اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

چهارشنبه
• ۲۸ دی ۱۴۰۱
• ۲۵ جمادی‌الثانی ۱۴۴۴
• ۱۸ ژانویه ۲۰۲۳

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۵۶۶ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۲۴۸ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

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



یادداشت



تجربه روندی متفاوت از گذشته ۲

گفت‌وگو



مالیات‌ستانی از تورم ۴

گزارش‌های روز

آزموده را آزمودن خطاست ۶

جای خالی علم در شبکه گازی کشور

با رسیدن روزهای سرد و برفی زمستان بحران انرژی کشور بیش از پیش نمایان شده است؛ بحرانی که پیش‌بینی می‌شد در اروپا فراگیر شود و دامن آنها را بگیرد، اما متاسفانه چند روزی می‌شود سرمای منفی ۲۰ درجه در مناطق شمال‌شرقی مهمان خانه‌های مردم شده و آنها را مجبور به استفاده از بخاری‌های نفتی کرده است.

برخی کارشناسان حوزه توزیع گاز معتقدند، دولت باید پیش از اینها فکری برای هوشمندسازی خطوط گازی و شبکه گازرسانی می‌کرد تا انرژی به‌میزان متعادل‌تری در کشور توزیع شود. هوشمندسازی اندازه‌گیری مصرف گاز، طرحی کلان به‌شمار می‌رود که اجرای آن به همکاری یکپارچه بخش‌های مختلف، از جمله شرکت ملی گاز نیاز دارد. بنا بر اظهارات مسعود علوی‌نیا، نماینده شرکت ملی گاز، سیاست‌های این شرکت با هوشمندسازی در یک‌راستا و موافق این طرح است، اما موانعی در مسیر اجرا وجود دارد که مهم‌ترین آنها ضرورت تراز شدن منافع ملی طرح هوشمندسازی با هزینه‌های اجرای آن است. ۱۳

انگشت اتهام بدهکاری ۱۶ هزار میلیارد تومانی به‌سمت فعالان بازرگانی

گمرک توپ را به زمین تجار انداخت

سازمان گمرک اعلام کرد ۱۶ هزار میلیارد تومان حقوق ورودی ناشی از تغییر نرخ محاسباتی ارز، وصول نشده و این مسئله حاشیه‌های مختلفی را به همراه داشته است. منظور سازمان گمرک، مطالباتی است که در بازه زمانی بین ابلاغ و اجرای تغییر نرخ محاسباتی ارز گمرکی پیش آمده است.

به‌بیان دیگر، گمرک معتقد است هزینه‌های گمرکی باید از ابتدای سال و حتی پیش از اجرای تغییرات نرخ ارز، اعمال می‌شد و حال تاجران باید مابه‌التفاوت هزینه‌ها را بپردازند. این سازمان برای تاجرانی که بین فروردین تا خرداد امسال، براساس ارز ترجیحی، کالا صادر یا آزادسازی کرده‌اند، مطالبه‌نامه صادر کرده است. موافقان این طرح دولت معتقدند ۱۶ هزار میلیارد تومان مطالبات گمرکی می‌تواند بر بهبود وضعیت وخیم کسری بودجه تاثیرگذار باشد اما مخالفان، استدلال‌های دیگری دارند و اعمال هزینه‌های اضافی و به‌بیان دیگر، عطف به‌ماسبق کردن تغییر ارز محاسباتی گمرکی را منطقی نمی‌دانند. ۸



گرمخانه‌های تهران در شب‌های سرد به کمک بی‌خانمان‌ها می‌آیند

سقفی از جنس مقوا

۷-۹-۱۵

عکس: صمت

آگهی مناقصه نوار نقاله نسوز

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور جهت تامین نوار نقاله نسوز مورد نیاز کارخانه خود در همدان، دعوت به همکاری می نماید لذا تامین‌کنندگان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت مشخصات درخواست به بخش مناقصات سایت https://www.sabanour.com/ مراجعه و پیشنهاد فنی و مالی خود را در پاکت‌های جداگانه دربسته و مهرو موم شده، حداکثر تا ده روز پس از انتشار در روزنامه به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند.

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور

آگهی مناقصه خرید گلوله فورج

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور جهت تامین گلوله‌های فورج مورد نیاز کارخانه خود در همدان و بیجار، دعوت به همکاری می‌نماید لذا تامین‌کنندگان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت مشخصات درخواست به بخش مناقصات سایت https://www.sabanour.com/ مراجعه و پیشنهاد فنی و مالی خود را در پاکت‌های جداگانه دربسته و مهرو موم شده، حداکثر تا ده روز پس از انتشار در روزنامه به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند.

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور

آگهی مناقصه الکترو موتور

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور جهت تامین الکتروموتور(برند زیمنس) مورد نیاز کارخانه‌های خود در همدان و بیجار، دعوت به همکاری می‌نماید لذا تامین‌کنندگان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت مشخصات درخواست به بخش مناقصات سایت https://www.sabanour.com/ مراجعه و پیشنهاد فنی و مالی خود را در پاکت‌های جداگانه دربسته و مهرو موم شده، حداکثر تا ده روز پس از انتشار در روزنامه به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند.

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور

آگهی مناقصه کاسه و زنجیر (Pan Conveyor)

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور جهت تامین کاسه و زنجیر (Pan Conveyor) مورد نیاز کارخانه خود در همدان، دعوت به همکاری می‌نماید لذا تامین‌کنندگان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت مشخصات درخواست به بخش مناقصات سایت https://www.sabanour.com/ مراجعه و پیشنهاد فنی و مالی خود را در پاکت‌های جداگانه دربسته و مهرو موم شده، حداکثر تا ده روز پس از انتشار در روزنامه به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش بازرگانی) تحویل نمایند.

شرکت توسعه معدنی صنعتی صبانور

تبلیغات با قیمت استثنایی

صمت صنعت معدن تجارت

گستر نت نیوز پایگاه خبری

سایت ها
WWW.SMT.NEWS
WWW.GOSTARESH.NEWS
WWW.MADANDAILY.COM

ایمیل
ADS.SMTNEWS@GMIL.COM

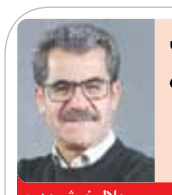
شماره بازرگانی ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲-۰۲۱

جشنواره کریستال

- درج ۲ نوبت اگهی ۴ کادری در پر تیراژ ترین روزنامه صنعتی کشور
- تولید ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای و انتشار در پایگاه خبری گسترش نیوز
- باز نشر ۲ عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای در روزنامه ی صمت
- درج بنر ۳۰ روزه در پایگاه خبری گسترش نیوز
- درج یک صفحه پوستر در اولین ویژه نامه صمت
- درج بنر در سایت صمت و روزگارمعدن و روزگارما

یادداشت

تجربه روندی متفاوت از گذشته



جلال خوش‌چهره
روزنامه‌نگار

تنش رو به تزاید تهران و اروپا گرچه پیش از این هم سابقه داشته، اما به‌نظر می‌رسد این بار صورت‌مسئله با گذشته تفاوت ماهوی کرده است. نیمه دهه ۷۰ قرن شمسی گذشته بود که دولت‌های اروپایی در اقدامی اعتراضی سفیران خود را از تهران فراخواندند و به این ترتیب روابط ایران و اروپا به کمترین سطح خود کاهش یافت. این اقدام در آن هنگام واکنشی بود محدود به آنچه در رستوران «میکونوس» رخ داد. در واقع باوجود دیگر اختلافات اروپا با تهران درباره حقوق بشر، تروریسم و مسئله اسرائیل، اروپاییان توجه عمده خود را به اتفاقی محدود کرده بودند که به‌گونه‌ای نقض حاکمیت یکی از دولت‌های اروپایی در بستر کنش‌های سیاسی داخل ایران بود.

انتخابات ریاست‌جمهوری در سال ۱۳۷۶ و استقرار دولت اصلاحات در ایران به پایان قهر اروپاییان با ایران انجامید و تنش جای خود را به بهبود روابط داد. این روابط در پیامد ۳ دولت دیگر در ایران باز هم دچار فرازونشیب‌های مختلف شد. اختلافات این بار جنس دیگری داشت و آن، برجسته شدن توانمندی هسته‌ای ایران و درکی بود که دولت‌های قاره سبز به پیروی سینوس‌وار از سیاست‌های امریکا، ابراز می‌کردند.

توافقنامه «برجام» می‌توانست نقطه پایانی بر کشاکش درازآهنگی باشد که مانع عادی‌سازی روابط بود. خروج یکجانبه دولت «دونالد ترامپ» و در این حال سنگ‌اندازی‌های داخلی و خارجی درذ مسیر این توافق هسته‌ای، روابط تهران و اروپا را دوباره در مسیر افزایش تنش‌ها پیش برد. اینکه کدام طرف در بروز این وضع بیشترین مسئولیت و تقصیر را داشت، موضوع این مجال نیست اما مهم این بود که روابط تهران-اروپا تابعی از مماشات طرفین برای حفظ همان حداقل باقیمانده از تعاملات بود. طرف‌ها باوجود انتقادها و دلخوری‌ها از هم، تلاش برای یافتن ایده‌های راهگشا را ادامه می‌دادند. این روند تا هنگامی ادامه داشت که امیدها به احیای برجام هنوز جای خود را به سرخوردگی‌های متقابل نداده بود.

اکنون اما تنش در روابط، بار دیگر به نقطه جوش خود نزدیک شده است. موارد اختلافی بیش از آنچه که در گذشته بود، است؛ به‌عبارت دیگر اگر در گذشته و برای دستیابی به راه‌های تعامل سازنده، از دیگر موارد اختلافی چشم‌پوشی می‌شد، حالا همه آنها به‌علاوه مواردی تازه‌تر مانند جنگ اوکراین، سپاه پاسداران و جداانگاری ولی همپوشانی دو موضوع گفت‌وگوهای برجامی و اختلافات پادمانی تهران با آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای، ناآرامی‌های داخلی و سرانجام روابط منطقه‌ای ایران در دستور کار اروپاییان قرار گرفته است. علاوه بر این، تهران زیر بار جنگ نرم گسترده و کم‌بدیلی قرار گرفته که عرصه را برای روابط خارجی آن سخت‌تر از هر زمان کرده است.

اجلاس فصلی پارلمان اروپا در استراسبورگ قرار است به‌گونه‌ای ماحصل تنش رو به تزاید روابط تهران و اروپا را در تصمیم پنجشنبه خود رونمایی کند، این در حالی است که دولت‌های اروپایی زیر فشار افکار عمومی، لابی‌های پیدا و پنهان واشنگتن و دیگر دولت‌ها برای دوری هرچه بیشتر از تهران قرار دارند. بدیهی است تصمیم پارلمان اروپا می‌تواند چشم‌اندازی را ترسیم کند که دولت‌های اروپایی بیرون از این تصمیم، به‌سختی خواهند توانست بر آن چیره شوند، اما تصمیم اجلاس استراسبورگ چه خواهد بود؟ آیا این تصمیم که در قطعنامه پایانی اجلاس اعلام می‌شود، نقطه پایانی در روابط پر از مماشات تهران و اروپا و قرار است نقطه عطفی دیگر در این باره باشد؟

آیا قطعنامه پایانی به اجماع شکل‌یافته کنونی علیه تهران استحکام و گستره بیشتری خواهد بخشید یا همچنان تابعی از ملاحظات دولت‌های اروپایی در ادامه روابط با تهران -به‌ویژه حفظ آخرین روزنه‌های امید به احیای برجام- خواهد بود؟

آنچه روشن است اینکه اروپاییان در راهبردی خطی و گام به گام، بر حلقه فشارهای خود علیه تهران افزوده‌اند اما نه به این معنا که بخواهند به همه چیز پایان دهند.

از این رو ماهیت قطعنامه پایانی که کانون توجه خود را «سپاه پاسداران انقلاب اسلامی» قرار داده، می‌تواند بیانگر نوع رویکرد اروپاییان در روابط جاری خود با تهران باشد. تحریم بخشی از نهادها و سازمان‌های سپاه، تحریم کامل یا تروریست خواندن این نهاد، حاوی ۳ معناست؛ در معنای نخست اروپاییان همچنان کج کرده‌اند اما نریخته‌اند؛ به‌عبارتی تحریم اشخاص و برخی سازمان‌های وابسته به سپاه، پایان‌بخش روابط نیست. این روند می‌تواند هر زمان اصلاح شود.

معنای دوم؛ یعنی تحریم کامل به مفهوم اقدام برای فرسوده‌سازی اقتصاد ایران خواهد بود. معنای سوم که تروریستی خواندن سپاه پاسداران است، می‌تواند همان نقطه جوش در روابط را رقم بزند.

در این صورت باید پذیرفت که اروپاییان مسیری متفاوت از گذشته را در قبال حاکمیت سیاسی ایران در پیش گرفته‌اند.

ممکن است چنین بنماید که دولت‌های اروپایی به‌ویژه تروئیکای اروپایی که بیشتر دولت‌های این قاره را در روابط با ایران نمایندگی می‌کنند، اکنون جلودار افزایش تنش هستند، اما به‌معنای آن نیست که این سه به تمامی در یک موضع مشترک قرار دارند. همچنین دیگر اعضای اتحادیه اروپا نیز الزاما همان‌گونه نمی‌اندیشند که لندن به‌عنوان بازیگری بیرون از این اتحادیه می‌خواهد به آنان بقبولاند.

همه چیز به قطعنامه پایانی اجلاس استراسبورگ بستگی دارد؛ آن‌هم با قبول این واقعیت که تنش رو به تزاید تهران و اروپا روندی متفاوت از گذشته را در حال تجربه کردن است.

خودروسازان خواستار تداوم عرضه خودرو در بورس کالا

مدیران عامل دو شرکت خودروسازی ایران‌خودرو و سایپا در نامه‌هایی جداگانه خطاب به سازمان بورس کالا، خواستار تداوم عرضه خودروها در بورس کالا شدند.

به گزارش ایسنا، مهدی خطیبی و محمدعلی تیموری طی نامه‌ای جداگانه به سازمان بورس و اوراق بهادار، درخواست خود را بر تدام عرضه محصولات در بورس کالا شدند. مهدی خطیبی- مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو- ضمن اشاره بر عرضه ۱۰ هزار دنا در معاملات روز گذشته (۲۵ دی ماه)، در نامه خود آورده است: همانگونه که مستحضرید، عرضه خودرو دنا در تاریخ ۲۶ دی ماه ۱۴۰۱ انجام شد؛ رویکرد این شرکت مطابق هماهنگی‌های انجام شده با مراجع ذی‌ربط، تداوم عرضه خودرو در بورس کالا، است. همچنین محمدعلی تیموری، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا ضمن اشاره به پذیرش محصول شاهین در بورس کالا و تاکید بر اینکه برنامه پذیرش و عرضه سایر خودروهای تولیدی این شرکت در حال پیگیری است، آورده است: پیرو تعلیق نماد معاملاتی این شرکت بر اساس نامه شماره ۹۸۱۵۵۶ تاریخ ۲۴ دی ۱۴۰۱ آن سازمان، به استحضار می‌رساند که با توجه به پذیرش خودروی شاهین در بورس کالا، تاکنون ۶۲۰۰ دستگاه خودرو از طریق بورس کالا جهت فروش آگهی شده است.

لازم به ذکر است برنامه پذیرش و عرضه سایر خودروهای تولیدی این شرکت نیز در حال پیگیری بوده که مراتب پس از تحقق، از طریق سامانه کدال به اطلاع عموم خواهد رسید.

در دیدار دستیار ویژه رئیس‌جمهوری روسیه با معاون اول رئیس‌جمهوری تاکید شد

سرعت در اجرای راه‌آهن رشت-آستارا و توسعه میادین نفتی

معاون اول رئیس‌جمهوری و دستیار ویژه رئیس‌جمهوری روسیه مشترک تداوم دیدارها و افزایش هماهنگی‌های این دو کشور را گامی در جهت پیشبرد برنامه‌های مشترک برشمردند و اعلام کردند که اجرای راه آهن رشت-آستارا و توسعه میادین نفت و گاز سرعت می‌گیرد.



به گزارش ایرنا، محمد مخبر در دیدار «ایگور لویتین» دستیار ویژه رئیس‌جمهوری روسیه با هدف بررسی آخرین وضعیت اجرای طرح‌های مشترک تهران-مسکو، تداوم دیدارها و افزایش هماهنگی‌های این دو کشور را گامی در جهت پیشبرد برنامه‌های مشترک برشمرد و گفت: دیدارهای میان مقامات ایران و روسیه می‌تواند منجر به اجرای هرچه سریعتر توافق‌های دو کشور شود.

او به فراهم شدن مقدمات اجرای طرح کریدور شمال - جنوب اشاره و اظهار امیدواری کرد با مشارکت جدی طرفین شاهد تسریع در اجرای این طرح مهم و اثرگذار باشیم. معاون اول رئیس‌جمهوری ظرفیت‌های گسترده و فرصت‌های استثنایی سواحل مکران را هم در این دیدار یادآور شد و گفت که ایران از حضور و مشارکت شرکت‌های روسی برای ایجاد و تکمیل زیرساخت‌ها در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت استقبال می‌کند.

مخبر بر لزوم عملیاتی شدن قراردادها و توافق‌ها میان دو کشور به‌ویژه در حوزه انرژی تاکید و خاطرنشان می‌کند: اجرایی شدن توافق‌ها و مشارکت دو کشور در توسعه میادین نفتی و گازی امری مهم و ضروری است که باید به طور جدی دنبال شود.

وی رفع مسائل و موانع بانکی را گامی در جهت توسعه همکاری‌های اقتصادی و تجاری دانست و افزود: توافق‌های خوبی در این زمینه میان دو کشور به امضا رسیده که باید در اجرایی شدن کامل این توافق تسریع شود.معاون اول رئیس‌جمهوری به اینکه ایران و روسیه با استفاده از ارز ملی دو کشور در مبادلات تجاری می‌توانند بخش زیادی از مسائل بانکی موجود را از میان بردارند و این اقدام به گسترش مبادلات تجاری فیمابین منجر می‌شود، به نقش آفرینی و مشارکت تهران و مسکو در زمینه تامین محصولات غذایی در سطح منطقه گریزی زد. به گفته مخبر با اجرای طرح‌های مشترک در زمینه‌های مختلف نظیر تولید خودرو، سطح همکاری‌های تجاری و اقتصادی فیمابین ارتقاء خواهد یافت.



ایگور لویتین نیز در این دیدار، تعاملات گسترده میان دو کشور را راهگشا و موثر در تحقق اهداف مشترک توصیف کرد و گفت: در این سفر از طرح راه آهن رشت-آستارا و بندر کاسپین بازدید خواهم کرد تا تصویر دقیقی از روند اجرای طرح داشته باشم.

دستیار ویژه رئیس‌جمهوری روسیه با اشاره به دیدار خود با رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران افزود: روند همکاری بانک‌های مرکزی دو کشور را پیگیری و دنبال می‌کنم و امیدوارم موافقتنامه امضا شده میان دو کشور هرچه سریعتر اجرا شود. او بر آمادگی روسیه برای مشارکت با جمهوری اسلامی ایران در تامین محصولات غذایی و کالاهای اساسی برای کشورهای منطقه تاکید کرد و از آمادگی شرکت‌های روسی برای تولید مشترک خودرو، بالگرد و تجهیزات کشاورزی هم خبر داد.

در این دیدار که وزیران نفت و راه و شهرسازی ایران و رئیس بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل و لجستیک روسیه و نماینده شرکت گازپروم نیز حضور داشتند، آخرین وضعیت طرح‌های مشترک و زمینه‌های همکاری‌های مشترک مورد بررسی قرار گرفت.

افزایش مصرف روزانه ۱۵۰ میلیون مترمکعبی گاز در کشور

طرح‌های ذخیره‌سازی گاز فعال می‌شوند

وزیر نفت با بیان اینکه در بعضی از روزهای دی‌ماه ۱۴۰۱ مصرف روزانه بخش خانگی، تجاری و صنایع غیرعمده به‌دلیل سرمای شدید و پایداری هوا نسبت به مدت مشابه پارسال تا ۱۵۰ میلیون مترمکعب افزایش یافته است، گفت: طی ۳۳ سال سابقه کاری‌ام در صنعت نفت تاکنون چنین سرمای پایداری در کشور شاهد نبوده‌ام.



به گزارش ایسنا، جواد اوجی در گفت‌وگویی تلویزیونی ضمن یادآوری این موضوع که در ابتدای آغاز به‌کار دولت سیزدهم روزانه حدود ۲۵۰ میلیون مترمکعب ناترازی گاز وجود داشت، بیان کرد: در همان زمان همه کارشناسان پیش‌بینی می‌کردند که دولت برای گذراندن زمستان با مشکلات زیادی روبه‌رو خواهد بود، اما به لطف پروردگار و تلاش شبانه‌روزی کارکنان صنعت نفت و با مجموعه اقدام‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت، زمستان پارسال را بدون قطعی گاز سپری کردیم.

وی با اشاره به قطعی گاز و برق در زمستان ۹۹ تصریح کرد: صنعت نفت با تکیه بر کارکنان متخصص خود با مجموعه اقدام‌هایی همچون برداشت حداکثری از میدان‌های مستقل گازی و مشترک، تعمیرات به‌موقع تأسیسات گازی در سکوها، پالایشگاه‌ها و خطوط انتقال گاز توانست امسال در کشور تولید حداکثری گاز داشته باشد.

وزیر نفت ضمن اشاره به کمبود ۲۵ تا ۳۰ درصدی سطح ذخیره‌سازی‌های سوخت مایع در نیروگاه‌های کشور طی زمستان ۱۴۰۰ نسبت به مدت مشابه سال پیش از آن، گفت: پارسال با بسیج نفتکش‌های جاده‌پیما و تأمین سوخت Heavy End (سوختی شبیه به گازوئیل) از مجتمع‌های پتروشیمی توانستیم سوخت مایع مورد نیاز نیروگاه‌ها را تامین کنیم.

اوجی با تاکید بر اینکه از روز نخست آغاز به‌کار دولت سیزدهم اقدام‌هایی در زمینه بهینه‌سازی مصرف گاز در دستور کار قرار داشته است، اظهار کرد: همان‌طور که مطلع هستید از سال ۱۳۹۴ تعرفه‌های گازبها در کشور هیچ تغییری نداشته است، اما از ابتدای امسال با هدف اصلاح الگوی مصرف تعدادی جریمه و تشویق برای مشترکان پرمصرف و کم‌مصرف از سوی شرکت ملی گاز ایران در نظر گرفته شد که در کاهش مصرف گاز بسیار موثر بوده است، در همین حال همزمان با این اقدام کارکنان صنعت گاز عملکرد موتورخانه‌ها در بخش‌های خانگی و اداری را به‌طور رایگان بهینه کردند.

وزیر نفت به قطع سوآپ و واردات گاز از ترکمنستان از هفته گذشته اشاره و تصریح کرد: به سبب کاهش شدید دمای هوا و بدون کوچکترین بحث سیاسی ترکمنستان برای جلوگیری از قطع گاز بخش خانگی خود سوآپ گاز را متوقف کرده است.

اوجی به انبار کردن کپسول‌های گاز مایع، سوخت مایع و بخاری‌های نفتی و گازی در مناطق سرشاخه‌های خطوط انتقال گاز ایران طی دو ماه اخیر همچون شهرستان تربت جام اشاره و اظهار کرد: شرکت‌های گاز استانی از دو ماه پیش با برگزاری نشست در ستادهای مقابله با بحران و تأمین سوخت با حضور مسئولان استانی تلاش کردند مدیریت بهتری در زمینه گازرسانی داشته باشند.

اوجی از بهره‌برداری طرح توسعه فاز ۱۱ پارس جنوبی تا پایان امسال خبر داد و تصریح کرد: این طرح بیش از ۲۰ سال بلاتکلیف بود که ظرف ۱۶ ماه اخیر با جابه‌جایی سکوی C فاز ۱۲ شاهد تحول در این فاز بوده‌ایم.

وی با اشاره به فعال‌سازی طرح‌های ذخیره‌سازی گاز در کشور همچون کلنگ‌زنی مرحله دوم طرح ذخیره‌سازی گاز مخزن شوریجه D، گفت: دولت در بودجه سال ۱۴۰۲ و برنامه هفتم توسعه کشور پیشنهادهای مطلوبی در زمینه بهینه‌سازی مصرف در بخش‌های مختلف ارائه کرده است.

وزیر نفت با بیان اینکه شدت مصرف انرژی در ایران ۲.۵ برابر میانگین جهانی است، تصریح کرد: هم‌اکنون روزانه ۹۹۰ میلیون مترمکعب گاز ترش در کشور برداشت می‌شود، گفت: روزانه از این مقدار گاز ۸۴۸ میلیون مترمکعب در ۲۱ پالایشگاه گازی کشور شیرین‌سازی و در بخش‌های مختلف کشور مصرف می‌شود.

اوجی در پایان با اشاره به قطع گاز ۱۷ هزار مشترک گازی در تربت‌جام گفت: قبض برق همه این مشترکان در ماه جاری ازسوی وزارت نفت پرداخت خواهد شد.

لزوم متنوع‌سازی سبد انرژی در ایران

اگر چاره نشود، شرایط سال آینده سخت‌تر است

مدیرعامل سابق شرکت ملی گاز ایران گفت: باید از هم اکنون برای متنوع‌سازی سبد سوخت، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، سرمایه‌گذاری، مدیریت، افزایش تولید پایدار و بهینه‌سازی مصرف انرژی اقداماتی انجام شود در غیر این صورت سال آینده شرایط سخت‌تری را تجربه خواهیم کرد.



حمید رضا عراقی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه برای حل مشکل فعلی در صنعت گاز در کوتاه مدت چاره‌ای جز صرفه جویی نیست، اظهار کرد: برای درازمدت راهکارهای مختلفی وجود دارد، دولت باید تصمیمات جدی برای گاز بگیرد، سال آینده نیز شرایط بهتر از این نخواهد بود، در پارس جنوبی، مخازن پالایشگاه‌ها و میادین باید وضعیت فعلی را از نظر حجم گاز تثبیت کنند که این مسئله نیازمند سرمایه‌گذاری، تکنولوژی و مدیریت است.

وی افزود: به جز این مسئله باید مخازن و میادین جدید اکتشاف شود که این موضوع نیز نیازمند سرمایه‌گذاری و تکنولوژی است، از طرف دیگر باید جدی بحث بهینه‌سازی مصرف سوخت در تمام ابعاد اعم از صنایع، نیروگاه‌ها، خانگی و تجاری و قوانین موجود مورد توجه قرار بگیرد، همچنین باید به تنوع‌سازی سبد سوخت نیز توجه شود.

مدیرعامل سابق شرکت ملی گاز ایران با بیان اینکه زمانی گاز مایع داشتیم که به دلیل مخازن و میادین جدید از جمله پارس جنوبی به گاز طبیعی تبدیل شد، ادامه داد: این برداشت اشتباه به وجود آمد که باتوجه به این حجم گازی که در ایران وجود دارد فقط باید گازرسانی انجام شود. عراقی با تاکید بر اینکه قوانینی که در ارتباط با بهینه‌سازی وجود داشت نیز چندان در گذشته مورد توجه قرار نگرفته است، گفت: سال ۱۳۹۹ شورای‌عالی انرژی دستورالعملی را ابلاغ کرد که در آن به ناترازی گاز اشاره شده بود.

وی اظهار کرد: پیشنهاد می‌کنم آن چیزی را که شورای‌عالی انرژی مصوب کرده مورد توجه قرار بگیرد، دبیرخانه فعالی زیرنظر معاون رئیس‌جمهوری تشکیل شود و این مواردی که در ارتباط با انرژی مطرح است را پیگیری کند، علاوه بر این ما برای حل ناترازی گاز به چند موضوع باید توجه کنیم، موضوع اول بحث قوانین است که به نظرم به اندازه کافی در ایران قانون مدون شده اما در ارتباط با اجرا اقدام کافی صورت نگرفته است.

به گفته مدیرعامل سابق شرکت ملی گاز ایران باید روی بهینه‌سازی مصرف اقدامات متعددی صورت بگیرد، همچنین باید روی تکنولوژی‌ها و انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری شود، قرار نیست همه نیروگاه‌ها سوخت مصرف کنند باید به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر نیز حرکت کنیم.

عکس روز



بازگشایی راه‌های مواصلاتی زنجان

عکس: مهر

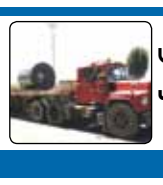
ویژه تر از خبر

مکاتبه انجمن‌ها با سران قوا

۲۰ انجمن تولیدی در مکاتبه‌ای با سران قوا اعلام کردند که بانک‌ها به دلیل ضعف در زمینه تامین مالی و تسهیلات‌دهی و قانون ذینفع واحد، از ارائه تسهیلات به بنگاه‌های بزرگ تولیدی اجتناب می‌کنند و امسال با وجود انتظار حمایت بیشتر از تولید و اشتغال، این موضوع به معضلی نگران کننده برای بنگاه‌های بزرگ تولیدی تبدیل شده است. به گزارش مهر، در متن نامه انجمن‌ها آمده است: ضمن سپاس از حمایت‌های بی‌دریغ حضرت عالی از تولید و اشتغال کشور به استحضار می‌رساند بر مبنای هدف گذاریهای صورت گرفته در برنامه ششم توسعه بایستی سهم صنعت و معدن از تامین مالی سالانه به ۴۰ درصد از کل تسهیلات پرداختی برسد. با این حال در سال ۱۴۰۱ تولیدکنندگان به واسطه بخشی از سیاست‌های پولی مالی بیشترین فشار را از ناحیه دسترسی اندک به تسهیلات سرمایه در گردش تجربه کردند سیاست‌گذاران با هدف تقویت تشکیل سرمایه و افزایش سهم تأمین مالی بخش صنعت و معدن تلاش‌های بسیاری را در طول سال‌های اخیر در قالب برنامه‌های متعدد انجام داده‌اند اما با این حال سیاست‌های داخلی به ویژه تورم بیشتر این اهداف را ناکام گذاشته و به بخش تولید آسیب جدی رسانده است. آنچه مسلم است در کشور ما تامین مالی یکی از موضوعات مهم و چالشهایی است که همواره واحدهای تولیدی با آن دست و پنجه نرم می کنند و متأسفانه بانک‌ها به دو دلیل ضعف در زمینه تأمین مالی و تسهیلات دهی و قانون ذینفع واحد، از ارائه تسهیلات بانکی به بنگاه‌های بزرگ تولیدی اجتناب می کنند و در امسال به رغم انتظار حمایت بیشتر از تولید و اشتغال، این موضوع به معضلی نگران کننده برای بنگاههای بزرگ تولیدی تبدیل شده است. بنابراین یکی از جدی‌ترین مسائل کنونی صنعت ایران بحث تسهیلات سرمایه در گردش واحدهای تولیدی است که در چند دهه گذشته بارها به جلسات روسای محترم قوای مجریه مقننه و قضاییه هم کشیده شد و با وجود اینکه قانون گذاران یکی از مواد قانون رفع موانع تولید را به تسهیلات دهی بانک‌ها به صنعت کشور اختصاص داده و راه‌حل حساب ویژه تسهیلات در گردش» را لحاظ کرده اند، اما این مسئله یکی از مشکلات اساسی صنعت کشور و پیشران‌های اقتصادی است. امضاکنندگان این نامه انجمن‌های زیر هستند؛

انجمن قطعه سازان لوازم خانگی، انجمن صنفی صنایع بیسکوییت، شیرینی و شکلات ایران، انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان تابلوهای برق ایران، انجمن سازندگان تجهیزات، اتحادیه تولید و صادرات نساجی و پوشاک ایران، انجمن تولیدکنندگان مستربچ و کامپاند، انجمن صنایع نساجی ایران، انجمن قطعه سازان لوازم خانگی، انجمن صنایع شوینده، بهداشتی و آرایشی ایران، انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان لوازم خانگی ایران، مجمع کارآفرینان ایران، انجمن صنایع فرآورده‌های گوشتی ایران، کانون انجمن‌های صنفی صنایع غذایی ایران، انجمن سازندگان تجهیزات صنعتی ایران، انجمن صنفی تولیدکنندگان لوازم صوتی و تصویری، انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی ایران، انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان ماکارونی ایران، انجمن تولیدکنندگان باتری ایران، انجمن صنفی کارفرمایی پتروشیمی‌های تولیدکننده پلی استایرن انبساطی، سندیکای تولیدکنندگان سرنگ و سرسوزن ایران و انجمن تولیدکنندگان لوله و اتصالات پی وی سی.

گسترش صنعت
چهارشنبه
۲۸ دی ۱۴۰۱
۲۵ جمادی‌الثانی ۱۴۴۴
۱۸ ژانویه ۲۰۲۳
شماره ۲۲۴۸
پیاپی ۳۵۶۶
www.sanatnewspaper.com



ناوگان حمل‌ونقل باری نیازمند حمایت



جای خالی علم در شبکه گازی کشور



مالیات‌ستانی از تورم

دریچه

هجوم متقاضیان برای قرعه‌کشی خودرو



در قرعه‌کشی اخیر یکی از خودروسازان حدود ۱۱ میلیون نفر ثبت نام کرده‌اند؛ مسئله‌ای که نشان می‌دهد این حوزه همچنان از کمبود عرضه و تقاضای کاذب رنج می‌برد.

یکشنبه هفته گذشته یک شرکت بزرگ خودروسازی اقدام به برگزاری قرعه‌کشی برای عرضه بیش از ۲۰ هزار دستگاه خودرو کرد و با توجه به اختلالات پیش آمده در سایت شرکت مذکور، ثبت نام از متقاضیان تا امروز تمدید شد.

در این بین نکته قابل توجه مربوط به وضعیت استقبال از قرعه‌کشی این شرکت است که نشان می‌دهد برای ۲۰ هزار دستگاه خودروی عرضه شده بیش از ۹ میلیون ۲۵۰هزار نفر شرکت کرده‌اند و نکته قابل تأمل آنکه بیشترین تقاضا برای خودروی پژو پارس سال به ثبت رسیده است.

این وضعیت در حالی رقم خورده که وزارت صمت با راه‌اندازی سامانه یکپارچه تخصیص خودرو (در بهار امسال) به دنبال ساماندهی ثبت نام‌کنندگان برای شرکت در قرعه‌کشی‌ها بود اما می‌بینیم که باز هم ۹.۲ میلیون نفر برای دریافت تنها ۲۰ هزار دستگاه خودرو در قرعه‌کشی ثبت نام کرده‌اند.

چرایی استقبال از قرعه‌کشی‌ها

بر این اساس، وضعیت قیمت‌ها در بازار آزاد و کاهش قدرت خرید مردم از جمله دلایل اصلی استقبال متقاضیان خرید خودرو از قرعه‌کشی‌هاست؛ چرا که به عنوان نمونه همین خودروی پژو پارس سال که بیشترین تقاضای خرید را داشته در کارخانه حدود ۱۸۵ میلیون تومان است اما در بازار بین ۴۶۰ تا ۴۸۰ میلیون تومان نرخ خورده است.

یعنی یک گپ قیمتی حدود ۲۹۰ میلیون تومانی در مورد این خودرو وجود دارد که هم انگیزه خریدارانی که قدرت خرید پایینی دارند را بالا می‌برد و هم برای دلالان طعمه خوبی به شمار می‌رود.

در اینجا باید اشاره شود که با توجه به کاهش ارزش پول ملی و وابستگی نرخ خودرو به نرخ دلار، این کالا تبدیل به یک محصول سرمایه‌ای شده و اغلب ثبت‌نام‌کنندگان به دنبال حفظ ارزش دارایی خود از طریق تبدیل پول به کالا هستند.

همچنین افرادی که طی دو سه سال گذشته به دنبال خرید خودرو بودند اما بنا به شرایط قیمتی این محصول توان ورود به بازار آزاد را نداشتند با ثبت نام در قرعه‌کشی‌ها به دنبال دست یافتن به خودرو با سرمایه‌ای که دارند، هستند.

عرضه باید افزایش یابد

بر اساس گزارش مهر، از سویی دیگر کارشناسان معتقدند عمده دلیل اثرپذیری نرخ خودرو از نرخ دلار مربوط به تورم بالای اقتصاد ایران و کم بودن عرضه این محصول می‌شود؛ در واقع به دلیل بالا بودن تورم و پایین بودن میزان عرضه خودرو، بازار تشنه مانده و همین تشنگی گپ‌های قیمتی عجیب و غریبی را بین قیمت‌های کارخانه و بازار ایجاد و خودرو را بیش از پیش تبدیل به یک محصول سرمایه‌ای کرده است؛ از این رو چون خودرو یک کالای سرمایه‌ای شده است، نسبت به اتفاقات پیرامون به ویژه نرخ دلار واکنش سریع نشان می‌دهد.

نکته دیگر آنکه اگرچه وزارت صمت تاکید می‌کند که مردم برای خرید خودرو به بورس کالا مراجعه کنند اما عرضه‌ها در بورس کالا کافی نیست و خودروهای به نسبت ارزان نرخ همچون پژو ۲۰۶ و پژو پارس هنوز به این حوزه ورود نکرده‌اند.

تغییر مسیر قیمت‌گذاری خودرو کلید خورد

بازگشت شورای رقابت به بازار خودرو

گروه صنعت
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

آذر سال گذشته پس از ماه‌ها جدال بین خودروسازان، سازمان بورس، وزارت صمت و شورای رقابت، قیمت‌های جدید خودرو بدون نظرخواهی از شورای رقابت از سوی وزارت صمت اعلام شد و با توجه به اینکه این دومین باری بود که شورای رقابت از فرآیند قیمت‌گذاری خودرو حذف می‌شد تا مدتی نسبت به این اقدام خودروسازان و دولت موضع گرفت، اما در نهایت ۴ دی ۱۴۰۰ حذف شدن از گردونه قیمت‌گذاری خودرو را پذیرفت.

در یک سال غیبت شورای رقابت، قیومیت نرخ‌گذاری خودرو بر عهده وزارت صمت، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و ستاد بازار گذاشته شد؛ این نهادها نیز در این مدت نسبت به تغییر قیمت کارخانه‌ای خودرو که در آذر سال گذشته اعلام شد، هیچ اقدامی نکردند و این در حالی بود که شورای رقابت هر ۶ ماه یک‌بار درباره قیمت خودرو تصمیم‌گیری می‌کرد.

در بین افت‌وخیزهای تصمیم‌گیری صمتی‌ها و مجلسی‌ها و شورای رقابت، بورس‌کالا هم اعلام کرد که عرضه دنا پلاس در بورس با وجود اخبار منتشرشده انجام خواهد شد و این خودرو در تالار بورس عرضه می‌شود. از سویی دیگر نیز خاندوزی وزیر امور اقتصادی و دارایی در پاسخ به درخواست عشقی رئیس سازمان بورس که خواستار تعیین تکلیف اوضاع بود، اعلام کرده که «عرضه خودروهای جدید در بورس کالا در دستور کار شورای عالی بورس قرار خواهد گرفت و تاکنون هیچ نهادی نسبت به توقف این روند درخواست قانونی ارائه نداده است.»

> با تصمیمات اخذ شده در چند ماه گذشته به نظر می‌رسد سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و امید به ثبات آنها هنوز نمی‌تواند جایی در ادبیات اقتصادی ایران داشته باشد و مسئولان در بخش‌های گوناگون یک شبه در زمینه مسائل مهم و غیرمهم اقتصادی تصمیم‌گیری می‌کنند

بررسی موضوع خودرو در جلسات شورای رقابت

مدیر روابط عمومی مرکز ملی رقابت ضمن اشاره به برگزاری جلسات خودرویی شورای رقابت از یکی دو هفته پیش گفت: تقریبا تمام نهادهای نظارتی خواهان ورود کارشناسی شورای رقابت به قیمت خودرو بوده‌اند.

سپهر دادجوی توکلی در گفت‌وگو با مهر درباره برگزاری جلسات کارگروه تخصصی خودرو شورای رقابت، اظهار کرد: ۲۸ مهر سالجاری مصوبه شورای عالی اقتصادی سران قوا که تصویب کرده بود به مدت یک سال قیمت‌گذاری و دستورالعمل‌های مربوط به قیمت خودرو از اختیار شورای رقابت خارج شود، به پایان رسید.

مدیر روابط عمومی مرکز ملی رقابت افزود: شورای رقابت از ابتدای دور سوم شورا یعنی اوایل خرداد سال جاری به موضوع خودرو در مقام کارشناس ورود کرده و شروع به جمع‌آوری اطلاعات کرده بود و جلسات کارشناسی را به‌صورت منظم برگزار می‌کرد، اما در آن زمان همچنان مصوبه سران قوا گفته بود که این موضوع زیرنظر وزارت صمت است؛ بنابراین شورای رقابت فقط جلسات کارشناسی برگزار می‌کرد.

دادجوی توکلی ادامه داد: زمانی که مهلت مصوبه سران قوا به پایان رسید، از همان تاریخ شورای رقابت به حسب وضعیت جوهری خود براساس بند ۵ ماده ۵۸ فصل نهم اصل ۴۴ قانون اساسی، به موضوع خودرو وارد شد، زیرا طبق این قانون شورای رقابت باید با شناسایی بازارهای انحصاری، دستورالعمل لازم را صادر کند. شورای رقابت هم که از قبل اعلام کرده بود بازار خودرو کشور انحصاری است و دستورالعمل هم صادر کرده بود.

