

ایام اربعین حسینی را به همگان تسلیت می‌گوییم
اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

مدد تجارت معدن صنعت

• سال سی و پنجم شماره پیاپی ۳۷۱۷ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۳۹۹ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

سه شنبه

• ۱۴ شهریور ۱۴۰۲
• ۱۹ صفر ۱۴۴۵
• ۵ سپتامبر ۲۰۲۳

افتتاحیه

فاز جدید کارخانه

کارا کابل ایوان

با حضور وزیر کشور



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

زیان اقتصادی تعلل در توسعه بنادر جدی است

بنادر عقیم ایران

توسعه سرمایه‌گذاری عمان در این بندر، کندی فعالیت ایران در جابه‌جایی ترانزیت از گذشته است. این موضوع در کنار خیر تصمیم وزارت حمل و نقل عراق برای بهره‌برداری از بندر بزرگ فاو تا پایان سال ۲۰۲۵، کارشناسان را بر آن داشته تا نسبت به کاهش نقش و موقعیت ایران در کریدورهای ترانزیتی هشدار بدهند.

سوی دیگر سرمایه‌گذاری چین در پاکستان و تبدیل خاک این کشور به کریدور ترانزیتی و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری عمان در بندر صحر، همگی ضرورت توجه بیشتر مسئولان به ظرفیت‌های بندری ایران را گوشزد می‌کند. سرمایه‌گذاری ایران، عمان و برزیل در پروژه مشترک توسعه جابه‌جاء و صحر و تبدیل این حوزه به هاب غذایی منطقه در سال ۱۳۹۶ مطرح و امروز با

قصه جدال همسایگان ایران برای تبدیل شدن به بازیگر اصلی تجارت منطقه همچنان ادامه دارد و این بار عراق با توسعه بندر فاو وارد میدان شده تا رقابتی تنگاتنگ را با بندر جبل علی دومی و بندر جنوبی ایران رقم بزند. برخی معتقدند راهاندازی قطار پرسرعت از فاو تا مرز ترکیه، عراق را به هاب ترانزیتی تبدیل خواهد کرد و این زنگ خطری جدی برای بنادر جنوبی ایران به‌شمار می‌رود. از



داستان اسقاطی‌ها پشت پرده واردات خودرو

عکس: آیدآ فردی

سرمقاله

زنگ خطر مهاجرت نیروی انسانی متخصص

یادداشت‌های امروز

نقش عوامل اقتصادی در توسعه شهری

انرژی ارزان در ایران مسئله‌ساز است

مشخص شدن منشأ پول در سرمایه‌گذاری خارجی

گزارش‌های روز

فرار سرمایه داخلی انگیزه ورود خارجی را گرفت

فناوران از زباله سوخت کشتی می‌سازند

تیغ جراحی دولت بر کالبد فرسوده‌ها

بافت فرسوده به یکی از مهم‌ترین مشکلات شهرها تبدیل شده است؛ چراکه در مواقع حادثه و بحران، خدمات‌رسانی در این مناطق بسیار دشوار و حتی گاه غیرممکن خواهد شد. از همین رو، وزارت راه و شهرسازی از اجرای طرح معاوضه خانه‌های فرسوده واقع در محدوده‌های هدف بازآفرینی شهری با واحد نوساز یا زمین خبر داده است. این طرح در قالب یک بسته تشویقی جدید ابلاغ شده که براساس آن، ساکنان بافت‌های فرسوده می‌توانند واحد مسکونی فرسوده خود را با یک واحد نوساز یا یک قطعه زمین دولتی با ۴۰ درصد تخفیف تعویض کنند.

مناقشه عمومی تعمیر پروانه فن گندله سازی



شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در نظر دارد تعمیر ۳ عدد پروانه فن گندله‌سازی برای کارخانه خود، واقع در استان همدان را به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا پیمانکار واجد شرایط می‌تواند جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱-۲۷۶۴۵۳۲۵ تماس گرفته و یا به آدرس اینترنتی www.sabanour.com قسمت فراخوان - مناقشه مراجعه نمایند و پاکات خود را مطابق شرایط مناقسه با ورود به سامانه تامین‌کنندگان صبانور بصورت در بسته مهر و موم شده، از تاریخ درج آگهی تا تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۱ به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حوظ‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (بخش دبیرخانه) تحویل نمایند. مناقسه‌گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی در این زمینه مسموع نخواهد بود و به پیشنهادهای مشروط، مبهم و فاقد ضمانت شرکت در مناقسه و همچنین به پیشنهادهایی که بعد از مدت مقرر در آگهی واصل شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

مناقشه عمومی تامین قطعات پمپ اسلاری طرح وارمن ۴ به ۴



شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در نظر دارد تامین قطعات پمپ اسلاری طرح وارمن ۴ به ۴ کارخانه کنسائتره خود، واقع در استان کردستان را به تامین‌کننده واجد شرایط واگذار نماید. لذا تامین‌کنندگان واجد شرایط می‌توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱-۲۷۶۴۵۳۲۵ تماس گرفته و یا به آدرس اینترنتی www.sabanour.com قسمت فراخوان - مناقسه مراجعه نمایند و پاکات خود را مطابق شرایط مناقسه با ورود به سامانه تامین‌کنندگان صبانور بصورت در بسته مهر و موم شده، از تاریخ درج آگهی تا تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۱ به آدرس سعادت‌آباد نرسیده به خروجی هاشمی‌رفسنجانی شرق - خیابان ۲۶ (حوظ‌طلب غربی) پلاک ۴۹ - طبقه سوم (واحد دبیرخانه) تحویل نمایند. مناقسه‌گزار اختیار کامل در زمینه رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادات را داشته و هیچگونه ادعا و اعتراضی در این زمینه مسموع نخواهد بود و به پیشنهادهای مشروط، مبهم و فاقد ضمانت شرکت در مناقسه و همچنین به پیشنهادهایی که بعد از مدت مقرر در آگهی واصل شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

مناقشه عمومی



عملیات اجرایی پروژه‌های عمرانی در مجتمع شهرک بیجار - شماره ۱۱۰

شرکت کشت و صنعت سبزابی در نظر دارد اجرای کلیه عملیات عمرانی خود واقع در استان کردستان - شهرستان بیجار - مجتمع شهرک را از طریق مناقسه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. بدینوسیله از کلیه شرکت‌های دارای صلاحیت پیمانکاری (حداقل رتبه ۵ در رشته ابنیه) از سازمان برنامه و بودجه دعوت می‌گردد جهت کسب اطلاع بیشتر و دریافت اسناد مناقسه حداکثر تا پایان وقت اداری روز شنبه ۱۴۰۲/۰۶/۱۸ با مراجعه به وبسایت شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور به آدرس <https://tender.sabanour.com> و یا با شماره تلفن ۰۲۱۲۷۶۴۵۱۰۸ و یا همراه ۰۹۱۳۷۸۲۸۲۶۱ تماس حاصل نمایند.

شرکت کشت و صنعت سبزابی

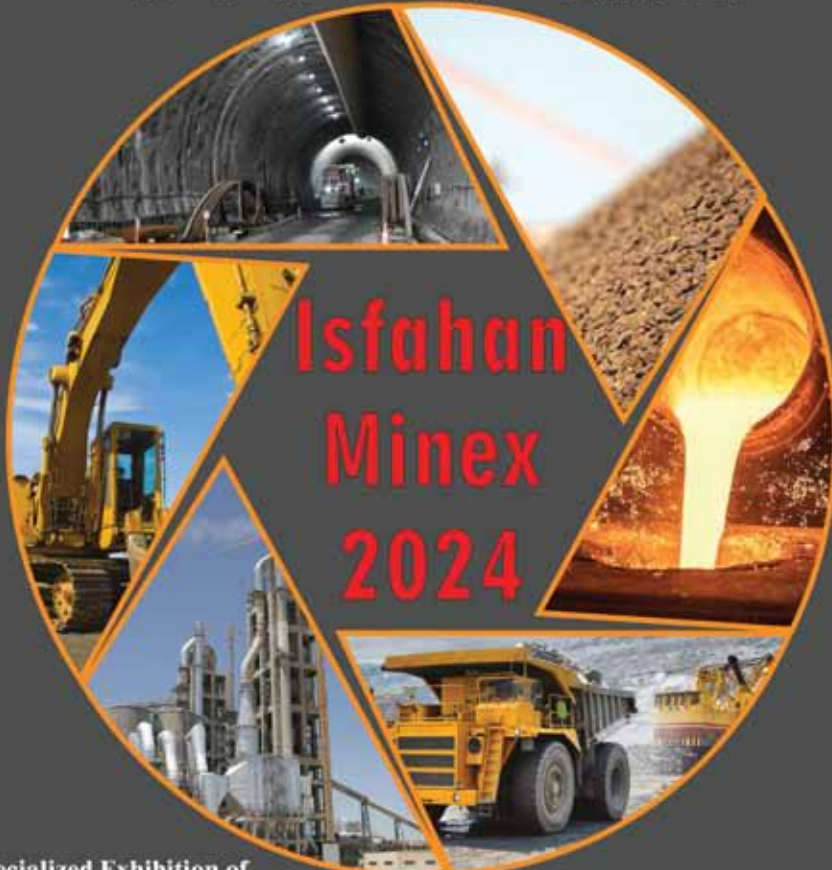


سیزدهمین نمایشگاه تخصصی

زنجیره تأمین معدن، سیمان، فولاد، تونل‌سازی، راه‌سازی، ماشین‌آلات و تجهیزات وابسته

۱۲ لغایت ۱۵ دی ماه ۱۴۰۲ ساعت بازدید: ۱۵ الی ۲۱

کمربندی شرق، روبروی منطقه روشن دشت، نمایشگاه بین‌المللی اصفهان



The 13th Specialized Exhibition of The Supply Chain of Mining, Cement, Steel, Tunneling, Road Construction, Machinery & Related Equipment

2-6 January 1402 Visiting Hours : 15-21 Isfahan International Exhibition Center, Iran

+989120295791 Rastakmining.events info@rastak-expo.com

Organizer: Rastak Pad Vision Co. Tel: (+98) 21 88346455 -7 www.rastak-expo.com

تلفن: ۰۷-۸۸۳۴۶۴۵۵ ۹۸۲۱+

برگزار کننده: رستاک پادویژن



زنگ خطر مهاجرت نیروی انسانی متخصص

بهروز صادقی
روزنامه‌نگار

اقتصاد ایران سرشار از ظرفیت‌های گوناگون است. معادن، نفت‌گاز، راه‌های ارتباطی سراسری، حضور نیروی کار تحصیلکرده و ارزان، دسترسی به دریای آزاد و امکان صادرات کالا به بازارهای بیش از ۴۰۰ میلیونی خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز، تنها بخشی از گوهر نهفته در این سرزمین است. اما، باوجود تمامی این نعمت‌های خداداد، ایران امروز با انبوهی از مشکلات اقتصادی، فرهنگی، بحران معیشت، مدیریت‌های ناکارآمد، فساد گسترده، رانت‌خواری، گرانی، تورم، تحریم‌ها و... مواجه است. در میان تمامی این نابسامانی‌ها، یکی از مشکلاتی که چون اختاپوسی ریشه می‌دواند و به نظر می‌رسد مسئولان اجرایی و تقنینی کشور به آن جدی نمی‌نگرند، مسئله چندسویه مهاجرت‌ها است؛ مهاجرت‌هایی درونزا و برونزا که امروزه کشور با پیامدهای بسیار خطرآفرین چندین نوع از آن روبرو است. کوچ حیرتانگیز درصد قابل توجهی از احاد جامعه به زیر خط فقر، مهاجرت شمار کثیری از ساکنان مناطق کم‌برخوردار در پی مواجهه با مشکلات اقلیمی، زیست‌محیطی، کمبود آب و اشتغال و... به مناطق مرکزی و استان‌های شمالی کشور (که کمبود و نارسایی بسیاری از زیرساخت‌های شهری، فرهنگی، اقتصادی و رفاهی این مناطق را در پی داشته) از جمله مسائلی است که هر یک بحث‌های بسیار مهم و جداگانه‌ای را می‌طلبد. اما آنچه امروز در این مختصر به آن پرداخته می‌شود، مسئله مهم مهاجرت دانش‌آموختگان، نیروی انسانی ماهر و به‌اصطلاح فرار مغزها به‌مثابه از دست رفتن تمامی سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی فرهنگی و اقتصادی برای تربیت، رشد، کمال‌یابی نخبگان و تقدیم رایگان و سهل‌انگانه این نیروی عظیم انسانی به دیگر کشورها است. مهاجرت‌هایی که در نابسامانی ساختارهای اجتماعی، اقتصادی و سیاسی کشور ریشه دارد. هنگامی که حاکمیت به مشارکت نخبگان در تصمیم‌گیری‌ها تمایلی ندارد یا آن را برنمی‌تابد، ضمن بروز کژروی‌های اخلاقی و ارزشی، جامعه با آسیب‌های عمیق اجتماعی مواجه می‌شود و پسماند آن، بروز مشکلات و بحران‌های سیاسی، فرهنگی و اقتصادی، بسیاری از نخبگان را به ترک وطن وامی‌دارد.

به دیگر بیان، آن‌گاه که بحران عمیق اقتصادی به‌ویژه در زمینه‌های تولید، اشتغال، تورم و دیگر مسائل در هم آمیزد و این احساس در افراد پدیدار شود که نظام سیاسی حاکم بر جامعه، ضمن ایالت به مشکلات ساختاری عمیق در نظام تصمیم‌گیری از توان لازم برای چیرگی بر بحران‌ها و مشکلات اقتصادی برخوردار نیست یا احساس کند که به‌جای شایسته‌سالاری از خوشاوندسالاری و کسانی که فاقد صلاحیت‌های مدیریتی هستند، استفاده می‌شود و افراد نمی‌توانند با ارزش‌های خاص حاکم بر جامعه مانوس باشند، موج مهاجرت‌ها تشدید می‌شود؛ یعنی همین وضعی که در شرایط کنونی کشور، موج شدید فرار نخبگان، نیروی انسانی دانش‌آموخته و حتی نیروهای ساده کار از کشور را دامن زده است. در چنین شرایطی، وقتی زرمزه صدور احکام اخراج شماری از استادان دانشگاه‌ها نیز به‌گوش می‌رسد، این خطر بیش از پیش احساس می‌شود.

ذکر برخی آمارها شاید بیشتر بتواند عمق فاجعه را در این زمینه نشان دهد: طبق آمار رسمی آمریکا در سال ۲۰۱۸، حدود ۲۹هزار ایرانی در بخش بهداشت آمریکا فعال بوده‌اند که ۸هزار نفر از آنان پزشک و جراح هستند. همچنین، براساس آمارهای سازمان نظام پزشکی کشورمان در طول ۵ سال گذشته نیز، هزاران نفر از کادر درمان از کشور خارج شده‌اند. در همین زمینه، رئیس سازمان نظام پزشکی کشور در هشدارهای اعلام داشته است که اگر این پدیده مهاجرتی ادامه پیدا کند، تا ۵ سال آینده، ایران از وجود پزشک متخصص و جراح خالی خواهد شد، به‌ویژه بحران کمبود پزشکان متخصص قلب بسیار جدی است! افزون بر آن، براساس برخی آمارها، فقط در سال ۲۰۲۲، ایرانیان مهاجر در ترکیه ۳۵میلیارد دلار املاک خریداری کرده‌اند که سویه دیگری از مهاجرت و خروج ارز از کشور را به‌تصویر می‌کشد. متأسفانه بیشتر مهاجرت‌ها در بین کارآفرینان جوان اتفاق می‌افتد، به‌گونه‌ای که در حال حاضر شاهد مهاجرت صاحبان ایده‌ها و استارت‌آپ‌هایی هستیم که به هر دلیل، چشم‌انداز فعالیت‌های اقتصادی خود را در کشورهای دیگر جست‌وجو می‌کنند. تا آنجا که به‌گفته رئیس انجمن جامعه‌شناسی ایران، پسماند این مهاجرت‌ها، فضای توسعه‌نیافتگی کشور بیشتر می‌شود و جامعه نیروی ماهر را از دست می‌دهد. به این طریق، طبیعی است که ما بر مدار توسعه‌نیافتگی و بحران قرار می‌گیریم و دوباره این دور تسلسل به تشدید مهاجرت‌ها می‌انجامد. همه این‌ها در شرایطی است که برای برون‌رفت از بحران‌های موجود اقتصاد ایران، باید با نگاهی فراگیر و ملی، مبانی توسعه و پیشرفت را پذیرفت، اکنون کشور نیازمند رفتارهای خردمندانه است. باید به خودباوری رسید. نسل جوان تحصیلکرده آماده حضور در میدان کار و فعالیت‌های سازنده را نباید با بهانه‌های مختلف به‌حاشیه راند و فراتر از آن، باید به فرزندان نخبه و دل‌سوز این کشور امید داد. نظام سیاست داخلی نیز باید به‌جای ایجاد موانع بی‌شمار پیش‌روی نخبگان و کارآفرینان، به‌سوی حل مشکلات آنان قدم بردارد و در یک کلام، همه نظام تصمیم‌گیری کشور، باید خود را با محور پیشرفت و توسعه اقتصادی و اجتماعی همساز کند. اقداماتی که برآمده از عقل و به‌دور از تندروی‌ها، رفتارهای غیرکارشناسانه، سیاست‌زدگی، جناح‌بازی‌ها، گروه‌گرایی‌ها و پرهیز از هیجانات ناشی از اتفاقات روز باشد.

تاکید رئیسی بر لزوم توسعه مناسبات تهران و ریاض

اسلام در ۲ سطح دولتی و مردمی موجب اعتلای جایگاه کشوریای منطقه در معادلات منطقه‌ای و جهانی شده و زمینه مداخلات خارجی را محدود خواهد کرد.

سفیر جدید ایران در عربستان در آخرین مصاحبه پیش از سفر به ریاض برای آغاز ماموریت خود گفت: ۲ کشور می‌توانند با همکاری یکدیگر و به نگاه بلندی که به افق مناسبات و ظرفیت‌ها وجود دارد، بنیاد همکاری جمعی منهای حضور بیگانگان در منطقه را رقم بزنند.

سید ابراهیم رئیسی در این دیدار با تأکید بر رویکرد جمهوری اسلامی ایران در توسعه و تحکیم مناسبات با همسایگان، از ایران و عربستان به‌عنوان ۲ کشور تأثیرگذار در منطقه و جهان اسلام یاد کرد و خواستار بهره‌برداری از توانمندی‌های موجود برای توسعه مناسبات تهران و ریاض شد.

رئیس‌جمهوری گفت: همکاری ایران و عربستان و افزایش همکاری کشورهای منطقه در ابعاد دوجانبه و چندجانبه و در زمینه مسائل جهان

رئیس‌جمهوری با تأکید بر رویکرد جمهوری اسلامی ایران در توسعه و تحکیم مناسبات با همسایگان، از ایران و عربستان به‌عنوان ۲ کشور تأثیرگذار در منطقه و جهان اسلام یاد کرد و خواستار بهره‌برداری از توانمندی‌های موجود برای توسعه مناسبات تهران و ریاض شد. به‌گزارش ایسنا، علیرضا عنایتی، سفیر جمهوری اسلامی ایران در عربستان‌سعودی در آستانه عزیمت به ریاض با رئیس‌جمهوری دیدار کرد.

نهادهای نظارتی قدرت ریسک‌پذیری را از مدیران بگیرند

کنند، اما در حال حاضر حتی مدیران ارشد کشور نیز این موضوعات را متوجه نمی‌شوند. قالیباف با بیان اینکه در دولت‌های مختلف، حداکثر ۵ درصد وزرا ممکن است آگاهانه و نادرست پول‌ها را جابه‌جا کنند، اما ۹۵ درصد دیگر نسبت به این قضیه آگاهی ندارند، اظهار کرد: برخی مدیران نمی‌دانند پول از کجا می‌آید و به کجا می‌رود. مدیری از سیستم خارج می‌شود و دیوان سال‌ها بعد متوجه می‌شود که در زمان مدیریت وی چه اتفاقی افتاده، چون موضوعات به فراموشی سپرده شده، اما اثر خود را گذاشته است و چون رسیدگی‌ها به‌وقت نبوده، حتی مجازات او نیز فایده‌ای ندارد.

رئیس قوه مقننه با تأکید بر اینکه گزارش‌های دیوان باید شفاف و ساده باشد، گفت: برای مثال، می‌توان با یک نامه‌نگاری ساده به یک وزارتخانه اعلام کرد شما که نیاز به پول دارید، می‌توانید از فلان حساب خود پول برداشت کنید؛ چراکه اغلب وزارتخانه‌ها و دستگاه‌ها در حساب پول دارند، اما ممکن است در جریان آن نباشند. اگر میزان اعتبارات در گزارش‌ها به‌درستی منعکس شود، خزانه می‌داند که می‌تواند تنها با استفاده از موجودی‌های خود، اقدامات را جلو ببرد که این اجازه براساس ماده ۱۲۵ قانون محاسبات عمومی کشور به رئیس خزانه‌داری داده شده است.

دیوان محاسبات به‌موقع به این موضوع ورود کند که گاهی این کار انجام نمی‌شود. وی اضافه کرد: اگر اجازه دهیم پولی از بیت‌المال در حساب‌های تجاری بماند و همه به حساب خزانه نرود، کار دچار خطا شده است؛ از این رو باید این موضوع را تخلف قطعی محسوب کنیم.

قالیباف با تأکید بر اینکه انتقال پول براساس اعتبارات باید انجام شود، نه به‌صورت نقدی، تصریح کرد: پول برای کارهای اجرایی نباید دست‌به‌دست شود؛ چراکه در نهایت ۳۰ درصد اعتبارات در بین راه دچار رسوب می‌شود. به‌عنوان نمونه، گاهی پول را از حساب برمی‌دارند و به حساب‌های تجاری واریز می‌کنند و یک سال در آن حساب می‌ماند و طی این زمان، مسئولان جابه‌جا و فراموش می‌شود که پولی در حساب مانده است! رئیس مجلس با بیان اینکه تصمیم‌گیری در مسائل کشور براساس اطلاعات دیوان محاسبات انجام نمی‌شود، گفت: اصل ۵۵ قانون اساسی به شفاف بودن و ساده بودن تأکید دارد. بر همین اساس، باید مردم در جریان اقدامات دیوان باشند و این موضوع آنقدر ساده‌سازی شود که عموم مردم بتوانند آن را فهم



رئیس مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه استفاده از ظرفیت دیوان محاسبات به تصمیم‌گیری‌های بهتر کمک خواهد کرد، در عین حال به مسئولان این دیوان و سازمان بازرسی متذکر شد که در نظارت‌ها مراقب باشند که جسارت و شجاعت در تصمیم‌گیری را از مدیران نگیرند. به‌گزارش ایرنا، محمدباقر قالیباف در نشست که با موضوع «راشه گزارش اولیه تفرغ بودجه ۱۴۰۱» در دیوان محاسبات کشور برگزار شد، اظهار کرد: استفاده از ظرفیت دیوان محاسبات به تصمیم‌گیری‌های بهتر کمک خواهد کرد، اما باید بپذیریم سازمان بازرسی و دیوان محاسبات، روحیه شجاعت و جسارت را از مدیران گرفته است.

وی متذکر شد: البته دیوان محاسبات یا سازمان بازرسی باید کار خود را انجام دهند، اما باید مانند یک پزشک جراح مغز در هنگام کار مراقبت کنند که فقط سلول‌های سرطانی را بردارند و نباید به سلول‌های بخش بینایی آسیب وارد شود. رئیس مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه هوشمندسازی به مدیریت بودجه، هزینه و حسابرسی کمک می‌کند، افزود: این امکان وجود دارد که کشور را از باتلاکلیفی در حوزه بودجه و مالیات نجات دهیم و باید

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت تأکید کرد

توسعه حمایت از طرح‌های نوآورانه در معدن

منعی برای حمایت از طرح‌های نوآورانه و فناوریانه در بخش معدن و صنایع معدنی وجود ندارد، خاطرنشان کرد. بهتر است عوامل بازدارنده ترویج نوآوری در معادن را به عوامل پیش‌برنده تبدیل کنیم و حتی محدودیت‌ها را در ذهن‌مان نیز کنار بگذاریم. وی افزود: ایمیدرو آمادگی کامل دارد تا از جامعه نخبه‌ای که معادن را به توسعه و هوشمندسازی نزدیک می‌کنند، حمایت و پشتیبانی کند.

معاون وزیر صمت اضافه کرد: بدون شک زیست‌بوم نوآوری می‌تواند جهش بزرگی در عرصه معدن و صنایع‌معدنی رقم زند، گرچه برای تحقق این امر و ورود ایده‌های نو بهتر است که فرهنگ‌سازی بیشتری در جامعه نسبت به ظرفیت‌های معدنی و مزیت‌های اقتصادی آن برای آبادی مناطق محروم انجام شود.

شناسایی ۴۷۰ شرکت دانش‌بنیان در بخش معدن

در ادامه این نشست، مجید وفایی‌فرد، مجری طرح زیست بوم نوآوری و فناوری بخش معدن و صنایع معدن (ایمینو) با تشریح فعالیت‌ها، ظرفیت‌ها و برنامه‌های این مرکز گفت: بیش از ۴۷۰ شرکت دانش‌بنیان در بخش معدن شناسایی شده‌اند و گزارش‌های ما نشان می‌دهد که سهم معدن و صنایع معدنی از اقتصاد دانش‌بنیان کم است و اغلب آنها با چالش تامین مالی و توسعه بازار مواجهند.

معاون برنامه‌ریزی ایمیدرو خبر داد

توسعه استخراج از اعماق با معدنکاری هوشمند

در حال استفاده از این فناوری‌ها در صنایع مختلف هستند و از ۵۰ شرکت بزرگ در فناوری‌های پیشرو ۴ شرکت در حوزه فولاد مشغول فعالیت هستند.

خلوصی در ادامه به چالش‌های پیش‌رو برای هوشمندسازی معادن ایران اشاره کرد و ادامه داد: در حال حاضر داده‌های مناسبی برای سیاست‌گذاری در اختیار نداریم و برای برنامه‌ریزی دقیق نیاز به کلان‌داده‌ها احساس می‌شود.

وی تصریح کرد: همچنین با عقب‌ماندگی تاریخی در حوزه اکتشاف روبه‌رو هستیم که دلیل این مسئله استفاده از معادن روباز در ایران است.معاون برنامه‌ریزی و توانمندسازی ایمیدرو خاطرنشان کرد: طبیعی است که به‌زودی باید به‌سمت استخراج از عمق برویم که در این حوزه معدنکاری هوشمند می‌تواند کمک‌کننده باشد.

وی یادآوری کرد: کمبود ماشین‌آلات از دیگر مشکلات در حوزه معدنکاری است که در این حوزه هم معدنکاری هوشمند می‌تواند تاحدودی مشکلات



معاون برنامه‌ریزی و توانمندسازی سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) بااشاره به عقب‌ماندگی تاریخی کشورمان در حوزه اکتشاف، گفت: دلیل این مسئله استفاده از معادن روباز در ایران است، با این حال معدنکاری هوشمند می‌تواند در زمینه استخراج از اعماق کمک‌کننده باشد.به‌گزارش ایمیدرو، سمیه خلوصی به برنامه‌های ایمیدرو در راستای هوشمندسازی و تحول دیجیتال در معادن ایران اشاره کرد و گفت: در هوشمندسازی معادن در ایران کمی تأخیر کرده‌ایم، اما هنوز برای این کار دیر نشده است.

معاون ایمیدرو با نظر به اینکه در آستانه برنامه هفتم قرار داریم و از همین‌رو ایمیدرو، سند اولیه مرتبط با تحول دیجیتال و هوشمندسازی معادن را آماده کرده، افزود: از سال ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۵ سرمایه‌گذاری کشورهاى جهان در حوزه دیجیتال ۲ برابر شده؛ به‌عنوان‌مثال، عربستان‌سعودی ۹ میلیارد دلار در حوزه فناوری‌های نو سرمایه‌گذاری کرده است. همچنین، کانادا و استرالیا

ویژه‌تر از خبر

معدن باز هم حادثه آفرید

البرزشرقی در منطقه طرزّه دامغان در مناطق سردسیر و کوهستانی جنوب رشته کوه‌های البرز و در فاصله ۵۰ کیلومتری شهرستان دامغان قرار دارد.

حسینی، مدیر وقت ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست شرکت زغال‌سنگ البرزشرقی در اردیبهشت ۱۴۰۱ گفته بود: مطالعات اولیه در زمینه مکانیزاسیون تونل و معادن شرکت در حال انجام است در صورت امکان، استخراج زغال‌سنگ از حالت دستی و سنتی خارج و امکان استخراج مکانیزه با نیمه‌مکانیزه آن فراهم شود.وی اظهار کرد: باتوجه به اینکه، بخش اعظمی از استخراج و برداشت زغال سنگ با مدیریت پیمانکاران انجام می‌شود، شرکت در زمینه تجهیزات و استفاده از استحکامات، سختگیری بیشتری دارد. به گفته وی، در صورتی که پیمانکار از استحکامات، چوب و ابزار باکیفیت استفاده نکند، بدون شک به این موضوع ورود کرده و جلوی فعالیت پیمانکار گرفته می‌شود. شرکت در زمینه معدن زغال‌سنگ البرزشرقی به‌عنوان یکی از واحدهای زیرمجموعه ذوب‌آهن اصفهان و از تامین‌کنندگان کنستاره زغال‌سنگ کک شو، در سالیان اخیر روند رو به رشدی را در زمینه توسعه ذخایر زغال‌سنگ و شبکه معادن، تولید و درآمدزایی و خروج از شرایط زیانده تجربه کرد.

سناد مرکزی شرکت در شهر شاهرود قرار دارد و هم‌اکنون هزار و ۷۰۰ نفر در شرکت معدن زغال‌سنگ البرز شرقی مشغول به کار هستند که حوزه فعالیت این شرکت از معادن طرزّه در شمال‌شرق شهرستان دامغان واقع در استان سمنان تا جنوب شهرستان مینودشت واقع در استان گلستان است.

معدن زغال‌سنگ دوباره حادثه آفرید. عمق تولی که انفجار در آن رخ داد و منجر به محبوس شدن ۶ معدنچی شد، ۷۰۰متر است که حادثه در عمق ۴۰۰ متری رخ داد. احمد وحیدی، وزیر کشور روز گذشته با حضور در محل انفجار معدن زغال‌سنگ طرزّه دامغان به‌طورمیدانی به بررسی علت این حادثه و گفت‌وگو با معدنچیان پرداخت. سیدصومت مرتضوی، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز باحضور در معدن طرزّه دامغان، علاوه بر بررسی میدانی ابعاد این حادثه، در نشست با معدنچیان، مطالبه‌های آنها را جویا شد و پیگیری کرد. حادثه انفجار معدن زغال‌سنگ طرزّه دامغان و جان‌باختن ۶ کارگر محبوس در آن، مسبوق به سابقه است و عزم جدی برای برخورد قاطع با مقصران احتمالی و جلوگیری از تکرار چندباره چنین حادثه‌ای با اطلاع‌رسانی شفاف، مطالبه‌ای جدی محسوب می‌شود.

پیش از این، ساعت ۱۲ ظهر روز شنبه ۱۱ اردیبهشت ۱۴۰۰ در تونل شماره ۴۲ معدن بزرگ طرزّه، از معادن چهارگانه شرکت زغال‌سنگ البرزشرقی، در کارگاه استخراج ۱۳ ک پرسشرو، هنگام استخراج و به‌دلیل ریزش ناگهانی سقف کارگاه، حادثه تلخی رخ داد که در این حادثه ۲ کارگر پیمانکاری شرکت به نام‌های میلاد روشنائی و سیداصغرفاضلی از دامغان محبوس شدند و در نهایت، پس از گذشت حدود ۳۰ ساعت از زمان وقوع حادثه، پیکر آنها از زیر آوار خارج شد. همچنین، ۳۰ آبان ۱۳۹۷ در پی ریزش معدن زغال‌سنگ طرزّه دامغان یک کارگر ۵۴ ساله جان باخت و ۳ نفر مصدوم شدند. مجموعه معدن زغال‌سنگ



عکس: ایسنا



عکس: صنعت

واگذاری خودروسازان به توافق وزارتخانه‌های صمت و اقتصاد موکول شد

توقف در ایستگاه بلاتکلیفی

در حالی یک سال از مهلت رئیس‌جمهوری به نهادهای دولتی برای تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان می‌گذرد که به نظر می‌رسد در واگذاری این شرکت‌ها پیشرفتی حاصل نشده است. تا به این جای کار، ۲ مانع اصلی واگذاری خودروسازان یعنی سهام تودلی و قیمت‌گذاری دستوری مورد تأکید مسئولان قرار گرفته است با این حال تاکنون تدبیر جدیدی از سوی دولتمردان برای حل این معضلات و پیش‌رفتن به سمت واگذاری خودروسازان اندیشیده نشده است. به نظر می‌رسد با توجه به اهمیت صنعت خودرو کشور، دولت نیز تمایلی به خروج از این صنعت ندارد و با اتکا به سهام ظاهری ۵.۷ و ۱۷ درصدی در ایران خودرو و سایپا، خود را از اتهام‌های مربوط به مدیریت دولتی خودروسازان دور نگه داشته است و با بهانه پیچیده بودن سهام تودلی خودروسازان، گامی در راستای شفاف‌سازی این وضعیت هم برنمی‌دارد.

تعلل یک ساله

۱۱ اسفند سال ۱۴۰۰، رئیس‌جمهوری همزمان با صدور ۸ فرمان برای بهبود عملکرد صنعت خودرو، واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی را نیز مورد تأکید قرار داد؛ براساس این فرمان، «واگذاری مدیریت دولتی شرکت‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا حداکثر ظرف ۶ ماه آینده یعنی تا پایان شهریور سال ۱۴۰۱ به بخش غیردولتی

وزارت صمت و اقتصاد باید به توافق برسند



احسان خاندوزی، وزیر امور اقتصادی و دارایی در آخرین اظهارنظر درباره موضوع واگذاری خودروسازان اعلام کرده؛ وزیر صنعت، معدن و تجارت برنامه و ایده ویژه‌ای برای واگذاری سهام خودروسازها دارد که لازم است در این زمینه دو وزارتخانه اقتصاد و صمت با هم برای این کار اقدام کنند. به همین منظور پس از اینکه دو وزارتخانه به‌طور مشترک درباره برنامه و نحوه واگذاری به توافق برسند، جزئیات آن اعلام خواهد شد.

