اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

یکشنبه
• ۱۲ آذر ۱۴۰۲
• ۱۹ جمادی‌الاولی ۱۴۴۵
• ۳ دسامبر ۲۰۲۳

• سال سی‌وپنجم شماره پیاپی ۳۷۷۸ • دوره جدید سال دهم شماره ۲۴۶۰ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

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



مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان نشان عالی مدیر سال را کسب کرد

۵

در بررسی صمت از جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی نمایان شد

جنگ خاموش کریدورها

ایران کشوری با بیشترین همسایه است که دسترسی آن به سواحل خزر و مرزهای آسیای میانه و قفقاز در شمال و نیز سواحل راهبردی خلیج‌فارس، تنگه هرمز و مکران در جنوب، امتیازات منحصر به‌فردی را در اختیارش قرار داده که باعث شده ایران در نقشه جغرافیایی جهان از موقعیتی بی‌نظیر نسبت به سایر کشورها برخوردار باشد. کریدورهای ارتباطی ابزار توسعه تلقی می‌شود و حضور ایران در منطقه خاورمیانه، کشور را در نقطه تلاقی ۳ قاره افریقا، اروپا و آسیا قرار داده است. بر همین اساس ایران می‌تواند متصل کننده شمال، جنوب، شرق و غرب جهان باشد. نقطه اوج این ظرفیت بندر چابهار به‌عنوان نقطه کلیدی اتصال میان جنوب آسیا و آسیای میانه از یک سو و شرق و اروپا از سوی دیگر است که همین امر، این بندر را به کانون توجه دو کشور هند و چین تبدیل کرده است. با این حال شاهد بی‌توجهی طولانی‌مدت به این بندر هستیم.

۷-۸-۱۱-۱۴



عکس: صمت

بررسی طرح تشکیل «تهران غربی» و «تهران شرقی»

«تفکیک» مشکل تهران را حل نمی‌کند

۱۰

سرمقاله



نقش شرکت‌ها در توسعه اقتصاد

۲

یادداشت‌های امروز



درک درستی از توسعه صنعتی نداریم

۴



اصلاح سیاست‌های بنیادی در شهرسازی

۱۰

گفت‌وگوها



افزایش نرخ مالیات رکود را تشدید می‌کند

۱۲



معدن رکورددار پرداخت به دولت است

۶

گزارش‌های روز

شتاب‌دهنده‌ها، مولتی‌ویتامین رشد استارت‌آپ‌ها

۱۳

نگاه تحول‌گرایانه جای انتقاد ندارد

۴

ZAR SHOURAN
(آگهی تجدید فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی)
«انجام عملیات ۵،۰۰۰ (پنج هزار) متر حفاری اکتشافی و مغزه گیری به روش وایرلاین در معدن طلای زرشوران»
شناسه آگهی: ۱۶۱۳۷۴۰ م الف / ۳۴۳۵
شرح در صفحه ۵

کسب بیشترین جوایز واحدهای صنعتی برتر

در آیین بزرگداشت روز صنعت و معدن استان فارس

زنجیره ماکیان گوال پارس (شیرازمرغ) در سه واحد ممتاز

دومین زنجیره بزرگ تولید گوشت مرغ در کشور







کسب لوح ممتاز به سه واحد

زنجیره تولید و توزیع ماکیان گوال پارس – کشتارگاه صنعتی شیرازمرغ – کارخانه تولید خوراک دام و طیور نیک دانه پارس

گروه تولیدی نیک دانه پارس
SHIRAZ MORGH شیرازمرغ
Makian Goval Pars ماکیان گوال پارس

«۸۹-۱۰۷»

سرمقاله



نقش شرکت‌ها در توسعه اقتصاد

منوچهر محمدشمیرانی
کارشناس ارتباطات

شرکت‌های بزرگ مقیاس یا فرامرزی امروز، و یا به تعبیر دهه‌های پیشین شرکت‌های چند ملیتی، به عنوان ابزار تحکیم پایه‌های انقلاب صنعتی محسوب می‌شدند. از دل بنگاه‌های خانوادگی سر بر آوردند و بالیدند و توانستند جای پای خود را، حتی در کشورهای دوردست جهان محکم سازند.

شرکت‌های چند ملیتی یا فرامرزی، یکی از مناقشه برانگیزترین پدیده‌های اقتصادی جهان است که گستره نفوذ تاریخی آن را، می‌توان شامل بیشتر نقاط کره زمین دانست. این قبیل شرکت‌ها در بیش از یک کشور تشکیل شده و تحت مقررات این کشورها فعالیت اقتصادی می‌نماید.

این قبیل شرکت‌ها که نتیجه منطقی روند توسعه سرمایه‌داری هستند، در چارچوب رقابت آزاد، سرمایه‌داران را برای استفاده از منابع ارزی، مواد اولیه و نیروی کار مناسب و به‌دست آوردن بازار مصرف کشورهای توسعه نیافته، به سوی این کشورها کشاندند. حضور شرکت نفت ایران و انگلیس در ایران تا پیش از ملی شدن صنعت نفت، فعالیت گسترده کمپانی هند شرقی و... نشانی از گسترش فعالیت این شرکت‌های چند ملیتی، تا این گوشه از دنیا بود؛ هرچند، اصلی‌ترین میزان حضور و فعالیت آنها در دهه‌های اولیه قرن بیستم بود ولی حدود یک قرن پیش از چنین فعالیتی، از سال ۱۸۶۷ شاهد حضور شرکت‌هایی مانند؛ سینگر، وستینگهاوس الکتریک، ژیلت و... در کشورهایی مانند ایران بودیم. شرکت‌هایی که هنوز هم، نام‌های آشنایی برای پدربزرگ‌ها و مادربزرگ‌های ما هستند.

شرکت‌های بزرگ یا کوچک

هرچند که هنوز هم، سروکله شرکت‌های چند ملیتی یا فرامرزی را می‌توان در زیر لوای نام‌هایی مانند کوکاکولا و پپسی و نستله، یا شرکت‌های نفتی و خودروسازی و ساختمانی و... دید؛ ولی باید گفت چیزی که تا چند دهه پیش، به عنوان شرکت‌های فرامرزی، یک امتیاز اقتصادی تلقی می‌شد عبارت بود از برپایی و فعال نگه داشتن شرکت‌های بزرگ و به تبع آن، دولتی شدن بیشتر سازمان‌ها. استدلال آن زمان، این بود که هرچه این شرکت‌ها بزرگ‌تر باشند؛ اقتصاد کشور، پویاتر و قدرتمندتر می‌شود. این تفکر، برای چندین دهه رونق داشت و بر همان پایه، شرکت‌های غول پیکری هم ایجاد شدند؛ ولی تحولات اخیر اقتصادی و به ویژه فشارهای جمعیتی، نوآوری‌های لحظه به لحظه در جهان، پیچیده‌تر شدن فرآیندهای مدیریتی و تصمیم گیری و نیاز به تصمیم گیری‌های آنی در خیلی از موارد، تغییرات اساسی در ساختار این سازمان‌های غول پیکر ایجاد کرد. به همین دلیل، امروزه اصلاحات اقتصادی از نوع تشکیل و راه‌اندازی بنگاه‌های کوچک و متوسط، در بسیاری از کشورها ـ به ویژه کشورهای در حال توسعه ـ به عنوان یک رویکرد راهبردی محسوب می‌شود و لزوم تغییر نقش دولت، توانمندسازی بخش خصوصی، رقابت‌پذیری اقتصاد و تعامل با قواعد جهانی‌سازی و... سیاست‌گذاری‌های مبتنی بر آزادسازی اقتصاد و تقویت بخش خصوصی را با هدف توسعه فعالیت‌های اقتصادی ضروری می‌سازد. البته لازم به ذکر است هنوز هم بنگاه‌های اقتصادی بزرگ که فروش بالایی دارند، نقش اساسی در اقتصاد هر کشوری داشته و آمارها نیز حاکی از تاثیر بالای بنگاه‌های بزرگ در اقتصاد کشورها هستند.

در مقیاس جهانی، بررسی «آمار و اطلاعات رتبه‌بندی فورچون ۵۰۰» نشان می‌دهد رتبه کشورهایی که در صدر قرار گرفته‌اند بازگوکننده قدرت اقتصادی آنان می‌باشد و به عبارتی، می‌توان نتیجه گرفت کشورهایی که شرکت‌های بزرگ بیشتری داشته‌اند از اقتصاد قوی تری برخوردار بوده‌اند. از سوی دیگر، بر اساس اطلاعات رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران (ای‌ام‌ای ۱۰۰) که در اقتصاد ملی اثرگذار هستند و با هدف ارتقای توان عملیاتی و مدیریتی بنگاه‌های اقتصادی کشور، توسط سازمان مدیریت صنعتی انجام می‌شود؛ درمی‌یابیم با وجود سهم قابل توجه شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی بزرگ در تولید ناخالص داخلی و صادرات غیرنفتی، باید به هوش و به گوش باشیم تا همگام با تغییرات جهانی اقتصاد، توجه به آزادسازی اقتصاد و تقویت بخش خصوصی را افزایش دهیم.

غول‌های اقتصاد

هر سال اوایل بهمن، سازمان مدیریت صنعتی بر مبنای ۳۲ شاخص اصلی از جمله میزان فروش، ارزش افزوده، تعداد کارکنان، اشتغالزایی، میزان دارایی، بهره‌وری، صادرات و... شرکت‌های برتر کشور را انتخاب و معرفی می‌نماید. بهمن سال ۱۴۰۱ و همزمان با بیست و پنجمین سال رتبه‌بندی شرکت‌ها (ای‌ام‌ای ۱۰۰) شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس، عنوان نخست را از آن خود کرد و شرکت نفت ستاره خلیج‌فارس، شرکت پالایش نفت بندرعباس، شرکت فولاد مبارکه، شرکت سرمایه‌گذاری غدیر، بانک ملت، گروه گسترش نفت و گاز پارسیان، ایران خودرو، بانک رفاه کارگران و سرمایه‌گذاری پارس آریان نیز در رتبه‌های دوم تا دهم قرار گرفتند. در این جا شاید بد نباشد نگاهی هم به غول‌ها و شرکت‌های بزرگ جهانی بیندازیم و ببینیم این شرکت‌ها، بر اساس پارامترهایی چون ارزش بازار، درآمد، سود و ارزش برند کدام‌ها هستند؟ در خصوص فهرست شرکت‌ها بر اساس ارزش بازار، شرکت‌هایی دیده می‌شوند که در بازار سهام، رشد قابل ملاحظه‌ای داشته‌اند. شرکت‌هایی مانند اپل، آرامکو و ماکروسافت در این فهرست قرار دارند و به عنوان نمونه ارزش بازار شرکت اپل که بالاترین جایگاه این فهرست را در اختیار گرفته هم اکنون به ۲.۷۳۶ تریلیون دلار رسیده است. معیار دیگر فهرست بزرگ‌ترین شرکت‌های دنیا، بر اساس ارزش برند است که می‌توان نام‌های آمازون، اپل و گوگل را در رده‌های اول تا سوم دید و مشاهده کرد ارزش برند شرکت آمازون ۲۹۹.۲۸ میلیارد دلار برآورد شده است.

از حیث درآمد بزرگ‌ترین شرکت‌های جهان در سال ۲۰۲۳ هم می‌توان با توجه به رشد سریع اقتصادی چین، نام شرکت‌های چینی را بیشتر دید. هرچند، شرکت والمارت امریکا با ۶۱۱.۲۸ میلیارد دلار، شرکت نفت و گاز آرامکو عربستان با ۶۰۴.۱۷ میلیارد دلار و شرکت آمازون امریکا با ۵۲۴.۸۹ میلیارد دلار، رتبه‌های اول تا سوم درآمد را به خود اختصاص داده‌اند ولی دو شرکت سینوپک با ۴۸۴.۱۴ میلیارد دلار و شرکت پتروچاینا با ۴۶۲.۹۴ میلیارد دلار هم، جایگاه‌های چهارم و پنجم این رتبه‌بندی را از آن خود ساخته‌اند. به هر روی، می‌توان گفت آشنایی با بزرگ‌ترین شرکت‌های جهان، می‌تواند علاوه بر اینکه دید مناسبی به فعالان اقتصادی ایران می‌دهد آنها را تشویق کند تا ضمن آشنایی با روش‌های کاری آنان ـ به ویژه در مورد بازاریابی و مدیریت ـ بتوانند با ظهور شایستگی‌هایشان، جایگاه خود را در عرصه جهانی تقویت کنند.

ثبت‌نام جدید خودروهای وارداتی از هفته آینده

مدیر سامانه یکپارچه خودروهای داخلی و وارداتی گفت: ثبت‌نام ۲ محصول خودروهای داخلی از عصر یکشنبه، ۱۲ آذر و ثبت نام جدید خودروهای وارداتی نیز از هفته آینده آغاز می‌شود.

مهدی تقدسی در گفت‌وگو با ایرنا درباره آخرین جزئیات خودروهای داخلی و وارداتی، اظهار داشت: ۲ خودروساز داخلی هفته گذشته مجوز عرضه خودروی Lamari EAMA محصول شرکت آرین و هایما ۷X محصول شرکت ایران خودرو را دریافت کرده‌اند که از عصر فردا عرضه آنها در سامانه یکپارچه آغاز می شود. وی افزود: شرکت سایپا نیز به دنبال دریافت مجوز برای عرضه تعدادی از محصولات این شرکت است تا بتواند در سامانه به فروش برساند.

تقدسی با بیان اینکه سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی نیز از روز دوشنبه (۱۳ آذر) باز می‌شود، گفت: ۳۳ هزار نفر متقاضی که در اسفند سال گذشته اقدام به ثبت نام کرده بودند، می توانند وارد سامانه شوند، اما در این دوره ثبت‌نام جدید وجود ندارد.

مدیر سامانه یکپارچه خودروهای داخلی و وارداتی ادامه‌داد: با توجه به ظرفیت مازاد خودروهای وارداتی، قرار است که مجوز صادر شود تا در هفته آینده در سامانه یکپارچه عرضه شوند. وی اضافه‌کرد: در صورت عرضه، امکان ثبت‌نام جدید برای خودروهای مازاد وارداتی در هفته آینده فراهم می‌شود. تقدسی تاکید کرد: تعداد و انواع خودروهای وارداتی بستگی به میزان واردات و مجوزی دارد که شرکت های واردکننده دریافت می کنند.

مدیر سامانه یکپارچه خودروهای داخلی و وارداتی خاطرنشان کرد: علاقه‌مندان برای مشاهده محصولات داخلی می توانند به سامانه یکپارچه خودروهای داخلی به آدرس https://esalecar.ir/cars و متقاضیان برای مشاهده خودروهای وارداتی به سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی به آدرس www.saleauto.ir مراجعه کنند.

خودکفایی در تامین کاغذ جلد کتاب درسی



وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی در جشن خودکفایی کاغذ با عنوان «آئین خودکفایی در تولید کاغذ کتب درسی» گفت: امروز در نقطه‌ای ایستاده‌ایم که کاغذ مورد نیاز ۱۵۵ میلیون جلد کتاب درسی فرزندان ایران توسط کارخانه چوب و کاغذ مازندران با همه الحاقات و نیازمندی‌ها تامین می‌شود.

محمدمهدی اسماعیلی، ضمن بیان این مطلب افزود: البته ما امروز فقط جشن تولید کتب درسی را نداریم، بلکه بخش مهمی از نشر ما امروزه به این نقطه رسیده است. تابستان ۱۴۰۰ تولید داخلی کاغذ ۵ هزار تن بود و نیاز تولید کتب درسی به ۵۰ هزار تن می‌رسید. نیاز کاغذ در حوزه‌های مختلف نیز به حدود ۳۰ الی ۴۰ هزار تن می‌رسید. بنابراین تحقق جشن خودکفایی کاغذ دستاورد مهمی است که امروز محقق شده است. وزیر ارشاد افزود: تشکر می‌کنم از کارگروه کاغذ و نشر و بالاخص آقای مخبر که جهادی پای کار این موضوع آمدند. کمتر دیداری با آقای رئیسی بود که به موضوع نشر نپردازند.

اسماعیلی ادامه داد: به زودی مجموعه عظیمی را در شیراز افتتاح خواهیم کرد، مجموعه‌ای که ۵۰ هزار تن کاغذ برای نشر تحویل خواهد داد.

وی گفت: حوزه کاغذ تنها یک موضوع فنی و صنعتی نبوده و تولید کاغذ امروزه یک نماد هویتی است، مردم ما همیشه پیشتاز عرصه‌های فرهنگی بوده‌اند و بزرگ‌ترین مزیت ما در همین نقطه است. همه پیشرفت‌های نظامی و امنیتی ثمره نگاه فرهنگی انقلاب اسلامی است.

وزیر ارشاد در پایان گفت: من از اصحاب نشر می‌خواهم محکم پای استفاده از کاغذ ایرانی بایستند و از این ظرفیت حمایت کنند. مهم‌ترین عایدی تولید کاغذ، لبیک گفتن به دستور رهبری است. ما امروز خوشحالیم که این گام‌های عملی را با کمک شما عزیزان برداشته‌ایم.

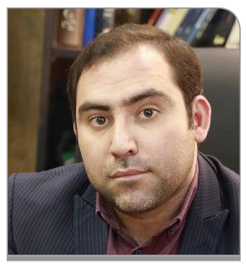
افزایش تولید کاغذ به ۸۰هزار تن



معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: تولید کاغذ تحریریه در ۲ سال اخیر مسئولیت دولت سیزدهم از ۵هزار به ۸۰ هزار تن افزایش یافت. به گزارش روابط عمومی وزارت صمت، محمدمهدی برادران در بازدید از یک شرکت تولیدی در آمل با اشاره به اینکه نیاز فعلی کاغذ تحریر در کشور ۲۵۰ هزار تن است، گفت: با اقدامات زیرساختی انجام شده ظرفیت تولید این نوع کاغذ در کشور افزایش یافته است. وی توضیح داد: با افزایش ظرفیت تولید در شرکت چوب و کاغذ مازندران و همچنین واحدهای تولیدی مشابه در استان‌های فارس، هرمزگان و خراسان رضوی، ظرفیت تولید کاغذ تحریر در کشور به حدود ۱۸۰ هزار تن تا یکسال آینده افزایش خواهد یافت. معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهارکرد: تا پایان دولت سیزدهم در تولید کاغذتحریر داخلی، کشور به خودکفایی کامل خواهد رسید. وی به صادرات ۹۶ میلیون دلاری کارتن و مقوا به همراه بسته‌بندی محصولات کشور در سال گذشته اشاره کرد و گفت: امروزه صنایع بسته‌بندی غذایی و صنعت تولید کارتن و مقوا به نوعی محرک دیگر صنایع کشور محسوب می‌شود.

برادران گفت: اکنون در داخل کشور ظرفیت‌سازی خوبی برای تولید کاغذ و واحدهای سلولوزی ایجاد شده و با تکمیل واحدهای جدید و شروع به کارآنها، درتولید کاغذ تحریر ومقوا وکارتن شرایط کشور نسبت به گذشته بهتر خواهد شد. وی افزود: براساس تفاهمنامه سه جانبه‌ای که میان وزارت اقتصاد و دارایی، صمت و بانک مرکزی منعقد شد، بسیار خوشبین هستیم تا نظام بانکی کشور در بخش صنایع پیشران و تولید که حمایت از آنها به عنوان حجم بالای تقاضای عمومی نیز نسبت به تولید آنها درکشور بالااست، حمایت ویژه وشرایط پرداخت تسهیلات را نیز تسریع کنند. تامین کاغذ مورد نیاز حوزه نشر کشور، با استفاده از ظرفیت‌های داخلی یکی از اولویت‌های دولت سیزدهم از زمان عهده‌دار شدن مسئولیت بود. وعده‌ای که طی ۲ سال با برنامه‌ریزی‌های گسترده به ویژه برای افزایش تولید کاغذ در شرکت چوب و کاغذ مازندران، پله‌پله به محقق شدن نزدیک شد و حالا با رشد ۱۶ برابری تولید نسبت به سال ۱۴۰۰ به نقطه مد نظر رسید.

حذف دلالان با واگذاری تنظیم بازار به اتاق اصناف



مدیرکل نظارت بر کالاهای اساسی وزارت جهادکشاورزی گفت: با واگذاری تنظیم بازار کالاهای اساسی به اتاق اصناف، دست دلالان از مسیر توزیع کالای اساسی کوتاه می‌شود و این کالاها به صورت مستقیم به مصرف‌کننده نهایی می‌رسد.

به گزارش ایسنا، مسعود امراللهی با بیان اینکه در ۲ سال گذشته در بحث توزیع کالاهای اساسی و نظارت بر بازار اقداماتی صورت گرفته گفت: در این دوره شبکه توزیع با مشکلاتی مواجه بوده است. برهمین اساس، به استناد بند ۲۳ ستاد سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی که مبنی بر شفاف‌سازی و روان‌سازی نظام توزیع و توزیع کالاهای اساسی را نظام‌مند می‌کند.

وی گفت: طی سنوات گذشته از ظرفیت ناظران اتاق‌های اصناف و اتحادیه‌های صنفی برای نظارت بر بازار کالاها به عنوان بازوی کمکی استفاده می‌کردیم. درحال‌حاضر با تفاهم به وجود آمده قرار شد حوزه عمده فروشی‌ها یا در حوزه تولیدکننده‌ها، تحت نظارت بازرسین وزارت جهادکشاورزی فعالیت کرده و در بحث توزیع کالاهای اساسی یا واحدهای خرده فروشی که در سطح شهرها و شهرستان‌ها و استان‌هاست از ظرفیت بازرسی اتاق اصناف استفاده کنیم که هدف از این همکاری خدمت رسانی بیشتر به مردم و پاسخگویی بیشتر است.

مدیر کل نظارت بر کالاهای اساسی وزارت جهادکشاورزی با حضور در برنامه میز اقتصاد، افزود: این موضوع باعث کاهش نظارت وزارت جهادکشاورزی بر بازار نخواهد شد و عملا با همکاری اتاق اصناف ایران و مجموعه‌های اتحادیه‌ها و اتاق‌های شهرستانی و استانی، توزیع کالاهای اساسی از طریق افراد شناسنامه‌دار انجام گرفته و کالا به‌دست مصرف‌کننده واقعی می‌رسد.

تکمیل پروژه فیبرنوری تا پایان دولت سیزدهم

معاون راهبردی و توسعه بازار سازمان تنظیم مقررات با بیان اینکه پروژه فیبرنوری تا پایان دولت به طور کامل اجرایی می‌شود، گفت: با توجه به مشوق‌های درنظر گرفته شده برای توسعه فیبرنوری، اعمال جریمه اپراتورها توسط رگولاتوری در صورت عدم اجرای تعهد وجود دارد.

مهدی روحانی‌نژاد در گفت‌وگو با ایرنا، درباره آخرین آمار پروژه ملی فیبرنوری و نحوه مشارکت اپراتورها در این طرح اظهار کرد: اکنون پوشش فیبرنوری منازل و کسب و کارها به ۴ میلیون و ۲۳۰ هزار و ۳۸۷ مشترک رسیده است.

اپراتورهای فعال در طرح فیبرنوری منازل و کسب و کارها (پیش از پیوستن شرکت مخابرات به این طرح) به طور تقریبی همان ۲۰ میلیون پوشش را متعهد شده بودند، اما شرکت مخابرات هم الحاقیه unsp (پروانه یکپارچه شبکه و خدمات ارتباطی) خود را دریافت کرد و اجرای ۵ میلیون پوشش (بدون مشوق) و ۲ میلیون پوشش فیبرنوری (با مشوق) را انجام می‌دهد.

وی درباره میزان پیشرفت این طرح گفت: باید به این نکته توجه کنیم که در ماه‌های اول اجرای این طرح، با چالش‌هایی از قبیل عدم همراهی جدی مجموعهٔ مدیریت شهری شهرها در اعطای مجوز حفاری یا تأمین مالی روبه‌رو بودیم اما به مرور این چالش‌ها در حال کم شدن است. بنابراین با این تحولات جدید معتقدم این طرح در موعد مقرر به پایان خواهد رسید.

وی درباره مشوق‌هایی که برای افزایش مشارکت اپراتورها در این طرح درنظر گرفته شده است، تاکید کرد: دولت در طرح ملی فیبرنوری منازل و کسب‌وکارها دو نوع مشوق در نظر گرفته، نخستین امتیازی که برای اپراتورها وجود دارد، دریافت مشوق پوشش است که بعد از تأیید نقطهٔ حضور آنها توسط رگولاتوری، پرداخت می‌شود.

روحانی‌نژاد ادامه داد: مشوق دوم هم مربوط به اتصال است به این معنا که هر اپراتوری یک کاربر را به شبکهٔ فیبرنوری منازل و کسب و کارها متصل کند، امکان برخورداری از مشوق دو میلیونی دولت را پیدا خواهد کرد.

آلودگی هوا ارتباطی با بنزین ندارد

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: آلودگی هوا هیچ ارتباطی با بنزین ندارد و مربوط به میزان مصرف می‌شود.

جعفر سالاری نسب در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به وضعیت توزیع بنزین سوپر در کشور، اظهار کرد: بنزینی که توزیع می‌شود، یورو است و تقریبا به لحاظ کیفیت و عدد اکتان مشخصات بنزین یورو را دارد، در کل کلانشهرها به خصوص در تهران بنزین یورو و با بهترین کیفیت توزیع می‌شود.

وی با اشاره به کیفیت بنزین توزیعی در تهران، گفت: سازمان استاندارد هم در پالایشگاه و هم در جایگاه‌ها نظارت ویژه‌ای روی بنزین توزیعی دارد و اگر به این نتیجه برسد که کیفیت مناسب نیست، سریعا اقدام می‌کند و جلوی توزیع بنزین را می‌گیرد.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی با تاکید بر اینکه مشکلی در حوزه کیفیت بنزین در تهران نداریم، تصریح کرد: در شرایط فعلی تقاضا و مصرف بالا بوده و لازم است که مردم رعایت کنند، اگر مصرف بنزین خودرو کاهش یابد از تولید دی‌اکسیدکربن جلوگیری می‌شود و این مربوط به خودروسازی می‌شود.

سالاری‌نسب با بیان اینکه درحال‌حاضر بنزین سوپر در برخی از جایگاه‌ها توزیع می‌شود، اظهار کرد: کیفیت بنزین یورو تفاوتی با بنزین سوپر ندارد، اکتان بنزین سوپر حدود ۹۴ و بنزین یورو ۹۲ است.

وی در خصوص ناترازی بنزین گفت: حدود ۱۱۰ میلیولیتر بنزین در کشور توزیع می‌شود، از ذخیره قابل قبول برخورداریم و مشکلی وجود ندارد.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی در پاسخ به این سوال که برای تامین نیاز واردات صورت می‌گیرد، گفت: همه مقادیر از پالایشگاه‌ها دریافت می‌شود و کیفیت بنزین نیز مشکلی ندارد و نظارت ویژه‌ای از سوی سازمان استاندارد روی بنزین وجود دارد.

اجرای دستورالعمل جدید صرافی‌ها

مدیر اداره نظارت بر موسسات پولی غیربانکی با اشاره به جزئیات دستورالعمل جدید صرافی‌ها بیان کرد: در مدل کسب‌وکاری که برای صرافی‌ها پیش‌بینی شده، تلاش می‌کنیم صرافی‌ها بتوانند باجه‌های مختلفی در نقاط مرزی و نقاط زیارتی داشته باشند تا کسب‌وکار آنها توسعه پیدا کند.

به گزارش ایسنا، نعمت‌الله کریمی درباره جزئیات دستورالعمل جدید صرافی‌ها مصوب شورای پول و اعتبار بیان کرد: نقاط قوتی در دستورالعمل جدید مصوبه شورای پول و اعتبار دیده شده که دست صرافی‌ها را برای ارائه خدما بازتر می‌کند.

وی ادامه داد: در دستورالعمل جدید پیش‌بینی باجه و شعبه را برای صرافی‌ها دیده‌ایم که در گذشته اینطور نبود. در مدل کسب‌وکاری که برای صرافی‌ها پیش‌بینی شده، تلاش می‌کنیم صرافی‌ها با همکاری بانک مرکزی بتوانند باجه‌های مختلفی در نقاط مرزی و نقاط زیارتی داشته باشند تا کسب‌وکار آنها توسعه پیدا کند.

مدیر اداره نظارت بر موسسات پولی غیربانکی اظهار کرد: همچنین افزایش سرمایه‌ای که دیده شده از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها است برای اینکه که دیگر صرافی‌ها مثل گذشته مجبور نباشند تنها از آورده نقدی افزایش سرمایه دهند. یک سری امکانات ویژه هم در صرافی‌ها ایجاد خواهد شد برای روابط سرمایه‌گذاری که تحت نظارت بانک مرکزی بتوانند روابط کارگزاری‌شان را انجام دهند.

کریمی خاطرنشان کرد: اگر جامعه صرافان همکاری کنند که ضوابط داخلی و شیوه‌نامه‌های مرتبط با دستورالعمل مصوبه شورا تدوین و ابلاغ شود، اتفاقات خوبی در جامعه صرافان رخ خواهد داد.

به گزارش ایسنا، تدوین فرآیندهای اجرایی و شیوه‌نامه‌های دستورالعمل جدید صرافی‌ها مصوب شورای پول و اعتبار در دستور کار بانک مرکزی قرار دارد که با رفع برخی نواقص گذشته، زمینه برای افزایش نقش صرافی‌ها در بازار مبادلات رسمی ارزی افزایش می‌یابد.

اجرای برخی از موارد مطرح شده در دستورالعمل، منوط به تدوین شیوه‌نامه‌ها و ضوابط داخلی آن است و همین امر فرصتی است تا ملاحظات و نظرات صرافی‌ها در تدوین شیوه‌نامه‌ها مد نظر قرار گیرد. از این رو نقش جامعه صرافان به عنوان واسطه بین بانک مرکزی و صرافی‌ها در انتقال مسائل حوزه صرافی‌ها حائز اهمیت است.

عکس روز



نمایشگاه دستاوردهای علمی و فنی نیروی دریایی ارتش

عکس: ایرنا

ویژه تر از خبر

تهران صدرنشین زمین‌خواری

طبق آمار از ابتدای امسال تا پایان آبان ۲۹۰۸ مورد از اراضی دولتی کشور که به تصرف زمین‌خواران درآمده رفع تعرض شده که ۴۷۶ فقره به میزان بیش از ۱۶ درصد در استان فارس رخ داده است. استان تهران نیز در آبان امسال عنوان بیشترین تعرض به اراضی دولتی را از آن خود کرد. به گزارش ایسنا، استان فارس در ۸ ماهه ابتدای امسال به لحاظ تعداد رفع تصرف از اراضی دولتی ۱۶ درصد و از نظر مساحت ۱۷ درصد را به خود اختصاص داده است.آن‌طور که مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن اعلام کرده در هشت ماهه ابتدای امسال ۲۹۰۸ مورد تعرض به مساحت یک هزار و ۲۲۵ هکتار در کشور رخ داد که با تلاش نیروهای یگان حفاظت این سازمان رفع تعرض شد.به گفته مالکی بیشترین وقوع تعرض طی امسال در استان فارس به میزان ۴۷۶ فقره و مساحت ۲۱۰ هکتار بوده است.

معاون وزیر راه وشهرسازی بیشترین اجرای احکام به نفع دولت در تصرف اراضی را مربوط به استان‌های اردبیل با ۴۷ فقره و مرکزی با ۳۶ فقره حکم اعلام کرد. به گفته مالکی، مساحت اراضی رفع تعرض شده در آبان ماه توسط یگان حفاظت سازمان ملی زمین و مسکن ۲۷۸ هکتار بوده و در آبان ماه امسال بیشترین وقوع تعرض به اراضی دولتی در استان تهران روی داده است.بنابراین گزارش، در سال‌های اخیر استان‌های فارس، تهران و ایرانشهر بیشترین میزان زمین‌خواری را به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس باب جدیدی که ایجاد شده استان‌های کویری و جنوبی هدف زمین‌خواران شده است. در استان تهران نیز بیشترین طمع به اراضی دولتی در شمال و شرق تهران شامل مناطق لواسان و دماوند رخ می‌دهد.در همین حال، مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن از رفع فوری تعرض به ۱۲۱۱ هکتار زمین دولتی توسط یگان حفاظت سازمان ملی زمین و مسکن طی هشت ماه امسال خبر داد. به گفته مالکی، بیشترین وقوع تعرض طی امسال در استان فارس به میزان ۴۷۶ فقره و مساحت ۲۱۰ هکتار بوده است. مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن در مورد اجرای احکام قطعی قضایی در هشت ماه امسال توضیح داد: ۳۵۱ مورد حکم قطعی به نفع دولت در این زمینه اجرا شده است. طبق اعلام وزارت راه و شهرسازی، وی افزود: مساحت احکام اجرا شده در سراسر کشور بیش از ۳۹۶ هکتار است. معاون وزیر راه وشهرسازی بیشترین اجرای احکام به نفع دولت در تصرف اراضی را مربوط به استان‌های اردبیل با ۴۷ فقره و مرکزی با ۳۶ فقره حکم اعلام کرد.

سیاست وزارت صمت برقی‌سازی خودروهاست

وزارت صنعت، معدن و تجارت براســاس صحبت‌هایی که تاکنون وزیر داشــته و برنامه‌هایی که پی‌ریزی کرده و هدف‌های کلانی که دارد به‌دنبال اجرای رویکردهای نوین در صنعت خودرو از قبیل توسعه خودروهای برقی، اتصال‌پذیری، خودروهای خودران و حمل‌ونقل اشتراکی است. در این راستا تلاش شده موضوعات با شفافیت هرچه تمام‌تر اطلاع‌رسانی شده و البته تمرکز بر روند اجرایی است که به تحول در صنعت خودرو کشور منجر می‌شود و دریچه امیدبخشی را به سوی این صنعت می‌گشــاید. این تحول به‌طور خاص درباره خودروهای برقی شــروع شــده و شــاهد خبرها و اتفاقات زیادی در این زمینه هســتیم. به‌تازگی عباس علی‌آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت از تولید ۱۰۰ دســتگاه اتوبوس برقی توسط خودروسازان داخلی در کشور تا پایان سال و همچنین از حضور ملموس اتوبوس‌ها و تاکسی‌های برقی در شهر خبر داده است.



در راســتای برنامه تحولی عمیقی که در صنعت خودرو دنبال می‌شــود، همواره نگاه رســانه‌ها و مردم به نحوه شــروع و به ســرانجام رســیدن این وعده‌هاســت. آنچه مشــخص است به ســرعت اقداماتی در حال انجام است و گام اول هم ناوگان حمل‌و نقل عمومی اســت که برقی‌ســازی آن مزایای زیادی برای کشــور دارد. وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز به تازگی در یک گفت‌وگــوی تلویزیونی درباره آخرین وضعیت خودروهای برقی اظهار کرد: هفته گذشــته نخســتین خط تولید اتوبوس برقی را افتتاح کردیم، در یکی دیگر از خودروسازان، اتوبوس برقی تولید می‌شود که به‌زودی به بهره‌برداری می‌رسد.



عباس علی‌آبادی ادامه داد: تا پایان ســال حدود ۱۰۰ دستگاه اتوبوس جدید برقی تولیــد می‌شــود، اما اگر حمایت شــود، می‌تــوان میزان تولیــد آن را افزایش داد. فعلا هدف ما این اســت که فرهنگ‌سازی شــود و آمادگــی شــکل بگیرد. توســعه اتوبوس برقی، تاکسی برقی، موتورسیکلت برقی نیازمند فرهنگ‌سازی است.

وزیــر صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر اینکه توســعه خودروهای برقی به‌دلیل مزایایی که دارند، باید زودتر اجرایی می‌شود، خاطرنشان کرد: با توجه به استفاده از این ظرفیت حداکثری در خودروهای برقی، راننده‌ها باید درباره نحوه رانندگی، آموزش ببینید.

علی‌آبــادی گفت: ما یک تغییر رویکرد در خودروســازی‌های کشــور خواهیم داشت و سیستم‌های جدید برقی باید جایگزین خودروســازی دیزل ســنگین، شــود، البته خودروهــای برقی سیســتم‌های به‌نسبت ســاده‌تری دارند؛ با این حال تا کنون به عنوان مثال در خودروساز سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت باطری که از جمله عوامل اصلی ماشــین‌های برقی اســت، انجام نشده است.

وی ادامه داد: تولید اتوبوس برقی در حال آغاز اســت. به‌عنوان مثــال، در مپنا به‌طور تقریبی درباره نوآوری، طراحی و ســاخت نمونه طی ۲، ۳ سال گذشته اقداماتی انجام دادیم و در بازدیدی که رئیس‌جمهور اردیبهشــت‌ماه امسال از مپنا داشتند، به اداره اســتاندارد دستور داد که شتاب بیشتری بدهند که خوب اتفاق مبارکی افتاد. وزیر صمت تاکید کرد: نخستین اتوبوس برقی را با استفاده از ظرفیت‌های استانداردسازی خودمان تولید کردیم که یک اقدام مهم است. ســازمان اســتاندارد هم با تمام دقت این کار را انجام داد و انصافا کار خوبی بود که با دستور رئیس‌جمهور انجام شد.

> تا پایان سال حدود ۱۰۰ دستگاه اتوبوس جدید برقی تولید می‌شود، اما اگر حمایت صورت گیرد، می‌توان میزان تولید را افزایش داد

■ نیاز تهران به ۷ هزار اتوبوس

علی‌آبادی با اشاره به نیاز شهرداری تهران به ۷ هزار دستگاه اتوبوس، گفت: نیاز تهران به اتوبوس براســاس حجم جمعیت و ترافیک توســط شهرداری تهران اعلام می‌شــود که نیاز به ۷ هزار دســتگاه عدد قابل قبولی است، ولی این عدد برای شهرهای مختلف متفاوت و بسته به ترافیک آن‌ها است.

وی عنوان کرد: می‌توانیم با اســتفاده از ظرفیت‌های داخلی همه نیازها را پوشش دهیم. وقتی به فناوری دست پیدا کردیم، توسعه ظرفیت، کار چندان ســختی نیســت؛ خوشــبختانه این کار برای کشــور مزیت دارد که نیازمند سرمایه‌گذاری‌ها در این حوزه هستیم. دولت هم تمام و کمال پای کار است.

وزیر صمت با اعلام اینکه سیاست این وزارتخانه در بخش خودرو، حرکت به سمت تولید خودروهای برقی است، بیان کرد: در وزارت صمت ۲۰ طرح پیشرانه تعریف کردیم و در بحث‌های صنعت به دنبال ایجاد تحول هستیم که این اقدامات به مردم معرفی خواهد شد.