کارگروه هنوز خروجی نداشته است

توکلی اضافه کرد: چند ماه گذشته شورای رقابت بدون سروصدا کار کارشناسی انجام داد و تمام ذی‌نفعان صنعت خودرو از جمله سازمان بورس، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و معاونت صنایع وزارت صمت را در قالب یک کارگروهی دورهم جمع و دستورالعملی نیز تدوین کرد.

وی گفت: پس از تشکیل کارگروه در یکی دو هفته گذشته، جلسات کارشناسی این کارگروه با حضور ذی‌نفعان در حال برگزاری است و با توجه به اینکه این کارگروه هنوز خروجی نداشته؛ بنابراین تمام گمانه‌زنی‌ها درباره نحوه قیمت‌گذاری، عرضه خودرو و... از سوی شورای رقابت رد می‌شود.

توکلی با بیان اینکه در یک سال گذشته و در خلأ شورای رقابت، بازار خودرو کشور ملتهب شد، تصریح کرد: شورای رقابت کار کارشناسی انجام می‌دهد و از نظر اقتصادی قیمت تمام‌شده، سود خودروساز و... را بررسی می‌کند و می‌گوید قیمت در این فرمول گذاشته شود.

مدیر روابط عمومی مرکز ملی رقابت افزود: هم‌اکنون هم که وزارت صمت و سازمان بورس به موضوع قیمت خودرو ورود کرده‌اند، بنابراین شورای رقابت در حال جمع‌آوری نظر کارشناسی تمامی ذی‌نفعان است تا تصمیم بهینه‌ای اخذ شود تا هم مصرف‌کننده سهولت دسترسی داشته باشد و خرید منطقی انجام دهد و هم تولیدکننده و سهامدار با یک قیمت رقابتی در بازار حضور داشته باشند و یک قیمت غیرکارشناسی نباشد که متضرر شوند.



وی ادامه داد: تمام این موارد در کارگروه تخصصی خودرو با حضور معاون صنایع وزیر صمت، رئیس سازمان بورس، رئیس سازمان حمایت و... از یکی دو هفته گذشته در حال بررسی بوده و هنوز هیچ تصمیمی هم گرفته نشده است.

وی اظهار کرد: کارگروه نظرات کارشناسی خود را به شورای ۱۵ نفره رقابت ارائه می‌دهد و شورای رقابت با بررسی این تحلیل‌های کارشناسی، تصمیم‌گیری کرده و حکم می‌دهد. توکلی تاکید کرد: شورای رقابت به‌دنبال این است که با پرهیز از هیاهو و مافیای خودرو، کار کارشناسی خود را با سرعت جلو ببرد. وی گفت: تقریبا تمام دستگاه‌های نظارتی خواهان ورود کارشناسی شورای رقابت به قیمت خودرو بوده‌اند.

ورود بورس کالا برای حذف قیمت‌گذاری دستوری

عدم‌تغییر قیمت کارخانه‌ای خودرو، گمانه‌زنی‌ها درباره آزادسازی قیمت‌ها را قوت بخشید، اما وزارت صمت زیر بار کلیدواژه «آزادسازی قیمت‌ها» نرفت و با استفاده از مسیر بورس کالا، به‌نوعی آزادسازی قیمت‌ها را کلید زد.

عرضه خودرو در بورس کالا و فروش خودرو با قیمت‌های رقابتی (بر مبنای قیمت پایه کارخانه) که به گفته مجید عشقی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان رانت بین کارخانه و بازار را از بین برده و مقدمه‌ای برای واگذاری این شرکت‌ها به بخش خصوصی شده بود، متقارن با افزایش نرخ دلار و تورم انتظاری و به‌تبع آن، افزایش قیمت خودرو در بازار آزاد و همین جریانات نقطه شروعی برای آغاز جدال بین مسئولان گوناگون دولتی و مجلس درباره عرضه یا عدم‌عرضه خودرو در بورس کالا شد.

جدال بین مسئولان

اولین اظهارنظر درباره مخالفت با عرضه خودرو در بورس به سازمان بازرسی کل کشور برمی‌گردد؛ این سازمان ۱۳ دی سال جاری با اظهار مدیران شرکت‌های خودروسازی، خواستار بازگشت شورای رقابت به فرآیند قیمت‌گذاری خودرو شده بود.

در ادامه نیز اختلاف‌نظرات درباره عرضه خودرو در بورس کالا به قدری بالا گرفت که ۱۴ دی ۱۱ نماینده مجلس در نامه‌ای به شورای رقابت، ضمن تاکید بر اینکه رویه عرضه خودرو در بورس کالا غیرقانونی و ضدرقابتی است، از این شورا خواستند «از اختیارات قانونی خود غفلت نکرده و ضمن توقف فوری رویه ضدرقابتی کنونی عرضه خودرو در بورس کالا و مجازات مدیران متخلف، نسبت به عودت سود اضافه‌درآمد انجام‌شده در معاملات اخیر بورس کالا تدبیر لازم را اعمال کند.»

البته این جدال‌ها در حالی بود که در این مدت فقط ۳۶ هزار دستگاه خودرو در بورس کالا عرضه شد و براساس آنچه کارشناسان تاکید کردند افزایش قیمت خودرو هیچ‌گونه ارتباطی با بورس نداشته و قیمت خودرو متناسب با متغیرهای اقتصاد کلا به‌ویژه نرخ تورم، افسار پاره کرده است.

در ادامه شورای رقابت که عرضه را برای حضور در گردونه قیمت‌گذاری خودرو فراهم می‌دید، ۱۹ دی به‌طور رسمی اعلام کرد که با استناد به بند ۵ ماده ۵۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و با توجه به منقضی شدن مدت زمان شصت و سومین مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی مورخ ۲۸ مهر ۱۴۰۰، درباره تنظیم بازار خودرو، دستورالعمل تشکیل کارگروه تخصصی خودرو را تصویب کرده که براساس آن، دستورالعمل بازار خودرو که شامل تنظیم قیمت، مقدار و شرایط دسترسی آن است، توسط کارگروه تخصصی خودرو تدوین می‌شود.

وزارت صمت هم که در ظاهر به نظر می‌رسید روی عرضه خودرو در بورس به‌منظور حذف قیمت‌گذاری دستوری و کلید زدن فرآیند واگذاری خودروسازان، حساب باز کرده بود و البته اکثریت نمایندگان مجلس را نیز پشتیبان خود در این بخش می‌دید، در نهایت ضمن عقب‌نشینی از عرضه خودرو در بورس، اعلام کرد که «عرضه خودروهایی که تا پیش‌ازاین در بورس انجام می‌شد تا زمان دستیابی به چارچوب مشترک قیمت‌گذاری با شورای رقابت می‌تواند ادامه داشته باشد، اما این وزارتخانه تا پیش از نهایی شدن موضوع قیمت‌گذاری نمی‌تواند مجوز جدیدی برای عرضه در بورس بدهد و به همین دلیل عرضه دنا لغو شد.»

در این بین نکته قابل‌توجه آنکه نحوه صحبت درباره بازگشت شورای رقابت به فرآیند قیمت‌گذاری خودرو از سوی متولیان وزارت صمت به شکلی است که به نظر می‌رسد وزارت صمت که طی یک سال گذشته نتوانسته قیمت کارخانه‌ای خودرو را تغییر دهد و اکثریت محصولات خودروسازان نیز به‌دلیل عدم‌ورود به بورس همچنان با قیمت کارخانه (آذر ۱۴۰۰) به فروش می‌رسند، خود نیز خواستار بازگشت شورای رقابت به عرصه قیمت‌گذاری است. به نظر می‌رسد وزارت صمت که طی یک سال گذشته نتوانسته قیمت کارخانه‌ای خودرو را تغییر دهد، خود نیز خواستار بازگشت شورای رقابت به عرصه قیمت‌گذاری است.

در اینجا باید به این مسئله اشاره شود که هر بار فاطمی‌امین، وزیر صمت درباره تغییر قیمت کارخانه‌ای خودرو صحبت به میان آورد مورد هجمه قرار گرفت و استیضاح او تبدیل به یکی از بحث‌های دائمی در مجلس شد که حتی تا به همین امروز نیز ادامه دارد.

تفاوت بازگشت در ۱۴۰۱ با سال‌های قبل

فارغ از بررسی رضایت یا عدم‌رضایت وزارت صمت در مورد ورود شورای رقابت به گردونه قیمت‌گذاری خودرو، نکته اصلی آن است که با تکرار چند باره یک سیاست، شورای رقابت مجدد به عرصه قیمت‌گذاری خودرو بازگشته است؛ شورایی که یک بار سال ۹۷ و یک بار سال ۱۴۰۰ از این حوزه خارج شده بود.

تفاوتی که بازگشت سه باره شورای رقابت به فرآیند قیمت‌گذاری خودرو در سال ۱۴۰۱ با سنوات قبل دارد این است که خودرو در سال جاری وارد بورس کالا شده؛ یعنی این‌بار با بازگشت شورای رقابت نه‌تنها تعادل بازار سرمایه برهم می‌خورد، بلکه سهامداران نیز وارد چرخه زیان خواهند شد و موضوع پیش‌بینی‌پذیری اقتصاد بیش از پیش از ادبیات اقتصادی ایران رخت بر می‌بندد.

> در یک سال غیبت شورای رقابت، قیومیت نرخ‌گذاری خودرو بر عهده وزارت صمت، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و ستاد بازار گذاشته شد

کدام چارچوب؟

مسئله دیگر آنکه شورای رقابت که مشخص است از ماه‌ها پیش به‌دنبال فرصتی برای بازگشت به صنعت خودروسازی بود و یک سال هم فرصت تمرکز بر این حوزه را داشت، با این وجود، هنوز درباره نحوه عرضه خودرو تصمیم‌گیری نکرده است!

محمود دودانگه، نایب رئیس شورای رقابت در این زمینه گفته است: این شورا هنوز تصمیمی مبنی بر چگونگی عرضه خودرو اتخاذ نکرده و اخبار منتشرشده در این زمینه صرفا گمانه‌زنی بوده و دقیق نیست. چگونگی عرضه خودرو در بازار باید با بررسی‌های کارشناسی و دریافت نظرات ذی‌نفعان این صنعت به‌گونه‌ای انجام و در نهایت دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو تسهیل شده و فضای رقابتی در این صنعت نهادینه شود. به گفته وی، دغدغه شورای رقابت، اتخاذ تصمیم بهینه در این بازار است به‌گونه‌ای که هم مصرف‌کنندگان در بازاری رقابتی به محصولات موردنظر خود با سهولت کامل دسترسی داشته باشند و تولیدکنندگان و سهامدارانشان نیز با سیاست قیمت‌گذاری غیرکارشناسی متضرر نشوند، بدیهی است در این چارچوب از تمامی ابزارها برای تحقق هدف یادشده استفاده خواهد شد.



به نظر کارشناسان، بازگشت شورای رقابت به گردونه قیمت‌گذاری خودرو می‌تواند با دو نتیجه همراه باشد یکی افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو همچون روال سابق و دیگری تعیین قیمت پایه خودرو برای عرضه در بورس دو نتیجه بازگشت شورای رقابت، یکی افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو همچون روال سابق و دیگری تعیین قیمت پایه خودرو برای عرضه در بورس.

سخن پایانی

با توجه به تمام موارد یاد شده سوالاتی هم مطرح است. اگر شورای رقابت نقش مفیدی داشت، چرا از فرآیند قیمت‌گذاری خودرو حذف شد و اگر مخرب بود، چرا مجدد به این عرصه بازگشته است؟ اگر عرضه خودرو در بورس کالا ضدرقابتی و به ضرر مصرف‌کنندگان بود، چرا از ابتدا انجام شد و اگر مفید بود، چرا قرار است عرضه در بورس لغو شود؟

چرا طی یک سال گذشته، دست‌کم سه تصمیم متفاوت از جمله حذف شورای رقابت، عرضه خودرو در بورس کالا و بازگشت مجدد شورای رقابت به این حوزه گرفته شد؟ چرا اکثریت نمایندگان مجلس با عرضه خودرو در بورس موافق هستند و اقلیت با این سیاست مخالف هستند و در نهایت بدون اخذ نظرات کارشناسی و براساس سلیقه مخالفان عرضه در بورس، تصمیم‌گیری می‌شود؟

اگر وزارت صمت موافق عرضه خودرو در بورس است و به‌دنبال افزایش عرضه در این بخش بود، چرا با عقب‌نشینی فوری از این سیاست و بدون مکاتبه با شورای‌عالی هماهنگی اقتصادی، عرصه را برای بازگشت سیاست‌های تاریخ مصرف گذشته فراهم کرد؟

اگر وزارت امور اقتصادی و دارایی و مشخصا شورای‌عالی بورس با تداوم عرضه خودرو در بورس موافق باشد، چگونه قرار است شورای رقابت در این حوزه ورود کند؟ قیمت پایه را تعیین می‌کند یا به‌طور کلی جلوی عرضه خودرو در بورس را می‌گیرد؟

در هر صورت نکته‌ای که وجود دارد این است که با تصمیمات اخذ شده در چند ماه گذشته به نظر می‌رسد سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و امید به داشتن ثبات در آنها هنوز نمی‌تواند جایی در ادبیات اقتصادی ایران داشته باشد و مسئولان در بخش‌های گوناگون یک شبه در زمینه مسائل مهم و غیرمهم اقتصادی تصمیم‌گیری می‌کنند.

یادداشت

نگاه به صنعت حمل‌ونقل توسعه‌ای باشد



فرامرز طیبی
فعال حوزه صنعت

حمل‌ونقل باید در کشورهایی مانند ایران که از لحاظ جغرافیایی دارای پهنا و وسعت هستند، ریلی باشد که در کشور ما به‌دلایل گوناگون حمل‌ونقل ریلی، کل کشور را پوشش نمی‌دهد و تولیدکننده در اغلب موارد، تنها گزینه‌ای که برای حمل کالا یا تامین مواد اولیه موردنیاز در اختیار دارد، حمل‌ونقل جاده‌ای است که در این بخش هم مشکلاتی زیادی داریم و آن‌گونه که باید به آن پرداخته نشده است.

در شرایط کنونی اقتصاد کشور، حمل‌ونقل 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 باتوجه 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 نرخ تمام‌شده کالا تاثیر می‌گذارد، برای تولیدکننده به‌صرفه نیست.

این یک اصل کلی و اقتصادی است که حمل‌ونقل جاده‌ای تنها در فواصل کوتاه مفید است و کشورهای توسعه‌یافته تنها در مسافت‌های ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتری از حمل‌ونقل جاده‌ای استفاده می‌کنند و تا جایی که امکان‌پذیر 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 قابل‌توجهی در این بخش نیستیم و به‌نوعی غفلت از توسعه حمل‌ونقل ریلی باعث شده از مزیت‌های حمل‌ونقل این حوزه بهره چندانی نبریم و تمرکز ما بیشتر بر حمل‌ونقل جاده‌ای است. البته در این بخش نیز مشکلاتی داریم که نباید از آنها غافل شویم.

تولیدکننده و صنعتگر باید از مناطق مختلف مواد اولیه موردنیاز خود را تامین کنند و چون وسعت جغرافیایی کشور زیاد است، نرخ حمل مواد اولیه مناسب نیست. در واقع هزینه‌ای که برای حمل کالا در بخش جاده‌ای صرف می‌شود برای کامیوندار کم و برای صنعتگر زیاد است. در شرایط کنونی، حمل‌ونقل جاده‌ای برای کامیوندار هم صرفه اقتصادی ندارد؛ از این‌رو باید بر توسعه حمل‌ونقل ریلی متمرکز شویم تا به‌عنوان گزینه نخست در حمل کالا از سوی تولیدکنندگان مورداستفاده قرار گیرد.

باتوجه به گستره جغرافیایی بسیار وسیع کشور باید زیرساخت‌های ریلی را ایجاد کنیم و باری که تنها روی دوش حمل‌ونقل جاده‌ای قرار دارد را به سمت حمل‌ونقل 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 شبکه ریلی وصل شوند و فقط در فواصل ۱۰۰ تا ۲۰۰ کیلومتری حمل بار در جاده‌ها انجام شود.

قطعا وضعیت حمل‌ونقل جاده‌ای کشور روی نرخ 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 حمل‌ونقل ریلی مجبور به استفاده از حمل جاده‌ای هستیم، قدری از مشکلات و هزینه‌ها چه برای تولیدکننده و چه کامیوندار کاهش یابد.

حمل‌ونقل جاده‌ای، شریان اصلی ارتباطی یک کشور است که باید در سیاست‌گذاری‌ها بر آن متمرکز شویم، اما لازم است همزمان درصدد افزایش پوشش حمل‌ونقل ریلی در کشور باشیم. اینکه صرفا بیشترین بار حمل کالا روی دوش بخش جاده‌ای باشد، در حالی که امکان استفاده و ایجاد زیرساخت‌های ریلی را داریم، اشتباه است. نگاه به حمل‌ونقل باید توسعه‌ای و اقتصادی باشد. کشور ما از نظر مختصات جغرافیایی در بهترین منطقه ممکن قرار گرفته و باید تمام حوزه‌های حمل‌ونقل 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.

بورس کالا باعث افزایش قیمت خودرو نشد

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار گفت: از ابتدای ورود خودرو به بورس کالا، هیچ خودرویی بالاتر از قیمت‌های بازار معامله نشده است. به گزارش ایرنا، مجید عشقی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: بورس کالا به هیچ عنوان موجب افزایش نرخ خودرو نشده است.

وی افزود: در بورس کالا به‌دلیل کنترل‌هایی که انجام می‌شود، همچنین اخذ پیش‌دریافت از مشتریان و بلوکه شدن پول در حساب آنها، بخش زیادی از تقاضای کاذب از بین می‌رود.

رئیس سازمان بورس خاطرنشان کرد: تاکنون فقط ۲ بار به‌دلیل عرضه‌های اندک خودرو شاهد رقابت بالاتری در بورس کالا نسبت به بازار بودیم که در نهایت معاملات باطل شد.

عشقی تصریح کرد: به‌طور قطع، عرضه خودرو در بورس کالا بهترین راهکار نیست، اما راه‌حلی است که اکنون می‌تواند صنعت خودرو را از مرگ حتمی نجات دهد. وی ادامه داد: باید در مباحثی همچون مدیریت و تصدیگری خودروسازان، اصلاح ساختار مالی، سرمایه‌گذاری‌ها و قیمت‌گذاری دستوری اقدامات ویژه‌ای انجام شود تا شاهد خروج این صنعت از وضعیت کنونی باشیم.

رئیس سازمان بورس به ماده یک قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و ماده ۲۵ قانون رفع موانع تولید اشاره کرد که در آنها نحوه جبران خسارت‌های صنایع ناشی از قیمت‌گذاری، قطعی‌های آب، برق گاز و... دیده شده و گفت: اینها سیاست‌هایی است که دولت باید در زمینه آنها تصمیم‌گیری کند.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت مطرح کردند

ناوگان حمل‌ونقل باری نیازمند حمایت

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

ناوگان حمل‌ونقل با انتقال مواد اولیه از مبدأ به کارخانه و انتقال تولیدات نهایی از کارخانه به بازار از یک سو فرآیند تولید و توزیع را تسهیل می‌کند و از سوی دیگر بر هزینه تمام‌شده تاثیر دارد؛ بنابراین هر قدر زیرساخت‌های این بخش به‌روزتر و کامل‌تر باشد و هزینه آن واقعی‌تر، مسیر فعالیت در بخش‌های گوناگون هموارتر می‌شود.

صمت در این گزارش وضعیت حمل بار جاده‌ای و ریلی کشور را از کارشناسان و صاحب‌نظران امر جویا شده که در ادامه می‌آید.



عکس: صمت

تسهیلات بانکی در حدی نیست که صاحبان ناوگان فرسوده بتوانند اقدام به جایگزینی کامیون فرسوده خود با مدل روز آمدتری کنند

عملکرد حمل‌ونقل جاده‌ای ضعیف است



رحمت شعبانی‌بشلی، کارشناس ارشد حوزه حمل‌ونقل درباره تعداد کامیون‌های فرسوده حمل باری که در سطح کشور فعالیت دارند به صمت گفت: آمارهای متفاوتی در این زمینه اعلام می‌شود. مدیر ستاد سوخت حمل‌ونقل کشور، تعداد کامیون‌های فرسوده که باید نوسازی شوند را ۱۸۸ هزار دستگاه اعلام کرد و در سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در سال گذشته حدود ۱۰۲ هزار دستگاه از ناوگان کالای جاده‌ای دارای سن بالای ۲۵ سال ثبت شده، این در حالی است که مجموع ناوگان باری فعال کشور، ۳۶۵ هزار دستگاه است. آمارها نشان می‌دهد درصد بالایی از کامیون‌های فعال جاده‌ای قدیمی و فرسوده هستند.

شعبانی بشلی ادامه داد: در حال حاضر ظرفیت و امکان تولید و عرضه ناوگان سنگین کافی نیست و متاسفانه خودروسازان داخلی توان پوشش نیاز این بخش را ندارند و از سویی هم، قیمت تولیدات داخلی بسیار بالاست و صاحبان کامیون‌های فرسوده امکان مالی کافی برای جایگزینی ناوگان کهنه را ندارند. از سوی دولت و متولیان حمل‌ونقل هم برای نوسازی ناوگان هیچ‌گونه حمایتی برای ارائه و تخصیص تسهیلات بانکی انجام نمی‌شود یا در حدی نیست که صاحبان ناوگان فرسوده بتوانند در این زمینه اقدام و مبادرت به جایگزینی کامیون قدیمی خود با مدل روز و نو کنند. به‌دلیل ضرورت تامین بخشی از ناوگان موردنیاز کشور طی یکی دو سال اخیر امکان واردات کامیون‌های زیر ۳ سال و کارکرده میسر شد تا جایگزینی برای کامیون‌های فرسوده باشند. در کل فرسودگی ناوگان حمل بار در کشور بالا و قابل‌توجه است.

شعبانی درباره تاثیر تحریم‌ها بر بخش حمل جاده‌ای کشور اظهار کرد: تحریم‌ها هم اثر زیادی بر افزایش قیمت وسایل نقلیه حمل بار و هزینه‌های نگهداری و تامین قطعات آنها داشته است. بخشی از دلایل بالا بودن قیمت کامیون، هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش کرایه جابه‌جایی کالا به تحریم‌ها برمی‌گردد، چون ارتباط مستقیم صنعت خودروسازی برای تامین قطعات و خودروسازهای خارجی برای واردات وجود ندارد؛ بنابراین برای هر گونه مبادلات و خرید و واردات خودرو و قطعات موردنیاز باید از چندین لایه عبور کنیم که خود باعث افزایش قیمت‌ها می‌شود و باید تحریم‌ها را دور بزنیم و از طریق دلال‌ها و واسطه‌ها اقدام کنیم که این امر موجب افزایش هزینه‌ها خواهد شد. البته تمام این ماجرا ربطی به تحریم ندارد. متاسفانه قیمت بازار اغلب کامیون‌های وارداتی بیش از ۲ برابر قیمت تمام‌شده است. به‌علاوه سوءمدیریت‌های حاکم بر تصمیم‌گیری‌ها، نوسانات و افزایش نرخ دلار و کاهش ارزش پول ملی هم تاثیر بسیار زیادی بر قیمت‌ها و ناوگان حمل باری و خدمات حمل‌ونقل داشته و در نهایت منجر به بروز اختلالاتی در این بخش و بازار و تورم در کشور شده است.

وی در این باره که وضعیت ناوگان حمل بار جاده‌ای چقدر بر قیمت تمام‌شده کالاها تاثیرگذار است، گفت: در کشور کمبود قابل‌توجهی در تعداد کامیون‌ها نداریم و به میزان موردنیاز کامیون فعال وجود دارد که در حال جابه‌جایی کالا در کشور هستند. در حال حاضر، حدود ۳۶۵ هزار دستگاه کامیون فعال در ناوگان حمل‌ونقل عمومی و بین‌شهری داریم، اما به‌دلیل ضعف در برنامه‌ریزی و مدیریت حمل‌ونقل، میانگین عملکرد آنها در مقایسه با نرم جهانی، خیلی پایین است. با قیمت ۸ تا ۱۲ میلیارد تومانی کشنده‌های نو و هزینه‌های عملیات حمل‌ونقل شامل هزینه استهلاک، قطعات، تایر، روغن موتور و... باید کرایه به میزانی باشد که برای صاحبان سرمایه صرفه اقتصادی داشته باشد. قیمت کامیون‌ها و هزینه‌های نگهداری، استهلاک، لوازم یدکی، لاستیک و سوخت، قطعا موجب افزایش کرایه و در نهایت قیمت تمام‌شده اقلام و کالاهای مصرفی خواهد شد و بر بازار تاثیر مستقیم دارد.

شعبانی در پاسخ به این پرسش که چه تعداد کامیون حمل بار از رده خارج در کشور تردد دارند، اظهار کرد: آمار دقیقی در این زمینه نداریم. کامیون‌های نو با سیستم‌های فنی جدید، امنیت سفر بالاتری دارند. یک کامیون نو، از ایمنی و چالاکی لازم برخوردار است و بار ترافیک کمتری نسبت به کامیون‌های فرسوده ایجاد می‌کند. سرعت و شتاب پایین کامیون‌های فرسوده، به‌ویژه در مناطق کوهستانی، سربالایی‌ها و پیچ‌ها، مزاحمت‌هایی برای سایر وسایل نقلیه در جاده‌ها اعم از کامیون‌ها و سواری‌ها ایجاد می‌کند و می‌تواند عامل ترافیک، ناامنی و تصادف باشد. ما در حال حاضر حتی شاهد تردد کامیون‌هایی با عمر بالای ۵۰ سال در جاده‌های کشور هستیم که در زمینه حمل بار فعالیت می‌کنند و به‌تبع مشکلاتی را ایجاد خواهند کرد.

وی ادامه داد: موضوعات مربوط به ناوگان حمل‌ونقل در کشور به‌ویژه واردات پیچیده است. یکی از شرایط واردات خودروهای نو، پشتیبانی لجستیک توسط شرکت سازنده، نمایندگی برای ارائه خدمات پس از فروش است. با تاکید بر اینکه تمامی خودروهای فعال در کشور از خدمات پس از فروش برخوردار باشند تا در بحث تامین و توزیع لوازم یدکی، تعمیرات و پشتیبانی‌های فنی، خدماتی که لازم است به کامیون‌ها داده شود. ما از این جهت مشکل زیادی نداریم و به‌راحتی می‌توانیم تعهداتی برای اشخاص و شرکت‌ها و حتی کسانی که به‌طور مستقیم سازنده هستند که تعداد آنها هم محدود است، ایجاد کنیم.

باید موضوع لجستیک فنی و ارائه خدمات پس از فروش مخصوصا در واردات دیده شود.

شعبانی در ادامه افزود: مشکل اصلی در بخش حمل بار جاده‌ای، حضور واسطه‌ها در این بخش است که پیامدهای منفی هم برای آن دارد. به‌عنوان نمونه، کامیونی که قیمت آن حدود ۱۵۰ هزار دلار است تا وارد شود و به دست مصرف‌کننده نهایی برسد، قیمت آن بسیار بالاتر می‌رود و اگر سود اقتصادی و عوارض دولتی را هم در نظر بگیریم این هزینه بیشتر هم می‌شود.

از سویی هم، رویکرد مناسبی در تخصیص سوخت نداریم و می‌توان گفت کامیون‌های فرسوده باتوجه به قیمت بسیار پایین سوخت، از سوخت مجانی استفاده می‌کنند. سوخت کامیون‌ها را با حدود نرخ ۳۰۰ تومان تخصیصی و ۶۰۰ تومان آزاد در جایگاه‌ها توزیع می‌کنیم، در حالی که بهای اصلی آن حدود ۲۰ هزار تومان است. مابه‌التفاوت مصرف سوختی که دولت به‌عنوان یارانه پرداخت می‌کند، عدد بزرگی است.

راهکار چیست؟

شعبانی در پایان گفت: دولت می‌تواند با تخصیص دادن اعتبار در برخی از هزینه‌ها به‌عنوان نمونه در بخش واردات و... از این بخش حمایت کند تا هزینه حمل بار کاهش پیدا کند و تعادلی در بازار ایجاد شود؛ یعنی قیمت‌ها را کاهش دهیم و فشار ناشی از تورم را در کشور کمتر کنیم. این نوع حمایت می‌تواند موثر باشد. واقعیت این است که هزینه حمل‌ونقل تاثیر بسیار زیادی بر قیمت تمام‌شده کالاها دارد و هر قدر در بخش حمل بار از سیستم بروزرسانی شده و قوی بهره‌مند باشیم، هزینه خدمات در این بخش کاهش خواهد یافت.

چالش حمل‌ونقل ریلی، کمبود نقدینگی است



محمدجواد شاهجویی، کارشناس حوزه حمل‌ونقل نیز درباره وضعیت حمل در بخش ریلی کشور و تعداد واگن‌ها به صمت گفت: در بخش حمل‌ونقل ریلی، آمار دقیقی در دست نداریم، اما از روی میزان آماده‌به‌کاری و اطلاعاتی که راه‌آهن از سن وسایل نقلیه ناوگان ریلی منتشر می‌کند، می‌توان به یک آمار تقریبی رسید. به‌عنوان مثال در حال حاضر عدد آماده‌به‌کاری لکوموتیو به ۵۰ درصد رسیده که نشان می‌دهد ۴۶ درصد لکوموتیوها فارغ از اینکه سن آنها چه میزان است، در حال حاضر نمی‌توانند خدمات‌رسانی کنند. برخی از این لکوموتیوها فرسوده هستند و برخی دیگر، نیاز به تعمیر دارند. در حوزه واگن، غیر از واگن‌های بخش مسافری، چندان با موضوع فرسودگی مواجه نیستیم. البته واگن‌های باری، حتی اگر فرسوده هم باشند با تغییر مثلا بوژی و چرخ و محور می‌توانند به فعالیت ادامه دهند، چون قطعات خیلی خاصی ندارند. واگن باری یک شاسی قابل‌تعمیر دارد که فرسودگی آن خیلی مهم نیست و اگر قطعات متحرک مانند بوژی و محور بازسازی شود، جلوی حوادث ناشی از عمر زیاد یک واگن گرفته می‌شود.

فرسودگی چالش حمل ریلی نیست

شاهجویی درباره میزان فرسودگی ناوگان حمل ریلی اظهار کرد: فرسودگی در این بخش در حوزه‌های مختلف با هم متفاوت است. در حوزه مسافری، چالش فرسودگی را داریم، اما در حوزه بار، مشکل قابل‌توجهی در این زمینه نداریم.

وی ادامه داد: اساسا نباید از ریل برای حمل مسافر در مسافت‌های طولانی استفاده کنیم؛ عکس آن چیزی که در این سال‌ها در کشور شاهد آن بودیم. اگر بررسی کنید، میانگین سفرهای ریلی در جهان ۹۵ تا ۱۰۰ کیلومتر و در کشور ما حدود ۶۰ کیلومتر است؛ یعنی ما در سفرهای طولانی از ریل استفاده می‌کنیم و این اشتباه است. اگر رویکرد ما در حوزه ریلی حمل مسافر است، نیاز زیادی به خرید واگن مسافربری داریم، اما اگر رویکردمان در مواجهه با حمل ریلی، حمل بار باشد که درست هم همین است، خیلی نیازی به نوسازی در این بخش نداریم.

شاهجویی درباره تاثیر تحریم‌ها بر ناوگان حمل بار کشور و تامین قطعات و تجهیزات موردنیاز در این بخش، اظهار کرد: در حوزه مسافری، باری و لکوموتیو تاثیر تحریم‌ها در تامین قطعات و تجهیزات، متفاوت است. در حوزه واگن‌های مسافربر در تامین قطعات چالش داریم که البته جدی نیست، اما در بخش باری اصلا چالشی وجود ندارد، چون قطعات موردنیاز این بخش را در داخل تولید می‌کنیم. در حوزه لکوموتیو هم به حدود ۸۰ درصد داخلی‌سازی رسیده‌ایم و تحریم‌ها در نوسازی بخش ریلی خیلی تاثیرگذار نیست. البته اگر پیامدی برای این بخش داشته تاکنون تاثیر خود را گذاشته است. مشکل اصلی در این حوزه، کمبود نقدینگی و جریان مالی است که به‌واسطه سیاست‌گذاری‌های غلط و اینکه اجازه نمی‌دهند بخش خصوصی سرمایه‌ای وارد این حوزه کند، دچار مشکل هستیم، به همین دلیل در بخش‌هایی که نیاز است، نوسازی اتفاق نیفتاده است.

سهم اندک حمل ریلی بار

شاهجویی در ادامه درباره سهم بخش ریلی در حمل بار در کشور اظهار کرد: سیستم ریلی سهم زیادی در حمل بار در کشور ندارد و در نهایت ۱۰ درصد سهم داشته باشد. در کشور ما، طبق بررسی‌ها و شاخص‌های مربوط، حدود ۱۳ درصد نرخ تمام‌شده هر محصول مربوط به حمل‌ونقل است، در حالی که این عدد در دنیا به‌طور میانگین ۶ تا ۷ درصد است.

تاثیر ۱۳ درصدی هزینه حمل بر نرخ تمام‌شده، نه به خاطر کمبودهای حوزه حمل‌ونقل، بلکه به خاطر کم استفاده کردن ما از دارایی‌های موجود است؛ یعنی اگر بتوانیم با استفاده از همین تجهیزاتی که فعلا داریم، بهره‌وری در این بخش را به نرم جهانی برسانیم و بتوانیم بهتر از آنها استفاده کنیم، این عدد به همان میانگین جهانی ۶ تا ۷ درصد خواهد رسید. پس مشکل ما تجهیزات و ملزومات نیست؛ مشکل در بهره‌برداری هم در حوزه جاده‌ای و هم در حوزه ریلی است. بهره‌وری ما در حوزه حمل جاده‌ای، نصف نرم جهانی و در حوزه ریلی، یک‌سوم میانگین جهانی است.

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل در پایان گفت: اگر بتوانیم در سیستم حمل‌ونقل بار کشور مدیریت بهتر و بهره‌وری بالاتری داشته باشیم، عملا می‌توانیم شاخص‌های حمل‌ونقل کشور را به میانگین جهانی نزدیک‌تر کنیم و هزینه تمام‌شده کالاها را پایین بیاوریم که در نهایت به نفع مصرف‌کننده نهایی خواهد بود.

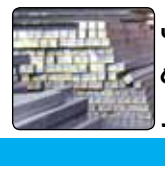
> اگر در سیستم حمل‌ونقل، مدیریت بهتر و بهره‌وری بالاتری داشته باشیم، عملا می‌توانیم شاخص‌های حمل‌ونقل کشور را به میانگین جهانی نزدیک‌تر کنیم

سخن پایانی

حمل‌ونقل کالا به‌طور مستقیم با زندگی شهروندان در ارتباط است؛ بنابراین سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در این حوزه باید برپایه توسعه پایدار انجام شود و انتظار این است که سیاست‌گذاران در سطوح بالا از این بخش غافل نشوند.



آزموده را آزمودن خطاست



تمرکز بر بالادست تنها راه توسعه صنعت فولاد



بازگشت امید به بازار سرمایه

گزارشی از وضعیت اکتشاف و چالش‌های آن

منابع دارای رخنمون به پایان رسید

اکتشاف را پاشنه آشیل بخش معدن نامیده‌اند چراکه این حوزه از نخستین و اصلی‌ترین حلقه‌های فعالیت‌های بخش معدن است و نقطه‌ای است که آسیب به آن در مراحل بعدی زنجیره تشدید می‌شود و پروسه معدنکاری را با اختلال مواجه خواهد کرد. به دلیل ریسک بالا و نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در این بخش معمولا اکتشاف به عهده بخش دولتی است اما کوتاهی حاکمیت معدنی در تهیه امکانات موردنیاز این بخش و درنتیجه عقب‌ماندگی روزافزون در این حیطه موجب شده است تا متصدیان مدام اهمیت این بخش را گوشزد کنند و از مسئولان بخواهند تا توجه به حوزه اکتشاف را افزایش دهد.

در گزارش امروز صمت نگاهی داریم به آخرین اظهارنظرها درباره اکتشاف از زبان فعالان و کارشناسان این حوزه.



عکس: آیدا فریدی

نادیده ماندن اکتشاف



رامین هندی کارشناس و صاحب‌نظر اکتشاف معادن معتقد است که نظارت کافی بر روند پروژه‌های اکتشافی در کشور وجود ندارند و از طرفی دیگر سیستم آموزش عالی تا حدود زیادی ناکارآمد بوده است. وی به معدن ۲۴ گفت: طی سالیان اخیر همواره شاهد تعطیلی و ورشکستگی معدنکارانی هستیم که یا کم‌اهمیت دانستن امر اکتشاف یا با انجام ناقص عملیات اکتشافی، سریع وارد فرآیند استخراج و فرآوری شده‌اند و طی مدت کوتاهی با مشکل تامین مواد اولیه مناسب برای فروش یا خطوط فرآوری روبرو شده و قادر به تامین مواد اولیه خود نبوده‌اند.

وی افزود: باوجود تحریم‌های اقتصادی و رکود نسبی در شاخه‌های مختلف مهندسی شاهد افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت معدن در بخش دولتی و به‌ویژه بخش خصوصی یا خصولتی هستیم. ولی متاسفانه در راستای اجرای پروژه‌های اکتشاف معدنی در سطح کشور شاهد چالش‌های اساسی هستیم.هندی ادامه داد: با توجه به شرایط زمین‌شناسی ایران می‌توان شاهد طیف وسیع و گسترده‌ای از کانی‌سازی عناصر مختلف و تیپ‌های مختلف کانساری باشیم. ولی متاسفانه در اکثر موارد اکتشافات محدود به شناسایی برخی از فلزات پایه و فلزات گران‌بها نظیر آهن، مس، سرب، روی و طلا است و بحث اکتشافات سایر فلزات کمیاب که امروزه در صنایع دیجیتال کاربرد زیادی دارند، در دستور کار قرار نگرفته است.

وی با اشاره به اینکه در بخش‌های خصوصی به دلیل نبود توان مالی و انگیزه لازم، چنین فلزاتی در دستور کار اکتشافی قرار ندارد گفت: متاسفانه در بخش‌های دولتی و حاکمیتی نیز شاهد بی‌توجهی به این موارد هستیم.

اشکالات اساسی

هندی افزود: به دلیل ناکارآمدی بخش عمده سیستم آموزش عالی بخش معدن در کشور فارغ‌التحصیلان کم‌سواد و بدون انگیزه هستند و آشنایی لازم با الفبای زمین‌شناسی و اکتشاف را ندارند. وی گفت: یکی دیگر از معضلات پروژه‌های اکتشافی، نبود نظارت لازم بر اجرای صحیح این پروژه‌ها است و به دلیل محدودیت‌های مالی در پروژه‌های اکتشافی، استفاده از کارشناسان باتجربه لازم در امر نظارت میسر نیست.

به باور این کارشناس حوزه اکتشاف، یکی دیگر از مشکلات اساسی این بخش تغییر مداوم مشاوران یک پروژه اکتشاف معدنی طی مراحل مختلف کار است که در بخش دولتی بسیار متداول است و در چنین شرایطی، هیچ مشاوری پاسخگوی مشکلات پروژه نیست. هندی گلوگاه دیگر پروژه‌های اکتشافی یا معدنی را آزمایش و آنالیز مواد معدنی معرفی کرد و گفت: نتایج ارائه‌شده برای نمونه‌های اخذشده در هر یک از مراحل پروژه اکتشافی، عمدتا براساس نتایج آنالیز شیمیایی حاصله مورد قضاوت قرار می‌گیرد و در مورد ادامه یا توقف پروژه تصمیم‌گیری می‌شود و میزان دقت و صحت این نتایج از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است اما متاسفانه به دلیل تحریم‌های اقتصادی دسترسی به تجهیزات و لوازم مصرفی استاندارد و خدمات پس از فروش این تجهیزات وجود ندارد و به‌این‌ترتیب شاهد بروز خطاهای سیستماتیک در بسیاری از نتایج آنالیز هستیم.

وی گفت: عمده آزمایشگاه‌ها هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوص از تجهیزات آنالیز دستگاهی دست‌دوم و فرسوده استفاده می‌کنند. تعداد معدودی از آزمایشگاه‌های معتبر هم مواد مصرفی استاندارد و مرغوب خود را از قبل خریده‌اند و این ذخیره قطعا در کوتاه‌مدت به پایان خواهد رسید. هندی در ادامه سخنان خود با اشاره به اینکه شرکت‌ها و دست‌اندرکاران اکتشاف شاید در برخی از زمینه‌های تئوریک و دانش فنی روز دنیا با مشکلات کمتری روبرو باشند ولی در زمینه دسترسی به تجهیزات اکتشافی جدید محدودیت‌های بسیار دارند که ناشی از تحریم و قیمت روزافزون دلار است.

رامین هندی گفت: در سالیان گذشته ذخایر معدنی دارای رخنمون و به‌خصوص ذخایر بزرگ اکتشاف شده‌اند و احتمال کشف ذخایر بزرگ سطحی بسیار کاهش‌یافته است و برای دسترسی به چنین ذخایری باید به اکتشاف ذخایر پنهان پرداخت. روش‌ها و تکنیک‌های اکتشافی ذخایر پنهان در جهان توسعه زیادی پیداکرده است. استفاده از این روش‌ها و بومی‌سازی آنها با توجه به شرایط زمین‌شناسی ایران از واجبات عینی است و گریزی از رفتن در این مسیر نیست.