از مهلت رئیس‌جمهوری به نهادهای دولتی برای تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان، وزارت صمت و اقتصاد قرار است درباره نحوه واگذاری‌ها به توافق برسند!

این در حالی است که طی سنوات گذشته بارها موانع واگذاری خودروسازان اعلام شده که از جمله اصلی‌ترین آنها سهام تودلی شرکت‌ها، قیمت‌گذاری دستوری و زیان انباشته خودروسازان است. با این حال، تاکنون تدبیر جدی از سوی دولتمردان برای حل این معضلات و پیش‌رفتن به سمت واگذاری خودروسازان اندیشیده نشده است.

■ سهام تودلی مانع اصلی واگذاری

آن‌طور که آمار نشان می‌دهد عدد سهام دولت در شرکت ایران خودرو ۵.۷ درصد و در سایپا حدود ۱۷ درصد است و اگرچه این اعداد به نظر کوچک می‌رسند، اما گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بیانگر آن است که غیر از این دو عدد، ۱۲.۲ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۵.۶ درصد از سهام سایپا در اختیار

«واگذاری» با «قیمت‌گذاری دستوری» در تضاد است

نکته دیگر اینکه طبق تأکید متولیان، بحث قیمت‌گذاری دستوری از دیگر موانع اصلی پیش‌روی واگذاری خودروسازان به‌شمار می‌رود، چراکه وقتی قیمت‌گذاری محصولی از اختیار صاحبان آن کالا خارج باشد و یک نهاد قدرت طبق دستورالعمل‌های خود نسبت به قیمت‌گذاری کالا اقدام کند، در واقع دست تولیدکننده برای کسب سود بسته می‌ماند و تولیدکننده مجبور می‌شود در شرایطی اقدام به تولید خودرو کند که می‌داند با تولید هر دستگاه خودرو به زیان شرکت افزوده خواهد شد؛ بنابراین احتمال اینکه در این شرایط کسی حاضر باشد سهام شرکت‌هایی را بخرد که روز به روز زیانده‌تر می‌شوند، بسیار کم است.

الزام واگذاری خودروسازان

مرتضی شجاعی، عضو مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز با اشاره به اینکه ۳ الزام برای واگذاری وجود دارد و باید به سمت آن برویم گفت: ابتدا باید ویژگی بازار را تقویت کنیم در مرحله دوم باید سهام چرخه‌ای را که در این بنگاه‌ها وجود دارد و منشأ مشکلات عدیده‌ای است باید واگذار شود و سومین الزام که قبل از همه واگذاری‌ها باید انجام شود باید برای واگذاری‌ها یک‌سری تمرین‌ها را انجام دهیم و ببینیم آیا حاکمیت برمی‌تابد یک بخش خصوصی واقعی داشته باشیم یا خیر. وی بیان کرد: اینکه هر دو خودروساز را بخواهیم به‌طور هیجانی هم‌زمان واگذار کنیم نه تنها مناسب نیست، بلکه باید هر کدام را که زمینه واگذاری بهتری دارند ابتدا واگذار و عرضه کنیم و سپس با دیدن آثار

شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل دولت است. همچنین ۲۵.۲۴ درصد از سهام ایران خودرو و ۳۹.۶۶ درصد از سهام سایپا تحت نظام سهام تودلی است.

بنابراین هر قدر هم دولت تأکید کند تنها ۵.۷ درصد و ۱۷ درصد از سهام شرکت‌های خودروسازی را در اختیار دارد، اما با توجه به وضعیت سهام تودلی این شرکت‌ها (در تعریف سهام تودلی باید گفت که شرکت‌های زیرمجموعه خودروسازان به صورت مستقیم و غیرمستقیم سهام شرکت‌های مادر را خریداری می‌توان گفت که اگر همین سهام کوچک دولت هم واگذار شود، باز هم نقش و سهم دولت پررنگ خواهد بود و عملاً خودروسازان به صورت دولتی اداره خواهند شد. بر همین اساس نیز طبق اعلام مسئولان دولتی پیش‌شرط واگذاری سهام دولت در این شرکت‌ها، تعیین تکلیف مشکل سهام تودلی به‌عنوان مرحله نخست اعلام شده است.

در واقع آن‌گونه که متولیان امر تأکید کرده‌اند تا زمانی که وضعیت سهام تودلی و میزان نفوذ در خودروسازان تعیین تکلیف نشود و چاره‌ای برای رهایی شرکت‌ها از سهام‌های پیچ‌درپیچ اندیشیده نشود هر قدر هم که از تریبون‌های مختلف اعلام شود که دولت قصد واگذاری خودروسازان را دارد، این موضوع تنها پشت همان تریبون می‌ماند و به مرحله عمل نمی‌رسد.

سهل‌انگاری در تعیین تکلیف سهام‌های تودلی در حالی است که در صورت واگذاری این سهام، به‌تدریج و خودبه‌خود از حجم شرکت‌های مادر یعنی ایران خودرو و سایپا کاسته و وضعیت بهره‌وری و مدیریت هم بهتر می‌شود.



باید توجه کرد که اگر قرار باشد بخش خصوصی هم با قیمت‌گذاری دستوری خودرو بفروشد به‌طور قطع زیان روی زیان می‌گذارد، زیرا واگذاری صرف، فقط منجر به تغییر مدیریت خودروسازی می‌شود و ماهیت تغییری نمی‌کند.

آن‌طور که حسین قربانزاده، رئیس سابق سازمان خصوصی‌سازی اعلام کرده بود تا زمانی که موضوع قیمت‌گذاری دستوری خودروسازان حل نشود نمی‌توان درباره واگذاری گامی برداشت، زیرا این مسئله با واگذاری در تضاد است.

آن نسبت به واگذاری بنگاه بعدی اقدام کنیم. نیازمند تنظیم‌گری برای بازار و مرزها هستیم. شجاعی افزود: اگر سهام تودلی را به‌خوبی واگذار کنیم، به‌سرعت مدیریت به بخش خصوصی واگذار می‌شود. وی افزود: ما نیاز به سیاست‌گذاری برای رقابت سالم داریم و نیازمند تنظیم‌گری برای بازار و مرزها هستیم. این کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: باید تعریف در کل زنجیره تعریف و توازن داشته باشد، برای اهلیت باید هدف تعیین و چارچوب آن را مشخص کنیم و این چیز پیچیده‌ای نیست، بلکه چیزی که می‌خواهیم مهم است، باید یک نظام تنظیم‌گری که ۲۹ نهاد را در راستای حمایت و تقویت هماهنگ کند، تدوین شود تا هر نهاد نظر متفاوت ندهد.

قیمت‌گذاری دستوری، رانت یا ساماندهی بازار

پس از انجام این واگذاری باید مدیریت به سهامداران مجموعه واگذار و قانون تجارت اعمال شود.

وی تصریح کرد: دولت به خاطر قیمت‌گذاری دستوری ۱۲۰ هزار میلیارد تومان زیان به این صنعت وارد کرده است.

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن قطعه‌سازان نیز با بیان اینکه برای خصوصی‌سازی باید سهام تودلی را واگذار کنیم، گفت: شکاف بازار ۲۵۰ هزار میلیارد تومان رانت به‌حساب افرادی که از کارخانه خودرو خریدند و در بازار آزاد به فروش رساندند واریز کرده و در همین زمان ۱۴۰ میلیارد تومان زیان انباشته برای صنعت خودروسازی ایجاد شده است.

وی تأکید کرد: مشکل اصلی در این زمینه سیاست‌گذاری و مصادیق حکومتی است.

چه کسی سهام خودروسازان را می‌خرد؟

مدیریت خودروسازان را در اختیار بگیرند، زیرا در حال حاضر مافیای قطعه‌سازی در کشور شکل گرفته که حاضرند برای رسیدن به آرزوی دیرینه خود یعنی اداره خودروسازی کشور، تمام سهام شرکت‌ها را بخرند که همین مسئله قدرت مافیا را در این صنعت بیش‌ازپیش افزایش می‌دهد و همان‌گونه که اشاره شد تمایل به مونتاژکاری به‌جای تولید افزایش می‌یابد. بنابراین تا زمانی که وضعیت زیاندهی شرکت‌های خودروساز روشن نشود و دولت دقیقاً اعلام نکند که برای خروج از این شرایط چه برنامه‌ای دارد نمی‌توان نسبت به خرید سهام خودروسازان از سوی خریداران متخصص امید چندانی داشت، چراکه برای دستیابی به این اهداف، شرکت‌ها باید در اوج قدرت مالی و اقتصادی واگذار شوند.

اهمیت این موضوع آنجاست که اگر دولت بخواهد صرفاً برای خلاص شدن از درس‌های خودروسازی، سهام شرکت‌ها را بدون کار کارشناسی و اصلاح ساختارها به بخش‌هایی واگذار کند که تکلیف‌شان مشخص است، به‌طور قطع، مشکلات این صنعت چند برابر وضعیت فعلی خواهد شد، زیرا در آن زمان هم دیگر دولت در قبال حقوق مصرف‌کننده مسئولیتی را بر عهده ندارد و نارضایتی از این صنعت به اوج خود می‌رسد.

سخن پایانی

در واقع واگذاری خودروسازان در یک چرخه معیوب و نامعلومی قرار گرفته که مشخص نیست سازمان خصوصی‌سازی که واگذاری این دو شرکت را در دستور کار سال جاری خود قرار داده است، برای حل این معضل دقیقاً چه سیاستی را در پیش خواهد گرفت.



محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان اظهار کرد: برای اینکه شرکت‌ها از حالت زیان خارج شوند، باید اصلاح قیمت‌گذاری انجام شود، در حال حاضر راهکار بورس برای این موضوع قرار داده شده که راهکار بسیار خوبی است، آخرین باری که خودرو در بورس عرضه شد، ۵۰ میلیون تومان ارزان‌تر از بازار به دست مصرف‌کننده رسید و ۱۷۰ میلیون تومان نیز خودروسازان بیش از قیمت کارخانه فروختند و در این بین چیزی نصیب دلالتان نشد، این روش باید برای همه خودروها اعمال شود.

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محركه و قطعه‌سازان با تأکید بر واگذاری سهام تودلی خودروسازان گفت: واگذاری موجب ورود نقدینگی به خودروسازان می‌شود و نقدینگی آنها را تقویت می‌کند

موضوع دیگر مربوط به خریدار سهام خودروسازان می‌شود؛ طبق تأکید کارشناسان، بخشی که قرار است خودروسازها را بخرد باید ۳ ویژگی داشته باشد؛ نخست اینکه تخصص داشته و خودروساز باشد، دوم اینکه سرمایه کافی برای توسعه صنعت خودرو داشته و سوم اینکه باید بازار صادراتی کافی داشته باشد، زیرا برای تبدیل‌شدن به شرکت سودآور باید صادرات داشت که صادرات هم طبقه‌بندی شده است. این ویژگی‌ها را شرکت‌های بزرگ خودروسازی دنیا دارند که در حال حاضر ورود این شرکت‌ها به ایران به‌دلایل مختلف از جمله تحریم امکان‌پذیر نیست.

در این شرایط دولت مجبور به فروش سهام به بخش خصوصی می‌شود که فقط ویژگی سرمایه‌گذاری را دارد که قطعاً نمی‌تواند موفقیت خاصی برای خودروسازی کشور به همراه داشته باشد و احتمال اینکه شرکت‌ها از خودروساز بودن به سمت مونتاژکاری روی بیاورند، بسیار زیاد است، چراکه سود مونتاژکاری در ایران به نسبت بالا است. حال اگر در این شرایط خریدار متخصصی هم برای شرکت‌های خودروسازی ما پیدا شد باید به این سوال پاسخ داد که آیا این خریدار توان قوت بخشیدن به شرکت‌هایی با زیان انباشته افزون بر ۱۴۱ هزار میلیارد تومان و بدهی ۲۵۴ هزار میلیارد تومانی را دارد؟ در این صورت کسی که این سهام را می‌خرد چگونه می‌تواند شرکت را به سودآوری برساند؟ همچنین نکته‌ای که در مورد خرید سهام خودروسازان وجود دارد این است که هر وقت این بحث مطرح شده، قطعه‌سازان برای خرید سهام پیش‌قدم شده‌اند در حالی که طی سال‌های گذشته این بخش به دلیل مضیقه‌های مالی نسبت به ارتقای کمی و کیفی تولید، اقدام خاصی نکرده‌اند، با این حال نسبت به خرید سهام خودروسازان، اشتیاق خاصی داشته‌اند. برخی از کارشناسان صنعت خودرو معتقدند نباید قطعه‌سازان

جناب آقای رئیس‌جمهور در نشست بریکس فرمودند:

«جمهوری اسلامی به صورت قاطع از تلاش‌های موفق بریکس در راستای دلارزدایی از روابط اقتصادی میان اعضا و همچنین استفاده از ارزهای ملی و تقویت سازوکارهای بریکس برای پرداخت و تسویه مالی حمایت می‌کند.» فلذا با عنایت به سیاست خارجی که دولت سیزدهم به درستی در پیش گرفته باید سیاست‌های داخلی نیز مورد بازبینی قرار گیرد و قوانین دست‌وپاگیری که در این شرایط بزرگترین مانع صادرات برای واحدهای تولید هستند تصحیح و تسهیل شوند تا بتوانیم حداقل در بازارهای منطقه و حوزه مقاومت که بستر کار فراهم هست فعالیت خودمان را گسترش دهیم.

سپس آقای وزیر طی یک سخنرانی اظهار کردند:

خیلی خوشحال هستم که بین مجموعه‌ای از کارآفرینان و تولیدگران، عزیزان مهندسی و کارگران عزیزی هستیم که در این وقت شب مشغول تولید هستند، خب عبادت همین است، حضرت آقا فرمودند الان در جهاد اقتصادی هستیم و جهاد اقتصادی افسرانی دارد و افسران شما هستید. من خوشحال هستم که برادر عزیزمون آقای قدرتی هم جوان هستند هم پرکار و پرتوان، واقع



امر این است که دلسوزان کشور همین شماها هستید، اون‌هایی که تمام وقت و انرژی‌تون را گذاشتند برای اینکه تولید کنند، اقتصاد کشور را درست کنند پایه‌های اقتصادی را شکل بدهند برای جوان‌ها اشتغال درست کنند، امید برای جوان‌ها درست کنند، محصولات‌تون را به دنیا عرضه کنند و این بسیار کار ارزشمندیت، شکراله مساعیکم... به‌خصوص که به حمدالله روحیه ایمان و جهاد و توجه به مسائل انقلاب هم در صحبت‌های مدیرعامل مجموعه کاملاً روشن بود و مجموعه توانمندی هستید.

جمهوری اسلامی به صورت قاطع از تلاش‌های موفق بریکس در راستای دلارزدایی از روابط اقتصادی میان اعضا و همچنین استفاده از ارزهای ملی و تقویت سازوکارهای بریکس برای پرداخت و تسویه مالی حمایت می‌کند. «فلذا با عنایت به سیاست خارجی که دولت سیزدهم به درستی در پیش گرفته باید سیاست‌های داخلی نیز مورد بازبینی قرار گیرد و قوانین دست‌وپاگیری که در این شرایط بزرگترین مانع صادرات برای واحدهای تولید هستند تصحیح و تسهیل شوند»

در مورد خواسته‌های مجموعه، به استاندارد فرمودند: جهت تسهیلات مبلغ ۱۰۰۰ میلیارد ریال در کارگروه مورد پیگیری قرار بگیرد تا توسعه ظرفیت به دورابرابر وضع موجود حاصل گردد. در مورد تعهدات ارزی مجموعه هم با رئیس بانک مرکزی صحبت خواهیم کرد تا راهی برایش پیدا کنیم. البته قانون است ولی برای کمک به دوستان ان‌شاءالله راه‌حلی خواهیم یافت.

دولت آیین‌نامه ساماندهی صنعت خودرو را ابلاغ کند

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس خواستار ابلاغ آیین‌نامه ساماندهی صنعت خودرو از سوی دولت شد.



مسلم صالحی گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت، ضمن اشاره به برخی حواشی پیش‌آمده درباره خودروهای اسقاطی و لزوم ارائه گواهی اسقاط برای واردات خودروهای خارجی گفت: افزایش

شدید قیمت خودروهای فرسوده در سطح بازار، حاصل یک نقص قانونی است که رفع آن نیازمند عزم دولت و مجلس است. نماینده مردم اقلید در مجلس شورای اسلامی افزود: صدور گواهی اسقاط برای واردات خودرو نباید منوط به ارائه یک خودرو فرسوده باشد و می‌تواند با واریز درصدی از کل هزینه خودرو وارداتی طبق آیین‌نامه ساماندهی صنعت خودرو به صندوق صنایع پیشرفته وزارت صمت، گواهی اسقاط صادر و مجوز واردات برای خودرو ۵ سال کارکرده صادر شود.

صالحی تمرکز بر لزوم اسقاط خودروهای فرسوده را عامل تشنج و سوءاستفاده‌های متعدد در بازار خودرو دانست و بیان کرد: دولت در این شرایط که ماه‌هاست بازار خودرو با ثبات و آرامش نسبی مواجه است، باید از هر اقدامی که منجر به التهاب در این فضا می‌شود، جلوگیری کند و در این زمینه راهکار صدور گواهی اسقاط بدون تمرکز بر لزوم ارائه خودرو فرسوده و با پرداخت درصدی از مبلغ خودروی وارداتی، می‌تواند راهگشا باشد. این عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با انتقاد از بلاکلیفی آیین‌نامه ساماندهی صنعت خودرو گفت: ابلاغ این آیین‌نامه توسط دولت موجب خواهد شد در گام نخست فرایند جایگزینی خودروهای فرسوده سرعت یافته و در صورت عدم‌ارائه خودروهای فرسوده توسط مالکان، از طریق صدور گواهی اسقاط، ورود خودروهای جدید به ناوگان حمل‌ونقل کشور تسهیل شود و مالکان خودروها و موتورسیکلت‌ها نیز از تسهیلات در این آیین‌نامه بهره‌مند شوند.

در قانون ساماندهی خودرو تجدیدنظر می‌کنیم

نماینده زنجان و طارم و عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در واکنش به افزایش قیمت خودروهای فرسوده در بازار نوشت: اگر قیمت خودروهای فرسوده، به‌خطر اسقاط برای واردات خودرو افزایش غیرمعتول داشته باشد، باید با اجرای قانون هوای پاک و ثابا تجدیدنظر در قانون ساماندهی خودرو موجب منطقی‌تر شدن قیمت‌ها شد.

به گزارش دیده‌بان، مصطفی طاهری در واکنش به افزایش قیمت خودروهای فرسوده در بازار به‌دلیل اجرای طرح جایگزینی خودرو در توبینشی نوشت: قابل‌توجه سوداگران خودروهای فرسوده؛ اگر قیمت خودروهای فرسوده، به‌خطر اسقاط برای واردات خودرو افزایش غیرمعتول داشته باشد، باید آولا با اجرای قانون هوای پاک مبنی بر عدم‌تردد خودروهای با عمر بالا و ثابا تجدیدنظر در قانون ساماندهی خودرو موجب منطقی‌تر شدن قیمت‌ها شد.

با ۳۰ میلیون تومان یک گواهی اسقاط دریافت کنید

جلال رشیدی کوچی درباره سازکار پیش‌بینی شده در قانون برای واردات خودرو به ازای دریافت گواهی اسقاط، بیان کرد: اسقاط خودرو و دریافت گواهی اسقاط موضوعی است که در

قانون ساماندهی بازار خودرو، برای واردات خودرو در نظر گرفته شده و اشارای به خودرو نو یا کارکرده نشده است. به گزارش ایسنا، نماینده مردم مرودشت در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: گواهی اسقاط در سامانه اسقاط خودرو به اندازه کافی وجود دارد و اکنون که بحث واردات خودرو سرعت گرفته و در حال افتادن روی غلتک است ما اجازه نخواهیم داد عده‌ای با سوءاستفاده از این فرصت در واردات خودرو خلل ایجاد کنند. وی در ادامه تاکید کرد: اکنون مشخصات یک‌سری خودرو در سامانه اسقاط از قبل وجود دارد و افراد پول را واریز می‌کنند که فکر کنم حداکثر ۳۰ میلیون تومان باشد و یک گواهی اسقاط دریافت می‌کنند؛ بدین‌ترتیب در واردات خودرو نیز خللی ایجاد نخواهد شد.

رشیدی کوچی با بیان اینکه تقریباً ۲ هفته قبل آیین‌نامه واردات خودرو در وزارت صمت نهایی شده و به هیات دولت رفته تا به تصویب نهایی برسد، تصریح کرد: آنچه در وزارت صمت نهایی شده و به هیات دولت رفته، آیین‌نامه خوب و کاملی است و می‌تواند گره‌گشای خیلی از مشکلات باشد و انتظار ما این است که آن چیزی که در وزارت صمت تصویب شده، عینا در هیات دولت مصوب شود. وی در پایان گفت: قرار بود هفته گذشته آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده نهایی شود که نشد و انتظار می‌رود بعد از اربعین حسینی در جلسه هیات دولت نهایی شود.

خودرو و قتلعه

بررسی کرد

داستان اسقاطی‌ها پشت‌پرده واردات خودرو

اسقاط لاک‌پشت‌وار فرسوده‌ها پاسخگو نیست



قانون‌گذار تدابیر مناسبی برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده اندیشیده، اما به‌نظر می‌رسد متولیان امر راه تر کستان را در پیش گرفته‌اند و چندان توجه و تمرکزی بر وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده ندارند. کارشناسان و فعالان این عرصه بارها درباره بروز سونامی ناشی از افزایش تعداد خودروهای فرسوده هشدار داده‌اند. بازار این خودروها به‌واسطه شایعات یکی دو هفته اخیر مبنی بر الزام اسقاط یک خودرو فرسوده به ازای واردات یک خودرو، برای سوداگران گرم شد و حتی کار به جایی رسید که مهران سالاریه، رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، آب پاکی را روی دست سوداگران ریخت و اعلام کرد حجم قابل‌توجهی گواهی اسقاط از سال‌های گذشته در سبد مراکز اسقاط انباشت‌شده که پاسخگوی نیاز واردات و تولیدکنندگان داخلی خودرو است و اشخاص حقیقی که متقاضی واردات خودرو هستند، هیچ نیازی به داشتن خودرو فرسوده به‌نام خود ندارند. در این گزارش وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده را از کارشناسان و فعالان این عرصه جویا شده تا شاید گرهی بگشاید.

سیاست‌گذاری غلط، اسقاط را به کما برد

به اسقاط خودرو فرسوده خود می‌کنند، وجود داشته باشد. به‌عنوان نمونه یک‌ونیم درصدهایی که به ازای اسقاط خودرو به صندوق حمایت از صنایع پرداخت می‌شود را به صاحبان خودروهای فرسوده در قالب تسهیلات ارائه دهند تا خودرو نو بگیرند و برای اسقاط خودروهای‌شان تشویق شوند. در این راستا می‌توان با استناد به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید گواهی صرفه‌جویی انرژی را در بورس فعال کرد. تفاوت مصرف سوخت تردد هر خودرو فرسوده در کشور با خودرو نو سالانه ۶۰ میلیون تومان است؛ یعنی خودرو فرسوده ۶۰ میلیون تومان بیشتر از یک خودرو نو بنزین مصرف می‌کند.

وی ادامه داد: یکی دیگر از موارد تشویقی، روزرسانی جدول معادل‌سازی است. این جدول اسفند ۱۳۹۳ تدوین شد و آخرین بار در تابستان ۱۳۹۶ تغییر پیدا کرد؛ یعنی بیش از ۶ سال است بدون تغییر مانده. باتوجه به تلاطم‌ها در شاخص‌های اقتصادی در این مدت، تجدیدنظر جدی در این جدول لازم است تا نگاه به خودرو دقیق‌تر و واقعی‌تر شود. به‌عنوان نمونه، براساس جدول معادل‌سازی خودروهای با عمر ۲۵، ۱۵ و ۲۵ سال یک نوع گواهی اسقاط دارند و در حالی که نرخ آنها با هم بسیار متفاوت است، لاشه همه آنها ۱۵ میلیون تومان و گواهی اسقاط‌شان هم ۲۵ میلیون تومان است.

با این شرایط، چند درصد صاحبان خودروهای فرسوده حاضرند خودرو خود را با ۴۰ میلیون تومان به مراکز اسقاط تحویل دهند؟ در این شرایط، تنها کسانی خودروهای خود را به مراکز اسقاط تحویل می‌دهند که از بهسازی و بازسازی خودروی‌شان ناامید شده‌اند و می‌خواهند از آن خلاص شوند و در نهایت آن را به مراکز اسقاط تحویل می‌دهند. با این شرایط سالانه چند دستگاه خودرو می‌توان اسقاط کرد؟ به‌وضوح مشخص است که بیشتر از ۳۰ تا ۴۰ هزار خودرو شامل این وضعیت نمی‌شود و به‌طبع خودروهایی که قابلیت داشته باشند ازسوی صاحبان‌شان بهسازی می‌شوند و در اینجا اسقاطی در کار نیست.

این کارشناس و فعال در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده در ادامه با اشاره به اینکه باید برای حل مشکل اسقاط خودروهای فرسوده در قالب یک بسته حرکت کرد، گفت: اگر بخش‌های گوناگون این بسته از تنبیهات گرفته تا تشویقات با هم اجرایی شود، می‌توان امیدوار بود که از رده خارج کردن و اسقاط خودروهای فرسوده به روزهای خوش سال ۱۳۹۳ با سالانه ۳۵۰ هزار مورد اسقاط خودرو برسد. در سال ۱۳۹۸ حدود ۷۰۰۰ خودرو فرسوده اسقاط شد؛ یعنی تقریباً یک‌پنجاهم سال ۱۳۹۳. این روند نشان‌دهنده سیاست‌های غلطی است که در امر اسقاط خودرو در سال‌های اخیر دنبال شده است. باید در این رویکرد اشتباه که در پیش گرفته شده تجدیدنظر کنیم و همان‌طور که عنوان شد در یک بسته منسجم تشویق‌ها و تنبیهات را با هم اجرایی کنیم تا درنهایت به نتیجه مطلوبی برسیم.

وضعیت نامناسب اسقاط

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور درباره دستورالعمل کنونی اسقاط در قبال تولیدات داخل نیز اظهار کرد: برای تولیدات با داخلی‌سازی کمتر از ۴۰ درصد ارائه گواهی اسقاط اجباری

محمد مشهدی‌شریف، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور در ابتدای این گفت‌وگو با اشاره به شایعه‌ای که چند روزی باعث حرف‌وحديث‌هایی در بازار خودروهای فرسوده و وارداتی شده بود در گفت‌وگو با **خودرو** اظهار کرد: متأسفانه منشأ این شایعات به فیلم‌های کوتاهی برمی‌گردد که ازسوی برخی افراد سرشناس در فضای مجازی منتشر شد. این افراد این‌گونه تبلیغ می‌کردند که براساس آیین‌نامه جدید واردات خودرو، هر فرد حقیقی می‌تواند با داشتن یک خودرو فرسوده یک خودرو وارد کند. این شایعه منجر به شکل‌گیری یک بازار ملتهب شد و به فرصت‌طلبی‌ها دام زد و به هر حال مدتی هم شاهد یک فضای نامناسب بوده‌ایم. بر این اساس، به‌گونه‌ای به مردم القا شد که در ازای واردات هر خودرو باید یک خودرو فرسوده اسقاط کنند، در حالی که براساس این آیین‌نامه هر فرد حقیقی و حقوقی برای واردات یک خودرو، چه نو و چه کارکرده باید گواهی اسقاط یک خودرو فرسوده را ارائه کند که نرخ هر گواهی نیز بیشتر از ۳۰ میلیون تومان نیست. باتوجه به اینکه در سامانه به تعداد کافی گواهی اسقاط وجود دارد، کسانی که قصد واردات خودرو دارند، به‌راحتی می‌توانند نسبت به دریافت گواهی اسقاط اقدام کنند و الزامی به داشتن خودرو فرسوده نیست.

بازی تبلیغاتی

مشهدی‌شریف افزود: در حال حاضر حدود ۴۰ هزار گواهی اسقاط در صفحه سامانه اسقاط وجود دارد که طبق مصوبه وزیر پیشین صمت و رئیس سازمان استاندارد که تا امروز هم مبنای اسقاط خوردهاست، تا زمانی که آیین‌نامه جدید تصویب و ابلاغ شود، برای هر دو خودرو وارداتی باید یک خودرو فرسوده از رده خارج و اسقاط شود.

به‌این‌ترتیب تعداد گواهی‌های سامانه برای شماره‌گذاری ۸۰ هزار خودرو وارداتی کفایت می‌کند. چنین شایعات و التهابات بدون پایه و اساسی نوعی بازی تبلیغاتی و فرصت‌طلبانه بود و در این میان تلاش ما این است که روند به حالت عادی برگردد و نگرانی افراد در این زمینه برطرف شود.

در آرزوی روزهای خوش

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور درباره تمهیداتی که اسقاط خودروهای فرسوده را به روزهای خوش برگرداند و شاهد افزایش خروج تعداد خودروهای از رده خارج و اسقاط از خیابان‌ها باشیم، اظهار کرد: از رده خارج کردن و اسقاط خودروهای فرسوده یک بسته است که اگر تمام بخش‌های آن شامل راهکارها، پیشنهادات و تنبیهات، انجام شود می‌توانیم به‌طور کامل به هدف‌مان که تسریع در اسقاط خودروهای فرسوده است، برسیم.

تنبیهات این بسته شامل موارد مشخصی می‌شود؛ اینکه خودروهای از رده خارج و فرسوده حق تردد در کلانشهرها را نداشته باشند، حق بیمه این خودروها پلکانی افزایش یابد، کارت سوخت این خودروها ابطال شود و در نظر گرفتن معاینه فنی‌های سختگیرانه‌تر برای آنها در نظر گرفته شود؛ تنبیهاتی که می‌توان با بکارگیری آنها روند اسقاط خودروهای فرسوده را تسریع بخشید.

در مقابل تنبیهات، قطعاً تشویقاتی هم باید برای کسانی که اقدام

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل تنها راهکار

عباس مجیدی‌نژاد، کارشناس حوزه معاینه فنی خودرو نیز در پاسخ به این پرسش **خودرو** که روند اسقاط خودروهای فرسوده در مراکز معاینه فنی چگونه است، اظهار کرد: متأسفانه در این بخش قاعده و قانون خاصی وجود ندارد. اگر خودرو حتی یک عیب و نقص داشته باشد، مجاز به دریافت برگه معاینه فنی نیست. البته درست این است که مراکز معاینه فنی در مواردی که خودرو به‌معنای واقعی و براساس شاخص‌ها و پارامترها و استانداردهای تعریف‌شده در زمره فرسوده قرار دارد، گواهی منع تردد بدهند که متأسفانه در کشور شاهد چنین قانون و رویکردی در مواجهه معاینه فنی با خودروهای فرسوده نیستیم. در حال حاضر در ناوگان حمل‌ونقل عمومی بیش از ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار خودرو ما از مرز فرسودگی رد شده‌اند و کسی پاسخگوی این وضعیت نیست؛ در حالی که وضعیت بسیار نگران‌کننده‌ای در این بخش داریم.

گام نخست در معاینه فنی

این کارشناس حوزه معاینه فنی ادامه داد: انتظار این است که مراکز معاینه فنی در راستای از رده خارج شدن خودروهای فرسوده و اسقاط آنها اولین قدم را بردارند، اما در واقعیت این‌گونه نیست و چنین رویکردی بر مراکز معاینه فنی و اسقاط خودرو در کشور حاکم نیست. کارشناس حوزه معاینه فنی ادامه داد: انتظار این است که مراکز معاینه فنی چگونه است، اظهار کرد: متأسفانه در این بخش قاعده و قانون خاصی وجود ندارد. اگر خودرو حتی یک عیب و نقص داشته باشد، مجاز به دریافت برگه معاینه فنی نیست. البته درست این است که مراکز معاینه فنی در مواردی که خودرو به‌معنای واقعی و براساس شاخص‌ها و پارامترها و استانداردهای تعریف‌شده در زمره فرسوده قرار دارد، گواهی منع تردد بدهند که متأسفانه در کشور شاهد چنین قانون و رویکردی در مواجهه معاینه فنی با خودروهای فرسوده نیستیم. در حال حاضر در ناوگان حمل‌ونقل عمومی بیش از ۱۷۰ تا ۱۸۰ هزار خودرو ما از مرز فرسودگی رد شده‌اند و کسی پاسخگوی این وضعیت نیست؛ در حالی که وضعیت بسیار نگران‌کننده‌ای در این بخش داریم.

مشکل حل‌شدنی است اما...

مجیدی‌نژاد در پایان با تاکید بر اینکه تنها راهکاری که به‌معنای

است. به‌طور کلی در دو مورد، ارائه گواهی اسقاط اجباری است؛ خودروهای وارداتی و خودروهای داخلی‌سازی کمتر از ۴۰ درصد. در سایر موارد در صورت موجود بودن گواهی اسقاط، اولویت ارائه گواهی



اسقاط می‌شود و در غیر این صورت صاحبان خودرو یک‌ونیم درصد قیمت آن را می‌پردازند تا بتوانند نسبت به شماره‌گذاری خودرو خود اقدام کنند. مشهدی‌شریف درباره وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده در ۴ ماه گذشته با اشاره به اینکه امسال آمار خودروهای اسقاط‌شده بسیار کم بوده، گفت: در ماه‌های گذشته از سال جاری آمار اسقاط خودروهای فرسوده ۱۷ تا ۱۸ هزار خودرو بیشتر نبوده است. با همین دست‌فرمان تا پایان سال به بیش از ۴۰ هزار مورد نخواهیم رسید. وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده مناسب نیست و باید به‌طورجدی به‌دنبال اجرای سیاست‌های تشویقی و تنبیهی مکمل باشیم.