■ بررسی ایستگاه‌های شارژ برای تاکسی‌های برقی

علی‌آبادی با اشــاره به وضعیت تاکســی‌های برقــی گفت: برای تاکسی‌ها برنامه‌ای در دستور کار است. چند روز پیش برای آزمایش یکی از جایگاه‌ها شارژ برق خودرو به چند نقطه شهر رفتم که وجود برخی از ایرادات درســت بود، مثلا برخی جایگاه‌ها کار نمی‌کند یا اینکه دچار ایراد بودند که دســتور بررســی و حل مشکل را دادیم، البته بیشــتر جایگاه‌ها مشــکلی نداشــتند. وی خاطرنشان کرد: تا پایان سال تقریباً در اغلب راه‌ها، جایگاه شارژ ایجاد خواهیم کرد تا خودروهای برقی، از شارژ ماشین استفاده کنند.

وزیر صمت با اشــاره به تامین زیرســاخت‌های لازم برای توسعه خودروهای برقی تاکید کرد: وزارت نیرو در این زمینه عملکرد بسیار خوبی داشــت و دارد که ظرفیت بســیار خوبی در کشور ایجاد شده اســت. تقریبا در اغلب نقاط کشور حتی روستاها شبکه برق داریم؛ بنابراین یک خانواده روســتایی هم می‌تواند ماشــین خودش را در روستا شارژ کند، اما در ساعاتی از سال ناترازی برق داریم می‌توانیم در برخی ساعات شارژرها را محدود کنیم تا مردم در خارج از ساعات پیک خودرو برقی خود را شارژ کنند.

■ افزایش ظرفیت نیروگاهی برای تامین زیرساخت‌های شارژ

علی‌آبــادی با بیان اینکــه افزایش ظرفیت نیروگاهــی، عمدتا انرژی‌های تجدیدپذیر در دســت اقدام اســت، گفت: هدف این اســت که بیشتر انرژی مورد نیازمان را از انرژی سبز دریافت کنیم، البته از سوخت‌های فسیلی هم می‌توان برای تولید برق اســتفاده کرد تا در شــارژ خودروهای برقی مصرف شود.

وی با اشــاره به ظرفیت شــرکت‌های دانش بنیــان در تولید باطری‌های خودروهای برقی افزود: در موضوع باطری یک کار پژوهشــی در ســال‌های گذشته آغاز شده و دانشگاه‌ها پیشرفت خیلی خوبی در این زمینه داشتند، اما باید به صورت موازی برای انتقال فناوری هم اقدام شد.

وزیر صمت با بیان اینکه ظرفیت‌های مهندســی کشــور امروز با گذشــته بســیار فرق می‌کند، گفت: در بخش مهندســی و طراحی خودروهای برقی بــه نظر امروز در دنیا چیزی کم نداریم و حتی می‌توانیم با بهترین‌های دنیا خود را مقایسه کنیم. الان در فناوری مانند خودروهای برقی به سطح خوبی رسیدیم.

علی‌آبادی خاطرنشان کرد: دولت با همه شرایط سختی که دارد، موضوع برقی کردن خودروها را در اولویت اول گذاشته است و شخص رئیس‌جمهور و وزیر کشور روزانه موضوع برقی‌سازی خودروها را پیگیری می‌کنند. از آنجایی کــه اراده ملــی وجود دارد و در صورتی که مــردم همراهی کنند، اطمینان می‌دهم خیلی زود به سمت خودروهای هوشمند برویم.

وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد: هوشمندسازی خودروها با استفاده از شــرکت‌های دانش‌بنیان پیگیری خواهد شــد تا امنیت مسافران، حمل و نقل و امنیت جاده‌ها فراهم شود.

■ جهشی در حوزه خودروهای جدید



یــک عضو کمیســیون صنایــع و معادن مجلس شــورای اسلامی گفت: از آنجا که رویکــرد وزیــر صنعت، معــدن و تجارت حرکت به ســمت تولید خودروهای برقی اســت، پیش‌بینــی می‌شــود که شــاهد جهشی در حوزه تولید خودروهای جدید باشیم و در کنار کشورهای پیشرفته قرار گیریم.

لطف سیاهکلی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: رویکرد وزیر صمت حرکت به سمت تولید خودروهای برقی است که این رویکرد در خودروسازان داخلی کلید خورده اســت. پیش بینی ما این اســت که از پس این کار بر می‌آییم منوط به اینکه خودروسازان همت کرده و هم افزایی صورت گیرد. البته که وزیر صمت هم این تفکر را دارد. سیاهکلی تاکید کرد: ما می‌توانیم جهشی در حوزه خودروهای جدید داشته و در کنار کشورهای پیشرفته قرار گیریم؛ این کار شــدنی اســت. نمونه آن را می‌توان در خودروهای تولید داخل دید که باوجود داشــتن اشــکالاتی باز هم خوب است. من آینده را در این جهت می‌بینیم. این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس عملکرد خودروسازان داخلی را نســبت به گذشــته بهتر دانست و افزود: مدل‌های جدید خودروها با قدیم فرق کرده اســت. اگر در ادامه راه مبتنی بر اســتانداردهای داخلی و خارجی کار کنیم خودروی تولید داخل به جایگاه خودش می‌رسد.

ســیاهکلی درباره قیمت خودروها گفت: اکنون برای تعیین قیمت خودرو ســختگیرانه برخورد می‌شــود که کار درستی هم است. چون عرضه و تقاضا بــا یکدیگر همخوانی نــدارد. اگر واردات خودرو انجام شــود عرضه و تقاضا نزدیک شــده و می‌توان ســخت گیری بر خودروسازان را کمتر کرد آن وقت خودروســازان هم باید اســتانداردها را رعایت کرده و بعد می‌توانند قیمت واقعی را محاسبه کنند. در این زمان دیگر از این بن‌بست خارج می‌شویم.

ســیاهکلی در پایــان گفــت: بــا واردات خــودرو، خودروســازان داخلی می‌تواننــد قیمت‌هــای خودشــان را ارائه کنند چــون دیگر بــازار رقابتی است.

سخن پایانی

احیــای صنعت برق و رهایی از بنزین، کاهش آلودگی هوا، تعمیر و نگهداریِ ارزان از جمله مولفه‌هایی اســت که تفکر حرکت به ســمت توســعه خودروهای برقی را قوت می‌بخشــد؛ بنابراین همچون ســایر کشــورها، برقی‌سازی خودروها همانطور که وزارت صمت تاکید دارد، باید با تمام توان در دستور کار قرار گیرد.

پروژه‌ای که طی ســال‌های گذشــته، چند نوبت بررسی شد؛ اما در حد حرف باقی ماند تا اینکه مجدد پرونده آن بازگشایی شده و به نظر می‌رســد این بار مســئولان عزم خود را در این زمینه جزم کرده و به زودی شاهد حضور پررنگ این خودروها در خیابان‌ها خواهیم بود.

آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت دوم
م الف ۵۰۷۵

نظر به دســتور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ســاختمانهای فاقد ســند رســمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ و برابــر **رای شــماره ۱۴۰۲۶۰۳۰۶۲۷۲۰۰۱۰۰۷ مورخــه ۱۴۰۲/۰۸/۰۶** هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی منطقه شش مشهد تصرفات مالکانه و بلامعارض متقاضی **آقای جمیل دلیری رضاقلی قشــلاقی فرزند امراء** شــماره شناسنامه ۱۰۷ صادره از مشهد نسبت به ششدانگ یکباب منزل به مساحت ۲۰۰ مترمربع قســمتی از پلاک ۵۰۵ فرعی از ۱۸۴ اصلی واقع در اراضی نه دره بخش ۱۰ مشــهد خریداری با واســطه/بدون واسطه از محل مالکیت مشاعی متقاضی مالک رسمی محرز گردیده است.

لذا به اســتناد ماده ۱۳ آئین‌نامه مربوطه این آگهی در دو نوبت در دو روزنامه به فاصله ۱۵ روز از طریــق یکــی از روزنامه‌های محلی و یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشــار اعلام شــده در شــهرها منتشر و در روســتاها رای هیات الصاق تا در صورتی‌که اشخاص ذینفع به آرای اعلام شــده اعتراض داشته باشند باید از تاریخ انتشار آگهی و در روستاها از تاریخ الصاق در محل تا دو ماه اعتراض خود را به اداره ثبت محل وقوع ملک تسلیم و رسید اخذ نمایند و باید از تاریخ تســلیم اعتراض مبادرت به تقدیم دادخواســت به دادگاه عمومی محل نماید و گواهی تقدیم دادخواســت بــه اداره ثبت محل تحویل دهد که در این صورت اقدامــات ثبت موکول به ارائه حکــم قطعی دادگاه اســت و در صورتی که اعتراض در مهلــت قانونی واصل نگردد یا معترض؛ گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل را ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۸/۲۸ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۲/۰۹/۱۲

هادی ریحانی، رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه شش مشهد

«آگهی فراخوان»

شناسایی ارائه‌دهندگان خدمات پیمانکاری معدنی

شــرکت کانی کاوش آرتا غدیر در نظر دارد نســبت به **شناســایی ارائه‌دهندگان خدمات پیمانکاری معدنی در محدوده‌های عملیاتی خود در اســتان‌های کرمان، یزد، خراسان جنوبی و آذربایجان‌غربی** اقــدام نمایــد. لذا از شــرکت‌های دارای ســابقه در زمینــه فروش و انجــام خدمات پیمانکاری مانند تســطیح، خاکبرداری، جاده‌سازی و تراشه‌زنی با استفاده از ماشین‌آلات معدنی نظیر بیل مکانیکی، بولدوزر، گریدر، لودر که دارای صلاحیت و حســن انجام کار از کارفرماهای قبلی می‌باشــند تقاضا می‌گردد در صورت تمایل حداکثر طی ۷ روز کاری از تاریخ آگهی نســبت به ارسال ســوابق و تجربیات خود در ۲ ســال گذشته، مدارک دال بر توانایــی فنی، مالی و مدیریتی و.... به همراه اطلاعات شــرکت را در قالب فیزیکی و فایل الکترونیکی به آدرس ذیل ارسال نمایند.

لازم به ذکر است دریافت مدارک به منظور شرکت در فراخوان هیچ تعهدی مبنی بر انعقاد قرارداد، برای این شرکت ایجاد نخواهد کرد.

آدرس: تهــران، خیابــان ملاصدرا، قبل از اتوبــان چمران، پلاک ۲۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰، شــرکت کانی کاوش آرتاغدیر

تلفن: ۸۸۰۵۲۷۶۸-۰۲۱

پست الکترونیک: info@artaghadir.ir

شرکت کانی کاوش آرتا غدیر

آخرین اخبار وتازه‌ترین تحلیل‌ها را در پایــگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

www.Gostaresh.news

51 days before the event

ICSC 2024

3rd International Conference on Steelmaking & Continuous Casting (ICSC2024)

۵۱ روز مانده به برگزاری

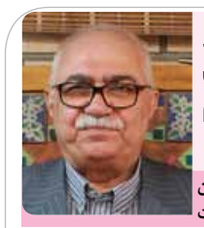
سومین کنفرانس بین المللی فــولاد ســازی و ریخته‌گری مــداوم

۳ و ۴ بهــمن مــاه ۱۴۰۲
هرمزگان ، بندرعباس، شرکت فولاد هرمزگان

محورهای کنفرانس
- فرآیندهای کوره قوس الکتریکی
- فرایندهای متالورژی ثانویه
- ریخته‌گری وانجماد محصولات ریخته گری مداوم
- بازیافت حرارت
- افزایش بهره وری و بهینه سازی فرآیندهای فولادسازی و ریخته گری مداوم
- شبیه سازی و کنترل فرآیندها
- انقلاب صنعتی چهارم
- تکنولوژی های نوظهور در فولاد سازی و ریخته گری مداوم
- محیط زیست و پایداری

وبسایت: www.hosco.ir
ایمیل: icsc@hosco.ir
شماره دبیرخانه: ۰۷۶-۳۱۰۱۶۰۰۲
آدرس دبیرخانه: بندرعباس، پارک علم و فناوری هرمزگان، طبقه ۶
کسب اطلاعات بیشتر
۰۹۳۷۷۳۱۷۳۹۷

یادداشت



درک درستی از توسعه صنعتی نداریم

محمد بحرینیان
پژوهشگر حوزه صنعت

صنعت با وجود حمایت‌هایی که از بخش‌های مختلف آن شـده، اما شاهد توسعه نبوده که در واکاوی دلایل آن باید بـه بیش از یک قرن قبل بازگردیـم. در واقع باید دید آیا نظام تصمیم‌گیری در ایران توانسته درک درستی از مقوله توسعه صنعتی داشته باشد یا خیر.

حدود ۱۱۷ سـال از مشروطه می‌گذرد و غیر از مقاطعی کوتـاه در طـول این مـدت، چنین درکی وجود نداشـته است. حال در چنین وضعیتی، کدام صنعت امکان توسعه را دارد؟ بایـد گفت فرآیند تشـکیل دولت-ملت مدرن و دموکراسـی ظاهری در ایران از دوره مشـروطه آغاز شده و امر توسـعه هم تا پیش از آن اصلا موضوعیت نداشته و طبیعی اسـت که برای ریشـه‌یابی این مسئله، ناگزیر باید به بعد از مشـروطه رجوع کرد. بسـیاری از حکومت‌های گوناگون در طول این مدت عموما طرفدار خام‌فروشی نفت و دیگر منابع زیرزمینی و واردات از محل منابع آن بوده‌اند و به نظر می‌رسـد روش دیگری را برای اداره کشـور اجرا نمی‌کردند.

امـروز منافـع جمعی و ملی بـا منافع تولیـدی در هر جامعه‌ای هم‌راستاسـت، اما در کشور ما بیش از یک سده اسـت که در مقابل منافع گروه‌های کوچک و حداقلی، اما پرقدرت و پرنفوذ که به واردات، خام‌فروشـی یا سوداگری وابسـته هستند، گرفتار شده است. در اقتصادی مبتنی بر خام‌فروشـی و زیرزمینی، برنده، افرادی کوچک و وابسته بـه گروه‌های خاص هسـتند که منافـع اقتصادی حاصل از فـروش این منابع را که متعلق به همگان اسـت، بعضا مـال خود می‌کنند؛ اما در یک اقتصـاد مبتنی بر تولید و توسـعه صنعتی، برندگان طیف وسـیعی از افراد نوآفرین، نخبه، کارآمد و تحصیل‌کرده را شـامل می‌شود که منافع اقتصادی براسـاس توانایی‌ها، دانش و تجربـه آنها توزیع می‌شود.

بـه عبارتی با وجود انواع سـاختارهای معیوب در برخی مجموعه‌هـای تصمیم‌گیـری، آنچـه در جامعـه تامیـن می‌شـود، منافع این گروه‌های حداقلی اسـت و متاسفانه چاره‌ای هم برای این معضل اندیشـیده نشـده است. اگر ایران را در کنار نمونه‌های موفقی مانند کره‌جنوبی و چین قرار دهیم، متوجه این تفاوت خواهیم بود.

دولـت کره‌جنوبـی با واگـذاری اختیارات بـه نخبگان، برنامه‌ریـزی دقیقی کرد و در دوره‌ای واردات خودرو را به مدت ۲۵ سال ممنوع و با توجه به مراحل پیشرفت، آن را برای سه سـال دیگر تمدید کرد. دولتمردان باهوشی هم بر سر کار بودند که توانستند از این فرصت نهایت استفاده را بـه نفع منافع ملی کشـور خود ببرنـد. در حال‌حاضر، در چیـن هم هیچ‌کس نمی‌تواند بـدون محدودیت، حتی یک دسـتگاه خودرو وارد کند. برای هر یک از مراحل این نمونه‌ها ده‌ها مسـتند وجـود دارد، اما اینجا چنین نگاهی وجود ندارد. این مشکلات فراوان است و به صنعت خودرو محدود نمی‌شـود، بلکه در اکثر صنایع مانند لوازم‌خانگی، شیرخشـک، شـیرآلات بهداشتی، سوسـیس و کالباس، نوشـابه‌های گازدار و صدهـا نمونـه دیگر ایـن وضعیت حاکم اسـت. در هر یک از حوزه‌های صنعتی با کلونی‌های شلخته‌ای مواجه هستیم که دیگر عنصر رقابت در این فضا را خالی از معنا می‌کند.

اصلا خودروسـازی را رها کنید، به قراردادهای فوتبال و حتی چمن زمین فوتبـال توجه کنید که چه آبروریزی‌ها و اتلاف منابعی برای کشـور رقم زده اسـت. در بسـیاری از حوزه‌هـا چنین وضعیتی حاکم اسـت. برای مثال وفق داده‌های مرکز آمار در سـال ۱۳۹۹ در حوزه پرورش مرغ گوشتی بیش از ۱۸ هزار واحد فعال در ایران دارای مجوز تولید هسـتند. قریب به اتفـاق، این واحدها هم خصوصی هستند و دولت در آن دخالتی ندارد. پرسش اینجاست که آیـا این تعداد واحد تولیدی گلی به سـر مملکت زده‌اند؟ چرا هر روز با مشـکل قیمت یا تامین آن مواجه هستیم؟ یـک واحد تولیـدی در برزیل به تنهایی در سـال ۲۰۲۰ یک‌میلیـارد و ۶۰۰ میلیـون قطعـه مرغ گوشـتی تولید می‌کند؛ درحالی‌که کل ظرفیت در ایران وفق همان داده، کمی بیش از ۴۱۷ میلیون قطعه در سـال اسـت، اما این به معنای تولید مرغ گوشـتی نیسـت! در سال ۱۴۰۰ نیز بیـش از ۱۴۳ واحد دارای پروانـه بهره‌برداری به اصطلاح تولیـد روغـن نباتی بـوده و بیـش از ۲۳۰ مجـوز واحد تولیدی در دسـت اجرا! با این تعـداد عموما مونتاژکننده بسـته‌بندی‌کننده در لباس تولیدکننـده به چه نتیجه‌ای رسیده‌ایم؟ آیا با این سیاست شلخته، قیمت روغن در بازار کاهـش یا قدرت خرید مردم افزایـش می‌یابد؟ همچنین در مهرمـاه سـال ۱۴۰۱ در ایران ۶۵ شـخصیت حقوقی و حقیقـی دارای پروانـه بهره‌بـرداری به‌اصطـلاح تولید موتورسـیکلت داریم و ۴۳ مجوز در دسـت اجرا! اگر تمام کشـورها از ترکیه تا انتهای آسـیا را در نظر بگیریم، بعید است این تعداد موتورسیکلت‌ساز وجود داشته باشد!

در صنایع دیگر مانند یخچـال و فریزر خانگی که ۱۴۳ پروانه بهره‌برداری و ۲۴ مجوز در دسـت اجرا دارد، تولید رب گوجه‌فرنگی بـا ۲۷۲ پروانه بهره‌برداری و ۳۲۱ مجوز در دسـت اجرا، میلگرد فولادی با ۱۰۳ پروانه بهره‌برداری و ۳۷ مجوز در دسـت اجـرا و شـرکت‌های هواپیمایی با ۲۳ شـرکت! و... آیا اینها به رقابـت انجامیده‌اند؟ از این‌رو ما دچار وضعیتی هسـتیم کـه از آن به‌عنوان کلونی‌های شـلخته در هر زمینه‌ای چـه تصمیم‌گیـری و چه ایجاد بنگاه‌های اقتصادی یاد می‌کنم.

بـه نظرم بسـیاری از دولت‌ها درکی از توسـعه صنعتی نداشـته و هنوز هم ندارند. متاسـفانه با درک نادرست از فرایند تولید صنعتی و نبود تفکر توسـعه‌ای، وزارت صمت در دولت‌هـای مختلف افزایش تعداد مجوزهای تولیدی را در هر سال، به‌عنوان افتخار و دستاورد مهم مطرح می‌کند.

کارشناسان در گفت‌وگو با صمت مطرح کردند

نگاه تحول‌گرایانه، جای انتقاد ندارد

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

عباس علی‌آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت در آخرین اظهارات، صحبت از هوشمندسازی صنعت و به‌ویژه صنعت خودرو کرده که به‌واسطه فراگیری هوش مصنوعی و انقلاب صنعتی چهارم که جهان را در برگرفته و ما از آن بسیار عقب هستیم، پربیراه هم نیسـت. البته در شـرایط کنونی بـه نظر برای صنعت خودرو ما، عجیب و دور از دسـترس است. آنچه در ظاهر امر مشـخص اسـت، عزم جزم وزیر اسـت برای اجرایی کردن برنامه‌های خودرویی که قول تحقق آنها را به مردم داده است. وزیر صنعت، معدن و تجارت خود را با تاکید بر تولید خودروهای برقی به مردم معرفی کرد و به‌تازگی از خودروهای هوشـمند و خودران می‌گوید. اگـر در همین مدت کوتاه شـاهد افتتاح اولین خـط تولید اتوبوس‌های برقـی بودیـم، نشـان از جدیت وزیر صمـت دارد و اینکـه به قول خودشـان، هدف این اسـت که به جـای تیتر خبرها، مـردم به‌طور ملمـوس تغییر و تحـولات را ببینند. در شـرایطی که مدت‌هاسـت صنعت خودرو ما شـاهد پیشـرفت خاصی نبوده و با مشـکلات عدیده به سـختی روزگار می‌گذراند، دیدن این حجم از تلاش، امیدبخش است، اما جای پرسش هم دارد. صمت در این گزارش نگاهی دارد به کم و کیف و چگونگی ورود به عرصه خودروهای هوشمند که در ادامه می‌خوانید.



عکس: صمت

سهم صنعت خودرو ما از تحولات جهانی، تاکنون تنها چند آپشن ساده بوده است

در شرایط تحریم، صحبت از هوشمندسازی فقط یک تیتر جذاب است

همگام‌سازی صنعت خودرو در کوتاه‌مدت میسر نیست



امیرحسـین برخورداری، کارشـناس حوزه خودرو درباره رویکرد تحول‌گرایانه وزارت صمت در راستای هوشمندسازی صنعت خودرو بـه صمت اظهار کـرد: عباس علی‌آبادی، وزیـر فعلی صمت به‌دلیل گذراندن حدود یک‌ششـم از عمرش در مپنا، تفکری تمام الکتریکی داشـته و در زمینه تعمیم این تفکر به کل صنعت خودرو پافشـاری شـدیدی دارد که از نظر فنی و اسـتراتژیک در مقیاس بین‌المللی، نه‌تنها جای انتقاد ندارد، بلکه بسـیار جذاب و نگاهی مدرن به‌شمار می‌آید، اما در مقیاس صنعت و وضعیت کنونی صنعت خودرو ایران، این موضوع طی کردن یک‌شبه ره‌صدساله است! همگام‌سازی صنعت خودرو با رویدادهای بین‌المللی و پیشـرفت چشمگیر صنعت خودرو جهانی طرحی یک‌شـبه، یک‌ساله، دوسـاله یا حتی پنج‌ساله نیست و در بهتریـن حالت می‌توان طی یک دهه به گردپای ده سـال قبل چینی‌ها در ابتدای راه خودروهای برقی رسـید. البته یک‌راه میان‌بر وجود دارد و آن پذیرش فناوری از شرکت‌ها و کشورهای دارای این دانش اسـت و با کاهش میزان تاکید بر بومی‌سـازی و داخلی‌سازی می‌توان با خیال راحت و با خرید تکنولوژی، فعلا گام اول را برداشت و در این مسـیر و به موازات به توسـعه بومی خودروهای الکتریکی و در ادامه خودروهای هوشـمند پرداخت. پس گام نخست پذیرش واقعیت و آغاز راه به صورت واردات یا قطعات منفصله و تامین دانش به صورت وارداتی اسـت تا اسـتارت این بخش در بازار خودرو ایران بخورد و با ایجاد فرهنگ لازم و توسعه کافی زیرساخت‌ها، به‌مرور با نگاه بومی و حتی صادراتی به این مسیر بنگریم.

برخـورداری درباره روند هوشمندسـازی گفـت: هوش مصنوعی به‌طـور کلی به معنای حذف نقش راننده در خودروهای شـخصی و حمل‌ونقل عمومی است، چراکه این موضوع می‌تواند خطرات رانندگی و حمل‌ونقـل را تـا حـد قابل‌توجهی کاهش دهد. هوشمندسـازی خودروها از گام نخسـت تا پیشرفته‌ترین نمونه‌ها، به معنای افزودن تکنولوژی‌هـای کمک‌راننده تا رسـیدن بـه تکنولوژی‌های خودران کامـل خودروها اسـت. هوشمندسـازی خودروهـا از مدت‌ها قبل آغازشده و حتی ترمز ضدقفل ABS نیز بخشی از این توسعه بی‌انتها به‌شـمار می‌آید. ترمز کمکی، سیسـتم کنترل الکترونیکی پایداری و بسـیاری دیگـر از تکنولوژی‌هایی که پس از سـه دهه عرضه در خودروهـای جهان برای صنعت خودرو ایـران تازگی دارد، قدم‌های اولیـه هوشمندسـازی خودروها هسـتند. به‌گونه‌ای که سنسـورها وضعیت خودرو را تشخیص می‌دهند و در صورت نیاز با کنترل گازو ترمز خودرو، مسـیر حرکت را اصلاح و از حادثه جلوگیری می‌کنند. سـطح بعدی هوشمندسازی به سیسـتم‌های کمک‌راننده‌ای مانند سیسـتم‌های کمکی حرکت بین خطوط مربوط می‌شـود و با همان رادار می‌توان تکنولوژی ترمز خودکار را فعال کرد تا راننده بدون نیاز به فشـردن پدال گاز یا ترمز، با حفظ فاصله با خودرو روبه‌رو صدها کیلومتر مسـیر را به‌سادگی طی کند و در صورت نیاز به ترمزگیری، هوش مصنوعی سیسـتم، کنترل فعال و ترمز خودکار، ضعف زمانی تصمیم‌گیری انسـان و سرعت بالاتر واکنش انسانی را جبران کند تا در نهایت امنیت سرنشـینان به لطف هوش مصنوعی تضمین شود. پارک خودکار، اتصال خودرو به شـبکه خدمات پس از فروش برای بررسـی لحظه‌ای مشـکلات احتمالی فنی، اطلاع‌رسانی سرویس‌ها، کنترل هوشـمند نوربالای چراغ‌ها، پایش لحظه‌ای شـرایط راننده و اخطار خسـتگی، حواس‌پرتی و... همه تنها بخشـی ساده از حضور هوش مصنوعی در خودروهاسـت که درنهایت به حذف کامل نقش راننده در خودرو و حذف هرگونه خطای انسانی از سیستم حمل‌ونقل در سراسر جهان منجر خواهد شد.

برخورداری افزود: در دنیای حمل‌ونقل به سـبک هوش مصنوعی، علاوه بر هوشـمندی هر وسـیله نقلیه، تمامی وسایل با یکدیگر در ارتباط خواهند بود و احتمال هرگونه حادثه به این وسـیله تقریبا به صفر خواهد رسید؛ بنابراین هوش مصنوعی دو هدف ایمنی و تسهیل حمل‌ونقل را دنبال خواهد کرد.

سهم اندک از هوشمندسازی

کارشـناس حوزه خودرو با اشـاره به سهم کشـورمان از تحولات صنعـت خودرو در جهـان اظهار کرد: سـهم صنعت خـودرو ما از این مسـیر تاکنون تنها چند آپشن سـاده است که حتی در تعریف جهانی بخشـی از هوشمندسازی نیز به‌شـمار نمی‌آیـد و البته برای داخلی‌سازی همانند چند تکنولوژی نیز تلاشی انجام نشـده و هنوز از این آپشـن هـا به‌عنـوان قطعات بـا تکنولوژی بالا یاد می‌شـود که مستلزم واردات هستند. هوشمندسازی در گام‌های ابتدایی می‌تواند شـامل خودروهای سوخت فسیلی شود، اما در مسیری که ناگزیر به سـمت خودروهای پاک در حال حرکت هسـتیم، بدون شک بخش زیادی از هوشمندسـازی نصیب خودروهای الکتریکی خواهد شـد. نتیجه هوشمندسازی در صورت اتکا به اختراع چرخ از قبل و تامین از منابع خارجی می‌تواند به نفع مردم باشـد، اما در صورتی‌که دولت و وزارت صمت صرفا به‌دنبال ثبت داخلی‌سـازی تزئینی این مسئله نیز باشند، ممکن است نتیجه ملموس آن حتی تا ۱۰ سال دیگر به بازار و مشتریان نرسد.

وی دربـاره نقـش مجموعه‌هایی ماننـد قطعه‌سـازان در اجرای برنامه‌های تحولی صنعت خودرو گفت: قطعه‌سـازان، با حجم کنونی زیان انباشـته، بیشتر به‌دنبال رفع‌ورجوع شرایط حال هستند تا نگاه کلان به آینده. البته برخی قطعه‌سازان نمونه‌های اولیه هوشمندسازی خودروها را به نمایش گذاشته‌اند، اما عمده آنها با استفاده از قطعات خارجـی در کالبد قطعه بومی‌سـازی شـده اقدام بـه چنین کاری کرده‌انـد و البته انتظار نمی‌رود مانند وعده‌های برقی‌سـازی صنعت خودرو یک‌شبه چنین اتفاقی روی دهد.

برخورداری در پایان تاکید کرد: وزیر صمت در صورت ملموس‌سازی وعده‌هایش در زمینه خودروهای برقی و هوشـمند از طریق واردات برای عموم مردم می‌تواند شـرایط مطلوبی برای تخصیص بودجه و زمان‌بر شـدن پروژه خودروهای بومی برقـی را فراهم کند تا در آن هم مردم همگام با توسـعه به‌روز صنعت خودرو جهان این تحولات را لمـس کنند و هـم برنامه‌های وزارت صمت بـا مقبولیت عمومی پیش برود.

هوشمندسازی فعلا به نتیجه نمی‌رسد



مسـیح فرزانه، کارشـناس حوزه خـودرو درباره رویکـرد وزارت صمـت در بحث هوشمندسـازی بـه صمت اظهار کـرد: صحبت از انقلاب صنعتـی و هوش مصنوعی و... که در شـرایط کنونی جهان را دربرگرفتـه، عجیب نیسـت، اما در مقابل اگـر به صورت کلان به موضـوع نگاه کنیم در بسـیاری از زمینه‌هـای اقتصاد و صنعت هم عقـب مانده‌ایـم و باید بر آنها متمرکز شـویم. در یک نگاه جامع‌تر، واقعیت این است که ما اصول اولیه، نه‌تنها تولید، بلکه مونتاژ خودرو را هم نمی‌دانیم.

وقتی صحبت از اصول اولیه مونتاژ می‌شود در این مسیر حلقه‌های گوناگونـی مانند واردات مواد اولیه، طراحـی و تولید قطعه، زنجیره تامیـن... در کنار هم تشـکیل یک زنجیره را تشـکیل می‌دهند که بخـش قابل‌توجهـی از این حلقه‌هـا به‌دلیل تحریم‌هـا و همچنین سـوءمدیریت دچار مشکل هستند. وقتی درباره خودروهای معمولی داخلی و چینی که تکنولوژی چندان پیشـرفته‌ای هم ندارند، دچار مشـکل هسـتیم، صحبت از هوشمندسـازی صنعت خودرو دور از دسـترس می‌نماید. پس وقتی صحبت از هوشمندسـازی می‌کنیم، بهتر است قدری تامل کنیم و ببینیم کجا هستیم.

فرزانـه ادامه داد: ما در صنعت خودرو نخسـت بایـد اصول پایه مونتاژ یک خودرو را به‌درستی پیاده کنیم. وقتی می‌توانیم از مرحله مونتاژ عبور کنیم و به تولیدکننده خودرو تبدیل شـویم که طراحی صفـر تـا صد تمام قطعـات و تکنولوژی‌هـا از خودمان باشـد و در صنعت خودرو مولد باشیم. در شرایطی که مونتاژکار هستیم و برای خودروهای که سال‌هاست در داخل تولید می‌کنیم، نیازمند واردات مواد اولیه و قطعات هستیم، تولیدکننده محسوب نمی‌شویم. در این شرایط، صحبت از هوشمندسازی صنعت خودرو و تولید خودروهای هوشمند، عجیب و دور از دسترس است.

وی افزود: بین خواسـتن تا فراهم شـدن ابزار و زیرسـاخت برای تحقق خواسـته، فاصله بسیار است. هوشمندسـازی و تولید خودرو هوشمند خوب است، اما آیا ابزار آن را در اختیار داریم؟ خیر نداریم. اینکـه می‌خواهیـم به وضعیت خـوب و مدرنی برسـیم و نگاه‌مان تحول‌گرایانه باشـد، جنبه مثبت موضوع اسـت، اما در این شرایط، با وجود ناکافی‌بودن زیرساخت‌ها برای توسعه صنعت، بدهی و زیان صنعـت خودرو و وضعیت تحریم‌ها و مشـکلات ارز، تحقق آن بعید به نظر می‌رسد.

ضرورت برقراری روابط بین‌المللی

کارشـناس حوزه خودرو به‌طور خاص به هوشمندسـازی خودرو اشـاره کرد و گفت: از زمانی که ای‌سـی‌یو به خودروها اضافه شـد، به‌نوعی هـوش به صنعت خودرو راه یافت که دسـت‌کم به بیش از ۲۰ سال گذشته بازمی‌گردد. هر قدر گذشت، بر تعداد ای‌سی‌یوهای مورداسـتفاده در خودروها اضافه و برای خودروهای جدید، سیستم الکترونیکی پیشـرفته‌تری به‌کار گرفته شـد. ایـن رویکرد چه برای خودروهـای بنزینی و چه برقی، کاربرد دارد. هوشمندسـازی کلمه کلی اسـت که هم آپشـن‌ها از فنی تا ایمنی و هم اسـتانداردهای خودرویـی را در برمی‌گیرد. این روندی اسـت کـه در جهان دنبال می‌شود.

وی افـزود: هوشمندسـازی صنعـت خـودرو و همچنیـن تولید خودروهای هوشـمند در کشورمان، در شـرایط تحریم و با کمترین ارتباطـات بین‌المللی به‌ویژه در ارتباط با کشـورهایی که در صنعت خودرو برتر هسـتند، امکان‌پذیر نیسـت. ارتباط یکـی از ابزارهای بسـیار کلیدی در هوشمندسازی خودروهاسـت تا بتوانیم به دانش جهانی این بخش دسترسـی داشته باشیم. وقتی به اینترنت جهانی و یک‌سری اپلیکیشن‌ها دسترسـی نداریم، قطعا نمی‌توانیم قدم در این مسـیر بگذاریم. هر وقت پیش‌نیازها را توانسـتیم فراهم کنیم، می‌توانیـم از حوزه‌هـای های‌تک و پیشـرفته‌تر و حتی خودروهای برقی صحبت کنیم. فراهم نبودن زیرسـاخت‌ها، در دسترس نبودن تکنولوژی، تامین نشـدن قطعات و عدم‌باورپذیـری، موانـع بزرگی در مسیر حرکت صنعت خودرو ما به سـمت هوشمندسازی است. با شرایطی که داریم شاید تا ۲۰سال دیگر، تولید خودروهای هوشمند به مرحله اولیه برسد.

کارشـناس حـوزه خودرو دربـاره نقش تامین‌کننـدگان یا همان قطعه‌سـازان اظهار کرد: به‌طور کلی، هـر تکنولوژی در هر زمینه‌ای وارد کشـور شـود، یکی از اصول اولیـه آن، تامین‌کنندگان قطعات یدکی و قطعه‌سازان هستند، چون فروش خودرو بدون خدمات پس از فروش معنایی ندارد. ما در این بخش نیز در حال حاضر ضعف‌های بزرگی داریم که نباید نادیده گرفته شود.

فرزانـه در پایان تاکید کـرد: در کل حرکـت جدیدی در صنعت خـودرو نمی‌بینم. اینکه وزیر صمت رویکرد تحول‌گرایانه دارد، اتفاق خوبی اسـت، اما حرکت واقعـی نیازمند ابزارهای کلانی اسـت که فراهم‌سـازی بخش قابل‌توجهی از آنها به اقتصاد سیاسـی بسـتگی داد؛ اینکه بتوانیم ارتباط گسـترده با کشورهای جهان داشته باشیم، بتوانیـم سـرمایه‌گذار خارجی جذب کنیم، بسـتر صنعت خودرو را بروزتـر کرده و ضمن گسـترش دادن آن، از تکنولوژی‌های صاحب سـبک صنعت خودرو استفاده کنیم. در شرایط تحریم و نبود روابط بین‌المللی، صحبت از هوشمندسازی تیتر جذابی است که گذاراست و به نتیجه خاصی منجر نمی‌شود.

سخن پایانی

بنا براین گزارش و به اعتقاد کارشناسان گام نخست برای حرکت صنعت خودرو در مسـیر جدید همگام با تغییر و تحولات جهانی، پذیـرش این واقعیت اسـت کـه بایـد از واردات و مونتاژ اصولی خودروهای برقی و هوشمند شروع کنیم.

اگر گام نخسـت را اصولی برداریم تا حدودی از آنچه در صنعت خودرو جهان می‌گذرد، عقب نخواهیم ماند و از سوی دیگر، کم‌کم مسـیر را برای داشـتن صنعت خودرویی مـدرن و در عین حال توانمند و مولد باز خواهیم کرد.

فصل جدید سریال برداشت‌های غیرمجاز



عکس: صمت

برداشت غیر مجاز از معادن به چند صورت اتفاق می‌افتد. گاهی شخص ثالثی به جز معدندار و بهره‌بردار اقدام به برداشت غیر مجاز در معدن دارای پروانه بهره‌برداری می‌کند. در مواردی هم فرد متخلف ماده معدنی را از محدوده‌هایی برداشت می‌کند که فاقد پروانه بهره‌برداری است، که هر دو مورد در قالب تصرف عدوانی گنجانده می‌شود. از سوی دیگر بهره‌برداری‌های غیرمجاز در بسیاری موارد در مناطق ممنوعه یا دارای محدودیت منابع طبیعی و محیط‌زیستی صورت می‌گیرد و آسیب زیادی به منطقه، چه از نظر زیست‌محیطی و منابع طبیعی و چه از نظر میراث فرهنگی وارد می‌آورد. از سوی دیگر چون نظارتی بر کار نیست معمولا اصول فنی رعایت نمی‌شود و به این ترتیب به ذخیره معدن آسیب وارد می‌شود. یعنی اینکه بهره‌بردار غیر قانونی معمولا ذخایر خوب را برداشت می‌کند و به این ترتیب ذخایری که در عمق وجود دارد و هزینه باطله برداری آن زیاد است به جا می‌ماند و معمولا برای شخص بعدی قابل استفاده نباشد. در گزارش امروز صمت نگاهی داریم به جدیدترین موارد بهره‌برداری‌های غیرقانونی از معادن و تبعات آن.

دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان مازندران، برداشت‌های غیرمجاز و ادامه فعالیت معادن با پروانه‌هایی که مهلت فعالیت آنها خاتمه یافته را به عنوان چالش‌های جدی و تخلف‌های مشهود در برخی واحدهای معدنی درسطح این استان بیان کرد.

محمد کریمی به ایسنا گفت: در این زمینه تذکر جدی هم به مدیران واحدهای معدنی و هم به سازمان‌های متولی از جمله صمت ومنابع طبیعی داده شده است. وی با تاکید براینکه در راستای صیانت از انفال عمومی ونظارت برمعادن نظارت‌ها باید از سوی دستگاه‌های متولی امر از جمله صمت، منابع طبیعی ومحیط زیست بیشترشود، تصریح کرد: وظیفه همه ما درمجموعه‌های اداری ونظارتی حمایت از تولید است، اما تا حدی که مقررات لازم دراین زمینه و قوانین حاکم بر وضع موجود حفظ شود.

▣ تعقیب قضایی

دادستان عمومی و انقلاب مرکزاستان، با تاکید براینکه درحوزه محیط‌زیست پیرامونی، واحد تولیدی درحوزه معدنی اگر بخواهد خارج از مقررات و محدوده مشخص شده نهادهای مجوز دهنده فعالیت کند، تحت هیچ شرایطی مورد حمایت نیست، تصریح کرد: مدیران و صاحبان واحدهای معدنی هوشیار باشند، تحت تعقیب قضایی قرار خواهند گرفت.

کریمی ادامه داد: در جریان بازدیدهایی که از واحدهای معدنی انجام شد، به مدیران این واحدها تذکرهای جدید داده شده و آنها نیزمکلف به رعایت مقررات زیست محیطی، نحوه برداشت و حتی مدت زمان بهره‌برداری در پروانه صادرشده باشند.

وی، از افزایش بی‌از حد و خارج از میزان تعیین شده بار مصالح کوهی توسط کامیون‌ها و تردد آنها درمسیرجاده هراز را به عنوان یکی دیگر از پیامدهای ناهنجار در سایه عدم نظارت متولیان امر بیان کرد وگفت: این وضعیت باعث خسارت‌های جدی به زیرساخت‌ها ازجمله شکستگی‌های همیشگی سطح جاده‌ها و افزایش هزینه‌های اضافی به دولت شده است.

▣ با مدیران متخلف برخورد می‌شود

دادستان عمومی و انقلاب مرکزاستان، درعین حال با بیان اینکه البته تلاش هایی هم از سوی دستگاه‌های متولی در حوزه معادن انجام شده، اما ناکافی است وباید استمرار داشته باشد، تصریح کرد: درموضوع انفال عمومی، هم مردم وهم دستگاه‌های نظارتی انتظار دارند، ادارات مرتبط ازجمله صمت، منابع طبیعی ومحیط‌زیست بازدیدهای دوره‌ای، جدی و بدون ملاحظه با مدیران واحدهای معدنی که تخلف‌های آشکار دارند را گزارش و مطابق قانون با آنها برخورد کنند.

کریمی اضافه کرد: همه ما در هر جایگاهی ومسئولیتی که هستیم باید امر پیشگیری را دراولویت قرار دهیم و پس از آن اگر به تذکرهای داده شده بی‌توجهی صورت گیرد، حتما با متخلفان در حوزه معادن و هم متولیانی که وظیفه صیانت از انفال عمومی را دارند، کوتاهی مشاهده شود، به عنوان ترک فعل با آنها برخورد وحتما برخورد قانونی خواهد شد.

▣ اشباع مسیر از معدن

دادستان عمومی وانقلاب مازندران درپاسخ به این پرسش مبنی براینکه با توجه به تعدد واحدهای معدنی و همچنین گلایه‌های مردمی بابت عدم رعایت مسائل زیستی محیطی وتخریب منابع طبیعی، باید جلوی مجوزهای جدید بهره‌برداری ازمعادن مسیرجاده هراز جلوگیری شود، پاسخ داد: البته نیازسنجی‌ها برعهده سازمان صمت است و این تذکر رسانه‌ای شما هم کاملا به جا است و معتقدم با همین تعداد معادنی که دارای مجوز بهره‌برداری هستند، واقعا کافی است.

کریمی ادامه داد: اگر معادن فنی که درحال بهره‌برداری است، به شیوه درست و اصولی بهره‌برداری شود، پاسخگوی نیاز فعلی و حتی آینده نیز خواهد بود، اما متاسفانه بعضا بهره‌برداری‌های غیرمجاز و بیش از حد ظرفیت عرصه تعیین شده با پیش‌روی‌های غیرقانونی به عرصه‌های منابع طبیعی باعث بروز تخلف و تعطیلی واحد دارای مجوز خواهد شد.

وی یادآورشد: در بازدیدی که از واحدهای معدنی انجام و برای مدیران برخی واحدها پرونده‌های قضایی تشکیل شد و پیگیر این هستیم که هرچه سریعتر احکام آنها نیز صادر شود.

▣ برداشت غیرمجاز سرب و روی

رئیس سازمان نظام مهندسی معدن خراسان شمالی گفت: متاسفانه برداشت‌های غیرمجاز از معادن سرب و روی اسفراین همچنان ادامه دارد و سودجویان در مناطق مختلف در حال حفاری و انتقال این مواد معدنی هستند.

مهدی سجادی به ایرنا گفت: سودجویان که پیش از این در منطقه آلبلاغ شهرستان اسفراین نسبت به برداشت‌های غیرمجاز ماده معدنی سرب و روی اقدام کرده بودند در سال‌های اخیر روی سایر معادن هم دست گذاشته‌اند.

معدن آلبلاغ اسفراین در ارتفاعات سخت گذر به همین نام و در محدوده پارک ملی ساریگل واقع در شمال شرق این شهرستان قرار دارد و ذخیره معدنی سرب و روی در این معدن ۵۰۰ هزار تن با عیار ۳۰ درصد برآورد شده است.

رئیس سازمان نظام مهندسی معدن خراسان شمالی افزود: معادن سرب و روی که عرصه برداشت‌های غیرمجاز شده است، دارای پروانه و حفاظت از آن به عهده دارنده معدن است.

وی گفت: برآورد می‌شود در یک‌سال و نیم سال گذشته حدود ۳۰ هزار تن ماده معدنی سرب و روی از معدن ایرج شهرستان اسفراین به صورت غیرمجاز برداشت شده است.

رئیس سازمان نظام مهندسی معدن خراسان شمالی خاطرنشان کرد: سودجویان در ۵۰ تا ۶۰ نقطه چاهک‌هایی حفر کرده و مواد معدنی جمع شده در اطراف عرصه معدنی، نشان از وسعت برداشت‌های غیرمجاز دارد.

وی گفت: این افراد ماده معدنی سرب و روی را پس از انتقال از ارتفاعات به استان زنجان انتقال می‌دهند.

▣ قربانیان برداشت غیرمجاز

برداشت غیرمجاز و ریزش معدن در معدن سیلستین طرود شاهرود منجر به مرگ یک نفر شد. به گزارش آهن نیوز؛ در این حادثه یک جوان ۳۰ ساله که به صورت غیرمجاز دست به برداشت موادمعدنی از این معدن زده بود، جان باخت. چندی پیش نیز برداشت غیرمجاز از این معدن از سوی برخی از مردم محلی سبب شد که رئیس دادگستری استان و مسوولان قضایی شهرستان با حضور در منطقه از این معدن بازدید کنند.

معاون استاندار و فرماندار ویژه شاهرود جان باختن این کارگر هنگام ریزش معدن سیلستین در طرود را تایید و اعلام کرده که وی به صورت غیرمجاز اقدام به برداشت موادمعدنی کرده است.

چندی پیش نیز رئیس کل دادگستری استان سمنان با اشاره به گزارشاتی از وقوع برداشت‌های غیرمجاز از معادن منطقه طرود در راستای صیانت از انفال و منابع طبیعی دستور ضبط ۱۰۰۰ تن ماده معدنی سلستین را به نفع بیت المال صادر کرد.

▣ ۱۳ پرونده در دستگاه قضایی

رئیس اداره صنعت، معدن و تجارت سبزوار گفت: پرونده ۱۳ مورد برداشت غیرمجاز مواد معدنی از پهنه‌های این شهرستان برای برخورد و احقاق حقوق دولتی به مراجع قضایی ارسال شد.

به گزارش دانشجو، حسین شریعتمدار تهرانی اظهار کرد: نظارت بر محدوده‌های اکتشافی معادن و بهره‌برداری از معادن یکی از وظایف اداره صنعت، معدن و تجارت است که برای برخورد با متخلفان این حوزه، بازدیدهای مستمری را در برنامه دارد.

وی تصریح کرد: بازرسان این اداره امسال بازدید نظارتی از ۱۵۸ محدوده معدنی منطقه سبزوار و تنظیم گزارش میزان برداشت واقعی انجام شده توسط بهره برداران را صورت داده‌اند.

شریعتمدار تهرانی گفت: همچنین ۲۱ مورد بازدید مشترک با ادارات و دستگاه‌های مرتبط از جمله منابع طبیعی، راه و شهرسازی، محیط‌زیست و نظام مهندسی معدن از پهنه‌های معدنی سبزوار انجام شده است.

سخن پایانی

برداشت غیر مجاز از معادن اما آسیب‌های فراوانی به معادن کشور وارد می‌آورد. از آنجایی که معادن جزو انفال و حق یکایک اهالی یک کشور است، باید نظارت بیشتری در این مورد انجام شود تا علاوه بر جلوگیری از آسیب‌های محیط‌زیستی و فرهنگی، ثروت ملی پایمال نشود.

مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان نشان عالی مدیر سال را کسب کرد



دکتر محسن قدیری، مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان نشان برتر هشتمین اجلاس مدیر عالی سال را کسب کرد.

به گزارش روابط عمومی و بین‌الملل هلدینگ پتروپالایش اصفهان، هشتمین اجلاس نشان عالی مدیر سال امروز هشت آذرماه با هدف تحقق اهداف سیاست‌های کلان اقتصادی با نگاه ویژه به جایگاه مدیران و همچنین ارزیابی نقش مدیریت و کارآفرینی و ارائه راهکارهای نوین مدیریت بین‌المللی در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد.

گفتنی است دکتر محسن قدیری، مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان نیز موفق به کسب نشان برتر اجلاس نشان عالی مدیر سال شد.مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان که در این آئین به ایراد سخن پرداخت، در جمع مدیران برتر کشور اظهار کرد: همه طرح‌ها و پروژه‌های در دستور کار هلدینگ پتروپالایش اصفهان براساس برنامه و هدفمند است.

وی تصریح کرد: ما ننشستیم که تحریم‌ها بر ما غلبه کند، بلکه برنامه‌ریزی کردیم و همه آنها را با محوریت دانش و تخصص اجرایی می‌کنیم.

مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان با اشاره به راه‌اندازی ۶ شرکت زیرمجموعه در هلدینگ پتروپالایش اصفهان برای رسیدن



به برنامه چشم‌انداز ۱۴۰۵ افزود: برنامه ما تبدیل شدن به هلدینگ موفق منطقه و دستیابی به بالاترین ضریب پیچیدگی است.

وی گفت: ما در شرکت‌های زیرمجموعه شرکتی را داریم که با محوریت و مدیریت بانوان فعالیت داشته و پروژه بزرگی را در دست اجرا دارد.

قدیری ابراز کرد: ما خود را ملزم به موفقیت می‌دانیم و به همه جهانیان نشان خواهیم داد که تحریم‌ها نمی‌توانند ذره‌ای از اراده ما نسبت به تحقق اهدافمان که سربلندی ایران عزیز است، کم کند.



ZAR SHOURAN
شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران

(آگهی تجدید فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی)

«انجام عملیات ۵،۰۰۰ (پنج هزار) متر حفاری اکتشافی و مغزه گیری به روش وایرلاین در معدن طلای زرشوران»

پیرو آگهی فراخوان منتشره در روزنامه‌های دنیای جوانان مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۲۷ و صمت مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۲۸ به منظور ایجاد فضای رقابتی بیشتر، شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران در نظر دارد با عنایت به قانون برگزاری مناقصات مصوب ۱۳۸۳ و آیین نامه اجرایی بند "ج" ماده (۱۲) قانون برگزاری مناقصات، برگزاری فرآیند ارجاع کار و انتخاب پیمانکار ذیصلاح جهت "انجام عملیات ۵،۰۰۰ (پنج هزار) متر حفاری اکتشافی و مغزه گیری به روش وایرلاین در معدن طلای زرشوران " انسبت به تجدید فراخوان اقدام نماید. لذا از کلیه شرکت‌های ذیصلاح که دارای توان فنی و اجرایی جهت انجام خدمات مربوطه می‌باشند و تمایل به شرکت در مناقصه فوق را دارند دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقصه با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir و به‌شماره فراخوان ۲۰۰۲۰۹۲۴۱۰۰۰۰۰۳۱ و واریز مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ (دو میلیون ریال) به شماره حساب ۴۰۰۱۰۵۴۲۰۴۰۵۰۷۱۸ به شناسه واریز ۳۲۳۰۵۴۲۷۴۲۹۵۷۳۰۴۰۰۰۱۴۰۰۵۲۶۶۰۳۰ در وجه شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران نزد بانک مرکزی شعبه مرکزی اقدام نمایند. خاطر نشان می‌نماید این فراخوان هیچگونه تعهدی برای کارفرما جهت دعوت به مناقصه شرکت‌های دریافت کننده اسناد مناقصه ایجاد ننموده و تنها شرکت‌هایی که دارای شرایط مندرج در اسناد بوده و حایز حداقل امتیاز لازم (ارزیابی کیفی) شوند با تشخیص کارفرما به مرحله بعدی مناقصه راه خواهند یافت.

۱ـ **نام و نشانی کارفرما: شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران به نشانی:** تهران، میدان ولیعصر (عج)، کوچه شهیدان سازش، پلاک ۵ و ۷

۲ـ **محل اجرای پروژه:** استان آذربایجان غربی، شهرستان تکاب، کیلومتر ۳۸ جاده تخت سلیمان، شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران.

۳ـ **موضوع مناقصه:** انجام عملیات ۵،۰۰۰ (پنج هزار) متر حفاری اکتشافی و مغزه گیری به روش وایرلاین در معدن طلای زرشوران طبق شرح مندرج در اسناد مناقصه.

۴ـ **نوع مناقصه:** یک مرحله ای عمومی همراه با ارزیابی کیفی

۵ـ **مدت زمان اجرای پروژه:** یکسال کامل شمسی.

گواهی نامه صلاحیت رشته و پایه: متقاضیان شرکت در مناقصه باید شرکت حقوقی و دارای گواهینامه حداقل پایه ۵ (پنج) رشته کاوش‌های زمینی از سازمان برنامه و بودجه کشور و گواهی نامه صلاحیت ایمنی معتبر پیمانکاران از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و عضو رسمی اتحادیه حفاران غیرنفتی ایران باشند.

تبصره یک : ثبت نام شرکت‌کنندگان در سامانه ساجار ـ سازمان برنامه و بودجه کشور به نشانی (http://sajar.mporg.ir) الزامی است، در غیر این صورت از پذیرش اسناد ایشان معذوریم.

تبصره دو: متقاضیان شرکت در مناقصه باید دارای ظرفیت کاری آزاد حداقل به اندازه برآورد مناقصه در سامانه ساجار ـ سازمان برنامه و بودجه کشور به نشانی (http://sajar.mporg.ir) باشند، در غیر اینصورت از فرآیند مناقصه حذف خواهند شد.

۶ـ **تامین مالی:** از منابع داخلی شرکت

۷ـ **مبلغ ضمانت نامه و نوع تضمین:** نوع تضمین بر اساس آیین نامه تضمین معاملات دولتی موضوع تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت/۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیأت محترم وزیران به مبلغ ۸،۲۱۴،۰۸۲،۰۷۵ (هشت میلیارد و دویست و چهارده میلیون و هشتاد و دو هزار و هفتاد و پنج) ریال خواهد بود و تضمین ارائه شده می‌بایست برای مدت سه ماه از تاریخ آخرین مهلت قبول پیشنهادات معتبر و قابل تمدید باشد.

۸ـ **زمان و محل دریافت اسناد:** از اشخاصی که تمایل به شرکت در مناقصه مزبور را دارند دعوت به عمل می آید جهت آگاهی و دریافت اسناد مربوطه پاز طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir از تاریخ درج آگهی حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۱۸ اقدام نمایند.

۹ـ **زمان و محل تحویل اسناد:** متقاضیان مکلفند پیشنهادهای خود را حداکثر تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۲ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به نشانی www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.

۱۰ـ **زمان گشایش پاکت ارزیابی کیفی:** ساعت ۹ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۰۴ به نشانی مندرج در بند دو از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت

شناسه آگهی: ۱۶۱۳۷۴۰ | م الف / ۳۴۳۵ | شرکت گسترش معادن و صنایع معدنی طلای زرشوران

یادداشت



معدنکار باید مسئول باشد

محمدمسن آبادی
کارشناس و فعال معدنی

پس از چالش‌های تغییر اقلیم و کاهش آب شیرین، بیابان‌زایی مهم‌ترین چالش بشر در قرن جاری است. براساس اعلام رئیس سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور در نشست تخصصی کارگروه ملی مقابله با بیابان‌زایی، میزان بیابان‌زایی در کشورمان سالانه حدود یک‌میلیون هکتار و فعالیت‌های بیابان‌زدایی حدود ۳۰۰هزار هکتار در سال است. تاکنون پژوهش‌های مختلفی برای بررسی عوامل بیان‌زا در جهان و داخل کشور انجام شده و عوامل موثر در آن موردارزیابی قرار گرفته و براساس این بررسی‌ها، بخشی از گسترش بیابان‌ها ناشی از فعالیت معدنکاری است.

عوامل موثر در بیابان‌زایی در ایران را می‌توان به موارد زیر مربوط دانست: عوامل توسعه و تکنولوژیکی، مدیریتی، آب و کشاورزی، سیاست و قوانین و عوامل اجتماعی و اقتصادی که معدن بخشی از عوامل توسعه و تکنولوژیکی است.

اما مهم‌ترین عامل بیابان‌زایی مرتبط با منابع آب و کشاورزی است که برداشت بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی، شیوه‌های آبیاری سنتی، اجرای طرح‌های خودکفایی کشاورزی و فشار آن بر منابع آب و سرزمین مهم‌ترین آنها است. در مجموعه عوامل توسعه و تکنولوژیکی نیز تغییر کاربری اراضی (گسترش اراضی کشاورزی، تبدیل مراتع به اراضی کشاورزی)، جاده‌سازی غیراصولی در عرصه‌های طبیعی، سدسازی و... در اولویت بالاتری از معدن قرار دارند. در واقع فعالیت معدنی تنها بخشی از عوامل بیابان‌زایی است و تاثیر آن بسیار کمتر از سایر عواملی است که انسان در آنها نقش دارد.

در سال‌های اخیر استفاده از شاخص‌های مختلف برای بررسی روند تخریب و احیا در عملکرد اکوسیستم انجام شده است. برای این منظور مؤسسه CSIRO در استرالیا، روشی تحت عنوان تجزیه و تحلیل عملکرد چشم‌انداز ابداع کرده است. این پایش برای ارزیابی اثرات معادن در استرالیا ابداع شده و به‌طور گسترده‌ای در سراسر جهان در اکوسیستم‌های گوناگون مورد استفاده قرار گرفته و به‌طور عمده وضعیت عملکرد خاک سطحی با استفاده از این روش موردبررسی قرار گرفته است. به‌طور کلی نتایج تحقیق‌ها برای برخی از معادن نشان داده‌اند که با استحصال معادن، پوشش گیاهی و پوشش سنگفرش محافظ سطح خاک، به کلی از بین رفته و به موجب آن قابلیت فرسایش‌پذیری این مناطق افزایش یافته است؛ بنابراین تخریب قطعات گیاهی بر ساختار و عملکرد اکوسیستم تاثیر سوء داشته و باعث تسریع روند بیابان‌زایی در مناطق تحت استخراج معدن شده است. همچنین تغییر برخی خواص فیزیکی و شیمیایی خاک در اثر برداشت معادن نیز تا حدی بر ویژگی‌های عملکردی خاک سطحی این مناطق تاثیر داشته است.

چرخه حیات معدن شامل ۴ فاز اصلی است که در فاز ۴ آن که مربوط به بسته شدن معدن است به بازسازی زمین‌های معدن اشاره شده است. بازسازی (Reclamation) به عملیاتی اطلاق می‌شود که بازسازی و احیای زمین‌های استخراج شده و آماده کردن آنها برای استفاده مجدد را به‌دنبال دارد. البته این عملیات لزوما منجر به حفظ شکل و برگشت حالت اولیه زمین، یعنی قبل از استخراج نمی‌شود.

عملیات بازسازی جزئی از فرآیند بهره‌برداری از معادن است و بهترین حالت این است که پیش از آغاز عملیات بهره‌برداری طرح آن تدوین شود. پس نخستین و مهم‌ترین عملکرد برای جلوگیری از بیابان‌زایی انجام معدنکاری مسئولانه و هوشمند است. در فرآیند اکتشاف باید حداقل تخریب انجام و تا حد ممکن از جاده‌سازی بی‌فایده و ایجاد ترانشه جلوگیری شود.

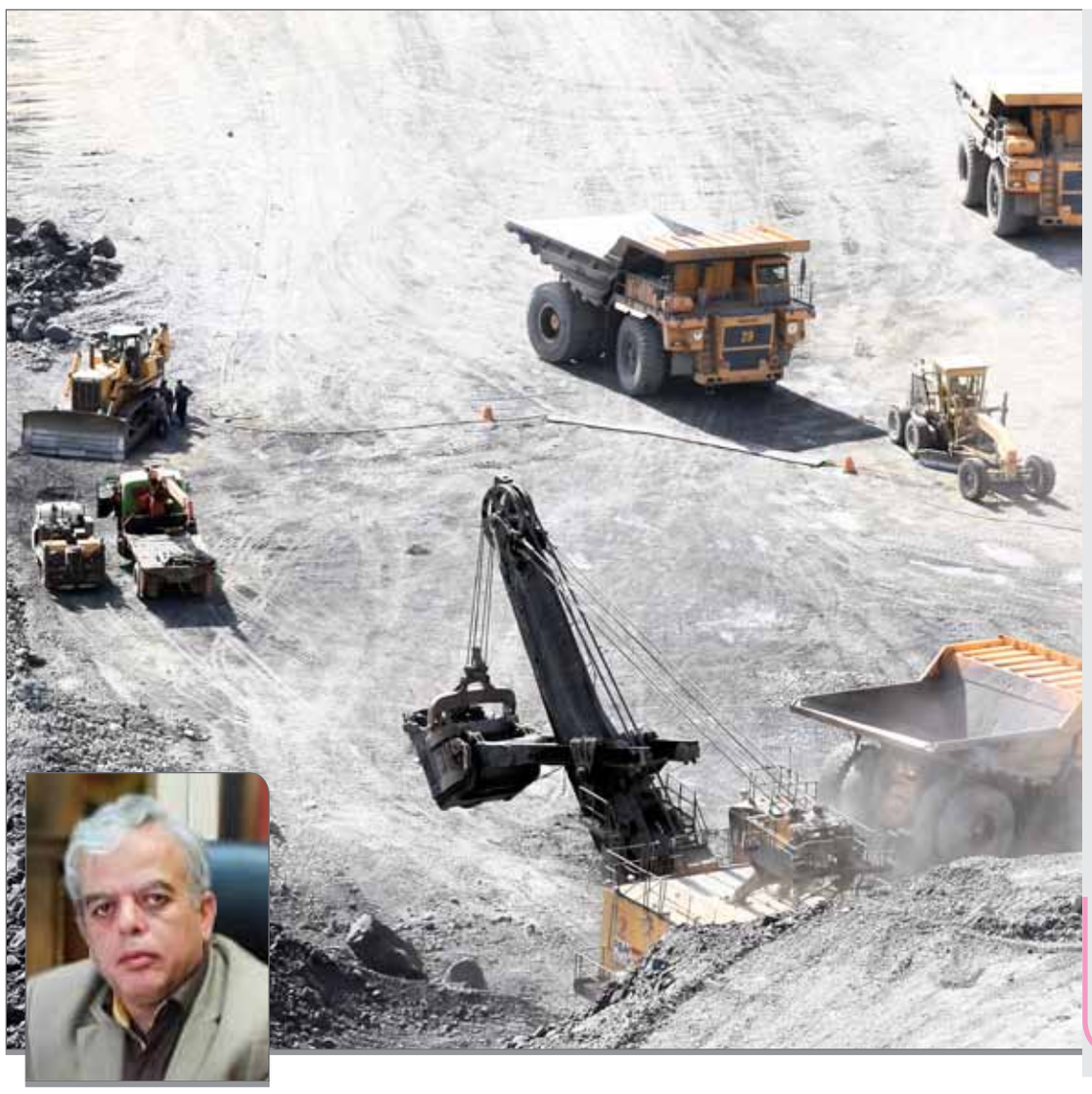
در فرآیند استخراج به‌ویژه استخراج به روش روباز که میزان تخریب ۲ تا ۱۱ برابر بیشتر از معدنکاری زیرزمینی است، تا حد ممکن باید پیت نهایی بهینه تعریف شود و جاده‌ها مناسب با فعالیت طراحی و ایجاد شوند. دامپ‌های باطله در مکان مناسب طراحی شوند. از انتشار گردوغبار تا حد ممکن جلوگیری شود. در طراحی‌های انجام‌شده پوشش گیاهی نیز به‌عنوان پارامتر مهم در نظر گرفته شود.

همچنین در فرآیند فرآوری جلوگیری از انتشار گردوخاک و گازهای سمی کارخانه‌های فرآوری و جلوگیری از آلودگی آب از مهم‌ترین نکات در کنترل آلودگی معادن به‌شمار می‌رود.

مراحل نامبرده بخشی از انجام معدنکاری مسئولانه و هوشمند است. امروزه بخشی از شرکت‌های معدنی در داخل ایران در فعالیت بیابان‌زدایی نقش دارند و گونه‌های خاص گیاهی را کشت می‌کنند. ایجاد فضای سبز و نگهداری آن و همچنین کنترل بخشی از اراضی منابع طبیعی توسط آنها انجام می‌شود که در روند بیابان‌زدایی بسیار موثر است. علاوه بر صدور مجوزها و ارائه اظهارنامه‌های محیط‌زیستی، شیوه‌های نظارتی، بازرسی‌های دوره‌ای و توقف در بهره‌برداری معدن می‌تواند برای کنترل آلودگی‌های آب، خاک و هوا ناشی از فعالیت معدنکاری عملیاتی شود. در صورت مشاهده مخاطرات شدید زیست‌محیطی جریمه‌های مالی به‌علت ارزش افزوده قابل‌توجه در بخش معدن نمی‌تواند به هیچ وجه بازدارنده باشد، بلکه باید مسئولیت بازسازی بخش تخریب‌شده نیز به بهره‌بردار واگذار شود. علاوه بر وضع قوانین، نظارت و برخورد حقوقی، آموزش و فرهنگ‌سازی نیز نقش بازدارنده‌ای در اصلاح رفتارها و فعالیت‌ها در طولانی‌مدت داشته است. همچنین با عنایت به حضور بهره‌بردار در محدوده‌های معدنی و تجهیزاتی که آنها در اختیار دارند، بهتر است دولت طرح بیابان‌زدایی و بازسازی معدن را به بهره‌برداران واگذار کند و نقش دولت فقط نظارتی باشد.

گزارش صمت درباره وظیفه دولت در حمایت از بخش معدن

معدن رکورددار پرداخت به دولت است



عکس: صمت

ایران جزو معدود کشورهایی است که هم منابع انرژی فراوانی در اختیار دارد و هم معادنی غنی و با ظرفیت بالا که اگر این دو دارایی با هم ممزوج شوند، نقش پررنگی در تامین زنجیره تولید و ثروت‌آفرینی ایفا خواهند کرد.

البته از آنجایی که سرمایه‌گذاری در بخش معدن، ریسک‌های فراوانی دارد، باید بستر مناسبی برای فعالیت در این بخش مهیا شود تا سرمایه‌گذار بتواند با اطمینان خاطر وارد گود شود و این حوزه را از حالت رکود خارج کند، اما متاسفانه تا امروز بستر مناسبی برای حضور بخش خصوصی در حوزه معدن فراهم نشده است.

به‌باور کارشناسان یکی از عوامل مزاحم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این بخش افزایش بی‌رویه حقوق دولتی و مالیات بخش معدن است. رئیس کمیسیون صنایع معدنی اتاق بازرگانی ایران اخیرا در اعتراض به این موضوع گفت: متاسفانه نگاه درآمدی به موضوع حقوق دولتی معادن باوجود تخصیص ۱۰۰درصدی آن در قانون مربوطه موجب شده هر سال، به‌ویژه در سنوات اخیر، شاهد جهش عدد تعیین‌شده در این بخش از لوایح بودجه باشیم و این مقادیر در تصویب قانون بودجه نیز افزایش می‌یابد.

به‌گفته بهرام شکوری، این موضوع باعث شده شرایط مطلوبی را شاهد نباشیم و بسیاری از معادن ما قادر به تامین هزینه‌های خود نیستند و با ظرفیتی پایین فعالیت می‌کنند یا تولید خود را متوقف کرده‌اند که این موضوع، حصول چشم‌اندازهای تعیین‌شده در بخش‌های مختلف را نیز با مشکل مواجه می‌سازد.

در گفت‌وگوی امروز صمت با تقی نبئی، رئیس پیشین سازمان نظام مهندسی ایران نگاهی به چشم‌انداز بخش معدن داشتیم و وظیفه حمایتی و نظارتی دولت نسبت به این بخش را مرور کردیم.

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

◉ نقش بخش معدن در اقتصاد کشور ما چقدر جدی است؟

اگر به بخش معدن نگاهی دوباره بیندازیم و جایگاه آن را در رأس هرم زنجیره‌های متعدد و متنوع صنعتی و تولیدی ببینیم، رشد و توسعه آن نیازمند حمایت‌های ویژه است و ضرورت دارد سرمایه‌های بیشتری به این بخش هدایت شود.

به‌گمان من در این راستا باید اهتمام ویژه‌ای بر اهلیت‌سنجی سرمایه‌گذاران در این بخش داشت و تدابیری در پیش گرفته شود که این فرآیند به‌درستی طی شود، زیرا معدن یکی از حوزه‌های اقتصادی کاملا فنی-مهندسی است و اگر سرمایه‌گذار اهلیت لازم را نداشته باشد، ممکن است به این بخش آسیب برساند.

برای اینکه آسیب کمتری به این بحش وارد شود باید همه جنبه‌های حمایتی آن را در نظر بگیریم. از سوی دیگر به‌عقیده بنده باید در این حوزه معافیت مالیاتی وجود داشته باشد. علاوه بر این لازم است حقوق دولتی در مناطق محروم به صفر برسد. برای این کار می‌توان مناطق گوناگون کشور را از نظر سطح محرومیت به درجه ۱ ۲ و ۳ تقسیم‌بندی کنیم و براساس ضریب برخورداری از امکانات و تجهیزات و ضرایب سرمایه‌گذاری، اگر سرمایه‌گذاری به مناطقی که برخورداری کمتری دارند و از امکانات و شرایط ضعیف‌تری بهره می‌برند، ورود کرد و فعالیت معدنی راه انداخت -به گمان من- باید مشمول بخشودگی مالیاتی، حقوق دولتی و یک درصد فروش شود و قانون هم اجازه این کار را می‌دهد.

◉ فایده این اقدام چیست؟

این موضوع باعث می‌شود بخش زیادی از نقدینگی سرگردان که به اقتصاد هم صدمات زیادی وارد کرده، جذب بخش معدن شود و این جذب سرمایه موجب می‌شود زنجیره‌های بعدی تولید در این مناطق شکل گیرد و به این ترتیب مهاجرت معکوس اتفاق بیفتد.

در کنار این، اشتغالزایی در مناطق محروم اتفاق می‌افتد، توسعه متوازن صنعتی در کشور رخ می‌دهد و در نهایت آنچه از محل تصمیمات درست (حقوق دولتی و مالیات صفر و اقدامات تشویقی و ترغیبی از این دست) برای این بخش در نظر گرفته شده، موجب توسعه اشتغال در زنجیره‌های تولیدی بعدی می‌شود و افزایش درآمدها و گردش مالی که در این زنجیره‌ها رقم می‌خورد. به عبارت دیگر چند برابر حقوق دولتی و مالیاتی که دولت از بخش معدن دریافت نکرده است از این طریق حاصل می‌شود که از محل توسعه زنجیره‌های صنعتی و تکمیل زنجیره ارزش خواهد بود. بنابراین عملا چشم‌پوشی از حقوق دولتی و مالیات بخش معدن، نوعی سرمایه‌گذاری ازسوی دولت خواهد بود، نه هزینه یا کاهش درآمد یا به‌عبارت بهتر حمایت بخش دولتی از توسعه معدنکاری در مناطق محروم است. باز هم بر این نکته تاکید می‌کنم که قوانین و مقررات هم اجازه این کار را می‌دهد و اگر جایی خلأ قانونی در این زمینه وجود دارد، می‌توانیم با همکاری نهادهای قانون‌گذار و تدوین لوایحی این خلأ را جبران کنیم.

◉ انواع مالیات‌هایی که معدن به دولت می‌پردازد چیست؟

همه فعالان اقتصادی کشور در زمینه‌های مختلف، مالیات عملکرد می‌پردازند و بخش معدن هم از این قاعده مستثنا نیست؛ به‌ویژه در سال‌های اخیر که با جدیت از طرف ادارات مالیاتی این پرداختی افزایش هم پیدا کرده است.

مالیات عملکرد بخش معدن بین ۱۰ تا ۱۵ درصد درآمد بهره‌برداران است که طبق قوانین مربوطه پرداخت می‌شود و برای تمام فعالان اقتصادی وجود دارد؛ اما آن قسمتی که قابل‌نقد است و می‌توان به آن پرداخت این است که در بخش معدن وجوهی دیگر هم به دو طریق و مبنای قانونی دیگر به خزانه دولت واریز می‌شود.

نخستین پرداختی، حقوق دولتی است که طبق ماده ۱۴ قانون معادن از بابت درصدی از بهای فروش ماده معدنی استخراج‌شده، فرآوری‌شده یا کانه‌آرایی شده باید به حساب خزانه واریز شود. این حقوق دولتی براساس نوع ماده معدنی، کیفیت عیار آن و همین‌طور براساس تناژ استخراجی سالانه محاسبه می‌شود. در اینجا هم احتمال دارد اجحافی در حق بخش معدن صورت گیرد، زیرا ممکن است ظرفیت واقعی معدن کمتر از ظرفیت اسمی پروانه باشد، این در حالی است که در زمان اخذ حقوق دولتی ظرفیت اسمی در نظر گرفته می‌شود. در نتیجه برخی از بهره‌برداران برای جبران این زیان، بیشتر از ظرفیت اسمی استخراج می‌کنند که علاوه بر حقوق دولتی جرایمی هم برای آن در نظر گرفته می‌شود که این مبالغ هم باید به‌عنوان جریمه حقوق دولتی پرداخت شود.

بند دیگری که در برنامه ششم توسعه زیر عنوان ماده ۴۳ باب و در سال‌های اخیر به‌ویژه ازسوی دستگاه‌های دولتی، به‌ویژه اداره راه با شدت پیگیری می‌شود و در شورای معادن استان تصویب شد و از بهره‌برداران اخذ می‌شود، یک تا ۲ درصد فروش کل معدنکاران است که این مبلغ هم رقم قابل‌توجهی است. پرداختی‌های این سه بخش (حقوق دولتی، مالیات و ماده ۴۳) به حساب خزانه واریز می‌شوند و می‌توانیم بگوییم بخش معدن تنها بخش اقتصادی تولیدی کشور است که حدود ۲۵ درصد درآمدهایش باید به حساب‌های دولتی واریز شود که این رقم بسیار محل نقد و مورد عجیبی است که در اقتصاد ما حکمفرما است.

نکته مهمی که می‌خواهم به آن اشاره کنم این است که اگر به بخش معدن نگاهی دوباره بیندازیم و جایگاه آن را در رأس هرم زنجیره‌های متعدد و متنوع صنعتی و تولیدی ببینیم، رشد و توسعه آن نیازمند حمایت‌های ویژه است و باید سرمایه‌های بیشتری به این بخش هدایت شود.

◉ مالیات و حقوق دولتی اخذشده کجا هزینه می‌شود؟

محل هزینه‌کرد حقوق دولتی کاملا مشخص است و در قانون معادن به‌طور دقیق موردتوجه قرار گرفته، اما تا امروز می‌توان گفت تا بیش از ۹۰ درصد درآمد حاصل از این محل در محل‌هایی که تعریف‌شده هزینه نمی‌شود و عمدتا در حساب خزانه و برای امور خارج از معدن و امور مربوط به منطقه معدنی هزینه می‌شود. از تمام پرداخت‌های بخش معدن به دولت، کمتر از ۱۰ درصد به این بخش اختصاص پیدا می‌کند و آن مقدار اندک هم در اغلب موارد به‌درستی مدیریت نمی‌شود و به بخش معدن نمی‌رسد. همان‌طور که بارها گفته شده، مناطق عملیاتی باید ۱۵ درصد حقوق دولتی را دریافت کنند. برای توسعه زیرساخت‌های محل وقوع معدن حدود ۶۵ درصد حقوق دولتی باید به وزارت صمت اختصاص پیدا کند تا برای توسعه اطلاعات اکتشافی و توسعه زیرساخت‌ها و همین‌طور کمک به تجهیز و نوسازی ناوگان معدنی هزینه شود؛ اما می‌توان گفت از این ۶۵ درصد، کمتر از ۱۰ درصد به حساب نهاد یادشده واریز می‌شود و سهم صندوق بیمه فعالیت‌های معدنی هم به‌درستی پرداخت نمی‌شود. سهم نظام مهندسی ۳ درصد است که آن هم هیچ وقت پرداخت نشده و همین‌طور سهم ۱۲ درصدی منابع طبیعی و سازمان جنگل‌ها و... این عقب‌ماندگی‌ها آسیب زیادی به بخش معدن زده است. روشن است که هیچ کدام از این کوتاهی‌ها متوجه خود بهره‌بردار نیست و ضعف سیاست‌گذاری‌ها و سستی در اجرای قوانین و مقررات باعث بروز این مشکلات شده است.

