ۱۰:۰۰ صبح **چهارشنبه** مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۹ در محل سالن همایش اتاق بازرگانی، صنایع، معادن وکشاورزی گرگان برگزار می‌گردد، شرکت نمایند.

دستور جلسه:

۱- استماع گزارش عملکرد هیات‌مدیره و بازرس.
۲- تصویب گزارش عملکرد هیات‌مدیره و تراز مالی منتهی به تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۳۰.
۳- تعیین و انتخاب روزنامه کثیرالانتشار.
۴- تصویب مبلغ ورودی و حق عضویت سالیانه.
۵- انتخاب اعضای اصلی و علی‌البدل هیات مدیره و بازرس.
۶- سایر موارد.

هیات‌مدیره

آگهی فراخوان دعوت به مجمع عمومی فوق‌العاده

کانون زنان بازرگان استان گلستان

بدینوسیله از اعضای محترم کانون دعوت بعمل می‌آید تا در **مجمع عمومی فوق‌العاده کانون زنان بازرگان استان گلستان** که در ساعت ۹:۰۰ صبح **چهارشنبه** مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۹ در محل سالن همایش اتاق بازرگانی، صنایع، معادن وکشاورزی گرگان برگزار می‌گردد، شرکت نمایند.

(۰۱۷۳۲۲۲۹۷۹۹ داخلی ۲۱۸)

دستور جلسه:

۱- اصلاح موضوع فعالیت اساسنامه و تصویب آن
۲- تغییر آدرس محل فعالیت و تصویب آن
۳- تصویب اساسنامه جدید

هیات‌مدیره

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۴۰۰/۱

نوبت دوم شناسه ۱۱۲۸۲۱۹

شرکت تولید نیروی برق شهید رجائی در نظر دارد خدمات خودرویی و حمل‌ونقل خود را برابر ضوابط قانونی از طریق مناقصه عمومی یک مرحله‌ای و انعقاد قرارداد به شرکت‌های واجد شرایط و دارای صلاحیت و مجوز فعالیت واگذار نماید.

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir به شماره فراخوان ۲۰۰۰۰۰۱۵۰۰۰۰۰۰۰۱ انجام خواهد شد.

۱. زمان فروش الکترونیکی اسناد مناقصه از طریق سامانه ستاد: از روز سه‌شنبه ۱۴۰۰/۰۲/۰۷ تا ساعت ۱۴ روز پنجشنبه ۱۴۰۰/۰۲/۰۹

۲. آخرین مهلت بارگذاری الکترونیکی پاکات در سامانه ستاد و تحویل نسخه فیزیکی پاکت الف: تا ساعت ۱۴ روز یکشنبه ۱۴۰۰/۰۲/۱۹

۳. مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۳۶۴،۸۷۴،۴۰۰ ریال مطابق آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی مصوب ۹۴/۹/۲۲

۴. زمان بازگشایی پاکات: روز یکشنبه ۱۴۰۰/۰۲/۱۹ ساعت ۱۴

۵. محل تحویل نسخه فیزیکی پاکت الف: قزوین، مجتمع ادارات نواب، بلوار مالیات، جنب اداره صنعت و معدن ساختمان علامه قزوینی طبقه سوم

ضمنا پیشنهاددهندگان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۳۳۳۷۶۹۱۳-۰۲۸ داخلی ۲۱۴ تماس یا به سایت http://iets.mporg.ir یا http://rajaei.tpph.ir مراجعه نمایند.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۲/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۲/۰۸

امور تدارکات شرکت تولید نیروی برق شهید رجائی

خبر

تفاهم شورای فرهنگ عمومی و گل‌گهر



تفاهمنامه همکاری فرهنگی و اجتماعی مشترک میان شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر و شورای فرهنگ عمومی شهرستان سیرجان در نخستین جلسه این شورا در سال ۱۴۰۰ امضا شد.

به گزارش روابط‌عمومی و امور بین‌الملل شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر، به منظور تقویت و توسعه فرهنگ ناب ایرانی اسلامی و ارتقای سطح فعالیت‌های فرهنگی شهرستان سیرجان و در راستای سیاست‌های کلان شرکت گل‌گهر در انجام مسئولیت‌های فرهنگی و اجتماعی، این تفاهمنامه بین امام جمعه شهرستان سیرجان به‌عنوان ریاست شورای فرهنگ عمومی شهرستان سیرجان، فرماندار ویژه شهرستان سیرجان و مدیرعامل شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر منعقد شد.

برپایه این تفاهمنامه فرهنگی، شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در موضوعات تعیین‌شده در تفاهمنامه حول محور سیاست‌های تدوین‌شده و مصوبات شورای فرهنگ عمومی شهرستان سیرجان در سال ۱۴۰۰، همکاری کامل، حمایت و پشتیبانی خواهد داشت. شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در طول سال‌های گذشته تلاش کرده تا در اجرای مسئولیت‌های فرهنگی و اجتماعی اثرگذار باشد.

در گفت‌وگو با فعالان صنایع معدنی مطرح شد

توسعه همگام ظرفیت‌های معدنی و صنعت حمل‌ونقل

صنعت حمل‌ونقل در کشورهای توسعه‌یافته از جایگاه کلیدی برخوردار است و محوری برای توسعه اقتصادی به شمار می‌رود. بر همین اساس نیز سرمایه‌گذاری قابل‌قبولی برای توسعه آن در حوزه‌های مختلف ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی انجام شده است. اما این صنعت حمل‌ونقل در کشور ما در طول سال‌های گذشته آنقدرها هم مورد توجه نبوده است، بدین ترتیب شاهد هستیم این صنعت متناسب با ظرفیت سایر صنایع ارتقا نیافته است. همین رشد نامتوازن نیز چالش‌های جدی در مسیر فعالیت صنایع ایجاد می‌کند، ازجمله آنکه به افزایش قیمت تمام‌شده تولید منجر می‌شود یا هزینه‌های حمل صادراتی را افزایش می‌دهد. این کمبود به‌ویژه در حوزه صنایع معدنی که اغلب حجیم هستند و حمل قابل‌توجهی داشته یا مصارف صادراتی دارند، بیشتر دردسرساز می‌شود.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: مهدی کاوه‌ای

چالش در حمل‌ونقل

عبدالرضا شیخان



محمدرضا احمدی

عبدالرضا شیخان، دبیر انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان در گفت‌وگو با صمت و در پاسخ به سوالی مبنی‌بر اهمیت و اثرگذاری حمل‌ونقل بر عملکرد صنایع معدنی و به‌ویژه واحدهای سیمانی کشور گفت: حمل‌ونقل از اهمیت و اثرگذاری بالایی بر عملکرد صنایع معدنی به‌ویژه سیمان برخوردار است. سیمان محصولی حجیم است، بنابراین انتقال و جابه‌جایی مواد اولیه تولید این محصول ساختمانی و همچنین انتقال محصول تولیدشده تا واحدهای فروش تاثیر بسزایی بر قیمت آن دارد. وی افزود: در برخی مناطق قیمت حمل سیمان حتی با نرخ تمام‌شده این محصول برابری می‌کند. بنابراین باید اذعان کرد که حمل‌ونقل در رده صنایع اثرگذار بر عملکرد واحدهای سیمانی است.

صنعت سیمان به واسطه نقش بی‌جایگزینی که در ساخت‌وسازها دارد، در رده صنایع استراتژیک قرار دارد، تا جایی که سرانه مصرف این محصول ساختمانی به‌ازای هر فرد قابل‌توجه گزارش می‌شود. بر همین اساس، با توجه به نیاز کشور به این محصول ساختمانی، ظرفیت تولید آن در دهه ۸۰ رشد قابل‌ملاحظه‌ای داشت و ۲.۵ برابر افزایش پیدا کرد اما ظرفیت‌های جاده‌ای کشور به همین نسبت بیشتر نشدند. بنابراین هم‌اکنون حمل‌ونقل به چالشی برای صنایع سیمان کشور بدل شده است. شیخان خاطرنشان کرد: چنانچه حمل‌ونقل ریلی توسعه یابد، فشار کمتری روی جاده‌ها وارد خواهد شد. بنابراین انتظار می‌رود سیاست حمل ریلی در دستور کار دولت‌ها باشد.

▣ رشد هزینه جابه‌جایی دردسرساز شد

دبیر انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان با اشاره افزایش نرخ حمل‌ونقل در سال‌های اخیر گفت: افزایش نرخ حمل زمینه بالا رفتن قیمت انتقال مواد معدنی موردنیاز تولید سیمان ازجمله سنگ‌آهن و سایر مواد معدنی را فراهم کند. بدین ترتیب قیمت تمام‌شده تولید بیشتر خواهد شد. از سوی دیگر نیز رشد نرخ حمل و جابه‌جایی موجب می‌شود این محصول با نرخ بالاتری به دست مصرف‌کننده نهایی برسد.

وی افزود: البته این رشد متناسب با رشد هزینه‌های این صنعت بوده و غیرمنطقی نیست؛ با این وجود صنایع سیمان اعتقاد دارند برای تعیین نرخ حمل سیمان باید استثنا قائل شد؛ بدین معنی که نمایندگان انجمن کارفرمایان صنعت سیمان نیز در این باره اظهارنظر کنند.

حمل‌ونقل سیمان با سایر مواد معدنی تفاوت‌هایی دارد. ازجمله آنکه حمل این محصول دائمی است و درآمد ثابتی را برای رانندگان به دنبال دارد. علاوه‌بر این، سیمان به مقاصد چندان دوری منتقل نمی‌شود و همین موضوع نیز امتیازی برای کامیون‌داران محسوب می‌شود.شیخان در پایان تاکید کرد: با توجه به تمام موارد یادشده انتظار می‌رود توسعه صنعت حمل‌ونقل بیش از پیش مورد توجه سیاست‌گذاران قرار گیرد.

کمبود زیرساخت‌های ریلی

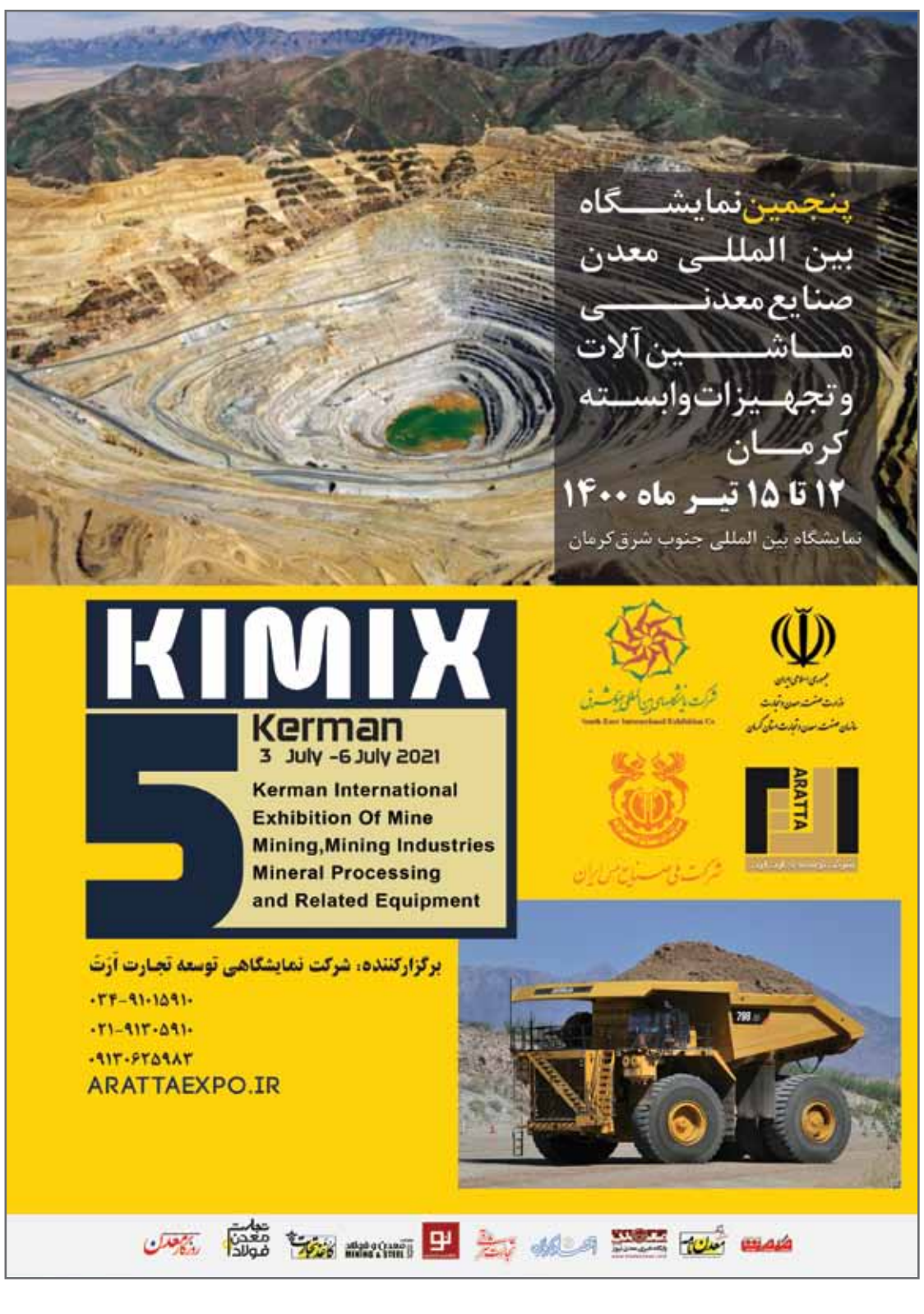
محمدرضا احمدی، مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان در گفت‌وگو با صمت درباره زیرساخت‌های صنعت حمل‌ونقل کشور و تاثیر آن بر صنایع معدنی و فلزی گفت: باوجود توسعه صنعت حمل‌ونقل در سال‌های پس از انقلاب، متاسفانه هنوز سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی به‌منظور حمل مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی انجام نشده است. این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

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

سخن پایانی

حمل‌ونقل یکی از فاکتورهای اساسی در قیمت تمام‌شده محصولات مختلف ازجمله صنایع معدنی است. در همین حال تاثیر بسزایی بر رشد و توسعه اقتصادی کشور دارد، با این وجود این صنعت همگام با سایر ظرفیت‌های معدنی و صنعتی کشور توسعه نیافته و کفاف نیاز صنایع را نمی‌دهد. بنابراین انتظار می‌رود سرمایه‌گذاری روی این بخش بیش از پیش تقویت شود. بدون تردید این سرمایه‌گذاری نتایج مطلوبی را به دنبال خواهد داشت.





گسترش
تجارت
چهارشنبه
۸ اردیبهشت ۱۴۰۰
۱۵ رمضان ۱۴۴۲
۲۸ آوریل ۲۰۲۱
شماره ۱۷۷۸
پیاپی ۳۰۹۶
www.Tejaratdaily.com



با پیشگامان حمل‌ونقل تجاری فاصله داریم



صنعت نمایشگاهی بازیچه تصمیمات افراد غیرمتخصص



چابهار؛ حلقه وصل جهان با قلب آسیا

رشد ۸۰ درصدی صادرات در ماه اول سال

تجارت خارجی کشور در ابتدای سال ۱۴۰۰ با رشد ۸۰ درصدی ارزش صادرات همراه بود. براساس اعلام مهدی میراشرفی، رئیس کل گمرک ایران، در فروردین امسال ۱۰ میلیون و ۳۴۳ هزار تن کالا به ارزش ۵ میلیارد و ۷۶۲ میلیون دلار بین ایران و شرکای تجاری آن مبادله شد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از لحاظ وزن ۳۲ درصد و از حیث ارزش ۶۲.۵ درصد افزایش داشت.مقایسه حجم صادرات و واردات کشور در فروردین امسال حاکی از ترازمثبت ۱۷۴ میلیون دلاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته است. در فروردین امسال ۸ میلیون و ۳۰۲ هزار تن کالا به ارزش ۲ میلیارد و ۹۶۸ میلیون دلار از طریق گمرکات کشور به نقاط مختلف دنیا صادر شد که نسبت به مدت مشابه سال قبل از نظر وزن ۵۶ درصد و از لحاظ ارزش ۸۰ درصد رشد نشان می‌دهد.میراشرفی گفت: در فروردین امسال بنزین نخستین کالا در سبد اقلام صادراتی ایران به خارج از کشور بوده است. در این مدت ۲ میلیون و ۴۱ هزار تن کالا به ارزش ۲ میلیارد و ۷۹۴ میلیون دلار از طریق گمرکات کشور وارد شد که مقایسه آن با مدت مشابه سال گذشته حاکی از کاهش ۱۸ درصدی در وزن و افزایش ۴۷ درصدی در ارزش کالاهای وارداتی است. میراشرفی ادامه داد: گوشی تلفن همراه با ارزش ۱۹۸ میلیون دلار، روغن آفتابگردان با ۱۵۰ میلیون دلار، گندم با ۱۰۳ میلیون دلار، برنج با ۸۹ میلیون دلار و کنجاله با ۷۶ میلیون دلار مهم‌ترین اقلام وارداتی کشور در مدت یادشده بوده است. وی همچنین یادآور شد: در نخستین ماه امسال ۹۳۳ هزار تن کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران ترانزیت شد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۹۳ درصد رشد نشان می‌دهد.

کجای استانداردهای حمل‌ونقل تجاری ایستاده‌ایم؟

در جست‌وجوی مسیر هموار تجارت

حمل‌ونقل اگرچه مقصد تجارت نیست و در این حوزه تنها کاربرد ابزاری دارد اما در عین حال تاثیر بسزایی در کیفیت کالا و نرخ تمام‌شده آن دارد. از این رو، سال‌هاست مورد توجه دولت‌ها و فعالان اقتصاد بوده است. کشور ما نیز به دلیل حضور در منطقه خاص جغرافیایی توان قابل‌ملاحظه‌ای برای ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل تجاری به هم پیوسته دارد تا بتواند شاهراه تجاری شرق و غرب و شمال و جنوب باشد. ظرفیت این منطقه در ایجاد شبکه حمل‌ونقل تجاری به حدی است که حتی برخی از کارشناسان معتقدند در صورت تمرکز بر آن، اقتصاد ترانزیتی می‌تواند جایگزین اقتصاد نفتی کشور شود. اما آیا این شبکه در کشور ما از نظر اجرایی قابلیت‌های لازم برای تبدیل شدن به یک ساختار منسجم را دارد؟ آیا می‌توان با این شرایط درباره سودآور بودن آن برای کشور صحبت کرد؟ از این رو، حمل‌ونقل تجاری در کشور، موضوعی است که صمت در گزارش خود در آستانه روز ایمنی حمل‌ونقل به آن پرداخته است. با ما همراه باشید:

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

راه‌های نرفته زیادی داریم



محمد محمدپور عمران، کارشناس اقتصاد و عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت ایران در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: ایران از نظر جغرافیایی پل ارتباطی دو قاره آسیا و اروپا تلقی می‌شود و ظرفیت ارتباط با قاره افریقا را نیز دارد. بنابراین نسبت به کشورهای دیگر از اهمیت بالاتری در بحث ترانزیت و حمل‌ونقل تجاری برخوردار است و بسیاری از کشورها تمایل دارند نقل و انتقال کالاهای خود را از طریق ایران انجام دهند؛ همچنین ظرفیت بالای کشور ما در ترانزیت زمینی کالا که شامل حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای می‌شود، می‌تواند از نظر اقتصادی سودآوری قابل‌توجهی را برای ما به همراه داشته باشد.وی در این باره افزود: البته اگرچه شبکه حمل‌ونقل می‌تواند پدیده‌ای سودآور برای کشور باشد اما این سودآوری و افزایش ثروت ملی، تنها یکی از مزایای پرداختن به این موضوع است زیرا گسترش شبکه حمل‌ونقل و ترانزیت می‌تواند یکی از محورهای مهم افزایش امنیت ملی نیز باشد. محمدپور عمران در توضیح این موضوع گفت: جدا از مزایای گسترش شبکه حمل‌ونقل برای صادرات تولیدات داخلی و تامین کالاهای وارداتی، زمانی که کشورهای زیادی نیازمند باشند از طریق کشور شما کالاهای خود را صادر یا وارد کنند و کالاهای موردنیاز خود را از این طریق تامین کنند، منافع شما و منافع آنها به صورت منافع مشترک تعریف می‌شود و به همین دلیل اهمیت راهبردی کشور افزایش پیدا می‌کند. درواقع مقوله حمل‌ونقل و ترانزیت را نباید فقط از منظر اقتصادی و درآمدزایی ببینیم و باید نقش آن را در افزایش امنیت ملی و دستاوردهای امنیتی و سیاسی نیز درنظر بگیریم. وی در عین حال خاطرنشان کرد: اگر از ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم، می‌توانیم با داشتن تعداد بالای همسایگان و وسعت جغرافیایی بیشتر نسبت به همسایگان، در این زمینه به شکلی پویاتر عمل کنیم اما این ظرفیت‌ها هنوز آن‌طور که باید بالفعل نشده‌اند و دلیل اصلی این موضوع نیز این است که ما پروژه‌های خود را در این حوزه به صورت زنجیره تعریف نکرده‌ایم و هنوز کریدورهای خود را با نگاه ترانزیت کالا کامل نکرده‌ایم. این کارشناس اقتصاد همچنین در ادامه یادآور شد: یکی از مباحث اصلی در ارائه خدمات مطلوب ترانزیتی این است که ما باید حمل‌ونقل چندوجهی را نیز در کشور تسهیل کنیم که این موضوع شامل ریل، جاده و دریا می‌شود و مجموعه اینها باعث می‌شود بتوانیم سرویس لازم را به مشتریان خود ارائه بدهیم اما در این زمینه آن‌طور که لازم است عمل نشده است. این کارشناس اقتصاد درباره وضعیت کنونی ترانزیت در کشور نیز بیان کرد: درحال‌حاضر از ظرفیت حمل‌ونقل زمینی استفاده می‌کنیم اما این دستاوردها می‌تواند بسیار بیش از آنچه امروز داریم باشد و با تکمیل کریدورهای شمال-جنوب و همین‌طور شرق-غرب، می‌توانیم به دستاوردهای بیشتری برسیم. تکمیل این کریدورها چه در بخش ریلی و چه در بخش جاده‌ای می‌تواند جهش بزرگی در فضای حمل‌ونقل ما ایجاد کند. علاوه‌بر این، استفاده از حمل‌ونقل هوشمند باری و نرم‌افزارهای مربوطه ظرفیت جدیدی است که در اقتصاد مبتنی‌بر IT باید از آن در توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی استفاده کرد.

محمدپور عمران در پایان گفت: جدا از همه این موارد بازنگری در قوانین و مقررات دست‌وپاگیر و به نوعی برخی از سخت‌گیری‌های گمرکات کشور نیز باعث می‌شود روند توسعه و بهره‌برداری از شبکه ترانزیت کشور با سهولت بیشتری طی شود و کشورهای بیشتری برای استفاده از این امکانات ترغیب شوند.

شبکه حمل‌ونقل بستری برای رقابت



جدا از موضوع تحریم‌های دولت امریکا و بحران کرونا که مبادلات تجاری بین‌المللی کشور را مختل کرده است، بخشی از مشکلات ما در این زمینه ساختاری است و خود باید برای رفع آنها اقدام کنیم. مشکلات ساختاری در تولید صادراتی، مشکلات ساختاری در نظام تامین مالی تولید و صادرات و همین‌طور مشکلات ساختاری در حمل‌ونقل و لجستیک، عواملی هستند که از گذشته وجود داشته‌اند و برای رفع آنها برنامه‌ریزی و زمان نیاز است. حمید زادبوم، رئیس سازمان توسعه تجارت کشور درباره موضوع حمل‌ونقل تجاری و مشکلات آن در کشور، در گفت‌و گو با صمت اظهار کرد: باید بپذیریم یکی از مشکلات جدی ما برای ایجاد توسعه تجاری و افزایش صادرات موضوع لجستیک و حمل‌ونقل است. در حقیقت یکی از مشکلات تجارت خارجی ما لجستیک ضعیف و حمل‌ونقل ناکارآمد است که این ناکارآمدی می‌تواند از حوزه اعمال قیمت‌گذاری خدمات حمل‌ونقل در سیستم‌های داخلی تا فراهم نبودن زیرساخت‌ها گستردگی داشته باشد؛ مشکلاتی که با برنامه‌ریزی دقیق و نظارت مطلوب می‌توان به‌راحتی آنها را برطرف و روابط تجاری کشور را در مسیر درست هدایت کرد.

رئیس سازمان توسعه تجارت کشور در این باره تصریح کرد: لجستیک، حمل‌ونقل و پایانه‌های مرزی و موارد مربوط به آن در کشور ما کارآمدی کامل را ندارد و باید تلاش برای ارتقای کارآیی‌های آن را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهیم که پرداختن به آن در عین اهمیت، زمان‌بر نیز هست. زادبوم در عین حال خاطرنشان کرد: به غیر از این مسئله ما باید رقابت کشورهای دیگر در این موضوع را نیز درنظر بگیریم زیرا به همان نسبت که به فکر ارتقای سیستم حمل‌ونقل و لجستیک کشور هستیم، کشورهای دیگر نیز در این زمینه در حال تلاش هستند و ممکن است با ایجاد لابی‌هایی، مسیرهای جایگزینی غیر از کشور ما را برای ترانزیت کالاها ارائه کنند.

زادبوم در پایان گفت: درحال‌حاضر برخی از کشورهای همسایه ما روی موضوع حمل‌ونقل و زیرساخت‌های لجستیکی خود کارهای جدی انجام داده‌اند و ما نیز نباید از این قافله جا بمانیم. به‌علاوه لازم است علاوه‌بر برنامه‌ریزی مدون برای اصلاح و ارتقای این سیستم، دیپلماسی تجاری کشور را نیز به شکل فعال درآوریم تا در این زمینه نیز توانایی رقابت با کشورهای دیگر را داشته باشیم و به آن به‌عنوان یک سند توسعه ملی نگاه کنیم.

امنیت را در کنار سرعت و قیمت قرار دهیم



سیده فاطمه مقیمی، فعال و کارشناس اقتصاد و عضو هیات‌رئیسه اتاق بازرگانی ایران نیز در این باره در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: سال‌ها است همه مسئولان حوزه تجارت و فعالان اقتصاد درباره ظرفیت‌های موجود در حمل‌ونقل تجاری معتقدند ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی، وسعت، دستیابی به آب‌های آزاد و همجواری با بیش از ۱۰ کشور، ظرفیت بسیار زیادی برای تبدیل شدن به مسیر بازرگانی شمال-جنوب و همین‌طور شرق-غرب در حوزه جاده‌ای، ریلی و دریایی در منطقه دارد.مقیمی در این باره افزود: از سوی دیگر در تمام این سال‌ها نیز کارشناسان درباره کمبودها و نیازهای شبکه حمل‌ونقل تجاری کشور صحبت کرده‌اند و تقریبا همه دست‌اندرکاران از ضعف‌های این سیستم آگاهی دارند.

وی در عین حال تصریح کرد: با این حال، متاسفانه آگاهی از ظرفیت‌های موجود و وقوف بر کمبودها، هیچ‌گاه در این سال‌ها نتوانسته وضعیت را در این بخش به شکل مطلوب درآورد و همچنان ما در اساسی‌ترین اصول این حوزه دچار مشکلات جدی هستیم.این عضو هیات‌رئیسه اتاق بازرگانی ایران همچنین تاکید کرد: در نگاه تئوریک در بحث حمل‌ونقل تجاری، عوامل تاثیرگذاری وجود دارد که می‌تواند باعث تبدیل شدن شبکه ترانزیتی به یک حوزه سودآور شود و مسیرهای موردنظر را به مسیرهای ترجیحی حمل کالا تبدیل کند که ما نیز می‌توانیم با فراهم آوردن تحقق این شرایط، به تکمیل و گسترش این شبکه بپردازیم.