اسقاط، مهتل تصویب آیین‌نامه جدید

انتظار این بود که باتوجه به شرایط بحرانی که در زمینه تردد خودروهای فرسوده در کشور داریم و به‌نوعی کشور را به پایتخت خودروهای فرسوده تبدیل کرده، از هر فرصتی حتی محدود در راستای افزایش آمار خودروهای فرسوده استفاده شود. در این میان این سوال پیش می‌آید که چرا سیاست‌گذار به‌جای اسقاط یک خودرو فرسوده به ازای دو خودرو وارداتی این معادله را به یک خودرو در ازای یک خودرو تغییر نمی‌دهد تا تعداد خودروهای از رده خارج بیشتر شود؟ مشهدی شریف در پاسخ به این پرسش اظهار کرد: در گذشته از یک تا ۸ گواهی برای خودروهای وارداتی استفاده می‌شد که متأسفانه وزیر پیشین خلاف نص صریح قانون ساماندهی صنعت خودرو، در همفکری با رئیس سازمان استاندارد، بدون توجه به قیمت و مصرف سوخت خودروها، برای واردات دو خودرو، گواهی اسقاط یک خودرو فرسوده در نظر گرفت و همه معادلات را در این بخش به‌هم ریخت؛ درحالی‌که در قانون به‌صراحت عنوان‌شده باید در این زمینه مصرف سوخت و نرخ خودرو مورد‌توجه باشد. البته براساس آیین‌نامه جدید که به هیات دولت ارائه شده، قرار است اسقاط خودرو به ازای واردات یک‌به‌یک و در برخی موارد یک‌به‌دو شود.

گفتنی است این آیین‌نامه در نوبت تصویب هیات دولت است. قانون‌گذار برای تصویب آیین‌نامه ۳ ماه زمان پیش‌بینی کرده، اما از ۱۰ اردیبهشت که به هیات دولت ارائه شده تاکنون یعنی بعد از ۵ ماه هنوز تصویب نشده و به‌نوعی این یک تخلف جدی ازسوی هیات دولت انجام شده است.

رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور در پایان تاکید کرد: از دولت در خواست داریم هرچه سریع‌تر نسبت به تصویب و ابلاغ این آیین‌نامه اقدام کند تا وضعیت ستاد نوسازی، مرکز اسقاط و واردکنندگان مشخص شود. مراکز اسقاط کشور، اکنون در بلاکلیفی محض قرار دارند.



واقعی می‌تواند این مشکل را برطرف کند، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی است، گفت: نوسازی ناوگان به‌دلیل تقاضای کم و هزینه بالا تقریباً متوقف شده است. باید مشکلات را برطرف کرد، زیرا جز این راه دیگری برای رها شدن از مشکلات سونامی خودروهای فرسوده در کشور وجود ندارد. می‌شود این مشکل را برطرف کرد، اما باید بدون توجه به منافع سازمانی در این زمینه ورود کنیم. صورت‌مسئله بسیار پیچیده است، اما می‌توان از راه درست یعنی بهسازی ناوگان حمل‌ونقل در تمام بخش‌ها، آن را حل کرد.

سخن پایانی

تردد خودروهای فرسوده اگر سیاست‌های کنونی همچنان دنبال شود، در آینده نگران‌کننده‌تر خواهد شد، این در حالی است که با تمهیداتی می‌توان کشور را از این بحران که روزبه‌روز گسترده‌تر می‌شود، نجات داد.

فاو، برگ برنده عراق

پروژه عظیم بندر فاو به‌عنوان یک مسیر استراتژیک اتصال عراق به مدیترانه و اروپا، می‌تواند منجر به ارتقای جایگاه و موقعیت سیاسی و اقتصادی عراق در منطقه شود.

به‌گزارش مهر، توسعه فاو، برای عراق یک هدف مهم است که از سال ۲۰۱۰ میلادی، برای تحقق آن گام برداشته شده، اما مشکلاتی همچون ظهور گروه‌های تروریستی نظیر داعش و بی‌ثباتی‌های سیاسی داخلی، مانع از تکمیل کار شد، اما حالا محمد شیاع السودانی، نخست‌وزیر عراق، تلاش برای تکمیل پروژه را به یک اولویت حیاتی تبدیل و نخستین‌بار، در کنفرانس یک‌روزه وزرای حمل‌ونقل کشورهای منطقه در بغداد، اعلام کرد که این پروژه ۱۷میلیارد دلاری، به‌عنوان بخشی از مگاپروژه «مسیر توسعه»، انتقال کالا از خلیج‌فارس به اروپا را از طریق بندر بزرگ فاو در بصره، در جنوب عراق از طریق شبکه‌ای از راه‌آهن و بزرگراه به ترکیه سپس به اروپا تسهیل می‌کند. رزاق محیی‌س السعداوی، وزیر حمل‌ونقل عراق چندی قبل اعلام کرده که پیمانکار کره‌ای کار خود را طبق برنامه پیش برده و در حال حاضر، میزان پیشرفت در حد ۶۰ درصد است.

■ از خلیج‌فارس تا مدیترانه و اروپا

توجه به برخی جزئیات پروژه بندر فاو، نشان‌دهنده این است که این مسیر، می‌تواند تجارت و اقتصاد عراق را متحول کند. براساس نقشه‌راه پروژه، در همان فاز نخست، فرصت ایجاد اشتغال برای ۱۵هزار عراقی و نیز تأسیس یک «شهر صنعتی هوشمند» در مجاورت بندر و ساخت حدود هزار و ۲۰۰کیلومتر راه‌آهن و بزرگراه، اقتصاد و تجارت عراق را وارد فاز جدیدی خواهد کرد. در حال حاضر، درباره جزئیات تأمین مالی پروژه بزرگ بندر فاو، اطلاعات چندانی منتشر نشده است، اما شواهد نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاران احتمالی، عربستان‌سعودی و چین خواهند بود.

گذرگاه ریلی هزار و ۲۰۰ کیلومتری عراق، قرار است چنین مسیری را طی کند: بصره، دیوانیه، نجف، کربلا و موصل به مرز ترکیه. حمل کالا در این خط با قطار برقی و حمل مسافر نیز با قطار پرسرعت با ظرفیت اولیه ۴ میلیون کانتینر (۳۶ میلیون تن) در سال و همچنین ۲۲ میلیون تن بار فله پیش‌بینی شده اما در گام بعدی یعنی تا سال ۲۰۳۸ میلادی، ۷۰ میلیون تن به‌شکل کانتینر و ۳۳ میلیون تن به‌شکل فله پیش‌بینی شده، اگرچه هنوز راه زیادی برای رسیدن به هدف نهایی باقی مانده است، اما از همین حالا، کویتی‌ها و اماراتی‌ها، با نگرانی به فاو می‌نگرند، چراکه اگر همه‌چیز طبق برنامه پیش برود، بندر جدید فاو در آینده‌ای نزدیک، عنوان بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه را به‌دست می‌آورد و حتی بندر جبل‌علی دومی نیز، در برابر فاو، حرف چندانی برای گفتن نخواهد داشت.

■ هاب تجارت و انرژی

بندر فاو، واقع در منتهی‌الیه جنوب عراق، از موقعیت استراتژیکی در امتداد خلیج‌فارس برخوردار است و ظرفیت بی‌نظیری برای اقتصاد بغداد دارد. در حال حاضر، بخش قابل‌توجهی از تجارت عراق از طریق بندر ام‌القصر انجام می‌شود که کمابیش از ظرفیت کامل خود استفاده می‌کند. بنابراین، توسعه بندر فاو به‌عنوان یک نیاز حیاتی و گام رو به جلو در گسترش قابلیت‌های تجاری عراق قلمداد می‌شود.

این پروژه بندر گاهی، با هدف پذیرش کشتی‌های بزرگ و حجم محموله‌های بالا، خطوط انتقال کالا در منطقه را به‌شکل جدی تقویت می‌کند. عراق با ارتقای زیرساخت‌های بندری و افزایش ظرفیت آن، می‌تواند ترانزیت محموله‌های بزرگ‌تری را انجام دهد، تجار بین‌المللی بیشتری را جذب کند و اتکا به بنادر کشورهای همسایه را کاهش دهد. چنین هدف مهمی، در نهایت رشد اقتصادی عراق را تسریع می‌کند، ظرفیت تجاری آن را افزایش می‌دهد و به این کشور اجازه می‌دهد تا به یک مرکز منطقه‌ای برای تجارت تبدیل شود. انتظار می‌رود که تکمیل بندر فاو به‌طور قابل‌توجهی بر پویایی تجارت منطقه‌ای تاثیر بگذارد.

عراق به‌عنوان یک کشور نفتی ثروتمند، با منابع گسترده و موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود، ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به یک هاب تجاری منطقه‌ای دارد. پروژه بندر فاو، عراق را قادر می‌سازد تا با کشورهای همسایه خود در خلیج‌فارس مانند کویت، عربستان‌سعودی و ایران ارتباط برقرار و با تقویت روابط تجاری، فرصت‌های جدیدی برای همکاری ایجاد کند. این بندر، کانون مهمی برای سوددهی به سایر کشورهای منطقه نیز خواهد بود. عراق به‌عنوان یک مرکز تجاری منطقه‌ای می‌تواند مبادله کالا بین کشورهای مختلف را تسهیل و تجارت بین‌منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی را تقویت کند. این نقش تقویت‌شده در تجارت منطقه‌ای، عراق را در جایگاه یک بازیگر حیاتی در خاورمیانه، تقویت اهمیت ژئوپلتیکی آن و تقویت ثبات و رفاه در منطقه، قرار خواهد داد.

■ ابزار طلایی برای مهار ترکیه

اشاره به موضوعات مرتبط با اهداف سیاسی و تجاری ترکیه در عراق؛ این واقعیت را به‌نمایش می‌گذارد که اهمیت استراتژیک پروژه بندر فاو، مجموعه‌ای از ابزارها و اهرم‌های سیاسی جدید را در اختیار بغداد می‌گذارد و اگر این ابزارها به‌درستی مورد استفاده قرار بگیرند، عراق می‌تواند ترکیه را در مسیر سیاست‌های تمامیت‌خواهانه، مهار کند. همچنین، هموارسازی مسیر احداث و توسعه کریدورها یا گذرگاه‌های حمل‌ونقل کالا، مسافر و خطوط انتقال نفت و گاز در منطقه، به‌ویژه پس از جنگ روسیه و اوکراین، منطقه را با شرایط و رقابت‌های نوینی روبه‌رو کرده است و این رقابت‌ها می‌توانند در آینده، بر موازنات منطقه تاثیرگذار باشد.



تا امروز ۳

مدعی‌ترانزیت

در حوزه

خلیج‌فارس

وجودداشت و

ایران، امارات

و عمان هر یک

به‌دنبال سهمی

از ترانزیت

بودند، اما

امروز کشور

دیگری به

مدعیان

اضافه‌شده و

در پی‌کسب

بیشترین سهم

از ترانزیت

است



با توسعه بنادر

فاو و ام‌القصر،

مدعی جدید

در ترانزیت

ایجادشده که

اتفاقا رقابت

فاو و ام‌القصر

عراق با جبل‌علی

امارات بسیار

بیشتر از رقابت

با ایران است

و ایران دیگر

سهمی قابل‌توجه

در ترانزیت

ندارد

عراق به مدعیان ترانزیت منطقه اضافه شد

فرصت‌سوزی ایران در بنادر جنوبی



چند روز پیش وزارت حمل‌ونقل عراق اعلام کرد که مصمم به بهره‌برداری از بندر بزرگ فاو تا پایان سال ۲۰۲۵ است و ساخت دیوار بتنی سکوهای پنج‌گانه بندر آغاز و مسیر کانال آبی هم پیشرفت بسیار خوبی داشته است. بسیاری از کارشناسان هشدار می‌دهند که طرح توسعه بندر فاو ممکن است منجر به کاهش نقش و موقعیت ایران در کریدورهای ترانزیتی و در نهایت منجر به تصاحب ترانزیت دریایی کالا و خدمات توسط عراق شود.

در حالی که برخی معتقدند ایران به‌تدریج از کریدورهای ارتباطی منطقه حذف شده است و کشورهای همسایه مثل عراق و ترکیه با توجه به روابط خوب با کشورهای غربی و جذب منابع مالی برای تکمیل پروژه‌های متعدد ارتباطی موردنیاز در کریدورهای ارتباطی از جمله راه‌آهن، بندر و بزرگراه، نقش ایران را کم‌رنگ کرده‌اند. این گروه توسعه بندر فاو عراق را نیز شهادی بر همین مدعا می‌دانند، هرچند مسئولان همچنان تهدید ناشی از توسعه بنادر جنوب عراق را رد می‌کنند، اما بسیاری از کارشناسان تأکید دارند با توسعه بندر فاو و ام‌القصر فرصت‌های بندر ایران به‌ویژه بنادر خوزستان از دست می‌رود.

خطر توسعه فاو برای بنادر ایران

عمومی بندرها در عراق، وابسته به وزارت حمل‌ونقل، سپتامبر ۲۰۲۱ در این زمینه به رسانه‌ها گفت که اکنون کار برای ساخت یکی از بزرگ‌ترین تونل‌های زیردریایی جهان که بندر جنوبی فاو را به بندر ام‌القصر و سایر مناطق نزدیک می‌کند، در حال اجرا است. با احداث این ۱۰۰ اسکله، بندر فاو سالانه ظرفیت جابه‌جایی ۹۹ میلیون تن کالا را خواهد داشت که آن را به یکی از بزرگ‌ترین پایانه‌های کانتینری جهان تبدیل می‌کند.

قراردادی منعقد کرد. براساس این قرارداد، شرکت دوو، مسئول ساخت ۵ اسکله تخلیه کشتی و محوطه بزرگ انبار کانتینر خواهد بود و کار ساخت مرحله اول بندر فاو ۴ سال طول خواهد کشید. ارزش این قرارداد ۲.۷ میلیارد دلار بود.

درباره طرح توسعه بندر فاو باید گفت که با احداث تدریجی ۱۰۰ اسکله در بندر این شهر به یک مرکز بزرگ حمل‌ونقل در منطقه تبدیل خواهد شد. اینمار الصافی، مدیر اطلاعات شرکت

بحث توسعه بندر فاو از سال ۲۰۱۰ (۱۳۸۹) به یکی از اولویت‌های دولت عراق تبدیل شد، اما مرحله اجرایی پروژه ساخت بندر بزرگ فاو به‌طور رسمی در فروردین ۱۴۰۰ و در جریان سفر نخست‌وزیر وقت عراق به بصره شروع شد. باتوجه به روابط خوب عراق با کشورهای غربی و شرق آسیا، بغداد به‌راحتی توانست شرکت‌های خارجی را در طرح‌های توسعه بندر فاو جذب کند. دولت عراق برای اجرای فاز نخست بندر فاو با شرکت کره‌ای دوو

اهداف عراق برای توسعه فاو

منطقه احداث کند که این پروژه پس از تکمیل، بازار منطقه شمال خلیج‌فارس را تحت‌تاثیر قرار خواهد داد. البته سازمان بندرها برای مقابله، ساخت بندر بزرگ خلیج‌فارس را در نظر گرفته که ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار اراضی در یک قطعه و ۷۰۰ هکتار به بندر امام‌خمینی(ره) اضافه می‌کند.»

باتوجه به نزدیکی بندر فاو به بندرهای استان خوزستان، اقتصاد این منطقه و در کل موقعیت راهبردی این استان با بهره‌برداری از پروژه توسعه بندر فاو عراق متضرر خواهد شد. درباره اهمیت بندرهای خوزستان باید اشاره کرد که ۲۵ درصد سواحل ایران به طول هزار و ۱۸۶ کیلومتر در استان خوزستان واقع شده و این استان در مجموع دارای ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی است.

■ فاو مسیر ترانزیت مدیترانه می‌شود

بسیاری معتقدند که توسعه بندر فاو زنگ خطری جدی برای بندرهای جنوبی ایران خواهد بود. برای درک بهتر اهمیت طرح توسعه بندر فاو، می‌توان به تبدیل شدن این بندر به مسیر جدید ترانزیت بین هند و کشورهای عرب و حوزه مدیترانه اشاره کرد.

فرصت‌های ترانزیتی بنادر ایران از دست می‌رود؟

و همان‌طور که گفته شد، این کشتی‌ها تنها در بنادر با عمق بالا می‌توانند پهلو بگیرند که در حال حاضر بنادر خوزستان این عمق را ندارند.

مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی خوزستان ادامه داد: وقتی کالایی با کشتی ۱۵۰هزار تنی وارد شود، امکان پهلوگیری در بنادر خوزستان از جمله بندر امام را ندارد و به‌سمت بنادر جنوب عراق می‌رود و ایران باید کالای خود را از بنادر فاو و ام‌القصر وارد بنادر خود کند و این تهدید بزرگی محسوب می‌شود که امنیت غذایی کشور را به‌خطر می‌اندازد و کالاهای اساسی در تنش قرار می‌گیرند.

■ انتقال ترانزیت مواد معدنی به فاو

آقای افزود: تهدید دوم با توسعه بنادر عراق برای ایران این است که از کشورمان سالانه ۲۵ میلیون تن مواد معدنی صادر می‌شود، از آنجایی که تلوارس ضرر و حاشیه سود مواد معدنی بین ۳ تا ۵ دلار است، این کالا هم به دسته اقتصاد بزرگ‌مقیاس می‌رود و به‌صرفه است کشتی که می‌خواهد مواد معدنی، کلینیکر و گندانه‌ن بار بزند و تا چین تردد داشته باشد در بهترین حالت حمل از کشتی‌هایی با سایز بزرگ استفاده کند، اما این کشتی‌ها امکان ورود به بنادر با عمق و درفت بنادر ایران را ندارند و در منطقه می‌توانند وارد بنادر جنوب عراق شوند. از این‌رو صاحب بار ترجیح می‌دهد که این محموله را به بنادر فاو و ام‌القصر منتقل کند و با کشتی‌های سایز بزرگ که در این بنادر پهلو گرفته‌اند، مواد معدنی را به چین و سایر مقاصد برساند. وی تأکید کرد: بنابراین تهدید بزرگ دیگر، این است که رویه کالای صادراتی ایران به رویه ترانزیتی تبدیل می‌شود. کارشناس امور دریایی و بندری با بیان اینکه شمار مدعیان ترانزیت در منطقه بالا رفته است و ایران دیگر سهمی در ترانزیت ندارد، اظهار کرد: تا به امروز، ۳مدعی ترانزیت در حوزه خلیج‌فارس وجود داشت و

سخن پایانی

منابع مالی لازم برای تکمیل پروژه‌های متعدد ارتباطی موردنیاز در کریدورهای ارتباطی از جمله راه‌آهن، بندر و بزرگراه را جذب کنند. در همین حال، بسیاری از کارشناسان هشدار می‌دهند که طرح توسعه بندر فاو ممکن است منجر به کاهش نقش و موقعیت ایران در کریدورهای ترانزیتی و در نهایت، منجر به تصاحب ترانزیت دریایی کالا و خدمات توسط عراق شود.

اگر این پروژه طبق برنامه عملیاتی شود، هند خواهد توانست در کنار کریدور هند-عرب-مدیترانه مسیر جدیدی را برای ترانزیت کالا به اروپا در اختیار داشته باشد.

کریدور هند-عرب — مدیترانه از بندرهای موندرنا و بمبئی و سایر بندرهای هند آغاز می‌شود و با عبور از بندرهای امارات و سپس گذر ریلی از عربستان و اردن در نهایت به بندر حیفّا و از آنجا به بندر پیرائوس یونان و سپس اروپا وصل می‌شود. درباره هند باید در نظر داشت که این کشور می‌خواست با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندر چابهار از امکانات این بندر برای صدور کالا و خدمات به آسیای میانه بهره گیرد و در ضمن مواد اولیه لازم را نیز را از آن منطقه وارد کند، اما در اردیبهشت ۱۴۰۱ منابع هندی گزارش دادند که این کشور بدون استفاده از مسیر ایران و با نادیده گرفتن «توافق چابهار» ده‌ها کانتینر حاوی مواد غذایی را از طریق گرجستان به روسیه ارسال کرده است.

ایران، امارات و عمان هر یک به‌دنبال سهمی از ترانزیت بودند، اما امروز کشور دیگری به مدعیان اضافه شده و در پی بیشترین سهم از ترانزیت است. با توسعه بنادر فاو و ام‌القصر مدعی جدید



در ترانزیت ایجاد شده است که اتفاقا رقابت فاو و ام‌القصر عراق با جبل‌علی امارات بسیار بیشتر از رقابت ایران است و ایران دیگر سهم قابل‌توجهی در ترانزیت ندارد.

■ خروج لایروبی اردوند از اولویت

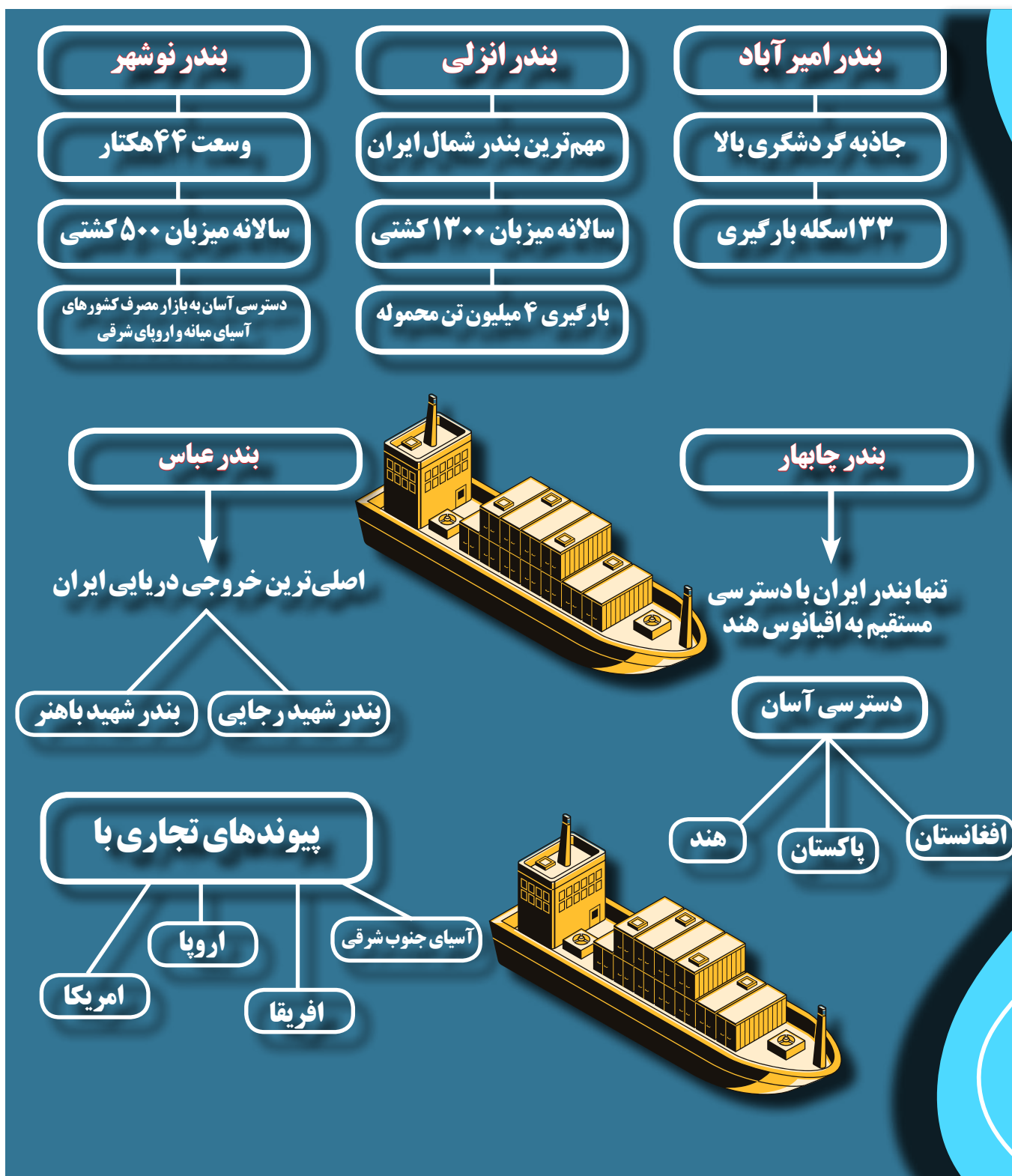
کارشناس امور دریایی و بندری افزود: تهدید سومی هم وجود دارد، پیش از این با عراقی‌ها توافق کرده بودیم که با همکاری دوطرف اردوند لایروبی شود و با توسعه بنادر ام‌القصر و فاو دیگر لایروبی اردوند در اولویت نیست.

سازمان بنادر به‌عنوان سیاست‌گذار باید توسعه را در راستای تحولات منطقه‌ای ایجاد کند و در حال حاضر عراق هیچ نیازی به لایروبی اردوند ندارد و اتفاقا راضی به این است که روی اردوندرد سدسازی کند و در این اتفاق، مهندسی معکوس استان خوزستان رخ می‌دهد و اراضی بصره به نیشکر و نخلستان تبدیل می‌شود. در این شرایط، در عمل بنادر خرمشهر و آبادان از انتفاع خارج می‌شوند.

■ احتمال پیشروی آب شور به ایران

آقای تأکید کرد: تهدید چهارم این است که وقتی عراق بالادست اردوند سدسازی کند، پیشروی آب شور به عمق بنادر ایران افزایش پیدا می‌کند و به همان اندازه که نخیلات عراق رشد پیدا می‌کند، نخیلات ایران در خوزستان نابود می‌شود و نخلستان‌ها را از دست می‌دهیم.

بنادر تجاری ایران در یک نگاه



فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

شهرداری اصفهان در نظر دارد فراخوان مناقصات به شرح ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

۱. خرید تک بال و نشانه‌گیری بزرگ - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۲.۴۷۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می‌باشد
۲. خرید میز فوتبال و بسکتبال خانواده - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۲.۲۲۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می‌باشد
۳. خرید میز پینگ‌پنگ کوچک و بزرگ، نشانه‌گیری کوچک، گل کوچک و فانتل بال - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۲.۲۵۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می‌باشد
۴. خرید و اجرای نیروگاه خورشیدی ۷۰ کیلو وات مناطق پانزده گانه - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۹.۴۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می‌باشد
۵. خرید و نصب مخازن سیار ذخیره سوخت کاروتیل در ایستگاه‌های ۱۲ و ۲۲ سازمان آتش‌نشانی - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱.۲۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می‌باشد
۶. هوشمندسازی سیستم‌های آبیاری فضای سبز منطقه سه شهرداری اصفهان - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱.۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می‌باشد

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سناد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت‌نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعید زمانی:

- تاریخ انتشار فراخوان: ۱۴۰۲/۰۶/۱۴
- مهلت دریافت اسناد فراخوان: تا ساعت ۱۷:۰۰
- مهلت ارسال پیشنهادات: تا ساعت ۱۷:۰۰
- زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۰۸:۰۰
- نوع تضمین و سایر شروط در شرایط شرکت در مناقصه مشخص می‌باشد.

* آدرس دستگاه: اصفهان - خیابان آیت‌الله شمس آبادی، کوچه شماره ۲۳، معاونت خدمات شهری شهرداری اصفهان

* اطلاعات تماس: ۰۳۱۳۲۲۴۱۸۵۰ - ۰۳۱۳۲۲۴۱۸۶ - ۰۳۱۳۲۲۴۱۸۷

شهرداری اصفهان

آگهی تجدید فراخوان

شناسه ۱۵۵۹۹۹۹

شرکت شهرک‌های صنعتی فارس در نظر دارد مناقصه عمومی به شماره ۲۰۰۲۰۰۱۰۵۴۰۰۰۰۶۷ و ۲۰۰۲۰۰۱۰۵۴۰۰۰۰۶۷ را به شرح ذیل به روش یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی (فشرده) وفق قانون برگزاری مناقصات از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت واگذار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سناد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و در صورت عدم عضویت قبلی مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ۱۴۰۲/۰۶/۱۳ می‌باشد.

ردیف	موضوع	رتبه	مبلغ برآورد	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه	مدت (ماه)	محل تأمین اعتبار
۱	پروژه سایت اداری و ساختمان آتش‌نشانی شهرک صنعتی استهبان	۵	۳۲.۵۰۶.۲۸۱.۹۹۲	۱.۶۲۵.۵۰۰.۰۰۰	۹	جاری
۲	پروژه سایت اداری و ساختمان آتش‌نشانی ناحیه صنعتی ده فاضل فیروز	۵	۳۲.۵۴۶.۷۰۷.۹۴۳	۱.۶۲۷.۵۰۰.۰۰۰	۹	جاری

- ۱- زمان دریافت اسناد مناقصه از سایت: از ۱۴۰۲/۰۶/۱۳ لغایت ۱۴۰۲/۰۶/۱۸
- ۲- آخرین مهلت تسلیم پیشنهاد: در سامانه تدارکات ساعت ۱۲ مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۳ و فیزیکی پاکت الف (ضمائم نامه یا پیش‌نقدی) تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۳ دبیرخانه شرکت
- ۳- زمان بازگشایی پاکت‌ها: سه‌شنبه ساعت ۰۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۴
- ۴- اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر موجود است.

روابط عمومی شرکت شهرک‌های صنعتی فارس

نمایشگاه بین‌المللی

گوهر سنگ‌ها

ماشین‌آلات، تجهیزات و صنایع وابسته

۳ لغایت ۶ اسفندماه ۱۴۰۲ ساعت بازدید: ۹ الی ۱۶

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران

سناد برگزاری: شرکت رستاک پادویژن ۷-۵۵۴۴۴۴۴۴-۸۸۳۴۱-۲۱

The 1st International Exhibition of

Gem Stones

Machinery, Equipment & Related Industries

+98 912 029 5792 22 - 25 February, 2024 Opening Hours: 09-16

Rastakgem.events Tehran International Permanent Fairground

www.rastak-expo.com Organizer: Rastak Padvision Co.

Gemiran@rastak-expo.com

فصل جدیدی از تعاملات اصناف



مجتبی صفایی، رئیس اتاق اصناف ایران در نشست با هیات رئیسه اتاق اصناف تهران و برخی رؤسای اتحادیه‌های تهران از طرح‌های اشتغال‌آفرین ملی استقبال و تاکید

کرد تعامل با دستگاه‌ها، نافی مطالبه‌گری اصناف نیست.

رئیس اتاق اصناف ایران در این نشست پس از بررسی مشکلات اصناف از جمله مشکلات قانون نظام صنفی، ایرادات سامانه نوین اصناف، ساماندهی صنف آلاینده، برگزاری نمایشگاه‌های صنفی، مشکلات مالی تشکل‌های صنفی و... گفت: تمام تلاش اتاق اصناف ایران در راستای ایجاد تعامل بهینه بوده و این تعامل با وزارتخانه‌ها و دستگاه‌ها، نافی مطالبه‌گری نیست؛ بنابراین در این راستا مطالبات اصناف را دنبال خواهیم کرد.

صفایی تاکید کرد: اتحادیه‌های تهران مانند اتحادیه‌های دیگر شهرستان‌های کشور در مدیریت صنفی تاثیرگذار هستند و تعامل نزدیک با اتاق اصناف ایران می‌تواند به رفع مشکلات صنفی کمک کند. بدون شک اتاق اصناف ایران بدون اتاق و اتحادیه‌های تهران نمی‌تواند برخی از امور را پیش ببرد.

رئیس اتاق اصناف ایران بیان کرد: اصناف ظرفیت‌های بسیار بزرگی دارند که گاها در گذشته از آن به‌درستی استفاده نشده و برای استفاده از این ظرفیت‌ها راهی جز بازگشت به جایگاه نداریم.

وی افزود: وقتی ادعا می‌کنیم که ۱۷ درصد تولید ناخالصی ملی (یعنی یک‌پنجم آن) در حوزه اصناف است، باید یک‌پنجم تصمیمات اقتصادی کشور نیز معطوف به اصناف باشد، اما قطعا این‌طور نیست؛ بنابراین به‌نظر می‌رسد این فصل، باید فصل جدیدی از تعاملات اصناف با دستگاه‌ها و رسانه‌ها باشد تا برخی از این ظرفیت‌ها مورداستفاده بیشتر قرار گیرد.

صفایی در تشریح برخی از برنامه‌های هیات رئیسه اتاق اصناف ایران تصریح کرد: اصلاح قانون نظام صنفی از اولویت‌های اصلی است.

این مقام صنفی افزود: رفع مشکلات سامانه نوین اصناف یکی دیگر از مطالبات اصلی واحدهای صنفی و تشکل‌های صنفی است. علاوه بر آن، عضویت اتاق اصناف ایران در هر جایی که اتاق‌های بازرگانی و تعاون عضویت دارند را پیگیری خواهیم کرد.

وی با دعوت از تشکل‌های صنفی برای همکاری با اتاق اصناف ایران گفت: از تشکل‌های صنفی درخواست می‌شود طرح‌های اشتغال‌آفرینی که به نفع کشور باشد را به اتاق اصناف ایران ارائه دهند. همچنین در نظر داریم کارگروه‌های تخصصی ایجاد شود. از سوی دیگر باید مرکز داوری اصناف در اتاق اصناف ایران ایجاد شود تا از حجم پرونده‌های صنفی در محاکم قضایی کم و شکایت‌ها تخصصی شوند.

در بخش ساماندهی صنف آلاینده نیز ظرفیت‌هایی در برخی از مناطق کشور ایجاد شده که با بررسی‌های بیشتر و طی جلسات کارشناسی لازم است این صنف ساماندهی شوند؛ بنابراین برنامه‌های متنوعی در دستور کار است که پیگیری آنها را به‌زودی با همکاری متخصصان هر حوزه آغاز خواهیم کرد.

صادرات ۲ میلیارد دلاری کشاورزی در ۵ ماه

سید روح‌اله لطیفی، سرپرست اداره کل مطالعه، پایش و تجارت خارجی سازمان مرکزی تعاون روستایی ایران اظهار کرد: در ۵ ماه نخست امسال ۳ میلیون و ۵۳ هزار و ۲۶۷ تن محصول شلیاتی، دامی، کشاورزی و غذایی به ارزش یک میلیارد و ۹۹۸ میلیون دلار صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۳ درصد در وزن و ۱۹ درصد در ارزش، با رشد همراه بوده که از این میزان ۲ میلیون و ۸۶۰ هزار تن کالا به ارزش یک میلیارد و ۶۸۰ میلیون دلار، به ۱۵ کشور همسایه بوده است.