البته محل هزینه‌کرد مالیات‌های معدنی در قانون مشخص نشده است. حصول مالیات و واریز آن به حساب خزانه از طرق مختلف انجام می‌شود. به‌عقیده بنده دولت می‌تواند بخش اعظم مالیات‌های وصولی را که از همه بخش‌های اقتصادی تحصیل و به حساب خزانه واریز می‌شود، برای توسعه زیرساخت‌های معدن و تکمیل زنجیره ارزش بخش معدن در مناطق عملیاتی هزینه کند که تا امروز بخش معدن از این تدابیر دور بوده و کمتر به آن پرداخته شده و در قوانین و مقررات هم من ماده یا بند خاصی سراغ ندارم که صراحتا در آن ذکر شده باشد که مالیات معدنی باید در کجا هزینه شود و متاسفانه نگاه حکومت به مالیات معدن نگاه درآمدی است، نه وجوه امانی که باید در بخش معدن هزینه شود.

◉ باتوجه به کاهش سرمایه‌گذاری در بخش معدن به‌نظر شما چشم‌انداز این بخش در آینده چیست و دولت چه مسئولیتی در قبال آن دارد؟

معدن چه زیرمجموعه دولت باشد و چه در اختیار مجموعه‌های خصولتی یا خصوصی، باید تحت نظارت فنی و ایمنی کامل دستگاه‌های نظارتی قرار داشته باشد. ماده ۲ قانون معادن، نظارت و فعالیت‌های معدنی را برعهده وزارت صنعت، معدن و تجارت گذاشته و همین‌طور در ماده ۳۴ قانون بر این موضوع تاکید شده است. در نهایت سایر سازمان‌ها و ارگان‌ها از جمله دستگاه‌های متولی امور کارگری، محیط‌زیستی، جنگل‌ها و دستگاه‌های متولی HSE، وزارتخانه‌های بهداشت، کار، جهاد کشاورزی، سازمان حفاظت محیط‌زیست و... که مسئولیت‌هایی در این زمینه دارند باید در کنار وزارت صمت نظارت کامل را بر فعالیت‌های معدنی داشته باشند. پس اگر جایی انحرافی در مباحث مربوط وجود دارد، به‌عقیده بنده به این دلیل است که نهاد مسئول به‌موقع و با جدیت کامل برخورد نکرده است. در غیر این صورت شاهد انحرافات مربوط به بحران‌های محیط‌زیستی و موضوعات کارگری و امثال آن نبودیم.

از طرف دیگر قیمت‌گذاری دستوری یکی از مصادیق بارز دخالت دولت در اقتصاد است و ما را از استانداردهای اقتصاد آزاد دور می‌کند که به هیچ وجه به نفع هیچ اقتصادی نیست و طبیعتا به ضرر اقتصاد ما هم تمام خواهد شد و به کاهش سرمایه‌گذاری و افزایش فرار سرمایه از این بخش دامن می‌زند. افزایش حقوق دولتی به هیچ وجه به‌صلاح نیست. حقوق دولتی باید در مناطق کمترتوسعه‌یافته به سمت صفر میل کند تا باعث شود مناطق محروم ما از نظر معدنی جاذبه سرمایه‌گذاری پیدا کنند. خصوصی‌سازی به آن معنی که اتفاقی رخ دهد و تنها با هدف کوتاه شدن دست بخش دولتی باشد، به هیچ وجه به‌صلاح معدنکاری در کشور ما نیست. به‌گمان من خصوصی‌سازی تنها در صورتی موجه است که معادن به هلدینگ‌ها و شرکت‌های سرمایه‌گذاری دارای اهلیت معدنکاری واگذار شوند. تنها این مسیر می‌تواند به نفع بخش معدن و جامعه‌ای باشدکه در این بخش اشتغال دارند؛ چه کارگری، چه مهندسی، چه مدیریتی و افرادی که در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کنند. تنها به این ترتیب میزان بهره‌وری افزایش خواهد یافت و رونق در بخش معدن حاصل خواهد شد.

از این موضوع غافل نشویم که ضعف نظارت موجب خواهد شد دستاوردهای ما در بخش معدن هدر برود. توصیه من این است که همه دستگاه‌های نظارتی بر انجام تکالیف خود با دقت و با استانداردهای لازم در بخش معدن، اهتمام ورزند. در هر موردی که ما گلایه داریم و مشکلاتی در حوزه سرمایه‌گذاری یا کارگری، محیط‌زیستی و امثال آن وجود دارد، اول از همه ضعف نظارتی عامل آن است. این ضعف نظارتی باید از طرف وزارت صنعت، معدن و تجارت که متولی نظارت عالی بخش معدن است، جبران شود و در نهایت، همان‌طور که اشاره شد از دستگاه‌های مربوطه در انجمن‌ها و تشکل‌های قانونی به‌ویژه سازمان نظام مهندسی معدن در امور فنی-مهندسی و ایمنی و تشکل‌هایی مانند خانه معدن و انجمن‌های صنفی کمک بگیرد تا حلقه‌های نظارتی و مشورتی برای کنترل بهینه بخش معدن شکل بگیرد و جلوی خروج معدن از ریل و سیاست‌گذاری کلان گرفته شود.

> معدن یکی از حوزه‌های اقتصادی کاملا فنی-مهندسی است و اگر سرمایه‌گذار اهلیت لازم را نداشته باشد، ممکن است به این بخش آسیب برساند

> قیمت‌گذاری دستوری یکی از مصادیق بارز دخالت دولت در اقتصاد است و ما را از استانداردهای اقتصاد آزاد دور می‌کند که به هیچ وجه به نفع هیچ اقتصادی نیست

کریدور بین‌المللی شرق به غرب



اینفوگرافی: سامان شرف‌الدین





یادداشت

قوانین ضددامپینگ در سازمان تجارت جهانی



فاطمه قائمی‌نسب
کارشناس حقوق بین‌الملل

دامپینـگ یکی از طـرق غیرمنصفانه تجارت اسـت که در قراردادهای مختلف از آن جلوگیری شـده و حتی یک کنوانسـیون با همین عنوان در سازمان تجارت بین‌المللی برای آن ایجاد شده است. باوجود غیرقانونی بودن این شیوه کماکان این اتفاق در عرصه‌های مختلف بین‌المللی با هدف و انگیزه‌های مختلفی روی می‌دهد. به‌طور کلی فضای حاکم بر اقتصاد و تجارت جهانی کاملا رقابتی است. اقتصاددانان در میـان عوامل و انگیزه‌های متعدد وقوع دامپینگ، غالب آنهـا را عقلایی و حتی رقابتـی تلقی می‌کنند که می‌تواند با افزایش رفـاه مصرف‌کنندگان بر رفاه عمومی جامعه نیز بیفزایـد. آنان اغلب تنها مقابله با دامپینگ مخرب را که با هدف خارج سـاختن رقبا و تسـخیر بازار خارجی و آنگاه قیمت‌گذاری انحصارگرانه صورت می‌گیرد، تجویز می‌کنند. یکی دیگر از عوامل دامپینگ سست شدن موازین اخلاقی و عدم رعایت اصول رقابت مشروع است. بحث تجارت آزاد خـود مهم‌ترین عامل گسـترش فزاینده دامپینگ اسـت. کاهـش تعرفه‌های گمرکی نیز می‌توانـد عاملی برای بروز دامپینگ شـود. از جمله انگیزه‌های دیگر وقوع دامپینگ، به‌دسـت آوردن سـهمی از بازار کالای مربوطه در خارج با تحمل زیان‌های کوتاه‌مدت اسـت. دلایل سیاسی نیز گاه، کشوری را به دامپینگ ترغیب می‌کند؛ یعنی کشوری پس از به‌دست آوردن انحصار بازار موردنظر، نرخ کالا را افزایش نداده و از ظهور مجدد رقبای داخلی آن کشـور جلوگیری می‌کند تا مردم کشـور واردکننده برای رفع نیازهای خود به کالای مربوطه ناچار به استفاده از نمونه خارجی باشند و این امر به‌تدریج وابسـتگی اقتصادی و به تبع آن وابستگی سیاسـی کشـور مزبور را به همراه خواهد داشت. البته این نمونه از دامپینگ خیلی شـایع نیست. باید در نظر داشت فقط دامپینگی که باعث بروز خسارت یا آسیبی بر صنعت داخلی و تولیدات در کشـور واردکننده شود، ممنوع است و براسـاس ماده ۶ گات ۱۹۹۴ و توافقنامه ضددامپینگ، با آن برخورد می‌شـود. اعضای سـازمان تجارت جهانی فقط در صورتـی می‌توانند اقدامات ضددامپینگ را اعمال کنند که پس از انجـام تحقیقات ورود لطمه به صنعت داخلی و ارتباط علّی بین دامپینگ و لطمه وارده را احراز کنند.

واژه «دامپینگ» که وارد ادبیات اقتصادی جهان شده، از ریشه «دامپ» به‌معنای زیر نرخ فروختن است. به طور کلی، از دامپینگ تعاریف متعددی در حقوق داخلی کشـورها و سـازمان تجارت جهانی، ارائه شده که در این مقاله بررسی می‌شـود. برخی آن را به نرخ‌شـکنی و ارزان‌فروشی عمده معنا کرده‌اند؛ عده دیگری آن را به بازارشکنی و نرخ‌شکنی در بـازار معنـا کرده‌اند؛ برخی نیز این کلمـه را به رقابت مکارانه یا تبعیض در نرخ در بازرگانی با خارج، معنا کرده‌اند. عده‌ای از کارشناسـان، معادل فارسـی این واژه را «رقابت مخرب» می‌دانند و در زبان فارسی گاهی معادل‌هایی چون «رقابـت مکارانه»، «تبعیض در نرخ‌ها»، «رقابت مخرب» و «قیمت شکنی» برای دامپینگ پیشنهاد شده که هیچ یک از عبارات‌های مزبور، ترجمه دقیق واژه دامپینگ نیسـت، زیرا برای مثال «رقابت مخرب» دارای مصادیق دیگری نیز غیر از دامپینگ است یا «قیمت‌شکنی» گاه دارای جنبه‌ها و آثار مثبت اسـت، در حالی که دامپینگ فاقد این ویژگی است و همواره بار منفی دارد.

در قوانین و مقررات ایران نیز لفظ دامپینگ مورداستفاده قـرار گرفته اسـت. ماده ۷ قانـون امور گمرکـی، مصوب ۱۳۵۰ مقـرر می‌دارد: «هرگاه کالایی با نرخ نامتناسـب با تسهیلات غیرعادی از کشـوری برای ورود به ایران عرضه شـود (دامپینگ) و این عمل برای اقتصاد کشـور، رقابت ناسـالم تلقی شـود، هیات وزیران می‌تواند در هر موقع بنا به پیشـنهاد وزارت اقتصاد بـرای ورود کالای مزبور از آن کشـور، سـود بازرگانی ویژه‌ای برقرار کنـد.» در هر حال، واژه «دامپینـگ» یک اصطلاح شناخته‌شـده در بازرگانی بین‌المللی تلقی می‌شود که معنای مشخصی دارد.

دامپینـگ در برخـی لغت‌نامه‌های خارجـی، به‌معنای «فـروش کالای خارجی در داخل کشـور با نرخی پایین‌تر از ارزش معمولی» تعریف شـده اسـت. جکوب وینر آن را به‌عنوان تبعیض در نرخ میـان بازارهای ملی تعریف کرده اسـت. طبق ماده ۶ گات ۱۹۴۴ و نیز ماده ۲۱ موافقتنامه ضددامپینگ، هنگامی کـه کالایی با ارزش کمتر از ارزش عادی آن وارد جریان تجارت کشور دیگری شود، دامپینگ صـورت می‌گیرد؛ بنابراین وقتی کالا به‌صورت دامپینگ به فروش می‌رسـد کـه «بهای صـادرات» آن کمتر از ارزش عادی آن کالا باشـد؛ یعنی بهای متناظر آن کالا در جریان معمول تجارت بازار، کمتر از بهای «محصول مشابه» تولید شـده به‌منظور مصرف در کشـور صادرکننده است. طبق تعاریف ارائه‌شـده، دامپینگ براساس دو معیار تعریف شده اسـت؛ یک تعریف مبتنی بر نرخ و تعریف دیگر مبتنی بر هزینه تولید که معیار نرخ نسـبت بـه معیار هزینه، دارای امتیـازات عمده‌ای اسـت. به‌طـور کلی بایـد گفت قواعد سازمان جهانی تجارت به دو نوع رویه تجاری غیرمنصفانه می‌پـردازد که شـرایط رقابـت را مختل می‌سـازند؛ یکی آنکه کالاهای صادراتی از یارانه منتفع شـوند و دیگر آنکه کالاهـای صادراتی در بازارهای خارجـی زیرقیمت عرضه شـوند. یک تفاوت دامپینگ با یارانه در این است که یارانه توسط دولت اعمال می‌شود، در حالی که دامپینگ توسط بنگاه‌ها صورت می‌گیرد و در نتیجه عمل متقابل علیه یارانه در مقابل دولت و نسبت به کالای خاص برخوردار از یارانه صـورت می‌پذیرد، در حالی که عمـل متقابل در خصوص دامپینگ علیه بنگاه‌هایی که به دامپینگ متوسل شده‌اند، اسـت و شـرکت‌هایی که محصول مورد نظر را زیرقیمت عرضه نکرده‌اند در اقدام ضددامپینگ مدنظر قرار نخواهند گرفت.

در بررسی صمت از جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی نمایان شد

جنگ خاموش کریدورها

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

ایران کشـوری با بیشـترین همسـایه اسـت که دسترسی آن به سواحل خزر و مرزهای آسـیای میانه و قفقاز در شـمال و نیـز سـواحل راهبـردی خلیج‌فارس، تنگه هرمز و مکران در جنوب، امتیازات منحصر به‌فردی را در اختیارش قرار داده که باعث شده ایران در نقشه جغرافیایی جهان از موقعیتی بی‌نظیر نسبت به سایر کشـورها برخـوردار باشـد. کریدورهای ارتباطـی ابزار توسـعه تلقی می‌شـود و حضور ایران در منطقه خاورمیانه، کشور را در نقطـه تلاقی ۳ قـاره افریقا، اروپا و آسـیا قرار داده اسـت. بر همین اسـاس ایـران می‌توانـد متصل‌کننـده شـمال، جنوب، شـرق و غرب جهان باشد. نقطه اوج این ظرفیـت بندر چابهـار به‌عنوان نقطه کلیدی اتصال میان جنوب آسـیا و آسـیای میانه از یک سو و شـرق و اروپا از سـوی دیگر اسـت که همین امر، این بنـدر را به کانون توجه دو کشـور هند و چین تبدیل کرده است. با این حال شاهد بی‌توجهـی طولانی‌مـدت بـه ایـن بندر هستیم.



عکس: صمت

برای بررسـی ظرفیت ترانزیت ایران شـاید بهتر باشد به سال ۲۰۱۶ بازگردیم؛ درسـت زمانی که ایران و هند به‌منظور توسـعه بندر چابهار قراردادی امضا کردند؛ قراردادی که هندی‌ها عجله چندانی برای اجرای آن به خرج ندادند. براسـاس این قرارداد، هند از سـال ۲۰۱۶ متعهد به سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری در توسعه بندر شهید بهشتی چابهار شده و براساس برنامه‌ریزی و مطالعات توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در قالب طرح توسعه بندر چابهار در ۵ فاز با ظرفیت حداقل ۸۰ میلیون تن در سـال انجام گرفت، اما تاکنون فقط فاز اول این بندر در سـال ۹۶ با ظرفیت ۸ میلیون تن در سـال به بهره‌برداری رسـید. در واقع می‌توان گفت توسـعه بندر چابهار تنها در مرحله کاغذبازی مانده اسـت. این در حالی است که بندر گوادر در کشور پاکستان، در فاصله ۱۰۰ کیلومتری بندر چابهار با سـرمایه‌گذاری کلان چین در حال توسـعه است. در کنار بندر چابهار تنها بندر اقیانوسـی ایران اسـت که کشور را از طریق خلیج عدن و دریای خلیج‌فارس به اقیانوس هند متصل می‌کند. این بندر به‌دلیل موقعیت استراتژیک و ظرفیت بالای اقتصادی، از اهمیت ویژه‌ای برای ایران و کشورهای همسایه از جمله پاکستان، افغانستان و حتی کشـورهای دیگر حاشـیه خلیج‌فارس برخوردار اسـت، اما باوجود دارا بودن این ظرفیت بالا از نظر موقعیت قرارگیری و داشتن شـرایط مناسب برای تبدیل شـدن به یک مگاپرت، سرمایه‌گذاری درستی روی آن انجام نشده و از زیرساخت‌های لازم بهره‌مند نیست.

در قرارداد سال ۲۰۱۶، هند به پرداخت ۸۵ میلیون دلار به همراه یک خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری برای توسعه بندر متعهد شد. پیش از این ایران بارها از روند اجرای طرح‌های توسعه‌ای هند در این بندر ابراز نارضایتی کرده بود؛ به‌طوری که علی چگنی، سـفیر سابق ایران در هند، کار توسعه چابهار را بسیار کند توصیف و طرف هندی را به‌دلیل تعلل سـرزنش کرد. با این حال این کشـور از ابتدای سال ۲۰۲۳، ۶ جرثقیـل دروازه‌ای به مبلغ ۲۵ میلیون دلار برای توسـعه چابهار ارسال کرده است.

در مجموع جذب سـرمایه‌گذاران خارجی برای توسـعه این بندر، اولویـت سـازمان منطقه آزاد چابهار اسـت. در همین زمینه محمد هدایی، معاون اقتصادی و سـرمایه‌گذاری منطقه آزاد چابهار چندی پیش اظهار کرد: تحریم‌ها و مشکلات انتقال سرمایه از طریق سیستم بانکی از عمده چالش‌های جذب سـرمایه‌گذاران خارجی است. البته راهکارهـای عملیاتی و اجرایی برای تسـریع در رفع این مشـکلات تعریف و تبیین شـده که از طریق سـازمان منطقـه آزاد چابهار به سرمایه‌گذاران ارائه خواهد شد.

جمشـید نفر، فعال تجـاری دربـاره وضعیت کریدورهـای ایران بـه صمت گفت: وقتـی کریدورها از ایران گـذر می‌کنند، به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم منافع فوق‌العاده‌ای ایجاد می‌کنند که می‌توان از آنها در سـاختار اقتصادی اسـتفاده کرد. کریدورهای ما نیز مانند سایر مزیت‌های کشور در حال اضمحلال است؛ یعنی آنقدر در رابطه با آنها فرصت‌کشـی کردیم که دیگران به این نتیجه رسیدند که اگر منتظـر ما بمانند، باید سـال‌ها صبر کنند و با ایـن برآورد رفتن به سـمت کریدورهایی که برای آنها هزینه و زمان بیشتری داشت را به صرف وقت برای کریدورهای شـمال به جنوب و شرق به غرب ایران که آسان و اقتصادی‌تر بود ترجیح دادند.

وی بـا انتقـاد از رویکردهـای حاکـم اظهـار کرد: متاسـفانه در تصمیم‌گیری‌ها هیچ عجله‌ای نداریم و جواب سـریعی به کشورهایی که مایل به مشارکت هستند، نمی‌دهیم. به‌قولی با دنیا قهریم و این قهر بودن با دنیا موجب وارد آمدن لطمات بسـیاری به کشـور شده است.

■ بی‌توجه به مزیت‌های ایران

نفر با اشـاره به توافقات گوناگونی که کشـورهای همسـایه برای توسـعه کریدورها انجام می‌دهند، بیان کرد: مزیت‌های کریدوری ما فوق‌العاده برای دنیا مفید است، اما متاسفانه نسبت به خطر از دست رفتن مزیت‌های کشور بی‌تفاوت هستیم. در نهایت توافقات کشورها، موقعیـت ایران به خطر خواهد افتاد و هـر روز مزیت‌های خود را از دست خواهیم داد. این در حالی است که هر جا مسیر غلط را اصلاح کنیم و به سمت مسیر درست برویم، به نفع ما خواهد بود.

■ باز هم جا ماندیم!

این فعـال تجاری ضمن تاکیـد بر ضرورت اهمیـت بندر چابهار گفت: متاسـفانه از برنامه‌هایی که برای چابهار پیش‌بینی شـده بود و به‌واسطه آن بسـیاری از مشکلات کشور حل می‌شد، بسیار عقب هستیم. چابهار یک بندر فوق‌العاده مهم و عاملی برای توسعه اقتصاد کشور است، اما با گذشت زمان، عدم سرمایه‌گذاری و عدم همکاری ممالک موجب از دسـت رفتـن مزیت‌های آن خواهد شـد. این در حالی است که هندی‌ها همچنان به منطقه چابهار امیدوارند و نباید کسانی را که به شـکوفایی منطقه چابهار اهمیت می‌دهند، مأیوس کنیم و باید اجازه سرمایه‌گذاری دهیم، چراکه این امر باعث تحکیم روابط سیاسـی، اقتصادی و تجاری با کشورهای همسایه خواهد شد

این موضوع چندی پیش وزارت خارجه پاکستان اعلام کرد: مقامات این کشـور بـا همتایان چینی توافق کرده‌اند که طـرح «یک کمربند و یک راه» را به افغانسـتان گسترش دهند و به‌طور بالقوه میلیاردها دلار برای تامین مالی پروژه‌های زیربنایی در این کشـور تحریم‌شـده جذب کند. اگـر از دور نـگاه کنیم به این نتیجه خواهیم رسـید که جنگی خاموش در حال انجام است.



■ برای صادرات ارزش قائل باشید

نفر بـا اشـاره بـه ظرفیت‌های خوب ایـران برای صـادرات، بیان کـرد: ایـران به‌راحتـی می‌تواند با کشـورهای مختلف رقابت کند. اگر دولـت می‌خواهد صادرات را به سـمت کالاهای با ارزش افزوده ببرد، ابتـدا باید از خود صادرات حمایت کند. دولت باید برای صادرات ارزش قائل باشد و موانع را رفع و بعـد از صادرات کالا با ارزش افزوده بالا حمایت کند. همچنین در شـرایط تحریم باید از تولیدکنندگان، به‌ویژه بخش خصوصی واقعی حمایت کرد تا شـاهد کاهش صادرات نباشـیم. برای مثال صادرات پسـته با مشکلات زیادی که وجود دارد و رقیب بزرگی مانند امریکا در سال جاری لطمه بزرگی خواهد خورد، اما متاسفانه گوش شنوایی نیسـت و در مواقع نادری که هشدارها شنیده می‌شود بانک مرکزی توجهی به موضوع ندارد.

مزیت‌های کریدوری ما فوق‌العاده برای دنیا مفید است، اما متاسفانه نسبت به خطر از دست رفتن مزیت‌های کشور بی‌توجه هستیم

مجیدرضـا حریری، رئیـس اتاق بازرگانی مشـترک ایران و چین درباره وضعیت کریدورهـای ایران به صمت گفت: معنی کریدور در جغرافیـای اقتصاد سیاسـی با اینکه آن را یـک راه در نظر بگیریم، کاملا متفاوت اسـت.کریدورها محل همکاری‌های مشترک کشورها هستند. کریدورهای شرقی و غربی و شمالی و جنوبی در دنیا وجود دارد و مـا در جایـی از دنیا قرار گرفتیم کـه هر دوی این کریدورها را در دل خود دارد و می‌توانیم به سـایر کشـورها خدمات بدهیم و ارزآوری داشته باشیم.

وی بـا انتقـاد از عملکردهـا در زمینه کریدورهای شـرقی-غربی یا شـمالی-جنوبی بیان کرد: باید درباره اینکه اولویت ما چیسـت، تصمیمی گرفته شود. قرار است بر مسیر همکاری‌های شرقی-غربی یا شـمالی-جنوبی قرار بگیریم و انتخاب به وضعیت کلی ما در دنیا بستگی دارد. اینها تصمیمات استراتژیکی است که متاسفانه به‌دلیل حرکـت با شـلختگی و بی‌فکـری نگرفتیم. این در حالی اسـت که باوجود رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با هندی‌ها توافق می‌کنیم و بار دیگر با چین یا روس نیز توافقاتی برای کریدورها داریم.

■ توافقات پاکستان و چین

حریری درباره توافقات پاکستان و چین برای طرح «یک کمربند و یک راه» اظهار کرد: هرچند همکاری بلندمدتی بین چین و پاکستان شکل گرفته، اما نباید توافق پاکستان و چین برای کریدورها را جدی گرفت، زیرا اکنون به‌دلیل اتفاقات ۳ سـال اخیر در پاکسـتان دچار اماواگرهایی شده است.

رئیـس اتـاق بازرگانی مشـترک ایـران و چین ضمـن تاکید بر ضـرورت اتخاذ تصمیمات مهم برای کریدورها اظهار کرد: نباید همه تخم‌مرغ‌هـای خود را در یک سـبد بچینیم؛ یعنـی باتوجه به نقش ژئوپلتیک و ژئواکونومیکی که ایران به‌واسـطه قرارگیری در منطقه دارد باید به یک فهم و درک مشترک از کریدورها به‌عنوان موضوعی که در جهان مطرح شـده، برسـیم و در نهایـت تصمیم بگیریم که می‌توانیـم در کـدام کریدورهای بین‌المللی بازیگر بهتری باشـیم و منفعت ملی ما چه اقتضا می‌کند و کدام هم‌پیمانی‌ها می‌تواند منافع ملی ما را در بلندمدت محفوظ نگه دارد.

وی با بیان اینکه ما بی‌توجه به مناطق آزاد نیستیم، افزود: در چند سال اخیر اقدامات خوبی در راستای توسعه مناطق آزاد صورت گرفه، اما یک بی‌نظمی فکری در این زمینه وجود دارد و باید تصمیم‌گیری اسـتراتژیک کنیم. به‌عقیده بسـیاری از کارشناسـان باید نگاه ما به کریدور شرق-غربی باشد و اولویت نخسـت ما بـرای قرارگیـری در کریدورهای بین‌المللی باید شرق به غرب دنیا باشد، چرا که در کریدور شمال-جنوب محدوده ما محدود و بیشتر به نفع همسایه شمالی ایران است.



■ همکاری اقتصادی و تجاری ایران و چین

حریـری دربـاره آینده همکاری اقتصادی و تجـاری ایران و چین گفت: حجم تجارت ایران با چین در سـال ۲۰۲۲ نسـبت به سـال ۲۰۲۱ رشـد داشته اسـت. به‌طور قطع اگر اتفاق غیرمنتظره‌ای رخ ندهد، حجم تجارت دوباره افزایشی خواهد بود. در سال ۲۰۱۴ حجم تجارت ایـران و چین بیش از ۵۱ میلیارد دلار بوده و اکنون که زیر ۳۰ میلیارد دلار است، می‌توان آن را ۲ برابر کرد.

اولویت نخست ما برای قرارگیری در کریدورهای بین‌المللی باید شرق به غرب دنیا باشد

راهی که نمی‌خواهد باز شود!

نگاهی به بندر چابهار

مزیت‌های کشور در حال اضمحلال است

اولویت؛ کریدور شرقی-غربی

سخن پایانی

ایـران به‌دلیل موقعیـت جغرافیایی خود، در مسـیر کریدورهای شـرق-غرب و کریدورهای شـمال-جنوب قرار گرفته است. با این حال شـاهدیم که هر دوی این گذرها که شـامل چندین مسیر در داخل کشـور می‌شوند، با توافقات سایر کشـورها با یکدیگر کم‌کم رو به انـزوا می‌روند. در نتیجه به‌عقیده کارشناسـان به‌دلیل اینکه جایـگاه ایران در کریدورهای ارتباطی مغفـول مانده، باید توجه به سیاست‌گذاری راه در اولویت باشد.

در بررسی جدیدترین آمار از بازار مسکن نمایان شد

حقایق پنهان در معاملات ملکی

گروه مسکن
editor@smtnews.ir

براساس نرخ اعلامی بانک مرکزی، متوسط نرخ مسکن پایتخت در آبان، به متری ۷۵ میلیون و ۷۷۰ هزار تومان رسیده است. براساس این آمار، خانه‌های پایتخت، نسبت به آبان پارسال با رشد ۶۲ درصدی در ارزش‌گذاری مواجه بوده‌اند. از سوی دیگر، حجم معاملات بازار مسکن تهران ظرف آبان امسال در حالی نسبت به مهر ۱۵ درصد ارتقا داشته که با بررسی آمار و ارقام رسمی متوجه نصف شدن تعداد خریدوفروش‌ها در قیاس با پارسال می‌شویم. گزارش جدید بانک مرکزی حاوی نکات ریزودرشت و خواندنی زیادی است و مثلا نشان می‌دهد منطقه یک تهران حداقل براساس معاملاتی که در بستر سامانه ثبت معاملات املاک و مستغلات کشور به امضا رسیده، جایگاه گران‌قیمت‌ترین منطقه پایتخت را از دست داده و آن را به منطقه سه واگذار کرده است.



عکس: آیدا فریدی

گزارش تحولات بازار مسکن تهران، نشان می‌دهد در آبان امسال حجم معاملات طی یک ماه قریب ۱۵ درصد ارتقا پیدا کرده، اما وقتی به یک سال قبل نگاه می‌کنیم، متوجه ریزش ۵۵ درصدی تعداد معاملات مسکن تهران می‌شویم. گزارش تحولات بازار مسکن تهران مشخص می‌کند ظرف ماه گذشته دقیقا ۳ هزار و ۵۹۳ واحد مسکونی از طریق سامانه ثبت معاملات املاک و مستغلات کشور معامله شده که این عدد ۴۶۰ واحد مسکونی بیشتر از مهر امسال است، ولی آبان پارسال یعنی فقط ۱۲ ماه قبل، تعداد معاملات مسکن پایتخت کمی بیش از ۸هزار واحد بوده است. کاهش تعداد خریدوفروش‌های بازار مسکن تهران در مقایسه با سال‌های قبل بیشتر به چشم می‌آید؛ مثلا در مقایسه با آبان سال ۹۶ که نخستین داده‌های رسمی از تحولات بازار مسکن تهران وجود دارد و بیش از ۱۴ هزار و ۷۰۰ خانه معامله شده، میزان کاهش حجم معاملات به ۷۵ درصد می‌رسد.

در همین حال متوسط نرخ مسکن در تهران براساس جدیدترین برآورد بانک مرکزی به متری ۷۵ میلیون و ۷۷۰ هزار تومان رسیده که به‌معنی افت چهاردهم درصدی در مقایسه مهرماه است، چنانچه طبق داده‌های رسمی ارزش هر متر آپارتمان مسکونی در آبان پارسال کمتر از متری ۴۷ میلیون بوده است.

متوسط نرخ مسکن درحدفاصل مهرتا آبان امسال از متری ۷۶ میلیون و ۶۰ هزار تومان به محدوده متری ۷۵ میلیون تقلیل پیدا کرده، اما در مقایسه با آبان پارسال شاهد رشد ۶۲.۲ درصدی در این حوزه هستیم.

براساس آمار بانک مرکزی، متوسط نرخ مسکن در تهران در حالی بیش از متری ۷۵ میلیون تخمین زده می‌شود که آبان ۱۴۰۰ هر متر آپارتمان مسکونی در پایتخت حدود متری ۳۰ میلیون خریدوفروش می‌شد. آبان ۹۹ این عدد طبق ادعای بانک مرکزی متری ۲۷ میلیون و ۱۹۰ هزار تومان بوده و میانگین نرخ خانه‌های مسکونی تهران در آبان ۹۶ کمتر از متری ۵ میلیون اعلام شده است.

گران‌ترین منطقه تهران عنوانی است که براساس گزارش جدید بانک مرکزی به منطقه ۳ تهران تعلق گرفته و املاک اینمنطقه تقریبا متری ۱۳۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان معامله شده‌اند. با این اوصاف برخلاف چیزی که انتظار داشتیم، منطقه یک در آبان امسال جایگاه گران‌قیمت‌ترین محدوده بازار مسکن پایتخت را از دست داده و هر متر آپارتمان مسکونی در منطقه یک متری ۱۳۴ میلیون و ۹۳۰ هزار تومان معامله شده است. موضوعی که البته نمی‌تواند تصویر درستی از کم وکیف قیمت‌ها در این دو منطقه را نشان بدهد وگرنه باورش سخت است که نرخ خانه در محله‌هایی مثل نیاوران و فرمانیه و... کمتر از محله‌هایی مثل قلهک و دروس و... باشد.

منطقه دو تهران با متوسط نرخ متری ۱۲۴ میلیون و ۴۲۰ هزار تومان بعد از مناطق سه و یک گران‌ترین محدوده بازار مسکن تهران معرفی شده اند. در ادامه این گزارش با نرخ معاملات مسکن در مناطق ارزان‌قیمت آشنا می‌شویم.

مناطقی مثل ۱۸، ۱۹ و ۲۰ به‌عنوان ارزان‌قیمت‌ترین بخش بازار مسکن تهران هستند و در این مناطق هر متر آپارتمان مسکونی بین متری ۳۵ تا ۴۰ میلیون تومان معامله شده است.

تناقض در حجم و تعداد معاملات

کسی توان خرید ندارد

بررسی روند بازار مسکن، از رکود شدید در خرید و فروش حکایت دارد و مشاوران املاک تاکید دارند، تنها دستارود نرخ بالای مسکن، نبود توان خرید از سوی متقاضیان واقعی بوده است.به باور آن‌ها، اگر قیمتی هم در بازار مسکن کاهش یافته، به دلیل سیاست‌گذاری مسکن نبوده، بلکه نبود خریدار و افت شدید قدرت خرید، عامل این موضوع بوده است. براساس گفته فعالان بازار مسکن، درحال‌حاضر قدرت خرید برای خانه اولی‌ها تقریبا به صفر رسیده است و اگر هم کسی در بازار خرید و فروش ملک وارد شود، بیشتر به دنبال تبدیل متراژ ملک خود است.

فرشید پورحاجت، کارشناس بازار مسکن در گفت‌وگو با خبرآنلاین گفت: شرایط مالی مردم برای خرید مسکن مناسب نیست و همین موضوع باعث شده که مسکن در ماه‌های گذشته حتی کاهش نرخ داشته باشد. به اعتقاد او، درحال‌حاضر قشر مصرفی و قشر کارمند و کارگر، دیگر نمی‌توانند به همین راحتی صاحب مسکن شوند.

خبرآنلاین در گزارشی به بررسی بازار مسکن پرداخته و آموده؛ با وجود چنین شرایطی، آمارهای جدید بانک مرکزی از تغییرات نرخ مسکن در تهران جالب است. براساس گزارش رسمی دولت، در آبان ماه سال ۱۴۰۲، تعداد آپارتمان‌های مسکونی معامله شده در شهر تهران به ۳.۶ هزار واحد مسکونی رسیده که نسبت به ماه مشابه سال قبل ۵۵.۱ درصد کاهش یافته است.

همچنین در این ماه، متوسط نرخ خرید و فروش یک متر مربع زیربنای واحد مسکونی معامله شده از طریق بنگاه‌های معاملات ملکی شهر تهران ۷۵ میلیون تومان بود که حاکی از کاهش ۰.۴ درصدی نسبت به ماه قبل و افزایش ۶۲.۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل است.

بررسی توزیع تعداد واحدهای مسکونی معامله شده در آبان ماه امسال در شهر تهران به تفکیک عمر بنا حاکی از آن است که واحدهای تا ۵ سال ساخت با سهم ۲۸.۶ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند.

ضمن اینکه توزیع تعداد معاملات انجام شده بر حسب مناطق تهران در آبان ماه امسال حاکی از آن است که از میان مناطق ۲۲ گانه شهر تهران، منطقه ۵ با سهم ۱۴.۷ درصدی از کل معاملات بیشترین تعداد قراردادهای مبایعه نامه را به خود اختصاص داده است. همچنین مناطق ۱۰، ۲ و ۴ به ترتیب با سهم‌های ۹.۲، ۸.۲ و ۷.۵ درصدی در رتبه‌های بعدی قرارگرفته‌اند.



بررسی‌های بانک مرکزی نشان می‌دهد، در میان مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران، بیشترین متوسط نرخ یک متر مربع زیر بنای مسکونی معامله شده معادل ۱۳۵ میلیون تومان به منطقه ۳ و کمترین آن با ۳۵ میلیون تومان به منطقه ۱۸ تعلق داشته است. گفتنی است، در ماه مورد بررسی، رشد شاخص کرایه مسکن اجاری در شهر تهران و در کل مناطق شهری نسبت به ماه قبل به ترتیب معادل ۲ و ۳ درصد بوده است.

ساخت مسکن کاهش هم داشته است!

بیت‌الله ستاریان، استاد دانشگاه و پژوهشگر اقتصاد مسکن با بیان اینکه ساختار آماردهی در بخش مسکن در بانک مرکزی و مرکز آمار بسیار ضعیف است و موضوعات متعددی در بخش مسکن را باید آمارگیری کنیم تا به عدد واقعی برسیم گفت: آمارهای ارائه‌شده با ابهامات بسیاری مواجه است. آمارگیری‌ای که امروز انجام می‌شود، بسیار ساده است و این آمارها بر مبنای کار کارشناسی انجام نمی‌شود، از این رو سیاست‌گذاری در این حوزه نیز اشتباه می‌شود.

به گزارش اقتصادنیوز، او با اشاره به اینکه معاملات مسکن روند کاهشی داشته است، تصریح کرد: در سال ۹۰ رکود مسکن سه‌سال و نیم طول کشید اما یک‌باره فنر جمع شده آن باز شد و شاهد رشد بیش از ۱۵۰ نرخ مسکن بودیم. رکود مسکن به معنای این نیست که روند افزایشی نرخ مسکن متوقف شده است. عدم تولید در ساخت مسکن موجب شده تا با وجود تقاضای موجود، مسکن موردنظر تامین نشود. در این شرایط اقتصادی و با این میزان تسهیلات نمی‌توان انتظار ساخت یک میلیون مسکن را در کشور داشت.» این کارشناس با اشاره به اینکه امریکا در سال گذشته بیش از یک میلیون مسکن به شیوه‌های مختلف تولید کرد که گردش مالی آن دو هزار میلیارد دلار بود، اعلام کرد: ساخت یک میلیون مسکن یعنی تخصیص یک میلیارد دلار اعتبار. در شرایط کنونی این میزان اعتبار وجود دارد؟ نه در بدنه دولتی و نه در بدنه بخش خصوصی، این اعتبار وجود ندارد.



نزول ۶۰درصدی معاملات در تهران

داوود بیگی نژاد، نایب رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک در پاسخ به این پرسش که حال و هوای این روزهای بازار مسکن به چه شکل است گفت: در ۲۶ روز نخست از آبان امسال در شهر تهران ۲۹۱۲ معامله مسکن در مناطق ۲۲ گانه تهران صورت گرفته که در مقایسه با مهرماه امسال ۳.۸ درصد رشد داشته است.

