

شنبه

۲۶ آذر ۱۴۰۱
۲۲ جمادی الاول ۱۴۴۴
۱۷ دسامبر ۲۰۲۲

دندوننت بزرگترین اپلیکیشن آنلاین مشاوره و تعیین نوبت خدمات دندانپزشکی در کشور

۱- خدمات اقساط دندانپزشکی طی ۱۲ قسط ماهیانه بدون بهره
۲- خدمات نظیفی و مراقباتی ویژه قابل ارائه به اعضا باشگاه مشتریان نشان سلامت
۳- ارائه پوشش های دندانپزشکی از ۹۰٪ تا ۱۰۰٪ درصد بستگی به صورت انفرادی و گروهی
۴- کلیه خدمات ایمپلنت، کامپوزیت و ... با حداقل هزینه در ۲۵۰ مرکز دندانپزشکی در سراسر کشور

سایت: www.bonyansalamat.com | [dandunnet](http://dandunnet.com) | اینستاگرام

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

سال سی و دوم شماره پیاپی ۲۵۴۱ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۲۲۳ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

یادداشت‌های امروز

گفت‌وگو

سرمقاله

نقش کلیدی پوشش ریسک در «حمل و نقل» ۱۶	کاهش صادرات مجدد با ضعف اسکله‌های بنادر ۸	عبور سیاست‌گذاری صنعتی از مسیر علم ۱۵	توقف مترو پایتخت در پیچ مشکلات ۶	خزان معدنکاری در راه است ۷	نقش حمل و نقل در ایجاد تمدن جدید ۲
--	--	--	-------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

چرخ حمل و نقل قفل کرد

پرونده روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

- ۱- حمل و نقل هوایی نیازمند مدیریت حرفه‌ای
- ۲- حمل و نقل جاده‌ای و مشکلات تکراری
- ۳- کمبود زیرساخت حمل و نقل تهدید جدی صنایع معدنی
- ۴- بنادر در انتظار سرمایه‌گذاری
- ۵- قطار ایستگاه مسئولیت را رد کرد
- ۶- حرکت کند قطار توسعه
- ۷- حمل و نقل، پیشران اصلی توسعه
- ۸- زمین خودروسازان برای جوانه‌های فناوری بایر است
- ۹- بیمه حامی صنعت حمل و نقل
- ۱۰- درد نابسامانی حمل و نقل دو ندارد

طرح: ساسان شرف‌الدین

«آگهی تجدید مناقصه عمومی دومر حله‌ای»

خرید شش عدد گاردان Universal Shaft 82-H*La:1510 Lz:600 For Finishing Stand 15V
مورد نیاز کارخانه نورد بر دسیر شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

«مناقصه شماره ۰۱۰۸-ک-م»

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت به خرید شش عدد گاردان Universal Shaft 82-H*La:1510 Lz:600 For Finishing Stand 15V از طریق برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله‌ای اقدام نماید؛ لذا از تمامی تولید کنندگان و تامین کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید، جهت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ چاپ این آگهی به مدت ۷ (هفت) روز کاری؛ تمایل خود را بصورت مکتوب به آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارسال نمایند.

شرکت‌های متقاضی می‌توانند مشخصات اقلام موضوع مناقصه (مشخصات فنی) را از طریق مراجعه به آدرس اینترنتی WWW.SJSCO.IR دریافت نمایند.

شرایط:

- ۱- محل تحویل درب انبار کارخانه نورد بر دسیر شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان واقع در استان کرمان، شهرستان بردسیر، کیلومتر ۲ جاده بردسیر-کرمان می‌باشد.
 - ۲- تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال.
 - ۳- شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.
 - ۴- هزینه چاپ آگهی، بر عهده برنده مناقصه می‌باشد و ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.
 - ۵- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های ۰۳۴-۴۲۲۵۱۱۹۳ (داخلی ۱۰۲) و ۰۹۹۱۲۹۳۸۳۱۷ و آدرس ایمیل TENDER@SJSCOSTEEL.COM ارتباط برقرار نمایید.
- * لازم به ذکر است اعلام آمادگی شرکت‌ها باید در سر برگ رسمی همراه با آدرس ایمیل، شماره تماس ثابت و همراه باشد.

دبیر خانه کمیسیون معاملات شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

مناقصه عمومی خرید دستگاه حفاری مغزه‌گیری نیمه‌هیدرولیک

شرکت کانی کاوش آرتا غدیر (سهامی خاص) در نظر دارد تعداد یک دستگاه حفاری نیمه‌هیدرولیک را از طریق مناقصه عمومی خریداری نماید. لذا از شرکت‌های فروشندگان در این زمینه دعوت می‌گردد که جهت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۶ تا ۱۴۰۱/۰۹/۳۰ به آدرس این شرکت واقع در تهران، خیابان شریعتی، خیابان کلاهدوز، سه‌راه نشاط ابتدای اخلاقی غربی پلاک ۴ طبقه اول همراه با معرفی‌نامه مراجعه نمایند.

تلفن: ۰۲۱۲۶۶۰۳۹۷۹

صنعت معدن تجارت

صمت ویژه نامه‌ی سراسری روز ملی صنعت پتروشیمی را منتشر می‌کند.

در این ویژه‌نامه مشاهده می‌کنید:
بررسی چالش‌ها، موانع و مشکلات صنعت پتروشیمی
قطعی گاز و مشکلات آن برای پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها
عملکرد دولت در حوزه صادرات محصولات پتروشیمی
نگاهی بر تاریخچه صنعت پتروشیمی
همچنین در این پرونده گفتگویی با مدیران دولتی در وزارتخانه‌های نفت و نیرو و صمت و همچنین با نمایندگان مجلس شورای اسلامی خواهیم داشت.



تاریخ انتشار: دی ماه ۱۴۰۱
به طور همزمان در سراسر کشور
شماره های بازرگانی: ۳-۸۸۲۲۲۷۳۲

نقش حمل‌ونقل در ایجاد تمدن جدید



ناصر بزرگ‌مهر
nborzorgmehr@yahoo.com
به نام او که هر چه بخواند همان می‌شود

جاده می‌خواهیم، بعد وسیله نقلیه عمومی و کامیون و تریلی و اتوبوس و مینی‌بوس و تاکسی می‌خواهیم.
خط ریلی می‌خواهیم، بعد قطار و لکوموتیو و واگن می‌خواهیم.
فضای امن می‌خواهیم، بعد هواپیما و هلی‌کوپتر می‌خواهیم.
دریای آزاد و اقیانوس می‌خواهیم، بعد کشتی و قایق و نفتکش و زبردربایی و لنج می‌خواهیم، وسیله نقلیه عمومی برای مسافرت و تفریح و امور نظامی و باربری می‌خواهیم.

در جهان امروز، حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر جامعه است که علاوه بر تحت تأثیر قراردادان فرایند توسعه اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار تغییر و تحول شده و همچنان می‌شود. ۲۶ آذر، در ایران روز ملی حمل‌ونقل است. این روز در تاریخ تحولات صنعت حمل‌ونقل در کشور، روزی سرنوشت‌ساز بوده و نقشی تعیین‌کننده در انسجام شبکه حمل‌ونقل داشته است. در چنین روزی در سال ۱۳۶۱ در پنجوجه جنگ تحمیلی، حدود یکصد کشتی حامل کالا در بندار جنوبی کشور، در انتظار تخلیه بار بودند و بروز بحران ناشی از انتام ذخیره کالاهای اساسی در کشور و تهدید کشتی‌های منتظر ازسوی عراق و نیز شمول بیمه‌های جنگی، نگرانی‌هایی را برای مسئولان فراهم آورده بود. در همین روزها، رهبر کبیر انقلاب در پیامی تاریخی، کامیونداران کشور را به مشارکت در تخلیه هرچه سریع‌تر کشتی‌ها فرا می‌خواند.

به‌دنبال فرمان تاریخی مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ایران، شاهد بسیج عمومی کامیونداران شد و صحنه‌های کم‌نظیری از فداکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی به ثبت رسید و کامیون‌ها و تریلی‌های زیادی برای تخلیه بار به‌سوی جنوب حرکت کردند و با این فرمان و اعزام کامیون‌ها مشکل تجمع کالاهای وارداتی و نوبت‌های طولانی تخلیه کشتی‌ها در بندرهای ایران حل شد و این روز را در یادها ماندگار ساخت.

۱۵ سال پس از زمان صدور این فرمان به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و در جهت آگاهی اقشار مختلف مردم از نقش و جایگاه والای شبکه گسترده حمل‌ونقل کشوری، شورای فرهنگ عمومی، ۲۶ آذر را به‌عنوان «روز حمل‌ونقل» نام‌گذاری کرد.

حمل‌ونقل در ایجاد تمدن جدید در جهان به‌عنوان فرآیندی از توسعه شناخته شده که بیشترین سهم را در تمدن نوین داشته و یار انسان در پی‌ریزی مدنیت و شهرنشینی و گذر از دوران سخت تاریخی بوده و به سرعت پیشبیند تحولات و پیشرفت اقتصادی جوامع کمک کرده است. صنعت حمل‌ونقل، صنعت توانمندی است که به‌عنوان یکی از منابع درآمدی مهم در اقتصاد کشورها همیشه مورد توجه بوده و تأثیر بسیار زیادی در حوزه‌های اجتماعی و فرهنگی و پیشرفت صنایع گوناگون داشته و دارد.

تاریخ تمدن‌های بزرگ حکایت از آن دارد که در قرون و اعصار گذشته، برخورداری از شبکه حمل‌ونقل کارآمد یکی از عوامل توفیق تمدن‌ها در عرصه تولید و بازرگانی داخلی و خارجی بوده و تمدن باستانی و پرافتخار ایران نیز، بخشی از موقعیتی و اقتدار تاریخی خود را مدیون موقعیت جغرافیایی خاص و نظام توانمند و انعطاف‌پذیر حمل‌ونقل و ارتباطات بوده است.

ایران به‌لحاظ موقعیت ویژه جغرافیایی و دسترسی گسترده به آب‌های آزاد و داشتن ۴ فصل و موقعیت خاص سیاسی در بین کشورهای همسایه و قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم از دیرباز در موضوع حمل‌ونقل از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده است.

بررسی جاده‌های ایران در طول صد سال گذشته نشان می‌دهد در پایان حکومت قاجار طول راه‌های ایران حدود ۳۹۰۰ کیلومتر بود. در دوران حکومت رضاشاه طول راه‌ها به ۲۴ هزار کیلومتر رسید. با اجرای برنامه‌های عمرانی تا قبل از انقلاب سال ۱۳۵۷ طول راه‌ها به ۴۲ هزار کیلومتر افزایش یافت.

در حال حاضر طول راه‌های اصلی، فرعی و روستایی بیش از ۳۰۰ هزار کیلومتر است که طول آزادراه و بزرگراه بیش از ۲۰ هزار کیلومتر، جاده اصلی بیش از ۳۰ هزار کیلومتر و جاده آسفالته بیش از ۱۵۰ هزار کیلومتر است و الباقی آن جاده‌های شوسه و راه‌های ارتباطی روستایی و فرعی به‌شمار می‌روند.

اهمیت جاده در یک کشور مانند رگ‌ها در بدن انسان است. جاده می‌تواند سرنوشت یک کشور را در حوزه‌های گوناگون تغییر دهد؛ جاده با خودش اقتصاد شکوفا، مهاجرت، توریست، فرهنگ، علم و دانش می‌آورد. تأثیرات خودرو و اعم از شخصی و عمومی تا کشتی و هواپیما و قطار بر زندگی فردی و جمعی بر هیچ دولتمردی پوشیده نیست. خودرو، مثل نان و غذا و مسکن جزئی از زندگی امروز جوامع به‌شمار می‌رود؛ وسیله‌ای مصرفی که مانند موبایل‌های امروز، بدون آن حرکت در زندگی امکان‌پذیر نخواهد بود یا حداقل به‌سختی انجام خواهد شد.

رونق اقتصادی با حمل‌ونقل توانمند و روزآمد، شکوفا می‌شود؛ بنابراین باید نمایندگان محترم مجلس و دولت به موضوع حمل‌ونقل عمومی و خصوصی و گسترش جاده‌های کشور و راه‌آهن بیش از پیش توجه خاص کنند.

حمل‌ونقل مانند خون، در رگ‌های اقتصاد ما عمل خواهد کرد.

اقتصاد و توسعه

چرخ حمل‌ونقل قفل کرد

مهارت‌های حمل‌ونقل بوده است. بر این اساس، جوامعی که در این مسئله حیاتی سرمایه‌گذاری نکنند و آن را به‌اهمال و فراموشی بسپارند، اندک‌اندک از قافله پیشرفت و توسعه عقب می‌مانند. اهمیت صنعت حمل‌ونقل در ایران نیز منجر به تعریف ۲۶ آذر، به‌عنوان روز ملی حمل و نقل در تقویم ایران شد. تعیین این روز به‌این مناسبت در سال ۱۳۷۶ به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و برای آگاه‌سازی جامعه با نقش و جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران، از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور صورت گرفت.

نیز در این پرونده جایگاه و مشکلات این صنعت در ابعاد مختلف پرداخته و نقش صنعت حمل‌ونقل در توسعه را بررسی کرده است. با این پرونده همراه شوید.

امروز، بخش حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر جامعه است که علاوه بر تحت تأثیر قراردادان فرایند توسعه اقتصادی، خود نیز در جریان توسعه دچار تغییر و تحول می‌شود.

گسترده‌گی منحصر به فرد فعالیت‌هایی که در بخش حمل‌ونقل انجام می‌گیرد و همچنین، تحولات سریع فناوری این بخش، ارتباط میان آن و فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آن چنان حساس و پیچیده ساخته که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل‌ونقل به‌عنوان «نبروی محر که توسعه» یاد می‌کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه‌ساز توسعه همه جانبه کشورها می‌دانند.

به عقیده کارشناسان، موفقیت‌های راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل و نیز توسعه

حمل‌ونقل به‌طور کلی، به‌معنی روشی برای حمل‌کالا، اجناس و انسان است. با توجه به این تعریف، انواع روش حمل‌ونقل را می‌توان در دسته‌بندی کلی، حمل‌کالا و حمل‌انسان جای داد. همچنین با توجه به ابزار مورد استفاده برای حمل‌کالا، اجناس و انسان انواع حمل‌ونقل در ۳ دسته‌بندی هوایی، زمینی و دریایی جای می‌گیرند. در تقسیم‌بندی‌های کوچک‌تر حمل‌ونقل زمینی شامل حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی می‌شود. پیش از توسعه حمل‌ونقل هوایی، حمل‌ونقل دریایی جایگاه قابل توجهی در این بخش داشته که امروزه جدی‌ترین و اساسی‌ترین کاربرد حمل‌ونقل دریایی، موارد تجاری به خصوص برای بارهای تجاری بسیار بزرگ است.

با این همه پیدایش و توسعه حمل‌ونقل هوایی انقلابی در این صنعت ایجاد کرد. روند رو به توسعه این صنعت با سرعت بالایی در جهان همراه شد، تا جایی که

چهره

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی:

طرح جامع حمل‌ونقل تا پایان ۱۴۰۲ نهایی می‌شود

چاپار از طریق زاهدان به سمت ترکمنستان نباید انجام شود؟ بنابراین باید آسیب‌شناسی انجام شود.

وی در بخش دیگری از سخنان خود به موضوع ناوگان و ارتقای آن تأکید کرد و گفت: در خصوص ناوگان مهم‌ترین پژوهشی که امروز می‌تواند انجام بشود این است که نسبت واردات با تولیدات داخلی را بررسی کنیم. زمانی که بحث از واردات می‌کنیم تأکید بر حمایت از تولیدات داخل است ولی به نظر می‌رسد که با به‌هم‌مندی از تولیدات داخل، ناوگان کامل نمی‌شود.

معاون وزیر راه با بیان اینکه هم ناوگان ریلی و هم جاده‌ای کشور فرسوده است از فرسودگی ۶۰ درصدی ناوگان جاده‌ای خبر داد و افزود: ترانزیت در سال ۱۴۰۰ معادل ۱۱ و نیم میلیون تن بود اما در امسال در حالی که پیش‌بینی‌ها حکایت از ترانزیت ۲۰ میلیون تنی داشتند، اما تنها ۷ میلیون تن ترانزیت در کشور ثبت شد که با رقم سال قبل فاصله زیادی دارد. وی به کمبود لوکوموتیو اشاره و اظهار کرد: امروزه کالاهای به‌سختی از گمرک عبور می‌کنند حال آنکه در دنیا ترده‌های ترانزیتی یکپارچه‌سازی شده است ولی ما در کشور این معضل را نوانسته‌ایم برطرف کنیم.

و شهرسازی است. در ترانزیت کالا، کشور ظرفیت مناسبی دارد ولی متأسفانه نتوانستیم از این ظرفیت استفاده ببریم. معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه در ترانزیت کالا توجه به بخش عرضه و تقاضا حائز اهمیت است تأکید کرد: در بخش تقاضای ترانزیت کالا در ماه‌های گذشته بر اساس استراتژی دولت سیزدهم توانستیم تقاضا را ایجاد کنیم. «تفاهم ترانزیت ۱۰ میلیون تنی با ازبکستان»، «تفاهم ۳ جانبه ترانزیت ۱۵ میلیون تنی ایران روسیه و آذربایجان» و «تفاهم ترانزیت ۲۰ میلیون تنی اجلاس اخیر آسیای میانه» می‌شود. بر همین اساس از نظر تقاضا با توجه به تحولاتی که در منطقه رخ داده این اقدامات انجام شده است.

افندی‌زاده گفت: اما در عرضه ترانزیت نیاز داریم تا تحقیقات بیشتری انجام داده و آسیب‌شناسی کنیم. وقتی همه معتقد هستیم که ایران چهارراه ترانزیت است چرا نمی‌توانیم از این موقعیت بهره‌مناسب را ببریم. به‌عنوان نمونه در کریدور شمال-جنوب پروژه‌های مختلفی پیش‌بینی شده است. یکی از جمله پروژه رشت-آستانا که بارها مطرح شده است. یکی از اهداف مهم کشور تکمیل این شبکه ریلی است. آیا در کنار شبکه ریلی، شبکه‌های جاده‌ای وجود ندارد؟ آیا اتصال بندر

ریلی، دریایی و جاده‌ای برنامه‌فاز دو طرح جامع توسط سازمان‌های تخصصی در حال تدوین است که در ستاد مشاوره انتخاب خواهد شد تا تلفیقی از این طرح‌ها را همراه با هدایت انجام بدهد که اگر بتوانیم بر اساس طرح جامع حمل‌ونقل گام برداریم قطعاً به استراتژی‌های مهم کشور دست یابیم. این استراتژی‌ها می‌تواند در احکام برنامه هفتم و احکام



دائمی کشور لحاظ شود که اینها به نوعی با همدیگر ارتباط داشته باشند. معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی موضوع مهم دیگر را ایجاد مرکز لجستیک کشور و مراکز است که می‌تواند بندر خشک، شهرک‌های لجستیک و غیره را به هم متصل کند عنوان کرد و گفت: این کار نیز در وزارت راه و شهرسازی شروع شده تا بتوانیم از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های ریلی و جاده‌ای کمک بگیریم که این می‌تواند حرکت مهمی قلمداد شود. اینها نیاز به انجام اقدامات پژوهشی بر اساس تجربیات گذشته و نگاه آینده دارد.

وی در بخش دیگری از سخنان خود بسر موضوع ترانزیت تأکید کرد و گفت: در سال‌های گذشته موضوع ترانزیت مورد تأکید بود که جزو وظایف و برنامه‌های مهم وزیر راه

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی گفت: امیدوار هستیم کلیات طرح جامع حمل‌ونقل تا پایان سال ۱۴۰۲ با اقی ۱۴۱۴ نهایی و مصوب شود. به گزارش ایلنا، شه‌ریار افندی‌زاده معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی ضمن بیان این مطلب افزود: در سال ۲۰۲۱ حدود ۷۰ هزار مقاله از پژوهشگران ایرانی منتشر شده است و ایران را در رتبه ۱۵ جهانی قرار داده است. وی بر تعریف چشم‌انداز برای تعیین راهبردها و استراتژی‌ها تأکید کرد و افزود: تعریف چشم‌انداز حمل‌ونقل در طرح جامع حمل‌ونقل دیده شده است و تدوین آن از سال‌های گذشته در وزارت راه و شهرسازی شروع شد و این موضوع در وزارت راه و شهرسازی دنبال می‌شود. امیدوار هستیم تا کلیات طرح جامع حمل‌ونقل تا پایان سال ۱۴۰۲ با اقی ۱۴۱۴ نهایی و مصوب شود. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه امروز بیش از ۵۰۰ پروژه راه‌سازی و ریلی در دست اجراست، تأکید کرد: باید این پروژه‌ها را اولویت‌بندی کنیم و استراتژی کش‌ور را برای این برنامه‌ها نهایی کنیم.

افندی‌زاده توضیح داد: هم‌اکنون در زمینه‌های حمل‌ونقل

یادداشت

توسعه حمل‌ونقل عمومی اولویت نیست!

قوانین مصوب به‌دلیل و بهانه‌های گوناگون اجرا نشده‌اند.

در حالی‌که قوانین خوبی همچون قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب ۸۵ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶ قانون استفاده از تسهیلات سبخت ذخیره ارزی



برای حمل‌ونقل ریلی و عمومی شهری مصوب ۸۸ قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب ۸۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۸۹ و قانون هوای پاک مصوب سال ۹۶ داریم که یا اصلاً اجرا نشده یا ناقص اجرا شده‌اند. در این بین، دولت‌ها همیشه در برابر اصرار مدیریت شهری برای تأمین سهم خود برای خرید ناوگان حمل‌ونقل عمومی بهانه‌تراشی می‌کنند و حتی در دوره‌ای، صدور نقد بهای اتوبوس‌های بی‌آرتی شهر تهران از محل عوارض شهر تهران و از بودجه شهرداری تهران پرداخت شد.

به هر حال این روزها نه تنها در بحث توسعه، بلکه حتی در موضوع نگه‌داشت نیز با مشکلات زیادی در اتوبوسرانی

و مترو مواجه هستیم. وضعیت به قدری نگران‌کننده است که باید نگاه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی تهران داشته باشیم. جلسات شهردار تهران و رئیس شورای شهر تهران با مسئولان دولتی از جمله سازمان برنامه و بودجه نیز آغاز شده تا بتوانند برای توسعه حمل‌ونقل عمومی سهم بیشتری از دولت بگیرند. در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نیز آن‌طور که باید به حمل‌ونقل عمومی توجه نشده است.

البته باید به این نکته نیز توجه داشت که به هر میزان منابع دولتی محقق شود، رافع مسئولیت شهرداری نبوده و این سازمان باید با همت بلند، گام‌های اساسی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی بردارد.

تمرکز مدیریت شهری باید بر تقویت حمل‌ونقل عمومی باشد و در همه سطوح حمل‌ونقل عمومی شامل مترو، اتوبوس و تاکسی این تقویت انجام شود. به علاوه اینکه باید بتوانیم در حوزه باسازی و نوسازی مترو، اتوبوس و تاکسی برنامه داشته باشیم تا با بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها، سقف خدمتی حمل‌ونقل را ارتقاء دهیم و شرایط بسیار بدی که امروز با آن مواجه هستیم را جبران کنیم.

وحید نوروزی – کارشناس حمل‌ونقل: توجه به زیرساخت‌های شهری، توسعه کلاسشهرها در بخش‌های گوناگون را به همراه دارد و بدون فراهم‌آوری زیرساخت‌های مناسب و کارآمد، هیچ‌یک از انواع توسعه شهری امکان‌پذیر نخواهد بود. امروزه در آلودگی شهرهای بزرگ، خودروها نقش زیادی دارند؛ بنابراین ضروری است مدیران شهری برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک خودروهای تک‌سرنشین در خیابان‌های شهری به‌دنبال یک راه‌حل منطقی باشند. توسعه حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های زیرساختی، تأثیر بسیار زیادی در توسعه اقتصادی و پایدار شهری دارد.

در این بخش توسعه حمل‌ونقل عمومی و توجه ویژه به این مقوله مهم برای دستیابی به توسعه و مدیریت بهتر شهرها، باعث شده همواره پیشرفت و نحوه اداره سیستم حمل‌ونقل شهری یکی از دغدغه‌های اساسی مدیران کلانشهرها باشد.

پس با توجه به شرایط ذکر شده، دولت باید توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی داشته باشد اما در کلانشهر تهران، ناوگان فرسوده معطل ترافیک را رقم زده تا آن‌که در حال حاضر فرسودگی حمل‌ونقل شهر تهران موجبات نارضایتی شهروندان و عدم تمایل آنها برای استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی را رقم زده و منجر به گسترش ترافیک شده است.

یکی از مهم‌ترین راهکارها برای راهایی از ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی شهر تهران، باسازی اتوبوس‌های فرسوده است که به‌عنوان مثال با هزینه بسیار کمتر از خرید یک دستگاه اتوبوس نو، قابلیت اجرا دارد.

فروپاشی ساختار حمل‌ونقل تهران به‌دلیل فرسودگی شدید ناوگان بسیار محتمل و بهانه‌تراشی دولت‌ها برای کمک به توسعه حمل‌ونقل بسیار آشکار است.

آنچه به وضوح مشخص است این است که چه این دولت چه دولت‌های قبل، هیچ‌گاه توسعه حمل‌ونقل عمومی را اولویت اصلی قرار نداده‌اند. مجلس شورای اسلامی در حوزه حمل‌ونقل عمومی مصوبات خوبی داشته‌اما

یادداشت

تو خود حدیث مفصل بخوان از این مجمل

سمت حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد شد، زیرا بخش جاده‌ای ۹ درصد کرایه حمل را به‌عنوان حق دسترسی به جاده‌های کشور می‌پردازد و بخش ریلی حدوداً ۳۵ درصد که این موضوع به‌شدت به‌عنوان ابزار ضدبازاریابی و توسعه بازار عمل کرده و شرکت‌های خصوصی توان توسعه را از دست خواهند داد.



حمیدرضا یعقوبی آوینی – کارشناس حوزه لجستیک: حمل‌ونقل ریلی در دنیا به‌عنوان یکی از امن‌ترین و ارزان‌ترین روش‌های حمل‌ونقل تعریف می‌شود که در کنار این ارزیابی و امنیت، حمل بارهای حجیم نیز از مزایای آن محسوب می‌شود، چراکه جابه‌جایی کالا در یک قطار باری نسبت به تریلی‌های در حرکت در جاده

از آسیب‌های زیست‌محیطی، مصرف سوخت، آلودگی هوا، ترافیک مسیر و جاده، تبعات اجتماعی، سوانح و تصادفات و… بسیار کمتری برخوردار است که تمامی این موارد از مزیت‌های شاخص در حمل‌ونقل ریلی به‌شمار می‌آید. با توجه به تأکید رئیس جمهوری و بنا بر مصوبه ستاد تنظیم بازار به‌منظور حمایت از حقوق مردم و کنترل قیمت‌ها، کالاها و خدمات، مقرر شد افزایش نرخ خدمات دولتی از جمله حمل‌ونقل بار و مسافر درون و برون‌شهری اعم از هوایی، ریلی و جاده‌ای و عوارض جاده‌ای و خدمات بندری حتماً مصوبه ستاد تنظیم بازار را بگیرد و معاون اول رئیس جمهوری به‌عنوان رئیس ستاد تنظیم بازار، این افزایش نرخ را ابلاغ کند. اما این ایراد به افزایش نرخ ابلاغی مصوب از سوی هیات مدیره راه‌آهن در روزهای اخیر وارد است که تأییدیه ستاد تنظیم بازار را به‌عنوان سیاست‌گذار بالادستی ندارد.

از طرفی براساس اظهار بخش خصوصی از جمله انجمن‌های صنفی به‌عنوان نمایندگان شرکت‌های مرتبط حمل‌ونقل ریلی (بهربردار)، شرکت راه‌آهن به‌عنوان متولی دولتی و حاکمیت، در سال جاری خلاف عرف سالیان گذشته، بخش خصوصی را در موضوع تحلیل و بررسی نرخ تعرفه، دخیل ندانسته است. این در صورتی است که حوزه حمل‌ونقل ریلی با تمام مزیت‌هایی که دارد، در برابر تغییرات خیلی انعطاف‌پذیر نیست و تغییرات در این حوزه زمان‌بر است، چراکه قراردادهای حمل‌ونقل ریلی بلندمدت و عمده مشتری‌های این بخش شرکت‌های بزرگ فولادی، معدنی و نفتی هستند و قرارداد این شرکت‌ها سال به سال تمدید می‌شود و برای تغییرات سریع از جمله افزایش هزینه‌های حمل، انعطاف‌پذیر نیست است. این امر موجب افت شدید حمل ریلی و چرخش صاحبان عمده کالا به

محمد امین گریبی جو – رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کن تهران

آگهی تسلیم سند مورث

آقای جعفر میری نظر به این‌که خانم فرشته میری با ارائه دادنامه حصر وراثت شعبه ۷۹۱ حل اختلاف اعلام داشته که شادروان محمد میری فوت نموده و اعلام داشته سند مالکیت پلاک ۷۳۰ فرعی از ۴۷۸ اصلی نزد شما می‌باشد لذا طرف مدت ۱۰ روز اصل سند جهت ادامه کار به این اداره ارائه نمایند در غیر این صورت مطابق قانون ادامه عملیات انجام می‌گردد (شناسه آگهی : ۱۴۲۵۸۵۶)

سریست ثبت خاوران – گرجی زاده

۱/۴۷۳۶



حمل و نقل هوایی نیازمند مدیریت حرفه‌ای



کشور ظرفیت‌ها و امکانات تعمیر ساخت داخل در بخش حمل و نقل هوایی را دارد، اما درصدد آن پایین است، زیرا کار برون‌سپاری نشده و سفارش کار داده نمی‌شود

ناوگان حمل و نقل فرسوده یکی از دغدغه‌های چند سال اخیر است و این فرسودگی شامل تمام بخش‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی می‌شود. امروز پدیده فرسودگی از ماشین و موتورسیکلت، وسایل سبک و سنگین و قطار درون شهری و برون شهری به هواپیماها هم رسیده است. سیکل پرواز تعدادی از هواپیماهای کشور رو به پایان بوده و براساس پیش‌بینی‌ها تا ۵ سال آینده اگر نوسازی و به‌سازی انجام نشود، ناوگان حمل و نقل هوایی با چالشی بزرگ روبرو خواهد شد. تعمیق ساخت داخل صنعت هوایی هم خیلی رشد نداشته، زیرا به گفته برخی فعالان و کارشناسان سفارش گذاری نمی‌شود. نبود بازار تقاضا که به دلیل وجود برخی رابطه‌هاست، سبب شده متخصصان این حوزه در سایر بخش‌های صنعتی مانند کارخانه کاغذسازی فعالیت داشته باشند.

حمل و نقل هوایی با ضوابط خاص

و استانداردهای طراحی و وسیله پرنده است. نکته بعدی این است که ضمن آنکه فاصله بازبینی‌ها یعنی کارهایی که روی هواپیما براساس نکات اعلام شده از سوی کارخانه سازنده براساس MPD باید اجرا شود، بیشتر می‌شود. به‌عنوان مثال در این دست‌نویس آمده اگر هواپیما هر ۸۰۰ ساعت باید بازبینی شود باید مثلا ۱۰ کار در این بازبینی مورد بررسی قرار گیرد. هر کدام از آنها به‌عنوان تکست تعمیراتی بوده و به این ترتیب، روی هر تکستی باید ۱۰ نفر ساعت کار شود.

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

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

نرخ زمینگیری

بیات اضافه کرد: هر قدر سن هواپیما بالاتر می‌رود و فرآیند تعمیراتی آن بیشتر و پیچیده‌تر می‌شود، نرخ زمینگیری آن هواپیما افزایش پیدا می‌کند؛ یعنی اگر به‌طور میانگین نرخ ماهانه بهره‌وری یک هواپیما نو ۲۵ روز است، با افزایش سن آن ۱۸ یا ۱۵ روز می‌شود، زیرا بیشتر زمینگیری بوده تا کارهای مورد نظر برای اطمینان بخشی روی آن انجام شود. این یعنی بهره‌وری هواپیما کاهش پیدا کرده و در کنار آن تکست‌ها و نفر ساعت‌ها بیشتر شده است. به این ترتیب، هزینه‌های

اورهال هواپیماها در گیر روابط

برخی از آنها در کارخانه‌هایی مانند کاغذسازی، فرش و... مشکلات فنی ماشین‌آلات این حوزه‌ها را رفع می‌کنند. چرا باید نیروی انسانی متخصص در صنعت هوایی با توجه به نیاز این بخش در سایر صنایع فعالیت داشته باشند؟ این کارشناس صنعت هوایی در پاسخ به این پرسش که اگر از توان داخل استفاده نمی‌شود، آیا قطعات وارد می‌شود، عنوان کرد: حتی برای خرید قطعات مورد نیاز از خارج هم روابط به جای ضوابط حکمفرماست. گاهی شرکتی اعلام آمادگی کرده که قطعات را بدون واسطه برای کشور ارسال کند اما طرح به‌سرانجام نرسیده است. به‌عنوان نمونه در اتاق بازرگانی ایران و هلند، شرکتی در هلند فهرستی از قطعات هواپیما فوکر ۱۰۰ ارائه داد و اعلام آمادگی کرد این قطعات را بدون واسطه برای ناوگان حمل و نقل هوایی کشور تامین کند. این در حالی است که بسیاری از هواپیماهای فوکر ۱۰۰ کشور زمینگیری شده است.

او اظهار کرد: لاستیک، ترمز، قطعات موتوری و... قطعات پر مصرف در این فهرست قرار داشتند. اما هم تعمیق ساخت داخل و هم خرید قطعات مورد نیاز باید از مجرای خاصی

نیروی انسانی هم افزایش پیدا می‌کند. پس به این دلیل است که گفته می‌شود هر قدر سن هواپیما بیشتر شود، هزینه‌های فنی آن بالاتر می‌رود.

این کارشناس صنعت هوایی با بیان اینکه این هزینه فنی به معنی تامین صرفا قطعات نیست، گفت: این هزینه بیشتر برای هزینه‌های نیروی انسانی و افزایش نرخ زمین‌گیری ناوگان حمل و نقل هوایی بوده که می‌تواند بهره‌وری را به شدت کاهش دهد. او اظهار کرد: در ایران مشکل در این بخش بوده و متأسفانه نرخ بهره‌وری هواپیما در ماه عدد پایینی است؛ پس ما را از داشتن برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه شبکه پرواز و ناوگان حمل و نقل دور می‌کند.