وی افزود: در ۵ ماه نخست سال گذشته سهم همسایگان از صادرات محصولات غذایی و کشاورزی به‌رتیب ۹۰ درصد وزن و ۸۰ درصد ارزش بوده که امسال این میزان هم در کل صادرات و هم نسبت به سهم صادراتی سال قبل به همسایگان با افزایش همراه بوده است.

لطیفی درباره مقاصد صادراتی کالاهای غذایی و کشاورزی توضیح داد: عراق با خرید یک میلیون و ۳۱۹ هزار تن کالای غذایی و کشاورزی به ارزش ۷۲۹ میلیون و ۶۰۷ هزار دلار، اولین مقصد صادراتی محصولات غذایی و کشاورزی ایران است که ۴۳ درصد وزن و ۳۷ درصد ارزش صادرات را به خود اختصاص داده است.

به گزارش مهر، سخنگوی سابق گمرک افزود: امارات با خرید ۲۴۰ میلیون دلار، روسیه با ۱۹۴ میلیون دلار، پاکستان با ۱۴۶.۵ میلیون دلار و افغانستان با ۱۳۱ میلیون دلار مقاصد دوم تا پنجم صادرات محصولات کشاورزی، غذایی، دامی و شلیاتی ایران در ۵ ماه نخست امسال بوده‌اند.

سرپرست اداره کل مطالعه، پایش و تجارت خارجی سازمان مرکزی تعاون روستایی ایران گفت: تعاونی‌های روستایی با استناد به ماده ۳ اساسنامه خود می‌توانند از مرحله ماقبل تولید، برداشت، بسته‌بندی، بازاریابی و بازاریاسانی ورود کنند.

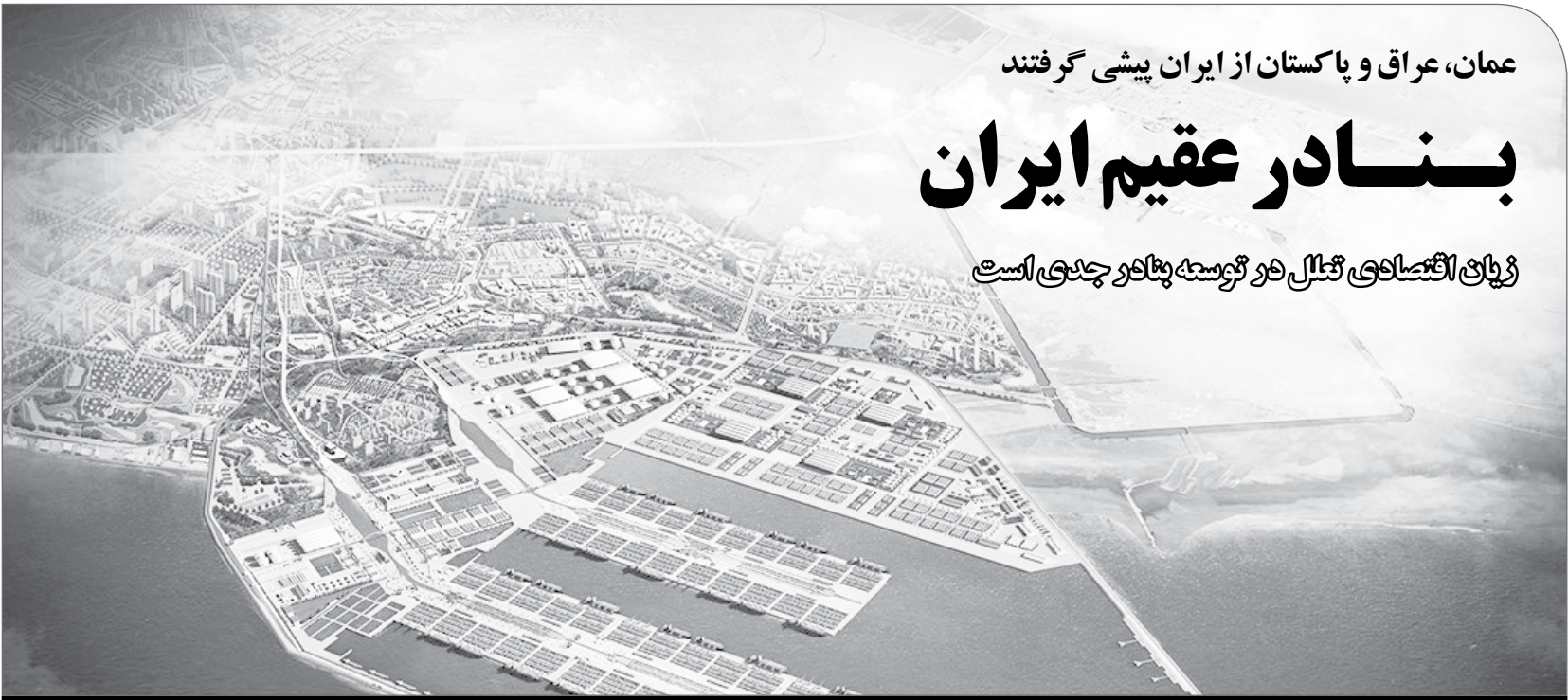
ما در سازمان مرکزی تعاون روستایی در تلاش هستیم تا تعاونی‌های روستایی توانمندی خود را در تجارت خارجی، به‌ویژه در صادرات به کشورهای همسایه و سایر کشورها ارتقا دهند و موانع صادراتی چه در حوزه فرآیندی و چه در حوزه تعاملی با سایر سازمان‌ها برای تعاونی‌های روستایی کاهش یابد.

کیما ملکی
editor@smtnews.ir

عمان، عراق و پاکستان از ایران پیشی گرفتند

بنیاد عقیم ایران

ژنرال اقتصادی نکال دو توسعه‌ی بنادر چندی است



قصه جدال همیشگی همسایگان ایران برای تبدیل شدن به بازیگر اصلی تجارت منطقه همچنان ادامه دارد و این بار عراق با توسعه بندر فاو وارد میدان شده تا رقابتی تنگاتنگ را با بندر جبل علی دویی و بنادر جنوبی ایران رقم بزند. برخی معتقدند راه‌اندازی قطار پرسرعت از فاو تا مرز ترکیه، عراق را به هاب ترانزیتی تبدیل خواهد کرد و این زنگ خطری جدی برای بنادر جنوبی ایران به‌شمار می‌رود. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری چین در پاکستان و تبدیل خاک این کشور به کریدور ترانزیتی و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری عمان در بندر صحرار همگی ضرورت توجه بیشتر مسئولان به ظرفیت‌های بندری ایران را گوشزد می‌کند.

سرمایه‌گذاری ایران، عمان و برزیل در پروژه مشترک توسعه چاپهار و صحرار و تبدیل این

کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده و محور ترافیکی کالا در سطح بین‌المللی، کشوری و منطقه‌ای تلقی می‌شود. در هر کریدور ترانزیتی می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل بار از جمله دریایی، ریلی و جاده‌ای برای جابه‌جایی بار با کمترین هزینه و زمان ممکن استفاده کرد. در جهان امروز کریدورهای ارتباطی، به ابزاری برای توسعه اقتصادی و اجتماعی یک منطقه جغرافیایی بدل شده‌اند.

نخستین مرحله در ایجاد کریدور ارتباطی شکل دادن به یک مسیر حمل‌ونقل است. در واقع مسیر حمل‌ونقل در پایین‌ترین سطح توسعه قرار می‌گیرد. هدف از ایجاد این مسیرها تنها

نگذارید اهداف تبدیل به آرزو شود

خوبی در بنادر داشت. دبیرکل اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق با اشاره به اتصال ریلی ایران به غرب آسیا و مدیترانه از طریق راه‌آهن شلمجه-بصره بیان کرد: به‌تازگی در زمینه اتصال ریلی ایران به غرب آسیا و مدیترانه از طریق راه‌آهن شلمجه-بصره پیگیری‌های جدی صورت گرفته و در صورت اجرای این طرح، می‌توان به سوریه و مدیترانه دسترسی پیدا کرد.

■ **نقش پررنگ سرمایه‌گذاری خارجی**

سنجایی ضمن تاکید بر نقش پررنگ سرمایه‌گذاری خارجی برای دستیابی به اهداف گفت: بی‌شک بدون جذب سرمایه‌گذاری خارجی نمی‌توان به توسعه هدف‌گذاری‌شده دست یافت. اگر حضور سرمایه‌گذار خارجی نباشد اهداف به آرزوهایی دست‌نیافتنی تبدیل خواهند شد. در این زمینه باید توجه داشت سرمایه‌گذار خارجی ترس‌ورترین عنصر در فعالیت اقتصادی است و مادامی که زمینه‌های بیم سرمایه‌گذاران خارجی را از بین نبریم، بی‌شک در جذب سرمایه‌گذاری خارجی به موفقیت دست نخواهیم یافت. برای از بین بردن این ترس‌ها نیازمند تحولاتی در داخل هستیم و در حوزه بین‌الملل نیز باید سیاست‌های رفع تعارض و چالش با کشورهای منطقه را به‌طور جدی در دستور کار قرار دهیم. هرگاه به نقطه صفر

خواب ۶میلیون تنی از ظرفیت چاپهار

دانشمند در تشریح این مشکلات اظهار کرد: وقتی کشور ما تحت تحریم است، خطوط کشتیرانی بزرگ به بنادر ما وارد نمی‌شوند و کالاهای تجاری با ورود به بنادر جنوبی خلیج‌فارس راهی ایران می‌شوند که این شرایط در نهایت منجر به توسعه و پیشرفت بنادر همسای می‌شود.

■ **بندر جدید نمی‌خواهیم**

دانشمند با تاکید بر اینکه ایران نیازی به بندرسازی ندارد، افزود: باید از شرایط موجود استفاده کرد. بنادر ما باید به جاده و ریل متصل باشند تا با استفاده از این زیرساخت‌ها، کالاهای ورودی به‌سرعت خارج شوند. بر این اساس بهتر است به‌جای صرف هزینه برای بندرسازی برای نمونه راه‌آهن بندرعباس به تهران را دوخطه یا جاده‌ها را چندبانه کنیم تا به این واسطه بتوانیم ارتباطمان را افزایش دهیم. همچنین مدیریت بنادر را نیز باید روزآمد کنیم.

رئیس پیشین اتاق بازرگانی ایران و امارات با اشاره به جذب سرمایه‌گذاران خارجی مانند هند و چین برای توسعه بنادر ایران اظهار کرد: ابتدا هندی‌ها روی بندر چاپهار سرمایه‌گذاری کردند تا بتوانند بندر چاپهار را به یک هاب برای ترانزیت کالاهای هند به آسیای میانه و عبور از دریای خزر و روسیه تبدیل کنند که در ادامه اختلافاتی بین ایران و هند به‌وجود آمد و در نتیجه آن هندی‌ها کار را رها کردند. ازسوی دیگر چینی‌ها برای توسعه بندر گوادر

ضرورت حضور در کلان‌مسیرهای ارتباطی یافته تازه‌ای نیست و قدمت آن همپای آغاز زیست بشر در این جهان است. ایران باتوجه به موقعیت استراتژیک کم‌نظیری که در خاورمیانه دارد، می‌توانست

editor@smtnews.ir



تعامل جهانی رسیدیم، می‌توانیم نسبت به جذب سرمایه‌گذار خارجی خوشبین باشیم. وی در ادامه با بیان مزیت‌های دیگر رشد اقتصادی در تمامی طول کریدور، نه فقط در مبدأ و مقصد، صورت می‌گیرد. این همان تحولی است که چین از طریق پیگیری پروژه «یک کمربند- یک راه» یا راه ابریشم جدید تعقیب می‌کند و به‌عنوان مثال بیش از ۵۵ میلیارد دلار در پاکستان سرمایه‌گذاری کرده که ایجاد زیرساخت‌های انرژی، برق، مسیرهای ریلی و جاده‌ای و... را دربرگرفته و یک توسعه متوازن را به همراه می‌آورد.

■ **چالش‌های توسعه بنادر**

دبیرکل اتاق مشترک ایران و عراق با اشاره به چالش‌های موجود در مسیر توسعه بنادر حاشیه خلیج‌فارس بیان کرد: موانع بسیاری برای استفاده از این ظرفیت‌ها وجود دارد. مادامی که چالش‌های‌مان در عرصه بین‌المللی را حداقل به سطح خنثی نرسانیم، دیپلماسی کشورهایی که علیه ما هستند مانع از بکارگیری ظرفیت‌ها خواهد شد. همچنین دیدگاه استراتژیک مدیریتی برای استفاده از ظرفیت‌های موجود نداریم. یکی از دلایل اصلی این موضوع وابستگی شدید به بودجه‌های نفتی است که در نتیجه آن خلاقیت‌های لازم برای کسب درآمد در این چارچوب (ترانزیت) را نداریم.



پاکستان سرمایه‌گذاری کرده‌اند و به‌دلیل اینکه این بندر، رقیب بندر چاپهار است، علاقه‌ای به توسعه بندر چاپهار ندارند. وی با اشاره به ظرفیت ۸ میلیون تنی بندر چاپهار بیان کرد: متأسفانه ما استفاده درستی از بنادر نداریم و تنها کنار آب را آسفالت کرده‌ایم. باید روی پس‌کرانه‌ها کار کنیم. اکنون تنها از ۲ میلیون تن ظرفیت بندر چاپهار استفاده می‌شود و حدود ۶ میلیون تن از ظرفیت آن بلااستفاده است، چراکه انبارها و جاده‌های لازم موجود نیست. یکی از فرصت‌های بسیار مناسبی که می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی شود، بنادر و پس‌کرانه آن است و باتوجه به مزیت‌های متعددی که در بنادر کشور وجود دارد، می‌توان در این مسیر گام برداشت. بهبود وضعیت حمل‌ونقل دریایی مقوله بسیار مهمی برای اقتصاد ایران است، به همین دلیل باید در مسیر پویایی و رونق بنادر حرکت کنیم. رئیس پیشین اتاق بازرگانی ایران و امارات با اشاره به تاثیرات مثبت رفع تحریم در توسعه بنادر گفت: در صورت رفع تحریم‌ها، کالاهای وارداتی ایران دیگر به بنادر کشور می‌آید، در حالی که اکنون حدود ۵۰۰ دلار برای هر کانتینر هزینه اضافی می‌پردازیم؛ می‌توان این هزینه را صرف توسعه بنادر کرد.

سخن پایانی

نقشی محوری در کریدور شرق به غرب و جنوب به شمال ایفا کند، اما متأسفانه با سهل‌انگاری‌های صورت‌گرفته هر دو این فرصت‌های مهم اقتصادی را از دست داده است.

نقشه‌راهی برای
انرژی وجود نداردفرزین سوادکوهی
کارشناس انرژی

بحران انرژی در ایران شامل چالش‌ها و مشکلات ناشی از کمبود انرژی گاز و برق و استفاده نادرست از انرژی در کشور ایران است. با کمبود گاز، تولید برق از نیروگاه‌های حرارتی برای تولید برق هم تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد. شرایط تولید و مصرف سایر نهاده‌های انرژی نیز به‌همین‌شکل است. بسیاری معتقدند از آنجایی که اصولاً استراتژی انرژی را ترسیم نکرده‌ایم و یک نقشه‌راه برای حوزه انرژی نداریم، در عمل مجبور به بکارگیری تمهیداتی می‌شویم که شاید در مقاطع کوتاه همانند مسکنی ظاهر شوند و نتیجه خاصی نیز به‌همراه نداشته باشند.

بنابراین، اختصاص یارانه‌های انرژی همواره با حاشیه‌های بسیاری همراه است. از جمله این یارانه‌ها، یارانه بنزین است که دوباره خبرساز شده و می‌تواند برای مدتی نهادهای ذی‌ربط و مسئولان مربوطه را برای یافتن و ارائه راهکار حل موقتی موضوع با فشار در اخذ تصمیمات جدید مواجه کند. در کل، چنین راهکارهایی، کلی و روشی نیست که بتواند کشور را از تنگنای تولید و مصرف (ناترازی) رها کند. متأسفانه ما این ناترازی را در حوزه‌های دیگر انرژی همچون برق و گاز نیز شاهد هستیم.

براساس آمار، در ۲ سال گذشته موفق به تولید روزانه ۱۰۵ میلیون لیتر بنزین باکیفیت در روز بودیم، اما این مقدار رفته‌رفته کاهش محسوسی پیدا کرد و کاهش تولید دردرساز شد. از سوی دیگر، مصرف سرسام‌آور بنزین در کشور به‌طورتصادفی در راه بالا رفتن و به ناترازی بنزین عمق داده است. دولت به اشتباه گمان کرده است که برای برون‌رفت از این وضعیت، یارانه بنزین می‌تواند چاره‌ساز باشد، اما به اعتقاد بیشتر کارشناسان انرژی، چنین روش‌هایی کارساز نیست و کمکی به ناترازی انرژی در کشور ما نمی‌کند.

این کارشناس حوزه انرژی بیان کرد: ما تا زمانی که یک نگاه کلی به حوزه‌هایی مانند حمل‌ونقل نداشته باشیم و خودروهای تولیدشده را با فناوری‌های به‌روز هماهنگ نکنیم، اتفاقی خاصی رخ نمی‌دهد و هر سال کلی خودرو تولید می‌کنیم که روزبه‌روز به ناوگان حمل‌ونقل ما اضافه می‌شوند و به همین میزان مصرف انرژی نیز بالا می‌رود. در این شرایط، یارانه بنزین چه کمکی می‌تواند به حل مشکلات موجود کند؟ یارانه بنزین در نهایت می‌تواند بخش کوچکی از خلأ ناترازی و کمبودهای مالی دولت را جبران کند، اما کلیت ماجرا را تغییر نمی‌دهد و به‌نظر من، کار درستی نیست.

اکنون جامعه و مصرف‌کننده، توانایی پذیرش این افزایش نرخ را ندارد، چراکه واقعی‌سازی نرخ بنزین صدای حوزه‌های دیگر انرژی نظیر برق و گاز را هم درمی‌آورد و این حوزه‌ها را برای واقعی‌سازی نرخ‌ها تهییج می‌کند.

واقعی‌سازی نرخ بنزین شرایط حادی را به‌وجود می‌آورد و این راهکار درستی نیست. کار درست این است، همان‌طور که گفته شد به حوزه‌های خودرویی ورود و پایا تکنولوژی‌های جدید به این صنعت باز شود. همچنین، الگوهای مصرف با روش‌های مختلف به مصرف‌کنندگان آموزش داده شود. نهادهایی مثل سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت باید فعال‌تر و نقش‌های نمایشی کنار گذاشته شوند و نهادهای مربوطه کنش‌گرایانه و با جدیت به این بحث ورود کنند تا به‌ترتیب تصمیم گرفته شود.

یکی از مهم‌ترین چالش‌های یک دهه اخیر اقتصاد ایران، به موضوع پرداخت یارانه انرژی و واقعی نبودن نرخ آب، برق و گاز مربوط می‌شود. ایران در سال ۲۰۲۲، ۸۶ میلیارد دلار به‌عنوان یارانه انرژی پرداخت کرد؛ در حالی که کشور چین با جمعیت بیش از یک میلیارد نفر در مقام دوم قرار گرفته و ۳۲ میلیارد یارانه انرژی به این موضوع اختصاص داده است. نوسانات ارزی و افزایش ارزش دلار نسبت به ریال، باعث افزایش نرخ حامل‌های انرژی در بازار داخلی شده است. کاهش تولید داخلی حامل‌های انرژی مانند بنزین، دیزل و گازوئیل در کشور سبب شده که وابستگی به واردات این محصولات افزایش پیدا کند و نرخ آنها نیز صعودی شود.

از سوی دیگر، تعاملات بازاری و عواملی مانند افزایش تقاضا در فصل‌های گرما، افزایش ترافیک در شهرها و تعطیلی موقتی کارخانه‌ها نیز می‌تواند باعث افزایش نرخ حامل‌های انرژی شود. باتوجه به این عوامل، افزایش نرخ حامل‌های انرژی در ایران امری چندجانبه است و به‌دلیل تاثیرات گسترده بر بازار، از جمله مشکلاتی محسوب می‌شود که در کلیه زمینه‌های اقتصادی و اجتماعی تاثیر می‌گذارد. پرداخت یارانه انرژی در کشورهای مختلف به شکل‌های مختلفی انجام می‌شود. در برخی کشورها، دولت مستقیم به خانوارهایی که قادر به پرداخت هزینه‌های خود نیستند، یارانه پرداخت می‌کند. در برخی دیگر از کشورها، دولت به‌صورت غیرمستقیم این یارانه‌ها را ارائه می‌کند. در برخی موارد، دولت‌ها نیز برای کاهش مصرف انرژی و حفظ محیط‌زیست، یارانه‌هایی را ارائه می‌کنند که به افراد و شرکت‌ها کمک می‌کند تا در مصرف انرژی صرفه‌جویی کنند. در هر صورت، دولت باید در راستای هدفمندسازی یارانه‌ها گام بردارد و چالش‌های موجود را با یک برنامه‌ریزی منظم و باتوجه به زیرساخت‌های موجود، حل‌وفصل کند.

انتقال «ستاد مدیریت مصرف سوخت» به راهداری اشتباه بود

شروع ناترازی بنزین با انحلال یک ستاد



عکس: سیدرضا

بسیاری از کارها مغفول مانده است!

مدیریت حمل‌ونقل و سوخت از تصمیم اشتباه چنین انتقالی سخن به میان آورده و گفته است: هدف عالیه شکل‌گیری ستاد سوخت، بحث مدیریت حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بود. وی ادامه داد: در واقع، پیگیری مصوبات ستاد تبصره ۱۳ وظیفه اصلی این ستاد بود. در آن زمان برای اینکه اهمیت حمل‌ونقل را نشان دهند و مصرف سوخت را مدیریت کنند، کارگروهی تحت‌عنوان مدیریت حمل‌ونقل عمومی و مصرف سوخت تشکیل شد. اختیارات این کارگروه در حد اصول ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی

جای خالی نهاد ناظر بر اجرای سیاست‌های انرژی

و در قالب یک اداره کل در سازمان راهداری ادغام شد. **تبعات انحلال ستاد مدیریت سوخت**

وی خاطرنشان کرد: وزارت نفت سیاست و برنامه‌ریزی اشتباهی را در پیش گرفت، به‌طوری‌که سیاست تکنرخی کردن بنزین را دنبال کرد و زیرساخت سهمیه‌بندی بنزین را توسعه نداد و حذف کرد که اکنون شرایط نابسان در مصرف بنزین هستیم که ریشه و علت آن، انحلال ستاد مدیریت سوخت بوده است بدون توجه به سیاست‌های کلان و قوانین برنامه‌ای از جمله قانون توسعه حمل‌ونقل و سوخت که در سال ۸۶ توسط مجلس به‌تصویب رسید. هاشمی بااشاره به مصرف بی‌رویه انرژی در ۵ سال گذشته خاطرنشان کرد: در سال‌های اخیر، مصرف انرژی در بخش‌های مختلف اعم از بنزین، گازوئیل، گاز خانگی و سایر حامل‌های انرژی به‌شدت افزایش پیدا کرده، بنابراین نیازمند تشکیل کارگروه ویژه مدیریت انرژی برای جلوگیری از ناترازی بیشتر و اصلاح الگوی مصرف، بهینه‌سازی مصرف، ایجاد اقدامات قیمتی و غیرقیمتی برای کاهش مصرف و منابعی که از این محل آزاد می‌شود در چرخه و مدیریت مصرف قرار بگیرد به عنوان مثال؛ توسعه حمل‌ونقل، ایجاد تکنولوژی و زیرساخت‌های جدید که نیازمند اختیارات ویژه‌ای است. هاشمی اضافه کرد: احیای این سازمان منوط به اختیارات کامل است تا بتواند وزارت نفت، راه و شهرسازی، کشور و سازمان‌های مرتبط را در یک راستا هماهنگ کند و از طرف دیگر، باید مصوبات و قوانین و مقررات را بروزسانی کند.

قوانین جدید، لازمه مدیریت مصرف سوخت

به گفته این کارشناس انرژی، در حال حاضر قوانین و مقررات حوزه مصرف عمر ۱۴ و ۱۵ ساله دارد و مربوط به دولت دهم است؛ زیرا در

اواسط سال ۹۴ بود که ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای منتقل شد، این انتقال براساس تصمیم هیأت‌وزیران و اصلاح ماده (۲۳) آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت انجام گرفت؛ اما همین امر واکنش‌های زیادی را به‌دنبال داشت؛ عده‌ای چنین انتقالی را مثرم‌تر می‌دانستند و برخی کارشناسان این اتفاق را منجر به از دست رفتن کارآیی این ستاد می‌دانستند.

به‌تازگی با گذشت ۸ سال، علیرضا احمدی، سرپرست ستاد

حسین هاشمی، معاون اسبق ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور نیز در رابطه با این موضوع گفت: وجود یک مجموعه سیاست‌گذار و ناظر بر اجرای سیاست‌های انرژی می‌تواند به ساماندهی مصرف در کشور کمک کند.

وی بااشاره به مصرف افسارگسیخته بنزین در کشور، توضیح داد: اکنون شاهد افزایش بی‌رویه مصرف بنزین هستیم، همین شرایط ممکن بود در سال ۸۵ اتفاق بیفتد که با تشکیل کارگروه ویژه و اختیارات ویژه به افرادی در اعضای هیأت‌دولت ساختار فرادستگاهی ایجاد شد.

به گفته این کارشناس انرژی در نهاد ریاست‌جمهوری، این کارگروه با برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برای مصرف بنزین یعنی ۱۷سال پیش طراحی شد.

وی ادامه داد: با اجرای سیاست‌های مدیریت عرضه بنزین و مدیریت تقاضای سفر در بخش حمل‌ونقل کاهش چشمگیری در مصرف بنزین داشتیم، در حالی که خودروهای مورداستفاده در آن زمان، خودروهای کاربراتورری برمصرف بودند، اما با مدیریت، کاهش مصرف اتفاق افتاد.

هاشمی در گفت‌وگو با مهر بااشاره به اینکه بودجه مناسبی در بخش‌هایی مانند بخش توسازی خودروهای فرسوده در بخش اصلاح ساختار تخصیص بنزین، دولت الکترونیک و توسعه حمل‌ونقل عمومی تخصیص پیدا کرد، توضیح داد: بودجه تخصیص‌یافته به این بخش‌ها معمولاً از محل صرفه‌جویی مصرف بنزین تامین می‌شد. به گفته این کارشناس انرژی، اجرای چنین سیاست‌هایی در یک دهه، منجر به مدیریت مصرف بنزین شد، اما متأسفانه با سیاست‌های اشتباه دولت یازدهم، سازمان حمل‌ونقل سوخت در سال ۹۵ منحل

افزایش نرخ بنزین به کاهش مصرف نمی‌انجامد

مرتضی بهروزی‌فر، کارشناس انرژی به **سنت** گفت: در جامعه ما با مشکلات زیادی مواجهیم و نمی‌توانیم بگوییم که تنها انرژی را با نرخ جهانی به‌فروش می‌رسانیم، زیرا در حال حاضر در فروش بسیاری از کالاهای اساسی به شهروندان، قیمت‌هایی بالاتر از نرخ جهانی داریم و هیچ اعتراضی در این زمینه انجام نمی‌گیرد.

وی افزود: ما می‌دانیم دولت با مشکلات مالی جدی روبه‌رو است و یکی از راه‌هایی که می‌تواند این کمبود بودجه را پوشش دهد، افزایش نرخ بنزین است، اما بیان کردن اینکه افزایش نرخ بنزین منجر به کاهش مصرف و استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی می‌شود، کاملاً غلط است و در سال‌های اخیر، این موضوع بارها اثبات شده است. به‌عنوان‌مثال، در دوره دولت دهم، نرخ بنزین تا ۷ برابر افزایش یافت، اما مصرف بنزین تنها در ۲ تا ۳ ماه اول تغییرات کمی داشت و سپس با تورم و کاهش ارزش پول ملی، وضعیت به حالت قبلی برگشت و حتی بدتر شد.

روند افزایشی مصرف بنزین کشور با رشد روزافزون خودروها، پایین بودن رانندمان نیروگاهی و مصرف عجیب روزانه گاز در کشور به‌ویژه در فصل سرما و به‌دنبال آن افزایش مصرف گازوئیل در کشور، شرایط تولید و توزیع این دو سوخت را به‌سمت وضع ناترازی هدایت و اجرای طرح‌های مدیریت بهینه مصرف سوخت در کشور را وارد یک مرحله اضطراری کرده، زیرا در صورت افزایشی بودن این روند، وزارت نفت دچار ناترازی در حوزه مصرف سوخت خودروها و گاز طبیعی شده است و توزیع مناسب انرژی در کشور امکان‌پذیر نخواهد بود، بنابراین در صورت اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف به‌منظور مهار شدت انرژی، افزون بر خروج از وضع ناترازی و جلوگیری از

بود، یعنی به‌عنوان نماینده ریاست‌جمهوری اختیارات هیأت‌وزیران را داشت. به گفته احمدی، سال ۹۲ تصمیم گرفته شد که ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت از ریاست‌جمهوری به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود. ماهیت کار ستاد فرابخشی بود؛ وزارت راه و شهرسازی یکی از جاهایی بود که موارد را پیگیری می‌کردیم. اینکه ستاد، زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی شد، خیلی از مسائل را تحت‌الشعاع قرار داد. خود تصمیم‌گیران این موضوع نیز پس از مدتی به این نتیجه رسیدند که واقعا خیلی از کارها مغفول مانده است.



دولت یازدهم و دوازدهم وقفه‌ای ایجاد شد و سیاست‌های مدیریت مصرف دنبال نشد و این بحرانی که در مصرف بنزین وجود دارد، ریشه در بی‌توجهی دولت قبل به مقوله مصرف بنزین و انحلال آن مجموعه دارد.

وی اضافه کرد: برای شکل‌گیری دوباره این مجموعه، ابتدا باید مجموعه‌ای با اختیارات لازم شکل بگیرد و کارگروه‌هایی براساس اصل ۱۲۷ قانون‌اساسی اجرا شود و در نهایت باید منابع لازم به این مجموعه اختصاص پیدا کند تا بتواند در برنامه‌هایی که دارد، پیشروی کند. هاشمی در خاتمه اضافه کرد: در صورت شکل‌گیری دوباره ستاد مدیریت سوخت کشور به‌شکل گذشته باید متناسب با شرایط فعلی برنامه‌ریزی جامع‌تری براساس قوانین و مقررات داشته باشد و در نهایت، فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی دقیق به مردم است که مردم بدانند چه منابع و ثروتی از کشور هدر می‌رود؛ منابعی که ذخیره نسل‌های فردا است و با صرفه‌جویی در راستای بهبود رفاه زندگی خود گام بردارند که امکان صرفه‌جویی ۱۰ تا ۱۵ درصدی وجود دارد که در این صورت می‌توان آن را به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی در راستای رفاه مردم اختصاص داد. به‌نظر می‌رسد باتوجه به ناترازی ۱۲ میلیون لیتری بنزین و کسری گاز در زمستان، بهترین راه برای پشت‌سر گذاشتن این مشکلات، احیای ستاد مدیریت مصرف سوخت به‌معنای یک سازمان فرادستگاهی است که دارای اختیارات ویژه باشد؛ هم‌اکنون جای خالی این ستاد به‌شدت احساس می‌شود.



عمومی و افزایش استفاده از آن تاکید کرد تا مصرف سوخت‌های فسیلی کاهش یابد و محیط‌زیست حفظ شود.

وی در پایان گفت: قبل از افزایش نرخ بنزین، باید تاثیرات این اقدام بر جامعه و اقشار مختلف را به دقت بررسی کرد و راهکارهای جایگزین را در نظر گرفت. همچنین، باید توجه به این نکته داشت که افزایش نرخ بنزین تنها یک راهکار موقت است و برای حل مشکلات اقتصادی باید راهکارهای سازنده و بلندمدت پیشنهاد شود. باید اقداماتی باتوجه به تاثیرات آن بر جامعه و با در نظر گرفتن راهکارهای جایگزین و سازنده انجام شود. این رویکرد می‌تواند به حل مشکلات اقتصادی جامعه کمک و نه تنها مسئله کمبود بودجه را حل کند، بلکه بهبودی بلندمدت را نیز به‌همراه داشته باشد.

از طرفی، طبق بررسی‌ها، مصرف غیربهینه گاز و بنزین سبب شده که سالانه بیش از ۳۰ میلیارد دلار عدم‌النفع در کشور عارض شود؛ این در شرایطی است که برپایه آمار، درآمد نفتی ایران در سال ۱۴۰۱، حدود ۳۶ میلیارد دلار خواهد بود و بهینه‌سازی مصرف سوخت می‌تواند درآمدی معادل صادرات نفت برای ایران ایجاد کند، بنابراین در صورت نهادینه شدن صرفه‌جویی در استفاده از فرآورده‌های نفتی مانند بنزین و نفت‌گاز در کشور، علاوه بر کاهش هزینه‌های اقتصادی و عوارض محیط‌زیستی، مقدار قابل‌توجهی درآمد ارزی برای توسعه زیرساخت‌های اقتصادی کشور تامین خواهد شد.

واردات، درآمد خوبی از محل صادرات این محصولات نصیب کشور خواهد شد. رشد فراینده مصرف سوخت در کشور به‌ویژه پس از افول همه‌گیری ویروس کرونا در شرایطی اتفاق افتاده است که اگر مصرف بنزین به ۵ میلیون لیتر صرفه‌جویی، از ۱۱۰ به ۱۰۵ میلیون لیتر کاهش یابد، با احتساب نرخ ۳۰ هزار تومانی بنزین در بازارهای جهانی، درآمد کشور از این محل به‌تندیایی بیش از ۵۴ هزار میلیارد تومان خواهد بود. این اتفاق در شرایطی افتاده است که برای ساخت یک پالایشگاه باید حدود ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شود.

