اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت معدن تجارت

شنبه
• ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۱
• ۵ شوال ۱۴۴۳
• ۷ مه ۲۰۲۲

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۳۶۸ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۰۵۰ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

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



رئیسی درباره گرانی‌ها با مردم صحبت کند

عضو هیات‌رئیسه مجلس شورای اسلامی گفت: دولت باید قبل از هرگونه تصمیم‌گیری درباره آزادسازی نرخ آرد صنعتی، اقناع‌سازی و موضوع را برای مردم تبیین می‌کرد.

حسینعلی حاجی‌دلیگانی گفت: برخی از مسئولان کشور ما فکر می‌کنند مردم همه چیز را می‌دانند و نیت‌خوانی می‌کنند، در حالی که باید قبل از هرگونه تصمیمی، ابتدا موضوع برای مردم تبیین و سپس عملیاتی شود؛ رئیس‌جمهوری باید درباره گرانی‌ها با مردم صحبت کند.

۲

سرمقاله



هنوز مهر مصوبه قبلی خشک نشده است ۲



سایه هزینه حمل‌ونقل بر خودروسازی ۴

یادداشت‌های امروز



دولت به افزایش هزینه‌های تولید توجه ندارد ۸



توسعه نیافتگی معضل حمل‌ونقل ۱۱

گفت‌وگو



مترو تهران باید به شهرهای اقماری برسد ۹



به‌جای تشویق دافعه ایجاد شد ۱۵



طرح: آیدا فریدی

پرونده

تاثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل بر تولید و تجارت بررسی شد

گرانی سریالی

کش‌وقوس هزینه‌ها در تولید ۴
رشد کرایه حمل، چالش جدید فولادسازان ۶
دنیا منتظر ایران نمی‌ماند ۷
هزینه تراشی دولت ادامه دارد ۸
سایه سنگین کرایه بر نرخ محصولات کشاورزی ۱۰
افزایش هزینه تولید در راه است ۱۱
نستعلیق با دست بسته ۱۲
دو بال پرواز صنعت هوایی کشور ۱۳
درد نابسامانی حمل‌ونقل دوا ندارد ۱۴







سرمقاله

هنوز مهر مصوبه قبلی خشک نشده است



عاطفه خسروی
سردبیر

سال جدید با خبرهای ریز و درشت درباره افزایش نرخ در بخش‌های مختلف شروع شده و هر روز خبر از مصوبه جدیدی برای افزایش نرخ کالا و خدمات منتشر می‌شود. طبق روال بعد از انتشار خبر، واکنش‌های موافق و مخالف درباره دلایل و تاثیر افزایش نرخ و تصمیم جدید بروز و ظهور می‌یابد. افزایش تعرفه حمل‌ونقل جزو آخرین خبرهایی بود که اوایل ماه جاری روی خروجی خبرگزاری‌ها قرار گرفت و تا همین امروز هم بازار متاثر از این مصوبه در برزخ افزایش نرخ کالا و خدمات گیر کرده و هر گروه به دفاع از خود برای ادامه حیات تلاش می‌کنند.

فعالان بخش حمل‌ونقل معتقدند از آنجا که تاثیر هزینه حمل در نرخ نهایی کالا کمتر از ۶ درصد است، نرخ کالا نباید به بهانه کرایه حمل بالا برود. مدافعان این افزایش نرخ تاکید دارند باتوجه به روند تغییر نرخ خدمات حمل‌ونقل در سال‌های اخیر و با در نظر گرفتن تورم و هزینه‌های ارائه خدمات در بخش‌های مختلف جاده‌ای، ریلی و خدمات بندری در سال جاری نسبت به سال گذشته، کرایه حمل تغییر کرده است. حتی فعالان حوزه حمل‌ونقل، به‌ویژه در بخش جاده‌ای، خواهان افزایش کرایه حمل براساس افزایش هزینه‌ها در این بخش بودند.

اما این فقط یک سوی ماجراست و در نقطه مقابل تاثیر غیرقابل انکار افزایش کرایه حمل کالا و مسافر جاده‌ای و ریلی بر سایر کالاها و خدمات وابسته است؛ افزایش قیمت‌هایی که با دستور قابل کنترل نیستند و در بطن اقتصاد ریشه دوانده‌اند و حلقه آخر این زنجیره هم مثل همیشه مصرف‌کننده نهایی است.

باوجود تمام فراز و نشیب‌ها طبق توافق و مصوبه سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نرخ حمل هر تن-کیلومتر حداکثر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ کرایه حمل در سال ۱۴۰۰ افزایش یافته و کرایه حمل مسافر با ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای نیز ۳۰ درصد افزایش داشته است. همچنین نرخ بلیت قطار مسافری نسبت به سال ۱۴۰۰ حداکثر ۲۵ درصد و تعرفه خدمات بندری رشد حداکثر ۴۵ درصدی دارد.

در این بین بخواهیم یا نخواهیم مهم‌ترین نگرانی در زمینه افزایش نرخ حمل، تاثیر آن بر نرخ نهایی کالا است و این دغدغه‌ای است که با توضیح و تفسیر و دستور رفع‌شدنی نیست. ملاک هزینه تمام‌شده سفره خانوار است.

هنوز مهر مصوبه افزایش نرخ حمل‌ونقل خشک نشده که در تعطیلات عید فطر خبر افزایش نرخ آرد صنعتی و کالاهای وابسته مطرح شد. البته با شروع واکنش‌ها، دولت در چند اطلاعیه تاکید کرد این افزایش نرخ تنها مختص آرد صنعتی است و نان گران نخواهد شد. ادامه واکنش‌ها، نمایندگان خانه ملت را هم به میدان آورد و اعتراض‌ها نسبت به نحوه اعمال مصوبات منتج به افزایش نرخ آغاز شد.

حسینعلی حاجی‌دلیگانی، عضو هیات‌رئیسه مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با مهر، با اشاره به تصمیم دولت برای آزادسازی نرخ آرد صنعتی که موجب افزایش نرخ انواع محصولات به‌دست آمده از این نوع آرد شده، گفت: معتقدم قبل از هرگونه تصمیم‌گیری در این زمینه، ابتدا باید موضوع برای مردم تبیین می‌شد و اقناع‌سازی صورت می‌گرفت و افکار عمومی آماده می‌شد که متاسفانه این کار صورت نگرفت.

ابراهیم کارخانه، نماینده ادوار مجلس شورای اسلامی نیز با تاکید بر اینکه هیچ نظارتی بر افزایش بی‌رویه قیمت‌ها وجود ندارد، گفت: هم دولت و هم مجلس شورای اسلامی مقصر هستند؛ به این دلیل که قانون قوی‌ای که بتواند در مسئله گرانی با عوامل آن برخورد کند، وجود ندارد.

باتوجه به مصوبات همین چند روز ظاهرا حذف گام به گام ارز ۴۲۰۰ تومانی در حال اجراست و سوال اینکه آیا دولت الزامات و شروط مجلس برای حذف این ارز را محقق کرده است؟

به گواه بسیاری از نمایندگان مجلس و کارشناسان دولت هنوز برنامه جایگزین خود برای حذف ارز ترجیحی را ارائه نداده است. مجلس در جریان بررسی لایحه بودجه ۱۴۰۱ سازکار تخصیص ارز ترجیحی را به اختیار دولت گذاشت و دولت موظف شد ارز یا معادل ریالی آن را در ابتدا یا انتهای زنجیره تولید تخصیص دهد. در این صورت نباید بار افزایش نرخ در هیچ بخشی به دوش مصرف‌کننده بیفتد؛ مسئله‌ای که این روزها خلاف آن را شاهدیم و باز دود تصمیمات به چشم مصرف‌کننده نهایی می‌رود.

همچنین نمایندگان مجلس شورای اسلامی در مصوبه حذف ارز ترجیحی شرط گذاشتند قیمت‌ها نسبت به شهریور سال ۱۴۰۰ تغییر نکند. این شرط را چگونه می‌توان در کنار افزایش قیمت‌های امسال توجیه کرد؟

واقعیت بازار نشان می‌دهد با حرف نمی‌شود با گرانی مبارزه کرد. بارها گفته و شنیده‌ایم که اقتصاد دستوربردار نیست. بازار با بگیروببند و واکنش‌های قهری کنترل نمی‌شود.

تناسب درآمد و هزینه معاش، همان شاخصی است که زندگی روی پاشنه آن می‌چرخد و رضایت در این زمینه یعنی مقبولیت دولت. اینکه کدام یک از دولت‌ها توانسته یا می‌توانند در این دو بخش موفق عمل کنند، همان معیاری است که بعدها ملاک مردم برای خوب یا بد بودن دولت منتخب می‌شود.

و سوال آخر اینکه چرا اقتصاد ایران هنوز درگیر پدیده تصمیم‌گیری‌های یک‌شبه است؟

تاثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل بر تولید و تجارت بررسی شد

گرانی سریالی

چندی پیش ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با افزایش ۲۵ درصدی نرخ بلیت قطار، ۳۰ درصدی کرایه مسافران جاده‌ای و ۳۵ درصدی کرایه حمل کالا موافقت کردند؛ بر این اساس قرار شد نرخ حمل هر تن-کیلومتر حداکثر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ کرایه حمل کالا در سال ۱۴۰۰ افزایش یابد و نرخ کرایه حمل مسافر با ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای نیز ۳۰ درصد نسبت به کرایه حمل مسافر در سال ۱۴۰۰ افزایش می‌یابد. همچنین نرخ بلیت قطار مسافری نسبت به سال ۱۴۰۰ حداکثر ۲۵ درصد افزایش خواهد یافت. علاوه بر این تعرفه خدمات بندری در سال جاری نسبت به سال گذشته رشد حداکثر ۴۵ درصدی خواهد داشت.

این افزایش قیمت با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و به‌دنبال توافق منعقده بین وزارت راه و وزارت صنعت، معدن و تجارت تدوین و پس از موافقت ستاد تنظیم بازار، ابلاغ شد و حالا مهم‌ترین نگرانی در زمینه افزایش نرخ حمل، تاثیر آن بر نرخ نهایی کالا است. مدافعان این افزایش نرخ معتقدند در چند سال اخیر هزینه حمل مطابق با افزایش هزینه‌ها و نرخ تورم افزایش نیافت و همین موضوع مشکلات زیادی را در بخش حمل‌ونقل به‌ویژه در حمل جاده‌ای به‌وجود آورده و نارضایتی رانندگان، کامیون‌داران و حتی صاحبان بار را به همراه داشته است. با این همه نمی‌توان از تاثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل بر قیمت تمام‌شده کالا به‌راحتی گذشت؛ هرچند گفته می‌شود افزایش کرایه حمل مصوب، کف قیمتی است و هزینه کرایه حمل ۳ تا ۵ درصد بر نرخ نهایی کالا تاثیر دارد و این درصد ناچیز است. در هر صورت نباید اجازه داد نرخ کالا و خدمات به بهانه افزایش کرایه حمل جهش پیدا کند.

به‌علاوه اینکه سهم حمل‌ونقل در تولید ناخالص داخلی ۸ درصد است. با همین استدلال برخی نیز معتقدند برای حفظ این سهم و حتی افزایش آن چاره‌ای جز افزایش هزینه حمل براساس نرخ تورم و افزایش هزینه‌های کالاهای مرتبط نداریم.

با این همه باتوجه به افزایش کرایه حمل، هزینه «حمل بار» به‌عنوان یکی از بخش‌های موثر بر قیمت نهایی کالاها افزوده خواهد شد و مصرف کننده نهایی حلقه نخست زنجیره آسیب خواهد بود.

گزارش‌ها حاکی از آن است که سهم هزینه‌های حمل‌ونقل در قیمت تمام شده کالا در جهان ۶ درصد و در ایران حدود ۱۲ درصد است.

اینکه افزایش کرایه حمل‌ونقل چقدر بر قیمت نهایی کالاها موثر خواهد بود، موضوعی است که باید منتظر ماند و دید. آنچه کارشناسان بر آن تاکید دارند ضرورت اعمال مدیریت تاثیر افزایش نرخ حمل بر نرخ کالا است.

در این پرونده صمت به همین موضوع پرداخته‌ایم.

یارانه کالاهای اساسی به جیب همسایگان می‌رود



وزیر امور اقتصادی و دارایی گفت: با زیرساختی که دولت طراحی کرده، تا پایان امسال نرخ نان سنتی برای مردم هیچ‌گونه افزایشی نخواهد داشت.

به گزارش مهر، احسان خاندوزی با بیان اینکه تدبیر دولت در مورد آرد و گندم نان سنتی متفاوت خواهد بود، اظهار کرد: روزانه بیش از هزار میلیارد تومان یارانه کالاهای اساسی به جیب مردم ایران نمی‌رود، بلکه به جیب واردکنندگان می‌رود و بخش زیادی از محصولات به شکل قاچاق از کشور خارج می‌شود.

وی با بیان اینکه در ۲ هفته ابتدایی امسال ۲۵۰ درصد افزایش مصرف آرد داشتیم که نشان‌دهنده رانت و قاچاق آرد از کشور است، گفت: بخش زیادی از یارانه کالاهای اساسی به جیب همسایگان می‌رود و در سال گذشته ۳۳ درصد ارزش وزنی واردات کالاهای اساسی داشتیم که نشان‌دهنده قاچاق آن به خارج است، چون مصرف مردم این‌قدر افزایش نیافته است.

بیش از ۸۰ درصد مصرف گندم در کشور برای پخت نان سنتی است و مابقی برای صنف و صنعت، شیرینی، ماکارونی و نان‌های غیرسنتی استفاده می‌شود.

وزیر اقتصاد ادامه داد: با جنگ اوکراین وضعیت تجارت کالاهای اساسی هم بغرنج شد و نرخ گندم و روغن به‌شدت افزایش یافت و موجب شد نرخ کالاهای اساسی در ایران به یک‌دهم نرخ در کشورهای همسایه کاهش یابد که موجب قاچاق به خارج می‌شد.

وی تاکید کرد: با زیرساختی که دولت طراحی کرده، تا پایان امسال نرخ نان سنتی برای مردم هیچ‌گونه افزایشی نخواهد داشت. باوجود اینکه نرخ آرد اصلاح خواهد شد تا جلوی قاچاق گرفته شود، تاکید می‌کنم با زیرساخت بانکیِ دیده‌شده، نرخ پرداختی نان برای مردم افزایش نخواهد یافت.

قیمت نان تا پایان سال تغییر نمی‌کند



سخنگوی دولت تاکید کرد به‌هیچ وجه نرخ نان برای مردم تا پایان سال تغییر نمی‌کند و رئیس‌جمهوری اجازه گران شدن نان را نمی‌دهد.