به گزارش بازار، او ادامه داد: اما اگر بخواهیم معاملات مسکن را در آبان ماه امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل مقایسه کنیم متوجه خواهیم شد که آمارها، آمارهای خوبی به لحاظ تعداد معاملات نیستند؛ یعنی این آمارها به ما خواهند گفت که با یک ابر رکود در بازار مسکن مواجه هستیم.

تعداد معاملات مسکن در آبان ماه در مقایسه با تعداد ۷۳۵۹ معامله مسکن در آبان سال گذشته بیش از ۶۰ درصد کاهش نشان می‌دهد تعداد معاملات مسکن در آبان ماه در مقایسه با تعداد ۷۳۵۹ معامله مسکن در آبان سال گذشته بیش از ۶۰ درصد کاهش نشان می‌دهد. نایب رئیس اول اتحادیه مشاوران املاک پیشتر با اشاره به اینکه آیا مشاورین املاک نرخ واحدهای مسکونی را افزایش می‌دهند یا خیر؟ گفت: طبق بررسی‌ها مشاورین املاک قیمت‌ها در بازار افزایش نمی‌دهند و قطعاً بازار مسکن تأثیرپذیری از این افراد نخواهد داشت و باید مشکل افزایش نرخ مسکن را در بازارهای دیگر پیگیر باشیم و فضای نرم‌افزارهای خانه یاب بی‌نظم و قانون اداره می‌شود و بیشتر مشکلات حوزه مسکن از این بستر رخ می‌دهد و اگر فردی در چنین فضاهایی فعالیت دارد باید مجوزهای لازم را اخذ کند. این مقام مسئول بحران مسکن در بازار فعلی را ورود اپلیکیشن‌ها دانسته و گفته بود: بحران مسکن در بازار فعلی ورود پلتفرم‌های خانه یاب است و این افراد جز دلالان و سوداگران این حوزه محسوب می‌شوند.



وی گفت: اپلیکیشن‌هایی که در بازار مسکن فعالیت می‌کنند باید از سوی دستگاه‌های مربوطه کنترل و رصد شوند و در راستای خدمت‌رسانی به مصرف‌کننده واقعی قرار بگیرند. قطعا نباید اجازه دهیم این نرم‌افزارهای که استفاده از آنها با زندگی روزمره مردم گره خورده، تداخلی در بازار ایجاد کنند و موجب آشفتگی در بازار مسکن شوند.

سخن پایانی

در سال‌های اخیر، به طور مکرر نرخ مسکن افزایش داشته است، اتفاقی که نمی‌توان به‌سادگی از کنار آن عبور کرد. پیش‌بینی بسیاری از کارشناسان و فعالان بازار مسکن این است که در سال‌های آینده، قیمت‌ها در حوزه مسکن همچنان افزایشی خواهند بود. بر اساس پیش‌بینی این گروه از کارشناسان، نرخ مسکن به‌جایی خواهد رسید که دیگر اقشار معمولی جامعه، باید خواب و رویای خانه‌دار شدن را ببینند. همچنین پیش‌بینی می‌شود افزایش قیمت‌ها در حالی رخ می‌دهد که همچنان بازار مسکن در رکود است.

نظرگاه

کاهش قیمت مسکن واقعی نیست



محمود فاطمی عقدا - رئیس پیشین مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

تازه‌ترین آمارها حکایت از کاهش حجم معاملات مسکن دارد اما این امر دلیلی جز کاهش توان اقتصادی و کاهش قدرت خرید مردم ندارد. حوزه مسکن با حفظ روند کنونی عملا با تعمیق رکود روبه‌رو خواهد بود. در حال حاضر امکان خرید برای بیشتر متقاضیان مسکن فراهم نیست. از سوی دیگر افزایش قیمت‌ها، نرخ نهاده‌های ساختمانی، حقوق و دستمزد و دیگر موارد منجر به کاهش میزان تولید شده است. به عبارتی اکنون هم با کاهش تولید به ویژه در بخش خصوصی و همچنین با افزایش قیمت‌ها روبه‌رو هستیم.

نگرانی نیز به هر صورت در بازار مسکن وجود دارد؛ سازندگان و تولیدکنندگان حوزه مسکن نگرانی‌هایی در خصوص آینده بازار مسکن دارند. دولت اقدامات خوبی در خصوص اتمام پروژه‌های پیشین و آغاز پروژه‌های جدید داشته است، اما این میزان عرضه هنوز به جامعه تزریق نشده و دولت از برنامه پیشنهادی خود در حوزه مسکن کشور عقب مانده است.

عدم ورود خانه‌هایی که باید ساخته می‌شد به بازار مسکن، بازار را با نوعی سردرگمی روبه‌رو کرده و افزایش قیمت‌ها در چنین شرایطی طبیعی است. این امکان وجود ندارد که شاهد افزایش نرخ در بازارهای موازی باشیم ولی حوزه صنعت ساختمان از این قاعده مستثنا باشد؛ این‌گونه انتظارات را نمی‌توان داشت.

طبیعی است هنگامی که قیمت‌ها در حال افزایش باشند و از سوی دیگر توان اقتصادی عموم جامعه در حال ضعیف‌تر شدن باشد و برنامه‌ای نیز برای تقویت قدرت خرید مردم وجود نداشته باشد، شرایط کنونی دور از انتظار نیست. به عبارتی تولید پایدار تاکنون در کشور شکل نگرفته و مسئولان نتوانسته‌اند واحدهای تولیدی تعطیل‌شده را احیا کنند. سرمایه‌گذاری جدیدی نیز صورت نگرفته است. تمام این مسائل دست به دست هم‌توان اقتصادی جامعه را کاهش داده‌اند.

بازار مسکن عملا تحت تاثیر شدید قرار گرفته است. اگرچه آمارهایی مثلا مبنی بر کاهش نرخ نسبت به ماه‌های پیشین منتشر می‌شود، ولی باید این نکته را در نظر داشت که این‌گونه کاهش‌ها واقعی نیستند، بلکه کاهش‌هایی در پی کاهش استقبال از بازار هستند. فروشندگانی در بازار وجود دارند که ناچار به فروش واحدهای مسکونی خود در بازار راکد کنونی هستند. این‌ها به اجبار قیمت‌های پیشنهادی خود را پایین می‌آورند. به نظر می‌رسد دلیل اصلی افزایش نرخ و کاهش معاملات به عوامل مذکور بازمی‌گردد.

بخش اجاره مسکن کشور نیز به هر صورت تابعی از نرخ املاک است و از آن تاثیر می‌پذیرد. در واقع همان افزایش قیمت‌هایی را که در جنبه‌های گوناگون داریم، در این بازار نیز شاهد هستیم. کسانی که واحدهای مسکونی خود را این‌گونه در بازار عرضه می‌کنند، ناچار به تامین بخشی از هزینه‌های خود از این محل هستند. طبیعی است این افراد نیز قیمت‌ها را بالا می‌برند. از آنجایی که ساختاری برای کنترل از سوی دولت در بخش اجاره مسکن کشور شکل نگرفته است، خود بازار یعنی موجر و مستاجر تعیین‌کننده هستند. زمانی که موجران قیمت‌ها را بالا عنوان کنند، طبیعی است که مستاجران نیز چاره‌ای جز تطبیق دادن خود با شرایط دشوار جدید ندارند.

شرایط مالی بسیاری از شهروندان برای خرید مسکن مناسب نیست و همین موضوع باعث شده مسکن در ماه‌های گذشته حتی کاهش نرخ داشته باشد

اپلیکیشن‌هایی که در زمینه مسکن فعالیت می‌کنند باید از سوی دستگاه‌های مربوطه کنترل و رصد شوند و در راستای خدمت‌رسانی به مصرف‌کننده واقعی قرار بگیرند

خبر

نوسازی ۱۶۵ هزار واحد در بافت‌های هدف

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با بیان اینکه برنامه دولت سیزدهم برای نوسازی بافت فرسوده ۶۰۰ هزار واحد است میزان تحقق برنامه دولت را در زمینه نوسازی در دو سال ابتدایی معادل ۵۵ درصد عنوان کرد.

محمد آیینی در گفت‌وگو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به ارایه تازه‌ترین آمار واحدهای نوسازی شده پرداخت و گفت: برنامه دولت سیزدهم در نوسازی بافت فرسوده در ۴ سال دولت سیزدهم ۶۰۰ هزار واحد است که مقرر شد تا ۳۰۰ هزار واحد در دو ساله ابتدای دولت و ۳۰۰ هزار واحد دیگر در دو ساله پایانی دولت محقق شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در ۳۸۵ شهر در ۳۱ استان کشور، تعداد پروانه‌های صادر شده معادل ۴۵ هزار و ۵۴۱ است و تعداد واحدهای در دست نوسازی در کشور نیز به ۱۶۵ هزار واحد رسید.

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با بیان اینکه سهمیه سال اول و دوم دولت سیزدهم نوسازی ۳۰۰ هزار واحد بوده است درصد تحقق این برنامه را در استان‌های سراسر کشور معادل ۵۵ درصد عنوان کرد.

وی افزود: درصد تحقق برنامه نوسازی استان تهران ۹۳ درصد است و در شهر تهران این برنامه ۱۰۰ درصد تحقق یافته است. آیینی تعداد واحدهای بهره‌برداری شده در محدوده‌های هدف بازآفرینی شهری را ۵۰ هزار و ۴۸۹ واحد برشمرد.

یادداشت



اصلاح سیاست‌های بنیادی در شهرسازی

اردشیر گراوند
جامعه‌شناس شهری

در کنـار ابعـاد مختلف کیفیـت زندگـی، توجه به شهرسـازی یکی از مهم‌ترین این ابعاد تلقی می‌شـود، زیـرا دارای نقش اساسـی در بهبود وضعیت سـاکنان شـهرها بوده و تامین‌کننده حـس رضایت‌مندی برای شـهروندان اسـت. همچنین تاثیر عمیقی بر سلامت، کارایـی، رفتار اجتماعـی، رضایت‌مندی و رفاه عمومی جامعه دارد.

موضوع شهرسازی یکی از مهم‌ترین مسائل کشورهای درحال‌توسعه ازجمله ایران اسـت؛ زیرا اگرچه سرعت گسـترش و سـرعت در ساخت‌وسـازها تـا حـدودی جوابگوی نیازهای کمی و مادی شـهروندان اسـت، اما بی‌توجهی به جنبه‌هـای کیفی، چالش‌های فرهنگی و روانی را در پی خواهد داشت.

شهرسازی به صورت یک رویکرد چند رشته‌ای فعالیت می‌کند و شامل عناصر مختلفی مانند طراحی شهری، برنامه‌ریـزی منطقـه‌ای، مدیریت شـهری، حمل‌ونقل شهری، توسعه پایدار، محیط‌زیست و طراحی فضاهای عمومی اسـت. شهرسازان در طول فرآیند شهرسازی با عوامل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و محیط‌زیسـتی مرتبط هسـتند و سـعی می‌کنند تا با توجه به نیازها و محدودیت‌های هر شـهر، راهکارهای مناسبی را برای توسعه و بهبود آن ارائه دهند.

فرآیند شهرسـازی شـامل مراحل مختلفی است که شـامل تحلیل و بررسـی شـهر و منطقه، برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری، ساخت‌وساز و نظارت بر توسعه شـهری می‌شـود. در هر مرحله، شهرسازان با توجه به نیازها و مشکلات شهری، راهکارها و طرح‌هایی را ارائه می‌دهند تا با بهبود فیزیکی شهرها، نیازهای شهروند به بهترین شکل رفع شوند. در این بین با توجه به توسعه تکنولوژی، با اسـتفاده از فناوری‌های هوشمند و پایدار در شهرسازی، می‌توان کیفیت زندگی شهروندان را در شهرها را به شکل قابل توجهی ارتقا داد.

با توجه به موارد یاد شـده می‌توان گفت؛ شهرسازی یک علم چند رشـته‌ای اسـت که بر بهبود شـهرها و ایجاد محیط زندگی بهتر برای انسـان‌ها متمرکز است. شهرسـازان در این راستا با توجه به فرهنگ، آرمان‌ها، نیازهـا و محدودیت‌های هر شـهر، راهکارهایی را ارائه می‌دهند تا شـهرها به شکلی منطبق با نیازهای جامعه شود و زندگی شهروندان را بهبود بخشد.

در بررسی مشکلات شـهری باید به چند نکته توجه داشـت. نخسـت آنکه رشـد جمعیتی کلان‌شهرها در سـال‌های اخیر و تمرکز فعالیت‌های رفاهی، اقتصادی، رفاهـی، آموزشـی و... در شـهرهای بـزرگ، منجر به مهاجرت از روسـتاها به شهرها و از شهرهای کوچک‌تر به شهرهای بزرگ‌تر شده است. در مقابل موج مهاجرت عملا در آماده‌سازی سیستم و فضای شهری برای این سـیل جمعیت موفق عمل نکردیم. بنابراین اگر توزیع فرصت و منابع در تمام شـهرها عادلانه تقسیم می‌شد، با موج گسترده مهاجرت مواجه نبوده و لزومی نداشت افراد برای دسترسـی به امکانات بیشـتر به شـهرهای بزرگ‌تر مهاجرت کنند.

ایـن موضوعات باعث آلودگی‌های زیسـت‌محیطی و آسیب به فضای سبز شهری شده و منابع طبیعی درون و برون‌شهری را از بین برد.

جدا از مشکلات کلان‌شهرها، شهرک‌سازی‌هایی که با هدف کاهش جمعیت شهرهای بزرگ صورت گرفته نیز اقدام نادرستی بود که مرزبندی شهرها را با آسیب‌های زیـادی مواجه کرد؛ چرا که این اقدام بدون برنامه‌ریزی شـهری انجام گرفت. این اقدامـات در نهایت منجر به ایجاد تراکم جمعیتی ناهمگون در بسـیاری از مناطق کلانشهری مانند تهران شده است.

اساسـا تـوان اکولوژیـک اصطلاحـی اسـت که در موضوعات اقلیمی وجود دارد. به این معنا که سرزمین‌ها بر اساس توان محیط‌زیسـتی نظیر منابع آبی، پوشش گیاهی، جانوری، امکانات توسـعه‌ای و... ظرفیت حجم مشخصی از نیروی انسـانی و جمعیت را دارند و نباید سیل جمعیت بدون برنامه‌ریزی به این مناطق مهاجرت کنند. بنابراین شرایط پیش‌آمده برای تهران، مقصران زیـادی دارد اما متهم ردیـف اول این اوضاع، ضعف در نظام برنامه‌ریزی حاکم در موضوعات بنیادی اسـت که با برنامه‌ریزی‌های اشتباه، محیط‌زیست را با خلل مواجه و شهروندان را با مشکل روبه‌رو کرده است.

دسـتاورد مجموع این سیاسـت‌ها نیز آن اسـت که کلانشـهری مانند تهران دچار بی‌انضباطی شـهری در ساخت‌وسـازهای مجـاز و غیرمجاز می‌شـود و حجم عظیمی از جمعیت، بخش عمده‌ای از زیرسـاخت‌های شهری و زیست‌محیطی را از بین می‌برد.

بنابراین برای رفع مشـکلات کلانشهری مانند تهران پیـش از اقداماتـی مانند تقسیم‌شـهر بایـد به اصلاح سیاسـت‌های بنیادی و نظـام برنامه‌ریزی پرداخت. در این مسیر نیز باید با اعمال سیاست‌های تسهیل زندگی در شـهرهای کوچک و شهرسـتان‌ها،مانع از توسـعه مهاجرت شـد. تا زمانـی که نظـام برنامه‌ریزی اصلاح نشود و شهروندان نتوانند در شهر خودشان در هرجایی کـه مایل‌اند زندگی کنند، این شـرایط باقی می‌ماند و مردم هر مکانی به‌غیراز شـهر خود برای زندگی بروند بـا یکسـری از اختلافات و دردسـرهای متعدد روبه‌رو می‌شوند.

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir



بررسی صمت از طرح تشکیل «تهران غربی» و «تهران شرقی»

«تفکیک» مشکل تهران را حل نمی‌کند

تقسیم تهران به دو بخش شرقی و غربی موضوعی است که تاکنون از سـوی رئیس جمهور، وزیر کشـور و استاندار تهران مطرح شـده اسـت. چهارشـنبه هفته گذشـته نیز اسـتاندار پایتخت با بیان جزییاتی از تقسـیم‌بندی جدید پایتخـت گفت؛ برای اجرای طرح تشـکیل «تهران غربی» و «تهران شرقی» برنامه‌ریزی‌هایی صورت گرفته به طوری که برای غرب استان تهران با مرکزیت شهریار پیش‌بینی‌ها و پیشنهادهایی شده است. بخش دیگر هم به شرق تهران مربوط اسـت که با مرکزیت ورامین یا دماوند شکل خواهد گرفت. درحالی که وزیر کشـور از احتمال اجرای این طرح تا پایـان دولت سـیزدهم تاکید دارد، نماینـدگان مجلس شـورای اسلامی نیز از ثبت تقاضا برای تفکیک استان‌های بزرگ از جمله پایتخـت در مجلس خبر می‌دهند. هرچند که بسـیاری از کارشناسان این نوع تفکیک و تقسیم‌بندی را راه‌حلی منطقی برای حل مشـکلات شـهری شـهرهای بـزرگ از جملـه تهـران نمی‌دانند. صمت در ایـن گزارش زوایای مختلف تقسـیم تهران به دو بخش شـرقی و غربی را از نگاه کارشناسان بررسی کرده است.

تقسیم پایتخت مغایر مصوبه شورای‌عالی شهرسازی است

براساس اظهارات مقامات دولتی به نظر می‌رسد دولت سیزدهم به دنبال اجرای طرح تفکیک پایتخت تا پایان عمر این دولت است. در این طرح یک اسـتان در غرب تهران با عضویت ۶ شهرستان و مرکزیت شـهریار تاسیس خواهد شد. اسـتان شرقی تهران نیز با مرکزیت دماوند یا ورامین، به جمع استان‌های کشور اضافه خواهد شـد. این در حالی اسـت که به گفته بسیاری از کارشناسان، این جداسازی و تقسیم پایتخت، مغایر مصوبه شورای‌عالی شهرسازی و معمـاری و مصوبه دهـه ۸۰ هیات وزیران اسـت. همچنین بر اسـاس اعلام یکـی از نمایندگان مجلس، هیچ پژوهشـی در این باره انجام نشـده و مشخص نیست این طرح با چه هدف و دلیلی در دسـت اقدام است. موضوع تقسیم‌بندی استان تهران از آخرین روزهای تابسـتان ۹۲ یعنی حدود ۳ سـال پس از رسمیت استان «البـرز»، طرح شـد و طبق آن، قـرار بود شهرسـتان‌های غرب اسـتان تهران (متشکل از سه شهرسـتان قدس، شهریار و ملارد) اسـتان‌های مستقل شوند؛ اجرای این پیشنهاد با مخالفتش هایی مواجه شـد و بر ضرورت مطالعات و تحقیقات دقیق و کارشناسی تاکید شد. حسین کاغذلو، فرماندار وقت شهرستان قدس در سال ۹۴ نیز این تقسـیم‌بندی کشوری و اسـتان تهران را مستلزم کار کارشناسـی، آسیب‌شناسـی و مطالعاتی جامع و فراگیر دانسته و اعلام کرد که با توجه به ثبات مطلوبی که در اسـتان تهران وجود دارد، نیازی به چنین تقسـیم‌بندی‌هایی احسـاس نمی‌شود. در تمام این سـال‌ها نیز مخالفان اجرای پیشنهاد تقسیم‌بندی تهران تاکید دارند که این دسـت از تغییرات به دلیل افزایش هزینه‌های جاری کشور، باید در بودجه لحاظ شود و با شعار و بدون مطالعات نمی‌تـوان تهران را تقسـیم کرد. با توجه به طـرح دوباره موضوع مصادف با انتخابات مجلس شـورای اسلانی، برخی از کارشناسان حوزه سیاست نیز این موضوع را یک حرکت انتخاباتی می‌دانند.

مشکل، عدم مدیریت متمرکز است



محمد مهر اندیش کارشـناس شهرسازی در خصوص جداسازی و تقسیم پایتخت صمت توضیح داد: مشکل تهران تقسیم‌بندی نیست؛ چرا که تراکم جمعیتی بالا و چالش‌های زیسـت‌محیطی و شـرایط اقتصادی شـهری، با چنین مسـائلی که اخیرا مطرح شده، برطرف نمی‌شود.

وی در ادامه افزود: مشـکلات منطقه شهری تهران موضوعی است که باید جـدا مورد بحث قرار بگیرد. زیر بنای مشـکلات منطقه‌ای شـهری تهران، عدم مدیریت متمرکز است و در اصل نبود مدیریت واحد باعث گردیده تراکم جمعیتی حریم شهر تهران افزایش بی‌رویه یابـد. همچنین حوزه عملکردی شـهر با افزایش لجام گسـیخته و بی‌برنامـه در هم آمیخته و اوضاع شـهر تهـران را به وضعیت فعلی دچار کرده و چاره‌جویی برای حل مجموع این مشکلات بسیار دشوار شده است.

مهر اندیش عنوان کرد: درحال‌حاضر منطقه عملیاتی شهر تهران از جنوب و شرق و غرب گسترش پیدا کرده و تهران به یک «ابرشهر» تبدیل شده اسـت. ابرشـهری که بدون برنامه‌ریزی درست از بابت شهرسازی و معماری رها گردیده است.

وی افزود: متاسـفانه هر بخشـی از مدیریت کلان‌شـهر تهران به فکـر تامین منابع برای بخش‌ها تحت اختیار خود هسـتند و گاهی حتـی برخی از مدیـران مناطق حومه‌ای تهران بـرای درآمدزایی و جبران کسری بودجه با تخلفات شهرسازی به طور ضمنی هماهنگ می‌شـوند. مثال بارز این موضـوع تبدیل کاربری اراضی اسـت که سـالیان سال گریبان‌گیر شهرها شده و تخلفات بسیار گسترده‌ای را پدید آورده اسـت. در این رویکرد بسیاری از زمین‌های کشاورزی با هدف درآمد ناپایدار، تغییر کاربری داده و ویلاسـازی‌های غیر مجاز را متولد کرده‌اند.

این کارشناس حوزه شهری ادامه داد: البته رشد صنایع بی‌برنامه و افزایش حاشیه‌نشینی نیز از عواقب همین مدیریت‌ها است که بلای جان شـهرها شده اسـت. با اینکه هر از گاهی دستگاه‌های نظارتی با اینگونـه جرائم برخورد می‌کنند اما چنیـن معضلاتی هنوز دیده می‌شود و جای کار دارد.

تاثیر جابه‌جایی‌های زودهنگام مدیران

مهـر اندیش در پاسـخ به سـوال خبرنگار صمت مبنـی بر تاثیر جابه‌جایی‌های زودهنگام مدیران و استانداران بر افزایش چالش‌های شهرسازی توضیح داد: این موضوع می‌تواند بـه نوبه خود، تاثیر منفی بر رشد و توسعه شهرسازی بگذارد اما موضوع اصلـی نوع برنامه‌ریزی است که بر شهرسازی حاکم است چـرا که اگر مدیران بر برنامه‌ریزی منسـجم پایبند باشـد، بسیاری از مشـکلات حل می‌شود. بنابراین معضـل اصلی منطقه عملیاتی شـهر تهران مدیریـت غیر متمرکز اسـت. در سـال‌های اخیر بسیاری از روسـتاها به شهر تبدیل شده و گسـترش پیدا کرده‌اند و برای درآمدزایی به رشد بی‌بدیل شهری روی آورده‌اند.

مدیریت بر حریم در تهران وجود ندارد

این کارشناس حوزه شهرسازی بیان کرد: برنامه‌ریزی‌های شهری باید فرا منطقه‌ای تبیین شـود که متاسـفانه این اقدام در تهران به ندرت دیده می‌شود. برای شهری مثل تهران برنامه‌ریزی‌های شهری بایـد فرا منطقه‌ای شـکل گیرد. مدیران شـهری ادعای مدیریت بر حریم را دارند اما در عمل چنین رویکردی مشاهده نمی‌شود.

برنامه‌ریزی‌های شهری باید فرامنطقه‌ای باشند که متاسفانه این اقدام در تهران به ندرت دیده می‌شود

تقسیم تهران موضوع جدیدی نیست



ناصر اسـدی، کارشناس شهرسازی، با اشـاره به سیاست تفکیک اسـتان‌ها به صمت گفت: اگر قصد داریم تعداد اسـتان‌ها را افزایش دهیم، باید ابتدا به سـراغ اسـتان‌های دورافتاده و محروم برویم که معمولا مسـئولان محلـی ضعیفی برای آنها انتخاب می‌شـوند. این استان‌ها با مشکلات بیشـتری روبه‌رو هستند؛ بنابراین، استان‌هایی مانند کرمان، سیسـتان و بلوچسـتان، فارس و خوزستان ابتدا باید مورد توجه قرار گیرند.

این کارشـناس در ادامه بیان کرد: بعضی از اسـتان‌های دورافتاده ایران بسیار گسترده هستند و خدمات مناسبی به آنها ارائه نمی‌شود و مدیریت‌های آنها نیز سیاسـی و غیر پایدار اسـت. استانداران هر دو سـال یک‌بار تغییر می‌کنند که ایـن موضوع باعث عقب‌ماندگی استان‌ها می‌شود؛ بنابراین، این استان‌ها باید در اولویت سیاست‌های شـهری و تقسیمات جغرافیایی قرار گیرند، نه مناطقی که از مزایای نزدیکی به پایتخت بهره‌مند هستند.

وی بیان کرد: قبلا نیزموضوع تقسیم‌بندی تهران مطرح بوده و این موضوع جدیدی نیسـت که مطرح شده باشد؛ اما ممکن است با این تدابیر، مشکلات این مناطق حل نشوند.

اسـدی با تاکید بر اینکه شـرایط مدیریت در پایتخت همیشـه با سایر استان‌های کشـور متفاوت است گفت: به دلیل همین تفاوت، مدیریت در بسـیاری از استان‌ها به شـکل کلان و یکپارچه نبوده و برخی شاخص‌ها در تهران نسبت به سایر استان‌ها و به ویژه مناطق محروم بیشتر رعایت شده است. برخی موارد نیز به دلیل گستردگی وظایف در مناطقی از اسـتان تهران به درسـتی مدیریت نمی‌شوند. به عنوان مثال، سـرانه کلاس، مدرسه و بهداشت در استان تهران و پایتخت با مشـکلاتی روبه‌رو است و دسترسی به آموزش و بهداشت در سطح پایین‌ترین استان‌ها قرار دارد.

با تفکیک، تغییرات مهمی اتفاق نمی‌افتد

اسـدی با بیـان اینکه در تهران، کلاس‌هایی بـا بیش از ۵۰ نفر و مدارسـی با بیش از ۴۰ سال سابقه وجود دارند که تاکنون بازسازی نشـده‌اند و با مشـکلات حقوقی روبه‌رو هسـتند؛ خاطرنشان کرد: بنابراین، با تفکیک اسـتان تهران، تغییـرات مهمی اتفاق نمی‌افتد. موضوع این اسـت که باید تهران را از انفجار جمعیتی و گسـترش بی‌رویـه آن نجـات دهیـم. درحال‌حاضر، منطقـه ۲۲ تهران حتی مدرسـه دولتی و اداره آموزش و پرورش ندارد. این یک فاجعه است چراکه شـهر بدون امکانات و خدمات در حال توسعه است. در واقع، حداقل‌هایی که در یک شـهر باید وجود داشـته باشد، در پایتخت فراهم نیست.

این کارشـناس شهرسـازی در خاتمه با بیان اینکـه ابتدا باید به کوچک‌سازی و کنترل جمعیت در پایتخت فکر کرد؛ به صمت گفت: باید تمرکز توسـعه فیزیکی را از تهران به سـمت اسـتان‌های دیگر جابه‌جا کنیم.

به جای سـرمایه‌گذاری در اتوبان‌ها و شهرهای بزرگ، بهتر است بودجه را برای بهبود شـرایط شهرهای دیگر اختصاص دهیم. بدون شک، بخش زیادی از حاشیه‌نشـینی‌ها به تهران منتل شده‌اند. اگر این دست از مشکلات در شهرهای دیگر حل شـود، بـا نتایج بهتری مواجه خواهیم بود نه اینکه مسائل را در پایتخت و اطراف آن با زاویه دید پایتخت حل کنیم.

ایـن کارشـناس حوزه شـهری تاکیـد کرد: برای موفقیت در این مسـیر، باید به سـمت مهاجرت معکوس حرکت کنیم و با توسـعه مناطقی که امروزه به یک پایگاه علمی تبدیل شـده‌اند، این مسـئله را مدیریت کنیـم. با تمرکز بر شـهرها و اسـتان‌های دیگر، مهاجرت به شـهرهای بزرگ، به ویژه تهران، کاهش خواهد یافت.

وی افزود: باید از توسـعه کمی در کلان‌شـهرها و پایتخت دست برداریم و به سمت سایر مناطق، به‌ویژه شهرهای کوچک و روستاها، پیش برویـم. در عین حال، باید شـاخص‌های کیفیـت زندگی در پایتخت را بهبود دهیم.

منطقه عملیاتی شهر تهران از جنوب و شرق و غرب گسترش پیدا کرده و به «ابرشهر» تبدیل شده است

سخن پایانی

رفع مشـکلات شهرها به دلیل گستردگی مسائل و پیچیده‌تر شدن آنها دشوارتر شده است. امروزه دیگر نمی‌توان یک شهر را بدون توجه به تاثیر کنش‌ها و واکنش‌ها در سطح کلان‌تر و حتی خردتر، مدیریت کرد. مشکلات شـهرهای امروز به شدت تحت تاثیر مجموعه عواملی اسـت که منحصرا مربوط به آنها نیسـت، اما بر روندهای شـهری و کیفیت زندگی شـهروندان موثر است. شناخت این عوامل و مدیریت آنها ضروری است تا بتوان برنامه‌ریزی متناسبی برای هر شهر داشت. بااین نگاه درمی‌یابیم که مشکلات شهری ابعاد گسترده‌ای را شامل می‌شـود که در حوزه‌های بسیار تنگاتنگ و در سطوح مختلف مرتبط با یکدیگر هستند. به علاوه اینکه، هر نوع تغییر یا جابه‌جایی در قالب الحاق و حتی تشـکیل واحد جدید در تقسـیمات کشوری تا قبل از سـطح اسـتانی از اختیارات قوه مجریه بوده که وزارت کشـور و وزیر کشور مسـئول اجرای آن است. اما در سطح عالی یعنی تاسیس یک اسـتان یا تقسـیم یک استان به چند اسـتان از حیطه اختیارات قوه مجریه خارج بوده و مانند سـایر قوانین کشـور باید در قابل لایحه به مجلس رفته تصویب شـود. موضوع پس از تصویب در مجلس شورای اسـلامی نیز با تایید شورای نگهبان استان جدید التاسیس به صورت مصوبه قانونی مجلس ابلاغ خواهد شد. در مورد پیشنهاد تقسیم تهران نیـز در عین حالی که رئیس دولت به‌عنوان مقام اجرایی اول کشـور این موضوع را بیان کرده، موضوع در مراحل بعدی در کمیسیون‌های دولت، ستاد وزارت کشور و نهایتا در مجلس، مطابق قوانین تقسیمات کشوری پیگیری خواهد شد.

«زنگزور» چه پیامدهایی بر اقتصاد ایران خواهد داشت؟

بیم‌ها و امیدهای یک گذرگاه



عکس: ایرنا

امیرعباس آذرموند: **قره‌باغ که به لحاظ جغرافیایی علاوه بر بخش‌هایی از ایران، ترکیه و روسیه در برگیرنده سه جمهوری آذربایجان، ارمنستان و گرجستان است، به‌واسطه پیچیدگی‌های قومی- زبانی و مرزبندی‌های مصنوعی همواره آبستن منازعات گوناگون بوده است که شاید بتوان مهمترین آن را دستکم از حیث پیامدهای مستقیم آن برای ایران، منازعه قره‌باغ کوهستانی میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان دانست. پس از پیروزی نظامی جمهوری آذربایجان و ارمنستان دانست. پس از پیروی نظام جمهوری آذربایجان در جنگ دوم قره‌باغ و توافق آتش‌بس میان دو کشور با میانجی‌گری روسیه، مساله «کریدور زنگزور» به‌عنوان مسیر دسترسی زمینی میان خاک اصلی جمهوری آذربایجان به نخجوان، از طریق قلمرو نظامی ارمنستان به مهمترین مساله‌ای تبدیل شده که بالقوه پتانسیل افزایش تنش‌ها و حتی درگیری‌های نظامی در منطقه را دارد.**

ضرورت توجه ابعاد اقتصادی زنگزور

به گزارش اتاق بازرگانی، غلبه نگرش امنیتی به کریدور زنگزور سبب مغفول ماندن و توجه اندک به ابعاد اقتصادی این گذرگاه شده است. در حالی که درک ماهیت کریدور زنگزور و تشخیص و پیش‌بینی پیامدهای آن برای ایران در گرو نگرشی ترکیبی، با در نظر گرفتن توامان ابعاد ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این گذرگاه است.

قره‌باغ منطقه‌ای است که از ارتفاعات قفقاز در جنوب‌غربی جمهوری آذربایجان تا کرانه رود ارس در مرزهای ایران و شرق ارمنستان امتداد یافته است. این ناحیه که در ۱۸۱۳ براساس عهدنامه گلستان تحت حاکمیت روسیه تزاری قرار گرفت در سال ۱۸۴۰ به «شوشا» تغییر نام یافت. در دوران شوروی قره‌باغ میان دو جمهوری ارمنستان و آذربایجان تقسیم شد؛ به‌طوری که قره‌باغ کوهستانی تحت حاکمیت باکو و سیونیک تحت حاکمیت ایروان قرار گرفت. این واگذاری موجب شد تا ساکنان ارمنی قره‌باغ کوهستانی از امتداد قومی خود جدا شده و تحت حاکمیت آذربایجان قرار گیرند و همزمان ارتباط میان دو بخش از سرزمین‌های جمهوری آذربایجان قطع و نخجوان به یک برون بوم این جمهوری تبدیل شود. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی، ارتش ارمنستان که با اتکا به تجهیزات بازمانده از ارتش سرخ شوروی در سال ۱۹۹۲ تشکیل شده بود، با حمایت نیروهای نظامی فدراسیون روسیه بخش کوهستان قره‌باغ را که رسما بخشی از خاک جمهوری آذربایجان محسوب می‌شد، اشغال کردند. در پی این اقدام، ارامنه قره‌باغ کوهستانی نیز در بخشی از قره‌باغ در قالب جمهوری آرتساخ اعلام استقلال کردند؛ هرچند ارمنستان هیچ‌گاه آرتساخ را به‌رسمیت نشناخت.

تاریخچه یک جدال قدیمی ارضی

هر چند کوچ اجباری ارامنه قره‌باغ کوهستانی به ارمنستان که اقتصادی شکننده و شکست خورده دارد، می‌تواند موجب یک بحران اقتصادی- اجتماعی در این کشور شود و موقعیت متزلزل رییس جمهوری کنونی آن را دچار خطر کند، هنوز برای اظهارنظر در مورد پیامدهای سیاسی این کوچ بر تشدید گرایش‌های افراطی ناسیونالیستی در ارمنستان و تداوم یافتن بحران در قفقاز جنوبی زود است.

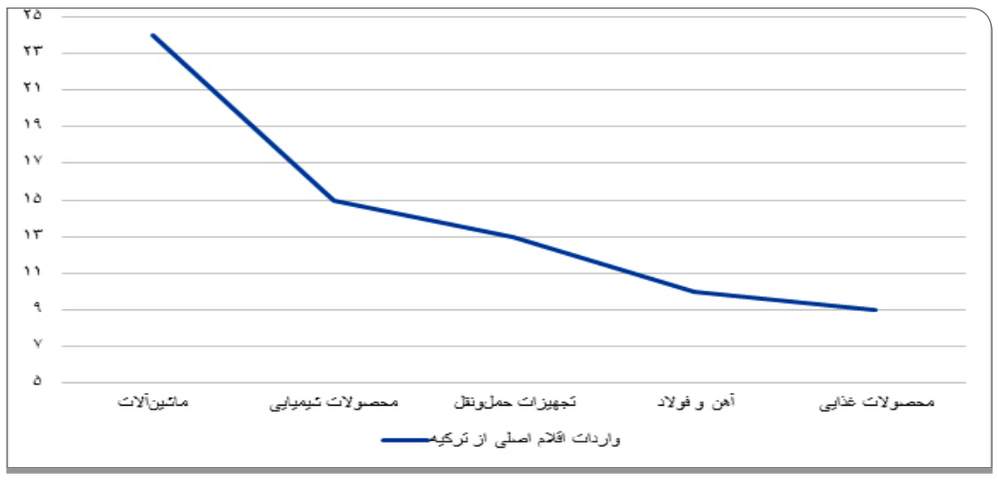
در این میان، مساله دسترسی زمینی جمهوری آذربایجان به نخجوان، بازیگران منطقه را با عدم قطعیت‌هایی روبه‌رو کرده که نتایج آن در گرو تصمیمات بخش‌های نظامی- امنیتی، سیاسی و اقتصادی در تهران، ایروان، باکو، مسکو و آنکارا است. گذرگاه زنگزور در استان سیونیک ارمنستان، هم مرز با ایران به عنوان مسیر ارتباط باکو- نخجوان در نظر گرفته شده است. باکو و آنکارا بر این موضوع تاکید می‌کنند که طبق بیانیه آتش‌بس، ارمنستان موظف است دسترسی بدون مانع و دائمی به نخجوان از مسیر استان سیونیک را تامین کند؛ دسترسی بدون مانع و دائمی، مطابع دیدگاه باکو به‌معنی عدم حضور پست‌های بازرسی و تاسیسات کنترلی ارمنستان در امتداد این دالان است که در عمل به معنی خروج زنگزور از حاکمیت ایروان و قطع ارتباط مرزی میان ایران و ارمنستان است.

در مقابل ایروان و مسکو بر رفع انسداد اقتصادی و حمل‌ونقل توسط ایروان در خاک ارمنستان و تحت حاکمیت آن تاکید دارند. بر این اساس ارمنستان آمادگی خود را برای نوسازی راه‌آهنی که از زمان شوروی دسترسی باکو به نخجوان را تامین می‌کرده، اعلام کرده است. مطابق دیدگاه ارمنستان تغییری در مرزهای منطقه ایجاد نمی‌شود و زنگزور به‌عنوان بخشی از قلمرو این کشور مسیر دسترسی زمینی جمهوری آذربایجان به نخجوان را فراهم خواهد کرد.