هزینه‌های عملیاتی

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

این کارشناس صنعت هوایی اعلام کرد: به‌طور میانگین، حدود ۳۰ درصد عمر عملیاتی ناوگان کشور تا حدود ۶ سال آینده به پایان می‌رسد؛ یعنی در حال حاضر حدود ۳۹.۵ درصد ناوگان حمل و نقل هوایی کشور عملیاتی هستند که ۶ تا سال آینده به پایان می‌رسد.

عمر مفید هواپیماها

بیات درباره عمر مفید هواپیماها گفت: هر هواپیمایی عمری داد مثلا هزار سیکل پرواز. این هزار سیکل پرواز امروز رسیده به ۹۰ هزار و اگر ۲۰ هزار سیکل دیگر بر شود، عملا این هواپیما از چرخه عملیاتی کنار می‌رود.

به‌واسطه ارتباطات خاص انجام شود مانند صنعت خودرو، حتی فعالان صنعت هوایی برای ساخت قطعات خودرویی اعلام آمادگی کرده‌اند اما در این بحث هم رابطه حرف اول و آخر را می‌زند. این کارشناس صنعت هوایی ادامه داد: بهانه این است که انبارهای در اختیار شرکت‌های صنعت هوایی برای ساخت قطعات کوچک است، در حالی که براساس مدیریت جدید صنعت، محصولات تولیدی بدون انبار وارد خط تولید یا بازار می‌شوند، چراکه برای کاهش هزینه‌های سربار دیگر قطعات و محصولات مانند گذشته انبار نمی‌شوند.

تعمیق ساخت داخل

ابراهیمی درباره تعمیق ساخت داخل صنعت هوایی کشور یادآور شد: کشور ظرفیت‌ها و امکانات تعمیق ساخت داخل را دارد اما درصد آن پایین است، زیرا کار برون‌سپاری نشده و سفارش کار داده نمی‌شود. در حال حاضر رنگ، زیررنگ، ضدیخ، موکت، منسوجات که دارای استاندارد خاص بوده اینک و بزرگی ضدآحترافی و خودخاموش‌شوندگی داشته باشند یا ابرهایی که لای صندلی استفاده می‌شوند برای

در این مرحله، دیگر موضوع سن مطرح نیست و هر سنی داشته باشد، باید از چرخه پرواز کنار گذاشته شود.

او یادآور شد: ۳۰ درصد ناوگانی که حدود ۴۰ درصد از ناوگان حمل و نقل هوایی کشور محسوب می‌شود تا ۵ سال آینده نخواهیم داشت. پس باید امروز به سمت جایگزین کردن حرکت کنیم. این جایگزینی می‌تواند به‌سازی ناوگان فعلی و زمینگیری شده با هواپیماهای دست دوم باشد یا زیرساخت لازم به لحاظ حقوقی، مالی و بین‌المللی ایجاد شود تا شرکت‌های هواپیمایی بتوانند به سمت تامین هواپیماهای مورد نیاز با روش‌های جدید بروند. در این میان، یکی از راهکارهایی که می‌تواند به ناوگان حمل و نقل ایران کمک کند، تاسیس شرکت‌های هواپیمایی لیزینگ است تا بنگاه‌های اقتصادی به این بخش ورود کرده و هواپیماها را تملک کنند و به صورت قراردادهای اجاره در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار دهند. شرکت‌های هواپیمایی به‌دلیل بحران‌های ناشی از عدم مدیریت درست و حرفه‌ای که با آن درگیر هستند، اعتبارشان تهدید شده و با زیان انباشته روبرو هستند؛ بنابراین نوسازی ناوگان برای پول کافی و اعتبار ندارند تا بتوانند تسهیلات دریافت و در ادامه آن را بازپرداخت کنند.



نرخ بهره‌وری هواپیما در ماه عدد پایینی است و ما را از داشتن برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه شبکه پرواز و ناوگان حمل و نقل دور می‌کند



صدای خس خس شهر

فاطمه امیراحمدی روزنامه‌نگار

سینه شهر خس خس می‌کند. کمبود اسپری تنفسی، چشم‌ها را تیره و تار کرده و در این خلسه، قانون هوای پاک تاب‌نوشته‌ای بر دیوار شهر شده است. خط‌خوردگی‌ها در جای‌جای آن حکایت از غلط‌گیری یا شاید هم راست‌گیری دارد؛ واژه «هرز» با خط کج و موج به «سن فرسودگی» در ماده ۸ اضافه شده تا تا کارآمدی این قانون را بیشتر جلوه‌گر شود.

جای پاک‌شدگی جملات اضافی هم این قانون را نابینا کرده است. در بخش از رده خارج کردن موتورسیکلت‌ها با عمر ۷ سال و خودروهایی با فلان سن خط‌خوردگی زیادی دیده می‌شود. انگار که در این بخش‌ها هم برنامه‌ریزان غلط‌های زیادی داشته‌اند. اثر این بازنگری‌های رو به عقب، امروز در محاسبه میزان آکسیژن موجود در هوای شهر قابل احصا است. سال‌هایی را در حال تجربه هستیم که «هوای پاک» برای خردسالی‌های دور شده و فقط ریه‌های دوداندوز را پیشکش آنها کرده، جولان تردد خودروهای جنگ جهانی دوم تداوم جنگی است که به یکباره نمی‌کشد، به‌تدریج افراد را به کام مرگ می‌کشاند؛ مرگ‌هایی مزین شده به انواع بیمار‌های قلبی و روی که ارمان عقبگرد قانونی است. قسه قانون هوای پاک و نوسازی خودروها به آنجا رسید که شرایط اقتصادی و مسائل سیاسی آن را در پستوی جامعه به بخش بایگانی سپرد تا در وقتی دیگر پرونده‌اش دوباره در جریان بیفتد.

متن تئوریت تغییرات چقدر؟

یک حساب سرانگشتی معادله جان‌ها و خودروهای فرسوده را بیشتر روشن می‌کند. اگر یک خودرو فرسوده استاقاق و خودرو نو جایگزین آن شود، چند درصد صرفه‌جویی سوخت رخ می‌دهد؟ تلفات جاده‌ای چه وضعیتی خواهند داشت؟ به‌گفته کارشناسان خودروهای فرسوده بنزینی نسبت به خودروهای نو حدود ۲ برابر سوخت مصرف می‌کنند. به‌طور میانگین، هر خودرو در پیمایش ۱۰۰ کیلومتر ۴.۲ لیتر بنزین مصرف می‌کند و این رقم برای فرسوده‌ها ۸.۴ لیتر است. اعدادی آزاردهنده که جایی در تصمیمات سیاسی و اقتصادی ندارند. کشتار حوادث جاده‌ای در کنار مرگ‌های ناشی از آلودگی هوا هزینه‌کرد اقتصاد را چقدر کرده است؟ سالانه حدود ۱۳ هزار نفر به‌دلیل آلودگی هوا جان شیرین خود را از دست می‌دهند. دیه آن را چقدر می‌شود. نقش کشنده‌ها و خودروهای دوران جنگ جهانی دوم در کنار الزامی نبودن استانداردها برای سوخت گازوئیلی چقدر است؟ براساس مطالعات مصرف گازوئیل برای خودروهای فرسوده در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش ۶۵ تا ۸۰ لیتر است، در حالی که این رقم در کامیون‌های نو بدون بار ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر و با بار حدود ۲۸ لیتر می‌شود. به‌طور میانگین، مصرف گازوئیل در کامیون‌ها ۲۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش برآورد شده است. تفاوت ۲۳ تا ۸۰ لیتر آیا برنامه‌ریزان را دچار تنش نمی‌کند؟ یک کامیون نو، یک‌سوم خودرو فرسوده مصرف سوخت دارد؛ این مسئله چقدر در سیمای برنامه‌ریزی‌ها دارای اهمیت است؟ از سوی دیگر آمار پلیس راهنمایی و رانندگی حکایت از تردد حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت فرسوده دارد. میزان سوخت یک موتورسیکلت نو ۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش بوده که این عدد در فرسوده‌ها به ۵ لیتر در هر پیمایش می‌رسد. این اعداد و ارقام، چقدر ذهن‌ها را قلقلک می‌دهد؟ پرونده قانون هوای پاک فلا مخومه است تا در زمانی دیگر مدیرانی برای نقد مدیران پیش از خود آن را بازگشایی کنند و دوباره به جریان اندازند.



عایق‌بندی و... همگی در داخل تولید می‌شود. ابراهیمی در پایان عنوان کرد: ضرورت دارد با شایسته‌سالاری روند فعلی اصلاح و توانمندی‌ها دیده شود تا از آنها بهره‌برداری شده و مشکلات برطرف شود. در پایان به دولت جدید پیشنهاد می‌کنم، نمایشگاه نیازمندی‌های صنعت هوایی را برگزار کند و با جدیت برای رفع مشکلات این موضوع را مورد پیگیری قرار دهد. همچنین حمایت‌های مالی در حدی نباشد که پروژه‌ها در میانه راه زمینگیر شوند.

سخن پایانی

بنابر این گزارش، ناوگان حمل و نقل هوایی نیز مانند ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی فرسوده بوده و اگر نوسازی و به‌سازی در این بخش انجام نشود تا کمتر از یک دهه زمینگیری خواهد شد.

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم زهرا قدیمی آتباردان طبق وکالت نامه شماره ۲۰۳۶۹۹ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۶ دفتر اسناد رسمی شماره ۲۱۵ تهران از طرف خانم مریم جهانشاهی با تسلیم دو برگ استهادیه محلی مصدق شده طی شماره شناسه ۱۴۰۱۰۲۵۱۳۹۵۰۰۰۱۷۶ و ۱۴۰۱۰۲۵۱۳۹۵۰۰۰۱۷۳ و رمز تصدیق شماره ۶۸۱۶۷۳ و ۱۷۱۱۲۵ و شماره ترتیب : ۱۰۱۲۷۹ و ۱۰۱۲۸۲ مورخ توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲۱۵ تهران و برگ تقاضا به شماره وارده ۱۰۷۸۰۳۱۱۷۵ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۵ مدعی فقدان سند مالکیت شش‌دانگ یک دستگاه آپارتمان به مساحت ۸۴/۷۸ مترمربع واقع در سمت غربی طبقه دوم که مقدار ۳/۱۳ متر مربع آن پالکن است قطعه سوم تفکیکی به شماره ۷۵۶۷۳ فرعی از ۳۳۹۹ اصلی مقور و مجزی شده از املاک مذکور ، با تضمین شش دانگ یک واحد پارکینگ واقع در سمت غربی طبقه همکف به مساحت ۸/۸۳ مترمربع قطعه ۸ تفکیکی و شش دانگ یک باب انباری واقع در سمت مرکزی پشت بام به مساحت ۲/۶۶ مترمربع قطعه ۵ تفکیکی ، واقع در بخش ۱۰ حوزه ثبتی یافت آباد تهران با قدر السهم از عرصه و سایر مشاعات و مشترکات طبق قانون تملک آپارتمانها و آیین نامه اجرایی آن ذیل ثبت دفتر الکترونیکی به شماره ۱۴۰۱۰۳۰۳۰۱۰۷۸۰۱۶۲۹۱ بنام زهرا قدیمی آتباردان ثبت و سند مالکیت به شماره چایی ۳۰۹۲۳۲ سری سنج سال ۱۴۰۰ صادر و تسلیم گردیده است سپس نامبرده برابر سند صلح منشرط شماره ۲۰۳۵۴۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۸ دفتر اسناد رسمی شماره ۲۱۵ تهران شش مورد ثبت با حفظ منافع ملک مادام العمر و حق فسخ یک طرفه و بدون حضور دیگر امین مصالح (خانم زهرا قدیمی آتباردان ، به مریم جهانشاهی منتقل شده است و نامبرده با اعلام مققود به علت جابجایی درخواست صدور سند مالکیت المثنی سند مالکیت پلاک موصوف را نموده است لذا مراتب در اجرائی ماده ۱۳۰ آیین نامه قانون ثبت قط در یک نوبت در یک روزنامه کثیرالانتشار آگهی می‌نماید تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اصل سند مالکیت نژد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ۱۰ روز اعتراض خود را به انضمام سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است اصل سند مالکیت پس از رویت و ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمی‌شود. در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید . (شناسه آگهی : ۱۴۲۵۸۴۹) ۱۴۲۲ / م / الف

خداداد بشیری - سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک یافت آباد تهران

عبور سیاست‌گذاری
صنعتی از مسیر علمامیرحسین کاکایی
عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

این روزها اتفاقات عجیبی در بازارهای مختلف در حال وقوع است؛ به‌ویژه بازار خودرو، واقعا ترسناک است. در کمتر از ۲۰ روز نرخ تینیا به‌عنوان ارزان‌ترین خودرو بازار از ۲۱۰ به ۲۵۰ میلیون تومان رسید؛ یعنی حدود ۲۰ درصد افزایش قیمت. البته تقریباً درباره تمام خودروها این اتفاق افتاد، اما مگر وزیر محترم قول نداده بودند نرخ خودروسامان ۱۵ درصد کاهش یابد؟ مگر قرار نبود تولید ۵۰ درصد افزایش یابد؟ پس چرا بازار این قدر مشوش است؟ هر روز صبح رادیو پیام، یک برنامه کوتاه دارد که در تیتیر آن، کلام حضرت آقا می‌گذاردند: «العلم سلطان» و ایشان فرمایشی در این مضمون دارند: علم، کلید اقتدار است. البته رادیو پیام این جملات ارزشمند را برای تبلیغ کارهای دانش‌بنیان مانند دارو، لوازم پزشکی، کشاورزی مدرن و... به کار می‌برد، اما واقعیت این است که این موضوع در همه زمینه‌ها از جمله حکمرانی و سیاست‌گذاری صنعتی صحت دارد. بله، امروز در قرن ۲۱ می‌توانیم به جرات ادعا کنیم سیاست و سیاست‌گذاری برای توسعه و پیشرفت، یک علم تمام‌عیار است. متأسفانه بسیاری از مسئولان چنین علمی را قبول ندارند و تصور می‌کنند وقتی به دیگران دستور می‌دهند مثلاً نرخ پایین بیاید، نرخ در بازار پایین می‌آید. مسئولان مسیر خطرناکی را به‌عنوان راه‌حل در پیش گرفته‌اند؛ برای آوردن رای و کسب پست و مقام، ابتدا رادیاوی خود را به‌عنوان برنامه ارائه می‌کنند، سپس با نشست‌ن بر سریر قدرت، شروع به زیرورو کردن تمام برنامه‌های جاری می‌کنند و از خود به‌ظواهر نوآوری بروز می‌دهند؛ چنانکه انگار قبلی‌ها کاملاراه را اشتباه رفته‌اند و آنها به‌عنوان منجی وارد صحنه نبرد شده‌اند. مشاوران و متخصصان دائم نهب می‌زنند که روش‌های نوین با خراف معیارهای اقتصادی باشند، اما آنها تمام قدرت خود را به کار می‌گیرند تا مسیری غیراقتصادی را اقتصادی جلوه دهند و سپس هر روز حتی جمعه‌ها، صبح تا شب جلسه می‌گذارند. باین حال واقعیت‌های اقتصادی کار خودشان را انجام می‌دهند و قیمت‌ها بالا می‌رود. در این مرحله هم آنها به‌جای آنکه از واقعیت درس بگیرند، با تصور اینکه مشکلات ناشی از کم‌کاری بوده، یا رازی می‌گذارند و مسیر رسیدن به دره سقوط اقتصادی را با سرعت بیشتری طی می‌کنند. در مواردی مانند مرغ و تخم‌مرغ که دستیابی به آنها در بازار جهانی راحت‌تر است، از بی‌زمان مملکت را برای واردات صرف می‌کنند تا تولیدکننده را که به‌ظاهر راه مخالف رفته، فرمانبردار کنند و به مسند حساب کنند. نتیجه می‌شود تعیین می‌کنند که آن ارز دولتی را چقدر حساب کنند. نتیجه می‌شود کاهش موهنی نرخ در بازار و البته بعد از آن، کاهش تولید. بعد از مدتی ضمن اینکه تولیدکننده با زیان مواجه می‌شود، دوباره قیمت‌ها بالا می‌رود و دولت برای جبران مافات باید از آن ارزی زیان‌بهره‌برداری کند؛ برای چه؟ برای پیش‌بردن برنامه‌های بازار محور پوپولیستی. این در حالی است که اگر آنها پای درددل تولیدکننده می‌نشستند و با کمک علوم سیاست‌گذاری اقتصاد، همین ارز را برای رفع موانع تولید و توسعه فناوری در زنجیره ارزش صرف می‌کردند، حداقل می‌توان ادعا کرد مسأله جدیدی پیش نمی‌آمد. البته اعتقاد اگر این ارز درست مصرف و این همه تلاش مطابق با معیارهای علمی در مسیر درست انجام می‌شد، قطعاً اوضاع صنعت و بازار خیلی بهتر از اوضاع نابسامان فعلی بود. بماند که در این صورت چون مسیر ارزش‌آفرینی در کشور تسهیل می‌شد، قطعاً ارزش پول ملی هم با این سرعت کاهش پیدا نمی‌کرد. درباره صنعت خودرو حدود یک سالی است که همین ایده در حال پیاده شدن است؛ دستور می‌دهند تولید بالا برود و قیمت‌ها پایین بیاید. در کنارش هم برای اینکه تولیدکننده رانت‌خواه! را سر جای خودش بنشانند، واردات را علم می‌کنند تا قیمت‌ها را پایین بیاورند. البته درباره بیشتر بازارها این روش حداقل در مقطعی باعث کاهش قیمت‌ها شد؛ جز صنعت خودرو. علت این موضوع چند بدشانسی سیاست‌گذاران بود. اولاً قرار بود شب سال نو، تفاهمی با غربی‌ها انجام و ارزهای کشور آزاد شود تا آزادانه از آن ارزی بی‌زیان برای کنترل بازار استفاده کنند که البته این لحظه‌نشانی اخیراً هم رئیس کل بانک مرکزی اعلام کرد برای واردات خودرو یک میلیارد دلار ارز تخصیص یافته برای هر گونه وارداتی که وزارت صمت مجوز بدهد، به‌اندازه کافی ارز داریم. خیلی جالب است؛ هفته پیش فرای ششی که فرمایشات ایشان را از رادیو شنیدیم، نرخ خودرو ۱۰ درصدی را تجربه کرد. بدشانسی بعدی این بود که اصولاً صنعت خودرو در نیاز ۲ سال گذشته دچار تنش‌های اساسی شده بود و در نتیجه مسئولان نتوانستند مانند مرغ و تخم‌مرغ، هر آنچه از راه می‌کنند را از خارج از کشور تهیه کنند و صنعتگران را سر جای‌شان بنشانند و در نهایت برای افزایش عرضه دست به دامن بخش خصوصی و چینی‌ها شدند و نهایتاً افتخار این است که تولید خودرو FCKD دوونیم برابر شده تا کسری‌های بازار جبران شود. نتیجه آن هم که معلوم است: افزایش تقاضای ارز در بازار و البته افزایش وابستگی صنعت کشور که در نهایت به افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و کاهش ارزش آفرینی اقتصاد در بخش صنعتی منجر شد. البته این موارد فقط در حیطه صنعت و بازار خودرو به چشم نمی‌خورد و می‌توانم با کمی مسامحه ادعا کنم موضوعی تقریباً عمومی در کل اقتصاد و صنعت کشور است. واقعیت این است که افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها در بازار خودرو برای یک اقتصاددان غیرقابل پیش‌بینی نبود. دوستان اقتصاددان از همان ابتدای سال پیش‌بینی کردند تورم امسال بین ۴۰ تا ۶۰ درصد است و پیش‌بینی آنها درست در آمد. بماند که اخیراً پیش‌بینی‌ها به ارقام بالاتر هم رسیده که امیدوارم این دفعه مسئولان و سیاست‌گذاران، راضی نشوند برای ماندگاری در پست خود، مجدد قوانین علم اقتصاد را زیر پا بگذارند و اوضاع را از این که هست بدتر کنند. باور کنید «العلم سلطان». با خوردن آویشن و بابونه نمی‌توان سرطان را درمان کرد. درمان هر بیماری راه خود را دارد. بعضی از بیماری‌ها را نمی‌توان بدون تحمل درد درمان کرد. بعضی‌ها هم نمی‌توان بدون جراحی درمان کرد. خیلی وقت‌ها هم حتی بعد از درمان ظاهری بیماری، لازم است سبک زندگی عوض شود تا بیماری عود نکند. باور کنید اقتصاد ما بیمار است. با تلاش شباهه‌روزی بدون استفاده از علم و تجربه، نمی‌توان این اقتصاد بیمار را درمان کرد. امیدوارم لاقلاً اگر از تجربه و علم قبلی استفاده نمی‌کنند، با همین تجربه واقعی که دهه اخیر در میدان عمل، علمی برخورد شود و بر مبنای تحلیل آنها راه‌حل‌ها اصلاح شوند؛ شاید بشود در میان راه سقوط، این بیمار را نجات داد.

خودرو و قطعه

به بهانه روز ملی حمل و نقل بررسی کرد

حمل و نقل جاده‌ای و مشکلات تکراری

وضعیت زیرساخت‌های صنعت حمل و نقل در بخش‌های گوناگون جاده‌ای، ریلی، هوایی و... در یک کشور، نمودی از میزان توسعه‌یافتگی اقتصاد آن کشور است. جاده‌ای به‌طور زنجیره‌وار باعث آسیب به اقتصاد یک منطقه خواهد شد. دولت باید ضمن شناسایی مشکلات بر جسته، با فراهم کردن راه‌حل‌های مناسب، به فکر حل کردن این مشکلات باشد. برخی از مهم‌ترین مشکلات حمل و نقل جاده‌ای عبارتند از پایین بودن کیفیت زیرساخت جاده‌ای، فرسودگی وسایل نقلیه و کانتینرهای حمل بار و پوشش ناکافی شبکه بزرگراه‌های کشور. از صاحب‌نظران و صنعتگران جویا شده که در ادامه می‌آید.

شهباز صفایی
editor@smtnews.ir

چالش‌های حمل و نقل جاده‌ای

زیرساخت اکثر راه‌ها و جاده‌های اصلی کشور، قدیمی و فرسوده است و باعث بروز مشکلات حمل و نقل زمینی شده است. حتی در برخی از موارد استفاده نشدن از مواد اولیه با کیفیت باعث شده جاده‌های نوساز نیز به‌سرعت تخریب شوند. این موضوع باعث وقوع تصادفات، ساییدگی چرخ‌ها و آسیب به وسایل نقلیه و به‌دلیل وجود تحریم‌ها و گرانی لوازم یدکی خودرو، باعث ناامیدی رانندگان می‌شود.

- فرسودگی وسایل نقلیه و کانتینرهای حمل بار

در کشور همچنین شاهد وجود کامیون‌ها یا کانتینرهای هستیم که بیش از ۳۰ سال عمر دارند. این موضوع نه تنها کیفیت باربری را پایین

جاده‌ها به‌عنوان یک منبع تغذیه مهم برای سایر روش‌های حمل و نقل مانند راه‌آهن، کشتی و مسیر هوایی عمل می‌کنند. اختلال در سیستم حمل و نقل جاده‌ای به‌طور زنجیره‌وار باعث آسیب به اقتصاد یک منطقه خواهد شد. دولت باید ضمن شناسایی مشکلات بر جسته، با فراهم کردن راه‌حل‌های مناسب، به فکر حل کردن این مشکلات باشد. برخی از مهم‌ترین مشکلات حمل و نقل جاده‌ای عبارتند از پایین بودن کیفیت زیرساخت جاده‌ای، فرسودگی وسایل نقلیه و کانتینرهای حمل بار و پوشش ناکافی شبکه بزرگراه‌های کشور.

- پایین بودن کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای

نوسازی ناوگان نیاز به همت مضاعف دارد

گذاشت. وی درباره راهکارهای رفع مشکلات حمل و نقل جاده‌ای افزود: در حال حاضر، سیاست و ویژه‌ای برای کاهش مشکلات و چالش‌های بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور نداریم و به‌نظر نمی‌رسد دولت با توجه به شرایطی که در آن قرار دارد، بتواند برای این بخش کار خاصی انجام دهد. نظری خاطر نشان کرد: در بحث واردات و ارتباطات بین‌المللی باید بتوانیم کامیون‌هایی مناسب‌تر با نرخ پایین‌تر وارد و قیمت سوخت را کنترل و قیمت‌ها را واقعی کنیم. اینها مهاردی است که باید دولت تدبیری برای آنها بیندیشد که البته باتوجه به شرایط اقتصادی که دارد، بعداًست بتواند برای حل چالش‌های این بخش اقدامی انجام دهد، اما می‌تواند با کنترل قیمت مثلاً کامیون، لوازم یدکی و مولفه‌های مربوط به حمل و نقل جاده‌ای در کشور از چالش‌های این بخش

گذاشت. وی درباره راهکارهای رفع مشکلات حمل و نقل جاده‌ای افزود: در حال حاضر، سیاست و ویژه‌ای برای کاهش مشکلات و چالش‌های بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور نداریم و به‌نظر نمی‌رسد دولت با توجه به شرایطی که در آن قرار دارد، بتواند برای این بخش کار خاصی انجام دهد. نظری خاطر نشان کرد: در بحث واردات و ارتباطات بین‌المللی باید بتوانیم کامیون‌هایی مناسب‌تر با نرخ پایین‌تر وارد و قیمت سوخت را کنترل و قیمت‌ها را واقعی کنیم. اینها مهاردی است که باید دولت تدبیری برای آنها بیندیشد که البته باتوجه به شرایط اقتصادی که دارد، بعداًست بتواند برای حل چالش‌های این بخش اقدامی انجام دهد، اما می‌تواند با کنترل قیمت مثلاً کامیون، لوازم یدکی و مولفه‌های مربوط به حمل و نقل جاده‌ای در کشور از چالش‌های این بخش

اسکندر نظری، فعال حوزه صنعت درباره چالش‌های حمل و نقل جاده‌ای در کشور به **سمن** گفت: وضعیت حمل و نقل جاده‌ای به‌طور کامل محسوس روی فعالیت صنعتگران تاثیرگذار خواهد بود و این بخش، چالش داشته باشیم، به‌طور مستقیم روی قیمت تمام‌شده محصولات اثر منفی خواهد گذاشت که تاثیر آن زنجیروار تا کالای نهایی ملموس خواهد بود.

نظری در ادامه اظهار کرد: در حال حاضر هم بخش حمل و نقل جاده‌ای در کشور با افزایش قیمت سوخت مواجه است و هم هزینه حمل و نرخ وسیله نقلیه برای کامیون‌رانان افزایش داشته است. به‌عنوان نمونه، قیمت کامیون افزایش قابل توجهی داشته که بر هزینه تن بر کیلومتری که حمل می‌کنند، تاثیرگذار است و به‌دنبال آن روی قیمت مواد اولیه و محصولات نهایی تاثیر خواهد

اسکندر نظری:
اگر نتوانیم سیستم حمل و نقل کارآمدی برای کشور طراحی کنیم، در بلندمدت دچار مشکل می‌شویم



الته در شرایط کنونی کمی دور از دسترس است. نظری در پایان اظهار کرد: در مسیر حل مشکلات حمل و نقل جاده‌ای، دولت با دو موضوع مواجه است؛ نخست آنکه عمر ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور بسیار بالاست و بهتر است سیاست‌گذاری‌ها به سمتی سوق پیدا کند که نوسازی کامیون‌ها در دستور کار قرار گیرد.

دوم اینکه باتوجه به منابع کمی که دولت در اختیار دارد، کاهش ملموس درآمدهای نفتی و هزینه بالای خرید یک دستگاه کامیون استاندارد، نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور نیاز به همت مضاعف و اقدامات اجرایی دارد.

نگاه به صنعت حمل و نقل، توسعه‌ای و اقتصادی باشد

کامیوندار کم و برای صنعتگر زیاد است. در شرایط کنونی، حمل و نقل جاده‌ای برای کامیوندار هم صرفه اقتصادی ندارد؛ از این رو باید بر توسعه حمل و نقل ریلی متمرکز شویم تا به‌عنوان گزینه نخست در حمل کالا از سوی تولیدکنندگان مورد استفاده قرار گیرد. وی افزود: با توجه به گستره جغرافیایی بسیار وسیع کشور باید زیرساخت‌های ریلی را ایجاد کنیم و برای که به تنهایی روی دوش حمل و نقل جاده‌ای قرار دارد؛ به سمت حمل و نقل ریلی سوق دهیم. این اقدام کمک بزرگی به توسعه و رشد اقتصادی کشور خواهد بود. باید در بلندمدت از شمال تا جنوب و از شرق تا غرب کشور تمام نقاط به مسیر ریلی وصل شود و فقط در فواصل ۱۰۰ تا ۲۰۰ کیلومتری حمل بار در جاده‌ها انجام شود. طبیعی در ادامه افزود: قطعاً وضعیت حمل و نقل جاده‌ای کشور روی قیمت تمام‌شده محصولات تاثیرگذار است و باید زیرساخت‌های این بخش تقویت شود و توسعه یابد و مولفه‌هایی که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر این بخش تاثیرگذارند، تحت کنترل باشند و نوسانات در این بخش‌ها به حداقل برسد تا در زمانی که به‌دلیل در دسترس نبودن حمل و نقل ریلی

می‌گذارند، برای تولیدکننده به‌صرفه نیست. این فعال حوزه صنعت گفت: این اصل کلی و اقتصادی است که حمل و نقل جاده‌ای تنها در فواصل کوتاه مفید است و کشورهای توسعه‌یافته تنها در مسافت‌های ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتری از حمل و نقل جاده‌ای استفاده می‌کنند و تا جایی که امکان پذیر باشد، بیشتر مبادلات‌شان را در قالب ریلی و آبی انجام می‌دهند. در این میان، در کشور ما که به‌واسطه شرایط جغرافیایی امکان استفاده از حمل ریلی به‌خوبی فراهم است، در عمل شاهد اقدامات قابل توجهی در این بخش نیستیم و به‌نوعی غفلت از توسعه حمل و نقل ریلی باعث شده از مزیت‌های حمل و نقل این حوزه بهره چندانی نبریم و تمرکز ما بیشتر بر حمل و نقل جاده‌ای است. البته در این بخش نیز مشکلاتی داریم که نباید از آنها غافل شویم.

طبیعی خاطر نشان کرد: تولیدکننده و صنعتگر باید از مناطق مختلف مواد اولیه موردنیاز خود را تأمین کنند و چون وسعت جغرافیایی کشور زیاد است، قیمت حمل مواد اولیه مناسب نیست. در واقع هزینه‌ای که برای حمل کالا در بخش جاده‌ای صرف می‌شود برای

فرامرز طبیعی، فعال صنعت درباره چالش‌های حمل و نقل جاده‌ای در کشور به **سمن** اظهار کرد: درست این است که حمل و نقل غالب در کشورهایی مانند ایران که از لحاظ جغرافیایی دارای پهنای باند و وسعت هستند، ریلی باشد که در کشور ما به‌دلایل گوناگون حمل و نقل ریلی، کل کشور را پوشش نمی‌دهد و تولیدکننده در اغلب موارد، تنها گزینه‌ای که برای حمل کالا یا تأمین مواد اولیه موردنیاز در اختیار دارد، حمل و نقل جاده‌ای است که در این بخش هم مشکلاتی زیادی داریم و آن‌گونه که باید به آن پرداخته نشده است.

طبیعی افزود: در شرایط کنونی اقتصاد کشور، حمل و نقل جاده‌ای از چند جهت با مشکلاتی مواجه است که این بخش و بخش‌های مرتبط با آن را تحت‌تاثیر منفی خود قرار داده است. واقعیت این است که در این دوران حمل کالا در جاده‌های کشور با توجه به افزایش بهای کامیون، دست‌مزد راننده، کمک‌راننده، استهلاک، هزینه سوخت و... هم برای کامیوندار صرفه اقتصادی ندارد و هم به‌واسطه هزینه اضافی که در نهایت بر قیمت تمام‌شده کالا تاثیر

حمل و نقل به شدت تحت تاثیر تورم است

تغییر قیمت گازوئیل شده و این از جمله مواردی است که روی فعالیت فعالان این بخش تاثیر می‌گذارد و به‌طبع زمانی که این اتفاق رخ می‌دهد هزینه حمل و نقل برای تولیدکننده افزایش پیدا خواهد کرد که بر قیمت تمام‌شده کالا تاثیر می‌گذارد.

وی افزود: تأمین نشدن به‌موقع و با قیمت مناسب تایر نیز یکی دیگر از مشکلات موثر بر این بخش است. وضعیت بی‌ثباتی که بازار لوازم یدکی دارد نیز از جمله مواردی بود که رعنایی در تشریح مشکلات

احمدرضا رعنایی، فعال حوزه صنعت درباره چالش‌هایی که صنعتگران در بخش حمل و نقل با آن مواجهند خلاف سایر صنعتگرانی که با آنها گفت‌وگو داشتیم، معتقد بود وضعیت حمل و نقل جاده‌ای کشور خوب است و مشکل حادی ندارد. رعنایی در این زمینه به **سمن** گفت: در مجموع صنعت حمل و نقل یک کار رویتین است که مشکلات خاصی ندارد و بیشتر مشکلات این بخش به آسیب‌هایی برمی‌گردد که از خارج بر این صنعت تحمیل می‌شود. به‌عنوان مثال، نبود ثبات اقتصادی و قیمتی در بازار باعث

سخن پایانی

حمل و نقل جاده‌ای کشور تهیه و نقدهایی که بر عملکرد این بخش شده نگاهی بیندازیم به‌وضوح مشخص است که اغلب این مشکلات طی این سال‌ها همواره وجود داشته و به کرات درباره آنها اظهار نظر شده است. در پس این همه اظهارنظرهای کارشناسی و ارائه راهکارهای که در نگاه اول منطقی و قابل اجرا به‌نظر می‌رسند، این سوال مطرح

سال‌هاست معضلات صنعت حمل و نقل جاده‌ای مانند معضل راننده‌محوری، تأمین سوخت و نوسانات قیمت آن، اقتصادی نبودن فعالیت در عرصه حمل و نقل جاده‌ای و تاثیر این بخش بر فعالیت تولیدکنندگان و صنعتگران را می‌شنویم و هر سال هم این مشکلات بازگو می‌شوند. وقتی به گزارش‌هایی که از سال‌ها پیش درباره



مجبور به استفاده از حمل جاده‌ای هستیم، قدری از مشکلات و هزینه‌ها چه برای تولیدکننده و چه کامیوندار کاهش یابد.

وی اظهار کرد: حمل و نقل جاده‌ای، شریان اصلی ارتباطی یک کشور است که باید در سیاست‌گذاری‌ها بر آن متمرکز شویم، اما لازم است هم‌زمان درصد افزایش پوشش حمل و نقل ریلی در کشور باشیم، اینکه صرفاً بیشترین بار حمل کالا روی دوش بخش جاده‌ای باشد، در حالی که در کشور امکان استفاده و ایجاد حمل ریلی را داریم، اشتباه است.