مهم‌ترین چالش معدن



احسان آشوری کارشناس اکتشاف درباره مشکلات این حوزه در کشور اظهار داشت: مهم‌ترین ما در زمینه روش‌ها است زیرا روش‌های فعلی به شکل کلیشه درآمده است؛ به‌عبارت‌دیگر وقتی می‌خواهیم شرح خدماتی را برای یک منطقه بنویسیم، بدون توجه به تفاوت‌ها و ویژگی‌های اختصاصی همه را شبیه هم می‌نویسیم. به تعبیری دیگر شرح‌ها روح ندارند چراکه هر کانساری طبیعت خود را دارد.

از دنیا دور شده‌ایم

آشوری با اشاره به اینکه در روش‌های اکتشافی از دنیا فاصله‌داریم گفت: تعداد دستگاه‌هایی که در کشور وجود دارد محدود هستند و افرادی که بتوانند این روش را انجام دهند چه برداشت و چه تفسیر تعدادشان کم است، اغلب آشنایی کارشناسان ما در این زمینه‌ها، در حد تئوری است، بر همین اساس در کشور ژئوفیزیک‌های عمیق و حفاری‌های عمیق نداشتیم.

کار با ناشناخته‌ها

این کارشناس اکتشاف در ادامه عنوان کرد: چالش دیگر ما در بخش آزمایشگاه‌ها است. آزمایشگاه‌های ما دستگاه‌های خوبی دارند. اما متاسفانه دانش استفاده از این دستگاه‌ها وجود ندارد و آنالیزهای ما دچار خطای بالایی است. آشوری بر تعامل با دنیا تاکید کرد و گفت: اگر بخواهیم در خلا زندگی کنیم و تعامل نداشته باشیم، پیشرفت نخواهیم کرد.

وی درباره ارائه راهکاری برای حل این مشکل گفت: رفع چالش‌های موجود در بخش اکتشاف کشور در ابتدا به سازمان زمین‌شناسی و سپس دانشگاه‌ها مربوط می‌شود. تا زمانی که دانشگاه‌ها و آموزش‌وپرورش را اصلاح نکنیم، خیلی از این موارد تغییری نمی‌کند.

وی ادامه داد: بخش عمده‌ای از دانش زمین‌شناسی تجربی است برای نمونه دانشجویان معدن و زمین‌شناسی برای درک بهتر مطالب باید بازدیدهای میدانی داشته باشند اما در حال حاضر بازدیدها در دانشگاه‌ها کاهش‌یافته است.

تخصص تفسیر داده

وی افزود: در زمینه به‌کارگیری روش‌های نوین در کشور بسیار صحبت می‌شود اما از حرف تا عمل فاصله زیادی است. دستگاه‌هایی که در تکنولوژی‌های اکتشافی استفاده می‌شوند، مانند موبایل نیستند که کاتالوگ و راهنمای آن را بخوانیم و راه‌اندازی کنیم. زمانی که یک دستگاه اکتشافی را از فونیکس خریداری می‌کنیم، معمولا تا سال‌ها نمی‌دانیم نتایجی که از زمین برداشت کردیم چه اندازه خطا داشته است. باید آزمون‌وخطا انجام شود و نتایج را بسنجیم به دلیل این‌که پیش‌پردازش و تفسیر این داده‌ها کاری تخصصی است که صرفاً در تئوری نمی‌توان آن را حل کرد.

سخن پایانی

کارشناسان به‌اتفاق می‌گویند یکی از دلایل عقب‌ماندگی ما در بخش اکتشاف تحریم‌ها است. اما نباید از کوتاهی بخش‌های مسئول در این زمینه هم چشم‌پوشی کرد. بی‌توجهی‌هایی که از دیروز شروع‌شده و امروز به نگرانی‌های زیادی برای تامین مواد اولیه دامن زده است.

"آگهی مناقصه عمومی"

موضوع آگهی: خرید تجهیزات EMC,HPE,CISCO شماره مناقصه: ۴۰۱۱۲۸۹

شرکت بین‌المللی مهندسی سیستم‌ها و اتوماسیون ایریسا در نظر دارد جهت **خرید تجهیزات EMC,HPE,CISCO** از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید .لذا در این خصوص از شرکت‌های توانمند در این حوزه دعوت می‌گردد پیشنهاد فنی و مالی خود را طبق شرایط خواسته شده در اسرع وقت ارسال نمایند.

- **مدارک مورد نیاز:**
- **پاکت الف:** تضمین شرکت در مناقصه به صورت ضمانت‌نامه بانکی به میزان ٤،٠٠٠،٠٠٠،٠٠٠ ریال
- **پاکت ب:** کلیه اسناد مناقصه شامل موارد خواسته شده در ارزیابی کیفی و شرایط خصوصی با مهر و امضا
- **پاکت ج:** پیشنهاد مالی به همراه لیست تجهیزات به تفکیک قیمت

درصورت ناقص بودن هرکدام از پاکت‌ها، پاکت بعدی مفتوح نخواهد شد.

- **نحوه دریافت مدارک:** سایت شرکت ایریسا www.irisaco.com یا واحد خرید
- **مهلت ارسال مدارک:** ۱٤۰۱/۱۱/۱۰
- **نحوه ارسال مدارک:** از طریق پست به آدرس: اصفهان- خیابان چهارباغ بالا- کوچه شهید هدایتی - پلاک ۵- شرکت ایریسا- کدپستی ۸۱۶۳۸۱٤۵۹۱ واحد خرید

در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۳۱۳۶۶۶۰۷۳۰ داخلی ٤۳۷۶ تماس حاصل فرمایید.

شرکت بین‌المللی مهندسی سیستم‌ها و اتوماسیون ایریسا

آگهی تمدید فراخوان شناسائی مناقصه گران

شرکت فولاد هرمزگان جنوب

شماره فراخوان: ۱۴۵۰۷۷

موضوع فراخوان: فراخوان آگهی شناسایی مناقصه گران در زمینه عملیات پروژه‌های مربوط به خاکبرداری، خاکریزی، تسطیح محوطه، زیرسازی مسیر، احداث خیابان، محوطه‌سازی‌های خاکی و بتنی و آسفالتی، پل، اجرای حصار و دیوارکشی‌های بتنی، بنایی و پیش‌ساخته و فنس‌کشی و فعالیت‌های پروژه‌ای در زمینه‌های مرتبط با آیتم‌های نام برده شده

شماره فراخوان: ۱٤۵۰۷۷

مدت اجرای پروژه: ۲ ماه از تاریخ ابلاغ قرارداد

مناقصه‌گزار: شرکت فولاد هرمزگان جنوب

نحوه دریافت اسناد: کلیه متقاضیان می‌توانند تا پایان وقت اداری مورخ ۱٤۰۱/۱۱/۰۸ به صورت غیرحضوری و با مراجعه به وب‌سایت شرکت فولاد هرمزگان جنوب به آدرس www.hosco.ir (قسمت درج آگهی مناقصه /مزایده/ فراخوان) نسبت به دریافت اسناد شناسایی فراخوان مناقصه‌گران و ضمائم مربوطه به شرح ذیل اقدام نمایند.

- اسناد شناسایی استعلام ارزیابی کیفی مناقصه گران
- نامه اعلام آمادگی شرکت در ارزیابی کیفی با ذکر شماره تماس و ایمیل رسمی به آدرس gilani.r@hosco.ir

آخرین مهلت تحویل پاکت به مناقصه‌گزار: پایان وقت اداری مورخ ۱٤۰۱/۱۱/۲٤

تذکر۱: پس از پایان مرحله ارزیابی شناسایی مناقصه گران، دعوتنامه شرکت در مناقصه برای مناقصه گرانی که صلاحیت ارزیابی شناسایی (حداقل امتیاز ۷۰) را احراز نموده‌اند، ارسال و فرآیند انجام مناقصه وفق شرایط اعلام شده در اسناد مناقصه مورد اقدام واقع خواهد شد.

تذکر۲: ارایه گواهینامه معتبر صلاحیت پیمانکاری

تذکر۳: شرکت کنندگان ملزم به ارائه گواهی صلاحیت ایمنی از سازمان تعاون، کار و رفاه اجتماعی می‌باشند.

تذکر٤: ارائه مدارک و سوابق هیچ گونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد و هزینه‌های چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه خواهد بود.

متقاضیان برای آگاهی بیشتر می‌توانند در ساعات اداری با شماره تلفن‌های ۳۳۵۳۰۰۰۳ با کد ۰۷۶ داخلی ۳۲۳۵ (اطلاعات بازرگانی- آقای گیلانی) و داخلی ۸۹٤٤ (اطلاعات فنی- آقای بهرامی) تماس حاصل نمایند.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب

آگهی تجدید سوم مناقصه ۱۴۰۱/۰۷ و مناقصه ۱۴۰۱/۲۰ دومرحله‌ای

نوبت اول
شناسه ۱۴۴۳۵۹

اداره کل راه و شهرسازی استان قزوین در نظر دارد موارد مشروحه ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به پیمانکاران واجد شرایط و تعیین صلاحیت شده واگذار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و 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.

تاریخ انتشار اسناد مناقصه در سامانه ۱٤۰۱/۱۰/۲۸

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۱٤ روز چهارشنبه مورخ ۱٤۰۱/۱۱/۰۵

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: ساعت ۱٤ روز چهارشنبه مورخ ۱٤۰۱/۱۱/۱۹

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۹ صبح روز یکشنبه مورخ ۱٤۰۱/۱۱/۲۳

آخرین مهلت تحویل پاکت (الف) به صورت حضوری ساعت ۱٤ روز چهارشنبه مورخ ۱٤۰۱/۱۱/۱۹ به آدرس ذیل می‌باشد.

متقاضیان شرکت در مناقصه می‌توانند برای دریافت اطلاعات بیشتر به نشانی قزوین- انتهای بلوار نوروزیان پشت صداوسیما- اداره کل راه شهرسازی استان قزوین اداره پیمان و رسیدگی مراجعه و یا با شماره تلفن ۰۲۸-۳۳۶۵۹٤۷٤ تماس حاصل نمایند.

اطلاعات سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۱٤۵۶

اطلاعات تماس دفاتر ثبت‌نام سایر استان‌ها، در سایت سامانه (www.setadiran.ir) بخش "ثبت‌نام/پروفایل تامین کننده/مناقصه گر" موجود است.

ردیف	عنوان مناقصه	مبلغ برآورد (ریال)	مبلغ تضمین (ریال)	توضیحات
۱	بهسازی محور آوج - رزن (کیلومتر ۵۸۰+۳ الی ۹۱۰+۹) آسفالت ورسجآ	۱،۵۳۸،۵۱۰،۳۳۳،۹۳۳	۳۶،۸۰۰،۰۰۰،۰۰۰	دومرحله‌ای - برمبنای فهرست بهای تجمیع شده راه، باند و فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن سال ۱۴۰۱
۲	بهسازی نوع ۳ محور تاکستان - آقچه کند - نیکویه (حدفاصل کیلومتر ۶۲۰+۶ الی ۱۴+۰۵۰) آسفالت ورسجآ	۷۵۰،۷۶۰،۰۰۰،۰۰۰	۲۱،۱۰۰،۰۰۰،۰۰۰	دومرحله‌ای - برمبنای فهرست بهای تجمیع شده راه، باند و فرودگاه و زیرسازی راه‌آهن سال ۱۴۰۱

رتبه مورد نیاز ردیف ۱: رتبه ۳ رشته راه وترابری

رتبه مورد نیاز ردیف ۲: رتبه ٤ رشته راه وترابری

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۱۰/۲۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۱۱/۰۱

روابط عمومی اداره کل راه و شهرسازی استان قزوین

یادداشت

زمستان سخت و زمستان سهل!



علیرضا مهدیه
کارشناس و فعال معدن

مدیریت انرژی و بهینه‌سازی مصرف آن، یک مقوله تخصصی است که لاجرم به شهروندان هم سرایت می‌کند و از این طریق فرهنگ‌سازی می‌شود که چگونه باید از مصرف بی‌رویه جلوگیری کرد و مصرف را به‌حداقل کاهش داد.

گاهی این فرهنگ با ترس گران شدن هزینه و قبض سنگین‌تر است که مردم را بر آن می‌دارد تا گرما و سرما را تحمل کنند و گاهی نگرانی برای آینده است و اینکه شاید با صرفه‌جویی، آینده‌ای برای آیندگان باقی بگذارند.

اما بهینه‌سازی مصرف انرژی در ایران با انواع آن در جهان تفاوت شگرف دارد و هیچ کشوری از نروژ گرفته تا امریکا با ایران قابل‌قیاس نیستند و کشور ما در حال حاضر در گذار جهانی انرژی، تغییرات خاصی نداشته است.

گذر سهل از زمستان در بسیاری از نقاط جهان و با مدیریت و برنامه‌ریزی دقیق و کاهش نرخ انواع انرژی، نمونه بارزی از تفاوت‌های فاحش میان ما و آنها است که می‌توان دید و باید آموخت که چگونه بدون شعار می‌توان به توسعه رسید و خوشبختی خود را در بدبختی دیگران دنبال نکرد.

کشور ما قبل از حمله روسیه و بحران انرژی در اروپا و بالا رفتن نرخ انواع انرژی، با بحران انرژی به شکل‌های گوناگون دست به گریبان بوده است و همین تابستان پیش در اوج گرما برق قطع می‌شد.

جالب اینجا است که این بی‌برقی در کشوری اتفاق می‌افتاد که هرچه نداشته باشد، انرژی بسیار دارد و یکی از بالاترین ذخایر نفت و گاز جهان را به خود اختصاص داده است و بدون در نظر گرفتن ظرفیت بالای این کشور در تولید انواع انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک، با همین گاز می‌شود، برق فراوانی تولید کرد و حتی در اختیار همسایگان هم گذاشت و باوجود بهانه‌های موجه و غیرموجه تحریم، نبود زیرساخت‌های مناسب و استهلاک شبکه و از اتفاق سوءمدیریت، باز هم می‌توان انرژی تولید کرد و به‌جای تبدیل آن به کالاهای شبه‌خام و با ارزش‌افزوده ناچیز، انرژی‌هایی بهینه تولید کرد و آن را در دسترس عموم مردم گذاشت که شاید حداقل جایگزین کالاهایی با ارزش‌افزوده بالاتر باشد و در اوج سختی و سرمای زمستان، به کار گرمایش اتاق‌های یخ‌زده این روزها بیاید.

زمستان سخت در کشوری که مدیرانش آن را به دیگران حواله می‌دادند و میزان آمادگی، ذخایر و منابع خدادادی کشورشان را به رخ آنها می‌کشیدند و فراموش کرده بودند که روزی کشوری به‌نام ونزوئلا با بزرگ‌ترین ذخایر نفت جهان، مجبور به واردات انرژی از ایران شد و پرریسک‌ترین محموله‌ها را به کشورش وارد کرد.

زمستان سخت اینک در کشوری رخ نموده است که جزو مصرف‌کنندگان عمده انرژی در جهان نیست و از اتفاق به‌عنوان کشوری صاحب انرژی، مصرف سرانه بالایی در انواع انرژی ندارد.

زمستان سخت اینک در کشوری جولان می‌دهد که یکی از بالاترین یارانه‌های انرژی را در جهان دارد و می‌تواند با مدیریت بهره‌وری، این مزیت فوق‌العاده را به محصولات و خدمات فوق‌العاده‌تر، تبدیل کند.

در این یادداشت، پای تحریم‌ها را به میان نکشیدیم و نپرسیدیم که چرا تحریم هستیم و چرا در مدت زمانی طولانی باید همچنان تحریم بمانیم؟

اما حق داریم به‌عنوان یک شهروند آرزو کنیم که به‌زودی شاهد مدیریت منابع بیکران انرژی کشور باشیم تا در زمستان از گاز به مازوت نرسیم و در سرمای سخت به‌دنبال هیزم و زغال ندویم.

سهم ماشین‌آلات از هزینه‌های معادن

رئیس کمیسیون صنعت و معدن مجلس از سهم ۴۳ درصدی ماشین‌آلات از هزینه‌های معدن خبر داد و درباره نیاز واقعی معادن کشور به ماشین‌آلات معدنی گفت: نیاز کشور به این ماشین‌آلات حدود ۱۵ هزار دستگاه است.

به‌گزارش بازار، مصطفی طاهری، توانمندی ماشین‌آلات معدنی در بهره‌وری از معادن را بسیار موثر دانست. وی مشروط کردن اجازه واردات ماشین‌آلات به خرید از تولیدکننده داخلی را راهکار مناسبی برای تامین ماشین‌آلات معادن بزرگ دانست و گفت: در این طرح، در صورت یک سفارش خرید ماشین‌آلات معدنی داخلی، صاحبان معادن مجاز خواهند بود، ۵ عدد ماشین‌آلات معدنی خارجی وارد کنند. طاهری درباره حل این مشکل در معادن کوچک‌مقیاس هم گفت: توان ما برای ساخت ماشین‌آلات در معادن کوچک مقیاس مطلوب است و در این بخش باتوجه به سرعت و حجم تولیدات داخلی، نیاز کمتری به ماشین‌آلات معدنی وارداتی وجود دارد، با این حال، در صورت نیاز، باز هم می‌شود، این طرح را اجرایی کرد. وی ابراز امیدواری کرد: تولیدکنندگان داخلی با انجام به‌موقع تعهدات خود، بتوانند به‌تدریج سهم واردات را کاهش دهند و بر تولیدات خود اضافه کنند. طاهری کاهش تعرفه واردات ماشین ماشین‌آلات معدنی از ۴ به یک درصد را نیز اتفاق مثبتی دانست و افزود: این اقدام به‌منظور جلوگیری از افزایش نرخ در ماشین‌آلات معدنی انجام گرفته است.

این در حالی است که پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در اظهارنظری کارشناسی، از بی‌تاثیر بودن کاهش حقوق ورودی ماشین‌آلات صنعتی و معدنی از ۴ درصد به یک درصد در کاهش نرخ تمام‌شده تولید خبر داده است.

در گزارش صمت درباره الگوی معدنکاری چینی مطرح شد:

آزموده را آزمودن خطاست

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

گفته می‌شود چین سال‌های سال، توجه به محیط‌زیست را رها کرد و تنها تمرکز خود را بر توسعه اقتصادی و صنعتی گذاشت، اما از چندی پیش، در دوره ریاست‌جمهوری شی جین پینگ، عقلای این کشور به فکر اصلاح الگوی تولید و حل مشکلات محیط‌زیستی افتادند و در این راستا برای جلوگیری از آلودگی بیشتر هوای پکن و برخی دیگر از شهرها، تعداد زیادی از کارخانه‌هایی را که نتوانستند مسیر تولید خود را عوض کنند، تعطیل کردند، زیرا هدف بزرگ‌تری برای خود ترسیم کرده بودند و آن حفظ محیط‌زیست و مبارزه با آلودگی هوا بود.

آیا همین الگو می‌تواند راهگشای حرکت ما در مسیر توسعه صنعتی باشد؟ در گزارش امروز صمت از مهدی کلاهی، استاد دانشگاه و کارشناس مسائل اجتماعی ـ محیط‌زیستی و انوشیروان دلیریان، کارشناس و فعال معدن پرسیدیم این الگو چقدر می‌تواند کارآ باشد و جز این، چه راهکاری پیش‌پای توسعه معدنکاری وجود دارد؟



عکس: صمت

گاهی معدنکاری به‌واسطه فرآیند ذاتی خود، رابطه چندان حسنه‌ای با محیط‌زیست ندارد و کشور ما هم در استخراج و فرآوری از روش‌های مستهلک و دانش قدیمی استفاده می‌کند که نشأت‌گرفته از تحریم‌ها است

آیا ما هم می‌توانیم از همان مسیر اشتباهی که چینی‌ها طی کرده‌اند، برویم و بعد مشکلات ایجاد شده را جبران کنیم؟ این روش از اساس با منطق و عقلانیت اقتصادی همخوانی ندارد. وقتی می‌بینیم انتهای مسیری که یک فرد رفته چاه است، آیا باید ما هم از همان راه برویم؟

توسعه به‌سبک چین



مهدی کلاهی ـ استاد دانشگاه و کارشناس مسائل اجتماعی ـ محیط‌زیستی: بسیاری می‌گویند باتوجه به شرایط سختی که کشور در آن قرار دارد، چاره‌ای جز این نیست که از معادن و منابع کشور استفاده کنیم.

مدلی که برای این شکل از فعالیت پیشنهاد می‌شود، توسعه به سبک کشور چین است.

این کشور سال‌ها در پی رسیدن به پیشرفت و توسعه اقتصادی، منابع و معادن خود را موردبهره‌برداری قرار داد و با اتکا به قدرتی که در این مسیر کسب کرده، امروزه می‌تواند صنایعی را که آلایندگی بالایی دارند، تعطیل کند. دانسته یا نادانسته ما هم امروز در حال بهره‌کشی از طبیعت هستیم و تا اینجای کار از چین الگو گرفته‌ایم.

اما این شیوه به دلایل چندی کاملا مردود است. اول اینکه می‌گویند ما برای رشد اقتصادی و افزایش تولید ناخالص داخلی نیاز به معدنکاری داریم، سخنی گزاف است. اگر آمار موجود درباره نقش معدنکاری در میزان جی‌دی‌پی را پیش چشم بگذاریم و براساس آن صحبت کنیم، مشخص است که معدن حدود یک درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است و در زمینه اشتغال هم، این آمار بیش از ۲ درصد نیست. این اعداد آنقدر بزرگ نیست که بخواهیم درباره آن صحبت کنیم و اگر اصرار بورزیم که این اعداد و ارقام قابل‌ملاحظه است و نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد، در حال خودفریبی هستیم.

هزینه و فایده

حقیقت این است که این آمار و ارقام در مقایسه با سرمایه‌های طبیعی که به رایگان در اختیار دنیا قرار می‌دهیم، در حکم هیچ است.

از آنجایی که صنایع تبدیلی و فرآوری مواد معدنی را نداریم، بیشتر آنچه را از زمین استحصال می‌شود، به‌صورت خام به دنیا صادر می‌کنیم یا با صرف هزینه‌های گزاف اقدام به فرآوری می‌کنیم که این فرآیند تحمیل ضرر و زیانی هنگفت به جامعه است، بنابراین نمی‌توانیم ادعا کنیم که اقتصاد ما به این حوزه وابسته است.

راه یا چاه

حال برسیم به اینکه آیا ما هم می‌توانیم از همان مسیر اشتباهی که چینی‌ها طی کرده‌اند، برویم و بعد آن را جبران کنیم؟ پاسخ این است که این روش از اساس با منطق و عقلانیت اقتصادی همخوانی ندارد. وقتی می‌بینیم انتهای مسیری که یک فرد رفته چاه است، آیا باید ما هم از همان راه برویم؟

ما می‌توانیم از ظرفیت‌های علمی که در کشورمان موجود است، بهره ببریم تا این مشکلات را حل کنیم.

به‌جای اینکه راه اشتباهی را که سال‌های سال پیموده‌ایم، به این شکل توجیه و آنقدر در این مسیر حرکت کنیم تا سرمان به سنگ بخورد، باید مسیر اصلاح شود. راه‌های دیگری وجود دارد و علم امروز برای هر کاری راه‌حلی پیدا می‌کند و می‌توان از این روش‌ها الگوبرداری کرد.

اینکه می‌خواهیم رشد و پیشرفت کنیم و بعد به فکر حل مشکلات حاصل باشیم، توجیهی عقلانی نیست و برداشت نادرستی از مسیر توسعه است.

چند توصیه کاربردی

به‌نظر من، نسخه‌پیچی درباره کلیت موضوعی، مسئله‌ساز است. برای مثال نمی‌توان به‌طورمطلق حکم داد که در تمام کشور باید معدنکاری را تعطیل کرد.

اما در مجموع می‌توان چند توصیه برای بهبود شرایط داشت. برای چاره این معضل، به‌نظر می‌رسد باید در قدم اول دولت از ورود به بنگاهداری در بخش معدن منع شود و فعالیت در این حوزه را به بخش خصوصی بسپارد. در عوض، باید در نقش حاکمیتی خود قوی‌تر ظاهر شود و استانداردهایی تعریف کند و بر این مسیر نظارت بیشتری داشته باشد.

به‌تازگی در انجمن جهانی ترمیم اکوسیستم، که من هم عضوی از آن هستم، دستورالعملی تدوین شده است به نام دستورالعمل پایش و ترمیم اکوسیستم‌های معدنی. به این معنی که وقتی قرار است معدنی در جایی فعالیت خود را آغاز کند، قبل، هنگام و بعد از این فعالیت؛ باید چه اقداماتی را برای ترمیم آسیب‌های وارده به طبیعت انجام دهد.

ایرادی ندارد که از منابع‌طبیعی کشورمان استفاده کنیم،اما براساس استانداردهایی مشخص و موردقبول.

بنابراین دولت باید نیروی انسانی خود را تقلیل دهد و به‌سمت مسئولیت‌های نظارتی و حاکمیتی خود برود.

قدم بعدی، شفاف‌سازی تصمیمات است، یعنی دولت باید اجازه دهد تمام قوانین در دسترس همه باشد و رایزنی و لابی‌گری را به‌حداقل برساند و شفافیت را آنقدر افزایش دهد که لابی‌گری اتفاق نیفتد.

دولت باید با استفاده از زیرمجموعه وسیع خود، فعالیت‌های معدنی را مرتب پایش کند و اجازه معدنکاری و توسعه فعالیت را تنها به افرادی بدهد که در این زمینه سابقه خوبی داشته‌اند. به‌عبارت دیگر، معدنکار به‌طورحتم باید معدن قبلی را به بهترین نحو، تحویل طبیعت و جامعه بدهد و نتایج کار وی، مورد پایش و سنجش قرار گیرد و اگر نتیجه کار مثبت بود، اجازه ادامه فعالیت پیدا کند. این کار سختی نیست و مدل‌های آن در کشورهای پیشرفته وجود دارد.

اختراع دوباره چرخ

ما رویکرد، روش و توانایی انجام این کار را داریم، اما آنچه در این میان مغفول مانده «خواستن» است. اگر این بخش نادیده گرفته‌شده را هم اضافه کنیم، می‌توانیم معادن را به‌سویی حرکت دهیم که کنش محیط‌زیستی داشته باشند. باید قبول کنیم که تحریبات اشتباه داخلی و نه خارجی.

باید با این دیدگاه که حالا خراب می‌کنیم و فردا دیگری می‌آید و آن را درست می‌کند، مقابله کنیم. همین الان هم در این حوزه با تاخیر روبه‌رو هستیم. اگر قرار بود اشتباهات قبلی مرتب تکرار شود، باید هر روز چرخ را از نو اختراع می‌کردیم. علم از تجربه دیگران در راستای تصحیح و اصلاح مسیر خود استفاده کرده است و ما هم در معدنکاری باید از تجربه دیگران استفاده کنیم.

اگر بتوانیم همین امروز قدم در این مسیر بگذاریم تا معادن بتوانند کنش محیط‌زیستی داشته باشند، مطمئن هستم که بخش خصوصی هم در کنار مردم می‌ایستد.

اما چرخ‌دنده‌های این سازکار باید با هم چفت شوند که یک تسهیلگر نیاز دارد و دانشگاه می‌تواند تسهیلگر این ارتباطات باشد و دولت فقط در جایگاه نظارتی قرارگیرد. به این ترتیب، همان‌طور که پیش از این هم اشاره شد، بخش خصوصی هم باید براساس فرآیندهایی که هم عادلانه است و تعریف‌شده، وارد این مزایده‌ها شود و بعد مورد رصد و پایش قرار گیرد و اگر امتیاز مطلوب را کسب کند، می‌تواند کار بعدی خود را آغاز کند.

در آستانه برنامه هفتم



انوشیروان دلیریان ـ کارشناس و فعال معدنی: نظام حاکم بر دنیا دادوستد است. باید چیزی را از دست داد تا در ازای آن، چیزی را دریافت کرد، اما کاری منطقی و عقلانی است که نفع آن بیشتر از ضررش باشد.

در ارتباط با بخش و بدنه اصلی صنعت باید بگوییم صنایع انرژی‌بر زیادی داریم که تاثیرات منفی فزاینده‌ای بر جو و اتمسفر دارند و باید فکر اساسی به حال آنها کنیم و امروز که در آستانه کلید خوردن برنامه هفتم توسعه هستیم، جا دارد به این موضوع بیشتر توجه کنیم تا بیش از این به بیراهه نرویم.

معدنکاری به‌واسطه فرآیند ذاتی خود، رابطه چندان حسنه‌ای با محیط‌زیست ندارد و کشور ما هم در استخراج و فرآوری از روش‌های مستهلک و دانش قدیمی استفاده می‌کند که نشأت‌گرفته از تحریم‌ها است.

زیان انباشته فعالیت‌ها

درباره اینکه تحریم‌ها چه آسیبی به توسعه معدنکاری و حفظ محیط‌زیست وارد کرده است، به ذکر مثالی بسنده می‌کنم. معادن روباز یکی از انواع این حوزه فعالیت است و در این نوع از معادن بزرگ‌ترین نقش را ماشین‌آلات معدنی ایفا می‌کنند.

عمر متوسط ناوگان ماشین‌آلات معدنی ما به‌علت تحریم‌ها و ناتوانی در تولید داخلی به ۱۵ تا ۲۵ سال رسیده است، در حالی که عمر مفید ماشین‌آلات معدنی در دنیا در نهایت ۳ تا ۵ سال است و بعد از آن اسقاط می‌شود. به این ترتیب، در کشور ما چیزی بیش از ۵ تا ۸ برابر از یک ماشین استفاده و همین باعث ایجاد آلایندگی و تولید دی‌اکسیدکربن بیشتر می‌شود.

به‌همین دلیل، اگر بخواهیم به‌سوی عمل به قواعد بین‌المللی و کاهش تولید کربن برویم، باید هزینه بیشتری تقبل کنیم. به‌عبارت دیگر، تحریم‌ها باعث شده که نسبت هزینه و فایده فعالیت‌ها توازن خود را از دست بدهد و در بعضی مواقع با زیان انباشته، کاری را پیش ببریم که این از منطق به دور است.

باید راهی یافت

در بخش فرآوری مواد معدنی که فعالیت‌های پایین‌دستی معدن به‌شمار می‌رود و همین‌طور در سایر موارد و کشاورزی هم با این مشکل روبه‌رو هستیم. در زمینه صنعت خودرو هم وضع به‌همین منوال است.

صنایع خودروسازی دنیا به‌سوی تولید اتومبیل‌های پلاگین و هیبریدی در حرکت است، اما ما هنوز به‌دنبال این هستیم که ببینیم که چرا خودروی تولیدی ما در هر ۱۰۰ کیلومتر، بالای ۹ الی ۱۰ لیتر بنزین مصرف می‌کند. بسیار خوب است که ما به تکنولوژی تولید خودرو دسترسی پیدا کرده‌ایم و هیچ‌کسی این را نفی نمی‌کند، اما اگر هزینه‌ای که بابت آن می‌کنیم، بیش از سودی است که به‌دست می‌آید، در عمل کاری غیراقتصادی و غیرمنطقی است و هزینه زیادی به صنعت و کشور تحمیل می‌شود.

باید راه‌حلی پیدا کنیم. نمی‌توانیم در دنیای امروزی در انزوا بمانیم و در عین حال بخواهیم از علم و تکنولوژی روز برخوردار شویم، البته شاید بتوانیم به خیلی از این علوم دسترسی پیدا کنیم، اما در بسیاری از موارد هم مصداق «ساختن چرخ از نو» است.

در زمینه کربن صفر یا کربن‌زدایی هم باید به همین سو برویم و ببینیم که ما چه کرده و به چه دستاوردهایی رسیده‌ایم و کشور همسایه یا اروپاییان چه کرده‌اند دستاوردشان چیست؟ این گردش اطلاعات و دانش راهی ندارد، جز اینکه مسئله تحریم‌ها را رفع کنیم.

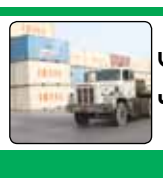
تحریم در ابتدا اقتصاد را هدف قرار می‌دهد و در درازمدت، موضوعات حیاتی و زیست‌محیطی را هدف قرار می‌دهد و باید هرچه زودتر، فکر عاجلی در راستای رفع تحریم و ارتباط موثر با دنیای بیرون داشته باشیم.

سخن پایانی

بیش از ۲ دهه است که تلاش زیادی برای آشتی دادن معدنکاری با محیط‌زیست انجام شده و به این منظور، پروتکل‌ها و استانداردهای خاصی برای فعالیت‌هایی که منجر به انتشار آلاینده‌ها می‌شود، در نظر گرفته و اقدامات موثری انجام شده است، اما کشور ما در ابتدای راه است و هنوز ضابطه و قانونی برای توجه به این موضوع وجود ندارد و هر سال تبعات این بی‌توجهی بیشتر و بیشتر می‌شود.

در این زمینه، ابتکار عمل در اختیار دولت است و تا زمانی که در قوانین بالادستی، ضوابط ویژه‌ای برای این کار در نظر گرفته نشود، انتظار نمی‌رود که شرکت‌های بخش خصوصی اقدامی خودجوش انجام دهند.

گسترش
تجارت
چهارشنبه
۲۸ دی ۱۴۰۱
۲۵ جمادی‌الثانی ۱۴۴۴
۱۸ ژانویه ۲۰۲۳
شماره ۲۲۴۸
پیاپی ۳۵۶۶
www.Tejaratdaily.com



گمرک توپ را به زمین تجار انداخت



پناهی برای بی‌پناهان



حیف و میل انرژی در ساخت‌وساز

نظرگاه

در بررسی دلایل ایجاد پدیده حاشیه نشینی مطرح شد

نظام معیوب مدیریتی در برنامه‌ریزی اقتصادی

امیرمحمد درویش
editor@smtnews.ir

کارتن‌خواب در سراسر دنیا وجود دارد و تفاوت اصلی درباره این پدیده در کشورهای مختلف به تفاوت برخورد کشورها با این پدیده اجتماعی و یا ریشه اصلی ایجاد این پدیده برمی‌گردد، زیرا بسیاری از کشورها پذیرفته‌اند که کارتن‌خواب، نتیجه عملکرد همه افراد و تمام بخش‌های جامعه است.

جوامعی که بار مسئولیت خود را در این ارتباط پذیرفته‌اند، به این می‌اندیشند که چطور می‌توان سرعت رشد کارتن‌خوابی را مهار کرد و آسیب‌های ناشی از این پدیده را به حداقل رساند. از پیامدهای جامعه مدرن و البته در حال توسعه وجود افرادی است که امکانات اولیه برای زندگی خود را ندارند. افرادی که در گذشته خانه به دوش خوانده می‌شدند، اکنون به آنها کارتن‌خواب می‌گویند.

دلیل عمده کارتن خواب شدن افراد به مهاجرت برمی‌گردد. به حاشیه رانده شدن افراد به دلیل فقر و سپس رفتن این افراد از حاشیه‌ها به کنار پل، جوی، پارک و گوشه‌های خیابان به دلیل مشکلات اقتصادی و نبود امکانات، کارتن خوابی را به امری رایج در گوشه و کنار شهرهای بزرگ تبدیل کرد. صمت در این گزارش به وضع معیشت کارتن‌خواب‌ها پرداخته است.



عکس: صمت

جمع آوری افراد بی‌خانمان، بدون تغییر در روش زندگی آنها مشکلی را حل نمی‌کند

کارتن‌خوابی معلول دلایل متفاوتی است

محرومیت، فقدان امکانات رفاهی و همچنین روند رو به رشد ناامیدی در بین جوانان جامعه، باعث روی آوردن افراد به اعتیاد و زندگی در پارک‌ها برای تامین مواد مورد نظر خود، بسیار گسترش یافته است. این پدیده در همه‌جای دنیا وجود دارد ولی در کشورهای در حال توسعه به دلیل بالا بودن نمودار فقر، بیکاری و نبود امید در بین جوانان برای زندگی مناسب در آینده، حجم کارتن خواب‌ها روز به روز افزایش داده است. کارتن خوابی فقط محدود به یک قشر خاص مانند معتادین، بزهکاران، افراد الکلی و... نیست، بلکه گاهی اوقات دیده شده است که مردان به دلایلی همچون ورشکستگی مالی و یا زنان به دلایل مختلف مانند جدایی و نداشتن سرپناه به بی‌خانمانی و خیابان خوابی روی می‌آورند. حتی گاهی اوقات کارتن‌خوابی که خود معلول دلایل متفاوتی است علت بسیاری از بزه‌های اجتماعی قرار می‌گیرد و به روایتی دیگر این آسیب به‌تنهایی می‌تواند مولود بسیاری از بزه‌ها و آسیب‌های اجتماعی در سرتاسر دنیا باشد. کارتن خوابی ارتباط مستقیم با اوضاع اقتصادی حاکم بر جامعه دارد.

در هرجامعه‌ای که وضعیت اقتصادی نابه‌سامان و غیر متعادلی وجود داشته باشد، کارتن‌خواب نیز بیشتر به چشم می‌خورد و از سوی دیگر دولت‌ها به این افراد به دلیل نشان دادن چهره‌ای ناخوشایند به جوامع دیگر به چشم دردسر نگاه می‌کنند.

از این مهم‌تر، به دلیل آنکه بیشتر کارتن‌خواب‌ها یا به دلایلی که مخالف با هنجارهای جامعه است به این سرنوشت دچار شده‌اند یا بعد از انتخاب این روش زندگی معمولا برای کسب مایحتاج حداقلی خود مجبور به انجام کارهایی مخالف با هنجارهای اجتماعی می‌باشند. اگر در پارک‌های شهر، رفت‌وآمد داشته باشید، افرادی را مشاهده می‌کنید که بر روی صندلی‌های پارک خوابیده‌اند. کمی که به ظاهر آنها دقت کنید متوجه می‌شوید که از شب گذشته در این پارک حضور داشته‌اند. نبود سرپناه، ورشکستگی، اعتیاد، اقتصاد و سایر عوامل اجتماعی، می‌تواند نقش مهمی در پارک‌خوابی یا در اصطلاح کارتن‌خوابی داشته باشد. این افراد از نظر وضع معیشت، اوضاع مناسبی ندارند و بر اساس گزارش‌های میدانی صبح خود را با اندکی مواد غذایی به شب می‌رسانند. وضع معیشت درمیان پارک‌خواب‌ها، آنقدر ضعیف است که حتی برای استحمام، پول کافی ندارند و طبق شواهد میدانی و به گفته یکی از افرادی که درپارک زندگی می‌کند، اگر پول خود را برای استحمام بدهند برای تهیه مواد غذایی دچار مشکلات زیادی خواهند شد و به ناچار تن به سرقت می‌دهند.

خیریه‌ها وظیفه دولت را انجام می‌دهند



رئیس انجمن علمی مددکاری اظهار کرد: سیاست‌های اشتباه یک کشور از عوامل مهم افزایش افراد بی‌خانمان است چراکه کارتن خوابی قطعا خواسته بسیاری از افراد نیست و یک فرد بی‌خانمان قطعا خود چنین شرایطی را انتخاب نکرده است. وضعیت معیشت افراد، قطعا ساخته دست خودشان نیست و شرایط جامعه چنین سرنوشتی را برایشان رقم زده است.

مصطفی اقلیما در گفت‌وگو با گسترش نیوز پایگاه خبری موسسه فرهنگی- مطبوعاتی صمت در انتقاد به رشد نامتناسب خیریه‌ها و انداختن وظایف دولت روی دوش آنها گفت: خیریه‌ها در دیگر نقاط دنیا، کار دولت را انجام نمی‌دهند درحالی که در ایران، خیریه‌ها وظیفه دولت را انجام می‌دهند. دولت‌ها موظف هستند به امور معیشت افراد بی‌خانمان رسیدگی کنند. در تمام شهرهای کشور، خیریه‌های بسیاری وجود داد که باید قبل از آنکه افراد به این وضع دچار شوند و معیشتشان دچار مشکل شود به آنها کمک کنند.

رئیس انجمن علمی مددکاری با تاکید بر اینکه باید سیاست‌های دولت در این زمینه تغییر کند افزود: دولت باید به نحوی عمل کند که افراد جدید به این تعداد کارتن‌خواب افزوده نشود و این امر به نتیجه سیاست‌های دولت بستگی دارد. دولت باید معیشت، شرایط زندگی و حمایت را به نحوی سامان بخشد که افراد دچار چنین شرایطی نشوند. در غیر این صورت هرچقدر خیریه‌ها تلاش کنند تا وضع معیشت قشر ضعیف جامعه بهبود بخشد، سیاست‌های اشتباه دولت ممکن است این تلاش هارا بی‌نتیجه کند.

وی با تاکید بر اینکه وضع معیشت، تاثیر بسیاری در بی‌خانمانی افراد دارد ادامه داد: اگر در یک کشور، وضع معیشت و رفاه در شرایط مناسبی قرار داشته باشد و تمام افراد از سرپناه برخوردار باشند، که این امر از حداقل امکاناتی است که دولت موظف است فراهم کند، بساط کارتن‌خوابی و بی‌خانمانی برچیده خواهد شد

اقلیما ادامه داد: جمع آوری افراد بی‌خانمان، بدون تغییر در روش زندگی آنها مشکلی را حل نمی‌کند. اگرخواهیم این موضوع ریشه کن شود باید تمام دستگاه‌ها با تغییر در سیاست‌های خود و تعامل با یکدیگر به رفع این معضل و همچنین بهبود وضع معیشت افراد جامعه بپردازند. قطعا اگر از امروز شروع شود تا ۴۰ سال آینده کارتن‌خوابی وجود نخواهد داشت چراکه موفقیت در چنین امری، فرآیندی بلند مدت را می‌طلبد. وضع معیشت و در ادامه آن بی‌خانمان شدن افراد، محصول بی‌توجهی هایی از سوی دولت است و در کوتاه مدت رفع نمی‌شود.