به گزارش ایسنا، علی بهادری جهرمی در گفت‌وگو با صداوسیما با بیان این مطلب، گفت: ما در سال‌های گذشته نظام پرداخت ارز ترجیحی را داشتیم که به برخی کالاها این ارز تعلق می‌گرفت. وقتی به این فرآیند در سال‌های گذشته بازمی‌گردیم و ارزیابی می‌کنیم، می‌بینیم آن کالاهایی که ارز ترجیحی دریافت می‌کردند و بنا بود مردم در زمینه آنها مصرف مطلوب‌تری داشته باشند، عکس آن اتفاق افتاده است.

مشکلی در تامین آرد صنف و صنعت نداریم



معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی اصلاح نرخ گندم و آرد را در بلندمدت به نفع مردم دانست و گفت: در تامین سهمیه آرد صنف و صنعت مشکلی نداریم.

به گزارش وزارت جهاد کشاورزی، محمد قربانی گفت: کمبود فعلی ماکارونی در بازار موقتی و ناشی از اعلام نرخ جدید ۱۲ هزار تومان بابت هر کیلوگرم آرد سهمیه‌ای صنف و صنعت است.

وی افزود: اصلاح نرخ یا هر سیاست جدیدی که ازسوی دولت اتخاذ شود، پیامدهایی دارد و ممکن است در مردم استرس ایجاد کند؛ از این رو مردم، مازاد بر نیاز خود خرید می‌کنند.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی اظهار کرد: تولیدکنندگان ماکارونی هم اطمینان داده‌اند که مشکلی در تولید و تامین این محصول ندارند. وی خاطرنشان کرد: در سال گذشته نرخ هر کیلوگرم آرد صنایع ماکارونی ۲۷۰۰ تومان بود و این نرخ پس از اصلاح از ابتدای امسال به ۱۲ هزار تومان رسیده است. قربانی با بیان اینکه از ۲ میلیون تن گندم تولید شده در سال گذشته، ۲۵۰ هزار تن آن قاچاق شده، اذعان کرد: قاچاق گندم و آرد رشد ۲۰۰ درصدی نسبت به سال ۹۹ داشته است.

وی ادامه داد: از سوی دیگر صادرات آرد یارانه‌ای در قالب ماکارونی، بیسکویت و شکلات اتفاق می‌افتد و طبق آمار گمرک ایران، سالانه حدود ۲۵۰ هزار تن آرد یارانه‌ای از این طریق از کشور خارج می‌شود. قربانی در همین حال به ضایعات ۲۰ تا ۳۵ درصدی گندم در سال نیز اشاره و تصریح کرد: ما سالانه قاچاق گندم و آرد غیرمکشوفه هم داریم که از مجاری مختلف به کشورهای همسایه منتقل می‌شود.

وی گفت: پرداخت یارانه به گندم داخلی، کمبود تولید بر اثر خشکسالی و افزایش قیمت‌های جهانی در پی جنگ روسیه و اوکراین، موجب شده قاچاق این محصول از کشور جذابیت داشته باشد.

رئیسی درباره گرانی‌ها با مردم صحبت کند



عضو هیات‌رئیسه مجلس شورای اسلامی گفت: دولت باید قبل از هرگونه تصمیم‌گیری درباره آزادسازی نرخ آرد صنعتی، اقناع‌سازی و موضوع را برای مردم تبیین می‌کرد.

حسینعلی حاجی‌دلیگانی در گفت‌وگو با مهر، با اشاره به تصمیم دولت برای آزادسازی نرخ آرد صنعتی که موجب افزایش نرخ انواع محصولات به‌دست آمده از این نوع آرد شده، اظهار کرد: معتقدم قبل از هرگونه تصمیم‌گیری در این زمینه، ابتدا باید موضوع برای مردم تبیین می‌شد و اقناع‌سازی صورت می‌گرفت و افکار عمومی آماده می‌شد که متاسفانه این کار صورت نگرفت.

عضو هیات‌رئیسه مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه اگر پیش از تصمیم‌گیری نسبت به آزادسازی نرخ آرد صنعتی، اقناع‌سازی صورت می‌گرفت، مردم همراهی می‌کردند، گفت: برخی از مسئولان کشور ما فکر می‌کنند مردم همه چیز را می‌دانند و نیت‌خوانی می‌کنند، در حالی که باید قبل از هرگونه تصمیمی، ابتدا موضوع برای مردم تبیین و سپس عملیاتی شود؛ رئیس‌جمهوری باید درباره گرانی‌ها با مردم صحبت کند. حاجی‌دلیگانی همچنین به تجربه دولت‌های یازدهم و دوازدهم در زمینه تصمیمات ناگهانی در حوزه قیمت‌گذاری و افزایش قیمت‌ها اشاره و تاکید کرد: دولتمردان در دولت سیزدهم باید از تجربه دولت روحانی در زمینه تصمیمات یک‌شبه و بدون اقناع‌سازی افکار عمومی، عبرت بگیرند.

نباید مردم با تصمیم یک‌شبه مواجه شوند



یک نماینده ادوار مجلس گفت: باید پیش از آزادسازی نرخ آرد صنعتی که افزایش نرخ آن به بسیاری از اقلام وابسته است، اقناع‌سازی صورت می‌گرفت تا مردم با تصمیم یک‌شبه مواجه نشوند.

ابراهیم کارخانه، نماینده ادوار مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خانه ملت با اشاره به آزادسازی نرخ آرد صنعتی که موجب افزایش نرخ فرآورده‌های این محصول شده، گفت: در زمینه افزایش بی‌رویه قیمت‌ها که متاسفانه هیچ نظارتی در راستای کنترل قیمت‌ها صورت نمی‌گیرد، هم دولت و هم مجلس شورای اسلامی مقصر هستند؛ به این دلیل که قانون قوی‌ای که بتواند در مسئله گرانی با عوامل آن برخورد کند، وجود ندارد.

نماینده ادوار مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در طول چند ماه گذشته شاهد هستیم ستاد تعزیرات حکومتی و سازمان حمایت از تولیدکننده و مصرف‌کننده، هشدار می‌دهند قیمت‌ها نباید افزایش یابد، اما همزمان واحدهای تولیدی قیمت‌های خود را افزایش می‌دهند گفت: دلیل واحدهای تولیدی برای این افزایش قیمت‌ها این است که صرفا جریمه می‌شوند و جریمه را پرداخت می‌کنند؛ یعنی با افزایش قیمت‌ها، سود چندصد میلیاردی به‌دست می‌آورند و چند میلیونی جریمه می‌شوند.

وی ادامه داد: نکته دیگری که وجود دارد، آزادسازی قیمت‌ها و برداشتن ارز ۴۲۰۰ تومانی و پرداخت یارانه به‌جای آن است که مجلس آن را تصویب کرده و اختیار آن را به دولت داده، اما دولت تاکنون برنامه جایگزین خود برای حذف ارز ترجیحی را ارائه نداده است.

کارخانه ادامه داد: همین حالا به مجرد اینکه یارانه آرد از بخش صنفی و صنعتی حذف شد، همزمان بقیه قیمت‌ها بالا رفت، زیرا گفتند قرار است در زمینه اقلام دیگر هم همین کار صورت گیرد؛ یعنی هنوز این کار صورت نگرفته، قیمت‌ها به شدت در حال افزایش است.کارخانه افزود: اگر دولت قصد دارد به‌تدریج ارز ترجیحی دیگر کالاهای اساسی را نیز حذف کند، بهتر است آقای رئیسی به‌طور شفاف به‌عنوان رئیس قوه مجریه و کسی که مردم به او رأی داده‌اند و اعتماد دارند، قبل از هر تصمیمی با مردم صحبت کند.

ویژه تر از خبر

امضای تفاهمنامه بین انجمن روابط عمومی ایران و موسسه صمت



شنبه، ۱۰ اردیبهشت با حضور رئیس و اعضای هیات مدیره انجمن روابط عمومی در موسسه صمت، تفاهمنامه مشترکی میان دو طرف امضا شد.

در آستانه هفته روابط عمومی، با هدف تاکید بیشتر بر اهمیت فعالیت‌های روابط عمومی در کشور، رئیس هیات مدیره انجمن روابط عمومی ایران به‌همراه سایر اعضای این انجمن در موسسه صمت حضور یافت و با انعقاد تفاهمنامه‌ای، رسانه‌های این موسسه (روزنامه صمت و پایگاه خبری گسترش‌نیوز) را به‌عنوان رسانه‌های رسمی انجمن روابط عمومی معرفی کرد.

براساس تفاهمنامه‌ای که میان خسرو رفیعی به نمایندگی از انجمن و پدرام باقرنژاد به نمایندگی از موسسه فرهنگی و مطبوعاتی صمت به امضا رسید، این مجموعه رسانه‌ای، مسئولیت تهیه و انتشار ویژه‌نامه‌های تخصصی حوزه روابط عمومی را نیز عهده‌دار شده است.

گفتنی است اعضای هیات مدیره این انجمن به‌ترتیب خسرو رفیعی رئیس هیات مدیره، ابوالقاسم حکیمیان خزانه‌دار، ناصر رزاق‌منش عضو هیات مدیره، شهرام علی‌پور بازرس اصلی و حسن نصیری قیداری عضو دیگر هیات مدیره در این دیدار حضور داشتند.

گسترش صنعت
شنبه
۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۱
۵ شوال ۱۴۴۲
۷ مه ۲۰۲۲
شماره ۲۰۵۰
پیاپی ۳۳۶۸
www.sanatnewspaper.com



کش‌وقوس هزینه‌ها در تولید



دو بال پرواز صنعت هوایی کشور



درد نابسامانی حمل‌ونقل دوا ندارد

کاهش خودروهای دارای کسری قطعه در ایران‌خودرو

مشکل «خودرو کف پارکینگ» حل شد



گروه صنعت: مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو گفت: فشارهایی که امروز به صنعت خودرو وارد می‌شود، انگیزه ما را برای تولید بیشتر کرده است و بسیاری از مسائلی که امروز به‌عنوان انتقاد مطرح می‌شود، نیازمند کار کارشناسی است.

مهدی خطیبی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو ضمن بیان این مطلب درباره تولید کامیون کشنده با گیربکس اتوماتیک افزود: کار را به‌گونه‌ای پیش می‌بریم که رئیس پلیس راهور و جانشین وی دیگر نگویند صنعت خودرو را باید تعطیل کرد. به گزارش ایکوپرس، مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو ادامه داد: آن‌قدر تلاش خواهیم کرد تا برخی افراد به خودشان اجازه ندهند، به این صنعت توهین کنند و حتی این موضوع به سمت شخصی شدن برود. فشارهایی که امروز به صنعت خودرو وارد می‌شود، انگیزه ما را بیشتر کرده است. بسیاری از مسائلی که امروز به‌عنوان انتقاد مطرح می‌شود، نیازمند کارهای کارشناسی است.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با بیان اینکه کشنده جدید ایران‌خودرو دیزل به‌طور قطع اتفاق بی‌نظیری را در صنعت خودرو کشور رقم خواهد زد، اظهارکرد: با توجه به مزیت‌های فنی و غنای این محصول، قطعا ورود آن به جاده‌ها و فضای کسب‌وکار، موجب کمک به ارتقای فرهنگ عمومی رانندگی خواهد شد.

وی افزود: سیستم رانندگی با این خودرو نسبت به محصولات قبلی متفاوت خواهد بود و انواع این کشنده عرضه خواهد شد تا هر مشتری براساس سلیقه و بودجه خود محصول موردنظر را انتخاب کند.

خطیبی از قرار ماهانه برای معرفی دست‌کم یک دستاورد گروه صنعتی ایران‌خودرو خبر داد و گفت: امسال اتفاقات خوبی برای این خودروساز تجاری رخ خواهد داد که زیربنا و مقدمات آن در دوره‌های قبل فراهم شده است.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو اتحاد استراتژیک دو خودروساز بزرگ کشور را اتفاق مهمی در صنعت خودرو کشور دانست که به‌راحتی میسر نشده و دو خودروساز سال‌ها به‌دنبال تحقق آن بودند.

وی در ادامه تصریح کرد: با اراده‌ای که در دو مجموعه وجود داشت و با نشست‌هایی که برگزار شد، توافق‌های ابتدایی انجام می‌شود و کمیته‌ای به ریاست احمد قلعه‌بانی که شناخت خوبی از صنعت خودرو دارد، شکل گرفته است که خروجی‌های این کمیته اطلاع‌رسانی خواهد شد.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با اشاره به تشکیل شورای هماهنگی صنعت خودرو، اظهارکرد: این شورا متشکل از دو خودروساز ایران‌خودرو و سایپا، انجمن خودروسازان و دو انجمن فعال در قطعه‌سازی است. در فضای پرتنش و غبارآلود کنونی، آنچه لازم است اتحاد دو انجمن است که شکل گرفته و در شورای هماهنگی مورداستقبال قرار گرفت. این اتحاد و همدلی در راستای افزایش تولید باکیفیت در صنعت خودرو خواهد بود و امید است شاهد اتفاقات خوبی در این عرصه باشیم.



خطیبی با بیان اینکه در گروه صنعتی ایران‌خودرو، عرضه حدود ۱۴۰ هزار خودرو از ابتدای اسفند تا ۶ اردیبهشت انجام‌شده که این اقدام در چند سال گذشته ایران‌خودرو بی‌سابقه بوده، گفت: در روزهای پایانی سال گذشته، تحویل بیش از ۴ هزار و ۲۰۰ خودرو در یک روز به مردم که ۱۱۰۰ دستگاه آن به صورت حضوری بوده، اتفاق بسیار مهمی بود که از منظر لجستیک کار مشکلی است.

خطیبی با اشاره به ۴ قولی که در ابتدای ورود به ایران‌خودرو داده بود، اظهار کرد: این قول‌ها شامل به صفر رساندن زیان در کل گروه، افزایش کیفیت در تمام تولیدات گروه، رونمایی و عرضه ۷ محصول جدید یا فیس‌لیفت و به‌روزآوری شده در کل گروه و نیز جمع‌آوری خودروهای کف است. ما بر عهد خود پایبندیم و امید است بتوانیم به تمامی آنها عمل کنیم.

وی با اشاره به اینکه در تمامی سایت‌های متعلق به گروه صنعتی ایران‌خودرو، تعداد خودروهای کف به ۳۹ هزار خودرو کاهش یافته، خاطرنشان کرد: از این میزان، حدود ۱۵ هزار خودرو معطل یک قطعه دارای چیپ‌ست است که به‌دلیل محدودیت‌های ناشی از کرونا در کشور صادرکننده، تامین و واردات آن به تاخیر افتاده است.

وی گفت: کاهش میزان خودروهای کف در ۱۳ ماه گذشته بی‌نظیر بوده و کمتر از میزان تعیین‌شده از سوی رئیس‌جمهوری است؛ بنابراین توانستیم به عهد خود پایبند باشیم.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با بیان اینکه از ابتدای خرداد امسال، طی ۳ برنامه که در نظر گرفته‌ایم، تولید خودروهای ناقص برای همیشه متوقف خواهد شد، تاکید کرد: از این پس معطلی به‌نام خودرو کف پارکینگ نخواهیم داشت که این موضوع تاثیر بسیاری در سودآوری مجموعه دارد.

