اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

دوشنبه
• ۷ تیر ۱۴۰۰
• ۱۷ ذی‌القعده ۱۴۴۲
• ۲۸ ژوئن ۲۰۲۱

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۸۲۴ • پیاپی ۳۱۴۲ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

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



ویژه‌نامه
متافوند
منتشر شد

بررسی صمت از دلایل و پیامدهای تاخیر در تدوین برنامه هفتم توسعه

توهم توسعه در بی‌برنامگی

کارشناسان بسیاری معتقدند کشورهای در حال توسعه برای نیل به اهداف خود باید الگویی مشخص و مدون را سرلوحه مدیریت کلان کشور قرار دهند تا با پیروی از آن، مسیر دستیابی به توسعه همه‌جانبه را هموار کنند. اما عده دیگری هم بر این باورند که تجربه کشورهای توسعه‌یافته هیچ پالسی مبنی‌بر لزوم برنامه‌ریزی برای موفقیت در این مسیر به ما نمی‌دهد، بلکه باید تلاش کرد تا سازمانی کم‌بهره‌ور مانند سازمان برنامه و بودجه را به‌طور کلی منحل و به‌جای آن از الگوی کشورهای توسعه‌یافته پیروی کرد. به هر روی به نظر می‌رسد برنامه هفتم توسعه در دعوای بین مدیران و صاحب‌نظران راست‌گرا و چپ‌گرا در حال مضمحل شدن است و باید فکری برای نجاتش کرد. اگر دولت سیزدهم گامی برای احیای این سازمان برنامه‌ریز برندارد و دوباره با انحلال یا به گوشه راندن این سازمان مواجه شویم، ممکن است اقتصاد ایران آنچه را که کارشناسان «مرگ توسعه» می‌خوانند، تجربه کند.

۵-۷-۱۱-۱۴



فرسودگی جان می‌گیرد

۳-۴-۶-۸

سرمقاله



ضرورت توجه به راهبردهای اجرایی توسعه کسب‌وکارهای کوچک

۲

گفت‌و گو



تا تبعیض هست اعتراض ادامه دارد

۱۲

گزارش روز

پیشنهادهایی برای رونق کوچک‌ترها

امروز روز جهانی حمایت از کسب‌و کارهای کوچک و متوسط است. کسب‌وکارهای کوچک و متوسط به‌منزله یکی از نیروهای پیش‌برنده اقتصاد مدرن، نقش بسزایی در بهبود فرصت‌های اشتغال، افزایش صادرات و تقویت نوآوری‌های فناورانه دارند. در سال‌های اخیر، اهمیت این بنگاه‌ها به اندازه‌ای افزایش یافته که از آنها به‌عنوان ستون فقرات توسعه صنعتی در کشورهای مختلف نام برده می‌شود. این شرکت‌ها باوجود آنکه به سرمایه‌گذاری کمتر ریالی و ارزی نیاز دارند، بازدهی بیشتری داشته و راحت‌تر می‌توانند خود را با تغییرات پرشتاب محیطی منطبق کرده و سریع‌تر واکنش نشان دهند. پویایی، شبکه‌ای بودن، انعطاف‌پذیری بالا، خلاق و نوآور و بهره‌مند از فناوری‌های نوین اطلاعاتی از مهم‌ترین ویژگی‌های شرکت‌های کوچک و متوسط هستند؛ به‌عبارت دیگر اگر اندازه یک سازمان بزرگ‌تر باشد، کارآیی و اثربخشی آن هم بیشتر است، اما باتوجه به سن شرکت، شرکت‌های جوان‌تر، نوآورتر هستند.

بسیاری از کارشناسان معتقدند رونق کسب‌وکارهای کوچک و متوسط می‌تواند باعث حفظ و افزایش سطح اشتغال پایدار کشور و کاهش فقر و نرخ بیکاری، توزیع عادلانه ثروت و کاهش شکاف طبقاتی، افزایش سطح درآمد ملی و رشد و توسعه اقتصاد شود.

۶





سرمقاله

ضرورت توجه به راهبردهای اجرایی توسعه کسب‌وکارهای کوچک



مقتدالانام روانبخش
دکترای مدیریت استراتژیک

موضوع مدیریت و راهبردهای کسب‌وکارها به‌ویژه در حوزه بنگاه‌های کوچک اعم از تولیدی، بازرگانی و خدماتی یکی از اساسی‌ترین چالش‌ها و مسائل در بستر تولید و تجارت است، زیرا این نوع واحدها سهم بالایی در ایجاد اشتغال، توزیع جغرافیایی و کسب درآمد برای بخش عظیمی از جامعه دارند؛ هرچند از ارزش افزوده مستمر و قابل‌توجهی برخوردار نیستند. قریب به اتفاق کشورها باتوجه به شرایط اقتصادی، اجتماعی، تاریخی و فناوریکی در طول چند دهه اخیر از طریق تاسیس و ایجاد نهادها، سازمان‌ها و حتی وزارتخانه‌های تخصصی توجه ویژه‌ای به این موضوع داشته و دارند و الگوها، استراتژی‌ها و برنامه‌های مختلف و متنوعی را برای رشد کمی و کیفی آنها اجرا و دنبال می‌کنند. این نوع واحدها از ابعاد محیط داخلی و پیرامونی دارای مشکلات عدیده‌ای بوده و متاسفانه شرایط محیطی و عوامل مترتب بر آن در راستای تشویق و ترغیب آنان نبوده و نیست و به‌بیانی دیگر باوجود تلاش‌های چند دهه اخیر و سرمایه‌گذاری‌های سنگین در ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی از جمله شهرک‌ها و نواحی صنعتی در تمام کشور هنوز بنا به دلایل مختلف مانند ضعف در مدیریت، وجود نظام مدیریت‌مالکی، فقدان نقدینگی و تخصص لازم برای بهره‌برداری از دارایی‌ها و ظرفیت‌های موجود، نداشتن آگاهی کامل از قوانین و مقررات و مصوبات دولتی، پراکندگی در نقاط مختلف و فضای نامناسب کسب‌وکار از جمله ناهماهنگی در نظام بانکی، برخی قوانین و مقررات بازدارنده و بعضا قابل تفسیر و متداخل و متعارض، استمرار تحریم‌های مالی، پولی، ارزی، فناوری و... در حال حاضر آینده چندان روشن و پایداری برای آنها متصور نیست، این در حالی که مجموعه‌ای از سیاست‌ها و راهبردهای جامع و اثربخش در حوزه سیاست‌گذاری‌های کلان و در قالب برنامه‌های توسعه‌ای پنجساله و سالانه تدوین و ابلاغ شده است. سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با قدمت بیش از ۴ دهه به‌عنوان متولی سیاست‌گذاری‌های استراتژیک، اثربخش، هادی، حامی و ناظر بر اجرای آن سیاست‌ها، گام‌ها و فعالیت‌های متعددی را انجام داده اما تفاوت فاحشی بین سیاست‌ها و راهبردهای مکتوب با آنچه در حیطه عمل و فعل دیده می‌شود، وجود دارد. این اختلاف ظرفیت موجود را باید در لایه‌های عملیاتی و چگونگی مدیریت بنگاه‌های کوچک، ساختارهای سازمانی از ابعاد سخت و نرم آن، قدرت و توان اجرایی، روش‌ها و سازکارهای عملیاتی از یک سو و از سوی دیگر فقدان یا ضعف نظام‌های سازماندهی و مدیریت کلان در سطح ملی، بی‌توجهی به زنجیره‌های تولید و اتصال و تعامل بین واحدها ی بزرگ و کوچک، قطع یا اندک بودن ارتباطات بین‌المللی و گرفتار شدن در محدوده جغرافیایی بازارهای داخلی دانست؛ هرچند سیاست‌های اقتصاد مقاومتی تاکید بر تقویت ظرفیت‌ها و توان داخلی با نگاه خوداتکایی و در عین حال برون‌گرایی برای شناخت و بهره‌برداری از ظرفیت‌های جهانی دارد. این دو موضوع و استراتژی کلان، مانند دو بال هواپیما هستند که باید در شرایط متعادل و پیوسته، نقش و رسالت خود را ایفا کرده و امکان جهش و حرکت در فضا را باتوجه به تمام تغییرات و تحولات جوی، حفاظتی، ایمنی و امنیتی فراهم سازند. به‌نظر می‌رسد تاکنون در حوزه‌های تدوین استراتژی‌ها و اجرا و حتی نظارت و ارزیابی برای اصلاح و بازنگری هدفمند سیاست‌ها، تفاوت و فواصل فاحش و چشمگیری مشهود است. اصولا هنر مدیران استراتژیست این است که بتوانند حلقه‌های مفقوده بین تفکر راهبردی که در قالب سیاست‌ها و راهبردها، اهداف و برنامه‌ها مطرح می‌شود با حوزه‌های اجرایی را کشف و گلوگاه‌های موجود را به‌خوبی شناسایی کنند. از این طریق دسترسی به فرصت‌های موجود بیش از پیش فراهم می‌شود. این موضوع نیازمند یک نوع خلاقیت، ابداع، نوآوری و مبتنی بر دانش، تجربه و کارکرد در حوزه‌های عملیاتی و اجرایی، توان یادگیری و ظرفیت‌شناسی قابلیت‌ها و شایستگی‌های حوزه‌های مختلف تخصصی کسب‌وکارها به‌طور عام و کسب‌وکارهای کوچک به‌طور خاص است؛ به این معنی که ضمن احترام به رویکرد سیستمی و جامع در تبیین مسائل، شناخت اجزای و گروه‌های متنوع کسب‌وکار و باور و اعتقاد داشتن به تفاوت بین رشته‌ها و گروه‌های صنعتی و تولیدی و حتی موقعیت‌های مکانی و جغرافیایی آنها ضروری است. به‌تعبیری می‌توان گفت سیاست‌ها و راهبردها باید باتوجه به شرایط اقتضایی متاثر از تنوع منطقه‌ای و تخصصی هدایت و عملیاتی شود. نمی‌توان برای این همه تفاوت در تولیدات و زنجیره‌های آنها یک نسخه واحد تجویز کرد. علائم حیاتی و زیستی و چرخه عمر کسب‌وکارهای کوچک متفاوت است. هر کدام در قالب یک گروه از حوزه تولیدی، نیازمند بررسی و تجویز نسخه‌های درمانی خاصی است؛ هرچند در نگاه کلان و سیستمی، اهداف نهایی، همان حصول به توسعه پایدار این واحدها و افزایش سهم آنها در تولید ملی و بسط و گسترش اشتغال مولد و پویا است که در سطح ملی باید از یک هارمونی مناسب در اقتصاد کشور برخوردار شوند. از این طریق نقش‌آفرینی آنها در اقتصاد ملی عملا منجر به ایجاد مزیت‌های رقابتی و حضور فعال در بازارهای بین‌المللی خواهد شد؛ بنابراین به بیان دیگر باید گفت رویکردها، راهبردها و سیاست‌ها در هر سازمان، باید به عملکرد تبدیل شود. هر قدر راهبردها بر مبنای صحیح و واقع‌بینانه اتخاذ شود، فرض بر آن است که با استفاده صحیح و مناسب از منابع مختلف، می‌توان به نتایج موردنظر دسترسی یافت. راهبردها، ابزار آزمایش رویکردها است. اگر راهبردها، ما را به اهداف و نتایج دلخواه نرسانند، خود نشانه‌ای است که ما را در نتایج کارآیی و اثربخشی و بهره‌وری نهایی، دچار شک و ابهام می‌کنند و باید آنها را تعدیل، بازسازی و نوسازی کرد. امید است با نگاه اجرایی‌تر و تقویت حوزه‌های نظارت و ارزیابی و افزایش کیفی تحلیل‌ها و شناخت‌ها، علت‌ها، نه معلول‌ها در این برهه جدید تاریخی، بتوان نسبت به رفع مشکلات اجرا و عمل در کسب‌وکارهای کوچک، بیش از پیش تلاش مضاعف و موثرتری انجام داد.

در ماه‌های آینده کمبود واکسن نداریم

وزیر بهداشت گفت: در ماه‌های آینده نه‌تنها کمبود واکسن نداریم، بلکه می‌توانیم واکسن را صادر و به کشورهای فقیر هدیه کنیم.

به گزارش مهر سعید نمکی، وزیر بهداشت در آیین رونمایی از واکسن نوترکیب دانشگاه بقیة الله (عج) و آغاز فرآیند کارآزمایی بالینی واکسن «نورا» که صبح روز یکشنبه، ۶ تیر در دانشگاه علوم پزشکی بقیه الله (عج) برگزار شد طی سخنانی اظهار کرد: وقتی کرونا آمد محاسبات دشمنان برای بهم ریختن کشور ما غلط نبود؛ سیل و زلزله و تحریم و کمبودهای فراوان و خزانه خالی، اما آنها به داشته‌های ما فکر نکرده بودند. وزیر بهداشت گفت: این روزها برای من از بهترین روزهاست؛ روزهایی که شاهد افتخارات فراوانی در عرصه ساخت واکسن ملی هستیم. امروز داشته‌های‌مان با تصاعد افزایش یافته و نیاز به تخت بستری و در هیچ بیمارستانی کمبود اکسیژن نداریم. نمکی افزود: در این سال‌های تحریم، بیمارستان‌های متعددی ساخته شد و به‌جای نداشته‌های روزهای اول، امروز بیش از ۲ هزار آزمایشگاه داریم و صاحب مدیریت نوین کنترل بیماری هستیم و در پیک چهارم باوجود شیوع ویروس کرونای انگلیسی، شاهد مرگ‌ومیر کمتری بوده‌ایم. وی با اشاره به انواع واکسن‌های تولیدی در داخل کشور گفت: ما در ماه‌های آینده نه‌تنها کمبود واکسن نداریم، بلکه می‌توانیم واکسن را صادر و به کشورهای فقیر هدیه کنیم.

واکنش قالیباف به واژگونی اتوبوس‌ها و صف‌های طولانی واکسن کرونا:

دستگاه‌های مسئول باید پاسخگو باشند



رئیس مجلس شورای اسلامی گفت: کمیسیون‌های عمران و حقوقی مجلس علل واژگونی اتوبوس حامل خبرنگاران و سرباز معلمان را بررسی و گزارش دقیق و شفاف آن را به مردم ارائه خواهند کرد.

به‌گزارش ایسنا، محمد باقر قالیباف در نطق پیش از دستور جلسه روز گذشته درگذشت تلخ سرباز معلم‌ها و خبرنگاران ایسنا و ایرنا را در سوانح جاده‌ای به ملت ایران و بازماندگان مرحومین تسلیت گفت.

وی تاکید کرد: دستگاه‌های مسئول باید با تدوین و اجرای آیین‌نامه‌های حمل‌ونقل، حفظ امنیت جانی افراد را وظیفه خود بدانند و در برابر حوادث و سوانح پاسخگو باشند. کمیسیون‌های عمران و حقوقی مجلس علل این دو واقعه را بررسی و گزارش دقیق و شفاف آن را به مردم ارائه خواهند کرد.

قالیباف همچنین ضمن گرامیداشت چهلمین سالروز شهادت شهید بهشتی و یارانش در انفجار حزب جمهوری اسلامی، سالروز ترور رهبر معظم انقلاب و هفته قوه قضاییه گفت: شهید بهشتی به‌معنی واقعی کلمه سید شهدای انقلاب اسلامی بود، چراکه تمام ویژگی‌های یک فرد انقلابی در وجود ایشان نمایان بود.

قالیباف شهید بهشتی را نماد «یک سیاستمدار دین‌مدار» دانست و اظهار کرد: هنوز بعد از ۴۰ سال آن‌طور که باید قدر ایشان دانسته نشده است. راز مظلومیت شهید بهشتی در ناشناخته بودن اوست. بهشتی، همچنان مظلوم است. اگر می‌خواهیم مظلومیت ایشان را برطرف کنیم باید اولا ویژگی‌های این مرد بزرگ را بشناسیم و ثانیا او را الگوی سیاست‌ورزی مومنانه قرار دهیم.

رئیس مجلس شورای اسلامی همچنین از رهبر معظم انقلاب بابت تزریق واکسن ایرانی برکت و «اعتماد به جوانان دانشمند» تشکر و اظهار کرد: سیره رهبر معظم انقلاب در حمایت عملی از تولید داخلی بی‌گمان موجب افزایش روحیه خودباوری و صدچندان شدن انگیزه دانشمندان و نخبگان جوان ایرانی و رسیدن ایران به قله‌های پیشرفت علمی در جهان خواهد شد. همان‌طور که رهبر معظم تاکید کردند انتظار می‌رود اسناد علمی، نتایج مراحل مختلف مطالعات بالینی واکسن ایرانی را به‌طور شفاف، دقیق و براساس استاندارد جهانی منتشر کند تا دنیا بیش از پیش به توان علمی جوانان ایران زمین پی ببرد. وی در پایان گفت: براساس گزارش‌های مردمی در برخی مراکز برای تزریق نوبت دوم واکسن صف‌های طولانی تشکیل شده که مسئولان اجرایی باید هر چه سریع‌تر نسبت به ساماندهی این وضعیت اقدام کنند و علاوه بر این تسریع در روند واکسیناسیون و جلوگیری از وقوع موج‌های بعدی همه‌گیری انتظار بحق مردم از مسئولان اجرایی است که امیدوارم با نظارت کمیسیون بهداشت و درمان و مجلس تحقق پیدا کند.

راه تولید واکسن کرونا را در چند ماه طی کردیم



رئیس سازمان غذا و دارو با بیان اینکه ایران یکی از معدود کشورهایی است که همه پلتفرم‌های تولید واکسن را در اختیار دارد، گفت: با تلاش متخصصان داخلی راه تولید واکسن کرونا در چند ماه طی شد.

به گزارش وبدا، محمدرضا شانه‌ساز در همایش معاونان غذا و دارو سراسر کشور گفت: موفقیت همه معاونت‌های غذا و دارو در بحران کرونا مرهون راهنمایی و ارشادات وزیر بهداشت بوده است. آشنایی وزیر با مدیریت بنگاه‌های دارویی و تولیدی و سابقه اداره یکی از بزرگ‌ترین هلدینگ‌های دارویی و از همه مهم‌تر تخصص او در حوزه واکسن‌سازی که چالش اصلی جامعه بشری امروز است، فرصتی مغتنم محسوب می‌شود.

معاون وزیر بهداشت با بیان اینکه تزریق واکسن ایرانی به رهبر معظم انقلاب افتخاری برای جامعه داروسازی کشور است، تصریح کرد: این اقدام ارزشمند به‌عنوان رکن اطمینان‌بخش و حمایتی برای همه شرکت‌های دانش‌بنیان محسوب می‌شود.

وی خاطرنشان کرد: در زمینه تولید واکسن با مدیریت و راهبری وزیر بهداشت گام‌های بزرگ و بی‌نظیری برای صنعت داروسازی برداشته شد. تولید واکسن در اوج کمبودهای حیاتی ما از جمله ماسک، ونتیلاتور و داروهای موردنیاز بیماران کرونایی با پیگیری شخص وزیر در رأس امور، از نوروز ۹۹ آغاز و ضوابط مربوط به آن توسط سازمان غذا و دارو بازنویسی، امکانات آزمایشگاهی ایجاد و آموزش‌های لازم به واکسن‌سازها ارائه شد.

شانه‌ساز با بیان اینکه راه تولید واکسن کرونا در عرض چند ماه توسط دانشمندان کشور طی شد، گفت: جلسات متعددی با تک تک واکسن‌سازها برگزار شد و با حمایت‌های همه‌جانبه اکنون ایران جزو معدود کشورهایی است که تمام پلتفرم‌های تولید واکسن را در اختیار دارد. البته دلیل اینکه کشورهایی زودتر از ما به واکسن رسیدند زیرساخت‌های قدیمی آنها در فعالیت‌های تحقیقاتی است که در زمینه واکسن‌های سارس و مرس داشتند، وگرنه سرعت ما قدر مطلق بسیار بالاتر از کشورهای دیگر بود.

وی با اشاره به آیین‌نامه داروخانه‌ها عنوان کرد: آیین‌نامه داروخانه نقاط قوت فراوان و البته ابهاماتی هم دارد که امیدواریم با رایزنی‌ها این ابهامات رفع شود، گرچه ممکن است برخی افراد منافع فردی و شخصی را به منافع جامعه ترجیح دهند و قبول نکنند که منافع جمع به منافع فرد ارجحیت دارد. معاون وزیر بهداشت اظهار کرد: در آیین‌نامه داروخانه‌ها بر بحث غلبه ارائه خدمت بر فروش دارو در قالب مصرف منطقی دارو و اقلام سلامت‌محور بسیار تاکید شده است.

افزایش ۱۵۹ درصدی ارزش اسمی معاملات تجارت الکترونیک



رئیس مرکز توسعه تجارت الکترونیک ضمن ارائه گزارش سالانه تجارت الکترونیک ایران (سال ۱۳۹۹)، با اشاره به افزایش ۱۵۹ درصدی ارزش اسمی معاملات تجارت الکترونیک در سال گذشته، از اعطای ۳۱ هزار نماد اعتماد الکترونیک (اینماد) در این مدت خبر داد. به گزارش شاتا، علی رهبری در نشست خبری با اشاره به بخش زیرساخت تجارت الکترونیک در گزارش، نسبت به تکمیل آن در بخش تحویل (delivery) در سال جاری ابراز امیدواری کرد و گفت: تکمیل این بخش نیاز به همکاری وزارت راه و شهرسازی و وزارت کشور و وزارت اطلاعات و فناوری ارتباطات دارد و در صورت تحقق این موضوع، تعداد شرکت‌های فعال در حوزه تحویل کالا و نوع فعالیت آنها نیز قابل‌ارزیابی خواهد بود.

رهبری شیوع کرونا، تمایل و استقبال کسب‌وکارها و تغییر سبک خرید در جامعه را از جمله عوامل موثر در افزایش آمار ارائه‌شده عنوان کرد و افزود: باتوجه به آمار اعلام شده، بیشتر خریدها در نیمه دوم سال بوده که دلیل آن می‌تواند انتقال زمان خرید از اسفند ۹۸ به بهار ۹۹ و نیز اعمال محدودیت‌های کرونایی بیشتر در نیمه اول سال گذشته باشد.

وی در ادامه با تاکید بر اینکه امضای الکترونیکی یکی از خدمات مربوط به گواهی الکترونیکی و حوزه کسب‌وکار الکترونیکی است، هرگونه فعالیت در این حوزه را منوط به اخذ مجوز از شورای سیاست‌گذاری گواهی الکترونیک کشور دانست و بر وجود یک ریشه در بخش دولتی و فعالیت دستگاه‌های مختلف دولتی در ذیل آن تاکید کرد.

رئیس مرکز توسعه تجارت الکترونیک در بخش دیگر نشست خبری بیشترین شکایات را مربوط به حوزه پرداخت و تحویل کالا اعلام کرد و با اشاره به صدور ستاره‌های نماد اعتماد الکترونیک به‌عنوان یکی از شاخص‌های مورد اعتماد برای خرید الکترونیکی در فضای مجازی گفت: ایجاد پروفایل اینماد برای سایت‌ها، در راستای شفاف‌سازی عملکرد و سوابق سایت‌ها در این فضا بوده و بدون شک توجه به آن برای کاهش آسیب‌های خرید و تجارت در فضای مجازی و افزایش آمادگی جامعه در این حوزه موثر است. وی افزود: فعالان اقتصادی به‌دلیل بالا بودن مبالغ و ارزش معاملات و نوع تجارت در این فضا، کمتر از مصرف‌کنندگان نهایی هستند و برای جذب آنها باید زمینه‌های انگیزشی و خدماتی که مزیت آنها در تجارت الکترونیک بیشتر است مورد شناسایی قرار بگیرند؛ به‌عنوان مثال ایجاد بستر مناسب برای برگزاری نمایشگاه‌های مجازی در دوران کرونا یکی از این خدمات است.

گفت‌وگو

اتوبوس خبرنگاران VIP بود



در پی بروز حادثه تلخ واژگونی اتوبوس خبرنگاران در حوالی نقده ارومیه در حاشیه بازدید از پروژه احیای دریاچه ارومیه در ۲ تیر که به فوت خبرنگاران ایسنا و ایرنا انجامید، نه‌تنها از مسئولان سازمان محیط‌زیست و ستاد احیای دریاچه ارومیه کسی عذرخواهی نکرده و استعفا نداده، بلکه عیسی کلانتری، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست مصرانه می‌گوید «اتوبوس مناسبی برای این بازدید در نظرگرفته شده بود، چون معاینه فنی داشت و اگر رئیس‌جمهوری هم برای بازدید می‌آمد، از آن استفاده می‌شد». آنچه در ادامه می‌خوانید بخش‌هایی از مصاحبه ایسنا با عیسی کلانتری است.

چرا در این حادثه تلخ و ناگوار هیچ کس مسئولیتی را بر عهده نمی‌گیرد. در بررسی‌های بسیاری که صورت گرفته کدام شخص یا دستگاه مقصر بوده و باید پاسخگو باشد؟ همه فقط می‌خواهند تقصیر را گردن یک راننده بیندازند.

شما وقتی می‌خواهید یک اتوبوس را برای استفاده در اختیار بگیرید باید شرایط خاص خودش را داشته باشد که این اتوبوس شرایطش را داشت. تنها ۲۰ روز از صدور معاینه فنی این اتوبوس می‌گذشت. از این اتوبوس برای جابه‌جایی مهمانان VIP در استان استفاده می‌شد. راننده‌اش گواهینامه پایه یک و بیمه داشت؛ یعنی همه مسائلی که مربوط به اتوبوس بود را داشت. این اتوبوسی بود که اگر آقای رئیس‌جمهوری یا معاون اول هم می‌آمد، برای جابه‌جایی آنها، این خودرو را می‌آوردند. به‌دلیل اینکه اتوبوس مرتب و مجهزی بود و پذیرایی در آن راحت بود و پروتکل‌های کرونایی در آن می‌توانست به‌خوبی رعایت شود. اتوبوس هیچ مشکلی نداشت و همه ضوابط فنی را داشت و چه کار می‌کردیم؟ خب راننده در سرازیری آمده و ترمزش خالی کرده و تصادف اتفاقی است که افتاده است و چه مسئولیتی باید داشته باشیم؟

این اظهارات شما با بعضی از صحبت‌های خبرنگاران حاضر در این اتوبوس متفاوت است. برخی از همین خبرنگاران در هتل جلوی خود شما نشستند و گفتند اتوبوس از همان ابتدا ترمزش کار نمی‌کرد و راننده با دنده ماشین را در آن پیچ و خم کنترل می‌کرد و مشکل ترمز داشته است.

راننده زمانی از دنده برای کنترل سرعت استفاده کرد که ترمزش مشکل پیدا کرد و در همان زمان کمک‌راننده اتوبوس بلند شد و ۲ دقیقه قبل از حادثه به همه خبرنگاران اعلام کرد که کمربندهای‌تان را ببندید. این اتوبوس شرایط استاندارد که همان معاینه فنی بود را داشت.

اما خبرنگاران چیز دیگری می‌گویند؟ حتی می‌گفتند بعضی از صندلی‌ها کمربند نداشته است.

صندلی‌های این اتوبوس کمربند ایمنی داشته و همه خبرنگاران کمربندشان را بسته بودند. کمک راننده هم ۲ دقیقه قبل از تصادف از آنها خواسته که کمربندهای‌شان را ببندند و همه اینها را پلیس تحقیق کرده است. اتوبوس از پلیس راه عبور کرده و مهر تایید را گرفته است. آقایان می‌گویند چرا از جاده فرعی رفتید؟ خب سد و تونل در جاده فرعی بود. در جاده اصلی نبود. همیشه هم می‌رفتیم و یکی از دلایل انتخاب این اتوبوس این بود که همیشه از این مسیر تردد می‌کرد و راننده به منطقه آشنایی داشت.

یعنی همیشه این اتوبوس را می‌گرفتید؟

اصلا این اتوبوس برای مهمانان VIP بود. این اتوبوس را از کارخانه سیمان می‌گرفتیم.

اتوبوسی که ۱۵ سال از ساخت آن می‌گذرد، چطور ممکن است همه امکاناتش کامل و برای برگزاری چنین تور رسانه‌ای مناسب باشد؟

این اتوبوس اگر امکاناتش کامل نبود، نباید به آن معاینه فنی می‌دادند. اتوبوس باید معاینه فنی و بیمه و راننده‌اش گواهینامه پایه یک داشته باشد. (اتوبوس) معاینه فنی که دارد یعنی از نظر فنی مشکلی ندارد، اما این اتفاقی است که افتاده است. چه می‌شود کرد؟

باتوجه به بروز این حادثه ناگوار و تلخ آیا فکر نمی‌کنید که برای تورهای رسانه‌ای دیگر باید شرایط بهتری را برای خبرنگاران در نظر بگیرید تا با تعریف پروتکل‌هایی جلوی بروز چنین حوادثی برای همیشه گرفته شود؟

به‌نظر من وزارت ارشاد باید به‌طور کلی ضوابط و پروتکل‌هایی را برای خبرنگاران به‌عنوان پروتکلی برای اعزام خبرنگاران اعلام کند تا همه دستگاه‌ها موظف به اجرای آن شوند.

عکس روز



آیین رونمایی از واکسن اسپوتنیک ایرانی

عکس: خبرگزاری آنا

ویژه تر از خبر

واکسن کرونای «نورا» رونمایی شد

آیین رونمایی و آغاز کارآزمایی بالینی واکسن کرونای نورا در بیمارستان بقیةالله (عج) سپاه پاسداران انقلاب اسلامی برگزار شد. به گزارش فارس، آیین رونمایی از واکسن نوترکیب «نورا» تولید شده در دانشگاه علوم پزشکی بقیةالله (عج) سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و آغاز فرآیند کارآزمایی بالینی این واکسن صبح یکشنبه، ۶ تیر با حضور سرلشکر حسین سلامی فرمانده کل سپاه و سعید نمکی وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در محل دانشگاه علوم پزشکی بقیةالله (عج) برگزار شد. مدیر طرح تولید واکسن «کووایران» گفت: خط جدید تولید واکسن از نیمه دوم تیر راه‌اندازی می‌شود. همچنین حسن جلیلی، مدیر طرح تولید واکسن «کووایران» در یک برنامه تلویزیونی گفت: تاکنون بیش از یک میلیون دوز واکسن تولید شده که پس از طی مراحل قانونی به‌تدریج در اختیار وزارت بهداشت و درمان قرار خواهد گرفت. وی با بیان اینکه پیش‌بینی می‌کنیم در تیر بیش از ۴ میلیون دوز واکسن تولید شود، گفت: در فاز دوم با راه‌اندازی خط تولید جدید میزان تولید واکسن به ۱۰ میلیون دوز خواهد رسید و در شهریور بیش ۲۰ میلیون دوز واکسن تولید خواهیم کرد. همچنین سعید کلانتری، مجری کارآزمایی بالینی واکسن رازی کووپارس گفت: فاز اول کارآزمایی بالینی واکسن رازی با حضور ۱۳۳ داوطلب تمام شد و در فاز دوم که از ۶ خرداد آغاز شده، حدود ۲۹۴ نفر دوز اول را دریافت کرده‌اند که از این تعداد ۳۰ نفر دوز دوم را دریافت کرده‌اند.

گسترش صنعت
صمت
دوشنبه
۷ تیر ۱۴۰۰
۱۷ ذی‌القعده ۱۴۴۲
۲۸ ژوئن ۲۰۲۱
شماره ۱۸۲۴
پیاپی ۳۱۴۲



«عذر بدتر از گناه» ادله نکنید



اصلاح نظام قیمت‌گذاری خودرو در دستور کار



برنامه هفتم در محاق

تحلیل روز

صمت به تحلیل وضعیت حمل‌ونقل در ایران پرداخت

راهی به بیراهه



امیرعباس آذرم‌وند: جان باختن دو تن از روزنامه‌نگاران حوزه محیط‌زیست در استان آذربایجان غربی یک بار دیگر موضوع مربوط به امنیت جاده‌ای در کشور را به کانون مباحث تبدیل کرد. ایران گرچه کشوری در حال توسعه محسوب می‌شود اما افزون‌بر ۷۰ سال از آغاز برنامه‌ریزی در کشور می‌گذرد. درنتیجه هرچند ایران را جزو باشگاه کشورهای در حال توسعه بدانیم، باید بر عضویت قدیمی آن در این کلوب هم تاکید کرد. با وجود گذشت این ۷ دهه و حدود یک قرن از آغاز راه‌کشی و ریل‌کشی مدرن در ایران، هنوز جاده‌ها و حمل‌ونقل مسافری کشور عقب‌افتاده به شمار می‌رود. به همین دلیل نرخ مرگ‌ومیر بر اثر تصادف در کشور چنین بالا است. این مسئله یعنی توسعه حمل‌ونقل در کشور نه‌تنها به افزایش امنیت در جامعه خواهد انجامید بلکه با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران در خاورمیانه برای افزایش درآمدهای ملی نیز موثر خواهد بود. با این همه و با توجه به شرایط فعلی کشور، توسعه در هر بخشی فعلا دور از دسترس است.

به گزارش صمت فعالیت‌های حمل‌ونقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی برای رشد و تحول اقتصادی محسوب شده و همبستگی مستقیم میان گسترش حمل‌ونقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد. اهمیت این بخش، ضرورت برنامه‌ریزی دقیق و بهینه برمبنای یک طرح جامع حمل‌ونقل را در کشور دوچندان می‌کند. توسعه پایدار و متوازن در این بخش مستلزم وجود طرح جامع است. طرح جامع حمل‌ونقل به‌عنوان بالاترین سطح از مطالعات مدل‌سازی سیستم عرضه و تقاضای سفرهای باری و مسافری داخلی و جهانی بوده و در مقیاس مدل‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، عملکرد اجزای مختلف این بخش را به صورت یک شبکه یکپارچه در تمام شیوه‌های حمل‌ونقلی ارزیابی می‌کند. با استفاده از این طرح، اولویت‌بندی تخصیص منابع باعث افزایش رضایت مردم و ارتقای بهره‌وری از امکانات خواهد شد. نبود طرح جامع موجب می‌شود وجود برخی نگاه‌های محلی، موضعی و غیرراهبردی در فرآیندهای تصمیم‌گیری در این بخش، مبنای عمل قرار گیرد و طرح‌ها و برنامه‌هایی که در این بخش تعریف می‌شوند، پیوستگی، یکپارچگی و جامعیت کافی نداشته باشند و درنتیجه این تصمیم‌گیری‌های جزیره‌ای خسارت‌های هنگفتی به اقتصاد کشور وارد آورد.

طرح جامع حمل‌ونقل به کجا رسید؟

در مطالعات تهیه طرح جامع حمل‌ونقل، ابتدا وضعیت تقاضای سفر در دو بخش بار و مسافر، سپس با بهره‌گیری از مدل‌های چندوجهی، تقاضای بار و مسافر در سطح کشور برای آینده پیش‌بینی می‌شود. ورودی این مدل شامل ویژگی‌های کاربری زمین، ویژگی‌های جمعیتی، ویژگی‌های شبکه عرضه و شیوه‌های در دسترس در هر یک از بخش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی، بررسی و خروجی آن میزان جریان و زمان سفر هر یک از شیوه‌ها روی شبکه در افق‌های میان‌مدت و بلندمدت است که با استفاده از آن می‌توان آثار مختلف ایجادشده از سوی سیستم را برآورد کرد.

از سال ۱۳۸۲ تلاش‌هایی به‌منظور تدوین طرح جامع حمل‌ونقل در کشور آغاز شده که نتایج آن هیچ‌گاه به تصویب نرسیده و درنتیجه عملیاتی و اجرایی نشده است. آخرین تلاش در این زمینه از سال ۹۶ در دو مرحله آغاز شد که مرحله نخست آن یعنی تهیه مدل حمل‌ونقل در پایان سال ۹۷ با مشارکت ۷ دانشگاه به پایان رسید اما مرحله دوم و تکمیل طرح جامع هنوز انجام نشده است.

براساس احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، مقرر شده نظام حمل‌ونقل کشور برمبنای طرحی همه‌جانبه‌نگر با عنوان طرح جامع حمل‌ونقل کشور توسعه یابد. با گذشت چندین سال از تصویب این قانون، تا ابتدای سال ۱۴۰۰ کشور همچنان از داشتن طرح جامع حمل‌ونقل مصوب، بی‌بهره است. تاکید می‌شود که در ماده (۳۰) از قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۹۵، به‌صراحت به تهیه و تصویب طرح جامع اشاره شده، نه تهیه مدل‌های تقاضا!

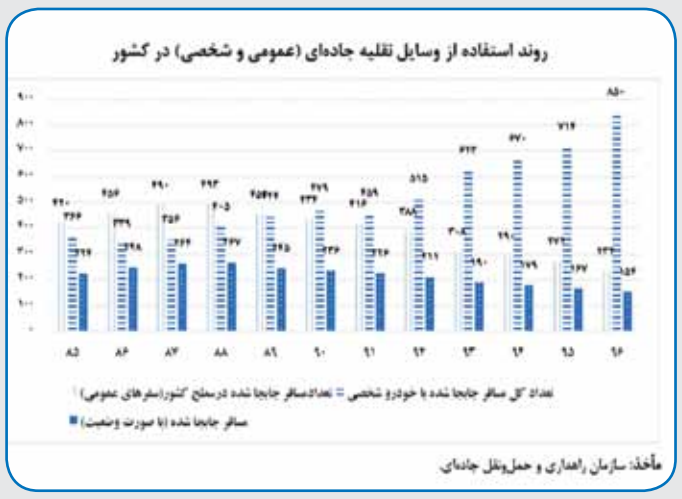
براساس قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۹۵، دولت موظف به تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشور در هیات‌وزیران شد. تهیه این طرح در دولت برعهده وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت اما متاسفانه باوجود شروع مطالعات و تهیه مدل پیش‌بینی تقاضای سفر، انجام فاز دوم مطالعات برای طراحی شبکه بهینه حمل‌ونقل کشور و درنتیجه تکمیل مطالعات جامع حمل‌و نقل تا ابتدای امسال آغاز نشده است. از این رو، وزارت راه همچنان موفق به تحقق وظیفه خود نشده است. در این راستا، اگرچه تهیه طرح جامع حمل‌ونقل کشور مسئله‌ای پیچیده و زمان‌بر است اما ضروری است برنامه‌ریزی برای استفاده از همه ظرفیت‌های موجود با هدف تسریع در تکمیل این مطالعات جزو مهم‌ترین اولویت‌های وزارت راه قرار گیرد.

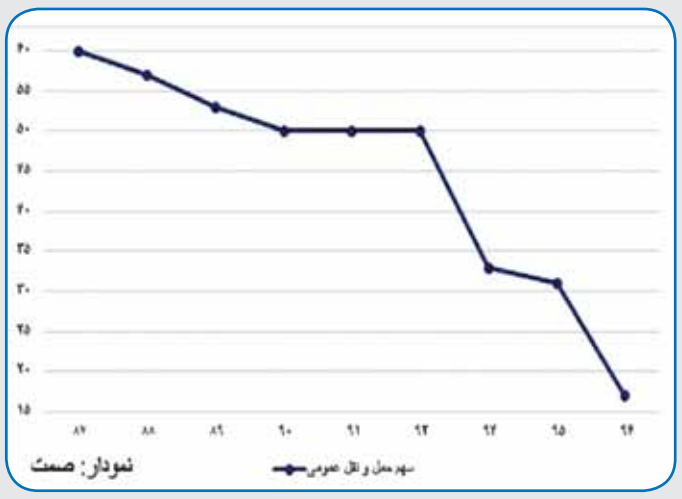
میانگین عمر اتوبوس‌های بین‌شهری

آخرین آمارهایی که سازمان راهداری از وضعیت ناوگان اتوبوس‌های بین‌شهری منتشر کرده، مربوط به سال ۱۳۹۸ است که نشان می‌دهد در این سال ۱۳ هزار و ۷۹۵ اتوبوس با میانگین عمر ۱۰.۵۶ سال در خدمت ناوگان حمل مسافر بین‌شهری بوده‌اند. با توجه به اینکه به دلیل تحریم در ۲ سال اخیر عملا هیچ اتوبوس جدیدی وارد ناوگان اتوبوسرانی کشور نشده، در شرایط فعلی باید میانگین عمر این ناوگان به بالای ۱۲.۵ سال رسیده باشد. گرچه طبق قوانین حمل مسافر بین‌شهری، اتوبوس‌های با عمر بیش از ۲۰ سال نهایتا می‌توانند در مسیرهای زیر ۳۰۰ کیلومتر فعالیت کنند اما این آمارها نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از ناوگان فعال در مسیرهای طولانی‌تر نیز نسبت به استانداردهای جهانی عمر بالاتری دارند. در حقیقت اتوبوس‌های اروپایی فعال در ایران، در کشورهای اروپایی نهایتا ۶ سال قادر به فعالیت در حمل‌ونقل مسافر هستند و بعد از آن باید نوسازی شوند اما در ایران بخت با نوسازی ناوگان یار نبوده و از یک سو به دلیل تحریم‌های ظالمانه و از سوی دیگر، به دلیل انحصاری بودن تولید و واردات اتوبوس عملا این کار با کندی پیش می‌رود و حتی در مواقعی کاملا متوقف می‌شود. براساس آمارهای پلیس، سالانه ۵ تا ۶ درصد از تولید ناخالص داخلی هزینه تصادفات رانندگی می‌شود که رقم بسیار چشمگیری است و حداقل از منظر آمار، اختصاص این هزینه سنگین به نوسازی ناوگان حمل مسافر، افزایش کیفیت خودروهای داخلی و بهسازی جاده‌ها می‌تواند یک معامله برد-برد برای مردم و کشور باشد.