وی درباره شیوه حمایت از افراد کارتن خواب در دیگر نقاط دنیا گفت: شهرداری‌ها افراد بی‌خانمان را سامان می‌دهند و در گرمخانه‌ها، خدمات بهداشتی، غذا، درمان و لباس را برای آنها فراهم می‌کنند. اگر بیمار شوند، مراجعه به پزشک و بیمارستان برای آنها رایگان است و داروخانه‌ها برای تحویل دارو، هیچ هزینه‌ای از آنها نمی‌گیرد. اما در ایران، هیچ یک از این خدمات برای افراد بی‌خانمان را شاهد نیستیم. اگر هم کسی نخواهد در گرمخانه‌ها بماند، بن غذا به آنها داده می‌شود و معیشتشان تامین خواهد شد.

رئیس انجمن علمی مددکاری گفت: برای رفع این معضل باید برنامه مدونی داشته باشیم. زمانی که فرد تحصیلات دانشگاهی را به پایان می‌رساند، اگر شغلی داشته باشد و میزان درآمدش کافی باشد و به موقع ازدواج کند، با این تدبیر، قطعا نه کسی کارتن خواب می‌شود و نه بی‌بضاعت. شرایط نامساعد معیشت در یک کشور، افراد را به دامن آسیب‌های اجتماعی می‌کشاند.

وی در پاسخ به این سئوال که وضع معیشت افرادی که در پارک و خیابان زندگی می‌کنند چگونه است گفت: بسیاری از این افراد به معنای واقعی کارتن خواب نیستند و به علت بدهی‌های سنگین که دارند مجبور می‌شوند درپارک بمانند، به نوعی فرار از ترس طلبکار است. اما عده‌ای دیگر واقعا کارتن خواب هستند و در شرایط ناگواری زندگانی می‌کنند. بعضا مشاهده شده شخصی به همراه خانواده خود در یک چادر کوچک زندگانی می‌کنند که تماشای این صحنه بسیار ناگوار است. وضع معیشت این افراد به گونه‌ای است که شاید در طول روز تنها ۱وعده غذا بخورند.

وی با تاکید بر اینکه اگر سازمان‌های مربوطه برای ساماندهی افراد بی‌خانمان اقدام نکنند مکان‌های عمومی داخل شهرها، مکان اسکان این افراد می‌شود گفت: وجود کارتن خوابی یا افراد بی‌خانمان که دارای معیشت ضعیف و بیماری‌های خص هستند، باعث ایجاد آسیب‌های اجتماعی در سطح شهر می‌شود و به نحوی، مکان‌های عمومی، امنیت اجتماعی خود را از دست می‌دهند. چراکه به درست یا غلط، نوعی خوف اجتماعی در ذهن جامعه از این افراد وجود دارد.

اقلیما در ارتباط با دستگاه‌ها و نهاد هایی که در کنترل میزان آسیب‌های اجتماعی نقش دارند خاطرنشان کرد: درمورد گرم‌خانه‌ها، صرفا گروه‌های هدف معتادان نیستند بلکه، متکدیان و افراد فراری از خانه، همچنین کسانی که به واسطه وضع معیشت زندگی در پارک و خیابان زندگی می‌کنند مطرح می‌شود که متولی اصلی کنترل این افراد بهزیستی است. دومین دستگاهی که موظف به ساماندهی این امور است شهرداری‌ها هستند.

وی درپایان صحبت‌هایش درباره مشکلات افراد بی‌خانمان گفت: ۵۰درصد افراد بی‌خانمانی که به گرم‌خانه‌ها مراجعه می‌کنند، با انواع بیماری هایی مانند ایدز، هپاتیت، بیماری‌های روحی و روانی، کهولت سن روبه‌رو هستند. این درحالی است که مراکز درمانی خصوصی و دولتی، خدماتی را به گرم خانه‌ها ارائه نمی‌دهند. درنهایت این افراد، باوجود مشکلات فراوان، تحت حمایت سازمان بهزیستی قرار می‌گیرند.

ابتدا باید سیستم اصلاح شود



اردشیر گراوند، پژوهشگر مسائل اجتماعی، در گفت‌وگو با صمت گفت: موضوعاتی مانند حاشیه نشینی از یک نظام معیوب مدیریتی در برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی بروز می‌کند. هرچه توجه به مسائل معیشت و حاشیه‌نشینی کم تر مورد توجه قرار گیرد، خروجی آن که افزایش آسیب‌های اجتماعی است بیشتر بروز می‌کند.

وی ادامه داد: نظام اشتغال ما باید به گونه‌ای باشد که فرصت اشتغال آبرومند برای تمام افراد، حتی کسی که اعتیاد دارد وجود داشته باشد. اگر شرایط اشتغال برای تمام افراد وجود داشته باشد، معیشت جامعه وضع بهتری خواهد داشت و پدیده کارتن‌خوابی یا همان بی‌خانمانی از میان خواهد رفت.

گراوند تاکید کرد: باید سازمان‌های حمایتی، شرایطی را به وجود بیاورند تا فرد بی‌خانمان بتواند به زندگی اجتماعی برگردد. اما اتفاقی که هم اکنون رخ داده این است که ما مدیریت معلول می‌کنیم. یعنی فقط به دنبال ساماندهی کارتن خواب‌ها و بی‌خانمان‌ها هستیم اما به این مسئله فکر نکرده‌ایم، سیستمی که تولید کارتن خواب و بی‌خانمان می‌کند را اصلاح کنیم.

این پژوهشگر مسائل اجتماعی گفت: افرادی که هم اکنون کارتن‌خواب و بی‌خانمان هستند، برادر و خواهرهای ما بوده و در این مملکت حق هایی دارند که اگر به هر دلیلی این مسائل برای آنها پیش آمده است، نظام اجتماعی باید تمام تلاش خود را در راستای نجات این افراد انجام دهد.

وی یکی دیگر از عوامل ایجاد پدیده کارتن خوابی و بی‌خانمانی را اعتیاد دانست و گفت: درجامعه، شخصی که درگیر بیماری اعتیاد می‌شود، ممکن است از سوی خانواده ترد شود و هیچ حمایتی از او صورت نگیرد. بنابراین به دلیل آنکه امکان بازگشت به منزل را ندارد، مجبور می‌شود در پارک بماند. به همین منظور مصرف مواد مخدر برای شخص بیمار راحت تر شده تا حدی که دیگر اشتیاق بازگشت به منزل را ندارد و به کارتن خوابی روی می‌آورد. با گذشت زمان، معیشت او به شدت دچار آسیب می‌شود، تاحدی که برای به‌دست آوردن مواد مخدر، مجبور به سرقت می‌شود.

گراوند در پاسخ به این سئوال که آیا افراد ابتدا کارتن‌خواب می‌شوند سپس معتاد گفت: در هیچ کجای دنیا در ارتباط با این مسئله، نمی‌توان آماری با دقت بالا به‌دست آورد اما بالای ۸۰درصد افراد به واسطه یک عارضه کارتن‌خواب شده‌اند. اما اینکه ما بخواهیم به هر دلیل خود را تبرئه کنیم که یک شخص ابتدا کارتن‌خواب بوده و سپس معتاد شده است درست نیست. البته می‌توان گفت که حجم بسیاری از آنها نیز به دلیل اعتیاد است.

لازم به ذکر است که وضعیت معیشت در پدید آمدن کارتن خوابی درکنار سایر عوامل بسیار تاثیرگذار است.

این پژوهشگر اجتماعی در ارتباط با نقش فرد در کارتن‌خواب شدن خاطرنشان کرد: زور نظام اجتماعی از زور افراد بیشتر است. افراد حدود ۲۵ تا ۳۰درصد، توان مقابله با نظام اجتماعی را دارند. بنابراین ظرفیت‌های نظام اجتماعی ۷۰درصد بر معیشت افراد موثر است. با این وجود ما نمی‌توانیم افراد را در آسیبی به اسم کارتن‌خوابی مقصر بدانیم.

گراوند درپایان گفت: برخورد بد با کارتن‌خواب‌ها مانند جنایت است. رویکرد مسئولان این حوزه این است که برای تبرئه خود، فرد را مقصر بدانند، این در حالی است که همه ما مقصر هستیم. بنابراین اگر نظام اجتماعی، نظام حمایتی کشور، تشکل‌ها و ملت ایران پای کار بیایند، می‌توان به این قشر از جامعه کمک‌های بسیاری کرد.

هرچه مسائل معیشت و حاشیه‌نشینی کمتر مورد توجه قرار گیرد، خروجی آن که افزایش آسیب‌های اجتماعی است بیشتر بروز می‌کند

سخن پایانی

کارتن خواب‌ها افرادی هستند که به دلایل متعدد، مجبور شده‌اند در بستر پارک‌ها و خیابان‌ها زندگی کنند. عده‌ای به دلیل مسائل اقتصادی و معیشت، عده‌ای به دلیل اعتیاد و.... شرایط سلامت و بهداشت افراد کارتن خواب در وضعیت بسیار خطرناکی قرار دارد و از لحاظ جسمی و روانی با بیماری‌های متعددی دست و پنجه نرم می‌کنند. بسیاری از آنها به بیماری‌های پوستی و بیماری‌های دهان و دندان مبتلا هستند و در بیشتر موارد این افراد قربانیان ایدز به حساب می‌آیند. در صد بالایی از افراد کارتن خواب جوانانی هستند که تحصیلات تکمیلی دارند و به خاطر فقر و اعتیاد از محل زندگی خود طرد شده و در خیابان زندگی می‌کنند. راه‌حل اساسی از بین بردن کارتن خواب‌ها نگهداری کوتاه‌مدت این افراد در گرمخانه‌ها نیست؛ بلکه باید تمامی سازمان‌ها و ارگان‌های کشور، سیاست‌های ریشه‌ای را برای رفع این معضل در پیش گرفته و بودجه مناسبی را برای حل این آسیب اجتماعی در نظر بگیرند.

صورت‌مسئله کارتن‌خوابی را پاک نکنیم

از نظر بسیاری مکاتب جامعه‌شناسی، بروز چنین معضلاتی در شهر، نتیجه کم کاری‌های مسئولان است، بنابراین طبق مکتب شیکاگو، که مکتبی بوم‌شناسی و شهری است، این شرایط ناسالم و ناکارآمد محیط زندگی و بومی فرد است که او را ناچار به چنین رفتارهایی می‌کند. در نهایت باید با نظرخواهی از افراد فعال در حوزه ساماندهی کارتن خواب‌ها باید بدانیم چه عواملی موجب بروز این شرایطی می‌شود تا بتوان این چالش را کنترل و رفع کرد.



سیدحسن موسوی چلک، رئیس انجمن مددکاران اجتماعی ایران در خصوص اینکه آیا کارتن‌خوابی یک سبک زندگی است، به ایمنا، می‌گوید: اولین گام برای خارج شدن از این پدیده، داشتن چتر حمایتی از سوی نهادهای اجتماعی و البته خانواده است که این افراد ندارند. برای معتاد کارتن‌خواب همه پل‌های پشت‌سر خراب شده است. وقتی این چتر حمایتی از سوی خانواده، آشنایان و اقوام وجود نداشته باشد، انتخابی جز تداوم شرایط کارتن‌خوابی برای فرد وجود ندارد.

وی با اشاره به راهکار دیگر کشورها درباره کارتن خواب‌ها، ادامه می‌دهد: راهکار کشورهای دیگر عموماً در ایران قابل اجرا نیست. به طور مثال در دانمارک و سوئد به‌واسطه حجم اندک کارتن‌خواب‌ها، آنها خدمات عمومی را از طرف نهادهای عمومی دریافت می‌کنند، این کشورها کارتن‌خواب‌ها را بیمه می‌کنند و خدمات بهداشت و سلامت رایگان به آنها می‌دهند، همچنین در کشوری مانند ایتالیا، سازمان‌های مردم‌نهاد نقش بسیاری در شناسایی و حمایت از این افراد دارند، این سازمان‌ها با تهیه غذای گرم و ایجاد مراکز نگهداری، آنها را مورد حمایت قرار می‌دهند. چرا که در ابتدا این کشورها، معضل کارتن‌خوابی را به عنوان یک پدیده پذیرفته‌اند. در کنار همه این موارد نهادهای مذهبی نیز حمایت‌گری ویژه‌ای نسبت به کارتن خواب‌ها انجام می‌دهند.

رئیس انجمن مددکاران اجتماعی ایران خاطرنشان می‌کند: پدیده کارتن‌خوابی معمولاً از طرف تصمیم‌گیران با ساده‌انگاری مواجه می‌شود، بنابراین این موضوع فاقد یک نظام پایشی بوده است. اما آن‌طور که مشاهدات فعالان اجتماعی در دو دهه اخیر نشان می‌دهد، یکی از تغییرات مهم در پدیده کارتن‌خوابی در ایران افزایش تعداد زنان در میان جمعیت رو به رشد این افراد است. درباره چرایی افزایش این افراد هم نظرات بسیاری وجود دارد، یکی از مهمترین دلایل آن گسترش اعتیاد در میان زنان است.

وی اضافه می‌کند: بر اساس آمارهای آخرین پژوهش ارزیابی وضعیت مواد مخدر که در سال ۱۳۹۷ انجام شده، به نظر می‌رسد حدود ۱۰ درصد معتادان جامعه آماری ایران، زنان هستند و اعتیاد و طرد شدن از خانواده زمینه‌ساز کارتن خواب شدن زنان را فراهم می‌کند و چالش‌های فراوانی را روبه روی آنها قرار می‌دهد.

موسوی چلک تصریح می‌کند: بسیاری از آسیب‌های اجتماعی متأسفانه تا مدت‌ها تبدیل یک تابوی اجتماعی بود و همین امر باعث عدم طرح آن در رسانه‌ها و حوزه تصمیم‌گیری شده بود. مواردی چون افزایش اعتیاد و تن‌فروشی در میان زنان از مهم‌ترین دلایل بالا رفتن تعداد زنان کارتن‌خواب در این سال‌ها است.

وی با تاکید بر اینکه همیشه دنبال پاک کردن صورت مسئله بودیم تا پرداختن به خود مسئله، می‌گوید: البته مشکل بودن خود این پدیده هم سبب شده ارگان‌های ذی‌ربط نتوانند به راحتی به هدف‌شان برسند، چرا که کارتن خوابی یک مشکل نیست و دسته‌ای از مشکلاتی است که باید به آنها پرداخته شود تا بتوان به نتیجه رسید.

رئیس انجمن مددکاران اجتماعی ایران می‌افزاید: بی‌توجهی به کارتی خوابی آن هم در میان زنان نتایج بدی به دنبال خواهد داشت، از جمله پیامدهای آن می‌توان به تهدید امنیت، مشهود شدن بیشتر کارتن خوابی زنان در جامعه، ترویج و عادی‌سازی کارتن‌خوابی اشاره کرد، بی‌توجهی نسبت به کارتن خوابی سبب شده تا این موضوع در چشم دیگران عادی به نظر برسد و این خود یک آسیب اجتماعی جدی است.

وی درباره اینکه زنان در پی کارتن خوابی، ممکن است به تن فروشی برسند، می‌گوید: در این میان عمده مشکلاتی که زنان کارتن خواب دارند، وجود فرزندانی که از روابط نامشروع حاصل می‌شود است که این هم خود چالش بزرگی است که اگر از این زنان حمایت شود و از کارتن خوابی فاصله بگیرند، این موضوع تا حدودی کنترل می‌شود.

رئیس انجمن مددکاران اجتماعی ایران ادامه می‌دهد: این فرزندان آینده نامعلوم و البته پر جادثه‌ای خواهند داشت و ارگان‌های ذی‌ربط باید آنها را تحت پوشش قرار دهند تا درگیر آسیب‌ها نشوند، اما همیشه این حمایت ممکن نیست و آسیب‌ها و چالش‌های گوناگونی در این خصوص حاصل می‌شود و نمکی بر زخم زنان کارتن خواب است، همکاری همه جانبه‌ای لازم است تا کارتن خوابی و معضلات ناشی از آن حل شود و این امر یک موضوع بسیار مهم و پیچیده است که باید به آن پرداخته شود.

یادداشت

حسابرسی مجدد قانونی است



فاطمه مقیمی
فعال بازرگانی

تغییر ارز محاسبات هزینه‌های گمرکی، از ابتدا در لایحه بودجه ۱۴۰۱ عنوان شده بود، اما در ماه فروردین این خبر ابلاغ و در نهایت اواخر خرداد اجرایی شد.

حال سازمان گمرک اعلام کرده، افرادی که طی ۳ ماه ابتدایی امسال، هزینه‌های گمرکی خود را براساس ارز ترجیحی پرداخته‌اند، باید مابه‌التفاوت آن را به گمرک پرداخت کنند. در رابطه با این موضوع، اظهارنظرهای مختلفی وجود دارد و برخی نسبت به این پرداخت معترض هستند.

در رابطه با صحبت و یا عقلانی بودن اعلام سازمان گمرک، باید ابتدا به قوانین حاضر در این‌باره نگاه کنیم.

قوانین مختلفی در رابطه با انجام حسابرسی‌های گمرکی وجود دارد که یکی از آنها، قانون حسابرسی پس از ترخیص کالا از گمرک (PCA) است.

این قانون به‌معنای انجام کنترل‌های گمرکی از دفاتر و اسناد و مدارک بازرگانان پس از ترخیص کالا است. براساس ماده ۱۴۳ این قانون، سازمان گمرک می‌تواند ظرف ۳ سال بعد از ترخیص کالاها، نسبت به حسابرسی متعدد فعالیت‌ها اقدام کند.

علاوه بر آن، ماده ۲۰۱ تا ۲۰۸ آیین‌نامه قانون امور گمرکی مجدد بر بحث تنظیم نحوه اقدام گمرک برای حسابرسی مجدد اشاره دارد، همچنین بند ۵ ماده ۷ موافقنامه تسهیل تجارت نیز به تشریح شرایط لازم برای حسابرسی مجدد ترخیص کالاها پرداخته است.

به‌عبارت دیگر، قوانین مختلف، اعم از قانون تسهیل تجارت و امور گمرکی، به دولت و سازمان گمرک، این اجازه را داده تا حتی پس از ترخیص کالاها، حسابرسی مجدد در صورت نیاز انجام داده و فعالان بازرگانی باید آگاهی کامل نسبت به این موضوع داشته باشند.

به این منظور، افراد باید حتی تا چند سال پس از آزادسازی کالاهای وارداتی، اسناد خود را حفظ کنند تا در صورت نیاز، حسابرسی مجدد انجام شود.

خرداد امسال حکم تغییر نرخ محاسباتی ارز در گمرک از (۴۲۰۰ تومان) به نرخ ETS (نرخ دلار در حاشیه بازار اجرایی) با رقم ۲۳ هزار تومان اعلام شد.

اجرای رسمی این تغییر نرخ ارز محاسباتی که در برنامه بودجه ۱۴۰۱ دیده و در فروردین امسال اعلام شده بود، بیش از ۳ ماه به طول انجامید. حال دولت اعلام کرده تجار باید مابه‌التفاوت تغییر ارز محاسبات هزینه‌های گمرکی را بپردازند که این مسئله قانونی است.

از سویی دیگر، سازمان گمرک و دولت نیز پیش از این اعلام کرده بودند که هزینه‌ها تغییر خواهند کرد و تجار باید نسبت به این مسئله، احتیاط‌های لازم را انجام می‌دادند.

حسابرسی مجدد هزینه‌های گمرکی، امری رایج و قانونی بوده و هیچ‌کس نمی‌تواند به آن اعتراض کند، بنابراین مدنظر قرار دادن احتیاط‌ها و شرایط لازم، از وظایف تجار است که باید همواره نسبت به آن توجه داشته باشند. بنابراین اعتراضات و اختلافات در این مورد، بیجا است. از آنجایی که تفاوت میان ۲ نرخ ای‌تی‌اس و ارز ترجیحی زیاد است، به‌نظر من، مناسب به‌نظر می‌رسد تا دولت با مماشات بیشتری با تجار برخورد کند و تسهیلات بیشتری برای بازپرداخت این معوقات در نظر گیرد.

این ۲ نرخ فاصله زیادی با یکدیگر دارند و هزینه‌هایی که باید فعالان بازرگانی بپردازند، بسیار زیاد است، هرچند دولت از نظر قانونی می‌تواند این هزینه را موردحسابرسی مجدد قرار دهد، اما از آنجایی که در این مدت، هزینه‌های زیادی به بخش تجارت اعمال شده، باید با ملاحظات بیشتری معوقات گمرکی اخذ شود. به‌طورکلی حسابرسی مجدد گمرکی قانونی است و هیچ‌کس نمی‌تواند آن را نفی کند.

تسهیل ترانزیت در دستور کار

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری با بیان اینکه دلیل توقف ۳ هفته‌ای کامیون‌ها در مرز آستارا نقص مدرک است، گفت: تردد ناوگان جاده‌ای در این مرز رشد ۱۸ درصدی داشته است. به‌گزارش تسنیم، جواد هدایتی اظهار کرد: پایانه مرزی آستارا یکی از ۲ گذرگاه مهم زمینی با جمهوری آذربایجان و با واسطه با روسیه و گرجستان و جایگاه آن به‌عنوان سومین مرز فعال تجاری کشور با تنوع فعالیت آن در رویه‌های مختلف مرزی از اهمیت بالایی برخوردار است. متعاقب تعمیق روند الحاق جمهوری اسلامی ایران به اتحادیه اوراسیا و تداوم جنگ اوکراین، حجم ترانزیت و صادرات کالا از آن به‌طور بی‌سابقه‌ای افزایش یافته است.بنابراین، از اوایل نوامبر سال گذشته میلادی، شاهد حجم روزافزون تردد در آن مرز هستیم که به‌طبع با فرارسیدن تعطیلات سال نو میلادی تشدید و افزایش روند تا پایان تعطیلات نوروز پیش‌رو نیز، پیش‌بینی می‌شود. وی بیان کرد: کشش قابل‌ملاحظه‌ای در این مرز برای صادرات به آذربایجان و از آن قلمرو به روسیه و گرجستان و نیز ورود ناوگان آن ۳ کشور به قلمرو جمهوری اسلامی ایران، موجب توقف ناوگان جاده‌ای به‌میزان ۳ تا ۴ روزه شده است. بدیهی است، توقف ۲ تا ۳ هفته‌ای مورداشاره، در برخی رسانه‌ها بیشتر به‌واسطه نقص مدارک رانندگان و کامیون‌ها پیش آمده است. هدایتی افزود: طی هفته جاری و گذشته، اقدامات متنوعی در همکاری با دیگر نهادهای مستقر در مرز برای بهبود تعاملات داخلی و نیز رایزنی با مقامات استانی و تشکیل نشست مشترک با همتایان آذربایجانی انجام پذیرفته که مسبوق به مکاتبات متعدد از مجاری دیپلماتیک با طرف آذربایجانی است که مجدانه توسط سفارت جمهوری اسلامی ایران در باکو در حال پیگیری است.

انگشت اتهام بدهکاری ۱۶ هزار میلیارد تومانی به‌سمت فعالان بازرگانی

گمرک توپ را به زمین تجار انداخت

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

سازمان گمرک اعلام کرده ۱۶ هزار میلیارد تومان حقوق ورودی ناشی از تغییر نرخ محاسباتی ارز، وصول نشده و این مسئله حاشیه‌های مختلفی را همراه خود داشته است. منظور سازمان گمرک، مطالباتی است که در بازه زمانی بین ابلاغ و اجرای تغییر نرخ محاسباتی ارز گمرکی پیش آمده است. به‌بیان دیگر، سازمان گمرک معتقد است، هزینه‌های گمرکی باید از ابتدای سال و حتی پیش از اجرای تغییرات نرخ ارز، اعمال می‌شده و حال تاجران باید مابه‌التفاوت فعالیت‌های خود را بپردازند. این سازمان برای تاجرانی که بین فروردین تا خرداد امسال، براساس ارز ترجیحی، کالا صادر یا آزادسازی کرده‌اند، مطالبه‌نامه صادر کرده است.

این رویکرد و مطالبه جدی دولت مناقشه‌برانگیز بوده و موافقان و مخالفان زیادی دارد. موافقان، این مطالبات را منطقی خوانده و معتقدند مشکل از کم‌کاری بازرگانان است، از این‌رو دولت باید سازکار پاسخگو کردن تاجران را در پیش گیرد. خبرگزاری‌های مدافع دولت نیز در موافقت با این اظهارات، با انتشار گزارش معتقدند، ۱۶ هزار میلیارد تومان مطالبات گمرکی می‌تواند بر وضعیت وخیم کسری بودجه تاثیرگذار باشد. این در حالی است که هفته گذشته، رئیس سازمان برنامه و بودجه اعلام کرده بود، دولت با کسری بودجه مواجه نیست و شرایط پایداری در منابع مالی دولت وجود دارد!

اما مخالفان، استدلال‌های دیگری دارند و اعمال هزینه‌های اضافی و به‌بیان دیگر، عطف به‌ماسبق تغییر ارز محاسبات گمرکی را منطقی نمی‌دانند. صمت در این گزارش، به بررسی دلایل و پیامدهای پیگیری سازمان گمرک برای اخذ مطالبات خود از تجار پرداخته و در این‌باره با کارشناسان و فعالان بازرگانی گفت‌وگو کرده است.



عکس: صمت

دولت بدون در نظر گرفتن لوازم مناسب و پیامد تصمیمات، تنها به اجرای برنامه‌ها توجه داشته و این کار امنیت و ثبات اقتصادی را در بخش‌های مختلف کشور تحت‌تاثیر قرار داده است

صدور مطالبه‌نامه‌های گمرکی

خرداد امسال، حکم تغییر نرخ محاسباتی ارز در گمرک از (۴۲۰۰ تومان) به نرخ ETS (نرخ دلار در حاشیه بازار اجرایی) با رقم ۲۳ هزار تومان اعلام شد. اجرای رسمی این تغییر نرخ ارز محاسباتی که در برنامه بودجه ۱۴۰۱ دیده و در فروردین امسال اعلام شده بود، بیش از ۳ ماه به‌طول انجامید. حال برخی نهادهای دولتی معتقدند، تجار باید هزینه‌های فعالیت خود در این ۳ ماه مذکور را براساس تغییرات ارزی موردنظر دولت بپردازند. طرفداران این نظر، معتقدند باتوجه به حکم قانونی مذکور، تغییر نرخ محاسباتی باید از اول فروردین امسال اعمال می‌شد. بر این اساس، باتوجه به تاخیر ۴ ماهه در اجرای حکم تغییر نرخ محاسباتی، در عمل گمرکات اجرایی با یک چالش عمده در حوزه صدور مطالبه‌نامه کسر دریافتی مواجه شدند، یعنی تمام کالاهایی که در ۳ الی ۴ ماه ابتدایی سال ترخیص شده بود، مشمول تغییر نرخ محاسباتی شدند و باید صاحبان این کالاها، مابه‌التفاوت حقوق ورودی را به دولت پرداخت کنند.

بر این اساس، بعد از تغییر نرخ محاسباتی ارز در گمرک، دولت با یک طلب ۲۰ هزار میلیارد تومانی از فعالان حوزه تجارت خارجی مواجه شده که تلاش می‌کند این درآمد جدید را تا پایان سال وصول کند.

در همین‌باره، محمد رضوانی‌فر، رئیس کل گمرک ایران بااشاره به اینکه، امسال حدود ۵۴ هزار مطالبه‌نامه در گمرکات صادر شده، گفت: امسال بیش از ۱۹ هزار میلیارد تومان (همت) مطالبه‌نامه صادر و ۴ همت آن وصول شده است.

برمبنای توضیحات رئیس کل گمرک ایران، از رقم ۱۹ الی ۲۰ هزار میلیارد تومانی مربوط به کسر دریافتی‌های مرتبط با جهش نرخ محاسباتی ارز در گمرک تنها ۴ هزار میلیارد تومان وصول شده است.

موافقان این طرح تاکید دارند؛ باتوجه به عدم‌وصول مطالبه‌نامه‌های مربوط به گمرک ایران باید اقدامات فعالانه‌تری از جمله محدود کردن لیست فعالان مجاز اقتصادی برای وصول درآمدهای دولت در دستور کار قرار گیرد.

شتابزدگی دولت دردسرساز است



مجیدرضا حریری، فعال بازرگانی در گفت‌وگو با صمت نسبت به مسئله مطالبات گمرک از تجار و اظهارات مربوط به این مسئله واکنش نشان داد و گفت: وجود ارز ترجیحی با نرخ ۴ هزار و ۲۰۰ تومان، از ابتدا مخرب بود و چالش‌های متعددی را برای اقتصاد و تجارت به‌همراه داشت. دولت از ابتدای امسال، ارز ترجیحی را حذف و روند بسیار نامناسبی را برای برچیدن آن انتخاب کرد. حذف ارز ترجیحی از اقتصاد، بدون برنامه انجام شد و دولت به تبعات و عواقب آن توجهی نداشت. تورم، نامساعد شدن معیشت مردم و دیگر چالش‌های اقتصادی که به‌طورگسترده شاهد آنها هستیم، حاصل اقدامات اخیر دولت بود. حال به‌نظر می‌رسد با سیاست‌های جدید بانک مرکزی، راهکار ارز ترجیحی با نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به‌زودی اجرایی خواهد شد که در ادامه، مشکلات مربوط به ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی را در پی خواهد داشت. این فعال بازرگانی ادامه داد: دولت بدون داشتن برنامه‌ریزی مناسب، طی اقداماتی شتابزده، ارز ترجیحی را حذف و مبنای محاسباتی هزینه‌های گمرکی را تغییر داد. عواقب حاصل از شتابزدگی دولت در تدوین و اجرای تصمیمات اقتصادی، شرایط را برای فعالان اقتصادی، تولیدی و در نهایت مردم دشوار کرد. حال سازمان گمرک اعلام کرده تجار مبلغی را به این سازمان بدهکار هستند و باید مابه‌التفاوت هزینه‌ها را بپردازند که این از دیگر تصمیمات و رویکردهای اشتباه دولت محسوب می‌شود.

بی‌توجهی به امنیت اقتصادی

این فعال بازرگانی دولت را عامل نابسامانی‌های فعلی در دخل‌وخرج بودجه دانست و گفت: از ابلاغ تا اجرای یک قانون، چند ماه طول کشیده و مقصر این موضوع، تاجران نیستند. زمانی که از بی‌برنامه بودن و شتابزدگی دولت برای اجرای قوانین صحبت می‌شود، به‌شکل دقیق منظور شرایط فعلی است. دولت بدون در نظر گرفتن لوازم مناسب و پیامد تصمیمات، تنها به اجرای برنامه‌ها توجه داشته و این کار امنیت و ثبات اقتصادی را در بخش‌های مختلف کشور تحت‌تاثیر قرار داده است. هر کسی که سیاست‌گذاری می‌کند، باید تبعات آن را بپذیرد و در صورت منفی بودن پیامدهای آن، خسارت‌ها را نیز متقبل شود. انداختن توپ در زمین فعالان بازرگانی، کار صحیح و اصولی نیست. حریری تصریح کرد: افزایش ۶ برابری نرخ ارز محاسباتی تعرفه‌های گمرکی، یکی دلایل اصلی شکل‌گیری تورم در چند ماه اخیر بود. حذف ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی از فعالیت‌های مختلف تجاری، تاثیری ملموس بر نرخ کالاها داشت و حال دولت فشار خود را بر دریافت هزینه‌های اضافی از تجار متمرکز و این رویکرد را نمی‌توان صحیح و منطقی توصیف کرد.

کم‌کاری از دولت است

حریری در ادامه سخنان خود، به بحث اعمال محدودیت برای فعالیت‌های بازرگانی اشاره کرد و گفت: برخی معتقدند تخلفات حوزه تجارت مانند واردات کارت‌های بازرگانی موقت و اجاره‌ای، دلیل اصلی معوقات دولتی است و از این‌رو باید فشار بر تجار بیشتر شود. در راستای این بحث، مدارک صدور کارت‌های بازرگانی، از سوی اتاق بازرگانی اخذ می‌شود و در نهایت سازمان صنعت، معدن و تجارت کارت‌ها را صادر می‌کند. اگر دولت معتقد است در روند استفاده از کارت‌های بازرگانی ایرادی وجود دارد، باید خود برای کنترل این بحث وارد شود و به مدیریت بپردازد. دولت نمی‌تواند کم‌کاری خود را پشت تخلفات احتمالی برخی تجار یا حتی اتاق بازرگانی پنهان کند، چرا که مسئول اصلی این امر، خود دولت است. وی ادامه داد: در اتاق بازرگانی، شورای نظارتی متشکل از ۳ وزیر اقتصاد، صمت، جهاد کشاورزی و رئیس کل سازمان استاندارد وجود دارد. متاسفانه این شورا هیچ‌گاه نظارت کافی و لازم را بر فعالیت‌های اتاق بازرگانی ندارد و این یک ضعف جدی است. بارها گزارش‌هایی مبنی بر تخلف برخی افراد که منجر به صدور کارت‌های بازرگانی برای افراد نامعتبر شده، به دولت و نهادهای نظارتی فرستاده شده است، اما تا به امروز اقدامات مناسبی در این‌باره انجام نشده، چرا که دولت می‌تواند ضعف‌های سیاستی و مدیریتی خود را پشت این تخلفات پنهان کند.

بارها گزارش‌هایی مبنی بر تخلف برخی افراد که منجر به صدور کارت‌های بازرگانی برای افراد نامعتبر شده، به دولت و نهادهای نظارتی فرستاده شده، اما تا به امروز اقدامات مناسبی در این‌باره انجام نشده است

تمرکز دولت بر درآمدهای مالیاتی است



امیر شهریاری، فعال بازرگانی در گفتگو با صمت به پیامدهای تغییر نرخ ارز ترجیحی بر بازار پرداخت و در این‌باره توضیح داد: زمان تدوین لایحه بودجه ۱۴۰۱، دولت ردیف بودجه‌ای جدی و مهمی را برای درآمدهای حاصل از مالیات تدوین کرد. این کار منجر به حذف ارز ترجیحی از فعالیت‌های تجاری و همچنین تغییر ارز محاسباتی هزینه‌های گمرکی شد، هرچند اجرای این کار چند ماه طول کشید، اما در نهایت سیل تورم، تمام بخش‌های جامعه را دربرگرفت. در توضیح تاثیر این اقدام، افزایش ۶۰۰ درصدی نرخ تسعیر ارز در تعرفه‌های وارداتی، مسئله مهمی است که به‌تنهایی باعث افزایش هزینه واردات می‌شود. این مسئله تاثیر مستقیمی بر فعالیت بخش‌های تولیدی دارد و از این‌رو تولیدکنندگان، شرایط نامناسبی را در این مدت سپری کردند. وی ادامه داد: افزایش نرخ ارز محاسباتی، هزینه‌های گمرکی نه‌تنها تجار، بلکه تولیدکنندگان را نیز درگیر تامین منابع مالی برای تولید کرد. بخش‌های تولیدی همواره وابستگی مستقیمی به واردات داشتند و با افزایش هزینه‌های تجاری، بازار داخلی با کمبود کالایی درگیر شد و این از پیامدهای مخرب و زیان‌آور حذف ارز ترجیحی و جراحی‌های متعدد اقتصادی بود. حال اعلام شده تجار باید هزینه‌های تجارت از ابتدای امسال را براساس نرخ ارز تسعیر بپردازند؛ این کار بدون توجه به زمان اجرای قانون بوده و دولت قاعده عطف به‌ماسبق را در نظر دارد. نمی‌توان به این مسئله خوش‌بین بود، چرا که فعالان تجاری براساس شرایط و قوانین روز به فعالیت پرداختند و این کار در اصل تحمیل هزینه‌های بیشتر به این بخش است.

ضرورت ثبات در تجارت

این فعال تجاری افزایش هزینه کردهای تولیدکنندگان را مهم‌ترین پیامد افزایش هزینه‌های وارداتی عنوان کرد و درباره ابعاد آن گفت: برای تولیدکنندگان، سرمایه در گردش مسئله بسیار مهمی است. هزینه‌های وارداتی در این چند وقت اخیر به اندازه‌ای افزایش داشته که بخش مهمی از تولیدکنندگان، توانایی پرداخت آن را ندارند، بنابراین با ضعف در تامین سرمایه مواجه شده‌اند و همین امر به کمبودهای کالایی در بازار داخلی دامن زده است. حال با رویکرد جدید دولت، بسترهای تجاری بی‌ثبات‌تر و ناامن‌تر از شرایط فعلی به‌نظر خواهد رسید. ثبات رکن مهمی است که تمام بخش‌های اقتصادی اعم از تولید و تجارت به آن نیازمند هستند.

سخن پایانی

گزارش منتشرشده از سوی برخی خبرگزاری‌ها، برای پرداختن به جزئیات مطالبات گمرک از فعالان تجاری، بخش‌های مختلفی دارد. به‌عنوان مثال، در بخشی از گزارش خود، یک راهکار کاهش مطالبات گمرکی را محدود کردن فهرست فعالان تجاری مجاز عنوان کرده و معتقد است. با این کار، نظارت‌ها بر سر فعالیت‌های صادراتی و وارداتی بیشتر خواهد شد، در حالی که این نوع راهکارها، بازار را به‌نفع تعدادی خاص از فعالان تجاری انحصاری کرده و در نهایت موجب رانت بیشتر و تنش‌های بیشتر اقتصادی خواهد شد. اجرای راهکارهای غیراصولی، نه‌تنها مشکلات را از ریشه درمان نکرده، بلکه بستر تشدید چالش‌ها را فراهم خواهد کرد. این درحالی است که برخی معتقدند در بخش‌های مختلف مدیریتی در بدنه دولت، شاهد رویکردهای ناقص و اجرای تصمیمات شتابزده هستیم. عقیده انجام سریع کارها بدون در نظر گرفتن عواقب، نتیجه و دستاورد آنها، تبدیل به یک رویه برای دولت‌ها طی ادوار مختلف شده و در نهایت باز هم دولت از مردم ناراضی است. آنکه مردم چه زمانی می‌توانند از دولت مطالبه‌گر باشند، مشخص نیست؛ تنها باید امیدوار باشیم در ادامه این مسیر میزان بدهی مردم به دولت و تریبون‌های آنها سنگین‌تر نشود.

افزایش نرخ ۱۵ درصدی برخی لوازم‌خانگی

رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم خانگی گفت: براساس شواهد ۶ یا ۷ شرکت نرخ محصولات خود را بین ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش داده‌اند، اما بقیه شرکت‌ها هنوز قیمت‌ها را افزایش نداده‌اند و منتظر صدور مجوز افزایش نرخ ازسوی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان هستند.

اکبر پازوکی در گفت‌وگو با ایسنا، در پاسخ به اینکه آیا قیمت‌ها با مجوز سازمان حمایت بالا رفته؟ گفت: پیگیری از سازمان حمایت و صمت نشان می‌دهد مجوزی برای افزایش نرخ صادر نشده است؛ بنابراین فروشندگان هم منتظر هستند ببینند تکلیف چه می‌شود.

پازوکی با بیان اینکه سازمان حمایت باید به مردم و اتحادیه اعلام کند مجوزی برای افزایش نرخ صادر کرده یا خیر تصریح کرد: مبنای گرانفروشی در اتحادیه لیست سه‌ستونه سامانه ۱۲۴ است، اما الآن که حداقل ۶ کارخانه قیمت محصولات خود را افزایش دادند و بقیه هم منتظر مجوز هستند، تکلیف مشخص نیست. اخیرا امید قالیباف، سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفته بود از تیر تاکنون مجوزی برای افزایش نرخ لوازم خانگی صادر نشده و در حال حاضر نیز مواد اولیه این صنعت افزایش قیمت نداشته است. بیشتر صنایع تولیدکننده لوازم خانگی، مواد لازم خط تولیدشان را برای ۵ ماه آینده با نرخ ارز قبلی خریدند؛ بنابراین نیازی به افزایش نرخ وجود ندارد، اما اگر تولیدکننده‌ای افزایش هزینه داشته باشد، طبق روال قبل می‌تواند گزارش آن را به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ارائه کند تا مورد بررسی قرار گیرد.

گرمخانه‌های تهران در شب‌های سرد به کمک بی‌خانمان‌ها می‌آیند

پناهی برای بی‌پناهان

قبل از ایستگاه راه‌آهن درست جایی که مردم در حال دویدن هستند تا مبادا از قطار جا بمانند، بوی آتشی توجهم را جلب کرد. در کنار آتش فردی سالخورده با ریشی سفید و بلند نشسته که چهره‌اش با کلاه پشمی که تا نزدیک چشم‌هایش آمده بود چندان واضح نیست. تنها خوراک آتشش یک تکه کارتن است که با تمام شدن آن دیگر خبری از گرما نیست. متاسفانه گرمای کارتن آتش‌زده به حدی نیست که خیسی زمین را برایش از بین ببرد، اما پیرمرد فکر اینجایش را هم کرده است. جایش را کنار فر جوجه‌گردان رستورانی می‌اندازد که مشخص است تا نیمه‌های شب خیال بسته شدن ندارد. در واقع ایستگاه موقت مسافران برای رفتن به مقصد، برای پیرمرد خود مقصد است. ناخودآگاه به پیرمرد خیره شده بودم که یک لقمه از نان باگتی که قطعا صاحب رستوران به او داده بود را خورد و پتوی نازکی را که از کثیفی تشخیص رنگ آن ممکن نبود روی خود کشید. تمام مدتی که به پیرمرد خیره شده بودم دیگر صدای خش‌خش کشیده شدن چرخ چمدان‌ها روی زمین به گوشم نمی‌رسید و تنها به یک چیز فکر می‌کردم؛ شبی تا این حد سرد بدون هیچ گونه سرپناهی چگونه می‌گذرد؟ اما بعد به خودم آمدم که صحبت از یک شب نیست...