طبیعی در پایان گفت: نگاه به حمل و نقل باید توسعه‌ای و اقتصادی باشد. کشور ما از نظر مختصات جغرافیایی در بهترین منطقه ممکن قرار گرفته و باید تمام حوزه‌های حمل و نقل را به‌طور هم‌زمان توسعه دهیم و چالش‌های هر کدام از این بخش‌ها را برطرف کنیم تا یک‌دیگر را پوشش دهند و حمل کالا با بهترین شرایط و کمترین هزینه ممکن در کشور انجام شود.



بخش حمل و نقل به آن اشاره کرد. این فعال حوزه صنعت در پایان گفت: حمل و نقل یک واحد از اقلام اقتصادی است که به شدت تحت‌تاثیر تورم است؛ پس چالش‌هایی که در این صنعت وجود دارد، بیشتر از اینکه از

داخل این صنعت نشأت گرفته باشد، تاثیر عوامل خارج از این صنعت است و به‌طور کل می‌توان گفت در بخش حمل و نقل با مشکل حاد و غیرقابل‌حلی مواجه نیستیم.

است که چرا از بار مشکلات و موانع این بخش از اقتصاد کشور کاسته نشده و باوجود تاکید کارشناسان و صنعتگران و کسانی که به‌نوعی با این بخش در ارتباط هستند، هنوز زیرساخت‌ها حمل و نقل جاده‌ای کشور ناقص است و مولفه‌هایی که باید برای توسعه این بخش تقویت شوند گرفتار پیچ‌های تند با باری از مشکلات هستند.

خزان معدنکاری در راه است



محمد مسن آبادی
کارشناس و فعال معدن

جهش نرخ مواد معدنی در دهه گذشته حاشیه سود قابل توجهی برای معدنکاری ایجاد کرد و به تبع آن، تب معدنکاری در کشور داغ شد و رقابتی کاذب پدید آمد. به این ترتیب، شاهد رشد نرخ سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های معدنی بودیم که هرچند شاید در ابتدا اتفاق مبارکی به نظر می‌رسید، اما متأسفانه این اتفاق در حالی رخ داد که زیرساخت‌های لازم برای این حوزه تعریف نشده بود و علاوه بر این، نرخ صعودی افزایش دستمزد نیروی انسانی و پیمانکاری ماشین‌آلات افزایش خطی خود (که ناشی از تورم است) را طی می‌کرد.

در کنار این معضلات، افزایش توجه برخی سازمان‌های غیر مرتبط به معدن و اثرگذاری آنها در تصمیمات خرد و کلان، ایجاد موانع خودتحریمی، بیش و پیش از تحریم‌های ظالمانه وارده به کشور، تغییرات مداوم قوانین معدنی و عدم ثبات آنها و... چالش‌های فراوان دیگری پدید آورده است که به‌زودی پیامدهای آنها در سطح کشور ظهور خواهد کرد.

در ادامه به بخشی از این معضلات که به‌شکل زنجیروار به هم متصل هستند، اشاره شده است.

• رقابت کاذب سبب افزایش نرخ پیمانکاری حفاری، استخراج، ماشین‌آلات معدنی، لوازم یدکی، محصولات مرتبط با فرآوری مواد معدنی و حتی جابه‌جایی غیرحرفه‌ای نیروهای متخصص مجموعه‌ها از یکی به دیگری شده است. از ابتدای سال گذشته، قیمت‌ها در بخش‌های اصلی که شامل استخراج و فرآوری است، بیش از ۲ تا ۳ برابر افزایش داشته و به این ترتیب، بسیاری از معادن (بیشتر معادن کوچک‌مقیاس) به‌زودی با تعطیل خواهند شد یا حاشیه سود خود را از دست می‌دهند.

البته هنوز افزایش نرخ سوخت انجام گرفته و قیمت‌ها همچنان با نرخ قبل محاسبه می‌شوند، اما به‌تازگی زمزمه‌هایی از تغییر به‌گوش می‌رسد که در صورت تحقق، چیزی جز تأثیرات منفی جدی بر وضعیت معدنکاری نخواهد داشت.

• افزایش نفوذ برخی از افراد و سازمان‌ها در تعیین مدیرانی که گاهی تخصص لازم را ندارند، موجب شده است که بسیاری از افراد دست‌نشانده آنها در بخش معدنی وارد شوند. این افراد در خوشبینانه‌ترین حالت، ۲ سال زمان نیاز دارند تا به اوضاع معدنی آشنا شوند و در این دوره به‌طورمعمول مرکب آزمون و خطاهای فراوان و خسارت‌باری می‌شوند که از جمله نتایج آن، تغییرات آنی و عدم ثبات قوانین معدنکاری است.

یکی دیگر از اثرگذارترین تبعات این انتصابات، نحوه تعیین حقوق دولتی است که به‌حال به‌درستی و بدون توجه به پارامترهای اصلی معدنکاری نبوده است. از طرف دیگر، شیوه محاسبه این اعداد مربوط به دورانی است که حاشیه سود معادن بالا بود، اما امروزه بسیاری از معادن قادر به پرداخت آن خواهند بود.

• خودتحریمی که یکی از چالش‌های بزرگ حوزه معدن است و ریشه در مشکل فوق دارد، مصیبت دیگری است که موجب شده، یکی از بزرگ‌ترین مشکلات حوزه معدن پدید آید. این مشکل منع و محدودیت واردات ماشین‌آلات معدنی است که در نتیجه آن، زنجیره‌ای از معضلات از جمله افزایش سرسام‌آور نرخ ماشین‌آلات دست دوم، جهش نرخ قطعات یدکی و افزایش نرخ عملیات معدنی تشکیل شود و هنوز معدنکاران با تبعات آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

نا توانی شرکت‌های داخلی در تامین دستگاه‌های موردنیاز این بخش که از میان همه آنها چالش تامین دامن زه، البته در امسال مسیر تامین ماشین‌آلات گشوده شده، اما چه کسی پاسخگوی زیان‌های حاصل از این تصمیم‌های نادرست در سال‌های گذشته خواهد بود؟

• فقدان زیرساخت‌های ضروری و بی‌توجهی به تامین آن از جمله آب، برق و جاده، معدنکاری را با چالش روبه‌رو کرده است که از میان همه آنها چالش تامین آب جدی‌تر و ملموس‌تر است. در حال حاضر بسیاری از معادن به‌سختی قادر به تامین آب موردنیاز برای فرآوری محصولات خود هستند و بی‌شک این مشکل تا ۱۰ سال آینده وخیم‌تر خواهد شد، بنابراین چاره‌ای نیست جز اینکه از همین امروز طرح‌های آبرسانی به استان‌های معدنی کشور در دستور کار قرار گیرد و بخشی از درآمد دولت از محل حقوق دولتی معادن به این منظور تخصیص داده شود. خلاصه اینکه، در صورت تعلل، وزارت صمت در ایجاد قوانین پایدار، بخشودگی و کاهش حقوق دولتی معادن کوچک‌مقیاس یا در آستانه تعطیلی، کوتاه کردن دوره‌های طرح جامع برای مواد معدنی کلیدی، ایجاد زیرساخت‌های اصلی مانند طرح‌های آبرسانی، تامین برق و همچنین ریل آهن برای معادن بزرگ‌مقیاس، ایجاد کارگروه تعامل معادن بزرگ برای جلوگیری از تغییرات کاذب در نرخ پیمانکاری و اثرگذاری در تغییرات کوتاه‌مدت و دوره‌ای نرخ سوخت و جلوگیری از تغییرات ناگهانی، تسهیل در واردات ماشین‌آلات معدنی و ترانزیتی با مصرف بهینه سوخت و... بسیاری از معادن به‌زودی تعطیل خواهند شد و تعداد قابل توجهی از مشاغل از دست خواهند رفت.

چشم‌انداز معدنی

گفت‌وگویی با کارشناس حوزه معدن به‌مناسبت روز ملی حمل‌ونقل

گذرگاه‌ها از نفس افتاد

«سال گذشته برای انتقال ۱۰ میلیون تن زغال‌سنگ از روسیه به چین قراردادی منعقد کردیم، اما پس از گذشت ۸ ماه از قرارداد، فقط یک واگن رسیده، چون ظرفیت زیرساختی رشد پیدا نکرده است...»

آنچه خواندید؛ نقل‌قولی از فیروز دولت‌آبادی، سفیر سابق ایران در ترکیه است که چندی پیش در ایلنا منتشر شد. وی در آن گفت‌وگو اظهار کرد: «در زمان دولت محمود احمدی‌نژاد، ثروتی به بزرگی ۸۰۰ میلیارد دلار به کشور رسید، اما هیچ تحولی در توسعه زیرساخت‌ها ایجاد نشد.»

کارشناسان باور دارند، مشابه این اتفاق در سال ۹۴ و در زمان امضای برجام، هم تکرار و منابع مالی آزادشده در آن زمان هم، به‌جای حمایت از تولید و صادرات، صرف واردات کالاهای غیرضروری شد، در نتیجه امروزه کشور با مشکلات بزرگی در حوزه حمل‌ونقل (جاده‌ای، ریلی و دریایی) دست‌وپنجه نرم می‌کند.

امروز ۲۶ آذر، در تقویم ملی کشور روز حمل‌ونقل نام دارد که به‌منظور آگاه‌سازی جامعه از نقش و جایگاه این بخش در صنعت انتخاب شده است.

به‌بانه روز ملی حمل‌ونقل، پرونده «وضعیت زیرساخت حمل‌ونقل مواد معدنی و چشم‌انداز آن در سال‌های آتی» را در صفحه معدن مشاهده کردیم و با تقی نبئی، کارشناس و فعال معدن در این‌باره به گفت‌وگو نشستیم.



گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir



توسعه ناوگان حمل‌ونقل فعالیت‌ی بسیار هزینه‌بر است و دولت‌ها چه نظر مالی و چه اجرایی، از عهده انجام چنین کاری بر نمی‌آیند

برای حمل‌ونقل کالاهای خاص مانند مواد و فرآورده‌های معدنی، توسعه زیرساخت حمل‌ونقل دریایی اولویت بیشتری دارد یا جاده‌ای و ریلی؟ لطفاً چرایی آن را توضیح دهید.

برای صادرات مواد معدنی بهترین شیوه استفاده از امکانات حمل‌ونقل دریایی است. دلایل عمده برتری این شیوه نسبت به شیوه‌های دیگر این است که مواد و محصولات معدنی معمولاً از حجم و تناژ قابل توجهی برخوردار هستند و حمل‌ونقل غیردریایی بیشتر آنها امکان‌پذیر نیست. از طرف دیگر، حمل‌ونقل دریایی، به مقاصدی که امکان انتقال از طریق دریا وجود دارد، نسبت به سایر روش‌های ترابری سریع‌تر و در دسترس‌تر است، بنابراین بیش از ۸۵ درصد حمل‌ونقل خروجی و ورودی کشور از طریق دریا اتفاق می‌افتد.

کشور ما بیش از ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی دارد که مزیتی بزرگی به‌شمار می‌رود، البته به‌شرط آنکه امکانات حمل‌ونقل دریایی بهبود یابد و برای توسعه آن سرمایه‌گذاری شود.

درباره حمل‌ونقل ریلی باید بر این نکته تأکید کرد که به‌تازگی خطوط ریلی ما در چند نقطه به کشورهای همسایه از جمله افغانستان، ترکیه و... متصل شده است و به این ترتیب از این ظرفیت‌های ریلی هم استفاده می‌شود، اما اندرزی نیست که بتوان آن را با ظرفیت حمل‌ونقل دریایی و مزیت‌های آن از نظر حجم، سرعت و هزینه مقایسه کرد.

در زمینه ترابری جاده‌ای هم، باید این نکته را در نظر داشت که ما از این امکان هم برای حمل‌ونقل مواد و فرآورده‌های معدنی به کشورهای همجوار استفاده می‌کنیم و حجم قابل توجهی از محصولات از قبیل سیمان، گچ، کاشی، شیشه و محصولات ساختمانی دیگر به‌صورت جاده‌ای و از طریق مرزهای رسمی کشور به عراق، افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، ارمنستان و ترکیه ارسال و از آن سو هم مواد اولیه‌ای مانند بوکسیت، آلومینا و زغال‌سنگ وارد کشور می‌شود.

بعد از انقلاب حمل‌ونقل ریلی تا حدودی توسعه داشته است، آیا این توسعه موجب بهبود عملکرد سیستم ریلی در ترابری مواد معدنی داشته است یا خیر؟

بعد از انقلاب توسعه ریلی اتفاق افتاد، اما به‌علت پهناسور بودن کشور، این میزان توسعه هنوز به میانگین بین‌المللی خود نزدیک نشده است. برای اثبات این ادعا، اگر مالک سنجش را نسبت توسعه خطوط ریلی به مساحت کشور در نظر بگیریم، خواهیم دید کشور آلمان در این زمینه حدود ۱۹ برابر توسعه‌یافته‌تر از ما است.

ایران چیزی در حدود ۱۴ تا ۱۵ هزار کیلومتر خط ریلی دارد که در قیاس با وسعت کشور و پراکندگی سکونتگاه‌ها، مراکز فعالیت اقتصادی، شهرک‌های صنعتی و بندرگاه‌ها (که در سرتاسر سرزمین پراکنده و گاه در فواصلی بعید از هم قرار گرفته‌اند)، عدد قابل توجهی نیست. علاوه بر این، باتوجه به اینکه مدیریت کلان همین ظرفیت هم در اختیار دولت است، متأسفانه از آن به‌شکل بهینه استفاده نمی‌شود.

همچنین لکوموتیوها و واگن‌های ما از نظر لجستیکی هم در حد استاندارد نیست و فاصله زیادی با امکانات کشورهای توسعه‌یافته دارد. به‌عنوان مثال، در ایران هر قطاری به‌طورمیانگین می‌تواند حدود ۲ هزار تن مواد معدنی را حمل کند، در صورتی که در کشورهای توسعه‌یافته این

میزان به عدد قابل توجه ۳۰ هزار تن می‌رسد.

روشن است که هر چقدر این ظرفیت افزایش پیدا کند هزینه حمل‌ونقل ریلی هم کاهش پیدا می‌کند و در نهایت برای تولیدکننده و مصرف‌کننده (که از طریق حمل‌ونقل با هم ارتباط پیدا می‌کنند) مقرون به‌صرفه‌تر خواهد شد.

از سوی دیگر، متأسفانه شبکه ریلی ما تاب تحمل وزن‌های بیش از ۲ هزار تن را ندارد. علاوه بر این، بسیاری از خطوط هم تک‌لاین است که به خودی خود موجب توقف و کاهش سرعت حمل‌ونقل می‌شود و این مشکلات هم باز به زیان معدنکار تمام می‌شود.

مهم‌تر اینکه که در همه دنیا برای حمل‌ونقل مواد معدنی، به‌ویژه در بخش داخلی، از شبکه ریلی استفاده می‌شود، اما در کشور ما این حوزه، همکاری لازم را با بخش معدن انجام نمی‌دهد و جز چند مورد استثنایی، در بیشتر موارد، معدنکار ترجیح می‌دهد برای حمل‌ونقل داخلی به‌جای استفاده از امکانات ریلی، حمل‌ونقل جاده‌ای به کار گرفته شود.

زیرساخت و ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای با چه کمبودهایی روبه‌رو است؟

یکی از دلایل مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای درون کشور، از این‌رو است که ما کشور پهناوری داریم. ایران هجدهمین کشور وسیع دنیا است که ۱.۱ کل مساحت کره زمین را به خود اختصاص داده است، بنابراین مناطق معدنی ما عموماً فاصله زیادی تا محل فرآوری یا استفاده دارند، از جمله دلایل وجود این فواصل بعید میان محل معدن تا واحد مصرف‌کننده، فقدان آمایش سرزمین مناسب است که از ضعف مدیریت کلان حوزه آمایش صنعتی در گذشته ناشی و متأسفانه موجب شده است که بخش زیادی از ظرفیت حمل‌ونقل جاده‌ای ما صرف پوشش این نقیصه شود.

در بخش تولید فولاد، حجم قابل توجهی از مواد معدنی را باید به واحدهای فولاد پراکنده‌ای که در اقصی نقاط کشور احداث شده‌اند، حمل کرد. زغال‌سنگ موردنیاز آنها هم به‌همین ترتیب تامین می‌شود، زیرا همان‌طور که اشاره شد، بیشتر این کارخانه‌های فولادی در مناطقی احداث شده‌اند که با معادن تامین‌کننده مواد اولیه، فاصله زیادی دارند.

از طرف دیگر، در ۲ دهه اخیر، وضعیت جاده‌های ما تا حدودی بهتر شده و توسعه خوبی پیدا کرده است، اما از نظر لجستیکی بخش قابل توجهی از ماشین‌آلات حمل‌ونقل فرسوده است و استهلاک بالایی دارد. افزایش شدید نرخ ماشین‌آلات هم باعث می‌شود که امکان بازسازی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به‌سادگی میسر نشود.

به این ترتیب، در فواصل طولانی یا نقاطی که در بن‌بست حمل‌ونقلی قرار دارد (به‌ویژه وقتی که ناچار ماشین‌های حمل بار باید یک مسیر را به‌صورت خالی طی کنند)، هزینه حمل مواد معدنی به‌شکل قابل توجهی افزایش می‌یابد تا صاحب وسیله بتواند هزینه جابه‌جایی بدون بار، در مسیر رفت یا برگشت را تا حدی جبران کند. علاوه بر این، مدت زمان انتظار در فصول مختلف سال هم ثابت نیست و تغییر پیدا می‌کند و مشکلات فصلی ایجاد می‌شود، برای مثال برخی معادن کشور در مناطق دورافتاده و گاه برف‌گیر قرار دارند، اما چون جاده‌های کشور مناسب تردهای زمستانی نیستند، بنابراین مشکلات آنها برای حمل بار در فصل زمستان بیشتر می‌شود.

همین‌طور در برخی مناطق، چالش‌های حمل‌ونقل در فصل تابستان افزایش پیدا می‌کند.

استاندارد نبودن مسیرها و شیب عرضی و طولی جاده‌ها، فشار وارد به ناوگان حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. علاوه بر این، زیرسازی جاده‌ها، به‌ویژه در مناطق عملیاتی، مناسب تردهای معدنی نیست و بیشتر برای تردهای روستایی و با زیرسازی و روکش آسفالت بسیار ضعیف تعبیه شده است، از این‌رو تردهای جاده‌ای باعث تخریب این مسیرها می‌شود و ناگزیر به معارضاتی بین معدن و ساکنان محلی که از جاده استفاده می‌کنند، دامن می‌زند و توسعه این زیرساخت‌ها هم با ممانعت‌های بسیار زیادی از جمله مخالفت سازمان منابع طبیعی، محیط‌زیست و ارگان‌های دیگر مواجه است.

وضعیت حمل‌ونقل دریایی چگونه است؟

حمل‌ونقل دریایی همان‌طور که گفته شد، از بهترین روش‌های حمل مواد معدنی چه برای واردات و چه صادرات مواد و فرآورده‌های معدنی است، اما متأسفانه در یک دهه گذشته به‌واسطه تحریم‌های شدید که بر بنادر و کشتیرانی ما تحمیل شد، بخش زیادی از شرکت‌های خارجی امکان همکاری‌های ترانزیتی دریایی را با ایران از دست دادند و بخش زیادی از ظرفیت شرکت کشتیرانی داخلی خودمان هم تحت‌تأثیر تحریم‌ها قرار گرفت. البته در بهترین حالت، ظرفیت حمل‌ونقل دریایی ما هم قابل قیاس با کشورهای توسعه‌یافته نیست.

متأسفانه بنادر متناسب با حجم واردات و صادرات توسعه پیدا نکرده‌اند. در جنوب کشور، عمده فعالیت‌های طریق چند بندر از جمله اسکله شهید رجایی انجام می‌شود که برای ترخیص و بارگیری مواد معدنی با محدودیت‌های زیادی روبه‌رو هستند.

اگر کل ظرفیت بندرگاهی کشور را برای مثال با امارات مقایسه کنیم، شاید تنها یک‌چهارم امکانات آن کشور را در بخش تخلیه و بارگیری در اختیار داشته باشیم.

این شرایط البته به همه فعالیت‌های صادراتی آسیب می‌رساند، اما در حوزه معدن این صدمه جدی‌تر است، زیرا مواد و فرآورده‌های معدنی حجم زیادی دارند و مشکلات و محدودیت حمل‌ونقل دریایی در کشور ما هم زیاد است و به‌این‌ترتیب، بخش عمده‌ای از توان صادراتی و امکان تامین مواد اولیه لازم تحت‌تأثیر قرار می‌گیرد.

علت بی‌توجهی دولت نسبت به توسعه ناوگان حمل‌ونقل چیست و چه آسیب‌هایی به‌دنبال دارد؟

به‌عقیده من، در حال حاضر دولت به‌ناچار از این حوزه غفلت کرده است. توسعه ناوگان حمل‌ونقل، فعالیت‌ی بسیار هزینه‌بر است و دولت‌ها چه از نظر مالی و چه از عهده انجام چنین کاری بر نمی‌آیند. به‌طورمعمول توسعه این زیرساخت‌ها با مشارکت بخش خصوصی و حتی سرمایه‌گذاری‌های خارجی انجام می‌گیرد. در بخش خارجی، همان‌طور که اشاره شد، محدودیت‌های تحریمی مانع آن شده است که دولت بتواند از ظرفیت‌های موجود استفاده کند. در بخش داخلی، هرچند کم و بیش از ظرفیت‌های موجود استفاده شده، اما کافی نیست. در این زمینه، بخش خصوصی توان و علاقه‌مندی زیادی دارد و دولت می‌تواند از طریق لیزینگ و در قالب قراردادهای بلندمدت سرمایه‌گذاری، از ظرفیت این بخش هم بهره‌برداری کند.

در دهه‌های گذشته، موارد موفق از این دست، هم در زمینه توسعه ریلی و هم آزادراهی داشته‌ایم



عکس: سمن

در ایران هر قطاری به‌طور میانگین می‌تواند حدود ۲ هزار تن مواد معدنی را حمل کند، در صورتی که در کشورهای توسعه‌یافته، این میزان به عدد قابل توجه ۳۰ هزار تن می‌رسد

که موجب توسعه کردیورهای جدید شمال - جنوب و شرق - غرب شده است، بنابراین می‌توان این شیوه را دوباره در دستور کار قرار داد.

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

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

چطور با این چالش‌ها می‌توان روی افزایش صادرات (در سند چشم‌انداز توسعه) برنامه‌ریزی کرد؟

از آنجایی که انجام فعالیت‌های رقابتی، مهم‌ترین چالش موضوع سرعت و نرخ کالا است، هرچقدر چالش‌های کشور در زمینه حمل‌ونقل کمتر شود، توان رقابت آن با رقبای خارجی منطقه‌ای و جهانی بیشتر می‌شود.

بهبود روند حمل‌ونقل کالا، می‌تواند هم سرعت داد و ستد را افزایش دهد و هم موجب کاهش نرخ تمام‌شده باشد.

برای بهبود کیفیت و کمیت زیرساخت‌ها به‌ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای، در درجه اول لازم است تلاش کنیم مشکلات موجود رفع شود و در مرحله بعد، با اولویت قرار دادن برنامه‌هایی که جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را تسهیل می‌کنند، به توسعه زیرساخت‌های ضروری کمک کنیم.

امروز دولت برای حل این مشکل چه راهکارهایی می‌تواند به‌کار ببندد؟

به‌گمان من، در مرحله اول، نگاه دولت باید به این موضوع تغییر کند و با هدف سرمایه‌گذاری، توان کشور در حوزه حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای را تقویت کند، زیرا اگر به موضوع ارتقای توان لجستیکی، ماشین‌های حمل، واگن، کشتی تقویت بندرگاه و اسکله‌ها... از منظر سرمایه‌گذاری توجه شود، خواهیم دید که هر هزینه‌ای، آورده قابل توجهی خواهد داشت و در آینده‌ای نزدیک، دولت می‌تواند با اخذ عوارض، از برکات این سرمایه‌گذاری بهره‌بربرد.

خوشبختانه باوجود شرایط سخت امروز، حمایت‌های بین‌المللی خوبی از ایران وجود دارد. برای مثال، چین علاقه‌مند است، کردیورهایی را از داخل ایران به شمال و غرب ایجاد کند.

ظرفیت مالی، لجستیکی و اجرایی کشور چین هم که بر هیچ‌کس پوشیده نیست، بنابراین می‌توان از ظرفیت و تمایل موجود به‌نفع کشور استفاده کرد. همین‌طور روسیه هم تمایل زیادی برای ایجاد کردیور شمال - جنوب و اتصال کشور خود به بنادر جنوبی ایران (دریای عمان و خلیج‌فارس) دارد و این نشان می‌دهد که می‌توان از چنین ظرفیتی هم استفاده بهینه کرد.

علاوه بر این، می‌توان با در نظر گرفتن مشوق‌هایی، بخش خصوصی داخلی را هم پای کار آورد و به تحقق اهداف سرعت بخشید.

در پایان، ضروری است، بگوئیم هرچند اقداماتی در دست انجام است و ساخت کردیورهای شمال - جنوب برنامه‌ریزی شده است، اما باید به عملیاتی شدن آنها سرعت داد تا هرچه زودتر تکمیل شود و به بهره‌برداری برسد و به این ترتیب شاهد توسعه زیرساخت حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه ریلی باشیم.

بنادر در انتظار سرمایه‌گذاری



قطار ایستگاه مسئولیت را رد کرد



حرکت کند قطار توسعه



کرایه‌های حمل و نقل قیمت تمام شده کالا را بالا برد

بازار در بند قانونی دیگر

هزینه حمل و نقل و باربری بین شهرها متفاوت است و به عوامل زیادی بستگی دارد. باربری‌ها بر اساس نوع بار و نوع کامیونی که برای حمل بار استفاده می‌شود، نحوه محاسبه هزینه باربری را به ۲ صورت محاسبه می‌کنند، مفهومی برای ۱ تن کیلومتر، ۲- مذاکره و توافق و قرائت‌های منظم بر اساس مفهوم تن در هر کیلومتر است. بر اساس توافق اخیر بین سازمان‌های حمل و نقل، تعرفه‌های مشخصی بر اساس وزن بار و مسافت طی شده برای ارسال بار از تهران به شهرهای بزرگ تعیین می‌شود. در واقع، این قیمت‌های تن/کیلومتر اغلب برای تعیین کف قیمت بار برای هر کشور استفاده می‌شود و قیمت نهایی معمولاً به قرارداد با راننده بستگی دارد. طبق آخرین بخشنامه افزایش نرخ

کرایه حمل جاده‌ای وزارت راه، باربری نرخ‌ها بر اساس نرخ تن/کیلومتر در ۸ اردیبهشت ۱۴۰۰ به روز شده و نسبت به سال ۹۹ حدود ۲۰ درصد افزایش داشته است. این در حالی است که به گزارش پرتال حمل و نقل، سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در مورد قیمت بلیت قطار، کرایه کرایه و هزینه بندری پیوست. با تفاهم معاونت حمل و نقل، وزارت راه و شهرسازی و سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، نرخ کرایه قطار، قیمت حمل و نقل مسافر، کرایه بار و عوارض بندری از ۲۵ درصد به ۴۵ درصد در سال ۱۴۰۱ افزایش یافت. **تجارت** در این گزارش به بررسی تأثیر افزایش کرایه‌های حمل و نقل بر بازار پرداخته است.



یکی از مهم‌ترین دلایل عنوان‌شده برای افزایش نرخ حمل و نقل، کاهش تدریجی یارانه‌های اختصاص داده‌شده به این بخش است

حمایت دولت کجاست؟



علیرضا حسینی، عضو کمیسیون تولید و صادرات اتاق اصناف ایران در گفت‌وگو با **تجارت** با اشاره به تأثیر هزینه حمل و نقل بر قیمت تمام‌شده کالا گفت: پیش از پرداختن به تأثیر افزایش کرایه حمل و نقل بر بازار، باید تأکید کرد هر مسئله‌ای که به هزینه‌های تولید و همچنین نظام توزیع مبلغی اضافه کند، عاملی بر ایجاد تورم در بازار خواهد بود؛ چه کرایه حمل بار باشد و چه مالیات‌های صنفی، چرا که یک کالا تا زمانی که به‌دست مصرف‌کننده برسد، مراحل مختلفی را طی می‌کند و هزینه هر بخش به‌نوبه خود بر بهای کالاها تأثیر گذار است.

وی ادامه داد: در توضیح تأثیر چندبرابری فشار هزینه‌ها بر نرخ کالای تمام‌شده می‌توان به رشد ۵۷ درصدی پایه حقوق کارگری در امسال اشاره کرد؛ این افزایش هزینه تنها در بحث تولید اثرگذار نبوده و بهای تمام‌شده و نیروی انسانی دخیل در روند ورود کالا به بازار نیز گران‌تر خواهد شد، بنابراین محصولی که در نهایت به‌دست مشتری می‌رسد، بیش از مبلغی که انتظار داریم رشد قیمتی خواهد داشت.

هزینه‌ها چند برابر شده است

حسینی در ادامه صحبت‌های خود تصمیمات دولتی را از عوامل مهم سیر صعودی نرخ نهایی کالاها و محصولات در بازار مصرف عنوان کرد و توضیح داد: از ابتدای امسال، تمامی هزینه‌های مربوط به تولید و نظام توزیع چندبرابر شد. رشد ۵۷ درصدی حقوق کارگر، افزایش میزان مالیات اصناف و واحدهای تولیدی، سبب صعودی هزینه‌های مربوط به بیمه‌های تأمین اجتماعی و در نهایت افزایش کرایه حمل و نقل عمومی و باری از مسائل مهمی است که امسال اجرائی شده، به فشار هزینه‌های تولید و توزیع افزوده است.

در رابطه با تأثیر افزایش کرایه حمل و نقل بر بازار باید تأکید کرد کالاها در تمامی فرآیند تولید و توزیع خود، نیاز به جابه‌جایی و استفاده از ناوگان حمل و نقل دارند، بنابراین افزایش هزینه در این بخش، طی چندین نوبت بر نرخ کالاها تأثیر خواهد داشت.

عضو کمیسیون تولید و صادرات اتاق اصناف ایران ادامه داد: ارسال محصول از درب کارخانه یا واحد تولیدی به مراکز توزیع و پس از آن پخش و انتقال کالاها در بازار، همگی نیاز به استفاده از ماشین‌های باری و حمل و نقل دارند، از این رو افزایش هزینه‌های حمل و نقل، در چندین مرتبه و مرحله بر بهای تولیدات اثر خواهد داشت.

شکل‌گیری تورم در بازارها

این فعال اقتصادی با محاسبه نرخ نهایی کالاها در بازار، ایجاد تورم را نتیجه افزایش هزینه‌ها در تمامی بخش‌های مربوط به نظام تولید و توزیع دانست و گفت: فروشندگان و صاحبان واحدهای صنفی برای ارائه کالاها به بازار، ابتدا تمام هزینه‌هایی را که برای خرید محصول پرداخته‌اند، محاسبه کرده و پس از آن با در نظر گرفتن مقدار درصدی سود برای کسب‌وکار خود، آن کالا را به مصرف‌کنندگان می‌فروشند.

کمبود تجهیزات باربری



سیدرضا نورانی، فعال اقتصادی و رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی ایران در ادامه به نمونه‌هایی از مشکلات زیرساختی بخش حمل و نقل تجاری اشاره کرد و گفت: دولت‌ها در چندین سال گذشته اهدافی در راستای توسعه صادرات در کشور عنوان کردند؛ این در حالی است که هیچ بستری برای این توسعه فراهم و حتی از فعالان اقتصادی که خواهان ایجاد زیرساخت‌های لازم هستند، حمایت نکرده‌اند.

دست‌اندازه‌های حمل و نقلی صادرات

رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی ایران همچنین افزایش نرخ تمام‌شده کالا را چه در بازارهای داخلی و چه خارجی، متأثر از افزایش اجاره بهای حمل و نقل عنوان کرد و در این باره توضیح داد: طبیعی است با افزایش هزینه حمل و نقل، نرخ تمام‌شده کالاهایی که به بازارها می‌رسند، بالا برود. این فشار هزینه‌ها هم برای تولیدکننده و هم مصرف‌کننده زاینبار است. از سویی دیگر حتی اگر کاهش کیفیت کالایی را که به مقصد صادراتی می‌رسد جزو زیان‌های فرسوده بودن و کمبود ماشین‌آلات حمل و نقل در نظر بگیریم، با افزایش کرایه ماشین‌های باربری، تاجران در روابط بین‌المللی خود نیز دچار مشکل خواهند شد. نورانی خاطرنشان کرد: زمانی که قصد داریم به

اهداف توسعه‌ای خود دست یابیم، باید شرایط مناسب با آن را مهیا کنیم. دولت برای بهبود وضعیت بازار داخل و گسترش مقاصد تجاری بین‌المللی باید همواره نقاط ضعف موجود را شناسایی و درصدد رفع آنها برآید. با مشکلات فعلی در تولید و اقتصاد کشور، افزایش بهای حمل و نقل تا ۴۰ درصد، نتیجه‌ای جز سنگین‌تر شدن بار مشکلات نخواهد داشت.

سیدرضا نورانی، فعال اقتصادی و رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی ایران در ادامه به نمونه‌هایی از مشکلات زیرساختی بخش تولید و فعالیت‌های تجاری، نبود بستری مناسب در بحث ناوگان حمل و نقل کشور عنوان کرد و در این باره توضیح داد: یکی از دلایل افزایش هزینه‌های حمل و نقل، کاهش تخصیص یارانه دولت به این بخش است، اما این در حالی است که دولت تا به امروز در سال‌های اخیر هیچ اقدام مثبتی برای رفع خلأهای موجود در ناوگان حمل و نقل کشور، چه در بخش عمومی و چه تجاری انجام نداده است، به‌عنوان مثال در مباحث صادراتی، با کمبود تجهیزات باربری مناسب هم در حمل و نقل زمینی و هم آبی مواجه هستیم. بخش خصوصی بارها به دولت اعلام کرده که می‌تواند با ارز حاصل از صادرات خود، تجهیزات و ماشین‌های مناسب باربری را وارد کند اما دولت هیچ اجازه‌ای در این باره صادر نکرده است.

وی تأکید کرد: امروزه به‌دلیل کمبود تجهیزات در ناوگان حمل و نقل، چه در تجارت داخلی و چه خارجی، اجاره‌بهای خدمات، بسیار افزایش پیدا کرده است. این موضوع طبیعی است که هزینه‌های فعالیت‌های تجاری را برای فعالان اقتصادی بسیار افزایش دهد.

همچنین از سوی دیگر به‌دلیل فرسودگی و نامناسب بودن وضعیت حمل و نقل، انتقال کالاهای فسادپذیر در مقاصد موردنظر، به‌ویژه در خارج از کشور با سختی و چالش‌های فراوان انجام می‌شود. تمامی این موارد نکاتی است که نشان می‌دهد دولت هیچ‌گونه اقدام مثبتی در زمینه تهیه زیرساخت‌های مناسب برای بهبود و توسعه حمل و نقل در کشور انجام نداده است.