افزایش تمایل به خودرو شخصی

در حمل‌ونقل برون‌شهری تعداد مسافر جابه‌جاشده از طریق حمل‌ونقل همگانی و خودرو شخصی نشان‌دهنده کاهش استقبال مردم از حمل‌ونقل همگانی و افزایش استفاده از وسایل نقلیه شخصی از سال ۸۵ تا ۹۶ است که منجر به افزایش خودرو شخصی شده است. در سال ۹۶ افزون‌بر ۲۳۲ میلیون نفر حمل مسافر در کشور بوده است. از این تعداد ۱۵۴ میلیون نفر از راه جاده، ۲۴.۵ میلیون سفر ریلی، ۱۸.۱ میلیون دریایی و ۳۵.۷ میلیون سفر هوایی ثبت شده است. همچنین مسافر خودرو شخصی در سال ۹۶ بیش از ۸۵۰ میلیون نفر است که در مقایسه با سال ۹۲ به میزان ۵۱۵ میلیون نفر بوده، رشدی قابل‌ملاحظه داشته است. با بررسی روند رو به رشد استفاده از خودروهای شخصی می‌توان نتیجه گرفت استقبال مردم از حمل‌ونقل مسافر همگانی در سال‌های گذشته کاهش یافته و استفاده از وسیله نقلیه شخصی همواره به‌عنوان شیوه پرطرفدار برای مسافران مطرح است. با بررسی سهم حمل‌ونقل همگانی در تمام اشکال حمل‌ونقل برون‌شهری نیز شاهد کاهش چشمگیر استفاده از حمل‌ونقل همگانی از ۶۰ درصد در سال ۸۷ به ۱۷ درصد در سال ۹۶ هستیم. این در حالی است که برنامه اول تا ششم توسعه تاکید بر توسعه حمل‌ونقل همگانی به‌ویژه در بخش ریلی را داشته که در عمل این موضوع در بازه زمانی مورد بررسی محقق نشده است. با توجه به مشکلات موجود در زمینه حمل‌ونقل در کشور و لزوم توجه به راه‌های برون‌رفت از وضعیت فعلی و رسیدن به وضعیت بهینه در حمل‌ونقل مسافر و بار در حمل‌ونقل برون و درون‌شهری، راهکارهای کلان متناسب با عمده مشکلات موجود مطرح می‌شود.





ریل جایگزین جاده

همواره حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یک راهکار امن و ارزان برای سفرهای برون‌شهری مطرح می‌شوند. در ایران نیز ترابری ریلی با توجه به منافع فراوان ملی برای توسعه کشور اهمیت و اولویت فراوانی دارد. در بیشتر قوانین و مقررات بالادستی در ۳ دهه گذشته بر توسعه و ارتقای این بخش تاکید شده و در ۴ دهه گذشته تحولات مثبت زیادی در این حوزه به وقوع پیوسته است.

در این دوره برای توسعه خطوط، افزایش ناوگان ریلی، رقابتی کردن حمل بار و مسافر ریلی، مقررات‌زدایی و توسعه مشارکت خصوصی تلاش‌هایی صورت گرفته و به لحاظ منافع مالی زیاد و اثرات منطقه‌ای ترانزیت باری همسایگان، تلاش‌های خوبی در توسعه ترانزیت ریلی انجام شد. با وجود تحولات اقتصادی و مشکلات مالی دولت، تلاش‌هایی هم برای ارتقای کیفیت حمل بار و مسافر ریلی صورت گرفته است.

ترابری ریلی در بیشتر کشورهای توسعه‌یافته و نیز کشورهای منطقه با سرعت و تحولات بیشتری به‌ویژه در دو خطه و برقی شدن، راه‌آهن‌های سریع و ارتقای بهره‌وری ترابری ریلی مواجه بوده و سهم راه‌آهن در حمل سریع و انبوه مسافر افزایش یافته است. از سوی دیگر، ترابری ریلی از کل ترابری زمینی برون‌شهری در دو دهه اخیر از ۱۸.۵ به ۱۰ درصد کاهش یافته است.

ترابری ریلی کشور در اغلب یارانه‌های انرژی و توزیع منابع مالی سهم اندکی دارد و بیشتر قوانین دو دهه اخیر حمایت از این بخش ضمانت اجرایی نداشته و به طور هدفمند هم اجرا نشده‌اند. همچنین رشد اندک سهم حمل ریلی مسافر و افت سهم ریلی حمل بار جوابگوی انتظارات و برنامه‌های مقرر در انتقال سریع و به‌صرفه و ایمن حجم روزافزون ترابری، تولیدات معدنی، صنعتی و کشاورزی کشور نیست. در این زمینه صنایع معدنی و فولادی با وجود بهره‌مندی بالا از ترابری ریلی سهمی در هزینه‌های احداث و توسعه ریلی ندارند.

ویژگی‌های راه‌آهن ایران

در ترابری ریلی حدود ۸۰ هزار نفر اشتغال مستقیم دارند و ارزش دارایی‌های این بخش با قیمت‌های زمستان ۹۷ حدود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان است. ارزش فعلی شبکه و تاسیسات ناوگان ریلی کشور، حدود ۱۰ میلیارد دلار و ارزش تجاری قابل جایگزین بیش از ۴۰ میلیارد دلار است.

ارزش تجاری عملکرد ریلی در سال ۹۷ حدود ۲.۵ میلیارد دلار و منافع غیرمستقیم این عملکرد نزدیک ۵ میلیارد دلار بوده است. به همین دلیل سود عملیاتی راه‌آهن ایران به نسبت سرمایه و تراکم کارکنان فعلی این بخش بسیار اندک بوده است.

از سوی دیگر، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل ۴۲ پروژه اجرایی در قالب ۳۲ طرح عمرانی ریلی را در دست ساخت دارد که هزینه تکمیل این طرح‌ها با برآورد قیمت‌های زمستان ۹۶ حدود ۶۰ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان است. در ۷ سال گذشته ۷ هزار و ۶۵۰ میلیارد تومان که حدود ۱۲.۷ درصد هزینه‌ها است، اختصاص یافته و بودجه سالانه این طرح حدود هزار و ۳۶۰ میلیارد تومان بوده است.

طرح‌های ریلی سال ۹۶ این شرکت معادل هزار و ۵۵۰ میلیارد تومان تخصیص داشتند و پیشرفت فیزیکی این طرح‌ها ۳.۳ درصد با پیشرفت مالی ۲.۶ درصد بود که با روند فعلی تکمیل این تعداد طرح بزرگ ملی بیش از ۶۰ سال زمان خواهد برد.

مطالعات ترافیک و طرح فنی اغلب این طرح‌ها در ۱۲ سال اخیر به‌روزآوری و تدقیق نشده و اغلب این طرح‌ها با طرح‌های عمرانی و ترابری مناطق عبوری منطبق نیست. پیشرفت فیزیکی این طرح‌ها در متوسط ۱۱ سال گذشته ۱۵ درصد بوده و در برخی سال‌ها پیشرفت فیزیکی این طرح‌ها حتی یک درصد هم نبوده است. تعدد زیاد طرح‌های همزمان و شرایط تورمی سال‌های گذشته موجب شده فقط برخی طرح‌های مورد نظر سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی یا نمایندگان مجلس، پیشرفت واقعی داشته و بودجه اختصاص مابقی طرح‌ها حتی برای هزینه نگهداری کارگاه‌های ساخت این پروژه‌ها کافی نباشد.

چالش‌های حمل‌ونقل ریلی

خطوط فرعی در جذب بارهای مراکز صنعتی و معدنی و تشویق صاحبان بارهای اصلی، اهمیت زیادی دارند و حدود ۵۰ تا ۷۰ درصد خطوط اصلی دیگر کشورها فرعی تجاری و مانوری است. اما در ایران ۲۱ درصد خطوط آهن کشور که معادل ۳۰۱۷ کیلومتر می‌شود، خطوط فرعی هستند که ۳۵ درصد آن را خطوط تجاری و مابقی خطوط مانوری ایستگاه‌ها هستند. اغلب مسافران و بارهای انبوه معدنی و بندری کشور، دسترسی مناسبی به شبکه ریلی ندارند و برای افزایش بازدهی شبکه و ناوگان ریلی و افزایش سهم بیشتر بازار، خطوط فرعی تجاری باید ۳ تا ۳.۵ برای رقم فعلی شوند تا عملیات جذب بار و دسترسی صاحبان بارهای عمده به شبکه ریلی سراسری فراهم شود. دو خطه و برقی کردن بخش شریانی شبکه ریلی کشور و نیز ارتقای دسترسی مراکز عمده باری و توسعه راه‌آهن‌های ترانزیت ضرورت بالایی دارد و این موارد با اتکا به توان و منابع داخلی قابل دستیابی است. در توسعه ترانزیت ریلی هم اصلاح الگوی پذیرش و تعیین تعرفه، جلب مشارکت فعال راه‌آهن‌های مرتبط و توسعه امکانات مرتبط با بنادر و پایانه‌های مرزی از راهبردهای اصلی هستند.

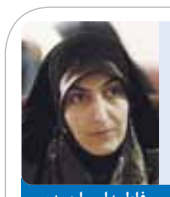
رویه‌های فعلی حمایت و ارتقای توان پیمانکاران اجرایی طرح‌های عمرانی و سازندگان تجهیزات شبکه و ناوگان ریلی و صنایع پشتیبانی مرتبط، فراگیری، کارآمد و مناسب نیست. در سال ۹۸ پیمانکاران طرح‌های ریلی حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان و شرکت‌های بهره‌برداری ریلی نزدیک ۵ هزار میلیارد تومان و صنایع پشتیبانی تجهیزات شبکه و ناوگان ریلی هم نزدیک ۳ هزار میلیارد تومان بدهی و زیان انباشته داشته‌اند. این مجموعه‌ها به تسهیلات ارزان دولتی و یارانه‌ها و حمایت‌های دولت دسترسی ندارند.

سخن پایانی

متاسفانه ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور که در جهت حمایت از صنعت حمل‌ونقل ریلی بود تا به امروز در بخش قطارهای مسافر بری اجرایی نشده است. در متن این قانون آمده است: به منظور اجرای طرح‌های بهینه‌سازی، کاهش گازهای گلخانه‌ای و کاهش مصرف انرژی در بخش‌های مختلف از جمله صنعت (با اولویت صنایع انرژی‌بر) حمل‌ونقل عمومی و ریلی درون‌شهری و برون‌شهری، به وزارت نفت اجازه داده می‌شود با رعایت قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی با متقاضیان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و عمومی با اولویت استفاده از تجهیزات ساخت داخل، قرارداد منعقد شود. در این قانون آمده است که براساس (نفر-کیلومتر) برمبنای صرفه‌جویی میزان سوخت مصرفی یارانه پرداخت شود. این قانون در بخش مسافری به دلایل متعدد اجرایی نشده است. با توجه به اینکه آمار تلفات جاده‌ای همچنان در صدر تلفات جانی در کشور است ضروری است دولت در این بخش توجه بیشتری نسبت به اجرایی شدن این قانون برای تشویق به سرمایه‌گذاری کند.

یادداشت

روایتی دردناک اما تکراری



فاطمه امیراحمدی
روزنامه‌نگار

«نقص فنی» قصه ترسناک چند سال اخیر ناوگان حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری کشور شده است. هنوز داغ مرگ دانشجویان واحد علوم تحقیقات دانشگاه آزاد فراموش نشده است. «ترمز نمی‌گیرد» آوای پیش از مرگی است که در پیچ‌ها و جاده‌های صاف، سلامت یک جامعه را با خطر جدی مواجه می‌کند. هنگامی که کارشناسی عنوان می‌کند برخی خودروهای به‌ظاهر سالم در ترمز سوم ممکن است جواب ندهد و به‌اصطلاح «ببرد» چه کسی پاسخگوی این مسئله است؟ به روایت رئیس انجمن صنفی مراکز معاینه فنی خودرو کشور و براساس مستندات پلیس راهور، حدود ۳۵ درصد تصادفات به‌دلیل نقص فنی در خودروها رخ‌داده است. براساس آمار کلی، تعداد کشته‌شدگان در تصادفات حدود ۲۰ هزار نفر در سال بوده که از عوامل گوناگونی چون راه، انسان و خودرو نشأت می‌گیرد. حال اگر ۳۵ درصد آمار کشته‌شدگان مربوط به عامل خودرو و نقص فنی آن باشد، سالانه حدود ۷ هزار نفر از هم‌وطنان ما در تصادفات درون‌شهری و برون‌شهری جان خود را از دست می‌دهند. ایران در بین کشورهای جهان بالاترین آمار تصادفات و مرگ‌ومیرها را دارد. چرا؟ اینکه جاده‌ها چقدر خطرآفرین هستند یا افراد چقدر قوانین‌ومقررات راهنمایی‌ورانندگی را رعایت می‌کنند، بماند برای مجالی دیگر. اما خودرو و ایمنی آن یکی از نکات بسیار مهمی است که حتی در صورت مشکلات جاده‌ای و خطای انسانی و رخ دادن تصادف احتمال مرگ‌ومیر پایین خواهد بود. تصادف در هر جای جهان ممکن است رخ دهد اما ایمنی خودرو از بالا رفتن تعداد کشته‌شدگان جلوگیری می‌کند. در این نوشتار به ایمن بودن خودروها به‌لحاظ تولید هم کاری نداریم؛ این موضوع بسیار مفصل بوده و در جایی دیگر باید به آن پرداخته شود. موضوع را از بُعدی دیگر در حوزه خودرو بررسی می‌کنیم. قانون هوای پاک، سال ۹۶ ابلاغ شد و براساس ماده (۵) این قانون وسایل نقلیه درون‌شهری و برون‌شهری با عمر بالای ۱۰ سال هر ۳ ماه و عمر کمتر از ۱۰ سال هر ۶ ماه موظف به دریافت معاینه فنی خودرو بودند. دوره زمانی برای خودروهای شخصی و دولتی هر سال یک‌بار مقرر شده بود. در آیین‌نامه جدید به‌جای سن فرسودگی از مرز سن فرسودگی در سیستم حمل‌ونقل استفاده‌شده است. این مسئله در واقع اجرا می‌شود و نوسازی خودرو را به کُما می‌برد. از سوی دیگر، به‌قول کارشناسان حوزه معاینه فنی بازرسی خودروها را از مسیر خود منحرف می‌کند. عباس مجیدی‌نژاد، رئیس انجمن صنفی مراکز معاینه فنی خودرو کشور بارها به مشکلات قانونی معاینه فنی در کشور در روزنامه صمت پرداخته و موضوع را در ابعاد مختلف موردبررسی قرار داده بود؛ وی در یکی از یادداشت‌های خود با اشاره به تغییرات ماده قانون هوای پاک عنوان کرده بود «در ماده (۵) آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه فنی و صدور برگ معاینه فنی خودرو لغو شده است. در ماده یادشده جدول دوره‌های معاینه فنی انواع وسایل نقلیه با هر سوختی معین شده بود. حال با لغو این ماده و عدم تعیین دوره‌های بازرسی خودرو، چگونه باید این مسئله (معاینه فنی) انجام شود.» معضل کاتالیست خودروها به‌ویژه خودروهای سنگین قاتل هوای پاک شده که انواع بیماری‌های ریوی، قلبی و حتی روان نتیجه آن است. ترمز بریدن و ترمز نگرفتن هم که در دم جان می‌گیرد و اگر هم شانسی برای زنده ماندن وجود داشته باشد مصدومیت، ممکن است همراه همیشگی فرد و باری بر دوش وزارت بهداشت باشد. فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل را که به موضوع اضافه کنیم می‌شود حوادثی که در اشل کوچک یا بزرگ رخ می‌دهند و در یک حادثه جمعی مانند کشته شدن دانشجویان و خبرنگاران منجربه جریحه‌دار شدن احساسات جامعه شده و مطالبه‌گری می‌شوند. اما جامعه، از زمان حادثه جمعی، کمی که فاصله می‌گیرد همه‌چیز دوباره به فراموشی سپرده می‌شود. دو حادثه با یک دلیل (نقص فنی و نگرفتن ترمز) در دو روز یکی اتوبوس حامل خبرنگاران محیط‌زیست در آذربایجان غربی، چهارشنبه دوم تیر، حدود ساعت ۱۸ با ۲ کشته و ۲۱ تن مصدوم و دیگری سربازمعلم‌ها در استان یزد، پنجشنبه سوم تیر، ساعت حدود ۶ با ۵ کشته و ۳۴ زخمی نیاز به تامل بیشتری در وضع قوانین و تغییر آن دارد. از سوی دیگر، لازم است با دقت بیشتری روی موضوع واردات اتوبوس‌های کارکرده با عمر کمتر از ۵ سال نسبت به اتوبوس‌هایی با بیش از ۱۰ سال ساخت فکر کرد. البته شرایط کامیون‌ها بغرنج‌تر از اتوبوس‌ها بوده و بعضا شاهد کامیون‌هایی با عمر ۴۰ سال و بلکه بیشتر در این بخش هستیم. نقص فنی به همین سادگی سبب پرکشیدن همکارانمان شد و جامعه‌ای را داغدار کرد اما فراموش نکنیم هر فردی که در تصادفات کشته می‌شود عزیز کسی است و خانواده‌هایی داغدار می‌شوند. این امر هزینه زیادی برای وزارت بهداشت و سازمان‌های بیمه‌ای کشور دارد. اگر یک مطالعه کمی و کیفی از حوادث رانندگی که منجربه کشته یا زخمی شدن افراد می‌شود انجام و نتایج بررسی شود، می‌توان بیشتر به عمق فاجعه آمار تصادفات پی برد. فاجعه واژگونی اتوبوس خبرنگاران شوکی بود که نقدها را متوجه فلان سازمان یا نهاد کرد. اما آیا کسی به ریشه حادثه می‌پردازد، چرا ترمز اتوبوس نگرفت؟ چند خودرو در جاده‌های کشور حادثه‌آفرین می‌شوند، چون فلان نقص فنی را داشتند؟ چرا نقص فنی؟ دلیل این امر چیست؟ ۸ دانشجو، ۲ خبرنگار، ۱۰ سرباز معلم، فلان تعداد دانش‌آموزان و... همه دردناک و شوکه‌کننده است. بله امروز ممکن است به‌عنوان خبرنگار «نقص فنی»، «آلودگی هوا»، «ایمنی خودرو» و... را سوژه کنم و فردا قربانی آنها باشم. اما آمارهای فوتی که هر روز خانواده‌ای را داغدار می‌کند را نباید فراموش کرد. به راستی چه کسی پاسخگوی فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و ایمن نبودن آنهاست؟ پرکشیدن همکاران خبرنگارم را به خانواده‌هایشان و جامعه رسانه تسلیت می‌گویم. به امید روزی که ایران عزیز جزو کشورهایی با کمترین آمار تصادفات و مرگ‌ومیر باشد.

احضار رئیس سازمان راهداری به مجلس

محمدرضا رضایی‌کوچی، نماینده مردم جهرم در مجلس شورای اسلامی در صفحه شخصی خود در توئیتر نوشت: «در کمتر از ۲۴ ساعت بر اثر دو حادثه در جاده‌های کشور متاسفانه ۷ نفر از جوانان عزیز و سرمایه‌های انسانی‌مان را از دست دادیم و ۵۱ مصدوم داشتیم. ضعف مدیریت و نظارت در سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای کاملا مشهود است. رئیس سازمان راهداری برای بررسی علل و عوامل این حوادث دلخراش به کمیسیون عمران خواهند آمد.» رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به دو حادثه جاده‌ای در چند روز گذشته تاکید کرد: رئیس سازمان راهداری برای بررسی علل و عوامل این حوادث دلخراش به کمیسیون عمران خواهند آمد.

به‌گزارش ایسنا، در چند روز گذشته، حادثه واژگونی اتوبوس حامل خبرنگاران در جاده ارومیه-نقده رخ داد و منجر به جان باختن دو خبرنگار محیط‌زیست شد. مهشاد کریمی خبرنگار حوزه محیط‌زیست ایسنا و ریحانه یاسینی خبرنگار ایرنا از جمله جان‌باختگان این حادثه بودند. این حادثه همچنین منجربه مصدومیت سایر خبرنگاران شد. از سوی دیگر، حادثه واژگونی اتوبوس حامل سرباز معلمان در مسیر زاهدان-آباده منجر به جان‌باختن ۵ نفر دیگر و مصدومیت چندین نفر در کمتر از ۲۴ ساعت در کشور شد. این حوادث که به‌دلیل نقص فنی و بریدن ترمز رخ داد، باعث جریحه‌دار شدن جامعه و داغدار شدن خانواده‌ها شد؛ از این‌رو مجلس شورای اسلامی پیگیر حوادث رخ داده از وزارت سازمان راهداری شده است.



خطر در کمین استفاده کنندگان ناوگان فرسوده حمل‌ونقل کشور

«عذر بدتر از گناه» ادله نکنید

واژگونی اتوبوس یکی از قصه‌های پرتکرار سال‌های اخیر است. این معضل هم مربوط به اتوبوس‌های درون‌شهری است و هم برون‌شهری. نقص فنی، ترمز بریدن و... دلایلی است که عموما برای این نوع معضلات عنوان می‌شود. فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل چه در حوزه سواری‌ها و چه در خودروهای سنگین، امری است که بر هیچ‌کسی پوشیده نیست. در گفت‌وگویی که پیش‌تر صمت با رئیس سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست داشت، وی برای خروج وسایل نقلیه فرسوده از چرخه مصرف عنوان کرده بود که دولت برای تشویق مردم به اسقاط خودروهای فرسوده باید از نهادها و سازمان‌های خود شروع کند. او گفته بود بخش زیادی از خودروهای مورداستفاده در سازمان‌های دولتی فرسوده بوده و نیاز به نوسازی دارند. عیسی کلانتری در گفت‌وگو ۸ دی ۹۸ به صمت گفته بود «ما می‌گوییم دست‌کم نهادهای اجرایی و سازمان‌های دولتی خودروهای فرسوده‌شان را اسقاط کنند، کسی رای نمی‌دهد، چون ۸۰ درصد خودرو این نهادها اسقاطی است. بهانه این است اگر این خودروها تردد نداشته باشند چگونه نیروی انسانی خود را جابه‌جا کنند.» به‌این ترتیب انتظار این بود حداقل خود این سازمان برای تشویق سایر نهادهای دولت از وسیله نقلیه فرسوده استفاده نمی‌کرد.

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir



محمد جواد شریفی



محمدمهدی قدیری

واژگونی دو اتوبوس در دو استان به فاصله نیم روز آن هم به یک دلیل نمی‌تواند قابل توجیه باشد؛ هر دلیلی عذر بدتر از گناه است. جان باختن ۲ خبرنگار و ۴ سربازمعلم به‌دلیل بی‌توجهی به مسائل بسیار جزیی و قابل پیشگیری، جامعه‌ای را داغدار کرده است. شوک‌هایی که جان‌ها را فرسوده می‌کند. ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی کشور چقدر ظرفیت تکرار این شوک‌ها را دارد؟ محمدجواد شریفی از کارشناسان حوزه معاینه فنی در پاسخ به این پرسش به صمت گفت: نکته نخست در حوزه خودروهای فرسوده این است که سرویس و نگهداری آنها به‌طور منظم انجام نمی‌شود. تعریفی درباره عمر اجزای خودرو هنگام طراحی وجود دارد که سن قطعه برای فرسودگی مشخص می‌شود. به‌عنوان مثال، ظرفیت هر آسانسوری را یک‌دوم تعریف می‌کنند. اگر داخل آسانسور نوشته شده ظرفیت ۵ نفر، ظرفیت واقعی ۱۰ نفر است اما برای به صفر رساندن خطر و افزایش ضریب ایمنی، یک‌دوم درنظر گرفته می‌شود. وی افزود: قطعات در خودرو هم دارای عمر مفید مشخصی است. به‌عنوان مثال، گفته می‌شود عمر یک قطعه خاص ۵ میلیون دور است. حال پس از این تعداد، عنوان نمی‌شود اگر خودرو استفاده شود ممکن است ترمز ببرد اما این قابل پیش‌بینی است که هر لحظه احتمال خطر وجود دارد و ممکن است ترمز نگیرد یا ببرد. او ادامه داد: در حال حاضر بیشتر اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی فرسوده است. عمر اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری بسیار بالاست. به‌عنوان مثال، اتوبوسی که حامل دانشجویان دانشگاه علوم تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی بود و ترمز برید و منجربه جان‌باختن تعدادی از دانشجویان شد، اتوبوس خط واحد بود که در شرکت پیمانکاری فعالیت داشت. عمر این اتوبوس بیش از ۴۰ سال بود. مدل این اتوبوس‌ها برای دهه ۶۰ است. این کارشناس حوزه معاینه فنی خودروها با بیان اینکه عمر مفید خودروها در کشور ۱۰ سال در نظر گرفته شده، گفت: فعالیت داشتن این اتوبوس‌ها ۴ برابر عمر مفیدشان بوده و با این وضعیت، درباره کدام قطعه این خودروها می‌توان تضمین داد که سالم مانده باشند. در نتیجه رخ دادن این اتفاق‌های ناگوار دور از ذهن نیست.

احتمال خطر با وجود معاینه فنی

شریفی در پاسخ به این پرسش که اگر این نوع اتوبوس‌ها معاینه‌های لازم فنی را هم داشته باشند، باز هم احتمال تکرار این اتفاق‌های ناگوار وجود دارد، گفت: بله. خودرویی که برای معاینه فنی مراجعه می‌کند، بررسی و قطعات آن چک می‌شود اما کارشناس نمی‌تواند تضمین کند حتی یک لحظه بعد برای این خودرو فرسوده چه اتفاقی رخ می‌دهد. در نتیجه خطر هر لحظه در کمین این خودروهای فرسوده است. وی تصریح کرد: اول هفته یک پیکان‌وانت در سمت ماهشهر در جایگاه منفجر شده است. ممکن است این خودرو برگه معاینه فنی هم داشته باشد که نشان می‌دهد مخزن آن سالم بوده است. این کارشناس معاینه فنی در پاسخ به چرایی این موضوع گفت: برای خودروهای فرسوده که عمر مفید آنها به پایان رسیده و چند برابر عمر مفید هم کار کرده است، با وجود برگه معاینه فنی هیچ تضمینی برای سلامت آن وجود ندارد تا تردد داشته باشد. شریفی با بیان اینکه در اصلاح قانون هوای پاک، عمر فرسودگی خودرو پایین آمد تا از رخ دادن این نوع اتفاق‌ها جلوگیری شود، گفت: در اروپا عمر مفید خودرو ۵ سال است و خودروها پس از ۱۰ سال اسقاط شده و از چرخه مصرف خارج می‌شوند. هزینه نگهداری آنها توجیه ندارد. در کشورهای صنعتی این گونه است. در کشور ما ممکن است هنوز هم در برخی شهرها پیکان مدل ۵۰ تردد داشته باشد. وی ادامه داد: خودروهای ما اگر عمر بالای ۵ سال داشته باشند، اجازه ورود به کشورهای اروپایی را ندارند. کامیون‌های ترانزیت با عمر بیش از ۵ سال نمی‌توانند وارد این کشورها شوند. اتوبوس‌هایی که برای سفر به ترکیه استفاده می‌شود نباید بیش از ۵ سال از عمر ساخت آنها گذشته باشد.

رانندگان مقصر

این کارشناس معاینه فنی در ادامه با بیان اینکه تمام خودروهای فرسوده با بیش از عمر ۱۰ سال در معرض خطر هستند، گفت: واژگونی، ترمز بریدن و... امری طبیعی برای این نوع خودروها به‌شمار می‌رود. وی افزود: مشکل دیگر این است که گاهی برخی رانندگان ما یا اپراتورهای خوبی نیستند یا اطلاعات فنی برای سرویس و نگهداری ندارند. آنقدر تعلل می‌کنند تا خودرو خراب شود و از حرکت بایستد بعد به فکر تعمیر و سرویس خودرو می‌افتند. در برخی موارد، حوادثی مانند واژگونی خودرو به‌دلیل کم‌کاری صاحب خودرو بوده، زیرا در زمان مقرر اقدام به سرویس خودرو نکرده است. حال اگر این موضوع در کنار فرسودگی خودرو قرار گیرد نمی‌توان انتظار داشت حادثه‌های ناگوار رخ ندهد.

طول عمر از طراحی تا تولید

گاهی تصادفات فردی است و خانواده‌ای داغدار می‌شوند اما هنگامی که این حوادث به ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌رسد، آمار جان‌باختگان بیشتر شده و شوکی برای جامعه است و افراد زیادی داغدار می‌شوند؛ چه کسانی که به نوعی با افراد جان‌باخته نسبت دارند و چه آنهایی که فقط در جریان اتفاق قرار می‌گیرند و به‌اصطلاح شنونده آن هستند. شریفی در ادامه سخنان اظهار کرد: باز هم تاکید می‌کنم حتی اگر خودرو فرسوده برگه معاینه فنی هم داشته باشد، خطر آنها را صفر نمی‌کند، زیرا عمر قطعات مشخص است و پس از گذشت آن مدت، قطعه کارآیی نخست را ندارد. به‌عنوان مثال، نمی‌توان از یک فرد بیمار انتظار دویدن داشت. این کارشناس فنی خودرو در پاسخ به این پرسش که اگر قطعه فرسوده تعویض شود، قطعه‌ای نو جایگزین آن شود، گفت: چند قطعه قابل تغییر و تعویض است. چند قطعه فرسوده در معاینه فنی قابل پیگیری است؟ عمر مفید خودرو از همان ابتدای طراحی مشخص می‌شود. شریفی در پاسخ به این پرسش که سیستم‌های فوق ایمنی در خودروهای نو تولید داخل چقدر استاندارد و قابل‌اعتماد هستند، گفت: سختگیری‌های زیادی در حوزه کنترل کیفیت و ایمنی آنها می‌شود اما لازم است این سیستم‌ها پس از ۲ سال سرویس شوند و خدمات نگهداری آنها درست انجام شود، وگرنه عمر مفید آنها کاهش پیدا می‌کند. از این‌رو معاینه فنی خودروها ضرورت دارد تا قطعات سیستم ایمنی خودروها موردبررسی مستمر قرار گیرند. ترمز بریدن بیشتر برای خودروهای با عمر بیش از ۵ سال رخ داده است.

مردودی‌های ترمز

محمدمهدی قدیری از دیگر کارشناسان حوزه حمل‌ونقل درباره احتمال خطر اتوبوس‌های فرسوده در جاده‌های کشور به صمت گفت: در حوزه حمل‌ونقل درون‌شهری خودروهای سواری، بین ۱۰ تا ۱۵ درصد آنهایی که مشمول معاینه فنی هستند، از ترمز رد می‌شوند. خودروهایی که هنوز به سن فرسودگی هم نرسیده‌اند. وی افزود: بیشتر خودروهای ناوگان حمل‌ونقل برون‌شهری در حوزه سنگین‌ها ۲ برابر سن فرسودگی را پر کرده‌اند و هنوز تردد دارند. به‌طور قطع، بخشی از آنها هم به مراکز معاینه فنی هم مراجعه نمی‌کنند. بسیاری از خودروهایی که فرسوده هستند اجازه حمل بار یا مسافر ندارند؛ در نتیجه در مسیرهایی فعالیت دارند که نیاز به ارائه برگه معاینه فنی نیست. او ادامه داد: اتوبوسی که خبرنگاران محیط‌زیست با آن حمل شدند، فرسوده بوده است. به‌طور قطع، خطر این نوع اتوبوس‌ها بالاست. هنگامی که خودرویی مشمول معاینه فنی شده اما هنوز در سن فرسودگی قرار نگرفته، حدود ۱۵ درصد از ناحیه سیستم ترمز رد می‌شوند، وضعیت فرسوده‌ها روشن‌تر می‌شود. وی گفت: خودرویی که ۴۰ تا ۵۰ سال است فعالیت دارد، ضریب ایمنی آنها کاهش یافته و خطر ترمز بریدن و واژگونی آنها بالاست. اگر این خودروها برای معاینه فنی مراجعه داشته باشند بیش از ۵۰ درصد آنها به‌دلیل نقص در سیستم ترمز رد می‌شوند.

تولید نمی‌شود، وارد هم نمی‌توانیم کنیم

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل درباره اینکه تغییرات در قانون هوای پاک و تغییر از سن فرسودگی به مرز فرسودگی چقدر می‌تواند در آینده مشکل‌ساز باشد، گفت: در برخی شرایط چاره‌ای وجود ندارد. تولید داخل نداریم و واردات هم انجام نمی‌شود. وی ادامه داد: روال تولید خودرو در کشورهای دیگر این گونه است که خودروساز تولید و سپس بازاریابی می‌کند در کشور ما این روند برعکس است. خودروساز، نخست سفارش خرید می‌گیرد و اگر مشتری وجود داشت بعد تولید می‌کند و حتی تحویل آن هم زمان‌بر خواهد بود. مشکل را هم به کمبود نقدینگی ربط می‌دهند. او درباره جبران کمبود اتوبوس‌های مورد نیاز از طریق واردات هم گفت: امکان واردات وجود ندارد، زیرا همچنان پرداخت هزینه محصولات و جابه‌جایی پول از طریق سیستم بانکی برای کشور فراهم نیست. قدیری در توضیح این موضوع که پیش‌تر تعدادی خودرو کارکرده وارد شده بود، گفت: این خودروها به‌طور غیررسمی وارد شدند و نمی‌توان از مجاری رسمی اتوبوس وارد کرد.

تضمین اصالت قطعات در کُما

قدیری در ادامه موضوع احتمال خطر ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: این رقم بالاست. یکی از مهم‌ترین آیتم‌هایی که در مراکز معاینه فنی وجود دارد در سیستم ترمز است. بسیاری از خودروها پیش از تحریم عمر بالای ۴۰ تا ۵۰ سال داشتند. حتی اگر تعدادی از این خودروها نوسازی هم شدند، خودروهای چینی جایگزین آنها شده که ترمز برخی از آنها دچار نقص فنی بوده است. این کارشناس حوزه حمل‌ونقل افزود: در کنار این مسائل باید توجه داشت بسیاری از قطعات و لوازم یدکی که برای جایگزینی قطعات فرسوده و مشکل‌دار مورد استفاده قرار می‌دهیم، زیرپله‌ای و قاچاق هستند و اصالت و کیفیت آنها زیرسوال است؛ یعنی اگر صاحب خودرویی براساس مسئولیت اجتماعی به مراکز معاینه فنی برای سرویس خودرو مراجعه کند و مشخص شود قطعه‌ای نیاز به تعویض دارد و به‌دنبال تغییر این قطعه باشد، گاهی حتی برای اصالت قطعه تضمینی وجود ندارد. او اظهار کرد: ۹۰ درصد قطعاتی که در سطح شهر در قالب قطعات یدکی توزیع و پخش می‌شود، غیرقانونی تولید یا قاچاقی وارد شده است؛ از این‌رو کیفیت و استاندارد لازم را ندارند. در این راستا هم نظارتی وجود ندارد و کسی مسئولیت آن را نمی‌پذیرد. ظرفیت خطر در قطعات یدکی این خودروها هم وجود دارد و حتی بعضا این خطر بیشتر هم هست. قدیری در پاسخ به این پرسش که آیا آماری در این‌باره وجود دارد که با وجود تعویض قطعه دوباره خودرو دچار مشکل شده، گفت: آماری در این باره داده نمی‌شود. این موارد باید از سوی پلیس راهور اعلام شود. به‌عنوان مثال، خودرویی که دچار سانحه شده آیا به‌دلیل خرابی قطعه بوده یا خیر. در این باره بازخوردی داده نمی‌شود و هر نهادی کار خودش را می‌کند. سیستم یکپارچه‌ای که دلیل تصادف‌ها در آن به‌طور مشخص ثبت شود، وجود ندارد. در حوادث به خودروساز مراجعه شود یک پاسخ می‌دهد و به مراکز معاینه فنی مراجعه شود، پاسخی دیگر. پلیس راهور و... هم پاسخ‌های خود را دارند. وی گفت: جای خالی چنین سامانه‌ای که اطلاعات اینچنینی در آن تجمیع شود در کشور خالی است. البته راه‌اندازی سامانه سیمفا برای این موضوع بود اما هر نهادی جداگانه کار خود را انجام می‌دهد.

تشکیل کمیته‌ای برای بررسی علل واژگونی اتوبوس خبرنگاران

در پی واژگونی اتوبوس خبرنگاران محیط‌زیست در حوالی نقده که به فوت دو نفر از خبرنگاران ایسنا و ایرنا انجامید، مدیر دفتر برنامه‌ریزی و تلفیق ستاد احیای دریاچه ارومیه گفت: به دستور وزیر کشور قرار است کمیته‌ای با حضور نهادهای ذی‌ربط برای بررسی علل رخداد این حادثه تشکیل شود. مسعود تجریشی در گفت‌وگو با ایسنا با خودداری از اظهارنظر درباره چرایی حمل‌ونقل خبرنگاران با اتوبوسی فاقد صورت‌وضعیت، هرگونه اظهارنظر را منوط به نتیجه به‌دست آمده در کمیته بررسی دانست و گفت: به‌طور قطع نتیجه این کمیته را اطلاع‌رسانی خواهیم کرد. مدیر دفتر برنامه‌ریزی و تلفیق ستاد احیای دریاچه ارومیه در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه واژگونی اتوبوس خبرنگاران و فوت دو نفر از آنها یکی از تاسف‌بارترین حوادث ۷ سال اخیر برای جامعه محیط‌زیست ایران بوده، اظهار کرد: هر دو این عزیزان در ۷ سال اخیر دلسوزانه همه هم و غم‌شان محیط‌زیست کشور بود. وی افزود: ما هر سال خرداد برنامه‌ریزی می‌کنیم تا سمن‌ها و تشکل‌های مردمی منطقه‌ای و کشوری، متخصصان و در نهایت نهادهای دولتی از پروژه‌های احیای دریاچه ارومیه بازدید کنند. طی این مدت همواره در راستای حفظ شأن این افراد تلاش و بهترین هتل‌ها، پروازها و... را فراهم کرده‌ایم و مسائل مالی برای‌مان مطرح نبوده است. تجریشی درباره استفاده از اتوبوس کارگران کارخانه سیمان برای جابه‌جایی خبرنگاران در سفر فشرده مطبوعاتی گفت: منتظر نتایج بررسی‌ها باید ماند اما به‌نظر می‌رسد شاید این اتوبوس برای این تور مطبوعاتی مناسب تشخیص داده شده باشد. مدیر دفتر برنامه‌ریزی و تلفیق ستاد احیای دریاچه ارومیه در پایان اظهار کرد: به دستور عیسی کلانتری، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست با یک بیمارستان خصوصی صحبت شد تا باقی پیگیری‌های درمانی خبرنگاران مصدوم به صورت رایگان در تهران انجام شود. به گزارش ایسنا، در حالی تجریشی درباره چرایی حمل‌ونقل خبرنگاران با اتوبوسی فاقد صورت‌وضعیت اظهارنظری نمی‌کند و مدعی است ستاد احیای دریاچه ارومیه بهترین امکانات را برای خبرنگاران فراهم می‌کند که به گفته خبرنگاران این حوزه، بار نخست نیست که امکانات بد و نامناسب مثل اتوبوس نامناسب یا پروازهای ارزان‌قیمت در اختیار خبرنگاران قرار می‌گیرد یا مسیرهای بازدید خبرنگاران را از جاده‌هایی برنامه‌ریزی می‌کنند که زودتر به مقصد برسند و برنامه به پایان برسد. در واقع به‌دنبال این هستند که حداقل هزینه را برای بازدید و سفر خبرنگاران داشته باشند. این موضوع جدیدی نیست و قبلا هم شاهد آن بودیم. در حالی تجریشی درباره چرایی استفاده از اتوبوس فاقد وضعیت اظهارنظر نمی‌کند که سرهنگ هادی امیدوار، فرمانده پلیس راه کشور با تشریح تخلفات رخ‌داده در حادثه اتوبوس خبرنگاران اعلام کرده بود که این اتوبوس فاقد صورت‌وضعیت و متعلق به کارخانه سیمان بود.