وی در ادامه یادآور شد: اگر سال گذشته عبور مستقیم داشتیم و تولید خودرو ناقص نبود، ۴ هزار میلیارد تومان صرفه‌جویی هزینه می‌داشتیم، همچنین کیفیت محصولات ۲۵ درصد افزایش می‌یافت. به‌طور قطع باید امسال با این روش پیش برویم. ایران‌خودرو ۳ سال تجربه این موضوع را داشته، راهی که سخت اما شدنی است و منافع بسیاری به همراه دارد.

خطیبی تولید خودرو ناقص را نقص مدیریتی دانست که باید رفع شود و با اشاره به عرضه محصولات جدید، تصریح کرد: از ابتدای اردیبهشت تا پایان امسال، هر ماه دست‌کم، یک رونمایی و معرفی محصول خواهیم داشت. افزایش تولید قطعا می‌تواند منجر به کاهش و به صفر رساندن زیان ایران‌خودرو شود. امید است، کل گروه تا پایان سال به سود برسد.

وی افزود: این اقدامات در کنار سایر مواردی است که دنبال می‌کنیم، مانند راه‌اندازی تکنوسنتر، توجه کاربردی و اجرا و بکارگیری شرکت‌های دانش‌بنیان که همکاری با آنها در دستور کار کل گروه است. تقویت مدیریت شرکت جتکو به‌عنوان نماد شرکت‌های دانش‌بنیان در گروه، نشانه باور به این موضوع است. شرکت تام، نیرومحرکه و ایپکو نیز فهرست نیازمندی‌ها و احتیاجات ما در ارتباط با شرکت‌های دانش‌بنیان را اعلام خواهند کرد.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو با بیان اینکه در نمایشگاه بین‌المللی امسال حضور خواهیم داشت و برنامه‌ای برای همکاری با نخبگان و شرکت‌های دانش‌بنیان داریم، گفت: تمامی این موارد موجب می‌شود امسال سال خوب، پررونق همراه تولید با کیفیت در فضایی مملو از امید و نشاط برای صنعت خودرو رقم بخورد.

وی با بیان اینکه مردم اذیت می‌شوند، چراکه اتفاقات مثبت و دستاوردها دیده نمی‌شود، افزود: صنعت خودرو در همه جای جهان به‌دلیل حجم گردش مالی و صنایع پیشین و پسین، مهم است اما هنوز نتوانسته‌ایم خودرو را در کشور از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی تبدیل کنیم.

مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو تصریح کرد: هرگز در عمل و پیگیری برنامه‌های خوب، کوتاه نخواهیم آمد و مشکلی نیز با واردات خودرو نداریم، زیرا آن را موجب افزایش رقابت و کیفیت در محصولات‌مان می‌دانیم.

■ تولید کشنده، برنامه امسال

مدیرعامل ایران‌خودرو دیزل با اشاره به رونمایی از محصول کشنده H۵ گفت: در حال‌حاضر بیش از ۵۰ دستگاه از این محصول تولید شده و تجاری خواهد شد.

برنامه تولید نسخه جدید این محصول با ۵۰۰ اسب بخار، استاندارد یورو ۵ EEV و ظرفیت مخزن سوخت هزار لیتر را در دستور کار داریم.



جواد توسلی‌مهر ادامه داد: بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو تجاری در کشور تولید شده که ۷۶۸ هزار دستگاه در حال‌حاضر در ناوگان فعال هستند و از این تعداد، حدود ۳۲۱ هزار خودرو نیز باید جایگزین شوند.

وی افزود: دولت برنامه خوبی برای پر کردن این خلأ تدوین کرده که در صورت تصویب شورای اقتصاد، یکی از ورودی‌های بازار خودروهای تجاری فعال خواهد شد. ایران‌خودرو دیزل در این بین، ۳۷ درصد کل تولیدات را به خود اختصاص داده است.

مدیرعامل شرکت ایران‌خودرو دیزل، با بیان اینکه سهم بازار دیزل در سال ۱۳۹۶، ۴ درصد بوده و در سال ۱۴۰۰ این رقم به ۴۵ درصد افزایش یافته، گفت: در سال ۱۳۹۶، ۳۳ درصد محصولات ما ۳ ستاره بوده و باقی از ۲ ستاره برخوردار بودند. امروز با افزایش بیش از ۱۱ برابری سهم بازار، کیفیت محصولات با سرعت بسیار خوبی رشد کرده است و ۷۲ درصد محصولات ۴ ستاره و ۲۸ درصد ۳ ستاره هستند، در ایران‌خودرو دیزل محصول دو ستاره وجود ندارد.

وی با بیان اینکه امسال رقم تولید ایران‌خودرو دیزل ۲۵ هزار خودرو خواهد بود، عنوان کرد: امسال ۵ کشنده با تیراژ تولید ۷۵۰۰ دستگاه در سبد تولید محصولات ایران‌خودرو دیزل قرار دارد که کمترین تردیدی در تحقق آن نداریم.

توسلی‌مهر گفت: در سال گذشته ۴۲ درصد سهم بازار در حوزه تولید کشنده متعلق به ایران‌خودرو دیزل بود.

مدیرعامل شرکت ایران‌خودرو دیزل، با بیان اینکه در حوزه برقی‌سازی خودروها، اقدامات متعددی انجام‌شده، گفت: ۳ محصول مینی‌بوس، اتوبوس و ون به سمت برقی شدن حرکت کرده است. در ۸ ماه آینده ون و مینی‌بوس برقی رونمایی خواهد شد. در حوزه کشنده‌های برقی نیز اقداماتی در دست انجام است. امروز خودروسازان بزرگ جهان به سمت برقی‌سازی، ناوبری پیشرفته و هوشمندسازی در حال حرکت هستند، ایران‌خودرو دیزل برای حرکت در این مسیر گام برداشته است.

وی با اشاره به تامین‌کنندگان تراز اول کشنده H۵، بیان کرد: این محصول دارای مشخصات فنی مانند کروز کنترل، ترمز کمکی سراشیبی، سطح پایین صدا، امکان تجهیز خودران در نسخه‌های پیشرفته و جدیدتر، ممانعت از تصادف، ترمز اضطراری اتوماتیک، سیستم تعلیق پنوماتیک، سیستم جلوگیری از پس‌رفت در سربالایی و هشدار انحراف از مسیر است. این محصول علاوه‌بر قابلیت پاس کردن استانداردهای هشتادوپنج‌گانه، استاندارد شرکت بنز را نیز دارد.

به‌گفته توسلی‌مهر، افزایش قدرت موتور به ۴۶۰ اسب بخار، افزایش گشتاور، گیربکس اتومات، ترمز اضطراری، افزایش ظرفیت مخزن و سیستم هشدار انحراف از مسیر و دیسکی شدن ترمزهای جلو و عقب، بهبودهای انجام‌شده در کشنده H۵ نسبت به محصول مبنای خود یعنی H۴ است.

سخن پایانی

با توجه به موارد مطرح در این نشست، با انتقال دانش فنی تولید کشنده‌های روز جهان به کشور، امکان ترانزیت کالا به تمامی کشورهای جهان میسر خواهد شد. همچنین به گفته فعالان صنعت امکانات رفاهی مناسب و ایجاد بازار رقابتی از منظر قیمت با محصولات مشابه در بازار، از دستاوردهای این محصول به‌شمار می‌رود. برخی نیز تاکید دارند با تولید این کشنده، به نیازهای کشور در حوزه انتقال دانش، خودکفایی، لجستیک و تولید محصولات به روز، پاسخ مناسب داده خواهد شد.

وزارت صنعت، معدن و تجارت
سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران
شرکت شهرکهای صنعتی تهران

فراخوان تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای ش ۱-۱۴۰۱
پروژه حفاری و تجهیز دو حلقه چاه آب در شهرک صنعتی شمس آباد

شرکت شهرکهاي صنعتي تهران در نظر دارد مناقصه عمومي خدمات (پروژه حفاري و تجهيز دو حلقه چاه آب در شهرك صنعتي شمس آباد) به شماره (۲۰۰۱۰۰۱۰۵۱۰۰۰۰۰۲) را از طريق سامانه تدارکات الکترونيکي دولت به پيمانکار واجد صلاحيت و داراي گواهينامه هاي صلاحيت پايه ۵ رشته کاوش هاي زميني از سازمان برنامه و بودجه کشور و تاييد صلاحيت ايمني امور پيمانکاري از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعي واگذار نمايد. کليه مراحل برگزاري مناقصه از دريافت اسناد مناقصه تا ارائه پيشنهاد مناقصه گران و بازگشايي پاکت ها از طريق درگاه سامانه تدارکات الکترونيکي دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضويت قبلي، مراحل ثبت نام در سايت مذکور و دريافت گواهي امضاي الکترونيکي را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

- مبلغ برآورد اوليه بر اساس فهارس بهاي سال ۱۴۰۰ : (۲۴/۷۳۸/۴۳۱/۸۵۲ ريال)
- مبلغ تضمين شرکت درمناقصه : (۱/۲۳۶/۹۲۱/۵۹۳ ريال)
- محل پروژه : شهرستان ري , کيلومتر ۳۵ آزاد راه تهران ـ قم بعد از فرودگاه بين المللي امام خميني (ره) شهر حسن آباد , شهرک صنعتي شمس آباد تلفن، ۵۶۲۳۲۴۹۴
- تاريخ انتشار مناقصه در سامانه تاريخ ۱۴۰۱/۲/۱۰ مي باشد .
- مهلت زماني دريافت اسناد مناقصه از سايت : از تاريخ ۱۴۰۱/۲/۱۰ الي ساعت ۱۶ تاريخ ۱۴۰۱/۲/۲۴
- مهلت زماني ارائه پيشنهاد : تا ساعت ۱۶ تاريخ ۱۴۰۱/۳/۴
- پاکت الف حاوي اصل ضمانتنامه بانکي مي بايست علاوه بر بارگذاري ، به صورت فيزيکي تا ساعت ۱۴ تاريخ ۱۴۰۱/۳/۴ در دبيرخانه شرکت ثبت شده و تحويل داده شود .
- زمان بازگشايي پاکت ها : ساعت ۸ صبح تاريخ ۱۴۰۱/۳/۸
- محل گشايش پيشنهادها: دفتر معاونت فني شرکت شهرک هاي صنعتي تهران
- اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دريافت اطلاعات بيشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت الف ، نشاني سهروردي شمالي کوچه شهيد محبي پلاک ۲ طبقه ۴ معاونت فني و تلفن ، ۸۸۷۶۱۰۳۸ـ۰۲۱
www.tehraniec.ir و پايگاه ملي اطلاع رساني: http://iets.mporg.ir

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضويت در سامانه :
مرکز تماس ۴۱۹۳۴ـ۰۲۱ داخلي ۴ دفتر ثبت نام : ۸۸۹۶۹۷۳۷

شناسه آگهی : ۱۳۰۹۹۰۴ م الف /۴۲۰ شرکت شهرکهای صنعتی تهران

وزارت راه و شهرسازی
(نهاد جمهوری اسلامی ایران (سهامی خاص)
اداره کل راه آهن خراسان

آگهی مزایده شماره ۱-۳۷-۱۴۰۱

نوبت دوم
شنبه ۱۴۰۱/۰۲/۱۷

اداره کل راه آهن خراسان در نظر دارد شرح بند دو/۲ را از طریق برگزاری مزایده به متقاضی واجد شرایط واگذار نماید.

متقاضیان واجد شرایط جهت شرکت در مزایده می‌بایست در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir ثبت‌نام و پس از اخذ گواهی امضاء الکترونیکی نسبت به دریافت اسناد از طریق سامانه مذکور اقدام نمایند. لازم به ذکر است کلیه مراحل برگزاری مزایده از فراخوان تا انتخاب برنده از طریق سایت مزبور انجام می گردد.

۱- نام سازمان مزایده‌گزار: اداره کل راه‌آهن خراسان

۲- شرح مختصر موضوع مزایده: فروش چوب‌های خشک مازاد حاصل از هرس و قطاعی در ایستگاه‌های مشهد - نیشابور - نقاب - سبزوار و فردوس

۳- مهلت خرید اسناد مزایده: تا ساعت ۱۴:۳۰ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۰

۴- شایان ذکر است دریافت اسناد و ارائه آن صرفاً می‌بایست از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) صورت پذیرد و شرکت کنندگانی در صورت تمایل، مجاز به خرید حضوری اسناد می‌باشند که قبلا در سامانه مذکور ثبت‌نام و اسناد را آپلود نموده‌اند.

۵- قیمت اسناد مزایده و نحوه واریز وجه: مبلغ ۱,۰۰۰,۰۰۰ (یک میلیون) ریال به شماره حساب IR ۷۱۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۰۶۴۰۰۴۰۰۵۷۴۷ با شناسه واریز ۲۱۵۰۶۴۰۶۰۲۸۰۵۰۰۸۸۵۱۳۲۳۱۰۰۰۸۰۰۰ به نام تمرکز درآمد راه‌آهن. ضمنا واریزی از طریق سامانه ستاد می‌بایست انجام پذیرد.

۶- مزایده از طریق پایگاه ملی اطلاع‌رسانی مناقصات http:/iets.mporg.ir نیز اطلاع‌رسانی می گردد.

۷- مهلت ارائه پیشنهاد: شرکت کنندگان در مزایده می‌بایست پیشنهادات ارائه شده در پاکات «ب» و «ج» را همراه با پاکت «الف» تا ساعت ۱۴:۳۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۳۱- در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.

۸- کلیه شرکت کنندگان در مزایده مکلف و متعهد به ارائه فیزیکی پاکت (الف) تا ساعت ۱۴:۳۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۳۱ به آدرس ذیل می‌باشند.

محل ارائه پاکت (الف) به صورت فیزیکی: چهارراه راه‌آهن - حوزه معاونت توسعه مدیریت و منابع - دبیرخانه اداره کل راه‌آهن خراسان

۹- زمان بازگشایی پاکات مزایده: ساعت ۱۰:۳۰ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۳

۱۰- نوع و مبلغ یا درصد تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: مبلغ ۱۹,۵۶۰,۰۰۰ (نوزده میلیون و پانصد و شصت هزار) ریال مطابق با تضامین معتبر مندرج در آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی موضوع مصوبه شماره ۱۲۲۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات محترم وزیران، در صورت واریز نقد شماره حساب IR ۲۹۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۰۶۴۰۰۶۳۷۲۶۴۲۴ با شناسه واریز ۹۸۴۲۸۰۵۰۰۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱۱ نزد بانک مرکزی اعلام می‌گردد.

تذکر: به درخواست مزایده‌گزار ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار لازم است به مدت سه ماه دیگر قابلیت تمدید داشته باشد.

۱۱- مبلغ پایه مزایده: طبق نظریه کارشناسی درج شده در اسناد مزایده به مبلغ ۳۹۱,۲۰۰,۰۰۰ ریال.