معطل فرودگی ماشین‌آلات

نورانی بهبود وضعیت حمل و نقل را یکی از لوازم توسعه صادرات و فعالیت‌های تجاری عنوان کرد. او معتقد است دولت با ایجاد موانع برای واردات تجهیزات و ماشین‌آلات ناوگان حمل و نقل، باعث افزایش اجاره‌بهای خدمات در این بخش شده است. وی افزود: غیر از کمبود ماشین‌های باربری یا دیگر وسایل مربوط به حمل و نقل، با فرسودگی این ناوگان نیز روبه‌رو هستیم، این فرسودگی سبب شده تا در برخی کالاها شاهد فاسد شدن و دور ریخته شدن تولیدات در مقصد باشیم؛ این یعنی دورریز تولیدات و زیان در بخش تولید.

وی ادامه داد: همچنین از سویی دیگر کمبود و فرسودگی تجهیزات و همچنین نبود نظارت مناسب دولت در بخش حمل و نقل و زیرساخت‌ها، سبب شده تا اجاره‌بهای خدمات بدون هیچ قانون و چارچوبی باشد.

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر باینکه عفت الملوک شریتی با تسلیم دوبرگ استشهادیه محلی مصدق که تحت شماره ۴۹۱۲ مورخ ۱۴۰۱/۸/۲۹ دفتر اسناد رسمی بشماره ۱۳۶۱۰ تهران و درخواست به وارده شماره ۱۱۴۷۰۲۴۱۵ مورخ ۱۴۰۱/۸/۲۹ مدعی فقدان سند مالکیت شش‌دانگ یک قطعه زمین بمساحت ۳۰۰ متر مربع قطعه ۱۴۰۱ به شماره ۳۳۲۷ فرعی از ۱۸۶۳ اصلی مفروز از اصلی مرقوم واقع در بخش ۱۰ تهران در صفحه ۵۴۱ دفتر جلد ۱۷۵۸ املاک ذیل ثبت به شماره ۲۷۱۳۳۶ و به شماره چاپی ۹۱۶۸۷۷ بنام زهرا زاده شقی ثبت و سند صادر و تسلیم گردیده است سپس برابر سند شماره ۱۱۴۱۷ مورخ ۱۴۰۱/۳/۱۹ دفتر ۲۵۴ تهران به شماره ۲۵۴ تهران مطابق بند ۵ مجموعه بخشنامه های ثبتی اعلام گردیده بعلت اتش سوزی دفتر خانه مذکور مدارکی دال بر اینکه سند تحویل کدامیک از اصحاب معامله گردیده وجود ندارد و درخواست صدور سند مالکیت المثنی نموده است. لذا مراتب پلستناد ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روزنامه کثیرالانتشار (همین روزنامه) آگهی میشود تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اسناد مالکیت آن نزد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت روز اعراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این اداره ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد اصل سند مالکیت پس از ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد و به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نخواهد شد . در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد (شناسه آگهی : ۱۴۲۵۷۸۰)

۱/۱۴۷۱۵ م الف

منوچهر کاظم اصلائی - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک زیبادشت تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای حمیدرضا استاد عزیزالله فرزند علی اصغر بشماره ملی ۳۹۸۰۱۷۹۲۱۴ و کالتا برابر وکالتنامه و قرار الکترونیک شماره ۷۷۲۹۹ مورخ ۱۴۰۱/۷/۲۵ با تسلیم دوبرگ استشهادیه محلی مصدق شماره ۴۷۷۱۸ و ۴۷۷۱۹ مورخ ۱۴۰۱/۷/۲۶ و شناسه یکتا ۱۴۰۱۰۲۱۵۲۳۹۰۰۶۶۱ توسط دفتر اسناد رسمی شماره ۴۱۴ تهران و برگ تقاضای به وارده شماره ۶۵۸۱ مورخ ۱۴۰۱/۸/۰۱ مدعی فقدان سند المثنای مالکیت شش‌دانگ یک قطعه زمین به مساحت ۱۰۵۰ متر مربع قطعه ۷ تفکیکی به پلاک ۱۱۹۱ فرعی از ۹۳ اصلی مفروز از پلاک ۵۰۷ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۱۱ تهران ذیل ثبت ۱۱۴۶۵۸ صفحه ۵۶۷ دفتر ۳۷۰ املاک بشماره چاپی المثنی ۲۷۵۸۵۸ به نام سیاوش امیری ثبت و صادر شده است، که بعلت اسباب کثی مفقود شده است، درخواست صدور سند مالکیت المثنی آنرا نموده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روزنامه کثیرالانتشار آگهی می‌گردد تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود سند مالکیت را نزد خود داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را با انضمام اصل سند مالکیت به این اداره تسلیم نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد پلاک مالکیت پس از رویت و ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمیشود. در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید (شناسه آگهی : ۱۴۲۵۷۸۲)

۱/۱۴۷۱۶ م الف

رضا النجری - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تهرانپارس

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم معصومه سادات عظیمی (مالکه) با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی مصدق شده طی شماره ۸۴۹۹ مورخ ۱۴۰۱/۸/۲۴ توسط دفترخانه اسناد رسمی شماره ۷۲۱ حوزه ثبتی تهران و برگ تقاضا به شماره وارده ۲۹۳۳۷ مورخ ۱۴۰۱/۸/۲۵ مدعی فقدان سند مالکیت یک دانگ مشاع از شش‌دانگ یک قطعه زمین نوع ملک طلق با گاربری به پلاک ثبتی ۴ فرعی از ۲۷۰۶ اصلی ، مفروز و مجزا شده از فرعی از اصلی مذکور ، قطعه ۱ واقع در بخش ۰۲ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک نارمک تهران استان تهران به مساحت ۱۳۵/۸۶ متر مربع مشخصات مالکیت: مالکیت معصومه سادات/ عظیمی فرزند سید محمد شماره شناسنامه ۸ تاریخ تولد ۱۳۴۳ دارای شماره ملی ۰۰۴۰۱۳۸۱۰۰۰ با جز سپیم از کل سپیم ۶ بعنوان مالک یک دانگ مشاع از شش دانگ با شماره مستند مالکیت ۱۶۰۳۳۳۵ تاریخ ۱۶/۰۷/۱۳۹۱ موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۱۴۵۴۷۲ سری ب سال ۹۱ که در صفحه ۳۷۱ دفتر املاک جلد ۲۷۶۸ ذیل شماره ۴۱۸۸۶۴ ثبت گردیده است. بعلت اثاث کثی مفقود گردیده و درخواست صدور سند مالکیت المثنی پلاک موصوف را نموده است لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روزنامه کثیرالانتشار (همین روزنامه) آگهی میشود تا چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود اصل سند مالکیت نزد خود را داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مهلت ۱۰ روز اعتراض خود را به انضمام اصل سند مالکیت به این منطقه ارائه نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد پدییی است اصل سند مالکیت پس از رویت و ملاحظه به ارائه دهنده اعاده خواهد شد لیکن به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نمیشود. در صورت عدم وصول واخواهی ظرف مهلت مقرر قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم خواهد گردید (شناسه آگهی : ۱۴۲۵۸۴۴)

۱/۱۴۷۲۱ م الف

غلامرضا قسمنفیری - سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک نارمک تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه خانم معصومه / جلیلی با اعلام مفقود شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضا، شده بشماره ۱۷۴۹ مورخ ۱۴۰۱/۸/۲۳ دفترخانه ۱۶۱۴ تهران و درخواست سند المثنی سند مالکیت را نموده است، مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می‌گردد: نام و نام خانوادگی: معصومه / جلیلی شماره پلاک ۱۱۵۷۹ فرعی از ۶۷۱۹ فرعی از اصلی مفروز از ۱۰۶۳۶ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۲ تهران علت مفقودی جایجایی خلاصه وضعیت مالکیت سند مالکیت سه دانگ مشاع از شش‌دانگ یک دستگاه آپارتمان مسکونی نوع ملک طلق با عرصه وقف به پلاک ثبتی ۱۱۵۷۹ فرعی از ۶۷۱۹ اصلی ، مفروز و مجزا شده از ۱۰۶۳۶ فرعی از اصلی مذکور ، قطعه ۳ تفکیکی واقع در سمت شرقی طبقه اول و واقع در بخش ۰۲ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک لویزان تهران استان تهران به مساحت ۱۳۱/۰۴ متر مربع مشخصات منضمات ملک: ملک پارکینگ قطعه ۱۰ به مساحت ۱۱/۲۵ متر مربع واقع در جنوب طبقه ۱- انباری قطعه ۱۰ به مساحت ۳/۵۸ متر مربع واقع در مرکز طبقه ۱- مشخصات مالکیت: مالکیت معصومه / جلیلی فرزند محبتعلی مالک سه دانگ مشاع از شش دانگ اعیان مورد معامله ببع شرط میباشد با شماره مستند مالکیت ۱۱۲۵۱ تاریخ ۰۲/۰۷/۱۳۹۷ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۶۷۴ شهر تهران استان تهران موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۲۲۱۶۴۸ سری الف سال ۹۷ با شماره دفتر الکترونیک ۱۱۸۰۳۰۱۱۵۱۳۰۳۰۳۷۲۳ ثبت گردیده است. محدودیت دفتر املاک رهنی شماره ۱۱۲۵۲ مورخ ۰۲/۰۸/۱۳۹۷ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۶۷۴ شهر تهران استان تهران که بفتح بانک مسکن به مبلغ ۱/۵۲۲/۳۱۳/۴۶۴ ریال به مدت ۱۴ ماه ثبت شده (شناسه آگهی : ۱۴۲۵۸۵۰)

۱/۱۴۷۲۲ م الف

علیرضا صالحی قسیمی - سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک لویزان تهران

کاهش صادرات مجدد با ضعف اسکله‌های بنادر



محمود بهشتیان
کارشناس ارشد گمرک

بهره‌گیری از اقتصاد دریایی، تنها به ناوگان کشتیرانی و انعقاد تفاهنامه‌های مربوط به ترانزیت در بستر دریا محدود نمی‌شود. دریا و تمام ضمانت آن اعم از بنادر، اسکله‌ها، بسترهای تخلیه بار و سایر تاسیسات پشتیبانی این‌چنینی در بحث اقتصاد دریا اهمیت جدی دارند و با برنامه‌ریزی مناسب می‌توان از آنها بهره‌بردار کرد. یکی از مهم‌ترین نقش بنادر در فعالیت‌های تجاری، صادرات مجدد بوده که ایران در این بخش تا به امروز عملکرد مناسبی از خود نشان نداده است. صادرات مجدد به‌مثابه یک فرصت دوباره در تجارت بین‌المللی تعریف می‌شود؛ فرآیندی که کالاهای وارداتی بی‌هیچ تغییر شکلی و بدون ایجاد ارزش افزوده دوباره از سوی تجار و صادرکنندگان مقیم آن کشور به کشورهای ثالث، آن هم از مبادی رسمی همچون مناطق آزاد، بنادر یا حتی از انبارهای تحت حفاظت گمرک کشورها صادر می‌شوند. صادرات مجدد یکی از بحث‌های مهم و گسترده تجاری است که رشد آن به مولفه‌های متعددی وابسته است. این نوع تجارت در بین‌المللی کشورها معمول است و همواره بازرگانان بین‌المللی در تلاش هستند تا از مزایای صادرات مجدد بهره‌مند شوند. در ایران نیز از لحاظ قانونی فرآیند صادرات مجدد مشکلی ندارد و گمرک، شرایط مناسبی را برای این اقدامات در نظر گرفته است. براساس متن ماده ۶۶ قانون گمرک، حقوق ورودی از عین کالای وارداتی که از کشور صادر می‌شود، اخذ می‌شود، بدان معنا که واردکننده کالا هنگام صادرات مجدد آن، تمام حقوق ورودی را که به گمرک پرداخت کرده، باز پس خواهد گرفت. اکنون نیز شاهد هستیم در برخی مناطق آزاد، صادرات مجدد بدون وجود مشکل انجام شده و در حال حاضر این نوع تجارت تا حدی برقرار است، اما آمار تجارت بین‌المللی ایران نشان می‌دهد که صادرات مجدد، سهم محدودی در صادرات ایران دارد و یکی از مهم‌ترین دلایل آن را می‌توان نقص‌های زیرساختی و لجستیکی در بحث حمل‌ونقل عنوان کرد.

برخی از افراد معتقدند، نبود اسکله‌های صادرات مجدد یکی از عوامل اصلی کم‌رنگ بودن نقش این نوع تجارت در ایران است، اما صادرات مجدد تنها از طریق مسیر دریایی، بنادر و اسکله نیست و به‌طور کلی از راه‌های مختلف، می‌توان به فعالیت‌های صادراتی به‌ویژه صادرات مجدد پرداخت. یکی از مباحث جدی توسعه صادرات، وجود بسترهای مناسب انتقال بار است که در حمل‌ونقل دریایی، زمینی، ریلی و هوایی کمبودهای جدی داریم. همچنین ظرفیت بنادر و سیستم‌های گمرک محدود است و ضعف‌های جدی در این زمینه داریم. بنابراین نه‌تنها بنادر ایران برای انجام فعالیت‌های صادراتی مجدد، دارای ضعف‌های جدی هستند، بلکه سایر بخش‌های حمل‌ونقل کشور نیز به‌دلیل نقص و کمبودهای تجهیزاتی و محدودیت‌های گمرک، امکان انجام صادرات مجدد را ندارند. در حال حاضر ۲ کشور عمان و امارات متحده عربی در تلاش هستند تا تبدیل به هاب منطقه‌ای در بحث تجارت و صادرات شوند و بخش زیادی از فعالیت‌های صادراتی مجدد مربوط به خود اختصاص داده‌اند. این کشورها زیرساخت‌های بسیار پیشرفته و قوی در بحث حمل‌ونقل دریایی و انتقال بار دارند و همین موضوع باعث شده تا فعالیت تجاری این ۲ کشور به‌طور چشمگیری طی سال‌های اخیر توسعه داشته باشد. عمان و امارات متحده عربی به‌خوبی بنادر و ناوگان حمل‌ونقل دریایی خود را تجهیز کرده‌اند، اما متأسفانه این رویه در ایران، پیش گرفته نشد.

از سویی دیگر، یکی از لازم‌های گرفته شده، فعالیت‌های تجاری، برقراری تعامل سازنده و موثر با کشورهای جهان است، بنابراین اگر قصد داریم فعالیت‌های تجاری را گسترش دهیم، باید روابط خود را با سایر کشورها به‌ویژه کشورهای منطقه افزایش دهیم. بدون دارا بودن ارتباطات صحیح و گسترده، نمی‌توان تحولی در تجارت به‌ویژه صادرات ایجاد کرد.

تجارت

حمل و نقل دریایی، از عدم مدیریت صحیح رنج می‌برد

بنادر در انتظار سرمایه‌گذاری

بسترهای مناسب حمل‌ونقل، یکی از لوازم مهم توسعه تجارت است و ایران به‌دلیل قرارگیری در شاهراه‌های مهم تجاری، باید بر نامرئی‌سازی صحیحی برای افزایش بهره‌مندی خود از فرصت‌های ترانزیتی موجود ادا داشته باشد. کارشناسان و فعالان تجاری معتقدند اگر میزان تولیدات ایران افزایش یابد، بسترهای حمل‌ونقل فعلی به‌هیچ‌عنوان پاسخگوی صادرات و تجارت کالاهای تولیدشده نخواهد بود. از این رو اگر خواهان توسعه تجارت ایران هستیم، باید ضمن بهبود روابط خود با کشورهای توسعه‌یافته، چالش‌های ترانزیتی خود را رفع کنیم. یکی از بخش‌هایی که ایران در آن حوزه بیشترین مشکلات را دارد، حمل‌ونقل دریایی است؛ بنادر، ناوگان کشتیرانی، پسکرانه‌ها و سایر تاسیساتی که به این بخش مربوط می‌شوند، همگی دارای ضعف‌های جدی هستند و به این دلیل، طی سال‌های گذشته آن‌طور که باید و شاید، نتوانستیم از ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی استفاده کنیم. به‌بهانه روز ملی حمل‌ونقل، در این گزارش ضمن پرداختن به فرصت‌های حمل‌ونقل دریایی، به مشکلات و چالش‌های فعلی این بخش در ایران پرداخته و درباره آن با کارشناسان و فعالان تجاری گفت‌وگو کرده‌است.

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

editor@smtnews.ir



عکس: امیر

امروزه بخش زیادی از تجارت جهانی، به‌وسیله حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود و ایران می‌تواند از مزیت نزدیکی به ۲ دریا در شمال و جنوب کشور، نهایت استفاده را داشته باشد

کاهش تصدی‌گری دولت بر حمل‌ونقل دریایی

حوزه دریایی و بندری می‌تواند با نگاه توسعه‌تجاری و توسعه اقتصادی به بخش خصوصی برون‌سپاری شوند. وی ادامه داد: ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور یک منبع ثروت برای اقتصاد ایران است و باید از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی و ترانزیتی کشور به‌نحو مطلوب استفاده کنیم و از حضور خود در کریدور شمال-جنوب، شرق و غرب بهره‌مند شویم. محمدنژاد با بیان اینکه رفع موانع پیش‌روی بخش

در حوزه ترانزیت، ایران از ظرفیت‌های بالایی برخوردار است و باید اشرافه فرهنگ دریایی در دستور کار قرار گیرد. با کاهش تصدی‌گری دولت در حوزه حمل‌ونقل دریایی، باید شرایطی را رقم بزنیم که شاهد تحول آفرینی در حوزه دریایی و بندری باشیم. از سویی دیگر، دولت باید امکانات و زیرساخت‌های لازم را در حوزه دریایی و بندری ایجاد کند و حمایت‌های مادی و معنوی را از فعالان اقتصادی در دستور کار قرار دهد. فعالیت‌های

پرویز محمدنژاد قاضی، نماینده مردم گیلان در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر استفاده از ظرفیت بخش خصوصی به‌منظور فعالیت هرچه بهتر در حوزه دریایی و بندری، اظهار کرد: نقش سرمایه‌گذار در توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور و رونق بنادر و توسعه اقتصاد دریامحور بر کسی پوشیده نیست و باید این اعتماد و باور در بخش خصوصی ایجاد شود تا به‌صورت جدی در این حوزه ورود کند. براساس گزارش ایسنا، وی ادامه داد:

فرسودگی ناوگان ترانزیت

آن‌طور که باید و شاید تجهیز نشده و ناوگان کشتیرانی ایران در مناطق شمالی از شرایط مناسبی برخوردار نیست. وی افزود: حمل‌ونقل ریلی نیز نه‌تنها در شمال، بلکه در سایر بخش‌های کشور مشکلات جدی دارد؛ فرسودگی، کمبود ریل‌کشی در مناطق مورد نیاز، توسعه‌نیافتگی ناوگان ریلی و سایر موارد این‌چنینی را می‌توان جزو این معضلات معرفی کرد.

تأمینات بندری نامناسب است

نفر در ادامه صحبت‌های خود، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل را یکی از ضرورت‌های مهم برای افزایش صادرات غیرنفتی عنوان کرد و توضیح داد: ایران کشوری پهناور و علاوه بر دارا بودن ۴ قلم در خود، از شمال و جنوب به راه‌های آبی متصل است، اما تا به امروز تنها توانستیم حداکثر ۱۰ درصد از ظرفیت‌های ایران برای تجارت به‌ویژه صادرات غیرنفتی استفاده کنیم. دلیل اصلی این عدم بهره‌مندی، نبود زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل مثل راه‌آهن، جاده، مسیر هوایی و در نهایت کشتیرانی و دریایی است. زیرساخت‌های حمل‌ونقل فعلی در کشور، جایگوی نیاز فعالیت‌های تجاری در کشور نیست و همین مسئله، اصلی‌ترین گره فعالیت‌های بازرگانی ایران است. وی ادامه داد: حمل‌ونقل دریایی ایران در حال حاضر گرفتار نبود تجهیزات مناسب است. تاسیسات بنادر برای بازرگاری

جمشید نفر، فعال بازرگانی در گفت‌وگو با **سایت**، نسبت به اهمیت توجه به زیرساخت‌های حمل‌ونقل واکنش نشان داد. او توسعه تجارت را وابسته به مولفه‌های متعددی دانست و در این باره توضیح داد: طی یک سال گذشته، دولت با همکاری سازمان توسعه تجارت، تلاش کرد تا روابط خود را با کشورهای منطقه به‌ویژه اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا توسعه دهد. در این مدت توجه دولت بیشتر بر کشورهای آسیای شرقی و صادراتی و همواره ظرفیت‌های صادراتی به این منطقه تأکید داشته است. به‌طور کلی بازار کشورهای منطقه، همواره از ظرفیت‌های بالقوه برای صادرات ایران محسوب می‌شوند، اما پیش از پرداختن به ظرفیت‌های تجاری ایران با سایر کشورهای همسایه و منطقه، باید به اهمیت وجود بسترهای مناسب برای توسعه بخشیدن به فعالیت‌های بازرگانی اشاره کرد. وی تصریح کرد: برای توسعه تجارت و صادرات غیرنفتی، لوازم متعددی همچون دارا بودن تولیدات صادراتمحور و فراهم بودن بسترهای حمل‌ونقل و ترانزیت حائز اهمیت است. متأسفانه ایران در هر ۲ مورد مذکور ضعف دارد و باید به رفع این کمبودها توجه داشته باشیم. بخش مهمی از راه ارتباطی ایران با کشورهای همسایه شمالی، راه دریای خزر و حمل‌ونقل ریلی است که هر دو دارای نقص‌های زیادی است. در بخش حمل‌ونقل دریایی، هنوز بنادر شمالی کشور

تخلیه و انتقال بار مناسب نیست؛ ناوگان کشتیرانی ایران در بنادر شمالی و جنوبی مناسب با پیشرفت‌های جهانی ارتقا نیافته‌اند و بخش زیادی از تجهیزات فرسوده هستند، همچنین به‌اندازه کافی بنادر مجهز برای تبادلات تجاری در شمال و جنوب کشور وجود ندارد و همین موضوع سبب شده تا حمل‌ونقل دریایی ایران با ضعف‌های جدی همراه باشد. سرمایه‌گذاری، برنامه‌ریزی و توجه به حمل‌ونقل دریایی نه‌تنها بخشی مهمی از توسعه کشور را به همراه خواهد داشت، بلکه بستر توسعه تجارت و بهره‌مندی از فرصت‌های بازرگانی را برای ایران فراهم خواهد کرد.

ناوگان فعلی جایگوی تجارت نیست

این فعال تجاری در ادامه صحبت‌های خود، حضور ایران در اتحادیه‌های مختلف اقتصادی بین‌المللی را یک فرصت برای تجارت معرفی کرد. او معتقد است: بدون توجه به مسئله ترانزیت، نمی‌توان از وجود روابط مثبت دیپلماتیک بهره گرفت و در این باره توضیح داد: حضور ایران در سازمان‌های همکاری تجاری مختلف مانند شانگهای، آک، اوراسیا و همایش‌های مختلف اقتصادی مانند همایش خزر، از جمله اتفاقات مثبتی است که می‌تواند کشور را در پیشرفت‌های تجاری و امور بازرگانی یاری رساند، اما ضروری است که تجارت تنها به روابط دیپلماتیک وابسته نباشد و باید سایر لوازم ضروری آن مهیا شود. همان‌طور که



پیش‌تر عنوان شد، بنادر شمالی کشور مجال استفاده از مزایای دریای خزر و حمل‌ونقل دریایی را فراهم می‌کنند و ایران برای دستیابی به بازارهای کشورهای همسایه‌های شمالی مانند روسیه باید از دریای خزر نهایت بهره‌مندی را داشته باشد. وی تأکید کرد: به‌دلیل ضعف بنادر این منطقه و کمبودهای مربوط به ناوگان کشتیرانی، ایران تا به امروز نتوانسته دستاوردهای جدی از ناوگان حمل‌ونقل دریایی از دریای خزر داشته باشد. بدون دارا بودن بسترهای مناسب، نه‌تنها نمی‌توان از ظرفیت‌های خزر بهره گرفت، بلکه از سایر کشورهای این منطقه نیز در استفاده از موقعیت دریای خزر عقب خواهیم ماند. نفر در ادامه به محدود بودن تولیدات صادرات محور ایران اشاره و خاطرنشان کرد: در حال حاضر تولیدات ایران برای صادرات، به‌میزان کمی بوده و تنها با نهایت ظرفیت ۵ الی ۱۰ درصد توان داخلی خود، مشغول تولید هستیم. برای صادرات این حجم از تولیدات، در حال حاضر مشکلات متعددی در ناوگان حمل‌ونقل وجود دارد. اگر ایران برنامه‌ای برای توسعه تولید خود داشته باشد، با وضعیت فعلی، حمل‌ونقل و ترانزیت کالاها با کمبودهای جدی مواجه خواهد بود.



کند. این کار با اصلاح قوانین، در نظر گرفتن تسهیلات برای سرمایه‌گذاران و سایر موارد اینچنینی، امکان‌پذیر است، بنابراین اگر دولت حتی قصد سرمایه‌گذاری و بهبود وضعیت لجستیکی و تجهیزاتی بنادر و حمل‌ونقل دریایی را ندارد، باید به‌فعالان بخش خصوصی اجازه حضور و سرمایه‌گذاری را بدهد.

سخن پایانی

فعالان تجاری می‌گویند یکی از راهکارهای مناسب بهبود ناوگان حمل‌ونقل به‌ویژه در بحث ترانزیت دریایی و کشتیرانی، توسعه سرمایه‌گذاری موثر بر این بخش است. برخی از آنها بر این باور هستند که بخش خصوصی باید در این عرصه ورود کرده و با کاهش تصدی‌گری دولت در حوزه حمل‌ونقل دریایی، فضا برای ورود سرمایه و تحول آفرینی در حوزه دریایی و بندری مهیا خواهد شد. بعضی دیگر نیز فراموش کردن بسترهای مناسب لجستیکی و ترانزیتی را برعهده دولت دانسته و معتقدند این مسئله یکی از نکاتی است که دولت باید در نظر داشته باشد.

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

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۹/۲۶ | تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۰/۱۰

نظر به دستور مواد ۱ و ۲ قانون تعیین تکلیف وضعیت و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ و براساس ماده یک قانون مذکور، رای‌های شماره ۱۴۰۱/۱۲۲۶۹ و ۱۴۰۱/۲۲۷۴ و ۱۴۰۱/۲۲۷۶ و ۱۴۰۱/۲۲۷۶ و ۱۴۰۱/۲۲۷۸ و ۱۴۰۱/۲۲۸۰ و ۱۴۰۱/۱۴ هیات مستقر در واحد ثبتی جویبار به کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۱/۱۵۴ و ۱۴۰۱/۱۵۴ و ۱۴۰۱/۱۵۴ و ۱۴۰۱/۱۵۴ و ۱۴۰۱/۱۵۸ و ۱۴۰۱/۱۵۶ و ۱۴۰۱/۱۲۴ ماده یک قانون مذکور. تصرفات مالکانه بلاعارض متقاضیان آسبه گندم کار جویباری و فاطمه گندم‌کار جویباری و زهرا گندم‌کار جویباری

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم زاله رهبری فرزند اسکندر بشماره ملی ۰۵۵۰۱۴۸۱۹۲ اصالتاً با تسلیم دو برگ استثناسیاده محلی مصدق شماره ۹۹۲۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۰ و شناسه یکتا ۰۵۵۰۴۵۷۰۱۱۰۱۰۲۱۵۰۱۴ و رمز تصدیق ۷۶۷۳۰۱ توسط دفتر اسناد رسمی شماره ۱۶۲۶ تهران و برگ تقاضای به وارده شماره ۲۰۷۵۲ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۲ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۲ معنی فقدان سند یک قطعه آپارتمان مسکونی به پلاک ثبتی ۸۷۰۱۹ فرعی از ۸۸ اصلی، مفروز و مجزا شده از ۱۵۳۵۸ فرعی از اصلی مذکور، قطعه ۲ در جنوب شرقی طبقه ۱ واقع در بخش ۱۱ ناحیه ۵۰ حوزه ثبت ملک تهرانپارس استان تهران به مساحت ۷۵/۴ متر مربع حوزه مشخصات مشخصات ملک انباری قطعه ۱ تفکیکی به مساحت ۴/۲ متر مربع واقع در سمت غربی زیرزمین یک پارکینگ قطعه ۱ تفکیکی به مساحت ۱۰/۸ متر مربع واقع در سمت مرکزی زیرزمین یک مشخصات مالکیت مالکیت زاله / رهبری فرزند اسکندر شماره شناسنامه ۹۴۷ تاریخ تولد ۱۳۴۸/۰۴/۲۰ صادره از تهران دارای شماره ملی ۰۵۵۰۱۴۸۱۹۲ با جز سهم ۶ از کل سهم ۶ بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۱۹۸۶ تاریخ ۱۴۰۱/۰۳/۳۰ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۱۶۸ شهر تهران استان تهران موضوع سند مالکیت اصلی شناسنامه چاپی ۲۵۳۴۴۳ سری ج ۹۹ شماره دفتر الکترونیکی ۱۴۰۱/۰۳/۳۰ ثبت گردیده است. گسه‌دند مالکیت بعلت جاپنجانی مفقود شده است درخواست صدور سند مالکیت المثنی آنرا نموده است. لذا مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت فقط در یک نوبت در یک روز نامه کثیرالانتشار آگهی میگردد. چنانچه کسی ادعای انجام معامله نسبت به ملک مذکور و یا وجود سند مالکیت را نزد خود داشته باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را با تضمین اصل سند مالکیت به این اداره تسلیم تا مورد رسیدگی قرار گیرد اصل سند مالکیت پس از ملاحظه به ارائه دهنده مورد رسیدگی بازمورد خواهد شد و به اعتراض بدون ارائه اصل سند مالکیت ترتیب اثر داده نخواهد شد در صورت عدم وصول واخواهی طرف مهلت قانونی المثنی سند مالکیت پلاک مرقوم صادره به متقاضی تسلیم خواهد گردید (شناسه آگهی: ۱۴۲۵۸۵۲)

رضا النجری - رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تهرانپارس

صدای گله مردم از وضعیت مترو و تهران به گوش مسئولان نرسید

قطار ایستگاه مسئولیت را رد کرد



عکس: آیدآ فریدی

استفاده از قطارهای شهری علاوه بر جابه‌جایی بسیاری از افراد، ترافیک را تا حد زیادی کاهش داده است

سفری کوتاه با خبرنگار

کار و خانه می‌رسانند. اگر با مشکل تهویه در واگن مواجه شدید می‌توانید از طریق فشردن زنگ تعبیه شده در بالای در مترو با راننده قطار ارتباط برقرار کنید که البته به‌طور معمول تنها یک جواب می‌گیرید: «تهویه در آخرین درجه است، بیشتر نمی‌شود!» یا در موارد دیگر ممکن است بشنویید: «تهویه خراب است...»

این مشکلات برای دیرروز و امروز نیست و سال‌هاست که در بسیاری از ایستگاه‌های مترو تهران شاهد این صحنه‌ها هستیم، اما نکته مهم این است که چرا تاکنون هیچ یک از این مشکلات حل نشده است؟

حالا تمام افراد روی سکو تنها به یک چیز فکر می‌کنند؛ دیرشان شده و باید به هر قیمتی شده سوار قطار شوند. این فکر به حدی قوی عمل می‌کند که فرد با تمام نیرو خود را به سمت در قطار هل می‌دهد و دیگر اهمیتی ندارد چه کسی جلوی او ایستاده باشد. هدف یک چیز است؛ رسیدن به واگن مترو به هر قیمتی! این داستان هر روزه متروسواران است و پس از گذشت سال‌ها از راه‌اندازی این قطار شهری مشکل خط‌های پررفت‌وآمد حل نشده است.

هنوز هم جمعی از شهروندان با تراکم بالا در واگن‌های کوچک و تهویه نامناسب خود را به محل

از جمعیت است که به‌قولی حتی جا برای سوزن انداختن هم نیست. در جواب اعتراض و گلایه گاه و بیگاه شهروندان به این بی‌نظمی‌ها در مترو شهری تنها یک پاسخ از ماموران سکو دریافت می‌شود: «قطار نیست، چه کار باید کرد؟»

در زمان ازدحام جمعیت استفاده از پله‌برقی در ایستگاه‌های شلوغ نظیر تئاتر شهر، دروازه دولت و... خود کابوسی برای مسافران خواهد بود. ازدحام جمعیت در برخی نقاط به حدی است که هر لحظه امکان برخورد و سقوط از پله‌برقی وجود دارد. پس از مدتی قطار با اعلام صدای ضبط‌شده از پشت بلندگوها، وارد سکو می‌شود.

چندی پیش گزارشی در یکی از رسانه‌ها منتشر شد که بر بررسی وضعیت مترو در کشورهای مختلف دنیا پرداخته و در انتهای گزارش با میان‌تیتیر «مترو تهران از آنچه تصور می‌کنید بهتر است» آمده بود: «مترو تهران نه تاریک است، نه آگ‌رفته، هیچ بوی بدی در آن به مشام نمی‌رسد و فضای پاکیزه و منظمی دارد. سامانه مترو تهران با الگوبرداری از بهترین متروهای جهان، به استانداردهای جهانی رسیده است.»

اطلاعات این گزارش با آنچه هر روز ما به‌عنوان مسافر روزانه مترو می‌بینیم متفاوت است؛ به‌گونه‌ای که از ساعات اولیه صبح سکوهای مترو چنان محلو

جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران درباره مشکلات موجود در مترو تهران به **سنت** گفت: مترو تهران از کمبود واگن و فرسودگی رنج می‌برد. طبیعی است که برای ناوگان‌کی که عمر خود را کرده و تعمیرات اساسی روی آن انجام نشده، حوادثی چون خرابی، تاخیر و... پیش آید. بر همین اساس بارها بر اولویت تعمیرات و تامین کسری ناوگان مترو تهران تاکید شده است. وی با اشاره به اهمیت تعمیرات اظهار کرد: مسئولان تلاش‌های بسیاری برای حل مشکلات یادشده داشتند، اما متأسفانه این تلاش‌ها موفق نبوده و به نتیجه قابل قبولی نرسیدند. بخش تعمیرات بسیار مهم است و بارها در شورای شهر تهران بر این موضوع

مترو تهران از فرسودگی رنج می‌برد

تاکید داشتیم. از سوی دیگر در تلاشیم در این مسیر کنار شهرداری باشیم.