مقیمی ۳ عامل تعیین‌کننده سرعت عمل و سرعت حرکت کالا در مسیر، نرخ بهتر نسبت به مسیرهای دیگر و همچنین امنیت را شروط دستیابی به یک شبکه حمل‌ونقل ایده‌آل عنوان و در ادامه خاطرنشان کرد: این عوامل اگر با موقعیت خاص منطقه‌ای و جغرافیایی کشور و دسترسی به آب‌های بین‌المللی همراه شود، می‌تواند یک انتخاب مطلوب برای حمل کالا تلقی شود. ضمن اینکه کشور ما می‌تواند تنها مسیر ارتباطی بسیاری از کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد و بین‌المللی باشد.

وی در ادامه تصریح کرد: البته طبیعی است که رسیدن به این شاخص‌ها فقط به وسیله عوامل اجرایی صورت نمی‌گیرد و بسیاری از مشکلات این حوزه، به قوانین موجود بازمی‌گردد. جدا از این مورد باید توجه داشت که تحریم‌های بین‌المللی مسیر مراودات تجاری کشور را محدود کرده و ما نمی‌توانیم از قابلیت‌های موجود در این حوزه استفاده حداکثری ببریم و رفع محدودیت‌ها در این حوزه نیز می‌تواند در بهره‌وری شبکه حمل‌ونقل کشور یاری‌رسان باشد.این فعال اقتصاد با بیان این نکته که در این زمینه زیرساخت‌ها باید به شکلی باشد که با لغو تحریم‌ها و قابلیت ارتباط بدون واسطه با شرکت‌های خارجی، بتوان از ظرفیت‌های موجود استفاده کرد، گفت: درحال‌حاضر اتصال شبکه جاده‌ای حمل‌ونقل به بنادر و شبکه‌های حمل‌ونقل دریای به نحو مطلوب شکل نگرفته است، قیمت‌گذاری‌ها و تعیین تعرفه‌های حمل‌ونقل تجاری از طریق ایران به نحوی نیست که شرکت‌های تجاری خارجی را برای حمل‌ونقل کالای خود از طریق شبکه حمل‌ونقل ما ترغیب کند، همچنین موازی‌کاری نهادهای ذی‌ربط درنهایت منجر به از بین رفتن زمان که یکی از شاخص‌های مهم در انتخاب مسیر ترانزیت است، می‌شود؛ و در نهایت خواب سرمایه، تصمیم صادرکنندگان به انتخاب یک مسیر جدید را در پی دارد و شبکه حمل‌ونقل تجاری کشور به‌تدریج خالی می‌شود. مقیمی در ادامه بیان کرد: برای اینکه بتوانیم کشورهای دیگر را برای استفاده از مسیر ترانزیتی کشور خود متقاعد کنیم، باید زیرساخت‌های موردنیاز آن را نیز فراهم کنیم. همچنین از نظر کیفیت جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی، بسیاری از آنها نیاز به ترمیم دارند و جدا از همه این موارد باید از نظر امتداد و انقطاع شبکه حمل‌ونقل به نقطه‌ای برسیم که مسیر دلخواه صادرکنندگان کالا باشد.

وی در پایان گفت: اتصال شبکه‌های جاده‌ای ما به بنادر و شبکه حمل‌ونقل دریایی نیز یکی از عواملی است که می‌تواند باعث ورود شرکت‌های بین‌المللی به این عرصه شود. اما متاسفانه این یکپارچه شدن سرعت بسیار کمی دارد و همچنان در این زمینه با مشکلات قدیمی خود دست به گریبان هستیم.

سخن پایانی

حقیقت این است که ایران ظرفیت‌های مغفول بالایی در حوزه حمل‌ونقل تجاری دارد که می‌توان با فرهنگ‌سازی و گفتمان مشترک به دستاوردهای اقتصادی و سیاسی مطلوبی در این حوزه رسید. باید بپذیریم که ضعف‌های متعددی در این حوزه داریم که این ضعف‌ها از دیپلماسی و بازاریابی بین‌المللی شروع می‌شود و به مسائلی مانند فرسودگی ناوگان و اشکالات سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و عدم تکمیل حلقه‌های ارتباطی در کل زنجیره و حتی مقررات می‌رسد که اگر هر یک از این موضوعات را به صورت پروژه ببینیم می‌توانیم آنها را آسیب‌شناسی کنیم و به برطرف کردن معایب موجود آنها بپردازیم.

۳ عامل تعیین‌کننده سرعت عمل و سرعت حرکت کالا در مسیر، نرخ بهتر نسبت به مسیرهای دیگر و همچنین امنیت شروط دستیابی به یک شبکه حمل‌ونقل ایده‌آل هستند

یادداشت



صنعت حمل‌ونقل آینه وضعیت اقتصادی کشور

شهریار خادمی
روزنامه‌نگار

صنعت حمل‌ونقل در ایران طی دوران مختلف، با فراز و فرودهایی همراه بوده و هدف اصلی آن، تلاش برای رسیدن به جایگاهی مطلوب و فردایی بهتر بوده است. با توجه به موقعیت منطقه‌ای و جغرافیایی، ایجاد سیستم حمل‌ونقل کارآمد در توسعه اقتصادی و اجتماعی، جایگاه و نقش ویژه‌ای برای ایران دارد. بخش حمل‌ونقل تاثیر بسزایی در فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دارد و اساس توسعه اقتصادی هر کشور است. حمل‌ونقل از شاخص‌های مهم توسعه‌یافتگی به شمار رفته و نقش مهمی در توسعه دارد.

در جامعه جهانی یکپارچه و به هم پیوسته صنعتی و تجاری، صنعت حمل‌ونقل در هر کشور بیانگر وضعیت اقتصادی، توسعه صنعتی، اجتماعی، دفاعی، امنیتی و حتی سیاسی کشورها است به نحوی که این صنعت را باید یکی از عوامل مهم توسعه کشورها به شمار آورد.

در همین راستا برای توسعه کشورها نیاز به رفع برخی از موانع مبحثی با عنوان تسهیل تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل از سوی سازمان‌های بین‌المللی معرفی شده است.

این موضوع به نوعی تمامی اقدامات و برنامه‌ریزی‌هایی را که برای کاهش هزینه و افزایش سرعت مبادلات تجاری موردنیاز هستند دربرمی‌گیرد. اگرچه تسهیل حمل‌ونقل خود جزوی از تسهیل تجارت به شمار می‌رود اما به دلیل اهمیت فوق‌العاده و ماهیت مستقل آن اغلب هم سطح تسهیل تجارت درنظر گرفته می‌شود. درواقع یکی از راه‌های موفقیت تجارت خارجی، وجود زنجیره‌های کارآمدی از عملیات و زیرساخت‌های لجستیک و حمل‌ونقل از مبدأ تا مقصد است.

این زنجیره‌ها شامل مولفه‌هایی هستند که در هماهنگی با یکدیگر، جریان کالا را از نقطه مبدأ به مقصد ممکن می‌سازند. یک گروه از این مولفه‌ها زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک اعم از شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و پایانه‌های اتصال‌دهنده آنها هستند. گروه مهم دیگر، هاب‌های لجستیکی به‌عنوان مکان‌هایی برای دریافت، ذخیره‌سازی، ادغام و ارسال کالا و در کنار آن ارائه انواع خدمات لجستیکی پیشرفته هستند.

زیرساخت‌ها با وجود خدمات حمل‌ونقل و لجستیک کامل می‌شوند که طیف وسیعی از خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی، هوایی، فورواردری، انبارداری، خدمات لجستیک طرف سوم، خدمات ارزش افزوده لجستیکی و نظایر آن را شامل می‌شوند. ارائه خدمات از سوی کسب‌وکارهای مرتبط با حمل‌ونقل و لجستیک از طریق زیرساخت‌های فوق، به واسطه وجود قوانین و رویه‌های مناسب و کارآمد ممکن می‌شود. از این رو، قوانین و رویه‌های ارائه خدمات حمل‌ونقل و لجستیک، انجام عملیات مرتبط در زیرساخت‌ها، بیمه‌های مرتبط و... را نیز می‌توان به‌عنوان گروه سوم مولفه‌ها درنظر گرفت.

برای ایجاد زنجیره‌های کارآمدی که به آن اشاره شد، لازم است تمام مولفه‌های تشکیل‌دهنده به طور هماهنگ توسعه یابند و موانع موجود در آنها رفع شود.

در این راستا دو مسئله اساسی باید درنظر گرفته شود؛ در وهله اول برخورداری از تمامی زیرساخت‌ها و خدمات پیشرفته موردنیاز مدنظر است. در وهله دوم یکپارچه و هماهنگ شدن زیرساخت‌ها، خدمات و قوانین و رویه‌ها با یکدیگر برای کاهش هزینه و زمان عملیات لجستیک و زنجیره تامین و رفع گلوگاه‌های موجود مطرح می‌شود.

نگاهی به وضعیت ایران در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل در تجارت خارجی، این مسئله را آشکار می‌کند که برخی مولفه‌های مهم و حیاتی مرتبط با این موضوع در کشور تقریبا غایب هستند. پایانه‌های حمل‌ونقل ترکیبی برای انتقال کالا بین شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی که بتوانند دو یا بیشتر این شبکه‌ها را به یکدیگر متصل کنند، وجود ندارند.

آگهی مناقصه عمومی به شماره ۶-۱۴۰۰

سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج در نظر دارد نسبت به خرید شیلنگ آبیاری مورد نیاز جنگلکاری پیرامون شهر را از طریق مناقصه عمومی به اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط واگذار نماید:

ردیف	موضوع مناقصه	مبلغ اولیه ریال
۱	خرید شیلنگ آبیاری مورد نیاز جنگلکاری پیرامون شهر	۷/۱۷۷/۰۰۰/۰۰۰

اشخاص حقوقی: اساسنامه شرکت (اساسنامه مرتبط) – آگهی تاسیس-آخرین تغییرات روزنامه رسمی- سایر مدارک ثبتی- کد اقتصادی – ایمنی و گواهی ارزش‌افزوده (قبل از انعقاد قرارداد ارائه نمایند در غیر این صورت سپرده شرکت در مناقصه به نفع سازمان ضبط خواهد شد) نمایندگی رسمی یا مجوز لازم از ارگان‌ها و ادارات ذیربط و کارخانجات تولید

اشخاص حقیقی: جواز کسب معتبر – ایمنی و ارزش‌افزوده (قبل از انعقاد قرارداد ارائه نمایند درغیر این‌صورت سپرده شرکت در مناقصه به نفع سازمان ضبط خواهد شد)- نمایندگی رسمی یا مجوز لازم از ارگان‌ها و ادارات ذیربط و کارخانجات تولید

۳- سپرده شرکت در مناقصه به یکی از روش‌های ذیل ارائه گردد:
- متقاضیان می‌بایست بابت شرکت در مناقصه مبادرت به ارائه ضمانتنامه بانکی (تا ۴۵ روز اعتبار داشته و قابل تمدید باشد) به مبلغ ۳۵۸/۸۵۰/۰۰۰ ریال
- واریز فیش نقدی به مبلغ فوق به حساب شماره ۱۰۰۱۰۰۱۰۰۱۲۱ بانک شهر شعبه عظیمیه ۴۵متری کاج به نام شهرداری کرج

۳- برندگان نفر اول و دوم مناقصه هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نباشند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.

۴- سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج در رد یا قبول پیشنهادات مختار است.

۵- مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال بابت هزینه خرید اسناد مناقصه به حساب شماره ۷۰۰۸۲۴۱۲۶۳۹۸ بانک شهر شعبه عظیمیه واریز و واصل فیش واریزی به امور پیمان‌های سازمان ارائه نمایند. (با همراه داشتن کارت اعتباری امکان واریز وجه در محل وجود دارد)

۶- متقاضیان جهت خرید اسناد مناقصه از تاریخ نشر این آگهی به مدت ده روز می‌توانند در ساعت اداری به امور قراردادهای سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج واقع - عظیمیه- ضلع شمالی میدان استقلال- طبقه اول دفتر امور پیمانها مراجعه و یا با شماره تلفن ۳۲۵۴۰۳۰۳ (۰۲۶) تماس مراجعه نمایند.

۷- **محل دریافت اسناد و قبول پیشنهادات:** دبیرخانه سازمان می‌باشد.

۸- **مهلت ارائه و تحویل اسناد:** حداکثر ۱۰ روز کاری از تاریخ درج آگهی و تاریخ بازگشایی پاکات اولین جلسه بعد از عودت اسناد می‌باشد.

۹- همراه داشتن مهرشرکت و معرفی‌نامه ممهور به مهر و امضاء مدیرعامل شرکت هنگام خرید اسناد مناقصه الزامی می‌باشد.

۱۰- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج شده است.

۱۱- هزینه چاپ دو آگهی تمامان به عهده برنده مناقصه می‌باشد.

۱۲- مبلغ ۱۰٪ کل پیشنهادی وجه نقد یا ضمانت‌نامه بانکی به‌عنوان سپرده حسن انجام تعهدات ازبرنده اخذ خواهد شد.

۱۳- تاریخ بازگشایی پاکات راس ساعت ۱۲ مورخ ۱۴۰۰/۲/۳۰ می‌باشد.

امور قراردادها و روابط عمومی سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج

خبر

کرونا تنها مختص بازار نیست



نماینده اتـاق اصناف ایران در مرکز اسـتان کردسـتان اعلام کرد: کرونا تنهـا مختص بازار نیسـت که با اعمال تعطیلی در بازارهای کشور بتوان کرونا را کنترل کرد؛ باید این محدودیت‌ها در تمامی ادارات و سازمان‌ها و اماکن پرترددی که عامل انتشار کرونا هستند اجرایی شود.

فرهـاد عزت‌پـور اظهار کرد: زمانـی که بازار تعطیل می‌شـود، دریافت مطالبات بانک‌ها نیز باید بـه تعویق بیفتد، چراکه کسـبه سـرمایه اندکی دارند و پشتوانه‌ای نیز ندارند.

وی با اشـاره به شـرایط نامسـاعد کرونایی و اقتصـادی کشـور عنوان کرد: تنها با بسـتن بازارها و پاسـاژها کرونا مهار نمی‌شـود و فقط فشـار مضاعفـی به اصنـاف که قشـر ضعیف جامعه هستند، به‌ویژه در شهرهای کوچک وارد می‌شود و هیچ گونه نظارتی بر رعایت پروتکل‌ها در دیگـر مناطـق پرازدحام ماننـد مطب‌های پزشـکان، بانک‌ها، وسـایل نقلیـه عمومی و... نیست و این مسئله فقط اجحاف در حق اصناف است.

بنا بـر گزارش اتاق اصناف ایـران عزت‌پور با بیـان اینکه ادامـه این رونـد نارضایتی اصناف را به‌دنبـال دارد، تاکید کرد: اصناف مشـکلات اقتصـادی فراوانـی دارند و دولـت باید به فکر اقدامی اساسی برای وضعیت کسب‌وکارها باشد. وقتی یک کاسـب و مغازه‌دار بایـد اجاره مغازه بدهد، جنس خریده و چک صادر کرده، چگونه شـغل خود را تعطیل کنـد؟ دریافت مطالبات مالی باید به تعویق بیفتد و معافیت‌های مالیاتی نیز منظور شـود و همچنیـن صاحبان مغازه‌ها باید در دریافت اجاره مراعات شـرایط مستاجر را بکنند.

گفت‌وگو

در گفت‌وگوی صمت با رئیس کانون سراسری انجمن‌های شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مطرح شد:

با پیشگامان حمل‌ونقل تجاری فاصله داریم

حمل‌ونقل یکی از مباحث بسـیار مهم در مبادلات تجاری اسـت که می‌تواند نقش تاثیرگذاری در سـرعت توزیع کالا، نرخ و سـلامت محصول داشـته باشد و همین مسئله نیز موجب شده شـرکت‌های حمل‌ونقل بزرگی بر مبنای رعایت این پارامترها در دنیا شکل بگیرند. اما آیا موضوعات یادشده در شبکه حمل‌ونقل تجاری کشور ما نیز با همین درجه از اهمیت دنبال می‌شوند و اگر قرار باشد این بخش از تجارت در کشور را مورد ارزیابی قرار دهیم، باید چه امتیازی به آن دهیم؟! روز ایمنی حمل‌ونقل بهانه‌ای شد تا پرسش‌هایی از این دست را در گفت‌وگوی اختصاصی روزنامه صمت با مسعود دانشمند، کارشـناس اقتصاد و رئیس کانون سراسری انجمن‌های شـرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مطرح کنیم که شرح آن را در ادامه می‌خوانید:

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir



مسعود دانشمند

معمولا طیفی از مشکلات در بخش حمل‌ونقل وجود دارد که از قانون‌گذاری در حوزه حمل آغاز می‌شود و تا موضوعاتی مانند مشکلات زیرساختی ادامه می‌یابد

◉ به‌عنـوان نخسـتین پرسـش نقـش ایمنـی در حمل‌ونقـل کالا را در جهـان تجارت چطـور ارزیابی می‌کنید؟

حمل‌ونقـل در مرحله‌ای از زنجیره تجـارت قرار دارد که کالا تولید شـده، هزینه‌های آن پرداخت شده، تولیدکننده یا فروشـنده آن را ارسـال کرده و خریـدار در انتظار دریافت آن اسـت و طبیعی اسـت که آسـیب وارد شـدن به کالا در این مرحله یا نرسـیدن بهنگام آن به مقصد بیشترین میزان خسـارت را به چرخه تجـارت وارد می‌کند؛ بنابراین تعجبی ندارد که موضوع حمل‌ونقل و ایمنی آن تا این حد در تجارت مهم باشـد و شرکت‌های بزرگ و بین‌المللی حمل با حمایت شرکت‌های بیمه در این عرصه مشغول فعالیت باشند.

◉ ایمنی حمل‌ونقل شامل چه مواردی می‌شود؟

موضوعات مختلفی در حوزه ایمنی حمل‌ونقل مطرح است که از آن جمله می‌توان به ایمنی خود بار، ابزار و مسـیر حمل اشـاره کرد؛ علاوه بـر آن نوع چیدمان بار، نوع بسـته‌بندی، تناسـب وزنی و کنار هم‌چینی کالا حائز اهمیت اسـت. همه این موارد از تعاملی سـه‌جانبه بین فروشنده، شرکت حمل و خریدار به‌دسـت می‌آید. اهمیت موارد یادشده در حمل کالا تا جایی است که در کشتی‌های باری، سمتی با عنوان «افسر بار» تعریف شـده تا بر نوع چیدمان، حفظ تعادل و امنیت بار در طول عملیات بارگیری و حمل نظارت داشته باشد تا بار در مقصد سالم از کشتی پیاده شود.

◉ آیا در کشـور مـا که بیشـتر حمل‌ونقل به‌صورت جـاده‌ای و بـا کامیـون انجـام می‌شـود هـم چنین حساسیت‌هایی وجود دارد؟

طبیعی اسـت که در بارگیری کامیون افسر بار وجود ندارد اما در این شـکل از حمل بار نیز معمولا راننده وسـیله نقلیه باتوجـه به تجربه خود بـر این کار نظارت انجـام می‌دهد تا آسـیبی به کالاها وارد نشود، زیرا در بسـیاری از موارد بارها همگن نیسـتند و بی‌توجهی به چیدمان بـار علاوه بر امکان ایجاد حوادث و سـوانح جاده‌ای ممکن اسـت موجب ایجاد آسـیب‌های فیزیکی و واکنش‌های شـیمیایی در کالاهای قرار گرفته در کنار هم، آتش‌سـوزی و اتفاقات دیگری از این دست شود.

◉ یعنـی تمـام مسـئولیت‌های حفظ سـلامت بار برعهده راننده و شرکت حمل است؟!

بیشـترین مسـئولیت راننـده در ایـن حـوزه مربوط به نحـوه چیدمان کالاهاسـت اما بخش مهمـی از این فرآیند از مدت‌ها قبل و در بخش بسـته‌بندی شـرکت تولیدکننده شـکل می‌گیرد. نوع بسته‌بندی‌ها باید باتوجه به جنس کالا و متناسـب با وزن و همین‌طور با در نظر گرفتن مسیر حمل آن انجـام شـود و به همیـن دلیل معمولا مشـارکتی میان تولیدکننـده، حمل‌کننده و خریـدار کالا وجود دارد؛ ضمن اینکه در این بسـته‌بندی باید مولفه‌های مد نظر شرکت‌های بیمـه نیز مورد توجه قرار گیرد، زیـرا در غیر این صورت کالا مشمول خدمات بیمه نخواهد شد.

◉ درباره فروش کانتینری نیـز همین موارد رعایت می‌شود؟

بلـه؛ در این روش کانتینر خالی در اختیار فروشـنده قرار می‌گیـرد و فروشـنده باتوجه بـه موارد ضـروری در ایمنی حمل‌ونقل و چیدمان، کالا را بارگیری و ایمن‌سـازی می‌کند و پس از پلمب کردن تحت نظارت گمرک در اختیار شـرکت حمل قرار می‌دهد.

در این موارد نیز باید اسـتانداردهای مدنظر شـرکت‌های بیمه از جمله نوع بسته‌بندی، ایمن‌سازی، مسیر و ابزار حمل در نظر گرفته شود. در مجموع این فرآیند ایمن‌سازی، فرآیند گسـترده و پیچیده‌ای اسـت که البته شامل مسئولیت‌های حمل‌کننده بار نیز می‌شود.

◉ در کشـور مـا نیـز ایمنـی حمل‌ونقل بـه همین گستردگی مورد توجه است؟

خیر؛ همان‌طور که قبلا ذکر شـد در کشور ما که حدود ۸۵ درصد حمل بار توسـط سیسـتم جاده‌ای انجام می‌شود. در این شیوه بارگیری براساس تجربه راننده انجام می‌شود تا در طول مسیر از حوادثی مانند چپ یا قیچی کردن وسیله نقلیه جلوگیری کند اما طبیعی اسـت که ایـن روش‌های تجربی نمی‌تواند چندان براساس علوم آکادمیک باشد و حتما دارای نواقصی است که به مرور زمان باید رفع شود.

◉ به‌نظر شـما مهم‌ترین نقص در شـبکه حمل‌ونقل تجاری کشور چیست؟

مشـکلات در ایـن حوزه هیچ‌وقت واحد و مفرد نیسـت و معمـولا طیفی از مشـکلات در این بخش وجـود دارد که از قانون‌گـذاری در حـوزه حمل آغاز می‌شـود و تا موضوعاتی مانند پوشـش‌های بیمه‌ای، ناوگان فرسـوده و مشکلات زیرسـاختی ادامه می‌یابد و همین نواقص اسـت که در طول این سال‌ها باعث شده ایران نتواند از ظرفیت‌های بالقوه خود در حوزه حمل‌ونقل تجاری به‌شکل مطلوب استفاده کند.

◉ آیا گامی در جهت رفع نواقص و مشکلات در حوزه حمل‌ونقل تجاری کشور برداشته شده است؟

بله؛ در حال حاضر انجمنی به‌نام انجمن ایمنی حمل‌ونقل در کشـور در حال فعالیت اسـت. از اقدامات مهم این انجمن تلاش برای تدوین و تنظیم آیین‌نامه‌ها و دسـتورالعمل‌های ایمنـی کالا و حمل آن اسـت تا در آینـده بتوانیم این بخش مهم و حیاتی در تجارت را با اصول اسـتاندارد منطبق کنیم. در صورتی که این اتفاق به‌شـکل مطلوب در کشور رخ دهد، می‌توانیم امیدوار باشـیم که ایمنی جابه‌جایی کالا در کشور دچار تحولات خوبی شـود و شـرکت‌های بیمـه نیز بتوانند وظیفه خود را در این حوزه به‌خوبی انجام دهند.



عکس: مهدی کاوه‌ای

نـوع بسـته‌بندی‌ها بایـد باتوجه به جنـس کالا و متناسـب با وزن و همین‌طور با در نظر گرفتن مسیر حمل آن انجام شود و به همین دلیل معمولا مشـارکتی میان تولیدکننده، حمل‌کننـده و خریدار کالا وجود دارد

پروژه ملی شیرین سازی و انتقال آب خلیج فارس به صنایع جنوب شرق کشور

معرفی پـروژه

۱ احداث تاسیسات آب شیرین کن
این بخش از پـروژه با هدف نمک زدایی سالیانه ۱۸۰ میلیون متر مکعب آب دریا در محل تاسیسات آب شـیرین کـن واقـع در ۳۰ کیلومتـری غـرب شهرسـتان بندر عباس و در ساحل خلیج فارس و در قالب ۳ مدول انجام می شود

ظرفیت شیرین سازی: ۱۸۰ میلیون متر مکعب در سال
میزان انتقال به صنایع: ۱۳۰ میلیون متر مکعب در سال
آب اختصاص یافته به استان هرمزگان: ۵۰ میلیون متر مکعب در سال

مدول اول این طرح به ظرفیت ۶۰ میلیون متر مکعب در سال آماده افتتاح می باشد

۲ احداث خطوط انتقال آب:
ایـن بخـش از پـروژه شـامل احـداث ایسـتگاه هـای پمپاژ و ۸۲۰ کیلومتـر خـط انتقـال آب از محـل تاسیسـات آب شـیرین کـن بنـدر عبـاس بـه صنایـع منطقـه گل گهـر، مـس سرچشـمه و چادرملـو در اسـتانهای کرمـان و یـزد در قالـب سـه قطعـه اسـت. مشخصات هر قطعه به شرح ذیل است.



قطعه اول انتقال آب
این خط لوله به طول ۳۰۰ کیلومتر
از محـل تاسیسـات آب شـیرین کـن بنـدرعباس شـروع شده و تا محدوده مجتمع معدنی و صنعتی گل گهر امتداد دارد.



قطعه دوم انتقال آب
این خط لوله به طول ۱۵۰ کیلومتر
از محـدوده مجتمـع معدنی و صنعتی گل گهر شـروع و تـا صنایع مس سرچشمه ادامه دارد.



قطعه سوم انتقال آب
این خط لوله به طول ۳۷۰ کیلومتر
از محـدوده مجتمـع مـس سـرچشـمه شـروع و تـا صنایع فولادی چادرملو در استان یزد ادامه دارد.

آنچه که امروز شاهد افتتاح آن هستیم

بهره برداری مدول اول آب شـیرین کن به ظرفیت ۶۰ میلیون مترمکعب در سـال و قطعـه اول خـط انتقـال آب بـه طـول ۳۰۰ کیلومتـر از بنـدر عبـاس بـه مجتمـع معدنـی و صنعتـی گل گهـر بـا مشخصـات ذیـل

۳۰۰ میلیون یورو
میزان سرمایه گذاری ارزی

۷,۲۰۰ میلیارد تومان
میزان سرمایه گذاری ریالی

۸,۰۰۰ نفر به صورت مستقیم
میزان اشتغال زایی در زمان اجرای پروژه

۱,۲۰۰ نفر به صورت مستقیم
میزان اشتغال زایی در زمان بهره برداری



شرکت صنعتی و صنعتی گل گهر
روابط عمومی و امور بین الملل

خبر مهم از نمایشگاه بین‌المللی نفت ایران

در صورتی‌که برگزاری نمایشگاه بین‌المللی نفت ایران به شهریور ۹۹ موکول شود، به احتمال زیاد نمایشگاه بعدی نیز به فاصله یک‌سال بعد از آن به شهریور ۱۴۰۰ موکول می‌شود؛ در این صورت در دو سال باقیمانده از دولت دوازدهم، فقط یک دوره نمایشگاه نفت برگزار می‌شود.

به گزارش نفت آنلاین، درحالی‌که سال‌هاست نمایشگاه‌های بین‌المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی ایران در روزهای پایانی فروردین یا اردیبهشت برگزار می‌شود، در روند برگزاری این نمایشگاه، برای سال ۹۹ تغییر عجیبی داده‌شده است.