۱۲- هزینه کارشناس رسمی دادگستری به مبلغ ۵,۰۰۰,۰۰۰ (پنج میلیون) ریال به عهده برنده مزایده است.

۱۳- هزینه دو نوبت آگهی روزنامه به عهده برنده مزایده است.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۲/۱۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۱۷

اداره کل راه‌آهن خراسان

یادداشت

سایه هزینه حمل‌ونقل بر خودروسازی



رضا آرباراد
کارشناس صنعت خودرو

دنیای امروز با تسهیل روش‌های جابه‌جایی کالا، تقریبا به نیاز درخواست‌کنندگان در تمام نقاط جهان، از دورافتاده‌ترین تا صعب‌العبورترین مکان‌های جغرافیایی، پاسخ مناسب داده و در انواع گوناگون حمل‌ونقل‌های هوایی، دریایی و زمینی با استفاده از ماشین‌آلات و تجهیزات حمل‌کننده و شبکه‌های گسترده هوایی، ریلی و جاده‌ای، پوشش گسترده و متنوعی از جابه‌جایی‌های کالاها را میسر کرده است.

امروزه شرکت‌ها با در نظر گرفتن امکان جابه‌جایی کالا و با لحاظ سرعت انتقال، ایمنی، صرفه و صلاح، تناژ و... قادر به انتخاب یکی از روش‌های حمل‌ونقل اعم از زمینی، دریایی و هوایی هستند. البته موضوع هزینه حمل و تاثیر آن در بهای تمام‌شده کالای خریداری‌شده، همواره موردتوجه است.

تاثیر افزایش هزینه حمل‌ونقل بر بهای تمام‌شده به‌گونه‌ای است که شرکت‌های متقاضی کالا در سراسر جهان را بر آن می‌دارد تا در نحوه حمل و فراتر از آن در انتخاب مبدا کالا، تحقیق و بررسی بیشتری کنند. به‌عنوان مثال، سال گذشته موج افزایش نجومی نرخ حمل‌ونقل کالا در اروپا که به ۸۰ درصد نیز رسید، موجب تغییر در برنامه شرکت‌های متقاضی کالا شد تا آنجا که حتی برخی شرکت‌های خریدار کالا با توجه به افزایش هزینه حمل از درخواست خرید صرف‌نظر کردند. این‌گونه تصمیمات بیشتر مشمول کالاهایی می‌شد که فاصله جغرافیایی کشورهای مبدا با مقصد دارای بعد مسافت بالا بود و هزینه حمل بیشتر از ارقام پیش‌بینی‌شده درمی‌آمد.

به نقل از خبرگزاری بلومبرگ و با استناد به مدارک و فاکتورهای حمل، این افزایش در یک نمونه عینی موجب هزینه دو برابری و متعاقبا افزایش چشمگیر بهای تمام‌شده اسباب‌بازی‌های وارداتی از کشور چین به مقصد هلند شده و تداوم واردات از این کشور را تحت‌الشعاع قرار داده است. این امر بر سایر صنایع (صنایع غذایی و...) نیز تاثیرگذار بوده است.

در ایران نیز افزایش دستمزدها، هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم ارائه خدمات به‌واسطه تورم، افزایش قیمت لوازم یدکی و استهلاک صنایع حمل‌ونقل، هزینه‌های انتقال کانتینر، هزینه‌های سوخت و عوارض جاده‌ای و سایر متغیرها، موجب افزایش تعرفه‌های حمل‌ونقل کالا تا ۳۵ درصد شد. این تصمیم بنابر هر دلیل موجهی که انجام‌شده باشد، اثرات مستقیم خود را در افزایش بهای تمام‌شده کالاهای صنعتی و به‌ویژه صنایع قطعه‌سازی و خودروسازی کشور بر جا خواهد گذاشت.

افزایش هزینه‌های سرسام‌آور حمل‌ونقل دریایی جهان در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ میلادی موجب افزایش بهای تمام‌شده خودروهای سی‌کی‌دی وارداتی چینی و گران‌تر شدن آن در داخل کشور شد که حکایت از تاثیر مستقیم هزینه‌های حمل‌ونقل بر بهای تمام‌شده دارد. در این میان، بزرگ‌ترین چالش پیش‌روی صنعت خودرو کشور، قیمت‌گذاری تکلیفی و رانت ایجادشده طی سال‌های گذشته است. این موضوع بیش از هر هزینه دیگری بر این صنعت پیشران سایه افکنده و هزینه‌های مضاعفی را بر خودروسازی تحمیل کرده است. از این‌رو، نیازمند مدیریت هماهنگ در بررسی و مطالعه چالش‌های صنعت خودرو و قطعه هستیم تا تصمیمات اتخاذشده بتواند چالش‌های کلان، ساختاری و ظرفیت داخل را در سیاست‌گذاری، اجرا و نظارت بر اجرای درست موردنظر قرار دهد.

به هر ترتیب، صنعت خودرو کشور با ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم بیش از ۱.۵ میلیون نفری، تاثیرگذاری بالا در زنجیره ارزش و همچنین به حرکت درآورنده اقتصاد و گردش مالی بیش از ۶۰ صنعت وابسته، دارای جایگاه ویژه‌ای است. به علاوه اینکه این صنعت به‌عنوان دومین صنعت بزرگ کشور پس از صنعت نفت و گاز باید بیش از پیش به‌عنوان منافع ارزش‌آفرین ملی در کانون توجه سیاست‌گذاری و حمایت و مدیریت قوی قرار گیرد. تنها در سایه این سیاست‌گذاری است که صنعت خودرو می‌تواند به هدف‌گذاری سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ که دستیابی به رتبه نخست منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه یازدهم جهان با رقابت‌پذیری مبتنی بر توسعه فناوری، دست یابد.

افزایش هزینه حمل در الگوی زنجیره تجاری بررسی شد

کش‌وقوس هزینه‌ها در تولید

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

هزینه تولید از مولفه‌های نرخ ارز، قیمت مواد اولیه، حقوق و دستمزد، حامل‌های انرژی، هزینه‌های سربار و حمل‌ونقل تشکیل‌شده که بهای تمام‌شده یک محصول را نشان می‌دهد. حمل‌ونقل شامل دو بخش جابه‌جایی در شرکت و واحد صنعتی (هزینه حمل‌ونقل) و جابه‌جایی از استانی به استان دیگر یا کشوری به کشور دیگر(هزینه لجستیک) است. با شیوع کرونا، تولید دچار افت شد اما پس از فروکش کردن این پاندمی، تولید و تجارت به وضعیت تقریبا عادی برگشت که دوباره موجب رونق بازار حمل‌ونقل شد. اما این‌بار حمل‌ونقل با افزایش قیمت‌ها همراه بود و طبق مصوبه دولت، هزینه حمل‌ونقل بین ۲۰ تا ۴۵ درصد افزایش یافت که بی‌تاثیر در بهای تمام‌شده تولید نخواهد بود.

صمت در این گزارش به تاثیر افزایش قیمت حمل در قیمت تمام‌شده تولیدات صنعتی پرداخته است.



عکس: صمت

وقتی مردم به سمت استفاده از حمل‌ونقل خصوصی بروند، ترافیک زیاد و زمان تلف می‌شود و البته مصرف سوخت بالا می‌رود و در نهایت ترافیک قفل می‌کند؛ همان وضعیتی که هم‌اکنون در تهران با آن روبه‌رو هستیم

هزینه‌های لجستیک، ما را غرق خواهد کرد؟



امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت: لجستیک یک مفهوم عام و در عین حال ساده و مجموعه عملیات‌هایی است که اگر بخواهیم آن را به زبان ساده بیان کنیم؛ یعنی حمل‌ونقل و انبارداری. البته جزئیات زیادی دارد که احتمالا متخصصان از من به‌دلیل این همه ساده‌سازی ایراد خواهند گرفت. حمل‌ونقل ابعاد گوناگونی دارد: حمل‌ونقل مسافر و بار، درون‌شهری و برون‌شهری و بین‌کشوری و از نوع خودرویی، ریلی، هوایی و دریایی. طبق اخباری که شنیده‌ام، در یکی دو سال گذشته هزینه حمل‌ونقل از چین تا اروپا و به‌تبع آن در کشورهایی مانند ایران، حدود ۳ برابر شده است. البته کار به اینجا ختم نمی‌شود. در حال‌حاضر نوبت‌دهی برای انبارها و کانتینرها دچار مشکل شده و زمان حمل‌ونقل هم خود معضل دیگری است که هم بهره‌وری تولید را پایین آورده و هم هزینه‌ها را بالا برده است. بماند که ما هم به‌دلیل تحریم‌ها، باید برای آوردن هر کالایی به ایران، دنیا را با ناوگان ارواح دور بزنیم که خودبه‌خود هم هزینه و هم زمان را از دست می‌دهیم. بماند که به‌دلیل تحریم‌ها کیفیت را هم از دست می‌دهیم که شرح آن در این مقال نمی‌گنجد.

چالش حمل‌ونقل داخلی

از حمل‌ونقل بین‌المللی که بگذریم چون خیلی دست ما نیست، حمل‌ونقل داخل کشور روزبه‌روز بدتر می‌شود. ابتدا از حمل‌ونقل داخل شهرها بگویم. وقتی نظام حمل‌ونقل مسافری داخل شهرها با مشکل روبه‌رو می‌شود، پیامدهای کوتاه‌مدت و بلندمدت خواهد داشت. نخست اینکه خودبه‌خود تمایل افراد به استفاده از حمل‌ونقل عمومی پایین می‌آید تا بهره‌وری خود را حفظ کنند؛ این یعنی افزایش هزینه‌های ملی، چراکه استفاده چند نفر از یک اتوبوس، از هر نظر در مقابل استفاده همان تعداد از خودرو شخصی در مجموع هزینه کمتری برای کشور دارد. اما این اول ماجراست. وقتی مردم به سمت حمل‌ونقل خصوصی بروند، ترافیک زیاد می‌شود و به‌تدریج زمان تلف‌شده و البته مصرف سوخت بالا می‌رود. این وضعیت به سمتی می‌رود که ترافیک قفل می‌کند. مانند آنچه هم‌اکنون در تهران با آن روبه‌رو هستیم.

این روند خزنده، ما را در گردابی از ناکارآمدی‌ها و البته آلودگی‌ها فرومی‌برد که مرگ تدریجی شهر را به‌دنبال دارد.

هزینه این همه ناکارآمدی را نمی‌توان به‌راحتی محاسبه کرد، چراکه روی بهره‌وری کارکنان و کارگران اثر می‌گذارد و به‌تدریج، بهره‌وری در تمام ارکان صنعتی و مولد پایین می‌آید.

باتلاق حمل‌ونقل برون‌شهری

درباره حمل‌ونقل برون‌شهری شاید حمل‌ونقل مسافر موضوع خیلی مهمی نباشد. البته به‌شرطی که مسیرهایی مانند تهران-کرج را درون‌شهری به‌شمار آوریم. در مسیرهای برون‌شهری، موضوع حمل‌ونقل بار از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است که آن هم در ایران موردتوجه قرار نگرفته و هم‌اکنون در باتلاقی از مشکلات و هزینه‌ها در حال غرق شدن است.

سال‌هاست پرونده خودروهای فرسوده سنگین روی زمین مانده و با وجود رشد جمعیت، تعداد و کیفیت حمل‌ونقل باری افزایش قابل‌توجهی نداشته است. نتیجه آن هم یک نظام حمل‌ونقل ناکارآمد است که هزینه‌هایش به‌طور خزنده بالا می‌رود و همه ارکان کشور را دستخوش مشکلات کرده است. دلیل اصلی گرانی بسیار از محصولات کشاورزی، هزینه بالای حمل‌ونقل و لجستیک به‌طور عام است. در چنین کشوری، هزینه‌های زندگی و در نتیجه هزینه‌های کارگری و کارمندی بالا می‌رود.

نسبت آماری

حالا می‌خواهم تحلیل کوتاهی از تاثیر افزایش هزینه‌های لجستیک روی قیمت تمام‌شده کالاهای مهمی مانند خودرو داشته باشم. واقعیت این است که هزینه‌های لجستیک در صنعت خودرو فعلا حساب‌پذیر نبوده و اعداد و ارقام درستی از آن موجود نیست اما برآوردهای جهانی می‌گوید که این هزینه‌ها حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد هزینه تمام‌شده تولید است و برآوردهای فعالان صنعت خودرو، این عدد را حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد نشان می‌دهد.

از سویی نمی‌دانیم دقیقا قرار است قیمت‌های حمل‌ونقل و انبارداری چقدر افزایش پیدا کند، چراکه دولت دستوراتی صادر می‌کند و مثلا می‌گوید کرایه تاکسی ۲۵ درصد افزایش می‌یابد اما این عدد مانند بسیاری از اعداد و دستورات دیگر، تقریبا بی‌پشتوانه است وقتی که خود دولت هزینه دستمزد را ۴۰ درصد بالا می‌برد.

اگر بخواهیم حدودی موضوع را بررسی کنیم، هر ۱۰ درصد افزایش هزینه لجستیک به‌طور مستقیم بین یک تا ۳ درصد قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد. پس اگر نرخ حمل‌ونقل ۴۰ درصد افزایش یابد که تقریبا نرخ تورم پیش‌رو است، نرخ هر کالای تولید داخل حدود ۴ تا ۱۲ درصد بالا می‌رود. این را بگذارید کنار اثر حدود ۲۴ تا ۱۰۰ درصدی افزایش نرخ پایه تعرفه‌ها و ۳ تا ۶ درصدی افزایش دستمزدها و... یعنی ما امسال حداقل با تورم ۳۱ تا ۱۱۸ درصدی در قیمت تمام‌شده خودروهای تولیدی با ۸۰ تا ۲۰ درصد داخلی‌سازی روبه‌رو خواهیم شد. تمام این موارد غیر از در نظر گرفتن تورم‌های جهانی و البته قیمت مواد اولیه در سطح بین‌المللی است. توجه کنید، امسال در سطح بین‌المللی هم با تورم کم‌سابقه‌ای روبه‌رو هستیم که حداقل بالای ۵ درصد در هزینه‌های عمومی است. این اعداد غیر از افزایش قیمت‌های ناشی از جنگ روسیه و اوکراین است. به‌هر حال، آنچه مسلم است امسال با یک تورم جدید روبه‌رو هستیم که حدود آن را نمی‌توان دقیق پیش‌بینی کرد. البته در این میان، یک موضوع را می‌توانم با دقت بالا بگویم و آن این است که حمل‌ونقل عمومی و لجستیک در ایران رها شده و قطعا امسال در باتلاق ناکارآیی آن بیش از پیش فرومی‌رویم؛ به‌ویژه درباره شهرهایی مانند تهران، به‌شدت نگران هستم. آیا این شهر، تحمل این نحوه مدیریت حمل‌ونقل شهری را دارد؟ واقعا چرا مسئولان وضعیت موجود را نمی‌بینند و به‌جای انجام کارهای اساسی، دنبال زدن صنعت خودرو هستند؟

> امیرحسن کاکایی: هر ۱۰ درصد افزایش هزینه لجستیک به‌طور مستقیم یک تا ۳ درصد قیمت تمام‌شده یک محصول را افزایش می‌دهد

اشکالات یک سیاست کلان



امیرحسین صیرفی، عضو کمیسیون اقتصادی اتحادیه صنفی لوازم یدکی کشور: «به‌گزارش فارس در تفاهم معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، قیمت بلیت قطار، نرخ حمل‌ونقل مسافر، نرخ کرایه حمل بار و تعرفه‌های بندری ۲۵ تا ۴۵ درصد افزایش یافت.»