طرح اجاره واگن مترو ابهام دارد

تشکری هاشمی درباره واگن‌های اجاره‌ای برای مترو پایتخت اظهار کرد: این موضوع برای نخستین بار مطرح شده و شهرداری تهران در این زمینه مشورتی با شورای شهر نداشته، به همین دلیل نمی‌دانیم این تصمیم به چه منظور اتخاذ شده و در صورت اجرا، به‌صرفه است یا خیر. موضوع واگن اجاره‌ای، موضوعی مهم است که احتمالاً براساس یک سری فرضیات و به‌عنوان نظریه‌ای ابتدایی مطرح شده است. البته تا این موضوع به‌صورت دقیق بررسی نشود و ابهامات آن رفع نشده باشد، اجرا نخواهد شد. وی با انتقاد از تصمیم اجاره واگن برای مترو

اجاره واگن برای مترو تهران شدنی نیست

کمتر می‌شود. در نتیجه خودبه‌خود توان مالی دولت برای کمک به توسعه حمل‌ونقل عمومی کم شده است. در حقیقت دولت منابعی ندارد که از آن به حوزه حمل‌ونقل عمومی کمک کند.

بر همین اساس حمل‌ونقل عمومی در این فقر باقی خواهد ماند و راهکاری برای حل این مشکل وجود ندارد. شهرداری تهران نیز هر سال با رشد هزینه‌های جاری و کاهش منابع درآمدی روبرو است.

نبود تخصص و مشکلی دیگر

معاون اسبق حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران ضمن تاکید بر اینکه باتوجه به موارد یادشده امکان حل ریشه‌ای مشکلات در حوزه حمل‌ونقل شهری وجود ندارد، افزود: با توجه به کمبودهای مالی باید اولویت را بر کاهش فاصله زمانی بین حرکت قطارها گذاشت و آن را به ۲ دقیقه



زمینه واگذاری ون تاکسی‌ها که به‌تازگی رونمایی شد، اظهار کرد: تاکسی‌های ونی که به‌تازگی توسط شهردار

تهران رونمایی شد، در قالب طرح مشترک ازسوی وزارت کشور و شهرداری‌ها در راستای نوسازی ناوگان فرسوده ون تاکسی برای استفاده در ناوگان تولید شد.

البته هنوز این خودورها برای بکارگیری به‌عنوان تاکسی تامین نشده‌اند و مذاکراتی با شرکت سازنده انجام و قول‌هایی داده شده، اما اینکه این تاکسی‌ها را در خیابان‌های تهران مشاهده کنیم، هنوز محقق نشده است.



گفت: راهکار درست این است که از قطارهای موجود درست استفاده شود و فاصله زمانی بین حرکت قطارها را کاهش داد. سپس افزایش تعداد قطارها پیگیری شود.

این کار شدنی نیست!

معاون اسبق حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران درباره اجاره واگن مترو اظهار کرد: اجاره واگن مترو تاکنون در دنیا انجام نشده و راهکاری عملی نیست. برای تامین واگن مترو اگر شرایط فاینانس را چین توسط دولت فراهم شود، می‌توان واگن خریداری کرد. از سال ۹۵ مقرر شده بود ۶۳۰ دستگاه از ۱۰۵۰ دستگاه واگن موردنیاز از طریق فاینانس و مسیر چین به کشور وارد شود.

سخن پایانی

مسافران روی سکو به‌منظور سوار شدن به‌ویژه در بخش بانوان بیان کرد: اعتراضات وارده به مسائل موجود مترو تهران به گوش ما می‌رسد و ما نیز در تلاش برای رفع همه موارد موجود هستیم. ما در وهله اول به‌دنبال توسعه خطوط مترو به‌معنای تکمیل ۷ خط فعلی هستیم و اقدامات لازم برای سرمایه‌گذاری و رفع مشکلات موجود را انجام دادیم تا بتوانیم در میان‌مدت به نتیجه مطلوب برسیم. باتوجه به صحبت‌های آقای شهردار

است...



حتی یک کیلومتر به خطوط مترو اضافه نشد



محمودرضا کبیری یگانه - معاونت ارتباطات و روابط بین‌الملل شورای شهر تهران

شورای ششم، فارغ از هرگونه شعار خود را متعهد به خدمت به شهروندان می‌داند و معتقد است باید به خواست و نظر شهروندان احترام گذاشت. شهروندان بهترین معیار و قاضی برای سنجش عملکرد مدیران هستند. امروز نوبت کار و تلاش و خدمت است و باید از شعارهای انتخاباتی دوری کرد.

امروز از هر شهروند معمولی شهر تهران درباره توسعه و پیشرفت شهر تهران در این دو دهه سوال شود، می‌تواند به طراحی، احداث، تکمیل، تجهیز، توسعه و ارائه بسیاری از خدمات شهری، پروژه‌های بزرگ فنی و عمرانی، فضای سبز، حمل‌ونقل و ترافیک، معابر و میادین و بزرگراه‌ها و بسیاری از خدمات کوچک و بزرگ دیگر اشاره کند.

به‌سختی می‌توان پروژه‌های متعلق به دوران انقلاب را در شهر تهران نام برد که طراحی، ایجاد یا تکمیل آن به ۳ دوره گذشته گره نخورده باشد و چه‌بسا علت طولانی شدن و تداوم مدیریت جهادی نیز عملکرد آنها بوده که نه در قالب مناظره، تبلیغات و هیاهو بلکه در میدان عمل و اجرا توسط شهروندان خوانش شده است.

کافی است برخی آمارهای موجود در سند تحویل شورای پنجم را مرور کنیم؛ بدهی شهرداری از ۵۹ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال در سال ۹۶ به ۷۲ میلیارد و ۳۷۹ میلیون ریال افزایش یافته است، بدهی بانکی شهرداری از ۱۹۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال در سال ۹۶ به حدود ۳ برابر یعنی ۵۶۰ میلیارد و ۶۱۰ میلیون ریال در سال ۱۴۰۰ افزایش یافته است! از مجموع ۳۰۰ کیلومتر خطوط مترو، تنها ۷۹ کیلومتر و طی ۲۲ سال مدیریت قبل از مدیریت جهادی ساخته شد و ۲۲۰ کیلومتر در دوره مدیریت جهادی به بهره‌برداری رسید.

در طول ۴ سال مدیریت شورای پنجم یک کیلومتر به خطوط مترو اضافه نشد و اگر تعدادی ایستگاه به بهره‌برداری رسید، در واقع همان ایستگاه‌های دوران مدیریت جهادی با پیشرفت بالای ۹۰ درصد بود.

علاوه‌بر این ابزارهای تجهیزات مترو که در شهریور ۹۶ قطعات و نیاز ناوگان مترو را تامین می‌کرد، در کمال تعجب در شهریور ۱۴۰۰ خالی شده بودند. در دوره چهارساله شورای پنجم حتی یک رام قطار خریداری نکردند و با شعار خرید ۶۳۰ واگن، جز حرف، کمترین پرداخت برای شروع ساخت انجام نشد.

همچنین تعداد اتوبوس شهری در پایان دوره مدیریت جهادی به اذعان خودشان بیش از ۶ هزار دستگاه بوده و در سال ۱۴۰۰ که کمتر ۲۲۰۰ دستگاه تقلیل یافت.

از سوی دیگر میزان جابه‌جایی روزانه مسافران با اتوبوس‌های شهری از ۲۸۲ میلیون مسافر در سال ۹۶ به ۱۸۷ میلیون مسافر در سال ۱۴۰۰ تقلیل یافت و متوسط سرفاصله اعزام اتوبوس از ۲۰ دقیقه در سال ۹۶ به ۲۵ دقیقه در سال ۱۴۰۰ افزایش پیدا کرد.

خلاف شعارها شورای پنجمی‌ها در حوزه فضای سبز و باغات، از مجموع ۸۱ هکتار باغات تملک شده تا سال ۱۴۰۰ توسط شهرداری، بیش از ۷۰ هکتار آن مربوط به قبل از سال ۹۶ بوده و از ۶۰۰۱۷ هکتار بوسنشان‌ها و پارک‌های تهران تا سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۵۸۴۷۵ هکتار آن قبل از سال ۹۶ احداث شده است.

با چنین آمارى در حوزه فضای سبز تعداد روزهای سالم از ۱۶۵ روز هوای پاک در سال ۹۶ به ۱۵۴ روز در سال ۱۴۰۰ کاهش یافته است. در بحث ایمنی شهر تهران نیز از مجموع ۱۳۳ ایستگاه فعال آتش‌نشانی تا سال ۱۴۰۰، ۱۲۶ ایستگاه مربوط به دوره‌های گذشته بوده است. علاوه بر این ساخت فضاهای ورزشی، شبکه بزرگراهی، تونل، پل‌های شهری و سایر پروژه‌های فنی و عمرانی و خدماتی به گواه آمار نزدیک صفر بوده و اغلب قبل از سال ۹۶ احداث شده است. موارد یادشده از جمله مشکلات حوزه حمل‌ونقل شهری است که در چند سال گذشته شاهد آن بوده‌ایم؛ مواردی که حل آنها نیازمند اصلاح مدیریت شهری است.

نوبت اول
شماره ۱۴۲۶۳۹

که اشخاص نسبت به صدور سند ملکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض و دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدین است در صورت لغضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند ملکیت صادر خواهد شد.

ابراهیم حسین زاده، سرپرست ثبت اسناد و املاک عباس آباد

آگهی موضوع ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

متر مربع قسمتی از پلاک ۱۱۵ فرعی ۱۵۷ اصلی واقع در قره کور کلا بخش ۲ حوزه ثبت عباس آباد از محدوده ملکیت رسمی مشاعی شخص متقاضی و آقایان قربانعلی آقابانایی مقدم و قربانعلی شربی می‌باشد. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی

از تهران فرزند احمد نسبت به سند ملک عرصه و اعیان یک قطعه زمین مشتمل بر ساختمان (کابری مسکونی) به مساحت دو بیست و نود و پنج متر و چهل و پنج دسیمتر مربع (۲۹۵/۴۵) مترمربع که مقدار ۱۶۲/۲۱ مترمربع قسمتی از پلاک ۱۱۴ فرعی ۱۵۷ اصلی واقع در قره کور کلا و مقدار ۱۲۲/۲۳

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۹/۲۶

تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۰/۱۰

ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی کشور از نگاه کارشناسان بررسی شد

حرکت کند قطار توسعه



عکس: آیدآ فریدی

حمل‌ونقل ریلی می‌تواند با توجه به امنیت بالا، رفاه بیشتر و هزینه کمتر پس از حمل‌ونقل زمینی و حمل‌ونقل هوایی مورد توجه و استفاده قرار گیرد. در این بین، حمل‌ونقل ریلی در سال‌های اخیر نتوانسته نقش موثری در صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی با ترانزیت کالا داشته باشد.

شاید در سال‌های بعد، صنعت حمل‌ونقل کشور به اهمیت حمل‌ونقل ریلی که یکی از مزایای آن ریسک‌پذیری پایین آن است، پی برده و بیشتر در راستای تعالی و پیشرفت صنعت حمل‌ونقل ریلی تلاش کند. حمل‌ونقل ریلی، خود می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های اقتصادی در صنعت حمل‌ونقل به‌شکل جدی‌تری به کار خود ادامه دهد که این امر مستلزم توجه بیشتر مسئولان است. **گزارش ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی در کشور را بررسی کرده‌است.**



محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

صرفه‌جویی کلیدواژه‌های مهم



محمدعلی خطیبی
کارشناس انرژی

گاز، یکی از مهم‌ترین انرژی‌هایی است که زندگی ما را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. مصرف بی‌رویه گاز، سبب می‌شود تا در آینده نزدیک با مشکلات اساسی مواجه شویم. افراد زیادی بی‌توجه به این انرژی مهم، مصرف گاز خود را چندبرابر کرده‌اند و به آینده بدون گاز توجه ندارند؛ به‌طور قطع این انرژی روزی تمام خواهد شد.

امروزه نه تنها توسعه، بلکه ادامه زندگی نیز نیازمند انرژی است. در جهان امروز، تأمین انرژی از طریق حامل‌های متنوعی چون نفت، گاز و فرآورده‌های آنها مثل زغال‌سنگ، انرژی هسته‌ای و انرژی‌های تجدیدپذیر انجام می‌شود.

بنابراین باتوجه به نقش موثر انرژی در توسعه و رفاه اقتصادی و افزایش مصرف انرژی، باتوجه به محدود بودن منابع، لزوم مدیریت صحیح تولید و مصرف گاز طبیعی به‌عنوان تمیزترین سوخت فسیلی که آثار منفی زیست‌محیطی کمتری دارد، بسیار ضروری است.

هر قسمت از زنجیره تولید گاز طبیعی برای تأمین تقاضای مصرف‌کنندگان، حیاتی و مهم است. مقدار ذخایر و تولید می‌تواند روی انتظارات بازار گاز و قیمت‌ها در شرایط فعلی و آینده تأثیرگذار باشد، به‌همین ترتیب، در دسترس بودن ظرفیت خطوط لوله و ذخیره‌سازی، تعیین‌کننده هستند که چه مقدار گاز و به چه نواحی قابل‌انتقال است؛ بنابراین این فاکتورها نیز روی زنجیره تولید تأثیر می‌گذارند.

همچنین توازن عرضه و تقاضای گاز طبیعی در سطح ملی و منطقه‌ای نیز تحت‌تأثیر قرار خواهد گرفت. در هر ناحیه برحسب شرایط مختلف تولید و تأمین تقاضا، نرخ گاز متفاوت است. پایین‌ترین قیمت‌ها در نواحی با هزینه پایین تولید و تقاضای کم و بالاترین قیمت‌ها در نواحی با تولید و انتقال محدود و تقاضا بالا خواهد بود.

وضعیت گاز به‌گونه‌ای است که اگر مصرف اصولی انجام نگیرد، در فصل‌های پاییز و زمستان با مشکل‌هایی مواجه خواهیم شد، اما در سایر فصول سال، مازاد خواهیم داشت. کمبود گاز شرایطی را به‌وجود آورده است که ما نمی‌توانیم بیشتر از حجمی مشخص به کشورها صادر کنیم، همین میزان فعلی نیز با کاهش مواجه شده است؛ چنین امری، در فصل زمستان تشدید خواهد شد.

در فصل سرد امروزی، میزان مصرف داخلی کشور افزونی پیدا خواهد کرد و اگر بخواهیم توان صادراتی را افزایش دهیم، در داخل با مشکلات کمبود گاز مواجه می‌شویم. از این‌رو، در فصل سرد امکان تمرکز بر بحث صادرات گاز وجود ندارد. در چنین شرایطی، ما باید میزان تولید را افزایش دهیم، یا باید با همین میزان تولید، صرفه‌جویی داشته باشیم. به‌همین توجه به صرفه‌جویی که انجام می‌گیرد، از آن مقدار مازاد باقیمانده، می‌توان حجم صادرات را تا حدی افزایش داد. اگر این ۲ مورد انجام نگیرد، در بحث صادرات، با مشکل مواجه خواهیم شد.

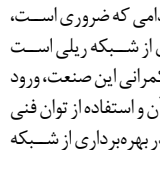
لازم است، پی‌درپییم که در مصارف داخلی، وابستگی شدیدی به گاز داریم. اصلی‌ترین وابستگی ما در بحث انرژی، موضوع گاز است. اگر بخواهیم وابستگی به گاز را تغییر دهیم، نیاز به یک زیرساخت اساسی داریم و باید زیرساخت‌های فعلی اصلاح شوند. با به‌وجود آوردن زیرساخت‌های مناسب، می‌توان انرژی‌های دیگری را نیز، وارد سبد مصرف کرد که با این اقدام، وابستگی به گاز کمتر خواهد شد، از این‌رو به مرور زمان، انرژی‌های دیگری را می‌توان جایگزین گاز کرد. همان‌طور که گفته شد، چنانچه میزان تولید گاز در کشور افزایش پیدا کند، ما می‌توانیم حجم بیشتری را صادر کنیم و با کشورهای صادرکننده، وارد رقابت شویم. ما در کشور به اصلاح الگوی مصرف باید توجه ویژه‌ای داشته باشیم، زیرا صرفه‌جویی امری بسیار مهم است. کشورهای صادرکننده گاز، بحث صرفه‌جویی و الگوی مصرف را در کشور رعایت می‌کنند. اگر این امر در کشور ما نیز رعایت و جلوی مصرف بی‌رویه گاز گرفته شود، مقدار حجمی را که به‌صورت مازاد باقی می‌ماند، می‌توان به‌میزان گاز صادراتی افزود و در این صورت میزان صادرات افزایش می‌یابد. گازی که در حال مصرف بی‌رویه آن هستیم، ممکن در آینده‌ای نه‌چندان دور، تمام شود و این زندگی آسوده برمیآید؛ گاز برای ما سخت و طاقت‌فرسا شود. به این فکر کنید که همین فردا دیگر گاز تمام شده است و شما وابستگی شدید به این انرژی دارید؛ چه اقدامی انجام خواهید داد؟ اگر صرفه‌جویی درباره این انرژی انجام نگیرد، یک روز از خواب بیدار می‌شویم و گاز تمام خواهد شد.

در مدت‌زمان کوتاه و با صرف هزینه کم است که این از خصوصیات استفاده از قطار و خط آهن است. متأسفانه بی‌توجهی‌ها به توسعه شبکه ریلی کشور، موجب شده تا همواره کشور ما از کمبود خطوط ریلی رنج ببرد و سالانه متحمل خسارت‌های جبران‌ناپذیری در حمل‌ونقل جاده‌ای و سوخت شود که باید با برنامه‌ریزی و توجه مسئولان، این معضل که گریبانگیر کشور شده، برطرف شود.



مسئله این است که شاهد افزایش ۵۰ درصدی تبادل فاز ریلی در این بخش بوده‌ایم که آمار بسیار قابل‌توجهی است، البته ما معتقد هستیم که تا تکمیل تمام زیرساخت‌های موجود، ممکن است این عدد باز هم، امسال رشد فراوانی داشته باشد.

مدیرکل راه‌آهن شمال‌شرق کشور یادآور شد: اکنون در «اینچ‌برون» تبادلات ریلی به‌صورت روزانه انجام می‌گیرد و صادرات ما هر روز شاهد افزایش چشمگیر است، در نتیجه حمل و نقل کالا در سیستم ریلی به‌شدت رو به افزایش است.



ظرفیت‌های دیگر استفاده‌شده، همچنین اگر تصدی و مدیریت بخش‌های مختلف شبکه ریلی به‌بخش خصوصی واگذار شود، شبکه ریلی از حالت سنتی خارج و پویاتر می‌شود.

وی در پایان گفت: بهترین اقدامی که ضروری است، انجام‌گیری، تغییر مدل بهره‌برداری از شبکه ریلی است که در نهایت به اصلاح ساختار حکمرانی این صنعت، ورود سرمایه‌گذاری‌های غیردولتی به آن و استفاده از توان فنی و عملیاتی بخش‌های غیردولتی در بهره‌برداری از شبکه ریلی است.

به‌بیان دیگر، این اقدام مهم‌ترین راهکاری است که می‌تواند علاوه بر جلوگیری از افت بیش از پیش عملکرد شبکه ریلی کشور، منجر به رونق آن و اشتغال‌زایی در این حوزه شود.

موجود، ظرفیت ۲۰ میلیون تن کالای ترانزیتی را دارد که متأسفانه حدود نیمی از این ظرفیت خالی است و سالانه کمتر از ۵۰ درصد آن یعنی حدود ۱۰ میلیون تن کالا از طریق کشور ما ترانزیت انجام می‌شود. کمبود خطوط ریلی در مسیرهای ترانزیتی یکی دیگر از مشکلات ترانزیت کالا است.

یکی از شاخص‌های حمل‌ونقل و ترانزیت کالا با قطار، جابه‌جایی حجم بسیار زیاد بار و مسافر

یکی از گزینه‌های مهم برای راه‌های از وابستگی به درآمدهای نفتی، کسب درآمد از ترانزیت کالا و مسافر است. باتوجه به موقعیت جغرافیایی کشور که در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب واقع شده، اگر زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و قوانین خود را برای جذب این سرمایه عظیم مهیا نسازیم، جریان کالا و مسافر از طریق دیگری راه خود را یافته و فرصت‌ها از دست می‌رود. کشور ما در حال حاضر و با امکانات

جنوب نیازمند سرمایه‌گذاری ویژه در خطوط آهن شمال‌شرقی ایران است. **یک اتصال استراتژیک به ترکمنستان** اعتماد بیان کرد: مهم‌ترین اتفاقی که در حوزه ریلی افتاده است، اتصال خط عریض ریلی ترکمنستان به ایستگاه «اینچ‌برون» است که ما با این اتفاق، از طریق خطوط نرمان و خطوط عریض با کشورهای CIS (اتحادیه کشورهای مستقل) ارتباط برقرار می‌کنیم و واگن‌های عریض از مبادی مختلف از این کشورها به ایستگاه یادشده متصل خواهند شد اکنون مهم‌ترین مسئله این است که این پروژه بعد از ۶ سال توقف، سرانجام اجرایی شد.

ظرفیت‌های تحقق یافته خطوط ریلی

مدیرکل راه‌آهن شمال‌شرق خاطر نشان کرد: موضوع بعدی، بحث واگذاری ۵۲۸ هکتار از اراضی «اینچ‌برون» است که در کمیسیون ماده ۶۹ دولت مصوب شد و کمیسیون لایح دولت قبیل از این، اختیار را به راه‌آهن جمهوری اسلامی داد که این ۵۱۰ شرکت برای راه‌اندازی بندر خشک و سایر اقدامات موردنیاز در اختیار راه‌آهن استان قرار بگیرند.

اشتغال‌زایی گسترده، از خطوط ریلی اعتماد خاطر نشان کرد: این اتفاق خیلی بزرگی است که زمینه‌ساز حضور سرمایه‌گذاران متعدد، اشتغال‌زایی و رونق کسب‌وکار و افزایش تبادلات ریلی با کشورهای CIS خواهد شد، همچنین مهم‌ترین

ادوات زیرساخت و تجهیزات صنعتی احساس نمی‌شود، اما نکته چالش برانگیز در این حوزه به بحث ضعف مدیریت و نوع بهره‌برداری از شبکه ریلی برمی‌گردد که اجازه نمی‌دهد از ظرفیت‌های موجود استفاده مناسب‌تری کنیم. وی در ادامه افزود: از سال‌های گذشته، بارها اعلام شده که حمل‌ونقل ریلی یکی از اولویت‌های مهم و اساسی در کشور بوده، اما برای تحقق این مهم آن‌طور که باید هدف‌گذاری نشده‌است، به‌همین خاطر در مقایسه با کشورهای دیگر، میزان بهره‌برداری ما از شبکه ریلی در رده‌های پایین‌تری قرار دارد و از همین ظرفیت‌های موجود نیز، بهره‌برداری اندکی می‌شود.

ضعف مدیریت در توسعه شبکه ریلی شاهجویی اذعان کرد: کمابیش لازم است، پی‌درپییم که تحریم‌ها تأثیر زیادی بر توسعه خطوط ریلی کشور ندارند. اکنون بیشتر منابع و دانش اشتغال‌زایی برای حمل‌ونقل ریلی در کشور بومی‌سازی شده و نیازی برای

مزاایای خاص از جمله قابلیت حمل انبوه بار و مسافر، ایمنی بسیار بالا و مصرف اندک سوخت، نقش ویژه‌ای در ترابری هر کشور دارد، به‌طوری‌که حجم ترافیک در بسیاری از محورهای برون‌شهری و حومه‌ای کشور بالا است و شاخص مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل ریلی، فوق‌انتظار است.

از ۸۰ سال پیش که سوت نخستین قطار در کشور ما شنیده شد، صنعت ریلی تفاوت‌های زیادی کرده است. در حال حاضر، راه‌آهن از شهرهای زیادی می‌گذرد؛ هرچند شهرهای بسیاری نیز از این نعمت بی‌نصیب هستند. براساس نیاز کشور و

زیست‌محیطی داشته‌باشد. صنعت حمل‌ونقل یکی از محورهای توسعه اجتماعی و اقتصادی و در بیشتر کشورها مورد توجه سیاست‌گذاران اقتصادی بوده است تا با ساماندهی این بخش، زمینه ارتقا و عملکرد بهینه آن محقق شود. کشور ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و راهبردی، وجود خطوط مختلف فرعی اصلی راه‌آهن، ارتباط با آب‌های آزاد و اتصال شرق به غرب، امکانات بالقوه‌ای را برای تمرکز بر بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد.

بخش حمل‌ونقل ریلی در راستای مصرف انرژی کمتر،

محسن اعتماد، مدیرکل راه‌آهن شمال‌شرق کشور در رابطه با ظرفیت‌های تحقق یافته خطوط ریلی به **گفت‌وگو** گفت: یکی از خطوط مهم ریلی کشور برای اتصال به آسیای مرکزی و سوآپ شدن در حوزه حمل‌ونقل کالا با سرزمین‌های آسیای میانه به‌دلیل دسترسی نداشتن این کشورها به دریای آزاد، خطوط آهن منتهی به شمال‌شرق کشور است.

این خطوط راه‌آهن، ظرفیت بالایی برای تبدیل منطقه شمال‌شرق ایران به قطب ترابری مسافر و کالا دارد که بخش‌هایی از این ظرفیت تاکنون اجرایی شده و تکمیل آن نیاز به سرمایه‌گذاری گسترده داخلی و خارجی دارد، همچنین تکمیل کریدور حیاتی شمال

محمدجواد شاهجویی، کارشناس حمل‌ونقل در رابطه با عملکرد کشور در راستای استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی کشور به **گفت‌وگو** گفت: حمل‌ونقل ریلی یکی از اساسی‌ترین و حیاتی‌ترین بخش در اقتصاد کشورها است. متأسفانه آن‌طور که باید در کشور از این ظرفیت‌ها استفاده نشده است و این موضوع تنها به سال‌های اخیر مربوط نمی‌شود و از ابتدا مدل بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور به‌صورت غیر بهینه و سنتی بوده است. باتوجه به کمبودهای این حوزه در داخل کشور و میزان تقاضایی که از سوی کشورهای اطراف مشاهده می‌شود، نیاز است که این سبک‌از بهره‌وری از شبکه ریلی کشور، به‌نحوی اصلاح شود که پاسخ‌نیازهای جدید را بدهد.

ضرورت همکاری دولت با بخش خصوصی شاهجویی میزان خودکفایی در بخش توسعه شبکه ریلی را در کشور قابل‌قبول دانست و خاطر نشان کرد: در حال حاضر مشکلی از بابت تولید ریل و چرخ ریلی وجود ندارد

سبک بهره‌وری از شبکه ریلی نیاز به تغییر دارد

و کشور به‌طور کامل در این رابطه خودکفاست، چرا که ذوب‌آهن اصفهان جزو یکی از تولیدکنندگان ریل در دنیا است. در ۳ دهه گذشته، مسئولان ذی‌ربط کشور به‌دنبال آن بودند تا وضعیت حمل‌ونقل ریلی در کشور را آسروسامان بخشند تا با ساخت خطوط ریلی، بیشتر شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور را توسعه دهند، اما مشکل از جایی شروع شد که همیشه دولت مجری ساخت و توسعه شبکه ریلی در کشور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این بخش جایی نداشته است. اکنون که توسعه این صنعت بیشتر از همیشه خودنمایی می‌کند، باید زمینه سرمایه‌گذاری و همکاری‌ها به‌طور گسترده‌ای فراهم شود.

شاهجویی اذعان کرد: کمابیش لازم است، پی‌درپییم که تحریم‌ها تأثیر زیادی بر توسعه خطوط ریلی کشور ندارند. اکنون بیشتر منابع و دانش اشتغال‌زایی برای حمل‌ونقل ریلی در کشور بومی‌سازی شده و نیازی برای

سخت پایی

شبهه جامع و کارآمد حمل‌ونقل ریلی از موثرترین عوامل زمینه‌ساز ارتقای سطح اقتصادی و رفاهی مناطق و در نتیجه بهبود مشکلات امنیتی آنها خواهد بود، همچنین هنگامی که شبکه ریلی تأمین‌کننده منافع سایر کشورهای منطقه باشد و در راستای همکاری‌های مشترک اقتصادی و سیاسی آنها عمل کند، خودبه‌خود به عاملی مهم در راستای امنیت منطقه‌ای و حتی جهانی و سایر مسائل مرتبط با آن تبدیل خواهد شد.

کارشناسان بخش ریلی کشور اعتقاد دارند، در میان بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، راه‌آهن به‌سمت

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

بخش حمل‌ونقل ریلی در راستای مصرف انرژی کمتر،

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

افزایش بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل ریلی

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

افزایش بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل ریلی

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

باجوداینکه، ایران به‌دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، امکانات خوبی برای تمرکز روی بخش حمل‌ونقل و افزایش درآمدهای ترانزیتی ناشی از جابه‌جایی بار و مسافر دارد؛ میزان بهره‌برداری از این امکانات مناسب نیست. بعضی از علل کاهش بهره‌وری می‌توانند سخت‌افزاری و بعضی دیگر نرم‌افزاری باشند. امروزه به دلایلی همچون مسائل بین‌المللی، تحریم‌ها، و ... افزایش بهره‌وری، یکی از موضوعات اساسی برای رفع مشکلات اقتصادی کشور است. افزایش بهره‌وری در شبکه حمل‌ونقل ریلی می‌تواند منافع بسیاری در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فناوریانه

بخش حمل‌ونقل ریلی در راستای مصرف انرژی کمتر،

به‌حساب آورد. بهره‌وری یعنی استفاده بهینه و بجا از درایی‌های موجود؛ دارایی‌هایی که هم باید تمام ظرفیت آنها را به کار گرفت، بهره‌برد و هم باید برای کاری درست از آنها استفاده کرد. استانداردها و مکانیسم‌ها در راه‌آهن ایران بسیار سنتی و قدیمی است و به‌همین دلیل، فعالیت‌ها به‌ذات نمی‌توانند به‌سمت پویایی و افزایش نرخ بهره‌وری گام بردارند. مقررات سختگیرانه‌ای که با ادعای افزایش ایمنی پیگیری می‌شوند، اما واضح است که در صورت اصلاح ساختارها و استانداردها، علاوه بر افزایش راندمان، می‌توان شاهد افزایش ایمنی نیز بود.



ایران پیش از این، رتبه هفتم بزرگترین دارندگان ذخایر جهانی مس دنیا را در اختیار داشت

ارز نیمایی تیغ دولبه بر گردن صنعت مس

گزارش می‌دهد

کتایون ملک: تفاوت نرخ ارز نیمایی و آزاد، امروز تهدیدی برای فعالیت معادن مس کشور در بخش خصوصی است که می‌تواند رفته‌رفته این معادن را به مرز تعطیلی کشانده و اشتغالزایی در این معادن را از بین ببرد.

این در حالی است که پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد روزهای خوشی در انتظار بازار مس ایران است و باید برای بهره‌برداری از این فرصت برنامه‌ریزی شود تا میزان تولید فلز سرخ افزایش پیدا کند.

اقدامات انجام گرفته در بحث اکتشاف و استخراج ذخایر مسی باعث شد تا در طول چند دهه اخیر این صنعت، برای نخستین بار رتبه ایران در زمینه ذخایر معدنی با ۲ پله صعود به جایگاه بی نظیر پنجم دنیا ارتقا پیدا کند. به گزارش **سایت**، ایران پیش از این، رتبه هفتم بزرگترین دارندگان ذخایر جهانی مس دنیا را در اختیار داشت، اما با اکتشافات اخیر در معادن مس سونگون و افزوده شدن افزون بر یک میلیارد تن ذخیره جدید به معادن مس سونگون در استان آذربایجان شرقی و همچنین کشف ذخایر جدید در سایر معادن شرکت از جمله معادن مس سرچشمه، میدوک و معدن جدید سریدون در نزدیکی معدن عظیم مس سرچشمه در استان کرمان، حجم ذخایر شرکت مس از ۱۸ میلیارد تن به ۱۹ میلیارد تن ذخیره معدنی مس افزایش یافت.

تغییر نگاه به تامین انرژی

در ۳ دهه آینده، برنامه‌ریزی‌ها به‌سمتی خواهد رفت که ۱۲ درصد تامین انرژی از نفت و ۴۹ درصد از الکتروسیته خواهد بود که مهم‌ترین عنصر در این تغییر رویکرد باتوجه به قیمت‌ها و قابلیت‌ها در انتقال جریان الکتروسیته، مس است، در نتیجه بازار مس بازار پررونقی خواهد بود و این موضوع می‌تواند فرصت خوبی برای صنعت مس کشور باشد. همچنین در ۱۰ سال آینده دست‌کم ۳۵ درصد خودروها در سطح جهان برقی خواهند شد که به این ترتیب، مصرف ۴ تا ۷ کیلوگرمی مس در خودروهای امروزی به بیش از ۸۹ کیلوگرم افزایش خواهد یافت؛ بر این اساس، بازار بسیار مناسبی برای فلز مس ایجاد خواهد شد. اما بهره‌برداری از این فرصت، نیازمند سرمایه‌گذاری است که بخشی از آن نتیجه افزایش صادرات مس خواهد بود.

افزایش درآمد و ارزآوری

عوامل بسیاری می‌توانند در افزایش درآمد و ارزآوری این صنعت، حائزاهمیت باشند، در صورتی که شرایط برای توسعه هرچه بیشتر فراهم باشد، می‌توان شاهد ورود بیشتر بخش خصوصی در این حوزه بود، هرچند شرکت ملی مس ایران، اصلی‌ترین متولی این صنعت محسوب می‌شود، اما بخش خصوصی نیز می‌تواند سهم بسزایی در توسعه صنعت مس کشور داشته باشد.

اختلاف میان نرخ ارز نیمایی و آزاد

اما در این بین، اختلاف میان ارز نیمایی و آزاد، توانسته تولیدکنندگان بخش خصوصی را با مشکل همراه کند که ادامه این موضوع می‌تواند زنگ خطری برای فعالیت معادن کوچک و متوسط‌مقیاس در حوزه مس باشد، در واقع این اختلاف به‌نفع واسطه‌هایی شده است که در امر تولید دخالت ندارند، در واقع سودی به جیب تولیدکننده نمی‌رود. از سویی دیگر، این موضوع می‌تواند برآیند مس ایران را هم تحت‌تأثیر قرار دهد؛ موضوعی که بهره‌برداری از فرصت‌های جهانی را هم با مشکل همراه می‌کند.

توجه به نقش واسطه‌ها

کرویر شغبانی، نایب رئیس انجمن مس ایران در گفت‌وگو با **سایت**، با اشاره به این موضوع و نقش واسطه‌ها بیان کرد: در بحث اختلاف میان ارز نیمایی و آزاد، تنها واسطه‌هایی که در امر تولید حضور ندارند و به‌دنیال منافع شخصی هستند، از موضوع حمایت می‌کنند که توانسته این اختلاف را ماندگارتر کند.