حمل جاده‌ای گران و ناکارآمد است



غفلت از توسعه همه‌جانبه



تا تبعیض هست اعتراض ادامه دارد

گفت‌وگوی صمت با کارشناسان و فعالان معدنی

معادن از توسعه جا مانده‌اند

ملیکا انصاری: برنامه ششم توسعه در سال گذشته به خط پایان خود رسید اما بنا به‌دلایل مختلفی اعم از آماده نبودن برنامه هفتم و تعلل برای روی کار آمدن دولت جدید، بنا بر آن شد تا اجرای ششمین برنامه توسعه کشور یک‌سال دیگر تمدید شود. حال با مشخص شدن رئیس دولت جدید و الزام تدوین برنامه هفتم توسعه پرداختن به کاستی‌های برنامه پیشین و نکاتی که باید در برنامه آتی به آن توجه شود، از مسائل مهم مدیریت دولتی محسوب می‌شود. درباره این موضوع، صمت با کارشناسان و فعالان بخش معدنی گفت‌وگو کرد که در ادامه می‌خوانید:



عکس: آیدا فریدی

برنامه ششمی که اجرا نشد



محسن کوهکن، نماینده دوره هفتم، هشتم و دهم مجلس شورای اسلامی ضمن ابراز تاسف از تحقق اندک اهداف برنامه توسعه کشور، در گفت‌وگو با صمت گفت: تا امروز اعلام رسمی ازسوی دولت یا سازمان برنامه و بودجه کشور یا مراکز دولتی دیگری مبنی بر میزان اهمیت معادن در برنامه ششم توسعه نشده اما براساس ارقام اعلامی مرکز آمار به‌طور میانگین ۳۵ تا ۳۶ درصد کل اهداف برنامه ششم توسعه محقق شده که این میزان تاسف‌برانگیز است. اگر مبنای تحلیل و قضاوت‌ها را ارقام اعلامی مرکز آمار قرار دهیم، نشانگر آن است که کشور در تمامی ابعاد اقتصادی، صنعتی، تولیدی و توسعه‌ای ۶۴ درصد از اهداف و تکالیف برنامه پنج‌ساله ششم توسعه عقب است. این نماینده سابق مجلس تحقق اهداف برنامه ششم توسعه در بخش معدن را کمتر از سایر بخش‌های اقتصادی کشور عنوان کرد و گفت: درباره بخش معدن کشور معتقدم بنا بر گزارشات قبلی و روال سال‌های گذشته توسعه بخش معدن از باقی بخش‌ها کمتر بوده و میزان تحقق اهداف تعیین‌شده این بخش نیز به‌مراتب پایین‌تر از میانگین کل است. کوهکن همچنین معتقد است علاوه بر برنامه‌های توسعه کلی کشور، طرح‌ها و برنامه‌های در پیش‌گرفته شده تا امروز جوابگوی بخش معدن ما نبوده و در بخش‌های مدیریتی کشور سند جامع و کاملی در راستای احیای بخش معدن و استفاده حداکثری از ظرفیت معادن تهیه نشده است. او در این باره توضیح داد: در برخی قسمت‌ها بخش خصوصی برای فعالیت و توسعه ورود کرده و توفیقاتی نیز به‌دست آورده اما این دستاوردها در قیاس با ظرفیت‌های موجود معدنی و اقداماتی که باید در این حوزه صورت گیرد، بسیار کم است.

▣ دلایل احتمالی تحقق نیافتن اهداف

این عضو سابق هیات‌رئیسه مجلس شورای اسلامی در تشریح دلایل احتمالی تحقق نیافتن ۶۴ درصد اهداف برنامه ششم توسعه گفت: گزارشی که پیرو میزان تحقق اهداف برنامه ششم توسعه در ۵ سال اخیر ارائه شده از جهت تطبیق عملکرد و تکالیف قانونی است. یافتن دلیل اینکه چرا میزان تحقق اهداف بسیار کم بوده، احتیاج به بررسی جامع و کامل نهادهای دولتی و همچنین مجلس شورای اسلامی دارد. دلیل محقق نشدن اهداف برنامه توسعه کشور را می‌توان گاهی کم‌کاری نهاد مربوطه یا پیشگیری نکردن از موانع قابل‌پیشگیری دانست. از طرف دیگر برخی مواقع مسائلی بروز می‌کند که هم از حیطه اختیارات قانون‌گذار و هم مجری خارج است و در کار اختلال ایجاد می‌کند. کوهکن در ادامه صحبت‌های خود به پرسش‌های مهم در راستای شناسایی عوامل تحقق نیافتن کامل اهداف برنامه ششم توسعه اشاره کرد و گفت: در تحقیق و بررسی برنامه ششم توسعه کشور چند مولفه مهم و اساسی حتما باید درنظر گرفته شود؛ نخست آنکه چه میزان از تکالیف موجود در برنامه ششم توسعه کشور واقع‌گرایانه نبوده و به همین دلیل امکان تحقق آن وجود نداشته است؟ همچنین تغییراتی که در مجلس ایجاد شد چه میزان در بهبود روند برنامه ششم توسعه کشور موثر بوده است؟ و در آخر نیز بخش مدیریتی چه میزان از برنامه توسعه را دنبال کرده و در راستای تحقق آن تلاشی شده یا خیر.

▣ تشکیل کارگروه برای ارزیابی

کوهکن ضمن تاکید بر اهمیت تحلیل برنامه ششم توسعه کشور گفت: اگر بخواهیم به‌طور اصولی وارد بحث دلایل تحقق نیافتن اهداف برنامه ششم توسعه کشور شویم، باید مطالبه رسمی ما از مجلس و دولت تشکیل کارگروه تخصصی و اجماع بر بررسی کارشناسی و تحلیل اقدامات صورت گرفته در ۵ سال اخیر باشد تا مشخص شود دلیل تحقق نیافتن بخش وسیعی از اهداف برنامه ششم توسعه کشور چه بوده است. وی افزود: باید نظام کارشناسی و ارزیابی تشکیل و از آن بهره‌برداری شود تا با استفاده از آن بتوان برای برنامه توسعه هفتم اقدامات مناسب و موثری انجام داد و همچنین اگر اشتباهی در برنامه ششم وجود داشته در برنامه هفتم تکرار نشود. بنا بر عقیده کارشناسان، بهتر است تا زمانی که نقاط ضعف و دلایل برخی ناکارآمدی‌های برنامه ششم مشخص نشده، برنامه هفتم توسعه کشور تدوین نشود. از این نظر تشکیل کارگروه تخصصی ارزیابی و بررسی همه‌جانبه برنامه ششم توسعه، یکی از الزاماتی است که باید در دستور کار نهادهای دولتی قرار گیرد.

معادن مغفول مانده‌اند



از آنجا که یکی از نهادهای مهم دولتی تصمیم‌گیرنده در بخش معدن کشور مجلس شورای اسلامی و کمیسیون صنایع و معادن آن است، اقدامات صورت گرفته در مجلس طی سال‌های گذشته درباره سهم معادن در برنامه ششم توسعه کشور شایان توجه است. در این زمینه سیدجواد حسینی‌کیا، نماینده دوره دهم مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با صمت ضمن ابراز نارضایتی از میزان تحقق اهداف برنامه ششم توسعه کشور گفت: به‌طور کلی بین آنچه در برنامه ششم توسعه کشور مد نظر بوده و چیزی که تحقق یافته، تفاوت بسیاری وجود دارد؛ به‌عبارت دیگر میزان تحقق‌یافته برنامه بسیار کمتر از انتظارات بود. در بخش معدن و صنایع معدنی نیز میزان تحقق اهداف بسیار کمتر از سایر بخش‌های اقتصادی کشور است که جای تاسف دارد. وی در ادامه تصریح کرد: اهداف برنامه ششم توسعه در بخش معدن کشور محقق نشد و شاهد دستاورد مهم معادن از اجرای این برنامه نبوده‌ایم. می‌توان به‌نوعی بیان کرد که بخش معدن کشور از دید نهادهای دولتی تا حد زیادی پنهان مانده، این در حالی است که معادن جزو بخش‌های تحریمی نبوده و ما با اهمیت و توجه مناسب به این بخش می‌توانیم دستاوردهای مهمی برای کشور داشته باشیم.

▣ حمایت دولتی در برنامه‌ها

سید جواد حسینی‌کیا یکی از مواردی که باید در برنامه‌های توسعه آتی در نظر گرفته شود را رفع مشکلات صاحبان معادن و فعالان معدنی معرفی کرد. او در این باره گفت: افزایش کمک و حمایت دولتی از معدنداران در فعالیت‌های معدنی یکی از مسائل مهمی است که به‌دلیل ضرورت، باید در برنامه‌های توسعه‌ای به آن پرداخته شود؛ به‌عنوان مثال، منابع مالی برای فعال‌سازی معادن جهت‌دهی و مشکلات مربوط به بیمه معادن رفع شوند. در جنبه‌ای دیگر از این مسائل تسهیل روندهای اداری مربوطه، به‌شدت نیاز است و باید ازسوی دولت این بحث پیگیری شود تا مجوزها و پروانه‌های معدنی سهل‌تر در اختیار فعالان معدنی قرار گیرد. وی افزود: اگر معدنکاران و صاحبان معادن را به حال خود رها کنیم و دولت همچنان بخشنامه‌های دست‌وپاگیر خود را داشته باشد، قطعا شرایط معادن روزبه‌روز بحرانی‌تر می‌شود و جایگاه واقعی و مناسب خود را در کشور نخواهد داشت. نکته حائز اهمیت در بحث معدن آن است که نهادهای دولتی همچون زنجیری بر پای فعالیت صاحبان معادن بسته شده‌اند و اجازه فعالیت مناسب را به فعالان این بخش نمی‌دهند.

سخن پایانی

مسائل توسعه‌ای بخش معدن به‌عنوان یک بنگاه اقتصادی مهم در کشور، موضوعی است که بنا بر نظر کارشناسان، تا امروز در نظر مسئولان نهادهای دولتی کمرنگ مانده، به همین جهت انتظار می‌رود دولت سیزدهم، روند کم‌توجهی به معادن را در پیش نگرفته و در راه توسعه بخش معدن اقدامات موثری انجام دهد.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده) نوبت اول

شرکت آلومینای ایران

شرکت آلومینای ایران در نظر دارد مناقصه زیر را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است که مناقصه‌گران درصورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

ردیف	موضوع مناقصه	نوع مناقصه	شماره مناقصه در سامانه الکترونیکی دولت
۱	انجام خدمات ایاب و ذهاب پرسنل شاغل در شرکت آلومینای ایران با اتوبوس و مینی‌بوس	یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی	۲۰۰۰۰۰۱۴۹۱۰۰۰۰۱۸

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: از مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۰۷ لغایت مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۵ می‌باشد.
مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۷ می‌باشد.
زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۱۰:۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۹ می‌باشد.
اطلاعات تماس مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌های الف: استان خراسان شمالی- شهرستان جاجرم- مجتمع تولید آلومینا، به شماره تلفن: ۳۲۶۰۵۳۴۵ - ۰۵۸ و فکس ۳۲۲۷۲۴۸۷-۰۵۸
پست الکترونیک Info@iranAlumina.ir
آدرس اینترنتی WWW.IranAlumina.ir
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱
دفتر ثبت‌نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸ - ۰۲۱

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۴/۰۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۴/۰۸
روابط عمومی شرکت آلومینای ایران

آگهی فراخوان شناسایی تولیدکنندگان به شماره ۱۴۰۰/۲/ف

شرکت صنایع معدنی و صنعتی گل گهر

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد به منظور **ایجاد فضای سبز به مساحت ۳۰۰ هکتار نسبت به شناسایی تولیدکنندگان نهال غیرمثمر** با شرایط ذیل اقدام نماید.

۱. تولیدکنندگان نهال می‌باید دارای پروانه بهره‌برداری و مجوز تولید نهال از وزارت جهاد کشاورزی باشند.
۲. نهال های غیرمثمر همیشه سبز و خزان‌کننده مورد نیاز مطابق لیست ذیل، می باید عمر بالای ۱۰ سال داشته باشند و محیط بن آنها ۳۰ تا ۶۰ سانتی متر باشد.
۳. نهال‌ها می‌باید ریشه پر بوده و عاری از هر گونه آفات و بیماری‌ها باشند.

نهال‌های مورد نیاز عبارتند از:

نارون	زبان گنجشک	صنوبر	سپیدار	افاقیای پیوندی	توت نرک
توت آمریکایی	چنار	ارغوان	پده	کاج تویی	کاج تهران
سرو لاوسون	کاج کاشفی	سدروس	نخل فونیکس	نخل واشنگتونیا	چگ یا شیشم

کلیه تولیدکنندگان واجد شرایط در صورت تمایل به شرکت در فراخوان می‌باید نوع نهال‌ها (مطابق با لیست فوق) و تعداد نهال‌های از هر نوع را که می‌توانند تأمین نمایند، به همراه پروانه بهره‌برداری و مجوز تولید نهال خود از وزارت جهاد کشاورزی و نشانی کامل نهالستان خود را در پاکت دربسته و مهر و موم شده (روی پاکت بایستی نام تجاری تولیدکننده، شماره و موضوع فراخوان قید شود) قرار داده و حداکثر تا تاریخ دوشنبه ۱۴۰۰/۴/۱۴ به نشانی دفتر مرکزی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر واقع در تهران- خیابان دکتر فاطمی- روبروی هتل لاله- ساختمان نگین، پلاک ۲۷۳ - دبیرخانه مرکزی-کدپستی ۱۴۱۴۶۱۸۵۵۱ و یا به نشانی دفتر کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر واقع در کیلومتر ۵۰ جاده سیرجان-شیراز ارسال نمایند. ضمناً لازم است تصاویر نهال‌ها با ذکر مشخصات کامل نهالستان به آدرس ایمیل mottaghi_mo@golgohar.com ارسال گردد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

آگهی فراخوان شناسائی شماره ۲۱۰۰۱۱

HOPCO

موضوع فراخوان: انجام عملیات برشکاری، فرآوری و حمل آهن قراضه، اسکول و ته‌تاندیش

مناقصه‌گزار: شرکت تأمین فلزات هونام فولاد بندرعباس

شرکت هونام فولاد بندرعباس بنا دارد تا کار حمل، برش انواع قراضه‌ها، اسکول‌ها، ته پاتیل‌ها را به انجام برساند، لذا شرکت‌های توانمندی که در این فراخوان شناسائی حاضر و در ارزیابی کیفی انتخاب گردند، در مناقصه محدود پیش رو اسناد دریافت خواهند نمود.

نحوه ارسال مستندات: تمامی متقاضیان مستندات درخواستی را به آدرس ایمیل info@hopcosteel.ir ارسال نمایند.

▣ **توضیحات:** مدارک و مستندات درخواستی جهت ارزیابی کیفی در سایت www.hopcosteel.ir در قسمت مناقصات می‌باشد.

آخرین تاریخ ایمیل مستندات ۱۴۰۰/۰۴/۲۰ می‌باشد. جهت شرکت در این فراخوان شناسائی هیچ نوع تضمینی نیاز نمی‌باشد. تمامی مکاتبات، اطلاعیه‌ها و اصلاحات از طریق آدرس ایمیل اعلامی از طرف مناقصه‌گران محترم انجام خواهد شد. این آگهی شناسائی و ارسال مستندات هیچ حقی را برای شرکتی جهت حضور حتمی در مناقصه پیش‌رو ایجاد نخواهد نمود. روش دریافت اسناد مناقصه متعاقباً به آدرس ایمیل شرکت‌های پذیرفته شده ارسال خواهد شد. هزینه آگهی با برنده نهائی مناقصه خواهد بود. متقاضیان برای آگاهی بیشتر می‌توانند با شماره تلفن ۰۷۶-۹۱۳۱۰۳۱۰ (داخلی ۶۲۰۰ واحد بازرگانی) تماس حاصل فرمایند.

شرکت تأمین فلزات هونام فولاد بندرعباس

«آگهی فراخوان» نوبت دوم

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان (سهامی عام)
با اطمینان بسازید

شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت دریافت اسناد	مهلت ارائه پیشنهاد
۱	مناقصه	۹۹۰۶۲۶۹	خرید ۳۴۴۲ جفت پوتین آتشکاری	۱۴۰۰/۰۴/۰۸	۱۴۰۰/۰۴/۰۸
۲	مناقصه بین‌المللی	۹۹۰۴۰۱۶	خرید ۱۱۲۵ ردیف بیرینگ	۱۴۰۰/۰۴/۲۶	۱۴۰۰/۰۴/۲۶

ضمناً لیست استعلام‌های مربوط به خریدهای متوسط (بدون برگزاری مناقصه) در سایت شرکت به آدرس ذیل درج می‌گردد.

▣ **سایر موارد:**

۱- **زمان دریافت اسناد:** از تاریخ نشر آگهی نوبت اول تا پایان ساعت اداری مهلت دریافت اسناد (مندرج در جدول)
۲- جهت دریافت اسناد و کسب اطلاعات بیشتر به آدرس www.esfahansteel.ir مراجعه فرمایید.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۴/۰۵ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۴/۰۷
روابط عمومی ذوب آهن اصفهان

خبر

رشد تولید در شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر



شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر موفق به ثبت افزایش ۵.۷ درصدی در تولید نسبت به مدت مشابه سال ۹۹ شد. به گزارش روابط‌عمومی شرکت توسعه آهن و فولاد، مجتبی جواهری، معاون بهره‌برداری این شرکت درباره ثبت این افزایش تولید گفت: شرکت توسعه آهن و فولاد با پیروی از برنامه‌ای هدفمند و با استفاده از توان کارشناسان متخصص و متعهد، همواره به دنبال رشد، توسعه و تحقق برنامه‌های خود است. وی افزود: به همین منظور، این شرکت توانست با تولید ۸۴۸۴۶۹ تن محصول در ۳ ماه اول سال ۱۴۰۰ نسبت به ۷۸۹۲۴۳ تن محصول تولیدی مدت مشابه در ۳ ماه اول سال ۹۹ و تولید ۷۲۹۴۶۶ تن محصول تولیدی در ۳ ماه اول سال ۹۸؛ میزان تولید سالانه را ۵.۷۱ درصد نسبت به سال ۹۹ و ۵.۱۶ درصد نسبت به سال ۹۸ افزایش دهد. جواهری خاطرنشان کرد: این اقدام در سال تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها؛ گامی ارزشمند در راستای عمل به منویات رهبر معظم انقلاب و افزایش رونق تولیدات حوزه صنعت و معدن است و شرکت توسعه آهن و فولاد گل‌گهر به دنبال این است که روند افزایشی تولید را در سال‌های آینده نیز ادامه دهد.

بررسی حمل‌ونقل در حوزه معدن و صنایع معدنی

حمل جاده‌ای گران و ناکارآمد است

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

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



عکس: صمت

لزوم توسعه حمل‌ونقل ریلی

علی محمدی، مدیرعامل شرکت فولاد ارفع در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: حمل‌ونقل یکی از اصلی‌ترین زیرساخت‌ها در حوزه صنعت است که سهم قابل توجهی از قیمت تمام‌شده محصول را به خود اختصاص می‌دهد. حمل‌ونقل ریلی شیوه‌ای موثرتر و ارزان‌تر نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای است که می‌تواند بازدهی و بهره‌وری یک مجموعه را تا حد قابل‌قبولی افزایش دهد اما بررسی‌ها نشان می‌دهد توسعه خطوط ریلی کشور متناسب با توسعه معادن و صنایع معدنی و فلزی، انجام نشده است.

وی درباره چالش‌های صنعت حمل‌ونقل برای صنایع معدنی و فلزی گفت: حمل‌ونقل مواد اولیه و محصولات زنجیره تولید فولاد، باتوجه به مسافت‌های طولانی میان معادن سنگ آهن و کارخانه‌های گندله‌سازی و همچنین واحدهای تولیدی آهن‌اسفنجی، با مشکلاتی مواجه است. براساس آمار، ۳ کشور برتر در حوزه حمل‌ونقل ریلی بیش از ۸۴ درصد خطوط ریلی جهان را در اختیار دارند و ایران نیز با داشتن حدود ۱۵ هزار کیلومتر خط ریلی، رتبه بیست‌ویکم را در جهان به خود اختصاص داده است.

محمدی در ادامه اظهار کرد: در همین حال باید تاکید کرد حجم جابه‌جایی بار در کشور بیش از ۵۰۰ میلیون تن برآورد می‌شود که تنها ۱۲ درصد آن از طریق ریل انجام می‌شود؛ بنابراین باید با برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و اختصاص سهم عمده از اعتبارات کلی، در این حوزه سرمایه‌گذاری ویژه‌ای شود.

این فعال صنعت فولاد گفت: باتوجه به روند توسعه واحدهای معدنی و همچنین افزایش میزان حمل‌ونقل مواد معدنی و سنگ آهن و محصول در آینده نزدیک به‌ویژه در چشم‌انداز ۱۴۰۴ توسعه، لازم است توجه ویژه و یک نگاه کلی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور به وجود آید. محمدی درباره کاستی‌های صنعت حمل‌ونقل کشور به‌ویژه باتوجه به اهداف توسعه‌ای صنعت فولاد گفت: تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در چشم‌انداز ۱۴۰۴ به ۸۰ میلیون تن گندله و ۵۰میلیون تن آهن‌اسفنجی نیاز دارد. این حجم از تولید با درنظر گرفتن ظرفیت‌های حمل‌ونقل کشور در سال‌های آینده مشکل‌ساز خواهد بود؛ بنابراین رفع این چالش نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و تحول اساسی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در حوزه ریلی است.

وی در پایان و در پاسخ به سوالی مبنی بر اهمیت ایمنی در حمل‌ونقل بیان کرد: رعایت مسائل ایمنی، مهم‌ترین مسئله در انجام کارها است؛ به‌عنوان مثال در حمل جاده‌ای مسئله اصلی در حوادث و تصادفات، عموما کمبود مهارت و نقص در آموزش رانندگان و رعایت نکردن قوانین از سوی آنان است، اما در عرصه بازار رقابتی کنونی، تنها سازمان‌ها و صنایعی به موفقیت دست خواهند یافت که در زمینه‌های خدماتی از استانداردهای مرتبط و متناسب با نوع و ماهیت کارشان پیروی کنند و خود را هرچه بیشتر در جهت تحقق اهداف استانداردهای مورد نظر قرار دهند. با رشد روزافزون فناوری و ماشینی شدن، هر روز شاهد آمار بالای حوادث صنعتی و اتلاف سرمایه‌های انسانی و مادی در کشور هستیم؛ بنابراین نیاز به استانداردهای ایمنی و بهداشت حرفه‌ای بیش از پیش احساس می‌شود. چنانچه سازمان‌ها از حدود مشخص‌شده تجاوز کنند، مشکلاتی بی‌شمار و در نهایت ضرر و زیان جبران‌ناپذیری برای‌شان رقم می‌خورد.



علی محمدی



محمدرضا احمدی

ضرورت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

محمدرضا احمدی، مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان در گفت‌وگو با صمت درباره زیرساخت‌های صنعت حمل‌ونقل کشور و تاثیر آن بر صنایع معدنی و فلزی گفت: باوجود توسعه صنعت حمل‌ونقل در سال‌های پس از انقلاب، متاسفانه هنوز سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی به‌منظور حمل مواد معدنی و محصولات صنایع معدنی انجام نشده است. این محصولات اغلب از شاهراه‌های اصلی کشور که محل عبور و مرور مسافران است، انتقال می‌یابند. از طرفی توسعه نیافتن زیرساخت‌های ریلی به‌ویژه در مناطقی مانند سنگان که ذخایر عظیمی از سنگ‌آهن ایران در آن واقع شده، مشکلات بزرگی را ایجاد کرده است. فاصله طولانی بسیاری از واحدهای تولیدی کشور از زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی نیز این واحدها را با چالش‌هایی در تامین مواد اولیه مورد نیاز خود در تولید روبه‌رو می‌کند. احمدی در ادامه افزود: انتقال مواد معدنی از فاصله‌های طولانی انجام می‌شود. همین موضوع قیمت حمل این مواد را افزایش و حاشیه سود را برای شرکت‌های فعال در حوزه معدن و صنایع معدنی کاهش می‌دهد؛ بنابراین امیدواریم با توسعه هرچه بیشتر صنعت حمل‌ونقل در کشور، گرهی از مشکلات این فعالان اقتصاد باز شود. مدیرعامل شرکت صنایع فولاد کردستان خاطرنشان کرد: باتوجه به برنامه تولید ۵۵ میلیون فولاد در افق ۱۴۰۴ و با درنظر گرفتن استخراج حدود ۲۰۰ میلیون تن سنگ‌آهن و ۱۰۰ میلیون تن کنسانتره و گندله و حجم بزرگی از جابه‌جایی‌ها به‌طور قطع شبکه جاده‌ای چاره‌ساز نخواهد بود و باید شبکه ریلی به‌طور گسترده ایجاد شود و به بهره‌برداری برسد. احمدی درباره ایمنی در حمل‌ونقل گفت: حمل‌ونقل در داخل شبکه معادن و صنایع معدنی با نظارت کامل واحد HSEE انجام می‌شود، اما به‌دلیل فرسوده بودن ماشین‌آلات، مشکلات ناشی از تحریم و نبود قطعات یدکی، سطح ایمنی ماشین‌آلات کاهش یافته است؛ بنابراین نیاز اساسی برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور وجود دارد.

سخن پایانی

توسعه صنایع معدنی مستلزم توسعه زیرساخت در حوزه حمل‌ونقل است. از میان روش‌های مختلف جابه‌جایی، حمل ریلی از اهمیت ویژه‌تری برخوردار است چراکه محصولات معدنی حجیم هستند و انتقال آنها از طریق ریل صرفه اقتصادی بیشتری دارد؛ علاوه‌بر این این اقدام زمینه امن‌تر شدن جاده‌ها را فراهم می‌کند. بنابراین انتظار می‌رود با توسعه خطوط ریلی از یک‌سو زمینه بهبود در عملکرد فعالان صنایع معدنی فراهم شود. از سوی دیگر نیز امنیت افرادی که در جاده‌ها تردد دارند حفظ شود.

"اصلاحیه آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای احداث پست جنبی شماره ۴ به صورت EPC مجتمع جهان فولاد سیرجان"

پیرو آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای **احداث پست جنبی شماره ٤ به صورت EPC مجتمع جهان فولاد سیرجان** چاپ شده در روزنامه صمت در مورخ ۱٤۰۰/۰۳/۳۱ بدین وسیله به اطلاع می‌رساند که رتبه شرکت‌های متقاضی و مهلت ارسال اسناد مناقصه به شرح زیر تغییر کرده است:

۱- داشتن رتبه حداقل ٤ ابنیه و تأسیسات و رتبه ۳ نیرو الزامی است.

۲- مهلت ارسال اسناد مناقصه **۷ روز** از تاریخ چاپ این آگهی خواهد بود.

سایر موارد به قوت خود باقی است.

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۱۲۱۷۲٤٥٤۰ آقای فلاح و یا ایمیل MR.FALLAH@CANYMES.COM تماس حاصل نمایید.

"آگهی مناقصه عمومی خرید کانتینر"
(یک مرحله‌ای) "شماره ۰۳ – ۱۴۰۰ – م"

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان درنظر دارد نسبت به **خرید کانتینرهای مورد نیاز** کارخانه خود به شرح ذیل از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید؛ لذا از تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان معتبر که دارای توانایی مناسب، سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت بعمل می‌آید از تاریخ چاپ این آگهی به **مدت یک هفته**، پاکات پیشنهاد خود را از طریق صندوق پستی ۷۸۱۸۵٤٤٥ به واحد خرید شرکت مجتمع جهان فولاد تحویل نمایند.

ردیف	نام کالا	مقدار	واحد
۱	کانتینر ۴۰Ft	۵	عدد
۲	کانتینر ۲۰Ft	۱	عدد

شرایط:

۱- شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.
۲- ارائه اسناد و مستندات مذکور هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نمی‌کند.
۳- هزینه چاپ آگهی‌ها، به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
٤- جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۹۱۳۰۸۸۱٤۸۸ تماس حاصل نمایید. (پاسخگویی در ساعات اداری)

واحد خرید و تدارکات شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

با ماسبک زندگی اقتصادی را گسترش دهید

سازمان آگهی

۸۸ ۷۲۲ ۷۳۳

آخرین خبرها و تازه‌ترین تحلیل‌ها را در پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

www.Gostaresh.news

آگهی استعلام عمومی شماره ۱۱/۴۰۰/س

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر (سهامی عام) در نظر دارد "ارزیابی چندگانه منابع و راهبری سامانه تدارکات الکترونیک (ستاک)" را از طریق برگزاری استعلام عمومی به شرکت پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد استعلام به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور و دستورالعمل ارزیابی کیفی و فنی را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین‌کنندگان از قسمت – مناقصه و مزایده دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱٤ روز چهارشنبه مورخ ۱٤۰۰/۰٤/۱٦ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. ضمناً بمنظور بازدید از محل پروژه و پاسخ به سوالات احتمالی روز شنبه مورخ ۱٤۰۰/۰٤/۱۲ برای متقاضیان پیش‌بینی گردیده است. لازم به ذکر است شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در قبول و یا رد هر یک یا تمام پیشنهادات واصله بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر

«آگهی مزایده عمومی شماره ۱–۱۴۰۰»

شرکت فولادسفیددشت چهارمحال و بختیاری درنظردارد اقلام ضایعاتی خود را از طریق مزایده عمومی به فروش برساند. علاقه‌مندان به شرکت در مزایده می‌توانند جهت تهیه لیست اقلام و اسناد مزایده از طریق سایت شرکت فولاد سفیددشت چهارمحال و بختیاری به نشانی www.sdsteel.ir اقدام نمایند.

پیشنهاددهندگان می‌بایست پیشنهادات خود را حداکثر تا **ساعت ۱٤** روز **شنبه** مورخ **۱٤۰۰/۰٤/۱۹** به آدرس– شرکت فولاد سفیددشت چهارمحال و بختیاری به واحد بازرگانی تحویل نمایند. لازم به ذکر است به پیشنهاداتی که بعد از ساعت ۱٤ ارائه شود ترتیب اثر داده نخواهد شد. سایر اطلاعات مورد نیاز در اسناد مزایده شرح داده شده است.

جهت کسب اطلاعات فنی با آقای مولوی با تلفن **۷۰ – ۰۳۸۳٤۲۶٤٤۶۰** داخلی **۷۲٤۱** و بازرگانی با آقای ملک محمدی داخلی **۷۲۱٥** تماس حاصل فرمایید.

بازدید در تاریخ **۱٤۰۰/۰٤/۱۲** در یک نوبت، راس **ساعت ۹** صبح الی **۱۲** با مکانیزم داخلی انجام می‌گیرد.

لازم به ذکر است جهت بازدید همراه داشتن اسناد مزایده موضوع ماده٤-٤ شرایط شرکت در مزایده الزامی می‌باشد.

موارد مزایده:

چوب ضایعاتی – ضایعات آهنی (میلگرد، ورق، نبشی و غیره) – ضایعات پلاستیک– بشکه پلاستیکی – بشکه فلزی – لاستیک ماشین‌آلات

ضمناً متن آگهی در سایت‌های زیر درج گردیده است.

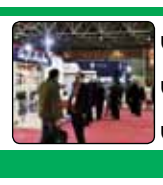
– شرکت فولادسفیددشت چهارمحال و بختیاری به نشانی www.sdsteel. ir

– مرکز اطلاعات مناقصات و مزایدات ایران به نشانی اینترنتی WWW.ariatender.com

شرکت فولاد سفیددشت چهارمحال و بختیاری



حرکت روی جاده ناامنی



بحران جدی استانداردهای نمایشگاهی در ایران



فاز دوم تصفیه‌خانه فاضلاب شهرک صنعتی دلیجان افتتاح شد

افزایش ماشین‌آلات مشمول معافیت گمرکی

تعداد ماشـین‌آلات و ماشین‌آلات مستعمل مشمول معافیت گمرکی در ۲ ماه امسـال به ترتیب نسـبت به مدت مشابه سال قبل ۲۸.۲ درصد و ۱۶۹ درصد افزایش داشته است.

به گزارش ایسنا، براساس ماده ۱۱۹ قانون امور گمرکی و تفاهمنامه بیـن گمرک و وزارت صنعت، معدن و تجارت، واحدهای تولیدی مجاز می‌توانند در صورت تایید عدم سـاخت داخل از معافیت حقوق ورودی ماشـین‌آلات اسـتفاده کرده و در حداقل زمان ممکن ماشـین‌آلات و تجهیزات خطوط تولید خود را از گمرک ترخیص کنند. البته براسـاس تعهدی که متقاضی ارائه می‌کند، باید ماشین‌آلات و مواد اولیه وارداتی را در محل واحد صنعتی موضوع پروانه نصب کند. این در حالی اسـت که انجمن سـازندگان تجهیزات صنعتی ایران قبلا گفته بود بسیاری از شـرکت‌ها براساس یکی از بندهای قانون امور گمرکی و بدون پرداخت حقوق ورودی و مالیات ارزش افزوده، ماشین‌آلاتی که در داخل ساخته می‌شـود را هـم به کشـور وارد می‌کنند.در این میـان جدیدترین آمار منتشرشـده از سـوی وزارت صنعت، معدن و تجارت نشان می‌دهد این روند همچنان ادامه دارد و در ۲ ماه امسال ۵۴۱ مجوز برای ماشین‌آلات و ۱۱۳ماشـین‌آلات مستعمل مشـمول معافیت گمرکی به ارزش ۳۴۳ میلیـون و ۲۶۰ هـزار دلار و ۲۲ میلیـون و ۹۵۰ هزار دلار صادر شـده که به ترتیب نسـبت به مدت مشـابه سـال قبل به لحاظ تعداد ۲۸.۲ درصد و ۱۶۹ درصد افزایش داشـته است؛ یعنی در مدت مشابه سال به ترتیب ۴۲۲ مجوز برای ماشین‌آلات و ۴۲ ماشین‌آلات مستعمل مشمول معافیت گمرکی صادر شده است. البته ارزش مجوزهای معافیت گمرکی ماشین‌آلات و ماشین‌آلات مستعمل در این مدت به ترتیب ۵۴.۶ و ۶۵ درصد نسبت به ۲ ماه اول سال گذشته افزایش یافته است.

نگاهی به نقش برنامه‌های ۵ ساله در سیاست‌های تجاری کشور

برنامه‌هایی که به توسعه تجارت نرسید

برنامه‌هـای توسـعه ۵ سـاله یکـی از کلان‌تریـن برنامه‌ریزی‌های کشـور در حوزه‌های مختلف از جلمه اقتصاد هستند. این برنامه‌ها که آغاز آنها در سال‌های پس از انقلاب به سال ۱۳۶۸ بازمی‌گردد اگرچه مورد تاکید همه دولت‌ها بوده اما به گفته برخی کارشناسـان، بسـیاری از اهداف اقتصادی و تجـاری این برنامه‌ها روی کاغـذ جا مانده‌اند و نمی‌تـوان به‌عنوان یک برنامه راهبـردی در اقتصاد به آنها نگاه کرد. اما اگر این ادعا صحیح باشـد، پرسـش اینجاسـت که چرا چنین برنامه‌های توسـعه‌ای عریض و طویلی نتوانسـته تاکنون به قدر کفایت گرهی از گره‌های تجارت کشور در این سال‌ها باز کند؟ و اگر بخواهیم در این باره کاری از پیش ببریم، کدام بخش‌ها را در تجارت و توسعه تجاری باید مدنظر قرار دهیم؟ با گزارش صمت درباره این موضوع همراه باشید:



عکس: صمت

پیمان صفردوست
editor@smtnews.ir

رفع تحریم پیش‌نیاز تحقق برنامه توسعه است



ابراهیـم بهادرانـی، مشـاور عالی رئیـس اتاق بازرگانی تهران: برنامه‌های توسعه ۵ ساله کشور بدون شـک می‌توانند حاوی نکات مثبـت و منفی فراوانی در حوزه تجارت باشـند که بخشـی از نکات منفی آنها به دلیل سیاسـت‌های نادرست و برخی نیز به دلیل اجرای غلط برنامه‌ها اسـت. بنابراین برای رسیدن به یک برنامه موفق لازم است تا نکات منفی در این برنامه‌ها به حداقل برسد و از نکات مثبت به بهترین شکل استفاده شود.

اما نکات دیگری بیش و پیش از محتوای این برنامه‌ها وجـود دارد کـه حتما باید مورد توجـه تصمیم‌گیران و اقتصادی و تجاری کشور قرار گیرد و در رأس آنها مسئله تحریم‌ها و همین طور FATF قرار دارد.

حقیقت این اسـت که ماهیت تجارت امروز کشـور ما برمبنای تجارت قرون گذشته است که یک طرف حواله می‌دهـد و طـرف دیگر جنس را ارسـال می‌کند و تازه خود این حواله نیز مشمول هزینه به‌نسبت بالایی است. بنابراین اگر بخواهیم در برنامه هفتم نیز بر همین منوال به تجارت بپردازیم، نتیجه‌ای بهتر از آنچه تا به امروز به آن دست یافته‌ایم، نصیب ما نخواهد شد.

امـا اگـر قـرار اسـت برنامه هفتم توسـعه بـرای ما دسـتاوردهای مفیدی به همراه داشـته باشد، نیاز است ابتدا به شناسـایی مشـکلات موجـود بپردازیم و برای آنهـا راهکار عملی ارائه دهیم. منطق برنامه‌نویسـی نیز می‌گوید که برای رسیدن به برنامه درست، در ابتدا یک تحلیل درسـت از وضعیت موجود ارائه شود، هدف‌ها شناسـایی شود و برای چالش‌هایی که در مسـیر ایـن اهداف هسـتند، راهکار ارائه دهیم. برداشـت من این است که ما در بحـث تجارت، در چند سـال اخیر به دلیل مشکلات بین‌المللی بسـیار عقب افتادیم و درحال‌حاضر نیز مسئله انتقال پول به داخل کشـور و گشایش اعتبارات از طریق سیستم بانکـی مهم‌ترین چالشـی اسـت که در مسـیر تجارت خارجی قرار دارد. اگر بتوانیم این مشکل را برطرف کنیم بسیاری از موانع در مسیر برنامه‌های تجاری مطرح‌شده در برنامه‌های توسـعه برداشته می‌شود که نخستین آنها این است که با حل این مشکل ما ناچار به واردات اجناس بنجل و بی‌کیفیت نخواهیـم بود. دوم اینکه هزینه‌های نقل و انتقال پول از طریق بانکی بسـیار کاهش خواهد یافت زیرا براساس گزارش‌های مرکز آمار، سالانه حدود ۲۲.۵ درصـد از حجـم نقل و انتقالات پولی ما مربوط به هزینـه ایـن نقل و انتقالات اسـت و این میزان از هزینه سـربار، در رقابت‌های تجاری که حتی نیم درصد نیز در آنها اهمیت بالایی دارد مشکل بزرگی محسوب می‌شود.

پـس در گام اول بایـد اهداف خـود را در برنامه‌های توسـعه مشـخص کنیم و راه‌های رسیدن به این اهداف را بشناسیم. سـپس چالش‌های موجود در این مسیرها را بشناسـیم که از قضا مهم‌تریـن آنها در بحث تجارت خارجی موضـوع تحریم‌ها و قرار گرفتن در فهرست سیاه FATF است.

جدا از این دو مسئله مهم که در برنامه‌های توسـعه باید به آن توجه شـود، برخی موانع داخلی در مسـیر تحقق برنامه‌های کلان در حـوزه تجارت وجود دارد کـه در رأس آنها موضوع تورم اسـت. وقتی کشور با تورم ۴۳ درصدی مواجه اسـت و بـه عناوین مختلف قرار اسـت نرخ ارز ثابت نگه داشـته شـود، صادرکننده چگونـه می‌توانـد این میـزان از تورم را جبـران کند؟ تولیدکننـده چگونه بایـد آن را تامین کند؟ و این نکته را نیـز درنظر بگیریـد که تورم تولیدکننده بیش از تورم مصرف‌کننده اسـت. اگر بر نـرخ کالا بیفزاید، دوباره به مسـابقه بیـن نرخ و تورم دامن می‌زنـد و گرفتاری‌های زنجیروار آن ادامه می‌یابد. پس موضوع نقدینگی و تورم نیز در برنامه‌ها باید مورد توجه قرار گیرد.

اگر در این موضوع عمیق‌تر شـویم می‌بینیم که ریشه مشـکلات نقدینگـی اقتصاد و تجارت کشـور، خود در نحوه بودجه‌بندی اسـت. بودجه‌بندی در کشور همواره با کسری بودجه بسیار زیاد همراه است و ما می‌خواهیم برای جبران این کسری را از تنخواه بانک مرکزی استفاده کنیم و این یعنی افزایش پایه پولی و چاپ پول؛ متاسفانه ایـن چرخه به مضاعف شـدن تورم دامـن می‌زند. پس برای رسیدن به یک نتیجه درست در برنامه توسعه، باید بودجه‌بندی را متعادل کنیم.

پـس از ایـن چند عامل عمده ما بایـد در برنامه‌های توسـعه به نکاتی مثل سرمایه‌گذاری‌ها نیز توجه کنیم. آمـار و ارقـام نشـان می‌دهد رشـد سـرمایه‌گذاری ما درحال‌حاضر منفی اسـت و موجودی سـرمایه ما نیز در سال ۱۳۹۸ براساس آمار بانک مرکزی منفی بوده است. در ۱۰ سـال اخیر سرمایه‌گذاری به اندازه مطلوب انجام نشده و بدون سرمایه‌گذاری، نمی‌توان تولید رقابت‌پذیر ایجـاد کرد، نمی‌توان بیـکاری را کاهش داد و نمی‌توان رشد اقتصادی بالا داشت. بنابراین این کمبودها باید در برنامه جدید جبران شود.

سـرمایه‌گذاری در کشـور بایـد مثبـت شـود و موانـع سـرمایه‌گذاری بایـد حذف شـود؛ دولـت باید هزینه‌هـا را کاهـش دهد، از اختیـارات خود کم کند و سـرمایه‌گذاری‌های خود را بر مسائل زیربنایی متمرکز کند. از سوی دیگر باید سفته‌بازی کاهش یابد و کار برای سـرمایه‌گذاری آنها آسان شود و آنها را از سرمایه‌گذاری دلسـرد نکنیم. همچنین باید راهکارهایی برای بازگشت سـرمایه ایرانیان خارج از کشور و نیز جذب سرمایه‌های خارجی پیدا کنیم زیرا زمینه این سـرمایه‌گذاری‌ها در کشـور ما بسـیار زیاد است. البته منظور از یافتن راهکار بـرای جذب سـرمایه خارجـی وادادن و قافیه را باختن نیسـت؛ بلکه این کار باید با حفظ شأن کشور باید انجام شود.