این روزها راهبردهای رصد و کنترل (نه مدیریت!) زنجیره تجاری کشور در صدر اولویت‌های سیاست‌گذاری‌های کلان ساختار بازرگانی داخلی و خارجی پیگیری می‌شود و این خبری است که می‌توان تاثیر آن را در الگوی زنجیره تجاری قطعات یدکی خودرو و ماشین‌آلات کشور نیز تحلیل و بررسی کرد.

به‌گفته رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان «اگر بهای تمام‌شده کالا پرداخت نشود، کالا حمل نمی‌شود. وقتی متغیرهای قیمت یک کالا تغییر می‌کند، بهای تمام‌شده آن نیز تغییر می‌کند؛ بنابراین حمل‌کننده بار یا مسافر باید بتواند هزینه‌ها را تامین کند.» این بدان معنی است که تعرفه قیمتی هزینه‌های حمل‌ونقل خیلی پایین بوده و در حقیقت این افزایش ناگهانی برای پرهیز از ورشکستگی فعالان این صنعت و کم‌شدن فشار بر آنها گرفته شده است.

تاثیر مستقیم و واضح این افزایش نرخ این است که سطح درآمدها را در صنعت لجستیک کشور افزایش می‌دهد. فعالان لجستیک کالا و مسافر اعم از ریلی، هوایی، دریایی و جاده‌ای کشور، همگی از این افزایش درآمد بهره می‌برند. حال اینکه این افزایش درآمد برای چه امور و مصارفی هزینه می‌شود و چه تاثیری بر اقتصاد بازار قطعات خودرو دارند را می‌توان از دو منظر تحلیل و بررسی کرد.

نخست آنکه به‌دلیل شرایط اقتصادی چند سال گذشته و اکنون، صاحبان ناوگان‌های خودرویی مانند ناوگان‌های تاکسیرانی، اتوبوس‌های درون‌شهری، اتوبوس‌های برون‌شهری و حتی خودروهای شخصی فقط برای خرابی‌هایی که منجر به توقف خودرو شود، دست به تعمیرات و تعویض قطعات می‌زنند.

در حقیقت با بسیاری از خرابی‌ها مدارا می‌کنند یا تا حد امکان آنها را به تعویق می‌اندازند. بخشی از این افزایش درآمد ممکن است صرف این‌گونه تعمیرات شوند، چراکه به‌ویژه ناوگان‌های جابه‌جایی کالا و مسافر بسیار فرسوده هستند و متوسط عمر بالایی دارند.

تعمیرات بیشتر نیازمند قطعات یدکی بیشتر است و این یعنی افزایش تقاضا برای خرید قطعات یدکی خودرو. همچنین این افزایش تقاضا می‌تواند در تعادل بازار تاثیرگذار باشد و اگر نظام عرضه نتواند آن را برآورده کند، اثر افزایشی بر قیمت قطعات خواهد گذاشت.

دوم اینکه به هر حال بخشی از قیمت تمام‌شده کالا، هزینه‌های لجستیک آن است. طبق بررسی‌های اتاق بازرگانی ایران، سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از قیمت تمام‌شده کالا در جهان حدود ۶ درصد است، در حالی‌که این شاخص در کشور ایران به ۱۲ درصد می‌رسد. هزینه‌های لجستیک سهم بالایی در قیمت تمام‌شده دارد و افزایش آن متعاقبا باعث افزایش قیمت نهایی مصرف‌کننده خواهد شد. آنچه مشخص است به هر حال کالا و خدمات گران‌تر به‌دست مصرف‌کننده می‌رسد؛ بنابراین باید انتظار داشت سطح قیمت‌ها در بازار قطعات یدکی خودرو نیز کمی افزایش داشته باشد.

با نگاهی عمیق‌تر به دو موردی که اشاره شد می‌توان این‌گونه استنباط کرد که هر دو این عوامل اگر به‌درستی مدیریت نشوند، می‌توانند سطح عمومی قیمت‌ها را بیش از پیش‌بینی‌ها بالا ببرند. در حقیقت اگر نظم و تعادل عوامل بیرونی و روانی بازار بدون برنامه و با شتابزدگی تغییر کند، قیمت‌ها به‌طور هیجانی بالا می‌رود یا کالاها کمیاب می‌شود.

پیاده‌سازی چندین طرح به‌طور همزمان و با شتابزدگی، یکی از این عواملی است که این روزها بازار قطعات یدکی را تحت‌الشعاع قرار داده است.

مبارزه با قاچاق کالا و تقلب، درج قیمت تمام‌شده روی کالا، اجرای طرح کد شناسه رهگیری کالا و الزام به ثبت فاکتورهای خریدوفروش در یک برهه و به‌صورت همزمان، شوک‌های متعددی به صنعت وارد می‌کند. هر تغییر بزرگی نیازمند صبوری و آرامش است، به‌ویژه اگر این تغییرات در ساختار کسب‌وکارها باشد. به هر حال، ساختار کنونی بازار نیازمند تغییر و تحول بنیادین است. اما نباید فراموش کرد هر نقص و ایرادی در این ساختار باشد، نتیجه مدیریت همه سیاست‌گذاران و مدیران اجرایی این صنعت طی سالیان متمادی گذشته است.

اگر قوانین برای اجرا سال‌های طولانی بر زمین می‌مانند و به یک‌باره اولویت اجرا پیدا می‌کنند باید آسیب‌شناسی شوند. اگر اصالت کالا به‌وسیله گمرک ملاک عمل قرار نمی‌گیرد که خود منجر به ورود کالای تقلبی می‌شود و حتی اگر قاچاقچیان آن‌قدر سازماندهی دارند که کالایشان به هر ترتیبی وارد بازار می‌شده، تقصیر به گردن فعالان صنفی و بازار نیست و این‌ها شاید معلول سیاست‌های نادرست گذشته بوده است.

حال که تصمیم به اصلاح چنین ساختار معیوبی گرفته‌شده را باید به فال نیک گرفت اما نباید با شتابزدگی و به‌دنبال مقصر گشتن آن را در معرض تهدید و احتمالا شکست قرار داد. این روزها مدام این ضرب‌المثل در ذهنم تداعی می‌شود که «گنه کرد در بلخ آهنگری، به شوشتر زدند گردن مسگری»

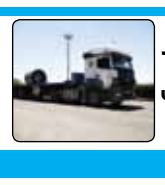
سخن پایانی

بنابر این گزارش، امسال افزایش قیمت‌ها در حمل‌ونقل بر سایر بخش‌ها از تولید تا بازار تاثیر مستقیم خواهد گذاشت و خود منجر به چالش‌های جدیدی در حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری خواهد شد.

> امیرحسین صیرفی: هزینه لجستیک سهم زیادی در قیمت تمام‌شده محصول دارد و افزایش آن، متعاقبا باعث افزایش قیمت نهایی محصول برای مصرف‌کننده خواهد شد



رشد کرایه حمل چالش جدید فولادسازان



افزایش هزینه تولید در راه است



نستعلیق با دست بسته

معدنکاران از چالشی جدید در حوزه حمل می‌گویند

افزایش هزینه با حذف معافیت گمرکی ماشین‌آلات

حذف معافیت حقوق ورودی ماشین‌آلات صنایع معدنی، فعالان حوزه معادن را با چالشی جدید مواجه کرده است. یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی معدنکاران و فعالان حوزه صنعت و معدن در حوزه ماشین‌آلات معدنی است که بیش از ۴۳ درصد هزینه‌های عملیاتی معادن را به خود اختصاص داده است. براساس مواد ۱۰۹ و ۱۱۰ قانون معادن به‌منظور تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری‌های معدنی ورود ماشین‌آلات و تجهیزات اکتشافی، استخراجی و صنعتی موردنیاز عملیات معدنی و صنایع معدنی که با مجوز وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام می‌شود از پرداخت هرگونه حقوق ورودی معاف هستند، این در حالی است که سازکار دقیق واردات ماشین‌آلات نو و مستعمل معدنی در کنار استفاده از تولیدات داخلی و حمایت لازم از آن مشخص نیست. این امر باعث شده معدنکاران برای تامین ماشین‌آلات موردنیاز خود دچار معضلات جدی شوند. در کنار این چالش‌ها، معدنکاران با چالش جدیدتری نیز مواجه شدند زیرا در قانون بودجه ۱۴۰۱ معافیت حقوق ورودی ماشین‌آلات صنایع معدنی حذف شده است.



عکس: آیدا فریدی

رویکرد دولت در واردات تجهیزات



حذف معافیت حقوق ورودی ماشین‌آلات بخش معدن و صنایع معدنی یعنی براساس بند ص تبصره ۶ قانون بودجه کشور در سال ۱۴۰۱ تمامی ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی، صنعتی، معدنی و کشاورزی مشمول پرداخت حق ورودی هستند، این در حالی است که باتوجه به استعلامات صورت گرفته گمرک ایران از وزارت امور اقتصاد و دارایی معافیت‌های بند غ ماده ۱۱۹ (واردات ماشین‌آلات خط تولید به تشخیص وزارت صنعت، معدن و تجارت توسط واحدهای تولیدی صنعتی و معدنی مجاز) قابل اعمال نیست. به گزارش ایرنا سعید صمدی، دبیر انجمن زغال‌سنگ ایران گفت: معدنکاری که قصد وارد کردن ماشین‌آلاتی مانند بولدوزر، لودر یا تجهیزات کارخانه فرآوری مواد معدنی را دارد، طبق قانون، چون مصرف‌کننده تجهیزات است، دولت تسهیلاتی برای راحت کردن واردات برای‌شان در نظر می‌گیرد. این فعال حوزه صنعت و معدن ادامه داد: معافیت گمرکی این تجهیزات و ماشین‌آلات برای معدنکاران قانونی بوده که تاکنون اجرا می‌شده و چیز جدیدی نیست.

تاثیر واردات بر اشتغالزایی

صمدی افزود: تجهیزات معدنی کالاهایی سرمایه‌ای به‌شمار می‌روند که ارتباط مستقیم با تولید ثروت ملی در کشور و ایجاد اشتغال دارند؛ بنابراین تجهیزات مصرفی نیستند. از طرف دیگر معدنکاران وارد‌کننده این تجهیزات به قصد سوداگری یا خرید و فروش و تجارت این ماشین‌آلات را وارد نمی‌کنند، بلکه برای توسعه و رونق تولید از آن استفاده می‌کنند. صمدی گفت: موضوع معافیت گمرکی ماشین‌آلات معدنی و تجهیزات آن هم در قانون گمرک و هم در قانون معادن آورده شده است. دبیر انجمن زغال‌سنگ ایران با اشاره به تشریفات دریافت مجوز واردات ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی ادامه داد: معدنکار با مراجعه به وزارت صنعت، معدن و تجارت ظرفیت معدن را اعلام می‌کند و بعد مشخص می‌شود که آیا به این ماشین‌آلات نیاز دارد یا خیر؟ پس از این مرحله معدنکار با یک تعهد محضری مبنی بر اینکه از تجهیزات برای معدن خودش استفاده می‌کند و قصد تجارت و فروش ندارد، ماشین‌آلات را وارد می‌کند.

مطالبه‌گری فعالان معدنی

صمدی ادامه داد: با قانون جدید و حذف معافیت گمرکی تجهیزات معدنی، انگار فرقی بین معدنکار و تاجر وارد‌کننده یک جنس مصرفی مثل موبایل با جنس سرمایه‌ای نیست. این امر تاثیر مستقیمی بر نرخ تمام‌شده تولید و تجهیزات می‌گذارد. وی خواستار پیگیری و اجرانشدن این قانون از سوی دولت، مجلس شورای اسلامی و وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان متولی بخش صنعت و معدن کشور شد.

فعالان حوزه معدن و صنایع معدنی همواره خواستار رفع مشکلات گمرکی و حذف قوانین محدودیت‌زا از دولت و نیازمند حمایت هستند، چراکه با برداشته شدن موانع و قوانین دست‌وپاگیر امکان بهره‌گیری از ذخایر معدنی و تکمیل زنجیره ارزش افزوده برای معدنکاران به‌صورت مطلوب‌تر فراهم می‌شود.

اهمیت مدیریت صحیح



برخی کارشناسان معتقدند تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران را نمی‌توان در شکل‌گیری چالش‌های واردات تجهیزات مناسب معدنی بی‌تاثیر دانست، اما بنا بر نظر آنها همچنان رویکردهای دولت در بحث واردات ماشین‌آلات نقش پررنگ‌تری در رفع نشدن نیاز امروزه معادن دارد. آیدین زینال‌زاده، کارشناس معدن در گفت‌وگو با صمت ابتدا به توانمندی‌های داخلی در راستای توسعه بخش معدن اشاره کرد و گفت: طبیعی است که تمامی مشکلات فعالیت‌های زنجیره‌های بخش معدن، وابسته به واردات یا پشتیبانی از خارج نبوده و در بسیاری از مسائل وجود مدیران کارآمد و برنامه‌ریزی‌های کارشناسی، می‌تواند معضلات معادن را رفع کند.

تربیت نیروی انسانی، وضع قوانین و مقررات تسهیل‌گرانه، جریان‌سازی برای هدایت سرمایه‌های سرگردان به سمت حوزه‌های تولیدی با پیش گرفتن مسیر درست، از راهکار تاثیرگذار در توسعه بخش معدن است. وجود مدیران متخصص بخش معدن سبب بکارگیری مناسب منابع و ظرفیت‌های مناسب داخلی و به‌تبع آن به حداکثر رسیدن بهره‌وری بخش معدن می‌شود، اما باید در نظر داشت بسیاری از فعالیت‌های بخش معدن و زنجیره ارزش افزوده آن، وابسته به تجهیزات و ماشین‌آلات است و ضعف در این بخش می‌تواند کل حلقه‌های زنجیره را تحت تاثیر قرار دهد. این فعال معدنی ادامه داد: زمین‌شناسی، اکتشاف، بهره‌برداری، فرآوری، تولید محصولات نهایی و بازرگانی به‌عنوان زنجیره‌های حوزه معدن و صنایع معدنی وابستگی مستقیم و شدیدی به تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی دارند و در صورت ضعف در این بخش، کل این فعالیت‌ها دچار بحران خواهد شد.