وی ادامه داد: ما به‌عنوان تولیدکننده، هیچ‌کدام از فعالیت‌های مان را با ارز نیمایی انجام نمی‌دهیم، در

حقیقت مواد اولیه‌ای را که به آنها نیاز داریم، با ارز نیمایی خریداری نمی‌کنیم، یعنی تمام هزینه‌های ما با ارز آزاد محاسبه می‌شود.

به‌گفته شغبانی، اما تولیدکننده مجبور است تا محصول خود را با ارز نیمایی بفروشد.

نایب رئیس انجمن مس ایران ادامه داد: اختلاف ارز نیمایی و آزاد، امروز به ۱۰ هزار تومان رسیده است و این یعنی؛ حدود ۳۵ درصد اختلاف با نرخ جهانی.

وی تصریح کرد: تولیدکننده زمانی که محصول خود را با ارز نیمایی می‌فروشد، شاهد اختلاف ۳۵ درصدی با نرخ جهانی است که تنها واسطه‌ها از این اختلاف سود می‌برند، اما بدون شک باید با استفاده از راهکاری به‌سراغ حل این مشکل رفت، در غیر این صورت، تولیدکنندگان بخش خصوصی با ضرر مواجه می‌شوند و در نهایت مجبور به توقف فعالیت خود خواهند بود، در واقع خود این موضوع در چشم اقتصاد کشور خواهد رفت که در سال‌های اخیر با مشکلات جدی مواجه شده است.

شغبانی در این‌باره اظهار کرد: شاید بهترین پیشنهاد این است که در اسرع‌وقت با یک نظر کارشناسی، مبنای قیمت‌گذاری دلار نیمایی را نزدیک به بازار آزاد قرار دهیم. مبنای این محاسبه باید دلار توافقی در معاملات کاتد مس باشد.

وی با اشاره به تأثیر این موضوع بر شرکت ملی مس ایران، گفت: شرکت ملی مس به‌دلیل آنکه زیر نظر دولت فعالیت دارد، مجبور به اجرای این موضوع است که به‌صورت تکلیف به آن داده می‌شود، اما بخش خصوصی به‌ویژه معادن کوچک، در چنین شرایطی با ضرر مواجه می‌شوند. حجم برداشت و تولید شرکت ملی مس بسیار بیشتر از معادن کوچک است، در نتیجه آسیب کمتری در این زمینه می‌بیند، اما معادن کوچک که حدود ۲۰ درصد از تولید را در اختیار دارند، با چنین نرخ‌گذاری از بین می‌روند.

سخن پایانی

اهمیت صنعت مس در درآمدهای ارزی کشور و همچنین ضرورت بهره‌برداری از ذخایر موجود و حضور پررنگ‌تر در بازارهای جهانی؛ به‌تمامی از دلایلی است که دولت باید در زمینه اختلاف ارز نیمایی و آزاد به یک نتیجه کارشناسی برسد، در غیر این صورت، در شرایط فعلی، اقتصاد بسیاری از معادن کوچک و متوسط تعطیل شده و همین موضوع نه‌تنها تولید بلکه اشتغالزایی را هم تحت‌تأثیر قرار می‌دهد، در نتیجه تصمیم‌گیری درباره این موضوع، ضروری است تا از توقف فعالیت برخی معادن جلوگیری شود.

فراخوان مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) دومر حله‌ایی - پالایشگاه دهم (فاز ۱۹)

پالایشگاه دهم پارس جنوبی فاز ۱۹ در نظر دارد مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) شماره R1/۰۹۹/۰۱۰ متقاضی: ۳۱۰۱۱۹۹۰۱۹ به شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران: ۳۱۰۹۷۶۸۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰ VALVE- الزاماً ساخت داخل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **WWW.SETADIRAN.IR** انجام خواهد شد. لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

برآورد مناقصه: ۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ و تضمین فرآیند ارجاع کار: ۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال بوده و تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضمین قابل قبول وفق آیین‌نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹۱ت مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران قابل قبول می‌باشد.

جدول زمان‌بندی به شرح ذیل می‌باشد:

ردیف	اقدام	تاریخ
۱	تاریخ انتشار مناقصه در سامانه	۱۴۰۱/۰۹/۲۶
۲	مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه	۱۴۰۱/۱۰/۰۳
۳	مهلت زمانی ارسال پیشنهادات	۱۴۰۱/۱۰/۱۷
۴	زمان بازگشایی پاکت ارزیابی کیفی مناقصه‌گران	۱۴۰۱/۱۰/۱۷

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه ضمانت‌نامه فرآیند ارجاع کار (پاکت الف): آدرس: استان بوشهر - شهرستان کنگان - کیلومتر ۲۰ جاده کنگان به علویه -سایت ۲ منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس -پالایشگاه دهم - فاز ۱۹ تلفن: اداره خدمات کالای پالایشگاه دهم: ۰۷۷۳۱۴۶۶۲۸۷-۰۷۷۳۱۴۶۶۲۸۳ - کمیسیون مناقصات پالایشگاه دهم: ۰۷۷۳۱۴۶۶۲۹۲-۰۷۷۳۱۴۶۶۲۹۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱ دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۲۷۶۸

اطلاعات تماس دفاتر ثبت‌نام سایر استان‌ها، در سایت سامانه **WWW.SETADIRAN.IR**

روابط عمومی مجتمع گاز پارس جنوبی

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۹/۲۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۹/۲۶

آگهی فقدان سند مالکیت پلاک ۶/۱۹۷۲ واقع در برازجان بخش سه بوشهر

خانم افسانه دانشمند طبق وکالتنامه ۲۵۷۹۱ مورخه ۱۴۰۱/۰۳/۲۴ دفتر ۶۷ براراجان از طرف سیدعلی‌اصغر مساوات با ارائه دو برگ فرم استشهادیه اعلام نموده‌اند که یک فقره سند کاداستری به میزان سه‌دانگ مشاع از شش‌دانگ یک باب خانه پلاک ۶/۱۹۷۲ واقع در براراجان بخش سه بوشهر که در دفتر املاک ۴۰۷ صفحه ۱۰ ذیل ثبت ۶۸۴۲۲ به نام سیدعلی‌اصغر مساوات صادر و تسلیم گردیده به موجب نامه ۱۳۹۸۰۳۹۰۰۷۴۶۸۸۵ مورخه ۱۳۹۸/۱۱/۲۸ شعبه اول دادگاه مدنی دشتستان بازداشت می‌باشد نامبرده به موجب درخواست شماره ۱۴۰۱/۱۱/۱۱/۶۰۶۸- ۱۴۰۱/۰۳/۲۸ اعلام نموده که سند مالکیت **تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۰۹/۲۶**

پلاک مذکور در اثر جابجایی مفقود گردیده است اکنون نامبرده درخواست صدور المثنی سند مالکیت مذکور را نموده لذا مراتب طبق اصلاح تبصره یک اصلاحی ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت اعلام می‌شود که هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله‌ای نموده و یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می‌باشد تا ده روز پس از انتشار این آگهی به اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت و یا سند معامله تسلیم نماید چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراضی نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نشود المثنی سند طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد.

حمیدرضا باقرپور، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان

آگهی فقدان سند مالکیت پلاک ۳/۴۳۰ واقع در (بrazجان) بخش سه بوشهر

آقای سیداسماعیل موسوی حقیقی با ارائه دو برگ فرم استشهادیه اعلام نموده‌اند که یک فقره سند دفترچه‌ای به میزان سه‌دانگ مشاع از شش‌دانگ یک باب خانه پلاک ۳/۴۳۰ واقع در براراجان بخش سه بوشهر که در دفتر املاک ۱۸۳ صفحه ۴۴۷ به نام سیداسماعیل موسوی حقیقی صادر و تسلیم گردیده نامبرده به موجب درخواست شماره ۱۴۰۱/۱۱/۱۱/۱۹۷۱۹- ۱۴۰۱/۰۹/۱۵ اعلام نموده است که سند مالکیت پلاک مذکور در اثر جابجایی مفقود گردیده است اکنون نامبرده درخواست صدور المثنی سند مالکیت مذکور **تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۰۹/۲۶**

را نموده لذا مراتب طبق اصلاح تبصره یک اصلاحی ماده ۱۲۰ آیین‌نامه قانون ثبت اعلام می‌شود که هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله‌ای نموده و یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می‌باشد تا ده روز پس از انتشار این آگهی به اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت و یا سند معامله تسلیم نماید چنانچه ظرف مدت مقرر اعتراضی نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند ارائه نشود المثنی سند طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد شد.

حمیدرضا باقرپور، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان دشتستان

آگهی مفقودی

اصل برگ سبز سند کمپانی رانا ال ایکس مدل ۱۳۹۳ مشکی متالیک به شماره انتظامی ۷۵۸ ۶۳۷ ۶۳۷ ۸۸ شماره موتور ۱۵۱۷۰۰۱۱۲۰۱۶۳۰۵ و شماره شناسی ۵۲۷۳۳۵-۰۱۶۳۰۵-۱۵۱۷۰۰۱۱۲۰۱۶۳۰۵ NAAU-۱۶۳۰۵ به نام مجتبی مرادی نژاد مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

آگهی ابلاغ مفاد رای موضوع ماده ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

براساس موجب رای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۰۱۰۵۵۴۰۰۰۳۳۹۹ و ۱۴۰۱۶۰۳۰۱۰۵۵۴۰۰۰۳۳۹۹ و ۱۴۰۱۶۰۳۰۱۰۵۵۴۰۰۰۳۳۹۹ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ صادره از هیئت حل اختلاف قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مصوب ۹۰/۹/۲۰ مستقر در اداره ثبت اسناد و املاک جنوب شرقی تصرفات مفروزی مالکانه خانم مریم غمیلونی گلوچه غمی نسبت به ۶/۲۵ سهم مشاع از ۵۰ سهم و خانم سحر غمیلونی گلوچه غمی نسبت به ۱۴/۵۸ سهم مشاع از ۵۰ سهم و آقای سید اکبر غمیلونی گلوچه غمی نسبت به ۳۹/۱۷ سهم مشاع از ۵۰ سهم فرزندان میرحسین و اسلم متقاضی پرونده کلاس ۱۴۰۰۱۱۴۰۰۰۵۵۴۰۰۰۱۷۱ الی ۱۴۰۰۱۱۴۰۰۰۵۵۴۰۰۰۱۷۱ نسبت به یک قطعه زمین با بنای احدائی در آن به مساحت ۵۰ متر مربع قسمتی از پلاک ثبتی ۴۴۱۸ اصلی واقع در بخش ۷ تهران مورد ذیل صفحه ۳۵۳ دفتر ۱۳۲۵ ثبت گردیده. مراتب از نظر اطلاع ذوی الحقوق و شرکا مشاعی پلاک فوق در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز در روزنامه آگهی می‌گردد. طبق قانون فوق‌الشاره کسانی که به مالکیت و تصرفات مفروزی متقاضی فوق اعتراض دارند می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی ظرف مدت دو ماه اعتراض خود را به مراجع قضائی تسلیم نمایند بدیهی است پس از انقضای مهلت قانونی عدم وصول واخواهی نسبت به صدور سند مالکیت مفروزی به مساحت و حدود بالا به نام نامبرده اقدام خواهد شد. (شناسه آگهی: ۱۴۲۵۷۷۷)

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۹/۲۶

۱۴۰۱/۱۰/۱۱

گر جی زاده - سرپرست اداره ثبت اسناد و املاک خاوران تهران

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی

برابررای شماره ۱۴۰۱۶۰۳۰۱۰۷۹۰۰۰۰۷۲۵ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۸ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تهرانپارس تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای جعفر فیروزی به شناسنامه شماره ۲۳۹۴۱ کدملی ۰۰۵۵۹۶۳۹۰۴۵ متولد ۱۳۵۵ صادره تهران فرزند علی اصغر در شش‌دانگ یک قطعه زمین با بنای احدائی در آن به مساحت ۱۴۶/۴۴ متر مربع از پلاک ثبتی شماره ۱۳۱۰۴ فرعی از ۸۸ اصلی واقع در تهران بخش ۱۱ خریداری از مالک رسمی بنیاد شهید انقلاب اسلامی محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی میشود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می‌توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. (شناسه آگهی: ۱۴۲۵۸۵۸)

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۹/۲۶

۱۴۰۱/۱۰/۱۱

رضا النجری - رئیس ثبت اسناد و املاک تهرانپارس

حمل و نقل، پیشران اصلی توسعه



عکس: مهندس

توسعه صنعت حمل و نقل در طول سال‌های گذشته در شعار و برنامه‌ریزی مورد توجه بوده، اما اقدام سازنده و شایسته‌ای برای تحقق این هدف اجرایی نشده است



برنامه‌ریزی جامعی برای تکمیل و تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور جریان داشته باشد. میزان بهره‌وری بخش حمل و نقل در حوزه‌های مختلف با پایش مستمر، ارزیابی شود و در نهایت پروژه‌های این بخش اولویت‌بندی و اجرایی شوند.

این کارشناس اقتصاد گفت: تولید و توسعه در بخش معدن و صنایع معدنی نیازمند حمل بار در حجم قابل توجهی است. این حمل بار از آن جهت اهمیت دارد که این محصولات عموماً حجیم هستند؛ در نتیجه برای جابه‌جایی این محصولات نمی‌توان به سیستم حمل و نقل سنتی یا معمول جاده‌ای اکتفا کرد و حمل و نقل ریلی مناسب‌ترین گزینه برای جابه‌جایی محصولات معدنی و صنایع وابسته به آن است.

با این وجود زیرساخت‌های حمل ریلی کشور برای تامین نیاز این صنایع، کافی نیست. در چنین موقعیتی بار اصلی حمل در بخش معدن و صنایع وابسته به آن بر عهده حمل جاده‌ای است که آن هم مشکلات متعددی دارد.

چنانچه طبق اصول و راهکارهای یادشده، امکان اصلاح وضعیت صنعت حمل و نقل در کشور فراهم شود، زمینه توسعه صنایع معدنی نیز مهیا خواهد شد.



متناسب با ظرفیت بخش معدن و صنایع وابسته به آن، وظیفه دولت است. با این وجود سیاست‌گذاران در طول دهه‌های گذشته از سرمایه‌گذاری کافی در این بخش غفلت کرده‌اند؛ در نتیجه از یک سو هزینه قابل توجه و مضاعفی به صنایع تحمیل می‌شود و از سوی دیگر تامین مواد اولیه مورد نیاز صنایع نیز با توجه به کمبودهای یادشده، زمان بر خواهد شد. وی افزود: در سال‌های اخیر به دنبال افزایش قابل توجه هزینه انرژی، تعرفه‌های جابه‌جایی بار نیز افزایش یافته است. بدین ترتیب بار رشد هزینه جابه‌جایی مواد معدنی، مشکلات جدیدی به فعالان بخش معدن و صنایع وابسته به آن تحمیل می‌شود؛ بنابراین اصلاح و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل از سوی دولت و سیاست‌گذاران ضروری به نظر می‌رسد.

کشور جهان گرفت. این کارشناس اقتصاد گفت: ایران در شاخص لجستیکی فاصله جدی با بسیاری از کشورهای منطقه دارد. کشورهایی همچون امارات متحده عربی، قطر، عربستان، بحرین، کویت، عمان و ترکیه همگی در جایگاه بهتری نسبت به ایران قرار گرفته‌اند؛ بنابراین اصلاح روند توسعه لجستیک کشور برای جبران عقب‌ماندگی در این بخش ضروری به نظر می‌رسد.

وی در ادامه تاکید کرد: شاخص‌های بهره‌وری حمل و نقل در کشور ما پایین است؛ تا جایی که برآورد می‌شود سهم هزینه حمل بار از قیمت تمام‌شده کالا، حدود ۲ برابر میانگین جهانی است. در همین حال بالا بودن میزان حمل و نقل داخلی یک سر خالی، سهم بالای خودمالکی در بخش جاده‌ای، فرسودگی ناوگان حمل و نقل... از مهم‌ترین دلایل پایین بودن بهره‌وری در بخش حمل و نقل کشور است.

ابراهیم‌زاده گفت: پروژه‌های متعددی در حوزه جاده‌ای، ریلی و... نیمه‌تمام هستند که با توجه به محدودیت‌های بودجه‌ای کشور، امیدی به اجرای این پروژه‌ها در کوتاه‌مدت وجود ندارد. طبق برنامه ششم توسعه کشور، سهم بخش ریلی از حمل و نقل باید در پایان برنامه به ۳۰ درصد کل بار جابه‌جا شده در کشور می‌رسد که در حال حاضر با پایان یافتن زمان اجرای این برنامه، فاصله زیادی با تحقق این هدف داریم. وی گفت: برای بهبود شرایط یادشده انتظار می‌رود

ضرورت توسعه زیر ساخت حمل و نقل در صنایع معدنی

ریلی از مزیت‌هایی در مقایسه با حمل جاده‌ای برخوردار است؛ از جمله آنکه امکان انتقال در حجم زیاد فراهم می‌شود. علاوه بر این هزینه جابه‌جایی محصول به‌شدت کاهش خواهد یافت. با این وجود کشور ما در تامین زیرساخت‌های حمل ریلی با محدودیت‌هایی روبرو است و همین موضوع عملکرد صنایع را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد. وی افزود: البته در برخی از استان‌ها امکانات حمل ریلی وجود دارد، با این حال استفاده از این زیرساخت‌ها با توجه به محدودیت‌هایی که در این بخش شاهد آن هستیم، آنگاه هم ارزان تمام نمی‌شود. علاوه بر این ترافیک بار برای حمل مواد معدنی و صنایع معدنی در برخی محورها قابل توجه است و همین موضوع نیز چالش‌زاست. همچنین زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی اعم از تنوع واگن‌ها، وجود ایستگاه‌ها، بارانداها، باسکول‌ها و سایر تجهیزات مورد نیاز در ایستگاه‌ها کافی نیست. حیدرزاده گفت: تامین زیرساخت‌های حمل و نقل

بخش حمل و نقل با وجود ظرفیت‌های بسیار زیاد و نقش بسزایی که در پیشرفت کشور دارد، در سیاست‌گذاری دولت و مجلس آن‌طور که انتظار می‌رود، مورد توجه قرار نگرفته است؛ در همین اساس فعالیت در این حوزه با وجود پیشرفت‌های آن، با چالش‌های کلانی روبرو است. از مهم‌ترین این چالش‌های کلان می‌توان به نبود برنامه و استراتژی معین و هدف‌گذاری دقیق برای توسعه بخش حمل و نقل کشور اشاره کرد.

وی افزود: نبود یکپارچگی و هماهنگی در بخش‌های مختلف حمل و نقل از دیگر مشکلاتی است که عملکرد این حوزه را در سطح کلان تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد. با وجود آنکه حوزه‌های مختلف حمل و نقل شامل حمل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی در تعامل مستقیم با یکدیگر هستند، برنامه‌ریزی در هر بخش، به‌طور مستقل انجام می‌شود.

ابراهیم‌زاده گفت: ضعف جدی در توسعه لجستیکی و حمل و نقل چندوجهی به‌شدت در کشور ما نمایان است. بهبود عملکرد لجستیکی و تسهیل‌سازی تجارت به‌میزان شگفت‌انگیزی با شکوفایی تجارت، تنوع صادرات، جذابیت برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی مرتبط است. با این وجود به شاخص یادشده آن‌طور که باید توجه نمی‌شود. شاخص عملکرد لجستیکی ایران در سال‌های گذشته، وضعیت مناسبی نداشته و در بهترین حالت ایران از منظر مقایسه شاخص لجستیکی در سال ۲۰۱۸ در رتبه ۶۴ در میان ۱۶۰

بیشتر می‌شود شدت می‌یابد و عملاً روند فعالیت صنایع را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد. وی گفت: علاوه بر این هر سال در مقاطع مختلف شاهد برگزاری اعتصابات گسترده استانی، منطقه‌ای و حتی کشوری از سوی فعالان صنف حمل جاده‌ای هستیم که این اعتصابات عملاً فرآیند حمل و جابه‌جایی بار در بخش معدن و صنایع وابسته به آن را با مشکل مواجه می‌کند. حیدرزاده افزود: ظرفیت‌های صنعت لجستیک ما در طول سال‌های گذشته به‌شدت قدیمی و فرسوده شده که همین موضوع عملاً فشار مضاعفی را به بخش حمل و نقل تحمیل می‌کند. ظرفیت ساخت و تولید ماشین‌آلات سنگین در کشور محدود است و همین موضوع نیز شرایط اقتصادی و تحریمی، امکان واردات و نوسازی این ناوگان فرسوده وجود ندارد؛ بنابراین امکانی برای بهبود در این بخش فراهم نیست.

این فعال بخش معدن و صنایع معدنی گفت: حمل و نقل

عادل ابراهیم‌زاده، کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با **سنت** صنعت حمل و نقل را یکی از پیشران‌های اصلی توسعه کشور دانست و افزود: حمل و نقل یکی از بنیان‌های اصلی توسعه پایدار و متوازن در جوامع بشری به‌شمار می‌رود. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته با درحال توسعه به بخش حمل و نقل توجه ویژه‌ای شده است.

صنعت حمل و نقل در ایران نیز از اهمیت قابل توجهی در اقتصاد به‌لحاظ ارزش‌افزایی، اشتغالزایی مولد و همچنین سرمایه‌گذاری برخوردار است. با این وجود نقش صنعت لجستیک در رفع مشکلات اقتصادی کشور، مغفول مانده است.

ابراهیم‌زاده گفت: برنامه‌ریزی دقیق برای اجرای طرح توسعه صنعت حمل و نقل و لجستیک کشور، گام نخست برای رفع کمبودهای این حوزه است. طرح‌های توسعه‌ای متعددی در بخش‌های مختلف جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی طی سال‌های گذشته به اجرا در آمده است؛ با این وجود اغلب این طرح‌ها پراکنده و جزیره‌ای هستند و از اثرگذاری کافی برخوردار نبوده‌اند.

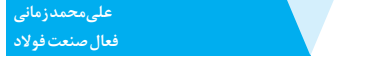
لجستیک ضعیف ایران
این کارشناس اقتصاد گفت: ایران از منظر موقعیت ترانزیتی در شرایط خوب و حتی ویژه‌ای قرار دارد؛ با این وجود عملکرد ترانزیتی کشور طی سال‌های اخیر نسبتاً تقویت نشده بلکه با افت شدیدی نیز روبرو بوده است. این ناکارآمدی از دلایل متعددی نشأت می‌گیرد.

محمد حیدرزاده، فعال صنعت سرب و روی در گفت‌وگو با **سنت** اظهار کرد: فعالیت در حوزه معدن و صنایع وابسته به آن نیازمند تامین زیرساخت‌های حمل و نقل است. حمل در کسب‌وکارهای مورد بحث از انتقال مواد معدنی آغاز می‌شود و تا تولید محصول نهایی ادامه می‌یابد. با این وجود توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های حمل در بخش معدن و صنایع معدنی، چالش‌هایی را برای فعالان صنعتی به همراه دارد.

این فعال بخش معدن و صنایع معدنی افزود: بخش بزرگی از انتقال و جابه‌جایی بار در حوزه معدن و صنایع وابسته به آن با حمل جاده‌ای انجام می‌شود. با این وجود تعداد کامیون‌ها و تریلی‌های کمپرسی برای حمل بار، به‌شدت محدود است که همین موضوع انتقال بار فعالان بخش معدن و صنایع وابسته به آن را کند و محدود می‌کند. حیدرزاده گفت: این دست محدودیت‌ها در برخی از فصول سال همچون تابستان که انتقال محصولات کشاورزی،

مر ضیبه احقانی
editor@smtnews.ir

عارضه‌یابی فولاد و حمل و نقل، چالش‌ها و راهکارها



علی محمدزمانی
فعال صنعت فولاد

حمل و نقل یکی از شاخص‌های اثرگذار بر تولید و توسعه صنعت فولادسازی است. پراکندگی واحدهای فولادی کشور و نیاز به جابه‌جایی گسترده محصولات تولیدشده در حلقه‌های مختلف این صنعت، بر اهمیت و اثرگذاری حمل و نقل می‌افزاید. بسیاری از واحدهای ذوب کشور در مناطق مرکزی و جنوبی (استان‌های خوزستان، یزد و بندرعباس) واقع شده‌اند، در حالی که کارخانه‌های نوردی در سطح کشور پراکنده هستند؛ بنابراین تامین شمش به‌عنوان ماده اولیه تولید در واحدهای نوردی، مستلزم جابه‌جایی قابل توجهی است. بر اساس آنچه گفته شد بر نوع وضعی در ساختار حمل و نقل بر عملکرد واحدهای فولادی تاثیر منفی می‌گذارد. این دست مشکلات و کمبودها در سایر حلقه‌های زنجیره فولاد نیز به چشم می‌خورد و عملکرد فعالان این صنعت را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد. در حال حاضر بار اصلی جابه‌جایی محصولات در زنجیره فولاد بر دوش جاده است؛ با این حال در حوزه حمل و نقل جاده‌ای با چالش‌هایی روبرو هستیم. در درجه نخست آنکه شرایط ناسامانی بر روند تعیین نرخ کرایه حمل و نقل در کشور، حاکم است.

نبود چارچوب و قوانین یکسان یکی از مهم‌ترین چالش‌های حاکم بر ناوگان حمل و نقل کشور به‌شمار می‌رود. بر همین اساس از مسئولان وزارت راه‌اندازی و همچنین معاونت حمل و نقل راهداری انتظار می‌رود ضمن بازنگری در شرایط زمینه یکسان‌سازی قیمت حمل و نقل و ضابطه‌مند شدن آن را فراهم کنند.

هر سال بخش قابل توجهی از محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد به بازارهای جهانی صادر می‌شوند. در حال حاضر مشکلاتی در مبادی و مرزهای خروجی کشور برای انتقال محصولات فولادی کشور وجود دارد؛ بنابراین بازنگری در این شرایط ضروری به نظر می‌رسد. روند رو به رشد قیمت حمل بر هزینه نهایی تولید یک محصول اثرگذار است. البته باید تاکید کرد نرخ تورم در کشور ما هر سال درصد قابل توجهی تغییر می‌کند و این رشد در سال‌های اخیر شدت گرفته است؛ بنابراین نمی‌توان از فعالان صنعت حمل و نقل انتظار داشت بهای خدمات خود را ثابت نگه دارند. در واقع ثبات قیمت‌ها در شرایطی معنی می‌یابد که تورم مدیریت‌شده باشد. البته بدون تردید تغییر نرخ حمل و نقل بر روند فعالیت تولیدکنندگان فولاد کشور تاثیر می‌گذارد؛ به‌گونه‌ای که از یک سو به رشد مداوم هزینه‌های تمام‌شده تولید منتهی می‌شود و از سوی دیگر امکان برنامه‌ریزی برای آینده را از فعالان صنعتی و تولیدکنندگان سلب خواهد کرد. البته این تغییرات تنها مختص حمل و نقل نیستند و در سایر حوزه‌های اثرگذار بر تولید نیز به چشم می‌خورند؛ بنابراین باید اذعان کرد این عدم ثبات در تمامی حوزه‌های تولید حاکم است. این بی‌نظمی در روند سیاست‌گذاری‌های حاکم بر کشور در کلیه سطوح اقتصادی به چشم می‌خورد و شرایط تولید را دشوار کرده است. در چنین شرایطی امکان توافقات بلندمدت وجود ندارد، چراکه از آینده خبر نداریم.

بهای حمل و نقل تاثیر بسزایی بر هزینه تمام‌شده تولید محصولات مختلف دارد. این هزینه در بخش نورد ۲ تا ۳ درصد برآورد می‌شود. در زمینه نورد هزینه تامین مواد اولیه حدود ۹۰ درصد هزینه تولید را به خود اختصاص می‌دهد و سایر هزینه‌های تولید نیز در مجموع سهم ۱۰ درصدی دارند؛ بنابراین هزینه حمل و نقل از دستمزد، بهای برق و گاز و... بیشتر برآورد می‌شود. چنانچه حمل و نقل ریلی کشور توسعه یافته بود، بخش قابل توجهی از چالش‌های مورد بحث مرتفع می‌شدند. توسعه زیرساخت‌های ریلی به نفع هر چه بیشتر در بهای حمل و نقل کمک می‌کند. سهم عمده هزینه‌ها در بخش ریلی، خلاف حمل جاده‌ای، هزینه‌های ثابت است. یعنی سرمایه‌گذاری در ابتدای کار انجام می‌شود و برای یک بازه زمانی ۲۰-۳۰ ساله، امکان بهره‌مندی از آن وجود دارد. بدین ترتیب تورم از اثرگذاری کمتری بر این بخش برخوردار است، اما شرایط هزینه‌ای در بخش حمل و نقل جاده‌ای، متفاوت است، چراکه هزینه نگهداری و تعمیرات در بخش حمل جاده‌ای به‌مراتب بیشتر است. با توجه به تمام موارد یادشده امید می‌رود با ارتقای سطح سرمایه‌گذاری در این بخش و توسعه زیرساخت‌های حمل ریلی، بسیاری از چالش‌های حاکم بر این بخش مرتفع شوند.

پایین بودن بهره‌وری در صنعت حمل و نقل بر بار مشکلات این صنعت افزوده است؛ بنابراین اصلاح این شرایط ضروری به می‌رسد. اولویت‌بندی پروژه‌های حمل و نقل و تخصیص دقیق اعتبارات راهکار اساسی برای رفع کمبودهای این حوزه است.

موضوع حمل و نقل، به‌صورت جزیره‌ای تصویب و موقوفه اجرا گذاشته شده‌اند، اما نبود یکپارچگی میان طرح‌های یادشده هزینه مضاعفی را به ذی‌نفعان صنعت حمل و نقل تحمیل کرده که از جمله این ذی‌نفعان می‌توان به تولیدکنندگان و فعالان صنعتی اشاره کرد که متحمل خسارت‌های قابل توجهی می‌شوند.

توسعه صنعت حمل و نقل در طول سال‌های گذشته در شعار و برنامه‌ریزی مورد توجه بوده، اما اقدام سازنده و شایسته‌ای برای تحقق این هدف اجرایی نشده است. البته طرح‌های توسعه‌ای متعددی در بخش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی در حالی که گسیخته و بدون لحاظ کردن ماهیت شبکه‌ای

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

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

۱- املاک متقاضیان واقع در قریه کرد پیکلا پلاک ۱۶ اصلی بخش اقلیایی

۲۹ فرعی آقا/خانم شهربانو علی‌پورمحسن فرزندان محمدجواد نسبت به شش‌دانگ یک قطعه زمین با بنای ابتدایی (کاربری زراعی) به مساحت ۵۷/۲۵ مترمربع خریداری بدون واسطه/ بوالسطه از سیده نبیه رضایی

تاریخ انتشار ثبت اول: ۱۴۰۱/۹/۱۲
تاریخ انتشار ثبت دوم: ۱۴۰۱/۹/۲۶

بررسی چالش‌های کاربرد فناوری در صنعت خودرو

زمین خودروسازان برای جوانه‌های فناوری بایر است

شرکت‌های دانش‌بنیان، توان تولید قطعات و تجهیزاتی را دارند که پیش‌تر از کشورهای دیگر وارد می‌شده و دانش فنی آن در کشور نبوده است، به‌عنوان مثال ساخت موتور هیبریدی یکی از نیازهای صنعت خودرو محسوب می‌شود که دانش‌بنیان‌ها می‌توانند این نیاز را برطرف سازند. ساخت چسب دور شیشه خودرو، محصول دیگری است که به‌طورمعمول از اروپا وارد می‌شود و با تولید آن می‌توان از خروج ارز جلوگیری کرد و حتی بعد از تامین نیاز داخلی به‌سوی صادرات گام برداشت. **سنت** به‌مناسبت ۲۶ آذر، روز ملی حمل‌ونقل به نقش دانش‌بنیان‌ها در توسعه صنعت خودرو پرداخته است.

سرعت رشد و پیشرفت فناوری‌های خودرویی در جهان بی‌شابهت با سرعت خودروهایی که می‌سازند، نیست. شرکت‌های بزرگ خودرویی نظیر مرسدس‌بنز، بی‌ام‌دبلیو و تیوتا از سال ۱۹۸۷ رویکردهای مهمی به‌منظور افزایش ایمنی خودرو در شرایط خطرناک را در پیش گرفتند؛ از ساخت سیستم پایداری خودرو و ایمن‌سازی

عبدالله توکلی لاهیجانی، مدیرکل دفتر صنایع خودرو وزارت صنعت معدن تجارت در گفت‌وگو با **سنت** گفت: طراحی و توسعه محصولات با برند خودی، رمز پایداری در توسعه صنعت خودرو است، یعنی اگر یک خودروساز برند و پلتفرم بومی خود را داشته باشد، می‌تواند زنجیره ارزش خود را شکل دهد و توان ساخت داخل را بالا ببرد و خدمات پس از فروش متنوع به مشتریان ارائه کند و در غیر این صورت توفیق زیادی در این موارد نخواهد یافت.

برلینس، یک نمونه موفق

وی افزود: این مسیری است که همه کشورهای صاحب صنعت خودرو طی کرده‌اند و آنهایی که به حلقه توسعه و طراحی محصولات با پلتفرم خودی مسلط شده‌اند، توانسته‌اند به موفقیت برسند و منافع بالایی کسب کنند. برای مثال، می‌توان به شرکت برلینس چین اشاره کرد که با یکی از خوشنام‌ترین برندهای خودروسازی جهان یعنی BMW به‌عنوان شریک خارجی مشارکت دارد و در حقیقت تولیدکننده محلی محصولات BMW در چین است، اما به‌همین میزان هم اکتفا نکرده و به‌طور مثال در چند سال اخیر یک مرکز تحقیقات ۲۰۰ نفره ایجاد کرده و هر سال ۲ پلتفرم جدید طراحی می‌کند و به‌سمت خودروی برقی حرکت کرده است و برای

برلینس مهم است که به توسعه محصولات با برند خودی مشغول شود.

هرقدر پول بدهید، آتش می‌خورد

وی با اشاره به دلایل به‌کار نرفتن فناوری‌های نوین و به‌روز در صنعت خودروی ساخت داخل گفت: بررسی مقایسه‌ای رشد ناخالص تولید ملی کشورها نشان می‌دهد که کشور ما نیز از منظر قدرت خرید در زمره بازارهایی قرار می‌گیرد که حجم اصلی بازار آن متعلق به محصولاتی ارزان، اما کارآ است و به‌طورطبیعی چنین محصولاتی نمی‌توانند محل عرضه آخرین فناوری‌های نوین باشند، بلکه بالعکس کافی است، از منظر مشتریان «به‌اندازه کافی» خوب باشند. در این شرایط، پارادایمی به نام «مهندسی مقصدانه» زاده می‌شود؛ پارادایمی که در آن با نوآوری‌های ساده‌ای که کارکرد اصلی کالا را تضمین می‌کند و با حذف زوائد می‌تواند کالا یا خدمت را با پایین‌ترین نرخ در اختیار مشتری قرار دهد.