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

در شب‌های سرد سال هیچ محدودیتی برای پذیرش افراد بی‌خانمان در گرمخانه‌ها وجود ندارد

شب‌های سرد تهران

میدان گمرک حوالی ساعت ۷ صبح؛ ظاهرا زور ننه‌سرما برای سفیدپوشی تهران به این قسمت شهر نرسیده، اما سوز سرمای هوا به‌حدی است که حسابی صورت را می‌سوزاند. از جلوی گرمخانه‌ای رد می‌شود که سردر آن با خط قشنگی روی کاشی سفید به رنگ قرمز جمله زیبایی نوشته شده بود: «راه در جهان یکی‌ست و آن راه پاکی‌ست». از بیرون در، نگاهی به داخل انداختم. راهرویی تمیز که صندلی‌هایی مرتب در آن چیده شده بود، اما تمام مدتی که در آنجا حضور داشتم ندیدم فردی از این گرمخانه خارج شود یا بیرون آن ایستاده باشد. این شب‌ها که دمای هوا در شهر تهران به منفی ۳ درجه نیز می‌رسد، بیرون ماندن بدون وسایل گرمایشی امری غیرممکن به‌نظر می‌رسد، اما در همین شب‌های سرد، بی‌خانمان‌های زیادی در کوچه پس‌کوچه‌های شهر پناه گرفته‌اند. همه می‌دانیم که بسیاری از کارتن‌خواب‌ها به‌دلیل اعتیاد یا مسائلی از این قبیل می‌ترسند که به گرمخانه مراجعه کنند یا در بسیاری از موارد دختران نوجوانی را می‌بینیم که به‌خاطر ترس از خانواده و بهزیستی هرگز حاضر نیستند پا به گرمخانه‌ها بگذارند، این در حالی است که متاسفانه این بی‌خانمانی بسیاری از نوجوانان را دچار آسیب‌های جسمی و روحی بسیاری می‌کند که رهایی از آنها بسیار سخت و گاهی غیرممکن است. برای مدیریت چنین وضعیتی، مسئولان مربوطه از مردم می‌خواهند با دیدن فرد بی‌خانمان، با شماره تلفن ۱۳۷ تماس بگیرند تا گشت فوریت‌های اجتماعی شهرداری برای انتقال این افراد به یک محل گرم و امن و نجات جانش از یخ‌زدگی و مرگ اقدام کند. خبرنگار صمت برای پیگیری این موضوع با یکی از شماره‌های مربوط به سامانه ۱۳۷ تماس گرفت، اما تنها جوابی که دریافت شد این بود که فرد موردنظر می‌تواند به یکی از گرمخانه‌های شهر تهران که به محل قرارگیری وی نزدیک است مراجعه کند. حال نکته عجیب این است که مگر فهمیدن این موضوع چقدر سخت است که برای آن مجبور باشیم از ۱۳۷ کمک بگیریم!

محدودیتی در پذیرش بی‌خانمان‌ها وجود ندارد



ناصر امانی، عضو شورای شهر تهران درباره گرمخانه‌های شهر به صمت گفت: گرمخانه‌های شهرداری به‌صورت شبانه‌روزی فعال هستند. این گرمخانه‌ها افرادی که دارای بیماری‌های واگیر یا... هستند را نیز پذیرش می‌کنند. اگر شهروندان در سطح شهر مواردی از بی‌خانمانی را مشاهده کردند می‌توانند در تماس با شماره ۱۳۷ موضوع را به گشت فوریت‌های اجتماعی شهرداری اطلاع دهند تا این واحد برای انتقال این افراد به یک محل گرم و امن و نجات از یخ‌زدگی و مرگ اقدام کند. گرمخانه‌های زنانه و مردانه در مکان‌هایی جدا از هم قرار دارند.

وی با بیان اینکه همه گرمخانه‌های سطح شهر متعلق به شهرداری‌ها نیست، افزود: شهرداری حدود ۹ گرمخانه با عنوان یاور شب دارد که زیر نظر سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران فعال هستند و بقیه گرمخانه‌های شهر مربوط به بهزیستی و دیگر موسسه‌های خیریه است.

■ اتوبوس‌هایی برای سرپناهی

عضو شورای شهر تهران با اشاره به اقدامات خوب شهرداری برای رسیدگی به افراد بی‌خانمان در شب‌های سرد گفت: شهرداری در میادین اصلی شهر مانند راه‌آهن، شوش، آزادی، تجریش، امام حسین (ع)، محدوده بهشت‌زهرا(س)، لویزان و... اتوبوس‌هایی را به‌عنوان سرپناه بی‌خانمان‌ها مستقر کرده است. در این اتوبوس‌ها وسایل گرمایشی، پتو و غذای ساده در اختیار افراد بی‌خانمان قرار می‌گیرد. همچنین مددکارانی در این اتوبوس‌ها حضور دارند تا افراد را به سمت استفاده از گرمخانه‌ها راهنمایی و هدایت کنند. علاوه بر این خودرو گشت متعلق به مناطق ۲۲گانه و سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی به‌صورت ۲۴ ساعته در سطح شهر مشغول گشت‌زنی است تا افراد کارتن‌خواب و بی‌خانمان را ساماندهی و به گرمخانه‌ها منتقل کند.

■ اسکان دائمی

امانی ضمن تاکید بر اینکه در طول سال به‌ویژه شب‌های سرد، هیچ محدودیتی در پذیرش افراد بی‌خانمان در گرمخانه‌ها وجود ندارد، افزود: گرمخانه‌ها ۲۴ ساعته به افراد اسکان می‌دهند و مددجویان می‌توانند در همان جا بمانند. افراد بی‌خانمان به محض ورود به این مراکز کنترل بهداشتی می‌شوند و به آنها لباس گرم داده می‌شود.

خدمات گرمخانه‌ای به‌ویژه برای زنان نقش پیشگیرانه در گرفتار شدن در بزه و بدرفتاری جنسی و سوءمصرف دارو و مواد دارد

بسیاری از بی‌خانمان‌ها اعتیاد ندارند



الهام فخاری، عضو سابق شورای شهر تهران درباره گرمخانه‌های تهران به صمت گفت: یکی از وظایف شهرداری‌ها که در قانون به‌روشنی آمده، برپایی و اداره گرمخانه یا مددسرا است. گرمخانه‌ها سرپناه امن، خدمات مددکاری و خوراک گرم برای افراد بی‌سرپناه، درراه‌مانده و دچار مشکل فراهم می‌کنند و به‌ویژه در فصل‌هایی از سال که شرایط جوی ناپایدارتر است، ضرورت بیشتری دارند. وی با توضیحی از پدیده بی‌خانمانی اظهار کرد: در کشورهایی با سیستم اقتصادی سرمایه‌داری که نظام‌های تامین اجتماعی قوی تعریف نشده یا در مواردی که چالش‌های اقتصادی بزرگ موجی از سقوط اجتماعی طبقه متوسط و نابرخوردار را رقم می‌زنند، بی‌خانمانی پدیده مشخص‌تری است. ابرشهرها از ساختارهای اجتماعی محلی و بومی فاصله دارند و نظام خویشاوندی و همسایگی سنتی برای پشتیبانی آسیب‌دیدگان وجود ندارد؛ از این رو تدبیر و تدارک خدمات نهادهای عمومی ازجمله شهرداری‌ها برای پوشش اجتماعی افراد آسیب‌دیده اهمیتی دوچندان می‌یابد.

■ افزایش حاشیه‌نشینی در تهران

عضو سابق شورای شهر تهران با اشاره به افزایش حاشیه‌نشینی در تهران بیان کرد: خوشبختانه تهران از جمله پایتخت‌هایی است که فرهنگ همیاری و بافت محله‌ای در بخش‌هایی از آن جریان دارد. خیریه‌ها از جمله نهادهای مدنی دیرین و اثرگذار به‌شمار می‌روند و مردم نیز نسبت به شرایط افراد آسیب‌دیده حساس هستند. با این همه جمعیت نزدیک ۱۰ میلیونی تهران، چالش‌های اقتصادی چندعاملی، بالابودن نرخ مسکن، روند مهاجرت و کمبود مسکن اجتماعی موجب شده حاشیه‌نشینی هم یکی از مسئله‌های اصلی تهران تلقی شود.

■ عوامل اثرگذار

فخاری در تشریح عوامل متعددی که در بی‌خانمانی برخی از افراد تاثیرگذار هستند، افزود: برخی عوامل از جمله از دست دادن کار، نداشتن مالکیت یا فرصت اجاره بلندمدت مسکن، در برخی موارد فقدان خانواده و خویشاوندی پشتیبان و گاهی اوقات اختلالات روان‌شناختی برخی افراد را در کوچه و خیابان سرگردان می‌کند. از سویی، آمار جهانی و منطقه‌ای نشان می‌دهد زنان در مقایسه با مردان کمتر مالکیت زمین و مسکن در ابرشهرها را در اختیار دارند، در شغل‌های ناپایدارتر و با نرخ دستمزد پایین‌تر فعالیت می‌کنند، از سامانه‌های بیمه یا پس‌انداز موثرتر بهره‌مند نیستند و در کلانشهرها اگر بی‌خانمان یا دچار مشکل شوند، بیشتر در معرض آسیب‌های بزهکاران قرار می‌گیرند.

■ بیمه‌ها کمک‌رسان خوبی بودند

عضو سابق شورای شهر تهران با اشاره به نقش مهم بیمه‌های مخصوص زنان گفت: یکی از برجسته‌ترین مسائل اجتماعی که با مسئولیت قانونی و پایه‌ای شهرداری ارتباط دارد، برپایی و اداره گرمخانه‌ها و فراهم‌سازی زنجیره یاری‌رسانی بسامان و سنجش‌پذیر و عادلانه برای همکاری مردم و نهادها در بازتوانی روانی اجتماعی و مهارتی افراد دچار یا درگیر آسیب‌های شهری است. گرمخانه‌ها، به‌ویژه خدمات گرمخانه‌ای برای زنان در کلانشهر تهران، پایتخت بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین کشور منطقه و البته یکی از برجسته‌ترین پایتخت‌های اسلامی اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. زنان تنها و زنان سرپرست خانوار در کلانشهرها اگر درگیر بیماری یا چالش چندگانه شوند، بیشتر با خطر بی‌خانمانی روبه‌رو هستند. در دهه اخیر تعریف بیمه‌هایی مانند زنان خانه‌دار از سوی شرکت‌های خصوصی بیمه‌ای کار ارزنده‌ای بوده، اما هنوز برای پشتیبانی حقوقی کار و سکونت زنان در شهرهای بزرگ سازکار پایداری نداریم. بخلاف تصور عموم، بسیاری از بی‌خانمان‌ها دچار اعتیاد نیستند و با دسترسی به گرمخانه‌های استاندارد در فرآیند بازتوانی اجتماعی پشتیبانی می‌شوند.

■ کمک گرمخانه‌ها به زنان

فخاری با اشاره به ارائه خدمات گرمخانه‌ای به زنان اظهار کرد: خدمات گرمخانه‌ای به‌ویژه برای زنان نقش پیشگیرانه در گرفتارشدن در بزه و بدرفتاری جنسی و سوءمصرف دارو و مواد دارد. برپایه ضرورت‌های اجتماعی و فرهنگی ایرانی-اسلامی گرمخانه‌های ویژه زنان در ۲ سال گذشته یکی از اولویت‌های کاری کمیته اجتماعی شورای شهر تهران بوده است. برپایه ارزیابی انجام‌شده در سال ۹۶ تنها یک مددسرا با خدمات نارسا و در فضای محوطه‌های کارخانه‌ها و دور از دسترس وجود داشت. سال ۹۷ با برنامه‌ریزی و پیگیری‌ها، با تجهیز و مناسب‌سازی تاسیسات موجود، گرمخانه ویژه زنان در محدوده پارک هرندی آغاز به‌کار کرد که پناه و یاری ارزشمندی برای زنان در شرایط پرخطر فراهم ساخت. سازمان‌های مردم‌نهاد دارای پروانه و پیشینه مرتبط، اداره این مرکز را بر دوش داشتند و برخی فعالان اقتصادی بازار بزرگ تهران در پشتیبانی مالی مرکز همراه شدند. بیشتر مراجعان این مرکز خودمعرف و از خدمات مددکاری اجتماعی و بهداشتی برخوردارند. ضرورت پرداختن به گرمخانه‌ها در احکام برنامه سوم توسعه شهر تهران هم مورد توجه ویژه قرار گرفت و شهرداری موظف به برپایی دو گونه گرمخانه‌های فرامنطقه‌ای و محلی با تاکید بر مراکز ویژه زنان شده است.

بازدیدهای نظارتی غیررسمی شبانه از گرمخانه‌ها که از شهریور آغاز شده، نشان می‌دهد به‌ویژه در ارتباط با زنان، گرمخانه می‌تواند نقش انکوباتور بازتوانی اجتماعی داشته باشد و به استحمام، شب‌خوابی و ۲ وعده خوراک گرم بسنده نشود. برای این کار لازم است به‌ویژه در فصل سرما مرکزهای گرمخانه‌ای خدمات ۲۴ ساعته ارائه کنند.

■ کاهش پرسه‌زنی‌ها

عضو سابق شورای شهر تهران با بیان مزیت‌های کارکرد ۲۴ ساعته گرمخانه‌ها اظهار کرد: فعالیت ۲۴ ساعته مرکز، کمک می‌کند برخی مسائل نامطلوب ازجمله پرسه‌زنی در کوچه‌ها و خیابان‌های همجوار کاهش یابد و از سویی زنان و مردان سرپناه‌جو بتوانند از قلاب گروه‌های بزهکار در امان بمانند.

سخن پایانی

کوچه پس‌کوچه‌های دروازه غار، میدان شوش، تپه‌های جاجرود، خیابان مولوی، زیر پل مدیریت، فضای سبز اطراف همت، زیر پل امیرآباد، میدان راه‌آهن و... نام‌های آشنایی هستند. کافی است اول صبح به یکی از کوچه پس‌کوچه‌های خیابان هرندی سر بزنید تا با خرمنی از سرنگ روبه‌رو شوید. در سال‌های اخیر متاسفانه شاهد مصرف مواد مخدر مانند شیشه به‌طور آشکار هستیم؛ بدون اینکه مبارزه‌ای از طریق نیروهای انتظامی صورت گیرد. نکته تاسف‌بارتر وجود خانه‌هایی است که با صف طولانی که جلوی آن ایجاد شده، به‌وضوح مشخص است صاحبخانه فروشنده مواد مخدر است. درست است که وجود گرمخانه و رسیدگی به امور افراد بی‌خانمان قطعا سیستمی مطلوب و برای امنیت شهر لازم است، اما چرا فکری به حال محله‌های معروف تهران که اهالی آن از تجمع معتادان و بزهکاران در آن رنج می‌برند نمی‌شود؟ نکته مهم‌تر این است که چه به روز ما آمده که از کنار معتادان متجاهر به‌سادگی عبور می‌کنیم و به‌نوعی این ناهنجاری را پذیرفته‌ایم!!

یادداشت

مقابله ۱۰۰ درصدی با سوداگران مرگ ممکن است؟



زهرا شمس‌احسان
عضو شورای شهر تهران

امروزه مصرف مواد مخدر به یک معضل جدی جهانی بدل شده که جوامع مختلف از تبعات بهداشتی، اجتماعی و اقتصادی آن مصون نیستند. کشور ایران نیز به‌دلیل قرار گرفتن در مسیر ترانزیت جهانی مواد مخدر سال‌هاست درگیر مبارزه با مواد مخدر است و بیشترین شهید را در این عرصه تقدیم کرده است. بااین‌حال، اقتصاد عظیم در این حوزه باعث می‌شود مقابله ۱۰۰ درصدی با سوداگران مرگ دشوار باشد و به این دلیل ایران نیز درگیر این پدیده شوم است.

در جبهه دیگر، مقابله با تقاضای مواد مخدر از جمله راهبردهای مهم در این حوزه است؛ پیشگیری همگانی از مصرف مواد در نوجوانان و جوانان، انواع روش‌های قطع مصرف مواد از جمله روش‌های درمان سرپایی، نمایش پرهیزمدار، نمایش تدریجی و... بخشی از این راهبردهاست. اما اعتیاد چهره‌های دیگری هم دارد و گاه دامنه آسیب آن از اختلالات رفتاری و اخلاقی فراتر می‌رود و فرد را در ورطه‌ای از زندگی گرفتار می‌کند که کمترین شباهت را به یک زندگی معمول دارد و از جریان اصلی جامعه و حیات معمول اجتماعی بیرون می‌راند. امروزه متاسفانه اصلی‌ترین علت بی‌خانمانی در کشور حالات شدید مصرف مواد است که خود به‌عنوان یک آسیب اجتماعی مستقل نیازمند سیاست‌گذاری و اقدامی است که تنها بخشی از آن به ترک مصرف مربوط می‌شود و سایر جنبه‌های زیست فرد از جمله بازگشت به اشتغال، بازگشت به یک زندگی اخلاقی، ترمیم روابط اجتماعی، مسئولیت‌پذیری و رعایت هنجارهای اجتماعی بخشی از مسائلی است که همسو با مصرف مداوم باید در دستور کار قرار گیرد. اعتیاد بیشترین همبستگی را با سایر جرائم دارد و اغلب زندانیان کشور به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم درگیر مسئله مصرف یا توزیع و حمل مواد مخدر هستند. تمام این موضوعات نشان می‌دهد باوجود سابقه طولانی مقابله با این پدیده، همچنان این مسئله در صدر آسیب‌های اجتماعی کشور قرار دارد و بدون حل آن، گره از کلاف بسیاری از مشکلات اجتماعی باز نمی‌شود.

همان‌گونه که اشاره شد مقابله با مواد مخدر چندبعدی و چندساحتی است؛ از عرضه گرفته تا تقاضا؛ از پیشگیری گرفته تا درمان و کاهش آسیب. کاهش و کنترل این بلای خانمان‌برانداز در ید هیچ دستگاه حاکمیتی و مردمی به‌تنهایی نیست و همه نهادها و ارکان‌های جامعه باید در این جهاد مشارکت کنند. مدیریت شهری به‌ویژه در شهر تهران ید طولایی در برنامه‌های حوزه اعتیاد به‌ویژه برنامه‌های کاهش آسیب اعتیاد دارد و بنا بر مسئولیت خود در مقابله با آسیب‌های اجتماعی به‌ویژه آسیب‌هایی که در عرصه شهر ظهور و بروز دارند بیش از یک دهه است اقدامات قابل‌توجهی را سامان داده است. راه‌اندازی گشت‌های فوریت اجتماعی برای ساماندهی افراد بی‌خانمان، راه‌اندازی مددسراهایی برای اسکان رایگان این افراد، گاها همکاری با حوزه درمان با در اختیار قرار دادن فضا و امکانات و... بخشی از این اقدامات است. مدیریت شهری شهر تهران در دوره ششم نگاه مسئولانه‌تری به کاهش آسیب‌های اجتماعی دارد و اعتبارات و تمرکز ویژه‌ای به حوزه اعتیاد اختصاص داده است. در این دوره علاوه بر فعالیت مراکز و تداوم فعالیت‌های قبلی، شهرداری تهران با میدان‌داری در قرارگاه اجتماعی شهر تهران برای مقابله با آسیب‌های اجتماعی نقش مهمی را ایفا می‌کند. این حرکت و نهضت با همکاری همه دستگاه‌های ذی‌مدخل و با تکیه بر نقش مردم و اولویت دغدغه‌های آنها آغاز شده و امیدوارم ضمن آسیب‌شناسی و رصد دقیق، شاهد پیشرفت روزافزون آن باشیم. در این دوره انتظار می‌رود موانع همیشگی در ساماندهی و توانمندسازی معتادان متجاهر و بی‌خانمان رفع شود و موضوع به نگهداری موقت و یک دوره سم‌زدایی ختم نشود. در این دوره انتظار اصلی شورای اسلامی شهر تهران ایجاد تمهیدات مراقبت پایدار و توانمندسازی جامع است که با در نظر گرفتن نیازهای پیش‌روی این افراد بعد از دوره سم‌زدایی، سازکارهایی برای اطمینان از عدم بازگشت به مصرف مواد و ماندگاری درمان را ایجاد کند. انتظار می‌رود فعالیت‌ها در این دوره با جلب مشارکت حداکثری مردم، بخش‌های غیردولتی و جلب مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی همراه باشد. واقعیت این است که بدون حضور مردم و شهروندان، ضریب موفقیت کاهش می‌یابد.

در حوزه پیشگیری از مصرف مواد نیز ضمن بازخوانی تجارب موفق داخلی و موفقیت‌های سایر کشورها باید به فکر اقدامات پیشگیرانه‌ای باشیم که مانع از شروع مصرف دخانیات و مواد مخدر در نوجوانان و جوانان شود. این مهم وظیفه خطیری بر گرده تمام دستگاه‌های فرهنگی و اجتماعی و بهداشتی قرار می‌دهد تا با استفاده از تمامی ظرفیت‌های خود در مقابله با مصرف اولیه اهتمام ورزند.

شهرداری تهران با در اختیار داشتن نهادهای محلی و ارتباط نزدیک با مردم در سطح محلات و نیز توانایی سازماندهی و بسیج مردمی نقش مهمی در آگاه‌سازی جوانان و خانواده‌ها دارد.

یادداشت

مصرف گاز یک معادله است



سعید میرترابی
کارشناس انرژی

مصرف گاز دقیقا شبیه به یک معادله است. تولید، عرضه، مصرف و تقاضا، حوزه گاز را شبیه به یک معادله کرده است. مشکلی که به‌طور کلان در کشور ما وجود دارد، رشد بسیار اندک و آرامی در بحث عرضه است. دلیل این روند کاهش و آرام محدودیت‌های مالی، فنی و سرمایه‌گذاری است.

ایران یک کشور بسیار غنی در حوزه گاز است و رتبه‌ای عالی دارد. رتبه دوم گازی جهان در اختیار ایران است، اما بعضی از مراکز نیز در این ارتباط، نظری دیگر دارند که ایران در رتبه اول منابع گازی جهان است؛ بنابراین با توجه به شواهد، ظرفیت‌های موجود در این حوزه کشور ازلحاظ ذخایر گازی، بسیار بالا است، اما بر اساس یک امکان، افزایش تولید گاز وجود دارد. چنین بحثی هیچ رشدی نداشته است که از دلایل آن می‌توان به نبود سرمایه‌گذار اشاره کرد.

از سوی دیگر، تقاضا در ایران به‌شدت رشد داشته و این تقاضا کاملا غیر بهینه است، چراکه مجموع مراکزی که ما در آن‌ها مصرف گازداریم مانند نیروگاه‌ها، بخش خانگی، صنایع و... در ایران به‌طور سالانه رشد دارد. دلیل آن‌هم این است که انشعابات در این مراکز زیاد می‌شود. این مصرف و افزایش انشعابات به‌شدت غیر بهینه است. دستگاه‌هایی که عمده مصرف آن‌ها گاز است، به‌شدت سطح استاندارد پایین دارند. بحث ساختمان‌ها نیز مطرح است. تعداد بسیاری از ساختمان‌ها عایق‌بندی مناسب ندارند، بنابراین درمجموع، این معادله به این‌گونه است که رشد مصرف در کنار کندی عرضه خواهد بود. چنین چیزی سبب می‌شود که در فصل سرما شاهد آن باشیم که چالش‌های زیادی برای کشور به وجود آید.

قطعی گاز ادارات و مدارس، همچنین تعطیلی آن‌ها، یکسری اقدامات فوری است که بتوان بحران را مدیریت کرد. نباید چنین نا ترازی شکل می‌گرفت. مدیریت در این بخش طوری انجام‌گرفته که این نا ترازی به‌شدت شکل‌گرفته و در حال تشدید است. نا ترازی به این معنا است که تقاضا در یک‌فاصله زمانی از عرضه بیشتر می‌شود. راهکاری که به‌طور کوتاه‌مدت در نظر گرفته می‌شود، این است که دولت گاز یکسری از صنایع را قطع یا ادارات و مدارس را تعطیل می‌کند.

در چنین حالتی، سوخت نیروگاه‌ها هم به سوخت مایع تغییر پیدا می‌کند. به‌طورمعمول، این اقدامات بسیار هزینه‌بردار است و هم ازنظر بحث تولید و خدمات دچار مشکل می‌شویم، چراکه با تعطیلی ادارات، با کاهش خدمات روبه‌رو می‌شویم. با تغییر در سوخت صنایع و کارخانه‌ها، زمانی که سوخت دیگری جایگزین می‌شود، امکان افزوده شدن به آلودگی هوا وجود دارد. علاوه بر آن، باید هزینه‌های بسیاری را برای استفاده از سوخت مایع پرداخت کنند پس بسیار هزینه‌بر است. چنین اقداماتی می‌توانند در دوران پیک مصرف، بحث صرفه‌جویی و کاهش مصرف گاز را تاحدی مدیریت کند تا در استان‌ها قطعی گاز نداشته باشیم، اما چنین اقداماتی با هزینه‌های بالای تولیدی و زیست‌محیطی همراه است. در بخش زیست‌محیطی به‌مراتب هزینه‌های بیشتری نیز خواهد داشت.

در کشور ما ایران به دلیل چنین شرایطی که در حال حاضر درگیر آن هستیم، بحث صادرات گاز خیلی جدی و مدنظر نیست. تنها مدلی که می‌شود، از آن استفاده کرد، بحث آلان جی است که هم بسیار هزینه‌بر است و به سرمایه‌گذاری با فناوری‌های بالا نیاز دارد که ازنظر مالی و تکنولوژی دچار محدودیت هستیم اما به لحاظ موضوعات خط لوله‌ای، نمی‌توان گفت چون با سرمای هوا روبه‌رو هستیم، پس صادرات هم انجام نمی‌دهیم. باید چنین چیزی به‌صورت قراردادی و به‌صورت ماهانه صادر شود.

زمانی که هوای سرد رو به سردی می‌رود، مشتری‌های ما هم افزایش پیدا می‌کند. در حال حاضر زمانی که صادرات گاز به ترکیه را قطع کردیم، دچار ضرر و زیان شدیم.

نهادهای انرژی در ایران بسیار ارزان است و چون نرخ اندکی دارد، کسی به دنبال بهینه‌سازی نمی‌رود؛ برای مثال بخاری‌ها در کشور، پایین‌ترین استانداردها رادارند. درنتیجه، می‌توان گفت فرسنگ‌ها باحالت بهینه فاصله‌دارند و همچنین شیوه گرم کردن ادارات یکی از بدترین شیوه‌هایی است که در حال حاضر انجام می‌شود.

به دلیل آنکه گاز به صنایع و بسیاری از ادارات به‌صورت ارزان داده می‌شود، به‌طورمعمول کسی به فکر بهینه‌سازی مصرف نیست. البته این نکته قابل‌ذکر است که محدودیت‌های مالی و تکنولوژیک هم به آن اضافه‌شده، البته به‌سادگی هم قابل‌تغییر نیست، اما باید در برنامه‌های تدریجی و میان‌مدت قرار گیرد و اصلاح شود. درکل، مردم ایران باید بپذیرند که قبض گاز ۶۰ هزارتومانی نسبت به قیمت‌های جهانی ارزان و مفت است. تا زمانی که این قبض‌های ارزان صادر می‌شود، کسی به فکر بهینه‌سازی انرژی نیست.

حمایت مجلس از جهش تولید مسکن

رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی از افتتاح ۲۸ هزار واحد مسکونی به‌مناسبت سالروز پیروزی انقلاب با حضور وزیر راه و شهرسازی خبر داد.

به‌گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، اکبر نیکزاد در گفت‌وگو با رادیو اقتصاد با اعلام این مطلب گفت: نهضت ملی مسکن یکی از برنامه‌های اصلی دولت سیزدهم است که حمایت مجلس شورای اسلامی را نیز تحت‌عنوان قانون جهش تولید مسکن به‌همراه دارد.

به‌گفته وی، طبق این برنامه باید به‌طور میانگین سالانه یک‌میلیون واحد مسکونی در کشور ساخته شود که از این تعداد ۸۰۰ هزار واحد مربوط به شهرها و ۲۰۰ هزار واحد مربوط به روستاها و شهرهای کوچک است.

وی گفت: سال نخست اجرای این برنامه به تامین زیرساخت‌ها و تدوین قوانین و مقررات مربوطه اختصاص داشت،اما اکنون شتاب عملیات اجرایی بیشتر شده است.

نیکزاد ادامه داد: بنیاد مسکن نیز در این برنامه تمام توان عملیاتی خود را به میدان آورده و طبق جدیدترین آمار ساخت ۲۰۳ هزار و ۸۹۸ واحد مسکونی روستایی در نقاط مختلف کشور آغاز شده، همچنین در شهرهای مختلف نیز عملیات ساخت ۹۷ هزار و ۵۶۵ واحد مسکونی توسط بنیاد مسکن شروع شده و اکنون از پیشرفت فیزیکی مناسبی برخوردار است.

وی افزود: علاوه بر این، ۱۱ هزار و ۲۳۰ واحد در بافت فرسوده شهر تهران با مشارکت بنیاد مسکن و شهرداری تهران شروع شده است، یعنی در مجموع، ۳۱۲ هزار و۶۹۳ واحد مسکونی توسط بنیاد مسکن در نقاط مختلف شهری و روستایی در حال ساخت هستند. از سوی دیگر، براساس تفاهمنامه‌ای که ماه قبل میان وزارت راه و شهرسازی و بنیاد مسکن انقلاب اسلامی به‌امضا رسید، ساخت مسکن در ۱۰۹۱ شهر زیر ۲۵ هزار نفر جمعیت نیز به بنیاد مسکن واگذار شد.

عایق کاری از موثرترین راه‌های صرفه‌جویی در مصرف خانگی است

حیف و میل انرژی در ساخت‌وساز

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

برای صرفه‌جویی نیازی به کم مصرف کردن انرژی نیست، همین‌که ساختمان‌های استاندارد بسازیم و آنها را اصولی عایق‌بندی کنیم، گامی بزرگ در راستای صرفه‌جویی برداشته‌ایم. در سال‌های اخیر با پیشرفت صنعت ساختمان‌سازی و افزایش استفاده از سوخت‌های فسیلی، صرفه‌جویی در مصرف منابع انرژی اهمیت زیادی پیدا کرده است. یکی از راه‌های صرفه‌جویی و کاهش مصرف انرژی در ساختمان‌ها، عایق‌بندی است. این اقدام باعث می‌شود فضای داخلی ساختمان در زمستان گرم‌تر و در تابستان خنک‌تر باشد.

عایق‌ها به شکل‌های مختلف صفحه‌ای، تخته‌ای، آجری، ورقه‌ای و نواری در بازار موجود هستند. عایق‌های ساختمانی انواع متفاوتی دارند. اهمیت عایق‌کاری در هیچ ساختمانی قابل‌چشم‌پوشی نیست، چرا که انواع مختلفی از عایق‌ها چه از نوع حرارتی، صوتی یا رطوبتی از جمله ضروریات یک ساختمان در هر فصلی از سال به‌حساب می‌آید، بنابراین باتوجه به اهمیت این مسئله، شناخت انواع عایق‌ها و آشنایی با قوانین اجرایی و نوع اجرای آن می‌تواند برای بیشتر کارفرمایان و کسانی که درگیر این مسئله هستند، بسیار مفید واقع شود. صمت در این گزارش، بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان را موردبررسی قرار داده است.



عکس: صمت

استفاده از پوشش‌های عایق در زمان ساخت ساختمان، هم در فصل زمستان و هم در تابستان از هدررفت انرژی جلوگیری می‌کند

موثرترین راه صرفه‌جویی

انرژی مصرف‌شده در خانه‌ها، ادارات، مراکز تجاری و صنعتی بسیار هزینه‌بر است. در چند سال اخیر، بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان و به‌دست‌آوردن راهکاری برای این مساله، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف مهندسی و نظارت بر ساخت ساختمان‌ها است. رشد اقتصادی و توسعه صنعتی کشورها به عوامل مختلفی از جمله انرژی و استفاده بهینه از منابع انرژی نیازمند است، اگرچه ایران از غنی‌ترین منابع انرژی برخوردار است، اما استفاده نادرست از آنها خسارت جبران‌ناپذیری را بر بودجه سالانه کشور تحمیل می‌کند. ازاین‌رو، استفاده منطقی از منابع انرژی و برنامه‌ریزی در زمینه‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساخت‌وساز از اولویت ویژه‌ای برخوردار است.

منظور از مصرف انرژی در یک ساختمان، مصرف از زمان ساخت تا هنگام تخریب ساختمان است. صرفه‌جویی در مصرف انرژی به‌معنای کاهش مصرف انرژی و هزینه‌های مرتبط با آن است. در مباحث صرفه‌جویی و بهینه‌سازی مصرف انرژی، صرفه‌جویی در تمام عمر ساختمان مدنظر است که مواردی مانند هزینه ساخت و عملکرد، نوع مصالح مصرفی، هزینه نگهداری و حتی هزینه‌های مرتبط با تخریب ساختمان پس از پایان عمر مفید آن را شامل می‌شود.

صرفه‌جویی در مصرف انرژی، تنها در صورتی امکان‌پذیر است که ساخت‌وساز در شرایط استاندارد انجام شده باشد. پیروی از الگوی مسکن که از سوی شورای‌عالی الگوی مصرف کشور تدوین شده است، در این زمینه بسیار مفید است. در کنار این موارد، بهره‌گیری از طراحی اقلیمی متداول در معماری کهن ایرانی باتوجه به کاربری‌های جدید ساختمانی از سوی کارشناسان توصیه می‌شود. به‌هرحال، قسمت بزرگی از تلفات گرمایشی و سرمایشی ساختمان از طریق سقف، دیوارها، شیشه‌ها و کف انجام می‌گیرد و از این جهت، عایق‌کاری از موثرترین و مهم‌ترین راه‌های صرفه‌جویی در صنعت ساختمان است.

ضرورت صرفه‌جویی در مصرف انرژی

بهروز کاری، مدیر بخش مصالح و فرآورده‌های ساختمانی مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن به صمت گفت: براساس جزئیات مندرج در مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان، رعایت مواردی شامل عایق کاری دیوارهای خارجی ساختمان نظیر عایق کاری دیوارهایی که با محیط بیرون یا فضاهایی که از نظر دمایی کنترل نمی‌شوند، نصب پنجره‌های دوجداره با قاب‌های فلزی چوبی یا PVC استاندارد، عایق کاری کانال‌های هوارسانی به‌همراه عایق کاری لوله‌های تاسیسات و سیستم تولید آب گرم، نصب دستگاه‌های کنترل کننده روی رادیاتورها و نصب دستگاه‌های کنترل مرکزی هوشمند و مجهز به سنسور اندازه‌گیری دمای هوای محیط در ساختمان‌ها الزامی است.

وی در ادامه گفت: هزینه اضافی برای عایق کاری حرارتی ساختمان‌های نوساز، حدود ۳ درصد هزینه ساخت است که در بیشتر موارد پس از ۳ سال بازگشت سرمایه دارد، اما اگر بخواهیم به‌طورجدی به صرفه‌جویی در مصرف انرژی در ساختمان‌ها بپردازیم، باید روی ساختمان‌های موجود هم برنامه‌ریزی کنیم، زیرا ساخت‌وساز انجام‌گرفته در هر سال، ۲ تا ۳ درصد ساختمان‌های موجود است و اگر بخواهیم فقط به این مقررات توجه کنیم، آن‌طور که باید کاری از پیش نمی‌رود.

▣ میزان دقیق صرفه‌جویی مشخص نیست

کاری گفت: محاسبات انجام‌گرفته روی تعداد زیادی از ساختمان‌ها نشان می‌دهد که در صورت انجام عایق کاری حرارتی، بیش از ۵۰ درصد در مصرف انرژی صرفه‌جویی می‌شود، اما مقدار دقیق کل صرفه‌جویی مشخص نیست، زیرا هیچ‌گونه سیستم کنترلی برای اتلاف حرارتی که در اثر نشست و تعویض هوا انجام می‌شود، در کشور ما پیش‌بینی نشده است، در حالی که در کشورهای پیشرفته سیستم‌هایی وجود دارد که اتلاف حرارت را به‌طوردقیق کنترل می‌کنند.

براساس ضوابط، در نقشه طبقات، بام، نماها و مقاطع، محل عایق کاری حرارتی متناسب با گروه‌بندی ساختمان از نظر میزان صرفه‌جویی در مصرف انرژی باید مشخص شده باشد.

عایق کاری و استفاده از پوشش‌های مناسب از هدررفت انرژی در ساختمان جلوگیری می‌کند. استفاده از پوشش‌های عایق در زمان ساخت ساختمان، هم در فصل زمستان و هم در تابستان از هدررفت انرژی جلوگیری می‌کند. برای کارآیی بهتر این پوشش‌ها باید لایه‌های عایق ضخیم باشند. هرچه میزان ضخامت بالاتر باشد، هدررفت انرژی نیز کمتر خواهد بود.

وی خاطرنشان کرد: در نقشه‌های معماری باید گروه ساختمان از نظر مصرف انرژی مشخص و برای بام، دیوارهای خارجی و پنجره‌ها جزئیات اجرایی مناسب ارائه شود تا برای آنها عایق‌بندی حرارتی انجام گیرد. این موضوع در حال حاضر در مناطق یک تا ۵ و نیز ۲۲ شهرداری تهران انجام می‌گیرد، هرچند در زمینه تنظیم مقررات و آیین‌نامه‌ها اقدامات ارزشمندی انجام‌گرفته، اما روشن است که موانع و مشکلاتی بر سر راه اجرای اصولی این ضوابط وجود دارد.



وی در پایان گفت: در حال حاضر اطلاعات و مدارک مربوط به مصرف انرژی باید در ضمیمه پرونده برای صدور پروانه ساخت باشد، اما هنوز سختگیری‌ها فقط در فاز صدور پروانه است و هنوز تا رعایت اصول اجرایی فاصله داریم.

طراحی، اجرا و نظارت بر اجرای مقررات ملی ساختمان مستلزم برقراری ارتباط هدفمند بین مراجع ذی‌ربط در امر ساخت‌وساز و دوری جستن از بخشی‌نگری در سازمان‌های مختلف است.

> بی‌توجهی به کیفیت فناوری‌های استفاده‌شده در حوزه ساخت‌وساز به ارزان بودن انرژی در کشور مرتبط و از سوی دیگر طراحی و زیبایی سازه‌ها، جای کیفیت و صرفه‌جویی انرژی در ساختمان‌سازی را گرفته است

زیباسازی جای بهینه‌سازی را گرفت

سیداحمد معتمدی، کارشناس مسکن با تاکید بر اینکه در ساختمان‌سازی از مقوله مصرف انرژی، غفلت کرده‌ایم، به صمت گفت: ۵۰ درصد حرارت موجود در ساختمان‌ها از طریق در پنجره و دیوارها هدر می‌رود، همچنین حدود ۳۰ درصد حرارت از طریق پشت‌بام‌ها و ۲۰ درصد از طریق بازشوهای موجود در ساختمان‌ها هدر می‌رود. متاسفانه بجز ۱۰ درصد از در و پنجره‌ها، بقیه به روش سنتی تولید می‌شوند و درزگیری نمی‌شوند.

این کارشناس معماری و شهرسازی بااشاره به دیوارهای نازک ساختمان‌ها گفت: در گذشته، ضخامت دیوارها ۵۰ تا ۶۰ سانتیمتر بود، در حالی که امروزه به ۱۵ تا ۲۰ سانتیمتر کاهش یافته و این ضخامت باعث دوام حرارت در ساختمان نمی‌شود.

متاسفانه در ایران برخلاف کشورهای دیگر به طراحی و زیبایی سازه‌ها بیشتر از کیفیت و صرفه‌جویی انرژی توجه شده است. بانگاهی به ساختمان‌های قدیمی و سنتی مشاهده می‌کنیم که به موضوع بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان‌سازی بیشتر توجه شده است؛ موضوعی که امروزه از آن غافل شده‌ایم.

وی بیان کرد: اینکه در دهه‌های اخیر، تکنولوژی‌های خارجی را در ساخت‌وساز به‌کار گرفته‌ایم، بدون اینکه به کیفیت، اهمیت دهیم، خاطرنشان کرد: بی‌توجهی به کیفیت فناوری‌های استفاده‌شده در حوزه ساخت‌وساز، به ارزان بودن انرژی در کشور مرتبط و از سوی دیگر، طراحی و زیبایی سازه‌ها جای کیفیت و صرفه‌جویی انرژی در ساختمان‌سازی را گرفته است. خوشبختانه در سال‌های اخیر به‌دلیل توجه به آموزش و پژوهش‌های دانشگاهی این موضوع در حال پیشرفت است.