کاهش بازدهی معادن

زینال‌زاده محدودیت واردات ماشین‌آلات و تجهیزات معدنی را عامل خودکفایی صنعت کشور ندانست و به ابعاد متعدد تولید و تهیه دستگاه‌های معدنی در جهان اشاره کرد. او همچنین رویکرد نادرست دولت در تامین تجهیزات معدنی را یکی از عوامل کاهش بهره‌وری بخش معدن معرفی کرد و گفت: تولیدکنندگان ایرانی شاید در تولید ماشین‌آلات راهسازی امکان پیشرفت داشته باشند، اما تجهیزات معدنی ساختاری بسیار متفاوت دارند. متاسفانه در سیاست‌گذاری نهادهای دولتی ماشین‌آلات راهسازی و معدنی یکسان در نظر گرفته می‌شوند.

امروزه در بسیاری از معادن به‌دلیل کمبود تجهیزات تخصصی، از ماشین‌آلات راهسازی به‌جای ماشین‌آلات معدنی استفاده می‌شود. باید تاکید کرد این روند نتیجه‌ای جز کاهش راندمان معادن در پی ندارد و در ادامه منجر به تعطیلی معادن خواهد شد.

این فعال معدنی خاطرنشان کرد: بسیاری از کشورهای معدنی جهان همواره ماشین‌آلات موردنیاز خود را از طریق واردات تامین می‌کنند و به سمت بومی‌سازی تکنولوژی حرکت نکرده‌اند، چراکه بخش عمده تجهیزات اکتشافی، معدنی و فرآوری توسط معدود شرکت‌های بزرگ در جهان تولید می‌شود و بسیاری از کشورها ماشین‌آلات موردنیاز خود را از این شرکت‌ها خریداری می‌کنند.

نحوه تولید تجهیزات معدنی هم به قدری پیچیده و هزینه‌بر است که اغلب کشورها به سمت تولید این ماشین‌آلات نمی‌روند و واردات آنها را ترجیح می‌دهند؛ از این رو نمی‌توان انتظار داشت کشور ما نیز به‌راحتی بتواند این تجهیزات را تولید و بومی‌سازی کند.

سخن پایانی

حمایت در جهت رفع موانع موجود و حرکت به سمت توسعه، مهم‌ترین و ضروری‌ترین نیاز امروزه فعالان بخش معدن و صنایع معدنی است که رفع مشکلات گمرکی، حذف قوانین محدودیت‌آفرین و همچنین توجه به ریشه مشکلات معادن از مهم‌ترین مصداق‌های آن به‌شمار می‌رود. با برداشتن محدودیت‌های واردات تجهیزات معدنی، ضمن ایجاد بازار رقابتی برای تولیدات داخلی، فعالان بخش معدن و همچنین صنایع معدنی با سهولت بیشتری توانایی بهره‌گیری از ذخایر معدنی و تکمیل زنجیره ارزش افزوده را خواهند داشت.

«آگهی ارزیابی کیفی تامین کنندگان/تولیدکنندگان/سازندگان»
شماره مجوز: ۱۴۰۱.۸۰۸
نوبت اول شناسه ۱۳۰۹۵۷۲

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای شماره RND-۰۱۱۸۰۰۴-MD

شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی یک‌مرحله ای خرید انواع لوله ۵ لایه PERT)و اتصالات تاسیسات ساختمانی به شماره RND-۰۱۱۸۰۰۴-MD و شماره فراخوان۲۰۰۱۰۹۲۴۴۷۰۰۰۰۲۴را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR انجام خواهد شد. لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه تاریخ۱۴۰۱/۰۲/۲۰ می‌باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد برای مناقصه‌گران ارسال خواهد شد.

ردیف	شماره مناقصه	شرح مختصر کالا	مقدار / تعداد	برآورد هزینه انجام موضوع مناقصه(ریال)	مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ریال)
۱	RND-0118004-MD	خرید انواع لوله ۵ لایه (PERT) و اتصالات تاسیسات ساختمانی مرتبط با لوله ۵ لایه		۱۱۷/۷۳۸/۰۰۰/۰۰۰	۵/۹۰۰/۰۰۰/۰۰۰

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی: ۵ روز تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۵
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: ۱۴ روز تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۰
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار: آدرس: اراک- کیلومتر ۲۰ جاده بروجرد- سه‌راهی شازند- شرکت پالایش نفت امام‌خمینی(ره) شازند- اداره تدارکات و امور کالا **تلفن:** ۰۸۶-۳۳۴۹۲۸۴۰ یا ۰۸۶-۳۳۴۹۲۹۰۹
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۴
دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

آدرس اینترنتی: WWW.IKORC.IR

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۲۰ روابط عمومی شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند

«آگهی فراخوان»
نوبت دوم
شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

ردیف	نوع فراخوان	شماره	موضوع	مهلت ارائه پیشنهاد	زمان بازگشائی پاکات
۱	مناقصه	۱۰۱۸۲۴	حمل جاده‌ای ۳۲۵ هزار تن زغالسنگ و فلورین از معادن طبس	۱۴۰۱/۲/۳۱	۱۴۰۱/۳/۱
۲	مناقصه	۱۴۰۰۰۷۲۴۶	۱۰۰۰۰۰ جفت دستکش مونتاژ کاری بافتنی تقویت شده کف تا پشت مچ دست با مواد لاتکس فول	۱۴۰۱/۲/۱۶	۱۴۰۱/۲/۱۸
۳	مناقصه	۱۰۱۸۴۳	حمل جاده‌ای ۱۰۰ هزار تن مواد اولیه از معادن منطقه شاهرود	۱۴۰۱/۳/۳	۱۴۰۱/۳/۴
۴	مناقصه	۹۹۰۴۷۹۶-۵۷۶۴۳-۲	عملیات آماده‌سازی و اجرای چاهک و چاه و موتورخانه سه دستگاه آسانسور	۱۴۰۱/۳/۳	۱۴۰۱/۳/۴
۵	مناقصه	۱۰۱۷۳۳	خرید سینی کابل و ملزومات نصب	۱۴۰۱/۰۲/۱۷	-
۶	مناقصه	۱۰۱۸۲۱	خرید ۲۰ عدد ویدئو وال و متعلقات به همراه پلتفرم نصب و کنترلر مربوطه	۱۴۰۱/۰۲/۱۷	-
۷	مناقصه	۱۴۰۰۰۹۰۴۲	۲۰۰۰۰۰ متر پارچه تنظیف متقال	۱۴۰۱/۲/۱۹	۱۴۰۱/۲/۲۱

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

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

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۲/۱۰ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ روابط عمومی ذوب آهن اصفهان



خبر

تفاهم کردستان با ذوب‌آهن اصفهان

استانداری کردستان و ذوب‌آهن اصفهان پس از برگزاری جلسات و رایزنی‌های فراوان برای سرمایه‌گذاری در حوزه فرآوری مواد معدنی در کردستان تفاهمنامه امضا کردند. به‌گزارش روابط عمومی شرکت ذوب‌آهن، اسماعیل زارعی کوشا، در مراسم امضای تفاهمنامه سرمایه‌گذاری در فرآوری کامل مواد معدنی با مدیر عامل شرکت ذوب‌آهن اصفهان، جلوگیری از خام‌فروشی مواد معدنی کردستان را مهم‌ترین دغدغه این روزهای خود برشمرد و گفت: کردستان استانی توانمند با بیش از ۱۸ نوع ماده معدنی است و در بخش‌های دیگر نیز ظرفیت‌های عظیمی دارد که باید از این توانمندی برای زدودن غبار محرومیت و عقب‌ماندگی از سیمای استان بهره برد. استاندار کردستان اضافه کرد: امروز تفاهمنامه‌ای با شرکت ذوب‌آهن امضا شد تا نخستین گام‌ها را برای توسعه صنعت، تولید و ایجاد اشتغال در کردستان محکم‌تر برداریم. وی ابراز امیدواری کرد: فرآوری مواد معدنی به‌ویژه سنگ‌آهن برای استان ارزش افزوده و اشتغال پایدار ایجاد کند.

وی در ادامه با بیان اینکه از امضای تفاهمنامه تا واگذاری زمین، شناسایی معادن و تامین زیرساخت‌ها و عملیاتی شدن پروژه و احداث کارخانه زمان لازم است، اظهار کرد: مهم این است که ما قدم‌ها را درست و حساب‌شده و در راستای صنعتی شدن کردستان برداریم. مدیرعامل شرکت ذوب‌آهن اصفهان نیز در این مراسم وعده داد که بعد از امضای تفاهمنامه به عملیاتی شدن کار سرعت خواهیم بخشید و گفت: کردستان ظرفیت‌ها و منابع طبیعی فراوانی دارد که این مزیت‌ها به سرمایه‌گذاران برای کار انگیزه می‌دهد.

رخصتی با بیان اینکه احداث کارخانه فرآوری سنگ‌آهن در کردستان طی ۳ فاز اجرا می‌شود، گفت: ذوب‌آهن اصفهان در فاز نخست، هزار میلیارد تومان در معادن کردستان سرمایه‌گذاری می‌کند و امید دارد در مدت زمان ۱۸ ماه بتواند از معادن سنگ‌آهن کنسانتره تولید کند و در فازهای بعدی به تولید شمش برسد.

در گفت‌وگو با فعالان صنعت فولاد کشور مطرح شد

رشد کرایه حمل، چالش جدید فولادسازان

براساس تفاهمنامه میان معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به نمایندگی از وزارت صنعت، معدن و تجارت مقرر شده که نرخ کرایه حمل بار جاده‌ای نسبت به آخرین نرخ سال ۱۴۰۰، حداکثر ۳۵ درصد افزایش یابد. نرخ حمل در هزینه تمام‌شده تولید محصولات مختلف اثرگذاری متفاوتی دارد. این تاثیر در حلقه‌های بالادستی بخش معدن به مراتب بیشتر است. با این وجود باید منتظر اثرگذاری آن در سایر حلقه‌های تولید و حتی انتقال این تورم قیمتی در بازار محصولات نهایی نیز باشیم. برای بررسی اثرگذاری رشد نرخ حمل‌ونقل بر عملکرد فولادسازان با فعالان این صنعت گفت‌وگو کرده‌ایم و نظرات آنها را در این‌باره جویا شده‌ایم.

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir



عکس: صمت

محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد دارای حجم و تناژ بالایی هستند، بنابراین حمل‌ونقل از اهمیت و اثرگذاری بالایی در زنجیره فولاد برخوردار است

چالش‌های ادامه‌دار رشد نرخ حمل



غلامرضا خلیقی، مدیرعامل شرکت فولاد غرب آسیا در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: سهم هزینه حمل‌ونقل در هزینه تمام‌شده تولید در بخش‌های مختلف زنجیره تولید فولاد متفاوت است. این رقم در حلقه‌های بالادستی به‌مراتب بالاتر است، اما برای تولیدکنندگان محصولات نهایی به‌ویژه واحدهایی که محصولاتی با ارزش افزوده بالاتر تولید می‌کنند، کاهش می‌یابد، به‌عنوان مثال افزایش ۳۵ درصدی هزینه حمل‌ونقل در مجموعه ما، حدود یک درصد به هزینه تولید اضافه می‌کند، اما این رقم در سایر حلقه‌های زنجیره متفاوت و به‌مراتب بیشتر است. خلیقی گفت: بدون تردید هرچه یک محصول حجیم و سنگین‌تر باشد و همزمان نرخ آن نیز پایین‌تر باشد، هزینه حمل‌ونقل در نرخ تمام‌شده تولید آن اثرگذارتر خواهد بود. وی افزود: البته افزایش هزینه حمل‌ونقل در سایر حلقه‌های تولید به حلقه‌های پایین‌دستی هم منتقل خواهد شد؛ یعنی ما باید مواد اولیه خود را گران‌تر خریداری کنیم. خلیقی افزود: از ابتدای سال، هزینه تمام نهاده‌های تولید افزایش یافته است؛ انرژی، مواد اولیه و... همگی رشد قابل توجه قیمتی را تجربه کرده‌اند، در نتیجه چنین شرایطی باید منتظر رشد نرخ محصولات نهایی در بازار باشیم.

مجید سعیدیان، مدیرعامل شرکت فولاد خرمدشت تاکستان در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: واحدهای فولادی کشور به‌طور پراکنده در کشور احداث شده‌اند، در نتیجه میان واحدهای فعال در زنجیره فولاد تفاوت مسافتی قابل توجهی وجود دارد. این فعال صنعت فولاد افزود: هر تولیدکننده در زنجیره فولاد، به مصرف‌کننده محصولات تولیدشده در حلقه‌های بالادستی است، بنابراین همین بعد مسافت موجب می‌شود، تامین مواد اولیه برای ما هزینه‌بر شود، به‌عنوان مثال واحد ما در استان قزوین احداث شده، با این وجود مواد اولیه خود را از خوزستان تهیه می‌کنیم. بنابراین می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که هزینه حمل‌ونقل سهم بسزایی در هزینه تمام‌شده تولید بسیاری از واحدهای فولادی کشور دارد. مدیرعامل شرکت فولاد خرمدشت تاکستان گفت: انتظار می‌رود افزایش نرخ حمل‌ونقل مصوب‌شده، هزینه تولید ما را بین ۳ تا ۵ درصد افزایش دهد، این در حالی است که سایر هزینه‌های تولید نیز امسال رشد قابل ملاحظه‌ای یافته است. وی گفت: همزمان سایر سیاست‌های دولت نیز به‌منزله وارد آوردن فشار مضاعف به تولیدکنندگان است، همان‌طور که در هفته‌های اخیر شاهد وضع عوارض صادراتی روی محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد بودیم، بدون تردید چنین سیاست‌هایی به‌منزله تحمیل فشار به تولیدکنندگان است. سعیدیان اظهار کرد: همزمان دولت مجوز افزایش نرخ را به تولیدکنندگان نخواهد داد، باوجود اینکه دولت در شعار، مخالف قیمت‌گذاری دستوری است، اما در عمل با اجرای سیاست‌های دستوری، مانع فروش محصولات فولادی با نرخ واقعی در بازار می‌شود. وی افزود: حلقه‌های بالادستی و حتی میانی زنجیره فولاد، به دولت وابسته هستند، بر این اساس این واحدها از اختیار عمل به‌مراتب بیشتری برخوردار هستند. در چنین شرایطی دولت تنها مقررات سختگیرانه‌ای را در برخورد با واحدهای پایین‌دستی و تولیدکننده محصولات نهایی که بیشتر هم به بخش خصوصی تعلق دارند، اعمال می‌کند. در واقع دولت برای تنظیم بازار محصولات نهایی

فشار مضاعف به تولید



تنها به تولیدکننده حلقه‌های انتهایی این زنجیره فشار وارد می‌کند، هرچند در عمل نمی‌توان با چنین راهکارهای اشتباهی اقدام به تنظیم بازار کرد. این فعال صنعت فولاد در پایان گفت: توسعه‌نیافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشور نیز خود بر هزینه‌های حمل ما می‌افزاید، این در حالی است که دولت‌ها وظیفه دارند برای توسعه زیرساخت حمل در بخش‌های مختلف سرمایه‌گذاری کنند، اما در حال حاضر صنایع ناچارند به‌دلیل بی‌توجهی دولت‌ها، هزینه بیشتری را متحمل شوند.