بر اساس گزارش‌های مرکز آمار، سالانه حدود ۲۲.۵ درصد از حجم نقل و انتقالات پولی ما مربوط به هزینه این نقل و انتقالات است و این میزان از هزینه سربار، در رقابت‌های تجاری که حتی نیم درصد نیز در آنها اهمیت بالایی دارد مشکل بزرگی محسوب می‌شود

انتقادات وارده به برنامه‌های توسعه کشور



محمدرضـا پدیدار، رئیس کمیسـیون انرژی و محیط‌زیسـت اتاق بازرگانی تهران: برنامه ششـم جزو برنامه‌های توسعه‌ای کشور است که البته ۵برنامه توسعه نیز در سال‌های پیش از انقلاب در کشور ایجاد شده بود. البته از نظر من تعداد برنامه‌های توسعه پس از انقلاب نیز ۵ برنامه بود زیرا نخستین این برنامه‌ها که پس از جنگ آغاز شـد، به دلیل مشکلات فراوان کشور عملا فرصتی برای ظهور و بروز نیافت و به هیچ‌وجه به اهداف خود نرسید.

این ۵ برنامه از سـال ۷۳ آغاز شـد اما درواقع در آن سال برنامه توسعه‌ای وجود نداشت و این دوره عملا از سال ۱۳۷۴ آغاز شد و تا سال ۱۳۷۸ ادامه یافت. در این برنامه نکاتی مثل توسعه کشور و اتکای بودجه عمومی به درآمدهای نفتی بود یعنی انطباق سیاست‌های کلی نظـام در تحقق درآمدهای نفتی شـکل گرفت. در این دوره طرح‌های توسعه کشور شروع به اجرا شد.

در برنامـه سـوم توسـعه قیمت نفـت افزایش پیدا کرد و در دوره چهارم به اوج خود رسـید. این موضوع باعث شـد تا ما بتوانیم منابع زیادی را صرف توسـعه کشـور کرده و مقادیر زیادی را نیز پس‌انداز کنیم البته مهم‌ترین نقاط ضعف این برنامه وابستگی شدید کشور به نفت و همچنین توسـعه خام‌فروشـی بود. بخشی از طرح‌های توسعه‌ای که ما در این دوره برای پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها به‌عنوان صنایع پایین‌دستی نفت درنظر گرفتیم اجرا شد اما بخش قابل‌توجهی از آنها نیز انجام نشد که ایجاد ۶ پالایشگاه در کنار ۱۰ پالایشگاه موجود کشـور یکی از این موارد بود که متاسـفانه فقط یکی از آنها در دوره برنامه ششـم به بهره‌برداری رسـید. ما همچنین در همان برنامه چهارم ۵۵ طرح پتروشـیمی را مصوب کرده بودیم که اجرای آنها باعث می‌شـد ظرفیت زیر ۲۰ میلیون تنی ما در برنامـه ششـم را به بالاتـر از ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون تن برسـاند اما در عمل دیدیم که بر اثر تغییر مکرر مدیران و دولت‌ها، تغییر در سیاسـت‌های اجرای و عملیاتی و عدم بکارگیـری ظرفیت خالی بخش خصوصی این مهم را به ثمر نرساند.

انتقـادی که بر برنامه‌های توسـعه‌ای کشـور وارد بوده این اسـت کـه در این برنامه‌ها که باید براسـاس ظرفیت‌هـای بالقوه و بالفعل کشـور نوشـته شـود، از ظرفیت بالقوه و بالفعل بخش خصوصی به نحو مطلوب اسـتفاده نشده است و عملا در اجرا هم استفاده نشد و به جای آن شرکت‌های دولتی و همین‌طور شرکت‌های خصولتی که در اجرای اصل ۴۴ قانون اساسـی شـکل گرفته بودند وارد این عرصه شـدند. این موضوع باعث شـد در مواردی مثل آن ۵۵ طرح پتروشـیمی، بیش از ۳۵ طـرح اصلا اجرا نشـد و فقط ۲۰ طـرح به اجرا رسـید. در بررسـی‌ها نیز مشـخص شـد آن ۳۵ طرح باقی‌مانده تنها ۲۰ درصد پیشـرفت داشـتند و پس از توقف سـرمایه‌گذاری‌های انجام شده در آن ۲۰ درصد پیشرفت کار نیز از دست رفت و مشکلات فراوانی برای کشور ایجاد شد.

همچنیـن در برنامـه‌ای که پیش‌بینـی کرده بودیم در آن از سـرمایه‌گذاری‌های مشترک خارجی استفاده کنیم نیز موفق نبودیم و به این ترتیب برنامه‌های توسعه اقتصادی ما از نظر ضریب رشد و ضریب بهره‌برداری، به کمتر از ۵۰ درصد رسید و این موضوع باعث شد ما در بخش‌های بالادستی، میان‌دستی و پایین‌دستی نتوانیم به هدف‌گذاری‌های خود برسیم و روی همان ظرفیـت کمتر از ۴ میلیون تنی که از برنامه اول به آن فکر کرده بودیم، متوقف شدیم در صورتـی که در برنامه ۱۴۰۴ ما پیش‌بینی بر این بود که ظرفیت تولید نفت خام ما به ۶ تا ۶.۵ میلیون بشکه برسد.

البته در این میـان نمی‌توان از نقش بروز عارضه‌هایـی مثل تحریم که در پایان برنامه چهارم و آغاز برنامه پنجم با آن مواجه شدیم به‌راحتی گذشـت که موجب توقف جریان توسعه در کشور شد. اسـتفاده نکردن از ظرفیت‌های بخش خصوصی در این مـوارد نیز که می‌توانسـت با قابلیت‌های خود از سـد تحریم‌ها عبور کند، باعث ایجاد گرفتاری‌های بیشـتر در این عرصه برای کشور شد.

مـا در برنامه‌های پنجم و ششـم توسـعه نیز میزان صادرات نفتی خود را روی ۲.۴ میلیون بشـکه تثبیت کردیم که متاسـفانه به دلیل تحریم و عوارض ناشی از آن و پـس از آن پاندمـی کرونا، ما عملا از چرخه تولید نفت و فرآورده‌های هیدروکربنی بیرون آمدیم.

آنچه از این شواهد برمی‌آید این است که نقاط ضعف ما در برنامه‌های توسـعه اقتصـادی و به‌ویژه در برنامه ششم توسعه بیش از نقاط قوت ما بوده است و به همین دلیل نتوانسـته‌ایم به رشـد موردنظـر در این حوزه‌ها دسـت پیدا کنیم. درواقع باید گفت در این شـرایط ما برای نتیجه‌بخش بودن برنامه توسـعه اقتصادی نیاز به اتحاد ملی بین بخش‌های مولد و غیرمولد کشور داریم اما می‌بینیم که در وضعیت کنونی بخش مولد کشـور متوقف شـده و بخش نامولد و واسـطه‌ای کشـور رشد داشته و این موضوع اوضاع اقتصادی کشور را به حالت بحرانی رسـانده اسـت و تحریم‌ها، افزایش هزینه‌های تولید و نیز اقتصاد ناکارآمد که ۸۶ درصد ترکیب سبد مدیریت اقتصادی کشور وابسته به دولت، صندوق‌های بازنشسـتگی و شـرکت‌های خصولتی است نیز در آن موثر بوده است.

این در حالی اسـت که بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد ۵۶ درصد فعالیت‌های اقتصادی کشور از سوی بخش خصوصی انجام می‌شود و سهم بخش دولتی در این مورد ۴۴ درصد است؛ در این زمینه باید پرسید که چرا با این میزان از مشارکت بخش خصوصی، مدیریت اقتصادی در دست دولت است؟

آب در هاون نکوبیم

وقتـی درباره کلان‌ترین برنامه میان‌مدت توسـعه‌ای کشـور صحبـت می‌کنیـم، انتظار داریم پـس از بیش از ۳ دهـه اجـرای آن، آثـار آن را در بخـش اقتصـاد و تجارت نیز ببینیم. اما با این حال اظهارنظر بسـیاری از کارشناسان درباره آن نشان می‌دهد بیشتر این برنامه‌ها یا آرزونگاری‌های به اجرا نرسـیده تجـاری بوده‌اند یا با مدیریت نادرسـت، سـر از ناکجاآباد اجرا درآورده‌اند. در هر حال آنچه امروز از برنامه‌های توسـعه ۵ سـاله مقابل دیده داریم، تلنباری از تیرهای از چله رها شده و به هدف ننشسته است. کاش تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران در برنامه‌هـای توسـعه‌ای پس از ایـن دوره طولانی به این نتیجه برسند که برنامه‌ای به کار اقتصاد و تجارت کشور می‌آیـد که نـه آب در هاون کوبیدن و آفتابه خرج لحیم کردن باشد و نه سنگ بزرگی که نشان از نزدن...

یادداشت



آرزوی دست‌نیافتنی دور و دراز

شهریار خادمی
روزنامه‌نگار

ایران تا پیش از دهه ۱۳۳۰ شمسـی فاقد هرگونه نظام سـازمان‌یافته برنامه‌ریزی برای توسعه کشور بود و طرح‌های کم‌شمار عمرانی هم عمدتا با سلیقه‌های فردی صاحب‌منصبان از سوی شرکت‌های خارجی به اجرا درمی‌آمدند، ایران پیش از انقلاب ۷ برنامه توسـعه‌ای داشت که شامل ۲ برنامه ۷ سـاله و ۵ برنامه ۵ سـاله بود که برنامه ۷ ساله اول ۱۲ سال طول کشـید و ۱۷ کابینه به علت نابسامانی‌های سیاسی و اقتصادی عوض شد اما قانون برنامه ۷ سـاله دوم عمرانی کشـور (۱۳۴۱ـ۱۳۳۴) در جلسه هشـتم اسفند ۱۳۳۴ به تصویب مجلس رسـید. برنامه دوم مجموعه‌ای از طرح‌هـا و اقدام‌هایی بـود که انتخاب آنها چندان بر پایه مبانی متعارف توجیه فنی، اقتصادی و اجتماعی قرار نداشـت. این برنامه بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ و صادرات نفت و در ۴ بخش عمده کشاورزی، ارتباطات و مخابرات، صنایع و معادن و خدمات اجتماعی و شهری تنظیم و به اجرا گذاشته شد.

در پی تجارب حاصل از برنامه‌های اول و دوم، تشـخیص نیازها و تعیین اهداف برنامه سـوم با جامعیت و منطق بیشتری صورت گرفت و بر بخش کشاورزی، مسائل اجتماعی و صنایع کوچک تاکید شد. ضمن اینکه باید گفت اهداف عمده برنامه سـوم (۱۳۴۶-۱۳۴۱) با اهداف برنامه ۷ ساله دوم عملا یکسـان نبود. برنامه چهارم عمرانی (۱۳۵۱-۱۳۴۷)، پوشش بخشی وسیع‌تر از برنامه سوم بود و برنامه پنجم عمرانی (۱۳۵۶-۱۳۵۱)، مصوب ۲۲ بهمن سـال ۱۳۵۱ با افقی امیدوارکننده برای رشد اجتماعی و توزیع عادلانه‌تر ثروت و سـهم بیشتر در بازرگانی بین‌المللی، تهیه شد و در عمـل با ناکامی‌های متعدد که در این مقال نمی‌گنجد روبه‌رو شـد و امـا ناکامی برنامه پنجم بعد از تجدیدنظر، سـبب نشـد برنامه‌ریزان از وجدان کارشناسی چشم‌پوشی کنند. آنها با کسب تجارب گزنده از برنامه تجدیدنظر شـده و سفارشی پنجم، با نیت جبران اشتباهات، به استقبال تدوین برنامه ششم رفتند.

کارشناسـان، برنامه ششـم (۱۳۶۱-۱۳۵۷) را با لحاظ کردن برنامه «آمایش سرزمین» تهیه کردند، که با وقوع انقلاب ۱۳۵۷ و التهاب بعد از انقلاب نادیده گرفته شد و برنامه هفتم توسعه عملا در زیر نقاب انقلاب و پرونده‌های بایکوت‌شده، بایگانی شد.

پس از پیروزی انقلاب، شـور انقلاب نوپا و گرمای توسـعه سـبب شد تا صدها پیشـنهاد و طرح از سراسـر کشـور و از سـوی ایرانیان خارج از کشـور به سـازمان برنامه سرازیر شـود. کارشناسان سـازمان برنامه و بودجه، برنامه‌های تازه متناسـب با تحولات و نیازهای روز کشـور تهیه و در اردیبهشـت ۱۳۵۸، با نام «مبرم‌ترین مسائل کشور» تسلیم مقامات کردند سرانجام برنامه ۵ ساله برای دوره ۱۳۶۶-۱۳۶۲ تهیه و در شهریور ۱۳۶۱ به تصویب شـورای اقتصاد و در تیر ۱۳۶۲ به تصویب هیات‌دولت رسید اما مشکلات بعد از انقلاب سبب تاخیر در آغاز برنامه توسعه اول شد سرانجام اولین برنامه ۵ ساله (۱۳۷۲-۱۳۶۸)، در آبان ۱۳۶۷ در ۵ فصل تهیه و به شـورای اقتصاد پیشنهاد شد و نهایتا سند برنامه اول توسعه در اواخر سال ۱۳۶۸ به تصویب مجلس رسید در برنامه اول تحقق درآمدهای دولت بیش از صد درصد بود اما در اجرا، دستیابی به اهداف برنامه حاصل نشـد. بخش صنعت و معدن به نتایج پیش‌بینی‌شـده نرسید اما صادرات بخش کشـاورزی از میزان پیش‌بینی‌شده بیشتر شد. برنامه دوم توسعه (۱۳۷۸-۱۳۷۴) از نظـر سـاختار و ماهیت چندان بـا برنامه اول تفاوت نداشت. این برنامه هم مبتنی بر آزادی اقتصادی و خصوصی‌سازی بود.

برنامه سـوم توسـعه جمهـوری اسـلامی (۱۳۸۳-۱۳۷۹) باوجود خوش‌بینـی اصولی و منطقی که در مفروضات نظـری و آرمانی گزارش «نظام برنامه‌ریزی برنامه سوم» مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۷۷ هیات‌وزیران بود، نتوانسـت مانند دو برنامه پیشین به اهداف برنامه نایل شود و برنامه چهارم توسـعه (۱۳۸۸-۱۳۸۴) در شـرایطی تهیه شد که کشور در گیر چالش‌هـای ژرف درونی و بیرونی فراوانی بود. قانون پنجم توسـعه برای تحقق سـند چشـم‌انداز ۱۴۰۴ تدوین‌شده این قانون در ماده ۲۳۵ خود اعلام می‌کند این قانون تا سـال ۱۳۹۴ خورشـیدی اعتبار دارد اما بعد از سـال ۱۳۹۴ قانون برنامه ششم توسعه مطرح شـد برنامه ششم توسعه از سـال ۱۳۹۶ آغاز به کار کرد اما برنامه ششـم توسـعه شـاید آخرین فرصـت برای تامین و تحقق اهداف و سیاسـت‌های پیش‌بینی‌شـده در سـند چشم‌انداز ۱۴۰۴ باشد. یکی از مهم‌ترین سیاست‌هایی که از برنامه سوم توسعه به آن نگاه مناسب شد، در بخش تجارت و در جهش صادرات غیرنفتـی به‌عنـوان محرک تولید ملی از طریق تحقـق برخی از الزامات درونـی و بیرونی بود که با اقدامات و تلاش‌هایی که انجام شـد، صادرات غیرنفتی هدف‌گذاری و در قالب شـورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی کشور، فرماندهی واحد آن شکل گرفت.

ارزیابـی تطبیقـی و نقد علمی عملکرد ۱۰ برنامه توسـعه پیش و بعد از انقلاب، می‌تواند تصویری شفاف از کاستی‌های توسعه را نشان دهد.

بخشی از موانع توسعه‌یافتگی ایران به بی‌اطلاعی از مفاهیم «توسعه» و بخش دیگر آن به سـاختار اجتماعی، فرهنگی و تاریخی جامعه مربوط می‌شود. توسـعه‌یافتگی محصول خرد جمعی، کار گروهی، هم‌گرایی و تفاهـم میان دولت پاسـخگو، مردم، نهادهای مدنـی و بخش خصوصی است. درنتیجه تا هنگامی که هماهنگی فکری و مدنی میان کارشناسان، اندیشـمندان و نخبگان جامعه به وجود نیاید، توسـعه مطلوب و جامعه آرمانـی پدید نخواهد آمـد و مخترعان، نظریه‌پردازان و نخبگان رشـد نخواهند کرد زیرا توسـعه محصول تفکر منظوم، سیستماتیک، انضباط جمعی و قاعده‌مند بودن جامعه است.

درحال‌حاضر باید سیاست‌های برنامه هفتم توسعه تدوین و شوراهای مرتبط با این برنامه تشکیل شود. نکته مهم و اساسی، پیاده کردن الزامات مرتبط با آمایش سرزمینی در برنامه هفتم توسعه است؛ یعنی برای اینکه بتوانیم آمایش سـرزمینی را در این برنامه مستقر کنیم، به ظرفیت‌سازی قانونی نیاز داریم و سال ۱۴۰۱، به طور همزمان سال شروع طرح آمایش سرزمینی و شروع برنامه هفتم توسعه خواهد بود؛ بنابراین، امسال مقطع بسیار حساسی در نظام برنامه‌ریزی کشور است و باید بتوانیم بخش‌های بنیادینی که پایه‌گذار اجرای آمایش سـرزمینی در برنامه هفتم توسـعه است را داشته باشیم.



ناوگان حمل‌ونقل تجاری جاده‌ای کشور فرسوده است

حرکت روی جاده ناامنی

پیمان صفردوست: هفته گذشته دو حادثه بسیار تلخ جاده‌ای در کشور جان ۲ خبرنگار و ۵ سرباز معلم را گرفت و کشور برای چندمین بار در طول این چند سال جان‌هایی ارزشمند را به‌خاطر ابزارهای نامناسب حمل‌ونقل از دست داد. اما مسئله امروز فقط حمل‌ونقل مسافری نیست؛ چه بسیار حوادثی که در آن نامناسب بودن امکانات و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، باعث از بین رفتن جان و مال رانندگان، بازرگانان و مردم بی‌گناه شده است. اما دلیل فرسودگی‌ها و آسیب‌های ناشی از آن در ناوگان حمل‌ونقل تجاری جاده‌ای کشور چیست؟ و چگونه می‌توان از این روند ناخوشایند جلوگیری کرد؟ با گزارش روزنامه صمت در این باره همراه باشید:

ایران پارکینگ ناوگان فرسوده‌است



احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور با اشاره به فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل در گفت‌وگو با صمت عنوان کرد: کشور ما در این سال‌ها به پارکینگ ناوگان فرسوده تبدیل شده و هیچ اقدام عملیاتی و موثری برای بهبود این وضعیت انجام نشده است؛ بنابراین نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم که در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و با شرایط و استانداردهایی که بر دنیا حاکم است، حرفی برای گفتن داشته باشیم. وی در این باره افزود: یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که ما امروز در ناوگان حمل‌ونقل کشور با مواجهیم، میزان آلایندگی آنهاست که باتوجه به استانداردهای فعلی دنیا، قابل‌پذیرش نیست، اما مهم‌تر از این موضوع، فرسودگی این ناوگان و مشکلات مربوط به تامین تجهیزات و لوازم یدکی این ناوگان باعث می‌شود فعالان اقتصادی حتی برای حمل‌ونقل‌های داخلی نیز نتوانند با اطمینان خاطر عمل کنند و به این ترتیب ما هیچ جایگاهی در نظام حمل‌و نقل تجاری بین‌المللی نخواهیم داشت. کریمی با اشاره به اهمیت موضوع وجود ابزار کارآمد در فعالیت‌های اقتصادی، خاطرنشان کرد: باید به این موضوع توجه داشت که فعالان ناوگان حمل‌ونقل، پیش و بیش از هر موضوع دیگری به فکر بهینه‌سازی عملکرد ابزار کار خود هستند که این موضوع به خودی خود، باعث ایمنی حمل‌ونقل، سلامت رانندگان و حفظ محیط‌زیست می‌شود؛ ضمن اینکه می‌تواند رغبت بیشتری را برای استفاده بازرگانان از ناوگان حمل‌ونقل داخلی کشور ایجاد کند. وی در این زمینه تاکید کرد: در حال حاضر در تامین قطعات، ارز سنگینی که دارندگان کامیون‌ها برای تامین قطعات اروپایی به واسطه‌ها می‌پردازند، مشکلات رانندگان و بسیاری مسائل دیگر، فعالان این بخش را تحت فشار گذاشته است. دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور همچنین بیان کرد: به‌طور کلی ما در دولت فعلی در نوسازی و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل تجاری کشور به هیچ وجه مطلوب عمل نکرده‌ایم و باید دید مدیریت در این بخش چه زمانی قصد دارد نگاه خود را عوض کند و از شعار و تبلیغات، به برنامه‌های عملیاتی و اجرایی تغییر موضع دهد. کریمی در پایان گفت: در نهایت اینکه اگر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل به‌شکل واقعی در دستور کار نهادهای ذی‌ربط قرار بگیرد، همه بخش‌ها از آن منتفع می‌شوند و به‌نظر می‌رسد در این زمینه نیاز به ایجاد یک رویکرد ملی وجود دارد.

دست دوم سواریم!



در حالی که جامعه در هفته گذشته داغدار از دست دادن عزیزان خود بود و انگشت اتهام در این موضوع پیش از همه به سمت خودروهای فرسوده نشانه رفته بود، مشاور رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در امور نوسازی ناوگان جاده‌ای خبر از ورود کامیون‌های دست دوم به ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور داد. صدرالله بمانا با بیان اینکه ۴۳ دستگاه کامیون در هفته گذشته شماره‌گذاری شده، گفت: تاکنون برای واردات ۲۷۰۵ دستگاه کامیون زیر ۳ سال ساخت، درخواست ثبت سفارش شده که از این میزان ۴۳ دستگاه تا هفته گذشته شماره‌گذاری شده است. وی در این باره اظهار کرد: از این تعداد کامیون ثبت‌سفارش ۲۰۳۱ دستگاه انجام شده و ۲۹۱ دستگاه برای ترخیص به گمرکات کشور معرفی شده‌اند که از این میان تعداد ۱۸۸ دستگاه ترخیص و تعداد ۴۳ دستگاه کامیون تا هفته گذشته شماره‌گذاری شده است. صدراله بمانا تاکید کرد: در حال حاضر، صرفا کامیون‌های با نشان تجاری داف رنو وولو دارای خدمات پس از فروش هستند؛ بنابراین رانندگان نباید تا مستندات لازم برای ترخیص کامیون از جمله استاندارد ایمنی و کیفیت را از سازمان ملی استاندارد و استاندارد آلایندگی را از سازمان حفاظت محیط‌زیست و قرارداد خدمات پس از فروش را از یکی از شرکت‌های خدمات‌دهنده برندهای داف، رنو وولو مشاهده نکرده و از صحت آنها یقین نداشته باشند، مبادرت به خرید کامیون زیر ۳ سال ساخت کنند.

شکایت می کنیم



البته وکلای ملت در مجلس موضع‌گیری متفاوتی درباره ورود کامیون‌های دست دوم خارجی به ناوگان حمل‌ونقل کشور دارند. عزت‌الله اکبری تالارپشتی، رئیس کمیسیون صنایع مجلس درباره نوسازی ناوگان با کامیون‌های دست دوم ضمن انتقاد از این کار و مطرح کردن موضوع شکایت از دست‌اندرکاران این برنامه اظهار کرد: واردات کامیون وقتی در داخل ظرفیت تولید داریم، خیانت به کشور است. حتی اگر هم ظرفیت تولید داخل نداشتیم هم باید کامیون نو وارد می‌شد، نه دست دوم. بنا بر گزارش مهر اکبری تالارپشتی گفت: اینکه شما کشنده، تریلی، کامیون، اتوبوس و مینی‌بوس را دست دوم و بدون هیچ خدماتی وارد کنید فقط یک رانت محض ایجاد می‌شود و آلایندگی محیط‌زیستی دارد. رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس درباره پایین بودن قدرت خرید کامیون اروپایی نوساز از سوی رانندگان، تصریح کرد: این توان را دولت باید ایجاد کند. دولت باید راننده‌ای را که پول خرید کامیون نو را ندارد، به بانک معرفی کند و خودش هم ضامن وام شود؛ بعد به راننده بگوید اگر ماهی مثلا ۱۰ واحد درآمد داری، ۲ واحد آن را به بانک به‌عنوان قسط وام برگردان تا هم زندگی‌اش اداره شود و هم به شغلش ادامه دهد. وی ادامه داد: با واردات کامیون دست دوم، راننده اسیر بیابان‌ها می‌شود، قطعه نیست، خدمات پس از فروش ندارد و کسی هم به فریادش نمی‌رسد؛ چرا؟ چون دولتی‌ها می‌خواهند از رانت بهره ببرند. این کار از سر تا پای آن آلوده است. وی گفت: ما طرح واردات خودروهای دست دوم را بررسی و هر مقامی که دست‌اندرکار اجرای آن بوده را به دستگاه قضایی معرفی خواهیم کرد.

مسئله فقط فرسودگی نیست



محمد محمدپور عمران، کارشناس اقتصاد و عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران در گفت‌وگو با صمت درباره ناوگان فرسوده حمل‌ونقل ترانزیت کشور از این موضوع به‌عنوان یکی از چندین مشکل زیربنایی در ترانزیت کشور نام برد و عنوان کرد: متاسفانه حمل‌ونقل جاده‌ای تجاری در کشور ما در این سال‌ها از مشکلات فراوانی رنج می‌برده و ما در این سال‌ها باوجود ظرفیت‌های بالای ترانزیتی کشور نتوانسته‌ایم در تجهیز و نوسازی این ناوگان به‌شکل مطلوب عمل کنیم. محمدپور عمران در این باره تاکید کرد: ایران با قرار گرفتن در یک منطقه استراتژیک جغرافیایی و دسترسی به آب‌های آزاد می‌تواند به‌عنوان پل ارتباطی شمال-جنوب و شرق-غرب ارزآوری مطلوبی از طریق ترانزیت کالاها داشته باشد اما توجه ناکافی به تجهیز و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، این کار را برای ما مشکل کرده است. وی در عین حال در این باره تاکید کرد: البته مشکل حمل‌ونقل جاده‌ای تنها محدود به فرسودگی ناوگان نمی‌شود و باید در این زمینه به تعداد زیاد گلوگاه‌ها و زیرساخت‌های جاده‌ای نیز اشاره کرد. به‌علاوه اینکه حمل‌ونقل تجاری در کشور ما هنوز به‌عنوان یک زنجیره دیده نمی‌شود، به همین دلیل بسیاری از موقعیت‌های در این حوزه از دست می‌رود.

سخن پایانی...

تجارت امروز دنیا همراه با سه مولفه سرعت جابه‌جایی، کیفیت انتقال و کاهش هزینه‌ها شانه‌به‌شانه در حال حرکت است و اگر ما نیز قرار است از موقعیت استراتژیک کشور خود در راستای ارزآوری کشور استفاده کنیم، باید این سه مولفه را در حمل‌ونقل جاده‌ای مد نظر داشته باشیم، وگرنه در آینده‌ای نه‌چندان دور قافیه حمل‌ونقل تجاری جاده‌ای را به یکی از کشورهای همین حوزه خواهیم باخت. آن وقت باز هم باید بنشینیم و در سوگ فرصت‌های سوخته، مرثیه‌سرایی کنیم.





فعال و برگزارکننده نمایشگاهی در گفت‌وگو با صمت مطرح کرد

بحران استانداردهای نمایشگاهی در ایران

سهیل فرزین
editor@smtnews.ir



انتظار داریم هنگام برگزاری یک رویداد که قرار است توانمندی‌های پژوهشی و علمی کشور را معرفی کند، به تعدد امضای قراردادهای تجاری برسیم. در حوزه برگزاری رویدادها نیازمند این هستیم که به یک چارچوب منطقی و اصولی دست‌یابیم

امروزه ارتقای ارزش نمایشگاه‌ها از اهداف اصلی کشورهای در حال توسعه و حتی توسعه‌یافته است. در این راستا، صنعت نمایشگاهی ایران باید مطابق‌با استانداردهای جهانی و متناسب با جایگاه اقتصادی، علمی، فرهنگی و تاریخی کشورمان در جهان فعالیت داشته باشد. اما استانداردهای نمایشگاهی در کشور تا چه میزان رعایت می‌شوند؟ فعالان و متولیان این صنعت تا چه میزان برای رسیدن به استانداردها تلاش کرده‌اند و وضعیت زیرساخت‌های کشور برای رسیدن به استانداردهای جهانی چگونه است؟ صمت در همین زمینه گفت‌وگویی با عبدالکریم جلالی فعال و برگزارکننده نمایشگاهی ترتیب داده و نظر وی را در این‌باره جویا شده که در ادامه مطالعه خواهید کرد. با صمت همراه باشید.

جلالی در ابتدای این گفت‌وگو با اشاره به اینکه باید برای استانداردهای نمایشگاهی تفکیک قائل شویم، گفت: در حوزه زیرساخت‌ها و سایت‌های نمایشگاهی در کشور استانداردهایی مبنی بر ابعاد و ارتفاع سالن‌ها، تعداد ورود و خروج خدمات و تجهیزاتی که در محل وجود دارد و مواردی از این قبیل تعریف شده است. به جرأت می‌توان گفت که در این حوزه‌ها به تغییرات بنیادین نیاز داریم و به عبارتی در این حوزه با بحران جدی روبه‌رو هستیم.

وی افزود: سایت نمایشگاهی تهران به‌عنوان مهم‌ترین، بزرگ‌ترین و تاثیرگذارترین سایت نمایشگاهی کشور، جایگاه واقعی خود را از دست داده، چراکه زیرساخت‌های لازم در آن ایجاد نشده است. سالن‌های این سایت بسیار قدیمی و فرسوده هستند و حتما به بازسازی و بهسازی نیاز دارند. در این زمینه، حتما باید سرمایه‌گذاری اساسی و بزرگی انجام شود تا ما یک سایت مدرن داشته باشیم.

ایرانی کردن استانداردهای جهانی

این برگزارکننده نمایشگاهی در ادامه گفت: در حوزه برگزاری رویدادها نیز نیازمند ایرانی کردن استانداردهای جهانی هستیم. براساس استانداردهای یوفی، در سطح جهان درباره تعداد بازدیدکنندگان و مشارکت‌کنندگان خارجی باید محدودیت‌هایی رعایت شود. اما آیا این موضوع در همه کشورها رعایت می‌شود؟ به طور حتم این اتفاق رخ نمی‌دهد. نکته‌ای که در این میان وجود دارد این است که باید به سمت بهتر شدن و نزدیک شدن به این استانداردها پیش برویم.

لزوم بازتعریف استانداردهای نمایشگاهی

جلالی در ادامه خاطرنشان کرد: اگر بازتعریفی در این استانداردها ایجاد و برای موضوعات و سایت‌های نمایشگاهی ماموریت‌های متفاوتی تعریف کنیم، الزامی نخواهیم داشت که همه رویدادهای نمایشگاهی تجاری یا بین‌المللی باشند. باید توجه داشته باشیم که برخی از نمایشگاه‌ها می‌توانند در زمینه ترویجی و توسعه‌ای برگزار شوند. امروزه یک نمایشگاه پژوهشی برگزار می‌شود اما نفرات انتظار یک دستاورد تجاری دارند. به عبارتی می‌توان گفت انتظار داریم هنگام برگزاری یک رویداد که قرار است توانمندی‌های پژوهشی و علمی کشور را معرفی کند، به تعدد امضای قراردادهای تجاری برسیم. در حوزه برگزاری رویدادها نیازمند این هستیم که به یک چارچوب منطقی و اصولی برسیم. این فعال نمایشگاهی تصریح کرد: در حوزه بازدیدکنندگان و مشارکت‌کنندگان به‌عنوان یکی از ارکان اصلی برگزاری نمایشگاه‌ها باید درباره استانداردهای حوزه‌های ارائه خدمات و آموزش بازتعریف داشته باشیم.

باید بتوانیم با مباحث آموزشی به بهبود کیفیت ارتباط دوگانه بازدیدکنندگان و مشارکت‌کنندگان در رویدادها کمک کنیم. این موضوع قطعا در بهبود کیفیت برگزاری رویدادها و همچنین اثربخشی در توسعه اقتصادی کشور تاثیر مستقیم خواهدداشت.

استانداردسازی در حوزه خدمات نمایشگاهی

جلالی در بخش پایانی صحبت‌های خود به استانداردسازی در حوزه خدمات نمایشگاهی اشاره‌کرد و گفت: مهم‌ترین رکن حوزه خدمات نمایشگاهی، مباحث مربوط به غرفه‌سازی و تبلیغات است. به نظر می‌رسد این بخش نیز نیاز به یک تصمیم جدی برای بروزرسانی دارد. مهم‌ترین نیروها و پر اشتغال‌ترین بخش صنعت نمایشگاهی خدمات نمایشگاهی به‌ویژه قسمت غرفه‌سازی است. به نظر می‌رسد باید مرز مشخصی در حوزه خدمات داشته باشیم. بازتوانی نیروهای این حوزه و همچنین افزایش فعالیت‌ها و به‌روزکردن نحوه فعالیت آنها اهمیت بسیاری دارد.



عبدالکریم جلالی

روی خط خبر

برپایی نمایشگاه ساختمان در شیراز

معاون امور اقتصادی استانداری فارس از برپایی نمایشگاه بزرگ تخصصی ساختمان در هشتم ماه جاری در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی این استان در گلستان شیراز خبر داد.

به گزارش اقتصادنیوز، ظفر افشون با اعلام این خبر گفت: با توجه به لزوم معرفی ظرفیت‌های استان برای توسعه مراودات تجاری با کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا از ۵ سفیر کشورهای تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان و ارمنستان برای حضور در مراسم گشایش این نمایشگاه دعوت شده تا نسبت به تقویت و همکاری‌های دوجانبه اقتصادی بین فارس و این کشورها اقدام شود.

گردهمایی متخصصان صنعت برق

نوزدهمین نمایشگاه تخصصی صنعت برق و صنایع وابسته روز پنجشنبه با حضور ۵۰ شرکت از سراسر کشور در محل نمایشگاه بین‌المللی استان کرمانشاه افتتاح شد.

به گزارش ایسنا مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق استان کرمانشاه هدف از برگزاری این نمایشگاه را آشنایی مردم با مدیریت مصرف برق عنوان کرد و افزود: همچنین مردم با ارائه خدمات شرکت تویع نیروی برق از نزدیک آشنا می‌شوند. امیدعلی مرآتی گفت: ۵۰ واحد تولیدی و بازرگانی از استان‌های کرمانشاه، تهران، آذربایجان‌شرقی، اصفهان، البرز، مرکزی، خراسان رضوی و دیگر استان‌ها در نوزدهمین نمایشگاه تخصصی، صنعت برق و صنایع وابسته آن حضور دارند.

او اظهارکرد: این نمایشگاه از ۳ تا ۴ تیر پذیرای علاقه‌مندان به صنعت برق بود. شرکت توزیع برق استان کرمانشاه ۱۱ هزار و ۷۵۸ کیلومتر شبکه هوایی، ۱۷ هزار و ۹۶۸ ترانس با تولید ۲ هزار و ۱۵۳ مگاوات شبکه توزیع، ۲۶۹ فید عمومی و ۳۱ فید تخصصی دارد.

کرمانشاه با داشتن ۲۵ هزارکیلومتر مربع وسعت و ۳۷۱ کیلومتر مرز مشترک با کشور عراق؛ ۷۸۵ هزار مشترک برق دارد که ۸۳ درصد از آنها، یعنی ۶۵۲ هزار مشترک خانگی هستند که نشان از ضعف صنعت در این استان دارد.





در محک عشق مرز ندارد

کودکان مبتلا به سرطان از هر خطه و با هر زبان و فرهنگی فرزند محک‌اند.

این سقف ۳۰ سال است برای آسایش آنها و خانواده‌هایشان در سراسر ایران بنا شده است. محک تا امروز بیش از ۳۵ هزار فرزند از شهرهای مختلف را حمایت کرده، دغدغه هزینه دارو و درمانشان را داشته و تلاش کرده سختی‌های درمان کودک بودن را از یادشان نبرد.

در محک عشق حد و مرزی نمی‌شناسد و اینجا با تمام فرزندانمان از هر جغرافیا و با هر قومیت، با یک زبان حرف می‌زنیم: زبان عشق

یاوران عزیز، در هرگوشه‌ای از ایران عزیزمان که زندگی می‌کنید، برای حمایت از فرزندان کوچک محک از سراسر کشور، همراهمان بمانید.

روش‌های حمایت از کودکان محک:
شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰
گزینه نیکوکاری اپلیکیشن آپ ۰۲۱ - ۲۳۵۴۰

از اینکه به پیام ما توجه می‌کنید، سپاسگزاریم.

۳۰ سالگی
درمحک، عشق
سی ساله شد

گزارش خبری

۷ روز برای مصرف بهینه آب



از سوی دفتر روابط‌عمومی و ارتباطات مردمی شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور، عناوین روزهای هفته مدیریت مصرف بهینه آب در سال جاری اعلام شد. مدیر روابط‌عمومی و آموزش همگانی شرکت آب و فاضلاب استان اصفهان با بیان اینکه هفته اول تیر، هفته مدیریت مصرف بهینه آب و برق، نام‌گذاری شده است، اعلام کرد: روز یکم تیر با عنوان مدیریت مصرف آب، برق و خانواده است که این عنوان با هدف فراهم کردن زمینه مشارکت خانواده‌ها در مدیریت مصرف و افزایش نقش زنان در اصلاح الگوی مصرف انتخاب شده است. مهرداد خورسندی، روز دوم هفته صرفه‌جویی را مدیریت مصرف آب و برق، افکار عمومی و رسانه خواند و بیان کرد: هدف از نام‌گذاری روز دوم تیر استفاده گسترده‌تر از ظرفیت وسایل ارتباط جمعی و شبکه‌های اجتماعی به منظور افزایش آگاهی عمومی و بالا بردن سطح دانش مصرف‌کنندگان آب نسبت به محدودیت منابع است. وی روز سوم هفته صرفه‌جویی را مدیریت مصرف آب و برق، صنعت، سازمان‌های عمومی و موسسات خصوصی اعلام و خاطرنشان کرد: این روز با هدف تبیین نقش تولیدکنندگان تجهیزات کاهنده مصرف در توسعه فناوری‌های کاهنده مصارف آب و انرژی، تشریح ضرورت توسعه صنایع و بهره‌برداری از معادن متناسب با ظرفیت‌های منابع آبی و انرژی کشور و تبیین نقش سازمان‌ها و موسسات در اعمال رویه‌های صحیح مصرف آب و انرژی در تاسیسات و ساختمان و... نام‌گذاری شده است. خورسندی عنوان روز چهارم هفته صرفه‌جویی را مدیریت مصرف آب و برق و آموزه‌های دینی اعلام و خاطرنشان کرد: هدف از نام‌گذاری تبیین اهمیت صحیح مصرف کردن و پرهیز از اسراف از منظر تعالیم دینی و معرفی شیوه‌های صحیح مصرف با اتکا به تعالیم دینی است. وی روز پنجم را مدیریت مصرف آب و برق، خدمات شهری و روستایی و جلب مشارکت‌های مردمی و خیران دانست و تصریح کرد: تشویق و ترغیب نهادهای خدمات‌رسان شهری و روستایی به کاهش مصارف آب و انرژی، تشویق و ترغیب مردم و خیران برای سرمایه‌گذاری به منظور توسعه و بهبود زیرساخت‌های تولید و انتقال و توزیع آب و انرژی و جلب مشارکت صنایع و صاحبان منابع مالی در انجام مسئولیت اجتماعی در حوزه آب و انرژی با اجرای برنامه‌های فرهنگ‌سازی از اهداف نام‌گذاری این روز بوده است. خورسندی با اشاره به اینکه عنوان روز ششم هفته صرفه‌جویی مدیریت مصرف آب و برق غذا، منابع طبیعی و حفظ محیط‌زیست است، افزود: تشریح نقش آب و انرژی در امنیت غذایی، تشریح نقش منابع طبیعی در توسعه اقتصادی جوامع و ضرورت حفظ محیط‌زیست برای بقا و تداوم تمدن بشری و تشریح نقش اجرای طرح‌های جمع‌آوری و تصفیه بهداشتی فاضلاب و همچنین بازچرخانی آب در حفظ و ارتقای کیفیت منابع آبی از اهداف نام‌گذاری این روز است. مدیر روابط‌عمومی و آموزش همگانی آبفای استان اصفهان، مدیریت مصرف آب و برق، اقتصاد و حقوق شهروندی را شعار روز هفتم در هفته صرفه‌جویی اعلام و بیان کرد: این نام‌گذاری با هدف تشریح ارزش اقتصادی آب و برق، تشریح نقش و ارزش اقتصادی کاهش مصرف در حفظ منابع و جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست و لزوم رعایت قانون از سوی همگان و اطلاع‌رسانی درباره انواع جرایم و تخلفات در بخش آب و برق انجام شده است.