▣ بهینه‌سازی مصرف در اولویت است

در سال‌های گذشته، متوسط عمر ساختمان‌های کشور حدود ۲۰ سال بود که در سال‌های اخیر این عدد به ۳۰ سال رسیده است، اما باز هم این وضعیت، قابل‌قبول نیست و مشکلاتی در زمینه بهینه‌سازی انرژی در صنعت ساختمان به‌چشم می‌خورد. معتمدی مقاوم‌سازی را یک اصل ضروری در پروژه‌های عمرانی برشمرد و خاطرنشان کرد: برخی تصور می‌کنند صرف بودجه در پروژه‌های عمرانی و ساخت‌وساز، امری مطلوب است، در صورتی که با احداث ساختمان، تمام دارایی‌مان را در قالب آهن، بتن، گچ و سیمان به‌صورت یک جسم درمی‌آوریم و از آن استفاده می‌کنیم، بدون آنکه درآمدزایی از آن داشته باشیم.



▣ ساختمان‌ها را مقاوم بسازیم

معتمدی گفت: ساختمان‌سازی، ارزش‌افزوده ایجاد نمی‌کند، از این‌رو در بعضی از کشورهای دنیا برای پروژه‌های عمرانی و ساختمان‌سازی، یک سقف مشخص در نظر می‌گیرند و بیش از آن مجوز نمی‌دهند، در حالی که ما پروژه‌های عمرانی را در برابر بودجه‌های جاری می‌گذاریم.

وی اضافه کرد: باتوجه به متوسط عمر کم ساخت‌وساز در کشور، بودجه‌های زیادی را در این بخش خرج می‌کنیم و بعد از مدتی مجبور می‌شویم به‌دلیل مقاوم نبودن این سازه‌ها، آنها را تخریب کنیم و دوباره از نو بسازیم، از این‌رو لازم است ساختمان‌ها را مقاوم‌تر کنیم و از تکنولوژی جدید و برتر دانش روز در زمینه مصالح و سازه‌ها استفاده کنیم.

سخن پایانی

بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان در حال حاضر بسیار مهم است و از اولویت‌های هر سازنده‌ای محسوب می‌شود، زیرا یکی از دغدغه‌های جهان امروز کمبود ذخایر انرژی در جهان است. از این‌رو تاکنون روش‌های مختلفی به‌منظور کاهش و بهینه‌سازی در مصرف انرژی مورداستفاده قرار گرفته است. یکی از بیشترین میزان اتلاف انرژی در ساختمان‌ها رخ می‌دهد که در صورت تداوم مصرف بیش‌ازحد انرژی، علاوه بر دامن زدن به مسئله بحران انرژی در جهان، موجب افزایش آلودگی محیط‌زیست نیز می‌شوند.

اکثر ساختمان‌های موجود در اطراف ما با محیط‌زیست تعامل ندارند.

ساختمان‌های ما طوری ساخته شده‌اند که سرما و گرمایی را که با هزینه‌های بالا تامین می‌شود، حفظ نمی‌کنند و به‌دلیل عایق نبودن بخش خارجی نظیر دیوارها، سقف و همچنین عایق نبودن تاسیسات سرمایشی و گرمایشی ساختمان، انرژی را به‌سرعت از دست می‌دهند و در نتیجه وسایل حرارتی یا سرمایشی باید چند برابر استاندارد کار و انرژی مصرف تا یک محیط را سرد یا گرم کنند.

بررسی‌ها نشان‌دهنده این است که حداکثر هزینه‌ای که به هزینه ساخت اضافه می‌شود، ۵ درصد هزینه سرانه هر مترمربع است. حتی گفته می‌شود هزینه اضافه نزدیک به صفر است و حتی هزینه ساخت می‌تواند کاهش یابد، جدا از اینکه این هزینه از محل کاهش مصرف انرژی برگشت داده خواهد شد.

تمرکز بر بالادست تنها راه توسعه صنعت فولاد


عکس: صمت

کتایون ملکی: پیشرفت‌ها در صنعت فولاد باعث شد تا بسیاری از نیازهای این حوزه امروز در داخل کشور تامین و در نهایت محصول نهایی سوددهی بیشتری راهی بازارهای داخلی و صادراتی شود، اما این در حالی است که بی‌توجهی به توسعه در بالادست این زنجیره، می‌تواند تمامی این پیشرفت‌ها را تحت‌تاثیر قرار دهد. امروز بخش معدن نیز نیازمند توجهی است که بر صنعت فولاد متمرکز است.

به‌گزارش صمت، خودکفایی صنعت فولاد در برخی تجهیزات و قطعات یک اتفاق مهم و موفقیت بزرگی بود که توانست صرفه‌جویی ارزی بسیاری به‌همراه داشته باشد. با این همه، صنعت فولاد همچنان جای پیشرفت دارد و بسیاری از فعالان این حوزه معتقدند تمرکز بر بالادست تنها راه توسعه صنعت فولاد است.



بهرام سبحانی، رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران معتقد است؛ هم‌اکنون بسیاری از واحدهای تولیدکننده فولاد در کشور بعضی از قطعات، مواد اولیه و تجهیزات موردنیاز خود را از خارج کشور تامین می‌کنند و برگزاری چنین جشنواره‌ای کمک می‌کند تا تولیدکنندگان داخلی و فولادسازان بتوانند با یکدیگر مرتبط شوند و نیاز صنعت فولاد کشور را برآورده کنند. بسیاری از تولیدکنندگان و صنعتگران توانا در کشور وجود دارند که با امضای تفاهمنامه در این جشنواره‌ها که در سال‌های گذشته انجام شده‌اند، بیش از ۴۰۰ قرارداد با یک میلیارد دلار صرفه‌جویی ارزی را رقم زده‌اند. رئیس انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران افزود: به‌طور مثال، ۵۰ میلیون دلار در سال الکترود وارداتی در کشور مصرف می‌شود که این میزان جزو هزینه‌های تولید است و اگر بتوانیم بومی‌سازی این ماده اولیه و دیگر قطعات، تجهیزات و مواد اولیه را بومی‌سازی کنیم، می‌توانیم صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی را رقم بزنیم. این صرفه‌جویی می‌تواند سرعت توسعه در صنعت فولاد را افزایش دهد و همان‌طور که امروز شاهد هستیم، توسعه در صنعت فولاد از سوی واحدهای فولادی با سرعت بسیاری در حال انجام است. بسیاری از واحدهای فولادی، امروز در حال اجرای طرح‌های توسعه‌ای هستند تا بتوانند میزان تولید را افزایش دهند و به ظرفیت‌های اسمی خود دست پیدا کنند.

ایجاد سامانه کارلینک

وجیه‌الله جعفری، رئیس هیات‌عامل ایمیدرو نیز در حاشیه چهارمین جشنواره ملی فولاد با بیان این مطلب اظهار کرد: طی ۳ سال اخیر با همکاری ایمیدرو و انجمن ملی فولاد ایران، با ایجاد سامانه کارلینک به‌عنوان حلقه اتصال، بسترسازی برای ورود سازندگان و شرکت‌های نیازمند شکل گرفت و در نتیجه، با احصای نیازمندی‌ها و متعاقب آن، با استفاده از دانش روز، بومی‌سازی قطعات و تجهیزات انجام شد.



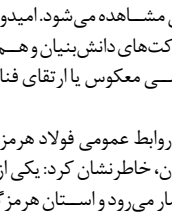
جعفری ادامه داد: طی این مدت، بیش از ۲۶ هزار قطعه و تجهیز در صنعت فولاد از طریق سامانه کارلینک بومی‌سازی شده که البته انجمن ملی فولاد، نقش بیشتری در این زمینه ایفا کرده است. در مراسم افتتاح جشنواره نیز تفاهمنامه‌های مختلفی برای تامین نیازهای داخلی بین شرکت‌های سازنده و نیازمند منعقد شد.

اما سوال این است که باوجود سرعت بالای توسعه در صنعت فولاد، در بالادست یعنی توسعه بخش معدن نیز این سرعت به‌اندازه میانه زنجیره است؟ بدون شک این سرعت به‌اندازه سرعت صنعت فولاد نیست و همین موضوع، نگرانی‌ها درباره تامین مواد اولیه را در پی داشته است. نمی‌توان با توسعه‌های نامتوازن، توقع تحقق اهداف را داشت. امروز در حالی صنعت فولاد به‌دنبال افزایش ظرفیت‌های تولید خود است که به‌دلیل کمبود در زیرساخت‌هایی همچون برق و گاز در بهترین حالت ممکن تولید به ۳۰ میلیون تن می‌رسد. در نتیجه، به هر اندازه که صنعت فولاد در تامین قطعات و تجهیزات خودکفا شود و برای تامین برق به‌دنبال ساخت نیروگاه برود، اما اگر در بالادست توسعه بخش معدن اجرایی نشود، نمی‌توان به تولید فولاد با بهره‌وری بالا چندان امیدوار بود. عدم توسعه اکتشافات می‌تواند این صنعت را مجبور به واردات سنگ‌آهن یا ورود به معادن فرامرزی کند، اما بی‌تردید در آن شرایط نرخ تمام‌شده برای فولادی‌ها افزایش پیدا می‌کند و همین موضوع بر توان صادراتی اثرگذار خواهد بود.

شاید در شرایط فعلی توسعه بخش معدن و بومی‌سازی در این بخش با سرعتی همچون سرعت صنعت معدن از الزاماتی باشد که معدنی‌ها به آن نیازمند هستند. البته در این‌باره رئیس هیات عامل ایمیدرو اظهار کرده است: خوشبختانه با اکتشافات عمقی در حال انجام، ذخایر جدیدی به مجموعه افزوده می‌شود و نتایج حاکی از اضافه شدن ذخایر جدید، به‌میزان ذخایر موجود است. وی افزود: به‌عنوان مثال، در منطقه گل گهر، بیش از ۵۰۰ میلیون تن افزایش ذخیره داشته‌ایم. نتایج حفاری‌های زمین‌شناختی در برخی مناطق گرچه نیازمند قطعی شدن ذخایر است، اما در مجموع، چشم‌انداز مثبت است. جعفری خاطرنشان کرد: موضوع سرمایه‌گذاری در معادن خارج از کشور نیز مطرح است. اکتشافات را در بخش‌های مختلف عناصر آغاز کرده‌ایم و حتی مصوباتی هست که می‌توانیم قانونی انجام دهیم، پس این روند می‌تواند نگرانی‌ها را برطرف کند. اما با این حال، شاید بخش معدن بیش از هر اقدام دیگری نیازمند تسهیل در قوانین و رفع قوانین و مقررات باشد. رفع برخی قوانین و مقررات و همچنین کاهش برخی هزینه‌ها از جمله افزایش حقوق دولتی به‌ویژه برای معادن کوچک و متوسط می‌تواند سرعت تولید در بخش معدن را افزایش دهد. با رفع این مشکلات فعالان بخش معدن به‌راحتی می‌توانند خود توسعه در این بخش را محقق کنند و دیگر نیازی نیز فولادی‌ها در این زمینه ورود داشته باشند. در واقع توسعه در بخش معدن با نگاه تخصصی رقم می‌خورد، اما برخی تولیدکنندگان فولاد معتقد هستند باید این حوزه نیز وارد معدنداری شود.

تامین مواد اولیه واحدهای فولادی

ایرج رخصتی، مدیرعامل شرکت ذوب‌آهن اصفهان با اشاره به مشکلات موجود درباره تامین مواد اولیه واحدهای فولادی در سال‌های گذشته یادآور شد: ذوب‌آهن اصفهان در اوایل تاسیس دارای معادن خاص خود بود، اما در طول زمان و با تصمیمات مختلف، این معادن را از دست داد و به‌دنبال آن در تامین مواد اولیه پایدار موردنیاز خود با مشکلات فراوانی روبه‌رو شد. این مجتمع عظیم صنعتی به‌تازگی با انجام فعالیت‌های مختلف در تلاش است که معدنداری کند، چرا که معدنداری، حق تولیدکننده فولاد و صاحب خط تولید است.



رخصتی در پایان با اشاره به موفقیت‌های اخیر ذوب‌آهن اصفهان در خرید معدن، از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، پیگیری و همکاری لازم در راستای رفع مشکلات مختلف این شرکت و سایر واحدهای فولادی کشور را خواستار شد. اما فراموش نکنیم توسعه در هر بخش باید توسط فعالان همان حوزه با نگاه تخصصی انجام شود. وضع برخی قوانین و مقررات و ممنوعیت‌های انجام‌گرفته، باعث شد تا توان معدنی‌ها به‌ویژه در معادن کوچک و متوسط کاهش پیدا کند، در حالی که با تسهیل موارد و ایجاد بسترهای موجود این بخش می‌تواند به توسعه اکتشافات و استخراج بپردازد. به‌عنوان مثال، چالش تامین ماشین‌آلات از موضوعات مهمی است که معادن کوچک و متوسط با آن مواجهند. هرچند تولیدکننده داخلی نیازمند حمایت از سوی دولت و معدنکاران در حوزه ماشین‌آلات است، اما بهتر آن است که این حمایت به‌موازات واردات برخی ماشین‌آلات که موردنیاز است، انجام شود. البته وزارت صنعت، معدن و تجارت در این زمینه از سیاست‌های اولیه خود عقب‌نشینی و اعلام کرد، می‌توان آن بخشی از نیاز معدنی‌ها را که در داخل تولید نمی‌شود، وارد کرد. این موضوع علاوه بر تامین نیاز معدنی‌ها به رقابتی شدن تولیدات داخلی هم کمک خواهد کرد.

مشکل اصلی، تامین نقدینگی است

آن‌طور که پیدا است، معدنی‌ها می‌توانند توسعه در این بخش را محقق کنند، در صورتی که بتوانند نقدینگی لازم را تامین کنند و در گیر قوانین و مقررات یکباره و خلق‌الساعه نشوند. در این شرایط، شاید بهتر باشد که تولیدکنندگان فولاد هم به فعالیت در حلقه خود بپردازند، زیرا ورود فولادی‌ها به بخش معدن و معدنی‌ها به فولاد می‌تواند علاوه بر برهم زدن توازن در حلقه‌های زنجیره، تامین برخی نیازها را سخت‌تر از قبل کند. از سویی دیگر، برخی معدنی‌ها معتقدند با نزدیک شدن قیمت‌ها به قیمت‌های جهانی می‌توانند سرمایه موردنیاز برای توسعه را تامین کنند. این موضوع نه‌تنها در حوزه سنگ‌آهن بلکه در حوزه زغال‌سنگ هم که در برخی واحدهای فولادی اصلی‌ترین مشتریان آنها محسوب می‌شود، به‌چشم می‌خورد و فاصله قیمت‌های داخلی با قیمت‌های جهانی باعث شده تا امروز معادن زغال‌سنگ چندان توسعه‌ای نداشته باشند. پس راهکار دیگر دولت برای ایجاد این توسعه می‌تواند نزدیک شدن قیمت‌های داخلی به قیمت‌های جهانی باشد تا سوددهی در بخش معدن به‌ویژه معادن کوچک افزایش یابد و در ادامه، شاهد توسعه در این بخش باشیم.

سخن پایانی

شاید تصمیم به تکمیل زنجیره ارزش در واحدهای معدنی بود که حالا امروز فولادی‌ها را به معدنداران جدی در حوزه سنگ‌آهن تبدیل کرده است. از سوی دیگر، کمبود در بحث تامین مواد اولیه باعث شد تا فولادی‌ها با ایجاد معاونت‌های معدنی به‌سراغ سرمایه‌گذاری در این بخش بروند و بتوانند بخشی از نیاز خود به سنگ‌آهن را تامین کنند، اما شاید رفع موانع در این بین و تمرکز بر حلقه ابتدایی زنجیره بتواند سرعت این توسعه را افزایش دهد؛ اتفاقی که به‌نفع صنعت فولاد و معدنی‌ها خواهد بود و در ادامه منجر به افزایش اشتغال و تولید در بخش‌های یادشده می‌شود.

حضور فولاد هرمزگان در سومین نمایشگاه تخصصی محصولات دانش‌بنیان، فناور و اکوسیستم نوآوری استان هرمزگان

شرکت فولاد هرمزگان در سومین نمایشگاه تخصصی محصولات دانش‌بنیان، فناور و اکوسیستم نوآوری استان هرمزگان که با مشارکت بنگاه‌های بزرگ اقتصادی استان در مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی بندرعباس آغاز به کار کرد، به صورت فعال حضور دارد.

به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان، این شرکت به عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنگاه‌های تولیدی در استان هرمزگان که محصولات دانش‌بنیان و فناور تولید می‌کند و با شرکت‌های دانش‌بنیان ارتباط تنگاتنگی دارد، در سالی که از سوی مقام معظم رهبری «تولید، دانش‌بنیان، اشتغال‌آفرین» نامگذاری شده است، فعالیت‌های دانش‌بنیان خود را به ویژه در زمینه بومی‌سازی و تکنولوژی گسترش داده است.

فولاد هرمزگان در سومین نمایشگاه تخصصی محصولات دانش‌بنیان، فناور و اکوسیستم بندرعباس برای معرفی فعالیت‌ها و توانمندی‌های خود در این زمینه‌ها و همچنین نیازهای فناورانه خود به صورت فعالی حضور یافته است.

در افتتاحیه این نمایشگاه، خلیل قاسمی رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان هرمزگان، عادل شهرزاد سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری هرمزگان و تنی چند از مسئولان استانی در غرفه فولاد هرمزگان حضور یافتند و از نزدیک با فعالیت‌های این شرکت در زمینه‌های دانش‌بنیان و بومی‌سازی آشنا شدند.



شایان ذکر است که سومین نمایشگاه تخصصی محصولات دانش‌بنیان، فناور و اکوسیستم نوآوری استان هرمزگان در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی بندرعباس از ۲۴ تا ۲۸ دی‌ماه برگزار می‌شود.

مدیرکل صمت استان هرمزگان:

فولاد هرمزگان برند استان هرمزگان است



خلیل قاسمی، رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان هرمزگان در حاشیه سومین نمایشگاه تخصصی محصولات دانش‌بنیان، فناور و اکوسیستم نوآوری استان هرمزگان گفت: سومین نمایشگاه بومی‌سازی استان هرمزگان با حضور شرکت‌های تولیدی صنعتی بزرگ استان و برخی از واحدهای بزرگ کشور و واحدهای پژوهشی در قالب پارک علم و فناوری پژوهشگران برگزار شده است و مشارکت خوبی مشاهده می‌شود. امیدوار هستیم هم صاحبان فناوری و شرکت‌های دانش‌بنیان و هم تولیدکنندگان برای بومی‌سازی قطعات و مهندسی معکوس یا ارتقای فناوری خطوط تولیدی نقش‌آفرینی داشته باشند.

وی در گفت‌وگو با خبرنگار روابط عمومی فولاد هرمزگان با اشاره به نقش صنعت فولاد در استان هرمزگان، خاطرنشان کرد: یکی از پتانسیل‌های استان هرمزگان صنعت فولاد به شمار می‌رود و استان هرمزگان یکی از قطب‌های بزرگ صنعت فولاد در کشور محسوب می‌شود. در یکی دو سال اخیر این استان خود را به عنوان سومین تولیدکننده بزرگ فولاد کشور مطرح کرده است. در اسناد بالادستی کشور برای استان هرمزگان توسعه زنجیره فولاد تا ۱۰ میلیون تن پیش‌بینی شده است. خوشبختانه اخیرا در زمینه سنگ‌آهن که یکی از مواد اولیه صنعت فولاد است، یک ذخیره با بیش از ۸۰۰ میلیون تن سنگ‌آهن هماتیتی شناسایی شده که این ذخیره می‌تواند در تامین مواد اولیه و هم برای تکمیل زنجیره فولاد در استان هرمزگان تا محصول نهایی موثر باشد.

رئیس سازمان صمت استان هرمزگان با بیان اینکه فولاد هرمزگان در نقش‌آفرینی خود برای استان همواره پیش‌قدم بوده است، تصریح کرد: این شرکت یکی از بزرگ‌ترین بنگاه‌های اقتصادی استان هرمزگان محسوب می‌شود.

فولاد هرمزگان توانسته است همواره از ابتدای صنعتی شدن استان هرمزگان نقش موثر خود را با نام هرمزگان به خوبی در گستره کشور با تولید محصولات منحصر به فرد و دارای ارزش افزوده بالا در کنار صادرات، و مسئولیت‌های اجتماعی ایفا کند. امیدوار هستیم این شرکت در اجرای طرح‌های توسعه ای خود نیز بتواند کوشا باشد و برند هرمزگان و درخشندگی خود را بیش از پیش متبلور کند.

قاسمی با اشاره به چالش‌های صنعت فولاد به ویژه فولاد هرمزگان، عنوان کرد: فولاد هرمزگان مانند دیگر صنایع فولادی کشور دچار کمبود انرژی به ویژه گاز در فصل زمستان شده است. با این حال تمام تلاش خود را بر رفع این مشکل صنایع فولادی گذاشته‌ایم. در استان هرمزگان یک پتانسیل بسیار خوبی وجود دارد که برای بهره‌برداری از آن در حال برنامه‌ریزی هستیم؛ به طوری که از ظرفیت گازی که از خطوط اصلی کشور تغذیه نمی‌شود، بتوانیم برای واحدهای تولیدی استان هرمزگان استفاده کنیم. قرار بود این موضوع تا نیمه نخست دی ماه از سوی شرکت‌های گاز عملیاتی شود اما این اتفاق نیفتاد. با این حال خوشبین هستیم بتوانیم طرح یاد شده را تا پایان دی ماه امسال عملیاتی کنیم.

وی در پایان تاکید کرد: سازمان صنعت معدن و تجارت استان هرمزگان همواره در کنار تولیدکنندگان به ویژه فولادسازان حضور دارد. امیدوار هستیم با کمک فولادسازان بتوانیم به هدف بزرگ تولید ۱۰ میلیون تن فولاد دست پیدا کنیم. یکی از بنگاه‌هایی که در سال گذشته پروژه‌های بسیار خوبی را برای رسیدن به این هدف و تکمیل زنجیره فولاد در استان آغاز کرده است، فولاد هرمزگان بوده و طرح‌های توسعه‌ای این شرکت در مسیر اجرا قرار دارند. بنابراین از این توسعه‌ها به صورت جدی در تمام ابعاد حمایت می‌کنیم.

مدیر تحقیق و توسعه فولاد هرمزگان:

آغوش فولاد هرمزگان به روی شرکت‌های دانش‌بنیان باز است

در سومین نمایشگاه تخصصی محصولات دانش‌بنیان، فناور و اکوسیستم نوآوری استان هرمزگان، پنل تخصصی اکوسیستم نوآوری استان با محوریت صنایع فولادی و معدنی و دریایی با حضور مسئولان شرکت‌های فولاد هرمزگان، صبا فولاد خلیج فارس، فولاد کاوه جنوب کیش، مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران، معاونت پژوهشی و فناوری دانشگاه هرمزگان و رئیس پارک علم و فناوری استان هرمزگان در محل برگزاری نمایشگاه‌های بین‌المللی بندرعباس برگزار شد.



در این جلسه، شاهین زارع، مدیر متالورژی، طراحی و توسعه محصولات شرکت فولاد هرمزگان بیان کرد: متاسفانه برای رفع بسیاری از نیازهای فولاد هرمزگان، ناچار به سفارش خارج از استان هستیم. ریخته‌گری قطعه یا کارگاه عملیات حرارتی برای ساخت قطعات یدکی در استان هرمزگان وجود ندارد و به دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب، این کمبود به شدت احساس می‌شود.

به گزارش روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان، وی تاکید کرد: در صورتی که هدف تولید ۱۰ میلیون تن فولاد در استان هرمزگان و منطقه ویژه خلیج فارس محقق شود، بیش از ۱۵ هزار شغل به طور مستقیم در این استان به وجود خواهد آمد. همچنین صنایع فولاد قادر خواهند بود حداقل چهار برابر شغل غیر مستقیم در صنایع پشتیبان ایجاد کنند.

زارع خاطرنشان کرد: در فولاد هرمزگان هیچ محدودیتی برای پذیرش پایان‌نامه‌های دانشگاهی نداریم. همواره از همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان، طرح‌ها و ایده‌های آن‌ها استقبال می‌کنیم و درهای فولاد هرمزگان به روی آن‌ها باز است اما شرکت مورد نظر نیز باید بتواند به نیازهای فولاد هرمزگان هم از نظر میزان تحویل سفارش و هم دانش فنی به خوبی پاسخ دهد.

شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران

تجدید فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله‌ای با ارزیابی کیفی یکپارچه خرید ۷ دستگاه جاروب فرودگاهی به شماره ۲۰۰۱۰۰۱۰۱۰۰۰۰۰۸۵

شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران در نظر دارد : تجدید فراخوان مناقصه عمومی دومرحله ای با ارزیابی کیفی یکپارچه خرید ۷ دستگاه جاروب فرودگاهی به‌شماره ۲۰۰۱۰۰۱۰۱۰۰۰۰۰۸۵ را از طریق‌سامانه 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 و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام درسایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت‌شرکت در مناقصه محقق سازند.
تاریخ انتشار مناقصه درسامانه تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۸ می باشد.
مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۱۷ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۰۵
مهلت زمانی ارسال پیشنهاد: ساعت ۱۷ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۴
زمان بازگشایی پاکتها: ساعت ۱۰ صبح روز سه شنبه تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۵
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکتهای الف:
آدرس فرودگاه مهرآباد ـ خیابان معراج ـ ساختمان اداره کل تدارکات و تأمین تجهیزات شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران ـ تلفن ۶۱۰۲۲۴۶۳

شناسه آگهی : ۱۴۴۰۱۹۹ م الف / ۴۰۵۰

ضرورت توقف زیان خودروسازان

میزگرد تخصصی «تبیین و بررسی اثرات عرضه خودرو در بورس کالا»، با هدف بررسی وجوه و جوانب عرضه خودرو در بورس، برگزار شد. به گزارش سنا مجید عشقی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار در بخشی از صحبت‌های خود در این میزگرد، ضمن تشکر از تمام حمایت‌ها و نظرات مقام محترم وزارت در موضوع عرضه خودرو در بورس کالا گفت: امیدواریم بتوانیم این چالش و معضلی که سال‌هاست گریبان‌گیر مردم و تولیدکننده است را حل کنیم و این صنعت را توسعه دهیم. صنعت خودرو حدود ۴ درصد ارزش بازار را در دست دارد، اما ۲۰ درصد ارزش معاملات را به خود اختصاص داده و این نشان از علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران به این صنعت دارد.

وی افزود: این صنعت شبیه بیماری است که عارضه‌های مختلفی دارد. از قیمت‌گذاری دستوری تا مقیاس تولید، چالش‌های مالی، مدیریت و مالکیت دولتی و ضعف‌های مدیریت اجرایی این صنعت را طی سالیان متمادی ضعیف کرده است. انباشت زیان ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی نباید ادامه می‌یافت و این صنعت در صورت ادامه روند قبل، حتما با یک توقف تلخ مواجه می‌شد. ادامه وضع قبل قطعا امکان‌پذیر نبوده و نیست. رئیس سازمان بورس اظهار کرد: در هفته جاری یک لاتاری ملی رخ داد؛ از جمعیت ۸۵ میلیون نفری کشور، حدود ۷۲ میلیون نفر نتوانستند در قرعه‌کشی شرکت کنند. از ۱۳ میلیون نفری که می‌توانستند شرکت کنند بیش از ۹ میلیون نفر در یک لاتاری بی‌هدف شرکت کردند! ۹ میلیون نفر برای ۲۰ هزار خودرو! عشقی بیان کرد: اگر عرضه خودرو چند ماه دیگر ادامه یابد، البته به‌شرط افزایش عرضه‌ها و نظم پیدا کردن آن، خود سازکار بازار پاسخ همه انتقادات را می‌دهد.

در ارزیابی عملکرد فعالان بورسی مطرح شد

بازگشت امید به بازار سرمایه

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

بازار سرمایه هفته گذشته را مثبت و رو به رشد آغاز کرد. ثبت رکوردهای تازه‌ای از نماگر بورس در کانال یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی، بسیاری از کارشناسان و فعالان بازار را به تداوم روند صعودی و ورود پول حقیقی به این بازار امیدوار کرد. در چنین موقعیتی برخی کارشناسان بازار از رکوردشکنی شاخص در کانال یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی با عنوان کف قیمتی برای بورس نام بردند. بااین‌وجود در روز پایانی هفته گذشته شاهد ریزش شاخص کل بورس بودیم. اماواگرهایی که در مسیر عرضه خودرو در بورس کالا به‌وجود آمده، یکی از مهم‌ترین دلایل ریزش شاخص در روز پایانی هفته گذشته و آغاز هفته پایانی دی بود؛ به‌ویژه آنکه برخی نمایندگان مجلس شورای اسلامی ایراداتی اساسی به فرآیند عرضه خودرو در بورس مطرح می‌کنند و به‌دنبال اعمال تغییراتی در این مسیر هستند. علاوه بر این تقدیم لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ ازسوی دولت به مجلس شورای اسلامی به ریسکی جدید برای این بازار تبدیل شد. البته روند نزولی شاخص در هفته پایانی دی ادامه‌دار نشد و شاخص کل دوباره در مسیر رشد قرار گرفت و تحلیل‌های کارشناسان حکایت از تداوم این روند صعودی از منظر تکنیکال و بنیادی دارد؛ به‌بیانی دیگر بازار سرمایه در قیاس با سایر بازارهای موازی به‌شدت عقب مانده است. حال چنانچه ریسک جدیدی به بازار سرمایه تحمیل نشود، می‌توان امیدوار به روند صعودی و پرقدرت بورس در هفته‌های آینده بود.



عکس: آیدا فریدی

بازار سرمایه در قیاس با سایر بازارهای موازی به‌شدت عقب مانده است؛ حال چنانچه ریسک جدیدی به بازار سرمایه تحمیل نشود، می‌توان امیدوار به روند صعودی و پرقدرت بورس در هفته‌های آینده بود

دورنمای روشن بورس



امید پورمحمود، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: باوجود صعود قدرتمند بازار سرمایه به مسیر رشد و پیش‌بینی‌ها از تثبیت شاخص کل در کانال یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی، شاهد قرمزپوشی بازار در روز پایانی هفته گذشته و همچنین در نخستین روز از هفته پایانی دی بودیم. این روند نزولی شاخص خلاف پیش‌بینی‌ها از دلایل مختلفی از جمله گمانه‌های مطرح‌شده درباره لغو فرآیند عرضه خودرو در بورس کالا نشأت می‌گیرد. بااین وجود به‌دنبال اطمینان‌بخشی ازسوی تیم اقتصادی دولت مبنی بر تداوم عرضه خودرو در بورس کالا، بار دیگر شاهد بازگشت شاخص به مسیر رشد بوده‌ایم.

پورمحمود گفت: خودروسازان کشور در طول سال‌های گذشته و تحت تاثیر سیاست قیمت‌گذاری دستوری متضرر شده‌اند؛ بنابراین انتظار می‌رفت با اصلاح شرایط فروش خودرو، بخشی از زیان این صنایع جبران شود و سود سهام خودروسازان افزایش یابد.

پورمحمود افزود: دریافت مالیات از عایدی سرمایه نیز محرک دیگری برای جذب سرمایه به بورس در روزهای گذشته بوده است. در واقع معافیت بورس از این مالیات، مشوقی برای جذب سرمایه به این بخش است.

وی گفت: از منظر تکنیکالی مقاومتی در کانال یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی وجود داشته است؛ بنابراین شاهد دست‌به‌دست شدن سهم میان سرمایه‌گذاران و فعالان بورسی بوده‌ایم، اما خوشبختانه روند صعودی بازار دوباره آغاز شده است. انتظار می‌رود روند صعودی شاخص تا محدوده یک میلیون و ۷۰۰ یا یک میلیون و ۷۵۰ هزار واحدی ادامه یابد و دوباره شاهد مقاومت‌هایی باشیم.

پورمحمود در پاسخ به سوالی مبنی بر مهم‌ترین ریسک‌هایی که عملکرد بازار را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد، گفت: نبود شفافیت در اقتصاد و تصمیمات ناگهانی، ریسک‌های جدی را به بازار سرمایه تحمیل می‌کند و مانع تداوم روند صعودی شاخص بورس می‌شود.

وی از افزایش احتمالی قابل توجه نرخ خوراک پتروشیمی‌ها و نرخ حامل‌های انرژی صنایع به‌عنوان ریسک‌هایی نام برد که عملکرد صنایع بورسی را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد و افزود: هفته گذشته بالاخره دولت لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ را تقدیم مجلس کرد. البته تا تصویب این لایحه زمان زیادی مانده و انتظار می‌رود تغییرات گسترده‌ای در این بخشنامه ایجاد شود. با این وجود تداوم روند صعودی نرخ گاز به‌عنوان خوراک و انرژی، بر سودآوری صنایع تاثیرگذار است.

این کارشناس بازار گفت: در یکی دو سال اخیر تامین انرژی صنایع به بحرانی برای کشور بدل شده و بسیاری از صنایع بزرگ بورسی کشور در ماه‌های گرم سال با چالش در تامین برق و در روزهای سرد سال با محدودیت جدی در تامین گاز روبه‌رو هستند. متاسفانه این احتمال می‌رود که کمبود یادشده ادامه‌دار باشد؛ در حالی که چالش‌های ناشی از این محدودیت‌ها بر عملکرد صنایع به‌شدت اثرگذار است.

وی افزود: در ماه‌های اخیر صنایع فولاد و سیمان با مشکلات جدی در تامین گاز روبه‌رو بوده‌اند و همین موضوع خساراتی را به این تولیدکنندگان تحمیل می‌کند.

پورمحمود در ادامه گفت: تصمیمات دولتمردان و تغییرات مداوم در فرآیند تصمیم‌گیری دیگر چالشی است که روند فعالیت صنایع بورسی را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد؛ تا جایی که این تغییرات را می‌توان بزرگ‌ترین ریسک‌هایی دانست که عملکرد صنایع را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد.

وی در پیش‌بینی دورنمای بورس تا پایان سال گفت: روند کلی بازار سرمایه تا پایان سال مثبت ارزیابی می‌شود. البته اصلاح‌های موقت، ذات بازار است. باتوجه به عقب‌ماندگی‌های بورس از مسیر رشد، رشد شاخص تا یک میلیون و ۸۰۰ یا یک میلیون و ۹۰۰ هزار واحدی تا پایان سال، محتمل است. البته باتوجه به عقب‌ماندگی بازار، بازگشت به سقف قیمتی ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار واحدی نیز دور از انتظار نیست. هرچند احتمال رکوردشکنی دوباره بورس تا پایان سال بسیار ضعیف است.

این کارشناس درباره نرخ ۲۳ هزار تومانی ارز در لایحه بودجه سال آتی بیان کرد: تا زمانی که بودجه در کمیسیون تلفیق بررسی نشود، نمی‌توان به تثبیت این قیمت‌ها امید داشت. در واقع عدد پیشنهادشده برای تسعیر ارز به‌شدت غیرواقعی است. این عدد با هیچ یک از واقعیت‌های اقتصادی ما همخوانی ندارد؛ در نتیجه باید اقرار کرد فعالان بازار هنوز این رقم را جدی نگرفته‌اند.

پورمحمود گفت: روند قیمت فلزات و کامودیتی‌ها در بازار جهانی نیز از اثرگذاری بالایی بر سودآوری بورس برخوردار است. در طول ماه‌های گذشته و تحت تاثیر سیاست‌های اقتصادی امریکا با هدف کنترل تورم و رشد مداوم نرخ بهره، بازار کامودیتی‌ها از رونق افتاد. با این وجود از ابتدای سال جاری میلادی گمانه‌زنی‌های مثبتی مبنی بر کاهش سرعت رشد بهره دلار امریکا مطرح می‌شود؛ در نتیجه انتظار می‌رود بهای کامودیتی‌ها در بازار جهانی هرچند با شیب ملایمی، صعودی باشد.

وی افزود: شیوع دوباره ویروس کرونا در دنیا، ریسک دیگری است که می‌تواند عملکرد بازار سرمایه را تحت تاثیر منفی قرار دهد؛ به‌ویژه آنکه چین در ماه‌های گذشته با همه‌گیری دوباره کرونا روبه‌رو بوده و سیاست‌های آن از این همه‌گیری تاثیر جدی گرفته است.

> تنها بازار مولدی که می‌تواند با کاهش تورم، جلوگیری از سفته‌بازی و کمک به رونق تولید، فضای مناسب اقتصادی را به همراه بیاورد، بورس است

جبران عقب‌ماندگی



ابراهیم نوایی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت در ارزیابی عملکرد این بازار در روزهای گذشته و فرازوفرودهایی که بر این بخش سایه انداخته، اظهار کرد: بازار سرمایه در طول ماه‌های اخیر تحت تاثیر وقایع گذشته و سقوط تاریخی در سال ۱۳۹۹ با جوی از بی‌اعتمادی همراه بود که همین نبود اطمینان مانع جذب سرمایه به این بازار مولد بود. در ادامه تغییر دولت و سیاست‌های اقتصادی اتخاذشده ازسوی مسئولان و سیاست‌گذاران، پالس منفی را روانه بازارها کرد. علاوه بر این فعالان بازار از دورنمای سیاست‌های اقتصادی دولت سیزدهم و تدابیر اتخاذشده در زمینه بورس، اطلاع کافی نداشتند.

وی افزود: در حال حاضر بیش از یک سال از استقرار دولت سیزدهم می‌گذرد و طبیعتا سیاست‌های اقتصادی دولت شفاف‌تر از قبل شده است. در چنین شرایطی تحلیلگران می‌توانند آینده بازار را سهل‌تر تحلیل کنند.

نوایی گفت: بازار سرمایه در حدود ۲ سال اخیر در قیاس با سایر بازارهای موازی از مسیر رشد و صعود عقب مانده است. قیمت ارز از حدود ۱۵۰۰۰ تومان در سال ۱۳۹۹ در سال جاری به کانال ۴۰۰۰۰ تومان رسیده است. بهای سکه، طلا، ملک، خودرو و سایر کالاهای سرمایه‌ای نیز در این بازه زمانی، رشد قابل توجهی را از آن خود کرده است.

نوایی گفت: همپای رشد تورم، سودآوری شرکت‌های بورسی نیز افزایش قابل ملاحظه‌ای یافته است؛ بنابراین عقب‌ماندگی بازار بورس از مسیر رشد جذابیتی برای سرمایه‌گذاران و ورود سرمایه‌های جدید به این بازار است.

این کارشناس بازار سرمایه افزود: در روزهای گذشته شاهد ورود شاخص کل بازار سرمایه به کانال یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی بودیم، اما تردیدهایی نسبت به ماندگاری شاخص در این کانال وجود داشت که به دست‌به‌دست شدن سهام و درنهایت تثبیت شاخص کل در این کانال قیمتی منتهی شد.

وی افزود: تا زمانی که بازار بورس عقب‌ماندگی خود را در قیاس با سایر بازارهای موازی جبران نکند، نباید نسبت به افت شاخص بورس، نگران بود. در حال حاضر قیمت سهامی که در بازار مبادله می‌شود براساس نرخ دلار ۲۴ تا ۲۵ هزار تومانی تثبیت شده، این در حالی است که جا برای بروزرسانی ارزش سهام با بهای دلار در بازار آزاد وجود دارد.

نوایی گفت: البته ریسک‌هایی همچون لایحه بودجه ۱۴۰۲، به دغدغه‌ای اساسی برای فعالان بازار سرمایه تبدیل شده است. برخی از سیاست‌های مسئولان همچون دخالت در فرآیند قیمت‌گذاری، دخالت در روند عملکردی بازار، تغییرات مستمر در فرآیند ورود خودرو به بورس کالا و ایراداتی که به این سیاست صحیح وارد می‌شود، از مسائلی است که مانع بهبود عملکردی بازار سهام می‌شود. بااین‌وجود فعلا زمان نگرانی از آینده بازار نیست. انتخاب سهم درست که هنوز رشد قابل قبولی را از آن خود نکرده، می‌تواند فرصت ویژه‌ای برای سودآوری سرمایه‌گذاران بورس فراهم کند.

نوایی گفت: امید می‌رود مدیران اقتصادی دولت و مجلس با سیاست‌گذاری و اجرای صحیح سیاست‌های اقتصادی مسیر رشد بازار بورس را فراهم کنند، زیرا تنها بازار مولدی که می‌تواند با کاهش تورم، جلوگیری از سفته‌بازی و کمک به رونق تولید، فضای مناسب اقتصادی را به همراه بیاورد، بورس است. این بازار می‌تواند آشوب‌ها و نابسامانی‌های اقتصادی و تورمی که کشور با آن دست به گریبان است را مرتفع کند.

سخن پایانی

پس از بازگشت فرآیند فروش خودرو به بورس کالا، دوباره نماگر بازار به مسیر صعود بازگشت. با این وجود همچنان مسائلی همچون نااطمینانی نسبت به بودجه ۱۴۰۲ و تغییرات مداوم در سیاست‌گذاری‌های دولت، مهم‌ترین ریسک‌هایی هستند که عملکرد بورس را در آینده تحت تاثیر منفی قرار می‌دهند. البته به‌اعتقاد فعالان بازار سرمایه بورس در طول ماه‌های گذشته از سایر بازارهای موازی خود عقب مانده است؛ درنتیجه انتظار می‌رود این روند صعودی تا زمان جبران این کمبودها ادامه یابد.