سخن پایانی

محصولات تولیدشده در زنجیره فولاد دارای حجم و تناژ بالایی هستند، بنابراین حمل‌ونقل از اهمیت و اثرگذاری بالایی در زنجیره فولاد برخوردار است. در چنین شرایطی رشد یک‌باره ۳۵ درصدی نرخ حمل بار به‌منزله افزایش قابل توجه هزینه تولید در حلقه‌های مختلف این زنجیره خواهد بود. این رشد هزینه تولید در شرایطی اعمال می‌شود که فعالان این صنعت با چالش‌های جدی در مسیر فعالیت خود روبه‌رو هستند. تغییر مداوم سیاست‌های حاکم بر این زنجیره، روند فعالیت فولادسازان کشور را تحت تاثیر قرار داده است. همزمان بهای انرژی و سایر پارامترهای موثر بر تولید نیز از ابتدای امسال افزایش یافته است. در چنین شرایطی تولید در بسیاری از حلقه‌های این زنجیره از محدوده سودده‌ی خارج شده است. چنانچه این شرایط ادامه یابد، بسیاری از تولیدکنندگان لطمات غیرقابل جبرانی را متحمل خواهند شد که اثرات آن در روند اقتصاد کشور نیز نمایان خواهد شد.

تنظیم موفق بازار فولاد از مسیر بورس کالا

تعادل بازار بدون برخورد قهری و دستوری



از زمان شروع به کار دولت سیزدهم، وزارت صنعت، معدن و تجارت قواعدی را برای تنظیم بهینه بازار در پیش گرفته و بدون آنکه محیط کسب‌وکار به‌هم بریزد، بازار فولاد تنظیم شد. به‌گزارش خبرگزاری دانشجو، وزیر صنعت، معدن و تجارت ضمن بیان این مطلب گفت: در این راستا عرضه کامل محصولات فولادی در بورس کالا را اجرایی و از ۲۰ ابزار بورسی بهره گرفتیم، بدین ترتیب امروز شاهد تنظیم بهینه بازار و تعادل قیمت‌ها هستیم.

طی سال‌های اخیر، بازار فولاد کشور با مشکلات زیادی همراه بود، به‌طوری که بسیاری از کارشناسان و صاحب‌نظران معتقدند وجود رانت در بازار محصولات فولادی، تغییر مدام در روش‌های قیمت‌گذاری باعث نارضایتی میان عرضه و تقاضا شده بود که از عوامل مهم فساد در این بازار پرسود است، این در حالی است که در مردادماه سال گذشته و با روی کار آمدن دولت سیزدهم، دستور قطع دست دلالان از بازار فولاد و سیمان داده شد که با تدابیر وزارت صنعت، معدن و تجارت، شاهد آرامشی در بازار این ۲ محصول استراتژیک هستیم.

سیدرضا فاطمی‌امین، وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: دولت سیزدهم دولتی مردمی است؛ این دولت بین مردم و مسئول تفکیک قائل نمی‌شود، در واقع تکلیف مسئولان در این دولت بیشتر شده است. وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره دیدار با مردم و شنیدن دغدغه‌های آنها در خلال این راهپیمایی نیز بیان کرد: مردم مسائل مختلفی را در حوزه‌های گوناگون از جمله معیشتی، بازار، خودرو و... بیان کردند که رسیدگی به آنها در اولویت کاری دولت قرار دارد. وی در پاسخ به پرسشی پیرامون تنظیم‌گری موفق بازار فولاد اظهار کرد: ما قواعدی را در بورس کالا پیاده‌سازی کردیم که زمینه تنظیم رفتار فعالان اقتصادی را فراهم کرد، به‌عنوان مثال عرضه تمامی محصولات فولادی در بورس اجباری شد. عرضه تلفیقی، دیگر ابزاری بود که با کمک آن به تنظیم بازار پرداختیم. در مجموع ۲۶ ابزار برای تنظیم بازار فولاد طراحی شده که از میان آنها، نزدیک به ۲۰ مورد در بورس کالا اجرایی شده‌اند.

کسب عنوان کارفرمای برتر سلامت‌محور توسط گل‌گهر

شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در هفته کار و کارگر و همزمان با هفته سلامت به‌عنوان کارفرمای برتر سلامت‌محور استانی انتخاب و به کمیته ملی کارفرمایان سلامت‌محور کشور معرفی شد. به‌گزارش روابط‌عمومی و امور بین‌الملل شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر، شرکت گل‌گهر پس از کسب این عنوان، در آیینی با استاندار، جمعی از نمایندگان استان کرمان در مجلس شورای اسلامی و مسئولان استانی در سالن اجتماعات استانداری کرمان تجلیل شد.

این انتخاب حول محور جشنواره امتنان، به‌دنبال ارزیابی‌ها و ممیزی‌های دقیق اداره کل تعاون کار و رفاه اجتماعی کرمان، دانشگاه علوم پزشکی و سازمان تامین‌اجتماعی استان پیرامون شاخص‌های حوزه بهداشت و سلامت و اقدامات انجام‌شده توسط شرکت گل‌گهر در این حوزه انجام گرفت.

طراحی و ساخت ماشین شارژ وایر فولادسازی در فولاد مبارکه

در راستای پیروی از منویات رهبر معظم انقلاب در سال جدید، برای نخستین‌بار در کشور، ماشین شارژ وایر مربوط به LF۳ ناحیه فولادسازی و ریخته‌گری مداوم شرکت فولاد مبارکه به‌دست تلاشگران این ناحیه طراحی و ساخته شد.

به‌گزارش روابط‌عمومی شرکت فولاد مبارکه، محمدمهدی بانک، رئیس واحد بومی‌سازی خطوط و فرآیندهای تولید شرکت فولاد مبارکه و مسئول اجرای این پروژه اظهار کرد: پس از برگزاری جلسات متعدد با همکاران ناحیه فولادسازی و تهیه گزارش‌های مربوطه در راستای بررسی امکان طراحی، مهندسی و ساخت در داخل کشور، با حمایت مدیریت ناحیه فولادسازی و مهندسی کارخانه، تصمیم بر آن شد که این پروژه به‌صورت کاملا بومی در داخل کشور اجرا شود و جزو پروژه‌های اولویت‌دار سال ۱۴۰۰ تعریف شود. وی افزود: در این راستا تیمی متشکل از کارشناسان بهره‌برداری، تعمیرات و دفتر فنی عملیات ثانویه، بومی‌سازی خطوط تولید و فرآیند و مهندسی کارخانه در شرکت فولاد مبارکه شکل گرفت تا تمامی مشخصات و موارد حائز اهمیت در ماشین را مورد توجه قرار دهد و ضمن طراحی این دستگاه با فناوری روز دنیا، تمامی مشکلات موجود نیز رفع شود. رئیس واحد بومی‌سازی خطوط و فرآیندهای تولید شرکت فولاد مبارکه خاطرنشان کرد: فرآیند شارژ وایر به کوره LF۳ با استفاده از یک دستگاه دوخطه قدیمی انجام می‌شد و به‌علت زیاد بودن خرابی و نیاز به تعمیرات مکرر، بدون دستگاه رزرو، مشکلاتی در این باره وجود داشت. وی اذعان داشت: سرعت دستگاه موجود به‌علت دوخطه بودن، حداکثر ۳۰۰ متر بر دقیقه است، در حالی که سرعت دستگاه شارژ طراحی و ساخته‌شده ۳۶۰ متر بر دقیقه است. همچنین استفاده از وایر با جنس و قطرهای متنوع در سیستم قدیمی این ماشین امکان‌پذیر نبود و برای وایر با قطر ۱۴ میلیمتر و وایرهای توپر مثل AL و استحکام بالا، اپراتور مجبور به تنظیم دستی وایر بود. بانک تصریح کرد: با انجام این کار در عمل قابلیت تکرارپذیری طرح بومی‌سازی‌شده در گروه فولاد مبارکه و صرفه‌جویی اقتصادی و زمانی قابل توجه نسبت به نمونه خارجی مشابه ایجاد شد. عملیات طراحی، مهندسی و ساخت دستگاه مذکور با کمک یکی از شرکت‌های زیرمجموعه گروه فولاد مبارکه و با تلاش و پشتکار کارشناسان و متخصصان تعمیرات و بهره‌برداری ناحیه فولادسازی، مهندسی کارخانه و بومی‌سازی به‌پایان رسید و با انجام موفقیت‌آمیز آزمایش‌های اولیه، منتظر انجام عملیات نصب و آزمایش گرم در ناحیه فولادسازی و ریخته‌گری مداوم شرکت فولاد مبارکه است. مهدی شفایی، سرپرست تعمیرات عملیات ثانویه شرکت فولاد مبارکه، در این باره اعلام کرد: در فرآیند فولادسازی، بسته به نوع گرید تولیدی، مواد و افزودنی‌های فراوانی در مرحله ذوب و پالایش استفاده می‌شود و یکی از روش‌های تزریق این افزودنی‌ها، استفاده از دستگاه شارژ وایر است.

وی افزود: از جمله مهم‌ترین موادی که در تمامی ذوب‌های ورق‌های تولیدی فولاد مبارکه استفاده می‌شود، آلومینیوم است که نقش بسزایی در کاهش اکسیژن موجود در ذوب، تنظیم آنالیز شیمیایی و در نتیجه بهبود کیفی فولاد تولیدی ایفا می‌کند که بدین‌منظور از دستگاه شارژ وایر در پاتیل‌های LF فولادسازی استفاده می‌شود.

"آگهی شناسایی و پیش‌ارزیابی سازندگان مگنت حمل شمش کارخانه ذوب و ریخته‌گری" (ساخت، نصب و راه‌اندازی)

شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان در نظر دارد نسبت به ساخت، نصب و راه‌اندازی مگنت(آهن ربا) حمل شمش‌های مربوط به جرثقیل‌های کارخانه ذوب و ریخته‌گری اقدام نماید؛ لذا از سازندگان معتبر که دارای توانایی مناسب و سوابق و تجارب مورد قبول می‌باشند، دعوت به عمل می‌آید. حداکثر طی ۷(هفت) روزکاری از تاریخ چاپ آگهی نسبت به اعلام آمادگی و ارسال مدارک خود اقدام نمایند. بدیهی است بعد از تاریخ فوق به هیچ درخواستی ترتیب اثر داده نخواهد شد.

مدارک لازم:
۱. نامه اعلام آمادگی ۲. تکمیل فرم خوداظهاری تامین‌کنندگان ۳. مدارک خواسته شده در چک‌لیست ارزیابی تامین‌کنندگان ٤. ارائه پیشنهاد فنی مطابق با مشخصات درخواست خرید (دانلود مدارک از طریق سایت sjsco.ir قسمت خرید و فروش - مناقصات و مزایده‌ها)

* خواهشمند است پیشنهادات خود را به آدرس ایمیل sjsco.dehnavi@gmail.com ارسال فرمایید*
* ارائه مدارک و سوابق هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد *

واحد تدارکات و خرید شرکت مجتمع جهان فولاد سیرجان

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی (دومرحله‌ای)
خرید آجرهای دولومیتی

شرکت فولاد خوزستان
صهامی خاص

این شرکت در نظر دارد خرید آجرها و جرم‌های دولومیتی خود را از طریق برگزاری مناقصه عمومی با انتخاب یک یا چند شرکت از شرکت‌های تولیدی داخلی برتر که از حیث سوابق و تجارب دارای توانایی مناسب و مورد قبول باشند خریداری نماید. لذا از کلیه شرکت‌های متقاضی دارای شرایط لازم دعوت به عمل می‌آید اعلام آمادگی خود را به ایمیل H.SHOHEITIE@KSC.IR یا S.HAGIPOOR@KSC.IR ارسال نمایید و یا در ساعت‌های اداری با شماره تلفن‌های ذیل تماس حاصل نمایند. آخرین مهلت اعلام آمادگی تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۰ می‌باشد.

۰۶۱۳۲۱۳۶۱۱۸ - ۰۶۱۳۲۱۳۶۱۲۲ - ۰۶۱۳۲۱۳۶۱۱۲

جهت کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید با پست الکترونیکی H.SHOHEITIE@KSC.IR تماس حاصل فرمایند.

روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۲/۱۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۱۷



هزینه‌تراشی دولت ادامه دارد



مترو تهران باید به شهرهای اقماری برسد



سایه سنگین کرایه بر نرخ محصولات کشاورزی



ضرورت توجه به مزیت ترانزیتی منطقه

دنیا منتظر ایران نمی‌ماند

در سوءمدیریت‌های داخلی، ورود ۱۴ نهاد و سازمان به موضوع ترانزیت کالا از کشور و زمان طولانی عبور، این روزها ظرفیت‌های ترانزیتی ایران یک به یک ازسوی کریدورهای رقیب در حال ربوده شدن است؛ مشکلی که برای رفع آن در گام اول ایجاد متولی واحد ترانزیت لازم است. کارشناسان معتقدند عبور کالای ترانزیتی کشورها از ایران، در شرایط تحریم نفتی می‌تواند منبع قابل‌توجهی در درآمدهای ارزی کشور قلمداد شود، این در حالی است که دستاوردهای این بخش با اهداف تعیین‌شده فاصله زیادی دارد. همشهری در این گزارش به نقش ترانزیت در توسعه تجاری و موقعیت ایران در این حوزه پرداخته است.

توجه به کریدورهای رقیب مسیرهای ترانزیتی ایران

باوجود جذابیت ترانزیت از ایران برای بسیاری از همسایگان و دیگر قدرت‌های اقتصادی، ترانزیت کالا از کشور ما نه‌تنها رشد نکرده، بلکه دچار افت نیز شده است. کارشناسان عمده دلیل کاهش آمار ترانزیت را کاستی‌های داخلی می‌دانند. به گفته این گروه باوجود چند کریدور رقیب در هر مسیر ترانزیتی، مهم‌ترین شاخص‌ها برای تجار و شرکت‌های فورواردر برای انتخاب کریدور و عبور کالا از آن، به‌ترتیب ۳ عامل «زمان»، «هزینه» و «امنیت» است. رقبای ایران در حال گسترش قدرت خود از طریق توسعه ناوگان حمل‌ونقل و ارتقای جایگاه‌شان در کریدورهای تجاری هستند. کارشناسان هشدار می‌دهند اگر سیاست‌گذاران چالش‌های پیش‌روی ناوگان حمل‌ونقل و تجارت خارجی را برطرف نکنند، ایران از ماراتن جهانی حذف می‌شود.