تکمیل زنجیره ارزش بخش معدن با سیاست‌گذاری‌های جدید

وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به نقش حوزه معادن و صنایع معدنی در اقتصاد و توسعه متوازن در کشور، بر لزوم سیاست‌گذاری در راستای تکمیل زنجیره ارزش و استفاده از درآمدهای این بخش برای توسعه معدنی کشور تاکید کرد و خواستار راه‌اندازی بخش تخصصی برای فعالیت‌های این سازمان در عرصه‌های بین‌المللی شد. به گزارش شاتا، علیرضا رزم‌حسینی در جریان بازدید از سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو)، ضمن بازدید از بخش‌های مختلف این سازمان و دریافت گزارش از اقدامات، برنامه‌ها و چالش‌های این سازمان، عملکرد این سازمان را از نزدیک مورد بررسی قرار داد. وزیر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر اینکه معادن از ثروت‌های ملی هستند، بر استفاده از این ظرفیت در راستای توسعه متوازن در کشور اشاره کرد و گفت: ایمیدرو علاوه‌بر تولید باید در مدیریت کارآمد اقتصادی نیز ایفای نقش کند. رزم‌حسینی در ادامه این نشست با اشاره به ضرورت وجود امنیت سرمایه‌گذاری در کشور، استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی در راستای توسعه و اجرای طرح‌های جدید در حوزه معدن و صنایع معدنی را لازم دانست و بر ضرورت سیاست‌گذاری‌های جدید در راستای تکمیل زنجیره ارزش در بخش معدن تاکید کرد. رزم‌حسینی درباره مدیریت توسعه‌ای این سازمان گفت: با توجه به نیاز کشور و تنوع معادن در داخل و همین‌طور ظرفیت‌های معدنی که در کشورهای منطقه وجود دارد، بومی‌سازی و توسعه ساخت داخل باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد تا بتوان از این ظرفیت‌ها بیشترین و بهترین بهره‌برداری را در راستای توسعه و خلق ثروت را ببریم.

در سفر معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت به استان مرکزی

فاز دوم تصفیه‌خانه فاضلاب شهرک صنعتی دلیجان افتتاح شد

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

فاز دوم تصفیه‌خانه فاضلاب شهرک صنعتی دلیجان افتتاح شد.

به گزارش صمت از استان مرکزی، علی رسولیان در سفر به استان مرکزی، از واحدهای تولیدی ویستا اعتماد ایرانیان، کربن سیمرغ، الیاف شاهکار نرمینه و الیاف پلی استر ساینا در شهرک‌های صنعتی خمین، محلات و دلیجان بازدید کرد.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با حضور در این کارخانجات، از خط تولید و بخش‌های مختلف این شرکت‌ها بازدید کرد و در گفت‌وگو با مدیران و کارگران آنها، از نزدیک در جریان مسائل و مشکلات، توانمندی‌ها و روند تولید در این واحدهای صنعتی قرار گرفت.

رسولیان در نشست بررسی مشکلات واحدهای صنعتی شهرک صنعتی خمین افزود: با وجود تمام فشارهای ناشی از تحریم‌های ظالمانه و تهدیدات کرونا، سال گذشته صنعت کشور ۸ درصد رشد داشت که این موفقیت را می‌توان حاصل حمایت از تولید داخل، اقتصاد مقاومتی و رشد صنایع داخلی بیان کرد.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با اشاره به اینکه شهرستان خمین دارای یک شهرک و دو ناحیه صنعتی است، اعلام کرد: توسعه و افزایش سطح اراضی و برنامه زمان‌بندی ایجاد زیرساخت متناسب با نیاز و شمار متقاضیان در شهرک و نواحی صنعتی این شهرستان انجام می‌شود.

وی بیان کرد: به منظور تخصیص و انتقال آب به شهرک صنعتی خمین آمادگی مشارکت با پتروشیمی این شهرستان و آب منطقه‌ای استان مرکزی وجود دارد.



رسولیان با تاکید بر خریداری پساب شهرها و انتقال تخصیص‌ها برای استفاده در شهرک‌های صنعتی گفت: برای خرید هر لیتر آب در سال جاری، ۱۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال پرداخت شده است.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت اظهار کرد: مشارکت بخش خصوصی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان مرکزی پیشنهادی است که به دولت بردیم چراکه باید به سمت شهرک‌های خصوصی حرکت کرد.

رسولیان، ایجاد شهرک‌های صنفی برای کسب‌وکارهای کوچک با واگذاری زمین به اصناف را از دیگر برنامه‌های سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی در سال جاری بیان کرد. وی توضیح داد: بسته تشویقی در سال جاری برای واگذاری زمین به شرکت‌های دانش‌بنیان در بهترین نقاط شهرک‌های صنعتی با اقساط بلندمدت ارائه شده و ایجاد یک‌هزار کارگاه در سراسر کشور با اولویت شرکت‌های دانش‌بنیان برنامه‌ریزی شده است.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تاکید کرد: امسال ۴۰۰ هکتار از زمین‌های واگذار شده که واحد تولیدی در آنها ایجاد نشده پس گرفته می‌شود.

رسولیان افزود: در آیین‌نامه امسال آورده شده که تا زمینی به بهره‌برداری نرسد اجازه فروش ندارد و فروش زمین حتی با دیوارکشی ممنوع شده است.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران گفت: ناحیه صنعتی برای استقرار صنایع پایین‌دستی واحد پتروشیمی خمین راه‌اندازی خواهد شد. وی افزود: همچنین به منظور جلوگیری از بلاتکلیفی سرمایه‌گذاران در واگذاری زمین، راه‌اندازی سامانه الکترونیکی در دستور کار است تا متقاضی زمین بتواند از منزل زمین مورد نظر خود را خریداری کند. معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری، نمایندگان مردم خمین و محلات و دلیجان در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مدیران نهادهای اجرایی استانی و شهرستانی در سفر معاون وزیر و مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران به شهرستان‌های خمین، محلات و دلیجان وی را همراهی می‌کردند.

> ناحیه صنعتی برای استقرار صنایع پایین‌دستی واحد پتروشیمی خمین راه‌اندازی خواهد شد. همچنین به منظور جلوگیری از بلاتکلیفی سرمایه‌گذاران در واگذاری زمین، راه‌اندازی سامانه الکترونیکی در دستور کار است

اهدای تندیس رضایتمندی مشتری به سنگ آهن بافق



شرکت سنگ آهن مرکزی ایران-بافق موفق به دریافت لوح تقدیر و تندیس «اجلاس سراسری رضایتمندی مشتری» و سومین همایش ملی نقش مدیران اقتصادی در پیشبرد اقتصاد با رویکرد مشتری‌مداری شد.

به گزارش مرکز اطلاع‌رسانی شرکت سنگ آهن مرکزی، اجلاس سراسری رضایتمندی مشتری با رویکرد نقش مدیریت در روند بهبود پاسخگویی به مشتری در دوران کرونا و پساکرونا برگزار شد و شرکت سنگ آهن مرکزی ایران-بافق موفق به دریافت لوح تقدیر و تندیس اجلاس رضایتمندی مشتری و سومین همایش ملی نقش مدیران اقتصادی در پیشبرد اقتصاد با رویکرد مشتری‌مداری شد.

اجلاس سراسری رضایتمندی مشتری با رویکرد نقش مدیریت در روند بهبود پاسخگویی به مشتری در دوران کرونا و پساکرونا و سومین همایش ملی نقش مدیران اقتصادی در پیشبرد اقتصاد با رویکرد مشتری‌مداری در تالار آبگینه وزارت امور خارجه برگزار شد.

در این مراسم مدیران برخی نهادهای دولتی و همچنین مدیران بخش خصوصی ضمن تبیین اهمیت مشتری‌مداری برای تقویت بخش تقاضای اقتصاد و کمک به بهینه کردن کیفیت محصولات تولیدی و خدمات، به انتقال تجربیات خود در زمینه ارتقای رضایت مشتری پرداختند.

در این همایش اشتراک و انتقال دانش و تجارب متخصصان، مسئولان و نخبگان مدیریت ایران در دوران کرونا و پساکرونا، اشاعه فرهنگ شاخص رضایت مشتری و کیفیت در بازارهای رقابتی ملی و بین‌المللی، تبیین جایگاه کیفیت و بهره‌وری محصول تولید ملی در رعایت حقوق مصرف‌کننده در بین آحاد مردم در شرایط بحرانی، افزایش فضای رقابتی در شرایط کرونا و پساکرونا با تاکید بر استانداردسازی محصولات و خدمات با کیفیت برتر، ارزیابی نقش مدیریت و کارآفرینی در پیشبرد اهداف اقتصاد مقاومتی و جهش تولید و ارائه راهکارهای نوین برای برآورده کردن این اهداف، نقش مشتری‌مداری و شیوه‌های نوین رهبری بازار در جهش تولید، تقویت استراتژی‌های سازمان به منظور برآورده کردن نیازهای مشتریان موردتوجه و بحث و بررسی قرار گرفت.

در این مراسم محمود شکوهی، مدیر خرید شرکت به نمایندگی از مدیرعامل لوح تقدیر و تندیس همایش را تحویل گرفت.

روابط‌عمومی سنگ آهن بافق برنده جایزه ارتباطات درون‌سازمانی



برگزیدگان پنجمین «جشنواره صنعت روابط‌عمومی ایران» در آیینی در مرکز همایش‌های سازمان مدیریت صنعتی معرفی شدند و روابط‌عمومی شرکت سنگ آهن به‌عنوان یکی از برگزیدگان پنجمین «جشنواره صنعت روابط‌عمومی ایران» در حوزه ارتباطات درون‌سازمانی و خلاقیت معرفی و موفق به دریافت تندیس و لوح تقدیر شد.

مرکز اطلاع‌رسانی شرکت سنگ آهن مرکزی، در این جشنواره که با حضور و سخنرانی پروفسور سعیدرضا عاملی دبیر شورای عالی انقلاب فرهنگی درباره «نسل پنجم فناوری‌های نو و عملیات همزمان و گسترده روابط‌عمومی‌ها: الگوریتم‌های هوشمند فراگیر» برگزار شد، حسن محمدی مدیر روابط‌عمومی و امور بین‌الملل شرکت سرمایه‌گذاری سازمان تامین اجتماعی (شستا) برای تدوین «سند راهبردی اطلاع‌رسانی و روابط‌عمومی»، نشان عالی برنامه‌ریزی دریافت کرد.

در این مراسم خسرو رفیعی رئیس انجمن روابط‌عمومی ایران، سیدشهاب سیدمحسنی رئیس انجمن متخصصان روابط‌عمومی، مهدی باقریان دبیرکل جشنواره و جمع محدودی از مدیران و کارشناسان روابط‌عمومی حضور داشتند و از شهرام بخشا رئیس اداره روابط‌عمومی بانک توسعه تعاون (جایزه مسئولیت اجتماعی)، رضا صفریان مدیر روابط‌عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب (جایزه مسئولیت اجتماعی کرونا و انتشارات)، سیدفرید میرموسوی مدیر روابط‌عمومی و حوزه مدیریت بیمه دی (جایزه ارتباطات بصری و خلاقیت)، سیدمصطفی فخری بافقی مدیر روابط‌عمومی شرکت سنگ آهن مرکزی ایران-بافق (جایزه ارتباطات درون‌سازمانی و خلاقیت) قدردانی و تندیس جشنواره به برگزیدگان اعطا شد.

در بخش پایانی مراسم با اهدای جایزه پیشکسوت روابط‌عمومی به ایمان قربانی، مدیر روابط‌عمومی فرمانداری تهران از خدمات وی نیز تجلیل به عمل آمد.

در این دوره از جشنواره که همزمان با پنجمین رخداد بررسی مسائل و چالش‌های روابط‌عمومی برگزار شد، بیش از ۱۷۰۰ اثر از ۱۱۲ سازمان و شرکت در ۱۴ بخش پژوهش و افکارسنجی، مدیریت و برنامه‌ریزی، ارتباطات درون‌سازمانی، ارتباطات رسانه‌ای، ارتباطات مردمی، ارتباطات دیجیتالی، ارتباطات دیداری و شنیداری، ارتباطات بصری، انتشارات، تبلیغات، مسئولیت اجتماعی، داستان‌سرایی، اقدامات کرونایی و خلاقانه به دبیرخانه جشنواره رسید که پس از ارزیابی نهایی، ۲۳ روابط‌عمومی برتر انتخاب و معرفی شدند. داوری نهایی آثار برعهده محمود مختاریان، سیدشهاب سیدمحسنی و مهدی باقریان بوده است.

محمد ایزدیان معاون روابط عمومی شرکت سنگ آهن به نمایندگی از سید مصطفی فخری در این مراسم شرکت و لوح وتندیس خود را دریافت کرد.

توسعه زیرساخت بندر خشک پیشگامان با هدف راه‌اندازی فاز دوم

مدیرعامل بندرخشک پیشگامان از توسعه باراندازهای داخلی این بندر با سرمایه‌گذاری افزون‌بر ۲۰۰ میلیارد ریالی خبر داد. به گزارش روابط‌عمومی بندر خشک پیشگامان، محمدحسین ریاحی با بیان اینکه زیرساخت‌های ضروری بندرخشک برای فعالیت تمام فازهای آن فراهم شده است از توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز در راه‌اندازی فاز دوم از جمله جاده‌های فرعی و خطوط ریلی با هدف گسترش فضای باراندازهای داخلی در بندر خشک خبر داد و افزود: تاکنون بیش از ۱۰ کیلومتر خط ریلی شامل خطوط اصلی و خطوط توقف در شانتینگ یارد در داخل بندر خشک پیشگامان اجرا شده که نیاز فعالیت‌های فاز نخست را تامین کرده است. مدیرعامل بندرخشک پیشگامان طرح توسعه خطوط ریلی جدید را شامل زیرسازی و ریل‌گذاری ۷ کیلومتر خط ریلی گرم و بازوهای کمکی برای تخلیه و بارگیری دانست و گفت: بیش از ۳ کیلومتر از این خطوط در حال نصب بوده و تا یک ماه آینده قابل بهره‌برداری است. ریاحی هزینه سرمایه‌گذاری خطوط در حال نصب را افزون‌بر ۲۰۰ میلیارد ریال عنوان و ابراز امیدواری کرد با بهره‌برداری از این خطوط امکان فعالیت گسترده‌تر حمل ریلی در شانتینگ یارد و استقرار شرکت‌های خدمات‌دهنده در حوزه‌های حمل‌ونقل و تعمیر و نگهداری ریلی و جاده‌ای، نهاده‌های دامی و محصولات گلخانه‌ای و سایر خدمات پیش‌بینی شده در فاز دوم فراهم شود. مدیرعامل بندر خشک پیشگامان ابراز امیدواری کرد با تکمیل و راه‌اندازی فازهای آتی و حضور سرمایه‌گذاران متعدد شاهد توسعه اقتصادی بیشتر و اشتغال پایدار باشیم.



ذخیره سنگ آهن به مرز یک میلیارد تن رسید

طی سال‌های اخیر، اکتشافات گسترده پهنه‌ها با برنامه راهبردی ایمیدرو ادامه دارد. براساس فعالیت‌های انجام‌شده میزان شناسایی ذخیره سنگ آهن کشور طی ۶ سال گذشته به مرز یک میلیارد تن رسید. در راستای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران و واحدهای تابع در حوزه اکتشاف، ۹۷۷ میلیون تن ذخیره سنگ آهن طی ۶ سال گذشته در کشور شناسایی شده است. به گزارش روابط‌عمومی ایمیدرو، آمار یادشده نشان می‌دهد سهم ذخیره جدید از کل ذخایر، معادل ۳۳ درصد است.نتیجه کشف ذخایر ناشی از فعالیت اکتشافی طی ۶ سال گذشته نشان می‌دهد، کل ذخایر سنگ آهن حال حاضر به ۲ میلیارد و ۷۳۶ میلیون تن می‌رسد. در همین حال پیش‌بینی می‌شود با ادامه برنامه‌های توسعه‌ای و راهبری ایمیدرو در بخش اکتشاف، میزان ذخایر شناسایی‌شده سنگ آهن تا سال ۱۴۲۰، به میزان ۲ میلیارد تن دیگر افزایش یابد.این گزارش می‌افزاید، اکتشاف پهنه‌ها در فازهای شناسایی و پی‌جویی در ۳۰ استان شامل ۱۰۷ پهنه بیش از ۶۶۰ هزار کیلومترمربع گستره کشور در راستای اهداف کلان وزارت صنعت، معدن و تجارت در حال اجراست که ۸۰ درصد آن تکمیل شده است. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که در طول سال‌های گذشته ظرفیت قابل توجهی از صنایع فولادی در کشور احداث شده است؛ در همین حال انتظار می‌رود ظرفیت این صنایع در افق ۱۴۰۴ به ۵۵ میلیون تن افزایش پیدا کند. تولید این حجم از فولاد با تکیه بر ظرفیت‌های غنی مواد معدنی اجرایی‌شده و انتظار می‌رود همپای رشد و توسعه صنایع فولاد، کشف و استخراج ذخایر معدنی سنگ آهن نیز در اولویت باشد.

در گفت‌وگو با فعالان صنایع معدنی در ارزیابی برنامه ششم توسعه مطرح شد

غفلت از توسعه همه‌جانبه

برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در راستای تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور در بازه زمانی ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ لازم‌الاجراست. در این برنامه، متوسط رشد اقتصادی کشور ۸ درصد برآورد و متوسط رشد سالانه در بخش معدن نیز ۸.۸ درصد ذکرشده است. در همین حال، مجموع سرمایه‌گذاری برنامه ششم توسعه در زنجیره بخش معدن، ۱۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار گزارش‌شده است. در واقع انتظار می‌رفت با توجه به ظرفیت‌های معدنی کشور و همچنین ذخایر غنی انرژی و نیروی انسانی توانمند در طول این سال‌ها شاهد رشد چشمگیر بخش معدن و صنایع‌معدنی و در همین حال بهره‌گیری از ظرفیت‌های این بخش باشیم. این صنایع کمترین وابستگی را به واردات دارند و ازاین‌رو شاید بتوان اذعان کرد در طول این سال‌های سخت تحریم می‌توانستند نقطه قوتی برای اقتصاد کشور باشند، بااین‌وجود از ظرفیت‌های این بخش آن‌طور که باید بهره گرفته نشد. در واقع بهره‌گیری از ظرفیت‌های معدنی تنها در حد شعار باقی ماند. البته بخشی از صنایع معدنی در طول این سال‌ها رشد کردند اما این رشد به‌طور منسجم و برنامه‌ریزی‌شده نبود. در چنین شرایطی، شاهد رشد ظرفیت فولادسازی بدون توجه به توسعه حلقه‌های بالادستی و پایین‌دستی این زنجیره هستیم. همین موضوع به چالشی برای فعالان صنایع معدنی بدل شده و امکان دارد در سال‌های آینده نیز ادامه یابد.



عکس: صمت

در برنامه ششم توسعه، متوسط رشد اقتصادی کشور ۸ درصد و متوسط رشد سالانه بخش معدن ۸.۸ درصد برآورده‌شده است

توسعه در زمینی متفاوت



آنوش رحام، دبیر سندیکای تولیدکنندگان فولادی ایران در گفت‌وگو با صمت در پاسخ به سوالی مبنی بر تاکید سیاست‌گذاران بر نقش بخش معدن و صنایع‌معدنی در توسعه اقتصادی و اینکه آیا این صنایع مطابق با برنامه ششم توسعه‌یافته‌اند یا خیر، گفت: صنایع معدنی در طول چند سال گذشته با فشار و محدودیت‌های بسیاری روبه‌رو بوده‌اند و همین محدودیت‌ها نیز مسیر توسعه این صنایع را تغییر داده است. بسیاری از طرح‌های توسعه‌ای که با همکاری شرکت‌های صاحب فناوری در حوزه مس و فولاد در دست اجرا بودند با شروع مجدد تحریم‌های اعمالی ایالات‌متحده علیه ایران متوقف ماندند؛ بنابراین روند توسعه متفاوت‌تر از قبل ادامه یافت؛ یعنی جامعه فنی‌مهندسی کشور به سمت کسب فناوری‌های جدید و واحدهای صنایع معدنی در کشور پیش رفتند. برخی از این پروژه‌ها با دانش بومی‌شده به مرحله بهره‌برداری نیز رسیدند. در واقع در طول این سال‌ها دریافتیم که می‌توان با تکیه بر توان شرکت‌های دانش‌بنیان و توان متخصصان داخلی بخشی از کمبودهای موجود در این حوزه را برطرف کرد. در ادامه باید زمینه تقویت همکاری با مجموعه‌های خارجی را فراهم آورد که حتی در شرایط تحریم نیز فعالیت مشترک با ایران را رها نکردند. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد مجموعه‌هایی که در طرح‌های توسعه خود با طرف خارجی همکاری می‌کردند در چند سال گذشته با مشقات بسیاری روبه‌رو بوده‌اند؛ بنابراین حمایت سیاست‌گذاران از این واحدها ضروری به‌نظر می‌رسد.

زنگ خطر کمبود مواد اولیه

دبیر سندیکای تولیدکنندگان فولادی در ادامه اظهار کرد: دولت و سیاست‌گذاران در طول سال‌های گذشته اهتمام خود را به توسعه ظرفیت فولاد خام متمرکز کرده‌اند و بدین‌ترتیب از بررسی و توسعه متوازن زنجیره فولاد غفلت شده است. این در حالی است که درحال‌حاضر زنگ خطر کمبود سنگ‌آهن به صدا درآمده و انتظار می‌رفت طی سال‌های گذشته تمرکز اصلی روی توسعه اکتشافات باشد. حال در موقعیت کنونی و با توجه به شرایط موجود حاکم بر صنایع معدنی به‌ویژه زنجیره فولاد انتظار می‌رود صنایع تبدیلی و تکمیلی فولاد بیش از پیش موردتوجه باشند؛ یعنی تبدیل فولاد خام به محصولاتی مانند مقاطع تکمیلی نورد، لوله و پروفیل و ورق‌های آلیاژی مصرفی و در نهایت ورق سرد و گرم و گالوانیزه در اولویت باشد.

اولویت با ارزش‌آفرینی است

وی در ادامه و در تاکید به تمرکز بر تکمیل حلقه‌های نهایی زنجیره فولاد به‌جای تامین سنگ‌آهن افزود: لازمه رشد ظرفیت بیشتر فولاد خام به واردات سنگ‌آهن نیاز دارد. این در حالی است که با توجه افزایش قابل‌توجه هزینه حمل دریایی، دیگر انتقال این محصول به کشور در آینده صرفه اقتصادی نخواهد داشت. در چنین شرایطی، واردات و صادرات سنگ‌آهن برای کشورهایی که ناوگانی عظیم برای حمل فله محصولات معدنی دارند، صرفه اقتصادی خواهد داشت؛ بنابراین انتظار می‌رود توان فنی‌مهندسی کشور حول محور ایجاد ارزش‌افزوده هرچه بیشتر متمرکز و بدین‌ترتیب آورده صادراتی کشور از محل مازاد تولید این محصولات تامین شود. بدون تردید افزایش ظرفیت فولادسازی به منابعی مانند آب نیاز دارد؛ با توجه به آنکه خطر کم‌آبی با شدت هرچه بیشتر کشور را در سال‌های نه‌چندان دور تهدید می‌کند، رشد ظرفیت فولادسازی در کشور منطقی نیست. به‌ویژه که در محل احداث واحدهای فولادی کشور بررسی لازم انجام نشده و بسیاری از این واحدها در مناطق دور از آب احداث‌شده‌اند؛ درواقع انتظار می‌رود واحدهای فولادی در شهرهای جنوبی و نزدیک به دریا احداث شوند. در ادامه نیز با کیفی‌سازی محصولات فولادی، زمینه توسعه بازارهای صادراتی را فراهم کرد. رحام با اشاره به تحریم‌های دوباره ایران در چند سال گذشته، افزود: با توجه به تحریم‌های اعمالی علیه کشور ما در طول سال‌های اخیر سیاست‌های حاکم بر بخش صنعت کشور تغییر کرد. بدین‌ترتیب سیاست تعمیق ساخت در حوزه لوازم‌خانگی، خودروسازی و سایر صنایع نیاز کشور را به برخی محصولات فولادی افزایش داده، درنتیجه انتظار می‌رود سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع فولاد کشور بر ساخت مواد اولیه موردنیاز این صنایع همچون ورق‌های فولادی متمرکز شود. چنانچه سیاست‌گذاران توسعه صنایع فولاد را از مسیر درست مدنظر داشته باشند باید روی ارزش‌آفرینی هرچه بیشتر تمرکز کنند. بدین‌ترتیب آینده روشن‌تری در انتظار صنایع فولادی کشور خواهد بود.

ضرورت توسعه متوازن



رضا شهرستانی، عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ایران در گفت‌وگو با صمت و در پاسخ به سوالی مبنی بر ارزیابی روند توسعه صنایع فولاد مطابق با برنامه ششم توسعه و روند احتمالی برنامه هفتم گفت: صنعت فولاد در رده صنایعی است که تاکنون به‌خوبی و براساس برنامه‌های توسعه‌ای کشور پیشرفت کرده و ظرفیت‌سازی مناسبی در این صنعت انجام‌شده است. در افق ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد هدف‌گذاری شده است. در همین حال در برنامه‌های توسعه‌ای گوناگونی نیز این مسیر مشخص و شفاف شده است. صنایع فولاد در طول این سال‌ها براساس این برنامه‌های توسعه‌ای پیش رفته‌اند.

وی افزود: ظرفیت تولید فولاد خام کشور درحال‌حاضر افزون‌بر ۳۷ میلیون تن برآورد می‌شود. البته میزان تولید شمش فولاد در کشور ما به‌مراتب کمتر از ظرفیت اسمی یادشده است. این موضوع از دلایل گوناگون نشأت می‌برد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به کمبود مواد اولیه و در مواردی انرژی اشاره کرد.

در همین حال باید تاکید کرد که تولید در یک صنعت در کنار سایر صنایع معنا می‌یابد. درنتیجه رشد همگونی از زنجیره فولاد لازمه توسعه صنعت فولادسازی است. با این‌وجود، صنایع فولاد در موقعیت کنونی از کمبود آهن اسفنجی و گندله رنج می‌برند. این کمبود از توسعه نیافتن بخش اکتشاف و استخراج در معدن نشأت می‌گیرد؛ یعنی می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که بخش معدن مطابق برنامه توسعه و همپای صنعت فولاد، توسعه را تجربه نکرده و این موضوع در آینده چالش‌زا خواهد بود.

شهرستانی در ادامه با اشاره به مشکل کمبود برق در ماه‌های گرم سال که امسال نیز شدت گرفته، افزود: این کمبود نیز حکایت از آن دارد صنایع برق کشور به‌قدر کافی توسعه‌نیافته‌اند؛ این دست چالش‌ها مسیر توسعه صنایع را با چالش روبه‌رو خواهد کرد.

با وجود محدودیت‌های یادشده، میزان تولید فولاد کشور در سال گذشته حدود ۳۰ میلیون تن برآورد شد. انتظار می‌رود این رقم در سال جاری افزایش یابد و میزان تولید فولاد کشور افزون‌بر ۳۲ تا ۳۴ میلیون تن باشد. البته تحقق این هدف به‌شرط تامین برق موردنیاز صنایع است.

عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد در ادامه افزود: چنانچه صنعت فولاد با همین رویه توسعه یابد و کمبودهای موردبحث برطرف شوند، حتی امکان رشد تولید و افزایش ظرفیت این صنعت تا ۶۵ میلیون تن نیز وجود دارد.

شهرستانی در ادامه اظهار کرد: توسعه صنعت فولاد با وجود تمام محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی، چالش‌های ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا و همچنین رکود در بازار مصرف داخلی فولاد کشور حاصل شده است. در حال‌حاضر بازار فولاد در سطح بین‌المللی از شرایط مساعدتری برخوردار است و با قیمت‌های مناسبی فروخته می‌شود. چنانچه امکان بهره‌مندی از این فرصت فراهم باشد می‌توان با تکیه بر آن، زمینه توسعه صنایع فولاد کشور را ایجاد کرد. به‌علاوه آنکه ارز حاصل از صادرات در داخل کشور عرضه خواهد شد و گامی مثبت در بهبود شرایط اقتصادی برداشته می‌شود. در همین حال باید تاکید کرد که توسعه ظرفیت‌های فولادی کشور به‌منزله ایجاد موقعیت‌های شغلی مختلف در منطقه بوده و در مجموع به نفع اقتصاد کشور است.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر توجه به طرح آمایش سرزمینی که در برنامه توسعه نیز به آن اشاره‌شده، افزود: متاسفانه برخی واحدهای فولادی کشور به‌اشتباه و با اصرار نمایندگان مجلس شورای اسلامی در مناطقی که ظرفیت و امکانات لازم را ندارد، احداث‌شده‌اند، چراکه به این واحدها به چشم موقعیتی برای اشتغالزایی نگاه می‌کنند.

بااین‌وجود، انتظار می‌رود سایر طرح‌های توسعه صنعت فولاد در مناطق جنوبی کشور و در نزدیکی آب‌های آزاد احداث شود تا از یک‌سو تامین آب موردنیاز برای این واحدها راحت‌تر باشد و از سوی دیگر، صادرات محصولات تولیدشده در آنها نیز راحت‌تر و با هزینه کمتر انجام شود. در همین حال انتظار می‌رود برای تداوم تولید و رشد صنعت فولاد، توسعه زیرساخت‌ها در حوزه‌های مختلف از جمله حمل‌ونقل ریلی نیز در دستور کار صاحبان صنایع قرار گیرد و استخراج عمقی ذخایر سنگ‌آهن نیز بیش‌ازپیش موردتوجه سیاست‌گذاران باشد تا بدین‌ترتیب و در سایه رشد همگون صنایع امکان رشد و توسعه فعالیت در صنایع گوناگون فراهم شود.

سخن پایانی

برنامه ششم توسعه، سومین برنامه‌ای است که در راستای تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور تهیه‌شده است. این برنامه برای دوره زمانی ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ لازم‌الاجراست. با این‌وجود، نگاهی کلی به عملکرد اقتصادی دولت در سال‌های گذشته حکایت از آن دارد که این برنامه آن‌طور که باید اجرایی نشده است. بازگشت تحریم و محدودیت‌های بین‌المللی اعمالی علیه ایران یکی از مهم‌ترین دلایلی بود که موجب شد صنایع از ریل توسعه خارج شوند. در چنین فضایی، شاهد رشد و بهبود عملکرد صنایع معدنی خارج از ریل و انسجام موردانتظار هستیم.

روند توسعه‌ای فولاد مبارکه متوقف نخواهد شد

مدیر طراحی و مهندسی فولاد مبارکه با اشاره به طراحی و اجرای حدود هزار پروژه از سال ۹۵ تاکنون گفت: باید توجه داشت که فولاد مبارکه هیچ‌گاه روند توسعه‌ای خود را متوقف نمی‌کند. به گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد مبارکه، علیرضا غفارپور، مدیر طراحی و مهندسی فولاد مبارکه با بیان اینکه تمامی پروژه‌های سرمایه‌گذاری فولاد مبارکه (توسعه و بهینه‌سازی) در واحد طراحی و مهندسی تعریف می‌شود، اظهار کرد: در این واحد، سالانه یک سبد پروژه تعریف و در کنار آن خدماتی از جنس طراحی برای نواحی گوناگون ارائه می‌شود. به‌علاوه، واحدهای خدمات فنی و قراردادی، جانمایی و مرکز اسناد نیز در کنار این بخش حضور دارند و از عوامل مهم پیشبرد طرح‌های مهندسی به‌شمار می‌روند. وی افزود: خدمات واحد مهندسی کارخانه از جنس توسعه، بهینه‌سازی و پشتیبانی بوده و این مسئله از ابتدا نیز در قالب نظام ایلوا برای فولاد مبارکه پیش‌بینی شده است.

مدیر طراحی و مهندسی فولاد مبارکه تصریح کرد: در تعریف و انجام مطالعات یک پروژه، آیتم‌های گوناگونی مانند مصرف انرژی، مباحث زیست‌محیطی، جنبه‌های مالی و اقتصادی و مباحث مرتبط با ظرفیت تولید و کاهش تعمیرات لحاظ می‌شود، هرچند کاربرد یا هدف پروژه‌ها متفاوت باشد. به‌عنوان مثال، آیتم‌های یادشده ممکن است در پروژه‌های اجرایی توسعه یا محیط‌زیست یا موضوعات مرتبط با مسئولیت‌های اجتماعی با رویکردهای گوناگونی لحاظ شود.

غفارپور گفت: به‌طور متوسط، سالانه حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ پروژه اولویت‌دار از حدود ۷۰۰ پیشنهاد موجود به واحد مهندسی کارخانه وارد می‌شود. در همه پروژه‌های اولویت‌دار سعی بر به پایان رساندن پروژه در مدت‌زمان یک سال است اما گاه به‌دلیل برخی مسائل پایان فرآیند پروژه بیش از یک سال طول خواهد کشید. با این حال باید توجه داشت که دست‌کم در ۷۰ درصد موارد، این پیشرفت در یک سال نخست آغاز پروژه قابل دستیابی است. وی ادامه داد: در ۵ سال اخیر، از ۱۲۵۰ پروژه‌ای که به این بخش وارد شده، حدود هزار مورد انجام‌شده و ۲۵۰ مورد در دست اقدام است. شاید بسیاری از پروژه‌های اجراشده در این بخش به نظر توسعه‌ای نباشد اما دقیقا یا از جنس توسعه یا در راستای توسعه است. همچنین بسیاری از بهبودها و پروژه‌هایی که در این بخش تعریف می‌شود به‌نوعی پشتیبان تولید است؛ بنابراین فعالیت این واحد دقیقا در راستای پشتیبانی و حمایت از تولید است.

مدیر طراحی و مهندسی فولاد مبارکه تصریح کرد: در سال جدید پروژه‌های متفاوتی در نواحی گوناگون با هدف توسعه تعریف شده است. به‌عنوان مثال، در پروژه نورد گرم ۲، بسیاری از پروژه‌های پشتیبان و جنبی در این واحد تعریف و اجرا می‌شود. آزمایشگاه تست محصول و تجهیزات مربوط، تأمین انرژی (آب، برق و گاز)، تجهیزات و شبکه مخابرات و داده و همچنین جاده‌های دسترسی و مسیر ریلی جهت ورود و خروج محصولات نهایی این بخش ازجمله پروژه‌های حائز اهمیت این حوزه است که در حال انجام مطالعات اجرایی آن هستیم. همچنین پروژه‌های دیگری در سایر نواحی تولیدی و پشتیبانی و ستاد در این مجموعه تعریف شده و در دست طراحی است.

غفارپور اظهار کرد: از بین تقریبا ۲۰۰ پروژه موجود برای اجرا در هر سال، تقریبا ۳۰ تا ۴۰ پروژه از جنس توسعه کلان است اما از نظر مالی همین تعداد پروژه بیش از نیمی از کل بودجه سرمایه‌گذاری سالانه شرکت را برای طرح‌های توسعه به خود اختصاص می‌دهد. سایر پروژه‌ها نیز از جنس بهینه‌سازی و در راستای بهبود یا پشتیبانی از شرایط موجود شرکت است. ما به همراه متقاضیان پروژه‌هایی را در سطح شرکت تعریف می‌کنیم که یا به پشتیبانی و رفع موانع تولید مربوط می‌شود یا با توسعه‌های خطوط تولید متناسب با شرایط داخلی و بازار در ارتباط است. این واحد همچنین براساس نیاز، با مدیریت اجرای پروژه‌ها در زمینه اصلاحات احتمالی یا تغییرات طرح‌ها همکاری نزدیکی دارد.

پیش‌بینی بودجه پروژه‌های سرمایه‌گذاری فولاد مبارکه در سال جاری در واحد مهندسی کارخانه، ۳۵۰۰ میلیارد تومان است؛ درحالی‌که همین مبلغ در سال گذشته برابر با ۱۸۰۰ میلیارد تومان بوده است. باید توجه داشت که فولاد مبارکه هیچ‌گاه روند توسعه‌ای خود را متوقف نمی‌کند. غفارپور در پایان از تمامی مجموعه‌های همکار در طراحی پروژه‌ها و به‌ویژه کارشناسان و مشاوران امر طراحی در این بخش به‌عنوان دو رکن اصلی در تعریف و طراحی پروژه‌ها تشکر کرد.

یادداشت

تداوم تولید و رقابت‌پذیری



امیر صباغ
مدیر اقتصادی و سرمایه‌گذاری ایمیدرو

تکمیل زیرساخت‌های لازم در مناطقی با تمرکز ذخایر معدنی ضروری به‌نظر می‌رسد. براین‌اساس نیز در طول سال‌های گذشته اقداماتی مانند احداث نیروگاه، جاده، خطوط انتقال گاز و... با هدف توسعه زیرساخت در مناطقی که از ظرفیت‌های ویژه معدنی برخوردارند، اجرایی می‌شود. در ادامه فرآوری مواد معدنی استخراج شده نیز باید در کنار معدن مستقر باشد، چراکه از یک‌سو حجم مواد معدنی فرآوری‌نشده قابل‌توجه است و حمل‌ونقل آن با دشواری انجام می‌شود و از سوی دیگر، باطله‌های حاصل از فرآیند فرآوری باید در همان معدن انباشت شوند.

در روند احداث صنایع معدنی توجه به آمایش سرزمین اهمیت ویژه‌تری دارد. هرچند در مواردی متاسفانه شاهدیم که شاخص‌های آمایش سرزمینی در اولویت امور قرار ندارد، بلکه نگاه سیاست‌گذار در احداث صنایع، اغلب توسعه استانی، منطقه‌ای و اشتغالزایی است. در چنین شرایطی، روند احداث صنایع بدون توجه به مصرف انرژی، آب و سایر نیازهای این صنایع انجام می‌شود. در واقع به ویژگی‌های منطقه‌ای در احداث صنایع آن‌طور که باید توجه نمی‌شود. بر همین اساس نیز مجوزهایی صادر شده و می‌شود که منبع تامین خوراک یا مواد اولیه یا آب موردنیاز این واحدها مشخص نیست.

چنانچه فاکتورهای مکان‌یابی براساس طرح آمایش سرزمین در تعیین محل احداث و احداهای صنایع معدنی مشخص شود، کمک بزرگی به بهبود پارامترهای اقتصادی احداث این واحدها می‌کند. در همین حال توسعه نیز به سمت و سوی پایداری می‌رود. اما در شرایطی که مباحث مربوط به آمایش سرزمین در احداث واحدهای صنعتی موردتوجه نباشد؛ فعالیت آن واحد با رقابت‌پذیری همراه نخواهد بود. بدی ترتیب با شروع بحرانی اقتصادی در جهان یا ایران، آن مجموعه به‌دلیل شرایط بحرانی و شکننده‌ای که دارد با افت تولید روبه‌رو شده یا از تداوم فعالیت باز می‌ماند. در اغلب موارد این واحدها با زیاندهی در مسیر فعالیت خود روبه‌رو خواهند شد. بدین‌ترتیب انتظار داریم واحدهای انرژی‌بر به کنار منابع انرژی منتقل شوند یا واحدی که مصرف آب بالایی دارد در کنار منابع آب احداث شود تا امکان بهبود در فعالیت این مجموعه‌ها مهیا باشد. در چنین شرایطی، فاکتورهای رقابت‌پذیری این صنایع در حوزه داخلی و بین‌المللی افزایش می‌یابد.

در طول سال‌های گذشته شاهد بودیم که سرمایه‌گذاران یا سیاست‌گذاران توانسته‌اند دولت‌ها را برای تغییر محل احداث صنایع با توجه به اهداف خود و خارج از طرح آمایش سرزمینی مجاب کنند. یا در مواردی اشتغالزایی در مناطق خاص در درجه نخست اولویت بوده است. البته در احداث واحدهایی که با فاکتورهای آمایش سرزمین منطبق نیستند، توجیهاتی وجود دارد. از جمله آنکه برای احداث واحدهای صنایع معدنی در کنار ذخایر معدنی، تداوم موقعیت‌های شغلی در شرایطی که ذخایر معدنی تمام می‌شود، مورد توجه قرار می‌گیرد. به‌عنوان مثال، عمر ذخایر معدنی سنگ آهن معمولا ۲۰ تا ۲۵ ساله برآورد می‌شود اما حداقل عمر فولادسازان ۵۰ سال به بالاست.

در ادامه باید خاطرنشان کرد تامین مواد اولیه نخستین شرط در مسیر تداوم تولید است اما ذخایر سنگ آهن ایران محدود است؛ بنابراین چنانچه تداوم فعالیت واحدهای فولادی در اولویت باشد، باید محل احداث این صنایع را کنار آب‌های آزاد انتخاب کرد. در واقع احداث یک واحد فولادی در کنار آب‌های آزاد نسبت به احداث آن در فلات مرکزی کشور و نزدیک به ذخایر معدنی اولویت دارد.