سخن پایانی

واردات، درآمد خوبی از محل صادرات این محصولات نصیب کشور خواهد شد. رشد فراینده مصرف سوخت در کشور به‌ویژه پس از افول همه‌گیری ویروس کرونا در شرایطی اتفاق افتاده است که اگر مصرف بنزین به ۵ میلیون لیتر صرفه‌جویی، از ۱۱۰ به ۱۰۵ میلیون لیتر کاهش یابد، با احتساب نرخ ۳۰ هزار تومانی بنزین در بازارهای جهانی، درآمد کشور از این محل به‌تندیایی بیش از ۵۴ هزار میلیارد تومان خواهد بود. این اتفاق در شرایطی افتاده است که برای ساخت یک پالایشگاه باید حدود ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شود.

محمد انوشه‌نی
editor@smtnews.ir

وجود یک
مجموعه
سیاست‌گذار و
ناظر بر اجرای
سیاست‌های
انرژی می‌تواند
به ساماندهی
مصرف در کشور
کمک کند

مصرف بنزین
در کشور
به‌طور تصاعدی
رو به افزایش
است و به
ناترازی این
حامل انرژی
عمق داده است



نقش عوامل اقتصادی در توسعه شهری

اکبر رحمتی
کارشناس مسکن

از آنجایی که عوامل اقتصادی نقش بسزایی در توسعه شهری دارند، بافت‌های فرسوده نیز از این قاعده مستثنا نیستند. با اندکی تامل در وضعیت اقتصادی خانوارهای ساکن در بافت فرسوده می‌توان متوجه شد که ساکنان این محدوده‌ها عمدتاً از اقشار کم‌درآمد جامعه بوده و از امکان مالی لازم برای نوسازی خانه‌های خود برخوردار نیستند. در واقع، این افراد حتی توان بازپرداخت وام و تسهیلات اعطایی دولت را هم ندارند.

از سوی دیگر، پایین بودن نرخ مسکن نوساز و صرفه اقتصادی پایین سرمایه‌گذاری در این محدوده‌ها نسبت به سایر نقاط شهری، جریان سرمایه‌گذاری‌های بخش مسکن را به‌سمت مناطق متوسط و اعیان‌نشین سوق می‌دهد. همچنین باتوجه به اجاره پایین در بافت‌های فرسوده، سهم قابل‌توجه اجاره‌نشینی در این بافت‌ها و وابستگی معیشت مالکان و مستاجران به این نوع از سکونت، نوسازی و بهسازی بخش‌هایی از بافت فرسوده را با چالش جدی مواجه ساخته است.

سطح فرهنگ اجتماعی ضعیف در بخش‌هایی از بافت‌های فرسوده به‌دلیل موقعیت شهری، طبقه و ترکیب اجتماعی ساکنان سبب شده است که حسن تعلق ساکنان به بافت فرسوده کاهش یابد و علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در آن نداشته باشند. به‌طوری‌که در طول چند دهه اخیر خروج ساکنان بومی از این محدوده‌ها و فروش و اجاره املاک به اقشار مختلف و آسیب‌پذیر جامعه مشکلاتی نظیر معضلات امنیتی، بزهکاری، مجردنشینی، اتاق‌نشینی و... را به‌وجود آورده است که در نهایت منجر به شکل‌گیری ذهنیتی منفی از بافت‌های فرسوده شده است. بنابراین از آنجایی که ویژگی‌های فرهنگی ساکنان هر محدوده یکی از عوامل اساسی در افزایش نرخ مسکن به‌شمار می‌رود، بنابراین وجود این عوامل منفی، موجبات کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و ساخت‌وساز را به نسبت سایر محدوده‌های شهری فراهم می‌سازد.

ویژگی‌های کالبدی بافت‌های فرسوده از جمله، ریزدانه‌گی و مساحت پایین قطعات، نفوذناپذیری و تنگ و باریک بودن معابر، جهت قرارگیری و شکل هندسی ناموزون قطعات از موانع نوسازی آنها به‌شمار می‌رود که می‌تواند نقش بسزایی در افزایش هزینه‌های تمام‌شده ساخت‌وساز و کاهش سرمایه‌گذاری و نوسازی در این محدوده‌ها داشته باشد.

از سوی دیگر، وجود مشکلات زیرساختی و کمبود سرانه کاربری‌های عمومی و خدماتی در این محدوده‌ها موجبات استقبال کم مردم در ورود به این بافت‌ها و رکود بازار تولید و عرضه مسکن در آن را فراهم آورده است.

از آنجایی که گام نخست برای اجرای یک پروژه نوسازی بافت فرسوده تامین زمین به یکی از ۲ روش تملک یا مشارکت با ساکنان است، هرکدام از این ۲ روش مسائل و مشکلات مخصوص خود را دارند.

در روش تملک اراضی از آنجایی که بافت‌های فرسوده اکثراً دارای قطعات ریزدانه بوده و برای اجرای یک پروژه با مساحت مناسب نیاز به تملک چندین پلاک است، در مواجهه با چنین موضوعی سرمایه‌گذار با مالکان متعددی روبه‌رو می‌شود که توافق با همه آنها برای فروش و واگذاری ملک‌شان، مشکلات خاص خود نظیر پیشنهاد قیمت‌های گراف و غیرواقعی از سوی مالکان را دارد. راهکار دوم در این زمینه ورود سرمایه‌گذار در قالب پروژه‌های مشارکتی است.

امتناع دولت قبلی و سیستم بانکی از اعطای تسهیلات تشویقی، مانع بزرگی بر سر راه نوسازی بافت‌های فرسوده به‌وجود آورد، اما شهرداری‌ها از سال‌ها پیش کارهای مطالعاتی بسیار خوبی در زمینه نوسازی بافت‌های فرسوده انجام داده و حتی از تجارب سایر کشورها نیز استفاده کرده‌اند، اما اجرای آن به دلایل مختلفی انجام نشد که این موضوع برای مردم بی‌اعتمادی ایجاد کرد.

اگر واقعا دولت راهکارهای مشخصی برای حمایت از بخش خصوصی به‌جای دخالت مستقیم، حمایت از شهرداری‌ها برای مدیریت اجرایی و تسهیلگری روابط داشته باشد و دوباره اعطای تسهیلات تشویقی در دستور کار بانک‌ها قرار بگیرد، زمینه برای نوسازی بافت‌های فرسوده فراهم می‌شود.

نقش دولت و شهرداری‌ها در تسهیل و پشتیبانی از نوسازی بافت‌های فرسوده بسیار حائزاهمیت است. دولت می‌تواند با ایجاد سیاست‌ها، قوانین و مقررات مناسب، ایجاد تسهیلات مالی و فنی و ارائه حمایت‌های لازم، نقش تسهیلگری در این زمینه را بازی کند. در ادامه به برخی مواردی که نقش دولت و شهرداری‌ها در نوسازی بافت‌های فرسوده را مشخص می‌کند.دولت می‌تواند سیاست‌ها و قوانینی را تدوین کند که به‌منظور تسهیل فرآیند نوسازی بافت‌های فرسوده و تغییر کاربری ساختمان‌ها از طریق ارتقای قوانین ساخت‌وساز، بهسازی شهری و توسعه شهری را تشویق کند.

دولت باید نقش تسهیلگری در نوسازی بافت‌های فرسوده را با حمایت از شهرداری‌ها به انجام برساند و اگر دولت بخواهد کارنامه درخشانی از خود در زمینه نوسازی بافت‌های فرسوده بر جای بگذارد، نباید خود را رقیب بخش خصوصی و شهرداری‌ها بداند و تنها باید نقش هدایتی و حمایتی را برعهده بگیرد.

زیرساخت

editor@smtnews.ir

طرح «کلید به کلید» مسکن را بررسی کرد

تیغ جراحی دولت بر کالبد فرسوده‌ها



عکس: آندیا فریدی

در محدوده‌های هدف بازآفرینی شهری با واحد نوساز یا زمین خبر داده است. این طرح در قالب یک بسته تشویقی جدید ابلاغ شده که براساس آن، ساکنان بافت‌های فرسوده می‌توانند واحد مسکونی فرسوده خود را با یک واحد نوساز یا یک قطعه زمین دولتی با ۴۰ درصد تخفیف تعویض کنند. وزار تخانه مذکور معتقد است که اجرای این بسته‌ها می‌تواند تمایل به نوسازی در بافت‌های فرسوده را افزایش دهد که

از این گزارش به بررسی آن پرداخته است.

قرا می‌گیرد. فرسودگی در بافت‌های شهری بر کالبد بافت و همچنین فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی آن تأثیرگذار است. در حال حاضر بسیاری از شهرهای کشور با مشکل بافت‌های فرسوده مواجهند. این بافت‌ها با هسته‌های قدیمی شهرها بوده و به‌مرور زمان دچار فرسودگی و عدم‌کارآیی شده‌اند یا در دوران معاصر بدون رعایت ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی شکل گرفته‌اند. از همین رو، وزارت راه و شهرسازی از اجرای قریب‌الوقوع طرح معاوضه خانه‌های فرسوده واقع

بافت فرسوده به یکی از مهم‌ترین مشکلات شهرها تبدیل شده است؛ چراکه در مواقع حادثه و بحران مانند آتش‌سوزی، زلزله و سایر بلایا، خدمات‌رسانی در این مناطق بسیار دشوار و حتی گاه غیرممکن خواهد شد. به‌طورکلی، کاهش کارآیی هر پدیده و عدم‌رسیدگی، نگهداری و تجدیدحیات، فرسودگی آن را در پی دارد. هنگامی که منطقه‌ای از شهر، به هر علتی رو به رکود می‌گذازد و تلاشی برای رونق مجدد آن انجام نمی‌گیرد، بافت شهری آن منطقه و محدوده در روند فرسودگی

طرح نوسازی بافت‌های ناکارآمد شهری به کجا می‌رسد؟

می‌دهد. این آمار از تعداد پروانه‌های صادره استخراج و در چهارماه ابتدای امسال هم، بیش از ۲۰ هزار پروانه در بافت‌های فرسوده صادر شده است که از رشد ۴۰ درصدی در مقایسه با چهارماه ابتدای سال گذشته حکایت دارد. ارائه تسهیلات بافت فرسوده، تخفیف‌های پروانه، عوارض ساختمانی، انشعابات و مشوق‌های شهروانه، معاوضه خانه فرسوده با زمین یا واحد نوساز با تخفیف ۴۰ درصد از جمله برنامه‌های اجرایی شرکت بازآفرینی شهری ایران و مجموعه دولت برای نوسازی مسکن مردمی است که باتوجه به تجربه‌های قبلی دولت در بازار مسکن، کمتر کسی به آن امید دارد که به نتیجه برسد.

راه و شهرسازی تهیه و به تصویب هیات‌وزیران می‌رسد. دولت برای اجرای طرح نوسازی و بهسازی بافت‌های ناکارآمد شهری از سال گذشته بسته‌های تشویقی را ابلاغ کرده است. از جمله، بسته تشویقی ۱۹بندی که از جمله مفاد آن می‌توان به تسهیل در تأمین پارکینگ، تسهیل شرایط توده و نما، اعطای یک یا دو طبقه تشویقی و ایجاد کاربری انتفاعی در طبقه همکف به‌منظور حمایت از کسب‌وکارهای خانگی اشاره کرد. براساس آخرین آمار در سال ۱۴۰۰، نوسازی مسکن به ۶۱ هزار واحد و سال ۱۴۰۱ به ۶۵ هزار واحد رسید که رشد ۶۲ درصدی در مقایسه با میانگین دولت‌های قبل را نشان

اما واگرهای بازار مسکن در ایران

بافت فرسوده تلاش کند. مدیر بانزگی طرح جامع مسکن پیرامون بحث تراکم‌فروشی در بافت فرسوده خاطر نشان کرد: این موضوع نیز دردرس‌های خود را دارد، چراکه درست است با این اتفاق تعداد خانه‌های فرسوده کاهش پیدای می‌کند، اما در سمت دیگر باافزایش جمعیت و کاهش امکانات رفاهی، مشکلات دیگری برای شهروندان این مناطق ترسیم می‌شود که ایراد بزرگی است. از اساس بارگذاری تراکم در کوتاه‌مدت می‌تواند ساخت‌وساز را بهبود ببخشد، اما در میان‌مدت و بلندمدت، به‌طورقطع افزایش تراکم در واحدهای مسکونی، نرخ آن را متاثر می‌کند و بازار مسکن با جهش قیمتی بیشتری مواجه و در نهایت، شهر گران‌تر می‌شود. وی گفت: یکی از روش‌های پیشنهادی برای ساماندهی اوضاع فعلی، اجرای نظام بازتوزیع زمین و نوسازی بافت‌های فرسوده است که می‌تواند به کاهش نرخ زمین نیز کمک شایانی کند، البته در یکی دو دهه گذشته، دولت‌ها در این زمینه اقداماتی انجام داده و تسهیلات ویژه‌ای به سازندگان و انبوه‌سازان فعال در این زمینه اعطا کرده‌اند که برخی از آنها مورداستقبال قرار گرفته و بعضی دیگر نتوانسته است سازندگان مسکن را ترغیب کند. این کارشناس ارشد مسکن برای تسریع در فرآیند نوسازی بافت فرسوده به گفت: موفقیت در نوسازی بافت‌های فرسوده بیشتر از آنکه نیازمند

روشی متداول در نوسازی

موضوع مسکن و شهرسازی ابلاغ می‌کند، می‌تواند کمک بزرگی به وضعیت فعلی کرده و شرایط بازار مسکن را بهبود بخشد، اما متأسفانه بیشتر این طرح‌ها با به حال خود رها می‌شوند یا نظارتی بر آنها وجود ندارد. بارها در سال‌های اخیر شاهد بودیم که قول و قرارهای زیادی برای ابعاد مختلف بازار مسکن در ایران داده شده است، اما آنهایی که رنگ اجرایی به خود گرفته‌اند، تعداد قابل‌توجهی نیستند. وی تصریح کرد: اگر گفته می‌شود مسکن برای تسریع در فرآیند نوسازی بافت فرسوده به در آن پیدا می‌کنیم، چراکه چنین طرح‌هایی باید با جزئیات اعلام شود و برای تک‌تک چالش‌های پیش‌رویش برنامه‌ریزی شود، زیرا در

سخن پایانی

ضوابط خشک و انعطاف‌ناپذیر در طرح‌های توسعه شهری موانعی جدی بر سر این راه هستند و باید توجه داشت که نوسازی بافت‌های فرسوده و به‌نوبه خود تولید و عرضه مسکن در این محدوده‌ها باتوجه به وسعت قابل‌توجه آنها، با محدودیت‌های جدی مواجه است. در این میان، دولت و سایر متولیان بخش مسکن باید در نظر داشته باشند که دستیابی به اهداف تعیین‌شده در این بافت‌ها، بدون حضور همه نقش‌آفرینان و مشارکت آنها امری ناممکن است. ایجاد چنین فضایی تنها با اتکا به اقدامات تشویقی در حوزه تامین مالی مسکن ممکن نبوده و نیازمند وجود فضای قابل‌اعتماد برای جلب مشارکت واقعی همه نقش‌آفرینان به‌ویژه ساکنان این محدوده‌ها است؛ مشارکتی که اقدامات اجرایی نوسازی براساس آن شکل بگیرد و تداوم یابد و در نهایت، بستری روشن و قابل‌اعتماد را برای شکل‌گیری نهاده‌ها و اقدامات مشارکتی فراهم سازد.

فریدین یزدانی، مدیر علمی طرح جامع مسکن کشور در زمینه طرح معاوضه خانه‌های فرسوده با واحد نوساز به گفت: توضیح داد: موضوعی که وزارت راه و شهرسازی برای بافت فرسوده مطرح کرده، قبل‌تر در کشور ترکیه اجرا و نتایج مطلوبی نیز حاصل شده است، اما اینکه طرح یادشده در کشور ما هم به نتایج مطلوبی برسد، با اما و اگرهای زیادی روبه‌رو و نوع برنامه‌ریزی برای بازار مسکن در کشور ما با خیلی از کشورهای دیگر متفاوت است. وی در ادامه افزود: طرح معاوضه خانه‌های فرسوده با واحد نوساز باید به این‌گونه باشد که در ابتدا شرکت‌ها با سرمایه‌های خود اقدام به ساخت یک‌سری واحد در یک مکان مشخص و سپس بعد از شناسایی واحدهای فرسوده موردنظر اقدام به تهاتر و معاوضه کنند. به‌طورکلی چنین اقداماتی باید با یک سرمایه‌گذاری سنگین و مدیریت همه‌جانبه همراه باشد، در غیر این صورت به‌جایی نمی‌رسد.

حل مشکل بافت فرسوده سخت است

یزدانی خاطر نشان کرد: مشکل بافت فرسوده در شهری مثل تهران حاصل سلسله‌ای از اشتباهات گذشته است که حل کردن آن، آسان نیست و پیچیدگی‌های خود را دارد. در حال حاضر دولت تنها می‌تواند با تامین منابع مالی مناسب برای خود و ارائه سوبسیدهای مناسب، برای نجات

میثم فراهانی، کارشناس بازار مسکن به گفت: معاوضه خانه فرسوده با واحد نوساز یک روش متداول در فرآیند نوسازی و بهسازی شهری است. در این روش، فردی که خانه‌ای فرسوده و نیازمند تعمیر و بهسازی دارد، می‌تواند با صاحب یک واحد آپارتمان یا ساختمان نوساز، توافق کند تا خانه فرسوده را در مقابل واحد نوساز با هم معاوضه کنند. وی در ادامه گفت: بسیاری از ساختمان‌ها در بافت‌های فرسوده معمولاً ساختار ضعیفی دارند که به‌دلیل عمر طولانی و عدم‌تعمیر و نگهداری مناسب، وضعیت خطرناکی را تجربه می‌کنند. این مشکل می‌تواند خطرانی مانند فرونشستگی ساختمان، نقص در ایمنی و آسیب به ساکنان را ایجاد کند. از طرفی، بسیاری از مناطق بافت فرسوده دارای زیرساخت‌های قدیمی و نامناسب هستند. شبکه‌های آب، برق، فاضلاب و گاز معمولاً قدمت زیاد و نیاز به بهسازی و ارتقا دارند. رفع نشدن این مشکلات زیرساختی می‌تواند منجر به محدودیت‌های اساسی در زندگی روزمره ساکنان شود.

در شرایطی که برنامه‌ریزی و تدابیر مناسبی برای معاوضه کلید به کلید خانه‌های فرسوده با نوساز انجام گیرد، این اقدام یک راه موثر برای بهبود شرایط مسکن فردی و بهسازی بافت‌های فرسوده در شهرها است. این فرآیند به فردی که خانه فرسوده دارد، امکان می‌دهد تا به یک واحد نوساز با شرایط بهتر و استانداردهای جدید مسکن دست یابد. فراهانی با بیان اینکه هنوز مشخص نیست که در این فرآیند، ارزش خانه فرسوده و واحد نوساز بر چه اساسی تعیین می‌شود، توضیح داد: این ارزش می‌تواند باتوجه به وضعیت بازار مسکن و عوامل دیگری مانند موقعیت مکانی، امکانات و ویژگی‌های خاص هر ملک تغییر کند.

آشنایی از طرح‌های نیمه‌کاره

این کارشناس افزود: به‌طورکلی بسیاری از طرح‌هایی که دولت برای



مشکل بافت فرسوده در شهری مثل تهران حاصل سلسله‌ای از اشتباهات گذشته است که حل کردن آن، آسان نیست و پیچیدگی‌های خود را دارد



بسیاری از ساختمان‌ها در بافت‌های فرسوده، معمولاً ساختار ضعیفی دارند و به‌دلیل عمر طولانی و عدم‌تعمیر و نگهداری مناسب، وضعیت خطرناکی را تجربه می‌کنند

تحلیل امنیت سرمایه‌گذاری «پایش امنیت سرمایه‌گذاری» نشان می‌دهد

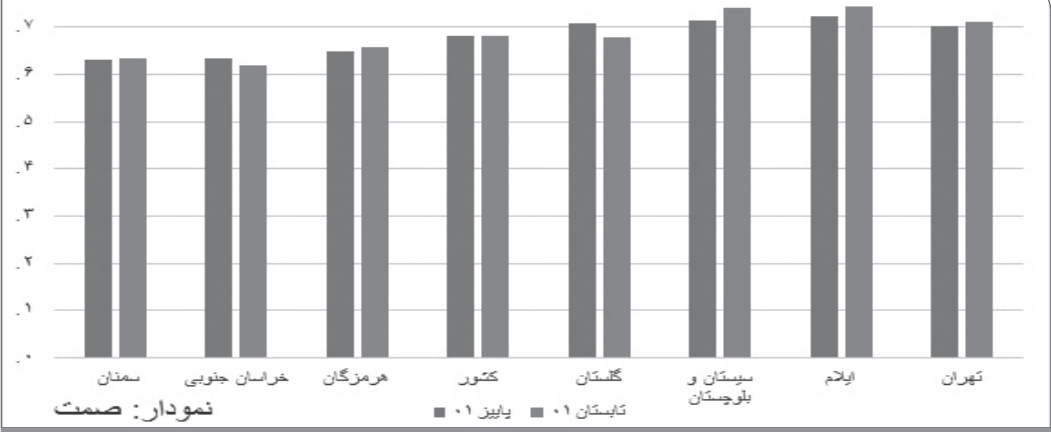
نمره مردودی سرمایه‌داران به دولت

امیرعباس آذرم‌وند: گزارش «پایش امنیت سرمایه‌گذاری؛ پاییز ۱۴۰۱» با استفاده از آمارهای رسمی و ارزیابی ۳هزار و ۵۲۰فعال اقتصادی از همه استان‌های کشور تهیه شده است. حاصل این تحقیق نشان می‌دهد که شاخص امنیت سرمایه‌گذاری در پاییز ۱۴۰۱ به ۶.۸۲ کاهش یافته که بدترین عملکرد در میان ۲۰ دوره‌ای است که گزارش امنیت سرمایه‌گذاری فصلی، محاسبه و منتشر می‌شود. در این میان، جزئیات گزارش اخیر نشان می‌دهد که مولفه «عمل مسئولان ملی به وعده‌های داده‌شده» باز هم نامناسب‌ترین وضعیت را در میان همه مولفه‌های دیگر به‌دست آورده است. این مولفه در حالی به رقم ۸.۷۹ رسیده که بدترین عملکرد ممکن هم در نهایت به نمره ۱۰ خواهد رسید. به‌گزارش **سمنان** به‌نقل از گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، گزارش «پایش امنیت سرمایه‌گذاری» حکایت از نمره مردودی سرمایه‌داران به دولت در پاییز ۱۴۰۱ دارد.

ارزیابی شاخص امنیت سرمایه‌گذاری

پارسال هم، همین اندازه محاسبه شده و در بهار ۶.۵۱ بوده است. شاخص کل امنیت سرمایه‌گذاری برای پاییز پارسال، با کمیت ۶.۸۲ به‌دست آمده است. جالب آنکه در بهار ۱۴۰۱ این کمیت را ۶.۵۱ محاسبه کرده بودند و در زمستان ۱۴۰۰ هم این رقم ۵.۹۲ محاسبه شده است. به‌زبان ساده‌تر، وضعیت شاخص امنیت سرمایه‌گذاری در پاییز سال گذشته در ادامه تابستان همان سال، به‌وضوح حرکت به‌سمت نامناسب شدن شاخص است و حکایت از تثبیت این روند نامناسب دارد.

گزارش‌های فصلی امنیت سرمایه‌گذاری بر آن است که تا با جلب‌توجه مسئولان به این عامل مهم و مغفول‌مانده توسعه در سیاست‌گذاری، به گفتمان‌سازی در راستای افزایش امنیت سرمایه‌گذاری ضمانت‌های اجرایی حقوق مالکیت فعالان اقتصادی ایران و نیز بهبود عینی و واقعی امنیت اقتصادی و فضای سرمایه‌گذاری در ایران کمک کند. ارزیابی شاخص امنیت سرمایه‌گذاری در ایران برای پاییز پارسال ۶.۸۲ از ۱۰ (بدترین حالت) محاسبه شده است. مقدار عددی این شاخص در تابستان

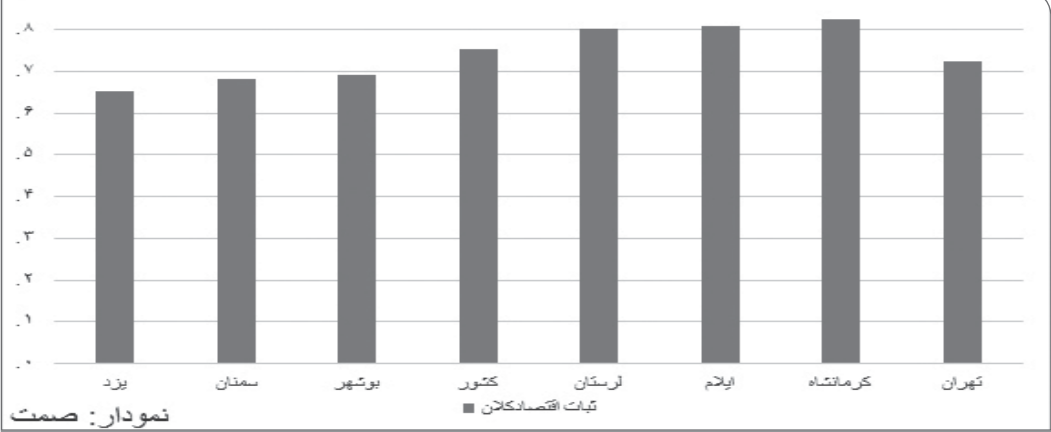


تکرار نام برخی استان‌ها از زاویه مناسب بودن یا نامناسب بودن وضعیت امنیت سرمایه‌گذاری، حائز اهمیت است و می‌تواند برای مقامات هر استان کمک‌کننده باشد. به‌عبارتی، و چنانچه کفایت آماری لازم در پایش‌ها از نظر تعداد مشارکت‌کننده‌ها حاصل شود، اگر استان‌هایی به‌تناسب و باتکرار جزو مناسب‌ترین یا نامناسب‌ترین استان‌ها از نظر شاخص امنیت سرمایه‌گذاری در رتبه‌بندی استانی قرار بگیرند، نیاز به بررسی و مطالعات درون‌استانی ویژه وجود خواهد داشت.

چشم‌انداز اقتصادی هنوز تیره است

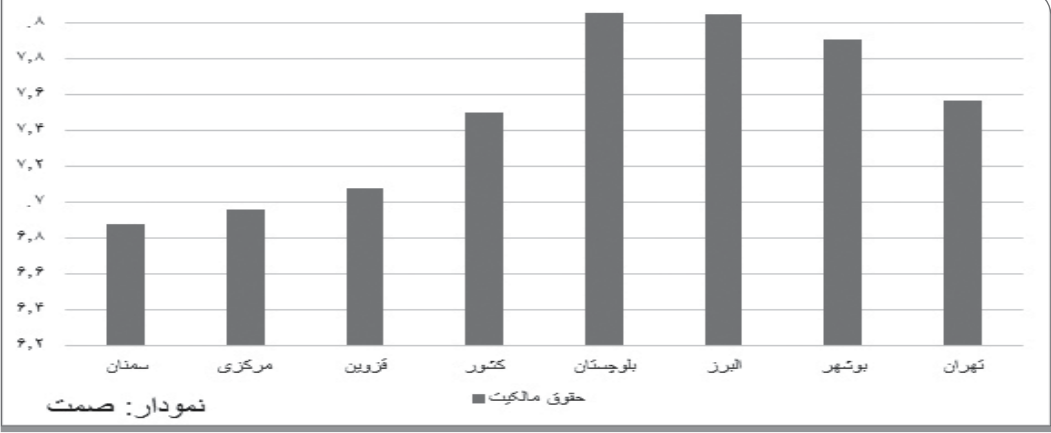
و لرستان نامناسب‌ترین ارزیابی را از ثبات اقتصادی کلان کشور داشته‌اند. نکته مهم این است که شاخص اعلام‌شده در گزارش پاییز ۱۴۰۱ از افت این شاخص نسبت به تابستان پارسال خبر می‌دهد.

بررسی نماگر ثبات اقتصادی کلان که در نهایت میانگین کشوری آن را ۷.۵۲ محاسبه کرده، به‌ترتیب استان‌های یزد، سمنان و بوشهر بهترین ارزیابی را داشته، اما در مقابل آنها، فعالان کرمانشاه، ایلام



۶.۸۸ و ۶.۹۶. ۷۰.۸ مناسب‌ترین عملکرد در این نماگر را به خود اختصاص دادند. این در حالی است که استان‌های بلوچستان، البرز و بوشهر نامناسب‌ترین وضعیت را داشته‌اند.

نماگر «تعریف و تضمین حقوق مالکیت» در پاییز ۱۴۰۱، با عدد ۷.۵ از ۱۰ در جایگاه سومین نماگر نامناسب قرار گرفته است. در میان استان‌های کشور، سمنان، مرکزی و قزوین به‌ترتیب با

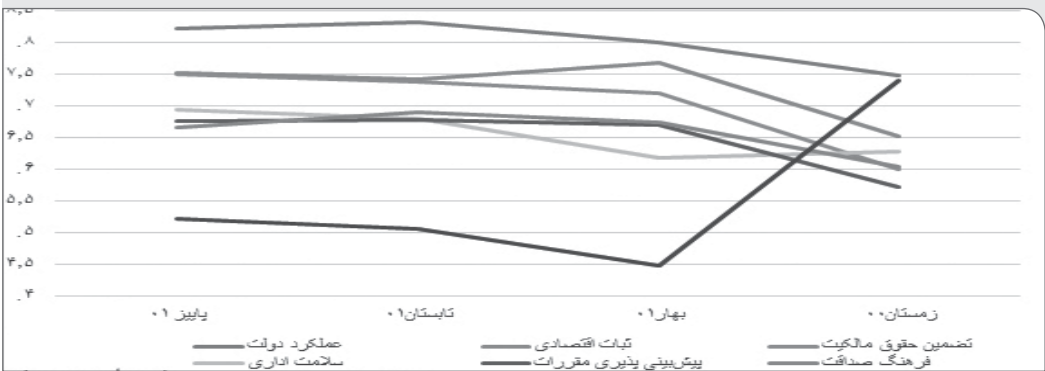


در این نماگر که رقم حاصل شده آن ۶.۶۷ است و نسبت به تابستان پارسال وضعیت اندکی بهتر را هم به‌ثبت رسانده، استان‌های کرمان، هرمزگان و خراسان جنوبی بهترین ارزیابی را داشته‌اند که در مقابل آنها، ۳ استان نسبتاً صنعتی و با اکثریت جمعیتی فارس‌زبان یعنی یزد، تهران و اصفهان؛ بدترین ارزیابی را داشته‌اند.

نماگر فرهنگ وفای‌به‌عهد و صداقت و درستی، البته در میان نماگرهای دیگر، وضعیت مناسب‌تری دارد اما نگاهی کلی به آن می‌تواند نکات جالبی به‌همراه داشته باشد. به‌طورمثال، اندازه‌گیری این نماگر با ۹ مولفه که نیمی از آنها پیمایشی هستند، محقق می‌شود.

تحلیل یافته‌های گزارش پاییز ۱۴۰۱، نیاز به توجه و دقت زیادی دارد؛ چراکه به‌دلیل اعتراضات گسترده که از انتهای شهریور آغاز و تا پایان پاییز هم به قوت خود باقی ماند، هم‌زمان با بخش پرسشنامه‌های این مطالعه. به این ترتیب، کمتر کسی تمایلی به پاسخ دادن به پرسشنامه‌ها داشت و در واقع، نتایج این مطالعه با عدم کفایت موثر آمار و نمونه‌های آماری مواجه است. در این مطالعه؛ ۳ مولفه «عمل مسئولان ملی به وعده‌های داده‌شده» (۸.۷۹) که در پایش پیشین

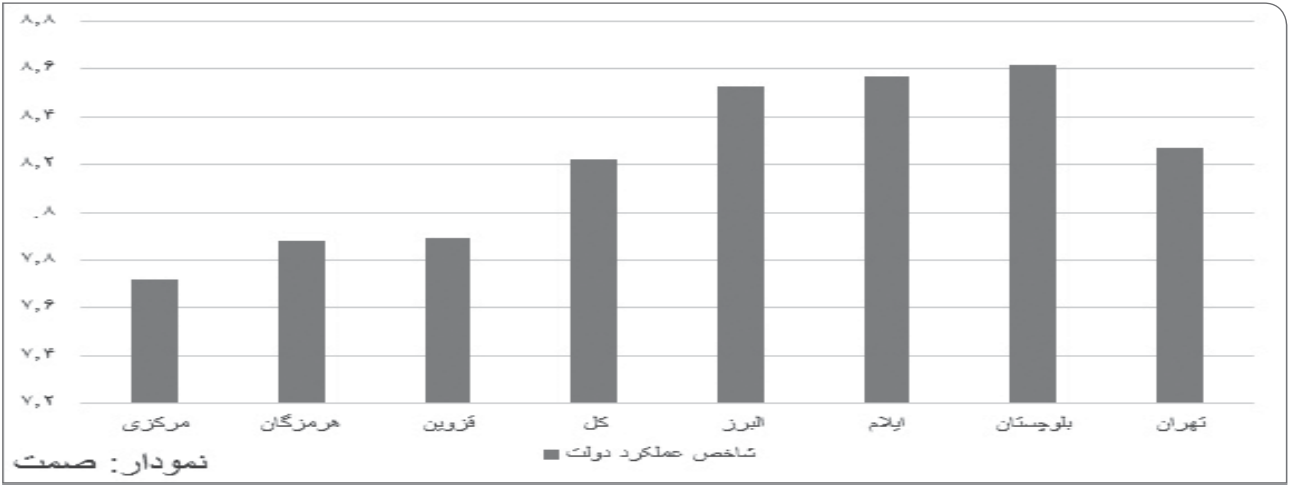
عملکرد نامطلوب دولت از نظر سرمایه‌داران



در پژوهش انجام‌گرفته برای تشخیص امنیت سرمایه‌گذاری، ۷ نماگر اصلی تشکیل‌دهنده شاخص امنیت سرمایه‌گذاری تعریف می‌شوند و ارزیابی کلی هر نماگر با تلفیق مولفه‌های آماری و پیمایشی نکات جالبی را نشان می‌دهد.