تاریخی که در روزهای اخیر در وب‌سایت برگزاری این نمایشگاه قرار گرفته نشان می‌دهد برای نخستین‌بار، برگزاری نمایشگاه‌های بین‌المللی نفت ایران از ابتدای نیمه نخست سال، به انتهای نیمه نخست سال تغییر زمان داده است. در صورتی که این نمایشگاه در سال ۹۹ در پایان شهریور برگزار شود، به نظر می‌رسد برگزاری نمایشگاه بعدی نیز به فاصله یک‌سال بعد از آن، به شهریور ۱۴۰۰ موکول می‌شود؛ در این صورت به‌جای آنکه در طول زمان باقیمانده از عمر دولت دوازدهم شاهد برگزاری دو دوره از نمایشگاه‌های بین‌المللی نفت ایران باشیم، تنها یک دوره در این دولت برگزار می‌شود.

مدیرعامل سایت نمایشگاهی بیرجند در گفت‌وگو با صمت مطرح کرد

صنعت نمایشگاهی بازیچه تصمیمات افراد غیر متخصص

سهیل فرزین
editor@smtnews.ir



شاید به جرأت بتوان گفت سایت‌های نمایشگاهی کشور بدترین دوران فعالیت خود را سپری می‌کنند. برخی از این سایت‌ها با مساعدت مسئولان و متولیان استانی موفق شدند با برگزاری چند رویداد از خطر ورشکستگی نجات یابند اما برخی از استان‌ها نیز بنا به تصمیمات سلیقه‌ای مسئولان و باوجود صدور مجوز برگزاری رویدادها در مناطق زرد و نارنجی از سوی ستاد مقابله با کرونای کشور، موفق به برگزاری هیچ رویدادی نشدند. سایت نمایشگاهی بیرجند یکی از این سایت‌هاست که از زمان شیوع ویروس کرونا تاکنون حتی یک رویداد هم برگزار نکرده است.

صمت در همین زمینه گفت‌وگویی را با محمدحسین دلیر، مدیرعامل شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی استان خراسان جنوبی ترتیب داده که در ادامه مطالعه خواهید کرد. با صمت همراه باشید.

■ ورشکستگی کامل سایت نمایشگاهی بیرجند

محمدحسین دلیر در ابتدای این گفت‌وگو اظهارکرد: متاسفانه سایت نمایشگاهی بیرجند از اواخر سال ۹۸ و پس از شیوع ویروس کرونا تا امروز، هیچ رویدادی برگزار نکرده است. همین امر موجب شده این سایت نمایشگاهی به ورشکستگی کامل برسد. سازمان صنعت، معدن و تجارت و استانداری با صدور مجوزی، برگزاری رویدادها را بلامانع اعلام کردند اما متاسفانه ستاد مقابله با کرونای استان با مخالفت خود موجب شد کارمندان و کارکنان این سایت نمایشگاهی از کار بیکار شوند.

وی افزود: این اتفاق در حالی است که اکثر سایت‌های استانی در سطح کشور در مدت زمان شیوع ویروس کرونا در سال گذشته چند رویداد را برگزار کرده و موفق شوند خود را از ورشکستگی کامل نجات دهند. اما جلسات ما با ستاد مقابله با کرونای استان به هیچ نتیجه‌ای نرسید و این ستاد حتی پیشنهاد برگزاری محدود رویدادها را نیز قبول نکرد و ۳ روز مانده به برگزاری نخستین رویداد پس از شیوع ویروس کرونا، ستاد مقابله با کرونای استان با ارسال نامه‌ای اعلام کرد که برگزاری نمایشگاه‌ها در سطح استان ممنوع خواهد بود.

عضو انجمن برگزارکنندگان نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران در ادامه گفت: سایت نمایشگاهی بیرجند بدهی‌های زیادی دارد و حقوق معوق کارکنان نیز هنوز پرداخت‌نشده است.

پس از ساخت سایت جدید نمایشگاهی استان مبالغ بالایی را به پیمانکاران پروژه بدهکار شدیم. تا قبل از شیوع ویروس کرونا بدهی این افراد از محل برگزاری رویدادها تامین می‌شد اما پس از تعطیلی و لغو فعالیت‌های نمایشگاهی، هیچ راهی برای تامین هزینه‌ها و پرداخت بدهی‌ها برای ما نمانده است.

دلیر افزود: برگزاری رویداد در استان خراسان جنوبی از چندین فیلتر متفاوت عبور می‌کند. من تاکنون در هیچ سایت نمایشگاهی کشور این‌چنین سختگیری و مانع‌تراشی را ندیده‌ام. به‌عنوان‌مثال، پس از برگزاری یک رویداد در این سایت نمایشگاهی، تنها به جرم ارائه دوغ و آش محلی از سوی یکی از غرفه‌های شرکت‌کننده در یکی از رویدادها، هم ما و هم سازمان میراث‌فرهنگی استان با شکایت سازمان بهداشت استان به دادگاه کشانده شدیم که در انتها دادگاه بی‌گناهی ما را اثبات کرد.

> با شرایطی که به‌وجود آمده هیچ امیدی به رونق دوباره سایت نمایشگاهی بیرجند در سال ۱۴۰۰ وجود ندارد. ما نیز هنوز برنامه‌ریزی و تقویمی برای امسال در نظر نگرفته‌ایم

وی خاطرنشان کرد: با شرایطی که به‌وجود آمده نیز هیچ امیدی به رونق دوباره سایت نمایشگاهی بیرجند در سال ۱۴۰۰ وجود ندارد. ما نیز هنوز برنامه‌ریزی و تقویمی برای امسال در نظر نگرفته‌ایم، چراکه امیدی به فعالیت دوباره این مجموعه وجود ندارد. متاسفانه آینده صنعت نمایشگاهی در گرو تصمیمات افراد غیرمتخصص در این حوزه است. این تصمیمات موجب می‌شود این صنعت با چالش‌های متعددی روبه‌رو شود.

■ واگذاری سایت نمایشگاهی بیرجند

مدیرعامل سایت نمایشگاهی استان بیرجند همچنین گفت: متاسفانه سوله‌های نمایشگاهی این سایت به لانه کبوترها تبدیل شده است و هیچ حمایتی نیز از سوی متولیان و مسئولان مربوط از کارگران و کارمندان این سایت که رزق خود و خانواده خود را از این محل تامین می‌کردند، به عمل نیامد. ما بخش خصوصی هستیم و در شرایط کنونی بدون حمایت‌های دولتی قادر به فعالیت نخواهیم بود. بدون شک با ادامه این روند، ریشه صنعت نمایشگاهی استان به‌طور کامل خشک خواهد شد.

وی افزود: در همین راستا به‌احتمال‌قوی در آینده‌ای نزدیک سهامداران را مجاب خواهیم کرد تا سایت نمایشگاهی استان را واگذار کنیم، چراکه میلیاردها تومان برای ساخت این سایت نمایشگاهی هزینه‌شده اما بدون استفاده مانده و رو به خرابی می‌رود. کارخانجات و برخی واحدهای تولیدی نیز اعلام آمادگی کرده‌اند تا این سایت به آنها واگذار شود.

دلیر در ادامه صحبت‌های خود به انتخابات ریاست جمهوری اشاره کرد و گفت: بدون شک تغییر دولت‌ها در تمام حوزه‌های اقتصادی و صنعتی کشور تاثیرگذار خواهد بود، چراکه تفکرهای جدیدی وارد چرخه اقتصادی کشور می‌شود.

به عقیده من خواسته تمام فعالان نمایشگاهی کشور از دولت آینده، حمایت خاص و ویژه از این صنعت است. اگر دولت با پرداخت یارانه به این حوزه از صنعت نمایشگاهی حمایت نکند وضعیت این صنعت در سطح کلان نیز با چالش‌ها و مشکلات متعددی روبه‌رو خواهد شد و متاسفانه نمی‌توان آینده روشنی را برای این صنعت متصور بود.

عضو انجمن برگزارکنندگان نمایشگاه‌های بین‌المللی گفت: نگاه‌های غیرمتخصصانه بلای جان صنعت نمایشگاهی شده است. امیدواریم با ورود نگاه‌های تخصصی و دلسوز به این صنعت در سال جاری و حمایت و کمک دولت به این حوزه، شاهد برگزاری دوباره رویدادها و اعتلای دوباره صنعت نمایشگاهی در این استان باشیم.



محمدحسین دلیر

جزئیات حضور ایران در نمایشگاه اختصاصی ارمنستان

یکشنبه ۵ اردیبهشت ۱۴۰۰ نشستی در محل صندوق نوآوری و شکوفایی نهاد ریاست جمهوری با هدف معرفی و مشاوره بازار کشور ارمنستان با محوریت نمایشگاه اختصاصی ایران و در راستای تسهیل حضور شرکت‌های دانش‌بنیان در این نمایشگاه برگزار شد.

به گزارش گسترش نیوز این نشست با حضور عباس بدخشان‌ظهوری سفیر ایران در ارمنستان، هرویک یاریجانیان رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ارمنستان، حمیدرضا آملی مدیر روابط‌عمومی و امور بین‌الملل شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران و مدیر پروژه نمایشگاه اختصاصی ایران در ارمنستان و رحیمی رایزن پیشین سفارت ایران در ارمنستان برگزار شد. شرکت‌کنندگان در این نشست به صورت وبینار به بحث و تبادل‌نظر پیرامون مسائل پیش‌روی مشارکت‌کنندگان و چگونگی برگزاری هرچه منسجم‌تر نمایشگاه اختصاصی ایران پرداختند.

در ابتدای این جلسه، عباس بدخشان ظهوری، سفیر ایران در ارمنستان گفت: باید سعی کنیم نمایشگاهی در شأن و منزلت جمهوری اسلامی ایران و با حضور شرکت‌هایی توانمند و صادرات محور برگزار کنیم تا بتوانیم قابلیت‌های صنعتی، تولیدی و تجاری کشورمان را به نحو احسن به نمایش بگذاریم.

هرویک یاریجانیان، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ارمنستان نیز از اعلام آمادگی اتاق بازرگانی ایران و ارمنستان برای فراهم کردن مقدمات برگزاری نشست‌های تجاری در این نمایشگاه و کمک به پر بار کردن هر چه بیشتر این جلسات خبر داد.

حمیدرضا آملی، مدیر پروژه نمایشگاه اختصاصی ایران در ارمنستان نیز در این نشست گفت: این نمایشگاه در حوزه‌های فنی و ساختمانی، انرژی، آرایشی، بهداشتی و شوینده و با حضور شرکت‌های دانش‌بنیان و شهرک‌های صنعتی برگزار خواهد شد. در این راستا با تشکیل پاویون‌های اختصاصی، شاهد نمایشگاه اختصاصی متفاوتی از جمهوری اسلامی ایران در کشور ارمنستان خواهیم بود.



وی همچنین برگزاری مراسم افتتاحیه این نمایشگاه با حضور تجار و مقامات رسمی دو کشور و رویدادهای جانبی اعم از تشکیل جلسات B2B با حضور هیات‌های تجاری را از جمله برنامه‌های جنبی این نمایشگاه برشمرد.

همچنین رحیمی، رایزن پیشین سفارت ایران در ارمنستان نیز به تشریح مزیت‌های گروه‌های کالاهایی شرکت‌های ایرانی مشارکت‌کننده در این نمایشگاه پرداخت و توضیحاتی را در زمینه شناخت بهتر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در کشور ارمنستان ارائه داد. گفتنی است دو کشور ایران و ارمنستان از دیرباز دارای روابط گسترده تجاری و فرهنگی بوده‌اند که در همین راستا و به همت شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران نمایشگاه اختصاصی جمهوری اسلامی ایران در ایروان-ارمنستان ۲۰ تا ۲۳ خرداد امسال (برابر با ۱۰ تا ۱۳ ژوئن ۲۰۲۱) با حضور تجار، بازرگانان، تولیدکنندگان و صادرکنندگان کشورمان برگزار خواهد شد.

گل سرسبد فولکس واگن در نمایشگاه شانگهای

شاسی‌بلند فول‌سایز فولکس واگن تالاگون در نمایشگاه خودرو شانگهای رونمایی شد. مدیران فولکس واگن معتقدند بازار چین ظرفیت‌های زیادی داشته و باید مدل‌های شاسی‌بلند بیشتری را به آن تزریق کرد.

در این راستا، ژرمن‌ها به‌تازگی از مدلی به نام تالاگون (Talagon) در نمایشگاه خودرو شانگهای رونمایی کرده‌اند که مخصوص بازار چین بوده و فقط در این کشور به فروش خواهد رسید. نکته جالب آنکه این مدل برخلاف سایر محصولات جدید فولکس واگن، به صورت برقی نیست و با موتورهای توربو بنزینی ۴ و ۶ سیلندر راهی بازار می‌شود. تالاگون دو سال پیش و در قالب مفهومی SMV Concept در معرض دید عموم قرار گرفته بود. این خودرو که بزرگ‌ترین شاسی‌بلند فولکس واگن به‌شمار می‌رود، با همکاری شرکت فاو تولید خواهد شد.

از نظربلندی تالاگون ۱۵ میلی‌متر ارتفاع بیشتری نسبت به اطلس دارد. اما از نظر فاصله‌محوری، این دو مدل در رقم ۲.۹۸۰ میلی‌متر یکسان هستند. شاید بدانید اطلس در چین حاضر بوده و با نام ترامونت عرضه می‌شود. تالاگون بر مبنای پلتفرم MQB Evo فولکس واگن توسعه‌یافته و بسته به چینش صندلی‌ها می‌تواند ۶ یا ۷ سرنشین را به‌راحتی با خود حمل کند. داشبورد این شاسی‌بلند



جدید طراحی بسیار مدرنی دارد و در قسمت میانی میزبان یک نمایشگر به‌نسبت بزرگ برای سیستم اینفوتینمنت است؛ وظیفه ارائه اطلاعات موردنیاز راننده را نیز یک نمایشگر دیجیتال در پشت فرمان‌بر عهده دارد. به نظر می‌رسد فرمان تالاگون همان نمونه به‌کاررفته در اطلس باشد. فولکس واگن شاسی‌بلند درشت‌اندام خود را ابتدا با دو موتور متفاوت راهی بازار چین خواهد کرد. یکی از این موتورها حجمی برابر با ۲.۵ لیتر داشته و از نوع V۶ است، این موتور در همکاری با گیربکس DSG و سیستم انتقال قدرت به هر دو محور ۴Motion، چرخ‌ها را به حرکت وادار می‌کند. موتور دیگر از نوع ۲ لیتری توربو است. متاسفانه درباره مشخصات این موتورها و فاکتورهای دیگری مانند نرخ و زمان عرضه فعلا اطلاعاتی در اختیار رسانه‌ها قرار نگرفته است.

آخرین اخبار وتازه‌ترین تحلیل‌ها را در
پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید
www.Gostaresh.news

روی خط خبر

ترمیناتور پهپادها در نمایشگاه نانجینگ

هم‌زمان با تنش‌های فراوان در مناقشه‌های هنگ‌کنگ تایوان، چین از رادارهای پیشرفته جدیدی رونمایی کرد که می‌تواند هواپیماهای رادار گریز از جمله هواپیماهای بدون سرنشین و همچنین موشک‌های کروز با ارتفاع پروازی‌کم را شناسایی کند.

به‌گزارش همشهری آنلاین، شبکه خبری الجزیره به نقل از روزنامه دولتی گلوبال تایمز چین اعلام کرد که در میان محصولات درخشان «نمایشگاه نانجینگ» که شنبه به پایان رسید، نخستین رادار قابل‌حمل و چندمنظوره‌ای به چشم می‌خورد که می‌تواند توسط یک سرباز حمل شود.

این تجهیزات به‌دلیل قابلیت تشخیص اهداف کوچک و کندی که در ارتفاع کمی پرواز کرده و خود را در لابلای اصوات شدید و مختلف مخفی می‌کنند، «نابودگر پهپادها» (Terminator of Drones) نامیده می‌شود.

این رادار موسوم به «YLC-۴۸» می‌تواند اهداف ورودی از هر زاویه‌ای را به‌طور موثر شناسایی و ردیابی کند.

این رادار از مدارهای مجتمع دیجیتال استفاده می‌کند و می‌توان آن را روی انواع پلتفرم‌های سبک سلاح نصب کرد. این رادار قادر است در هر نوع شرایط آب و هوایی ماموریتش را انجام دهد. ضمن اینکه استقرار و جمع‌آوری آن نیز بسیار آسان است.

برگزاری نمایشگاه «خانه‌های نوآوری و صادرات فناوری ایران‌ساخت»

ثبت‌نام اولیه در نمایشگاه دائمی شرکت‌های صادراتی دانش‌بنیان و خلاق در حالی آغاز می‌شود که این نمایشگاه سکویی برای فروش صادراتی این شرکت‌هاست.

به گزارش گسترش نیوز ستاد فرهنگ‌سازی اقتصاد دانش‌بنیان و توسعه صنایع نرم و خلاق معاونت علمی نمایشگاه دائمی «خانه‌های نوآوری و صادرات فناوری ایران ساخت» را برپا می‌کند. هدف از برگزاری این نمایشگاه معرفی و نمایش دستاوردها و محصولات شرکت‌های خلاق و دانش‌بنیانی است که قابلیت صادرات محصولات خود را دارند که در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران دائر می‌شود.

همچنین شرکت‌های خلاق و دانش‌بنیان صادراتی به صورت دوره‌ای امکان حضور در این نمایشگاه را خواهند داشت تا به معرفی توانمندی‌های خود بپردازند؛ بنابراین از شرکت‌های خلاقی که دارای ظرفیت صادراتی هستند دعوت می‌شود در صورت تمایل به حضور و معرفی محصولات خود در این نمایشگاه تا ۱۵ اردیبهشت امسال برای ثبت‌نام به دبیرخانه برنامه توسعه زیست‌بوم شرکت‌های خلاق مراجعه کنند.

نمایشگاه خودرو توکیو لغو شد

افزایش موارد ابتلا به کرونا در ژاپن و شرایط ناشی از همه‌گیری در این کشور سبب شد نمایشگاه اتومبیل توکیو در سال ۲۰۲۱ لغو شود. این اتفاق برای نخستین‌بار در ۶۷ سال گذشته رخ می‌دهد. از سال ۱۹۵۴ میلادی تاکنون، نمایشگاه اتومبیل توکیو همواره در موعد مقرر خود برگزارشده و به‌عنوان یکی از مهم‌ترین رویدادهای حوزه فناوری‌های مرتبط با صنعت خودروسازی شناخته می‌شد.

به گزارش گسترش نیوز امسال و برای نخستین بار از زمان نخستین مراسم افتتاحیه این رویداد، به‌دلیل همه‌گیر بودن بیماری کرونا، این نمایشگاه لغو شده است. در همین زمینه آکیو تویودا، مدیرعامل شرکت خودروسازی تویوتا که همچنین به‌عنوان رئیس سازمان‌دهنده رویداد انجمن تولیدکنندگان اتومبیل ژاپن نیز فعالیت می‌کند، اعلام کرد: ما نتیجه گرفتیم که ارائه برنامه‌های اصلی که بسیاری از بازدیدکنندگان تجربه می‌کنند در شرایط کرونا دشوار خواهد بود. در حقیقت با توجه به همه‌گیری ویروس کرونا امکان ارائه ویژگی‌های جذاب تحرک در یک محیط امن برای این رویداد نمایشگاهی وجود ندارد. این رویداد دوسالانه که معمولا یکی از بزرگ‌ترین رویدادها در نوع خود در سطح جهانی است، تاکنون همیشه طبق برنامه پیش رفته است. بااین‌حال، افزایش موارد ابتلا به کووید ۱۹ طی هفته‌های اخیر در ژاپن باعث بروز نگرانی‌های زیادی شده است و یوشیهیده سوگا، نخست‌وزیر این کشور گفت که در حال اعلام وضعیت اضطراری در شهرهایی از جمله توکیو و اوزاکاست.

گفتنی است لغو نمایشگاه اتومبیل توکیو فقط ۳ ماه قبل از شروع بازی‌های المپیک که به میزبانی ژاپن میزبان انجام می‌شود، بسیار نگران‌کننده ارزیابی می‌شود، زیرا این بازی‌ها قبلا یک‌بار در سال گذشته لغو شده بود.

مسئولان برگزارکننده نمایشگاه اتومبیل توکیو اعلام کردند این نمایشگاه در سال ۲۰۲۲ یا ۲۰۲۳ و با عنوان «نمایش تحرک» تغییر نام می‌یابد تا زمینه متنوعی از راه‌حل‌های حمل‌ونقل ارائه‌شده از تولیدکنندگان ژاپنی را نشان دهد. به گزارش خودروتک، تویودا در این زمینه تاکید کرد: ما می‌خواهیم برای نمایشگاه بعدی یک رویداد بهبودیافته برگزار کنیم که Tokyo Mobility Show نامیده می‌شود. وی همچنین احتمال برگزاری آنلاین و مجازی این رویداد را منتفی دانسته و اعلام کرد: ما دوست داریم بازدیدکنندگان، این وسایل نقلیه را در دنیای واقعی مشاهده کنند و به همین دلیل تصمیم گرفته‌ایم که این رویداد را لغو کنیم.

اتمام طرح نیمه‌تمام پایانه مسافری فرودگاه کیش

جعفرآهنگران در مراسم معارفه سرپرست معاونت عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش بر ضرورت تلاش مضاعف و برنامه‌ریزی دقیق برای تسریع روند ساخت پایانه مسافری فرودگاه کیش تاکید کرد. به گزارش ایلنا، جلسه اعطای حکم علی عرب به‌عنوان سرپرست معاونت عمرانی و زیربنایی سازمان منطقه آزاد کیش صبح دوشنبه، ۶ اردیبهشت در دفتر مدیرعامل این سازمان برگزار شد.

جعفر آهنگران در این جلسه با اشاره به اینکه پایانه مسافری جدید فرودگاه بین‌المللی کیش یکی از مهم‌ترین طرح‌های ملی دولت در راستای رونق صنعت گردشگری و حمل‌ونقل هوایی است، اظهار کرد: طرح‌های عمرانی در مدت باقیمانده فعالیت دولت باید شتاب بیشتری بگیرد.

وی تصریح کرد: مصمم هستیم تا بخش عمده‌ای از روند ساخت این پایانه در چند ماه اخیر تکمیل شود و در دور چهارم بهره‌برداری از طرح‌های مناطق آزاد با حضور رئیس‌جمهوری از طریق ویدئوکنفرانس به بهره‌برداری برسد. وی از علی عرب خواست تا با برنامه‌ریزی و زمانبندی دقیق، تلاش مضاعف و حضور مستمر در کنار عوامل اجرایی، ضمن نظارت بر کیفیت اجرای کار، سرعت ساخت و تجهیز پایانه را به‌طور چشمگیری افزایش دهند. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش همچنین تاکید کرد: هیات مدیره و معاونان و مدیران سازمان نیز آماده هستند تا با رفع موانع و حمایت‌های همه‌جانبه به اتمام این طرح ملی در کوتاه‌ترین زمان ممکن کمک کنند.

گسترش شبکه ریلی شرق کشور و اهمیت آن برای کشورهای منطقه و ایران

چابهار؛ حلقه وصل جهان با قلب آسیا

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

در روزهای پاییزی سال ۹۹ دو دولت جمهوری اسلامی ایران و افغانستان در پی یک همکاری گسترده، اقدام به افتتاح خط‌آهن خواف-هرات کردند که از نظر کارشناسان دریچه‌ای برای افغان‌ها و حتی کشورهای آسیای مرکزی به روی جهان غرب محسوب می‌شد. این خط‌آهن که در واقع تنها بخشی از یک پروژه بزرگ به‌شمار می‌رود، قرار است هرات را به بندر چابهار در جنوب شرقی ایران متصل کند و دسترسی افغان‌ها به آب‌های آزاد را ارزان‌تر و سریع‌تر کند. البته این پروژه بزرگ که هنوز در فاز نخست عملیاتی است تنها برای مرتبط ساختن افغانستان به دریای عمان کلید نخورده، بلکه به‌نظر می‌رسد ایران می‌تواند از این مسیر (در صورت تکمیل آن در کشورهای آسیای مرکزی) برای مبادله و مراوده تجاری ارزان‌تر با چینی‌ها و کشورهای شرق آسیا استفاده کند. از طرفی هم شروع به کار این خط‌آهن باعث خواهد شد کشورهایی نظیر تاجیکستان، ترکمنستان، مغولستان و... که به آب‌های آزاد دسترسی ندارند و به‌اصطلاح در یک بن‌بست مواصلاتی گیر افتاده‌اند نیز به فکر توسعه شبکه ریلی خود و اتصال آن به خط‌آهن خواف-هرات بیفتند.

کارشناسان معتقدند دولت ایران می‌تواند با برقراری روابط دوستانه و نزدیک با کشورهای آسیای مرکزی زمینه را برای توسعه و گسترش شبکه ریلی خواف-هرات مهیا کند، زیرا در این صورت ایران پل ارتباطی حداقل ۶ کشور با آب‌های آزاد و جهان غرب خواهد شد. صاحب‌نظران امنیتی نیز بر این باورند که در پی توسعه چنین طرحی شاخصه‌های امنیت ملی در ایران به‌مراتب تقویت خواهد شد، زیرا در این صورت کشور ما محلی برای نقل و انتقال میلیاردها دلار از سرمایه‌های کشورهای مختلف می‌شود که هر یک ناگزیر به تقویت امنیت در ایران خواهند شد و چه‌بسا در عرصه‌های بین‌المللی هم اتحادی را با ایران ایجاد کنند که باعث بالا رفتن دست جمهوری اسلامی ایران در مناسبات قدرت خواهد شد.



باتوجه به تمایل چینی‌ها برای دسترسی به آب‌های آزاد و دریای عمان بندر چابهار می‌تواند گزینه بسیار مناسبی برای جمهوری خلق چین باشد تا از طریق این بندر ایرانی به کشورهای حاشیه خلیج‌فارس و شاخ افریقا نیز دسترسی پیدا کند

خواهرخواندگی دو بندر

علیرضا رجایی، مدیرعامل مرکز توسعه خواهرشهرهای ایران با اشاره به خواهرخواندگی دو بندر چابهار و گوادر، به صبح گفت: پیش از هر چیز باید یادآور شوم که بندر چابهار و گوادر با یکدیگر پیمان خواهرخواندگی دارند و روابط بسیار خوبی بین این دو بندر برقرار است که می‌تواند در اجرایی‌سازی پروژه‌های تجاری نقش بسیار مهمی ایفا کند. وی در ادامه افزود: البته هر دو این بنادر رقبای یکدیگر نیز محسوب می‌شوند اما به‌دلیل اشتراکات زیادی که وجود دارد همکاری‌های گسترده بسیار خوبی هم می‌تواند بین دو بندر برقرار شود.



▣ افغانستان و پاکستان

رجایی با اشاره به مناسبات سیاسی بین افغانستان و پاکستان عنوان کرد: همانطور که مطلع هستید روابط بین پاکستان و افغانستان چندان خوب نیست و یکی از اهداف افغانستان برای برقراری ارتباط با چابهار، سهولت در دسترسی به هندوستان است. مشاور عالی دفتر مطالعات سیاسی وزارت خارجه با اشاره به سیاست جمهوری اسلامی ایران در برخورد با مناقشات سیاسی بین‌المللی، یادآور شد: جمهوری اسلامی ایران در پی استفاده از اختلافات بین کشورها نیست و قصد ندارد به این اختلافات بیفزاید. هندی‌ها در واقع از اختلاف بین افغانستان و پاکستان سوءاستفاده کرده‌اند اما ما بدون اینکه دخالتی در این موضوع داشته باشیم می‌توانیم پلی ارتباطی برای این کشورها باشیم. سرکنسول سابق ایران در هرات درباره نقش ایران در کشورهای همسایه، به صبح گفت: باتوجه به سیاست خارجه جمهوری اسلامی ایران که همواره در پی تعامل با کشورهای منطقه است، ما قصدی برای دمیدن بر آتش اختلافات بین همسایه‌های شرقی‌مان را نداریم. رجایی در پایان با اشاره به موضوع ارتباط شبکه ریلی ایران و افغانستان با کشورهای آسیای مرکزی، خاطرنشان کرد: گفته می‌شود پروژه چابهار می‌تواند کشورهای آسیای مرکزی را نیز به آب‌های آزاد وصل کند اما همانطور که پیش‌تر نیز گفته شد این پروژه بیشترین اهمیت و منفعت را برای افغانستانی‌ها دارد

> روابط بین پاکستان و افغانستان چندان خوب نیست و یکی از اهداف افغانستان برای برقراری ارتباط با چابهار، سهولت در دسترسی به هندوستان است

باید نرم‌افزار و سخت‌افزار را فراهم کنیم

ابراهیم بهادرانی، معاون سابق اقتصادی و امور بین‌الملل وزارت صنایع با تاکید بر اهمیت چابهار برای چینی‌ها به صبح گفت: باتوجه به تمایل چینی‌ها برای دسترسی به آب‌های آزاد و دریای عمان بندر چابهار می‌تواند گزینه بسیار مناسبی برای جمهوری خلق چین باشد تا از طریق این بندر ایرانی به کشورهای حاشیه خلیج‌فارس و شاخ افریقا نیز دسترسی پیدا کند.