در ادامه ظرفیت واحدهای تولیدی نیز باید موردتوجه باشد؛ یعنی هرچه ظرفیت واحدهای فولادی افزایش یابد، هزینه زیرساخت به‌ازای تولید آنها کاهش، بهره‌وری نیروی کار افزایش و سایر هزینه‌های تولید آنها کاهش خواهد یافت. بدین‌ترتیب رقابت‌پذیری این مجموعه‌ها افزایش می‌یابد. هرچند در مواردی در کشور شاهد احداث صنایع فولادی با ظرفیت‌های پایینی براساس ملاحظات سیاسی و منطقه‌ای بوده‌ایم اما درحال‌حاضر این دست طرح‌ها در دستور کار نیستند و در واقع همگان پذیرفته‌اند که انتخاب درست محل احداث واحدهای فولادی اهمیت بیشتری دارد.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

انتظار می‌رفت با توجه به ظرفیت‌های معدنی کشور و همچنین ذخایر غنی انرژی و نیروی انسانی توانمند در طول این سال‌ها شاهد رشد چشمگیر بخش معدن و صنایع معدنی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های این بخش باشیم

یادداشت

برنامه‌ریزی در خدمت توسعه



محمدرضا بهرامن
رئیس خانه معدن ایران

یکی از مهم‌ترین برنامه‌ریزی‌های آینده‌نگر، برنامه توسعه کشور است و در سال جاری هفتمین آن تدوین خواهد شد که بر روند پیشرفت و توسعه همه‌جانبه کشور تاکید دارد. سال گذشته مهلت اجرای برنامه ششم توسعه به پایان رسید اما به‌دلیل نبود آمادگی برای تدوین برنامه جدید، اجرای دور هفتم برنامه توسعه به تعویق افتاد. چشم‌انداز طرح‌های توسعه کشور و میزان تاثیر آن در پاسخگویی به مطالبات فعالان معدنی، یکی از مهم‌ترین بحث‌های امروزه در حوزه معدن است، چراکه در حال حاضر بخش معدن کشور درگیر مشکلاتی است که با بی‌توجهی و رفع نشدن آنها، آثار منفی و ضربات گاه جبران‌ناپذیری بر بدنه این بخش مهم اقتصاد کشور وارد خواهد شد؛ به همین جهت در گام نخست برای تدوین برنامه توسعه هفتم، به‌نظر می‌رسد باید مشکلات و مسائل فعلی تبیین شده و راهکارهای حل آنها ازسوی نهادهای دولتی در دستور کار قرار گیرد. در برنامه ششم توسعه طرح‌های مناسبی در راستای گسترش بخش معدن تدوین شده بود اما بنا به دلایلی قسمتی از آنها عملی نشد؛ تا آنجا که می‌توانیم اعلام کنیم برخی تصمیمات اتخاذ شده در سال گذشته، در جهت رشد و توسعه بخش معدن کشور نبوده و راه پیشرفت را نیز ناهموار کردند. از جمله این تصمیمات می‌توان به ایجاد محدودیت‌های صادراتی مواد معدنی اشاره کرد. متاسفانه در سال‌های اخیر نتوانستیم متناسب با میزان ذخایر و استخراج مواد معدنی کشور، موفقیتی در بازارهای صادراتی داشته باشیم. این موضوع، مسئله بسیار مهمی است که بررسی و اصلاح آن باید در اولویت قرار گیرد. درباره این دست تصمیمات دولتی می‌توان گفت کمبود شناخت از وضعیت معدنی کشور ریشه شکل‌گیری آنهاست که باید با شناسایی دقیق بخش معدن، از این دست اقدامات آسیب‌زا جلوگیری شود. یکی از اولویت‌هایی که باید در تدوین برنامه هفتم توسعه در نظر گرفته شود، توجه به نیازهای توسعه‌ای کشور است؛ به‌عبارت دیگر باید امروز شاخص‌های مرتبط و کارآمدی در نظر گرفته و سهم آینده هر بخش معدنی کشور به‌ویژه گلوگاه‌های آن، مشخص شود. سپس در راستای تحقق اهداف درنظر گرفته شده که همگی مقصد توسعه و رونق اقتصادی را در پیش گرفته‌اند، برنامه‌ریزی مدون داشته باشیم.

یکی از مباحث مهم معادن، آینده‌نگری اکتشافات معدنی است؛ باید برای آینده به‌ویژه در طرح‌های توسعه کشور، میزان اکتشافات موردنظر تعیین و بررسی شود که برای تحقق اهداف، چه اقداماتی باید صورت گیرد. در زمینه گسترش اکتشافات معدنی، تامین تجهیزات و ماشین‌آلات یکی از موضوعاتی است که امروزه کمبود آنها در فعالیت‌های معدنی صاحبان معادن را با مشکل مواجه کرده است؛ بنابراین باز شدن این گره نیز باید در تدوین برنامه توسعه هفتم مورد توجه قرار گیرد. بدون شک با شناسایی دقیق نیازها، برنامه‌ریزی مدون و تصمیم‌گیری مناسب می‌توان به اهداف توسعه‌ای موردنظر در بخش معدن رسید. علاوه بر موارد یادشده تعیین شیوه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها یکی از مهم‌ترین مواردی است که باید در سال‌های آینده به آن بپردازیم؛ به‌عنوان مثال، یکی از موارد مهم زیرساخت‌های معدنی که باید توجه شایانی به آن شود، حضور در بازارهای بین‌المللی است.

ما باید در این بازارها برای معرفی ذخایر و معادن معدنی کشور به جهان بنا بر دلایل متعدد مهمی تلاش کنیم. دلیل نخست و حائز اهمیت آن است که برخی مواد معدنی در ایران استخراج و فرآوری می‌شوند اما در تولیدات و مصارف داخلی کشور کاربردی ندارند. در عین حال این مواد معدنی، نیاز بسیاری از کشورها بوده و به‌راحتی می‌توانیم تامین‌کننده خوب بازارهای جهانی باشیم. در مجموع می‌توان گفت اگر خواستار توسعه و پیشرفت بخش معدن در سال‌های پیش رو هستیم، باید در تمامی موضوعات و مباحث اساسی امروزه معادن و بخش معدنی کشور دقیق شویم، چراکه در این شرایط می‌توانیم ضمن شناسایی نقاط استراتژیک و تقویت آنها، موانع پیش‌روی توسعه بخش‌های مختلف اقتصاد کشور را رفع کنیم.

بررسی اعتصاب اخیر کارگران نفت در گفت‌وگوی صمت با یک عضو شورای اسلامی کار

تا تبعیض هست، اعتراض ادامه دارد

امیرعباس آذرم‌وند
editor@smtnews.ir

در تمام کشورهای جهان اعتراضات و اعتصابات کارگری به‌وقوع می‌پیوندد و ایران نیز از این امر مستثنا نیست. برخی مانند اعتراضات هفت‌تپه به مسئله روز کشور تبدیل و برخی از اعتراضات در لابه‌لای اخبار گم شدند و حالا اعتصابات کارگران نفت، آن هم در شرایط گذار از یک دولت به دولت دیگر، خبری است که در روزهای اخیر مطرح شده است.

موسی احمدی، نماینده مردم کنگان، دیر، جم و عسلویه در مجلس یازدهم در گفت‌وگو با ایلنا گفت: ما به محض اطلاع از حرکت‌های کارگری و مطالبه‌گری آنها در زمینه حقوق و مزایا وارد مذاکره با اعضای کمیسیون انرژی شدیم و اکنون مسائل در کمیسیون انرژی به‌جد پیگیری می‌شود. در همین زمینه حسین حبیبی، دبیر کل شوراهای اسلامی کار، در گفت‌وگویی با صمت تاکید کرد: هنگامی که کارگر از حقوق قانونی خود بهره‌ای نمی‌برد، مگر چاره‌ای جز اعتصاب وجود دارد؟

این عضو شورای اسلامی کار با اشاره به حقوق قانونی کارگران، معتقد است در شکل‌گیری یک اعتصاب، کارفرما تضییع حقوق کارگران را آغاز می‌کند؛ از همین رو اگر قصد جلوگیری از این اعتراضات وجود دارد، باید حقوق کارگران را به‌موقع پرداخت کرد. مشروح این گفت‌وگو را در ادامه بخوانید.



کارگران نفت از گذشته معروف به کارگران پردرآمد بودند، اما اعتصابات اخیر نشان می‌دهد چنین امری دیگر صادق نیست. چه شده که کارگران چاره‌ای جز اعتصاب نمی‌بینند؟

واقعیت این است که پشت هر اعتصاب کارگری، نارضایتی گسترده خوابیده است. به‌قول شما زمانی کارگران نفت معروف به کارگران پردرآمد و به‌اصطلاح مرفه بودند، اما این وضعیت دیگر برای کارگران بسیاری از بخش‌های مختلف کشور صادق نیست. شرایط به‌ویژه برای کارگران پیمانی دشوارتر هم هست. اکنون هم کارگران گلایه‌مند بخش نفت و انرژی، اغلب کارگران پیمانی هستند که حقوق آنها تامین نشده است. طبیعی هم هست که هر بخشی از جامعه وقتی حس کند تحت تبعیض و نابرابری قرار گرفته و چتر قانون حمایت لازم را از آنها ندارد مجبور است با صدای بلندتری گلایه و اعتراض خود را عنوان کند. این فرآیند در ادبیات طبقه کارگر اعتصاب است.

از نظر اجتماعی مدت‌هاست کارگران پیمانی و قراردادی در شرایط دشواری قرار دارند و مسئله امنیت شغلی به این امر گره خورده است. کارگران پیمانی از نظر حقوق مصرح در قانون کار از چه حقوقی برخوردار هستند؟

درست می‌گویید. واقعا ورود شرکت‌های پیمانکاری به حوزه تولید کشور برای طبقه کارگر خوش‌یمن نبود. بیایید به ماجرا این‌طور نگاه کنیم که شرکتی طبق قراردادی که با شرکت نفت یا دیگر شرکت‌های فعال در این حوزه بسته، نیروی انسانی پالایشگاه‌ها را تامین می‌کند، اما از نظر قانون کار این امر مورد توجه قرار گرفته است.

پیش از هر چیز باید گفت بنا بر صراحت ماده ۲۰۳ قانون کار، وزارت تعاون و دادگستری موظفند اجرای دقیق قانون کار را مورد نظارت قرار دهند. از سوی دیگر ماده ۱۳ قانون کار تاکید دارد در بخش‌هایی که کار از طریق مقاطعه‌کاری انجام می‌شود، شرکت پیمانکار موظف است تمام حقوق کارگر را مانند بخش‌های دیگر کشور بپردازد؛ به این ترتیب نمی‌توان و نباید کارگران قراردادی را جدا از کارگران رسمی محسوب کرد.

از سوی دیگر باید توجه کرد که قانون شرکت پیمان‌دهنده را هم موظف می‌کند تا پیمانکار را به رعایت حقوق قانونی کارگران وادارد. این امر تشخیص قانون کشور است و کاملا هم لحن آمرانه‌ای دارد. مشکل اصلی ما یعنی نیروها و فعالان کارگری کشور هم این است که شرکت‌های پیمان‌دهنده چه در بخش نفت و چه در سایر بخش‌ها هیچ توجهی به این مسئله ندارند. حتی در قانون تاکید شده اگر پیمانکار حقوق کارگران خود را نپرداخت، شرکت پیمان‌دهنده باید از محل مطالبات پیمانکار یا منابع خودش حقوق کارگران را بپردازد. این اتفاق را مقایسه کنید با وضعیتی که در بخش نفت به آن دچار هستیم. آیا شرکت نفت حاضر است به پیمانکار خود برای پرداخت حقوق کارگران فشار بیاورد؟ فعلا که عکس این ماجرا مشاهده شده است.

این وضعیت در حالی است که برخی معتقدند، حق تشکل کارگران پیمانکاری هم پایمال می‌شود. این کارگران نه جایی در تشکل‌های شرکت پیمان‌دهنده دارند و نه حقی برای اینکه خود تشکلی ایجاد کنند. برخی چنان در زمینه تشکل‌های کارگری حساسیت به خرج می‌دهند که گویا این خواسته خارج از عرف است. مگر تشکل کارگری چیست؟ اگر تشکل داشتن بد است چرا کارفرمایان انواع تشکل‌های کارفرمایی را دارند؟ چرا بخش خصوصی حق دارد اتاق بازرگانی تشکیل دهد و درباره هر مسئله‌ای این حق را برای خود مفروض بدارد که نظراتش را به مسئولان بگوید اما کارگران چنین امکانی را ندارند؟ چرا بخش خصوصی حق دارد به‌اصطلاح «پارلمانی» از آن خود داشته باشد اما کارگران حق ندارند تشکل‌های صنفی و سندیکایی خود را ایجاد کنند؟

درباره دستمزدها هم کارگران اعتراضاتی دارند. در این بخش چه تبعیضی علیه کارگران پیمانی شکل گرفته است؟

واقعیت این است که در این بخش هم قانون کار نادیده گرفته شده است. در قانون کار تاکید شده کارگران به‌ازای کار برابر حتما باید از دستمزدی برابر بهره‌مند شوند؛ حال آنکه چنین نیست و در بخش کارگران قراردادی به‌طور کلی مسئله طبقه‌بندی مشاغل مورد بی‌توجهی کامل قرار می‌گیرد. همین امر سبب می‌شود نزدیک ۸۰ درصد نیروی کار فعال در بخش خصوصی کشور حداقل دستمزد را بگیرند.

همین تبعیضی که به‌شکل روزمره اعمال می‌شود از نظر من در افزایش خشم کارگران پیمانی و قراردادی موثر بوده است.

آیا می‌توان گفت اعتصاب اقدامی قانونی است؟

به‌لحاظ قانون هیچ منعی برای اعتصاب وجود ندارد. حال اگر به وضعیت امروز کارگران قراردادی بنگریم و تبعیض‌هایی که علیه آنها روا شده را هم مد نظر قرار دهیم، چه چاره‌ای می‌ماند جز دفاع؟ کارگر نیروی کار خود را می‌فروشد که راحت‌تر زندگی کند اما مشاهده می‌کنیم که هر سال از قدرت خرید طبقه کارگر کاسته می‌شود.

اما دیده شده با کارگران اعتصابی برخوردهای خوبی نمی‌شود. شما به‌عنوان کسی که عضو یک تشکل رسمی هستید، فکر می‌کنید این امر از کجا نشأت می‌گیرد؟

یک مشکل این است که برخی مسئولان در مواقع بحرانی خود به آن مشکل دامن می‌زنند؛ مثلا برخورد نادرستی که با معترضان می‌شود خود به خود سبب تشدید اعتراضات خواهد شد. گاهی در اعتراضات دیده شده که برخورد اصلی با کارگران معترض را نهادهای امنیتی انجام می‌دهند.

برخی نیز معتقدند اعتصاب کارگری ممکن است امنیت ملی را مختل کند، به همین دلیل با حساسیت هر چه تمام‌تر و با ذره‌بین تحولات کارگری را دنبال می‌کنند. حتی اگر نظر آنها را بپذیرم و اعتصاب را اقدامی به زیان امنیت بدانم، به‌نظر من مسبب هر اعتصابی کارفرما است؛ به‌عبارت ساده‌تر اگر کارفرما حقوق مصرح کارگران خود را بپردازد، ممکن است اعتصابی پیش بیاید؟ من تا حالا چنین واقعه‌ای را ندیدم.

اگر کارفرمایی که در پرداخت حقوق کارگران خود تعلل می‌کند زیر فشار قرار بگیرد، هیچ‌گاه کار به جایی نمی‌رسد که هزاران کارگر پا به میدان بگذارند. چه در ماجرای هفت‌تپه، چه در هپکو و چه دیگر اعتراضات کارگری اخیر این مسئله مشهود بود که خلف وعده کارفرما عامل اصلی اعتراض بوده است.

از نظر قانونی تشکلی چون شورای اسلامی کار، که شما هم عضو آن هستید، چه وظایفی دارد؟

شوراهای اسلامی کار مکلف شده‌اند در زمان بروز حوادث اجتماعی ضمن همکاری با مراجع ذی‌صلاح، اقدامات لازم را انجام دهند. باید توجه کرد که گاهی اعتراض ممکن است از دست همه خارج شود و در مسیری دیگر بیفتد. در اینجا زمان لازم برای بررسی اعتراضات را نداریم، اما گاهی می‌توان از اعتصاب و شورش جلوگیری کرد؛ به‌طور مثال اگر کارفرما حقوق کارگران خود را بپردازد، اعتصاب شکل نخواهد گرفت. یا اینکه اگر به کارگران حق ایجاد تشکل مستقل داده شود، اعتصاب منتفی می‌شود. در این شرایط باید به مطالبات کارگران گوش داد و آنها را فراهم ساخت، اما طبیعی است عمل به خواسته‌های کارگران فراتر از توان شورای اسلامی است.

در شرایط فعلی مهم‌ترین خواسته کارگران را چه می‌دانید؟

کارگران هم مانند دیگر اقشار جامعه قبل از هر چیز به‌دنبال کرامت انسانی و زندگی شایسته هستند. کارگری که یک ماه تمام کار می‌کند اما نمی‌تواند حداقل‌های خود یا خانواده‌اش را هم تامین کند، چه چاره‌ای جز شورش و طغیان دارد؟ نمی‌توان و نباید از کارگران انتظار داشت که تمام بار تحریم را در حالی به دوش بکشند که حتی حق ایجاد یک تشکل صنفی را ندارند. نمی‌توان به طبقه کارگر گفت که تو باید در مقابل تضعیف حداقل دستمزد خود صبوری کنی و حتی حق افزایش مزد را هم فراموش کنی؛ چون افزایش مزد تورم‌زا است اما دولت میلیاردها تومان کسری بودجه خود را با منابع بانک مرکزی تامین کند و کسی هم درباره تورم‌زا بودن این سیاست سخنی نگوید.

حرف من این است که مطالبات کارگری مشخص هستند و حتی قانون فعلی کشور هم بر آن تاکید دارد و هنگامی که این حقوق مورد بی‌توجهی قرار می‌گیرند، اعتراض حقانیت دارد. نمی‌توان به کارگران گفت تو باید استثمار شوی تا اقتصاد رشد کند و بهره‌ور شود؛ تو حتی حق رفع تبعیض هم نداری.

من فکر می‌کنم همه باید به این مسئله بیشتر فکر کنند. ما قوانینی در کشور داریم که گاهی اجرا نمی‌شوند.با این حال من به‌خوبی می‌دانم که کارگران ایران پشت اعتراضات خود اهداف سیاسی ندارند. در هر صورت باید پذیرفت که عامل اصلی اعتراضات کارگران ایران بی‌حقوقی آنهاست. به‌باور من هر اعتراض کارگری با خود این مطالبه را به همراه می‌آورد که «حقوق انسانی من کجاست؟»

حقوق انسانی کارگران را چه چیزهایی در بر می‌گیرند؟

موارد متنوعی جزو حقوق کارگران هستند؛ اما بگذارید من این‌طور پاسخ دهم که اگر کارگر را انسانی با حقوق و مطالبات مشخص هر انسان دیگری بدانیم، زمانی می‌توان او را آزاد نامید که تحت تبعیض نباشد. متاسفانه این اندیشه (نابرابری) در برخی مسئولان و نهادهای کشور رسوخ کرده که من آن را نگرش مخالف آزاد شدن کارگر می‌نامم. این بخش باور دارند کارگر و کارفرما نباید در موقعیت برابر قرار بگیرند. این نگاه، تشکل کارفرمایی را فرصت و تشکل کارگری را تهدید می‌داند. این نگرش طوری واقعیت و حتی تاریخ را وارونه نشان می‌دهد که گویا کارگران باید از کارفرمای خود بابت کار کردن ممنون باشند. این مسئله با اینکه فکری و عقیدتی است، به‌نظر من در به هم زدن توازن قوا به سود کارفرمایان در جمهوری اسلامی بسیار موثر بوده است. این نگرش البته ریشه‌های طبقاتی و ایدئولوژیکی خود را هم دارد که در جای خود می‌توان به آن نیز پرداخت.

چه چشم‌اندازی از وضعیت طبقه کارگر ایران دارید؟

همه باید بپذیرند که کارگران هم مانند بقیه انسان‌ها هستند و نیازهای مشخصی دارند. اگر این را متوجه نشویم به‌قول بنیان‌گذار کبیر انقلاب، ممکن است شرایطی برای کشور رخ دهد که ما به نیم‌قرن پیش، یعنی عصر استثمار و استعمار بازگردیم. در واقع در جامعه‌ای که استثمار و بهره‌کشی رواج می‌یابد، استقلال آن کشور هم ممکن است مخدوش شود زیرا استثمار و استعمار در تداوم یکدیگر هستند.

باتوجه به مطالبات کارگران نفت، فکر می‌کنید مداخله مسئولانه در این وضعیت چیست؟

به‌باور من دستگاه قضایی و اجرایی طبق وظایف قانونی خود باید در اسرع وقت به این اعتراضات ورود کنند اما به‌جای برخورد امنیتی با کارگران، این بار، به ماجرا به شکل دیگری بنگرند. باید نهادهای مسئول وارد شوند و در اسرع وقت مشکلات کارگران را مرتفع کنند.

تنها با اتخاذ چنین رویکردی است که می‌توانیم به‌جای نگاه برده‌وارانه به کارگر، این طبقه را در جایگاه انسانی‌شان ببینیم. سال‌ها است گفته می‌شود در ایران به دنبال کار شایسته هستیم، اما کار شایسته مگر جز داشتن آزادی، برابری، امنیت و کرامت انسانی است؟ با این وضعیت پرداخت مزد، امنیت شغلی و تشکل‌یابی کارگری چگونه می‌توانیم به این خواسته‌های والا دست پیدا کنیم. به‌قول دکتر کاتوزیان، پدر علم حقوق ایران، اگر در قانون عدالت وجود نداشته باشد، قطعا در آن شرافتی هم وجود نخواهد داشت.

طبق ماده ۴۳ قانون اساسی همه مردم کشور باید از چنان شرایطی بهره‌مند شوند که امکان مداخله در راهبری کشور را هم داشته باشند. این امر در شرایطی محقق می‌شود که کارگر به اندازه نیازهای خود و خانواده خود دستمزد بگیرد.

با این قدرت خریدی که بخش مهمی از جامعه کشور دارند، حرف زدن از کرامت انسانی شعار قشنگی است که ممکن است لوث شود. به هر حال حرف من این است که در جامعه‌ای که کارگران آن به کرامت انسانی نرسیده‌اند، معضلات اجتماعی هیچ‌گاه برطرف نخواهد شد و همواره آن کشور و آن جامعه باید هزینه‌هایی را بپردازند که ناشی از تبعیض و شورش ناشی از آن است.



حسین حبیبی

ورود شرکت‌های پیمانکاری به حوزه تولید برای طبقه کارگر خوش‌یمن نبود

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر به اینکه آقای کیانوش سازنده برابر وکالتنامه شماره۰۰۷۶۷۳ - ۱۴۰۰/۳/۱۰ دفترخانه ۸۵۱ تهران به وکالت از خانم رکسانا محمودی ضمن ارائه دو برگ استشهادیه مصدق به شماره ترتیب ۵۸۵۹۳۹ تاریخ ۱۴۰۰/۳/۸ تنظیمی دفتر اسناد رسمی ۸۵۱ تهران منضم به درخواست وارده شماره۰۰۷۶۷۳ - ۱۴۰۰/۳/۱۰ با اعلام اینکه به علت اسباب کشی، اصل سند مالکیت (تک برگی) ششدانگ یکدستگاه آپارتمان به مساحت۲۱۲/۶۳ مترمربع قطعه۱۱ تفکیکی بشماره پلاک ثبتی۱۹۵۷۷ فرعی از ۳۷ اصلی واقع در بخش۱۱ تهران بانضمام پارکینگ قطعه۸ و انباری قطعه۱۵ که ذیل ثبت الکترونیکی۱۳۹۵۲۰۳۰۱۰۲۶۰۲۹۸۱۳ سند مالکیت به شماره چاپی۸۱۳۱۰۷ بنام خانم رکسانا محمودی صادر گردیده، مفقود شده است و از این اداره تقاضای صدور المثنی آنرا نموده است؛ لذا بدینوسیله وفق ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت مورخه ۸۰/۱۱/۸ مراتب یک نوبت آگهی تا چنانچه شخص و یا اشخاص اعم از حقیقی یا حقوقی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مورد نظر می باشند که بدان اشاره نشده و اصل سند مالکیت یا سند معامله را در اختیار دارند ظرف ده روز از تاریخ انتشار آگهی به این اداره مراجعه و ضمن اعلام اعتراض اصل اسناد مالکیت و یا سند معامله را ارائه و رسید دریافت نمایند در غیر اینصورت پس از سپری شدن مهلت مقرر، المثنی سند مالکیت صادر و تسلیم خواهد گردید. *رونوشت به ستاد اجرائی فرمان امام (ره) جهت اطلاع/ رونوشت به کلیه دفاتر اسناد رسمی جهت اطلاع (شناسه آگهی۱۱۵۵۳۶۹)

۱۱۶۸۱/م الف رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران - مهدی شعبانی

بهره‌مندی ۱۳۷ بنگاه تولیدی از تسهیلات

در ۲ ماه نخست امسال بیش از ۱۲ هزار و ۱۸۹ میلیارد ریال تسهیلات تبصره ۱۸ (برنامه تولید و اشتغال) به بنگاه‌ها و واحدهای تولیدی پرداخت شده است. به‌گزارش شاتا، براساس آمار ارائه‌شده از سوی معاونت طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت (دفتر مدیریت داده، آمار و فناوری‌اطلاعات)، این میزان تسهیلات به ۱۳۷ بنگاه و واحد تولیدی در ۲ ماه نخست سال ۱۴۰۰ پرداخت شده است. بر این اساس در فروردین و اردیبهشت امسال در مجموع ۱۸۱ واحد تولیدی برای دریافت تسهیلات برنامه تولید و اشتغال (تبصره ۱۸) ثبت‌نام کرده بودند.

پراکندگی پرداخت این تسهیلات در ۳۱ استان کشور و مناطق آزاد بوده است. در این بازه زمانی همچنین ۱۱ معرفی به بانک برای دریافت ۲ هزار و ۴۸۳ میلیارد ریال تسهیلات انجام شده است. گفتنی است از ابتدای اسفند ۱۳۹۷ تا پایان اردیبهشت امسال ۷ هزار و ۶۶۰ واحد تولیدی برای دریافت تسهیلات برنامه تولید و اشتغال (تبصره ۱۸) ثبت‌نام کرده بودند. از این تعداد ۲ هزار و ۷۶۶ معرفی به بانک برای دریافت بیش از ۲۰۶ هزار و ۸۵۰ میلیارد ریال تسهیلات انجام شده است.

همچنین از ابتدای اسفند ۱۳۹۷ تا پایان اردیبهشت امسال بیش از ۹۹ هزار و ۱۶۱ میلیارد ریال تسهیلات تبصره ۱۸ (برنامه تولید و اشتغال) به بنگاه‌ها و واحدهای تولیدی پرداخت شده است. این میزان تسهیلات به ۱۵۱۲ بنگاه و واحد تولیدی از ابتدای اسفند ۱۳۹۷ تا پایان اردیبهشت امسال پرداخت شده است.

اصلاح نظام قیمت‌گذاری خودرو در دستور کار

شاهد رویکردی جهادی در ایران‌خودرو هستیم

قیمت‌گذاری خودرو یکی از گلایه‌های فعالان حوزه خودرو بوده که بارها عنوان کرده‌اند باید اصلاح شود. فعالان صنعتی معتقدند اگر برای نرخ خودرو، شورای رقابت تصمیم‌گیری می‌کند باید همین رویه برای نهاده‌های تولید داخل مانند فولاد، مس و... نیز اعمال شود. بیشتر صنعتگران حوزه خودرو عنوان می‌کنند در تمام کشورها این تولیدکننده است که نرخ محصولاتش را تعیین می‌کند و برای ما هم باید همین‌گونه باشد و پیشنهاد دارند برای خروج بازار از انحصار واردات آزاد شود. واردات خودروهای خارجی اخلالی برای محصولات داخلی به‌وجود نمی‌آورد، زیرا این کالاها در یک سطح و نرخ نیستند. در همین راستا، معاون مالی، پشتیبانی و عمرانی قوه قضاییه با اشاره به نامناسب بودن ضوابط تعیین نرخ خودرو به‌ویژه با تفاوت‌های موجود درباره تعیین نرخ نهاده‌های تولید و محصول نهایی، اصلاح نظام قیمت‌گذاری خودرو را کاملا ضروری دانست.



عکس: صمت

گروه صنعت
editor@smtnews.ir

ضرورت اصلاح یک نظام قدیمی



محمدحسین فروزان‌مهر، معاون مالی، پشتیبانی و عمرانی قوه قضاییه در بازدید از شرکت ایران‌خودرو و در نشست با مدیرعامل این شرکت، گفت: تفاوت موجود در معیارهای تعیین نرخ برای نهاده‌های تولید و محصول، شرایط را برای زیانده بودن شرکت‌های تولیدکننده خودرو فراهم آورده است. به‌گزارش ایکوپرس، فروزان‌مهر تصریح کرد: خوشبختانه در شرایط حاضر، شاهد رویکردی جهادی در مجموعه ایران‌خودرو هستیم و آمارها و ارقام موجود موید اقدامات و سیاست‌گذاری‌های مناسب در این مجموعه در طول سال جهش تولید بوده است.

معاون مالی، پشتیبانی و عمرانی قوه قضاییه ادامه داد: رشد تولید در بخش‌های گوناگون و همچنین اقدامات انجام‌شده برای توسعه محصولات در شرایطی که در شرکت ایران‌خودرو عملیاتی شده که شاهد افزایش بیش از پیش محدودیت‌های تحریمی و هدف‌گذاری مذبوحانه دشمن برای توقف صنعت خودرو ایران بوده‌ایم.

فروزان‌مهر تاکید کرد: سرکشی به واحدهای تولیدی و پیگیری مشکلات و رفع موانع و پشتیبانی از واحدهای صنعتی در سطح کشور به‌عنوان یکی از ظرفیت‌های معطل مانده و شرایط و امکان اشتغالزایی مناسب در سطح کشور را فراهم می‌آورد که در دو سال گذشته و با حضور سیدابراهیم رئیسی در مجموعه قوه قضاییه در دستورکار ویژه بوده است. معاون مالی، پشتیبانی عمرانی قوه قضاییه گفت: در راستای این هدف تلاش‌شده تمامی موارد مرتبط با قضا در این حوزه شناسایی و موانع یک‌به‌یک رفع شوند.

رفع موانع تولید، مهم‌ترین دغدغه



فرشاد مقیمی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو نیز در این نشست با اشاره به هدف‌گذاری افزایش تولید گفت: با توجه به رشد ۳۵ درصدی تولید در سال ۹۹ نسبت به سال قبل از آن در ایران‌خودرو، امسال نیز روند صعودی تولید همچنان دنبال خواهد شد.

وی با اشاره به برنامه‌های شرکت ایران‌خودرو درباره توسعه پروژه‌های گیربکس گفت: برای نخستین‌بار گیربکس ۶سرعته در ایران‌خودرو طراحی‌شده که تاثیر زیادی در کاهش مصرف سوخت محصولات خواهد داشت.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو اعلام کرد: از شهریور امسال گیربکس نیمه‌اتوماتیک نیز آماده تولید خواهد شد که البته طراحی این گیربکس مبنای طراحی پلتفرم ملی برای سال‌های آینده است.

وی تاکید کرد: کاهش ارزبری محصولات در سال ۱۴۰۰ نیز مانند سال گذشته با جدیت دنبال خواهد شد و در این‌باره کاهش ۱۳۳ میلیون یورویی هدف‌گذاری شده است.

مقیمی تاکید کرد: با رفع برخی موانع موجود و پشتیبانی مناسب بخش‌های گوناگون می‌توانیم هدف‌گذاری تعیین‌شده برای رشد کمی تولیدات و افزایش کیفیت و ارائه محصولات جدید در این شرکت را در سال ۱۴۰۰ رقم بزنیم.

وی گفت: موانعی در مسیر تحقق اهداف تولید وجود دارد که ضروری است با تصمیم مناسب و حمایت از سوی نهادهای مرتبط و رفع آن، دغدغه‌های موجود در حوزه مسئله حفظ رونق تولید از میان برود.

رشد ۱۷ درصدی آمار تحویلی‌ها

براساس آمار منتشرشده، مجموع تولیدات گروه صنعتی ایران‌خودرو در ۳ ماه نخست امسال با افزایش مواجه بوده است. در ۳ ماه نخست امسال ۱۱۰ هزار و ۵۲۹ خودرو در گروه صنعتی ایران‌خودرو تولید شده است. آمار تجمیعی تولید این خودروساز از ابتدای امسال تا پایان خرداد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد، ۱۴۰۰ خودرو به تولیدات امسال این گروه صنعتی افزوده شده است. رفع موانع و پشتیبانی از تولید ملی، لازمه ادامه روند افزایشی تولید و تحقق اهداف تعیین شده، به‌گونه‌ای که رفع برخی موانع که سبب تولید به همراه زیان می‌شود، عامل تعیین‌کننده‌ای در حفظ رونق در خطوط تولید ایران‌خودرو به‌شمار می‌رود.

براساس این گزارش در ۳ ماه نخست امسال آمار خودروهای تحویلی با ۸۹ هزار و ۵۳۱ دستگاه، نسبت‌به مدت مشابه سال قبل رشد ۱۷ درصدی را ثبت کرده است. در این میان، خانواده پژوپارس، بیشترین آمار خودروهای موردتقاضا از سوی مشتریان را به خود اختصاص داده و بیشترین تعداد تحویل به مشتریان را از آن خود کرده است.

صرفه‌جویی ۲۶ میلیون دلاری

با ارتقای فناوری فرآیند تولید و کاهش کاربرد فلز گرانبها در تولید کاتالیست خودرو، ۲۶ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی سالانه محقق شد. شرکت طراحی مهندسی و تامین قطعات ایران خودرو (ساپکو) با توجه به شرایط دشوار تامین مواد اولیه و فلزات گرانبهای کاتالیست و محدودیت‌های ناشی از افزایش نرخ فلزات گرانبها در سال ۹۹، در قالب پروژه بهینه‌سازی طراحی و تولید انبوه کاتالیست خودرو، ارتقای فناوری و فرمولاسیون فرآیند تولید سازندگان در راستای کاهش کاربرد فلزات گرانبها را با حفظ و ارتقای استانداردها، در دستور کار خود قرار داد و با اجرای این پروژه صرفه‌جویی ارزی ۲۶ میلیون دلاری در صنعت قطعه محقق شد.

با همت مهندسان و شبکه تامین شرکت ساپکو در شرایط تحریم و با توجه به رویکرد توسعه بومی‌سازی قطعات خودرو، بهینه‌سازی طراحی کاتالیست برای ۵ شماره فنی مجموعه اگزوز با کاتالیست خودروهای جاری از طریق کاهش عناصر گرانبها و با حفظ کیفیت و استانداردهای موجود به تولید انبوه این قطعه انجامید. اجرای این پروژه که با روش‌های نوین و استفاده از پلاتین و کاهش رودیوم انجام شد، دستاوردهای ارزنده‌ای را در تیراژ تولید سال ۱۴۰۰ برای گروه صنعتی ایران‌خودرو به‌همراه خواهد داشت. براساس محاسبات و پیش‌بینی‌های انجام‌شده، برمبنای برنامه تولید سال ۱۴۰۰ در گروه صنعتی ایران‌خودرو، حدود ۷۶۳ میلیارد تومان صرفه‌جویی از محل پروژه بهینه‌سازی کاتالیست خودرو از سوی زنجیره تامین گروه صنعتی ایران‌خودرو محقق خواهد شد.

فرشاد مقیمی: کاهش ارزبری محصولات ایران‌خودرو، در سال ۱۴۰۰ نیز مانند سال گذشته با جدیت دنبال خواهد شد

داخلی‌سازی قطعات و مقابله با تحریم‌ها



گروه صنعتی ایران‌خودرو در راستای تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی و توسعه استقلال صنعتی کشور، تفاهمنامه همکاری با یکی از سازندگان مطرح در شهرستان محلات برای تولید شیشه ضدآفتاب(سولار) با سرمایه‌گذاری بیش از ۴۰ میلیون دلار به امضا رساند. این تفاهمنامه در سفر یکروزه مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو به استان مرکزی و با حضور نماینده مردم محلات و دلیجان در مجلس شورای اسلامی، معاون استاندار استان مرکزی و فرماندار محلات به امضا رسید. علیرضا سلیمی، نماینده مردم محلات و دلیجان در مجلس شورای اسلامی در مراسم عقد این تفاهمنامه گفت: گام‌های ایران‌خودرو در مسیر نهضت داخلی‌سازی قطعات و کاهش وابستگی‌ها و ارزبری محصولات قابل تقدیر است. او خاطرنشان کرد: با امضای این تفاهمنامه با همکاری بخش خصوصی، در آینده نزدیک از واردات شیشه سولار بی‌نیاز خواهیم شد. وی افزود: دغدغه مدیرعامل ایران‌خودرو خودکفایی و استفاده از توان داخلی است و تاکنون ثابت کرده اگر کشور به نیروی جوان اعتماد کند، منشأ تحولات در صنعت و اقتصاد خواهیم بود.

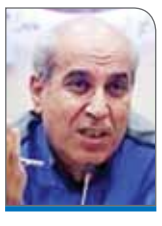
عضو هیات‌رئیسه مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه تعلل باعث عقب‌ماندگی خواهد شد، یادآور شد: ایران‌خودرو با مدیریت جهادی و با استفاده از ظرفیت‌های داخلی در شرایط سخت تحریمی توانست محصولات جدید و مشتری‌پسندی را طراحی و تولید کند. در ادامه محمدرضا ناظری، فرماندار محلات نیز در این آیین تصریح کرد: با همراهی گروه صنعتی ایران‌خودرو چرخ توسعه صنعتی در این شهرستان روند پرشتابی خواهد یافت. وی افزود: امضای این تفاهمنامه و استفاده از توان داخلی از سوی ایران‌خودرو اقدامی ارزشمند در راستای ایجاد فرصت‌های شغلی است. او تاکید کرد: ظرفیت‌های صنعتی و معدنی خوبی در استان و شهرستان وجود دارد و امیدواریم این همکاری‌ها ادامه‌دار باشد. فرشاد مقیمی نیز در آیین امضای این تفاهمنامه گفت: ایران‌خودرو آماده هرگونه همکاری با شرکت‌های قطعه‌ساز استانی برای تولید قطعات با استاندارد و کیفیت بالا در راستای تامین نیاز خطوط تولیدی خود است.

وی ادامه داد: تمرکز ایران‌خودرو بر داخلی‌سازی قطعات موردنیاز با هدف رشد اقتصادی در صنعت خودرو، صرفه‌جویی ارزی و مقاوم‌سازی تولید در برابر تحریم‌هاست. مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با تاکید بر اینکه سالانه یک میلیون و نیم مترمربع شیشه موردنیاز ایران‌خودرو است، گفت: استفاده از ظرفیت‌های داخلی، کاهش ارزبری و افزایش اشتغال از نتایج این تفاهم خواهد بود. مقیمی با بیان اینکه در بازدید قبلی از استان مرکزی، اقدامات خوبی برای همکاری و تولید قطعات انجام‌شده، گفت: تولید لامپ‌های ال‌ای‌دی در این استان یکی از ثمرات امضای تفاهمنامه با بخش خصوصی است و امیدواریم در آینده نزدیک جشن خودکفایی تولید شیشه سولار را در محلات برگزار کنیم.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با اشاره به بازدید از نمایندگی ایران‌خودرو در شهرستان محلات، تصریح کرد: توجه به خواسته‌های بحق مشتری و تحویل خودرو در کوتاه‌ترین زمان از برنامه ایران‌خودرو برای افزایش رضایت مشتری خواهد بود. وی ادامه داد: برگزاری جلسات برخط با نمایندگی مجاز و مدیران ایران‌خودرو برای سرعت بخشیدن به خواسته‌های مشتری در بازه زمانی گوناگون انجام خواهد شد.

گفتنی است، مقیمی در سفر یکروزه به استان مرکزی، علاوه‌بر امضای تفاهمنامه با شرکت سنگسازان شهرستان محلات، از قطعه‌سازان ایران‌خودرو در این استان از جمله سویاپ صنعت، الیاف ترمه صدف بازدید کرد و از نزدیک در جریان روند تولید در این واحدهای تولیدی قرار گرفت. بازدید از خطوط تولید قطعه‌سازان پولاسا و امید فنر در شهرک صنعتی محمودآباد قم نیز از دیگر برنامه‌های مدیرعامل ایران‌خودرو بود.

تولید نسل بهبودیافته آریسان در خراسان



پروژه ایجاد خط تولید نسل جدید وانت آریسان با موتور دوگانه‌سوز XU۷ ارتقایافته، در شرکت ایران‌خودرو خراسان آغاز شد. بیژن زاهدی‌فرد، مدیرعامل شرکت ایران‌خودرو خراسان با اعلام خبر آغاز پروژه راه‌اندازی خط تولید وانت آریسان بهبودیافته در این شرکت، گفت: گروه صنعتی ایران‌خودرو برای حفظ سهم بازار در حوزه خودروهای کار، پروژه ایجاد خط تولید سالانه ۳۰ هزار دستگاه نسل بهبودیافته وانت آریسان را در شرکت ایران‌خودرو خراسان آغاز کرده است.

وی افزود: ایران‌خودرو خراسان براساس راهبردهای تعیین‌شده در حوزه تولید و توسعه سبد محصولات، از ابتدای اردیبهشت برای راه‌اندازی خط تولید نسل جدید وانت آریسان اقدام کرده است. این امر علاوه‌بر حفظ و توسعه سهم گروه صنعتی ایران‌خودرو در بازار خودروهای کار، سبب ایجاد تولید پایدار در شرکت ایران‌خودرو خراسان و حفظ و توسعه اشتغال در سطح استان نیز می‌شود. مدیرعامل ایران‌خودرو خراسان درباره تغییرات این خودرو نسبت به نسل قبلی گفت: این محصول که در ایران‌خودرو خراسان تولید خواهد شد، به موتور دوگانه‌سوز XU۷ ارتقایافته، مجهز شده که نیروی محرکه آن به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

زاهدی‌فرد ادامه داد: با تغییراتی که در بدنه این خودرو انجام‌شده، ظرفیت تاب‌آوری آن تا هزار کیلوگرم و بار مجاز برای حمل به بیش از ۶۰۰ کیلوگرم رسیده است. این خودرو به مخزن سوخت ۷۵ لیتری گاز CNG تجهیز شده و برای افزایش ایمنی و گنجایش بیشتر مخزن سوخت بنزین با ظرفیت ۴۰ لیتر به همراه زاپاس‌بند به زیر بدنه منتقل شده است.