ثبات اقتصاد کلان همچنان تا پاییز ۱۴۰۱ به‌عنوان یک شاخص نگران‌کننده برای سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی کشور عمل کرده و سلامت اداری نیز همچنان رقم نامیدکننده‌ای از خود برجای گذاشته است.

با بررسی ارقام حاصل از شاخص‌های هفت‌گانه می‌توانیم دریابیم که بدترین نماگر، عملکرد دولت بوده است، حال آنکه بهترین نماگر در تمام پیمایش‌های اخیر، همچنان نماگر مصونیت جان و مال شهروندان از تعرض است. در این میان،



بهترین ارزیابی را از عملکرد نهاد دولت در مقایسه با استان‌های دیگر کشور داشته‌اند. در این شاخص نیز، نظر سرمایه‌داران فعال در پایتخت همچنان بدتر از میانگین کل کشور است.

تشدید بحران با احساس منفی نسبت به شاخص‌های کلان

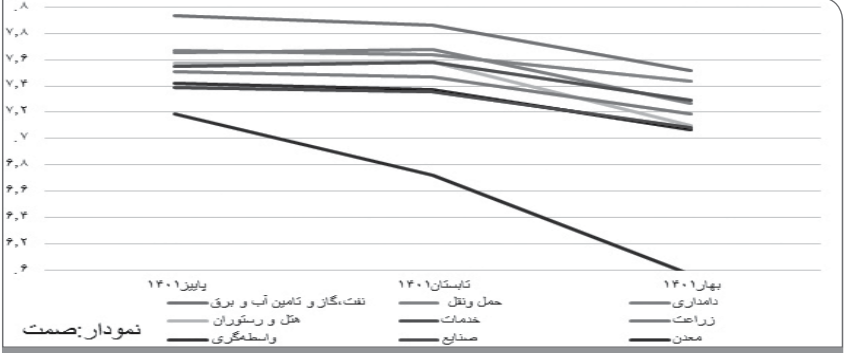
بوده است. به زبان دیگر، نوسانات تورم از جمله عوامل اصلی اثرگذار مولفه‌های آماری بر محاسبات شاخص امنیت سرمایه‌گذاری است. ارزیابی سرمایه‌داران و فعالان اقتصادی مشارکت‌کننده در این پیمایش، از نظر پرسشنامه‌های، بدترین وضعیت را حاصل کرده است. مقایسه نتایج پاییز و تابستان ۱۴۰۱ و مقایسه آنها با یکدیگر، حاکی از آن است که برای نخستین‌بار در چند پایش گذشته، ناگهان مولفه‌ای چون «میزان تخصصی بودن رسیدگی به دعاوی تجاری در مراجع قضایی» با ارزیابی نامناسب‌تری نسبت به سایر موارد مواجه شده و در جایگاه دومین مولفه نامناسب قرار گرفته است. از طرف دیگر، مولفه «عمل مسئولان استانی و محلی به وعده‌های اقتصادی‌شان» که همواره جزو ۲ مولفه نامناسب در پایش‌ها بوده، برای نخستین‌بار با مناسب ارزیابی شدن وضعیت آن به یازدهمین مولفه تبدیل شده است. به‌عبارت‌دیگر، این امر نشان می‌دهد که در پاییز پارسال، صاحبان مشاغل مشارکت‌کننده در این پایش، از نتایج ناشی از وعده‌های مسئولان استانی و محلی نسبت به گذشته، ثمرات بهتری دیده‌اند و تاحدودی اعلام رضایت می‌کنند.

فعالیت در بخش نفت، ناامن‌ترین حوزه است

بدترین نمره در این دست پایش‌ها ۱۰ است و همه‌چیز بین یک تا ۱۰ اعلام می‌شود. در تابستان پارسال دولت ۸.۴۵ و در پاییز ۹.۲ را به‌دست آورد که با عمل نکردن مطلق به همه وعده‌ها، فاصله‌ای ندارد. از دیگر اطلاعات مطرح‌شده در این پایش، ارزیابی فعالان اقتصادی مشارکت‌کننده در آن از امنیت سرمایه‌گذاری به تفکیک حوزه‌های کاری

که با مقایسه روند آنها در پاییز پارسال درمی‌یابیم که وضعیت تغییر مقررات وارداتی و صادراتی تا اندازه وضعیت بهتری پیدا کرده‌اند، اما قیمت‌گذاری دستوری به روند منفی خود ادامه داده است. گفتنی است، مولفه «عمل مسئولان ملی به وعده‌های داده‌شده» در پاییز ۱۴۰۱، در مقایسه با تابستان از نظر کمیتی، کاهش یافته، اما همچنان در میان مولفه‌های پیمایشی نامناسب‌ترین وضعیت را به خود اختصاص داده است.

در واقع، اگر میزان تغییرات رتبه‌ای در پایش‌های موردسنجش بیشتر باشد، باید دقت کرد که چرا در آن دوره، وضعیت آن مولفه، چنان تغییر کرده است. از ابتدای سال ۱۴۰۱، در تمام پایش‌های انجام‌شده، ۳ مولفه به‌شدت شرایط نامناسبی به‌دست آورده‌اند. این مولفه‌ها عبارت‌اند از: «تاثیر تغییر قوانین و مقررات وارداتی»، «قیمت‌گذاری دستوری» و «تغییر قوانین و مقررات صادراتی» به‌شدت نامناسب‌تر از ابتدای سال شده‌اند. در حالی



تصمیماتی دیگر یاری دهد، با توجه به اینکه در پایش پاییز سال گذشته، وضعیت شاخص امنیت سرمایه‌گذاری نسبت به ۲۰ دوره پیمایشی فصلی، بدترین نتایج را به‌دست آورده، استمرار روند فعلی و ادامه نامناسب شدن شاخص امنیت سرمایه‌گذاری نشان‌دهنده هشدار جدی در زمینه مولفه‌های موردسنجش شاخص امنیت سرمایه‌گذاری است و ضرورت توجه و انجام اصلاحات جدی در روند مولفه‌های موردبررسی را اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

اول نامناسب‌ترین مولفه در دوره‌های گذشته نشان‌دهنده حساسیت و توجه زیادی فعالان کسب‌وکارها و افراد مشارکت‌کننده در این مطالعه بوده است. به‌طورطبیعی ادامه این روند و آثار آن برای سرمایه‌داران و کارفرمایان، تمایل آنها را برای مشارکت در اقتصاد کشور و همچنین بهبود کارایی را نیز به آینده موکول می‌کند. همچنین این مهم هزینه‌های سنگینی به کل اقتصاد کشور وارد خواهد کرد. در این میان، توصیه‌های مشخص می‌تواند مسئولان تصمیم‌گیر را در اتخاذ

(۹.۲ بود، «میزان تخصصی بودن رسیدگی به دعاوی تجاری در مراجع قضایی» (۸.۴۶) و «ثبات نرخ مواد اولیه» (۸.۳۴) بدترین و نامناسب‌ترین ارزیابی‌ها را به خود اختصاص دادند. مرکز پژوهش‌های مجلس معتقد است که این مهم، بیانگر ضرورت عمل به وعده‌ها و قراردادهای توسط نهادهای دولتی و سازمان‌ها و نهادهای ذیل قوه مجریه را بسیار مهم نشان می‌دهد. تکرار تعداد دفعات نامناسب ارزیابی شدن مولفه «عمل مسئولان ملی به وعده‌های داده‌شده» (جزو ۲ رتبه

کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با **سایت خبری** مطرح کرد

اصلاح نرخ خوراک برای کنترل کسری بودجه

یک کارشناس اقتصاد کلان درباره تصمیم دولت مبنی بر اصلاح روش تعیین نرخ خوراک پتروشیمی‌ها می‌گوید: «دولت فکر می‌کند اگر نرخ خوراک پتروشیمی‌ها بر مبنای بازار جهانی محاسبه شود، قادر به صادرات حجم بیشتری از خوراک با نرخ بالاتر خواهد بود و به این ترتیب مجموع درآمدهایش افزایش می‌یابد؛ حال آنکه خوراک ارزان پتروشیمی‌ها و صنایع ایران، ثروت‌های زیرزمینی این سرزمین است که برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی و ایجاد اشتغال در اختیار آنها قرار گرفته است.» محمدتقی فیاضی، در گفت‌وگو با صمت در پاسخ به چرایی اجباری بودن قیمت‌گذاری در ایران تاکید می‌کند: «اینکه دولت‌ها مجبور به قیمت‌گذاری در اقتصاد می‌شوند، ناشی از یک وضعیت غیرطبیعی است که حاکمیت را مجبور می‌کند برای کاستن از عواقب سوءمدیریت خود، به ارائه ارزان برخی کالاها و خدمات بپردازد. به‌طور مثال در ۵ سال گذشته همواره تورم ایران بیش از ۲۰ درصد بوده و در ۲ سال گذشته نرخ تورم به ۵۰ درصد هم افزایش یافت. در این شرایط اگر سیاست نرخ دستوری برای برخی کالاها اعمال نمی‌شد، از همان ابتدا نرخ بسیاری از کالاها چند برابر می‌شد.» آنچه در ادامه می‌خوانید متن کامل گفت‌وگو **سایت خبری** با این کارشناس اقتصاد است.

✪ **پس از بحث‌های فراوان درباره نرخ خوراک پتروشیمی‌ها وزیر اقتصاد اعلام کرد قیمت‌گذاری خوراک پتروشیمی‌ها به شیوه گذشته تا پایان برنامه هفتم توسعه ادامه خواهد یافت. این تغییر را به‌عنوان یک تحلیلگر بودجه، چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

درباره نرخ خوراک پتروشیمی‌ها، دولت سالانه مقدار منابع حاصل‌شده از فروش آن را در بودجه اعلام می‌کند؛ به‌عبارت دیگر دولت با فروش خوراک پتروشیمی‌ها، درآمدی کسب می‌کند. در لایحه بودجه ۱۴۰۲، در بخش منابع آمده است از محل فروش خوراک پتروشیمی‌ها، درآمدی معادل ۸۴ هزار میلیارد تومان به‌دست خواهد آمد. برای فهم بهتر میزان این منبع، می‌توانیم آن را با مجموع درآمدهای پیش‌بینی‌شده از فروش نفت در بودجه مقایسه کنیم که ۴۰۹ هزار میلیارد تومان است. همچنین از فروش کل بخش معیانات گازی درآمدی ۱۵ هزار میلیارد تومانی پیش‌بینی شده است. یعنی همین درآمد حاصل از فروش خوراک پتروشیمی‌ها هم درآمد مهمی در بودجه دولت محسوب می‌شود، این در حالی است که منتقدان به نرخ‌گذاری دولت در این بخش معترض هستند و می‌گویند نرخ این خوراک در بازارهای جهانی چندین برابر است و باید دولت با افزایش این نرخ، درآمد بیشتری کسب کند.

✪ **چه چیزی انگیزه دولت برای افزایش نرخ خوراک پتروشیمی‌ها بوده است؟**

دولت با یک کسری بودجه هر دم فزاینده مواجه است که اجازه نمی‌دهد کشور به‌درستی اداره شود. رقم موردبحث هم رقم بسیار درشتی است که سبب می‌شود دولت به‌راحتی حاضر به چشم‌پوشی از آن نباشد؛ بنابراین حل مشکل کسری بودجه و تامین منابع بیشتر، انگیزه اصلی دولت‌ها برای دستکاری قیمت‌هاست. گاهی به‌نظر می‌رسد دولت‌ها به‌درستی متوجه شده‌اند که اگر به مسئله ناترازی دخل و خرج خود نپردازند، این فاصله بیشتر هم خواهد شد. بر این اساس باید در دو بخش منابع و مصارف، دست به اجرای اقداماتی بزد که منجر به از بین بردن ناترازی شود. در بخش مصارف توصیه اکید آن است که دولت از پرداخت بودجه به نهادهای غیراقتصادی خودداری کند و در سمت منابع نیز افزایش درآمد به هر شکل ممکن در دستور کار قرار گیرد. برای افزایش درآمد نیز با باید برجام دیگری اتفاق بیفتد تا روند فروش نفت و گاز ایران عادی شود یا از منابع دیگری چون مالیات یا خوراک پتروشیمی‌ها درآمدزایی شود تا شکاف هزینه و درآمد کاهش یابد.

دولت در قانون بودجه امسال بیش از ۱۰۸ هزار میلیارد تومان برای فروش اوراق خزانه و مشارکت کنار گذاشته که این نیز در نوع خود بی‌سابقه است. آمارها نشان می‌دهند عملکرد دولت سیزدهم در تحقق درآمدها، قابل قبول نیست و در این بخش ضعف و کاستی جدی وجود دارد. چندی پیش نیز در گزارشی رسمی اعلام شد تنها ۴۰ درصد درآمدهای پیش‌بینی‌شده دولت در ۴ ماه نخست امسال محقق شده است. بهترین عملکرد در بخش درآمدی، مربوط به بخش مالیات است که ۸۵ درصد اهداف دولت در این بخش محقق شده است. روشن است در سایر بخش‌ها، کمتر از اهداف پیش‌بینی‌شده بودجه، تحقق درآمد داشتیم و باید تا پیش از پایان سال فکری برای کسری این درآمدهای هدف‌گذاری‌شده شود. اینکه دولت دست‌ودل‌بازی نمی‌کند، ناشی از کمبود چشمگیر منابع است و احتمالا تصور می‌کرد با تغییر در نرخ خوراک پتروشیمی‌ها،

می‌تواند بخشی از این ناترازی را کم کند.

✪ **نرخ واقعی خوراک پتروشیمی‌ها چقدر است؟**

من اطلاع دقیقی ندارم که هزینه تولید آن چقدر است.

✪ **پس دولت تنها مبنای خود برای به‌اصطلاح واقعی کردن قیمت‌ها را بازار جهانی می‌داند؟**

متأسفانه دقیقا همین چیزی را که اشاره کردید، مبنای قرار می‌دهند. دولت مبنای خود را چه در زمینه خوراک پتروشیمی‌ها و چه درباره حامل‌های انرژی بازارهای بین‌المللی قرار می‌دهد، این در حالی است که هزینه‌های تولید در ایران و کشورهای دیگر یکسان نیست و هیچ چیزی اقتصاد ما را در وضعیت نرمال جهان امروز طبقه‌بندی نمی‌کند.

دولت فکر می‌کرد اگر نرخ خوراک پتروشیمی‌ها بر مبنای نرخ‌های جهانی محاسبه شود، قادر به صادرات حجم بیشتری از خوراک با نرخ بالاتر خواهد بود و به این ترتیب مجموع درآمدهایش افزایش می‌یابد؛ حال آنکه خوراک ارزان پتروشیمی‌ها و صنایع ایران، ثروت‌های زیرزمینی این سرزمین است که برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی و ایجاد اشتغال در اختیار آنها قرار گرفته است. البته منظورم این نیست که این حمایت‌ها، اهداف را محقق کرده‌اند، زیرا اگر در سیاست‌گذاری ضوابطی رعایت نشوند، نه‌تنها منابع هزینه می‌شوند و اهداف هم محقق نمی‌شوند، بلکه ممکن است این منابع به وخامت وضعیت منجر شود.

✪ **اینجا نمی‌توانیم بگوییم سهامداران و شرکت‌های بزرگ بورسی که تحولات‌شان به نرخ خوراک پتروشیمی گره خورده، از اقتصاد ایران یارانه می‌گیرند؟**

من خیلی موافق نیستم که به هر سیاست حمایتی بگوییم یارانه یا رانت. این امر به لوژ شدن کلمات می‌انجامد. بگذارید با حامل‌های انرژی مثال بزنم؛ امروز در کشورهای همسایه ایران نرخ هر لیتر بنزین بین ۵۰ سنت تا یک دلار متغیر است. در ایران هر لیتر بنزین امروز با قیمت ۳ سنت فروخته می‌شود که حداقل ۲۰ برابر ارزان‌تر از کشورهای دیگر است. اینجا برخی کارشناسان ادعا می‌کنند دولت به ازای هر لیتر بنزین که مصرف می‌شود، ۴۷ سنت یارانه پنهان می‌پردازد. من با این تعبیر مخالفم و یارانه پنهان را از نظر مفهومی درست نمی‌دانم.

✪ **سال ۹۸ که قیمت بنزین به لیتری ۳ هزار تومان افزایش یافت، نرخ دلار آمریکا ۱۵ هزار تومان بود و اکنون ۵۰ هزار تومان است. شکاف موجود محصول «رفاه‌طلبی مردم» است؟**

به هیچ وجه مردم مسئول و مقصر این وضعیت نیستند، بلکه کاملاً برعکس؛ اگر کسی در این وضعیت دچار مشکل می‌شود، مردم کشور هستند که با سختی‌ها کنار می‌آیند و با برخی تصمیمات و سیاست‌گذاری‌های اشتباه، با بحران‌های اقتصادی مواجه می‌شوند.

به‌باور من مهم‌ترین مشکل ناشی از مسائل مربوط به قیمت‌گذاری دستوری، تضعیف ارزش پول ملی است. با تضعیف ارزش پول ملی به‌طور حتم باز هم یک شکاف میان قیمت‌های داخلی و خارجی، ایجاد می‌شود و از آنجایی هم که اشتغال کافی در کشور وجود ندارد، این روند می‌تواند به افزایش انگیزه قاچاق منجر شود.

مشکل در واقع همان جایی است که حکمرانی بد شکل گرفته و نظام سیاست‌گذاری هنگام اتخاذ تصمیم‌ها به مشکلات احتمالی پیش رو، توجه کافی نمی‌کند. پس دور باطلی شکل می‌گیرد که براساس آن باید هر سال قیمت‌گذاری‌های جدید انجام شود و چون دائم از ارزش پول ملی کاسته می‌شود، به‌سرعت باید قیمت‌ها به‌روز شود و این ماجرا متوقف نمی‌شود؛ مگر اصلاحات اساسی انجام شود.

✪ **اینکه نرخ یک کالا در یک اقتصاد چنین فاصله‌ای با نرخ‌های جهانی داشته باشد یا به‌قول خودتان دولت با ارزان‌فروشی نتواند درآمدهای مرسوم در جهان را به‌دست بیاورد، به‌معنای ارائه نوعی رانت و حمایت‌های**

خاص نیست؟

من فکر می‌کنم که نمی‌توانیم به ارزان‌فروشی بگوییم رانت پنهان. در هر حال قیمت‌ها می‌توانند متفاوت باشند. رانت یا یارانه زمانی می‌تواند مطرح باشد که منابعی هزینه شوند، نه اینکه درآمد حاصل‌نشده را در آن محاسبه کنیم. این مسئله درباره بسیاری از کالاها از حامل‌های انرژی تا خوراک پتروشیمی صدق می‌کند. زمانی می‌توانستیم بگوییم دولت به بنزین یارانه می‌دهد که واردکننده آن بودیم، مانند دهه ۸۰. به‌طور مثال دولت برای اینکه از فعالیتی حمایت کند، واردات مربوط به آن را با ارز ترجیحی انجام می‌دهد که در نرخ نهایی، جهش کمتری نسبت به میانگین تورم به‌وجود بیاید.

درباره خوراک پتروشیمی‌ها یا حامل‌های انرژی، ایران خود تولیدکننده است و نباید بگوییم رانتی به آنها تعلق می‌گیرد. در هر حال هزینه تولید در ایران هم معادل کشورهای با درآمد بالا نیست و بازارهای جهانی تنها شاخص ارزیابی یا تعیین نرخ نیستند. خوراک به صنایعی می‌رسد که نیاز به اشتغال و تولید کشور را تا حدود زیادی تامین می‌کنند؛ پس دولت با ارزان‌فروشی که نسبت به بازارهای جهانی انجام می‌دهد، هرچند به لحاظ رقم، درآمد کمتری کسب می‌کند، اما منابع نسبتاً زیادی را در فعالیت‌های تولیدی مانند پتروشیمی‌ها حفظ یا جذب می‌کند.

البته من فکر نمی‌کنم تغییرات نرخ خوراک هم منجر به گشایش خاصی شود. مشکل هم‌طور که گفتیم تورم بالا در اقتصاد و تضعیف همیشگی ارزش پول ملی است که اینها ناشی از پرداخت یارانه یا ارزان‌فروشی نیستند، بلکه مسئله ناکارآمدی نظام حکمرانی است که باید برطرف شود.

✪ **این روزها بحث به‌اصطلاح کنار گذاشتن «قیمت‌گذاری دستوری» به‌ویژه درباره حامل‌های انرژی مطرح است. در شرایطی مشابه امروز ایران، صحبت از «حذف قیمت‌گذاری دستوری» به‌معنای دادن مجوز برای جهش‌های قیمتی هم تفسیر می‌شود. فکر می‌کنید با این اقدامات، گره کور اقتصاد باز خواهد شد؟**

من از حذف قیمت‌گذاری در شرایط امروز، دفاع نمی‌کنم، زیرا مشکل این است که وضعیت کشور بی‌ثبات است و در صورت حذف قیمت‌گذاری دستوری هم مشکلات روی هم انباشت می‌شوند. اینجا هر شوکی که به‌وجود بیاید، عواقب گوناگونی خواهد داشت. امروز در شرایطی که مشکلات ساختار اقتصادی را دچار انواع کارکردهای اشتباه کرده، نمی‌توانیم انتظار حذف کامل قیمت‌گذاری را داشته باشیم.

یک وضعیت غیرطبیعی است که حاکمیت را مجبور می‌کند برای کاستن از عواقب سوءمدیریت‌های خود، برخی کالاها و خدمات را به مردم ارزان ارائه کند. به‌طور مثال در ۵ سال گذشته همواره تورم ایران بیش از ۳۰ درصد بوده و در ۲ سال گذشته نرخ تورم به ۵۰ درصد هم افزایش یافت. اینجا اگر سیاست قیمت‌گذاری دستوری برخی کالاها اجرا نمی‌شد، از همان ابتدا نرخ بسیاری از کالاها چند برابر می‌شد.

✪ **مانند حذف ارز ترجیحی که باوجود ادعای دولتمردان تورم خوراکی‌ها را تا حدود ۹۰ درصد بالا برد؟**

دقیقا؛ اختصاص ارز ۴۲۰۰ تومانی برای برخی کالاها هر مشکلی که ایجاد می‌کرد، اجازه نداد نرخ برخی اقلام به شتابی مشابه میانگین تورم کشور افزایش پیدا کند. اما حالا هر سال به‌دلیل تورم بالا، از ارزش ریال کاسته و این موجب تشدید ارزان‌فروشی و ایجاد این احساس می‌شود که دولت از چه درآمد بزرگی چشم‌پوشی کرده است.

باید تاکید کنم تا زمانی که تضعیف ارزش ریال ادامه دارد، باید قیمت‌ها هر سال تغییر کند تا شکافی به اندازه امروز ایجاد نشود؛ به‌بیان ساده‌تر، اگر نرخ تورم ۵۰ درصد است هر سال باید در قیمت‌گذاری‌ها ۵۰ درصد افزایش را لحاظ کنند. به این ترتیب پایان تورم می‌تواند پایان این وضعیت باشد. با پایان جهش‌های قیمتی ثبات به اقتصاد روی خوش نشان می‌دهد و می‌توانیم

درباره اینکه

قیمت‌گذاری

چگونه انجام شود، به‌طور واقعی و اجرایی صحبت کنیم. در شرایط فعلی چنین چیزی رخ نمی‌دهد و قیمت‌گذاری به شیوه پراشکال امروزی ادامه خواهد داشت.

✪ **با این توضیح، در شرایطی چون امروز، دولت کدام بخش از رانت‌های پنهان و یارانه‌هایی که می‌پردازد را باید حذف کند و کدام یک را حفظ یا تقویت کند؟**

این یک سوال بسیار مهم و جدی است که پرداختن به آن نیاز به زمانی جدا دارد. هر حمایتی که اکثریت جامعه و به‌طور مشخص افراد نیازمند آن را دریافت کنند و نتایج آن بهبود وضعیت زندگی مردم و شاخص‌های تولید شود، باید ادامه پیدا کند و در مقابل برخی اقدامات هستند که باوجود حساسیت بالا، بخشی ناچیز منفعت آن را می‌برند. من فکر می‌کنم حامل‌های انرژی جزو این دسته است، زیرا همه مردم حتی خودرو ندارند و برندگان ارزان‌فروشی بنزین هم عموماً دارندگان اتومبیل نیستند.

ازسوی دیگر مسئله‌ای چون تعیین حداقل دستمزد و حقوق کارمندان مطرح است که به‌طور مستقیم ۲۰ میلیون نفر از جمعیت ایران را در بر می‌گیرد و اگر خانواده‌های آنها را هم لحاظ کنیم، اکثریت قاطع جمعیت کشور از مواهب رشد مزدی بهره‌مند می‌شوند. رشد حقوق و دستمزد قدرت خرید مردم را تقویت می‌کند و می‌تواند بازارهای دچار رکود شده را دوباره به تحرک وادارد. پس اگر مزد به اندازه کافی و بر مبنای هزینه‌های یک زندگی رشد نکند، سرکوب مزدی رخ داده که زیان‌دیدگان این امر اکثریت مردم خواهند بود. این امر درباره بهداشت و آموزش رایگان و در دسترس هم صدق می‌کند. منافع کشور ایجاب می‌کند هر فردی جدا از میزان درآمدش بتواند درمان کافی را تجربه و تحصیل کند. پس این سیاست‌های حمایتی باید هم تقویت شوند و هم ادامه پیدا کنند و منابعی که به این فعالیت‌ها اختصاص می‌یابد را هم نباید رانت نامید.

✪ **پس رانت چیست؟**

حمایت بی‌هدفی که محقق نمی‌شود و در ازای آن منابع هفتگفتی نصیب افرادی خاص می‌شود؛ اگر تعریفی غیر از این را در نظر بگیریم باید همه حمایت‌هایی که در جهان از صنایع می‌شود را ذیل رانت در نظر گرفت و احتمالا نظام حاکم بر جهان امروز هم رانتی است. چنین چیزی غلط است. حمایت از صنایع حتی اگر رانت باشد، چنانچه هدفمند و جدی انجام شود، می‌تواند به گشایش بزرگی منجر شود؛ پس می‌توان گفت اعطای این «رانت» برای اقتصاد بسیار ضروری است.

✪ **بازگشت نحوه قیمت‌گذاری خوراک پتروشیمی‌ها به روش گذشته چه پیامدی خواهد داشت؟**

من فکر می‌کنم مدت‌ها پیش با انتشار خبر تغییر فرمول قیمت‌گذاری خوراک، شوک به بورس وارد شد که الان اثر آن خارج شده، اما پخش توثیت وزیر اقتصاد دوباره به بازار یک شوک داد. به هر حال بازار چندان تغییر جهت نمی‌دهد، اما از آنجایی که دولت کسری خود را نمی‌تواند جبران کند، میزان آن افزایش خواهد یافت.

✪ **در ایران گاه حمایت‌هایی صورت گرفته که نتایج آن در تناقض با اهدافش بوده است. این ناشی از چیست؟ واقعیت این است که ما در کشور حمایت درست و اصولی نداشتیم.**

حمایت اگر صورت می‌گیرد باید برای مردم نیازمند یا صناعی باشد که نیاز به رشد دارند. دولت به اشکال مختلف از کشاورزان حمایت می‌کند تا هم تولید غذای کشور در داخل انجام و هم موج مهاجرت به شهرها کنترل شود. با این همه امروز کشاورزان به‌شدت ناراضی هستند. برای حمایت از اشتغالزایی منابعی اختصاص دادند که بخش بزرگی از آن وارد فعالیت‌های نامولد شد؛ به این ترتیب به نام تولید و به کام ضدتولید شد.

انرژی ارزان در ایران مسئله‌ساز است



حسین زاده‌عسکول
طرح فناوری پلاسما معاونت علمی
و فناوری ریاست‌جمهوری

مدیریت پسماند و افزودن آن به چرخه انرژی، سیاستی است که در کشورهای توسعه‌یافته سابقه زیادی دارد، اما در کشور ما این جریان تنها تبدیل به علمی شد که در دانشگاه‌ها از آن صحبت می‌شود. به‌عبارت دیگر، تاکنون نتوانستیم استفاده چندان مهمی از آن در تولید انرژی کنیم و هیچ‌گاه بهره‌وری انرژی در استفاده از پسماندها مدنظر قرار داده نشد، در حالی که کشورهای پیشرفته از همان ابتدای تولید پسماند و زباله‌ها، آنها را وارد چرخه انرژی می‌کنند و در چرخه مصرف قرار می‌دهند. برای مثال، در شهر برلین با استفاده از زباله‌سوزهای عمومی، آب گرم شهر تامین و در واقع، با زباله‌سوزی، انرژی لازم برای آب گرمخانه‌ها و دیگر مراکز در شهر تولید می‌شود. از آنجایی که مصرف انرژی در کشوری نظیر آلمان هزینه زیادی دارد، چنین راهکارهایی به‌شدت موردانتقال قرار گرفته؛ اینکه در کشور ما از تولید انرژی از پسماند استقبال چندانی نشده است، به ارزان بودن انرژی بر می‌گردد؛ از آنجایی که منابع نفت و گاز تا حد زیادی تامین‌کننده انرژی در کشورمان است، طبیعی است که مصرف این انرژی نسبت به دیگر کشورها ارزان‌تر باشد، اما امروزه لزوم بهینه‌سازی مصرف به‌منظور تولید انرژی به‌شدت احساس می‌شود.

نرخ پایین انرژی باعث شده است که مردم نسبت به استفاده دوباره از پسماند و زباله بی‌تفاوت باشند و دولت هم قوانین محکمی برای این امر قرار ندهد، البته چند سالی است که در کشور، چنین موضوعاتی برای تولید انرژی موردبحث قرار گرفته و اقداماتی هم درباره تفکیک پسماند انجام شده، اما در کل، نگاه اصلی در کشور ما نسبت به استفاده از پسماند برای تولید انرژی کسب سود و بهره‌گیری اقتصادی است، در حالی که در کشورهای اروپایی در درجه اول نگرش افزایش بهداشت و امحای زباله مدنظر قرار داده شده است.

در بیشتر کشورهای پیشرفته دنیا، پراکندگی در زباله پسماند دیده نمی‌شود و این یکی از اصلی‌ترین مولفه‌ها در تولید انرژی از پسماندها و بازگردانی آن به چرخه مصرف است. همان‌گونه که پیش‌تر هم اشاره شد، کسب سود و صرفه اقتصادی از پسماند، نخستین نگرش به‌روردی از آن در کشور ما است و با نگاهی گذرا به چرخه تولید و مصرف پسماند در کشور ما می‌توانیم به این گزاره صحه بیشتری بگذاریم. دولت و نهادهای دولتی باید از فناوری‌ها دانش‌بنیان‌هایی که در این عرصه فعالیت می‌کنند، حمایت کافی داشته باشند. به عبارت دیگر، دولت باید حامی دانش‌بنیان‌ها برای تشکیل یک مجموعه منسجم در این عرصه باشد.

پلاسما بعد از جامد، مایع و گاز، حالت چهارم ماده است که استفاده‌های زیادی می‌توان از آن برای تولید انرژی کرد. حال وقتی گاز به‌واسطه یونیزاسیون تبدیل به حالت چهارم ماده می‌شود، توانایی تولید انرژی بسیار بالایی دارد که از آن می‌توان برای فعالیت‌های بسیاری استفاده کرد.

باتوجه به اینکه طیف گوناگونی از پسماند از جمله جامدات، مایعات و حتی گاز وجود دارد، می‌توان با استفاده از فناوری گاز پلاسما بیشترین انرژی موردانتظار را از پسماند و زباله‌ها تولید کرد، خلاف زباله‌سوزی که تنها زباله‌های قابل‌سوختن را به انرژی تبدیل می‌کند، با این فناوری می‌توان تمام فلزات و جامدات و حتی شیشه‌ها را به‌وسیله پلاسما و گاز سنتز ذوب کرد.

زباله‌ها در این فرآیند به‌شکلی بی‌خطر و مذاب از رآکتور خارج می‌شوند، همچنین بنزین، گازوئیل و... را می‌توان به‌وسیله گاز سنتز به انرژی تبدیل کرد. در کل، بهترین فناوری تولید انرژی از پسماند، فناوری پلاسما است، البته هزینه بیشتری نسبت به فناوری‌های دیگر دارد، اما چون انرژی زیادی با استفاده از آن می‌توان تولید کرد، صرفه اقتصادی بالایی هم دارد. در نهایت، از یک‌سو مقرون به‌صرفه‌تر است و از سوی دیگر، کمک زیادی به ارتقای بهداشت شهری می‌کند.

سنتز گاز خروجی از رآکتور پلاسما است که دمایی بین ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ درجه سلسیوس دارد. به‌وسیله این گاز ما می‌توانیم به‌شکل مستقیم توربین‌های آبی را به‌حرکت دربریاوریم و انرژی و برق تولید کنیم یا می‌توانیم گاز سنتز تولیدشده را بسوزانیم و در قالب غیرمستقیم از طریق بویلرها بخار آب تولید کنیم و از انرژی آن برای تولید برق و دیگر موارد بهره بگیریم.

همچنین، از گاز سنتز پس از خروج و سرد شدن می‌توان در مواد شیمیایی، سوخت گاز، بنزین و گازوئیل استفاده کرد. به‌اعتقاد من، باید در ذهنیت دولتمردان و تصمیم‌گیران، استفاده از فناوری‌های پلاسما برای امحای زباله و مصرف دوباره آن در انرژی مهم جا بیفتد. هنوز در ایران مجموعه کامل برای امحای زباله‌ها و رسیدن به بهداشت استاندارد شهری وجود ندارد.

این نوع پلاسما باتوجه به نسبت بالای انرژی، برای محیط با چگالی بالا مناسب است. برای مثال، پسماندهای بیمارستانی را که مخلوطی از مواد آلی، پلیمرها، فلزات و سایر مواد است، می‌توان با استفاده از این فناوری تبدیل به انرژی حرارتی یا برق کرد. پلاسمای سرد را نیز می‌توان یک گاز حاوی الکترون‌ها، اتم‌ها و مولکول‌های برانگیخته، یون‌ها، رادیkal‌ها، فوتون‌ها و ذرات خشی که در آنها الکترون‌ها انرژی بسیار بالاتری از ذرات خنثای گازی دارند، تعریف کرد.