وی در ادامه افزود: با در نظر گرفتن مناسباتی که ذکر شد و همچنین سند همکاری ۲۵ساله‌ای که اخیرا ایران و چین امضا کردند، بندر چابهار می‌تواند نقشی محوری برای ایران و منطقه داشته باشد.

بهادرانی بر لزوم ایجاد رابطه قوی با سایر کشورهای ذی‌نفع در این پروژه تاکید و عنوان کرد: البته کار به اینجا ختم نمی‌شود، بلکه چابهار می‌تواند پل ارتباطی افغانستان، ترکمنستان، تاجیکستان و... به آب‌های آزاد باشد، این در حالی است که دولت افغانستان با همسایه جنوبی‌اش که همان پاکستان است رابطه چندان خوبی ندارد و اختلافات عدیده‌ای بین این دو دولت جریان دارد که باعث شده اهمیت چابهار برای افغانستان دوچندان شود.

مشاور عالی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران با اشاره به اهمیت بندر چابهار برای سایر کشورهای منطقه، به صبح گفت: شرط استفاده بهینه ایران از این وضعیت، رویکرد اصولی و معقول به سیاست خارجی است تا کشورهای همسایه از همکاری با ایران اجتناب نکنند. ما برای اینکه بتوانیم نقش بندر چابهار را در منطقه پررنگ‌تر کنیم، به‌طبع باید روابط بسیار خوب و نزدیکی با کشورهای ذکرشده پایه‌ریزی کنیم؛ در غیر این صورت کشورها هیچ گاه ریسک نخواهند کرد و در ایران سرمایه‌گذاری نمی‌کنند.



این کارشناس اقتصاد با یادآوری افتتاح خط‌آهن خواف-هرات، تاکید کرد: از جمله اقدامات سخت‌افزاری که می‌تواند کارساز باشد، بهره‌برداری از پروژه خط‌آهن خواف-هرات است که نقشی کلیدی در ایجاد ارتباط بین ایران و افغانستان بازی می‌کند، اما نباید کار را به همین جا محدود کنیم بلکه باید تلاش کنیم تا یک شبکه ریلی مویرگی را در بین کشورهای آسیای مرکزی ایجاد کنیم که یک سر آن به چین ختم می‌شود.

بهادرانی به ضرورت جذب سرمایه خارجی برای رونق اقتصاد کشور اشاره و بیان کرد: در شرایطی که کمتر کشوری حاضر به سرمایه‌گذاری در ایران است، این پروژه می‌تواند کارگشا باشد و سرمایه بسیار خوبی را به کشور جذب کند. از طرفی چینی‌ها همه دنیا را مقهور خود کرده‌اند. ما نیز باید هر طور که شده کانال ارتباطی زمینی مستقیمی را با این کشور ایجاد کنیم تا مراودات و مبادلات فی‌مابین به‌راحتی و با کمترین هزینه انجام شود.

▣ اهمیت ژئوپلتیک چابهار

معاون سابق اقتصادی و امور بین‌الملل وزارت صنایع با اشاره به دسترسی افغانستان به بنادر هند از طریق بندر چابهار، تصریح کرد: نباید فراموش کرد که ما می‌توانیم از چابهار به سواحل غربی هندوستان نیز دسترسی پیدا کنیم. اتفاقا این مسئله یکی از انگیزه‌های اصلی افغانستانی‌ها برای اجرای پروژه خواف-هرات است، زیرا همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد اختلافات بین افغانستان و پاکستان بالا گرفته و در مقابل افغانستان با هند روابط بسیار حسنه‌ای دارد. وی افزود: براساس آنچه بیان شد افغانستانی‌ها تمایل دارند به تجارت با هندی‌ها بپردازند اما مسیر برای‌شان بسته است و بهترین راه جایگزین پاکستان نیز عبور از خاک ایران و بندر چابهار است. بهادرانی در پایان به اهمیت بالای چابهار برای چینی‌ها اشاره و خاطرنشان کرد: در مجموع مهم‌ترین نقشی که چابهار می‌تواند بازی کند پل ارتباطی چین با آب‌های دریای عمان و خلیج‌فارس است که هم برای چینی‌ها اهمیت بالایی دارد و هم برای ایران و کشورهای عربی.

سخن پایانی...

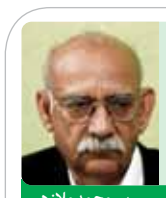
کارشناسان بر این باورند که ایران باتوجه به موقعیت استثنایی ژئوپلتیک خود می‌تواند با سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل، وابستگی خود به درآمدهای نفتی را تا حد بسیار زیادی کاهش دهد و از معضلات مزمن اقتصادی خلاصی یابد. البته این مسئله رابطه مستقیمی با سطح تنش‌های ایران با سایر کشورها (به‌ویژه کشورهای منطقه) دارد، چراکه حوزه حمل‌ونقل همواره تابعی از امنیت عمومی کشورها است. حتی در موارد زیادی دیده شده که تجار ترجیح داده‌اند هزینه به‌مراتب بیشتری را متحمل شوند اما کالای خریداری یا فروخته شده خود را از مسیرهای ناامن جابه‌جا نکنند؛ از همین رو کارشناسان بر لزوم تنش‌زدایی در سیاست خارجی با جهان تاکید کرده و این مسئله را گام نخست برای حرکت در مسیر توسعه پایدار می‌دانند. از طرفی هم باتوجه به کمبود منابع آبی در شرق کشور و همچنین دسترسی بالای افغانستان به ذخایر طبیعی آب، به‌نظر می‌رسد ایران می‌تواند با استفاده از اهرم حمل‌ونقل دست بالا را در مذاکرات آب با افغانستانی‌ها داشته باشد؛ مذاکراتی که به‌زعم صاحب‌نظران در سال‌های آینده تبدیل به یکی از خطوط اصلی در تعیین سیاست خارجه ایران خواهد شد و ما باید از همین امروز برای تقویت موضع کشورمان تلاش کنیم؛ در غیر این صورت باید خودمان را برای بحران‌ها و تنش‌های محیط‌زیستی آماده کنیم که لاجرم تبعات اقتصادی و اجتماعی گسترده‌ای نیز خواهد داشت.

رشد ۱۸۲ درصدی پروازهای مهرآباد در نوروز

باوجود شیوع ویروس کرونا و محدودیت‌ها و تنگناهای ایجادشده، فرودگاه مهرآباد به ارائه خدمات موثر و باکیفیت ادامه داده و در نوروز ۱۴۰۰ نسبت به نوروز ۱۳۹۹ در پرواز ۱۸۲ درصد و نسبت به نوروز ۱۳۹۸ نیز ۷ درصد رشد را تجربه کرده است. به گزارش وزارت راه و شهرسازی، ابراهیم مرادی، عضو هیات مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و راهبر فرودگاه مهرآباد گفت: با شیوع ویروس کرونا، صنعت هوانوردی یکی از بزرگ‌ترین ضربات دوران حیات خود را متحمل شد و حتی برخی از خطوط هوانوردی نامدار جهان، متخصصان زیادی را اخراج و تعدیل کردند. در برخی از کشورها آمار نشست و برخاست هواپیماها به کمترین حد ممکن رسید و در مهرآباد نیز مانند سایر فرودگاه‌های کشورمان آماری به ثبت رسید که اگر نگوییم بی‌سابقه، به‌راحتی می‌توان گفت کم‌سابقه بود. وی افزود: دریافت دستورالعمل‌های بهداشتی از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، هماهنگی با ستاد شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران به‌منظور تعیین راهبردها و تلاش برای اجرای دستورالعمل‌های بهداشتی، تعیین پزشکان متخصص در شیفت‌های کاری مشخص برای انجام آزمایش‌های میدانی و چک پزشکی کارکنان، رصد فرآیند درمان کارکنان درگیر با بیماری کووید ۱۹، تعیین شیفت‌های دورکاری برای کاهش ضریب ابتلا، نصب دوربین‌های حرارتی در ورودی‌های ترمینال‌ها به‌منظور انجام هرچه صحیح‌تر و دقیق‌تر تب‌سنجی مسافران، برگزاری جلسات کاری به‌صورت ویدئو کنفرانس و پرهیز از برگزاری جلسات حضوری تا حد ممکن، از جمله اقداماتی به‌شمار می‌روند که از زمان گسترش ویروس کرونا در مهرآباد انجام شده‌اند. عضو هیات مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و راهبر فرودگاه مهرآباد گفت: در این راستا همچنین می‌توان به تشکیل ستاد مبارزه با کرونا در فرودگاه مهرآباد، قرار دادن امکانات ضدعفونی در ترمینال‌های مسافری و نظارت بسیار شدید بر چگونگی رعایت پروتکل‌های بهداشتی، همکاری قابل‌تامل با تمام نهادها، سازمان‌ها، شرکت‌ها و تمامی نقش‌آفرینان در مجموعه فرودگاهی مهرآباد، هماهنگی با تمامی نهادهای بالادستی از جمله سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و همچنین وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و نظارت بر رعایت پروتکل‌های بهداشتی و پذیرش ۶۰ درصدی در پروازها و همچنین در حمل‌ونقل زمینی، استقرار مستمر ناظران سلامت برای رصد و دعوت به رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی، استقرار کیوسک‌های فروش ماسک و مواد ضدعفونی‌کننده با نرخ مصوب دولتی در ورودی تمام ترمینال‌ها، اعلان روزانه اطلاعات پرواز، دعوت به رعایت فاصله اجتماعی و ارسال بیش از ۷۰۰۰ پیامک روزانه به مسافران حاضر در محوطه فرودگاه و دعوت به رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی اشاره کرد. وی افزود: در سال گذشته پس از گسترش ویروس کرونا، در الزامات مربوط به رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی ابلاغی ستاد مبارزه با شیوع کرونا در فرودگاه مهرآباد به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم بیش از ۱۵ میلیارد تومان هزینه شد که هزینه مستقیم آن مربوط به تهیه مواد ضدعفونی‌کننده، خرید دوربین‌های حرارتی، ماسک و دستکش و هزینه‌های غیرمستقیم آن غیبت کارکنان کلیدی به‌دلیل ابتلا به این ویروس، تهیه زیرساخت‌های مرتبط با دورکاری کارکنان، مرخصی کارکنان دارای فرزند زیر ۶ سال، جایگزینی تجهیزات مستهلک شده ناشی از پاشش مواد ضدعفونی‌کننده و... بود. عضو هیات مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و راهبر فرودگاه مهرآباد تصریح کرد: این یک حقیقت آزاردهنده بود که از زمان گسترش ویروس کرونا، صنعت هوانوردی ایران مانند صنعت هوانوردی جهان دچار رکود بسیار شدیدی شد و این موضوع مهرآباد را نیز مانند تمام فرودگاه‌های کشورمان تحت تاثیر قرار داد، اما مهرآباد در نوروز ۱۴۰۰ نسبت به نوروز ۱۳۹۹ در پرواز ۱۸۲ درصد و نسبت به نوروز ۱۳۹۸ نیز ۷ درصد رشد را تجربه کرد.

یادداشت

چابهار؛ پل ارتباط آسیای مرکزی با جهان



پیرمحمد ملازهی
تحلیلگر ارشد مسائل سیاست خارجی

یکی از مسائلی که درباره همسایه‌های شمال شرقی ایران می‌توان گفت، محصور بودن در خشکی است که باعث شده به‌نوعی در بن‌بست ژئوپلتیکی قرار داشته باشند؛ برای مثال می‌توان به افغانستان اشاره کرد که کاملا محصور در خشکی است و به هیچ ساحلی دسترسی ندارد، اما این موضوع زمانی برای ایران اهمیت پیدا می‌کند که بدانیم ایران نزدیک‌ترین راه دستیابی به آب‌های آزاد برای افغانستان است که همین مسئله اهمیت موقعیت ایران را دوچندان می‌کند. البته موضوع به همین خلاصه نمی‌شود، چراکه با نگاهی به نقشه درمی‌یابیم که ایران نه‌تنها برای افغانستان میانبری به‌منظور مراوده با جهان است، بلکه کشورهای آسیای مرکزی هم که حصر در خشکی هستند، مسیری که از ایران به دریای عمان می‌گذرد را نزدیک‌ترین و ارزان‌ترین راه برای دستیابی به آب‌های آزاد می‌دانند.

در زمانی که اتحاد جماهیر شوروی بر آسیای مرکزی احاطه داشت، تلاش‌های زیادی انجام شد که افغانستان را نیز زیر سلطه خود درآورد. حتی طی کودتای مارکسیستی که توسط نور محمد تَرَه‌کی در افغانستان انجام شد، تلاش‌هایی صورت گرفت تا افغانستان نیز به اتحاد جماهیر شوروی بپیوندد.

مبنای ارتباطی این منطقه محصور در خشکی با جهان خارج، از دو جهت انرژی و تجارت و کالا است. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی شاهد بودیم که مسئله ارتباط سرزمین‌های آسیای مرکزی با سایر کشورها دچار تغییر و تحولات اساسی شد. از طرفی هم دولت جدید روسیه (به‌ویژه ولادیمیر پوتین) با رویکرد دیگری به مسئله تجارت و انتقال انرژی به کشورهای آسیای مرکزی نگاه می‌کرد که این نوع رویکرد روس‌ها اتفاقا مورد استقبال چین و امریکا نیز قرار گرفت.

حتی پروژه چابهار نیز در همین راستا تعریف می‌شود. خط‌آهن بندرعباس هم در زمان مرحوم هاشمی مطرح بود و اتفاقا اجرا هم شد و قرار بود کشورهای آسیای مرکزی را به آب‌های آزاد وصل کند اما به‌دلایلی به نتیجه نرسید و در ادامه پروژه چابهار که مورد توافق ایران، هند و افغانستان نیز قرار گرفته در همین راستا اجرایی شد.

▣ افغانستان پاکستان را دور می‌زند!

همان‌طور که می‌دانیم دولت افغانستان تمایل بیشتری برای همکاری‌های تجاری با هندوستان دارد و پاکستانی‌ها از این موضوع خشنود نیستند؛ از همین رو معتقدم پروژه خط‌آهن خواف-هرات از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است، زیرا بخشی از پروژه بزرگ بندر چابهار محسوب می‌شود که حتی می‌تواند مقدمات ارتباط افغانستان با هند از طریق دریای عمان را فراهم کند. البته ساده‌تر این بود که این دو کشور از طریق خاک پاکستان به مبادله با یکدیگر می‌پرداختند اما به‌دلیل همان مسائل سیاسی و دیپلماتیکی که ذکر شد این امکان وجود ندارد.

▣ چرا پروژه چابهار تحریم نشد؟

اگر دقت کرده باشید می‌بینید امریکایی‌ها برای پروژه چابهار استثنا قائل شده‌اند و برای آن تحریمی وضع نکردند. شاید علت اصلی این تصمیم امریکا، رقابت‌های پشت‌پرده‌ای باشد که بین امریکا، روسیه و چین جریان دارد. دولت امریکا از افزایش نفوذ روس‌ها و چینی‌ها در کشورهای آسیای مرکزی دل خوشی ندارد، به همین دلیل تمایل دارد از لحاظ ارتباطی (انرژی و تجارت) وابستگی این منطقه به مسکو را تا جای ممکن کاهش دهد.

▣ ارتباط با پروژه چابهار چیست؟

ایران در حال حاضر مشغول ساخت خط‌آهن دیگری است که از مبدأ زاهدان دو شاخه خواهد شد؛ یک شاخه به سمت زابل خواهد رفت و دیگری هم دقیقا به خط‌آهن خواف-هرات می‌رسد. باید توجه داشت که این مسیر شبکه ریلی ایران را از طریق خواف به هرات متصل می‌کند، هرات هم به مزارشریف وصل می‌شود و در مزارشریف این خط‌آهن به شبکه ریلی آسیای مرکزی می‌پیوندد. این شبکه ریلی که از طریق مسکو به اروپا می‌رسد نیز از اهمیت فوق‌العاده بالایی برخوردار است. حالا اگر این مسیر در ایران افتتاح شود، کشورهای آسیای مرکزی برای ارتباط با اروپا نیازی به مسکو نخواهند داشت و می‌توانند به‌سادگی از طریق چابهار به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند.

▣ تامین امنیت خط‌آهن خواف-هرات

همه مسائلی که گفته شد بستگی به این دارد که دولت افغانستان بتواند امنیت را برای برقراری این ارتباطات تامین کند. اینجاست که مسئله مذاکرات دولت امریکا با طالبان اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند و باید منتظر ماند و دید که نتیجه این مذاکرات چه خواهد بود؟ البته در زمینه خط‌آهن خواف-هرات نگرانی خاصی وجود ندارد، چراکه این مسیر در افغانستان از مناطقی عبور می‌کند که کاملا تحت کنترل دولت جمهوری اسلامی افغانستان است و از امنیت کامل برخوردار است، اما روی هم رفته مذاکرات بین‌الافغانی و همچنین طالبان و امریکایی‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است.

تولید کاتد مس از ۲۸۰ هزار تن عبور کرد

مجموع تولید کاتد مس تولید شده در کشور طی سال ۱۳۹۹ با رشد ۱۲ درصدی همراه بود. تولید این فلز سرخ رنگ در سال گذشته ۲۸۰ هزار تن گزارش شد.

به گزارش روابط‌عمومی سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو)، مجموع تولید کاتد مس طی سال قبل در مجتمع‌های سرچشمه و میدوک ۲۸۰ هزار و ۲۷۵ تن برآورد شد. این درحالی است که مجموعه‌های یادشده در سال ۱۳۹۸ برابر ۲۶۴ هزار تن کاتد تولید کرده بودند.

در میان مجموعه‌های یادشده بیشترین سهم تولید کاتد مس به مجتمع مس سرچشمه تعلق دارد، این واحد صنعتی در سال ۱۳۹۹ برابر ۱۷۰ هزار تن کاتد مس تولید کرده است.

در ادامه باید تاکید کرد که مجتمع‌های سرچشمه و خاتون‌آباد در سال گذشته برابر ۳۵۵.۶ هزار تن مس آند (ذوب) تولید کردند. این میزان در مقایسه با تولید این شرکت‌ها در سال ۱۳۹۸، رشد ۱۷ درصدی را تجربه کرده است.

همچنین تولید کنسانتره مس نیز طی سال ۹۹ که با عنوان جهش تولید نام‌گذاری شده بود، مثبت برآورد شده است.

مجموع تولید کنسانتره مس کشور در سال ۱۳۹۹ از یک میلیون و ۲۰۰ هزار و ۲۵۵ تن عبور کرد و رشد ۲ درصدی را به ثبت رساند. تولید این ماده معدنی در سال ۱۳۹۸ یک میلیون و ۱۳۱ هزار تن بود.

چالش‌های حمل با تاکید بر بخش معدن و صنایع‌معدنی

حمل‌ونقل از صنایع معدنی عقب ماند

پیشرفت هر کشوری درگرو توسعه صنعت حمل‌ونقل و نحوه جابه‌جایی کالا در کوتاه‌ترین زمان ممکن است. در طول سال‌های گذشته تلاش قابل‌توجهی برای توسعه حمل‌ونقل در کشور انجام شده، با این وجود این صنعت به‌ویژه برای جابه‌جایی مواد و محصولات معدنی و صنایع‌معدنی با کمبود شدیدی روبه‌رو است. کشورهای معدنی سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی روی حوزه حمل‌ونقل انجام داده و از تمهیدات ویژه‌ای برای جابه‌جایی محصولات استفاده می‌کنند؛ درنتیجه هزینه‌های حمل مواد معدنی در این کشورها کاهش یافته است. سهم قابل‌توجهی از محصولات معدنی در سایر کشورها از طریق خطوط ریلی جابه‌جا می‌شود، درحالی که سهم انتقال مواد معدنی در ایران توسط راه آهن بسیار محدودتر است. همین محدودیت‌ها نیز هزینه‌های مضاعفی را به فعالان صنایع معدنی تحمیل می‌کند. در چنین شرایطی از دولت‌ها انتظار می‌رود به‌عنوان متولی اصلی زیرساخت‌ها، توسعه جاده‌ها و خطوط ریلی را بر عهده گرفته و در همین حال از سرمایه‌گذارن بخش خصوصی نیز بهره بگیرند.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

ضرورت‌های بهبود حمل



منصور یزدی‌زاده، مدیرعامل شرکت ذوب آهن اصفهان در گفت‌وگو با صمت و در پاسخ به سوالی مبنی بر اهمیت و اثرگذاری صنایع حمل‌ونقل کشور بر توسعه صنایع معدنی و به‌ویژه فولاد گفت: توسعه ناوگان جاده‌ای و ریلی و صد البته در کنار آن رشد و توسعه اصولی و علمی راه‌های ارتباطی و خطوط ریلی، یکی از اولویت‌های مهم دولت‌ها محسوب می‌شود. صنعت حمل‌ونقل معیاری مهم برای توسعه‌یافتگی کشورها به‌شمار می‌رود و خود زمینه توسعه اقتصادی را فراهم می‌کند.

مدیرعامل شرکت ذوب آهن افزود: سهم صنعت حمل‌ونقل از تولید ناخالص داخلی کشور حدود ۱۲ درصد برآورد می‌شود که حکایت از اثرگذاری و اهمیت این بخش در اقتصاد دارد. بهبود حمل‌ونقل زمینه رشد و توسعه صنعتی را در سایر بخش‌های اقتصادی نیز فراهم می‌کند. در همین حال بی‌توجهی به این حوزه زمینه بحران‌هایی را برای سایر بخش‌های اقتصادی به‌وجود می‌آورد. بدیهی است صنایع معدنی و فولادی کشور نیز از تاثیرپذیری حمل‌ونقل مستثنا نیستند.

یزدی‌زاده در ادامه خاطرنشان کرد: بخش معدن، صنایع‌معدنی و همچنین صنعت حمل‌ونقل وابستگی کاملی به هم دارند، بدین ترتیب بود و نبود آنها بستگی به هم دارد و به‌شدت به هم متکی هستند. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که صنایع معدنی و فولادی طی یک دهه اخیر رشد بسیار قابل‌توجهی داشته است.

این در حالی است که بخش حمل‌ونقل با وجود تمام زحمات و دستاوردهای اخیر به‌ویژه در بخش ریلی نتوانسته هم‌پای بخش معدنی و فولاد رشد و توسعه یابد. بنابراین این‌گونه به‌نظر می‌رسد که کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور، چالش عمده‌ای است که با آن مواجه هستیم. درواقع زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور پاسخگوی نیاز معادن و صنایع معدنی نیستند.

مدیرعامل شرکت ذوب آهن گفت: همان‌طور که پیش‌تر هم اشاره شد روابط بخش معدن و حمل‌ونقل دوسویه است، بنابراین آسیب واردشده بر هرکدام از صنایع یادشده بر دیگری نیز اثرگذار است و درنهایت تاثیر آن بر اقتصاد کشور پدیدار خواهد شد.این فعال صنعتی در ادامه گفت: آمارهای منتشرشده در دهه اخیر حکایت از آن دارد که هزینه حمل‌ونقل در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه به ترتیب ۳.۴ و ۸.۲۵ درصد از نرخ تمام‌شده کالا را شامل می‌شود. این درحالی است که نرخ حمل‌ونقل در کشور ما به مراتب بالاتر است و همین موضوع تاثیر به‌ویژه منفی بر عملکرد تولیدکنندگان ایرانی دارد. به‌عنوان مثال، برآوردها حکایت از آن دارد که هزینه حمل‌ونقل صادرات فولاد در کشور بیش از ۹ درصد نرخ تمام‌شده این محصول را به خود اختصاص می‌دهد. این رقم حتی بالاتر از متوسط هزینه جابه‌جایی در کشورهای در حال توسعه است و جای تأمل بسیار دارد. این درحالی است که صنایع فولادی حاشیه سود اندکی دارند. در چنین شرایطی، نوسان‌های قیمتی در حوزه حمل‌ونقل و جابه‌جایی محصول تأثیر بسیاری بر رقابت‌پذیری فولاد و محصولات فولادی در بازارهای داخلی و به‌ویژه صادراتی دارد.

یزدی‌زاده در پایان گفت: ایجاد، توسعه و بهسازی خطوط جاده‌ای، گسترش و توسعه خطوط حمل‌ونقل ریلی در قالب شبکه‌های عنکبوتی، ۲ خطه شدن خطوط ریلی، تامین اقلام خودروهای سنگین مانند لاستیک، تجهیزات و قطعات برقی و تامین دیزل از جمله موارد عمده بخش حمل‌ونقل کشور است. توسعه این موارد ضروری به‌نظر می‌رسد. هرچند در شرایط کنونی و با توجه به رشد روزافزون قیمت‌های حمل‌ونقل، کمبودهای این صنعت چالش و کمبود بزرگی برای صنایع معدنی کشور به‌شمار می‌رود.

> صنعت حمل‌ونقل اثرگذاری ویژه‌ای بر توسعه صنایع گوناگون و رشد اقتصادی دارد و به همین دلیل نیز کشورهای پیشرفته همزمان با توسعه اقتصادی و صنعتی، برای بهبود صنعت حمل‌ونقل خود سرمایه‌گذاری می‌کنند

الزامات توسعه ناوگان ریلی



سعید برزگر، کارشناس صنایع معدنی، در گفت‌وگو با صمت تاکید کرد: صنعت حمل‌ونقل از اثرگذاری ویژه‌ای بر توسعه صنایع گوناگون و رشد اقتصادی برخوردار است. به همین دلیل نیز کشورهای پیشرفته همزمان با توسعه اقتصادی و صنعتی، برای بهبود صنعت حمل‌ونقل نیز سرمایه‌گذاری می‌کنند.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: فعالیت در بخش معدن و صنایع معدنی مستلزم جابه‌جایی حجم قابل‌توجهی از مواد اولیه و محصولات است؛ بنابراین توسعه‌یافتگی زیرساخت حمل‌ونقل تاثیر بسزایی بر فعالیت بخش معدن و صنایع معدنی دارد. در همین حال باید تاکید کرد براساس سند چشم‌انداز توسعه تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴ هدف‌گذاری شده است. افزایش ظرفیت و تولید در سایر صنایع معدنی کشور نیز هدف‌گذاری شده و دنبال می‌شود. اهداف توسعه‌ای یادشده با قوت دنبال و در آینده‌ای نزدیک محقق خواهند شد. درنتیجه به زیرساخت قابل‌قبولی برای جابه‌جایی مواد معدنی و محصولات فولادی نیاز داریم. هرچند باید اعتراف کرد هنوز صنعت حمل‌ونقل همپای معدن و صنایع معدنی توسعه نیافته است.

برزگر افزود: به‌عنوان مثال، درحال‌حاضر بخش قابل‌توجهی از محصولات معدنی از طریق جاده جابه‌جا می‌شود اما ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشش این حجم از جابه‌جایی را ندارد. در همین حال با تکمیل طرح‌های توسعه‌ای در صنایع معدنی این کمبود روز به روز عمیق‌تر می‌شود.