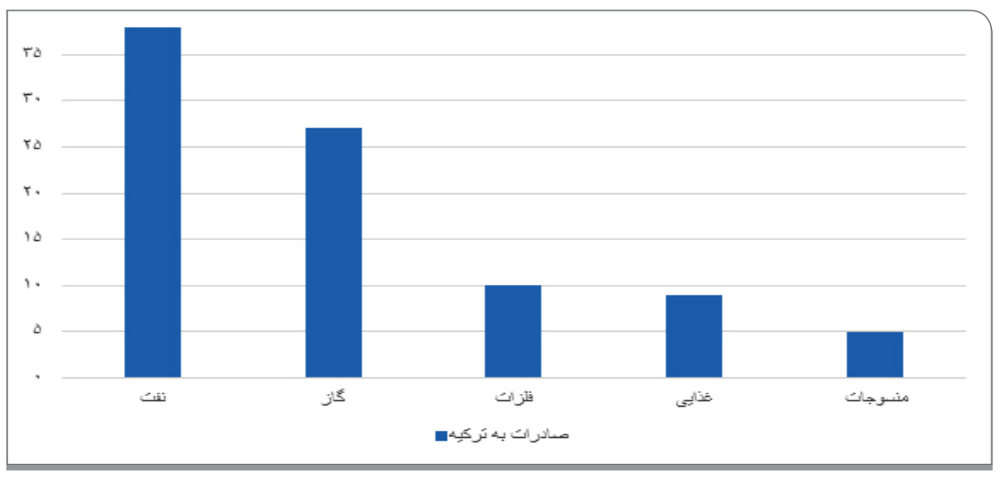
در این شرایط ایران که از ابتدای جنگ، ضمن تاکید بر توقف درگیری‌ها و حل‌و فصل اختلافات از حقوق جمهوری آذربایجان برای اعاده حاکمیتش بر تمام قلمرو خود حمایت کرده بود، در بالاترین سطوح بر عدم تغییر در مرزهای بین‌المللی فعلی تاکید دارد که این امر به معنی همراهی تهران با تفسیر ایروان از مسیر زنگزور است. مطابق دیدگاه تهران، تامین زیرساخت‌های ارتباطی و ترانزیتی در زنگزور، تحت حاکمیت ارمنستان و مسیرهای ترانزیتی آستارا، بیله‌سوار و جلفا به پایانه مرزی پلدست، همچون گذشته دسترسی باکو به نخجوان را فراهم می‌کند.

ترکیه چگونه وارد قفقاز شد؟

ترکیه و آذربایجان بازیگران کلیدی در پیشبرد این کریدور هستند. از همین رو تبیین آثار آن بر روابط تجاری و اقتصادی دو کشور ضروری است. روابط تجاری ترکیه و آذربایجان قوی و رو به رشد است . در سال ۲۰۲۱ حجم مبادلات تجاری میان دو کشور به ۴.۶۶ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال گذشته افزایش ۲۰ درصدی را تجربه کرده است. ترکیه پس از روسیه دومین شریک تجاری آذربایجان است. صادرات ترکیه به آذربایجان دو میلیارد و ۸۲۰ میلیون دلار بوده است.



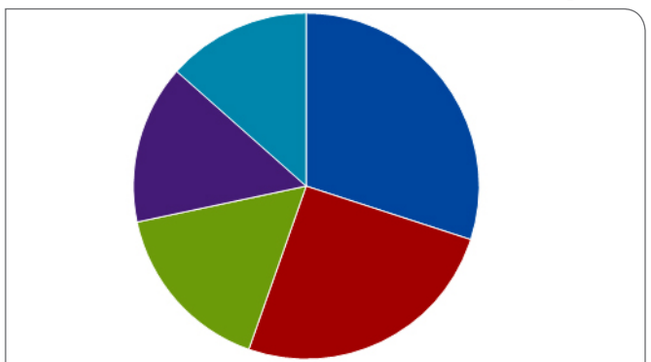
واردات ترکیه از آذربایجان در سال ۲۰۲۱ بالغ بر یک میلیارد و ۸۴۰ میلیون دلار بوده که نسبت به سال ۲۰۲۰ افزایش ۱۸درصدی داشته است.



روابط سرمایه‌گذاری ترکیه و آذربایجان نیز قوی است. ترکیه یکی از بزرگترین سرمایه‌گذاران در آذربایجان است. از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۲۱ مجموع سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی ترکیه در این کشور بالغ بر ۱۳ میلیارد دلار بوده است. ذکر این نکته ضروری است که ترکیه بزرگترین بازار صادراتی نفت و گاز آذربایجان است. شرکت‌های آذربایجانی سرمایه‌گذاری زیادی در پروژه‌های زیرساختی ترکیه چون راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص و خط لوله گاز طبیعی ترانس آناتولی انجام داده‌اند.

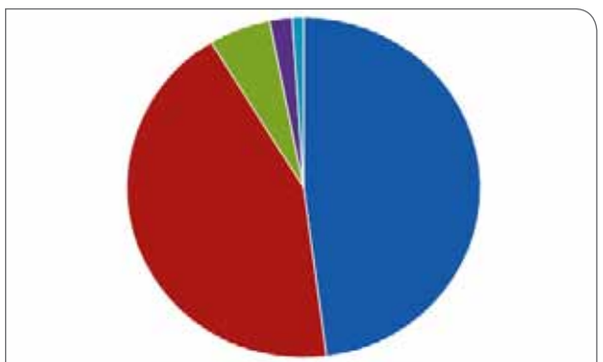
اهمیت باکو برای اروپا

صادرات مواد خام و انرژی مهم‌ترین بخش صادرات آذربایجان و طیفی از کشورهای آسیای مرکزی محسوب می‌شود. از همین تبیین نقش احتمالی کریدور زنگزور در ژئواکونومی انرژی منطقه و نیز موقعیت ایران در این حوزه حائز اهمیت است.



برمبنای پیش‌بینی‌های مقامات باکو، صادرات گاز آذربایجان به اروپا در سال ۲۰۲۳ به ۱۱.۶ میلیارد مترمکعب افزایش می‌یابد که از رقم ۱۱.۴ میلیارد در سال ۲۰۲۲ افزایش نشان می‌دهد. آذربایجان قصد دارد تا سال ۲۰۲۷ صادرات گاز طبیعی خود به اروپا را از ۱۶ به ۳۲ میلیارد مترمکعب و بهبود ظرفیت خط لوله دیگر، از ۱۰ به ۲۰ میلیارد متر مکعب افزایش دهد. فراتر از جمهوری آذربایجان، کشورهای آسیای مرکزی نیز تولیدکنندگان مهم نفت و گاز محسوب می‌شوند. این کشورها به آبهای آزاد دسترسی ندارند و به کشورهای واسط و کریدورهای ترانزیتی برای انتقال منابع و مواد خام خود به بازارهای مصرف نیازمند هستند. از همین رو نقش کریدور زنگزور در انتحال احتمالی بخشی از منابع آنان به بازارهای اروپایی نیازمند بررسی است.

در مورد صادرات گاز، آذربایجان در سال ۲۰۲۲ بیش از ۲۲.۳ میلیارد متر مکعب گاز صادر کرده است که مهم‌ترین واردکننده این محصول نیز کشور ایتالیا است که حدود ۴۰ درصد این واردات را به خود اختصاص داده است.



چالش‌های اقتصادی تغییر مرز

اتصال چین به اروپا در سال‌های گذشته به یکی از کلیشه‌های رایج در ادبیات ژئواکونومیک ایران و کشورهای همسایه بدل شده است. از همین رو رقابتی در گرفته است و هر از گاهی سخن از دور زدن ایران و حذف ایران به عنوان کلید دسترسی چین به اروپا به میان آمد. این موضوع در کشورهای همسایه ایران که خود را حلقه وصل شرق و غرب می‌دانند نیز طنین دارد. از همین رو یکی از اهداف کریدور زنگزور پیوند زدن دو اقتصاد بزرگ دو سوی اوراسیا به یکدیگری یعنی چین و اروپا بیان شده است.

نکته کلیدی آن‌که بخش عمده تجارت چین با اتحادیه اروپا از طریق دریا انجام می‌شود. در سال ۲۰۲۲، حمل‌ونقل دریایی ۹۲.۳ درصد از کل تجارت چین با اتحادیه اروپا را صورت داد، در حالی‌که حمل‌ونقل زمینی ۷.۷ درصد باقیمانده را تشکیل داد. سهم حمل‌ونقل زمینی در تجارت چین و اروپا از ۹.۲ درصد به ۷.۷ درصد کاهش یافته که بیشتر تحت تاثیر حمله روسیه به اوکراین بوده است. بنابراین کلیشه اتصال چین و اروپا با واقعیات تجارت نمی‌خواند.

اتصال آسیای مرکزی به اروپا یکی دیگر از فرضیه‌هایی است که در مورد کریدور زنگزور بیان می‌شود. حجم تجارت میان آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲ به ۵۴.۱ میلیارد دلار رسید که نسبت به ۳۵.۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ افزایش یافته است. سهم آسیای مرکزی در کل تجارت اروپا در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۰.۸ درصد بود که این رقم در سال ۲۰۱۵ میلادی ۷.۱ درصد اعلام شده بود.

به عبارت دیگر آسیای مرکزی در سالهای گذشته به شریک تجاری مهمتری برای اتحادیه اروپا تبدیل شده است، اتحادیه اروپا شریک تجاری اصلی منطقه است و ۲۳.۶ درصد از مجموع تجارت خارجی کشورهای آسیای مرکزی را در سال ۲۰۲۱ به خود اختصاص داده است. طبق داده‌های اولیه برای سال ۲۰۲۲ واردات اتحادیه اروپا از آسیای مرکزی همچنان در حال افزایش است و صادرات از اتحادیه اروپا به آسیای مرکزی نیز رشد ۷۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۱ داشته است.

چنانچه مساله گذرگاه‌های خشکی هم مطرح باشد باید تمام واقعیات موجود را مورد بررسی قرار داد و مدنظر داشت که از یک طرف موضوع این بحث تنها ۱۰ درصد از کل تجارت جهانی است و به‌ویژه زمانی که از گذرگاه در محیط پیرامونی ایران صحبت به میان می‌آید، موضوع ۵ درصد از همین ۱۰ درصد است که کسری بسیار ناچیزی از کل تجارت جهانی را شامل می‌شود. این امر بیانگر میزان اهمیت و اولویت آن است.

خطری متوجه ایران نیست

از جمله کلیدی‌ترین اهداف کریدور زنگزور اتصال اروپا به قفقاز، آسیای مرکزی و در نهایت آسیای جنوبی و جنوب‌شرقی بدون عبور از روسیه است. ضرورت این مساله به‌دنبال حمله روسیه به اوکراین، برای اروپایی‌ها بیش از همیشه شده است و کشورهای منطقه، به‌ویژه ترکیه و آذربایجان هم در پی بهره‌بردن از این فرصت برای تثبیت جایگاه خود در این ارتباط هستند. بررسی تاثیر این اقدامات نسبت به ژئواکونومی انرژی در ایران اهمیت داد.

از نظر منابع و ظرفیت تولید انرژی ایران در جایگاه متناقضی قرار دارد. از یک سو ایران سومین ذخایر بزرگ نفت و دومین ذخایر بزرگ گاز جهان را در اختیار داد و پنجمین تولیدکننده بزرگ نفت خام در اوپک و سومین تولیدکننده بزرگ گاز در جهان است. با این حال توان تولید نفت و گاز ایران به دنبال بیش از یک دهه تحریم به شدت فرسوده شده و با بیشینه ظرفیت آن فاصله بسیاری دارد.

آژانس بین‌المللی انرژی تخمین می‌زند که حتی در صورت رفع تحریم، بیشینه ظرفیت تولید نفت حدود ۳.۷ میلیون بشکه در روز خواهد بود که کمترین میزان در سه دهه گذشته است. درواقع میزان تولید نفت و دیگر فراورده‌های نفتی از ۴.۸ میلیون بشکه در سال ۲۰۱۷ به سه میلیون بشکه در سال ۲۰۲۰ کاهش یافته و با اندکی بهبود در سال ۲۰۲۱ به ۳.۵ میلیون بشکه افزایش پیدا کرد.

در زمینه گاز طبیعی نیز وضعیت کمابیش بر همین منوال است. ذخایر اثبات شده گاز ایران در سال ۲۰۲۱ به میزان ۱۲۰۰ تریلیون فوت مکعب بوده و از این لحاظ پس از روسیه در رده دوم جهان قرار گرفته است. ظرفیت تولیدی ایران نیز ۸.۸ تریلیون فوت در سال بوده و سومین تولیدکننده گاز طبیعی خشک در جهان پس از آمریکا و روسیه است.

ایران بزرگترین مصرف‌کننده انرژی در خاورمیانه است و تقریبا تمام انرژی مصرفی آن از هیدروکربن‌ها است. ایران معادل دو میلیون بشکه نفت در روز تقاضای داخلی دارد. همچنین چهارمین مصرف کننده بزرگ گاز در جهان پس آمریکا، روسیه و چین است و مصرف سالانه کشور به ۸.۲ تریلیون فوت مکعب رسید.

این موارد نشان می‌دهد گذرگاه زنگزور در کوتاه مدت و حتی میان مدت تاثیر محدودی بر جایگاه ایران در ژئواکونومی انرژی خواهد داشت. این امر بیش از هر چیز ناشی از محدودیت‌های تولید و صادرات گاز طبیعی در ایران و تنوع عرضه‌کنندگان انرژی و مسیرهای انتقال در شرایط موجود است. از یکسو ساختار درهم‌تنیده و پیچیده سیاستگذاری انرژی در کشور هم در حوزه مصرف خانگی و هم حوزه تجاری در کنار تحریم و محدودیت‌های سرمایه‌ای و فناورانه توسعه استخراج گاز طبیعی در کشور شرایطی را رقم زده که ایران بیش از ۹۰ درصد از تولید خود صرف مصرف داخلی می‌کند.

از سوی دیگر بنابر شرایط سیاسی موجود و نیز روندهای کلان سیاست‌های امنیت انرژی در اتحادیه اروپا، ایران حتی برفرض تولید مازاد بر مصرف، نیز تقریبا شانسی برای صادرات گاز به کشورهای اروپایی از طریق لوله ندارد. صادرات به ترکیه هم که در سوی دیگر طرح گذرگاه قرار می‌گیرد با پیچیدگی‌های بسیاری روبه‌رو است و دسترسی ترکیه به دریا برای واردات گاز ال‌ان‌جی، وضعیت قرارداد موجود صادرات گاز ایران به ترکیه و سیاست‌های امنیت انرژی این کشور موجب شده تا این بزرگ‌ترین مشتری گازی ایران حتی در وضعیت موجود نیز ضرورت چندانی برای ادامه وابستگی به گاز ایران نداشته است. ترکیه اکنون کمابیش همان مقداری که از ایران گاز وارد می‌کند از آذربایجان با قیمت کمتری وارد می‌کند و می‌تواند با حفظ زیرساخت‌های موجود انتقال انرژی واردات از ایران را با گاز آذربایجان و گاز مایع آمریکا یا قطر جایگزین کند.

یک کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت:

افزایش نرخ مالیات، رکود را تشدید می‌کند



عکس: آیدا فریدی

امیرعباس آذرموند: یک کارشناس حوزه برنامه و بودجه در رابطه با نقش بودجه‌ریزی و قانون‌های سالانه بودجه، بر نرخ رشد اقتصادی می‌گوید: «من فکر می‌کنم پیش از هر چیز، بهبود تولید ناخالص داخلی در ایران نیازمند بهبود فضای کسب‌وکار است. درواقع مهم‌ترین عامل موثر بر کاهش یا افزایش سقف تولید کشور وضعیت فضای کسب‌وکار است و برای بهبود محیط کسب‌وکار بیش از هر چیز، نیازمند شفافیت اقتصادی هستیم. یک اقتصاد موفق و پویا اقتصادی است که در شفافیت حداکثری به فعالیت‌هایش ادامه می‌دهد. این عامل (شفافیت) باید بر تمام عرصه‌های ممکن، گسترش پیدا کند.»

مهدی پازوکی، در رابطه با سناریوهای مالیاتی مطرح در اقتصاد ایران تصریح می‌کند: «ساماندهی نظام مالیاتی نیازمند اصلاح و کنترل حجم بزرگ معافیت‌های مالیاتی و مقابله با فرار مالیاتی است که می‌تواند همزمان با افزایش منابع دولت، منجر به تحقق عدالت اجتماعی شود. این درحالی است که قوانین مالیات فعلی به این معناست که دولت برای تامین هزینه‌های خود افراد خوش‌حساب را جریمه می‌کند و به فراریان مالیاتی جایزه می‌دهد. بنابراین برای تحقق عدالت مالیاتی باید پیش از افزایش سقف مالیات و پایه‌های مالیاتی، نظام مالیاتی ساماندهی شود»

آنچه در ادامه می‌خوانید متن کامل گفت‌وگوی صمت با این کارشناس اقتصاد است.

◉ این روزها انتشار اطلاعات بخشی از کلیات لایحه بودجه ۱۴۰۳ به بحث‌های فراوانی دامن زده است. با توجه به همزمانی نسبی تقدیم لایحه بودجه با بررسی لایحه برنامه هفتم توسعه به مجلس شورای اسلامی، تا چه حد می‌توان امیدوار به تحقق هدف‌گذاری‌های حوزه مالیاتی بود؟

ببینید من فکر می‌کنم کمی باید این بحث را باز کنیم تا بهتر بتوانیم به آن بپردازیم. به طور کلی بودجه نقش مستقیم در میزان تولید ناخالص داخلی کشورها ندارد. البته نمی‌توان گفت؛ رابطه‌ای میان سند بودجه و رشد اقتصادی وجود ندارد و این ادعا هم خالی از واقعیت است.

در حقیقت در صورت تدوین بودجه‌ای اصولی و علمی مبتنی بر شرایط کشور و حاکمیت انضباط مالی بر عملکرد دستگاه اجرایی، می‌توان به بهبود وضعیت تولید امیدوار بود. درواقع این انضباط مالی است که می‌تواند به بهبود وضعیت رشد ناخالص داخلی منجر شود. با این همه نباید از این گزاره درست این طور نتیجه بگیریم که تنها با یک تدوین و تصویب بودجه اصولی می‌توانیم تولید ملی را به کلی دگرگون کنیم یا یک جهش بزرگ در آن به وجود بیاوریم.

> در صورت تدوین بودجه‌ای اصولی و حاکمیت انضباط مالی بر عملکرد دستگاه اجرایی، می‌توان به بهبود وضعیت تولید امیدوار بود

◉ به این ترتیب بهبود رشد تولید نیازمند کدام مولفه‌ها است؟

پیش از هر چیز بهبود تولید ناخالص داخلی در ایران نیازمند بهبود فضای کسب‌وکار به نحو موثری بهبود پیدا کند. درواقع مهم‌ترین عامل بر سطح تولید، وضعیت فضای کسب‌وکار است. برای بهبود محیط کسب و کار نیاز به این داریم که شفافیت اقتصادی هم حاکم شود. یک اقتصاد موفق و پویا اقتصادی است که می‌تواند در شفافیت حداکثری به فعالیت‌هایش ادامه داد. این عامل (شفافیت) باید بر تمام عرصه‌هایی که ممکن است گسترش پیدا کند. با افزایش شفافیت در اقتصاد است که می‌توان به برقراری رقابت واقعی و البته سالم میان بنگاه‌های اقتصادی دست یافت که در نهایت منجر به افزایش بهره‌وری در اقتصاد می‌شود.

رفع انحصار عامل دیگری که من می‌تواند به شکلی محسوس بر بهبود وضعیت تولید موثر باشد. انحصار اعم از اینکه توسط بخش خصوصی شکل گرفته یا بخش دولتی و حتی خصولتی، مانعی مهم در مقابل بهبود روند تولید به شمار می‌رود و باید به هر شکل ممکن برطرف شود.

◉ بهبود فضای کسب‌وکار بدون اصلاح لوایح و قوانین بودجه‌ای ممکن است؟

به طور طبیعی بعید است که یک اقتصاد با محیط کسب‌وکار مطلوب، با بی‌انضباطی‌های گسترده مالی و پولی مواجه باشد چرا که این دو در کنار هم شکل نمی‌گیرد. با بهبود محیط کسب کار، چنانچه با حکمرانی انضباط پولی در سیستم بانکی و انضباط مالی در اسناد بودجه‌ای همراه شود، تولید به نحو ملموسی دگرگون و متحول خواهد شد.

◉ به طور کلی چه اقداماتی در قوانین بودجه سالانه می‌تواند رشد اقتصادی را تسهیل کند؟

تحقق رشد اقتصادی ۸ درصدی هدف‌گذاری شده در برنامه هفتم توسعه، نیاز بهبود محیط کسب‌وکار، شفافیت و رفع انحصار دارد. حال اگر بخواهم عوامل مهم دیگری را هم به این سه عامل اضافه کنیم، باید به دو عامل دیگر، یعنی جذب سرمایه‌گذاری و همچنین ثبات اقتصادی هم پرداخت چرا که این دو عامل در حرکت تولید نقش منحصر به فردی دارند.

برای اینکه یک اقتصاد را با ثبات بدانیم، باید پیش از هر چیز نرخ تورم در آن سرزمین کنترل شده باشد. جهش‌های متعدد قیمتی که در نهایت می‌تواند به کاهش چشمگیر ارزش پول ملی منجر شود، اجازه شکل گرفتن ثبات را به اقتصاد نمی‌دهد. ما امروز در اقتصادی زندگی می‌کنیم که برای سه سال متوالی، نرخ تورم در آن بیش از ۴۵ درصد بوده است.

باید به این نکته توجه کنیم که هر چند اقتصاد کشورمان دهه‌ها است با بیماری تورم بالا دست و پنجه نرم می‌کند ولی میانگین تورم ۵۰ ساله حدود ۲۰ درصد بوده و تورم به دست آمده از سال ۱۴۰۰ تا کنون بیش از دو برابر میانگین نیم قرن تورم در کشورمان است. به بیان دیگر این بیماری قدیمی در اقتصاد کشور بیش از آنچه تصور می‌شود ریشه دوانده است.

به این ترتیب نمی‌توان کتمان کرد، بی‌ثباتی جزو ویژگی‌های اصلی و شاخص اقتصاد ایران شده و هر سیاست یا اقدامی که منجر به بی‌ثباتی‌های بیشتر اقتصادی شود به زیان بهبود تولید خواهد بود. به همین دلیل اگر در لایحه ۱۴۰۳ بودجه به عوامل موثر بر افزایش تورم توجه ویژه نشود، حتما نرخ تورم بیش از پیش افزایش و بی‌ثباتی هم شدت خواهد یافت.

◉ به این ترتیب چه انتظاری باید از دولت و مجلس در تدوین و تصویب بودج ۱۴۰۳ داشت؟

با برقراری و تعهد کامل به رعایت مفاد مرتبط به انضباط مالی در سند بودجه، می‌توان گام‌های مهمی در بهبود شرایط اقتصادی برداشت. منظور از انضباط مالی این است که در قوانین بودجه با وسواس دو چندان به عدم توازن در منابع و مخارج بپردازیم که ایجاد تعادل میان هزینه‌ها و درآمدهای دولت از مهم‌ترین اقدامان برای جلوگیری از بی‌انضباطی و در پی آن بی‌ثباتی اقتصادی است.

> با برقراری و تعهد کامل به رعایت مفاد مرتبط به انضباط مالی در سند بودجه، می‌توان گام‌های مهمی در بهبود شرایط اقتصادی برداشت

کسری بودجه نیز در اصل به معنای پیشی گرفتن هزینه‌ها از درآمدها بوده که در نهایت با استقراض از سیستم بانکی یا فروش اوراق قرضه تامین می‌شود. این رویه منجر به افزایش نقدینگی شده و افزایش نقدینگی به تورم بیشتر و تورم به کاهش دوباره قدرت خرید می‌انجامد.

◉ افزایش حدود ۵۰ درصدی نرخ مالیات یکی از موضوعات پرحاشیه بودجه سال آینده است. این اقدام به کنترل کسری بودجه کمک نمی‌کند؟

بگذارید همین ابتدا حرف آخر خودم را بزنم. من با هر نوع افزایش در نرخ مالیاتی کشور مخالفم و به شدت آن را به زیان مردم و ایران می‌دانم. افزایش نرخ مالیات در شرایط فعلی، مانعی بزرگ در مقابل رشد اقتصادی است. درواقع افزایش نرخ و پایه‌های مالیاتی از جامعه‌ای که در سال‌های گذشته با کاهش قدرت خرید مواجه بوده، به منزله تشدید رکود در اقتصادی است.



◉ به این ترتیب با توجه به کاهش وابستگی به نفت، منابع و مخارج دولت چگونه باید متوازن شود؟

برای این مهم باید اصلاحات گوناگونی هم در بخش هزینه‌ها و هم در بخش منابع صورت بگیرد. دولت باید به جای افزایش نرخ مالیات سراغ افزایش گستره مالیاتی برود. در اقتصاد ایران فرار مالیاتی بالاست و بسیاری از پرداخت مالیات شانه خالی می‌کنند و همچنین نهادها و اشخاص زیادی هم معاف از پرداخت مالیات هستند. سروسامان دادن به حجم بزرگ معافیت‌های مالیاتی و مقابله با موج فرار مالیاتی می‌تواند همزمان با افزایش منابع دولت، منجر به بهبود وضعیت عدالت اجتماعی شود. این درحالی است که در شرایط فعلی، افزایش نرخ مالیات به این معناست که دولت برای تامین هزینه، افراد خوش‌حساب را جریمه می‌کند و به افرادی که فرار مالیاتی می‌کنند جایزه می‌دهد.

در تمام کشورهای توسعه یافته، مالیات از افرادی گرفته می‌شود که درآمدی بیش از هزینه‌های یک زندگی متوسط دارند. بر این اساس کسانی که کمتر از میانگین جامعه درآمد دارند نه تنها مالیات نمی‌پردازند که حتی یارانه هم می‌گیرند. در مقابل افراد یا بنگاه‌هایی که درآمدهای فراوانی دارند هم به نسبت درآمدشان مالیات بیشتری می‌دهند.

همچنین در کشورهای پیشرفته اروپای غربی مانند فرانسه و دانمارک این شاخص به نیمی از تولید می‌رسد که این شاخص در کشور ما حدود ۷ درصد تولید ناخالص داخلی است. در صورت افزایش درآمدهای مالیاتی در شرایط فعلی، با تشدید رکود، ادامه حیات برای بسیاری از بنگاه‌های اقتصادی مشکل خواهد شد.

قائم‌مقام مدیرعامل فولاد خوزستان در امور ستادی و مسئولیت‌های اجتماعی:

حفاظت از محیط زیست در فولاد خوزستان به یک فرهنگ غالب تبدیل شده است

مخبر دزفولی: روی برگزاری آزمون‌های جذب نیرو به صورت بومی و هزینه کرد ۱۰۰ درصدی مسئولیت‌های اجتماعی در خوزستان پافشاری می‌کنیم

دکتر علیرضا مخبر دزفولی قائم‌مقام مدیرعامل در امور ستادی و مسئولیت‌های اجتماعی در حاشیه بازدید از نمایشگاه متافو در جمع اصحاب رسانه حاضر شد و به سوالات آنان درخصوص عملکرد مسئولیت‌های اجتماعی و زیست‌محیطی شرکت فولاد خوزستان پاسخ گفت.

به گزارش خبرنگار روابط عمومی فولاد خوزستان، دکتر مخبردزفولی در ابتدای این نشست با اشاره به دریافت بالاترین نشان مسئولیت‌های اجتماعی در بین بنگاه‌های بزرگ اقتصادی کشور توسط شرکت فولاد خوزستان طی سه سال پیاپی گفت: شاید مهم‌ترین شاخصه‌های عملکرد شرکت در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی؛ حل ریشه‌ای و نه تسکینی مشکلات مردم بوده است. ساخت ورزشگاهی که در کشور نظیری ندارد و در ابعاد فرهنگی، ورزش سلامتی، ورزش قهرمانی، کاهش آسیب‌های اجتماعی، اشتغالزایی و... برکات بی‌نظیری در استان خوزستان داشته است، ساخت و نگهداری پل فولاد در شهر اهواز به منظور کاهش بار ترافیکی و رفاه مردم، اصلاح جاده‌های پرخطر در اهواز، ساخت کلینیک‌های مجهز با امکانات کامل در روستاها و مناطق کم‌برخوردار و... شواهدی بودند که مخبر دزفولی به آنها اشاره کردند.

قائم‌مقام مدیرعامل در بخش دیگری از این نشست خبری، به مهم‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی صنایع فولادی از جمله شرکت فولاد خوزستان اشاره کردند.



به‌روز نبودن تجهیزات، تحریم‌ها، وضعیت خاص محیطی و جوی استان خوزستان خصوصا مشکل ریزگردها، اجرای پروژه‌های زیست‌محیطی در کنار بهره‌برداری و توسعه و عدم رعایت حریم شهری و محاصره شدن شرکت توسط ساختمان‌های مسکونی به‌دلیل پیشرفت شهر به سوی شرکت فولاد خوزستان را مهم‌ترین چالش‌های این شرکت مهم صنعتی برشمردند.

وی با تشریح راهکارهای اتخاذ شده برای برون‌رفت از این چالش‌ها به هزینه ۱۴۰۰ میلیارد تومانی شرکت برای اجرای پروژه‌های مهم زیست‌محیطی در دو سال گذشته و تدوین پروژه‌های جدید به ارزش ۲۴۰۰ میلیارد تومان در دو سال آینده اشاره کردند و به‌طور خصوص به جزییات اجرای ابرپروژه زیست‌محیطی «توری باد» برای اولین بار در ایران اشاره کردند و گفتند، با اجرای این پروژه ۸۵ درصد غبار منتشره ناشی از بادبردگی مواد کنترل خواهد شد.



مخبر دزفولی همچنین با اشاره به ایجاد فضای سبز به مساحت بیش از ۵۰۰ هکتار، گفت: این مساحت فضای سبز ایجاد شده، بیش از ۵ برابر الزامات قانونی تعیین شده است.

قائم‌مقام مدیرعامل افزود: علی‌رغم قطع برق بی‌سابقه و تعطیلی کامل شرکت در مقاطعی از تابستان، که باعث لطمات مالی وحشتناک به شرکت شده است؛ در طی سال گذشته و امسال ۱۱۰۰ جوان بومی استان در اثر اجرای پروژه‌های توسعه‌ای برزمین مانده، جذب شرکت فولاد خوزستان شده‌اند.

مخبر دزفولی در پایان این نشست با اشاره به اینکه حق مردم خوزستان بسیار فراتر از وضعیت موجود است ولی بضاعت ما هم محدود است؛ در پاسخ به خبرنگاری که پرسید: چرا بودجه مسئولیت‌های اجتماعی شرکت فولاد خوزستان به‌طور صددرصدی در استان خوزستان هزینه می‌شود گفت: شایسته نیست استانی که نفت، گاز، انرژی و کشاورزی ایران را تامین می‌کند در بدیهی‌ترین مسایل رفاه حداقلی هم دچار مشکل باشد و ما در این تیم مدیریتی بر روی برگزاری آزمون‌های جذب نیرو به‌طور صددرصد بومی و هزینه کرد مسئولیت‌های اجتماعی به صورت صددرصدی در استان خوزستان پافشاری خواهیم کرد.

صمت نقش منتورینگ در شکوفایی اکوسیستم نوآوری را بررسی کرد

شتاب‌دهنده‌ها، مولتی‌ویتامین رشد استارت‌آپ‌ها

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir



استارت‌آپ یک شرکت نوپا است که برای حل یک مسئله راه‌حلی جدید و خلاقانه ارائه می‌دهد، به همین دلیل شاید بتوان گفت در دنیای امروز این استارت‌آپ‌ها هستند که حرف اول را در ارتقا و بهبود کیفیت زندگی می‌زنند. اما این زمانی اتفاق می‌افتد که استارت‌آپ توانسته باشد از دره مرگ عبور کند و به نقطه شکوفایی برسد. از زمانی‌که گروهی از افراد ایده‌های خام و اولیه خود را ارائه می‌دهند و در تلاشند تا آن را به یک کسب‌وکار پایدار تبدیل کنند، با چالش‌های رفتاری، مالی، فکری، بازارشناسی و شناسایی درست هدف مواجه می‌شوند و همین چالش‌ها باعث شده بر این گزاره تاکید بیشتری کنیم که در فعالیت‌های استارت‌آپی تضمینی برای موفقیت وجود ندارد. اینجاست که پی به تاثیر شتاب‌دهنده‌ها در رشد و موفقیت یک استارت‌آپ می‌بریم. بی‌شک شتاب‌دهنده می‌تواند باعث افزایش درصد موفقیت کسب‌وکار مربوطه باشد. در سال‌های اخیر بحث راه‌اندازی استارت‌آپ‌ها، به‌خصوص در ایران، بسیار داغ شده است؛ به همین دلیل صمت در این گزارش با تاکید بر اهمیت شتاب‌دهنده‌ها در رشد و توسعه اکوسیستم نوآوری به گفت‌وگو با دوتن از فعالان باسابقه در عرصه شتاب‌دهنده پرداخت.

امید به فناوری برای عبور از بحران‌ها



مصطفی مکارم، استراتژیست و منتورینگ استارت‌آپی: برای اینکه بتوانیم درباره ماهیت شتاب‌دهنده و اثر آنها در اکوسیستم نوآوری صحبت کنیم، باید ببینیم که چه مقدار از استارت‌آپ‌ها توانستند به وادی و عرصه واقعی کسب‌وکار برسند. تاکنون در ایران فرآیندی به‌عنوان تبدیل شدن یک استارت‌آپ به درجه‌ای از شکوفایی که به یک شرکت بزرگ تبدیل شده باشند، تقریبا وجود نداشته و تجربه مشخصی در این حوزه مشاهده نشده است. البته این گزاره به‌معنای آن نیست که تاکنون استارت‌آپ‌ها نتوانستند به موفقیت برسند و رشد اقتصادی مطلوبی را تجربه کنند. در واقع مدل توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان در کشور ما مبتنی بر استارت‌آپ نیست. باوجود شرایط موجود شاید در آینده‌ای نزدیک این مدل بیشتر رشد کند؛ چراکه همواره باید نسبت به نقش‌آفرینی اقتصادی فناوری امیدوار باشیم و راهی جز امید به فناوری در بقای اقتصادی کشورها وجود ندارد. در سال‌های اخیر شاهد رفع نیازهای بسیاری از شرکت‌های بزرگ صنعتی و اقتصادی ازسوی شرکت‌های دانش‌بنیان بوده‌ایم که این به اعمال تحریم‌ها برمی‌گردد؛ بنابراین در حال حاضر عملکرد اکوسیستم دانش‌بنیان کشور در زمینه رفع نیازهای حیاتی قابل‌قبول است و می‌توان درباره آن گفت‌وگو کرد. یعنی این شرکت‌ها در حال رشد هستند، اما آیا در این زمینه استارت‌آپ‌ها نقش دارند یا خیر؟ باید گفت خیر. این نقش را شرکت‌های دانش‌بنیانی بر عهده دارند که با یک قوای مشخص مالی ازسوی حامیان اقتصادی بزرگ، ایجاد شده‌اند و اصلا توسط شتاب‌دهنده‌ها رشد نکرده‌اند.

حال برای ارزیابی دقیق از زیست‌بوم نوآوری در کشور باید به دو بازه تاریخی که فعالیت‌های نوآورانه در کشور شکل گرفت، نگاهی بیندازیم. در واقع اکوسیستم نوآوری کشور دارای دو فصل کلی است؛ فصل نخست آن که از سال ۱۳۷۸ آغاز شد و تا سال ۱۳۹۰ ادامه داشت، دوران آغازین نام دارد که منجر به شکل‌گیری پایه شد. می‌توان نام این فصل را دوران ایجاد پارک‌های علم و فناوری گذاشت. فصل دوم به سال‌های ۱۳۹۱ تا سال ۱۴۰۰ برمی‌گردد که دوران آغاز مفاهیم اولیه زیست‌بوم نوآوری و شتاب‌دهنده‌ها بود و حوزه‌هایی نظیر آی‌تی رشد زیادی کردند. گفتنی است از سال ۱۴۰۰ به بعد تمرکز بر شرکت‌های دانش‌بنیان به‌معنای بال اثرگذار اجتماعی است.

▣ یک شتاب‌دهنده دقیقا چه می‌کند؟

توسعه اکوسیستم نوآوری اماواگرهایی دارد که کسب‌وکارهای دیگر فارغ از آن هستند، چراکه اجزای تاثیرگذار در این اکوسیستم زیادند، نظیر دانشگاه‌ها، پارک‌های علم و فناوری، ارائه‌دهندگان خدمات و مجموعه‌های مختلف فناوری؛ بنابراین درباره زیست‌بومی صحبت می‌کنیم که دارای بازیگران مختلفی است. یکی از این بازیگران شتاب‌دهنده‌ها هستند که تاثیر مهمی در شکوفایی یک استارت‌آپ می‌توانند داشته باشند. معمولا شتاب‌دهنده‌ها خصوصی هستند که توسط یک مجموعه یا فرد مستقل اداره می‌شوند و نقش مشخصی در اکوسیستم نوآوری دارند. گام نخست برای تبدیل ایده به یک کسب‌وکار موفق نیازسنجی است که بعد از آن برای اینکه ایده مبتنی بر بازار شکل بگیرد استارت‌آپ نیازمند یک تیم است تا بتواند با اعمال خلاقیت روی محصول اولیه به نوآوری برسد و نمونه اولیه مناسب با بازار ساخته شود. در این مرحله باید بازارسازی و بعد سیستم حقوقی در خوری شکل بگیرد تا در نهایت یک کسب‌وکار به‌معنای واقعی کنش و واکنش اقتصادی در بازار داشته باشد.

▣ میانبر زمانی با کمک شتاب‌دهنده‌ها

فرآیند تبدیل ایده به کسب‌وکار دست‌کم ۳ سال زمان می‌برد. کمک گرفتن از مجموعه‌هایی نظیر انکوباتورها و شتاب‌دهنده‌ها به‌عنوان بال حمایتی، منجر به کوتاه‌تر شدن این زمان می‌شود. انکوباتورها با نگاه مادرانه و شتاب‌دهنده‌ها با نگاه پدرانه به کسب‌وکار و تیم کمک می‌کنند.