جزیره‌ای کار تکبند

به‌گفته توکلی، رویکرد اصلی جاری صنعت خودرو در کشور برای افزایش میزان داخلی‌سازی، تمرکز بر برگزاری میزهای داخلی‌سازی است. در این میزها، قطعات و سیستم‌هایی که در عمل تاکنون داخلی‌سازی



عکس: **سنت**

چوب لای چرخ توسعه فناوری‌های خودرویی

جای پرسش از مسئولانی را دارد که چوب لای چرخ توسعه فناوری‌های خودرو می‌گذارند. درست زمانی که در جهان خودرو از بالاترین میزان امنیت برخوردار هستند، در ایران افرادی هستند که در اثر بازنشستن ایریگ‌ها و خوب کار نکردن ترمزها جان خود را از دست می‌دهند. به‌گفته کارشناسان، سالانه درصد قابل توجهی از تولید ناخالص ملی

هدف اصلی، افزایش توان داخل است

نشده‌اند، قرار می‌گیرند و از صنعتگران و شرکت‌های دانش‌بنیان دعوت می‌شود، به داخلی‌سازی این قطعات یا مجموعه‌ها توجه کافی داشته باشند تا در صورت تولید، خودروسازان خرید آنها را تقبل کنند.

وی افزود: بدهی است، آنچه بر گزار کنندگان را به برگزاری میزهای داخلی‌سازی وامی‌دارد، این پندار است که آنچه سبب عدم داخلی‌سازی قطعات و مجموعه‌ها شده است؛ یا اطلاع‌رسانی درست به دست‌اندرکاران حوزه صنعتی کشور درباره قطعات داخلی‌سازی نشده است یا اینکه مانعی فنی و از جنس دانشی بر سر راه داخلی‌سازی وجود دارد که کمک گرفتن از شرکت‌های دانش‌بنیان می‌تواند باعث غلبه بر این مانع شود.

توکلی گفت: بنابراین انتظار خودروسازان است که شرکت‌کنندگان بتوانند همان قطعه نمایش داده‌شده روی میز داخلی‌سازی را در کشور تولید کنند، حال آنکه ممکن است آنچه باعث تحقق نیافتن داخلی‌سازی قطعات و مجموعه‌های مذکور شده است، از جنس نقص اطلاع‌رسانی یا از جنس دانشی نباشد و مانع دیگری سبب شده است که تاکنون آن قطعات، داخلی‌سازی نشده باشد. وی درباره چالش‌های دیگر داخلی‌سازی گفت: از جمله معضلات دیگر، مربوط به قطعات و

یک نمونه موفق

را که در سیستم انتقال نیروی خودرو رخ داده باشد، به راننده هشدار دهد تا از خرابی‌هایی که منجر به خسارت ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی خودرو، جلوگیری کند. این سیستم خوردگی یا شل‌شدگی تسمه‌تایم را که در نهایت منجر به پارگی می‌شود، در لحظه به راننده هشدار می‌دهد. به‌گفته صداقت، این محصول دارای یک سال تضمین و ۱۰ سال خدمات پس از فروش است که یک سال هم بیمه قابل تمدید دارد.

مدیر تحقیق و توسعه این شرکت دانش‌بنیان در تشریح این سیستم گفت: در واقع نخستین بار در دنیا توانستم با قطعه‌های الکترونیکی یکی از مشکلات مکانیکی خودرو را حل کنم. این سیستم دارای ۲ کیت حسگر است که یکی در سیستم برق‌رسانی خودرو و دیگری در کابین تعبیه شده که حسگر داخل سیستم‌ها، هر لحظه رفتار حرکتی و ظاهری تسمه‌تایم خودرو را چک می‌کنند و به کیتی که داخل خودرو نصب شده، انتقال می‌دهند، در واقع اگر تسمه‌تایم ایرادی اعم از شل‌شدگی یا پارگی پیدا کند، حسگر نصب‌شده در داخل کابین خودرو توسط آژیر به راننده اطلاع می‌دهد که تسمه دچار اشکال شده است. وی ادامه داد: سیستم هوشمند هشدار خرابی تسمه‌تایم در آن واحد، خرابی را به راننده اطلاع می‌دهد، در واقع آژیر حسگر چک‌کننده بعد از ۵ بار اشکال در تسمه‌تایم، به‌صدا درمی‌آید و این فرآیند تنها در چند ثانیه شکل می‌گیرد؛ یعنی به‌محض بروز خرابی به راننده اطلاع داده می‌شود. گفتنی است، اصولاً تسمه‌تایم برای سیستم انتقال نیروی خودرو مورد استفاده قرار می‌گیرد که اگر پاره شود، باعث خاموشی و خسارت مالی زیادی به خودرو می‌شود.

سخن پایانی

تغییرات گسترده و انقلابی فناوری‌های خودرو از دهه ۹۰ میلادی تاکنون، شتاب زیادی گرفته است؛ به‌ویژه طی یک دهه گذشته با گسترش فناوری‌های جدید مانند نانو تکنولوژی و موتورهای الکتریکی و همچنین سیستم‌های خودروان اتومبیل، فناوری تا مغز استخوان صنعت خودرو نفوذ کرده است. لوسید، رایمک، تسلا و پروژه‌های بزرگ آنها، از نمونه ماجراجویی‌های خودروسازان بزرگ در بکارگیری تکنولوژی‌های جدید در خودروها هستند و ششواهد به‌خوبی بیانگر این مطلب است که حرکت در این مسیر، بی‌وقفه ادامه خواهد یافت، اما اینکه رویای کاربرد فناوری در یک مجموعه پیوسته بدون مافیای چه زمانی قرار است به واقعیت تبدیل شود و بررسی است که هنوز پاسخ دقیقی از سوی خودروسازان بزرگ دریافت نکرده‌یم.

رانندگی با سیگنال‌های فیزیولوژیکی



فرشته علیزاده

فعال دانش‌بنیان و بازی‌ساز

از آنجایی که یکی از معضلات اساسی در جوامع امروزی حوادث ناگوار رانندگی است؛ افکتا یک بازی جدی است که با استفاده از پردازش هوش مصنوعی شبیه‌سازی شده و هدف آن تشخیص و بهبود احساسات آسیب‌زننده رانندگان در هنگام رانندگی است که در جشنواره بازی‌های جدی ۱۴۰۰ موفق به کسب جایزه شد، در گفت‌وگو با **سنت** درباره این بازی گفت: افکتا یک شبیه‌ساز رانندگی است که با استفاده از پردازش احساسات توسط هوش مصنوعی برای ورود به دنیای واقعی توسعه داده شده و هدف آن تشخیص و بهبود احساسات آسیب‌زننده رانندگان در هنگام رانندگی است. از آنجایی که بروز رفتارهای پرخطر در هنگام رانندگی ناشی از احساسات منفی و هیجانات زیاد است، بهبود این احساسات کمک زیادی رانندگان برای ایجاد تعادل در رانندگی می‌کند. هدف نهایی از طراحی این بازی، ورود آن به دنیای واقعی است تا از خسارت‌های عدیده تصادفات رانندگی کاسته شود. برای نیل به این هدف، نیازمند انجام فرآیندهای آزمایشی بودیم. در حقیقت، این بازی در ابتدا در فضای شبیه‌سازی شده به نمایش درآمد تا بتوان در نهایت آن را به دنیای واقعی عرضه کرد.

بر مبنای پژوهش‌های اخیر دانشمندان، اگر بتوان با احساسات منفی هنگام رانندگی مقابله کرد، می‌توانیم در امر بهبود وضعیت رانندگی و حوادث مربوط به آن نقش مثبتی داشته باشیم. ۲ گام اصلی در طراحی «افکتا» تشخیص و سپس بهبود احساسات منفی است؛ در گام نخست، برای تشخیص احساسات از روش تحلیل سیگنال‌های فیزیولوژیکی استفاده شد که در بیشتر پژوهش‌ها و مقالات علمی موردتاکید پژوهشگران هم قرار گرفته است و در حوزه رانندگی اهمیت زیادی دارد. این سیگنال‌ها بر گرفته از ضربان قلب، پاسخ الکتریکی پوست و دمای پوست است که تحلیل آنها با استفاده از مدلی مبتنی بر هوش مصنوعی انجام می‌شود. بعد از دریافت اطلاعات فیزیولوژیکی به‌واسطه دستگاه طراحی‌شده در این پروژه و تحلیل آنها از طریق الگوریتم شبکه‌های عصبی و ژنتیک بی به شرایط احساسی فرد برده می‌شود، همچنین برای آموزش این مدل هوش مصنوعی از پایگاه داده مرجعی که در مجلات معتبر علمی نمایا شده بهره گرفته شده است که در نتیجه یک مدل هوشمند بر مبنای نمودار اروزال و ولنس ارائه شد. در این شبیه‌ساز از نمودار دایره‌ای شکل ولنس و اروزال برای طبقه‌بندی احساسات راننده استفاده شده است. گفتنی است، احساسات دارای مدل‌های مختلفی است، یکی از این مدل‌ها که از اعتبار زیادی برخوردار است، مدلی است که دانشمندی به نام راسل آن را طراحی کرد. وی معتقد بود: احساسات در ۳ بعد قابل تبیین است؛ یکی از اروزال و دیگری ولنس. اروزال به‌معنای برانگیختگی و ولنس به‌معنای خوشایندی است. برای مثال، در حس ناخوشایندی نظیر ترس برانگیختگی فرد بالا می‌رود که در نتیجه اروزال بالایی داشته و ولنس آن منفی است.

بر اساس پژوهش‌های اخیر، محدوده احساسی ایمن رانندگی در بخشی از آن نمودار اتفاق می‌افتد که اروزال متوسط و ولنس احساسی متوسط رو به بالا است. فرآیند اساسی در این شبیه‌ساز گام دوم است که به بهبود احساسات ختم می‌شود. بر اساس پژوهش‌های انجام‌گرفته در افکتا، ۳ رویکرد برای پیشبرد این گام در نظر گرفته شده است؛ این رویکردها شامل پخش موسیقی بر اساس مولفه‌های موسیقیایی، طیف‌های رنگی و بیان عاطفی همراه مجازی است. وظیفه همراه مجازی این است که به عملکردهای کاربر واکنش نشان دهد و با او تعامل عاطفی برقرار کند؛ همچنین در این شبیه‌ساز با ارائه موسیقی تطبیقی در سطوح مختلف بیچ و تمپو و ارتباط آن با پارامترهای احساسی تعریف‌شده، سعی در تعدیل برانگیختگی و خوشایندی احساسات داشتیم. همان‌گونه که پیش‌تر هم اشاره شد، افکتا فراتر از اینکه یک بازی باشد، شبیه‌ساز بسیار دقیقی است که تمام جوانب رانندگی در یک محیط واقعی شهری را موردنظر قرار داده است، در واقع تمامی اجزای یک فضای شهری در این شبیه‌ساز وجود دارد که برای درک واقعیت یک محیط شهری از VR (واقعیت مجازی) هم بهره گرفته شده است تا کاربر در هنگام انجام بازی از حس غوطه‌وری و حس حضور خوبی برخوردار شود. این شبیه‌ساز در آموزشگاه‌های آموزش رانندگی به‌راحتی قابل‌پیاده‌سازی است و می‌تواند در این فرآیند بسیار مفید واقع شود.

در فرآیند تحلیل احساسات هم‌کنون از دستگاه اختصاصی که ساخته‌شده استفاده می‌شود. در قدم‌های بعدی، جمع‌آوری سیگنال‌های فیزیولوژیکی کاربر می‌تواند با استفاده یک می‌بند یا به‌وسیله سنسورهای تعبیه‌شده روی فرمان انجام گیرد. در راستای تعبیه رویکردهای تعدیل احساسات در خودرو واقعی، می‌توان اقدامات متفاوتی انجام داد. نمایش همراه مجازی از طریق تکنولوژی هولوگرافیک، یکی از راه‌های مناسب است، همچنین قرار دادن رباتی در بخش جلویی خودرو برای برقراری ارتباط با راننده، یکی دیگر از راه‌حل‌های این امر محسوب می‌شود. این ربات می‌تواند روی داشبورد یا کنار فرمان نصب شود و با حالت چهره خود یا کاربر ارتباط برقرار کند و موجب بهبود رفتار راننده و تاثیر بر احساسات وی شود.

مهتاب دمیرچی

editor@smtnews.ir

نقش کلیدی

پوشش

ریسک در

«حمل‌ونقل»



ناصر رشیدی
کارشناس امور بیمه

یکی از ابزارهای مهم کاهش ریسک سرمایه‌گذاری به‌ویژه در کشورهای که ثبات اقتصادی در آنها حاکم نیست، نظام بیمه است. در جوامع صنعتی بیمه یکی از رکن موثر در صنعت و موتور محرکه اقتصاد است.

به‌عبارت‌دیگر شرکت‌های بیمه با کاهش نرخ ریسک در بخش حمل‌ونقل کمک می‌کنند تبادلات تجاری با سهولت بیشتری انجام شود. در حال حاضر در ایران بیمه‌هایی همچون حمل‌ونقل، بیمه مسئولیت، بیمه آتش‌سوزی، بیمه درمانی و... وجود دارد که سرمایه‌گذار برای شروع فعالیت خود به آنها بسیار نیاز دارد. این موارد ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد و باعث می‌شود امنیت سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها تامین شود. همچنین پوشش ریسک صاحب اموال یا اشخاص در بخش حمل‌ونقل بر عهده صنعت بیمه است تا شبکه حمل‌ونقل با آسایش خاطر نسبت به جبران خطر احتمالی به کار خود ادامه دهد. نقش صنعت بیمه در بازارهای مالی به ۳ صورت ظاهر می‌شود؛ ابتدا تأثیری که این صنعت می‌تواند بر سایر بازارهای مالی اعمال کند که معمولاً به صورت یک پشتیبان برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاری بکار می‌رود، دومین نقش آن جمع‌آوری و تجهیز منابع مالی با استفاده از عملیات بیمه‌گری است که برای سرمایه‌گذاری غیرمستقیم یا مستقیم

به کار می‌رود و در نهایت سرمایه‌گذاری مستقیم صنعت بیمه در فعالیت‌های اقتصادی کشور، مهم‌ترین نقش آن محسوب می‌شود. شرکت‌های بیمه وجود بیمه‌گذاران را که به‌صورت ذخایر فنی در اختیار دارند به‌عنوان دارایی سودآور به کار می‌گیرند. شرکت‌های بیمه در صنعت حمل‌ونقل با ابلاغی ۳ نقش «تهادسازی»، «ایزاسازی» و «تأثیرگذاری» و در این بخش از طریق جمع‌آوری و تجهیز منابع مالی و سرمایه‌گذاری آن و همچنین پوشش ریسک‌های ناشی از آن برای صاحبان صنعت و همچنین سرمایه‌گذاران می‌توانند یک پل ارتباطی مهم و حیاتی میان بازارهای مالی ایران و جهان برقرار کنند. این نهادها همچنین می‌توانند با استفاده از منابع در اختیار خود تا تأسیس موسسات بیمه‌های اتکالی کمک شایانی به توسعه این صنعت کنند. یک راهکار اجرایی برای رفع موانع موجود و افزایش پوشش ریسک در تعاملات بین بازار سرمایه و شرکت بیمه، ریشه دارد. در واقع این پیشنهاد مبتنی بر تفکر ایجاد شرکت با شرکت‌هایی تخصصی است که عهده‌دار ساماندهی سرمایه‌گذاری‌ها و

نوآوری‌های جدید و انتشار ابزارهای مالی نوین باشند. لازم است متولیان و فعالان بازار سرمایه و صنعت بیمه از راهبرانه اصلی این شرکت‌های اتکالی باشند تا بتوانند با تسلط کافی بر امور و شناخت نیازها و ضرورت‌ها، اقدامات لازم به‌خصوص از جنبه‌های ساختاری و قانونی را در کمترین زمان انجام دهند. می‌توان تعامل بین مسئولان و متولیان بازار سرمایه و صنعت بیمه را در قالب کارگروه یا شورایی متشکل از مسئولان دو حوزه نیز سامان داد. در این صورت شرکت پیشنهادی دیگر به صورت تخصصی، به یک فعالیت صرف اقتصادی می‌پردازد و نیازی به کارهای حاکمیتی و هدایت ندارد؛ به‌طور مثال ایجاد شرکت‌های بیمه‌ای با پوشش ریسک تجارت دریا. دومین پیشنهاد، به توسعه بیمه‌های اعتباری و استفاده از ظرفیت آنها برای توسعه بازار سرمایه مربوط است. بیمه‌های اعتباری می‌توانند یکی از بهترین ابزارهای در اختیار بازار سرمایه برای توسعه و حل مسئله عدم اعتبار شرکت‌های کوچک و همین‌طور پوشش ریسک این نگاه‌های تازه‌تأسیس باشند. به‌عبارت‌دیگر در دنیای کنونی بهره‌مندی از ظرفیت‌های صنعت بیمه دیگر یک انتخاب نیست، بلکه برای رفع ضرورت تبدیل شده است. صنعت بیمه و خدماتی که در قبال استفاده از انواع پوشش‌های ریسک ارائه می‌دهد، فضای امن و ایمنی را از منظر روانی برای صاحبان سرمایه و سرمایه‌گذاران ایجاد می‌کند؛ در نتیجه بهره‌مندی از انواع پوشش‌های بیمه‌ای با آغاز کسب‌وکارهای مختلف ضروری به‌نظر می‌رسد. بنابراین حضور شرکت‌های پیشرو و نوآور در صنعت بیمه که با شناسایی نیازهای روز بازار اقدام به پذیرش ریسک و خطرات احتمالی ناشی از فعالیت یک بنگاه اقتصادی یا سرمایه‌گذاری می‌کنند قطعاً نقشی سازنده و پشتیبان در آینده اقتصادی کشور و صنایع بزرگ ایفا می‌کند.

بانک‌وبیمه

نقش بیمه را در بخش حمل‌ونقل بررسی کرد

بیمه حامی صنعت حمل‌ونقل



برای حمل‌ونقل در سطح کشور و بین‌الملل بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل دریایی، بیمه‌نامه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) و بیمه‌نامه حمل‌ونقل هوایی جزو پرکاربردترین‌هاست

در تاریخ تحولات صنعت حمل‌ونقل در کشور، روزهای سرنوشت‌سازی بوده‌اند که نقشی تعیین‌کننده در انسجام شبکه حمل‌ونقل داشته‌اند و ۲۶ آذر سال ۱۳۶۱، از شمار چنین روزهایی است. در این روز و در بحبوحه جنگ تحمیلی، حدود ۱۰۰ کشتی حامل کالا در بندر جنوبی کشور، در انتظار تخلیه بار بود و بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره کالاهای اساسی در کشور، تهدید کشتی‌های منتظر آسوی عراق و نیز شمول بیمه‌های جنگی، نگرانی‌هایی را برای مسئولان فراهم آورده بود. در همین روزها، رهبر کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی رحمه‌الله در پیامی تاریخی، کامیونداران کشور را به مشارکت در تخلیه هر چه سریع‌تر کشتی‌ها فراخواندند. به‌دنبال فرمان تاریخی حضرت امام خمینی رحمه‌الله مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ایران‌زمین شاهد بسیج عمومی کامیونداران شد و صحنه‌های کم‌نظیری از فداکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی به ثبت رسید و این روز را در تاریخ کشور ماندگار ساخت. بر همین مبنا ۲۶ آذر به‌عنوان «روز حمل‌ونقل» شناخته شد. **سنت** در این گزارش نقش صنعت بیمه را در پوشش ریسک شبکه حمل‌ونقل کشور مورد بررسی قرار داده است.



مریم غدرپور
editor@smtnews.ir



شرکت‌های بیمه‌گر با نیازسنجی که انجام داده‌اند لزوم طراحی بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل را درک و بر اساس استانداردهای جهانی اقدام به این کار کرده‌اند

حسین بابایی، کارشناس صنعت بیمه در زمینه نقش بیمه در کاهش ریسک‌های شبکه حمل‌ونقل به **سنت** گفت: برای تشریح نقش بیمه در صنعت حمل‌ونقل ابتدا باید تعریفی از حمل‌ونقل داشته باشیم. «حمل‌ونقل» به جابه‌جایی یا انتقال انسان، اموال و کالاها از جایی به جای دیگر با استفاده از وسایل خاص تعریف می‌شود؛ بنابراین عملیات حمل‌ونقل به دو دسته حمل‌ونقل انسان و حمل‌ونقل کالا تقسیم می‌شود.

وی افزود: حمل‌ونقل کالا دارای دو رکن اساسی است که این رکن عبارت است از راه‌ها و وسایل نقلیه که به مرور زمان و اشتیاق انسان به پیشرفت و توسعه هر دو رکن افزایش یافته است؛ بنابراین این ارکان با سرعت زیادی در حال تکامل و پیشرفت هستند.

۳ محور کلان بیمه حمل‌ونقل

این کارشناس صنعت بیمه ۳ محور کلی را برای پوشش ریسک حمل‌ونقل در سطح کلان تبیین کرد و گفت: برای حمل‌ونقل در سطح کشور و بین‌الملل بیمه‌نامه‌های دریایی، بیمه‌نامه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) و بیمه‌نامه حمل‌ونقل هوایی جزو پرکاربردترین‌هاست. این بیمه‌نامه‌ها می‌توانند هر گونه ریسک در حیطه جابه‌جایی اموال یا انسان را پوشش دهند.

وی با اشاره به بین‌المللی بودن برخی بیمه‌نامه‌ها در شبکه حمل‌ونقل خاطرنشان کرد: در صنعت هوانوردی استفاده از بیمه‌نامه و پوشش ریسک از طریق بیمه امری اجتناب‌ناپذیر است. همچنین خرید بیمه‌نامه در مقاصد تجاری برای متصدی حمل‌ونقل به خودی خود الزامی نیست، اما براساس باب هشتم قانون تجارت متصدی حمل ووظایفی در قبال صاحب کالا برعهده دارد که یکی از مهم‌ترین آنها رساندن کالا به‌صورت

سایووش قزلباش، کارشناس بیمه درباره نقش بیمه در کاهش ریسک‌های شبکه حمل‌ونقل به **سنت** گفت: شرکت‌های بیمه‌گر با نیازسنجی که انجام داده‌اند لزوم طراحی بیمه‌نامه‌های حمل‌ونقل را درک و براساس استانداردهای جهانی اقدام به این کار کرده‌اند.

وی پرکاربردترین بیمه‌نامه در بخش حمل‌ونقل را «بیمه باربری» اعلام کرد و گفت: بیمه‌نامه باربری به‌منظور بیمه کردن کالاهایی با مبدأ حرکت ایران و مقصد سایر کشورهاست؛ بنابراین به‌علت گستردگی خطرات محتمل برای محموله‌های باری و احتمال آسیب‌دیدگی آنها در مسیر مقصد، باید رقم تعهدات شرکت‌ها، برای بیمه‌شدگان مشخص باشد. به این منظور، شرایط و استانداردهای مربوطه در مجموعه‌ای با عنوان کلوژهای بیمه‌گران کالا تعیین‌شده که موردتأیید تمام بازارهای جهانی است.

این کارشناس صنعت بیمه با اشاره به اینکه شورای عالی بیمه ایران نیز این قوانین و مقررات را در آیین‌نامه شماره ۷۹ معین کرده، یادآور شد: شرکت «بیمه ایران» تنها مرجع رسمی تعهدات «بیمه باربری» ایران است و همه بیمه‌های باربری صادراتی باید با توجه به قوانین این شرکت صادر شود. امروزه در اغلب سرمایه‌گذاری‌های صنعتی و تجاری خطرات و زیان‌های حوادث باربری از ریسک‌های بسیار مهم و موردتوجه سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی است

نیاز شبکه حمل‌ونقل به بیمه هر روز بیشتر می‌شود

سالم به مقصد و تحویل آن به صاحب کالا است؛ بنابراین صاحبان مشاغل در شبکه حمل‌ونقل تجاری به‌منظور جلوگیری از زیان احتمالی ترجیح می‌دهند بار یا کالای تجاری خود را بیمه کنند.

سایه تحریم بر بیمه

این کارشناس صنعت بیمه یادآور شد: در حال حاضر شرکت‌های بیمه‌ای ایران در بخش بین‌الملل شرایط مطلوبی ندارند، زیرا تحریم معاملات بیمه‌ای یکی از ابزارهای مهم و راهبردی وارد کردن شوک به هر اقتصادی است که متأسفانه در ارتباط با ایران نیز عملیاتی شده است. از آنجایی که بخش حمل‌ونقل به‌سبب نقش حیاتی در ارتباطات بین‌المللی کشورها یکی دیگر از کانال‌های اصلی وارد کردن شوک به اقتصادهاست و بیمه به یکی از ابزارهایی مبدل شده که بدون آن صنعت حمل‌ونقل زمین‌گیر می‌شود، دشمن برای زمین‌گیری شبکه حمل‌ونقل ایران از این حربه استفاده کرده است.

بابایی تحریم معاملات بیمه‌ای را یکی از ابزارهای مهم و راهبردی وارد کردن شوک به هر اقتصادی دانست و گفت: در دنیای امروز بیمه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای کاهش اصطکاک‌های متعدد، متنوع و پیچیده مالی در معاملات داخلی و بین‌المللی کشورها، نقشی بسیار کلیدی در روان‌سازی، مدیریت و کاهش ریسک و ایجاد ثبات در فعالیت‌های اقتصادی و در نتیجه توسعه تجارت در سطح ملی و بین‌المللی دارد و در حال حاضر با گردش مالی بالغ بر ۴، ۸ هزار میلیارد دلار، بالای ۶ درصد تولید ناخالص جهان را به خود اختصاص داده است.

نفوذ بیمه حمل‌ونقل در ایران

وی درباره میزان ضریب نفوذ بیمه حمل‌ونقل در

کشور تصریح کرد: بیمه حوادث بار در حال حمل شامل بدنه کشتی و مسئولیت‌های مرتبط در برابر شخص ثالث، بیمه بدنه هواپیما و مسئولیت‌های مرتبط در برابر شخص ثالث، مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل بار و همچنین مسئولیت راننده در برابر شخص ثالث، حوادث راننده و بدنه اتومبیل هم‌اکنون در بازار ایران وجود دارند و از ضریب نفوذ بالایی برخوردارند. این کارشناس صنعت بیمه تأکید کرد: در سال‌های اخیر باتوجه به افزایش آگاهی افراد نسبت به خطرات احتمالی، ضریب نفوذ بیمه در بازار داخل به‌ویژه صنعت حمل‌ونقل رو به افزایش است؛ بنابراین انواع بیمه‌نامه‌های یادشده برای جبران خسارت احتمالی به‌عنوان ابزاری راهبردی پرکاربرد هستند و همین موضوع باعث شده وضعیت صنعت بیمه در بخش حمل‌ونقل بهتر از سایر بخش باشد.

بیمه اتکالی

وی در پاسخ به این پرسش که آیا در پوشش ریسک شبکه حمل‌ونقل از بیمه اتکالی استفاده می‌شود، گفت: در حالت کلی می‌توان گفت خیر؛ اما شرکت‌های بیمه باتوجه به میزان ریسک‌پذیری و سرمایه‌های تحت پوشش خود می‌توانند از این ظرفیت در صنعت بیمه استفاده کنند.

بابایی توضیح داد: از اصول اولیه و مهم بیمه در کلیه رشته‌ها این است که ریسک بیمه‌شده تا جایی که ممکن است در سطح وسیعی پخش شود. پوشش اتکالی بیمه اتکالی به مفهوم توزیع جهانی ریسک است. این بیمه امکان پاسخگویی به خسارت‌هایی که در طول زمان اعتبار قرارداد به‌وقوع می‌پیوندد را برای شرکت بیمه واگذارنده به‌وجود می‌آورد تا شرکت بیمه بتواند ریسک‌های یکسان را برای سهام خود

«بیمه باربری» پرکاربردترین بیمه در ایران است

و جهت پوشش ریسک‌های موجود بیمه‌نامه‌های مختلفی تعریف شده است.

نقش کلیدی حمل‌ونقل در اقتصاد

قزلباش با تأکید بر اینکه صنعت حمل‌ونقل نقش کلیدی در اقتصاد یک کشور دارد، گفت: انتقال کالاها به‌صورت ایمن و رساندن آنها در سلامت کامل به مقصد، بخش مهمی از موفقیت یک تجارت در اقتصاد کشور است. به‌طور مثال کشوری را در نظر بگیرید که یک کالای مهم مانند نفت را در مقدار زیادی به کشور دیگر می‌فروشد اما اگر انتقال یا حمل آن به‌درستی انجام نشود، این تجارت دیگر ارزشی نخواهد داشت و نمی‌تواند تأثیر مثبتی بر اقتصاد کشور داشته باشد؛ بنابراین ایمنی در حمل‌ونقل برون‌مرزی و درون‌مرزی برای اقتصاد یک کشور بسیار مهم است. بر همین اساس پوشش ریسک زبان‌های احتمالی اهمیت بیمه را در این بخش دوچندان کرده است؛ به‌طوری‌که برخی شرکت‌های بیمه به‌طور اختصاصی در زمینه حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند.

بیمه‌نامه گرانقیمت

وی گران‌ترین بیمه‌نامه حمل‌ونقل را بیمه ناوگان هوایی اعلام کرد و گفت: در حال حاضر در دنیا از انواع هواپیما برای موارد تفریحی و گردشگری، حمل‌ونقل عمومی و تحقیقاتی استفاده می‌شود که داشتن بیمه‌نامه بدنه و حتی شخص ثالث برای این هواپیماها در تمام جهان اجباری است؛ بنابراین شرکت‌های بیمه باید پوشش‌های موردنیاز



جمع‌آوری کند، اما اگر مجموع این ریسک‌ها مازاد بر ظرفیت نگهداری تشخیص داده شود، وجود قرارداد اتکالی کمک می‌کند این شرکت تعادل مالی خود را حفظ کند و به شرکت بیمه اجازه می‌دهد سرویس بهتری به مشتریان خود ارائه و خسارت‌های واردشده را به‌موقع پرداخت کند؛ بنابراین به‌اختصار می‌توان گفت بیمه‌گر اتکالی، از بیمه‌گر واگذارنده در مقابل زیان‌های سنگین مالی که ممکن است با وقوع خسارت‌های بزرگ یا تعداد زیادی خسارت در ایجاد کوچک و متوسط که در یک زمان محدود وارد شوند، حمایت می‌کند.

وی در ادامه متذکر شد: تنها شرکت‌های بزرگ بیمه توان پوشش بیمه به‌صورت اتکالی را دارند و معمولاً حوزه فعالیت این شرکت‌ها بین‌المللی است. متأسفانه از آنجایی که ایران تحت تحریم‌های ظالمانه قرار دارد، پوشش این نوع بیمه ازسوی شرکت‌های بیمه بین‌المللی در موارد زیادی امکان‌پذیر نیست.

قوانین یکدست بین‌المللی

این کارشناس صنعت بیمه با اشاره به یکپارچه بودن قوانین و مقررات بیمه در گستره بین‌الملل توضیح داد: براساس مقررات بین‌المللی بیمه‌نامه باید توسط یک شرکت بیمه یا نماینده آن صادر و امضا شود. اگر بیش از یک نسخه اصلی از بیمه‌نامه حمل‌ونقل صادر شده باشد، این موضوع باید در بیمه‌نامه قید شود، زیرا همه بیمه‌نامه‌ها باید به تأیید بیمه مرکزی کشور مبدأ یا مقصد بیمه‌نامه حمل‌ونقل برسند تا در اعتبار اسنادی (اعتبارسنجی) موسسه مالی دیگری هم مجاز به دریافت بیمه‌نامه شود.



این کارشناس صنعت بیمه افزود: باتوجه به اینکه عمده بار صادراتی ایران نفت است که از راه دریا صادر می‌شود، بیمه‌نامه‌های دریامحور از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا محموله نفتکش‌ها بسیار گران و استراتژیک است؛ بنابراین پوشش زیان‌های احتمالی باید توسط شرکت‌های قدرتمند بیمه‌ای انجام شود.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: بیمه در هر شکلی موجب پوشش ریسک شبکه حمل‌ونقل در برابر خطرات احتمالی است. این پوشش ریسک به‌قدری مهم است که بسیاری از شرکت‌های بیمه‌ای و استانداردها در دنیا به‌طور اختصاصی در حوزه شبکه حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند.

سخن پایانی

در انجام هر کاری ریسکی نهفته است، اما در بعضی از کارها نظیر صادرات ریسک بیشتر است؛ از همین رو پوشش این ریسک‌ها ضروری است. از جمله مواردی که قانون‌گذار باید برای سطوح خرد و کلان آن الزام در نظر گیرد، بیمه بخش حمل‌ونقل است، زیرا با کاهش ریسک در این بخش صاحبان کالا با آسودگی خیال بیشتری به فعالیت می‌پردازند. به‌اعتقاد کارشناسان در ایران به‌دلیل موقعیت جغرافیایی خاص حمل‌ونقل به‌ویژه در بخش دریا از اهمیت بالایی برخوردار است، اما از آنجایی که یکی از کلیدی‌ترین راه‌های زمین‌گیر کردن اقتصاد هر کشوری مسدودسازی مراودات بیمه‌ای است، ایران به‌خاطر اعمال تحریم‌های ظالمانه از حمایت شرکت‌های بزرگ بیمه اتکالی محروم است.

در گفت‌وگوی با عضو شورای پنجم شهر تهران بررسی شد

دلایل توقف مترو پایتخت در پیچ مشکلات



عکس: آیدیا فریدنی

مترو تهران در نهایت باید بتواند شهرهای اقماری را به پایتخت وصل کند. بخش مهمی از کارگران شهری، در حاشیه‌های شهر زندگی می‌کنند، چراکه مسکن آن قدر گران شده که این کارگران امکان تامین خانه در شهر اصلی را ندارند. حداقل انتظاری که آنها دارند تامین زیرساخت حمل‌ونقل ایمن و ارزان عمومی است تا حداقل خود را راحت‌تر سرکار برسانند

دو معضل اساسی کلانشهر تهران

برخی کارشناسان معتقدند فاصله معناداری در حوزه‌های گوناگون از واگن‌های مترو گرفته تا اتوبوسرانی و تعداد ون‌ها تا وضع مطلوب وجود دارد. بسیاری نیز تاکید دارند این عقب‌ماندگی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی باعث ناراضی‌های کاربران در این حوزه شده است.

● برای استفاده از تمام ظرفیت خطوط فعلی مترو پایتخت، چقدر سرمایه‌گذاری نیاز است؟

هم‌اکنون نیاز به ۳ هزار واگن جدید داریم. اگر هر واگن را براساس نرخ دلار بازار آزاد حساب کنیم، تامین آن حدود ۳۰ میلیارد تومان هزینه دارد. حال باید توجه شود که هر قطار ۷ واگن دارد؛ یعنی باید برای هر قطار ۲۱۰ میلیارد تومان بودجه مربوط به تامین واگن کنار گذاشته شود.