وی با تاکید بر به صرفه نبودن حمل محصولات معدنی و صنایع معدنی از طریق جاده‌ای، گفت: انتقال این محصولات با حمل جاده‌ای صرفه اقتصادی ندارد، به‌علاوه آنکه با وجود ترددهای مسافری، انتقال بار از طریق جاده، ایمن نیست. علاوه بر این جابه‌جایی این حجم از محصول توسط کامیون به آلودگی قابل‌توجه محیط‌زیست منجر خواهد شد؛ بنابراین از هر جهت که به قضیه نگاه کنیم، توسعه ناوگان ریلی ضروری است.

برزگر همچنین خاطرنشان کرد: کرایه حمل تاثیر بسزایی بر نرخ تمام‌شده محصولات در همه صنایع دارد. محصولات معدنی نیز به‌ویژه با توجه به وزن و حجم قابل‌توجهی که دارند، بیش از بسیاری از صنایع با این چالش روبه‌رو هستند. به‌ویژه که نرخ حمل‌ونقل در طول سال‌های گذشته در روند همواره صعودی بوده است. درنتیجه ادامه فعالیت صنایع معدنی با وجود تمام چالش‌های یادشده هر روز دشوارتر از گذشته می‌شود.

برزگر گفت: محصولات معدنی حجیم هستند و اغلب در تناژ بالا جابه‌جا می‌شوند؛ بنابراین توسعه حمل ریلی برای این محصولات ضروری به‌نظر می‌رسد. با این وجود، بخش قابل‌توجهی از محصولات صنایع‌معدنی از طریق جاده حمل می‌شود. بنابراین با خلأ بزرگی در این حوزه روبه‌رو هستیم. تامین این زیرساخت بر عهده دولت و وزارت راه و شهرسازی است اما امکان همکاری بخش خصوصی با آن برای توسعه این زیرساخت‌ها وجود دارد.وی در پایان پیشنهاد داد: برای رفع کمبودهای یادشده، شرکت‌های فعال بخش معدن و صنایع معدنی نیز می‌توانند به این حوزه ورود و برای توسعه زیرساخت حمل‌ونقل مورد نظر خود سرمایه‌گذاری کنند. با توجه به کاهش هزینه‌های تولید در آینده با بهبود شرایط حمل‌ونقل، امکان جبران این هزینه در آینده فراهم می‌شود.

سخن پایانی

از مجموع موارد یادشده اینطور برداشت می‌شود که صنعت حمل‌ونقل و توسعه آن از الزامات رشد و موفقیت سایر صنایع به‌شمار می‌رود. عملکرد این صنعت به‌ویژه بر عملکرد صنایع معدنی با توجه به نیاز آنها به حمل‌ونقل گسترده اثرگذار است. با این وجود در طول سال‌های گذشته معیارهای توسعه حمل‌ونقل در حوزه‌های مختلف آنطور که باید مورد توجه قرار نگرفته‌اند. چنانچه همین روند در آینده نیز تداوم یابد، شاهد چالش‌های اساسی در این بخش خواهیم بود. چالش‌هایی که تاثیر منفی جدی بر عملکرد صنایع معدنی کشور خواهد داشت؛ بنابراین تغییر ساختاری در این حوزه ضروری به‌نظر می‌رسد.

بومی‌سازی در خطوط نورد فولاد مبارکه

با کسب دانش‌فنی کارکنان واحد بازرسی فنی و اتوماسیون ابزار دقیق، بومی‌سازی و ساخت یونیزاسیون چمبر (دتکتور اتاقک یونش) برای نصب در کمیت‌سنج‌های پرتویی خطوط نورد با موفقیت انجام‌شد و صرفه‌جویی قابل‌توجهی برای فولاد مبارکه به‌همراه داشت.

به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد مبارکه، بهزاد شیرانی، مدیر بازرسی فنی و اتوماسیون و ابزار دقیق با اعلام این خبر، افزود: در شرکت فولاد مبارکه ۳۲ دستگاه ضخامت‌سنج و پوشش‌سنج که عمدتا در ناحیه نورد سرد قرار دارند، برای اندازه‌گیری و کنترل ضخامت ورق یا پوشش آن مشغول به کار هستند.

وی افزود: تاکنون در صورت بروز اشکال و خرابی این دتکتورها، اقدام به خرید و تعویض آنها می‌شد و این امر با توجه به مسائل و مشکلات ناشی از تحریم و عدم‌فروش آنها ازسوی سازندگان اصلی که عمدتا شرکت‌های امریکایی هستند، بسیار زمانبر بود و با هزینه زیادی انجام می‌شد. به همین دلیل با توجه به سیاست کلی شرکت مبتنی بر استفاده از دانش و توان داخلی، تصمیم به بومی‌سازی این تجهیز گرفته شد.

مدیر بازرسی فنی و اتوماسیون و ابزار دقیق تصریح‌کرد: با توجه به اینکه این دتکتورها از فناوری بسیار خاص و پیشرفته برخوردارند، لازم بود تمامی اطلاعات عملکردی تجهیز از نظر اطلاعات ورودی، فرآیند پردازش اطلاعات و سیگنال‌های خروجی تجهیز شناسایی و مورد آنالیز قرار گیرد؛ به‌نحوی‌که پس از ساخت و بهینه‌سازی تجهیز، امکان استفاده از آن در انواع دیگر سیستم‌های ضخامت‌سنج با خروجی دتکتور آنالوگ و دیجیتال وجود داشته باشد.

شیرانی در ادامه خاطرنشان کرد: پس از گذشت حدود ۴ماه عملیات مهندسی معکوس سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، شبیه‌سازی، تهیه نقشه مدارات الکترونیک و تست‌های اولیه، سرانجام تجهیز یادشده ساخته و با هماهنگی تعمیرات اتوماسیون و ابزار دقیق تاندم‌میل در سیستم ضخامت‌سنج بعد از استند۵ با عملیات کالیبراسیون مجدد و اندازه‌گیری دقیق ورق، با موفقیت نصب و راه‌اندازی شد.

مدیر بازرسی فنی و اتوماسیون و ابزار دقیق در ادامه به صرفه‌جویی حاصل از بومی‌سازی این پروژه اشاره کرد و گفت: درحال‌حاضر ۳ عدد از نمونه بومی‌سازی‌شده با جوابگویی به تمامی پارامترهای مورد انتظار ساخته و نصب شده و برنامه‌ریزی برای تأمین یدکی و جایگزینی تمامی نمونه‌های خارجی به‌تدریج در دستور کار قرار دارد. در این میان، با توجه به اینکه نرخ نمونه خارجی حدود ۹۰۰ میلیون تومان بود و نمونه ارتقایافته بومی‌سازی شده حدود ۳۰۰ میلیون تومان هزینه در برداشت، صرفه‌جویی حدود ۱۹ میلیارد تومانی برای فولاد مبارکه رقم خورد.

کامران کلوشانی، رئیس ابزار دقیق و کالیبراسیون نیز درباره مزایای اجرای این پروژه یادآور شد: دتکتور بومی‌سازی‌شده ضمن داشتن کارآیی و عملکرد کامل نمونه اصلی، دارای مزایایی ازجمله سرعت نمونه‌برداری بهتر همراه با دقت بیشتر از ورق، نویزپذیری کمتر و اینترلاک دما برای جلوگیری از آسیب دیدن تجهیز در صورت افزایش بیش از حد دمای محیط و همچنین خروجی آنالوگ و دیجیتال برای استفاده در سیستم‌های ضخامت‌سنج سایر خطوط نورد است.

وی افزود: قسمت‌های اصلی این سیستم شامل منبع تولید پرتو (اشعه ایکس یا گاما)، دتکتور (آشکارساز)، استاندارد مگازین و کنترل باکس است. دتکتورهای مورداستفاده در این تجهیزات بسته به میزان دقت اندازه‌گیری موردنیاز، عمدتا از ۲ نوع آشکارساز سوسوزن و آشکارساز گازی هستند که در اصطلاح اتاقک یونش نامیده می‌شوند. بدین‌منظور در خطوط تاندم‌میل نورد سرد که دقت به‌نسبت بالایی در اندازه‌گیری و کنترل ضخامت ورق در قفسه‌های ورودی و خروجی موردنیاز است، از این دتکتورها استفاده شده است.

رئیس ابزار دقیق و کالیبراسیون بیان کرد: از مهم‌ترین آثار الکتریکی پرتوها در محیط، ایجاد یونش است و عمده‌ترین کاربرد یونش ناشی از برخورد پرتوها با ماده را می‌توان در آشکارسازهای گازی مشاهده کرد. در این آشکارسازها، فضای بین دو الکترود از گاز مناسبی پر شده و الکترودها برای ایجاد اختلاف ظرفیت به یک منبع تغذیه متصل می‌شوند. مدیر بازرسی فنی و اتوماسیون و ابزار دقیق در پایان از زحمات و همکاری قسمت‌های قطعات یدکی، بومی‌سازی، دفتر فنی، اتوماسیون و ابزار دقیق تاندم‌میل که در این پروژه فولاد مبارکه را یاری کردند، تشکر و قدردانی کرد.

یادداشت

راه‌های تحول در صنعت حمل‌ونقل



علی محمدی
مدیرعامل شرکت آهن و فولاد ارفع

حمل‌ونقل مواد اولیه و محصولات زنجیره تولید فولاد، باتوجه به مسافت‌های طولانی میان معادن سنگ آهن و کارخانه‌های گندله‌سازی و همچنین واحدهای تولیدی آهن‌اسفنجی با مشکلاتی مواجه است. براساس آمار، ۳ کشور برتر در حوزه حمل‌ونقل ریلی بیش از ۸۴ درصد خطوط ریلی جهان را در اختیار دارند و ایران نیز با داشتن حدود ۱۵ هزار کیلومتر خط ریلی، رتبه بیست‌ویکم را در جهان به خود اختصاص داده است. در همین حال، حجم جابه‌جایی بار در کشور بیش از ۵۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود که فقط ۱۲ درصد آن از طریق ریل است؛ بنابراین باید با برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و اختصاص سهم عمده از اعتبارات کلی، در این حوزه سرمایه‌گذاری ویژه‌ای شود.

حمل‌ونقل یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌ها در حوزه صنعت است که سهم قابل‌توجهی از قیمت تمام‌شده محصول را به خود اختصاص می‌دهد. حمل‌ونقل ریلی شیوه‌ای موثرتر و ارزان‌تر نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای است که می‌تواند بازدهی و بهره‌وری یک مجموعه را تا حد قابل‌قبولی افزایش دهد اما بررسی‌ها نشان می‌دهد توسعه خطوط ریلی کشور متناسب با توسعه معادن و صنایع معدنی و فلزی انجام نشده است. بر همین اساس نیز اغلب واحدهای فولادی کشور، بخش قابل‌توجهی از حمل‌ونقل خود را از طریق جاده انجام می‌دهند. این اقدام از یک‌سو بر هزینه‌های جابه‌جایی و به‌دنبال آن هزینه تمام‌شده تولید می‌افزاید و از سوی دیگر، به افزایش سفرهای جاده‌ای، حتی بیشتر از ظرفیت راه‌های کشور، منتهی خواهد شد.

باتوجه به روند توسعه واحدهای معدنی و همچنین افزایش میزان حمل‌ونقل مواد معدنی و سنگ آهن و محصول در آینده نزدیک به‌ویژه در چشم‌انداز ۱۴۰۴ توسعه، لازم است توجه ویژه و نگاه کلی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور به‌وجود آید.

در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده است. تولید این حجم از فولاد به حدود ۸۰ میلیون تن گندله و ۵۰ میلیون تن آهن‌اسفنجی نیاز دارد. به همین نسبت، شاهد انتقال حجم به مراتب بالاتری از سنگ آهن و کنسانتره خواهیم بود. بنابراین درصورت تحقق این هدف که با توجه به شرایط موجود و ظرفیت‌سازی‌های انجام‌شده، امکان‌پذیر به‌نظر می‌رسد، ظرفیت‌های حمل‌ونقل کشور در سال‌های آینده مشکل‌ساز خواهد بود. رفع این چالش، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و تحول اساسی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه ریلی است؛ بنابراین از مسئولان و سیاست‌گذاران انتظار می‌رود تدابیر لازم را برای رفع چالش‌های این حوزه اتخاذ کنند.

خبر

راه‌اندازی سیستم پاشش آب در فولاد مبارکه

مدیر اجرای پروژه‌های نواحی آهن‌سازی و فولادسازی فولاد مبارکه از اجرای موفقیت‌آمیز طراحی، تأمین، نصب، تست و راه‌اندازی سیستم پاشش آب روی پایل‌های کنسانتره و گندله پارک‌های انباشت و برداشت ناحیه آهن‌سازی با رعایت کامل موارد ایمنی خبر داد.

به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد مبارکه، رضا خادم‌کیمیائی اجرای این پروژه را در راستای توجه به ملاحظات زیست‌محیطی شرکت فولاد مبارکه بیان کرد و افزود: اجرای این پروژه کاهش حداکثری گردوغبار ناشی از مواد اولیه انباشت‌شده و جلوگیری از پراکنش مواد هنگام وزش باد در پارک‌های انباشت و برداشت را به‌دنبال دارد. وی در ادامه به نکات مهم این پروژه شامل امکان مانیتورینگ و کنترل پاشش آب در ۲۷ زون مستقل، امکان شناسایی محل نشتی روی خطوط پایپینگ و در نتیجه کاهش قابل‌توجه مصرف آب اشاره کرد.

محمد حسنی، رئیس اجرای پروژه‌های ناحیه آهن‌سازی نیز درباره این پروژه افزود: با افزایش ظرفیت و بهینه‌سازی پمپ‌خانه موجود، خطوط جدید به طول تقریبی ۳۰ کیلومتر در طول مسیر پایل‌های موجود ایجاد و با استفاده از رینگ بسته نسبت به تأمین آب موردنیاز پروژه اقدام شد. تعداد نازل‌های استفاده‌شده در این پروژه ۲۵۰ عدد در نظر گرفته شد که قابلیت توزیع یکنواخت آب را در طول مسیر پرتاب خود دارد و با فشار ایجادشده در رینگ آب تغذیه‌کننده آنها، سطوح پایل‌های یادشده، منطقه‌ای به وسعت حدود ۱۶۰ هزار مترمربع را تا حدود ۹۰ درصد پوشش می‌دهد.

یادداشت

لزوم تفکیک معدن از صنعت و تجارت



سعید باستانی/عضو پیشین کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

امروزه در بخش مدیریتی حوزه معدن شاهد مشکلات فراوانی هستیم. به عنوان مثال، از نظر ساختاری برخی ناهماهنگی‌ها به‌ویژه در بین بخش‌هایی که باید به صورت زنجیره‌ای به هم وابسته باشند، وجود دارد. سیاست‌گذاری در بخش معدن که برعهده وزارت صنعت، معدن و تجارت است و اجرا اعم از اکتشافات که سازمان‌های زمین‌شناسی کشور جزوی از آن بوده و بخش‌های توسعه‌ای مانند سازمان ایمیدرو، همه در پاره‌ای از موارد همبستگی لازم را ندارند و این موضوع سبب بروز برخی از مشکلات در بخش معدن کشور شده است. وظایف تمامی بخش‌های معدنی در نقشه راه معدن نوشته شده اما اجرایی شدن آنها منوط به این است که بتوانند آن ساختار را در بخش اجرایی، نظارتی و دولتی برای ۵ سال بعد محقق کنند. در این باره با توجه به تجربیاتی که داشته‌ام، فکر می‌کنم برای ۵ سال بعد باید زمینه ایجاد وزارت معدن و صنایع معدنی از سوی دولت فراهم شود؛ یعنی ساختار معدن و صنایع معدنی از بخش صنعت، معدن و تجارت جدا شده و وزارت صنعت و تجارت به‌عنوان یک سیاست‌گذار بخش صنعت و تجارت فعالیت کند و روند و سیاست‌گذاری بخش معدن و صنایع معدنی به طور جداگانه ادامه یابد. این اتفاق مهمی است که باید در ۵ سال بعد به طور حتم رخ دهد تا از مشکلات امروز بخش معدن کاسته شود.

مسئله مهم بعدی پراکندگی غیرضروری برخی نهادها و سازمان‌هاست؛ به آن معنا که لزومی نیست در هر شهر و استان نهادی با عنوان سازمان توسعه ایمیدرو وجود داشته باشد و از مرکزیت سازمان ایمیدرو کاسته شود. به عنوان مثال، وزارت نفت یک پایگاه مرکزی داشته و در استان‌های مختلف شعبه ندارد که حجم کار دولت افزایش پیدا کند چراکه وجود شعبه‌های متعدد از جهت تخصیص مکانی و ساختمانی، منابع مالی و استخدام نیروی کار زحمتی مضاعف برای دولت داشته و موجب نابسامانی در آن بخش می‌شود. نهادهای مرتبط با بخش معدن نیز می‌توانند مانند وزارت نفت متمرکز باشند و در عین حال تمامی قسمت‌های آن از جمله اکتشاف، بهره‌برداری، فرآوری و صنایع معدنی در این قسمت سامان‌دهی شود.

در ساختار کلی حوزه معدن، شورایی به نام شورای معادن استان‌ها وجود دارد که این شوراها برخی ظرفیت‌سنجی و فعالیت‌های مرتبط با معادن هر استان را انجام داده و عمدتا متمرکز هستند. اما باقی نهادها از جمله ایمیدرو و وزارت صنعت، معدن و تجارت لزومی ندارد باز هم در تمامی استان‌ها حضور داشته و فعالیت یا تصمیم‌گیری جداگانه‌ای داشته باشند. در ادامه نیز گفتنی است به دلیل آنکه وظیفه برنامه‌ریزی و واگذاری برخی اقدامات برعهده بخش خصوصی است، هیچ سازمان توسعه‌ای دولتی نیاز به داشتن شعبه در استان‌ها ندارد.

متاسفانه درحال‌حاضر شاهد برخی ناهماهنگی‌ها در ۳ حوزه معاونت معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه‌ای ایمیدرو و سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی هستیم. این نهادها به‌عنوان پایه‌های بخش معدنی کشور باید با یکدیگر متحد باشند و از هرگونه پراکندگی در اظهارنظر و تصمیم‌گیری در بخش معدن جلوگیری کنند. این ناهماهنگی‌ها در تمامی بخش‌های معدنی از جمله صدور مجوزها و ابلاغ بخشنامه‌ها دیده می‌شود. در حوزه اکتشافات نیز در زمینه اعتبارات و نحوه واگذاری‌ها و شیوه تصدی‌گری تا سیاست‌گذاری‌های مربوطه، زنجیره ارزش‌های افزوده، اصل ۱۴۴ و اهمیت به مناطق محروم، ورود بخش خصوصی، نقش حاکمیتی و... ناهمانگی وجود دارد که تمامی این موضوعات نیازمند سامان‌دهی مجزا و توجه ویژه هستند.

به‌تازگی بنا شده تا سمت قائم‌مقام معدنی در وزارت صنعت، معدن و تجارت برای هماهنگی تمام بخش‌های معدنی درنظر گرفته شود اما این هماهنگی ایجاد نشده و این تصمیم نیز بی‌نتیجه خواهد ماند. تا زمانی که بخش معدن از صنعت و تجارت جدا نشود و وزیر مختص این حوزه به‌شخصه به سامان‌دهی این بخش نپردازد، هماهنگی و اتحاد بین بخش‌های معدنی کشور شکل نخواهد گرفت.

یک کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت:

تداوم تحریم‌ها تورم را افزایش می‌دهد

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir

تورم ایران طی ۳ سال گذشته به بالاترین حد خود رسیده است. شواهد حکایت می‌کند در سال جدید هم نرخ تورم همچنان بالا باشد. آخرین پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول این است که اقتصاد ایران امسال با تورم حدود ۴۰ درصدی به کار خود پایان دهد. از سوی دیگر مرکز آمار ایران نیز در آخرین گزارش خود تاکید کرده نرخ تورم کشور تا پایان فروردین به ۳۸.۹ درصد افزایش یافته که نشان‌دهنده تداوم روند فزاینده قیمت‌ها در سال جاری است.

در همین باره علی قنبری، استاد دانشگاه تربیت مدرس و معاون اسبق وزیر جهاد کشاورزی به صمت گفت: ۳مشکل برای اقتصاد کشور مانع ایجاد کرد؛ تحریم، کرونا و مشکلات داخلی. اگر این مشکلات برطرف نشود راه نجات کشور بسیار محدود خواهد شد. وی با تصریح اینکه رفع تحریم‌ها گامی مهم برای رفع مشکلات اقتصاد کشور از جمله نرخ تورم بالا خواهد بود، خاطرنشان کرد: هرچه روند تورمی ادامه داشته باشد، مردم و فرودستان آسیب بیشتری می‌بینند و زندگی سخت‌تری را تجربه خواهند کرد.

مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.



هیچ عارضه‌ای در اقتصاد به اندازه تورم بالا نمی‌تواند شکاف طبقاتی را گسترش دهد و جامعه را قطبی کند. البته تورم علاوه‌بر اینها به تضعیف پول ملی، کاهش درآمد سرانه و تولید هم منجر می‌شود

◉ به نظر می‌رسد تورم فزاینده‌ای که از ۳ سال قبل در کشور آغاز شده امسال هم ادامه پیدا کند. آخرین گزارش مرکز آمار موید همین نکته است. چه عواملی سبب افزایش چشمگیر نرخ تورم در ایران هستند؟

اکنون هیچ‌کس این مسئله را کتمان نمی‌کند که تورم فزاینده یک عارضه قدیمی و واقعی در اقتصاد ایران است.

نرخ تورم در ایران گرچه مانند برخی از کشورها هیچ‌گاه سه‌رقمی نشده اما به آن معنا نیست که مسئله تورم در ایران ناچیزتر از کشورهای دیگر است. بلکه برعکس ایران جزو معدود کشورهایی است که تقریبا در نیم قرن اخیر، ۴۵ سال تورم دورقمی داشته است.

به همین دلیل هر فشار اقتصادی یا تنشی می‌تواند به‌سرعت تورم را در حد عجیب و غریب افزایش دهد.

حال آنکه در کشورهای دیگر چنین نیست و در اغلب کشورهای جهان اعم از توسعه‌یافته و در حال توسعه نرخ تورم کمتر از ۵ درصد است.

به طور کلی تورم ۳ سال اخیر ۳ عامل اصلی داشته است. از یک سو فشارهای خارجی ناشی از تحریم‌های ایالات متحده فشاری فراتر از توان و غیرقابل انتظار را بر اقتصاد کشور وارد کرده است.

منظورم از غیرقابل انتظار این است که پس از امضای برجام به نظر می‌رسید حداقل در ماجرای هسته‌ای دو طرف به یک فهم مشترک رسیده‌اند اما اقدامات تکروانه دونالد ترامپ تمام تصورات را باطل کرد و دوباره تحریم‌ها را با شدتی بی‌سابقه علیه ایران به جریان انداخت. بنابراین چه بخواهیم و چه نخواهیم تحریم‌ها خود یک عامل اصلی افزایش نرخ تورم در ایران هستند.

در کنار این مسئله شیوع کرونا هم مزید بر علت شده تا فشار بر اقتصاد ایران و جهان افزایش پیدا کند.

کرونا سبب شد تا دولت مجبور به برخی حمایت‌ها شود و همین نیز بر میزان کسری بودجه دولت افزود. دولت نیز به همان روش همیشگی به خلق پول پرقدرت روی‌آورد و از این طریق سعی کرد برنامه‌های خود را اجرا کند. این روش همان‌طور که همه می‌دانند اثرات قیمتی مهمی از خود به جای می‌گذارد.

دست آخر هم مشکل تراز نبودن عرضه و تقاضا در اقتصاد ایران وجود دارد. این مشکل عمیقا داخلی بوده و ناشی از مشکلات ساختاری در کشور است.

برای رفع این مشکل هم البته راهکارهای مختلف و مطالعات گوناگونی شده اما حل این مسئله در شرایط جنگ اقتصادی ممکن نیست؛ یعنی برای اینکه اصلاحات انجام شده مثمرثمر واقع شوند باید کاری کرد که موانع زیادی سر راه کشور نباشند تا این اصلاحات بتواند به ریشه هم برسد.

◉ یعنی شما فکر می‌کنید تا تحریم‌ها رفع نشود، دولت هیچ کار مثبتی برای اقتصاد نمی‌تواند بکند؟

اولا من فکر می‌کنم برای اینکه اصلاحات ساختاری در کشور انجام شود تنها اراده دولت کافی نیست و دیگر قوا و نهادهای تعیین‌کننده در کشور هم باید از این اصلاحات دفاع کنند و اراده تغییر وضعیت را داشته باشند.

به همین دلیل علاوه‌بر قوه مجریه باید قوه مقننه و قضائیه هم در این مسیر همراه شوند و همراهی بخش‌های موثر دیگر حاکمیت را هم به دست آورند.

اما درباره بخش دیگر سوال شما، من فکر نمی‌کنم دولت هم‌اکنون هیچ کار مثبتی نمی‌تواند انجام دهد زیرا به هر حال کارهای خوبی هم می‌توان انجام داد اما بحث من در اینجا انجام هر کار مثبتی نیست بلکه کارهایی است که مثمرثمر واقع شوند و بتوانند نرخ تورم در کشور را کاهش دهند.

مسئله رفع مشکلات ساختاری است که برخی از آنها دهه‌ها است در اقتصاد کشور وجود دارند اما هنوز هیچ‌کدام نه‌تنها رفع نشدند بلکه عمق بیشتری هم پیدا کرده‌اند.

برای رفع مشکلات ساختاری باور دارم باید شرایط آن هم فراهم شود که در شرایط تشدید تنش‌ها و وضعیت غیرعادی این کار دشوارتر از همیشه خواهد بود.

◉ به نظر شما، با لغو تحریم‌ها مشکل تورم کشور چقدر حل می‌شود؟

ما سال‌های زیادی تورم دورقمی را تجربه کردیم اما تورم بیش از ۳۰ درصد فقط ۷ بار اتفاق افتاده که ۵ بار آن کشور در تحریم بوده است. جالب‌تر اینکه در نیمی از دهه ۹۰ تورم بیش از ۳۰ درصد بوده است؛ یعنی بیشترین فشار به معیشت و رفاه مردم ایران در همین دهه وارد آمده است.

به همین دلیل تاکید می‌کنم که من فکر نمی‌کنم اگر تحریم‌ها لغو شوند حتما تورم برای طولانی‌مدت در کشور مسئله‌ای حل‌شده خواهد بود اما لغو تحریم‌ها گامی بلند به سوی حل مشکلات است. البته همان‌طور که در پاسخ به پرسش اول شما هم مطرح کردم، به نظر من در کنار تحریم‌ها باید مسئله کرونا و مشکلات ساختاری اقتصاد هم برطرف شود تا مسیر اقتصاد ایران دوباره رو به توسعه باشد.

◉ از وضعیت رفاه و معیشت مردم گفتید؛ تورم ۳۸.۹ درصدی که مرکز آمار اعلام کرده چه پیامدی دارد؟

به طور کلی تورم بیش از هر چیز پیامدهای سختی برای اقشار فرودست و مزدبگیران جامعه به همراه دارد.

هیچ عارضه‌ای در اقتصاد به اندازه نرخ تورم بالا نمی‌تواند شکاف طبقاتی را گسترش دهد و جامعه را قطبی کند. البته تورم علاوه‌بر اینها به تضعیف پول ملی، کاهش درآمد سرانه و تولید هم منجر می‌شود.

با این حال، چنانچه تا پایان سال نرخ تورم همانند رقم فعلی نزدیک به ۴۰ درصد باشد، به معنای تضعیف دوچندان سفره‌های مردم است و باید برای آن چاره‌جویی شود.

مردم ایران در ۳ سال و خرده‌ای گذشته مشکلات فراوانی را تحمل کردند و درحال‌حاضر باید تلاش‌هایی صورت گیرد تا گرسنگی تبدیل به یک پدیده واقعی و جاری در کشور نشود.