حل مشکلات صنعت حمل‌ونقل دریایی با جادوی قرن ۲۱

فناوران از زباله، سوخت کشتی می‌سازند



عکس: سید

بی‌شک صنایع دریایی نقش مهمی در رشد و توسعه مناطق ساحلی کشورها دارد. این صنایع حوزه وسیعی از صنایع از قبیل ساخت کشتی، زیردریایی و سکوها‌ی دریایی را شامل می‌شود که اغلب آنها در ایران نوبا هستند. نانو، از جمله علمی است که ردپای آن را می‌توان در سایر علوم نیز دید. این علم به پیشرفت صنعت نیز کمک کرده است. این فناوری در بخش‌های مختلف صنایع دریایی هم کاربردهای ارزنده‌ای داشته که می‌تواند صنایع دریایی کشور ایران را با تحول زیادی روبه‌رو کند. از طرفی، شناسایی نیازهای گسترده صنایع دریایی می‌تواند بازار خوبی برای محصولات فناوری نانو در ایران باشد و زمینه رشد خوبی را نیز برای آن فراهم کند. از رفع مشکلات حمل‌ونقل دریایی تا کاهش آثار زیانبار زیست‌محیطی. خوشبختانه فناوری نانو در دهه اخیر از سوی ایران، موردتوجه جدی قرار گرفته، همزمان با آن صنایع دریایی نیز دچار تحولات اساسی شده و سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی در آن انجام شده است.

فناوران در این گزارش به راه‌حل‌های فناوران ایرانی در حل چالش‌های حمل‌ونقل دریایی در سواحل پرداخت.

خلق شگفتی با جابه‌جایی اتم‌ها

این محقق و پژوهشگر درباره هدف انجام این طرح گفت: همواره رسوبات زیستی دریایی از جمله بستر خزه روی ابزارهای متحرک و ثابت در حمل‌ونقل دریایی، معضلی دیرینه و پرهزینه برای صنایع دریایی محسوب می‌شوند. جلبک‌های سبز، دیاتوم‌ها و صدف‌ها به‌دلیل چسبندگی خود به سازه‌های انسان‌ساخت از جمله زیردریایی‌ها و کشتی‌ها و آسیب به آنها مشهور هستند. اگرچه راه‌حل‌هایی به‌صورت پوشش‌های مقاوم در برابر رسوبات دریایی وجود دارند، اما بسیاری از آنها در طبیعت، آفت‌کش محسوب می‌شوند و هنوز لازم است که راه‌حلی گسترده، موثر و ایمن از نظر زیست‌محیطی اتخاذ شود و به بازار بیاید.

سلیمانی گفت: از آنجایی که رشد اجتماعات رسوبی روی بدنه کشتی‌ها موجب افزایش بار کشتی، کاهش قابلیت مانور، افزایش مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شود، از این‌رو هم هزینه‌های اقتصادی و هم زیست‌محیطی را افزایش می‌دهند. به‌همین‌دلیل، امروزه، رقبا‌ی اصلی پوشش‌های آفت‌کش ضد‌رسوب، پوشش‌های موسوم به «آزاد ساز - رسوب» هستند که مانع جذب رسوبات می‌شوند.

جادوی قرن ۲۱

وی در ادامه بیان کرد: طی چند سال گذشته، گرافن و گرافن‌اکساید (نوعی ساختار کربنی که به‌عنوان سبک‌ترین، قوی‌ترین، نازک‌ترین، بهترین هادی حرارتی و الکتریکی شناخته می‌شود) موردتوجه دانشمندان قرار گرفته و کاربردهای زیادی برای آن تعریف شده است تا جایی که این ماده را «جادوی قرن ۲۱» می‌نامند. گفتنی است، باتوجه به جدید بودن آن، این ماده، کاربردهای زیادی در حوزه دریایی دارد که کمتر به آن توجه شده است. به‌همین‌دلیل،

تولید سوخت از زباله

بر محیط‌زیست می‌گذارند، چراکه درصد بسیار کمی از این زباله‌ها بازیافت می‌شوند و دوباره به چرخه مصرف برمی‌گردند، اما حجم زیادی از آن، موجب مرگ شمار زیادی از ازیان دریایی می‌شود و حتی در صورت دفن، خاک را هم آلوده می‌کند. طبق منابع علمی رسمی کمتر از ۱۰ درصد این زباله‌ها بازیافت می‌شود و ۳۵۰ سال طول می‌کشد تا آن بخش از زباله که در زمین دفن شده است، در خاک تجزیه شود. با کمک روش (پیرولیز)، فرآیند تجزیه به‌جای ۳۵۰ سال، تنها ۴۵ دقیقه طول می‌کشد؛ یعنی در ۴۵ دقیقه زباله تجزیه و به انواع سوخت با به‌سوزی بالا تبدیل می‌شود. در واقع، می‌توان از زباله‌های دریایی برای سوخت شناورها و کشتی‌ها استفاده کرد. موسوی گفت: با جمع‌آوری انواع زباله‌ها چه آنهایی که کنار سواحل ریخته شده‌اند و چه زباله‌های شهری، منبع سوخت با روش (پیرولیز) تامین می‌شود. تمرکزمان روی زباله‌هایی است که قابلیت بازیافت و استفاده مجدد را ندارند. حتی درباره زباله‌های عفونی میکروبی بیمارستانی که باید با پروتکل مشخصی در عمق ۶ متری دفن شوند، می‌توان آنها را با استفاده از نانوکاتالیست‌ها در داخل رآکتور تبدیل به سوخت با بنزین با عدد اکتان بالای ۹۰ کرد.

به‌گفته وی، عدد اکتان به‌سوزی بنزین را نشان می‌دهد و هرچه‌قدر بالا باشد، آلاینده حاصل از بنزین کمتر خواهد بود و بنزین باکیفیت‌تر است.

وی بااشاره به اینکه با روش (پیرولیز) پساب‌های صنعتی و پتروشیمی کمتر خواهد شد، گفت: فعالیت‌های پتروشیمی معمولاً به محیط‌زیست آسیب می‌زنند. یک گالن پساب پتروشیمی ۳هزار و ۵۰۰ گالن آب زیرزمینی را آلوده می‌کند. با روش (پیرولیز) می‌توان از پساب پتروشیمی استفاده و انواع سوخت‌های باکیفیت تولید کرد. همچنین، می‌توان به تولید گازهایی برای تولید گرمایش نیز پرداخت. از دیگر موادی که از این فرآیند تولید می‌شوند، سوخت جت است که یخ نمی‌زند و تنها کشورهای عضو ناتو اجازه خرید این

سخن پایانی

باتوجه به موارد آورده‌شده در این گزارش، یکی از مزایای روش (پیرولیز) این است که سرمایه‌گذاری برای توسعه آن یک‌مدم پتروشیمی است.

همچنین، مواد حاصل از این فرآیند بنزین‌های اکتان با فوق‌به‌سوز

نیاز به مطالعه و تحقیق بیشتر در این زمینه احساس می‌شود.

این محقق و پژوهشگر با بیان اینکه تاکنون پژوهشی با این محوریت که به حل چالش‌های اجتماعات رسوبی روی بدنه کشتی

بپردازد، انجام نشده است، گفت: رنگ‌های آنتی‌فولینگ با ضدخزه موجود در بازار براساس مواد و روش‌های شیمیایی تولید می‌شوند که خسارت‌های جبران‌ناپذیری به محیط‌زیست وارد می‌کنند و البته هزینه‌های هنگفتی هم دارند. در این مطالعه برای نخستین‌بار نانوکامپوزیت‌گرافن‌اکساید احیاشده با ترکیبات طبیعی دریایی که دارای خواص آنتی‌فولینگی (ضدخزگی) است، سنتز و ترکیب شد. با این روش نه‌تنها به محیط‌زیست آسیبی وارد نمی‌شود، بلکه ارزان‌تر از رنگ‌ها و ترکیبات ضدخزگی موجود در بازار است. حتی باعث از بین رفتن موجودات مزاحم می‌شود و هزینه‌های مربوط به حذف این موجودات از بدنه کشتی را نیز کاهش می‌دهد.

سلیمانی بااشاره به اهمیت حمایت‌های اقتصادی از چنین دستاوردهایی در راستای توسعه حمل‌ونقل دریایی گفت: اگر از این طرح پژوهشی، حمایت‌های مالی انجام شود، در تمامی حوزه‌های صنعتی به‌ویژه صنعت حمل‌ونقل دریایی و سکوها‌ی نفتی می‌توان از آن استفاده کرد و کاهش خسارات ازیاری را به‌دنبال دارد. وی افزود: در انجام این طرح با چالش‌هایی نظیر دسترسی به منابع مواد اولیه، امکانات و تجهیزات سمی نظیر سرب، جیوه، کادمیوم، ریشه این معضل در ضعف ارتباط میان صنعت و دانشگاه است که متأسفانه این طرح در صنعت هنوز جایگاه خود را پیدا نکرده است.

سوخت را دارند.

این پژوهشگر بااشاره به شکاف میان میزان تولید و مصرف بنزین در کشور گفت: روزانه ۱۲۲ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف می‌شود، در حالی که میزان تولید ۱۰۸ میلیون لیتر در روز است؛ حال برای پر کردن این شکاف، باید ظرفیت پتروشیمی را بالا ببریم که نیاز به سرمایه‌گذاری زیاد دارد یا بنزین را سهمیه‌بندی کنیم.

موسوی گفت: موادی که در انتهای رآکتور باقی می‌ماند نوعی نانوکربن است که بیضی شکل است که به نام‌های سی ۶۰ و سی ۷۰ شناخته می‌شوند. نانوکربن‌ها در ایران بسیار گران‌ترخ هستند و معمولاً وارد می‌کنیم. مزایای اصلی این نانوکربن‌ها تصفیه بالای پساب‌های صنعتی است. فلزهای سمی نظیر سرب، جیوه، کادمیوم، آرسنیک و ... را به خود جذب می‌کند. یعنی با روش (پیرولیز) نه‌تنها محیط‌زیست آلوده نمی‌شود، بلکه فلزات سنگین تالاب‌هایی را که ناشی از پسماندهای پتروشیمی درحال‌حاضر آلوده شدن هستند، جذب می‌کند.

وی در ادامه به چالش‌های جمع‌آوری زباله اشاره کرد و گفت: در کشوری که بنزین از آب معدنی ارزان‌تر است، چگونه می‌توان انتظار رشد چنین فرآیندهای فناورانه را داشت. از طرفی هم، مافیای در زباله اجازه رشد چنین فرآیندهایی را نمی‌دهد. تصور کنید تجارت زباله در تهران به شی ۴ میلیارد تومان می‌رسد. به‌همین‌دلیل دسترسی به زباله در تهران تا حد زیادی غیرممکن است. بنابراین، اجرای روش‌هایی نظیر (پیرولیز) که منجر به کاهش میزان زباله و کاهش آسیب به محیط‌زیست می‌شود، کمابیش محال است. در واقع، دفن زباله به‌نفع باند و مافیای زباله است و سازمان بازیافت هم عملکرد ضعیفی دارد.

است که فاقد سرب و آلودگی برای مردم است. از آنجایی که به‌سوزی بنزین برای دولت هزینه زیادی دارد، می‌توان از این فرآیند با صرف هزینه بسیار کم بنزین با اکتان بالا که آلودگی بسیار کمی دارد، تولید کرد.



مهناب دمی‌چی
editor@smtnews.ir



**همواره
رسوبات زیستی
دریایی از جمله
بستر خزه
روی ابزارهای
متحرک و ثابت
در حمل‌ونقل
دریایی، معضلی
دیرینه و
پرهزینه برای
صنایع دریایی
محسوب می‌شود**



**نانوکاتالیست‌ها
نقش اصلی را در
تبدیل زباله به
سوخت برعهده
دارند. آنها
مانند خورویی
عمل می‌کنند که
موجب افزایش
سرعت واکنش
شیمیایی در
رآکتور می‌شود**

لزوم مشخص شدن منشأ پول در سرمایه‌گذاری خارجی



امیر رهبر، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران

در علم اقتصاد، سرمایه‌گذاری به‌معنای تخصیص منابع مالی، به امید به‌دست آوردن منابع باارزش‌تر در آینده اطلاق می‌شود. سرمایه‌گذاری می‌تواند به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم انجام شود. در سرمایه‌گذاری مستقیم افراد به‌صورت مستقیم از نتایج معاملات تجاری بهره‌مند می‌شوند. سرمایه‌گذاری غیرمستقیم، در مقابل روش مستقیم قرار می‌گیرد؛ یعنی اگر فرد سرمایه‌گذار دانش کافی از بازارهای مالی و بورس نداشته باشد، می‌تواند از این روش برای سرمایه‌گذاری، استفاده کند.

سرمایه‌گذاری خارجی، گونه‌ای دیگر از سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود. در این شیوه سرمایه‌گذاری، خارج‌ها سرمایه خود را به کشور دیگر با هدف افزایش سرمایه هدایت می‌کنند. در ادامه سعی دارم بخشی از چالش‌ها و موانع جذب سرمایه‌های خارجی در ایران را بررسی کنم. به‌نظر می‌رسد نخستین مانع جذب سرمایه‌گذاری خارجی به مشخص نبودن مکانیسم تشخیص منشأ پول بازگردد. در نخستین گام باید سرمایه‌گذاران موردتایید سیستم بانکی کشور قرار بگیرند؛ از این رو باید سازکاری برای تشخیص پول و سرمایه‌ای که وارد کشور می‌شود، تعریف کرد تا بتوان پاک بودن آن پول را تشخیص داد.

نبود مکانیسم مشخص برای تشخیص منبع پول باعث شده یکسری مشکلات برای شرکت‌هایی که می‌خواهند سرمایه وارد ایران کنند، ایجاد شود. شرکت‌های ایرانی نمی‌دانند از چه فیلترهایی باید تشخیص بدهند که این پول پاک است و می‌توانند از آن برای توسعه فعالیت خود بهره بگیرند. ممکن است سرمایه‌گذار خارجی پول پاکی نداشته باشد و با هدف پولشویی بخواهد پولی را وارد ایران کند تا بعد از سرمایه‌گذاری در ایران، دیگر گیر و گرفتاری دربارہ منشأ پول نداشته باشد.

برخی از سرمایه‌گذاران خارجی تمایل دارند با بهره صفر درصد پول به ایران بیاورند و بعد از مدتی پول‌شان بازگرداندۀ شود. در این شرایط باید درباره پاک بودن آن پول تردید کرد. در این موارد دستگاه‌های امنیتی کشور باید درباره منشأ پول تحقیق و اعلام‌نظر کنند. در حال حاضر فعالان اقتصادی نمی‌دانند که از کدام نهادها باید درباره پاک بودن پول سرمایه‌گذاران خارجی استعلام بگیرند. به‌نظر می‌رسد اگر ایران عضو سازمان FATF شود این گرفتاری‌ها به حداقل می‌رسد و می‌توان با سهولت بیشتری درباره منشأ و منابع پول اظهارنظر کرد.

شرایط ورود پول پاک در ایران نیز دشوار است. وقتی پولی پاک باشد و از نظر امنیتی مشکلی نداشته باشد، سرمایه‌گذار خارجی به‌شرطی پول را وارد می‌کند که تضمین‌های دولتی دریافت کند؛ در غیر این صورت سرمایه خود را وارد نمی‌کند. بسیاری از کشورهای اروپایی برای وارد کردن سرمایه به ایران اعلام آمادگی و پیشنهادهاتی را طرح کردند؛ به‌عنوان مثال چند ماه پیش سرمایه‌گذاران آلمانی برای سرمایه‌گذاری در حوزه ساخت‌وساز و پروژه‌های عمرانی سودده به کشور مراجعه کردند.

نگرانی در زمینه جذب سرمایه وجود ندارد؛ دغدغه اصلی این است که آیا منشأ پول واردشده موردتایید دولت ایران است و در آینده مشکلی برای سرمایه‌گذار ایجاد نمی‌شود.

به‌نظر بنده رفع تنش‌های سیاسی با کشورهای منطقه می‌تواند در جذب سرمایه نقش مهمی ایفا کند. آمار جذب سرمایه‌گذاری خارجی عربستان بالاست و این کشور تمایل دارد خدمات فنی-مهندسی ایران به عربستان برود.

در اتاق بازرگانی کمیته‌ای تشکیل شده تا ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری عربستان در ایران را موردبررسی قرار بدهد.

در ایران عقب‌ماندگی در سرمایه‌گذاری قابل‌توجه است، این در حالی است که اگر امنیت اقتصادی وجود داشته باشد، ورود سرمایه بیشتر خواهد شد. به عنوان مثال در مسیرهای جاده‌ای، ریلی و هوایی نیازمند ورود سرمایه هستیم.

به‌نظر بنده در مسیر ریلی که قرار است بین ایران و عراق افتتاح شود، دولت نباید ورود کند و باید اجازه دهد سرمایه‌گذاران خصوصی و خارجی این کار را انجام بدهند.

ورود سرمایه از کشورهای خارجی حتی در قالب فاینانس به‌صرفه است. سرمایه‌گذاری می‌تواند از محل دریافت عوارض پول و سرمایه خود را بازگرداند.

یکی دیگر از روش‌های تسهیل در تامین مالی این است که بخش خصوصی را به بخش خصوصی متصل کنیم و پول‌های بخش خصوصی در بخش خصوصی به گردش در بیاید.

به‌نظر می‌رسد در یک دهه آینده، بنگاه‌ها با مشکل سرمایه در گردش نیز مواجه خواهند بود. این پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که شرایط مانند سال‌های گذشته نخواهد بود و ایران که طی سال‌های تحریم، فرصت سرمایه‌گذاری در بخش نفت را از دست داده، طی سال‌های آینده نیز شاهد حرکت سرمایه‌ها به دیگر کشورها خواهد بود.

بانک و بیمه

editor@smtnews.ir

فرار سرمایه داخلی، انگیزه ورود خارجی را گرفت



گفته‌اند.

براساس آخرین آمار سازمان سرمایه‌گذاری خارجی، حجم سرمایه‌گذاری خارجی از ابتدای فعالیت این دولت تا فروردین سال جاری حدود ۶ میلیارد و ۵۱ میلیون دلار بوده و ۴۰۱ طرح سرمایه‌گذاری خارجی به ارزش ۱۰ میلیارد و ۷۶۵ میلیون دلار مصوب شده است. با این

سرمایه و پول کالایی ترسو است؛ از این رو به سمتی میل می‌کند که امنیت‌اش تضمین باشد. به‌نظر می‌رسد تحریم‌ها و برخی قوانین بازدارنده در محیط کسب‌وکار ایران، جذب سرمایه‌گذاری خارجی در ایران را با چالش جدی مواجه کرده است؛ تا جایی که مسئولان و کارشناسان اقتصادی بارها از خلأ سرمایه‌گذاری خارجی در اقتصاد ایران سخن

میل سرمایه برای ورود به مناطق امن

کنیم صرفا با بهبود روابط بین‌المللی، سرمایه‌های خارجی به ایران سرازیر خواهند شد، درست نیست. مشکل اصلی به ضعف مدیریت داخلی بازمی‌گردد؛ هرچند نباید از فاکتور تحریم‌ها به‌راحتی گذریم. این فعال اقتصادی با اشاره به توصیه کارشناسان موسسه بین‌المللی فریزر گفت: کارشناسان موسسه فریزر به ما توصیه کردند که به‌دنبال جذب سرمایه خارجی در ایران نباشیم و راه‌حل توسعه سرمایه‌گذاری در ایران را حفظ سرمایه‌های داخلی دانستند. آنها می‌گفتند اگر فرار سرمایه در ایران متوقف نشود، خارجی‌ها نیز برای سرمایه‌گذاری در ایران اقدام خواهند کرد.

وی با طرح پرسشی بیان کرد: سرمایه‌گذاران خارجی وقتی فرار سرمایه‌گذاران داخلی از کشور را مشاهده می‌کنند، به چه انگیزه‌ای سرمایه‌های خود را وارد ایران کنند؟ به‌عبارت دیگر سرمایه‌گذار داخلی، چراغ راه سرمایه‌گذار خارجی است؛ بنابراین نخستین گام این است که محیط کسب‌وکار کشور به سمتی هدایت شود که سرمایه‌گذار داخلی رغبتی به بیرون بردن سرمایه خود نداشته باشد. مستوفی با اشاره به علاقه‌مندی‌های موجود برای سرمایه‌گذاری در ایران، تصریح کرد: امنیت سرمایه‌گذاری در ایران وجود ندارد و ریسک سرمایه‌گذاری در کشور بالاست. طبق گزارش‌های جهانی ایران در شاخص سهولت کسب‌وکار، رتبه جالبی ندارد؛ بنابراین نبود اعتماد، امنیت و شفافیت باعث شده سرمایه‌گذار سرمایه خود را در ایران در ریسک بداند و تمایلی به استفاده از آن در فعالیت‌های اقتصادی ما نداشته باشد.

■ **پایین بودن عدد جذب سرمایه‌گذاری در ایران**

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران با تاکید بر ظرفیت‌های بالای ایران در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، اضافه کرد: ایران می‌توانست هاب منطقه در جذب سرمایه‌گذاری خارجی باشد.

جذابیت بنادر ایران برای سرمایه‌گذاران خارجی

خمینی می‌آیند، امکان تردد کانتینری سخت است.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران با اشاره به فعالیت بنادر کوچک و متوسط در شمال و جنوب کشور، خاطرنشان کرد: بنادر در برخی خطوط کاری می‌توانند جذابیت خاص خود را داشته باشند و با یک سرمایه‌گذاری محدود رونق بگیرند؛ به‌عنوان نمونه بندر لنگه، در ترانزیت خودروهای سواری خوب عمل می‌کند. در مجموع با انجام برخی اصلاحات و بهسازی‌ها در اسکله‌ها روند فعالیت در بنادر آسان‌تر خواهد شد.

این فعال اقتصادی ادامه داد: بندر خرمشهر و آبادان سابقه طولانی در میان بنادر ایران دارند و اگر لایروبی ارودنروند انجام شود، تاثیر خوبی در فرآیند کاری سازمان بنادر و دریانوردی خواهند داشت.

■ **احیای سهم سنتی دریانوردی در خلیج‌فارس**

وی در پاسخ به این پرسش که احتمال سرمایه‌گذاری کشورهای منطقه در بنادر ایران چقدر است؟ گفت: سرمایه‌گذاری خارجی در یک بازه زمانی کوتاه‌مدت اتفاق نمی‌افتد و به عمیق‌تر شدن روابط نیاز دارد. برای دستیابی به نتایج مطلوب و سریع‌تر بهتر است سهم سنتی دریانوردی در خلیج‌فارس را دوباره احیا کنیم و بازگردانیم. حسینی تصریح کرد: صدها سال است که ایران در خلیج‌فارس و دریای عمان دریانوردی سنتی دارد و این مورد به‌دلیل تحریم‌ها و برخی مشکلات با کشورهای منطقه تا حدودی کم‌رنگ شد، اما باید بر این موضوع بیشتر متمرکز شد. درست است که در این منطقه ناوگان‌ها کوچک هستند، اما تاثیر عمده‌ای در فرآیند دادوستد دارند و باتوجه به روابط خویشاوندی که در خلیج‌فارس وجود دارد، دریانوردی سنتی می‌تواند کمک‌کننده باشد.

این فعال اقتصادی با تاکید بر لزوم احیای کشتیرانی جمهوری اسلامی، گفت: کشتیرانی والفجر سرویس‌های منظمی به بنادر جنوبی خلیج‌فارس داشت و به‌نظر می‌آید که باید دوباره این خطوط احیا شوند.

وی تحریم و قاچاق سوخت را عوامل اختلال در احیای کشتیرانی جنوب ایران معرفی کرد و افزود: کشتیرانی ایران به ساماندهی دوباره

حال کارشناسان و تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که باوجود تمایلات مثبت، میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران کافی نبوده و راه‌حل توسعه سرمایه‌گذاری در ایران حفظ سرمایه‌های داخلی است؛ به‌عبارت شفاف‌تر اگر فرار سرمایه در ایران متوقف شود، خارجی‌ها نیز برای سرمایه‌گذاری در ایران اقدام خواهند کرد.



زمانی که عوامل جذب سرمایه‌گذاری به امارات، عربستان و ترکیه را بررسی می‌کنیم متوجه این مهم می‌شویم که ظرفیت‌های ایران نسبت به این کشورها بهتر است؛ اما چرا سرمایه‌گذاران به ایران نمی‌آیند؟ در نهایت به این نتیجه می‌رسیم که بالا بودن تنش‌های بین‌المللی ایران در کنار ریسک بالای سرمایه‌گذاری این شرایط را رقم زده است.

وی با اشاره به ضرورت بهبود و اصلاح روابط سیاسی ایران با کشورهای دنیا، خاطرنشان کرد: روابط ما باید با کشورها دوستانه و صمیمانه‌تر شود و مسئله امنیت، شفافیت، ریسک پایین در سرمایه‌گذاری و اجرای دقیق قوانین را جدی بگیریم.

رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی تهران ضمن تشریح مذاکرات اتاق تهران با صندوق توسعه ملی، عنوان کرد: یکی از موضوعات موردتوافق اتاق بازرگانی و صندوق توسعه ملی این بود که اتاق تهران پروژه‌هایی را از لحاظ امکان‌پذیری موردارزیابی قرار دهد و گزارش آن را به صندوق ارائه کند و صندوق توسعه ملی، موضوع تامین مالی این پروژه‌ها را بررسی می‌کند.

این فعال اقتصادی در پاسخ به این پرسش که عدد جذب سرمایه‌گذاری خارجی در ایران چقدر است؟ گفت: نمی‌توانم عدد دقیقی را بیان کنم، اما به نظر می‌رسد که پایین باشد. کشورهایی مانند سنگاپور و هنگ‌کنگ سالانه ۱۴۰ تا ۱۵۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی جذب می‌کنند، اما در ایران این عدد به بیش از ۲ تا ۳ میلیون دلار هم نمی‌رسد و در بهترین حالت حدود ۵ میلیون دلار بوده است.



نیاز دارد. اگر می‌خواهیم میزان محرومیت را در بنادر کوچک و متوسط پایین بیاوریم، باید مسیرهای سنتی را دوباره به چرخه تردد بازگردانیم. با کمترین هزینه و سرمایه‌گذاری می‌توان این مسیرها را گسترش داد. به‌عنوان مثال برای مرزمنشین‌های جنوبی تجارت تهنلجی اهمیت ویژه دارد و اگر این مسیرها احیا شوند، در حوزه بازرگانی، کشتیرانی و اقتصاد محلی تاثیرگذار خواهند بود.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران با اشاره به ورود و جذب سرمایه خارجی، اضافه کرد: در اخبار آمده است چین، قرقیزستان، عراق و افغانستان در بنادر مختلف ایران سرمایه‌گذاری کرده‌اند؛ افغانستانی‌ها در بندر چابهار ورود جدی داشتند. به‌نظر می‌رسد درباره این ظرفیت تبلیغات کمی انجام شده است؛ در حالی که فرصت خوبی در بنادر جنوبی ایران وجود دارد و با راه‌اندازی بندر جاسک، تاثیر ملموس آن در مبادلات تجاری روشن خواهد شد. باتوجه به اینکه این بندر از تنگه هرمز فاصله دارد راحت‌تر می‌توانیم رفت‌وآمد داشته باشیم.

وی در پایان با تاکید بر لزوم فراهم کردن زیرساخت‌ها برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی، گفت: بعد از فراهم کردن امکانات در بنادر ایران، سرمایه‌گذار خارجی با میل و رغبت سرمایه خود را وارد خواهد کرد.

سخن پایانی

سال گذشته ایران رتبه هفتادونهم را در میان کشورهای جهان از نظر میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی کسب کرد. کارشناسان اقتصاد بر این باورند که رفع تنش‌های سیاسی می‌تواند نقش مهمی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی ایفا کند و این امید ایجاد شده که سرمایه‌گذاران بیشتری به ایران میل پیدا کنند.

ل‌زوم‌ت‌رو‌ی‌ج‌ ف‌ر‌ه‌ن‌گ‌ م‌ال‌ی‌ات‌ی‌ در‌ ی‌ز‌د

رئیس کل دادگستری استان یزد با اشاره به نقش مالیات در عمران و آبادانی کشور گفت: باید فرهنگ مالیاتی به‌عنوان یکی از سنت‌های حسنه اخلاقی در جامعه ترویج شود.

به گزارش خبرنگار **سمنه** از استان یزد، غلامعلی دهشیری در بازدید از هیات‌های دادرسی مالیاتی استان گفت: باید نقش مالیات در آبادانی و توسعه کشور مشهود باشد به گونه‌ای که مردم شیرینی آن را درک کنند. وی بر لزوم تحقق عدالت مالیاتی تاکید کرد و افزود: باید سیستم مالیاتی به دور از تبعیض و به شکل شفاف نسبت به اخذ مالیات اقدام کند و گزارش‌های آن را در اختیار مردم قرار دهد.

دهشیری با بیان اینکه گاهی گزارش هایی از کشف فرارهای مالیاتی سنگین در رسانه‌ها منتشر می‌شود تصریح کرد: باید مودیان خوش حساب تشویق و با کسانی که نسبت به گزارشات خلاف واقع اقدام یا از پرداخت مالیات شانه خالی می‌کنند با قاطعیت برخورد شود.

وی تصریح کرد: با توجه به مشکلات کشور در حوزه انرژی و همچنین تحریم‌ها و فشارها در حوزه تولید و صنعت باید در وصول مالیات فعالان این حوزه دقت بیشتری صورت گیرد. رئیس کل دادگستری استان یزد پیشرفت‌های سیستم مالیاتی کشور در حوزه فناوری را قابل تقدیر دانست و گفت: باید سیستم مالیاتی به سمتی حرکت کند که در اوج سادگی بتواند بهترین و منظم‌ترین خدمات را به مودیان ارائه کند.

دهشیری تاکید کرد: یکدستی و همدلی در بین مجموعه مالیاتی استان فرصتی بسیار ارزشمند است که قطعاً برکت آن برای مردم استان خواهد بود.

وی با اشاره به حضور نمایندگان دستگاه قضای استان در هیات‌های دادرسی مالیاتی گفت: به نمایندگان دادگستری استان در این هیات‌ها تاکید شده است ضمن پابندی به قانون حامی حقوق مردم باشند.

آب‌د‌ر‌ی‌ا‌ه‌ به ۱۱ ش‌ه‌ر‌ ف‌ا‌ر‌س‌ م‌ی‌ر‌س‌د



طرح بزرگی از خلیج فارس و از منطقه عسلویه و پارسپان توسط بخش خصوصی در حال اجراست که از ۱۱ شهرستان فارس عبور می‌کند، آبفا فارس درخواست تخصیص بخشی از این آب برای تامین آب شرب نقاطی استان را داده است. علی جان صادق‌پور ضمن بیان این مطلب افزود: بخشی از این آب برای تامین آب شرب در نظر گرفته شده که درخواست افزایش ۲۵ میلیون مترمکعبی داشته‌ایم؛ این پروژه فعال و در حال اجراست، البته مجری این پروژه بخش خصوصی و مدیریت آن بر عهده آب منطقه‌ای است. به گزارش ایرنا، مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب فارس اعلام کرد: این طرح شهرستان‌های لار، لامرد، مهر، خنج، جهرم، سروسنجان، خرامه، ارسنجان و آباده را شامل می‌شود. وی با بیان اینکه امسال در هفته دولت بالاترین تعداد پروژه‌ها در نظر کمی و کیفی افتتاح شد، گفت: حدود ۷۸ پروژه در ۳۰ شهرستان استان افتتاح شد که ۶۹ پروژه از این مجموع در حوزه آب و ۹ پروژه در حوزه فاضلاب بود. مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب فارس ادامه داد: از مهر ۱۴۰۱ برنامه‌ریزی مدون و منسجمی به صورت هفتگی، ماهانه و روزانه برای حل مشکل تنش آبی در تابستان ۱۴۰۲ و به سرانجام رساندن پروژه‌ها آغاز شد.

صادق‌پور افزود: خوشبختانه هم در بحث حفر چاه‌های جدید، کف‌شکنی چاه‌ها و تجهیز مهندسی مجدد چاه‌ها و هم در بحث فرهنگ‌سازی و مدیریت مصرف اقدامات بسیار قابل توجهی انجام شد و با وجود حجم بالای کار در تابستان امسال، به دلیل آمادگی که داشتیم تابستان خوبی را پشت‌سر گذاشتیم و شاهد رضایتمندی بهتر و بیشتری نسبت به سال‌های گذشته از سوی مردم بودیم.

وی اضافه کرد: با حضور در مراسم سخنرانی پیش از خطبه‌های نماز جمعه و همچنین حضور در روستاها و شهرهای استان گام‌های محکمی برای حل مشکلات این مناطق برداشته شد.

صادق‌پور با بیان اینکه امسال در هفته دولت بالاترین تعداد پروژه از نظر کمی و کیفی افتتاح شد، گفت: حدود ۷۸ پروژه در ۳۰ شهرستان استان افتتاح شد که ۶۹ پروژه از این‌ن مجموع در حوزه آب و ۹ پروژه در حوزه فاضلاب بود.

وی اعتبارات در حوزه آب را ۶۶۰میلیارد تومان و اعتبارات در بخش فاضلاب را هزار و ۲۹۳ میلیارد تومان عنوان کرد و افزود: در مجموع حدود هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان پروژه آماده بهره‌برداری یا افتتاح شد، در واقع این پروژه‌ها روزانه در ۵ یا ۶ شهرستان همزمان افتتاح شد یا به بهره‌برداری رسید.

صادق‌پور با بیان اینکه در حوزه آب نزدیک به ۸۰۰هزار نفر جمعیت از این پروژه‌ها بهره‌مند شدند، گفت: در مجموع حدود ۸هزار مترمکعب مخزن، ۲۷۰۰کیلومتر خط انتقال و شبکه توزیع آب، ۱۹کیلومتر خط برق‌رسانی و ۴ ایستگاه پمپاژ در هفته دولت افتتاح و ۲۴حلقه چاه حفر و تجهیز شد.