حالا اگر قرار باشد ۳۳ هزار واگن موردنیاز همین امروز تامین شود، باید حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شود، در حالی‌که بودجه سال آینده شهرداری حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان است. چطور کسی می‌تواند ادعا کند در ۴ سال و با این بودجه می‌تواند پروژه مترو تهران را تکمیل کند؟ به‌نظر من، با این وضعیت، حتی امکان استفاده کامل از ظرفیت وعده هم وجود ندارد.

● پس شهروندان تهرانی باید چه اقدامی بکنند تا مترو پایتخت مترو استفاده قرار می‌گیرد، زیرا نه قطار به‌اندازه کافی داریم و نه واگن. به‌همین دلیل، باوجود اینکه استاندارد جهانی فاصله عبور دو مترو از یک ایستگاه، حدود ۲ دقیقه است، در تهران ۴ تا ۵ دقیقه میان عبور قطارهای گوناگون فاصله می‌افتد.

● برای اینکه از تمام ظرفیت مترو پایتخت استفاده کنیم، چه امکاناتی باید فراهم آید؟

قبل از هر چیز باید بدانیم ناوگان فعلی قطار شهری فرسوده است و تعداد واگن‌ها کم؛ به‌بیان دیگر خط کافی در برخی بخش‌ها ایجاد کرده‌ایم اما هنوز نتوانسته‌ایم فاصله قطار و واگن کافی برای آنها فراهم کنیم، به‌همین دلیل از زیرساخت فعلی نیز به‌نحو احسن استفاده نمی‌شود. پرواضح است برای اینکه تمام ظرفیت‌های فعلی بالفعل شوند، نیاز به بودجه و سرمایه‌گذاری بیشتری است که در شرایط فعلی کشور، معقول به‌نظر نمی‌رسد.

● مترو یکی از مهم‌ترین بخش‌های حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه در کلانشهرها به‌شمار می‌رود. وضعیت مترو تهران را چگونه ارزیابی می‌کنید و برنامه‌های اعلام‌شده برای پیشرفت این صنعت را چقدر عملیاتی می‌دانید؟

قرار است تهران حدود ۵۰۰ کیلومتر مترو داشته باشد. این حجم از مترو، با تعریف خطوط جدید و اضافه کردن ایستگاه‌ها باید تا سال ۱۴۲۰ به بهره‌برداری برسد. مترو تهران از قبل از انقلاب، کار خود را آغاز کرد. در رژیم سابق مطالعات اولیه انجام و چند تونل در تپه‌های عباس‌آباد کنشیده شده بود که با وقوع انقلاب این کار نیمه‌تمام رها شد.

پس از آن مرحوم هاشمی رفسنجانی برای آغاز به‌کار دوباره پروژه‌های مترو تلاش کرد و در نهایت توانست کار را شروع کند. از آن زمان تاکنون حدود ۲۵۰ کیلومتر مترو را به بهره‌برداری رسانده‌ایم؛ به زبان ساده‌تر نتیجه حدود نیم‌قرن تلاش، ۲۵۰ کیلومتر مترو بوده؛ پس چندان منطقی نیست که در ۴ سال، کاری معادل ۵۰ سال انجام شود.

در عین حال باید به این نکته هم توجه کنیم که گرچه حدود نیمی از مترو تهران به مرحله بهره‌برداری رسیده اما از تمام ظرفیت این مترو استفاده نمی‌شود. به‌دلیل مشکلاتی که هم‌اکنون وجود دارد، حدود ۴۰ درصد از ظرفیت واقعی مترو پایتخت مورد استفاده قرار می‌گیرد، زیرا نه قطار به‌اندازه کافی داریم و نه واگن.

● به‌همین دلیل، باوجود اینکه استاندارد جهانی فاصله عبور دو مترو از یک ایستگاه، حدود ۲ دقیقه است، در تهران ۴ تا ۵ دقیقه میان عبور قطارهای گوناگون فاصله می‌افتد.

● برای اینکه از تمام ظرفیت مترو پایتخت استفاده کنیم، چه امکاناتی باید فراهم آید؟

از سوی دیگر، رشد شتابان جمعیت و افزایش تعداد خودروها، حجم سرسام‌آور ترافیک و به‌تبع آن، آلودگی نفس‌گیر در کلانشهر تهران، توسعه ناوگان مترو تهران را به ضرورتی اجتناب‌ناپذیر بدل کرده است. آمارها نشان می‌دهد از سال ۸۴ تا ۹۶

● تهران شهری است با انبوه مشکلات که در آن معضل حمل‌ونقل شهری به‌ویژه خود را نشان می‌دهد. مشکلات کنونی حمل‌ونقل شهری، باوجود انواع وسایل حمل‌ونقل عمومی، ناشی از چیست؟

اگر بخواهم کارشناسی حرف بزنم و واقعیات را بیان کنم، باید تصریح کنم مشکلات شهری تهران، محصول یک دوره تاریخی از انباشت نیازها و پاسخ ندادن به آنهاست. به‌طورکلی در روند توسعه شهرها در جهان، پیش از هر چیز به توسعه زیرساخت‌ها و نیازهای یک شهر اندیشیده می‌شود.

● یکی از مشکلات کلانشهرها این است که گوناگون و موردنیاز شهروندان خود را داشته باشد که از مراکز درمانی گرفته تا ورزشی و آموزشی را در برمی‌گیرد. در این میان، حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین ارکان یک شهر است و بدون داشتن یک سیستم حمل‌ونقل همگانی استاندارد، شهری به‌وجود نخواهد آمد. تهران، شهری با حدود ۳۰۰ سال قدمت است که ابتدا بسیار کوچک بود و به‌تدریج وسعت یافت. این رشد سبب شد تهران به حاشیه‌ها و روستاهای اطراف خود متصل و از یک شهر کوچک به یک ابرشهر تبدیل شود.

● به این ترتیب چه مواردی مانع توجه به ملزومات توسعه شهری تهران شده است؟

مسئله اصلی این بود که توسعه شهری سریع‌تر از توسعه زیرساخت‌ها انجام می‌شد. مثلاً پروژه‌های تعریف می‌شد که بنا بود با اجرایی‌شدن آن بخشی از نیازها برطرف شود اما پیش از اینکه پروژه به مرحله بهره‌برداری برسد، شهر رشد کرده و نیازهای دیگری به‌وجود آمده بود. در واقع امکانات به‌کندی تامین می‌شد اما نیازها روزافزون رشد می‌کرد.

● برخی از مسئولان مدعی هستند با سرعت می‌توانند مشکلات حوزه حمل‌ونقل عمومی در حوزه مترو را حل کنند. آیا واقعاً می‌شود مترو تهران را ۴ ساله تکمیل کرد و در دوره‌های گذشته به آن بی‌توجهی شده است؟

فکر می‌کنم این ادعاها بیش از اینکه بیانگر پیشتاز بودن یک مدیر یا شهردار باشد، نشان‌دهنده ناآشنایی او با مدیریت شهری است. بگذارید این را مورد تاکید قرار دهم که مسئله من دفاع از عملکرد شورای شهر پنجم نیست و دعوی جناحی و سیاسی هم با کسی، به‌ویژه شهردار و اعضای شورای شهر جدید ندارم و اگر هم روزی وعده‌هایی که می‌دهند

تسریع در راه‌اندازی شهرک صنعتی کوار



در سفر نایب رئیس مجلس شورای اسلامی و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران به استان فارس رفع مشکلات زیرساختی سه شهرک صنعتی این استان بررسی شد و مقرر شد زیرساخت‌های شهرک صنعتی سروستان ۲ به عنوان گزینه سربز سرمایه‌گذاری مرکز استان تکمیل شود.

به گزارش خبرنگار **سنت** از استان فارس، همزمان با سفر نایب رئیس مجلس شورای اسلامی به استان فارس و شهرستان کوار و با حضور علی رسولیان معاون وزیر صنعت معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران مسائل و مشکلات زیرساختی شهرکهای صنعتی سروستان دو، خرامه و کوار بررسی و تصمیماتی در راستای توسعه و تکمیل زیرساخت‌ها اتخاذ شد.

در این برنامه علی رسولیان معاون وزیر صنعت معدن و تجارت با همراهی سید مصطفی هاشمی مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی فارس و جمعی از مسئولان استانی و شرکت توانیر ضمن بازدید از شهرک‌های صنعتی سروستان ۱، ۲ و اراضی ناحیه صنعتی کوار به بررسی میدانی مسائل و مشکلات زیرساختی این شهرک‌ها پرداختند پس از این بازدیدها ی میدانی در جلسه‌هایی که با حضور دکتر علی نیکزاد نایب رئیس مجلس شورای اسلامی و مسئولان کشوری و استانی در شهرستان کوار برگزار شد مصوباتی برای تامین برق و آب شهرکهای صنعتی ذکر شده اتخاذ شد.

معاون وزیر صنعت معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در جلسه جمع بندی سفر با نایب رئیس مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه توسعه و تکمیل زیرساخت‌های شهرک صنعتی سروستان ۲، به‌عنوان مهم‌ترین گزینه سربز سرمایه‌گذاری شیراز مورد توجه جدی این سازمان و شرکت شهرک‌های صنعتی فارس است گفت: مهم‌ترین کمبود زیرساختی در این شهرک صنعتی ۷۵۰ هکتاری تامین برق پایدار است که با برطرف شدن آن می‌توانیم شاهد تسریع در جذب سرمایه‌گذار و شتاب در توسعه صنعتی این منطقه باشیم. علی رسولیان بر احداث پست برق ۶۳۰۰ ولت و خط انتقال آن به منظور تامین پایدار برق شهرک صنعتی سروستان ۲ تاکید کرد و گفت: بر اساس قانون تامین برق تا ورودی شهرک‌های صنعتی بر عهده وزارت نیرو و شرکت توانیر است و منابع دولتی نیز بر اساس قانون به وزارت نیرو تعلق می‌گیرد و این سازمان و شرکت‌های استانی هیچگونه اعتبارات دولتی در این زمینه دریافت نمی‌کنند.

معاون وزیر صنعت معدن و تجارت افزود: اما در عین حال سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران بنا بر تکلیف خود و در راستای تسریع در اجرای طرح‌ها کمک به سرمایه گذاران، از محل منابع داخلی به خود حمایت‌هایی را از این بخش انجام می‌دهد. رسولیان افزود: علاوه بر آن اجرای خطوط داخلی شهرک‌های صنعتی نیز از منابع داخلی تامین می‌شود که اگر در طرح‌های خارج از شهرک‌ها نیز هزینه کنیم هزینه آن باعث افزایش سهم صنعت گران می‌شود که توجیه اقتصادی کافی را به همراه نخواهد داشت.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران افزود: هم‌میزان که بتوانیم از اعتبارات دولتی در طرح‌های زیرساختی خارج از شهرک‌ها استفاده کنیم به همان میزان به صنعتگران کمک کرده‌ایم تا هزینه‌های آنها کاهش و در بحث تولید و صنعت و اشتغال موفق‌تر عمل کنند.

وی از آمادگی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران و شرکت شهرک‌های صنعتی فارس برای تامین و پرداخت ۳۰ درصد از هزینه پست برق شهرک صنعتی سروستان ۲ خبر داد و گفت: ۴۰ درصد آن نیز توسط توانیر و ۳۰ درصد نیز از محل منابع استانی توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان تامین خواهد شد تا این پروژه هر چه سریعتر اجرایی شود.

معاون وزیر صنعت معدن و تجارت در ادامه با اشاره به برنامه افزایش توسعه شهرک صنعتی خرامه نیز گفت: این موضوع نیز با هدف بسترسازی برای افزایش جذب سرمایه‌گذار در افق توسعه شهرستان محروم خرامه در نظر گرفته شده و ما نیز از این موضوع حمایت می‌کنیم. رسولیان افزود: مهم‌ترین نیاز برای اجرای طرح توسعه شهرک صنعتی خرامه تامین حداقل ۲۵ لیتر بر ثانیه آب توسط وزارت نیرو و سازمان آب منطقه‌ای فارس است که در صورت صدور مجوز، طرح توسعه اجرایی می‌شود. مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی فارس در این جلسه گفت: احداث ناحیه صنعتی کوار که از مصوبات شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان است با هدف فراهم کردن زیرساخت و بسترسازی لازم برای استقرار واحدهای صنعتی و جذب سرمایه‌گذار در شهرستان کوار در دستور کار این شرکت قرار گرفته است.

سید مصطفی هاشمی گفت: شهرستان کوار دارای ظرفیت‌های زیادی است که با ایجاد این ناحیه صنعتی، بستر لازم برای جذب سرمایه‌گذار با هدف ایجاد اشتغال پایدار فراهم می‌شود. هاشمی تاکید کرد اعلام‌های زیربنایی این ناحیه صنعتی اخذ و سند آن نیز صادر شده است.



محمد علیخانی

اگر مترو تهران به شهرهای اقماری نرسد، دوباره باید خودروهای شخصی تکیه کنند و این امر به افزایش تلفات جاده‌ای منجر خواهد شد

عملی شود، خوشحال خواهم شد و باید از آنها قدردانی کرد. اگر از نظر کارشناسی به مسئله بنگریم، ادعای تکمیل ۴ ساله مترو تهران یا ساخت سالانه یک میلیون واحد مسکونی را نایب‌جدی گرفت. وعده‌ها باید متناسب درستی با توانایی‌ها و امکانات داشته باشند. بنا بر برنامه‌های تعیین‌شده، مترو تهران باید تا سال ۱۴۲۰ تکمیل شود، حال اگر مدیران جدید ادعا می‌کنند می‌توانند تا ۱۴۰۴ آن را تکمیل کنند، چاره‌ای نیست، جز اینکه ۴ سال صبر کنیم تا در عمل مشخص شود، این حرف، چقدر کارشناسی است و چقدر سیاسی.

اگر ادعاها کنار گذاشته شود، بهتر می‌شود به هم کمک کرد. ساخت هر کیلومتر مترو، ریل و واگن با استاندارد بالا ۱۵۰۰ میلیارد تومان و با استاندارد پایین، ۱۲۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. با این حساب، برای تکمیل ۲۵۰ کیلومتر باقیمانده، شهرداری به ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد؛ به‌زبان ساده‌تر، تحقق وعده شهردار، نیاز به ۶ سال سرمایه‌گذاری دارد که در مدت ۴ سال فقط در مترو هزینه شود.

برای تکمیل این پروژه طبق برنامه، یعنی تا سال ۱۴۲۰ باید سالانه ۱۲.۵ کیلومتر مترو ساخته شود. این رقم مناسب و به‌نسبت معقولی است. البته در زمان ما هم این محقق نشد و در ۴ سال دوره پنجم شورا در نهایت ۴۰ کیلومتر مترو ساخته شد. البته کلتگ بخشی از آن، در گذشته خورده بود و در دوره ما به بهره‌برداری رسید. مدیران حاضر اگر سالی ۱۲.۵ کیلومتر مترو با وضعیت فعلی بسازند، باید موردتقدیر قرار بگیرند.

ضمن اینکه مترو تهران در نهایت باید بتواند شهرهای اقماری را با پایتخت وصل کند. بخش مهمی از کارگران شهری، در حاشیه‌های شهر زندگی می‌کنند، چراکه مسکن آن قدر گران شده که این کارگران امکان تامین خانه ندارند. حداقل انتظاری که آنها دارند تامین حمل‌ونقل ایمن و ارزان عمومی است تا حداقل خود را راحت‌تر سرکار برسانند. اگر مترو تهران به شهرهای اقماری نرسد، دوباره باید افراد به خودروهای شخصی تکیه کنند و این امر به افزایش تلفات جاده‌ای منجر خواهد شد.

مشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه‌های www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صنعت»
مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر
سر دبیر: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۲۲ - ۰۹۹۹۹۱۹۵۷۶۱
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmail.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - شماره: (داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۲۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۲۵
تهران: خیابان قائم مقام‌فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: smtnews.ir@ostanha.com
چاپخانه: هنر سرزمین سبز

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

روزنامه‌های www.smtnews.ir با رتبه ۱
در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات
در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲



طرح: حسین علیزاده

بدون شرح

درد نابسامانی حمل‌ونقل دوا ندارد



عکس: آیدا فریدی

اردیبهشت سال جاری طبق روال و براساس مصوبه دولت و پیشنهاد وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت، کرایه وسایل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۱۴۰۱ افزایش یافت و ابلاغ شد. هر سال، افزایش نرخ حمل‌ونقل و کرایه موافق و مخالفان خود را دارد و گروهی معتقدند در شرایطی که کشور نرخ تورم افزایشی را تجربه می‌کند، افزایش

نرخ حمل‌ونقل عمومی فقط می‌تواند بار مضاعفی به سبد معیشتی مخصوصاً قشر کارگری اضافه کند و گروه دیگر معتقدند با توجه به افزایش هزینه در سایر بخش‌ها، رشد قیمت در حوزه حمل‌ونقل نیز دور از انتظار نیست. این در حالی است که کرایه اتوبوس، تاکسی و مترو در چند سال اخیر با افزایش ۲۵ درصدی همراه بوده و با هدف هزینه‌کردن این درآمد برای توسعه، نگهداری

و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعمال شده است. با این همه تأثیر این افزایش نرخ بر حوزه حمل بیشتر از حمایت با گلایه و انتقاد هم‌راه است.

انتقاد هم‌راه است. در این گزارش به بررسی ابعاد شهری افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی و دلایل این افزایش نرخ از نگاه مدافعان پرداخته است.

تغییر روند هزینه کرد یارانه سوخت

محروم است، پس باید از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کند. رجبی گفت: یارانه سوخت افراد ثروتمند باید به حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد تا هم قشر کم‌درآمد با هزینه کمتری رفت‌وآمد کنند و هم هزینه پایین حمل‌ونقل عمومی مانند سایر کشورها، مشوقی برای گسترش استفاده از حمل‌ونقل عمومی شود. این کارشناس حوزه سوخت بیان کرد: افرادی که درآمدهای پایین‌تری دارند در میزان مصرف محتاط‌تر عمل می‌کنند و میزان بهره‌مندی آنها از یارانه انرژی کمتر است؛ بنابراین دولت‌ها باید برنامه مشخصی برای تقسیم عادلانه ثروت ملی داشته باشند تا حق طبقات ضعیف پایمال نشود. رجبی با تأکید بر اجرای دقیق هدفمندی یارانه‌ها گفت: در این صورت، قیمت حامل‌های انرژی به نرخ واقعی می‌رسد اما نکته قابل توجه نحوه هزینه‌کرد

یارانه آزاد شده است که نباید به بهانه‌هایی مانند ایجاد زیرساخت طرح‌های عمرانی، گسترش حمل‌ونقل عمومی و... صرف‌آموزی غیرضروری شود. وی با تأکید بر اینکه یارانه سوخت باید صرف گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود، افزود: آنچه مربوط به ثروت عمومی است و در دست دولت قرار دارد باید عادلانه بین افراد جامعه تقسیم شود. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته افزایش نرخ حامل‌های انرژی مانند بنزین با هدف بالا بردن رفاه اجتماعی انجام می‌شود. رجبی معتقد است که باید برای هدفمندی یارانه‌ها برنامه‌ریزی دقیقی انجام داد که البته نیاز به یک مدیریت منسجم دارد. وی ادامه داد: وقتی منابع را گران خریداری کنیم، به‌صورت خودکار، اقتصادی مصرف می‌کنیم و این یک اصل در تمام دنیا است. بنابراین اگر یارانه حامل‌های



انرژی برداشته شود، به نفع مردم خواهد بود. البته به این شرط که منابع حاصل از هدفمندی یارانه به‌خوبی مدیریت شود و درآمد حاصل

از آن در جهت منافع عمومی به‌کار رود. وی افزود: در حال حاضر بخشی از هزینه‌های حوزه حمل‌ونقل عمومی از محل اعتبارات شهرداری‌ها پرداخت می‌شود، در غیر این صورت، سهم شهروندان برای تأمین هزینه حمل‌ونقل عمومی بیش از ارقام مصوب فعلی بود. در صورتی که هزینه‌های احداث حمل‌ونقل ریلی و خرید ناوگان حمل‌ونقل عمومی را حساب کنیم رقم به‌مراتب بیشتر می‌شود؛ بنابراین پیشنهاد می‌شود یارانه سوخت صرف احیای زیرساخت شود.

سرانه مصرف سوخت‌های فسیلی بالا می‌رود

محل هدفمندی یارانه نیز باید در دستور کار قرار گیرد. وی همچنین ادامه داد: اصلاح نظام حمل‌ونقل شهری در گرو هوشمندسازی شهر و اصلاح نظام طراحی شهری است و در کنار ارتقای کیفیت، خدمات‌رسانی هم باید مورد توجه قرار گیرد. نجابت همچنین با انتقاد به انتقال چندبرابری دهک‌های بالای جامعه از یارانه حامل‌های انرژی نسبت به دهک‌های پایین جامعه، گفت: این امر، تحقق عدالت را به چالش می‌کشد و چتر حمایتی را به‌جای اقشار ضعیف بر سر اقشار پردرآمد می‌گیرد. وی افزود: هر یک از دهک‌های جامعه به میزان مصرف انرژی از یارانه این بخش بهره می‌برند. به این ترتیب، سهم مصرف‌کنندگان بالای انرژی از این یارانه بیشتر خواهد بود. این امر منجر به نابرابری در سیستم توزیع یارانه‌های هدفمند می‌شود. برای جلوگیری از این بی‌عدالتی بهتر است یارانه سوخت به یارانه حمل‌ونقل عمومی افزوده شود تا کشور از پیامدهای مثبت این تغییر بهره‌مند شود.

ناوگان تاکسیرانی کشور فرسوده است

این عضو سابق مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه نوع فعالیت تاکسیرانی با قطار شهری و اتوبوسرانی متفاوت است، گفت: در تاکسیرانی، تاکسیران سرمایه‌گذاری کرده و ناوگان حمل‌ونقل عمومی را خریداری می‌کند و یارانه‌ای نیز از شهرداری و دولت دریافت نمی‌کند؛ پس نرخ دریافتی بابت خدمات توسط آنها باید بر مبنای بهای تمام‌شده باشد. وی افزود از سوی دیگر، ناوگان تاکسیرانی کشور فرسوده است که عموماً مصرف سوخت

امیررضا رجبی، کارشناس حوزه سوخت به www.smtnews.ir گفت: امروزه یکی از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی شهرها، پیشرفت در بخش حمل‌ونقل است؛ حمل‌ونقل پایدار شهری در واقع حرکت روان وسایل نقلیه مردم و کالاهاست که در نهایت منجر به تأمین آسایش شهروندان و پایداری محیط شهری می‌شود. وی با اشاره به ضرورت اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها اظهار کرد: در حال حاضر بخشی از یارانه به جیب افرادی می‌رود که طبق قانون نباید سهمی از این اعتبار داشته باشند. چنانچه یارانه انرژی نیز بیشتر نصیب کسانی می‌شود که سهم بیشتری از سبد انرژی کشور را مصرف می‌کنند. به‌عنوان مثال، خانواده‌ای که چندین خودرو دارد از یارانه‌ای که به بنزین تعلق می‌گیرد، بیشتر استفاده می‌کنند، در حالی که خانواده‌ای که خودرو ندارد از آن

حسین نجابت، کارشناس اقتصاد و عضو ادوار مجلس شورای اسلامی به www.smtnews.ir گفت: افزایش غیراصولی کرایه حمل‌ونقل عمومی پایتخت، کاهش استفاده شهروندان از وسایل حمل‌ونقل عمومی را به همراه دارد.

وی با تأکید بر اینکه با افزایش غیراصولی کرایه‌ها، استفاده از خودروهای شخصی افزایش می‌یابد، افزود: به تبع افزایش استفاده از خودروهای شخصی و بالارفتن سرانه مصرف سوخت‌های فسیلی در کلانشهرها، با افزایش آلودگی هوا و ترافیک مواجه خواهیم شد.

این کارشناس اقتصاد با بیان اینکه دریافت کرایه تاکسی بیش از نرخ مصوب، تخلف است، تصریح کرد: برخی رانندگان زیر سایه عدم‌نظارت نهادهای مسئول، از مسافران کرایه بیشتری دریافت می‌کنند؛ بنابراین باید نظارت‌های لازم در دستور کار سازمان‌های مربوطه قرار گیرد و چنانچه براساس برچسب افزایش نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی در داخل تاکسی‌ها تخلفی شد، با متخلفان برخورد‌های لازم انجام شود. نجابت با تأکید بر اینکه نهادهای نظارتی عامل بسیار موثری در نظام پرداخت کرایه هستند، گفت: یک‌دست بودن کرایه‌ها، استقبال از سیستم حمل‌ونقل عمومی را افزایش می‌دهد.

نظام حمل‌ونقل شهری اصلاح شود

نجابت جدا شدن ردیف بودجه‌ای حوزه حمل‌ونقل عمومی از زیرمجموعه ردیف‌های بودجه‌ای شهرداری یا سایر نهادهای مربوطه را پیشنهاد داد و گفت: دولت باید در بودجه سالانه، حمایت‌های لازم را از حمل‌ونقل عمومی داشته باشد و در این راستا، سهم شهرداری‌ها از

صنعت هوانوردی نیازمند نگاه جامع و بلندمدت



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه امروز صنعت هوایی روی پای خود ایستاده، تأکید کرد هیچ هواپیمایی را برای تعمیر به خارج نمی‌فرستیم.

به گزارش ایسنا، محمد محمدی‌بخش اظهار کرد: صنعت هوانوردی یکی از ارکان توسعه در دنیا است و کسانی که اهمیت آن را درک کرده‌اند این صنعت را

پیش‌تر توسعه می‌دادند. بخش هوایی می‌تواند ضامن امنیت غذایی و دارویی باشد و این در حالی است که صنعت هوایی فقط دو تا سه درصد از صنعت حمل‌ونقل را به خود اختصاص داده است.

وی بیان کرد: با شروع تحریم‌های آمریکا از سال ۱۳۵۸ تحریمی که قابل اندازه‌گیری و رصد بود، تحریم‌های بخش هوایی بوده و تحریم سایر بخش‌ها یا قابل ارزیابی نبوده یا قابلیت رصد نداشتند و در نهایت اتفاقی که افتاد این بوده که این موتور محرک برای ایران آورده داشته است. امروز صنعت هوایی روی پای خود ایستاده به‌گونه‌ای که ما هیچ هواپیمایی را برای تعمیر به خارج نمی‌فرستیم. محمدی‌بخش با بیان این که با معجزه نیروی انسانی صنعت هوایی بعد از کرونا امروز به جایگاه خودش برمی‌گردد، افزود: صنعت هوانوردی نیازمند یک نگاه جامع و بلندمدت است و لازمه توفیق در این صنعت نیز داشتن برنامه است؛ با این اوصاف با کار علمی دقیقی صورت گرفته، برنامه بلندمدت و جامع هوانوردی کشور که یک برنامه ۱۰ ساله است تدوین شده و سال اول این برنامه نیز به اتمام رسیده است. برنامه جامع صنعت هوانوردی کشور در حوزه ساخت، تولید، قانون‌گذاری و سرمایه‌گذاری است.

۳۳۰ هواپیما در فرودگاهها

محمدی‌بخش افزود: در فرودگاه‌های کشور باید ۵۵۰ فروند هواپیما وجود داشته باشد اما تعداد این هواپیماها هم اکنون ۳۳۰ فروند است که از این تعداد سال گذشته ۹۸ فروند سرخ‌پوش بوده و امسال با اقداماتی که انجام شده تعداد آنها به ۱۷۵ فروند افزایش یافته و امیدواریم تا پایان سال نیز بر تعداد این هواپیماها افزوده شود. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به چهار راهبرد اساسی سازمان هواپیمایی کشوری در برنامه بلندمدت این سازمان اشاره کرد و گفت: راهبرد اول ما این است که تا جایی که می‌توانیم از ۳۳۰ فروند هواپیمایی که در کشور

نیاز به تعمیر دارند هر تعدادی را که می‌توانیم تعمیر کنیم و در این راستا نیز نهضت تعمیر قطعه راه افتاده تا بتوانیم هواپیماها را به خط برگردانیم. محمدی‌بخش با بیان این که در این مدت کوتاه معجزه‌های برای برگردان هواپیماهای نیازمند تعمیر به چرخه اتفاق افتاده است، تصریح کرد: خرید هواپیماهای دست‌دوم مطابق با الگوهای تعریف‌شده و متناسب با زیرساخت‌های کشور دومین راهبرد سازمان هواپیمایی کشوری است. مضاف بر این ساخت هواپیما به‌عنوان یکی دیگر از راهبردها در هسای اصفهان با دستور رئیس‌جمهوری با شتاب خیلی خوبی در حال انجام است و ما به ساخت هواپیمای بومی پایمند هستیم.

مشکلات صنعت حمل‌ونقل همچنان پابرجاست

طبق مطالعه اتحادیه اروپا مصرف سوخت در حمل‌ونقل جاده‌ای حدود ۷ برابر، آلودگی حمل‌ونقل جاده‌ای حدود ۸ برابر و هزینه‌های ناشی از سوانح و حوادث جاده‌ای حدود ۸۵ برابر حمل‌ونقل ریلی است. این اعداد نشان می‌دهد با توجه به سهم بالای جاده در حمل‌ونقل مسافر و بار در ایران نسبت به کشورهای توسعه‌یافته، صنعت حمل‌ونقل تا امروز هزینه‌های قابل توجهی به اقتصاد تحمیل کرده و این روند همچنان ادامه دارد. براساس همین تحلیل‌ها در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و برنامه ششم توسعه، افزایش سهم ریلی حمل‌ونقل بار و مسافر به‌عنوان یکی از راهبردهای برگزیده مورد تأکید قرار گرفت. از سوی دیگر بازسازی و نوسازی حمل‌ونقل جاده‌ای در کنار سرمایه‌گذاری در توسعه حمل‌ونقل هوایی و دریایی نیز در برنامه‌های توسعه‌ای دیده شد. با این همه بسیاری از مشکلات صنعت حمل‌ونقل همچنان پابرجاست. به‌اعتقاد کارشناسان رزماد نبود تکنولوژی، هزینه بالای حمل به معنی پایین بودن سهم حمل ریلی به‌عنوان شیوه حمل دارای صرفه اقتصادی، بهره‌وری پایین در حمل‌ونقل جاده‌ای به‌خاطر فرسودگی ناوگان و بالا بودن شاخص سیر خالی ناوگان از مهم‌ترین مشکلات صنعت حمل‌ونقل است. با توجه به این وضعیت، افزایش چابکی و کارآمدی حاکمیت در این بخش باید به‌عنوان یکی از اهداف استراتژیک سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی در سال ۱۴۰۴ قرار گیرد. این در حالی است به باور بسیاری از کارشناسان صنعت حمل‌ونقل، صنعتی بالقوه توانمند است که به مدد مدیریت صحیح و درایت اقتصادی، قادر است به‌عنوان یکی از منابع درآمدی جایگزین نفت، در اقتصاد کشور ایفای نقش کند.

برای تحقق این هدف در گام نخست باید مشکلات صنعت حمل‌ونقل ایران شناسایی و نسبت به رفع آنها برنامه‌ریزی کرد. برخی از این مشکلات عبارتند از: ۱- با توجه به نرخ تمام‌شده تولید سوخت برای کشور، تغییرات ناگهانی نرخ سوخت از چالش‌های بزرگ است.

۲- کمبود یا نبود زیرساخت‌های سخت‌افزاری (نبود بزرگراه‌های داخلی و بین‌المللی مناسب، متصل نشدن مسیرهای ریلی به مرزها، ضعف تاسیسات فرودگاهی) و نرم‌افزاری (نبود سیستم‌های پایش مسیر هوشمند، ناوگان هوشمند و...) یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های این حوزه است.

۳- فرسودگی ناوگان یکی از موانع مهم حمل‌ونقل ایمن و کارآ است. آلودگی محیط‌زیست، افزایش مصرف سوخت، افزایش هزینه‌های وارده به راه‌های کشور، کاهش سرعت در حمل‌ونقل کالا، استفاده نشدن پهینه از ظرفیت ناوگان، نبود تجهیزات تخلیه و بارگیری مناسب و افزایش تصادفات و کاهش ایمنی جاده‌ای همه از پیامدهای زاینبار ناوگان فرسوده است.

۴- تکثر و تعدد نهادهای قانون‌گذار و موازی‌کاری بخش دولتی و خصوصی از دیگر مشکلات جدی صنعت حمل‌ونقل ایران به شمار می‌رود.

۵- سرمایه در گردش بالا، طولانی بودن دوره بازگشت سرمایه، نبود کانال‌های انتقال ارز در اثر تحریم‌ها از مهم‌ترین مشکلات اقتصادی صنعت حمل‌ونقل است.

۶- حمل‌ونقل ریلی، دریایی و حتی هوایی وابسته به دولت است و بخش خصوصی فعال در این حوزه بسیار اندک هستند.

۷- ذی‌نفع بودن نهادهای نظارتی و عدم بی‌طرفی در امر نظارت مانع از رفع و پیگیری بسیاری از مشکلات این حوزه می‌شود.

۸- سیاست‌های نرخ‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل با کاستی‌هایی همراه است چنانچه بروزرسانی نشدن نرخ‌ها به‌صورت سالانه فعالان این بخش را با مشکلاتی همراه می‌کند.

۹- با توجه به شرایط کشور از منظر سیاسی، هزینه‌های تأمین قطعات بسیار بالا است. بسیاری از فعالان این صنعت هزینه بالای تعمیرات و نگهداری ناوگان را از مهم‌ترین مشکلات می‌دانند.

۱۰- در نهایت ناتوانی در توزیع مناسب بار از دیگر مواردی است که در منجر به تقسیم نامتوازن بار در مکان‌های مختلف شده و فعالان این حوزه را با مشکل مواجه می‌کند.

سخن پایانی

توسعه‌یافتگی حمل‌ونقل عمومی مبنای پیشرفت کلانشهرهاست. افزایش دسترسی شهروندان به حمل‌ونقل عمومی، تسهیل دسترسی به مراکز آموزشی، بازار، خدمات بهداشتی و مراکز اقتصادی را برای شهروندان در زندگی روزمره شهری فراهم می‌کند. این مسئله اتفاقی است که عدم توسعه‌یافتگی ناوگان حمل‌ونقل را دوا نمی‌کند. حال اگر یارانه سوخت که به‌تمامی اقساط تعلق می‌گیرد، فقط به بخش حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد، هم ناوگان توسعه‌یافته و بروز خواهد شد و هم هزینه استفاده از حمل‌ونقل عمومی را کاهش خواهد داد. مدافعان این نظر تأکید دارند این کاهش هزینه به افزایش استقبال عمومی از این خدمات و در نهایت کاهش ترافیک و آلودگی هوا می‌انجامد.