◉ در شرایطی که علم اقتصاد تاکید دارد تورم بلندمدت پیامد افزایش نقدینگی است، مشاهده می‌شود نه دولت و نه مجلس به این موضوع توجه کافی ندارند. حال در قانون بودجه ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده روزانه ۲ و نیم میلیون بشکه نفت از ایران صادر می‌شود. این اقدامات تا کجا می‌تواند مشکل تورم را شدت ببخشد؟

همان‌طور که شما هم اشاره کردید نقدینگی عامل اصلی تورم بالا در بلندمدت و میان‌مدت است. از قضا افزایش کسری بودجه در کشور ما از علل اصلی تورم اقتصادی است و رفع مسئله کسری بودجه می‌تواند مهم‌ترین اقدام دولت در جهت کنار زدن تورم بالا در ایران باشد.

متاسفانه در ایران این به یک سنت تبدیل شده که دولت‌ها هرگاه دچار کسری بودجه می‌شوند به استقراض از بانک مرکزی و بانک‌های دیگر روی‌می‌آورند.

این اقدام که درنهایت به خلق پول پرقدرت و انتشار اسکناس بدون پشتوانه منجر می‌شود در میان‌مدت نرخ تورم را به شکل چشمگیری افزایش می‌دهد. در مقابل این اقدام بر ارزش پول ملی هم تاثیرگذار خواهد بود و از ارزش آن با شدت بیشتری می‌کاهد.

به نظر من، این رویه اگر در دولت‌ها تقویت شود و لوایح بودجه نه براساس واقعیات جاری بلکه برمبنای آمال و آرزوها نوشته شود و همزمان ۳ عامل تحریم، کرونا و مشکلات داخلی برجا بمانند حتی وضعیت در سال ۱۴۰۱ به نحوی بدتر از آنچه تصور می‌شود دربیاید؛ یعنی مشکلات امسال خود را در سال بعد هم نشان خواهند داد و این اقدام هم بر دامنه تورمی در کشور می‌افزاید و هم می‌تواند برای سال‌های بعد هم تورم را افزایش دهد.

◉ برای جلوگیری از این روند فکر می‌کنید در گام نخست باید تحریم‌ها لغو شوند؟

حالا گام اول و دوم را نمی‌توان خیلی مورد بحث قرار داد چراکه شرایط خود تعیین‌کننده این مسائل هستند.

اما به هر حال باید این مانع را هرچه زودتر از مقابل اقتصاد کشور برداشت. برای اینکه نرخ تورم بالا نرود، قدرت ریال بیش از پیش تضعیف نشود و تقاضا از عرضه پیشی نگیرد چاره‌ای وجود ندارد جز اینکه بازارهای جدیدی برای کالاها و خدمات ایران پیدا کرد.

این بازارهای جدید هستند که می‌توانند مزیت فعالیت اقتصادی و تولیدی در کشور را افزایش دهند و از همین طریق اشتغالزایی و رفاه عمومی را به همراه داشته باشند.

به همین دلیل تاکید دارم که مسئله تنش‌های خارجی باید حل شود. حال ممکن است این مهم در چارچوب برجام انجام شود یا در چارچوب‌های دیگری. در ضمن من تنها نگاه اقتصادی دارم و از زاویه یک اقتصاددان به ماجرا می‌نگرم.

در این چارچوب واقعا تحریم‌ها مشکلی بزرگ هستند و مانعی بزرگ‌تر برای طی مسیر توسعه در کشور.

اگر تحریم‌ها هیچ تاثیری بر اقتصاد کشور نمی‌گذاشتند، وضع هم نمی‌شدند.

تاثیر این تحریم‌ها کاخ سفید را تحریک به اعمال آنها علیه کشورهایی می‌کند که با آنها دشمن است.

اهمیت سیاست خارجی هم در همین جا است که می‌تواند هزینه برخی مسائل را برای دو طرف به نحوی کاهش دهد که شاید در آینده تخاصم به مخالفت کاهش یابد و وضعیت میان طرف‌های درگیر را تا حدودی تلطیف کند.

◉ به مشکلات ساختاری در اقتصاد کشور اشاره کنیم. فکر می‌کنیم موانع اصلی تولید در داخل چیست؟

یکی از موانع همین نرخ تورم بالا در کشور است. هنگامی که نرخ تورم به بیش از ۳۰ درصد می‌رسد به طور کلی چشم‌انداز اقتصاد را مبهم می‌کند و شرایط را به گونه‌ای درمی‌آورد که نیروی کار به دلیل کاهش دائمی قدرت خریدش بی‌انگیزه می‌شود و سرمایه‌دار هم به جای سرمایه‌گذاری تعلل می‌کند. همان‌طور که گفتم جلوگیری از نرخ تورم بالا، جلوگیری از کاهش قدرت پول ملی هم هست.

از مشکلات اصلی اقتصاد ما مداخله پررنگ دولت در همه عرصه‌های اقتصادی است. دولت باید به‌تدریج نقش خود را در اقتصاد کشور کمرنگ کند.

بخش خصوصی را رقیب نشمارد و فضای کسب‌وکار را به نحوی بهبود بخشد که سرمایه‌گذاران احساس خوبی داشته باشند. بخش مهمی از سرمایه‌های ایران از کشور خارج شدند و به همین دلیل جذب سرمایه‌گذاری خارجی از مهم‌ترین اقداماتی است که اگر تسهیل شود می‌تواند تولید در کشور را دچار تحول جدی کند.

◉ هزینه‌های دولت را مشکل بزرگی نمی‌دانید؟

چرا اتفاقا؛ دولت هزینه‌های سرسام‌آوری از خود به جای می‌گذارد. دولت باید رویکرد خود را در بودجه به شکل ساختاری تغییر دهد. اول از همه باید در بودجه جاری با نگاهی صرفه‌جویانه به مسائل بنگرد و فکر نکند با افزایش هزینه‌ها لزوما به رونق کمک کند.

همچنین باید بخشی از بودجه‌هایی که در لوایح می‌آیند از دست دولت خارج و به بخش خصوصی سپرده شوند. به طور مشخص اشاره من به بودجه‌های سازمان تبلیغات اسلامی، حوزه‌های علمیه، صدا و سیما و به طور کلی خدمات فرهنگی و ایدئولوژیکی هستند که دولت ایران سال‌ها است هزینه آنها را می‌پردازد. بودجه یک سند اقتصادی است و چنین چیزهایی باید به بخش خصوصی واگذار شود.

در مقابل، دولت باید بر هزینه‌های جاری خود تمرکز و روی هزینه‌های سرمایه‌ای کار کند و در تلاش باشد تا بودجه عمرانی در کشور را سال به سال افزایش دهد.

همچنین باید رویکرد خود به بانک مرکزی را تغییر دهد و منابع آن را مانند منابع خود ندانند و از اقداماتی که به افزایش نرخ تورم و نقدینگی منجر می‌شود جلوگیری کند. از این راه دولت می‌تواند تا حدود زیادی در مقابل نرخ تورم ابتکار عمل را به دست بگیرد و به جای تضعیف قدرت پول ملی حتی به تقویت آن نیز بپردازد.

همچنین همان‌طور که در ابتدا و میانه بحث هم گفتم دولت باید تلاش کند مشکلات داخلی و خارجی را کاهش دهد و کارهایی که جزو وظایفش تعریف‌شده را به نحو احسن انجام دهد چراکه تداوم روند کنونی سبب می‌شود فشار بر مردم و فرودستان افزایش پیدا کند و این افزایش فشار به هر حال پیامدهایی را در کشور به دنبال خواهد داشت.



علی قنبری

ما سال‌های زیادی تورم دورقمی را تجربه کردیم اما تورم بیش از ۳۰ درصد فقط ۷ بار اتفاق افتاده که ۵ بار آن کشور در تحریم بوده است. جالب‌تر اینکه در نیمی از دهه ۹۰ تورم بیش از ۳۰ درصد بوده است

شرایط مشارکت خودروسازان ایرانی با همتایان خارجی

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی شرایط مشارکت خودروسازان ایرانی با همتایان خارجی را تشریح کرد.

عزت‌اله اکبری‌تالارپشتی در گفت‌وگو با خانه ملت درباره احتمال رفع تحریم‌های صنعت خودرو و ورود شرکت‌های خارجی به ایران، گفت: اگر دولت به‌دنبال انعقاد قرارداد با سایر کشورها در زمینه صنعت خودرو باشد، این قرارداد باید در کمیسیون صنایع مجلس نیز بررسی شود اما اگر بخش خصوصی و خودروسازان برنامه مشارکت با خودروسازان خارجی را دارند، در انعقاد این قرارداد باید به تولید محصولات صادرات‌محور توجه ویژه داشته باشند.این نماینده مجلس یازدهم با بیان اینکه بخش خصوصی باید در جذب سرمایه‌گذار و به‌دنبال آن انتقال فناوری و... پیشگام باشد، افزود: هرچند در صورت رفع تحریم‌ها، ایران از هرگونه سرمایه‌گذاری استقبال می‌کند اما اولویت‌هایی نیز در این زمینه وجود دارد.اکبری‌تالارپشتی با اشاره به اینکه دولت باید در مشارکت با شرکت‌های خارجی در تولید، در گام نخست به ارتقای کیفیت محصولات و در مرحله بعدی به صادرات توجه کند، اضافه کرد: از آنجاکه خودروسازی‌ها بدعهدی شرکت‌های خارجی را در سال‌های گذشته تجربه کردند، باید قراردادها به‌گونه‌ای تنظیم شود که ترک بازار ایران برای آنها هزینه داشته باشد.رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه سرمایه‌گذاری خارجی باید موجب ارتقای کیفیت تولیدات داخلی و صادرات‌محور شدن محصولات باشد، تصریح کرد: در صورت رفع تحریم‌ها، قراردادهای مشارکت با خودروسازان خارجی باید براساس استانداردهای بین‌المللی تنظیم شود.

استاندارد و کیفیت ضامن ایمنی

استانداردهای هشتادوپنج‌گانه از دی ۹۸ در تولید خودرو الزامی شد. به‌طورقطع، بخش زیادی از ایمنی خودرو به قطعات استاندارد و باکیفیت برمی‌گردد؛ البته بخشی هم به کیفیت مونتاژ قطعات روی خودرو مربوط می‌شود.

کیفیت و رعایت استانداردها در تولید خودرو در حفظ سلامت محیط‌زیست، کاهش آلودگی هوا، ایمنی صاحب خودرو و سرنشینان و در نهایت سلامت جامعه تاثیر بسیاری دارد؛ به‌ویژه در حوزه خودروهای سنگین این امر ضروری‌تر است. درحال‌حاضر که به‌دلیل محدودیت‌های بین‌المللی تیراژ تولید به‌ویژه در بخش خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین بسیار پایین آمده، معضل فعلی، استاندارد و کیفیت قطعات این خودروها نبوده و نوسازی ناوگان فرسوده مطرح است. به‌هر روی، بخشی از آلایندگی خودروهای سبک و سنگین به کیفیت و استاندارد قطعات و خودرو برمی‌گردد.



عکس: آیدا فریدی

باید بپذیریم ایمنی حمل‌ونقل کشور در شرایط تحریم نمی‌تواند به پای ایمنی حمل‌ونقل کشورهای صنعتی برسد. نمی‌توانیم در حوزه اقتصاد توسعه‌نیافته باشیم اما انتظار داشته باشیم ایمنی خودروها در حد استانداردهای روز جهان باشد

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

۳ شاخص ایمنی

چند درصد استانداردهای هشتادوپنج‌گانه مربوط به قطعات خودرو می‌شود؟ آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در این‌باره به صمت گفت: بخشی از ایمنی در هنگام رانندگی مربوط به زیرساخت‌های ملی و کشوری است؛ مانند استاندارد جاده‌ها، سوخت و فرهنگ‌سازی در جامعه در راستای حفظ محیط‌زیست. به‌عنوان مثال، رسانه‌ها می‌توانند به فرهنگ‌سازی برای تعویض فیلترها در زمان مقرر از سوی صاحبان خودرو کمک کنند.

او افزود: آنچه تحقق این امر را با چالش روبه‌رو کرده، هزینه‌بر بودن تعویض و حتی تعمیر قطعات است، زیرا تا حد زیادی قدرت خرید مردم کاهش یافته است؛ بنابراین ضرورت دارد موضوع را از دو منظر پیگیری کنیم. نخست رعایت استانداردها در ساخت و تولید قطعات و خودرو که همان استانداردهای هشتادوپنج‌گانه است و دیگری مربوط به فرهنگ‌سازی ملی در جامعه می‌شود. البته تامین زیرساخت‌هایی مانند جاده‌ها، سوخت موردنیاز و ده‌ها عامل دیگر هم مطرح می‌شود که در حیطه مسئولیت دولت است.دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: وظیفه فعالان حوزه صنعت خودرو، تغییر خطوط تولید یا ساخت قطعات با فناوری روز است. در بخش قطعه‌سازی بخشی از فناوری موردنیاز تولید در کشور موجود است و بخشی باید با مشارکت وارد شود. قطعه‌سازان نیز برای رسیدن به استانداردهای روز جهانی، نیاز دارند بخشی از تجهیزات و زیرساخت‌های واحدهای صنعتی خود را نوسازی و بهسازی کنند که در شرایط فعلی با کمبود نقدینگی که قطعه‌سازان با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند، شدنی نیست. محبی‌نژاد اظهارکرد: برای رسیدن به این اهداف و تامین ایمنی و کیفیت مورد نیاز باید اولویت‌بندی انجام شود. اینکه کدام‌یک از این استانداردها اهمیت بیشتری دارد و کدام کمتر و براساس اصل پارتو (Pareto principle) و قانون ۸۰-۲۰، ۲۰ درصدی که ۸۰ درصد اهمیت دارد در اولویت داخلی‌سازی گذاشته شود تا بتوانیم با رعایت حداکثر استانداردها ایمنی بیشتری را در خودروها تامین کنیم.



آرش محبی‌نژاد

نقش قطعات

در ادامه این موضوع محسن رزم‌خواه، عضو هیات‌مدیره انجمن قطعه‌سازان استان تهران به صمت گفت: به‌لحاظ ارزش حدود ۸۰ درصد ارزش یک خودرو مربوط به قطعات آن است. کیفیت خودرو هم تا ۸۰ درصد مربوط به کیفیت قطعات است. در واقع یک خودرو باکیفیت، خودرویی است که در آن از قطعات استاندارد و باکیفیت استفاده‌شده باشد؛ بنابراین اگر قطعات کیفیت مناسبی نداشته باشند، محصول نهایی هم نمی‌تواند باکیفیت و استاندارد باشد. بخش دیگری از کیفیت یک خودرو به کیفیت مونتاژ قطعات در خط تولید برمی‌گردد. اگر قطعات به‌درستی مونتاژ نشوند، هم کیفیت خودرو زیرسوال می‌رود و هم می‌تواند کیفیت قطعه را از بین ببرد. به‌عنوان مثال، اگر قطعات بدنه خوب تولید شود اما به‌درستی مونتاژ نشوند، سروصدای داخل اتاق خودرو ممکن است موضوع را به قطعه‌سازان مرتبط کند؛ بنابراین برای کیفیت و استاندارد خودرو باید به این موضوع هم توجه شود. وی افزود: اگر قطعه از مولفه‌های استاندارد مناسبی برخوردار نباشد که این هم مربوط به مواد اولیه مورد نیاز می‌شود و هم شیوه تولید یا مونتاژ که درست انجام نمی‌شود، محصول نهایی هم کیفیت و استاندارد لازم را نخواهد داشت و ایمنی آن زیرسوال می‌رود. اگر هر دو بخش مشکل داشته باشند که نتیجه آن وضعیت فعلی صنعت خودرو کشور می‌شود و اینکه خودروسازان نتوانسته‌اند نظر مشتریان را در کیفیت و ایمنی تامین کنند. آمار مرگ‌ومیر در تصادفات بخشی از این عملکرد است.

ایمنی و مراکز تحقیق‌وتوسعه

رزم‌خواه در پاسخ به این پرسش که چرا وقتی درباره کیفیت محصولات از قطعه‌سازان پرسش می‌شود آن را مرتبط با مدل خودرو کرده و عنوان می‌کنند تا مدل‌های خودرویی، قدیمی است نمی‌توان قطعات باکیفیت و البته ایمن با سطح استاندارد جهانی تولید کرد، گفت: چنین استدلال‌هایی به‌نوعی بهانه است. پرایدی که به‌عنوان تک‌ستاره از آن نام‌برده می‌شود و به‌دلیل اینکه نمی‌تواند استانداردهای موردنیاز را بگذراند، تولید آن متوقف‌شده، نمونه وارداتی آن بسیار باکیفیت‌تر و ایمن‌تر از محصولات داخلی بود.

او تصریح کرد: دانش تولید قطعات در ایران هنوز به سطح بین‌المللی نرسیده و قطعه‌سازان داخلی باید بپذیرند که در دانش فنی، استفاده از ماشین‌آلات پیشرفته، مقیاس اقتصادی تولید و... ضعف داریم. اگر بخواهیم قطعه‌ای باکیفیت و نرخ مناسب تولید کنیم باید دانش فنی مناسب در اختیار داشته باشیم و ماشین‌آلات و تجهیزات نیز پیشرفته باشند. این امر، نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین است و اینکه مراکز تحقیق‌وتوسعه پیشرفته داشته باشیم.

رزم‌خواه با بیان اینکه اندازه قطعه‌سازان داخلی پاسخگوی چنین امری نیست، گفت: برای همین مسئله بود که تاکید داشتم و دارم که ادغام واحدهای صنعتی ضروری است. قطعه‌سازان باید در هم ادغام شوند تا موقعیت مالی خوبی به‌دست آورند و سرمایه‌گذاری لازم روی دانش فنی و ماشین‌آلات داشته باشند. در ادامه می‌توان تولید محصول با استاندارد روز و ایمنی بالا از صنعتگران انتظار داشت. این فعال صنعت قطعه معتقد است بخشی از مشکلات به دولتی بودن صنعت خودرو کشور برمی‌گردد و اینکه انگیزه رقابت در این صنعت وجود ندارد. انحصار حاضر مانع دغدغه‌مندی تولید محصولات باکیفیت می‌شود، درحالی‌که اگر این صنعت، خصوصی بود، این دل‌نگرانی وجود داشت که برای ماندن و رقابت باید پاسخگوی انتظارات مردم باشند. رزم‌خواه در پایان گفت: همان‌طور که بارها گفته‌ام ساختار صنعت خودرو و شرکت‌های فعال در این صنعت ایرادهای اساسی دارد که بارها به آنها اشاره شده است.



محسن رزم‌خواه

ایمنی در سایه قطعات و سوخت

در ادامه حسن کریمی‌سنجری، یکی دیگر از کارشناسان صنعت خودرو درباره وضعیت سلامت خودروها به‌ویژه خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین داخلی به صمت گفت: بخشی از خودروهای ساخت داخل به‌شکل CKD وارد می‌شود که در شرایط تحریم خودروهای چینی و در زمان غیرتحریمی اروپایی است. این خودروها براساس استانداردهای تدوین‌شده در سازمان ملی استاندارد کشور وارد می‌شوند که دارای استاندارد یورو۵ ای‌ای‌دی یا یورو۴ وی‌پی‌اف یا یورو۶ هستند. او افزود: خودروهای داخلی هم با همین استانداردها در حال ساخت هستند که باتوجه به شرایط تحریم، سازمان ملی استاندارد درباره الزام استانداردهای هشتادوپنج‌گانه انعطاف نشان داد و اجرای آنها را به ۶ ماه پس از لغو تحریم‌ها موکول کرد.

کریمی‌سنجری در پاسخ به این پرسش که خودروهای کشور به‌ویژه در بخش خودروهای سنگین نسبت به استاندارد روز جهانی در چه وضعیتی قرار دارند، گفت: آنچه در اروپا الزامی و اجباری است، تولید براساس استانداردهای یورو۶ است. در محصولات دارای استانداردهای یورو۶، جدا از تحریم و اینکه این امکان برای ما فراهم باشد که محصولات را با فناوری یورو۶ تولید کنیم، مسئله سوخت است. الزام ساخت خودرو با استاندارد یورو۶ منوط به تامین سوخت یورو ۶ است که یا باید تولید شود یا وارد کنیم.

وی ادامه داد: درحال‌حاضر در بسیاری از شهرهای کوچک یا جاده‌های کشور تامین سوخت یورو۴ هم ممکن نیست؛ بنابراین الزام اصلی در اعمال استانداردها به‌ویژه در حوزه محیط‌زیست، تامین سوخت مناسب با همان استانداردهاست. دولت عنوان می‌کند سوخت یورو۴ تامین است اما در واقعیت این‌گونه نیست. موضوع مهم دیگر هم این است که برای تحقق این استانداردها باید در یک شرایط غیرتحریمی فعالیت کنیم. ارتقای فناوری و تولید قطعات متناسب با الزامات جدید و درصد ایمنی بالا نیاز به مشارکت بین‌المللی دارد، چون درحال‌حاضر کشور در آن شرایط قرار ندارد، طبیعی است که نمی‌توانیم استانداردها را مطابق سطح اروپا در محصولات خود رعایت کنیم. او تصریح کرد: برخی بندهای استاندارد هشتادوپنج‌گانه آپشن به‌شمار می‌رود؛ مانند رادار که این قطعه محصولی نیست که بتوانیم وارد کنیم.

این کارشناس حوزه خودرو درباره تاثیر تحریم روی ایمنی خودروها گفت: یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های قانون‌گذار و دولت در رشد استانداردها، ایمنی خودروهاست. به‌هرحال در کشوری زندگی می‌کنیم که سطح ایمنی لجستیک آن با سطح ایمنی حمل‌ونقل کشورهای توسعه‌یافته اقتصادی تفاوت دارد. اگر بخواهیم کشوری شویم که در همه زمینه‌ها به شکل همگن رشد می‌کنیم، لازم است رشد اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی هم‌زمان رخ دهد. تحریم برای کشورهای اروپایی و جنوب‌شرقی آسیا معنی ندارد. باید بپذیریم ایمنی حمل‌ونقل کشور در شرایط تحریمی نمی‌تواند به پای ایمنی حمل‌ونقل کشورهای صنعتی برسد. نمی‌توانیم در حوزه اقتصاد توسعه‌نیافته باشیم اما انتظار داشته باشیم ایمنی خودروها در حد استانداردهای روز جهانی باشد.

کریمی‌سنجری در پایان سخنان خود اظهارکرد: واقعیت این است که اگر موتور خودرو براساس استاندارد یورو۶ ساخته شود اما سوخت مورد نیاز آن تامین نباشد موتور پس از مدتی دچار آسیب می‌شود، زیرا قطعاتی مانند کاتالیست و... متفاوت با کاتالیست خودروهای یورو۴ و ۵ است؛ بنابراین تمام بخش‌ها باید متناسب با یکدیگر پیش برده شود تا کیفیت و ایمنی ناوگان حمل‌ونقل را تضمین کند.

اما واگرهای ایمنی سنگین‌ها

در ادامه صمت به‌سراغ علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو رفت و موضوع ایمنی خودروها را از وی پیگیری کرد. نیک‌آیین در این‌باره عنوان کرد: متاسفانه تعداد زیادی از خودروهای سنگین و تجاری که در سطح جاده‌های کشور تردد دارند از استانداردهای لازم برخوردار نیستند؛ درنتیجه نمی‌توانند ایمن باشند.

او افزود: این خودروها عمر بالایی دارند یا جزو آن دسته خودروهایی به‌شمار می‌روند که از چین وارد شدند و درصد آمار تصادفات کشوری را افزایش دادند، مانند هوو. این خودرو با ۲ بار ترمز زدن دیگر قادر به ترمزگیری نبود.

وی ادامه داد: از سوی دیگر، خودروهای نسل قدیم هیچ‌کدام دارای ترمز ABS یا سیستم هوشمند جاده‌ای نیستند و این موضوع در کنار جاده‌های غیراستاندارد مزید بر علت شده و ایمنی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای را زیرسوال برده است.

رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو با اشاره به طرح نوسازی ۲۰۲ هزار کامیون و اتوبوس ناوگان حمل‌ونقل کشوری گفت: در شرایط تحریم، این طرح متوقف شد، زیرا با محدودیت‌های فعلی بین‌المللی نمی‌توانیم خودروهای CKD وارد کنیم. امروز در پایانه‌های بندرعباس خودروهایی موجود است که عمر بیش از ۳۰ سال دارند و این امر برای صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای مطلوب و منطقی نیست.

نیک‌آیین با اشاره به خطراتی که خودروهای ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای دارند، گفت: وضعیت سیستم تعلیق و فرمان خودروها و نیز شرایط لاستیک آنها برای تردد جاده‌ای مناسب نیست و خطرات جانی را برای سرنشینان و سایر خودروها به‌همراه دارد. به‌طورمعمول، اتوبوس‌ها در پایانه‌ها به‌لحاظ ایمنی و سالم بودن قطعات موردبررسی قرار می‌گیرند اما این الزام در زمینه کامیون‌ها رعایت نمی‌شود.او یادآور شد: هزینه قطعات بسیار بالا رفته و این امر حادثه‌های زیادی را به‌دنبال دارد، زیرا کرایه‌های دریافتی مطابق با هزینه‌های تعمیر نیست؛ درنتیجه صاحب خودرو برای تعمیر سیستم تعلیق و ترمز که رقم بالایی است تا زمانی که خودرو دچار مشکل اساسی نشود، اقدام نمی‌کند. بنا به‌دلایلی که گفته شد صاحبان خودرو تا زمانی که خودرو روشن می‌شود برای تعمیر و تعویض قطعات به تعمیرگاه‌ها مراجعه نمی‌کنند، این در حالی است که تعمیر دوره‌ای از الزامات استفاده از یک خودرو است. رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو با بیان اینکه کشورهای صنعتی در حال ساخت کامیون‌های بدون سرنشین هستند اما کامیون‌های دارای سرنشین ما ایمن نیستند، گفت: سیستم ترمز و تعلیقی که امروز روی خودروها نصب می‌شود قابل‌قیاس با خودروهای قدیمی که در کشور تردد دارند، نیست؛ بنابراین دولتمردان برای نوسازی و بهسازی این خودروها باید تدابیری داشته باشند.



حسن کریمی‌سنجری



علیرضا نیک‌آیین

سخن پایانی

بنابر این گزارش بخشی از ایمنی خودروها به کیفیت آنها به‌ویژه در بخش قطعات و در ادامه مونتاژ آنها برمی‌گردد. همچنین از دید کارشناسان اگر قطعات باکیفیت ساخته شوند و خودرو به‌لحاظ استاندارد در نقطه مطلوب ایمنی قرار داشته باشد اما سوخت استاندارد وجود نداشته باشد پس از مدت کوتاهی این قطعات و خودرو از کیفیت اولیه افتاده و مشکلات بعدی را اعم از آلودگی و... به‌وجود می‌آورد.