وی درباره کیفیت نسل جدید وانت آریسان، گفت: این خودرو شرایط احراز سطح آلایندگی استاندارد یورو۵ را دارد و تولید آن با دو ستاره کیفی آغاز می‌شود و با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده کیفیت آن تا سطح ۳ ستاره کیفی ارتقا خواهد یافت.

زاهدی‌فرد درباره زمان آغاز و روند تولید این محصول در ایران‌خودرو خراسان گفت: پروژه ایجاد خط بدنه‌سازی از ابتدای اردیبهشت آغاز شده و هم‌زمان، اقدامات لازم در سالن‌های بدنه، رنگ و مونتاژ برای تولید انبوه این محصول در حال انجام است. براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده در اوایل مهر امسال تولید این محصول در ایران‌خودرو خراسان آغاز و تا پایان سال ۵ هزار دستگاه از آن روانه بازار خواهد شد.

روی‌خط‌خبر

آتروس ایران‌خودرو ۴ ستاره شد

براساس نتایج ارزشیابی خودروهای تجاری ساخت داخل از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، اتوبوس آتروس ایران‌خودرو دیزل موفق به دریافت ۴ ستاره کیفیت شد.

شرکت ایران‌خودرو دیزل تنها خودروساز داخلی است که در سال ۱۴۰۰ محصول اتوبوس تولید می‌کند. خط تولید اتوبوس در این شرکت پس از ۹ سال توقف، از اواخر سال گذشته احیا شده و در ابتدای تولید با سطح کیفی ۳ ستاره وارد جدول ارزشیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران شده است.

در فاصله کوتاهی از تولید، محصول اتوبوس آتروس این شرکت توانسته از سطح کیفی ۳ ستاره به ۴ ستاره ارتقا پیدا کند. ایران‌خودرو دیزل، از ابتدای امسال تاکنون ۱۴۰ اتوبوس تولید کرده است. این دستاورد حاصل برنامه‌ریزی دقیق در افزایش سطح کیفیت محصولات ایران‌خودرودیزل‌واجرای پروژه‌های کوتاه‌مدت ارتقای کیفیت در محصولات است. درحال‌حاضر، سطح کیفی ۴ ستاره، بالاترین سطح کیفیت اتوبوس‌های تولید داخل کشور است که شرکت ایران‌خودرو دیزل کسب پنجمین ستاره را برای این محصول در سال جاری هدف‌گذاری کرده است.

ارتقای سطح کیفیت مینی‌بوس آرین و پیکاپ فوتون ایران‌خودرو دیزل از ۳ به ۴ ستاره از دیگر اهداف کیفی امسال این شرکت به‌شمار می‌رود.

براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، پیکاپ فوتون در شهریور و مینی‌بوس آرین در دی امسال ستاره‌های کیفیت خود را افزایش خواهند داد.

معرفی خدمات ایساکوکارت

مدیرعامل ایساکو در مراسم امضای تفاهمنامه همکاری بانک رسالت و شرکت ایساکو گفت: طرح تسهیلات حامی شرکت ایساکو از صبح یکشنبه عملیاتی شده و در گام بعدی ۹ میلیون عضو بانک رسالت نیز شامل این طرح خواهند بود.

مهدی مونسان در این مراسم عنوان کرد: سال ۹۹ به فرموده رهبر معظم انقلاب سال جهش تولید نام‌گذاری شد که ما در گروه صنعتی ایران‌خودرو تمام تلاش خود را در راستای تحقق این شعار داشته‌ایم و شرکت ایساکو در حوزه خدمات در سال ۹۹ موفق به رشد ۵۰ درصدی فروش به میزان ۱۲۰۰ میلیارد تومان شد. وی ادامه داد: در شاخص رضایت مشتری نیز در ۳ ماه چهارم سال ۱۳۹۹ که از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت ارزیابی شد به عدد ۷۸۳ رسیده‌ایم که این عدد رکورد شاخص رضایت مشتری را شکست. او گفت: در موضوع ضریب نفوذ قطعات اصل نیز فعالیت‌های خوبی انجام شد تا قطعات اصل به سهولت به‌دست مشتریان برسد و طرح ایساکو کارت نیز در همین راستا فعالیت خواهد کرد.

وی افزود: در راستای مسئولیت‌های اجتماعی خود نیز به فکر رانندگانی که به‌دلیل شیوع ویروس کرونا آسیب دیده بودند، هستیم و این افراد می‌توانند پس از اعتبارسنجی از خدمات ایساکوکارت استفاده کنند.

مدیرعامل ایساکو در پایان گفت: باید فرهنگ خرید قطعات اصل را در بین مردم گسترش دهیم، چراکه بخش عمده‌ای از آسیب‌های خودرو به‌دلیل استفاده از قطعات بی‌کیفیت است.

ارائه خدمات پس از فروش درخور مشتری یکی از دغدغه‌های اصلی شرکت‌ها تلقی می‌شود که در همین راستا شرکت ایساکو طرح‌های نوینی مانند ایساکوکارت را معرفی کرده که براساس طرح تسهیلات حامی شرکت ایساکو، تعمیرکاران متفرقه، یدکی‌فروشان غیرایساکویی و اشخاص حقیقی عضو شبکه توسعه اجتماعی رسالت می‌توانند از تسهیلات آن در قالب ایساکوکارت بهره ببرند.

میزان اعتبار این کارت ۵۰، ۱۰۰، ۲۰۰، ۳۰۰، ۶۰۰، ۱۰۰۰ و ۱۲۰۰ میلیون ریال بوده که امکان بازپرداخت ۶ ماه و ۳ ماه تنفس بازپرداخت اقساط برای مشتریان در صورت عدم‌تراکنش به‌وجود آمده است.

همچنین مشتریان بدون مراجعه حضوری می‌توانند تمام مراحل افتتاح حساب، اعتبارسنجی و خرید کارت را انجام دهند. بعد از طی مراحل ذکرشده ایساکوکارت و تخصیص اعتبار براساس میزان تسهیلات تاییدشده از سوی ایساکو صادر می‌شود. مشتری نهایی هم می‌تواند اقساط را ماهانه در سامانه بازار اعضا و به‌طور اینترنتی پرداخت کند.

یادداشت

دولت و کارگزاری جامعه مدنی



کمال اطهاری
پژوهشگر توسعه

در تمام سیستم‌های مدیریتی تعیین استراتژی‌های کلان به سازمان‌های پژوهشی بزرگ احتیاج دارد اما در کشور ما چنین نهادهایی در اختیار جناح نئولیبرال است. با وجود این، دولت نتوانسته حتی برنامه ششم را نیز به‌درستی دنبال کند و حتی نتوانسته الگویی را طراحی و اجرا کند. اما در زمان حکومت سابق با وجود اینکه یک سیستم دیکتاتوری بود، قوانین و قواعد تا این حد در هم تنیده، متعارض و پیچیده نبود. با وجود مشکلاتی که سیستم مدیریت کلان اقتصادی با آن مواجه است می‌توان گفت کاری که باید صورت گیرد، همان اقداماتی است که طی تدوین برنامه چهارم توسعه انجام شد. باید در همان چارچوبی عمل کرد که دولت اصلاحات حرکت می‌کرد زیرا روندی که دولت در پیش گرفته بود با بهره‌گیری از خرد جمعی بود. حتی شعارهایی هم که از مجاری دولت اصلاحات در رسانه‌ها منعکس می‌شد منطبق با اصول اقتصاد مقاومتی بود. اما با کمال تاسف دولت نهم و دهم این برنامه‌ها را به کناری نهاد و طرح‌هایی عوام‌فریبانه را در دستور کار قرار داد و در نهایت دولت فعلی نیز هر آنچه ضعف سیاست‌های اقتصادی دولت‌های پیشین داشت را به ارث برد و با خوانشی راست‌گرایانه در این مدت به اجرا گذاشت. نتیجه چنین عملکردی نیز فقط و فقط هدررفت وقت و منابع در اختیار دولت است. دولت در روزهایی که از دوران مسئولیتش باقی مانده موظف است به خرد جمعی رجوع کند و باید به ذخایر علمی جامعه تکیه کند. متاسفانه ساماندهی برای اجرایی کردن اقتصاد دانش‌بنیان وجود ندارد و قوانین در این زمینه ناقص است و برای عملی کردن طرح و برنامه‌های این حوزه ابزارهای لازم را در اختیار نداریم. برای مثال، تا به امروز هیچ قانونی در زمینه بحث دارایی‌های فکری وجود ندارد؛ به جز حوزه کتاب و تولیدات نرم‌افزاری، هیچ قانونی در این زمینه نداریم. جامعه ما بسیار بافرهنگ است و یک عقل سلیم بسیار جاافتاده و قابل اتکا دارد، دولت باید از این ظرفیت‌ها استفاده و دست یاری به سوی جامعه مدنی دراز کند. اما آنچه به‌عنوان یک استراتژی کلان می‌تواند در دستور کار دولت قرار گیرد تدوین مدلی است که جنبه‌های معینی داشته باشد. دولت باید برای تدوین این مدل به چند مسئله توجه ویژه داشته باشد و به آنها رجوع کند؛ نخستین مورد رابطه با دنیای خارج است، دولت باید تکلیف رابطه با خارج را مشخص کند. راه‌حل این مسئله هم این نیست که وارد مجلس شوند و بگویند ما از امروز ملی‌گرایانه پیش می‌رویم، ملی‌گرایی در این دوران و به این شکل بی‌معنی است. اصلا خط ملی‌گرایی و اصول و ابزاری که در اختیار دولت قرار می‌دهد کاملا برخلاف بحث اقتصاد مقاومتی است چراکه در این مبحث به برون‌زا و درون‌نگر بودن اقتصاد ما انتقاد وارد شده و سیاست‌های ملی‌گرایانه در حوزه اقتصاد نیز دقیقا به همین موارد دامن می‌زند، پس این خط مشی کاملا در تضاد با اصولی است که در اقتصاد مقاومتی به آن تاکید شده است. صنایع ما چرا تا این حد آسیب دیده است؟ دلیلش این است که برون‌نگر نبوده و فقط واردات را جایگزین تولید کرده است. بحث برون‌نگری و درون‌زایی باید به‌درستی و به تفصیل تعریف شود؛ باید توجه داشت وقتی صحبت از درون‌زایی می‌شود منظورمان همان اقتصاد دانش‌بنیان است. برای چنین اقتصادی باید نیروی کار پرورده شود چراکه اگر وارد این طرح شویم به‌سرعت نیروی کار را بیکار خواهد کرد و ما باید به سمت تربیت نیروی کار ماهر برویم. باید از تجارب کشورهایی چون چین، کره‌جنوبی، مالزی و ویتنام به منزله نمونه‌های موفقی از اجرای برنامه‌های اقتصاد دانش‌بنیان به‌عنوان الگو استفاده کرد. این ۴ کشور برنامه مشابهی را در دستور کار قرار دادند و سرانجام در اجرای آن نیز بسیار موفق بودند، حالا نتیجه این سیاست‌ها را در اقتصاد این کشورها به‌روشنی می‌بینیم. باید توجه داشت کره‌جنوبی به پیروی از ژاپن و در اواخر دهه ۷۰ میلادی اقتصاد دانش‌بنیان را در دستور کار قرار داده، چین نیز تقریبا همزمان با کره به این روند پیوسته است. برای مثال، عبارت «دانش نیروی اصلی مولد دوران ماست» شعار کنگره حزب کمونیست چین است که نشانگر راهی است که سیاست‌گذاران چینی در پیش گرفته‌اند و همگان در جهان شاهد نتایج آن در این کشور هستند.

وام و سپرده بانکی بیش از ۴۰ درصد افزایش یافت

میزان سپرده‌ها و تسهیلات بانکی تا پایان اسفند سال گذشته نسبت به پایان سال ۱۳۹۸ معادل ۴۲.۷ و ۴۴.۳ درصد افزایش یافته است. به گزارش ایسنا، براساس گزارش بانک مرکزی از وضعیت کل مانده سپرده‌ها و تسهیلات ریالی و ارزی بانک‌ها و موسسات اعتباری به تفکیک استان در پایان اسفند سال گذشته، مانده کل سپرده‌ها به رقم ۳۸۷۵ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان رسیده است که نسبت به پایان سال قبل معادل ۴۲.۷ درصد افزایش را نشان می‌دهد. همچنین بالاترین مبلغ سپرده‌ها مربوط به استان تهران با مانده ۲۰۸۱ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان و کمترین مبلغ مربوط به استان کهگیلویه و بویراحمد معادل ۱۰ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان است. علاوه‌بر این، مانده کل تسهیلات در این زمان ۲۷۹۲ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان است که نسبت به پایان سال گذشته معادل ۴۴.۳ درصد افزایش داشته است. طبق این گزارش، بیشترین مبلغ تسهیلات نیز مربوط به استان تهران با مانده ۱۷۶۹ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان و کمترین مبلغ مربوط به استان کهگیلویه و بویر احمد معادل ۹۵۰۰ میلیارد تومان است. نسبت تسهیلات به سپرده‌ها بعد از کسر سپرده قانونی ۸۰.۲ درصد است که نسبت به پایان سال قبل، ۰.۸ واحد درصد افزایش را نشان می‌دهد که نسبت یادشده در استان تهران ۹۳.۵ درصد و استان کهگیلویه و بویراحمد ۱۰۵.۹ درصد است. در این گزارش، یکی از علل مهم بالا بودن رقم تسهیلات و سپرده‌ها در استان تهران استقرار دفاتر مرکزی بسیاری از شرکت‌ها و موسسات تولیدی سایر استان‌ها در استان تهران بیان شده و عمده فعالیت‌های بانکی آنها از طریق شعب بانک‌ها و موسسات اعتباری استان تهران انجام می‌شود.

آیا الگوی برنامه‌نویسی توسعه در ایران کارآمد است؟

برنامه هفتم در محاق

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

با نگاهی به روال کار سازمان برنامه و بودجه در دوره‌های مختلف متوجه سنت نامبارک این نهاد در ارائه دیرهنگام و خارج از چارت سازمانی می‌شویم که همین امر بیانگر جایگاه سست مسئله برنامه‌ریزی در کشورمان است. کارشناسان بسیاری معتقدند کشورهای در حال توسعه برای نیل به اهداف خود باید الگویی مشخص و مدون را سرلوحه مدیریت کلان کشور قرار دهند تا با پیروی از آن، مسیر دستیابی به توسعه همه‌جانبه را هموار کنند. اما عده دیگری هم بر این باورند که تجربه کشورهای توسعه‌یافته از این موضوع هیچ پالسی مبنی‌بر لزوم برنامه‌ریزی برای موفقیت در این مسیر را به ما نمی‌دهد بلکه دولت و مجلس شورای اسلامی باید تلاش کنند تا سازمانی کم‌بهره‌ور مانند سازمان برنامه و بودجه را به طور کلی منحل و به جای آن از الگوی کشورهای توسعه‌یافته پیروی کنند. به هر روی به نظر می‌رسد برنامه هفتم توسعه در دعوای بین مدیران و صاحب‌نظران راست‌گرا و چپ‌گرا در حال مضمحل شدن است و باید فکری برای نجاتش کرد. اگر دولت سیزدهم گامی برای احیای این سازمان برنامه‌ریز برندارد و دوباره با انحلال یا به گوشه راندن این سازمان مواجه شویم، ممکن است اقتصاد ایران با آنچه کارشناسان «مرگ توسعه» می‌خوانند همراه شود. این اقتصاددانان و جامعه‌شناسان با رد ادعای فقدان برنامه‌ریزی در کشورهای توسعه‌یافته، به کشورهای اسکاندیناوی اشاره می‌کنند که همگی طبق معیارهای توسعه‌یافتگی در صدر قرار دارند اما از الگوی برنامه‌محوری هم تبعیت می‌کنند. همین مسئله باعث شده تا افتراق بین صاحب‌نظران تشدید شود زیرا ادعای هر دو طرف با نکات مناقشه‌برانگیزی همراه است که باعث شده الگویی بی‌سابقه در ایران در پیش گرفته شود که با تغییر دولت‌ها نیز تغییر می‌کند.



از برنامه هفتم چه خبر؟

با وجود اینکه دولت دوازدهم روزهای پایانی کار خود را سپری می‌کند اما سازمان برنامه و بودجه به ریاست محمدباقر نوبخت تا به امروز برنامه توسعه را که طبق قانون باید سال گذشته به مجلس ارائه می‌شد، تهیه و تدوین نکرده است. گفته‌ها و شنیده‌ها حاکی از وانهادن این وظیفه برعهده دولت سیزدهم است، تا جایی که مقرر شده دولت دوازدهم در یک سال باقی‌مانده از دوره خدمتش، طبق اصولی که در برنامه ششم مشخص شده کشور را مدیریت کند. البته مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز مسئولیت بررسی و تهیه کلیات برنامه هفتم را برعهده گرفته تا سازمان برنامه در سال ۱۴۰۱ بتواند برنامه هفتم را تقدیم مجلس یازدهم کند.

الگوی ما ناکارآمد است؟



سید کمیل طیبی



جعفر قادری

سید کمیل طیبی، اقتصاددان و استاد تمام دانشگاه اصفهان با اشاره به نحوه تبیین نقشه راه در اقتصادهای توسعه‌یافته به صمت گفت: کشورهای توسعه‌یافته چیزی با عنوان سازمان برنامه آن هم با هدف تدوین برنامه‌های توسعه‌ای ندارند؛ البته استراتژی‌های کلان توسعه‌ای در این کشورها نیز وجود دارد اما اگر فکر می‌کنیم آنها نیز با تبعیت از برنامه‌هایی مانند آنچه ما داریم به توسعه رسیده‌اند سخت در اشتباهیم.

وی در ادامه افزود: برای مثال در حوزه آزادسازی نرخ‌ها، جذب سرمایه خارجی و... استراتژی‌هایی وجود دارد که در ساختار اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته می‌توان به آنها اشاره کرد اما هیچ‌یک از این کشورها چیزی به نام برنامه ۵ ساله توسعه ندارند.

▣ الگوهای موفق

طیبی به ساختار برنامه‌ریزی در کشور چین پرداخته و عنوان کرد: مثلا عده‌ای از مدافعان این سیستم برنامه‌ریزی به چین اشاره می‌کنند درحالی‌که چینی‌ها نیز برنامه‌نویسی به گونه‌ای که ما انجام می‌دهیم را ندارند بلکه نقشه راهی که با عنوان «جاده ابریشم» شناخته می‌شود بیشتر به یک استراتژی کلان می‌ماند تا برنامه‌ای پیچیده که اجرای آن هم در ابهام باشد.

وی با رد برخی ادعاها مبنی‌بر برنامه‌محور بودن اقتصاد چین بیان کرد: البته نباید فراموش کرد که اقتصاد برنامه‌محور به گونه‌ای اقتصاد دولتی نیز محسوب می‌شود، چینی‌ها نیز در استراتژی‌های تعیین‌شده قصد دارند با مدلی که مورد پسندشان است از تصدی همه‌جانبه دولت در اقتصاد فاصله گرفته و به سمت اقتصاد بازار میل کنند.

این اقتصاددان با اشاره به سیستم تعیین خط‌مشی در امریکا یادآور شد: در کشورهای توسعه‌یافته غربی نیز این استراتژی‌های کلان هم به شکل غیرمتمرکز اجرایی می‌شوند. برای مثال در ایالات متحده امریکا هر یک از ایالات ۵۲ گانه این کشور استراتژی‌های خاص خود را دارند که از آنها تبعیت می‌کنند و یک‌سری اصول کلی را دولت فدرال اجرا می‌کند که در راستای منافع ملی این کشورهاست.

▣ تجربه ما

طیبی با یادآوری پیچیدگی‌های بروکراتیک در کشورمان به صمت گفت: در کشور ما نیز مقوله برنامه‌محور بودن اقتصاد یکی از مناقشه‌برانگیزترین مباحث در ادوار مختلف است که در هر دوره‌ای با شدت و ضعف همراه بوده است. اما با نگاهی به کارنامه اجرای برنامه‌های توسعه‌ای از سوی دولت‌ها متوجه می‌شویم این برنامه‌ها به دلیل ساختار پیچیده بروکراتیک کشور تقریبا هیچ‌یک از این برنامه‌ها به غیر از برنامه سوم توسعه به‌درستی اجرا نشده‌اند.

استاد تمام دانشگاه اصفهان با یادآور شدن کیفیت برنامه چهارم تصریح کرد: البته نباید فراموش کرد که برنامه چهارم بهترین برنامه‌ای بوده که ما در طول دوران پس از انقلاب تهیه کرده بودیم اما با روی کار آمدن دولت نهم همه چیز تغییر کرد و اجرای آن نیز به فراموشی سپرده شد. از طرفی هم با انحلال سازمان مدیریت پرونده برنامه‌ریزی به طور کلی بسته شد تا اینکه دولت یازدهم بر سر کار آمد و این سازمان را با شکلی جدید احیا کرد.

▣ سلایق دولتی و مقوله توسعه

مدیر قطب اقتصاد بین‌الملل دانشگاه اصفهان با اشاره به رویکردهای متفاوت و گاه متناقض دولت‌ها به امر توسعه بیان کرد: عمده برنامه‌هایی هم که در ایران تهیه شده است بیشتر جنبه نظری داشته و به دور از واقعیت‌ها تهیه شده است. از طرفی، همان‌طور که اشاره شد تغییر دولت‌ها باعث شده به طور کلی نگاه‌ها به مسئله توسعه تغییر یافته و هر آنچه در دولت‌های قبلی انجام شده مشمول بی‌تفاوتی و حتی حذف شوند، این رویکرد باعث شده برنامه‌های توسعه رنگ و بوی سلیقه‌ای به خود بگیرند و عملا درصد بسیار اندکی از آنها به مرحله اجرا برسند.

طیبی در پایان خاطرنشان کرد: برای مثال، جذب سرمایه خارجی و تعاملات بین‌المللی یکی از موضوعاتی است که دولت‌ها بر سر آن با یکدیگر اختلافات آشکاری دارند. این در حالی است که ما برای قدم برداشتن در راه توسعه مجبوریم با جهان تعامل کنیم تا سرمایه‌های خارجی وارد کشورمان شوند. اما به دلیل این برخورد سلیقه‌ای با مقوله برنامه‌ریزی شاهد اجرایی نشدن این استراتژی‌ها در حوزه‌های مختلف هستیم.

بماند برای دولت سیزدهم

جعفر قادری، نماینده مردم شیراز و عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی با اشاره به آماده نبودن برنامه هفتم توسعه به صمت گفت: دولت دوازدهم در سال ۹۹ تقاضای یک سال تاخیر در ارائه برنامه هفتم توسعه را داشت و مجلس یازدهم نیز با آن موافقت کرده تا دولت سیزدهم اقدام به تدوین آن کند. وی در ادامه افزود: البته کلیات آن درحال‌حاضر مورد بررسی قرار گرفته است اما به طور کلی مقرر شده تا برنامه هفتم از سوی سازمان برنامه در دولت سیزدهم تهیه و به مجلس شورای اسلامی ارائه شود. قادری بیان کرد: همان‌طور که گفته شد، مجلس در پاسخ به درخواست دولت دوازدهم موافقت خود با به تاخیر افتادن این امر را ابراز کرد اما قرار شد در طول این مدت برنامه ششم توسعه یک سال دیگر هم تمدید شود تا کشور دچار آشفتگی نشود و دولت بتواند طبق الگوی توسعه‌ای که پیش‌بینی شده است، حرکت کند.

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی اشاره کرد: البته درحال‌حاضر کلیات برنامه هفتم مورد بررسی قرار گرفته تا دولت سیزدهم برای تدوین آن دچار مشکل نشود اما اینکه بخواهیم بگوییم برنامه هفتم آماده ارائه به مجلس شده درست نیست. نماینده مردم شیراز تاکید کرد: مجلس نیز در طول دوران فعالیت دولت‌های مختلف بر عملکرد دولت‌ها در امر اجرای برنامه‌های توسعه نظارت دقیقی داشته است و مجلس یازدهم نیز به رسالت خود در این زمینه عمل می‌کند.

قادری در پایان خاطرنشان کرد: دولت نیز با ارائه گزارشات خود از مراحل اجرای برنامه‌های توسعه شش‌گانه، مجلس را در جریان اداره کشور قرار داده و مجلس هم این گزارشات را با دقت مطالعه کرده و کاستی‌ها را به دولت محترم تذکر می‌دهد.

سخن پایانی...

با نگاهی به کارنامه دولت‌ها در روند اجرای برنامه‌های توسعه متوجه عملکرد قابل‌قبول و مطلوب دولت‌های هفتم و هشتم می‌شویم که نه‌تنها در اجرای برنامه سوم توسعه عملکرد بسیار خوبی را از خود برجای گذاشته بلکه در سازمان برنامه‌ای که ریاستش برعهده محمد ستاری‌فر بود بهترین برنامه توسعه‌ای کشورمان (به زعم کارشناسان) را در قالب برنامه چهارم تهیه کرد. اما متاسفانه در ادامه شاهد شانه خالی کردن دولت نهم از اجرای کارشناسی‌شده‌ترین برنامه توسعه کشور بودیم که در نهایت به انحلال سازمان برنامه و بودجه نیز ختم شد. با توجه به این موضوع نگرانی‌هایی در میان ناظران اقتصادی ایران ایجاد شده که مبادا دولت سیزدهم در احیای این سنت و تاکید بر برنامه‌ریزی کوتاهی کند. البته نباید فراموش کرد که تنها تهیه برنامه نمی‌تواند کشور را در مسیر توسعه قرار دهد بلکه مهم اجرای مفاد آن است که باید از سوی نهادهای ناظر مورد بررسی و رصد قرار گیرد. در هر صورت باید توجه کرد که تهیه برنامه پیش‌شرطی برای اجرای آن است که امیدواریم دولت سیزدهم از آن چشم‌پوشی نکند و اهمال دولت دوازدهم را بهانه‌ای برای نادیده گرفتن اصل برنامه‌ریزی قرار ندهد.

باجه خبر

▣ درج خودکار اطلاعات با اسکن QR کد روی برگه چک

با اجرای قانون جدید چک، یکی از دغدغه‌هایی که دارندگان دسته چک‌های جدید با آن مواجه شده‌اند فرآیند ثبت چک‌های صیادی است. مشتریان بانک تجارت از هم‌اکنون می‌توانند با مراجعه به صفحه همراه‌بانک تجارت به نشانی mobilebank.tejaratbank.ir نسخه جدید همراه بانک تجارت را با قابلیت‌های جدید ثبت گیرنده (حقوقی) چک، درج خودکار اطلاعات با اسکن QR کد روی برگه چک و به اشتراک‌گذاری رسید عملیات چک دریافت کرده و از امکانات ویژه این نسخه همراه بانک تجارت بهره‌مند شوند.

▣ حمایت بانک توسعه تعاون از دانش بنیان‌ها

حمایت از تعاونی‌های دانش‌بنیان از اولویت‌های بانک توسعه تعاون در سال ۱۴۰۰ است.

وفایی، مدیر شعب استان مرکزی ضمن تاکید بر حمایت از تعاونی‌های دانش‌بنیان گفت: یکی از ویژگی‌های تعاونی‌های دانش‌بنیان سرمایه‌بری کمتر با بهره‌وری بالاتر است و دارایی نامشهود این شرکت‌ها دانش، خلاقیت، نوآوری و جوان بودن است. وی ضمن اشاره به تفاهمنامه با صندوق نوآوری و شکوفایی درباره اعطای تسهیلات به شرکت‌های دانش‌بنیان افزود: این بانک آماده امضای تفاهمنامه با این شرکت‌ها و اعطای تسهیلات با نرخ پایین به تعاونی‌های دانش‌بنیان استان و همچنین خریداران محصولات این شرکت‌ها است.

▣ اعلام آمادگی بیمه پارسیان برای رسیدگی به حادثه یزد

بیمه پارسیان برای رسیدگی سریع به حادثه اتوبوس محور دهشیر-یزد اعلام آمادگی کرد.

به گزارش روابط‌عمومی بیمه پارسیان، با توجه به صادرشدن بیمه‌نامه شخص ثالث اتوبوس حادثه‌دیده در محور دهشیر-یزد در بیمه پارسیان و اعلام پلیس راه مبنی‌بر مقصر بودن راننده اتوبوس در این تصادف، این شرکت برای رسیدگی سریع و خارج از نوبت پرونده این حادثه اعلام آمادگی کرد.

براساس این گزارش، در پی وقوع حادثه دلخراش تصادف اتوبوس در محور دهشیر-یزد و همچنین مصدومیت و درگذشت تعدادی از مسافران اتوبوس، نایب‌رئیس هیات‌مدیره و مدیرعامل بیمه پارسیان ضمن عرض تسلیت به خانواده‌های درگذشتگان و آرزوی سلامتی عاجل برای مصدومان این حادثه دستور رسیدگی فوری و خارج از نوبت روال اداری به پرونده این حادثه را صادر کرد.

▣ طرح ویژه بیمه خبرنگاران در بیمه رازی

دستور ویژه مدیرعامل بیمه رازی پس از سانحه اتوبوس خبرنگاران: طرح ویژه بیمه خبرنگاران در دستور کار قرار گرفت.

مدیرعامل بیمه رازی ضمن تسلیت درگذشت خبرنگاران عزیز در حادثه واژگونی اتوبوس در نقده گفت: خبرنگاران جزو اثرگذارترین و پرکارترین اصناف جامعه و سمبل تعهد، وظیفه‌شناسی، دلسوزی، آگاهی‌بخشی و مطالبه‌گری هستند که حتی جان‌شان را برای روشنی‌بخشی و عینیت بخشیدن به «نون و القلم و ما یسطرون» در طبق اخلاص گذاشته‌اند.

مدیرعامل بیمه رازی با تاکید بر جایگاه ارزشمند خبرنگاران در کشور و به‌ویژه در صنعت بیمه افزود: در جهت صیانت از خدمات این عزیزان، طرح ویژه بیمه خبرنگاران در دستور کار شرکت بیمه رازی قرار گرفته و در صدد هستیم تا روز خبرنگار این طرح را اجرایی کنیم.

▣ رتبه نخست بیمه باران در جشنواره روابط‌عمومی‌های بیمه

به دنبال کسب جایزه نخست روابط‌عمومی بیمه باران در هشتمین جشنواره روابط‌عمومی‌های برتر صنعت بیمه و جشنواره ستارگان روابط‌عمومی، مدیرعامل این شرکت از مدیریت روابط‌عمومی و کارشناسان زیرمجموعه قدردانی کرد.

بنا بر این گزارش، بیمه باران در بخش «خلاقیت و نوآوری» در نخستین سال فعالیت خود و در میان تمام شرکت‌های بیمه باسابقه موفق به کسب رتبه نخست جشنواره شد.

علیرضا هادی در نشستی با حضور مدیران این شرکت، ضمن قدردانی از رامتین حامی‌فرد، مدیر روابط‌عمومی و کارشناسان این واحد، بار دیگر بر ضرورت ارائه راه‌های نوین و کارآمد برای افزایش اثرگذاری و ارتباط موثر با آحاد جامعه تاکید کرد و خلاقیت را کلید اثرگذاری بر افکار عمومی دانست.

رامتین حامی‌فرد در ادامه این نشست با تشکر از اعتماد و همراهی مدیران ارشد مجموعه اعم از اعضای هیات‌مدیره، مدیرعامل و مدیران سایر بخش‌های بیمه باران، تصریح کرد: روابط‌عمومی به مثابه نبض تپنده سازمان است و مایه مسرت و خشنودی است که هر سال جشنواره‌ای به منظور تجلیل از فعالان این عرصه برگزار می‌شود. امیدوارم این تشویق و تقدیرها باعث شود روزبه‌روز انگیزه و امیدمان بیشتر شود و با توشه‌ای از دانش و صداقت در کار راه را ادامه دهیم.

اظهارات رئیس سازمان بورس درباره طرح ۷+۳

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار گفت: به‌طور مرتب در حال پیگیری واریز ۱۵۰ میلیون دلار هستیم اما متأسفانه به‌دلایلی نمی‌توان زمان دقیقی برای واریز آن مشخص کرد. به گزارش بازارسرمایه، محمدعلی دهقان‌دهنوی درباره روند بررسی طرح ۷+۳ اظهار کرد: موضوع ۷ موردی که در جلسه سران قوا تصویب شد، اکنون نیز در حال طی کردن مراحل اداری خود است. وی افزود: به‌طور مرتب در حال پیگیری بحث واریز ۱۵۰ میلیون دلار هستیم تا بین صندوق توسعه ملی و بانک مرکزی هماهنگی لازم ایجاد شود، چراکه باید هرچه سریع‌تر مشخص شود این مبلغ قرار است از کدام‌یک از منابع صندوق توسعه ملی از طریق بانک مرکزی به صندوق تثبیت واریز شود اما متأسفانه به‌دلایلی نمی‌توان زمان دقیقی برای واریز این مبلغ به حساب صندوق تثبیت بازار سرمایه مشخص کرد. رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار بیان کرد: به شخصه این اطمینان را به سهامداران می‌دهم که از سوی سازمان بورس به‌طور مداوم پیگیر واریز ۱۵۰ میلیون دلار به حساب صندوق تثبیت بازار سرمایه هستیم. دهقان‌دهنوی درباره واریز مابقی سود سهام عدالت، تصریح کرد: در حال حاضر پیگیر واریز مابقی سود سهام عدالت هستیم و امیدواریم تا پایان این هفته بتوانیم به جمع‌بندی برسیم. دبیر شورای‌عالی بورس تصریح کرد: علت دیرکرد در واریز بخش دوم سود سهام عدالت به سبب آن است که از ۳۶ شرکت بورسی سرمایه پذیر چند شرکت سودی را فعلاً به حساب سپرده‌گذاری مرکزی به‌منظور تجمیع مبالغ واریز نکردند، ما به آنها تا پایان این هفته فرصت داده‌ایم تا همکاری لازم را انجام دهند، در غیر این صورت به‌طور قطع اسامی آنها را منتشر خواهیم کرد.

رشد شاخص بازار سهام تا چه زمانی ادامه خواهد داشت؟

صعود پر حرف‌وحدیث

سهند اینانلو
editor@smtnews.ir

اگر سرتیتر روزنامه‌های اقتصادی کشور را در هفته منتهی به انتخابات ریاست جمهوری دوره سیزدهم مرور کنیم متوجه خوشبینی‌ها نسبت به روند معاملات بازار سرمایه برای بعد از انتخابات می‌شویم. اما خوشبین‌ترین ناظران و فعالان بورس تهران نیز تصور نمی‌کردند بازاری که در یک سال اخیر به‌سختی دو روز مثبت پیاپی را به خود دیده، ناگهان برای مدت ۱۰ روز سبزپوش شود.

این در حالی است که تابلوهای تالار شیشه‌ای در ۱۰ روز گذشته این امر را به‌طور شگفت‌انگیزی برایمان ترسیم کردند به‌گونه‌ای که حتی برخی کارشناسان بازار سرمایه نیز نسبت به طبیعی بودن این واکنش ابراز تردید کرده و آن را ناشی از هیجانات فردای انتخابات می‌دانند. این عده که به رویکرد برخی از کارشناسان و فعالان بازار نقد دارند بر این باورند که عده‌ای با اتخاذ مواضع یک بام و دو هوا، استاندارد دوگانه‌ای را در برابر رفتارهای هیجانی نوسهامداران در پیش‌گرفته و سعی در بهره‌برداری از این فضا دارند. این در حالی است که بسیاری از همین مدافعان وضعیت فعلی بازار سهام در روزهای پیش از برگزاری انتخابات برنامه‌های نامزدها برای بورس اوراق بهادار را به استهزاء گرفته و آنها را مصداق بارز دخالت در بازار می‌دانستند اما امروز با وجود اینکه اقدامات خاصی در حوزه بازار اتفاق نیفتاده بر این نکته تاکید دارند که شاخص کل بازار سرمایه با اعمال سیاست‌های دولت سیزدهم امکان صعود دوباره تا قله ۲ میلیون واحدی را هم دارد.

به هر روی این دوگانه بورسی باعث‌شده بسیاری از سهامداران باتجربه نسبت به آینده بازار سهام تردیدهای جدی داشته باشند و سعی کنند فعلا کمی دست به عصا تر رفتار کرده و از اتخاذ سیاست‌های هیجانی برای معاملات بورسی خود اجتناب کنند تا ترکیب کابینه دولت سیزدهم و همچنین نتیجه مذاکرات وین روشن شود.



عکس: آیدا فریدی

> واکنش مثبتی که پس از انتخابات در بورس تهران شاهد آن بودیم تا حدودی ناشی از هیجانات است اما نمی‌توان گفت رشد شاخص در روزهای اخیر به کلی تحت‌تاثیر رفتارهای هیجانی بوده است

سناریوهای دولت سیزدهم برای بورس

نیما آگاهی، کارشناس و فعال بازار سرمایه با اشاره به رشد شاخص کل بورس در هفته اخیر به صمت گفت: واکنش مثبتی که پس از انتخابات در بورس تهران شاهد آن بوده‌ایم تا حدودی ناشی از هیجانات است اما نمی‌توان گفت رشد شاخص در روزهای اخیر به کلی تحت‌تاثیر رفتارهای هیجانی بوده است.

وی در ادامه افزود: بخشی از صعود شاخص‌های بورسی در این روزها به‌دلیل رفع ابهامات سیاسی کشور اتفاق افتاده و بخشی هم به‌دلیل خوشبینی‌های پس از انتخابات است اما به‌طور کلی نمی‌توان یک بُعدی به ماجرای رشد بازار نگاه کرد.

▣ نگرانی از امواج هیجانی

آگاهی با تاکید بر هیجانی بودن بخشی از رشد بازار سهام در روزهای پس از انتخابات عنوان کرد: اما نگرانی‌هایی پیرامون وضعیت فعلی بازار وجود دارد که از جمله آنها مسئله گرفتار شدن در دام موج‌های هیجانی است که می‌تواند منجر به آغاز سلسله اتفاقات مخرب در بورس تهران شود. وی ادامه داد: البته این روند رو به رشد بستگی زیادی به آینده مذاکرات هم دارد به نحوی که در هفته‌های آینده به‌طور قطع شاهد اثرپذیری شاخص کل از اخبار مخابره شده از وین خواهیم بود.

این کارشناس بازار سهام با اشاره به وجود فضای خوشبینی در بورس تهران، تاکید کرد: هرچند خوشبینی‌های زیادی در بازار جریان دارد اما سرعت رشد شاخص در هفته‌های پیش‌رو نمی‌تواند سرعت چندان بالایی داشته باشد، البته درحال‌حاضر این انتظار از بازار می‌رود که رشد مداوم با شیب تند داشته باشد اما به نظر نمی‌رسد شاهد جهش شارپی در بازار باشیم.

آگاهی در ادامه تصریح کرد: از سویی هم، رشدهای شارپی برای بازار جذابیت چندانی ندارد، زیرا اغلب سهم‌های بورسی، تعادل و ثبات در بازار را به شوک‌های مثبت و ناگهانی در بورس ترجیح می‌دهند.

▣ شاخص تا کجا صعود می‌کند؟

این تحلیلگر و مدرس بازار سرمایه با پیش‌بینی روند شاخص بورس تهران به صمت گفت: به نظر می‌رسد در سال جاری می‌توان انتظار محقق شدن شاخص یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار واحدی تا یک‌میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی را داشت اما همه‌چیز به نحوه پیشبرد سیاست‌های دولت سیزدهم در بازار سهام بستگی دارد به همین دلیل است که درباره چگونگی این رشد نمی‌توان به‌طور مشخص ابراز نظر کرد.

▣ دولت سیزدهم و بورس

مدرس بازارهای مالی ضمن یادآوری اثرات احتمالی تعیین ترکیب کابینه دولت سیزدهم بر بازارهای مالی خاطرنشان کرد: این احتمال می‌رود که پس از استقرار کابینه دولت سیزدهم دو سناریوی کنترل تورم و کنترل نرخ ارز را داشته باشیم که هر دوی این سناریوها در صورت اجرا شدن می‌توانند برای بورس اوراق بهادار مضر باشند. اما اتفاقاتی که درحال‌حاضر در بورس شاهد هستیم دقیقا به‌دلیل چشم‌انداز مثبت نسبت به عملکرد دولت و همچنین مذاکرات است، از همین‌رو انتظار می‌رود این روند رو به رشد پس از مدتی آرام‌تر و حتی در مقطعی متوقف شود اما در هر حال احتمال رشد شاخص تا کانال یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار واحد زیاد است.

آگاهی در پایان درباره هفته‌های آینده در بازار اظهارنظر کرد و یادآور شد: بنابراین می‌تواند گفت احتمالا روند فعلی در طول ۲، ۳ ماه پیش‌رو تداوم خواهد داشت اما با روشن شدن تکلیف سیاست‌های دولت سیزدهم در زمینه مدیریت بازارهای مالی انتظار توقف این روند نیز می‌رود.



نیما آگاهی



قاسم صادقی

یکی از ابهامات رفع شد

قاسم صادقی، کارشناس و تحلیلگر بازار سهام با اشاره به‌دلایل خوشبینی سهامداران نسبت به آینده بازار سرمایه به صمت گفت: با توجه به تغییرات قوانین در بورس اعم از تغییر حجم مبنا و... این انتظار می‌رفت با تغییر دولت شاهد ایجاد فضای خوشبینانه‌ای در بورس تهران باشیم که درحال‌حاضر نیز در همین دوران قرار داریم.

وی در ادامه افزود: وقتی داستان ریاست جمهوری و انتخابات مطرح شد یک‌سری از ابهامات ایجادشده بود که پس از برگزاری و مشخص شدن نتیجه انتخابات بخش مهمی از این ابهامات برطرف شد و بورس هم به‌طور طبیعی واکنش نشان داد اما نباید فراموش کرد ابهامات دیگری هم در بین سهامداران وجود دارد که می‌تواند روند بازار را تحت‌تاثیر قرار دهند.