استان ۱۲۰ هزار هکتار باغ دارد که ۴۰ تا ۵۰ درصد باغات سیب درختی است و سالانه بین ۸۰۰ هزار تا ۱.۲ میلیون تن سیب درختی علاوه بر سایر تولیدات باغی در آذربایجان غربی تولید می‌شود. براساس آمار بیش از ۴۰ هزار میلیارد تومان گردش مالی در حوزه خرید و فروش سیب درختی در استان تخمین زده می‌شود و با

س‌ه‌م‌ س‌ی‌ب‌ ص‌ن‌ع‌ت‌ی‌ در‌ گ‌ر‌د‌ش‌ م‌ال‌ی‌ ک‌ش‌ا‌و‌ر‌ز‌ان

ظرفیت در دیوی محصول در محوطه‌ها در کنار کشاورزان باشند تا این محصولات به صورت بهداشتی جمع‌آوری و به کارخانه منتقل شود. وی با تاکید بر همکاری همه دستگاه‌ها در این زمینه، ادامه داد: ساماندهی تمامی مراکز خرید از نظر بهداشتی و صدور اختاریه به این مراکز باید مورد توجه باشد. معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار آذربایجان غربی گفت: اعطای مجوز به سردخانه‌داران در زمینه انبار و فروش سیب صنعتی بعد از فصل خرید هم می‌تواند گام مهمی در زمینه بهبود روند خریداری سیب صنعتی باشد.

۲۲ م‌ج‌وز‌ ب‌ر‌ای‌ ا‌ح‌د‌اث‌ م‌ر‌اک‌ز‌ خ‌ر‌ی‌د‌ م‌ی‌وه‌

مدیر صنایع تبدیلی و تکمیلی سازمان جهادکشاورزی آذربایجان غربی به خبرنگار ایرنا گفت: ۲۲ مجوز تازه برای احداث مراکز خرید میوه در استان صادر شده و از این تعداد ۱۵ مورد در شهرستان ارومیه واقع شده‌است. محمد دم‌و‌ک‌ری تاکید کرد: فراخوانی برای صدور مجوز و اعلام آمادگی سردخانه‌های استان در زمینه خرید سیب صنعتی داده شده تا سردخانه‌های دارای محوطه‌های مناسب در این زمینه ورود کرده و خرید انجام دهند. به گفته وی، این استان دارای ۴۲۰ سردخانه است که در کنار آنها ۲۷۵ واحد صنایع تبدیلی و تکمیلی کار می‌کنند.

تلاش برای خرید توافقی میوه

مدیر سازمان تعاون روستایی آذربایجان غربی با اشاره به اینکه سیب صنعتی عمده میوه عرضه شده در مراکز خرید کنار جاده‌ای است، گفت: مراکز مجاز خرید بیشتر ملزم به رعایت موارد بهداشتی و سایر موارد هستند.

میر جمال ساداتی اضافه کرد: با توجه به ظرفیت ایجاد شده در صنایع تبدیلی استان زمینه برای جذب کامل میوه سیب درختی توسط بخش خصوصی و کارخانجات فراهم است.

وی با اشاره به اینکه خرید توافقی میوه به خصوص سیب صنعتی مورد توجه دولت است، افزود: خرید حمایتی فقط موقعی انجام می‌شود که موضوع تضرر برای کشاورزان مطرح باشد. ساداتی با اشاره به اینکه برخی کارخانجات همکاری خوبی در این زمینه دارند، ادامه داد: بخش دولتی در این زمینه بسیار فعال است و از بخش خصوصی درخواست می‌شود تا تعادل را رعایت کنند. به گفته مدیر تعاون روستایی آذربایجان غربی، برای خرید حمایتی سیب استان نیز با توجه به پیش‌بینی افزایش این محصول به بیش از



آشوراده به مردم واگذار شد

آشوراده نام آشنایی برای اهالی گلستان و طبیعت‌گردان است. تنها جزیره

ایرانی دریای خزر که از چند دهه قبل گرفتار مناقشاتی برای اجرای طرح‌های گردشگری بود تا اینکه در نهایت با کمک دولت و ورود قوه قضاییه، این گره قدیمی باز شد و دادگاه با صدور رأی قطعی، اراضی مدنظر را از اداره‌کل منابع طبیعی و آبخیزداری پس گرفت و به صاحبان اصلی یعنی مردم تحویل داد. از چند دهه قبل قرار بود با بناکردن زیرساخت‌های گردشگری، آشوراده به قطب درآمدزایی گلستان تبدیل شود اما همه آن رویاها و برنامه‌ها به جایی نرسید و هر بار سنگی کوچک یا بزرگ بر سر اجرای طرح‌های آن قرار گرفت. اجرای طرح ملی گردشگری و طبیعت‌گردی در تنها جزیره ایرانی دریای خزر یکی از مطالبه‌های مهم مردم و مسئولان گلستان در دهه‌های اخیر بوده و حتی اجرای آن سال ۹۳ در سفر استانی هیات دولت به تصویب رسید. با وجود آغاز اجرای طرح گردشگری آشوراده در سال ۱۳۹۷ کش و قوس میان حامیان محیط‌زیست و مدیران اجرایی استان سیب شد تا مساحت اجرای این طرح از ۳۸۰ هکتار به ۲۸ هکتار و در نهایت به ۲۲ هکتار و در مجاورت بافت مسکونی و متروکه فعلی آشوراده و با هدف وارد نشدن آسیب به این زیستگاه منحصr به فرد، محدود شود.

حمایت دولت

پروژه طبیعت‌گردی جزیره آشوراده منطبق با معیارهای محیط زیستی در محدوده ۲۲ هکتاری به عنوان یکی از موضوعات مهم و دارای اولویت رئیس‌جمهوری در سفر استانی ۱۳ اسفند ۱۴۰۰ به گلستان مطرح و بر حل مواعن آن در سطح ملی تاکید شد. حمایت رئیس‌جمهوری از اجرای طرح مزبور سبب شد تا پیگیری استاندارد گلستان با همراهی دستگاه‌های مرتبط استانی برای رفع مواعن ملی دوچندان شود و تاییدیه نهایی اخیر کمیته ملی طبیعت گردی کشور بر اجرای آن، راه را برای دستگاه‌های مرتبط در ایجاد زیرساخت‌ها و استفاده از این ظرفیت منحصربه‌فرد برای رونق گردشگری استان هموار کند.با وجود این حمایت‌ها، همچنان مشکلی بزرگ بر سر راه اجرای این طرح قرار داشت و آن‌هم مالکیت اراضی مورد نظر اجرای طرح در



سالانه بیش از یک میلیون تن سیب در آذربایجان غربی تولید می‌شود که ه در صد آن صنعتی است

۳۰۰ هزار تن در امسال مکاتبات لازم انجام شده که این موضوع هم به قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی بستگی دارد. ساداتی تاکید کرد: اعمال نرخ خریدهای تضمینی و حمایتی به استناد مصوبات شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی از محصولات کشاورزی وزارت جهادکشاورزی است. وی تاکید کرد: درحال حاضر اولویت و سیاست دولت خریدهای توافقی است و مبنای آن تعادل در عرضه و تقاضای محصول در سطح بازار است.

فراوری محصولات باغی در کارخانه‌ها

مدیریت نظارت و ارزیابی فراورده‌های خوراکی، آشامیدنی، آرایشی و بهداشتی معاونت غذا و داروی آذربایجان غربی هم در پاسخ به خبرنگار ایرنا در زمینه وظایف این مدیریت در زمینه نظارت بر میوه‌های انباشت شده کنار جاده‌ای گفت: در زمینه انبارشدن میوه جهادکشاورزی دارای مسئولیت اصلی است و ما در زمینه فراوری و صدور پروانه‌ها سهم داریم. اکبر زمانی اضافه کرد: کارخانجات مصرف‌کننده نهایی این محصولات هستند و هر نوع محصول باغی یا سیبی وارد کارخانه می‌شود، براساس تکنولوژی موجود شست‌وشو شده و استریل است. وی با اشاره به ارزیابی و سنجش‌های انجام شده از محصولات کارخانه‌ها گفت:

مشاهدات بیانگر نبود سموم است و سیب و میوه غیر بهداشتی وارد چرخه فراوری نشده‌است. به عقیده وی فراوری این محصولات که با عنوان سیب درجه ۳ مصطلح است باعث افزایش ارزش محصولات شده و در صادرات نقشی مهمی ایفا می‌کنند. به گفته وی اگر محصولات موجود مشکلی داشت صادراتی در این زمینه انجام نمی‌شد در حالی که در سال‌های اخیر موردی از بازگشت محصولات تولیدی ثبت یا گزارش نشده است.

تحویل محصولات به مراکز مجوزدار

رئیس سازمان جهاد کشاورزی آذربایجان غربی بر تحویل سیب درختی به مراکز مجوزدار تاکید دارد و افزود: برخی سردخانه‌داران استان حاضر هستند تا این محصولات را در محوطه سردخانه خریداری و نگهداری کنند.

خسرو شهبازی اضافه کرد: طبق قانون و دستور دادستانی هیچ گونه مرکز جمع‌آوری غیر مجاز در حاشیه جاده‌ها نباید ایجاد شود و قرار شده که راهداری با این موضوع برخورد قانونی داشته باشد چراکه حاشیه جاده‌ها برای استراحت مسافران و تردد است.



اختلافی را تایید کرد. با صدور این رأی قطعی و حل مشکل حقوقی زمین‌های این روستای متروکه که در جزیره آشوراده قرار دارد، مقدمات اجرای طرح گردشگری آشوراده که از ۲۵ سال پیش تاکنون معطل مانده است، فراهم شد.

پروژه طبیعت‌گردی آشوراده

مدیرکل حفاظت محیط‌زیست گلستان هم با اشاره به اینکه هیچ پروژه‌ای در استان معطل نظر محیط‌زیست نیست گفت: منعی برای اجرای پروژه طبیعت‌گردی آشوراده وجود ندارد. محمدرضا کنعانی اظهار کرد: در راستای این طرح و ضرورت حفظ بافت طبیعی این جزیره، اقامت شبانه طرح گردشگری آشوراده به بافت روستا منتقل شد.

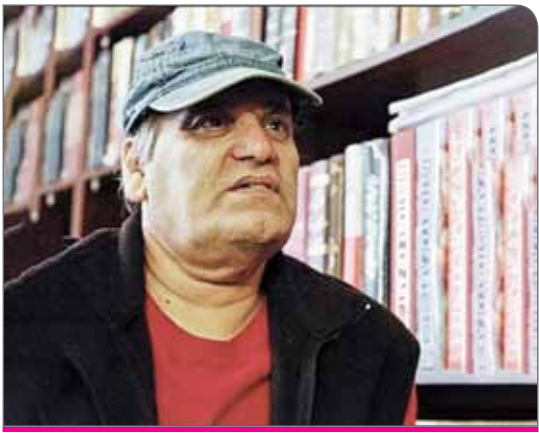
وی بیان کرد: طرح گردشگری آشوراده در وسعت ۲۲ هکتار اجرا می‌شود و تاکنون نیز ۶ مجوز بوم‌گردی برای متقاضیان صادر شده است. مدیرکل حفاظت محیط‌زیست گلستان تاکید کرد: جزیره آشوراده در پناهگاه حیات وحش و ذخیره‌گاه زیست‌کره میانکاله واقع شده و اجرای پروژه‌های گردشگری و طبیعت‌گردی مستلزم رعایت چارچوب‌های خاص و استانداردهای دقیق است. وی گفت: مانایی فرصت اقامت شبانه برای گردشگران در پروژه طبیعت‌گردی آشوراده نقش بسزایی در ارتقای وضع اقتصادی و معیشت جوامع محلی ساکن در محدوده پناهگاه حیات وحش میانکاله در روستای قدیمی آشوراده خواهد داشت و تمام اقدامات در جزیره آشوراده بر اساس تاکید استاندار گلستان بر اساس ضوابط زیست محیطی و مجوزهای لازم خواهد بود.

سه‌شنبه ۱۴ شهریور ۱۴۰۲ - ۱۹ صفر ۱۴۴۵ - ۵ سپتامبر ۲۰۲۲ - شماره ۲۳۹۹ - پیاپی ۳۷۱۷

منعت معدن تجارت	
منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه منعت تجارت <i>www.smtnews.ir/about.html</i>	
صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «منعت»	
مدیرمسئول: عاطفه خسروی	
<p>سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۷۲۲۲ - ۰۹۹۹۱۹۵۷۶۱</p> <p>ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmail.com</p> <p>تلفن: ۸۲۱۹۰ - شماره: (داخلی ۱۰۴) - پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰</p> <p>امور مشترکین: ۸۸۷۲۷۲۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۴۰۹</p> <p>توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۷۲۳۵</p> <p>تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱</p> <p>روابط عمومی: pr@smtnews.ir</p> <p>امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir</p> <p>چاپخانه: صمیم</p>	
info@smtnews.ir	www.smtnews.ir
instagram.com/smtnews	telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com	
<p>روزنامه منعت با رتبه ۱</p> <p>در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱</p> <p>در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲</p>	<p>عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی</p> <p>عضو انجمن مدیران رسانه</p> <p>عضو تعاونی مطبوعات</p>

یادبود

آه از آن رفتگان بی‌برگشت



سخنرانی‌هایی پیرامون ادبیات معاصر ایران ایراد کرد.

مجموعه‌ای از هایکوهای او با عنوان «هایکوهای ایرانی» نخستین بار در تیراژی محدود در آمستردام منتشر شد و پس از آن یک محقق و ادیب ایرانی به نام رضا خالصی این هایکوها را به انگلیسی ترجمه کرد.

چاپ دوم این کتاب در ایران با طرح‌های درخشان طراح و گرافист عراقی «باسم الرسام» به سال ۱۳۸۱ منتشر شد.

از کاوه گوهرین مقالات تحقیقی، نقدها و مصاحبه‌های بسیاری پیرامون ادبیات ایران در نشریاتی همچون: فردای ایران /چینستا/گردون/ تکاپو/ معیار / آدینه/ دنیای سخن / کلک/ بخارا/ مهرنامه / تجربه/ درچه گفت‌وگو و روزنامه‌هایی همچون: شرق/ آرمان /آریا/خرداد/صبح امروز/ انتخاب/ شهروند منتشر شده است.

همچنین وی آثار بسیاری نیز در نشریات خارج از کشور منتشر کرده که نشریاتی مانند دفتر هنر/ فردوسی امروز/ پر/ بررسی کتاب/ نیمروز لندن/پژواک ایران و ... از این جمله‌اند.

چرا مردم دزد و ریاکار می‌شوند؟

🔴 **آیا من استعداد دزدی و فساد دارم؟!**

هنگامی که در رستوران یا هتل هستید و شکر، شیر یا چای خود را بیشتر از مقداری که در خانه مصرف می‌کردید، مصرف می‌کنید بیاتگر این است که شما زمینه فساد را دارید.

وقتی که در رستوران یا اماکن عمومی هستید و مقدار زیادی دستمال کاغذی، صابون یا عطر استفاده می‌کنید، در حالی که در منزل خودتان این گونه نیستید، بدین معنا است که اگر شرایط اختلاس برای شما فراهم شود، اختلاس می‌کنید.

اگر در جشن‌ها و بوفه‌های مفتوح زیاد می‌خورید در حالی که می‌دانید شخص دیگری آن را حساب می‌کند، بدین معناست که اگر فرصت خوردن مال دیگران را پیدا کنید این کار را انجام خواهید داد.

اگر معمولاً هنگامی که در صف هستید و حقوق در صف بودن را رعایت نمی‌کنید، پس شما زمینه این را دارید که برای رسیدن به هدف خود از کول دیگران هم بالا بروید.

اگر بر این باور هستید که هر چه را در خیابان پیدا کردید حق شما است در حالی که مال دیگران بوده است، پس قابلیت دزدی در شما وجود دارد.

اگر جزء کسانی هستید که نام خانوادگی دیگران بیشتر از اسم آنها برای شما اهمیت دارد، یعنی اینکه در شما زمینه نژادپرستی وجود دارد و احتمال دارد که تنها با توجه به اصل و نسب دیگران به آنها کمک کنید. همچنین، ایده و افکار دیگران برای شما مهم نیست بلکه تنها خود شخص، برای شما اهمیت دارد.

هنگامی که به قوانین راهنمایی و رانندگی توجهی ندارید و به آن اعتنایی نمی‌کنید، بیانگر این است که شما زمینه سرکشی را دارید حتی اگر قرار باشد اشخاص بی‌گناهی هم در این بین صدمه ببینند. هنگامی که این پیام را خواندید و از خود سوال کردید که این مسائل ضروری نیستند، یعنی اینکه شما مصلحت خود را بر مصلحت جمع ترجیح می‌دهید.

مبارزه با دزدی و فساد را از خودمان شروع کنیم.

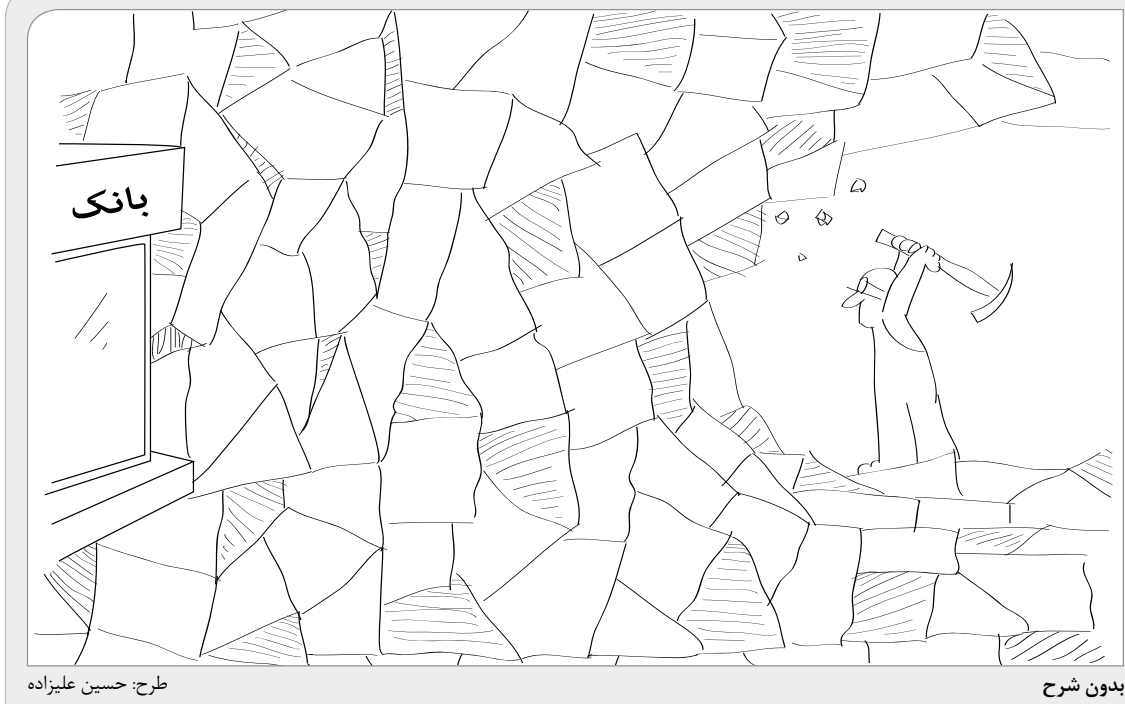
🔴 **چرا مردم دزد می‌شوند؟**

آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در

پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

www.Gostaresh.news

کارتون روز



بین الملل

فقدان ساختار یکپار چه حکمرانی انرژی

«سعودی آرامکو» با تکیه بر بیش از ۲۶۷ میلیارد بشکه ذخایر نفت و حدود ۸.۵ تریلیون مترمکعب گاز طبیعی، روزانه نزدیک به ۱۰ میلیون بشکه نفت می‌فروشد که حدود ۱۰ درصد مصرف جهانی است.
سال ۶ پیش در پایان سال ۲۰۱۷ و با انتشار آمار درآمد شرکت‌های نفتی حوزه خلیج فارس، شرکت ملی نفت ایران پس از آرامکو جایگاه دوم را داشت؛ ۱۱۰ میلیارد دلار برای ایران و ۲۶۴ میلیارد دلار برای عربستان. اما آنچه از آن سال بر صنعت نفت ایران گذشته، افتادن در سراشیبی تلخ تحریم‌ها، بدقولی شرکت‌های خارجی و ترس‌شان از عواقب سرمایه‌گذاری و کار با ایران، فرسودگی صنعت نفت و رکود در توسعه و بهره‌برداری از میادین نفتی جدید بوده است.

ایران ما با در اختیار داشتن منابع فراوان نفت و گاز و جایگاه رفيعش در جهان، یکی از غنی‌ترین سفره‌های سرمایه‌ای برداشت‌نشده جهانی را در اختیار دارد؛ حجم ذخایر زیرزمینی NIOC با قیمتی با بیش از ۷۰سال، دومین شرکت دارنده ذخایر نفت جهان به‌شمار می‌آید و از نظر میزان تولید «مجموع نفت و گاز» هم پس از شرکت‌های آرامکو (عربستان) و گازپروم (روسیه) روی سکوی سوم جهانی ایستاده است.

براساس آمارهای رسمی، درآمد آرامکو در سال‌های گذشته این چنین بوده؛

- ۳۵۹ میلیارد دلار (۲۰۱۸)
- ۳۳۰ میلیارد دلار (۲۰۱۹)
- ۳۳۰ میلیارد دلار (۲۰۲۰)
- ۴۰۰ میلیارد دلار (۲۰۲۱)
- ۶۰۵ میلیارد دلار (۲۰۲۲).

اما در این سوی خلیج‌فارس، شرکت ملی نفت ایران به‌عنوان بازوی اصلی استخراج، پالایش و صدور محصولات این صنعت پولساز، طی این سال‌ها با کاهش درآمد شدیدی روبرو بوده و بر اساس آنچه از آمارهای منتشرشده از سوی اوپک به‌دست آمده، درآمدهای طرف ایرانی این چنین است:

- ۶۰۰میلیارد دلار (۲۰۱۸)
- ۱۶۵ میلیارد دلار (۲۰۱۹)
- ۸ میلیارد دلار (۲۰۲۰)
- ۲۵۵ میلیارد دلار (۲۰۲۱)
- ۲۴۵ میلیارد دلار (۲۰۲۲).

این در حالی است که علاوه بر رشد تولید و توسعه درآمدی از سئوی آرامکو، شرکت ملی نفت عراق هم از فرصت غیبت ایران به بهترین شکل بهره برده و با جذب سرمایه‌گذاری‌های متعدد خارجی، تمرکز بر توسعه و افزایش تولید، درآمد ۶۰ میلیارد دلاری خود در سال ۲۰۱۷ را به ۱۱۵ میلیارد در سال ۲۰۲۲ رسانده است. یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های شرکت ملی نفت ایران، کاهش چشمگیر سرمایه‌گذاری در بخش بالادستی صنعت نفت طی دو دهه اخیر بوده که موجب معطل ماندن طرح‌های توسعه‌ای و فرسودگی بیشتر این صنعت شده است. با وجود اینکه گفته می‌شود کلید خوردن همکاری‌های داخلی طی دو سال گذشته برای شروع توسعه زنجیره ارزش پالایشگاهی، بهره‌گیری از توان شرکت‌های دانش‌بنیان با اولویت توسعه میادین مشترک نفتی و گازی و جمع‌آوری گازهای مشعل و انجام توافقاتی برای توسعه یکپارچه میدان آزادگان (با هدف تولید ۵۷۰ هزار بشکه در روز نفت خام) تکانی به این شرکت و صنعت نفت ایران داده، اما باید دید این نگاه ih یا مثلاً تفاهم ۴۰ میلیارد دلاری با گازپروم روسیه تا چه حد اجرایی می‌شود و محصول آن چه زمانی سر سفره درآمدهای نفتی ایران خواهد رسید؟
یکی دیگر از مشکلات NIOC وضعیت نامناسب تولید از میادین مشترک است. نفت ایران ۱۰ میدان گازی و ۲۰ میدان نفتی مشترک با کشورهای همسایه دارد که سهم ما از برداشت‌ها در مقایسه با همسایگان قبراقمان به شدت کمتر است. و مشکل بزرگ بعدی، بالا رفتن سن حدود ۶۱ درصد از میادین نفتی کشور است که به نیمه دوم عمرشان رسیده‌اند و این یعنی افت فشار مخازن و کاهش تولید. بنابراین در صورت عدم تامین سرمایه مورد نیاز برای توسعه میادین اکتشافی جهت جبران بخشی از افت تولید میادین، میزان تولید نفت کشور به شکل چشمگیری کاهش می‌یابد. علاوه بر اینها، ما در بخش فرهنگ‌سازی عمومی و تلاش برای تحقق اهداف قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی هم ناموفق بوده‌ایم. بخش عمده‌ای از انرژی تولیدی، در داخل کشور مصرف می‌شود و متأسفانه ما محصولی را که گران تولید کرده‌ایم، با بی‌قیدی مصرف می‌کنیم. این باعث می‌شود تا عملاً هیچ‌وقت مازاد منابع تولیدشده نداشته باشیم که دقیقاً خلاف الگوی فعلی در عربستان و مازاد منابع تولیدی آرامکو است.

از تمام اینها هم که بگذریم، «فقدان ساختار یکپارچه حکمرانی انرژی» و شکاف موجود بین سیاست‌گذاری در حوزه‌های نفت و گاز با برق، به ناهماهنگی و تداخل وظایف نهادها با یکدیگر منجر شده و راه آینده، عبور از نفت و رسیدن به تجاری‌سازی منابع انرژی پاک‌تر و جدیدتر را ناهموارتر کرده است.

دخالت در وکالت!



شورش عزیزی-دانشجوی رشته حقوق: حرفه وکالت دادگستری با تصویب قانون وکالت در سال ۱۳۱۵ جایگاه خود را در دادگستری نوین ایران به‌دست آورد و با تصویب قانون استقلال کانون وکلای دادگستری در پنجم اسفند ۱۳۳۳ همانند کشورهای پیشرفته از

ارکان برگزاری دادرسی عادلانه شمرده شد. اصل ۳۵ قانون اساسی ایران؛ حق برخورداری از وکیل را برای دادخواهان در همه دادگاه‌ها الزامی ساخت. چنین وکیلی بر پایه قانون استقلال کانون و قوانین کشورهای پیشرفته باید دارای پروانه وکالت از کانون وکلا باشد تا هدف‌های اصل ۳۵ قانون اساسی و حق برخورداری از دادرسی عادلانه برای شهروندان کشور ما تضمین شود. با این حال مجلس در ۲۴ اسفند ۱۴۰۰ با نادیده‌گرفتن قانون استقلال کانون وکلای دادگستری و با تخلف آشکار از اصل ۳۵ قانون اساسی و نادیده‌گرفتن رأی الزام‌آور هیات عمومی دیوان عدالت اداری با تصویب طرح موهوم «تسهیل صدور مجوز کسب‌وکار»، حرفه وکالت را که از پشتوانه قوانین دائمی کشور ما برخوردار است کسب‌وکار شمرد و در مقام قانون‌گذاری در زمینه پذیرش تعداد داوطلبان این حرفه برآمد.

از هنگام تصویب این‌نامه قانون استقلال کانون در سال ۱۳۳۴ و سپس تصویب قانون کیفیت اخذ پروانه وکالت دادگستری در سال ۱۳۷۶، کانون‌های وکلا و رئیس‌ان کل دادگستری هر استان، ظرفیت‌ها و نیازهای خود را به درستی و با محاسبات عملی تعیین کرده‌اند و هیچ اعتراضی هم از آن هنگام تاکنون وجود نداشته است. پس از دخالت نثاروی مجلس در وظایف کانون‌های وکلا و تصویب فرمول پیش‌بینی شده در ماده ۵ مصوبه تسهیل کسب‌وکار برای تعیین ظرفیت پذیرش داوطلبان، هیچ روشن نبوده است که این فرمول به چه نتایجی خواهد انجامید.

شاید دخالت در استقلال کانون وکلا، بستن روزنه امید برای تعداد زیادی از مردم باشد و هنوز مشخص نیست که لایه‌های پنهان این مصوبه به چه بر می‌گردد و باید در این زمینه تحقیق بیشتری داشت. بدون شک عدم استقلال کانون وکلا گام برداشتن در مسیر توسعه دولت بوده و این مخالف اصل ۴۴ قانون اساسی است. نمایندگان مجلس به جای کوچک کردن دولت و حرکت در مسیر بازار آزاد و رسیدن به جوامع پیشرفته در مسیر توسعه دولت و بن‌بست رساندن فعالیت‌های اصل ۴۴ گام بر می‌دارند. عدم استقلال وکیل یعنی ایجاد بستر وکالت دولتی و بعد از چند صباحی هم باید جوابگوی درخواست استخدام وکلا در قوه قضاییه و... بود. مشخص نیست نمایندگان مجلس دوست مردم هستند یا دشمن مردم؟

رکورد پرداخت یارانه سوخت

در جهان شکست

گزارش جدید صندوق بین‌المللی پول (IMF) نشان داد سال ۲۰۲۲، هفت تریلیون دلار یارانه در جهان برای نفت و گاز پرداخت شده است. به گزارش ایسنا، برنارد لونی، مدیرعامل شرکت «بریتیش پترولیوم» (BP)، اواخر گزارش گذشته اعلام کرد که جهان به سرمایه‌گذاری بیشتر در تولید نفت و گاز نیاز دارد. تا همین دو سال پیش، شنیدن چنین اظهاراتی از جانب لونی، شوک‌کننده بود. مدیرعامل این غول نفتی در آن زمان، صمیمانه از گذار انرژی استقبال کرده بود و برنامه‌های بزرگی برای توسعه «بریتیش پترولیوم» تقریباً در همه جنبه‌های آن داشت. اما اوضاع تغییر کرده است. اکنون لونی می‌گوید: ما باید در سیستم انرژی امروزی، مسئولانه سرمایه‌گذاری کرده و در عین حال، به عبور به سوی انرژی پاک ادامه دهیم.

مدیرعامل «بریتیش پترولیوم» تنها کسی نیست که معتقد است سرمایه‌گذاری در تامین نیازهای انرژی فوری جمعیت جهانی، یک سرمایه‌گذاری هوشمندانه است. در واقع، حتی دولت‌های پروپاقرص گذار انرژی، همچنین باوری را دارند و به همین دلیل است که یارانه نفت و گاز در سال ۲۰۲۲ رکورد زد. طبق گزارش جدید صندوق بین‌المللی پول، یارانه‌های جهانی برای نفت و گاز در سال ۲۰۲۲، به هفت تریلیون دلار رسید که بالاترین میزان بوده است. از این مقدار، ۱۸ درصد یارانه‌ها به صورت یارانه مستقیم بوده که افزایش دو برابری در مقایسه با سال ۲۰۱۲ نشان می‌دهد. با این حال، بخش عمده‌ای از آنچه صندوق بین‌المللی پول آن را یارانه سوخت فسیلی نامیده است، درواقع دریافت هزینه اندک برای گرمایش جهانی و آلودگی هوای محلی بود و شامل حمایت واقعی دولتی از نفت و گاز نبوده است. جالب است که گزارش صندوق بین‌المللی پول تنها چند روز پس از آن منتشر شده که اندیشکده آب و هوایی «موسسه بین‌المللی توسعه پایدار»، گروه ۲۰ را به دلیل کاهش‌های در پایان دادن به یارانه‌های نفت و گاز با وجود تعهداتی که دو سال پیش در کنفرانس اقلیمی COP۲۶ داشت، به باد انتقاد گرفت. طبق محاسبات این اندیشکده، ۲۰ اقتصاد بزرگ جهان در سال ۲۰۲۲، حدود ۱.۴ تریلیون دلار برای حمایت دولتی از صنعت زغال‌سنگ، نفت و گاز، هزینه کرده‌اند. اگر بخواهیم منصف باشیم، رشد چشمگیر یارانه‌های مستقیم برای نفت و گاز در سال میلادی گذشته، در واکنش به بحران انرژی اروپا پس از حمله روسیه به اوکراین و تحریم‌های ناشی از آن روی داد. در این سال، حتی آلمان که مدافع سرسخت گذار انرژی بود، دادن یارانه سوخت را برای اجتناب از وقوع بدترین بحران زندگی، آغاز کرد. همه دولت‌های اروپایی همین کار را انجام دادند و به این ترتیب بود که یارانه‌های جهانی برای زغال‌سنگ، نفت و گاز، به بالاترین حد خود رسید. با این حال، در گزارش صندوق بین‌المللی پول، نتیجه‌گیری شده است که حدود ۵ تریلیون دلار از کل مبلغ تخمین زده شده برای یارانه‌های جهانی هیدروکربن‌ها، به شکل خسارت پرداخت نشده برای آسیب‌های ناشی از استفاده از هیدروکربن بوده است. طبق گزارش این وام‌دهنده جهانی، مشکل اصلی، مقرون به‌صرفه بودن هیدروکربن‌هاست و این مقرون به‌صرفه بودن، با یارانه‌های مستقیم پشتیبانی شده است. راحل این مشکل، اصلاحات نرخ است. اصلاحات کامل نرخ سوخت‌های فسیلی، باعث کاهش انتشار دی‌اکسید کربن در جهان به حدود ۴۳ درصد پایین سطح پایه در سال ۲۰۳۰ می‌شود و هم‌زمان، درآمدها را به ارزش ۳.۶ درصد از تولید ناخالص جهانی افزایش داده و از ۱.۶ میلیون مرگ محلی ناشی از آلودگی هوای در سال، جلوگیری می‌کند. به عبارت دیگر، صندوق بین‌المللی پول پیشنهاد می‌کند که دولت‌ها، هیدروکربن‌ها را برای جبران آسیب‌هایی که به محیط‌زیست و مردم وارد می‌کنند و برای دستیابی به اهداف توافق آب و هوایی پاریس، بسیار گران کنند. در واقع، صندوق بین‌المللی پول بر این باور است که همه انواع یارانه‌ها برای این صنعت، باید حذف شوند. براساس گزارش اوایل پرایس، این یک وضعیت دشوار است و همه قبول ندارند که راحل در کاهش عرضه نفت و گاز از طریق گران‌تر کردن آنها است. در واقع برخی بر این باورند که موضوع اصلی مورد توجه دولت‌ها، باید سمت تقاضای معادله انرژی باشد.