گزارش خبری

کمک به توسعه حمل‌ونقل عمومی



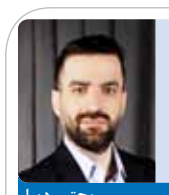
رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران برای توسعه حمل‌ونقل عمومی از دولت درخواست کمک کرد. به‌گزارش ایسنا، زهرا صدراعظم‌نوری گفت: هر انسانی در فکر خود علاقه‌مند است که نسل‌های آینده از او به نیکی یاد کرده و به نوعی به او افتخار کنند اما واقعیت چیز دیگری است، ردپای ما بر محیط‌زیست تاکنون بیش از سهمی است که در این کره خاکی حقیقتا به ما انسان‌ها تعلق داشته است. رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران با تاکید بر اینکه در ایران جامع‌ترین قانون محیط‌زیستی، اصل ۵۰ قانون اساسی است، ادامه داد: این قانون نه‌تنها آلودگی و تخریب محیط‌زیست را منع کرده، بلکه حفاظت از آن را وظیفه همگانی می‌داند که با مشارکت و مسئولیت‌پذیری امکان‌پذیر است. وی گفت: مشکلات محیط‌زیستی با یک فرمول ریاضی ساده قابل‌حل نیست، چراکه اجزای گوناگون محیط‌زیست به‌طور کاملا پیچیده با هم در ارتباط هستند. آلودگی هوا سالانه جان بیش از ۷ میلیون نفر را در جهان می‌گیرد. این درحالی است که شیوع ویروس کووید ۱۹ که همه جهان را با ترس مواجه کرده و موجب تعطیلی بسیاری از کسب‌وکارها و سفرها شده، در یک سال حدود ۲ میلیون نفر تلفات داشته است؛ بنابراین راه‌حل این موضوعات نیز ساده نخواهد بود و نیاز به یک عزم جدی است که تمامی سطوح مدیریتی را شامل سیاست‌گذاری، تصمیم‌گیری تا اجرا و حتی تا خانه شهروندان شامل می‌شود. علاوه‌بر مدیریت اصولی و برنامه‌ریزی دقیق و اصلاح الگوی مصرف و انجام پروژه‌های خلاقانه در حل موضوعات بسیار مهم است. برای حل مشکلات باید که اولویت‌ها را بشناسیم و مشکل را از ریشه و اساس حل کنیم. وی گفت: بسیاری سرطان‌ها، کوتاه شدن طول عمر بشر، بیماری‌های روحی و روانی و استرس‌ها، ریشه در نحوه زندگی، الگوی مصرف و البته آلودگی‌های محیط‌زیست پیرامون ما دارد. صدراعظم‌نوری با اشاره به تکمیل نشدن زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کلانشهر تهران، افزود: ما به شهروندان استفاده از حمل‌ونقل عمومی را توصیه می‌کنیم درحالی‌که هنوز زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در این کلانشهر پرجمعیت تکمیل نشده است. به‌علاوه اتصالات و پیوستگی‌ها در بسیاری از مناطق شهر تهران وجود ندارد. حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان سبزترین و ایمن‌ترین سیستم حمل‌ونقلی است که روزانه بیش از ۲ میلیون مسافر را درون شهر تهران جابه‌جا می‌کند، درحالی‌که ۲۵۰ کیلومتر از این خطوط احداث شده اما این توسعه پاسخگوی نیاز شهر تهران با جمعیت بیش از ۹ میلیون نفر در کنار آن لازم است که ناوگان اتوبوسرانی نیز مجهز و خودروهای فرسوده جایگزین شوند.

وی تاکید کرد: تحقق این برنامه‌ها مستلزم صرف هزینه و منابع است. از دولت انتظار داریم به تعهدات و وظایف خود در این زمینه عمل کند و همان‌طور که شهرداری در این زمینه پیگیر است، با هدف رفاه حال شهروندان و کاهش آلودگی‌های محیط‌زیستی در این مقوله همکاری اثرگذار و کارآمدی داشته باشد.

رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران همچنین با اشاره به اجرای طرح کاهش پسماند گفت: طرح کاهش پسماند که در شهر تهران با عنوان «کاپ» انجام می‌شود، روز بدون پلاستیک که در تهران به‌طور جدی برنامه‌های آن دنبال می‌شود و نیز توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر در این شهر همه اقدامات خوب و اثرگذاری است که باید تا رسیدن به نقطه بهینه ادامه‌دار باشد. اما این اقدامات اگرچه اساسی و ضروری است اما کافی نیست و به علاوه شهرداری تهران، سازمان حفاظت محیط‌زیست و هر سازمان مربوط دیگری نمی‌توانند به‌تنهایی کارآمد باشد، بلکه تاکید می‌کنیم که نیاز به یک مشارکت جدی بین تمامی سازمان‌ها ضروری است و برای رفع مسائل محیط‌زیستی شهر تهران باید تصمیمات از حالت جزیره‌ای خارج و همکاری موثری در همه بخش‌ها ایجاد شود. صدراعظم‌نوری با تاکید بر اینکه تحقق اهداف توسعه پایدار بیش از هر اقدامی نیاز به فرهنگ‌سازی دارد، گفت: برای این فرهنگ‌سازی باید هر فرد از خودش شروع کند و برای شهروندان نیز نقش تعریف شود که بتوانند مشارکت موثر داشته باشند.

یادداشت

کرونا و اوضاع بیمه‌ای‌ها در بورس



مجتبی دیبا
کارشناس بازار سهام

از روزی که ویروس کرونا جهان را زمین‌گیر کرده تا به حال، شرکت‌های بیمه‌ای در اغلب نقاط جهان یکی از برندگان میدان جدید بازی بوده‌اند. دلیل اصلی این پیشتازی شرکت‌های بیمه نیز کاهش چشمگیر هزینه‌های جاری آنها به علت افت بی‌سابقه تعداد سفرها و مراسمات عمومی است که پیشاپیش تحت‌پوشش بیمه قرار گرفته بودند اما با لغو آنها شرکت‌های بیمه نیز کل حق بیمه دریافتی در طول سال ۲۰۱۹ (پیش از شیوه جهانی کرونا) را به‌عنوان سود خالص در بیلان سالانه خود ثبت کرده‌اند. همین وضعیت باعث‌شده نرخ سهام بیمه‌ای‌ها در بازارهای سهام جهان نیز به رشد قابل‌توجه و کم‌سابقه‌ای همراه شوند. این اتفاق در بازار سرمایه تهران نیز با تاخیری چندماهه رخ داد اما درنهایت شاهد افزایش نرخ سهام این شرکت‌ها در بورس تهران بودیم که حتی در مقطعی موجبات رشد بازار را نیز فراهم کرد. با توجه به این مسئله، به نظر می‌رسد آینده سهم‌های بیمه‌ای (میان‌مدت و بلندمدت) روشن‌تر از آنچه تاکنون دیده‌ایم، خواهد بود. البته وضعیت کل بازار سهام تهران چنگی به دل نمی‌زند اما روی‌هم‌رفته حدس زده می‌شود که اوضاع گروه بیمه‌ای‌ها در بورس نسبت به سایر گروه‌ها بهتر باشد.

هرچند گفته می‌شود با طولانی‌تر شدن دوره کرونا ممکن است وضعیت بیمه‌ها در سراسر جهان به خطر بیفتد، چراکه درآمد بیمه‌گذاران به‌مراتب کمتر از دوران قبل از پاندمی شده و ممکن است توان و انگیزه‌ای برای خرید بیمه‌نامه‌های جدید یا تمدید قدیمی‌ها نداشته باشند. تا به حال، کاهش هزینه‌ها باعث‌شده بیمه‌ای‌ها یک قدم از رقبای خود جلو بیفتند اما اگر این شرایط تداوم داشته باشد، احتمالا ورق برمی‌گردد.

اما به‌طور کلی، رشد صنعت بیمه به‌شدت بستگی به وضعیت اقتصادی کشور دارد، چراکه اگر تولید در کشور انجام نشود طبیعتا دیگر نیازی برای استفاده از خدمات شرکت‌های بیمه‌ای نیز نخواهد بود.

به‌عبارت ساده‌تر اگر چرخ اقتصاد نچرخد، هزینه‌های بیمه‌ای صنایع نیز اولویت چندم صنایع خواهد بود. اما وقتی تحرکات شرکت‌های بیمه‌ای را در کنار وضعیت ناشی از شیوع ویروس کرونا در جهان قرار دهیم، تصویر خوبی از آینده بیمه‌ای‌ها در بازار سهام به چشم می‌خورد که می‌تواند باعث امیدواری بیشتر دارندگان سهم‌های بیمه‌ای نیز شود.

همان‌طور که گفته شد به‌دلیل لغو سفرها به‌دنبال شیوع گسترده بیماری کووید ۱۹، هزینه‌های شرکت‌های بیمه‌ای شدیدا کاهش‌یافته و همین امر باعث افزایش میزان بازدهی و سودآوری این شرکت‌ها نیز شده است. از همین‌رو سهم‌های بیمه‌ای برای سهامداران نیز جذابیت بیشتری پیداکرده و بازدهی بیشتری را نیز در بازار سرمایه به ثبت رسانده‌اند. در زمستان سال گذشته نیز آینده بیمه‌ای‌ها باتوجه به صورت‌های مالی آنها مثبت ارزیابی می‌شد، خوشبختانه با نگاهی اجمالی به عملکرد بیمه‌ای‌ها در روزهای پایانی سال ۹۹ متوجه می‌شویم که این ارزیابی‌ها درست از آب درآمده است. کلا صنعت بیمه در کشورهای توسعه‌یافته به‌عنوان صنعتی پیشرو شناخته می‌شود که حتی در مقاطعی شانه‌به‌شانه بانک حرکت کرده است. طبیعتا وقتی شرایط این صنعت تا به این حد خوب است و سهم بسیار بزرگی را از اقتصاد کشورهای توسعه‌یافته را به خود اختصاص می‌دهد نیز باید انتظار آینده روشنی در بورس‌های بین‌الملل را برای آن داشته باشیم. اما صنعت بیمه در کشور ما به آن میزان که در سایر کشورها رشد داشته موفق نبوده، این عدم‌موفقیت دلایل خاص خود را دارد که شاید یکی از آنها خلأ فرهنگی در جامعه ایران باشد اما در هر حال بیمه هنوز در ایران به جایگاهی که باید نرسیده است. یکی از دلایل این ناکامی، نداشتن ارتباط با کشورهای مهم جهان است. برای مثال می‌توان به صنعت گردشگری اشاره کرد که شرکت‌های بیمه در جهان درآمد بسیار کلانی را از این محل کسب می‌کنند اما به‌دلیل محدودیت روابط با سایر کشورها ما از این امکان محروم هستیم و صنعت بیمه ایران نیز موقعیت‌های بسیاری را از دست می‌دهد که همگی می‌تواند تاثیرات مستقیمی بر میزان ارزش سهام بیمه‌ای‌ها در بازار سرمایه تهران داشته باشد.

راهکار رئیس سازمان بورس برای رونق بازار

رئیس سازمان بورس تقویت تقاضا را یکی از راهکارهای سازمان بورس برای ساماندهی بازار سرمایه دانست. به‌گزارش تجارت‌نیوز، محمدعلی دهقان‌دهنوی پس از پایان نشست فوق‌العاده کمیسیون اقتصادی که به‌منظور بررسی مشکلات و مسائل بازار سرمایه و بورس تشکیل‌شده بود، گفت: علاوه بر این جلسه در مجلس، نشست‌هایی نیز در ستاد اقتصادی دولت با موضوع ساماندهی بازار سرمایه برگزار شده است. وی افزود: جایگاه بازار سرمایه در اقتصاد کشور بر همه روشن است و از آنجاکه این بازار کانال تامین مالی برای تولید، اشتغال و سرمایه‌گذاری است، باید از آن حمایت شود. دهقان‌دهنوی اضافه کرد: بخشی از این پیشنهادات در دولت تصویب‌شده و بخشی از آن قرار است در شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا بررسی و درباره آنها تصمیم‌گیری شود تا بتوان با تدوین بسته سیاستی مناسب، پیام حمایت از بازار سرمایه را به سهامداران منتقل کرد. در ماه‌های گذشته تقاضا تضعیف شده که می‌توان با استفاده از ظرفیت‌های بازار سرمایه، طرف تقاضا را در بازار تقویت کرد. وی در تشریح این راهکار گفت: شرکت‌های سرمایه‌گذاری و هلدینگ‌های بزرگ براساس تحلیل‌های به‌دست آمده، تمایل به سرمایه‌گذاری در سهام ارزشمند دارند، اما امکان تامین مالی برای آنها وجود ندارد که ما این مسیر را تسهیل کرده و قرار است این شرکت‌ها، اوراق بدهی منتشر و با جمع‌آوری سرمایه به‌دست آمده، سهام خریداری کنند. با تحقق این امر طرف تقاضا تقویت می‌شود. علاوه بر روش یادشده، برنامه‌های متنوعی برای ارائه اطلاعات ارزشمند درباره شرکت‌ها به سهامداران داریم تا این افراد بتوانند براساس تحلیل درست درباره سهام خود تصمیم‌گیری کنند.

صمت نظرات فعالان بازار سهام برای حل مشکلات را بررسی کرد

رمزگشایی از نامه معروف بورسی‌ها

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

در روزهای آغازین هفته جاری جمعی از فعالان بازار سهام، اساتید بازار و کارشناسان بورسی نامه‌ای را با هدف حل مشکلات بورس تهران خطاب به رئیس بانک مرکزی نوشتند که تبدیل به تیتر یک رسانه‌های اقتصادی کشور شد. این نامه که در پی ریزش‌های پیاپی بورس تنظیم‌شده، حاوی انتقاداتی به عملکرد بانک مرکزی در قبال بازار سرمایه است و از سویی هم، راهکارهایی را در قالب پیشنهاد برای حل مشکلات بورس مطرح می‌کند که به نظر کارشناسان برخی از آنها (مانند سرکوب نرخ بهره بانکی) چندان منطقی به نظر نمی‌رسند.

آن‌طور که در متن نامه آمده، نویسندگان در ۴ سرفصل دلایل رقم خوردن شرایط کنونی بازار سهام را شرح داده و سهم بانک مرکزی را در هر یک از این اتفاقات (به باور خود) تشریح و در پایان راهکارهایی برای حل مشکلات بورس تهران پیشنهاد کرده‌اند که بخش عمده آنها مربوط به سیاست‌های محدودیت‌زا برای بازار پول است. نویسندگان این نامه، مشکلات بازار سهام را در ۴ محور خلاصه می‌کنند که به ترتیب، نرخ بهره بانکی، نرخ دلار، قیمت‌گذاری دستوری و همچنین ابهامات پیرامون انتخابات ریاست جمهوری ۱۴۰۰ است. اقتصاددانان نیز معتقدند اغلب خواسته‌های سهامداران در این نامه غیرمنطقی و غیرعملیاتی بوده و به‌اصطلاح نمی‌توان «برای یک دستمال، قیصریه را به آتش کشید!». اما هر دو طرف، روی این نکته اشتراک‌نظر دارند که عملکرد دولت باعث رقم خوردن وضعیت کنونی بورس شده و دارایی‌های کسر بزرگی از مردم بربادرفته است. از همین‌رو هر دو گروه معتقدند دولت و بانک مرکزی باید با یک بررسی دقیق و علمی به‌دنبال حل معضلات بورس برآمده و رونق را به این بازار برگردانند. درواقع می‌توان گفت تنها نقطه‌اختلاف بین دو طرف دعوا، بر سر سرکوب کردن یا نکردن بازار پول است که باعث‌شده بحث‌های داغی هم در شبکه‌های اجتماعی پیرامون آن شکل بگیرد.



عکس: آیدا فریدی

مسئولان باید یک‌بار برای همیشه شجاعت به خرج داده و اجازه دهند قیمت‌ها آزادشود و دست از قیمت‌گذاری دستوری هم بردارند. تا زمانی که این اتفاق رخ ندهد نمی‌توان به رونق حوزه‌هایی مانند بازار سهام امیدوار بود

۴ مشکل اصلی بازار سهام

همایون دارابی، کارشناس بازار سهام با اشاره به نامه فعالان بورس به سران ۳قوه و عبدالناصر همتی، به صمت گفت: مشکلاتی که بورس در حال‌حاضر با آن دست به گریبان است را می‌توان در ۴محور خلاصه کرد؛ نرخ بهره، نرخ دلار، قیمت‌گذاری دستوری و شفاف نبودن سازکار تعیین قیمت‌ها و در نهایت ابهامی که پیرامون انتخابات ریاست جمهوری وجود دارد.

وی ادامه داد: در نامه‌ای هم که به سران قوا و رئیس کل بانک مرکزی نوشته‌شده به این ۴مشکل اساسی بورس تهران اشاره‌شده است.

نرخ بهره

دارابی به موضوع نرخ بهره بانکی اشاره‌کرد و یادآور شد: نرخ بهره منجر به کاهش یا افزایش ورود نقدینگی به بازار سهام می‌شود، به‌عبارتی هرگاه نرخ بهره افزایش پیدا می‌کند، شاهد خروج سرمایه از بورس تهران هستیم و هر زمان که نرخ بهره کاهش پیدا می‌کند، سرمایه‌گذاران و سپرده‌گذاران به بازار سهام تمایل پیدا می‌کنند. دلیل این اتفاق هم بازدهی بیشتر است، یعنی مردم به‌دلیل جا نماندن از نرخ تورم هرگاه نرخ بهره کاهش می‌یابد سرمایه خود را وارد بازار سهام می‌کنند تا شاید بتوانند حداقل ارزش پول خود را حفظ کنند. وی ادامه داد: هرگاه هم که نرخ بهره افزایش پیدا می‌کند، شاهد تشکیل صف‌های فروش در بورس هستیم که باعث وارد آمدن ضربه‌های بسیار سنگینی به بازار سرمایه می‌شود.



نرخ دلار

این کارشناس بازار سهام به تاثیر نوسان نرخ دلار بر بورس اشاره‌کرد و به صمت گفت: یکی دیگر از مشکلاتی که در بورس کاملا ملموس است، نوسانات شدید نرخ ارز است، زیرا در چنین شرایطی نرخ‌گذاری‌ها به‌درستی انجام نمی‌شود و بازار دچار بی‌ثباتی می‌شود. این مسئله به ابهامات پیرامون بازار سهام نیز دامن زده و از شفافیت بورس می‌کاهد، فعالان نیز به‌سختی می‌توانند استراتژی مشخصی را برای روند معاملات خود برگزینند.

قیمت‌گذاری دستوری

این کارشناس بازار سهام با اشاره به قیمت‌گذاری دستوری را عاملی برای سلب اعتماد نوسهامداران نسبت به بورس تهران دانست و بیان کرد: وقتی سازکار قیمت‌گذاری دستوری است، به‌طبع بازدهی شرکت‌ها نیز کاهش پیدا می‌کند، این مسئله باعث ورشکستگی گروه‌های خودرویی و فولادی‌ها در مقاطعی از بازار شده است. این عارضه باعث‌شده سهامداران اعتماد خود را به بازار سرمایه از دست بدهند، زیرا نرخ‌گذاری‌ها از هیچ اصولی پیروی نمی‌کنند و به‌طور کلی، اغلب قیمت‌ها تابع نظرات غیرکارشناسی هستند.

ابهامات پیرامون انتخابات۱۴۰۰

دارابی به مدعیان حضور در انتخابات ۱۴۰۰ اشاره و تصریح کرد: حدود ۶هفته تا برگزاری انتخابات ریاست جمهوری باقی‌مانده اما هنوز هیچ بخشی از سناریوهای انتخاباتی به‌طور شفاف و دقیق مشخص نیست، هیچ‌یک از افرادی که برای حضور اعلام آمادگی کرده‌اند نیز تابه‌حال کوچک‌ترین برنامه‌ای را برای خارج شدن از وضع اقتصادی کنونی ارائه نکرده‌اند تا با توجه به آن سهامداران بتوانند برای معاملات خود برنامه‌ریزی کنند.

اهمیت بازار سهام از بازار پول بیشتر است

وی وضعیت کنونی اقتصادی کشور را تشریح کرد و در ادامه گفت: با توجه به وضعیتی که فعلا در اقتصاد ایران حاکم‌شده نمی‌توان انتظار داشت در کوتاه‌مدت گشایش چندان بزرگی رخ بدهد اما در بلندمدت ممکن است به نتیجه رسیدن مذاکرات و تغییر دولت، اتفاقات مثبتی را رقم بزنند.

دارابی در پایان ضمن یادآوری اهمیت بالای بورس در برابر بازار پول، خاطرنشان کرد: به‌هرحال، بورس در ایران اهمیت بسیار بیشتری نسبت به چند سال قبل پیدا کرده و این موضوع تا حدی جدی است که حتی می‌توان گفت درحال‌حاضر اقتصاد ایران از بانک‌محوری به سمت بورس‌محوری در حرکت است. از همین‌رو معتقدم اهمیت بازار سرمایه به مراتب بیش از بازار پول است و باید با توجه به این مسئله، سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی را تغییر دهیم، در غیر این صورت، تحول مثبت خاصی رخ نخواهد داد.

اغلب آیتم‌هایی که فعالان بازار سهام در این نامه ذکر کرده‌اند، منطقی و درست است اما در برخی موارد باید تأمل بیشتری داشت

کمی تأمل لازم است

معصومه آقاپورعلیشاهی، اقتصاددان و نماینده پیشین مجلس شورای اسلامی خواسته‌های نوسهامداران بورسی را درست دانست و به صمت گفت: اغلب آیتم‌هایی که فعالان بازار سهام در این نامه ذکر کرده‌اند، منطقی و درست است اما در برخی موارد باید تأمل بیشتری داشت. وی در ادامه افزود: به‌عنوان مثال، درباره نرخ بهره بانکی باید با احتیاط و دقت بیشتری تصمیم‌گیری کرد.

نرخ بهره و حجم بالای نقدینگی

آقاپورعلیشاهی با توضیح درباره نرخ بهره و انتقادات بورس‌بازان به نحوه تعیین آن، عنوان کرد: با توجه به حجم نقدینگی بسیار بالا که از مرز ۳هزار هزار میلیارد تومان هم گذر کرده و از سویی، سلب اعتماد مردم از بازار سرمایه، هرگونه کاهش نرخ بهره باعث می‌شود سپرده‌گذاران دارایی خود را از بانک خارج کرده و نقدینگی سرگردان را افزایش دهند. این اتفاق نیز تنها یک نتیجه دارد و آن‌هم تشدید نرخ تورم و سخت‌تر شدن وضعیت معیشتی مردم است.

یک‌بار برای همیشه

این نماینده پیشین مجلس شورای اسلامی بر لزوم آزادسازی قیمت‌ها تاکید کرد و به صمت گفت: مسئولان باید یک‌بار برای همیشه شجاعت به خرج داده و اجازه دهند قیمت‌ها آزادشده و دست از قیمت‌گذاری دستوری هم بردارند. تا زمانی که این اتفاق رخ نداده نمی‌توان به رونق حوزه‌هایی مانند بازار سهام امیدوار بود. وی ادامه داد: دولت باید در امور داخلی بازار سهام هیچ‌گونه دخالتی نکند و تنها نقش نظارتی داشته باشد. نه اینکه با استفاده از ابزاری مانند قیمت‌گذاری دستوری بازار را به‌طور کامل برهم بزنند.



انتخابات

آقاپورعلیشاهی به تاثیرات انتخابات بر بازارهای گوناگون در اغلب کشورها اشاره‌کرد و یادآور شد: کلا انتخابات‌ها در سراسر جهان تاثیر بسزایی روی شاخص انواع بازارها می‌گذارند، البته این تاثیر در کشورهای توسعه‌یافته به‌دلیل وجود شفافیت‌های لازم به مراتب کمتر از کشورهای درحال‌توسعه است. در کشور ما نیز متاسفانه روند برگزاری انتخابات‌ها به کلی شفاف نیست و همین امر باعث افزایش ابهامات نسبت به آینده اقتصاد کشور می‌شود. همین مسئله نیز باعث‌شده بورس تهران درحال‌حاضر تحلیلی از آینده بازار نداشته باشد و دچار وضعیت فعلی شود.

مذاکرات و کرونا

این اقتصاددان با تاکید بر اهمیت به نتیجه رسیدن مذاکرات وین در سروسامان گرفتن اقتصاد ایران، بیان کرد: اگر مذاکرات تا بعد انتخابات به نتیجه نرسد و همچنین واکسیناسیون تا آن زمان به‌طور گسترده و موثر آغاز نشده باشد، حتما باید منتظر وخیم‌تر شدن اوضاع اقتصادی باشیم. اگر شیوع کرونا به همین شکل کنونی ادامه پیدا کند، به‌طور قطع با موج سهمگینی از بیکاری مواجه می‌شویم که ناشی از اشتغال‌زدایی است.

وی افزود: متاسفانه شاهد خروج سرمایه از کشورمان به کشورهایی مانند ترکیه، دوبی و... نیز هستیم که این وضعیت را تشدید می‌کند، از سویی هم، ورود بیش از یک میلیون نفر از سرمایه‌گذاران ایرانی به بازار رمزارزها، خبر بسیار نگران‌کننده‌ای است که مسئولان را باید برای یافتن راه‌حلی ترغیب کند.

آقاپورعلیشاهی در پایان بر لزوم تقویت تاب‌آوری اقتصادی جامعه تاکید کرد و افزود: البته در بهترین شرایط اگر مذاکرات به نتیجه برسد و واکسیناسیون هم آغاز شود، در سال ۱۴۰۰ رشد اقتصادی چندان زیادی اتفاق نمی‌افتد، بلکه فقط سطح تاب‌آوری اقتصادی در ایران افزایش پیدا می‌کند و باعث می‌شود مردم بتوانند این وضعیت را با سختی کمتری تحمل کنند.

سخن پایانی...

اغلب اقتصاددانان برخلاف فعالان بازار سهام بر این باورند که اقتصاد ایران همچنان بانک‌محور بوده و نمی‌توان انتظار داشت برای رونق مصنوعی یک بازار نوپا، بانک مرکزی سیاست‌های پولی را با محوریت سرکوب بازار پول تنظیم کند. البته فعالان بورسی هم به سرمایه هنگفتی که در این حوزه از کف داده‌اند، اشاره‌کرده و دولت و بانک مرکزی را در وضعیت کنونی بورس مقصر می‌دانند. با توجه به این وضعیت، عده‌ای از کارشناسان که در اقلیت هستند، پیشنهاد بسیار خطرناکی را ارائه می‌کنند و آن‌هم انتقال سرمایه از بازار سهام به بازار رمزارزها است. البته صاحب‌نظران امنیت سایبری بر امن بودن این بازار تاکید دارند اما معلوم نیست اگر میلیون‌ها سهامدار حقیقی نقدینگی خود را از بورس خارج کرده و آن را برای خرید بیت‌کوین صرف کنند، چه اتفاقی بر سر اقتصاد کشور خواهد آمد؟ تورم یا رکود؟ خروج سرمایه یا افزایش بازدهی سرمایه‌گذاری؟ به نظر می‌رسد دولت و بانک مرکزی باید هرچه زودتر به‌جای تصویب قوانین محدودکننده به‌دنبال اتخاذ تصمیماتی برآیند که زمینه را برای اصلاح ساختاری بورس و بانک فراهم می‌کنند. در غیر این صورت، معلوم نیست چه سناریویی در انتظار اقتصاد بلازده ایران (که بازار سهام تنها بخشی از آن است) خواهد بود؟

باجه خبر

تفاهمنامه بانک آینده و شرکت ملی پست

تفاهمنامه همکاری مشترک بین بانک آینده و شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران با حضور رمضانعلی سبحانی‌فر معاون وزیر ارتباطات و فناوری‌اطلاعات و مدیرعامل شرکت ملی پست و محمد فطانت مدیرعامل بانک آینده، اعضای هیأت مدیره و جمعی از مدیران ارشد این بانک منعقد شد. براساس این تفاهمنامه، همکاری دوجانبه بانک آینده و شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران در قالب ارائه سبد خدماتی و تسهیلاتی بانکی از سوی بانک آینده و انجام نیابتی خدمات بانکی توسط پست و با هدف خدمت‌رسانی مطلوب به هم‌وطنان انجام می‌شود. محمد فطانت، مدیرعامل بانک آینده در این مراسم ضمن ابراز خرسندی از امضای این تفاهمنامه، با اشاره به جایگاه مهم پست گفت: باوجود تحولات عصر حاضر و ظهور فضای دیجیتال، پست نه‌تنها جایگاه خود را از دست نداد، بلکه با انجام مأموریت‌های جدید همراه با ارزش‌افزوده‌های بیشتر، دستاوردهای ارزنده‌ای را برای کشور رقم زد که به‌عنوان بازوی اصلی حاکمیت و در کنار مردم، اطمینان‌خاطر بیشتری را در جامعه نهادینه کرد. مدیرعامل بانک آینده با اشاره به‌شرایط ویژه کرونایی در کشور و تلاش این بانک برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های بانکداری الکترونیکی خود برای انجام امور بانکی بدون مراجعه به شعب، گفت: برای نخستین‌بار در کشور، افتتاح حساب از مرحله نخست تا مراحل نهایی روی سامانه «کیلید» بانک آینده فراهم شد و در صورت لزوم، سایر خدمات تکمیلی با حضور همکاران، درب خانه مشتریان انجام می‌شود که در این زمینه خاص می‌توان از ظرفیت‌های بی‌شمار شرکت ملی پست کمک گرفت.