تنها مسیر شفاف و رقابتی عرضه خودرو، بورس کالاست



عرضه خودرو در بورس کالا اقدام مثبت و سازنده‌ای است. به گزارش سنا بهروز محبی نجم‌آبادی، عضو شورای رقابت و نماینده مجلس شورای اسلامی ضمن اعلام موافقت خود با عرضه خودرو در بورس کالا گفت: باتوجه به عرضه خودرو در بورس کالا و اتفاقات مثبتی که افتاد، باید از این بازار حمایت و به‌صورت جدی از این فرصت استفاده کرد. این عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس اظهار کرد: ۱۱ نماینده مجلس به شورای رقابت نامه نوشته و دو مطالبه از کمیته خودرویی شورای رقابت داشتند. نخستین مطالبه به نرخ پایه خودرو بازمی‌گردد و دومین مطالبه این است که وقتی در بازار شبه‌رقابتی معامله‌ای به نفع خودروساز در جریان است، هیچ دولتی در دنیا اجازه نمی‌دهد سود کامل را خودروساز ببرد؛ بنابراین معتقدیم باید ردیف مشخصی را تعریف و آن مبلغ را برای عموم مردم خرج کرد. این عضو شورای رقابت با بیان اینکه بعضی تلاش می‌کنند این دو مطالبه را به‌عنوان مخالفت با بازار سرمایه جا بزنند، گفت: چنین نیست که مخالفتی با بازار سرمایه یا بورس کالا وجود داشته باشد. کسی مخالف بازار سرمایه و عرضه خودرو در بورس نیست. قطعا ما از عرضه خودرو در بورس کالا حمایت خواهیم کرد. تنها مطالبه ما تعیین تکلیف مسائل مذکور است. اتفاقا ما معتقدیم تنها مسیر شفاف و رقابتی عرضه خودرو در بورس کالاست. این عضو شورای رقابت با بیان اینکه بعضی تلاش می‌کنند این دو مطالبه را به‌عنوان مخالفت با بازار سرمایه جا بزنند، گفت: چنین نیست که مخالفتی با بازار سرمایه یا بورس کالا وجود داشته باشد. کسی مخالف بازار سرمایه و عرضه خودرو در بورس نیست. قطعا ما از عرضه خودرو در بورس کالا حمایت خواهیم کرد. تنها مطالبه ما تعیین تکلیف مسائل مذکور است. اتفاقا ما معتقدیم تنها مسیر شفاف و رقابتی عرضه خودرو در بورس کالاست. این عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس در پایان خاطرنشان کرد: توقف فعالیت کمیته خودرویی ممکن است به بازار سرمایه آسیب بزند و این کمیته باید هر چه سریع‌تر تصمیم بگیرد.

یادداشت

تامین کسری بودجه با تحمیل فشار به صنایع



مجتبی دیبا
کارشناس بازار سرمایه

تعیین نرخ خوراک واحدهای پتروشیمی موضوعی چالش‌برانگیز به‌ویژه در نیمه دوم هر سال و در جریان تصویب بودجه سالانه است. تغییر سالانه قیمت عملا امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از صنایع سلب می‌کند و فعالیت این واحدهای تولیدی را تحت تاثیر منفی قرار می‌دهد. طبق فرمولی که در سال‌های اخیر برای تعیین نرخ خوراک واحدهای پتروشیمی مورداستفاده قرار گرفته، تامین نیاز این صنایع به خوراک با قیمت‌های جهانی بوده است. افزایش نرخ انرژی در کشورهای اروپایی به‌واسطه حمله روسیه به اوکراین، عملکرد بسیاری از شرکت‌های پتروشیمی و صنایع وابسته به آنها را تحت تاثیر منفی قرار داد. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که بخش قابل‌توجهی از بازار سرمایه ایران مربوط به پتروشیمی‌هاست و ۲۳ درصد بازار فرابورس را نماد شرکت‌های شیمیایی و پتروشیمی تشکیل می‌دهند. بر همین اساس اصلاح اصولی فرمول نرخ خوراک پتروشیمی‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و همزمان ازسوی سازمان بورس و اوراق بهادار و همچنین صنایع پتروشیمی دنبال می‌شود.

گاز در صنعت پتروشیمی به‌عنوان خوراک کاربرد دارد. تعیین نرخ خوراک برای واحدهای پتروشیمی از دو منظر موردتوجه قرار دارد؛ در درجه نخست آنکه عده‌ای معتقدند دولت گاز را با بهای پایین در اختیار واحدهای پتروشیمی و سایر صنایع قرار می‌دهد. این افراد ملاک مقایسه خود را نرخ گاز در ایران و کشورهای اروپایی عنوان می‌کنند. در این زمینه باید گفت ایران در جایگاه بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر گازی دنیا است و مقایسه بهای گاز در ایران و کشورهای اروپایی و فروش این محصول با آن نرخ به صنایع پتروشیمی کشور از اساس اشتباه است.

بسیاری از صنایع بزرگ پتروشیمی کشور به‌نوعی وابسته به دولت هستند. حتی اگر سهام این شرکت‌ها در بورس عرضه شده باشد، باز هم بخش عمده‌ای از سهام این شرکت‌ها در اختیار دولت است و حتی مدیران آنها نیز توسط نهادهای دولتی تعیین می‌شوند؛ در نتیجه به‌اعتقاد برخی فعالان صنعتی و اقتصادی تعیین نرخ خوراک واحدهای پتروشیمی به‌منزله جیب به جیب کردن سرمایه‌های دولتی است. این دست اقدامات عموما با هدف جبران کسری بودجه دولت‌ها اجرایی می‌شوند و متضرر اصلی آنها مردم و سهامداران حقیقی این شرکت‌ها هستند.

در حالت کلی انتظار می‌رود بهای خوراک واحدهای پتروشیمی در برنامه‌ای چندساله تعیین شود و ثابت بماند. این اقدام زمینه‌ساز جذب سرمایه به این صنعت است. با این وجود از آنجا که دولتمردان و سیاست‌گذاران به نرخ خوراک واحدهای پتروشیمی به‌عنوان بستری برای درآمدزایی می‌نگرند، از تثبیت نرخ خوراک این واحدها حتی به‌شرط توسعه آنها، صرف‌نظر می‌کنند.

چالش صنایع پتروشیمی با تامین گاز، به نرخ خوراک منتهی نمی‌شود، بلکه این صنایع در سال‌های اخیر تحت تاثیر توسعه‌نیافتگی ذخایر گازی کشور با محدودیت‌های جدی در روند تامین منابع انرژی خود روبه‌رو شده‌اند. در چنین شرایطی از فعالان صنایع پتروشیمی خواسته شد فرآیند اورهال خود را به این بازه زمانی منتقل کنند. بااین‌وجود باید تاکید کرد این دست مشکلات در نهایت ریتم درآمدزایی و سندسازی بازار را تحت تاثیر منفی قرار داده است.

عملکرد صنایع پتروشیمی و نرخ خوراک واحدهای پتروشیمی در جریان تصویب بودجه سالانه، موردتوجه قرار می‌گیرد. قیمت گاز به‌عنوان خوراک صنایع پتروشیمی وابسته به نرخ انرژی در بازار جهانی است؛ در نتیجه این احتمال می‌رود که با بروز هر نوع تنشی در اقتصاد دنیا، نرخ تولید در صنایع پتروشیمی ما نیز تحت تاثیر قرار گیرد. کما اینکه در سال جاری نرخ خوراک صنایع پتروشیمی از حمله روسیه به خاک اوکراین، تاثیر گرفت؛ در چنین شرایطی فعالان این صنعت نمی‌توانند برای آینده خود برنامه‌ریزی دقیقی داشته باشند.

نمایشگاه «تکنوتکس» در پله نخست با معرفی دانش‌بنیان‌ها

نخستین دوره از نمایشگاه توانمندی‌های شرکت‌های دانش‌بنیان، خلاق و استارت‌آپ‌ها با نام «تکنوتکس ۲۰۲۳» بهمن امسال در نمایشگاه شهر آفتاب برگزار می‌شود. به گزارش فارس، باتوجه به اهمیت فراوان اقتصاد دانش‌بنیان و مبتنی بر فناوری برای کشور ایران، نیاز است تا حمایت ویژه‌ای از زیست‌بوم نوآوری و دانش‌بنیان صورت گیرد و یکی از راه‌های حمایت از این زیست‌بوم، برگزاری نمایشگاه برای ایجاد پلی ارتباطی میان نقش‌آفرینان و فعالان این حوزه در راستای هم‌افزایی و ارتقای بهره‌وری کل سیستم است. از طرفی، کسب‌وکارهای نوآور، دانش‌بنیان و خلاق قادر خواهند بود تا دستاوردهای خود را به‌نمایش گذاشته و با دیگر بازیگران این زیست‌بوم، مشارکت داشته باشند. در همین راستا، نمایشگاه تکنوتکس به همت «معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری»، «شهرداری تهران» و «شرکت ایده‌پردازان مهرآسا» برگزار خواهد شد. از اهداف برگزاری این نمایشگاه می‌توان به ارتباط بین شرکت‌های فعال زیست‌بوم فناوری و دستگاه‌های اجرایی برای رفع موانع رشد شرکت‌ها، دستیابی شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها به بازارهای بین‌المللی، تامین سرمایه شرکت‌های فعال زیست‌بوم، آموزش‌های مبتدی و پیشرفته از طریق برگزاری ورک‌شاپ‌های تخصصی اشاره کرد. شرکت‌ها در تکنوتکس ۲۰۲۳ فرصت خواهند داشت تا توانمندی‌ها، خدمات و محصولات جدید خود را ارائه کنند و از فضای نشست‌های مشترک در راستای راه‌اندازی گردهمایی‌های مشترک و شبکه‌سازی با یکدیگر بهره‌مند شوند. بخش‌های نمایشگاه شامل پاویون نهادهای دولتی، بخش تامین سرمایه، میز خدمت با حضور مجموعه‌های دولتی و بالادستی در راستای رفع موانع و مشکلات زیست‌بوم، کریدور بین‌المللی با حضور تجار خارجی، اتاق‌های بازرگانی ایران در کشورهای مختلف، برنامه پیشرفت و توسعه ملل متحد (UNDP)، کریدور توسعه صادرات و تبادل فناوری، رویدادهای اختصاصی روزانه از جمله توانمندی‌های زنان در زیست‌بوم فناوری، مسابقه تکنواستار و جشنواره برترین‌های حوزه‌های مختلف است. این نمایشگاه، از ۱۸ تا ۲۱ بهمن ۱۴۰۱ در محل نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب برگزار خواهد شد.

دلایل غلط از آب درآمدن پیش‌بینی‌ها در حوزه انرژی بررسی شد

جای خالی علم در شبکه گازی کشور

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

چند روزی می‌شود که بحران انرژی با روزهای سرد و برفی زمستان بیش از پیش نمایان شده است. بحرانی که پیش‌بینی می‌شد در اروپا فراگیر شود و دامن آنها را بگیرد، اما متاسفانه چند روزی می‌شود سرمای منفی ۲۰ درجه در مناطق شمال‌شرقی مهمان خانه‌های مردم شده و آنها را مجبور به استفاده از بخاری‌های نفتی کرده است. برخی کارشناسان در حوزه توزیع گاز معتقدند، دولت باید پیش از اینها فکری برای هوشمندسازی خطوط گازی و شبکه گازرسانی می‌کرد تا انرژی به‌میزان متعادل‌تری در کشور توزیع شود. هوشمندسازی اندازه‌گیری مصرف گاز، طرحی کلان به‌شمار می‌رود که اجرای آن به همکاری یکپارچه بخش‌های مختلف، از جمله شرکت ملی گاز نیاز دارد. شرکتی که بنا بر اظهارات مسعود علوی‌نیا، نماینده شرکت ملی گاز، سیاست‌های این شرکت با هوشمندسازی در یک‌راستا و موافق این طرح است، اما موانعی را در مسیر اجرا می‌بیند که مهم‌ترین آنها ضرورت تراز شدن منافع ملی طرح هوشمندسازی با هزینه‌های اجرای آن است. صمت در این گزارش به بررسی توان دانش‌بنیان‌ها در رسیدن به این هدف پرداخته است.



دریافت گواهینامه‌های معتبر در بستری انحصاری شکل می‌گیرد که دانش‌بنیان‌های ایرانی توانایی اخذ آن را ندارند

رفع ناترازی گاز با کنتورهای هوشمند

ایران به‌عنوان دومین منابع گازی دنیا ظرفیت بالایی برای تولید گاز و حتی نقش‌آفرینی در بازار گاز منطقه دارد، اما در سال‌های اخیر باتوجه به روند افسارگسیخته مصرف در کشور، حتی افزایش تولید در پارس‌جنوبی نیز نتوانسته پاسخگوی تقاضا باشد. به‌طوری که اکنون تراز گاز منفی شده و مجموع تقاضا از عرضه گاز، پیشی گرفته است. «در حال حاضر شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانند خواسته‌ها و نیازهای حوزه گاز را با کمک علم به‌تدریج رفع کنند». این سخنی است که مظلوم فارسی‌باف، مدیر پژوهش شرکت ملی گاز ایران چندی پیش با اشاره به شناسایی چالش‌های موجود در بخش تامین گاز و رفع آن با توان دانش‌بنیان‌ها بیان کرد. وی در گفت‌وگویی که با ایسنا داشت، معتقد است: در سال ۱۳۹۸ تصمیم بر این شد تا موضوعات مرتبط با فناورهای راهبردی و چالش‌های موجود در این حوزه را شناسایی کنیم. بر همین اساس بر ۳ بخش تولید که شامل حوزه پالایش، انتقال و گازهای استانی هستند، متمرکز شدیم. چندی پیش هم، مجید چگینی، معاون وزیر نفت و مدیر عامل شرکت ملی گاز ایران با اعلام خبر هوشمندسازی توزیع و اندازه‌گیری گاز طبیعی به‌منظور اجرایی شدن پروژه ملی ساخت کنتورهای هوشمند، اظهار کرد: این پروژه در راستای تفاهمنامه‌ای که بین وزرای نفت و دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح در گذشته انجام شده، اجرایی می‌شود. همچنین کنتورهای هوشمند، نیازمند یک سری از اقلام تخصصی و فنی است. این مدیر مسئول معتقد است: مصرف گاز در کشور بالاتر از متوسط جهانی است، به‌همین‌دلیل نصب کنتورهای هوشمند گاز در سطح کشور علاوه بر کنترل مصرف، به مدیریت مناسب ناترازی گاز نیز کمک شایانی می‌کند. یکی از مزیت‌های هوشمندسازی کنتورهای گاز، کاهش مصرف گازهای بدون درآمد است. بر پایه آمار رسمی، سالانه ۲ میلیارد مترمکعب گاز گمشده در شبکه گاز کشور داریم که بیشتر به‌دلیل دستکاری کنتور توسط مصرف‌کننده یا خطای انسانی در خوانش کنتورها اتفاق می‌افتد. کنتور هوشمند گاز با ارسال هشدار از چنین دستکاری‌هایی جلوگیری می‌کند و از سوی دیگر، با حذف عامل انسانی در خوانش کنتور، ضریب خطای محاسباتی را کاهش می‌دهد.

تنظیم داده، معضل اصلی هوشمندسازی

محمد ذات‌خواهی، مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان در زمینه هوشمندسازی صنعتی درباره چالش‌های هوشمندسازی مصرف گاز در گفت‌وگو با صمت گفت: هوشمندسازی در مصرف انرژی به‌ویژه گاز از سلسله مراتب خاصی پیروی می‌کند. برای این هدف داده و اطلاعات باید از مقیاس‌های وسیع تا مناطق و نواحی کوچک در اختیار سیستم‌های برنامه‌ریز قرار بگیرد.

وی که موفق به طراحی سامانه‌ای برای پیش‌بینی مصرف گاز به‌صورت روزانه شده است، افزود: برای مثال اگر می‌خواهیم در حوزه گازرسانی وضعیت افت فشار را در خطوط گازی پیش‌بینی کنیم، باید بدانیم که مصارف در کل شبکه و در فصول مختلف سال چگونه است، اما از آنجایی که در زمینه مانیتورینگ شبکه‌های گازی کشور هزینه زیادی نشده، از ضعف داده برخوردار هستیم. در واقع، در بیشتر مناطق کشور گازرسانی شده، اما رویکردی برای برنامه‌ریزی مصرف گاز در پیش گرفته نشده است و همین امر فرآیند هوشمندسازی به‌طور گسترده طولانی‌تر می‌کند.

ذات‌خواهی گفت: فرآیند هوشمندسازی مصرف گاز، با پردازش داده‌های استاندارد که به واقعیت نزدیک است، انجام می‌شود. گفتنی است، می‌توان براساس این داده‌ها تحلیل‌های نرم‌افزاری کرد و به پیش‌بینی‌های گوناگون پرداخت. متاسفانه در فرآیند پیش‌بینی هوشمند، دسترسی به داده‌های ارزش‌دار بزرگ‌ترین چالش موجود و راه‌اندازی کنتورهای هوشمند یکی از راهکارهای دریافت این نوع از داده‌ها است.

پیش‌بینی‌های هوشمند در گرو تنظیم داده

به گفته وی، مانیتورینگ یا تنظیم داده، هزینه هنگفتی می‌طلبد که اگر بتوان در یک بازه زمانی تعیین‌شده داده‌های نزدیک به واقعیت و ارزش‌دار را جمع‌آوری کرد، پیش‌بینی میزان مصرف در ایام مختلف سال، امکان‌پذیر خواهد بود. در نتیجه، می‌توان مدیریت بحران بهتری کرد. در شرایط فعلی پیش‌بینی‌ها به‌صورت کلی و نه جزئی و کارآمد انجام می‌شود. به‌طور معمول پیش‌بینی‌های فعلی درباره مصرف گاز کلی است که در عمل دیدی از شرایط آینده ارائه نمی‌دهد. ذات‌خواهی گفت: بخش مهمی از کنترل شبکه گاز در دیسپچینگ آن است. دیسپچینگ جایی است که فرآیند مانیتورینگ داده‌ها در این بخش انجام می‌گیرد و می‌توان کل کشور را پیش‌بینی کرد، اما در حال حاضر نیاز داریم که در سطح استان و شهر این فرآیند شکل بگیرد. وی گفت: هوشمندسازی مصرف گاز به‌ویژه در مصارف شهری ارتباط تنگاتنگی با سازمان هواشناسی و پیش‌بینی هوا دارد. به‌طور کلی هوشمندسازی مصرف انرژی، نیازمند نظام یکپارچه است. در حال حاضر داده‌های مصارف استانی به تفکیک در حال اندازه‌گیری است تا بتوان موضوعی‌تر و جزئی‌تر پیش‌بینی کرد.



ذات‌خواهی افزود: برای اندازه‌گیری داده‌ها تنها نمی‌توان به کنتورهای هوشمند اکتفا کرد، بلکه باید ایستگاه‌های اندازه‌گیری گاز تی.بی.اس راه‌اندازی شود تا به وضعیت کامل‌تر مصرف گاز پی ببریم. به‌طور کل باید هم در سطح سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری اقدامات ویژه‌ای انجام داد که معضل اصلی همان گونه که گفته شد، در بخش نرم‌افزاری معضل جدی احساس نمی‌شود و اصلی‌ترین ضعف در بخش سخت‌افزاری است.

به گفته وی، هر استانی دارای یک شبکه داده است که هنوز استاندارد نشده، به‌همین دلیل شرکت ملی گاز در حال متمرکز کردن داده‌ها در تمامی استان‌ها است.

دولت باید پیش از اینها فکری برای هوشمندسازی خطوط گازی و شبکه گازرسانی می‌کرد تا انرژی به‌طور متعادل‌تری در کشور توزیع شود

مشکل دانش‌بنیان‌ها در دریافت گواهی

احمد نعمت‌الهی، رئیس یک شرکت دانش‌بنیان در زمینه فناوری کنترل سنجش گاز نیز در گفت‌وگو با صمت گفت: به‌طور معمول شرکت‌های دانش‌بنیان با افراد کم‌سابقه اما دارای سواد و دانش کافی شروع به فعالیت می‌کنند که تولیدات‌شان پایه علمی دارد. این شرکت‌ها قابلیت‌های خوبی در زمینه راهبردی کردن تولیدات یک کشور دارند و بر همین اساس، می‌توانند بازار هدف خود را به‌خوبی تغذیه کنند. وی افزود: اما از آنجایی که حوزه نفت و گاز حساسیت بالایی دارند، دانش‌بنیان‌ها برای فعالیت در این حوزه با موانع متعددی روبه‌رو می‌شوند، به‌همین دلیل است که دانش‌بنیان‌های معدودی موفق به همکاری با شرکت‌های بزرگ نفت و گازی می‌شوند. به‌طور معمول برای بکارگیری محصولات این شرکت‌ها سختگیری‌های زیادی می‌شود. نعمت‌الهی با اشاره به لزوم داشتن تاییدیه‌های معتبر از سوی نهادهای بین‌المللی گفت: دانش‌بنیان‌ها برای همکاری، نیازمند تاییدیه‌های معتبری هستند که در عمل از دریافت آن بازمی‌مانند. گفتنی است، چنین سازکار استانداردی در کشور برای ارائه گواهینامه‌هایی که همتراز اعتبار محصولات اروپایی‌ها باشد، وجود ندارد. محصولات اروپایی از سوی کشورهای مبدأ به‌راحتی می‌توانند گواهینامه‌های معتبر را دریافت کنند و راهی کشورهایی نظیر ایران شوند. به‌عبارت دیگر، دسترسی شرکت‌های خارجی به آزمون‌های بین‌المللی برای دریافت استانداردها آسان‌تر و راحت‌تر است. به‌همین دلیل، دریافت گواهینامه‌های معتبر در بستری انحصاری شکل می‌گیرد که دانش‌بنیان‌های ایرانی توانایی اخذ آن را ندارند. وی افزود: در کل، فعالان در صنعت نفت، به تجهیزات خارجی بیشتر ارج می‌دهند که این روند به اعتبار گواهینامه‌های آنان بر می‌گردد؛ همان گونه که پیش‌تر هم گفته شد، این روند در حالی اتفاق می‌افتد که کشورمان برای دریافت تاییدیه‌های لازم، زیرساخت‌های استاندارد را ندارد، چرا که افزون بر شرایط دشوار تحریم، بسیاری از شرکت‌های خارجی گواهینامه معتبر ارائه می‌دهند، چرا که نمی‌خواهند بازار خودشان را در ایران و خاورمیانه از دست بدهند. به گفته نعمت‌الهی، برای بهبود روند استاندارد سازی محصولات صنعتی شرکت‌های دانش‌بنیان، در ایران هم شرکت تحقیقات صنعتی ایران در راستای استاندارد سازی محصولات دانش‌بنیان فرآیند ارائه استاندارد را فراهم کرد. همچنین، ۲ سال پیش، تفاهمنامه‌ای میان معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری با شرکت ملی استاندارد در راستای ارائه گواهی به دانش‌بنیان منعقد شد، اما متاسفانه این استانداردها هم مورد قبول بیشتر صاحبان صنایع واقع نشد. این فعال دانش‌بنیان گفت: مراکزی هم که در کشور گواهینامه ارائه می‌دهند، از اعتبار کافی برخوردار نیستند. به‌همین دلیل، نخستین اقدامی که لازم است، انجام شود، نهادینه کردن نگرش دانش‌بنیان بودن در واحدهای صنعتی به‌ویژه صنعت گاز است. امروز دانش‌بنیان‌ها بیش از هر چیزی نیازمند اعتماد فعالان در صنعت گاز هستند.

وی افزود: تجربه دیگر شرکت‌های دانش‌بنیان ثابت کرده است که آن دسته از تولیداتی که به بازار رسیده و اعتماد شرکت‌های بزرگ و مادر را جلب کرده‌اند، توانسته‌اند فروش قابل توجهی را هم تجربه کنند. بنابراین شرکت‌های دانش‌بنیان، توان حل مشکلات گاز کشور را دارند و می‌توانند با ورود به عرصه‌های بالاتر نقش جدی داشته باشند. این در حالی است که موافقان و مخالفان زیادی دارند و به‌طور معمول خریداران محصولات موافق و اما تصمیم‌گیران در سطح کلان مخالف همکاری گسترده و خرید محصولات دانش‌بنیانی هستند.

سخن پایانی

یکی از مهم‌ترین روش‌های برنامه‌ریزی منابع نیز، گردآوری و استخراج صحیح اطلاعات میزان مصرف مشترکان است. در حال حاضر قرائت کنتورهای گاز به‌صورت سنتی انجام می‌گیرد که برنامه‌ریزی برای کنترل و هدایت مصرف را دشوار کرده و زمان، انرژی و هزینه زیادی برای کشور به‌همراه دارد. از طرفی هم، انتظار نمی‌رود محصولات دانش‌بنیان ایرانی یک‌شبه راه صد سال اروپایی‌ها را بروند و به همان اعتبار و درجه‌ای دست یابند که محصولات امریکایی و اروپایی دست‌یافته‌اند. اینکه شرکت‌های دانش‌بنیان با هر میزان کیفیتی، محصولی را تولید کنند، اما چون فاقد کاغذهای معتبر با زبان‌های خارجی هستند از فعالیت و رفع مشکلات داخل باز می‌مانند، بی‌شک این حق را هم باید به شرکت ملی گاز یا هر شرکت مادر دیگری داد که ریسک همکاری را نپذیرند. معضل اصلی؛ زیرساخت‌های لازم در ارائه استانداردها است. برای مثال، داشتن آزمون‌های معتبر از سوی کارشناسان خبره یا ساخت آزمایشگاه‌هایی که نزدیک به کیفیت بالای جهانی است، می‌تواند گره از این معضل بگشاید.

اخبار



رانندگی به سبک هوش مصنوعی

فرشته علیزاده
فعال علوم‌شناختی

باتوجه به موارد یادشده، از آنجایی که یکی از معضلات اساسی در جوامع امروزی، حوادث ناگوار رانندگی است؛ افکتا یک بازی جدی است که با استفاده از پردازش هوش‌مصنوعی شبیه‌سازی شده و هدف آن تشخیص و بهبود احساسات آسیب‌زننده رانندگان در هنگام رانندگی است. گرایش رایانش و هوش‌مصنوعی و طراح بازی جدی افکتا AFFECTA که در جشنواره بازی‌های جدی ۱۴۰۰ موفق به کسب جایزه شد. افکتا یک شبیه‌ساز رانندگی است که با استفاده از پردازش احساسات توسط هوش‌مصنوعی 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 به 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 شبیه‌سازی‌شده به‌نمایش درآمد تا بتوان در نهایت آن را به دنیای واقعی عرضه کرد.

برمبنای 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 برگرفته از ضربان قلب، پاسخ الکتریکی 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 پی به شرایط احساسی فرد برده می‌شود. همچنین، برای آموزش این مدل هوش‌مصنوعی از پایگاه داده مرجعی که در مجلات معتبر علمی نمایه و بهره گرفته شده است که در نتیجه یک مدل هوشمند برمبنای نمودار اروزال و ولنس ارائه شد. در این شبیه‌ساز از نمودار دایره‌ای شکل ولنس و اروزال برای طبقه‌بندی احساسات راننده استفاده شده. گفتنی است، احساسات دارای مدل‌های مختلفی است، یکی از این مدل‌ها که از اعتبار زیادی برخوردار است، مدلی است که دانشمندی به‌نام راسل آن را طراحی کرد. وی معتقد بود: احساسات انسان در ۲ بعد قابل‌تبیین است؛ یکی 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 دارد و ولنس آن منفی است.

براساس 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. براساس پژوهش‌های انجام‌گرفته در افکتا، ۳ رویکرد برای پیشبرد این گام در نظر گرفته شده؛ این رویکردها شامل پخش موسیقی براساس مولفه‌های موسیقایی، 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 پیچ و تمپو و ارتباط آن با پارامترهای احساسی تعریف‌شده، سعی در تعدیل برانگیختگی و خوشایندی احساسات داشته‌ایم.

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 قابل پیاده‌سازی است و می‌تواند در این فرآیند بسیار مفید واقع شود.

در فرآیند تحلیل احساسات، هم‌اکنون از دستگاه اختصاصی که ساخته‌شده استفاده می‌شود. در قدم‌های بعدی، جمع‌آوری سیگنال‌های فیزیولوژیکی کاربر می‌تواند با استفاده یک مچ‌بند 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 هولوگرافیگ، 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، با کاربر ارتباط برقرار کند و موجب بهبود رفتار راننده و تاثیر بر احساسات وی شود.

یادداشت



مالیات بر عایدی سرمایه ابزار کنترل تورم

مهدی طغیانی
عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

یکی از مطالبات اساسی مردم از مجلس و دولت کنترل «تورم» است؛ به‌گونه‌ای که حل این مشکل بر محبوبیت دولت‌ها و مجلس‌ها می‌افزاید.

در بحث تورم و علل شکل‌گیری آن نظریات مختلفی مانند افزایش نقدینگی، عملکرد بانک مرکزی و... مطرح است. یکی از عواملی که شاید بتوان آن را در ایجاد تورم موثر دانست موضوع دارایی‌هایی است که به‌راحتی می‌توانند در اقتصاد جولان دهند و از بازاری به بازار دیگر بروند.

قانون مالیات بر عایدی سرمایه در بیشتر کشورهای دنیا اجرا می‌شود. قرار است این مالیات جلوی برخی از بحران‌ها را در بازار ارز و مسکن بگیرد. بازار ارز شامل یک بازار رسمی و یک بازار غیررسمی است که طبق آمار ارائه‌شده از سوی بانک مرکزی حدود ۹۵ درصد بازار رسمی و ۵ درصد غیررسمی و آزاد است.

باید به این نکته توجه کرد که چه اتفاقی می‌افتد که همان بازار ۵ درصدی غیررسمی، سایر بخش‌های اقتصادی را تحت تاثیر قرار می‌دهد و بر بازار ۹۵ درصدی رسمی اثرگذار است.

برای جلوگیری از تاثیر مخرب بازار غیررسمی بر بازار رسمی، مالیات بر عایدی سرمایه تعریف می‌شود. مالیات بر عایدی سرمایه نقش تنظیم‌گری دارد؛ یعنی اتفاقات بازارهای غیرمولد را تنظیم می‌کند. ماهیت این نوع تنظیم‌گری این است که فعالیت‌ها به سمت امور غیرمولد (دلال بازی سوداگری) حرکت نکند.

در مالیات بر عایدی سرمایه در بخش خودرو خانواده‌هایی که کمتر از ۴ خودرو دارند، از پرداخت مالیات معاف می‌شوند. بررسی آمارهای بودجه خانوار نشان می‌دهد ۹۹ درصد مردم مالک کمتر از ۴ خودرو بوده و اصلا مشمول این مالیات نمی‌شوند و تنها یک درصد خانوارهای کشور باید این مالیات را بپردازند. همچنین مشخص شده یک نفر با حساب‌های اشخاص مختلف ۷ هزار خودرو در دوره قبل خریده و عملا زندگی ۷ هزار نفر را با دلالی و سوداگری تحت تاثیر قرار داده است.

لازم به ذکر است اجرای طرح مالیات بر عایدی سرمایه بدون بستر اجرایی کارآمد نیست. تاکید ما در مجلس شورای اسلامی این است این مالیات به‌گونه‌ای نباشد که اجرایی نشود.

بسیاری از اوقات یکی از نگرانی‌های مجلس شورای اسلامی و کارشناسان امر، مشمول شدن نیازهای مردم جزو مالیات بر عایدی سرمایه است. برای افراد بالای ۱۸ سال سن در خانواده مالکیت تا ۴ ملک مشمول مالیات نمی‌شود و اگر ملک پنجمی اضافه شود از نظر ما فرد در حوزه‌ای وارد شده که غیرمولد است.

اگر قصد حل مشکلات مردم را داریم باید روند زیرساخت‌های اقتصادی کشور مانند بانک، مالیات، بودجه و... اصلاح شود. یکی از مواردی بسیار موثر در کاهش تورم، اخذ مالیات از سوداگری است. البته این قانون و مشابه آن قطعا ایراداتی نیز دارد. بخشی از بستر اجرایی در سامانه مودیان و پایانه‌های فروشگاهی اجرایی شده و در این قسمت تکمیل می‌شود و این اقدام برکات بسیار زیادی برای اقتصاد کشور خواهد داشت.

به‌گفته معاون اقتصادی رئیس‌جمهوری قرار نیست در بودجه ۱۴۰۲ به پایه‌های مالیاتی یا حتی میزان مالیات افزوده شود، اما قرار است جلوی فرارهای مالیاتی گرفته شود تا دولت از این طریق بتواند هم جلوی رونق بازارهای سوداگری را بگیرد و هم سهم درآمدهای مالیاتی را در بودجه افزایش دهد.

بنابراین قبل از آغاز سال ۱۴۰۲ طرح مالیات بر عایدی سرمایه باید به صحن علنی برود. اعضای کمیسیون اقتصادی بر این موضوع اهتمام دارند که تصویب طرح مالیات بر عایدی سرمایه برای ۹۵ درصد افراد جامعه دردسرساز نخواهد بود و تنها ۵ درصد افراد که در بازارهای دلالی و سوداگری به فعالیت مشغولند را در بر خواهد گرفت و از این گروه مالیات‌ستانی براساس درآمد صورت می‌گیرد، زیرا هدف اصلی این طرح مبارزه با تورم و گسترش عدالت اجتماعی از طریق توزیع درآمدهای مالیاتی است.

کارشناس اقتصاد در تشریح کاستی‌های طرح بر عایدی سرمایه مطرح کرد

مالیات‌ستانی از تورم

مریم غدیرپور
editor@smtnews.ir

نمایندگان مجلس یازدهم کلیات طرح مالیات بر عایدی سرمایه از ۵ بازار املاک، خودرو، سکه، ارز و سهام با تاکید بر بازار مسکن را به تصویب رساندند.
بنا به گفته سخنگوی اقتصادی مجلس این طرح تا قبل از پایان سال برای تصویب نهایی به صحن علنی می‌رود. گرچه به‌دلیل شرایط تورمی کشور این طرح مخالفانی دارد، اما بیشتر کارشناسان اقتصادی این مصوبه را آغازی بر پایان حضور سوداگران و سفته‌بازان در بازارهای دارایی به‌ویژه بازار مسکن می‌دانند.
البته مخالفت عده‌ای هم با اجرای این طرح تا حدودی قابل پیش‌بینی است، چراکه به‌هرحال این طرح با هدف کاهش حضور سوداگران و سفته‌بازان تهیه‌شده و طرحی است که در بیشتر کشورها در حال اجرا است و سال‌هاست برای آن کشورها خروجی مثبتی داشته است. در لایحه بودجه ۱۴۰۲ رقم درآمد مالیاتی رشد ۵۷ درصدی داشته و دولت امیدوار است با تصویب طرح مالیات بر عایدی سرمایه این افزایش درآمد از طریق مالیات‌ستانی محقق شود. صمت درباره اماواگرهای طرح مالیات بر عایدی سرمایه و چالش‌های پیش روی این طرح با علی رحیمی، کارشناس امور اقتصادی به گفت‌وگو پرداخته که متن آن را در ادامه می‌خوانید.



عکس: آیدا فریدی

> از آنجایی که قشر زیادی از جامعه ما را حقوق‌بگیران تشکیل می‌دهند، طبیعی است این گروه برای جلوگیری از کاهش سرمایه‌های‌شان در شرایط تورمی به سمت خرید طلا به‌عنوان دارایی امن بروند



◉ به‌نظر شما افزایش پایه‌های مالیاتی به‌منظور افزایش درآمد دولت کار درستی است؟

مالیات‌ستانی صحیح در همه کشورهای دنیا مرسوم است و بودجه اکثر کشورها بر پایه درآمدهای مالیاتی دولت برنامه‌ریزی می‌شود. اخذ مالیات به گسترش عدالت در سطح جامعه کمک می‌کند. این باور باید در جامعه ما نیز نهادینه شود که مالیات‌ستانی «پول زور» نیست.

مدت‌هاست که چرخ اقتصاد ایران بر مدار «فعالیت‌های نامولد» می‌چرخد و دولت‌ها خود همواره مشوق این‌گونه فعالیت‌ها بوده‌اند. برای رونق تولید و کاهش تورم باید مالیات از فعالیت‌های نامولد اخذ شود. این کار نه‌تنها مانعی بر سر راه تولید نخواهد بود، بلکه این چرخه شوم را از بین می‌برد و مشوقی برای انجام بیشتر این فعالیت‌های تولیدی خواهد شد.

یکی از فایده‌های این سیاست، جمع‌آوری درآمد بیشتر برای دولت در کوتاه‌مدت و جلوگیری از زیان دولت‌های آتی و مردم در بلندمدت خواهد بود.

◉ به‌اعتقاد برخی کارشناسان افزودن پایه‌های مالیاتی جدید مانند مالیات بر خانه‌های خالی کار بیهوده‌ای است و هیچ درآمدی برای دولت ندارد. نظر شما در این باره چیست؟

دولت به هدف خود در زمینه این پایه مالیاتی نرسید. براساس این قانون واحدهای مسکونی خالی در شهرهای با جمعیت بیش از ۱۰۰ هزار نفر، یک سال پس از اجرای قانون مالیات بر خانه‌های خالی مشمول مالیات می‌شوند. در حقیقت مجلس در ساختار این قانون یک سال به صاحبخانه برای پیدا کردن مستاجر مهلت داده است.

نحوه پرداخت مالیات بر خانه‌های خالی نیز اینچنین است که پس از یک سال خالی ماندن یک واحد مسکونی یک‌دوم مالیات (یک‌دوم مالیات دریافت شده از اجاره مشابه آن ملک) از صاحبخانه دریافت می‌شود و سال سوم، کل مالیات و اگر صاحب ملک همچنان اصرار به خالی بودن آن داشته باشد، از سال چهارم به بعد باید معادل ۱.۵ برابر مالیات بپردازد. اما به‌دلیل وجود واسطه‌ها و نبود زیرساخت فنی و سامانه‌ای لازم، دولت در اخذ این پایه مالیاتی به بن‌بست خورده است.

◉ به‌گفته شما زیرساخت فنی لازم برای اخذ مالیات از برخی پایه‌های جدید وجود ندارد؛ بکارگیری شیوه‌های نوین در مالیات‌ستانی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در تهیه لایحه بودجه امسال سعی شد سهم درآمدهای مالیاتی نسبت به سال ۱۴۰۱ افزایش داشته باشد تا از این طریق، مالیات بتواند جایگزین درآمدهای نفتی شود. گسترش پایه‌های مالیاتی و حرکت به سمت اقتصاد بدون نفت، مورد تاکید جدی قرار گرفته و در این میان، موضوعاتی مانند شناسایی منابع جدید مالیاتی، تمکین مالیاتی و معافیت‌های مالیاتی، جلوگیری از فرار مالیاتی و ... از اهمیت زیادی در تامین منابع مالی بودجه برخوردار است.

مالیات‌ستانی باید سرلوحه برنامه‌های اقتصادی دولت باشد. همچنین دولت با شفاف‌سازی و تبیین نقش مالیات در چرخه اقتصاد کشور، راهکارهایی را که موجب افزایش اعتماد عمومی و میزان مشارکت آنها در پرداخت مالیات باشد، اجرایی کند.

لازم است با برنامه‌ریزی برای مبارزه با فرار مالیاتی، خدمات الکترونیک گسترش یابد تا با رصد هرگونه تراکنش مالی از فرار مالیاتی جلوگیری شود؛ بنابراین افزایش درآمدهای دولت بدون گسترش سامانه‌های شفاف‌سازی درآمد امکان‌پذیر نیست.

◉ بنا بر اعتقاد کارشناسان مالی دریافت «مالیات بر عایدی سرمایه» هم از فرار مالیاتی جلوگیری می‌کند و هم بر درآمد دولت در این بخش می‌افزاید. نظر شما در این باره چیست؟

شاید دریافت مالیات از عایدی سرمایه در تمام دنیا مرسوم باشد، اما ما در ایران با اشکالات ساختاری زیادی در این طرح روبه‌رو هستیم. در کشور تورم‌زده ما ثروت از طریق تولید حاصل نمی‌شود، بلکه این تورم است که ارزش دارایی‌ها را بالا می‌برد. فشار آوردن به مردم در قالب اخذ مالیات غلط است.

دولتمردان باید به این موضوع توجه کنند که مالیات بر عایدی سرمایه قرار است از تورم موجود در کشور، مالیات‌ستانی کند. مردم نقشی در افزایش ارزش دارایی‌ها و واحدهای مسکونی خود ندارند و این تورم است که سبب افزایش نرخ آنها شده و حالا مجلس می‌خواهد از این تورم، مالیات بگیرد؛ بنابراین عایدی سرمایه‌ای که در ایران از آن صحبت می‌شود در سرچشمه گرفته، این در حالی است که در سایر کشورها، دولت‌ها این مالیات را مثلا از رشد نرخ مسکن در نتیجه عبور طرح‌های توسعه شهری از آن ناحیه شهری یا امثال آن دریافت می‌کنند؛ به‌عبارتی این نوع تفسیر دولت و مجلس از مالیات بر عایدی سرمایه که می‌خواهد از افزایش اسمی دارایی‌ها بر اثر تورم مالیات بگیرد، خلاف رویه‌ای است که در دنیا در جریان است.

◉ براساس گفته‌های سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس و همچنین بعضی کارشناسان اقتصادی این مالیات تنها شامل ۱ تا ۲ درصد افراد جامعه می‌شود؛ بنابراین اساسا ارتباطی با عموم مردم ندارد. نظر شما در این زمینه چیست؟

دولت هیچ مبنایی برای این نوع مالیات در نظر ندارد. از آنجایی که قشر زیادی از جامعه ما را حقوق‌بگیران تشکیل می‌دهند، طبیعی است که این گروه برای جلوگیری از کاهش سرمایه‌های‌شان در شرایط تورمی به سمت خرید طلا به‌عنوان دارایی امن بروند، اما طرح مالیات بر عایدی سرمایه شامل حال هر دادوستدی در بازار طلاوسکه می‌شود.