▣ ابهامات دیگری هم وجود دارد

این تحلیلگر بورس با اشاره به مذاکرات وین تاکید کرد: یکی از ابهاماتی که هنوز هم سایه‌اش بر سر بازار سنگینی می‌کند، مسئله نامشخص بودن نتیجه مذاکرات وین است. بخش اعظمی از بازار سهام در انتظار نتیجه این مذاکرات هستند اما با توجه به برگزاری انتخابات عده‌ای که به‌دلیل ابهامات وارد کارزار معاملاتی نمی‌شدند حالا دست‌به‌کار شده و تلاش کنند از ریزموج‌های صعودی بیشترین بهره را ببرند.

▣ برنامه‌های بورسی دولت سیزدهم

این کارشناس بازار سهام با اشاره به برنامه‌های طرح‌شده از سوی مشاوران اقتصادی رئیس دولت منتخب به صمت گفت: برخی از برنامه‌های مطرح‌شده مانند وادار کردن حقوقی‌ها به تزریق سرمایه به بازار ذاتا دخالت در بازار به‌شمار می‌رود اما اگر چنین اتفاقی رخ دهد، به‌طور قطع شاهد رشد شاخص‌ها هم خواهیم بود، زیرا ورود هر نقدینگی می‌تواند به نفع بازار سهام باشد. وی ادامه داد: اما اگر قرار است اتفاق خاص و ماندگاری در بازار سهام رقم بخورد باید به فکر تغییرات زیربنایی زیرساخت‌های اقتصادی باشیم تا بازار بتواند آرام‌آرام روند منطقی خود را در پیش بگیرد اما اینکه بخواهیم با چنین برنامه‌هایی کل بازار را مدیریت کنیم، نتیجه چندان مثبتی در بلندمدت را نمی‌توان پیش‌بینی کرد. صادقی در پایان خاطرنشان کرد: از سویی هم در حال‌حاضر یک‌سری از کدهای حقوقی دولتی و نزدیک به دولت را می‌توان به بازار بازگرداند اما اگر بخواهند چنین اقداماتی را در مقیاس گسترده‌ای انجام دهند، احتمال موفقیت‌آمیز بودن آن اندک خواهد بود، چون همه حقوقی‌ها را نمی‌توان مجبور به این کار کرد.

سخن پایانی...

روزنامه صمت با هدف سنجش نظرات پیرامون بازار سهام و اینکه آیا بدنه سهامداران نسبت به ادامه روند صعودی فعلی امیدوار هستند یا خیر، اقدام به یک نظرسنجی در پلتفرم اینستاگرام کرد که ۱۳۹۶ نفر در آن شرکت کرده و به ابراز نظر پرداختند. در این نظرسنجی که به صورت پرسش و پاسخ دوگزینه‌ای انجام‌شده بود سؤالی با مضمون، به نظر شما روند رو به رشد بازار سهام ادامه خواهد داشت، مطرح شده و مخاطبان اینستاگرامی روزنامه صمت در آن شرکت کردند. در این نظرسنجی ۵۴ درصد کاربران (۷۵۵ نفر) نسبت به تداوم رشد شاخص کل بازار سهام ابراز امیدواری کرده و ۴۶ درصد (۶۴۱ نفر) نیز وضعیت کنونی را گذرا و موقتی ارزیابی کردند. ۴۷ نفر از مخاطبان نیز در قالب پیام اینستاگرامی به ابراز نظر پرداخته و دلیل انتخاب خود را تشریح کردند که ۱۴ نفر از دسته امیدواران به تداوم رشد بوده و ۳۳ نفر نیز با ابراز ناامیدی از ادامه روند رو به رشد بورس، نظرات خود را تبیین کردند. با ریز شدن در نظرات کاربران اینستاگرامی در واکنش به پرسش صمت از مخاطبان متوجه می‌شویم که اغلب امیدوارند به رشد ادامه‌دار شاخص کل در بازار سهام، ادله محکمی برای دفاع از نظر خود نداشته و غالبا با اتکا به احساسات و تمایلات درونی در نظرسنجی یادشده شرکت کرده‌اند. اما به نظر می‌رسد مشارکت‌کنندگانی که در مقابل این عده هستند دلایل محکم‌تری برای اثبات نظر خود داشته و از ذهن تحلیلگر منسجم‌تری هم برخوردارند و همین مسئله باعث شده ارزیابی واقع‌بینانه‌تری نیز داشته باشند. صمت برای تحلیل نظرات و همچنین آمار و ارقام مربوط به این نظرسنجی با کارشناسان زبده بازار سهام و همچنین حوزه افکار سنجی مشورت کرده و از دیدگاه‌های آنها برای تهیه این گزارش استفاده کرده است.

هفته رویایی بورس‌های جهان

مقامات بانک مرکزی امریکا اطمینان زیادی به بهتر شدن شرایط اقتصادی این کشور در روزهای پیش‌رو دارند. مدیر دفتر منطقه‌ای فدرال‌رزرو در فیلادلفیا گفته که رشد اقتصادی امریکا در حال بازگشت به سطوح نیرومند قبل از دوران همه‌گیری بوده و این مسئله در بخش‌های اصلی مانند مصارف، مسکن و تولید قابل مشاهده است. پاتریک هارکر در همایش پولی و مالی امریکا با اشاره به بازگشت سطح تولیدات ناخالص داخلی به زمان قبل بحران کرونا گفت: با این حال، نرخ اشتغال هنوز در سطح پایینی قرار دارد. به گزارش بلومبرگ به نقل از ایسنا، سرانجام پس از چندین ماه بحث و جدال درباره اعتبارات موردنیاز دولت امریکا برای پیشبرد پروژه عظیم زیرساختی دولت، جو بایدن اعلام کرد به توافق اولیه با رهبران دموکرات و جمهوری‌خواه برای تصویب اعتبارات موردنیاز رسیده است. قرار است طبق این لایحه، صدها میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اصلی نظیر اتوبان‌ها، بنادر، جاده‌ها و تاسیسات حیاتی انجام و اقتصاد امریکا با دستیابی به یک رشد نیرومند، به‌طور کامل از دوران کرونا خارج شود. میزان رشد فعالیت‌های تجاری در سطح منطقه یورو به بالاترین سطح ماهانه خود در ۱۵ ماه اخیر رسیده است. شاخص‌ای‌اچ‌اس‌مارکیت در سطح ۱۹ کشور عضو منطقه یورو تا پایان ژوئن به ۵۹.۲ واحد رسیده که این رقم نسبت به ماه قبل آن ۲.۱ واحد افزایش یافته است. با کاهش محدودیت‌های کرونایی، به میزان قابل‌توجهی شاهد رشد بخش خدمات و همچنین تقاضای مصرفی بوده‌ایم و اکنون این دو بخش به موتور رشد اقتصادی کشورهای اروپایی تبدیل شده‌اند. کمیسیون اروپا در گزارشی اعلام کرد با بهتر شدن روند مقابله با کرونا، شاخص اطمینان به اقتصاد منطقه یورو تا پایان ژوئن به منفی ۳.۳ واحد رسیده که این رقم نسبت به ماه قبل آن ۱.۸ واحد بیشتر شده است. این رقم که ۰.۳ درصد بیش از انتظارات قبلی بوده می‌تواند نویدبخش افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در این منطقه و کاهش رویکرد احتیاطی فعالان اقتصادی باشد. در سطح اتحادیه اروپا نیز این شاخص با افزایش ۱.۵ واحدی به منفی ۴.۵ واحد رسیده است. روند افزایش نرخ تورم همچنان در بسیاری از نقاط جهان ادامه پیدا کرده تا جایی که طبق اعلام مرکز آمار اتحادیه اروپا، متوسط نرخ تورم در ۱۹ کشور عضو منطقه یورو در ۱۲ ماه منتهی به مه با ۰.۴ درصد افزایش نسبت به رقم مشابه منتهی به ماه قبل به ۲.۰ درصد رسید تا نرخ تورم دوباره در مسیر رسیدن به سطح ۲ درصدی هدف‌گذاری‌شده از سوی بانک مرکزی این منطقه قرار گیرد.

در سطح اتحادیه اروپا این نرخ به‌طور متوسط ۲.۳ درصد بوده که از ماه قبل ۰.۳ درصد بیشتر شده است. بعد از رشد ناامیدکننده بخش خرده‌فروشی امریکا، حالا از چین نیز اخبار مشابهی به گوش می‌رسد: در ماه مه رشد تولیدات کارخانه‌های چین برای سومین‌ماه متوالی عددی منفی بوده و گویا پیامدهای کرونا روی سفارشات مشتریان کالاهای چینی همچنان موثر است. از آنجایی که اقتصاد چین یک اقتصاد صادرات‌محور به‌شمار می‌رود، تداوم روند فعلی می‌تواند رشد اقتصادی را دچار وقفه کند. رشد بخش خرده‌فروشی این کشور نیز با کاهش ۱.۲ درصدی نسبت به ماه قبل به ۱۲.۴ درصد رسیده است. آمار رشد منفی بخش خرده‌فروشی آن هم پس از اوج‌گیری تورم امریکا، باعث نگرانی فعالان بازار شده است. در ۱۲ ماه منتهی به مه، رشد این بخش به منفی ۱.۳ درصد رسید که نسبت به ماه قبل ۲.۱ درصد کمتر شده است. اقتصاد امریکا وابستگی زیادی به بخش خرده‌فروشی دارد و حدود دو سوم کل بار رشد اقتصادی این کشور روی دوش آن است. انتظار می‌رفت رشد بخش خرده‌فروشی منفی ۰.۸ درصد باشد اما این آمار بدتر از حد انتظار، زنگ هشدار را برای امریکا به صدا درآورده است.

یادداشت

برگ برنده‌ای به‌نام آموزش



شهیر محمدنیا
کارشناس بورس

امروزه که عصر آگاهی و دانش نامیده می‌شود، بخش مهمی از درآمد هر جامعه صرف سرمایه‌گذاری در آموزش می‌شود. از یک سو، رشد و توسعه اقتصادی نیازمند افراد ماهر و متخصص است؛ بنابراین جوامع علاقه‌مندند در حوزه مهارت و دانش سرمایه‌گذاری کنند. توسعه فناوری‌های جدید ایجاب می‌کند به مقوله آموزش توجه ویژه‌ای شده و در این زمینه سرمایه‌گذاری بیشتر شود. از سوی دیگر، جامعه نیز با محدودیت منابع مواجه است و باوجود الزام و منطق ممکن است نتواند اعتبارات لازم را در اختیار این بخش قرار دهد. کشورهای توسعه‌یافته با اولویت قراردادن آموزش و پرورش در صدر نیازهای جامعه و ایجاد این باور همگانی در اصلاحات سیستم‌های آموزشی و مشارکت و همراهی مردم، این امر اجتناب‌ناپذیر را ارج می‌نهند. آموزش از بُعد فردی باعث افزایش توانایی فرد می‌شود و از بُعد اجتماعی هر چه افراد تحصیلکرده بیشتری در جامعه وجود داشته باشند، قدرت و پیشرفت جامعه را به ارمغان می‌آورد و به رشد فرهنگی و اقتصادی جامعه منجر می‌شود.

در وضعیت کنونی نهادهای دولتی و اقتصادی باید بسیار با دقت عمل کرده و سعی در مدیریت این حجم از سرمایه ورودی داشته باشند و به‌جای تشویق عموم جامعه به سمت این بازار، در گام نخست سعی در بسترسازی برای ایمن‌سازی و واکسینه کردن سرمایه‌های جدید کنند. مهم‌ترین اقدامی که این نهادهای تاثیرگذار باید برای آن تلاش و سرمایه‌گذاری کنند، مبحث افراد فعال و تازه‌واردان در این عرصه است. البته با توجه به وضعیت اقتصادی کشور و محدودیت منابع، انتظار صرف منابع زیادی در این بخش نمی‌رود. بیشترین تاثیرگذاری که دولت و سازمان‌های ذی‌ربط با بورس می‌توانند داشته باشند، تمرکز بر بخش مدیریت وضعیت موجود، حمایت و ایجاد بستر برای آموزشگاه‌های معتبر و باسابقه و همچنین حمایت از افراد و شرکت‌هایی است که قصد فعالیت در بخش آموزش را دارند با مدیریت درست و اصولی این بخش می‌توان به مرور زمان تا حد زیادی، دغدغه و مشکلات فعلی ایجادشده را برطرف کرد. مشکلاتی که اگر حل نشوند و اگر به موضوع آموزش به‌درستی پرداخته نشود تاثیرات جبران‌ناپذیری بر بازار بورس می‌گذارد. ناگفته نماند در زمینه آموزش، سازمان بورس فعالیت‌هایی را شروع کرده و به‌عنوان نمونه، زبانه آموزش به‌تازگی به سایت اصلی معاملات یعنی tsetmc اضافه شده یا تولید محتوای آموزشی رسانه‌ای. این فعالیت‌ها خوب است اما کافی نیست و امید است تلاش‌های بیشتری در این زمینه انجام شود.

مشکل اصلی که بعد از ریزش مرداد، بازار با آن مواجه‌شده، کاهش اعتماد مردم به بورس است. مردمی‌که تنها با تشویق و بدون دانش کافی وارد این وادی شدند. ورود تعداد زیادی که در علم مالی رفتاری به آن رفتار گله‌ای می‌گویند و طبیعی است که ریزش و اصلاح شدید بازار را از چشم دولت ببینند، چون دانش کافی در این زمینه ندارند و نمی‌دانند فرازونشیب‌ها در ذات بازار سهام است. اگر دولت مردم را تشویق به یادگیری و سپس فعالیت در بازار سرمایه می‌کرد، اکنون بازار با مشکل نبود یا کاهش اعتماد مواجه نبود و معاملاتی منطقی‌تر و به دور از هیجان را شاهد بودیم.

این واقعیتی انکارناپذیر است که درخواست جبران زیان و حمایت دستوری از بورس در هیچ جای علم اقتصاد پذیرفته شده نیست. این سبک اعتراضات و درخواست‌ها نادرست است اما از بُعد دیگر این افراد می‌توانند ادعا کنند تحت‌تاثیر نوعی پروپاگاندا قرار گرفته‌اند و از این منظر می‌شود گفت معترضان زیانده در روند ماه‌های اخیر بازارسرمایه محق هستند؛ بنابراین از این پس سازمان‌ها و نهادهای تاثیرگذار باید از اعمال‌نظرهای هیجانی و براساس منافع مقطعی پرهیز کرده و سعی در تشویق فعالان به آموزش و فراگیری اصولی معامله‌گری کنند. در همین راستا نباید از ایجاد بستر مناسب آموزش و حمایت از آموزشگاه‌ها و کارگزاری‌ها در راستای آموزش غافل ماند.

دوشنبه
۷ تیر ۱۴۰۰- ۱۷ ذی‌القعده ۱۴۴۲ - ۲۸ ژوئن ۲۰۲۱-شماره ۱۸۲۴-پیاپی ۳۱۴۲

صمت
صنعت معدن تجارت

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

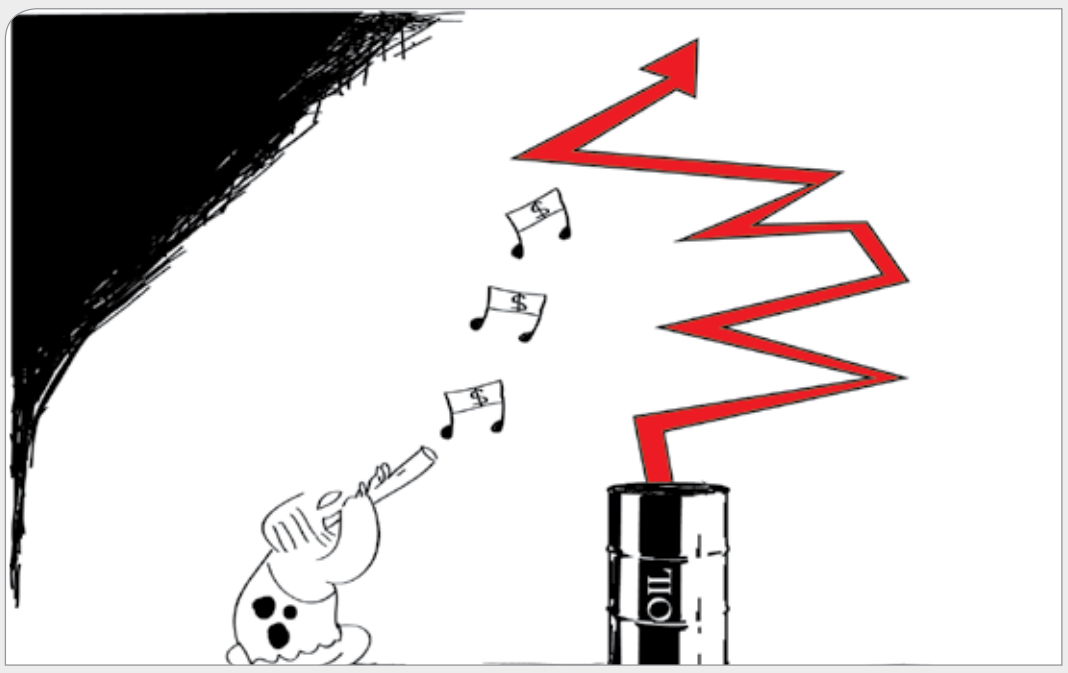
صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»
مدیرمسئول: ناصر بزرگمهر
سردبیر: عاطفه خسروی

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۱۹۱۲۵۱۴۰۶
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

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

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲ در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱ در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲
عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

پیشنهادهایی برای رونق کسب‌وکارهای کوچک و متوسط

بسیاری از کارشناسان معتقدند رونق کسب‌وکارهای کوچک و متوسط می‌تواند باعث حفظ و افزایش سطح اشتغال پایدار کشور و کاهش فقر و نرخ بیکاری، توزیع عادلانه ثروت و کاهش شکاف طبقاتی، افزایش سطح درآمد ملی و رشد و توسعه اقتصاد شود. در این گزارش به بررسی اجمالی معضلات کسب‌وکارهای کوچک و راهکارهای رونق این بخش همراه با پیشنهادات سیاستی پرداخته شده است.



عکس: آیدا فریدی

کسب‌وکارهای کوچک و متوسط به‌منزله یکی از نیروهای پیش‌برنده اقتصاد مدرن، نقش بسزایی در بهبود فرصت‌های اشتغال، افزایش صادرات و تقویت نوآوری‌های فناورانه دارند. در سال‌های اخیر، اهمیت این بنگاه‌ها به اندازه‌ای افزایش یافته که از آنها به‌عنوان ستون فقرات توسعه صنعتی در کشورهای مختلف نام برده می‌شود. این شرکت‌ها باوجود آنکه به سرمایه‌گذاری کمتر ریالی و ارزی نیاز دارند، بازدهی بیشتری داشته و راحت‌تر می‌توانند خود را با تغییرات پرشتاب و سریع محیطی منطبق کرده و سریع‌تر واکنش نشان دهند. پویایی، شبکه‌ای بودن، انعطاف‌پذیری بالا، خلاق و نوآور و بهره‌مند از فناوری‌های نوین اطلاعاتی از مهم‌ترین ویژگی‌های شرکت‌های کوچک و متوسط هستند؛ به‌عبارت دیگر اگر اندازه یک سازمان بزرگ‌تر باشد، کارآیی و اثربخشی آن هم بیشتر است، اما باتوجه به سن شرکت، شرکت‌های جوان‌تر، نوآورتر هستند. هم ویژگی‌های مبتنی بر راهبرد و هم عوامل مرتبط با رقابت، تاثیر مستقیم بر نوآوری سازمانی دارند. کارآفرینی، فرآیند شناسایی و خلق فرصت‌ها در بازارها و بهره‌برداری با استفاده از منابع موردنیاز برای راه‌اندازی و اجرایی کردن آن فرصت‌ها، برون‌سپاری فعالیت‌ها و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات برای کاهش هزینه‌های تبادل، از دیگر ویژگی‌های ارزشمند کسب‌وکارهای کوچک و متوسط هستند که در فضای پیچیده، مبهم و غیرقابل پیش‌بینی اقتصاد امروز جهان نقش اساسی در تداوم فعالیت‌ها و پایداری سود شرکت‌ها دارند.

نقش کسب‌وکارهای کوچک در اشتغال

در اتحادیه اروپا، بنگاه‌های کوچک و متوسط ۹۳ میلیون نفر را استخدام کرده‌اند و متولی ۶۷ درصد اشتغال بخش غیرمالی هستند و ۵۷ درصد ارزش‌افزوده بخش غیرمالی را ایجاد کرده‌اند. شایان ذکر است که حدود ۹۳ درصد بنگاه‌های کوچک و متوسط، نیروی انسانی کمتر از ۱۰ نفر دارند. در ایران نیز خیل عظیم متولدین دهه‌های ۶۰ و ۷۰ که در چند سال اخیر به‌عنوان جویندگان شغل به بازار کار کشور وارد شده‌اند، افزایش نسبت زنان دانش‌آموخته با مدرک دانشگاهی که در گذشته و حتی تا دهه قبل هم سابقه نداشته و قرار گرفتن آنها در صف بیکاران در جست‌وجوی کار که منتج به ایجاد تقاضای وسیع در بازار کار شده و نیز کمبود سرمایه‌گذاری‌ها، مهاجرت روستاییان به شهرها، افزایش فارغ‌التحصیلان دانشگاهی و جوانی جمعیت، کلیه امکانات و ظرفیت‌های ایجاد شغل در کشور را به چالشی جدی کشانده و در حال حاضر و چند سال آینده از معضلات اصلی کشور در حوزه‌های اقتصادی و اجتماعی به‌شمار می‌رود.

بنگاه‌های کوچک و متوسط به‌واسطه محدود بودن منابع داخلی‌شان، به‌ویژه در زمینه منابع مالی و مدیریتی تحت فشار قرار دارند. محدود بودن منابع مالی بنگاه‌های کوچک، دستیابی آنها به مزایای فعالیت‌های نوآورانه به‌ویژه در زمینه تحقیق و توسعه و بازاریابی نوآوری‌های محصولات جدید را با مشکل مواجه می‌سازد. بنگاه‌های کوچک و متوسط در مقایسه با بنگاه‌های بزرگ‌تر توانایی کمتری در شکل‌دهی و تاثیرگذاری بر محیط خارجی از قبیل مشتریان، عرضه‌کنندگان و بازار نیروی کار دارند.

اغلب بنگاه‌های کوچک و متوسط نمی‌دانند بازار به چه کالاهایی نیاز دارد و وسعت آن چقدر است، چه زمانی به کالاها نیاز دارند و چگونه باید کالاها را تحویل دهند. بنگاه‌های کوچک و متوسط همچنین ضعف‌هایی در قدرت چانه‌زنی به‌ویژه در معامله با خریدار عمده دارند. حتی اگر بازار را بشناسند، بعضی مواقع با مشکلاتی در زمینه تامین مواد اولیه، چه از نظر دسترسی و چه نرخ مواجه می‌شوند. بیشتر بنگاه‌های کوچک، به‌ویژه آنهایی که در کشورهای در حال توسعه هستند، نمی‌توانند بر این مشکلات فائق آیند؛ بنابراین حمایت از توسعه بنگاه‌های کوچک و متوسط بخش خصوصی، یک بخش اصلی از سیاست‌های کلی اقتصادهای توسعه‌یافته است.

نقش دولت در حمایت از کسب‌وکارهای کوچک و متوسط

باتوجه به طرح‌ها و برنامه‌های مختلف دولت در زمینه ایجاد اشتغال از جمله طرح تکاپو و برنامه اشتغال فراگیر، این‌گونه به‌نظر می‌رسد که دولت در نظر دارد موضوع اشتغال را از طریق توزیع پول غالبا ارزان‌نرخ پیگیری کند که با تداوم سیاست فوق، بیم آن می‌رود که ضمن اتلاف و هدررفت منابع مالی محدود در اختیار، افزایش شدید نقدینگی و رشد سرسام‌آور تورم در کشور ایجاد شود که خود باعث تداوم و تشدید دور باطل استفاده نشدن از تجربیات گذشته، بهره‌وری پایین و تکرار دوران رکود تورمی در کشور می‌شود، این در حالی است که مشکل تولید در کشور فقط با توزیع پول، قابل حل نیست؛ همچنان‌که در سنوات گذشته نیز منابع قابل‌توجهی در این زمینه تخصیص یافت، اما منجر به بهبود فضای کسب‌وکار و تسهیل فعالیت بنگاه‌های اقتصادی نشد؛ از همین رو تاکید می‌شود دولت باید باتوجه به نقش ارزشمند و بی‌بدیل کسب‌وکارهای کوچک و متوسط در موضوع حفظ و افزایش سطح اشتغال پایدار کشور و با بهره‌گیری از تمامی تجربیات و ظرفیت‌های موجود در جهت بهبود نظام سیاست‌گذاری و اتخاذ خط‌مشی‌های مناسب برای توسعه کسب‌وکارها جهت‌گیری و این امکان را فراهم کند تا بیش از گذشته عملکرد بنگاه‌های کوچک و متوسط بهبود یابد.

پیشنهادها

- کاهش سهامداری کنترلی و در نهایت خروج نهادهای عمومی غیردولتی به‌ویژه صندوق‌های بیمه‌ای و بازنشستگی از بنگاهداری و رقابت با بخش خصوصی

- گسترش تعاملات سازنده بین تمامی ذی‌مدخلان توسعه کسب‌وکارهای کوچک و متوسط به‌ویژه وزارت صنعت، معدن و تجارت (سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی)، وزارت امور خارجه، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، سازمان برنامه و بودجه، وزارت جهاد کشاورزی، بانک مرکزی و سایر دستگاه‌های اجرایی کشور به‌دلیل همپوشانی‌های بسیار آنها در وظایف و مسئولیت‌های مربوط و وجود ظرفیت‌های مناسب کاری موجود در زمینه کسب‌وکارهای کوچک و متوسط

- اولویت شبکه بانکی کشور به تامین منابع مالی و سرمایه در گردش مورد نیاز کسب‌وکارهای کوچک و متوسط و از سویی دیگر نظارت کارآمد بانک مرکزی بر تمامی بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری مجاز و جلوگیری از فعالیت مؤسسات غیرمجاز و بازار غیرمتشکل پولی

- حمایت دستگاه قضایی از فعالیت سرمایه‌گذاران و بخش خصوصی و برخورد قاطع و عادلانه با هر گونه فساد در چرخه فعالیت‌های اقتصادی

- وضع و اصلاح قوانین و مقررات انضباطی کارآمد به‌منظور مبارزه جدی و مستمر با قاچاق کالا و ارز و جلوگیری از واردات کالای مشابه تولید داخل با هدف حمایت از فعالیت‌های کارآفرینانه و تولید ملی

- افزایش سرمایه صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری‌های صنایع کوچک و متوسط و در نتیجه قدرت ضمانت‌دهی آن

- پیگیری اختصاص معادل ریالی ۱۰ درصد ورودی سالانه صندوق توسعه ملی نزد بانک‌های عامل مطابق ضوابط صندوق مذکور در قبال اخذ خط اعتباری ریالی برای پرداخت تسهیلات ارزان‌نرخ به کسب‌وکارهای کوچک و متوسط تعاونی و غیردولتی (موضوع بند چ ماده ۴۶ قانون برنامه ششم توسعه)

- ایجاد سازکارهای لازم به‌منظور اجرای کامل قوانین و مقررات موجود موثر بر کسب‌وکارهای کوچک و متوسط به‌ویژه قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار، قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰ - ۱۳۹۶)، قانون معافیت از پرداخت سهم بیمه کارفرمایانی که حداکثر ۵ کارگر دارند، قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور و آیین‌نامه‌های مربوط به آنها و پایش مستمر اجرای قوانین و آیین‌نامه‌های فوق و رفع موانع و مشکلات اجرایی احتمالی.

نگاه روز

جایگاه SMEها در توسعه ایران

واحدهای صنفی در سال‌های اخیر با گستردگی قابل‌توجهی در اقتصاد ایران همراه بوده‌اند. باتوجه به مطالعات و تحقیقات و تجربه، عواملی بر گسترش واحدهای صنفی موثرند که یکی از مهم‌ترین آنها موضوع تورم است. در شرایط تورمی، افراد سعی می‌کنند کمتر پول نقد نگهداری کنند و بیشتر ترجیح می‌دهند با افزایش تورم، حداقل قدرت خرید پس‌اندازشان ثابت بماند. در سال‌های اخیر افزایش ارزش ملک واحد صنفی در اثر نرخ تورم و همچنین افزایش ارزش کالاهای نگهداری شده در این واحدها عاملی در جهت گسترش این واحدها شده است. همچنین در حال حاضر از جمله شرایط دریافت وام و تسهیلات از سیستم بانکی و ضمانت افراد متقاضی، داشتن جواز کسب است که این عامل نیز از جمله عوامل گسترش واحدهای صنفی به‌شمار می‌رود. به‌علاوه اینکه برای ایجاد یک واحد خرده‌فروشی به‌نسبت بسیاری از فعالیت‌های تولیدی، نیاز به سرمایه کمی است. معمولا برای افراد بیکار یکی از آسان‌ترین روش‌های اشتغال، تهیه سرمایه مختصر برای ایجاد یک واحد خرده‌فروشی است. در سال‌های اخیر تعداد فرصت‌های شغلی ایجاد شده کمتر از عرضه نیروی کار بوده و در نتیجه نرخ بیکاری افزایش یافته و بسیاری از افراد بیکار برای گذراندن زندگی به روش‌های مختلف اقدام به ایجاد واحد صنفی کرده‌اند. با این توضیح راحتی و آسایش افراد شاغل در بخش‌های خدماتی نسبت به کارهای صنعتی از عوامل گسترش واحدهای صنفی کوچک و متوسط است.

دلایل اهمیت واحدهای صنفی کوچک

بسیاری از کارشناسان معتقدند راه‌حل مشکل بیکاری، فقر و دستیابی به توسعه اقتصادی در کشورهای جهان سوم، توسعه کسب‌وکارهای کوچک و متوسط در این کشورها است که دلایل عمده کارشناسان عبارت است از: - توسعه کسب‌وکارهای کوچک و متوسط با استفاده از منابع اندک: یک از موانع توسعه کشورها، محدودیت منابع سرمایه‌گذاری است. با استفاده از جمع‌آوری و جذب سرمایه‌های اندک و راکد می‌توان به راه‌اندازی کسب‌وکارهای کوچک و همچنین اشتغالزایی روی آورد. - کمک به اشتغالزایی با گسترش کسب‌وکارهای کوچک و متوسط با جذب سرمایه‌های محدود و توسعه و گسترش تعداد کسب‌وکارها می‌توان مشاغل بیشتری ایجاد کرد. - اتکای کسب‌وکارهای کوچک بر منابع داخلی: در شرایطی که به لحاظ سیاسی یا به لحاظ اقتصادی امکان استفاده از منابع خارجی وجود ندارد، منابع داخلی از امتیاز بسیار بالایی برخوردارند. کسب‌وکارهای کوچک، با بهره‌گیری از سرمایه‌های اندک و همچنین اعتبارات دریافتی اندک از بانک‌ها و با استفاده از کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌های داخلی می‌توانند به فعالیت‌های خود ادامه دهند.

- انعطاف‌پذیری بالا در کسب‌وکارهای کوچک: این کسب‌وکارها قادرند تا خود را با شرایط مختلف تطبیق دهند و سازکارهای لازم را برای ادامه فعالیت خود فراهم کنند.

- کسب‌وکارهای کوچک پرورش‌دهنده نیروهای متخصص: در کسب‌وکارهای کوچک، غالبا نیاز کمتری به آموزش و تخصص در سطوح عالی وجود دارد. افراد شاغل در این کسب‌وکارها پس از مدتی از تجربه مفیدی برخوردار می‌شوند و می‌توانند در کسب‌وکارهای بزرگ از این تجربیات استفاده کنند؛ بنابراین هزینه آموزش در کسب‌وکارهای کوچک به‌نحو قابل‌ملاحظه‌ای پایین است.

- مدیریت و کنترل کسب‌وکارهای کوچک با هزینه‌های ناچیز: عملیات در کسب‌وکارهای کوچک در اندازه‌های محدود است؛ در نتیجه هزینه مدیریت و کنترل آنها در مقایسه با کسب‌وکارهای بزرگ، بسیار اندک است.

تاثیر بر اقتصاد

SMEها را از روی تاثیرات عمده‌ای که روی اقتصاد دارند می‌توان شناسایی کرد. اهم این تاثیرات عبارتند از:

- نوآوری: SMEها در صنایعی که نوآوری زیادی داشته و نیروی کار فنی در آنها نسبتا مهم است، در مقایسه با بنگاه‌های بزرگ دارای مزیت نسبی در نوآوری هستند.

- کارآفرینی و توسعه اقتصادی: پرچمداران ایجاد فرصت‌های شغلی، اشتغال و درآمدزایی عمدتا بنگاه‌های کوچک و متوسط هستند.

- پویایی صنعتی: صنایع کوچک نقش مهمی در تحول صنعتی ایفا کرده‌اند. بنگاه‌های جدید و به‌طبع کوچک، در هر صنعت با تولیدات خود موجب تحول آن صنعت می‌شوند و در نهایت قدرت بازار بنگاه‌های قوی را محدود می‌سازند.

- صرفه‌جویی در مصرف سرمایه

- تامین تعادل‌های اجتماعی و منطقه‌ای از طریق جلوگیری از مهاجرت روستاییان به شهرها

- وابستگی ناچیز به محصولات خارجی و صرفه‌جویی در استفاده از ارزهای خارجی

- توسعه صنعت توریسم

- توجه به محیط‌زیست

- خصوصی‌سازی

نظرگاه

تاثیر توسعه SMEها در رشد اقتصاد

مهدی محمدپور ترکایش- تحلیلگر اقتصاد: کارآفرینی و ایجاد کسب‌وکارهای کوچک و متوسط به‌عنوان موتور محرکه توسعه اقتصادی و اجتماعی، نقش اساسی در فرآیند توسعه جوامع دارند.

از آنجا که نمی‌توان اثر بنگاه‌های کوچک و متوسط را در رشد اقتصادی کشورها نادیده گرفت، برای پیشرو بودن در این امر، کشورها اقدام به سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت کرده و مشوق‌ها و شرایطی را به‌وجود می‌آورند تا از ظرفیت سازنده کسب‌وکارهای کوچک و متوسط برای رسیدن به رشدی پایدار استفاده کنند.

باوجود اهمیت فراوان شرکت‌های کوچک و متوسط در اقتصاد و اشتغال، این شرکت‌ها در کشورهای در حال توسعه، با مشکلات متعددی روبه‌رو هستند و از همه ظرفیت آنها استفاده نمی‌شود.

به‌علت نبود محیط رقابتی و حمایت‌های قوی مالی که در اقتصادهای بسته و اغلب دولتی از این بخش می‌شود، این بخش به‌شدت ناتوان شده، اما نکته‌ای که نباید از نظر دور نداشت، این است که جهان به سمت اقتصاد باز و ایجاد محیط رقابتی حرکت می‌کند.

اگر این شرکت‌ها با یک روش علمی خود را آماده برخورد با چنین موقعیتی نکنند، نمی‌توانند در محیط رقابتی باقی بمانند. ماندگاری در یک اقتصاد رقابتی و باز، بستگی به عملکردهای کارآمد با تمرکز زیاد بر مشتری و رقابت دارد.

ادبیات مربوط به اشتغال واحدهای کوچک بسیار گسترده‌اند و این گستردگی نیز باعث شده در کشورهای مختلف تعاریف گوناگونی برای این واحد ارائه شود.

این تعاریف باتوجه به ساختار سنی، جمعیتی، فرهنگی و درجه توسعه‌یافتگی متفاوت هستند. بنگاه‌های کوچک و متوسط در کشورهای مختلف جهان دارای شباهت‌های بسیاری هستند. باوجود این، نمی‌توان تعریف واحد و یکسانی از آنها به‌دست آورد.

هر کشور باتوجه به شرایط خاص خود تعریفی از این کسب‌وکارها ارائه کرده است. بیشتر این تعاریف براساس معیارهای کمی مانند تعداد کارکنان و میزان گردش مالی مطرح شده‌اند.

مراحل ایجاد، رشد و توسعه کسب‌وکار

صاحب‌نظران مختلف، مراحل ایجاد و توسعه کسب‌وکارهای کوچک را در قالب‌های متعددی تقسیم‌بندی کرده‌اند. به‌طور سنتی چرخه این نوع کسب‌وکارها را می‌توان در قالب ۵ مرحله بررسی کرد.

۱. مرحله ایجاد کسب‌وکار: مرحله اول شامل فعالیت‌های مرتبط با شکل‌گیری اولیه کسب‌وکار است.

در مرحله آغازین، فرآیند کارآفرینانه ایجاد شده و خلاقیت موردنیاز است. برای انباشت و کسب منابع مالی و غیرمالی به خلاقیت، ارزیابی و شبکه‌سازی نیاز است.

هدف کلی، ماموریت و جهت کسب‌وکار در قالب استراتژی کارآفرینانه در این مرحله مشخص می‌شود.

۲. مرحله شروع کسب‌وکار: در این مرحله، فعالیت‌های لازم برای ایجاد برنامه رسمی کسب‌وکار، جست‌وجوی سرمایه، انجام فعالیت‌های بازاریابی و ایجاد تیم کارآفرینانه موثر انجام می‌گیرد.

۳. مرحله رشد: این مرحله نیازمند تغییرات مهمی در استراتژی کارآفرینانه است، زیرا رقبا و دیگر نیروهای بازار، مشغول ایجاد تغییر و تحول در خود هستند و چالش‌های جدیدی پیش روی کسب‌وکارها قرار می‌گیرد. در این مرحله رشد و انتقال از رهبری انفرادی کارآفرینانه به رهبری تیم‌گرای مدیریتی مطرح است.

۴. مرحله تثبیت کسب‌وکار: این مرحله هم نتیجه شرایط بازار و هم تلاش‌های کارآفرینان است. در طول این مرحله رقابت شرکت‌ها و بی‌تفاوتی مشتریان نسبت به کالاها و خدمات کارآفرینان افزایش یافته و بازار اشباع می‌شود.

علاوه برآن میزان فروش کسب‌وکار حالتی ثابت به خود می‌گیرد و شرکت باید برای ۳ تا ۵ سال آینده برنامه‌ریزی کند. نوآوری برای موفقیت آینده کسب‌وکار حیاتی است.

۵. مرحله نوآوری یا افول: شرکت‌هایی که به نوآوری توجه نمی‌کنند، سرنوشتی جز نابودی نخواهند داشت.

شرکت‌هایی که از نظر مالی موفقیت داشته‌اند، اغلب تلاش می‌کنند شرکت‌های نوآورانه دیگر را صاحب شوند و بدین طریق از رشد خود اطمینان حاصل کنند.

همچنین تعدادی از شرکت‌ها تولید محصولات یا خدمات جدید را دنبال می‌کنند. تمامی مراحل چرخه حیات کسب‌وکارهای کوچک از دیدگاه راهبردی دارای اهمیت بوده و هر کدام از این مراحل نیازمند راهبردهای متفاوتی هستند.

راهبردهای پیشنهادی

به‌نظر می‌رسد ایران نیز می‌تواند از ظرفیت صنایع کوچک و متوسط خود برای دستیابی به اهداف چشم‌انداز ۲۰ساله استفاده کند. به این منظور باید اصلاحات کلی انجام گیرد. برخی راهبردهای پیشنهادی در زیر آمده است.

۱- کاهش وابستگی به نفت: اقتصاد ایران به‌صورت بارز و گسترده‌ای با شرکت‌های بزرگ دولتی و شبه‌دولتی تعریف می‌شود که بیش از ۸۰ درصد اقتصاد کشور را تحت کنترل دارند.

این امر به‌ویژه در زمینه فعالیت‌های اقتصادی مربوط به استخراج، فناوری و تجارت نفت خام، محصولات پتروشیمی و گاز طبیعی صدق می‌کند. این فعالیت‌ها حدود ۸۰ درصد درآمدهای صادراتی ایران و حدود ۴۰ درصد بودجه دولت را تامین می‌کنند.

این موضوع، وابستگی شدیدی در این بخش از اقتصاد به‌ویژه شرکت‌های بزرگ دولتی را ایجاد کرده، در حالی که بخش اعظم اقتصاد ایران متعلق به طبقه صنایع خرد، کوچک و متوسط است.

۲- منطقی ساختن بازدهی در بخش‌های مختلف اقتصادی: مطالعات موجود نشان می‌دهد حدود یک‌سوم نیروی کار، در بخش صنایع کوچک و متوسط به‌کار مشغول هستند. بخش بزرگی از نیروی کار شاغل نیز در فعالیت‌های اقتصادی عمده‌فروشی و خرده‌فروشی شاغلند که ظاهرا بازدهی بالاتری دارند.

هرچند فعالیت‌های بازرگانی و خدماتی برای کارکرد موفقیت‌آمیز اقتصاد حائز اهمیت هستند، اما بخش تولیدات صنعتی و صنایع کوچک و متوسط نیز در افزایش ارزش افزوده صنعتی و صادرات بسیار اهمیت دارند.

مطالعات انجام شده روشن می‌سازد که بخش صنایع کوچک و متوسط، محوریت اساسی در رشد اقتصادی ایران و در پی آن توانایی بالقوه زیادی برای ایجاد اشتغال دارد؛ بنابراین توجه به این بخش، از طریق کاهش دادن رانت‌ها در دیگر بخش‌ها ضروری است.