البته از آنجایی که شتاب‌دهنده‌ها برآمده از بخش خصوصی هستند، با نگرشی کاملا اقتصادی هدف آنها افزایش سرعت رشد موفقیت تیمی است که دارای ایده‌ای نوآورانه است. معمولا این نگرش اقتصادی در مراکز رشد وجود ندارد و به ترویج کسب‌وکار می‌پردازند، به همین دلیل است که به انکوباتورها یا مراکز رشد، حامیان مادرانه می‌گویند اما در شتاب‌دهنده‌ها این موضوع در نظر گرفته می‌شود که چه فرصت‌هایی از بین فرصت‌های موجود، می‌تواند احتمال موفقیت را برای یک تیم با ایده نوآورانه افزایش دهد؛ به‌عبارت روشن‌تر موفقیت اقتصادی اصلی‌ترین اولویت شتاب‌دهنده‌ها در تیم‌ها و استارت‌آپ‌هاست و مسئولیت اجتماعی و ترویجی نوآوری در اولویت دوم قرار دارد.

▣ قدرت بی‌بدیل شتاب‌دهنده‌ها

نخستین ویژگی یک شتاب‌دهنده، داشتن شبکه منتورینگ خوب است و باید فرآیند مشاوره و مربی‌گری را با حداکثر نفوذ خود در بدنه یک استارت‌آپ به بهترین شکل ممکن انجام دهد. اگر یک شتاب‌دهنده به‌خوبی دارای چنین ویژگی باشد، می‌تواند واقعیت فرآیند توسعه یک تیم را بشناسد. ویژگی دوم یک شتاب‌دهنده داشتن یک شبکه بروکری خوب است تا بتواند ارتباطات مناسبی را در فضای بازار برقرار کند. در نهایت دارا بودن یک شبکه مناسب برای اعتمادسازی در بازار دیگر ویژگی مهم یک شتاب‌دهنده است. بی‌شک همکاری با شتاب‌دهنده‌ای که این سه ویژگی را دارد، می‌تواند رسیدن به مرحله‌ای که قابل‌سرمایه‌گذاری باشد و وارد مرحله بعدی رشد شود را از ۳ سال به حتی زیر یک سال کاهش دهد. گفتنی است، سرعت رشد با نگاه به‌شدت سختگیرانه یک شتاب‌دهنده زیاد می‌شود. نفوذ یک شتاب‌دهنده در بدنه استارت‌آپ‌ها باید به قدری باشد که اگر شتاب‌دهنده بداند که ایده در آینده می‌تواند تبدیل به یک کسب‌وکار سودده شود، اما اعضای تیم توانایی یا قابلیت توسعه آن را ندارند، به‌راحتی آنها را کنار بگذارد. ماموریت نخست شتاب‌دهنده زمانی به اتمام می‌رسد که توانسته باشد با قدرت منتورینگی که دارد و با راهنمایی و مشاوره‌های واقعی، مرحله به مرحله یک ایده خام را به توسعه برساند.

باوجود این تاثیرگذاری، وجود شتاب‌دهنده‌ها در رشد و توسعه زیست‌بوم نوآوری حیاتی نیست، زیرا این مجموعه‌ها جزو ارکان اصلی زیست‌بوم نوآوری به‌شمار نمی‌آیند، به همین دلیل اگر شتاب‌دهنده‌ها یا مراکز رشد وجود نداشته باشند هم اکوسیستم نوآوری به کار خود ادامه می‌دهد و سرپا است، اما شتاب‌دهنده‌ها موجب افزایش سرعت رشد و موفقیت استارت‌آپ‌ها و در نهایت پویایی بهتر اکوسیستم نواوری می‌شوند؛ درست مانند نقش مولتی‌ویتامین در بهبود عملکرد بدن.

پیش‌تر هم اشاره شد که زیست‌بوم نوآوری ارکان اصلی مشخصی دارد و نمی‌توان گفت کدام رکن مهم‌تر از دیگری است و به‌نوعی وجود هر کدام برای ایستایی اکوسیستم حیاتی است. برای مثال اگر بازار نباشد هیچ گاه نمی‌توان زیست بوم نوآوری موفقی داشت یا اگر تیم‌های استارت‌آپی نباشند ماهیت زیست‌بوم نوآوری تقریبا از بین می‌رود. این زیست‌بوم بازیگرانی حیاتی دارد که در صورت نبودشان سیستم نوآوری هم محکوم به نابودی خواهد بود و در کنار آن برخی مجموعه‌ها هم نقش تکمیل‌کننده فرآیند توسعه را ایفا می‌کنند.

فرآیند تبدیل ایده به کسب‌وکار دست‌کم ۳ سال زمان می‌برد. کمک گرفتن از مجموعه‌هایی نظیر انکوباتورها و شتاب‌دهنده‌ها به‌عنوان بال حمایتی، منجر به کوتاه‌تر شدن این زمان می‌شود

افت تدریجی شتاب‌دهنده‌ها در ایران



امیرحسین حسینی‌پژوه، شتاب‌دهنده فعال در اکوسیستم کارآفرینی: شتاب‌دهنده‌ها در چند سال اخیر با افت فعالیت مواجه شده‌اند. در گذشته نه‌چندان دور، شتاب‌دهنده‌های بیشتری در کشور فعالیت می‌کردند و به‌عبارتی فعال‌تر بودند، اما به‌تدریج شاهد کاهش فعالیت آنان شدیم که دلیل آن به توسعه اقتصادی کشور برمی‌گردد. به‌طورمعمول انتظاری که شتاب‌دهنده‌ها از شرکت‌های استارت‌آپی دارند، این است که آنها گام‌های اولیه در توسعه کسب‌وکار خود را پیموده باشند که شامل تیم‌سازی و ایده‌پردازی می‌شود. همچنین آشنایی با مفاهیم اولیه، جزو اصلی‌ترین گام‌های توسعه یک کسب‌وکار است. شناخت بازار و پردازش ایده هم جزو مواردی است که استارت‌آپ‌ها در بدو اتصال به شتاب‌دهنده‌ها باید مدنظر قرار دهند، زیرا این مولفه‌ها آنها را سریع‌تر به هدفشان که توسعه کسب‌وکار است، می‌رساند. به‌عبارت روشن‌تر، بهتر است استارت‌آپ‌ها در نقطه صفر نباشند و تا حدی با فرآیند توسعه‌ای آشنا باشند و مفاهیم اولیه را بدانند.

به‌طورمعمول تیم‌های استارت‌آپی پیش از اینکه به مراحل گفته‌شده برسند، خواهان همکاری با شتاب‌دهنده‌ها هستند، همین امر باعث می‌شود تا حد زیادی یا به‌نتیجه نرسند یا دیر به‌نتیجه برسند. در برخی موارد هم ممکن است شتاب‌دهنده‌ها کمک چندانی به مجموعه‌های استارت‌آپی که در نقطه شروع و صفر قرار دارند، نکنند؛ بنابراین استارت‌آپی که فراتر از ایده‌پردازی گام نهاده باشد تا حد زیادی رویکردهای شتاب‌دهندگی برایش سودمندتر خواهد بود.

آموزش‌پذیری هم از دیگر مولفه‌های مهم توسعه کسب‌وکار یک استارت‌آپ است که انتظار می‌رود در همکاری با شتاب‌دهنده‌ها مدنظر قرار گیرند. بسیاری از استارت‌آپ‌ها آموزش‌پذیر نیستند و این باعث می‌شود روند سوددهی با اختلال مواجه شود. آخرین مولفه که در بحث انتظارات شتاب‌دهنده‌ها اهمیت دارد، این است که استارت‌آپ‌ها باید انگیزه و قدرت کافی برای خروج از دایره شتاب‌دهندگی را داشته باشند، زیرا حضور در موقعیت شتاب‌دهنده موقتی است. بسیاری از استارت‌آپ‌ها وقتی با شتاب‌دهنده‌ها همکاری می‌کنند، توانایی خروج از این مرحله را ندارند که این هم به نداشتن قدرت و توانایی لازم استارت‌آپ برای فعالیت مستقل خود برمی‌گردد.

باتوجه به اینکه روحیه کار تیمی در کشور ما تا حدی ضعیف است، اگر فردی در ابتدای مسیر استارت‌آپی خود فاقد چنین روحیه‌ای است باید آن را تقویت کند. به‌عبارت دیگر، اگر فردی آمادگی کار تیمی ندارد، در عمل نباید استارت‌آپی را هم راه‌اندازی کند.

همان‌گونه که پیش‌تر هم اشاره شد، داشتن روحیه تیمی و داشتن یک تیم منسجم برای یک استارت‌آپ امری مهم است و این مولفه شرایط را برای شتاب‌دهنده هم فراهم می‌کند، زیرا ایده‌ها به‌طورمعمول به ذهن افراد خطور می‌کند و بیشتر افراد به‌تنهایی صاحب ایده هستند، اما این فعالیت تیمی است که آنها را به‌نتیجه می‌رساند. اگر رهبران استارت‌آپ‌ها نتوانند همراهانی را با خود شریک و آنها را برای این همراهی قانع کنند، برای توسعه ایده‌های فناورانه خود با مشکلاتی عدیده مواجه می‌شوند. این افراد در ادامه مسیر نمی‌توانند شتاب‌دهنده‌ها یا سرمایه‌گذاران را قانع کنند و در نهایت مسیری ناتمام را برای خود خلق می‌کنند.

حسینی‌پژوه درباره دیگر موارد مهم در توسعه شتاب‌دهندگی کسب‌وکارهای نوین گفت: ورود سرمایه برای روی غلتک افتادن فعالیت شتاب‌دهنده‌ها هم اهمیت زیادی دارد. این سرمایه از سوی صندوق‌های دولتی و نیمه‌دولتی جاری می‌شود. افزون بر آن، دریافت سرمایه ازسوی صنایع سنتی که تراکنش مالی بالایی دارند هم می‌تواند در تامین سرمایه، بازوی کمک‌رسان مهمی باشد. این امر نیازمند اقناع صاحبان این صنایع است. آنجایی که تمرکز تیم‌ها باید برای توسعه کسب‌وکار خود باشد، وجود کاغذبازی‌های طولانی‌مدت و در برخی موارد دشوار، شرایط را برای چنین هدفی سخت‌تر می‌کند و بهتر است که رهبران استارت‌آپ‌ها درگیر موضوعاتی نظیر دریافت مجوزها و بیمه نشوند.

در گذشته نه‌چندان دور، شتاب‌دهنده‌ها فعال‌تر بودند، اما به‌تدریج شاهد کاهش فعالیت آنان شدیم که دلیل آن به توسعه اقتصادی کشور برمی‌گردد

سخن پایانی

شتاب‌دهنده‌ها از طریق ارائه منابع مالی، فضای کاری، همکاری با صنایع مرتبط و مشاوره، به شرکت‌های دانش‌بنیان کمک می‌کنند تا مراحل مختلف رشد و توسعه را سریع‌تر طی کنند. شتاب‌دهنده‌ها معمولا با سرمایه‌گذاران، صندوق‌های سرمایه‌گذاری، دستگاه‌های دولتی یا شرکت‌های بزرگ در ارتباط هستند که در جهت حمایت از نوآوری و استارت‌آپ‌ها قدم برمی‌دارند.

یادداشت

نخبگان ایرانی سفیران علم و فناوری در جهان



روح‌الله دهقانی-سرپرست معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهوری

اگر کشوری می‌خواهد به توسعه و پیشرفت برسد، ناگزیر از ورود دانش و فناوری به اقتصاد است. کشور ما نسبت به سایر کشورها در اقتصاد دانش‌بنیان مزیت دارد و می‌تواند در اقتصاد دانش‌بنیان فرصت‌آفرین باشد.

باید بپذیریم که در زیرساخت و تجهیزات، نسبت به کشورهای پیشرفته توانمندتر نیستم، در حوزه سرمایه‌گذاری نیز حجم سرمایه‌گذاری کشورمان در اقتصاد دانش‌بنیان با کشورهای توسعه‌یافته قابل‌مقایسه نیست، اما در حوزه نیروی انسانی و مغزافزار دارای مزیت نسبی فوق‌العاده‌ای هستیم. نیروی انسانی ارزان‌تر، ضریب هوشی بالاتر و البته انگیزه‌مندی بالا تنها بخشی از ظرفیت مغزافزاری کشور ما است؛ ضمن اینکه از تعداد بسیار بیشتری نیروی انسانی دانش‌آموخته در رشته‌های تحصیلی و تخصص‌های مختلف برخورداریم. اگر این مزیت را به‌خوبی بشناسیم و از آن بهره بجوییم، می‌توانیم پیشروان اقتصاد دانش‌بنیان در دنیا باشیم.

سیاست جدی معاونت علمی برمبنای چند رکن استوار است؛ رکن نخست توسعه فناوری برای آیندگان است و رکن دوم به توسعه دستاوردهای کنونی اختصاص دارد. با هدف پایبندی به این دو مولفه مهم، دو محور اساسی طراحی شده که محور نخست توسعه همکاری‌های داخلی و محور دوم توسعه روابط بین‌الملل است. بر این اساس، می‌توان گفت از آغاز دور جدید معاونت علمی و فناوری اقتصاد دانش‌بنیان تقریبا هر هفته یا میزبان هیات‌های خارجی بوده‌ایم یا شرکت‌های دانش‌بنیان، مهمان شرکت‌های خارجی با هدف تعاملات بین‌المللی بوده‌اند. در کل، توسعه تعاملات بین‌الملل محور اصلی سیاست‌های معاونت علمی تا پایان سال است.

براساس هدف تدوین‌شده قرار است سالانه دست‌کم ۱۲ کشور به سبد همکاری بین‌المللی در حوزه علم و فناوری اضافه شوند و می‌خواهیم تا پایان دولت سیزدهم این عدد را به ۴۰ برسانیم.

یکی از مهم‌ترین رخدادهای امسال در حوزه فناوری کشور حضور ایران در مجمع حقوق بشر سازمان ملل بود. باتوجه به اینکه محوریت اصلی این اجلاس، نقش علم و فناوری در پیشبرد اهداف بشردوستانه بود، به پیشنهاد وزارت خارجه، معاونت علم و فناوری اقتصاد دانش‌بنیان به نمایندگی از کشور در آن حضور داشت.

اصلی‌ترین تاکید ایران در این اجلاس، معرفی علم و فناوری به‌عنوان ابزار توسعه‌دهنده عدالت در جهان بود. باتوجه به اینکه نگرش حاکم بر علم و فناوری در کشور عدالت‌طلبی و کاهش فاصله طبقاتی با کمک دستاوردهای علمی است، در تلاشیم که به ترویج چنین دیدگاهی در جهان بپردازیم.

بی‌شک علم و دستاوردهای فناورانه یکی از ابزارهایی است که می‌تواند عدالت را توسعه دهد و فاصله طبقاتی را کم کند. چنین نگرشی موجب رعایت بیشتر حقوق بشر به‌موازات رشد علم و فناوری است.

هرچه فناوری در بدنه زندگی مردم توسعه پیدا کند، موازین عدالت هم نمود بیشتری در جوامع می‌یابد. برای مثال، با گسترش فضای وب و افزایش سرعت اینترنت، دسترسی به محتوا برای تمامی آحاد جامعه میسر شد و یکی از نتایج این فرآیند پررنگ‌تر شدن عدالت آموزشی بود. بنابراین هرقدر از فناوری و دستاوردهای حاصل از آن به‌درستی استفاده شود، می‌تواند پایه‌های حقوق بشر را محکم‌تر کند. البته با این پیش‌شرط که نباید به‌عنوان ابزار فشار و سلطه‌طلبی ازسوی کشورها موردبهره‌برداری قرار گیرد، زیرا علم و فناوری ابزاری برای گفتمان و رفاه اکثریت مردم است.

ماهیت علم و فناوری بی‌طرفی است؛ به‌عبارت دیگر، سفید است و هیچ کشوری نسبت به آن موضع منفی ندارد. بر همین اساس هم می‌تواند به‌عنوان زبان مشترک میان تمدن‌ها در نظر گرفته شود و ابزاری برای گفتمان صلح‌طلبانه باشد.

به‌اعتقاد من براساس رویکرد حکمرانی دانش‌بنیانی و نخبه‌محوری، باید نخبگان در بخش‌های حساس و راهبردی کشور مانند اقتصاد، مجال نقش‌آفرینی داشته باشند. در این راستا، دولت با استفاده از بازوی بنیاد ملی نخبگان تلاش می‌کند گامی جدی در مسیر دخیل کردن نخبگان صورت بگیرد و فعالیت‌های بخشی و محدود، به اقدامات راهبردی و کلان تبدیل شوند.

در این میان باید توجه داشته باشیم دولت ظرفیت کمی برای جذب همه فارغ‌التحصیلان و ایجاد شغل دولتی دارد؛ بنابراین تحصیلکردگان این رشته باید درصدد ایجاد شغل برای خود باشند. در شرایط فعلی تنها برای درصد بسیار کمی از حجم بالای فارغ‌التحصیلان کشاورزی، شغل دولتی وجود دارد؛ بنابراین باتوجه به ظرفیت موجود در کشور آنها باید به فکر ایجاد و راه‌اندازی یک کسب و کار در حوزه کشاورزی برای خود باشند. هم‌اکنون بسیاری از سرمایه‌گذاران بزرگ دنیا از جمله ایلان ماسک، جف بزوس و بیل گیتس به سمت خرید زمین‌های کشاورزی رفته‌اند. آنها دریافته‌اند که آینده دنیا در حوزه کشاورزی و امنیت غذایی رقم خواهد خورد.

همچنین فناوری‌های فضایی نقش کلیدی در اقتدار، اقتصاد و اشتغال دارند. در اهمیت بالای صنعت هوایی تردیدی وجود ندارد و این حوزه، به‌عنوان صنعتی اقتدار و اقتصادآفرین شناخته می‌شود. از همین رو، درصدد هستیم تا با حمایت از طرح‌های دانش‌بنیان و فناورانه، زمینه را برای پیشرفت کشور در این صنعت فراهم کنیم.

در بررسی الزامات تحقق توسعه تجارت مطرح شد

تمرکز بر کریدورها و گذرگاه‌های مرزی



عکس: صمت

موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و قرار گرفتن در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب و اتصال‌دهنده خاورمیانه، آسیا و اروپا جایگاه ویژه‌ای برای کشورمان در حوزه ترانزیت فراهم کرده است. از سوی دیگر ایران دارای بیش از ۶ هزار کیلومتر خط مرزی مشترک خشکی با کشورهای افغانستان، پاکستان، ترکمنستان، ترکیه، ارمنستان، جمهوری آذربایجان و عراق است. همچنین ۲ هزار و ۷۰۰ کیلومتر مرز آبی ایران را به همسایگان شمالی از طریق دریای خزر و همسایگان جنوبی از طریق خلیج فارس و دریای عمان متصل کرده است. مجموع این ظرفیت‌ها، لزوم تمرکز ایران بر توسعه کریدورها و بازارچه‌های مرزی را نمایان می‌سازد.

گذری بر گذرگاه‌ها و کریدورهای ایران

از ۳۱استان ایران،۱۶استان مرزی هستند که از میان آنها، ۹استان دارای مرز زمینی هستند، ۳ استان فقط راه دریا و ۴ استان هم هر دو مرز زمینی و دریایی را دارند. ایران با کشورهای افغانستان، پاکستان، ترکمنستان، ترکیه، ارمنستان، جمهوری آذربایجان و عراق مرز دارای مرزهای مشترک زمینی است و استان‌های گیلان، مازندران و گلستان از طریق دریای خزر با کشورهای دیگر مرز مشترک دارند. استان‌های خوزستان، بوشهر و هرمزگان نیز از طریق خلیج فارس با کشورهای دیگر همسایه هستند و سیستان و بلوچستان و هرمزگان از طریق دریای عمان با همسایگان ارتباط دارند. گذرگاه مرزی بازرگان، رازی و سرو، گذرگاه‌های مرزی با کشور ترکیه هستند. گذرگاه‌های مرزی با کشور عراق شامل مرز خسروی، چذابه، شلمچه، مهران، سومار، پرویزخان، باشماق و گذرگاه شیخ صالح می‌شود. مرز نوردوز با کشور ارمنستان مشترک است و گذرگاه‌های مرزی آستارا، بیله‌سوار و پلدست ایران را به جمهوری‌آذربایجان و بالعکس می‌رساند. دوغارون گذرگاه مرزی با کشور افغانستان، میرجاوه و تفتان گذرگاه‌های مرزی با پاکستان و گذرگاه مرزی باجگیران-قوچاند گذرگاه‌های مرزی ایران با ترکمنستان است.

کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب و اتصال‌دهنده خاورمیانه، آسیا و اروپا نیز جایگاه ویژه‌ای برای حوزه ترانزیت ایران فراهم کرده است. مبدأ کریدور شمال-جنوب، اروپای شمالی (فنلاند) و مقصد آن، جنوب خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیای جنوب شرقی است.

کریدور شمال و جنوب با عبور از کشورهای فنلاند، روسیه، جمهوری آذربایجان و ایران به کشورهای جنوب خلیج فارس، اقیانوس هند و آسیای جنوب شرقی می‌رسد. این کریدور سال ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند به‌منظور ترویج همکاری‌های حمل‌ونقلی بین اعضا تاسیس شد و اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر، سپس از طریق روسیه به سن‌پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند.

جمهوری آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه اعضای این کریدور هستند و بلغارستان نیز به‌عنوان عضو ناظر در این کریدور حضور دارد. جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان کشور امین انتخاب شده که وظیفه دارد طرف‌های متعهد را در خصوص پیوستن سایر کشورها به این موافقتنامه یا کناره‌گیری هر یک از طرف‌های متعهد از آن مطلع کند.

این کریدور اهدافی مانند توسعه مناسبات حمل‌ونقلی به منظور ساماندهی انتقال کالا و مسافر در کریدور شمال – جنوب، افزایش دسترسی طرف‌های متعهد این موافقتنامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی، افزایش حجم حمل‌ونقل بین المللی کالا و مسافر، تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط زیست بر اساس استانداردهای بین المللی، هماهنگ سازی سیاست‌های حمل‌ونقل و همچنین پی‌ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز برای اجرای موافقتنامه‌ها را دنبال می‌کند.

کریدور چین- قزاقستان- ترکمنستان- ایران(شرق دریای خزر) در قالب پروژه راه ابریشم پیگیری شده و از اهمیت بسیاری برای ایران و کشورهای منطقه برخوردار است. همچنین کریدور اسلام آباد- تهران- استانبول، به طول ۶ هزار و ۵۶۶ کیلومتر دیگر کریدور عبوری مهم بوده که مبدا آن اسلام‌آباد پاکستان و مقصد آن استانبول ترکیه است.

این کریدور می‌تواند کشورهای جنوب آسیا را به آسیای مرکزی، خلیج فارس و اروپا متصل کند. همچنین این کریدور به کاهش ترافیک جاده‌ای کمک کرده و با اتصال زاهدان به رازی و سپس به ترکیه، افزایش حمل ونقل را به همراه دارد.

کریدور استانبول - آلماتی (مصوب سازمان اکو) با مبدا استانبول ترکیه و مقصد قزاقستان آلماتی به طول ۶ هزار و ۲۰۸ کیلومتر است که هزار و ۶۱۹ کیلومتر آن در ایران قرار دارد.

کریدور بندرعباس- آلماتی با مبدا بندرعباس در ایران و مقصد قزاقستان در آلماتی ۳ هزار و ۷۶۵ کیلومتر طول دارد که هزار و ۶۱۹ کیلومتر آن در ایران قرار گرفته و پس از ایران از کشورهای ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان عبور می‌کند.

کریدور چین- قرقیزستان- تاجیکستان- افغانستان- ایران با مبدا چین و مقصد ایران و اروپا، در امتداد غرب به شرق قرار گرفته و دارای گسستگی طولانی در خاک افغانستان است. با تکمیل این کریدور، چین و کشورهای مشترک‌المنافع به ایران به سپس اروپا متصل شده و منجر به بهبود تزانزیت در آسیا و اروپا خواهد یافت.

کریدور جنوب - غرب یکی دیگر از مهم‌ترین کریدورهای منطقه است که احداث آن به ابتکار راه‌آهن‌های ایران، آذربایجان و گرجستان در سال ۲۰۱۶ با هدف حمل بار از جنوب شرق آسیا، هندوستان، کشورهای حاشیه خلیج فارس به اروپا و بالعکس آغاز شده و مورد استقبال کشورهای مسیر قرار گرفته است. کشورهای عضو این کریدور ایران، جمهوری آذربایجان، گرجستان، اکراین و جمهوری لهستان هستند.

کریدور تراسیکا(اروپا- قفقاز- آسیا) از اروپای شرقی (بلغارستان، رومانی، اکراین) شروع شده و پس از عبور از دریای سیاه وارد بنادر پوتی و باتومی در گرجستان می شود، ضمن آنکه از شبکه حمل‌ونقل قفقاز جنوبی و ارتباط زمینی ترکیه هم استفاده می‌کند. سپس از مسیر آذربایجان به شبکه‌های ریلی کشورهای آسیای میانه، ترکمنستان و قزاقستان می‌رسد.

تراسیکا به عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده و آذربایجان، ایران، ارمنستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، رومانی، ترکیه و اوکراین اعضای این کریدور هستند.

جایگاه مغفول ایران در کریدورهای ارتباطی

کریدور مسیری است که برای حمل‌ونقل استفاده و محور ترافیک 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 جابه‌جایی مسافر و کالا از طریق یک زیرساخت حمل‌ونقلی است. کریدورهای عبوری از ایران فعلا در این مرحله باقی مانده و وارد دو مرحله بعد نشده‌اند. دومین مرحله در ایجاد یک کریدور ارتباطی، شکل دادن به کریدور تجاری با هدف رشد روابط تجاری در نقاط ابتدا و انتهای کریدور است. در این مرحله زیرساخت‌ها و رویدادهای اقتصادی در نقاط مبدأ و مقصد کریدور به‌طور گسترده شکل می‌گیرند. راه‌اندازی و گسترش بنادر و تاسیسات ریلی و گمرکی مجهز و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و بی‌سابقه از جمله پیامدهای شکل‌گیری کریدور ارتباطی است. ارتقا به مرحله کریدور اقتصادی، بالاترین سطح تکامل یک کریدور توسعه‌ای است. در این سطح، هم دو نقطه به هم متصل می‌شوند، هم در مبدأ و مقصد توسعه ایجاد می‌شود و در نهایت در نقاط پیرامونی مبدأ و مقصد نیز توسعه شکل می‌گیرد. به‌بیان 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.

تفاوت توسعه در بنادر

مسعود دانشمند، رئیس سابق اتاق مشترک بازرگانی ایران و امارات با اشاره به تفاوت توسعه در بنادر ایران با کشورهای همجوار به صمت گفت: بندر جبل‌علی از بزرگ‌ترین بنادر در سطح جهان به‌شمار می‌رود و حجم صادرات از این بندر روز به روز در حال افزایش است. همچنین این بندر بزرگ‌ترین بندر در منطقه خاورمیانه است. درحال‌حاضر بندر جبل‌علی با بیش از ۱۰۰ بندر بزرگ در نقاط مختلف جهان، ارتباط تجاری گسترده‌ای دارد. این بندر متصل‌کننده بازارهای شرقی و غربی به یکدیگر است و بیش از ۶۵ بندر و پایانه دریایی را در قاره‌های مختلف جهان تحت پوشش خود دارد و از طرفی به ۳۴۰ بندر در دنیا متصل است. جبل‌علی مجهز به ۲۳ اسکله و ۷۸ جرثقیل برای رفع نیاز کشتی‌های کانتینری بزرگ است و به نظر می‌رسد با نقل‌وانتقال کالاهای ایران به کشورهای طرف تجاری ایران بزرگ شد. درحال‌حاضر سالانه حدود ۱۳ میلیون کانتینر عملیات بارگیری را در این بندر صورت می‌دهند که شاید کمتر از ۳ میلیون آن مربوط به امارات باشد و بقیه کالای ارسالی به سایر کشورها است.



رئیس سابق اتاق مشترک بازرگانی ایران و امارات به سرمایه‌گذاری در بندر فاو عراق نیز اشاره کرد و گفت: 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.

وی افزود: درحال‌حاضر، بخش قابل‌توجهی از تجارت عراق از طریق بندر ام‌القصر انجام می‌شود که تقریبا از ظرفیت کامل خود استفاده می‌کند؛ بنابراین توسعه بندر فاو یک نیاز حیاتی است و گامی رو به جلو در گسترش قابلیت‌های تجاری عراق قلمداد می‌شود. کشور ما نیز برای نقل‌وانتقالات و رفع نیاز، بنادر خوبی دارد، اما مشکلاتی بر سر راه توسعه این بنادر و بهره از این ظرفیت‌ها وجود دارد.

نگذارید اهداف تبدیل به آرزو شود



جهانبخش سنجابی شیرازی، دبیرکل اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق درباره مزیت‌های بنادر حاشیه خلیج‌فارس به صمت گفت: میزان دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت سوق‌الجیشی بنادر ایران، همچنین هزینه موردنیاز برای سرمایه‌گذاری، مزیت‌های رقابتی ویژه‌ای را در مقایسه با کشورهایی مانند عراق برای ما رقم می‌زند. بی‌شک باتوجه به امکانات موجود هر گونه سرمایه‌گذاری و استفاده از ظرفیت این بنادر در حمل‌ونقل‌های جاده‌ای و نقل و انتقال کالا به مقصد کشورهای مختلف قابل‌توجیه است.

وی با اشاره به توسعه بندر فاو عراق اظهار کرد: درحال‌حاضر باتوجه به سرمایه‌گذاری امارات متحده عربی و اروپایی‌ها در بنادر فاو عراق، کریدور فاو به ترکیه و از آن به اروپا با زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی در دست ایجاد است و به این ترتیب عراق گوی سبقت را از ایران خواهد ربود؛ این در حالی است که ایران ظرفیت‌های بسیار 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 شلمچه-بصره بیان کرد: به‌تازگی در زمینه اتصال ریلی ایران به غرب آسیا و مدیترانه از طریق راه‌آهن شلمچه-بصره پیگیری‌های جدی صورت گرفته و در صورت اجرای این طرح، می‌توان به سوریه و مدیترانه دسترسی پیدا کرد.

سنجابی 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 ترسوترین 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 تعامل جهانی رسیدیم، می‌توانیم نسبت به جذب سرمایه‌گذار خارجی خوشبین باشیم.

وی در ادامه با بیان مزیت‌های رقابتی ایران افزود: گذرگاه شمال- جنوب، به‌عنوان مزیتی باورنکردنی و معجزه تجاری و ژئوپلتیک برای ایران، به‌ویژه پس از آغاز جنگ میان اوکراین و روسیه نقش و جایگاهی مهم پیدا کرده است.

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.

سخن پایانی

توسعه کریدورها افزون بر ارتقاء جایگاه کشور از منظر اقتصادی، تجاری، سیاسی و نظامی، می‌تواند دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران را نیز گسترش دهد. این در حالی است که در دهه‌های اخیر به دلیل ضعف سازمان‌دهی سیاسی فضا و مشکلات مدیریتی، توسعه کریدورها صورت نگرفته است. همچنین حضور فعال و جدی در عرصه تجارت جهانی نیازمند توجه به گسترش دادوستد منطقه‌ای و توسعه روابط اقتصادی و تجاری با همسایگان در نقاط مرزی است. باتوجه به موقعیت استراتژیک کم‌نظیر ایران در خاورمیانه، باید با برنامه‌ریزی دقیق‌تری، نقش محوری ایران در کریدور شرق به غرب و جنوب به شمال افزایش یابد. بدون شک با توسعه این ظرفیت‌های بین‌المللی می‌توان به توسعه تجارت بین‌الملل دست یافت.

معاون طرح و توسعه فولاد خوزستان در نشست خبری با اصحاب رسانه:

پروژه مگامدول آهن اسفنجی (زمزم ۳) در آستانه بهره‌برداری قرار گرفته است



در حاشیه دومین روز نمایشگاه بین‌المللی متالورژی (ایران‌متافو) میثم شهنیانی معاون طرح و توسعه شرکت فولاد خوزستان در نشست خبری با اصحاب رسانه از پیشرفت ۹۸ درصدی پروژه مگامدول آهن اسفنجی (زمزم ۳) و جزئیات دیگر از پروژه‌های در دست اجرا سخن گفت.

شهنیانی با بیان این جمله که اولویت فولاد خوزستان بهره‌برداری از پروژه زمزم سه است، افزود: ریفورمر زمزم سه روشن شده و کوره احیای مگامدول آهن اسفنجی با ظرفیت اسمی یک‌میلیون و ۷۶۰ هزار تن شروع به کار کرده است.

وی در ادامه گفت: در سال‌های گذشته توسعه به معنای واقعی متوقف بود ولی امروز شاهد هستیم، شرکت فولاد خوزستان با نگاه توسعه‌محوری راهبرد خود را تعریف و اجرا می‌کند.

وی گفت: پروژه کوره هفت، پروژه اسلب عریض و نیروگاه سیکل ترکیبی از دیگر پروژه‌های در حال اجرای شرکت فولاد خوزستان است. پروژه توری باد نیز یک پروژه زیست‌محیطی است که برای نخستین بار در کشور اجرا می‌شود. در حال حاضر ۵هزار نیروی توسعه در قالب پیمانکاران در پروژه‌های شرکت فولاد خوزستان در حال فعالیت هستند.

شهنیانی در پایان سخنان خود اظهار داشت: بهره‌برداری از پروژه‌های توسعه‌ای شرکت فولاد خوزستان، اشتغال پایدار، استمرار تولید و رسیدن به ظرفیت تولید در سند چشم‌انداز فولاد خوزستان را به همراه خواهد داشت.

بررسی چالش‌های مصوبه جدید «ته‌لنجی‌ها»

معیشت لنج‌داران در خطر است



کالای همراه ملوان (ته‌لنجی) به عنوان نوعی واردات کالا است که از دیرباز رواج داشته و برای گذران زندگی ساحل‌نشینان بسیار حائز اهمیت است و لنج‌داران و خدمه و ملوانان مجاز به واردات این کالاها با معافیت از پرداخت عوارض گمرکی بوده‌اند. این نوع واردات کالا با مصوبه‌های گوناگون هر بار به نوعی تغییر می‌کند و ساماندهی و قانونمند شدن اساسی آن نیاز است تا مردم این بنادر و کسانی که به طور مستقیم و غیر مستقیم با این نوع واردات سروکار دارند بدون دغدغه و خاطری آسوده بتوانند امرار معاش کنند و زندگی خود را بگذرانند. ساماندهی کالای همراه ملوان یا «ته لنجی» یکی از مشکلات اساسی مردمی است که در سواحل به تجارت دریایی مشغولند. مصوبه جدید کالای همراه ملوان(ته‌لنجی) و اعمال محدودیت‌هایی در اقلام وارداتی و میزان واردات کالاها، چالش‌هایی را برای ساحل‌نشینان و ملوانان ایجاد کرده است.

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

ارتزاق و شغل مردم ساحل‌نشین از همین طریق است و معیشت و ارتزاق بیش از ۸۰ درصد از مردم ساحل نشین جنوب کشور از جمله شهرستان گناوه در استان بوشهر به شغل دریا و دریانوردی وابسته است که با کالای ملوانی گره خورده است.

در سفر ۱۶ مهر ۱۴۰۰ رئیس‌جمهور و هیئت دولت به استان بوشهر که در ادامه سفرهای استانی دولت سیزدهم صورت گرفت یکی از اساسی‌ترین و مهمترین مشکلات و درخواست‌های مردم بنادر حل اساسی و ساماندهی اصولی مشکل کالای همراه ملوان بود.

با ابلاغ قانون جدید بازاریان و لنج‌داران مشکلاتی را پیرامون این قانون مطرح و خواستار رسیدگی به این مشکلات شدند.

▣ جزییات مصوبه مجلس درباره ته‌لنجی‌ها

براساس ماده ۱ این لایحه؛ به‌منظور رونق اقتصاد مناطق مرزی، ایجاد شفافیت و رصدپذیر نمودن واردات، توزیع و عرضه کالاهای مبادله مرزنشینی، تقویت معیشت مرزنشینان و کاهش مبادلات غیررسمی در مرزهای زمینی و آبی، واردات کالا از طریق شناورهای سنتی و فلزی با ساختار لنج با ظرفیت ناخالص کمتر از پانصد(۵۰۰) تن، ملوانی(ته‌لنجی) و فعالان مرتبط با مبادلات مرزی(کولبری) به مدت پنج سال از زمان ابلاغ آیین‌نامه موضوع ماده (۶) این قانون مطابق با ترتیبات این قانون مجاز و پس از اتمام مدت مذکور کالاهای وارداتی، تابع قوانین و مقررات کشور می‌باشد.

▣ وابستگی معیشت ساحل‌نشینان به دریا

مدیرعامل هیئت‌مدیره تعاونی لنج‌داران بندر گناوه در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار داشت: پیگیری‌های فراوانی برای تخلیه، اصلاح و افزایش ۵۹ قلم فهرست اقلام ته‌لنجی و لغو معیار ۶۰ تن وزن ترخیص کالای ته‌لنجی داشته‌ایم.

سیدعلی موسوی گمارانی با اشاره به چالش‌های اقتصاد نحیف دریامحور در بندر گناوه و بنادر کوچک جنوب اضافه کرد: معیشت و زندگی لنج‌داران، مرزنشینان و مردم ساحل‌نشین به این دریا بستگی دارد و باید به صورت ویژه دیده شود.

وی با تاکید بر تغییر و تجدیدنظر در مصوبه جدید خاطرنشان کرد: پیشنهاد کردیم که یک کمیته راهبری برای کالای ملوانی تشکیل شود که با تمرکز بر اصلاح و حذف نقاط ضعف مصوبه جدید، این کمیته به عنوان یک بازوی مشورتی و با همراهی دولت انجام وظیفه و همکاری کند.

▣ پیگیری مسئله ته‌لنجی در سطح ملی

فرماندار گناوه با اشاره به سفر به تهران و دیدار با معاونان وزیر کشور در راستای پیگیری موضوع کالای همراه ملوان اظهار داشت: کالای همراه ملوان از دغدغه‌های اصلی ساحل‌نشینان جنوب کشور از جمله مردم گناوه است.

محمدتقی صفری افزود: در راستای پیگیری موضوع و حل این مشکل دیداری جداگانه با سیدمجید میر احمدی معاون امنیتی انتظامی وزیر کشور و سیدمحمدتقی شاهچراغی معاون سیاسی وزیر کشور داشتم که هر ۲ نفر قول پیگیری این موضوع را دادند.

وی گفت: شغل و ارتزاق عمده مردم ساحل‌نشین استان بوشهر به دریا و کالای ملوانی (ته لنجی) گره خورده و واردات کالای ملوانی از دیرباز توسط مردم صورت می گرفته است و این موضوع باعث شده آنها به‌طور مداوم پیگیر رفع مشکلات خود در این زمینه باشند و ما هم با توجه به قولی که به مردم داده بودیم، پیگیر حل مشکل هستیم.