در واقع دولت این پایه مالیاتی را نه برای کاهش تورم، بلکه برای درآمدزایی از عایدی سرمایه وضع و اجرا می‌کند.

استدلال این است که راه کنترل تورم از مسیر مدیریت نقدینگی، کسری بودجه و کاهش ناترازی‌های نظام بانکی می‌گذرد؛ نه از ایجاد محدودیت در معاملات. باز هم می‌گویم مالیات سرمایه‌ای که در ایران از آن صحبت می‌شود از تورم سرچشمه گرفته است.

این با شرایطی که یک ملک بر اثر شرایط محیطی رشد کند، یا سهام بر اثر انتشار اطلاعات، تفاوت دارد. در واقع عایدی ناشی از شرایط تورمی با آنچه در سطح جهان تحت عنوان عایدی مالیات سرمایه بحث می‌شود تفاوت دارد.

◉ عده‌ای باور دارند قانون مالیات بر عایدی سرمایه در کنار قوانین دیگری نظیر مالیات بر ارزش‌افزوده، مبارزه با قاچاق کالا و ارز و... می‌تواند تحولی در قوانین اقتصادی باشد. اما در اجرا ممکن است با تداخل روبه‌رو شویم. بر این مبنا در مرحله اجرا برای اثرگذاری مطلوب به چه ابزارهایی نیاز داریم؟

باید تاکید کنم در رابطه با این موضوع و تنوع پایه‌های مالیاتی و همچنین درگیری دستگاه‌های مختلف و لزوم هم‌راستا شدن این بخش‌ها با یکدیگر، ما نیازمند راه‌اندازی کامل دولت الکترونیک هستیم تا مجموعه دستگاه‌ها با اتصال شبکه‌ها و بانک‌های اطلاعاتی، هم بتوانند مالیات‌های مختلف را شناسایی و هم از فرار مالیاتی در انواع مختلف آن جلوگیری کنند.

هر معامله‌ای که انجام می‌شود باید یا به‌صورت رسمی یا به‌صورت الکترونیکی ثبت شود تا همین ثبت، امکان رصد را فراهم آورد؛ بنابراین تا سیستم سامانه‌ای بانک‌ها و سازمان امور مالیاتی و نیز تمام سامانه‌های ملکی و تجاری یکپارچه و شفاف نشود افزودن به پایه‌های مالیاتی چندان کاربردی نخواهد بود و مانند طرح مالیات بر خانه‌های خالی محکوم‌به شکست است.

◉ به‌اعتقاد شما چه عواملی باعث شده عدالت در سیستم مالیات‌ستانی پیاده‌سازی نشود؟ آیا سیستم مالیاتی کشور در این زمینه دچار نقص است؟

در نظام مالیاتی ما شفافیت وجود ندارد. یعنی مشخص نیست چقدر مالیات اخذ و کجاها هزینه می‌شود. زمانی که اقتصاد دچار رکود است شاهد آن هستیم که دولت مالیات‌ها را افزایش می‌دهد.

این یعنی ارتباطی بین ابزارهای مالی و وضعیت اقتصادی وجود ندارد و عملا ابزارهای مالی دولت کارکرد عکس دارند و رکود و تورم را تشدید می‌کنند.

همچنین در حال حاضر افزایش مالیات بر ارزش افزوده هم بر نارضایتی فعالان اقتصادی افزوده، زیرا دولت از هزینه‌ها هم مالیات بر ارزش افزوده و کمیسیون می‌گیرد.

این موضوع در هیچ جای دنیا جز ایران سابقه اجرا ندارد و این مسئله باعث گسترش نابرابری و بی‌عدالتی در مالیات‌ستانی می‌شود. همچنین معافیت‌های بی‌دلیل مالیاتی و فرار گسترده مالیاتی انگیزه و عدالتی در پرداخت مالیات باقی نمی‌گذارد.

◉ برخی کارشناسان معتقدند پایه‌های مالیاتی برای جبران کسری بودجه افزایش می‌یابد؛ آیا شما هم با این کارشناسان موافقید؟

ما گرفتار اقتصاد بدی هستیم و برای تامین کسری بودجه می‌خواهیم از مردم مالیات بگیریم. تمام کسری بودجه کشور را نمی‌توان از طریق مالیات‌ستانی جبران کرد، بلکه دولت باید با اصلاح ساختارها، کوچک‌سازی و کاهش هزینه‌ها درصدد جبران کسری بودجه بر آید.

دولت می‌تواند در برنامه خود برای جبران کسری بودجه افزون بر درآمدهای مالیاتی، انتشار اوراق مشارکت را نیز در نظر گیرد.

در نهایت بعد از انجام اصلاحات ساختار نظام مالی در بدنه دولت درآمد پایدار باید از محل مالیات و عوارض تعیین شود و خود این نظام مالیات‌ستانی نیز نیاز به اصلاحات ساختاری دارد. اگر همه موارد ذکرشده به‌درستی اجرا و بودجه جاری دولت از محل اخذ عوارض و مالیات‌ستانی تامین شود و وابستگی به نفت به سمت صفر برود، هم منابع درآمدی دولت پایدار می‌شود و هم نظام کشورداری به سمت ثبات و توجه به عدالت اجتماعی و جامعه‌محوری پیش خواهد رفت.

> تا زمانی که سیستم سامانه‌ای بانک‌ها و سازمان امور مالیاتی، همچنین تمام سامانه‌های ملکی و تجاری یکپارچه و شفاف نشوند، افزودن به پایه‌های مالیاتی چندان کاربردی نخواهد بود

روش جدید شناسایی خانه‌های خالی و لوکس



رئیس سازمان امور مالیاتی از بکارگیری روش‌های جدید برای شناسایی خانه‌های خالی و گرانقیمت خبر داد و گفت: هیچ افزایشی در پایه‌های مالیاتی در لایحه پیش‌بینی نشده است.

به گزارش مهر، داوود منظور در پاسخ به سوالی درباره شناسایی خانه‌های خالی و لوکس برای دریافت مالیات توضیح داد: یکی از مسائلی که باعث شده مالیات خانه‌های خالی و خانه‌ها و خودروهای گران‌قیمت به‌طور کامل محقق نشود، ضعف اطلاعاتی است که سازمان امور مالیاتی باید از دستگاه‌های تولیدکننده اطلاعات دریافت کند.

وی ادامه داد: برای رفع مشکل مذکور در لایحه تضامینی را در قانون پیش‌بینی می‌کنیم. این تضامین محکم بوده و مجازات‌هایی را برای دستگاه‌هایی که همکاری نمی‌کنند پیش‌بینی کرده است.

رئیس سازمان امور مالیاتی افزود: درباره خانه‌های خالی پیشنهاداتی برای بهبود دریافت اطلاعات وجود دارد که این پیشنهادات به مجلس ارائه شده و چنانچه در قانون تصویب شود می‌توان خانه‌های خالی را شناسایی و وصول کرد.

وی در ادامه با بیان اینکه سازمان امور مالیاتی تلاش می‌کند سهم بیشتری را در تامین مالی دولت در سال آینده برعهده بگیرد، اظهار کرد: رویکرد این است که به مودیان فعلی که به‌طور منظم مالیات پرداخت می‌کنند، نه تنها فشار جدیدی وارد نشود، بلکه تسهیلات جدیدی را هم در نظر گرفته‌ایم.

منظور ادامه داد: در بخش تولید ۷ درصد کاهش مالیات در لایحه بودجه پیش‌بینی شده که به رونق تولید بیشتر در سال آینده کمک خواهد کرد. همچنین واحدهای تولیدی بورسی اگر بخواهند درآمد یا سود خود را به افزایش سرمایه ببرند، مشمول معافیت می‌شود.

وی با تاکید بر اینکه همه معافیت‌های امسال در سال آینده هم ادامه پیدا می‌کند، عنوان کرد: سال آینده سال پررونقی برای اقتصاد خواهد بود. امسال هم گزارش‌های شش‌ماهه اقتصاد کلان، نشان می‌دهد بخش‌های مختلف در ارزش‌افزوده وارد فاز جدید شده‌اند و در حال خروج از رکود هستیم.

رئیس سازمان امور مالیاتی با تاکید بر اینکه هیچ‌گونه افزایشی در پایه‌های مالیاتی در لایحه پیش‌بینی نشده، گفت: قرار نیست مالیات‌های جدیدی از مودیان دریافت شود. تلاش این است که تمام افرادی که به‌عنوان مودی مالیاتی شناسایی نشده‌اند یا در سال جاری یا سال‌های گذشته فرار مالیاتی داشتند را شناسایی و از آنها مالیات دریافت کنیم.

گزارش تصویری صمت از پدیده کارتن‌خوابی و گرمخانه‌های تهران

سقفی از جنس مقوا

آیدا فریدی: «بی‌خانمانی و سیاست‌های اجتماعی» نام کتابی است درباره پدیده بی‌خانمانی که در کشور ما بیشتر با عنوان کارتن‌خوابی شناخته می‌شود. تعاریف فرد بی‌خانمان یا کارتن‌خواب در ذات هیچ تفاوتی با یکدیگر ندارند. وجه تشابه مهم هر دو گروه نداشتن خانه یا سرپناهی، ولو محقر، برای خوابیدن و در امان ماندن از سرما و گرما است. کارتن‌خوابی و زیست خیابانی در کشوری خاص جریان ندارد و امروزه به‌مثابه پدیده‌ای اجتماعی در تمام کشورهای جهان از آن یاد می‌شود.

ساکنان کلانشهر تهران از این دست افراد به همراه کودکان‌شان در اطراف خود زیاد دیده‌اند؛ کودکانی که پشت چراغ قرمز ایستاده‌اند. آنها ساکنان همیشگی پشت چراغ قرمزند. در فرصت کوتاه یک تا دودقیقه‌ای که چراغ راهنمایی و رانندگی در اختیارشان قرار داده -مگر نه اینکه این اندک فرصت آنها برای زیستن است- شیشه‌های ماشین‌مان را با تمنای خاص خود برق می‌اندازند، سرکی در ماشین می‌کشند و درخواست دستمزدی برای پاک کردن شیشه دارند. مکان زیستی چنین، تنها منحصر به چهارراه‌ها و پشت چراغ‌های راهنمایی و رانندگی نیست و مدتی است که می‌توانید در هر کوچه و خیابانی از هر منطقه شهر و حتی در وسایل حمل‌ونقل عمومی مانند خطوط اتوبوسرانی و مترو این افراد را به سهولت مشاهده کنید. کارتن یا همان جعبه‌های مقوایی تنها یک استعاره از بی‌خانمانی است.

امروزه از لفظ کارتن‌خواب برای نام‌گذاری افرادی استفاده می‌شود که در خیابان‌های شهر می‌خوابند و زندگی می‌کنند؛ افرادی که نوعی سیاست و برنامه‌ریزی اجتماعی برای سازماندهی آنها نیاز است. در همین راستا مقوله‌ای به‌نام گرمخانه هرازگاهی مطرح می‌شود؛ سرپناهی موقتی برای افراد کارتن‌خواب با یک وعده شام گرم. اما چند درصد این افراد شانس استفاده از چنین اماکنی را دارند؟ گرمخانه پایان داستان انسان کارتن‌خواب نیست. رنج او در خیابان‌های شهر ادامه دارد. ما هر روز از کنارش عبور می‌کنیم و این روزها شمارشان به قدری است که تبدیل به بخشی از اجزای خیابان‌های شهر شده‌اند. ما به تماشای او عادت کرده‌ایم و این آغاز جریان عادی‌پنداری محرومیت است که در کلانشهرها در حال رخ دادن است. تماشای رنج دیگران جریانی است که ما هر روز به‌واسطه تشدید فقر، بحران بیکاری، جامعه طبقاتی‌شده، موج مهاجرت به شهرهای بزرگ و حاشیه‌نشینی، نیروی کار ارزان و تورم با آن روبه‌رو هستیم. سیاست‌های متفاوتی در شهرهای مختلف جهان برای رویارویی با این پدیده در نظر گرفته شده که آگاهی از آنها می‌تواند راهنمای خوبی برای سیاست‌گذاران مدیریت شهری باشد.

گزارش تصویری این شماره صمت با موضوع کارتن‌خوابی و گرمخانه‌های تهران تنظیم شده است.



عکس‌های مربوط به آرشیو صمت است

















چهارشنبه
۲۸ دی ۱۴۰۱- ۲۵ جمادی‌الثانی ۱۴۴۴ - ۱۸ ژانویه ۲۰۲۳- شماره ۲۲۴۸-پیاپی ۳۵۶۶

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

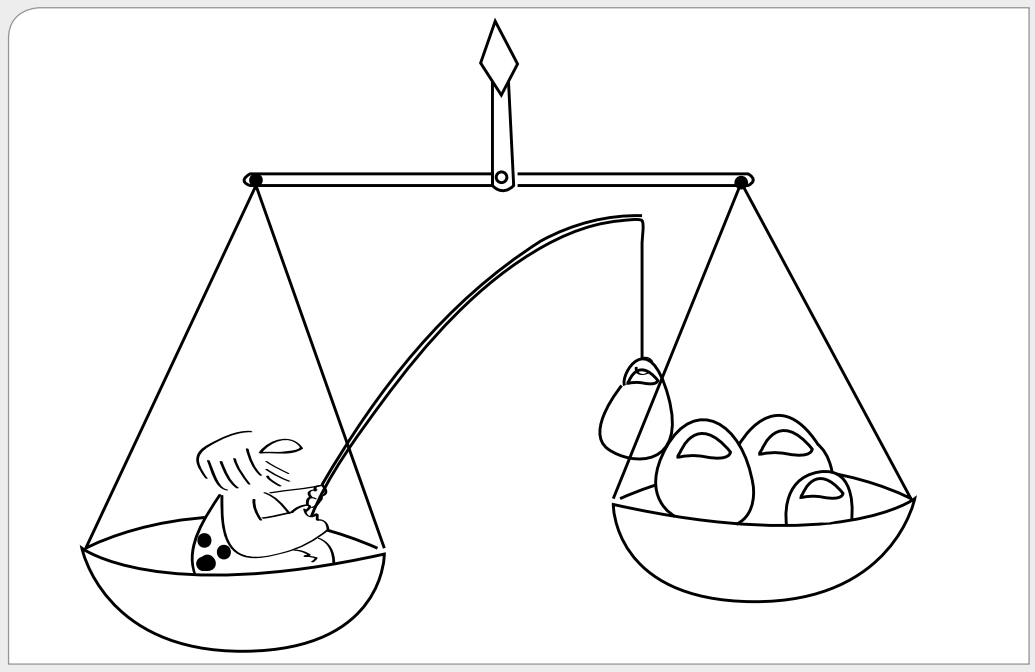
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۹۹۹۱۹۵۷۶۱
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: هنر سرزمین سبز

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

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

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

یادداشت

مالیات بر عقل



تیمور رحمانی- کارشناس اقتصاد: فطرت انسانی و قدرت دوراندیشی و عقل خدادادی ما به‌طور طبیعی به هنگام تورم سبب سوق دادن ما به سمت خرید دارایی‌هایی از قبیل مسکن و طلا و ارز می‌شود؛ حتی اگر برای استفاده شخصی نیازی به آنها نداشته باشیم.

درواقع، در شرایطی که با نیروهای خلق نقدینگی تداوم تورم را اجتناب‌ناپذیر می‌کنیم، افزایش نرخ دارایی‌ها شکل‌گرفته است و رفتار انفرادی ما تاثیری بر روند آن ندارد. درنتیجه، عقل حکم می‌کند که اگر من قادر به ممانعت از افزایش قیمت‌ها نخواهم بود، حداقل کاری که از دستم برمی‌آید آن است که مانع آسیب دیدن خود از ناحیه افزایش نرخ دارایی‌ها شوم. در چنین شرایطی، من عایدی سرمایه کسب نکرده‌ام، بلکه صرفاً خود را در مقابل تورم حفاظت کرده‌ام. بنابراین اگر برافزایش نرخ دارایی من مالیات وضع شود، بر عایدی سرمایه‌ای من مالیات وضع نشده، بلکه بر عقل من مالیات وضع‌شده است.

درواقع، وضع این نوع مالیات مانند آن است که دولت صراحتاً به شهروندان بگوید؛ من باسیاست مالی و پولی خود سبب ایجاد تورم و کاهش قدرت خرید شما و آسیب به شما خواهم شد و درعین‌حال فرصت ایجاد سود براثر افزایش نرخ دارایی‌ها را ایجاد خواهم کرد و اگر شما از نعمت خدادادی عقل خود استفاده کنید تا مانع از کاهش قدرت خرید خود شوید یا فرصت به وجود آمده برای کسب سود را دنبال کنید، شمارا مجازات خواهم کرد.

اما ممکن است اشاره شود که حتی تورم و افزایش قیمت‌ها و ازجمله نرخ دارایی‌ها همه افراد جامعه را یکسان تحت‌تاثیر قرار نمی‌دهد و سبب می‌شود بخشی از افراد جامعه بیش از بقیه سود کسب کنند و درنتیجه باز توزیع ثروت و در ادامه باز توزیع درآمد ایجاد کند و به این دلیل، هنوز موجه باشد که بر این نوع افزایش نرخ حتی اگر مفهوم عایدی سرمایه ندارد، باید مالیات وضع شود.

جواب آن است که راه‌حل این موضوع مهار تورم است و خودداری از سیاست‌گذاری منجر به رشد نقدینگی فراتر از توان تولید کالاها و خدمات. البته برخی ادعا کرده‌اند که این نوع مالیات می‌تواند سبب مهار سفته‌بازی و کنترل تورم شود.

در آن صورت، می‌توان به آنها کشورهای متعددی را معرفی کرد که بدون وجود چنین مالیاتی و صرفاً از طریق پرهیز از سلطه مالی و با استفاده از سیاست پولی تورم را مهار کرده‌اند و نیاز به دردسرهای چنین مالیاتی هم نداشته‌اند. همچنین لازم است اشاره شود که ارز در غالب کشورها برای افراد معمولی نوعی دارایی جذاب محسوب نمی‌شود و عمدتاً یک وسیله برای انجام مبادلات خارجی کشور است.

اما کشوری که تورم بالا و مداوم ایجاد می‌کند، به‌طور خودکار ارز و ازجمله دلار را تبدیل به یک دارایی جذاب می‌کند و شهروندان خود را سوق می‌دهد تا به دولت امریکا قرض‌الحسنه اعطا کنند. اگر از ایجاد تورم پرهیز کنیم، به‌طور خودکار از تبدیل ارز به یک دارایی برای افراد معمولی جلوگیری کرده‌ایم و به‌طور خودکار نیاز به تشکیلاتی بابت مالیات برافزایش ارزش ارز نگهداری شده اشخاص نخواهیم داشت.

نباید فراموش کنیم که همیشه عاملان اقتصادی خصوصی در پیگیری منفعت و پرهیز از زیان به‌طور متوسط باهوش‌تر و چابک‌تر از دولت و قانون‌گذاران و ما نظریه‌پردازان اقتصادی هستند.

نتیجه تصویب مالیاتی که درواقع وضع مالیات بر عقل است، عوارض خود را به‌تدریج در تضعیف اقتصاد نمایان خواهد کرد.

هنگامی‌که ما بر عقل عاملان اقتصادی مالیات ببندیم او به‌سرعت راه‌های فرار از این مالیات را خواهد یافت. مواظب باشیم بیش از این به آباد کردن ترکیه و قبرس و دبی و کانادا و...کمک نکنیم و مواظب باشیم که در آینده شهروندان را به سمتی سوق ندهیم که حتی برای مبادلات داخلی از دلار یا ارز دیجیتال استفاده کنند و نقش پول ملی را در اقتصاد تضعیف کنیم و مواظب باشیم که نظام مالیاتی را برای سازمان امور مالیاتی بیش‌ازحد پیچیده نکنیم که هنوز موفق به پیاده‌سازی کامل بسیاری از پایه‌های مالیاتی نشده است، پایه‌های مالیاتی پردردسر دیگری سر راه آن قرار دهیم. ایران کشوری نیست که احتیاج چندانی به سرمایه خارجی داشته باشد، بلکه کافی است مشوق خروج سرمایه‌های خود را فراهم نکند. من به‌عنوان اقتصاد خوانده‌ای که از منطقه‌ای محروم آمده‌ام و مفهوم فقر و نابرابری را به‌خوبی می‌فهمم و رفع فقر نه‌تنها از منظر عقلانیت بلکه از منظر احساسی هم برایم بسیار بااهمیت است، ناچارم برای حل مشکلات اقتصادی که نهایتاً نتیجه آن رفاه شهروندان باشد، بیشتر خود را به عقل متکی کنم تا احساس و عقل به من یادآوری می‌کند که از وضع مالیات بر عقل حمایت نکنم. ای‌کاش قانون‌گذاران قبل از آنکه به تصویب قانون مربوطه بپردازند یک‌بار باحوصله این متن را می‌خواندند.

منبع: مجمع فعالان اقتصادی

بین‌الملل

تاثیر اقتصاد جهانی بر نرخ مواد غذایی در ۲۰۲۳

کارشناسان هشدار می‌دهند که به دلیل وضعیت اقتصاد جهانی با سطوح بالای تورم که بر شاخص نرخ مواد غذایی تأثیر می‌گذارد، در سال ۲۰۲۳ فشار زیادی بر نرخ مواد غذایی وارد خواهد شد. به گزارش ایسنا، تأثیر کلی تورم، جنگ و آب‌وهوای شدید این بوده است که دسترسی بسیاری از مردم در سراسر جهان به غذا محدودشده است. دولت‌ها باید در نظر بگیرند که چگونه از مصرف‌کنندگان حمایت کنند و همچنین به کشاورزان کمک کنند تا آنچه را که تولید می‌کنند به حداکثر برسانند.

شاخص نرخ مواد غذایی سازمان خواربار و کشاورزی ملل‌متحد (فائو) اندکی پس از حمله روسیه به اوکراین، به بالاترین سطح ثبت‌شده خود رسید و نرخ مصرف‌کننده را در سراسر جهان افزایش داد. به‌عنوان‌مثال، در بریتانیا، نرخ بسیاری از اقلام روزمره بسیار پیش از تورم افزایش یافت، نان و تخم‌مرغ هر دو در سال منتهی به دسامبر ۱۸ درصد و شیر ۳۰ درصد افزایش یافتند.

چنین افزایش‌هایی امنیت غذایی را به‌ویژه در کشورهای با درآمد کم و متوسط که به‌شدت به اوکراین و روسیه برای غلات و روغن‌های گیاهی متکی هستند، تهدید می‌کند که شامل بسیاری از کشورهای آفریقایی و آسیایی می‌شود که ۹۵ درصد از صادرات گندم اوکراین در سال ۲۰۲۱ (تقریباً یک‌دهم عرضه جهانی) را به خود اختصاص دادند.

شما نمی‌توانید به غذا جدا از شیوع بیماری کووید توجه کنید. هنگامی که جهان بازگشایی شد و تقاضا شروع به افزایش کرد، نرخ مواد غذایی و انرژی نیز افزایش یافت. این امر مردم را به‌ویژه در برابر رویدادهای اوکراین آسیب‌پذیر کرد. هنگامی که جنگ آغاز شد، تورم نرخ مواد غذایی به اوج خود رسید زیرا بازارها در مورد اینکه آیا تولید و صادرات ضربه می‌خورد و زنجیره‌های تأمین جهانی چگونه تطبیق خواهند یافت نامطمئن بودند.

به‌طورکلی، صادرات غلات اوکراین در سال ۲۰۲۲ حدود ۳۰ درصد سالانه کاهش یافت. روسیه صادرکننده بزرگ‌تر گندم نسبت به اوکراین است و حدود ۱۵ درصد تقاضای جهانی را تأمین می‌کند و مشکلات این دو کشور، دسترسی به بسیاری از کشورها را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. کشورهایی که به‌شدت به غلات اوکراینی و روسی متکی هستند مجبور شده‌اند از جای دیگری خرید کنند. به‌عنوان‌مثال، یمن و مصر غلات بیشتری از هند و اتحادیه اروپا وارد کرده‌اند و قیمت‌هایی بالاتر از حد معمول دارند.

چندین فشار اضافی بر کشاورزان، عرضه جهانی غذا را بیشتر تحت‌فشار قرار داده است. نرخ کود در دو سال گذشته افزایش‌یافته است. روسیه، یک تأمین‌کننده مهم جهانی، برای مصارف داخلی ذخیره می‌کند. در جاهای دیگر، افزایش نرخ انرژی تولید را تحت‌فشار قرار داده است.

در بریتانیا، بزرگ‌ترین کارخانه کود نیتروژن تولید را در طول سال ۲۰۲۲ به حالت تعلیق درآورد. میانگین نرخ کود برای کشاورزان بریتانیا اکنون ۱۸ درصد بیشتر از زمستان قبل از حمله اوکراین و ۶۶ درصد بیشتر از دو سال پیش است.

آب‌وهوای شدید در تابستان ۲۰۲۲ ازجمله موج گرما و خشک‌سالی در شمال اروپا، امریکا و چین، سیل در پاکستان و خشک‌سالی در آرژانتین از دیگر مشکلات بود.

آبیاری در مناطقی که به آن وابسته هستند سخت‌تر شده است، درحالی‌که در اروپا شرایط خشک‌سالی باعث کاهش عرضه محصولات کشاورزی برای خوراک دام و برداشت علف شده و درنتیجه نرخ گوشت و سبزیجات هر دو افزایش‌یافته است.

طبق برنامه جهانی غذای سازمان ملل، تأثیر کلی تورم، جنگ و آب‌وهوای شدید این بوده است که دسترسی بسیاری از مردم در سراسر جهان به غذا محدودشده است. از زمان آغاز جنگ، تعداد افرادی که با ناامنی شدید غذایی روبه‌رو هستند، ۲۰ درصد افزایش‌یافته است. تخمین زده می‌شود که سطح محصولات کشت‌شده در اوکراین برای سال پیش رو، ۱۷ درصد در سال ۲۰۲۲ کاهش یابد. کشاورزان در کشورهای دیگر گندم و ذرت بیشتری برای جبران آن می‌کارند، اگرچه عرضه کلی با هزینه‌های کشاورزی بالاتر و آب‌وهوای شدید احتمالاً بیشتر تحت‌فشار خواهد بود. بر اساس گزارش ویفروم، نرخ کود احتمالاً بالا خواهد ماند زیرا عرضه همچنان محدود است. کشاورزان در کشورهای ثروتمندتر ممکن است به استفاده از مقادیر نرمال برای محصولات خود ادامه دهند، مانند دوره‌های قبلی افزایش قیمت‌ها اما در کشورهای فقیرتر ممکن است آنها را کاهش دهند و بازده و کیفیت را تهدید کنند و جوامع خرده‌مالک را در معرض ناامنی غذایی بیشتر قرار دهند.

درمجموع، بسیاری از کالاهای اصلی احتمالاً در سال ۲۰۲۳ در عرضه محدود باقی خواهند ماند، به این معنی که فشار قیمت‌ها ادامه دارد. در سطح بین‌المللی، نیاز به یک توافق فوری تأمین کود برای به حداقل رساندن اختلالات، اولویت دادن به دسترسی برای جوامع آسیب‌پذیر در کشورهای درحال‌توسعه وجود دارد. در طولانی‌مدت، کشاورزی باید وابستگی خود به کودها را با توسعه شیوه‌های کشاورزی که چرخه مواد مغذی را بهینه می‌کند، کاهش دهد.

از فضای مجازی

ایران در تفاهم جدید امریکا و چین



محمود سریع القلم- پژوهشگر و نویسنده: تحولات مربوط به بحران اوکراین از سال گذشته، پیامدهای جدی در محاسبات کلان حکومت چین به همراه داشته است. در کمتر از چند ماه، ۱۱ هزار تحریم توسط غربی‌ها علیه روسیه اعمال شد، ۳۵۰۰ شرکت غربی از این کشور خارج شدند، تقابل غرب با روسیه وارد یک دوره طولانی شد و امریکا از یک فرصتی که سال‌ها به دنبال آن بود در تحقیر، تضعیف و تحدید روسیه نهایت استفاده را کرد. از طرفی دیگر، مماشات اروپایی‌ها با مسکو متزلزل شد و وابستگی آنها به انرژی روسیه به حداقل رسید.

تابستان گذشته، سرخط اخبار جهان، موضوع حمله احتمالی چین به تایوان بود. امریکایی‌ها چینی‌ها را متنبه کردند که در صورت چنین اقدامی علاوه بر حمایت نظامی از تایوان، کلیه ارتباطات مالی چینی‌ها با دلار، یورو و پوند در سطح جهان را قطع خواهند کرد. هرچند تایوان یک موضوع هویتی برای چینی‌ها است ولی با اهدافی همچون نرخ رشد اقتصادی و حفظ برتری مالی، تولیدی و فناوری این کشور قابل‌مقایسه نیست.

دموکرات‌ها بعد از انتخابات میان‌دوره‌ای، به پیروزی محتمل در انتخابات ریاست جمهوری نوامبر ۲۰۲۴ امیدوارتر شدند. هم‌اکنون مهم‌ترین موضوع برای آنها افزایش یک تا ۱.۵ درصدی نرخ رشد اقتصادی، کنترل تورم و جلوگیری از افزایش نرخ انرژی است. همکاری و رقابت با چین در این چارچوب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بایدن در مذاکرات اندونزی اعلام کرد تقابل با چین را ندارد اما امریکا به‌شدت با چین به‌صورت دوجانبه و در عرصه جهانی رقابت اقتصادی خواهد کرد. هرچند پس از ۲ سال توقف ملاقات‌ها، دو طرف قبول کردند گروه‌های کاری تشکیل داده و مسایل و تنش‌های خود را حل و یا تخفیف دهند ولی در کلیت مذاکرات، موضوع تایوان را از سرخط اخبار برداشتند و چینی‌ها در مقابل مواضع ملایم‌تر امریکایی‌ها، حاضر شدند در خرید محصولات کشاورزی، هواپیمای مسافربری بوئینگ و در سرمایه‌گذاری‌های منتهی به تولید و اشتغال فعال‌تر عمل کنند.

چینی‌ها با نتایج انتخابات امریکا متوجه شدند دولت بایدن تا ۲ سال دیگر تصمیم‌گیرنده است و این ۲ سال در اقتصاد چین تعیین‌کننده خواهد بود و مبنای رشد «تداوم سرمایه‌گذاری» و «جهت» سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی است. چینی‌ها با باورهای واقع‌گرایانه خود به‌خوبی متوجه هستند که تحقق رشد اقتصادی بدون همکاری با امریکا برای چین امکان‌پذیر نخواهد بود. به‌موازات این متغیرهای اقتصادی برای طرفین، واشنگتن به یک هدف بسیار کلیدی به‌طور بالقوه نیز می‌تواند دست یابد: فاصله انداختن میان روسیه و چین. تشویق چین که روسیه را جایگزین نفت کشورهای عربی نکند، گاز LNG قطر به چین و شرق آسیا گسترش یابد و سرمایه‌گذاری اعراب در چین افزایش یابد ازجمله موارد کلان تفاهم است. درحال‌حاضر، چینی‌ها حدود ۳۳۰ میلیارد دلار با کشورهای عربی تجارت دارند که قرار است گسترش یابد. از سویی دیگر، چینی‌ها ۴۲ بندر در ۳۴ کشور دنیا را مدیریت می‌کنند که ۱۵ مورد آن در خاورمیانه و ۲ مورد آن در اختیار رژیم صهیونیستی است. این مدیریت و دیپلماسی بندر نتیجه منابع عظیم درآمد، فروش کالا و خدمات و نفوذ اقتصادی-سیاسی چین است. تعمیق روابط تجاری و سرمایه‌گذاری متقابل چین با اعراب و اسراییل هم به نفع بی‌چینگ است و هم به نفع امریکا. در بازارهای زنجیره‌ای عرضه دست نامرئی آدام اسمیت در گسترش فعالیت‌های چین به نفع دلار، بازارهای مالی در امریکا و درنهایت به اشتغال و افزایش نرخ رشد اقتصادی در این کشور خواهد انجامید، هدفی که به دموکرات‌ها در انتخابات ریاست جمهوری نوامبر ۲۰۲۴ کمک خواهد کرد. درست یا غلط، در سال گذشته مجموعه غرب به این نتیجه رسید ایران قصد توافق جدیدی در برجام را ندارد و سپس تصمیم گرفت پلن B را نسبت به ایران فعال کند (یعنی ایجاد انزوای سیاسی و تشدید تحریم اقتصادی). همان‌طور که این روزها مشاهده می‌شود، اروپایی‌ها همان سیاست امریکا نسبت به ایران را پیش‌گرفته‌اند. اگر فاصله انداختن میان چین و روسیه در حد ۱۵تا۲۰ درصد پکیج تفاهم میان امریکا و چین در مذاکرات اندونزی بود، فاصله انداختن میان روابط مالی، تجاری وانرژی ایران و چین در حد یک درصد است. بخش مهمی از پلن B به حداقل رساندن و اگر بشود به صفر رساندن ارتباطات مالی ایران در خاورمیانه و آسیا است. هم‌اکنون، چین در تحقق پلن B غرب و به‌واسطه یک عنصر یک‌درصدی در پکیج تفاهم با امریکا، سهم خود را ایفا می‌کند.

منبع: مجمع فعالان اقتصادی

گزارش خبری

بازی آلاینده‌ها با جسم و روح مردم



تنفس هوای پاک نه‌تنها در تهران بلکه در بسیاری از کلان‌شهرهای کشور به آرزوی شهروندان تبدیل‌شده است؛ در حالی پایتخت‌نشینان در این شرایط زندگی می‌کنند که تنفس انواع و اقسام آلاینده‌ها آسیب‌های بعضاً جبران‌ناپذیری را برای سلامت آنان در پی دارد.

به گزارش ایسنا، سومین روز هفته هوای پاک، «هوای پاک، سلامت و بهداشت عمومی» نام‌گذاری شده است. از آغاز فصل پاییز که هوا رو به سرما می‌رود، آلودگی به هوای کلان‌شهرهایی همچون تهران، کرج و... هجوم می‌آورد و نفس کشیدن را برای مردم دشوار می‌کند.

طبق تعریف ارائه‌شده در قانون هوای پاک، آلودگی هوا عبارت است از انتشار یک یا چند آلاینده اعم از آلاینده‌های جامد، مایع، گاز، پرتوهای یون‌ساز و غیر یون‌ساز، بو و صدا در هوای آزاد، به‌صورت طبیعی یا انسان‌ساخت، به مقدار و مدتی که کیفیت هوا را به‌گونه‌ای تغییر دهد که برای سلامت انسان و موجودات زنده، فرآیندهای بوم‌شناختی (اکولوژیکی) یا آثار و ابنیه زیان‌آور است و یا سبب از بین رفتن یا کاهش سطح رفاه عمومی شود بنابراین ترکیبات و مواد مختلفی با حضور در جو می‌توانند به‌عنوان آلاینده هوا ذکر شوند.

دیو آلودگی هوا امسال از فروردین‌ماه خودش را نشان داد، به‌گونه‌ای که به علت خیزش گردوغبار آلاینده ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون در برخی استان‌ها افزایش قابل‌توجهی یافت و حتی در تهران با رسیدن به عدد ۵۰۰ باعث تجربه شرایط خطرناک کیفیت هوا شد.

از ابتدای فصل پاییز نیز شاهد روزهای خاکستری بسیاری در کلان‌شهرهایی چون تهران بوده‌ایم، به‌طوری‌که در دو ماه اخیر ۲۶ روز شرایط وارونگی دما را با آلاینده شاخص ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون تجربه کرده‌ایم. این در حالی است که برف و باران هم در برخی روزها نتوانستند هوای مطلوب را برای تهرانی‌ها به ارمغان بیاورند. ازجمله این روزها به ۲۱ دی می‌توان اشاره کرد که باوجود بارش برف، کیفیت هوای تهران در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس بود.

علاوه بر ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون در برخی روزها هم دی‌اکسیدگوگرد نفس کشیدن را برای تهرانی‌ها دشوار کرده بود. به گفته محمدمهدی میرزایی قمی مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران از ۱۹ تا ۲۵ آذرماه به‌ویژه حدفاصل ۲۲ تا ۲۵ آذر غلظت آلاینده دی‌اکسیدگوگرد به‌خصوص در ساعات میانی روز بسیار فراتر از حد استاندارد قرار داشت البته تهران تنها کلان‌شهری نبود که با آلودگی شدید دما دست‌وپنجه نرم کرده است بلکه کلان‌شهرهای دیگری مانند اراک، اهواز و اصفهان نیز با این مشکل دست‌به‌گریبان بوده‌اند.

براساس گزارش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، مطالعات و رهنمودهای سازمان‌ها و نهادهای معتبر بین‌المللی نشان می‌دهد برخی آلاینده‌ها با توجه به میزان تولید و انتشار همچنین برحسب میزان آسیب‌های مربوطه به‌عنوان آلاینده معیار معرفی‌شده‌اند که در بیشتر شهرهای مهم دنیا همواره موردراندازه‌گیری و پایش قرار می‌گیرند. در شهر تهران نیز بیش از دو دهه است که فرآیند پایش کیفیت هوا انجام می‌شود و آلاینده‌های گازی منواکسید کربن، اکسیدهای نیتروژن، دی‌اکسید گوگرد و ازن در کنار ذرات معلق کوچک‌تر از ۱۰ میکرون دراین‌بین قرار داشته است البته بیش از یک دهه نیز است که آلاینده ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون مورد پایش قرار می‌گیرد.

آلاینده‌های هوا ازنظر منشا و اثرات بهداشتی بسیار متعدد هستند و بررسی تمامی آنها عملاً غیرممکن است بنابراین عموماً گروهی از آلاینده‌های هوا به نام آلاینده‌های معیار شامل منواکسید کربن، ازن، ذرات معلق، دی‌اکسید نیتروژن و دی‌اکسید گوگرد، با توجه به اثرات بهداشتی و گستردگی منابع انتشار آنها در اندازه‌گیری‌های مداوم موردسنجش قرار می‌گیرند. به‌عنوان نمونه ازن آلاینده‌ای ثانویه است که براثر واکنش شیمیایی ترکیبات آلی فرار و اکسیدهای نیتروژن در حضور نور خورشید تولید می‌شود.

ذرات معلق براثر انتشار مستقیم و یا واکنش‌های شیمیایی ایجاد می‌شوند. عمده‌ترین منابع انتشار این آلاینده شامل احتراق سوخت، خودروها و ماشین‌آلات دیزلی فاقد فیلتر دوده، فرآیندهای صنعتی، کشاورزی و انتشار از اگزوز، لنت، لاستیک و... خودروها می‌شود.

دی‌اکسید نیتروژن براثر احتراق سوخت از وسایل نقلیه، واحدهای تولید برق، صنایع، بویلرها همچنین سوزاندن چوب تولید می‌شود. منوکسید کربن ناشی از احتراق سوخت به‌ویژه در وسایل نقلیه موتوری فرسوده و فاقد فناوری حذف آلاینده‌ها است. دی‌اکسید گوگرد نیز به علت احتراق سوخت به‌ویژه سوخت‌هایی با گوگرد بالا، فرآیندهای تولید برق و صنایع و منابع طبیعی مانند آتشفشان تولید و منتشر می‌شود.

مجموعه وسیعی از تحقیقات موجود به‌طور قطعی نشان داده که قرارگیری در معرض آلودگی هوا به‌صورت کوتاه مدت از چند روز تا یک هفته و طولانی‌مدت از ماه‌ها تا سال‌ها می‌تواند تاثیرات جدی بر سلامتی داشته باشد. بار بیماری‌های مرتبط با آلودگی هوا قابل‌توجه و این معضل زیست‌محیطی سهم بالایی از مرگ‌ومیرهای ناشی از بیماری‌های مهم در سراسر جهان را به خود اختصاص داده است.

نکته حائز اهمیت این است که آلودگی هوا تنها بر سلامت جسمانی افراد تأثیر نمی‌گذارد بلکه به روح و روان آنها نیز آسیب می‌رساند. مهم‌ترین عارضه آلودگی هوا «استرس» است. استرس عامل تسریع‌کننده بیماری‌های جسمی و روانی است که باعث احساس درماندگی، ناکامی و کاهش رضایت از زندگی می‌شود.

طبق پژوهش‌های انجام‌شده، بیشترین علت بروز استرس ناشی از مشکلات ترافیکی و شلوغی، آلودگی صوتی در سطح شهر و آلودگی هواست. در این میان برخی آلاینده‌های گازی نیز اثرات مخربی بر روحیه افراد می‌گذارند. به‌طور مثال مونوکسید کربن مرکز اعصاب را تحریک می‌کند و موجب افزایش سردردهای میگرنی و اختلالات بینایی و روحی و روانی می‌شود و اثرات بسزایی در سیستم اعصاب مرکزی دارد.

طبق پژوهش‌های انجام‌شده، علاوه بر اختلالاتی که در اثر آلودگی هوا بر روان انسان‌ها ایجاد می‌شود، چنانچه سرب در هوا افزایش یابد، کاهش کارایی، افت عملکرد، افزایش استرس، کاهش شنوایی حسی و حرکتی، اختلالات عصب شنوایی و اختلالات یادگیری را به همراه دارد. درصورتی‌که سرب به علت سوخت نامناسب تولید شود، موجب افزایش علایم اتیسم و بیش‌فعالی در کودکان و کاهش چشمگیر اعتمادبه‌نفس و فراموشی و بروز رفتارهای غیر سازگارانه در بزرگسالان می‌شود.