ارائه دیگر خدمات و محصولات بانکی مانند طرح آینده‌داران، ویژه خرید اعتباری از فروشگاه‌های مجموعه ایران‌مال و دیگر پذیرنده‌های طرف قرارداد با بانک آینده در سراسر کشور با بازپرداخت مدت‌دار و کارمزد اندک به کارکنان شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران، شرکت‌های تابع و پیمانکاران آن، از دیگر مفاد این تفاهمنامه است.

روزی به نام حاملان جان و مال

روایتی تصویری به مناسبت روز ملی ایمنی حمل‌ونقل



آیدا فریدی: ۷ اردیبهشت روز ملی ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. به همین مناسبت درنظر داریم نگاهی اجمالی به وضعیت حمل‌ونقل در ایران بیندازیم؛ هرچند حمل‌ونقل در ایران از شهری به شهر دیگر جلوه‌ها و ویژگی‌های متفاوتی دارد. برای مثال، تهران به‌عنوان پایتخت، نخستین شهری بود که شهروندان آن از قطار شهری برخوردار شدند که به خودی خود انقلابی در سفرهای درون‌شهری آن به همراه داشت. ساکنان تهران از آن روز به بعد بسیار راحت و در کمترین زمان ممکن از بالاترین به جنوبی‌ترین نقطه شهر سفر کردند و ایجاد این امکان به‌تدریج آغازگر بسیاری از پیامدهای مثبت دیگر بود؛ از تحول تدریجی زندگی شهری تا زیباسازی شهر و رونق گردشگری و تولد واژه‌ای به نام تهرانگردی. ساختارهای حمل‌ونقل شهری در هر کشوری از ابتدایی‌ترین فاکتورهای ایجاد شهرهایی است که به سمت جهانی‌شدن می‌روند. بعد از تهران نوبت به مشهد و اصفهان و شیراز رسید و مفهوم حمل‌ونقل شهری حداقل در شهرهای بزرگ ایران دگرگون شد. اما واژه حمل‌ونقل تنها شامل وسایل نقلیه شهری نیست بلکه تمام جابه‌جایی‌های زمینی، جاده‌ای، دریایی و هوایی درون مرزهای سرزمینی یک کشور را دربرمی‌گیرد.

در تصاویر پیش رو در این شماره گزارش تصویری صمت سعی داریم اندکی یادآور روز ملی ایمنی حمل‌ونقل باشیم.

















چهارشنبه
۸ اردیبهشت ۱۴۰۰- ۱۵ رمضان ۱۴۴۲ - ۲۸ آوریل ۲۰۲۱-شماره ۱۷۷۸-پیاپی ۳۰۹۶

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

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

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

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

کارتون روز



زنگ خطر ورود کرونای هندی به ایران

طرح: حسین علیزاده

تاریخچه حمل‌ونقل در ایران

کشـور ما دارای تمدن باسـتانی بسـیار کهن است. باتوجه به این موضوع سابقه بسیار طولانی و درخشانی در زمینه تاسیس راه، حمل‌ونقل، باربری و سایر موارد از این دسـت دارد. حمل‌ونقل در ایـران به‌طور مداوم از دوره باسـتان تاکنون وجود داشـته است؛ از این رو خصوصیـات و شـرایط حاکم بر کشـورمان را به‌نوعی می‌توان علت اصلی توجه ایرانیان به موضوع راهسازی و بالا بردن میزان مهارت در این زمینه بیان کرد.

در برخی متون آمده ایرانیان ۷۰۰ سال قبل از میلاد مسـیح در زمینه ساخت شـناور و دریانوردی فعالیت داشـتند و همین موضوع سبب شـد قرن‌ها حاکمیت دریاهای اطراف را داشـته باشند. موقعیت جغرافیایی، تمدن ایرانیان و رابطه خوب ایرانیان با مصر و ملت‌های خاورمیانه سـبب شـد حمل‌ونقل زمینـی و دریایی از همان دوران در ایران رونق بیشـتری پیدا کند. قبل از آن حمل‌ونقل جاده‌ای به‌طور شهر به شهر در کشورمان به انجام می‌رسید.



عکس: آیدا فریدی

با گذشت زمان در دوره حکومت اشکانیان، حمل‌ونقل و سیستم‌های باربری شکل جدی‌تری به خود گرفت و در واقع گسـترده‌تر از گذشته شـد. در دوره ساسانیان تجارت و حمل‌ونقل پیشرفت زیادی داشت و از اهمیت بسـیار زیادی برخوردار شـد. در همیـن دوره بود که حمل‌ونقـل و تجارت میان ایران و کشـورهای اروپایی و افریقایی شروع شـد. در قرن ۱۸ و ۱۹، تغییراتی که از طریق کامل شـدن فنی وسـایل نقلیه به‌وجود آمد، انگیزه‌های بسـیار زیادی را در زمینه تغییرات بنیادی نظام‌های حمل‌ونقل ایجاد کرد. باتوجه به این مسـئله، سـرعت و همچنیـن کارآیـی خدمـات حمل‌ونقل و جابه‌جایی افزایش بسیار زیادی پیدا کرد.

در این بین با انقلاب صنعتی و پیشـرفت‌های بسیار زیاد در زمینه تکنیک حمل‌ونقل در دنیا، کشور ایران که اغلب در مسیر جاده ابریشم که جزو بهترین جاده‌های دنیا به‌شمار می‌آمد و لقب شاهزاده بین‌المللی را یدک می‌کشید، تجارت‌های بین‌المللی خود را انجام می‌داد، به یکی از نخسـتین کشـورهای دنیا تبدیل شد که با اسـتفاده از حمل‌ونقل، سود خوبی را به‌دست می‌آورد. بعدها نیز ایران با اسـتفاده از روش‌های دریایی، هوایی و ریلی توانسـت به موفقیت‌های بسیار زیادی در زمینه حمل‌ونقل برسـد. تاریخچه حمل‌ونقل در ایران به‌طور کلی، درخشان بوده است.

بزرگ‌ترین شبکه حمل‌ونقل

حمل‌ونقـل جاده‌ای، در واقـع بزرگ‌ترین و بهترین شـبکه حمل‌ونقل کشورمان به‌حساب می‌آیـد. با اسـتفاده از ایـن روش حمل‌ونقل می‌توان به کلیه مناطق دسترسی داشت. تنوع بسـیار زیاد وسـیله نقلیه در روش حمل‌ونقل جاده‌ای و نیـز هزینه به‌صرفه این روش، باعث شـده حمل‌ونقـل جـاده‌ای در کشـورمان از محبوبیت بسیار زیادی برخوردار شود.

یکی از وسـایل نقلیه خـوب و محبوب برای حمل‌ونقل جاده‌ای، اتوبوس اسـت. با پیشرفت روزافـزون علم و فنـاوری، هـر روز مدل‌های مجهزتر و بروزتری وارد بازار شد و توانست این روش حمل‌ونقل در ایران را با رونق بیشـتری همراه کند.

برای اینکه بخواهید از اتوبوس استفاده کنید، هزینه بسیار مناسبی را پرداخت خواهید کرد. حمل‌ونقل جاده‌ای با استفاده از اتوبوس، بدون تردیـد جایگاه بسـیار ویـژه‌ای را در تاریخچه حمل‌ونقـل در ایـران به خـود اختصاص داده است.

اسـتفاده از اتوبوس برای حمل‌ونقل با اینکه سرعت و میزان جابه‌جایی‌ها را با افزایش بسیار زیادی همراه کرده بود، مشـکلاتی هم داشت و سبب شـد مردم نارضایتی‌های خود را اعلام کنند.

باتوجـه به ایـن موضوع دولتمردان سـال ۱۲۹۸ شمسی تصمیم گرفتند قوانینی را برای اسـتفاده بهتر از اتوبوس تنظیـم کنند؛ از این رو یک اداره بـا هدف مدیریت امور حمل‌ونقل تاسیس شد.

بعد از تاسیس این اداره بسیاری از مشکلات مردم حل شـد. از بهترین خدماتی که توسـط این اداره ارائه شـد می‌توان به مشخص کردن زمان کار اتوبوس‌ها، تعیین کرایه، صادر کردن پلاک‌های شناسـایی برای کلیـه اتوبوس‌ها و همچنیـن به‌وجـود آوردن آیین‌نامه انضباطی اشـاره کـرد. با گذشـت زمان تعـداد خطوط اتوبوس فعال افزایش پیدا کرد.

در سال ۱۳۲۰ شمسـی تعداد اتوبوس‌های پایتخت که در زمینه حمل‌ونقل مسافر فعالیت داشـتند، به ۱۰۰ عدد رسـید. در سال ۱۳۳۱ دولت بـا وارد کـردن شـرکت‌های خصوصی بـه سیسـتم حمل‌ونقـل جـاده‌ای، تصمیـم داشت سـرمایه‌گذاران بیشـتری را جذب این سیسـتم کند و بتواند از این راه به درآمدزایی برسـد. تاسـیس اداره حمل‌ونقـل یکـی از مهم‌ترین وقایع تاریخچـه حمل‌ونقل در ایران است.

حمل‌ونقل در اولویت سیاست‌گذاری‌های کلان

از ابتدای زندگی انسـان حمل‌ونقل در شـیوه‌های گوناگون یکی از زیرساخت‌های مهم برای ادامه زندگی و رفاه بوده است. انسان برای اینکه بتواند حمل‌ونقل را به روش راحت‌تری به انجام برساند، چرخ را اختراع کرد و حیوانات مختلفی را برای تسهیل حمل‌ونقل به‌کار گرفت.

نخسـتین شـیوه حمل‌ونقلی که در جهان مورد اسـتفاده قرار گرفت، حمل‌ونقل جاده‌ای بود که به‌وسیله حیوانات به انجام می‌رسید. با گذشت زمان مردم از ارابه‌های بزرگ برای حمل‌ونقل‌های زمینی خود استفاده کرده‌اند و این روش مرسـوم شـد. با گذشت زمان و همچنین رونق گرفتن تجارت در سراسر دنیا، حمل‌ونقل دریایی شروع به کار کرد.

اوایل از کشتی‌های بادبانی برای حمل‌ونقل دریایی استفاده می‌شد، اما به مرور زمان و با اختراع نیروی بخار و همچنین به‌کمک زغال‌سنگ، کشتی‌های بخار ساخته شدند و مورد استفاده قرار گرفتند. بعدها با استفاده از همین نیروی بخار و زغال‌سـنگ، حمل‌ونقل ریلی کار خود را آغاز کرد. با پیدا شـدن سوخت‌های فسیلی، کشتی‌های گوناگون با سوخت گازوئیل و همچنین موتورهای دیزلی مورد استفاده قرار گرفتند. پس از آن نیز هواپیماها، بالن و دیگر وسـایل برای حمل‌ونقل در امور نظامی، مسـافرتی، تجاری و سایر مورد، به کار گرفته شدند. در کل باید بگوییم موضوع حمل‌ونقل به‌قدری وسیع و گسترده است که باید برای تعریف آن از گذشته تا امروز، چندین کتاب مختلف نوشت.

درآمدزایی از دریا

تاریخچه حمل‌ونقـل در ایران بـه روش دریایی نیز بسیار درخشان است. حمل‌ونقل به این روش از گذشته تا امروز رونق بسـیار زیادی در کشورمان داشته است.

در ایـران حمل‌ونقل به روش دریایی بین جزایر و بنادر مختلـف بـه انجام می‌رسـد؛ برای مثال خـط دریایی بندرعباس تا جزیره قشم با استفاده از قایق‌های موتوری تندرو، به‌طور روزانه مسـافران بسیار زیادی را از اسکله شـهید حقانی به اسکله شـهید ذاکری واقع در جزیره قشـم منتقل می‌کند. خط دریایی جزیره هرمز تا بندر سیریک نیز به همین ترتیب است و در سال ۹۴ هجری شمسی تاسیس شده است.

حمل‌ونقـل دریایی میـان جزایر و بنادر کشـورمان به بنادر کشـورهای همسـایه نیز رونق بسـیار زیادی دارد؛ برای مثال با کشـتیرانی والفجـر از خط دریایی بندرعباس به سـمت دوبی، مسـافران بسیار زیادی به کشـور امارات جابه‌جا می‌شـوند. البته جابه‌جایی کالا و بار هم میان بنادر مشـهور کشـورمان مثل بندر امام خمینـی، بندرعباس، بنـدر امیرآبـاد، بندرانزلی، بندر چابهار، بندر بوشـهر و... به بنادر بسـیار مشهور و مهم دنیا مانند بندر دوبی، هنگ‌کنگ، شانگهای، بمبئی و... بـه انجام می‌رسـد. در حال حاضر بیـش از ۹۰ درصد کالاهـای کشـور از طریق حمل‌ونقـل دریایی جابه‌جا می‌شـوند. ایـران دارای ۱۱ بندر بازرگانـی با ظرفیت جابه‌جایی ۱۸۶ میلیون تن کالا اسـت. همچنین، تمام ناوگان جمهوری اسـلامی توان جابه‌جایی بیش از ۶.۵ میلیـون تن کالا را در سـطح بین‌المللی دارند. با اینکه وسـعت دریایی ایران بیش از وسعت دریایی کشورهای حوزه خلیج‌فارس است، جایگاه حمل‌ونقل دریایی کشور در بین این کشورها پایین‌تر است و آنها کالای بیشتری را از ایـن طریق جابه‌جا می‌کنند. با این وجود، حتی در زمان تحریم‌ها ایران یکی از کشـورهای مهم در صنعت حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی بوده و روزانه حجم انبوهی از کالاهـا و فرآورده‌های نفتی در بنادر ایران بارگیری و به سـایر نقاط جهان ارسال می‌شود. این کالاها از چند بندر مهم در جنوب کشور ارسال می‌شوند.

جایگاه خوب ایران در حمل‌ونقل ریلی

حمل‌ونقل ریلـی نیز به‌منظور جابه‌جایی مسـافر از شـهر به شـهری دیگری به انجام می‌رسـد. البته از این سیسـتم حمل‌ونقل بـرای جابه‌جایی بارهای ریـز و درشـت نیز اسـتفاده می‌کننـد. به‌طور کلی سیستم حمل‌ونقل ریلی در بین مردم بسیار محبوب است. کشـورمان از ۱۱۱۰۶ کیلومتر مسیر راه‌آهنی برخوردار اسـت. بانک جهانی می‌گوید: ایران پس از چیـن (با ۲۱۰۰ کیلومتر) و امریـکا (۱۲۱۵)، آلمان (۹۱۹)، ژاپـن (۷۹۴)، کره جنوبی (۷۷۰) و اسـپانیا (۶۶۰) بـا ۵۵۰ کیلومتر طول خطوط ریلی شـهری در حال سـاخت و بهره‌بـرداری در رتبه هفتم جهان قـرار دارد. ایـران از نظـر تعداد شـهر دارای قطار شـهری در حال سـاخت یا بهره‌برداری، دارای رتبه پنجم در جهان است و در شاخص طول خطوط ریلی برون‌شـهری نیـز از رتبه ۲۷ به رتبـه ۱۹ ارتقا پیدا کرده است. براساس این آمار، از نظر توان مهندسی و هزینه ارائه خدمات حمل‌ونقل ایران جزو ۱۵ کشـور برتر دنیاسـت. همچنین ایران در میان ۱۴۳ کشـور از نظـر زیرسـاخت ریلـی، در رتبه ۴۵ قـرار گرفته اسـت. از نظر زیرسـاخت ریلی ترکیه بـا رتبه ۴۹، عربسـتان با رتبه ۵۰، یونان با رتبـه ۵۶، مکزیک با رتبه ۶۳، پاکستان با رتبه ۷۱ و برزیل با رتبه ۹۴، در جایگاه‌هایی پایین‌تر از ایـران قرار گرفته‌اند. امارات، قطر و کویت جزو کشـورهایی هستند که یا خدمات ریلی منظمی ندارند یا بخش ناچیزی از آنها پوشـش ریلی دارند و به همین دلیل مشـمول رتبه‌بندی قرار نگرفته‌اند.

حمل بار و انسان در فراز آسمان

شاید اگر ۷۰ سـال پیش کسی می‌گفت که می‌خواهـد کالایی را از طریق هواپیما از جایی به جای دیگر بفرسـتد، همه تعجب می‌کردند، اما کافی اسـت نگاهی به اطراف خود بیندازیم تا ببینیم که بیشـتر کالاهایی که روزانه از آنها استفاده می‌کنیم ساخت خارج از کشور هستند و بسیاری از آنها از طریق هوایی به داخل ایران رسـیده‌اند. امروزه انتقال کالا از طریق هواپیما عادی شده و روزانه هزاران تن بار از کشورهای دیگـر از طریق سیسـتم حمل‌ونقل هوایی در ایران جابه‌جا می‌شود.

نخسـتین حمل‌ونقـل هوایی در ایـران در سـال ۱۲۹۲ شمسـی به ثبت رسـید که یک پرواز بـاری برای حمل کالاهای موردنیاز برای راهسـازی بود. این پرواز بین روسـیه و ایران انجام شد.

این پروازها به‌تناوب انجام می‌شـد اما هنوز به شکل سیستماتیک نبود تا اینکه در دهه ۵۰ پروازهای باری شـکل منظم به خود گرفتند و چندین شـرکت در این زمینه مشغول شدند. امروزه در برخی از استان‌ها مانند استان البرز، فرودگاه‌های اختصاصی حمـل بار وجود دارد. حداقل ۶ شـرکت هواپیمایـی در زمینه حمل بار و چندین شرکت هواپیمایی در زمینه پست بین‌المللی در ایران فعالیت دارند.

حمل‌ونقل هوایی نیز جایگاه بسیار خوبی در تاریخچه حمل‌ونقل در ایران دارد. کشور ما بالغ بر ۷۰ فـرودگاه دارد و به‌طور روزانه پروازهای داخلی و خارجی بسیار زیادی برای حمل‌ونقل مسافر و بار به انجام می‌رسد. نخستین فرودگاه کشـورمان در سال ۱۹۶۳ کار خود را آغاز کرد و امروزه سیستم حمل‌ونقل هوایی رونق بسیار زیادی در کشورمان دارد.

سخن پایانی...

کشـور مـا به‌دلیـل موقعیـت خـاص جغرافیایـی و راهبـردی‌اش و نیز به لحاظ وجـود خطـوط مختلـف فرعـی و اصلی راه‌آهـن، ارتباط بـا آب‌هـای آزاد و اتصال شرق به غرب، امکانات بالقوه‌ای برای تمرکز بـر بخش حمل‌ونقل و افزایـش درآمدهای ترانزیتی ناشـی از جابه‌جایی بار و مسـافر دارد؛ بنابرایـن توجـه ویژه بـه این بخش می‌توانـد در اولویـت سیاسـت‌گذاری‌های کلان اقتصادی قرار گیرد.

نظرگاه

نقش حمل‌ونقل عمومی در بحران کرونا



مجتبی یوسفی- عضو کمیسیون عمران مجلس یازدهـم: نـاوگان حمل‌ونقل عمومی کشـور به لحاظ درون و برون‌شـهری که بیش از ۳۰ سـال از عمر آنها می‌گذرد، ناوگان فرسوده‌ای است.

حمل‌ونقل عمومی کشـور از تاکسی و اتوبوس گرفته تا مترو براسـاس برنامه چهارم، پنجم و ششـم توسعه شـهری به دو دلیل موفق عمل نکرده است؛ یکی بحث حمایتی و دیگری عملکرد دولت‌ها. حمل‌ونقل عمومی باید نقش کاهنده آلودگی هـوا، ترافیک و از همه مهم‌تر در دسـترس‌ترین و کم‌هزینه‌ترین وسـیله نقلیه عمومـی برای اقشـار ضعیف جامعه را ایفا کند و زمانـی که بحث از حمل‌ونقل عمومی می‌شـود باید سرعت، کاهش معضلات زیسـت‌محیطی و رضایت قشر ضعیف جامعه را مد نظر قرار دهیم.

در گذشـته هزینه خرید یک اتوبوس ۸۰ میلیون تومان بود که ۲۰ درصد آن را شهرداری و بقیه را دولت پرداخت می‌کرد. در شرایط کنونی هزینه خرید یک اتوبوس حدود ۲ تا ۲.۵ میلیارد تومان شـده و دولت، شـهرداری و وزارت کشور ریالی در جهت خرید یک اتوبوس کمک نمی‌کنند، در صورتی که براساس ماده ۱۲ قانـون توسـعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سـوخت، حتی کمک وزارت نفت در حمل‌ونقل درون‌شـهری و برون‌شهری منجر به کاهش هزینه‌ها می‌شود.

بیش از ۳۰ سال از عمر ناوگان حمل‌ونقل درون و برون‌شهری کشور می‌گذرد و ناوگان فرسـوده‌ای است و ضرر و زیان بسـیاری در چند سال اخیر به همراه داشـته؛ علی‌الخصوص در فصل پاییز که گاهی این خسارات جانی است و قابل جبران نیست.

احتمال انتقال کرونا در مکان‌های شـلوغ مثل مترو و اتوبوس بیشـتر اسـت و در چنـد ماه اخیـر حمل‌ونقل عمومی نقش پررنگی در شـدت دادن بیماری کرونا داشـت. ازدحام بیش از اندازه در واگن‌های قطار مترو و شلوغی اتوبوس‌ها همه نشـان از ضعف عملکرد دارد. اگر این معضل در سال‌های قبل حل می‌شد امروزه شـاهد هزینه سـنگین درمان کرونا بر دوش وزارت بهداشت و درمان و مردم نبودیم.

مردم برای شـدت نگرفتن بیماری مجبور به اسـتفاده از تاکسی درون‌شهری هستند که باوجود قانونمندی‌ها و نرخ‌های نجومی که از مسافران می‌گیرند یک سـوی دیگر اعمال محدودیت‌ها خود را نشان می‌دهد. با تمام این تفاسیر باز از مردم انتظار داریم پروتکل‌ها را رعایت کنند. بسیاری از مسئولیت‌ها را بر دوش مردم می‌گذاریم اما بسـیاری از تعهدات که بر دوش مقامات بالادسـتی است را نادیده می‌گیریم و حمایتی از ملت نمی‌کنیم.

اگر وزارت نفت یا وزارت کشـور به نـاوگان حمل‌ونقل عمومی کمک کند به دو دلیل با کاهش هزینه‌هـای درمانی روبه‌رو خواهیم بود؛ یکی کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و توسعه پایدار زیست‌محیطی که منجر به کاهش بیماری‌ها و مسمومیت‌ها می‌شود و دیگر اینکه با توسعه حمل‌ونقل عمومی و عکس‌العمل مناسب شاهد کاهش هزینه‌های بخش درمانی کشور.

گاهی مسـئولان با تصمیمات اشـتباه ضربه‌های غیرقابـل جبرانی به مردم و اقتصاد کشـور می‌زنند. بی‌توجهی به نخبگان و اسـتعداد آنها باعث می‌شود در تاریخ فقط افسـوس به‌جای بمانـد؛ برای مثـال در دوره اصلاحات چند مرتبه پیشـنهاد ساخت ماشـین هیبریدی یا همان برقی را دادند که با بی‌مهری تمام مسـئولان اسـتعداد و هوش ایرانی تقدیم کشور انگلستان شد. در صورت تولید همین خودرو در کشور شاهد انقلابی بزرگ در صنعت خودروسازی کشور بودیم و امروزه مشکلات زیست‌محیطی کمتری داشتیم.

سیاست‌ها و مدیریت‌های غلط امروزه منجر شده هم هزینه را پرداخت کنیم و هم سلامتی مردم را به مخاطره بیندازیم.

ارتقای ایمنی حمل‌ونقل با توسعه زیرساخت‌ها



محمـد علیخانی- عضـو کمیسـیون عمران و حمل‌ونقل شـورای شـهر تهران: ایمنـی مهم‌ترین اصل در حمل‌ونقل پایدار است که این امر تنها در پرتو بهینه‌سازی زیرسـاخت‌های این صنعت و مجهز کردن آن بـه تجهیـزات مطمئـن امکان‌پذیر اسـت تا ضمن کاهش خسـارات و آسـیب‌های احتمالی، بستر توسعه کشور نیز فراهم شود.

جوامع از ابتدای پیشـرفت و توسـعه سـعی کردند برای بـرای بقا در عرصه بین‌المللی، حمل‌ونقل کشـور خود را گسـترش دهند زیرا صنعت حمل‌ونقل از مهم‌ترین ابعاد دستیابی به اقتصاد کارآمد و توسعه پایدار به‌شمار می‌رود. کشور ما نیز برای هماهنگی با تحولات جهانی در راسـتای اجرای اولویت‌ها در بخش توسـعه همه‌جانبـه، نیازمند توجه بیش از پیش به حوزه حمل‌ونقل اسـت. در همین زمینه تمرکز بر بهبود زیرساخت‌های این صنعت می‌تواند توسعه پایدار را رقم زند که تحقق این امر مسـتلزم مدیریت کلان‌نگر و کارآمد است تا این‌گونه بتوان دانش موجود را به‌منظور بهره‌برداری بهینه به کار گرفت.

ایمنی حمل‌ونقل عمومی از سـرویس مدارس گرفته تا ناوگان اتوبوسـرانی و ریلی بسیار مهم است.

در بحث ایمنی حمل‌ونقل مدارس برای نخسـتین بار دسـتورالعمل سرویس مدارس تهیه شد و به تصویب رسید. در این طرح هم رانندگان و هم خودرو آنها باید استانداردهای لازم را داشته باشند. در همین زمینه سامانه‌ای در تاکسیرانی با هماهنگی وزارت کشور ایجاد شد که مشخصات خودروهایی که برای سرویس مدارس استفاده می‌شوند در آن ثبت شده است. البته مدارس نیز موظفند تنها با این خودروها قرارداد تنظیم کنند تا هم از لحاظ ایمنی خودرو و هم سـلامت راننده مشکلی پیش نیاید.

در بخش مترو نیز باید گفت این ناوگان بسـیار فرسـوده است و در سال‌های گذشـته به‌ندرت به این شبکه قطار اضافه شده اسـت. واگن‌هایی که از ابتدای تاسیس به ناوگان ریلی پیوستند با گذشت این سال‌ها همچنان فعالیت می‌کنند و بعضی از آنها دچار نواقص عمده‌ای هستند و نگهداری آنها هزینه بالایی دارند. گاهی شنیده می‌شود که برخی از این قطارهای شهری دچار نقص فنی می‌شوند و مشـکلاتی را برای مسئولان مربوطه و همچنین شهروندان به‌وجود می‌آورند. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که مسـئولان مترو و اتوبوسـرانی با شـرایط سـخت خدمات‌رسانی می‌کنند و در بدترین شـرایط نیز هیچ‌گاه سرویس‌دهی آنها تعطیل نشده است.

در ناوگان اتوبوسـرانی متاسفانه همچنان تعداد زیادی اتوبوس گازسوز وجود دارد که با مخزن‌های گازی فعالیت می‌کنند، به‌طوری که روی سقف هر یک از این اتوبوس‌ها حدود ۷ مخزن سی‌ان‌جی وجود دارد. در مخازن گاز اتوبوس‌های فرسـوده مشـکلاتی وجود دارد و هر لحظه امکان وقوع یک حادثه هسـت. در بخش اورهال (تعمیرات) نیز سختی‌هایی وجود دارد. اگر بخواهیم شرایط ایده‌آل را در نظر بگیریم، قطعا باید بخش زیادی از خدمات‌دهی اتوبوسرانی تعطیل شود و نیز خدمات‌دهی بخش زیادی از واگن‌ها؛ اما چنین کاری ممکن نیست که در این میان باید مشـکلات کشـور و موضوعات اقتصادی، تحریم و... را هم در نظر گرفت زیرا این موارد بسیار تاثیرگذارند. دولت به‌عنوان بزرگ‌ترین مرجع اجرایی کشور مسئولیت توسعه زیرساخت‌های کشور را برعهده دارد.