فرماندار گناوه بیان کرد: امیدواریم با توجه به پیگیری‌های انجام شده این دغدغه مردم گناوه برطرف شود.

▣ هیچکس با قاچاق موافق نیست

امام جمعه گناوه نیز در خطبه‌های این هفته نماز جمعه با بیان اینکه تلاش همه مسؤولان کشور و استانی و شهرستانی به خصوص فرماندار شهرستان که با سفر به پایتخت پیگیر مشکلات مردم در زمینه کالای ملوانی و معیشت مردم شدند قابل تقدیر است، گفت: براساس برخی تدبیرهای غیرکارشناسی درباره کالای همراه ملوان هر ساله مشکلاتی برای مردم ایجاد و باعث به زحمت افتادن مردم می‌شود.

امام جمعه گناوه با بیان اینکه زندگی و معیشت مردم این منطقه به دریا وابسته است، گفت: در این مقطع حساس که دشمنان به دنبال مأیوس کردن مردم از آینده انقلاب و نظام هستند نباید تصمیم‌هایی غیرکارشناسی درباره معیشت مردم گرفته شود که باعث بدبینی شود.

امام جمعه گناوه با بیان اینکه هیچکس با پدیده شوم قاچاق موافق نیست، گفت: رهبر معظم انقلاب هم سیاست‌های اقتصاد دریا محور را ابلاغ فرمودند لذا همه باید به معیشت مردم کمک کنند.

▣ ساماندهی کالای همراه ملوان

در همین راستا معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار بوشهر در نشست با مرزنشینان و لنج داران ۲ شهرستان گناوه و دیلم و بازدید از گمرک این شهرستان‌ها اظهار داشت: در این نشست تمامی مسائل و مشکلات مصوبه جدید کالای همراه ملوان از سوی لنج داران مطرح شد که مجموعه استان نهایت تلاش و پیگیری خودمان در راستای رفع موانع و جلب رضایت مرزنشینان استان بوشهر انجام خواهیم داد.

اکبر پورات تصریح کرد: از ابتدای دولت سیزدهم تاکنون و با تلاش‌های مستمر استاندار بوشهر، یکی از اولویت‌های مهم و اساسی دولت ساماندهی کالای همراه ملوان بوده است تا نگرانی لنج داران در این زمینه برطرف شود.

وی گفت: با تلاش و پیگیری‌های مکرر استاندار بوشهر اخیرا سفر اول لنج داران استان در جهت حمایت از معیشت مرزنشینان استان از سوی وزیر کشور ابلاغ شد.

پورات خاطرنشان کرد: دولت در راستای ساماندهی کالای همراه ملوان همواره در تلاش است که با دقت و بدون ایجاد آسیب به مرزنشینان در خصوص ته لنجی نظم و ساماندهی لازم را انجام دهد و در تمامی بخش‌های این موضوع، نظرات و مسائل لنج داران و مرزنشینان غیور استان بوشهر را مد نظر قرار خواهد داد.

معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار بوشهر عنوان کرد: اصلاح ۵۹ قلم کالای همراه ملوان و برداشتن معیار ۶۰ تن وزن برای ترخیص کالای ته‌لنجی از جمله مسائل مطرح شده در نشست با لنج‌داران شریف دو شهرستان گناوه و دیلم بود.

وی بیان کرد: در پایان نشست با لنج داران به صورت میدانی و با حضور خود لنج‌داران جهت بررسی جزئیات از گمرک دو بندر گناوه و دیلم بازدید به عمل آمد.

معیشت و زندگی لنج‌داران، مرزنشینان و مردم ساحل‌نشین به این دریا بستگی دارد و باید به صورت ویژه دیده شود

بر اساس برخی تدبیرهای غیرکارشناسی درباره کالای همراه ملوان هر ساله مشکلاتی برای مردم ایجاد و باعث به زحمت افتادن آنها می‌شود

سخن پایانی

ساحل‌نشینان شهرستان گناوه که شغل آنها به‌طور مستقیم و غیرمستقیم با این نوع کالا و تجارت در ارتباط است در چندین نوبت مشکلات خود را به اطلاع مسئولان رسانده‌اند و خواستار رفع مشکلات این قانون شده‌اند.

از جمله مسائل مطرح شده، اصلاح ۵۹ قلم کالای مطرح شده همراه ملوان در این مصوبه و افزودن اقلامی به این لیست که محل عرضه و خرید و فروش اصناف و مردم در این بندر است و لغو ۶۰ تن وزن برای ترخیص کالای همراه ملوان، افزایش سفرهای دریایی شناورها در طی سال و مشکلات دیگر در این قانون بوده است انتظار می‌رود همه مسئولان کمک کنند تا مسئله ته‌لنجی هر چه سریع‌تر به سامان برسد و مرزنشینان در فعالیت‌های تجاری خود با مشکلات کمتری روبرو باشند.

بزرگراه سردار سلیمانی البرز در مسیر بهره‌برداری



سخنگوی شورای اسلامی شهر کرج گفت: پروژه بزرگراه شمالی حدفاصل جاده چالوس تا آزادراه کرج- قزوین به طول ۷/۱۸ کیلومتر در مسیر تکمیل و بهره‌برداری است.

به گزارش خبرنگار صمت از استان البرز عمار ایزدیار در خصوص بهره‌برداری از فاز اول بزرگراه شمالی اظهارکرد: این بزرگراه، آزاد راه شهید همت را به آزادراه کرج - قزوین در غرب کرج متصل می‌کند.

سخنگوی شورای اسلامی شهر کرج اذعان کرد: با توجه به اینکه دولت سهم ۵۰ درصدی را پذیرفته است، لازم بود که الحاقیه قرارداد بزرگراه شمالی فی‌مابین شهرداری کرج و دولت تعیین تکلیف شود که از مبلغ ۷هزار میلیارد تومان باقی مانده این پروژه ۳۵۰۰ میلیارد در سهم شهرداری و ۳۵۰۰ میلیارد تومان در سهم دولت پیش‌بینی شد و مقرر شد ۲۵ درصد آن در بودجه ۱۴۰۲ دولت و ۲۵ درصد باقی مانده از طریق واگذاری املاک در همجوار این پروژه تامین شود و این موضوع به تصویب شورا رسید.

ایزدیار با بیان اینکه حل موضوعات معارضان پروژه نیز با مساعدت ویژه‌ای انجام شد، تصریح کرد: بهره‌برداری کامل از این پروژه که مزین به نام شهید سردار سلیمانی است، تأثیر بسزایی در کاهش بار ترافیک ورودی کرج و آزادراه تهران کرج دارد. انشاالله به زودی فاز اول این پروژه حدفاصل بلوار طالقانی شمالی تا بلوار انقلاب به بهره‌برداری خواهد رسید که تاثیر به سزایی در کاهش ترافیک معابر شمالی شهر به ویژه بلوار موذن و چهارراه نبوت را در پی خواهد داشت.

فاز جدید تولید شمش در اصفهان

بهروز راعی: مقطع جدید شمش ۲۵۰ در ۳۶۰ میلی متر در ایستگاه سه ریخته‌گری ذوب‌آهن اصفهان با موفقیت تولید شد. سیاوش خواجوی مدیر بخش فولادسازی ذوب‌آهن اصفهان با اعلام این خبر گفت: طراحی تجهیزات مورد نیاز برای تولید مقطع شمش جدید و سفارش ساخت قطعات آن، طی مدت حدود یک سال انجام گرفت.

به گزارش خبرنگار صمت از استان اصفهان با توجه به اینکه قالب‌های مسی شمش ۳۶۰ در ۲۵۰ میلی‌متر پیش از این و همزمان با احداث ایستگاه ریخته‌گری شماره ۳ تامین گردیده بود، مقطع جدید شمش با هدف استفاده بهینه از دارایی‌های شرکت با موفقیت به تولید رسید.

وی افزود: با توجه به صرفه اقتصادی قابل توجه ناشی از تولید این مقطع فولادی، برنامه‌ریزی‌های لازم به این منظور انجام و پس از تامین کامل تجهیزات و آماده سازی‌های مورد نیاز در کارگاه ریخته گری، طی چند هفته گذشته تولید مقطع جدید شمش ۳۶۰ در ۲۵۰ میلی متر در ایستگاه ریخته‌گری شماره ۳ آغاز شد.

خواجوی تصریح کرد: براساس تجربیات و تولیدات قبلی، توان تولید سالیانه این مقطع جدید با توجه به نیاز مهندسی نورد حدود ۱۰۰ هزار تن خواهد بود.

مدیر بخش فولادسازی ذوب‌آهن اصفهان تصریح کرد: با تولید این مقطع شمش امکان تولید محصولات ارزش‌افزای جدید نظیر تیرآهن‌های بال پهن نمره ۲۴ و۲۶، تیرآهن بال نیم‌پهن نمره ۳۳ و ۳۶ و ... در مدیریت مهندسی نورد فراهم شد.

اعتبار ۱۰۰ میلیارد تومانی برای آبرسانی در هرمزگان

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب هرمزگان ارزش پروژه‌های آبرسانی در شهرستان پارسیان را بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان عنوان کرد.

به گزارش خبرنگار صمت از استان هرمزگان عبدالحمید حمزه پور در نشست با فرماندار پارسیان و بازدید از پروژه‌های آبرسانی این شهرستان با اشاره به اقدامات انجام شده طی دو سال گذشته در پارسیان افزود: پروژه‌های آبرسانی شهرستان پارسیان در قالب اعتبارات استانی و قرارگاه محرومیت زدایی امام حسن مجتبی(ع) احداث یا در حال اجراست.

وی با بیان اینکه توجه ویژه دولت و حمایت‌های وزارت نیرو و شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور و استانداری هرمزگان از پروژه‌های آبرسانی استان نسبت به گذشته بیشتر شده است، تصریح کرد: طی دو سال گذشته ۵ هزار متر مکعب به ظرفیت مخازن ذخیره آب پارسیان اضافه شده است.

به گفته مدیرعامل آب و فاضلاب هرمزگان، در این راستا، یک باب مخزن با حجم ۲ هزار متر مکعب در شهر دشتی، یک باب مخزن هزار متر مکعبی در غورزه و یک باب مخزن در مجتمع ساحلی احداث شده است.

وی به اجرای خط انتقال آب در این شهرستان اشاره کرد و افزود: اجرای ۵۰ کیلومتر خط انتقال و ۱۵ کیلومتر شبکه توزیع تاثیر به سزایی در پایداری وضعیت آب پارسیان گذاشته است که تداوم این روند شرایط مطلوب تری را بر آبرسانی این شهرستان حاکم خواهد کرد.

راه‌اندازی ۱۷۰ واحد صنعتی جدید در آذربایجان شرقی

مدیرکل صنعت، معدن و تجارت آذربایجان شرقی با اشاره به رتبه دوم استان در راه‌اندازی واحدهای جدید ایجادی در بین استان‌ها، عنوان کرد: در هشت ماه نخست امسال ۱۷۰ واحد صنعتی جدید با میزان سرمایه‌گذاری حدود ۶هزار میلیارد تومان و اشتغال مستقیم ۲۳۰۰ نفر ایجاد شده است.

محمدجعفر عظمائی در گفت‌وگو با خبرنگاران، در تشریح این خبر، اظهار کرد: با راه‌اندازی ۱۶۵ طرح توسعه‌ای واحدهای صنعتی با سرمایه‌گذاری حدود ۵.۶ هزار میلیارد تومان و افزایش اشتغال حدود ۶۰۰۰ نفر، آذربایجان شرقی رتبه سوم کشور را در راه‌اندازی طرح‌های توسعه‌ای دارد.

وی، بیشترین واحدهای صنعتی راه‌اندازی شده ایجادی را در شهرهای تبریز، شبستر، آذرشهر و بستان‌آباد عنوان کرد و گفت: بیشترین واحدهای راه‌اندازی شده ایجادی در گروه‌های صنعتی محصولات از لاستیک و پلاستیک، محصولات غذایی و آشامیدنی‌ها، ساخت مواد و محصولات شیمیایی، ساخت ماشین‌آلات و تجهیزات و محصولات فلزی فابریکی است.

وی افزود: بیشترین واحدهای راه‌اندازی شده در زمینه توسعه واحدهای تولیدی در گروه صنعتی محصولات از محصولات غذایی و آشامیدنی‌ها، محصولات از لاستیک و پلاستیک، ساخت مواد و محصولات شیمیائی و فرآورده‌های حاصل از نفت است.

عظمائی ادامه داد: بیشترین واحدهای صنعتی راه‌اندازی شده در حوزه توسعه واحدهای تولیدی در شهرستان‌های تبریز، شبستر، آذرشهر و بستان‌آباد است.

وی با اشاره به احیای ۳۰ واحد صنعتی در داخل و خارج شهرک‌های صنعتی استان و بازگشت به اشتغال بیش از ۵۰۰ نفر خاطرنشان کرد: در بیش از ۹۵ جلسه کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان به پرونده بیش از ۵۸۰ واحد تولیدی رسیدگی شده که حدود ۹۰ درصد از این پرونده‌ها اجرا و یا در دست اجرا است.

وی اظهار کرد: ۱۵ فقره جواز تاسیس فنی و مهندسی، چهار فقره پروانه فنی و مهندسی و ۹ فقره پروانه تحقیق و توسعه در هشت‌ماه نخست امسال در استان صادر شده است.

احیای تالاب دُرنا گُلی نقده

رئیس اداره حفاظت محیط‌زیست نقده گفت: تالاب «دُرنا گُلی» این شهرستان که تابستان امسال خشک شده بود، دوباره آبگیری و احیا شد.

اکبر قایمی در گفت‌وگو با خبرنگار ایرنا اظهار کرد: آبگیری این تالاب از طریق کانال زهکش سد حسنلو این شهرستان انجام شد و تاکنون برای ۲ تالاب «سولدوز» و «دُرنا گُلی» در مجموع هشت میلیون مترمکعب آب رهاسازی شده است.

وی اضافه کرد: تالاب «دُرنا گُلی» با توجه به نزدیکی به تالاب «سولدوز» از لحاظ زیستگاهی و انواع پرندگان موجود در آن تشابه زیادی با هم دارند و در آنها بیش از ۷۰ گونه پرنده آبزی و کنارآبزی بومی و مهاجر زیست می‌کنند.

رئیس اداره حفاظت محیط‌زیست نقده گفت: یکی از ویژگی‌های مهمی تالاب «دُرنا گُلی» این است با توجه به عمق کم آب این تالاب یکی از زیستگاه‌های مهم برای تغذیه و استراحت فلامینگو و قوهای مهاجر است.

وی ابراز امیدواری کرد با جریان پیدا کردن رودخانه «گادر» به زودی آبگیری و احیای تالاب‌های دورگه سنگی و طالقان این شهرستان نیز انجام شود و این ۲ تالاب هم میزبان پرندگان مهاجر در این فصل از سال شود.

تالاب «دُرنا گُلی» با مساحت حدود ۱۵۰ هکتار در ۲۵ کیلومتری شهرستان نقده و در جوار تالاب «سولدوز» قرار دارد.

در شهرستان نقده هفت تالاب فصلی و دائمی وجود دارد که سالانه بیش از ۱۰ هزار قطعه انواع پرندگان مهاجر و بومی در آن زندگی می‌کنند که از این تعداد، تالاب‌های درگه سنگی، حسنلو و یادگارلو جزو تالاب‌های بین‌المللی هستند.

تالاب‌های نقده در فصل‌های بهار و پاییز پذیرای شمار زیادی از پرندگان مهاجر است؛ غاز خاکستری، انواع مرغابی و انوع اردک (سر سفید، سرسبز، مرمری، سرخنایی و بلوطی)، خروس کولی، حواصیل، تنجه، فلامینگو و پلیکان از جمله پرندگان مهاجر موجود در تالاب‌های این شهرستان است.

نقده در جنوب آذربایجان‌غربی و ۱۰۰ کیلومتری ارومیه مرکز این استان واقع شده است.

یکشنبه
۱۲ آذر ۱۴۰۲- ۱۹ جمادی‌الاول۱۴۴۵ - ۳ دسامبر ۲۰۲۳- شماره ۲۴۶۰-پیاپی ۳۷۷۸

صمت
صنعت معدن تجارت

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

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۲ - ۰۹۰۳۵۱۰۰۹۴۲
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر:(داخلی-۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

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

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

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

تاریخچه

تاریخچه
قانون اساسی در ایران


رای قاطع ملت در سراسر کشور
ایران صاحب قانون اساسی اسلامی شد
کیهان
۱۲ صفحه
رئیس کل بانک مرکزی مامور حذف نهاد شد

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۵۸ توسط مجلس خبرگان قانون اساسی تصویب شد. در روز ۱۲ آذر ۱۳۵۸ متن قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به همه‌پرسی عمومی گذاشته شد و به تصویب نهایی ملت ایران رسید.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی و برگزاری اولین انتخابات که منجر به تعیین نوع حکومت و تشکیل جمهوری اسلامی در ایران شد، بحث درباره تعیین قانون اساسی نظام در محافل مختلف گسترش یافت و قانون اساسی ایران تهیه شد، ۱۲ آذر سالروز همه پرسی قانون اساسی در تقویم ایرانی روز قانون اساسی نامگذاری شده است.

قانون اساسی چیست؟

قانون اساسی عالی‌ترین سند حقوقی یک کشور و راهنمایی برای تنظیم قوانین دیگر است. قانون اساسی تعریف کننده اصول سیاسی، ساختار، سلسله مراتب، جایگاه، و حدود قدرت سیاسی دولت یک کشور، و تعیین و تضمین کننده حقوق شهروندان کشور است. هیچ قانونی نباید با قانون اساسی مغایرت داشته باشد. به عبارت دیگر، قانون اساسی قانون تعیین کننده نظام حاکم است، قانونی که مشخص می‌کند قدرت در کجا متمرکز است، روابط این قدرت حاکم با آزادی‌ها و حقوق افراد ملت چگونه است و این قوای حاکمه اعم از قوه مجریه، قوه مقننه و قوه قضائیه چه اقتدارات و مسئولیت‌هایی در برابر ملت دارند. علاوه بر این، قانون اساسی مضامینی مانند پرچم ملی، سرود ملی، نشان ملی، پایتخت کشور و اصول حاکم بر سیاست‌های اقتصادی، برنامه‌های فرهنگی و روابط خارجی کشور را مورد توجه قرار می‌دهد.

موضوعات قانون اساسی

به گزارش ایمنا از جمله مهم‌ترین موضوعاتی که در قوانین اساسی کشورها در آن بحث می‌شود، مربوط به شکل حکومت و قوای حکومتی یعنی قوه مقننه، قوه مجریه و قوه قضائیه است. طرز کار و وظایف این قوا و نیز ارتباطی که آنها با یکدیگر دارند هم موضوع قانون اساسی است.

از دیگر موضوعات مهم در قانون اساسی هر کشور مردم و آزادی‌های مشروع شهروندان است.

به دلیل اینکه بازنگری قانون اساسی اندکی پیچیده است، بحث‌های کلی و کلان مربوط به حکومت که نمی‌خواهند دستخوش تغییراتی شود را در قانون اساسی درج می‌کنند. به عنوان مثال، قانون اساسی ایران در فصل سوم به حقوق ملت پرداخته و حقوق همه افراد ملت را تضمین نموده است. آزادی مطبوعات، آزادی تشکیل جمعیت‌ها و راهپیمایی‌ها، آزادی شغل و ... از جمله حقوق مردم است.

در برخی منابع ذکر شده است در دوران ناصرالدین شاه ۳ بار قانون اساسی نگاشته شده است. قانون اساسی مشروطه در هشتم دی سال ۱۲۸۵ خورشیدی به امضای مظفرالدین شاه رسید. این قانون ۵۱ ماده داشت که عموما مربوط به طرز کار مجلس شورای ملی و مجلس سنا می‌شد.

این قانون بعد از موفقیت مشروطه‌خواهان درگرفتن فرمان مشروطه و با عجله تهیه شده بود و در آن ذکری از حقوق ملت و سایر ترتیبات مربوط به رابطه اختیارات حکومت و حقوق ملت نبود، بنابراین «متمم قانون اساسی» تهیه شد و به تصویب مجلس رسید و محمدعلی‌شاه نیز آن را در ۱۴ مهر ۱۲۸۶ خورشیدی (۲۹ شعبان ۱۳۲۵ هجری قمری) امضا کرد. پس از آن نیز در چند نوبت با تشکیل مجلس موسسان برخی از مواد این قانون تغییر کرد. این قانون و متمم آن تا سال ۱۳۵۷ که حکومت پادشاهی در ایران بر سر کار بود، قانون اساسی ایران بود.

در زمستان ۱۳۵۷ و قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، ایده تدوین قانون اساسی توسط امام خمینی(ره) و یارانشان در پاریس مطرح شد و در همان‌جا پیش‌نویس اولیه قانون اساسی تهیه شد. بعدها پس از پیروزی انقلاب، این پیش‌نویس توسط افراد و گروه‌های مختلف مورد نقد و بررسی قرار گرفت.

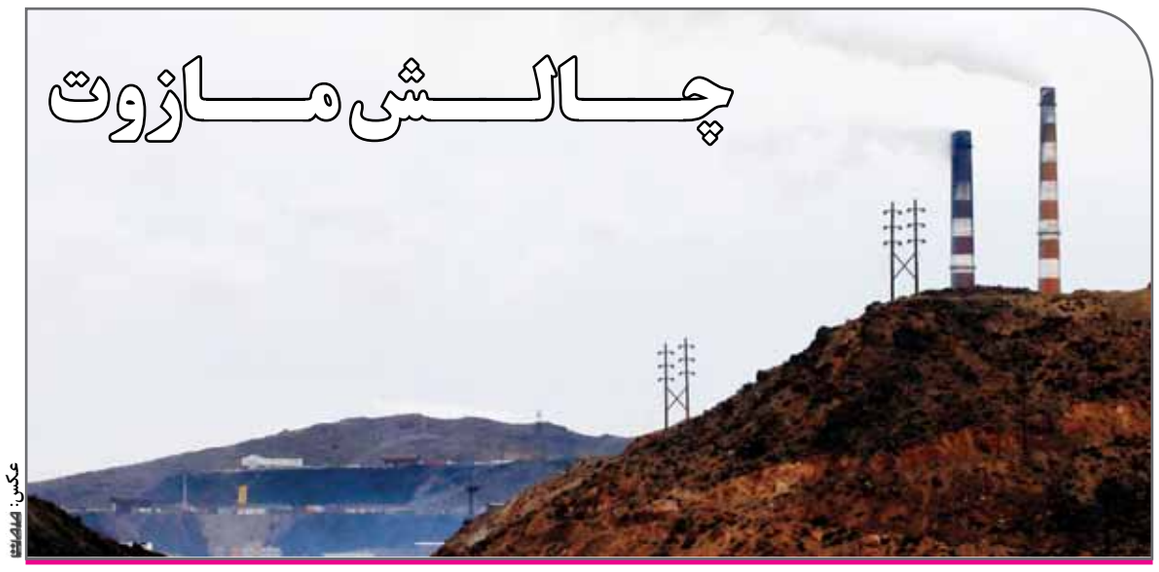
در ۱۵ بهمن ۵۷، امام خمینی(ره) از جمله وظایف دولت موقت مهدی بازرگان را تشکیل مجلس موسسان منتخب مردم برای نگارش قانون اساسی اعلام کردند. پس از شروع کار دولت بازرگان، شورای عالی طرح‌های انقلاب با تصویب هیئت دولت در ۸ فروردین ۵۸ تاسیس و از وظایف این شورا، تهیه طرح قانون اساسی بر مبنای ضوابط اسلامی و اصول آزادی عنوان شد.

۱۲ مرداد ۱۳۵۸ انتخابات مجلس خبرگان قانون اساسی برگزار و اعضای منتخب از ۲۸ مرداد شروع به تدوین قانون اساسی کردند. در ۲۴ آبان ۵۸ کار تدوین به پایان رسید و دو روز بعد (۲۶ آبان ۵۸) در روزنامه کثیرالانتشار کیهان به چاپ رسید.

همه‌پرسی قانون اساسی در ۱۱ و ۱۲ آذر برگزار شد و با رای قریب به اتفاق (بیش از ۹۸ درصد) مردم به تصویب نهایی رسید. سپس قانون اساسی در سال ۱۳۶۸ مورد بازنگری قرار گرفت و اصلاحاتی در آن اعمال شد.

هرساله با شروع فصل سرما و اوج‌گیری آلودگی هوا متهمان زیادی برای این موضوع معرفی می‌شود. از ترک فعل ارگان‌ها گرفته تا خودروهای فرسوده و مازوت سوزی نیروگاه‌ها که در سال‌های اخیر توجه‌های زیادی را به خود جلب کرده است. مازوت یکی از هیدروکربن‌های نفتی است که در مراحل پالایش نفت خام پس از نفتا، بنزین و نفت سفید به‌دست می‌آید. این ماده ارزان‌ترین ماده سوختنی برای کوره‌ها، تنور نانوایی‌ها، موتورهای دیزلی دریایی و برخی نیروگاه‌ها است. در حمل‌ونقل مازوت به طور معمول به این سوخت، «نفت کثیف» می‌گویند و از آن‌جایی که ویسکوزیته بسیار بالایی دارد، پمپ‌کردن آن به تجهیزات خاصی نیازمند است. این گاز در غلظت‌های پایین‌تر، درد قفسه سینه، مشکلات تنفسی، قرمزی چشم و افزایش احتمال بروز بیماری‌های قلبی و تنفسی را به همراه دارد. این در حالی است که مازوت‌سوزی بارها از سمت مسئولان تکذیب و گفته می‌شود در تهران از مازوت استفاده نشده اما قدمت بالای برخی از نیروگاه‌های تهران نشان از آلودگی دارد که باید برای این مهم فکری اساسی شود.

چالش مازوت



عکس: صمت

قول نمی‌دهم در زمستان مازوت سوزی نداشته باشیم

چندی پیش علی سلاجقه، رئیس سازمان محیط‌زیست در پاسخ به این سوال که آیا می‌توان وعده داد در زمستان امسال نیروگاه‌ها یا کارخانجات مازوت‌سوزی انجام نشود، گفت: در این زمینه من نمی‌توانم قول بدهم اما به عنوان مسئولی که وظیفه پیگیری این موضوع را برعهده دارم، مسئله را دنبال و پیگیری می‌کنم و امیدوارم وزیر نیرو به عنوان متولی نیروگاه‌ها و وزیر نفت به عنوان تامین‌کننده سوخت گاز، این امکان را فراهم آورند تا مشکلی در زمستان ایجاد نشود.

معاون رئیس‌جمهوری و رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست با پاسخ به این سوال که آیا در زمستان امسال کشور با مازوت سوزی روبه‌رو خواهد بود یا خیر گفت: باتوجه به اینکه درحال‌حاضر نیروگاه‌های زیادی در کشور مازوت سوزی ندارند، امیدواریم در زمستان نیز این شرایط را شاهد باشیم.

سازمان حفاظت از محیط‌زیست پاسخگو باشد

سوده نجفی، رئیس کمیته سلامت شورای اسلامی شهر تهران، در یکصد و نود و ششمین جلسه شورا «مازوت سوزی» را از دلایل مهم آلودگی هوای پایتخت در ۶ ماهه دوم سال عنوان کرد و خواستار توضیح سازمان حفاظت از محیط‌زیست در زمینه اجرا نشدن قانون هوای پاک شد. نجفی با بیان اینکه رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست هفته گذشته موضوعی را مطرح کرد مبنی بر اینکه قول نمی‌دهد در فصل زمستان مازوت‌سازی انجام نشود، گفت: این موضوع به نوعی شفاف‌سازی است اما سوال من این است که وظیفه رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست چیست؟ اجرای قانون هوای پاک چه می‌شود؟ این اظهارات شانه خالی کردن از اجرای قانون و عدم انجام مسوولیت‌های اصلی سازمان است. وی افزود: وقتی کسی که مسوولیت اصلی در زمینه آلودگی هوا را بر عهده دارد، چنین اظهاراتی را مطرح می‌کند، چه انتظاری از دیگر مسوولان باقی می‌ماند؟ شهروندان بدانند که یکی از دلایل آلودگی هوای شهر تهران در ۶ ماه دوم سال مازوت سوزی و موارد اینگونه است اما متاسفانه به دلیل عملکرد بد شهرداری تهران به‌ویژه اطلاع رسانی ضعیف در تبیین این موضوع نخستین نهادی که در این روزهای آلودگی هوا مورد انتقاد است مدیریت شهری است و شهروندان خواستار حل این موضوع از سوی مدیریت شهری هستند. این اظهارات درحالی بیان شد که مهدی چمران رئیس شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه مازوت سوزی در نیروگاه‌ها تکذیب شده است، تاکید کرد: قرار بود موتورخانه‌ها بازسازی شوند و از استانداردها برخوردار باشند، اما این اقدام صورت نمی‌گیرد و یا برای بنزین اقدامات کافی صورت نگرفته است. در واکنش بهانه تکذیب، مهدی پیرهادی رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورا نیز گفت: مازوت سوزی در نیروگاه‌های تهران انجام می‌شود.



حرف غیرمستند نزنید

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: نیروگاه‌های تهران نزدیک به ۱۰ سال است که مازوت دریافت نمی‌کنند و مازوت‌سوزی آنها را قویاً تکذیب می‌کنیم.

ساناز جعفرزاده در گفت‌وگو با ایرنا در واکنش به اظهار نظر یک عضو شورای شهر تهران درباره آلودگی هوای تهران ناشی از مازوت‌سوزی نیروگاه‌ها، افزود: امروز دیگر زمانی نیست که هر کسی بتواند حرف بدون مستند بزند. این عضو شورای شهر بر اساس کدام داده‌ای درباره مازوت سوزی نیروگاه‌ها اظهار نظر کرده است، در حالی که متولی سوخت کشور دو تا سه ارگان بیشتر نیستند.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی، این سه نهاد را شامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، وزارت نفت و شرکت برق حرارتی برشمرد و تصریح کرد: این اظهار نظر بر اساس کدام اطلاعات انجام شده و کدامیک از سه نهاد ذکر شده این اطلاعات را در اختیار وی قرار داده است؟ در حالی که نیروگاه‌های تهران نزدیک به ۱۰ سال است که حتی یک لیتر مازوت هم دریافت نکرده‌اند.

وی گفت: فرد یاد شده اگر در حوزه محیط‌زیست اعلام نظر می‌کند، خوب است که با این مطلب هم آشنا شود که آنچه ما در حوزه آلودگی با آن درگیر هستیم، کاهش ضریب تخلیه آلودگی هوای تهران با سرد شدن هوای این کلان‌شهر است.

جعفرزاده اظهارکرد: منابع آلایندگی در تهران ثابت است و سال گذشته نیز پایشی توسط مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست انجام شد.

وی در تشریح اینکه چرا می‌گوییم مازوت استفاده نشود، توضیح داد: مازوت، یک آلایندگی تحت عنوان ترکیبات اکسید گوگردی دارد و سازمان محیط‌زیست سال گذشته این آلودگی را دنبال کرد و مشخص شد که در بازه زمانی ساعت ۱۱ تا ۱۸ این شاخص افزایش می‌یابد.

این مقام مسئول خاطرنشان کرد: براین‌اساس اگر مازوتی در تهران مصرف می‌شود، یعنی فقط در این بازه زمانی و ساعت مصرف می‌شود.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: جالب اینکه این آلایندگی در ایستگاه‌هایی که در مراکز شهر هستند افزایش داشته و در ایستگاه‌هایی که اطراف این کلان‌شهر هستند رشد نداشته است.

جعفرزاده ادامه‌داد: در این بازه زمانی ما کدام نیروگاه و واحد صنعتی را در منطقه‌ای مانند اقدسیه تهران داریم که در ایستگاه اقدسیه ساعت ۱۱ تا ۱۸ شاخص ترکیبات گوگرد افزایش نشان می‌دهد؟

وی با تاکید بر اینکه این مطالب را شرکت تولید برق حرارتی و شرکت ملی پخش به‌عنوان متولی اصلی سوخت می‌تواند تایید کنند، اظهارکرد: آمادگی داریم تا در صورت لزوم و درخواست هر ارگان نظارتی، اسناد و مدارک مربوط به عدم مصرف مازوت را در اختیار قرار دهیم و ثابت خواهیم کرد که نه شرکت پخش فرآورده‌های نفتی یک لیتر مازوت در اختیار نیروگاه‌ها قرار داده نه ما مصرف داشته‌ایم.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی همچنین به داده‌های دیگری در این زمینه که در اختیار سازمان حفاظت محیط‌زیست است اشاره کرد و گفت: مقایسه همه این داده‌ها نشان می‌دهد مازوت سوزی نیروگاه‌ها کاملا بی‌معنا است.

وی تصریح کرد: براین‌اساس، قویاً مازوت سوزی در تهران را تکذیب می‌کنیم و نه فقط امسال، که سال‌های گذشته هم مصرف نداشته‌ایم.

جعفرزاده همچنین با اشاره به سند ملی انرژی کشور تحت عنوان «ترازنامه انرژی» که همه ساله منتشر می‌شود، گفت: یکی از جداول جالب این سند ملی این است که به تفکیک بخش‌های انرژی‌بر، سهم آلایندگی بخش‌های کشاورزی، حمل‌ونقل، صنعت و نیروگاه و بخش‌های خانگی و تجاری در آن مشخص شده است.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی خاطرنشان کرد: اکنون در تهران و دیگر کلان‌شهرها درگیر پارامتر ذرات معلق ۲.۵ میکرون و ۱۰ میکرون هستیم و اینها در سند ملی انرژی تحت عنوان اس.پی.ام گزارش می‌شود.

جعفرزاده افزود: می‌توان با مراجعه به این سند متوجه شد که بخش حمل‌ونقل چند درصد در تولید اس.پی.ام نقش دارد و سهم بخش نیروگاهی چند درصد است؟

وی بیان‌داشت: بر اساس این سند ۷۳ درصد آلایندگی مربوط به بخش حمل‌ونقل است و سهم بخش نیروگاهی تنها هفت درصد است. حال باید دید چرا سهم ۷۳ درصدی نادیده گرفته شده و سهم هفت درصد برجسته می‌شود؟

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: اگر ترازنامه را هم کنار بگذاریم، «سیاهه انتشار» سندی است که سازمان حفاظت محیط‌زیست به‌عنوان یک مرجع اصلی و غیرمنتفع از حوزه سوخت نیروگاهی که شان نظارت در بخش آلایندگی دارد، آن را منتشر کرده است.



جعفرزاده ادامه‌داد: آنها در این سیاهه انتشار یک ترازنامه انرژی تدوین کرده‌اند و به تفکیک منابع ثابت و متحرک، میزان آلودگی هر یک را اعلام کرده‌اند که میزان آلایندگی نیروگاه‌ها در بخش منابع ثابت مشخص است.

سهم ۵۹ درصدی منابع متحرک از آلایندگی پایتخت

وی افزود: برای شهر تهران به استناد سیاهه انتشار سازمان حفاظت از محیط‌زیست، منابع متحرک سهم ۵۹ درصدی در آلایندگی هوا دارند.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی و بهره‌برداری تولید شرکت برق حرارتی گفت: در سیاهه یاد شده، در بخش منابع ثابت، سهم نیروگاه‌ها ۳.۸ درصد از کل آلایندگی شهر تهران است؛ این در حالی است که برخی آن ۵۹ درصد را رها کرده و این سهم ناچیز را مدنظر قرار می‌دهند؛ این امر اگر عامدانه نباشد از روی غفلت است. به گزارش ایرنا، روز گذشته رئیس کمیته سلامت شورای اسلامی شهر تهران، «مازوت‌سوزی» را از دلایل مهم آلودگی هوای پایتخت در ۶ ماهه دوم سال عنوان کرد و خواستار توضیح سازمان حفاظت از محیط‌زیست در زمینه اجرا نشدن قانون هوای پاک شد.

سخن پایانی

تهران سال‌های متعددی است که با پدیده آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کند و میزبان آلاینده‌ها و ذرات معلقی است که با تیره کردن آسمان شهر، نفس کشیدن را برای شهروندان دشوار می‌کنند. در کل بهره‌گیری از سوخت‌های بی‌کیفیت و به‌کارگیری وسایل نقلیه فرسوده منجر به تولید مقادیر زیادی دود و ذرات آلاینده در هوا می‌شود. از طرفی، تعداد زیادی کارخانه صنعتی در مجاورت محدوده شهر تهران وجود دارد که بسیاری از آنها از سوخت‌های سنگین فسیلی برای ماشین‌آلات خود استفاده می‌کنند. هرکدام از این عوامل به نوع خود در افزایش سطح آلودگی هوا در تمام طول سال نقش دارند. در نتیجه به جای اینکه هر بار یک متهم از مازوت تا سوخت‌های نامرغوب را برای آلودگی مطرح کنیم بد نیست به فکر چاره‌ای برای رهایی از این قاتل خاموش باشیم!

خبر

تعرفه گاز برای سه پله اول افزایش نخواهد داشت

جواد اوجی، وزیر نفت گفت: با اقدام‌ها و پیش‌بینی‌های خوبی که در وزارت نفت به ویژه در بحث ذخیره‌سازی سوخت نیروگاهی انجام شده است، امیدواریم زمستان ۱۴۰۲ را با کمترین چالش در حوزه سوخت‌رسانی پشت سر بگذاریم.

وی ادامه داد: پارسال از نظر سرما بی‌سابقه و در بیش از ۲۴ استان دمای هوا منفی ۲۰ درجه بود که با تلاش جهادگونه همکاران عزیزم در صنعت نفت، حتی یک روز هم وقفه در سوخت‌رسانی ایجاد نشد.

به گفته وزیر نفت، امسال نیز با اقدام‌های خوبی که این عزیزان انجام داده‌اند در همه حوزه‌ها امیدواریم زمستان امسال کمترین چالش را داشته باشیم.

به گزارش مهر، وی خاطر نشان کرد: در بحث تعرفه‌های گازرسانی با مصوبه‌ای که در قانون داشتیم، برای سه پله اول که در سقف الگوی مصرف قرار می‌گیرند، هیچ‌گونه افزایش قیمتی اعمال نخواهد شد و تعرفه‌ها مانند سال گذشته خواهد بود، اما از مردم عزیز می‌خواهیم که در امر بهینه‌سازی با رعایت الگوی مصرف در زمستان خادمان خود در صنعت نفت و گاز را یاری کنند تا امسال نیز بدون چالش پشت سر بگذاریم.