از نگاه کارشناسان، دنیا معطل ایران نمی‌شود و راه‌های ترانزیتی جایگزین پیدا می‌کند.

«دنیا منتظر ایران نمی‌ماند» این جمله کاظم جلالی، سفیر ایران در روسیه در کنفرانس «راه ابریشم نو و خاورمیانه» است؛ کنفرانسی که با هدف بررسی چالش‌های حضور ایران در پروژه راه ابریشم نو برپا شد؛ چالش‌هایی که صرفا این مگاپروژه را درگیر نکرده و تمام کریدورهایی را که ایران می‌تواند در آن سهمی داشته باشد تحت‌تاثیر قرار می‌دهد؛ چالش‌هایی که برخی از آنها قدمتی ۶۰ساله دارند. از نگاه تحلیلگران، «بی‌توجهی به مزیت ترانزیتی ایران» به دهه ۴۰ برمی‌گردد و «عدم‌نوسازی ناوگان حمل‌ونقل» ۲۵ ساله است. در این بین، «فقر تدوین استراتژی صحیح و دقیق» برای حضور در کریدورها و «نبود ارگانی واحد برای مدیریت این امر» در کنار حضور «۲۴ ارگان موازی در امر حمل‌ونقل»، در تمام سال‌های اخیر منجر به تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای در حال شکل‌گیری شده و در مقابل رقبای ایران در حال گسترش قدرت خود از طریق توسعه ناوگان حمل‌ونقل و ارتقای جایگاه ترانزیتی خود هستند. بر این اساس، کارشناسان هشدار می‌دهند اگر ایران هرچه سریع‌تر برمبنای مزیت‌های خود اقدام به تدوین استراتژی جدید نکند و چالش‌های پیش‌روی ترانزیت و ناوگان حمل‌ونقل را برطرف نکند، از ماراتن جهانی حذف می‌شود. سفیر ایران در روسیه بر این باور است «دنیا معطل ایران نمی‌ماند و از راه‌های جایگزین کالا و خدماتش را منتقل می‌کند.» از نگاه دیگر کارشناسان نیز اگر ایران در کریدورهای شمال به جنوب، شرق به غرب و کریدور ترکیبی شرق آسیا به اروپا از مزیت و موقعیت فعلی خود درست استفاده نکند، همین مزیت نسبی‌اش را از دست می‌دهد و در مقابل اگر ترانزیت را تقویت کند، گذشته از اینکه تحریم‌پذیری‌اش به‌شدت کاهش پیدا می‌کند، رشد قدرت اقتصادی را نیز تجربه خواهد کرد. با بررسی فرآیندهای ترانزیت کالا در کشور خواهیم دید نخستین شاخص یعنی زمان، مهم‌ترین نقطه ضعف ترانزیت ایران است. در حال حاضر نهادهای متعددی پروتکل‌هایی در زمینه ترانزیت وضع کرده‌اند که عمده آنها مبتنی بر متوقف کردن، گشودن محموله و بازبینی کالا است. به‌طور دقیق‌تر اغلب دستورالعمل‌های مربوط به واردات و صادرات کالا در بنادر و پایانه‌های زمینی در زمینه محموله‌های عبوری یا ترانزیت نیز اعمال می‌شود، این در حالی است که کالای ترانزیتی یک کالای گذری است و لزومی در اعمال قوانین صادرات و واردات ایران در آن وجود ندارد، بلکه اتخاذ این رویه‌ها از سوی نهادهای مختلف باعث شده ایران از نظر زمان عبور کالا کمترین مزیت را نسبت به رقبا داشته باشد و موقعیت ترانزیتی کشور در مقایسه با کریدورهای رقیب روز به روز ضعیف‌تر شود. بانگاهی به سایر کشورها به‌ویژه کشورهای پیشرفته، خواهیم دید نوع برخورد آنها با ترانزیت کاملا متفاوت و قوانین آنها براساس تسهیل عبور محموله‌های ترانزیتی و احصای منافع آن است؛ چیزی که در ایران برعکس آن دیده می‌شود. محموله ترانزیتی از بسیاری از کشورها در کمتر از ۲۴ یا ۴۸ ساعت عبور می‌کند، اما کالای گذری در ایران ممکن است بین چندین روز تا چند هفته در هزارتوی فرآیندهای اداری و بازرسی معطل شود.



فرصت‌طلبی در حوزه بین‌المللی یک هنر است

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین با تاکید بر اینکه فرصت‌طلبی در حوزه بین‌المللی یک هنر است، معتقد است ما در حوزه حمل‌ونقل نشان داده‌ایم یا این هنر را نداریم یا هنرمندان ما در سیاست‌گذاری نیستند. حوزه حمل‌ونقل از مواردی مانند نفت و گاز بسیار مفیدتر است. مجیدرضا حریری ضمن بیان این مطلب افزود: مزیت‌های ترانزیتی در کشور ما به‌طور تاریخی موردتوجه قرار نگرفته است. از اوایل دهه ۴۰ سرمایه‌های زیادی را صرف حوزه‌هایی مانند فولاد کردیم که نتیجه آن جز از بین رفتن محیط‌زیست و... نبوده است. اگر بخشی از این هزاران میلیارد را در ترانزیت سرمایه‌گذاری می‌کردیم هم جواب بهتری می‌گرفتیم، هم امنیت و اشتغال بیشتری داشتیم و هم معضلات زیست‌محیطی امروز را نداشتیم. ظرفیت ترانزیتی ما از منابع زیرزمینی ما بهتر است، اما از آن استفاده نشده است. حریری با بیان اینکه از چند دهه قبل پیش‌بینی می‌شد درگیری‌هایی بین چین و امریکا ایجاد شود، گفت: از آنجا که در راه‌های دریایی چند تنگه وجود دارد که یک سمت آن در اختیار امریکاست و اگر درگیری به‌وجود بیاید مسیر رفت‌وآمد چین مختل می‌شود، چین شروع به راهسازی کرده و نواحی شرقی و غربی را به هم متصل می‌کند. جاده ابریشم از چین به بنادر بارسلون و لندن می‌رسد. وی تصریح کرد: مشکل دیگر این است که بار از چین به ایران می‌آید اما از ایران باری برای بردن وجود ندارد، در حالی که محصولات ما بیشتر در نیمه‌شمالی کشور قرار دارد و این محصولات از مسیر فرسوده جاده‌ای به بندرعباس فرستاده می‌شود تا از این طریق به چین ارسال شود.

اعمال‌نظر ۱۴ نهاد و سازمان درباره ترانزیت



علی ضیائی، کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل نیز می‌گوید: تاکنون حدود ۱۴ نهاد دخیل در زمینه ترانزیت در کشور شناسایی شده‌اند و هر کدام از آنها نسبت به دسته‌ای از کالاهای ترانزیتی دارای قوانینی هستند که در صورت عبور آن کالاها، گمرک اقدام به ارجاع محموله گذری به نهاد مربوطه در بندر یا پایانه می‌کند. عملکرد این نهادها ترانزیت کالا از ایران را مختل کرده است؛ بدون اینکه آنها نسبت به ضربه‌ای که به ترانزیت وارد می‌کنند، پاسخگو باشند.

وی ادامه داد: وجه مشترک همه فرآیندهای اداریِ ترانزیت، توقف، گشودن کالا، بازرسی و در مواردی نمونه‌برداری و آزمایش آن است و بسیاری از کالاها نیز برای عبور نیازمند مجوز از برخی سازمان‌ها هستند.

این کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل افزود: این رویه‌ها که به‌تنهایی معطلی بار در بنادر و پایانه‌ها، فک پلمب و در یک کلام از دست رفتن مزیت ایران در زمان و امنیت عبور کالای ترانزیتی را به‌دنبال دارد، به‌طور سختگیرانه‌ای توسط گمرک و سازمان مبارزه با قاچاق کالا و ارز پیاده می‌شود. ضیائی اضافه کرد: در مواردی مشاهده می‌شود یک محموله ترانزیتی بدون مشکل و معطلی از چندین کشور اروپایی و آسیایی عبور کرده، اما هنگام گذر از ایران گرفتار قوانین مبارزه با قاچاق شده و علاوه بر چندین ماه توقف کالا در کشور، با جریمه‌های سنگین ترخیص می‌شود.

وی افزود: بسیاری از این محموله‌ها در کانتینرهای اجاره‌ای حمل می‌شود و هزینه‌های اجاره کانتینر در این چند ماه معطلی از ارزش خود کالا بالاتر می‌رود. همچنین این فرآیندها موجب شده قرارداد تجاری میان فروشندگان و مشتریان خارجی دچار مشکل شود؛ از همین رو تجار و فورواردرهای خارجی وقتی با چنین مشکلاتی مواجه می‌شوند، عطای ترانزیت از ایران را به لقایش می‌بخشند.

این مشکلات مربوط به محموله‌هایی است که نه مبدأ آنها ایران بوده، نه مقصد آن، اما این بروکراسی‌ها تنها موجب محروم شدن کشور از موهبت ترانزیت شده است.

آگهی مناقصه عمومی کد آگهی ۹ - ۱۴۰۱

سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج در نظر دارد نسبت خرید، حمل و تخلیه کفپوش بتنی مورد نیاز پروژه حاشیه رودخانه به صورت مناقصه عمومی به اشخاص حقوقی اقدام نماید.

ردیف	موضوع مناقصه	مبلغ اولیه ریال
۱	خرید، حمل و تخلیه کفپوش بتنی موردنیاز پروژه حاشیه رودخانه	۱۳/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰

۱- متقاضی موظف است جهت اخذ مدارک شرکت درمناقصه عمومی به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) به آدرس سایت https://www.setadiran.ir مراجعه نماید.

۲- شرایط متقاضی:

۲-۱- **اشخاص حقوقی:** اساسنامه شرکت - آگهی تاسیس وآگهی آخرین تغییرات روزنامه رسمی- سایر مدارک ثبتی- کد اقتصادی - ایمنی و گواهی ارزش‌افزوده (قبل از انعقاد قرارداد ارائه نمایند درغیر این صورت سپرده شرکت درمناقصه به نفع سازمان ضبط خواهد شد) اساسنامه مرتبط با مجوز تولید یا بهره‌برداری الزامی می‌باشد.

۳- سپرده شرکت در مناقصه به مبلغ ۶۷۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال به یکی از روش‌های ذیل ارائه گردد:

- ضمانتنامه بانکی معادل مبلغ فوق، که به مدت سه ماه اعتبار داشته و قابل تمدید باشد. (شناسه ملی ۱۴۰۰۰۲۸۷۹۴۲، کد اقتصادی ۴۱۱۳۶۷۷۵۹۹۱۷، کدپستی ۳۱۳۴۸۵۱۹۶۵)

- واریز فیش نقدی به مبلغ فوق به حساب شماره ۱۰۰۱۰۰۱۰۰۱۲۱ بانک شهر

۴- مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال بابت هزینه خرید اسناد مناقصه از طریق درگاه سامانه به حساب شماره ۷۰۰۸۲۴۱۲۶۳۹۸ بانک شهر

۵- برندگان نفر اول و دوم مناقصه هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نباشند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.

۶- سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج در رد یا قبول پیشنهادات مختار است.

۷- هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.

۸- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج شده است.

۹- مالیات بر ارزش‌افزوده مطابق قوانین درصورت شمول محاسبه خواهد گردید

۱۰- مبلغ ۱۰ درصد کل پیشنهادی وجه نقد یا ضمانتنامه بانکی به عنوان سپرده حسن انجام تعهدات ازبرنده اخذ خواهد شد.

- مبلغ ۳/۲۴۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال ۳۰درصد تهاتری و مبلغ ۷/۵۶۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال ۷۰درصد نقدی والباقی مبلغ ۲/۷۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به صورت ۳۰درصد تهاتری و ۷۰درصد نقدی درصورت ازادسازی ذی‌حسابی مجدد تامین اعتبار خواهد گردید.

۱۱- تاریخ انتشار درسامانه از مورخ ۱۴۰۱/۲/۱۷ به مدت ۲ روز.

۱۲- مهلت زمانی دریافت اسناد درسایت تا ساعت ۱۳:۳۰ مورخ ۱۴۰۱/۲/۲۲

۱۳- مهلت زمانی بارگذاری مستندات تا ساعت ۱۴:۳۰ مورخ ۱۴۰۱/۳/۳

۱۴- زمان بازگشایی در سایت ساعت ۱۰ صبح مورخ ۱۴۰۱/۳/۴

امور قراردادها و روابط‌عمومی سازمان سیما،منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج

نوبت اول

تجدید فراخوان مناقصه عمومی با ارزیابی کیفی بصورت فشرده (یک مرحله ای) به شماره ۲۰۰۱۰۹۲۷۶۹۰۰۰۰۲۳

شرکت گاز استان تهران در نظر پروژه حفاری ، آندگذاری و راه اندازی چاههای حفاظت کاتدیک مناطق ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ گازرسانی تهران را با مشخصات شرایط ذیل از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید .

- نام و نشانی دستگاه مناقصه گزار: شرکت گاز استان تهران
- تهران، خیابان ایرانشهرشمالی، نبش خیابان اراک، ساختمان شماره ۱۶۰، طبقه چهارم، بلوک ۷، امور قراردادها
- موضوع مناقصه: حفاری ،آندگذاری و راه اندازی چاه‌های حفاظت کاتدیک مناطق ۶، ۷، ۸، ۱۰، گازرسانی تهران می باشد.
- مدت اجراء پروژه: ۳۶۵ (سیصد وشصت و پنج) روز تقویمی می باشد.
- محل اجراء پروژه: در محدوده مناطق ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ گازرسانی تهران (شرق تهران) می باشد.
- نماینده دستگاه مناقصه‌گزار: مدیریت بهره‌برداری شرکت گاز استان تهران
- برآورد اولیه کارفرما : ۱۴۹/۶۸۳/۸۳۳/۰۷۶ ریال می باشد .
- تاریخ دریافت اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه از سامانه : از تاریخ ۱۴۰۱/۰۲/۱۲ تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۴ می باشد .
- تاریخ تکمیل و بارگذاری اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه در سامانه : ساعت ۱۹ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۸ و محل آن در سامانه تدارک الکترونیکی دولت (ستاد) می باشد .
- تاریخ گشایش پاکات ارزیابی کیفی : روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۹ و محل گشایش آن سالن کنفرانس طبقه سوم می باشد .
- نوع و میزان تضمین شرکت در مناقصه مطابق مصوبه شماره ۱۲۳۴۰/ت۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات محترم وزیران به مبلغ ۶/۸۹۳/۶۷۶/۶۶ (شش میلیاردو هشتصد و نود و سه میلیون وششصد و هفتاد وشش هزاروششصد وشصت و دو) ریال می باشد .

۱۱ـ معیارهای ارزیابی کیفی:
- تجربه و دانش در زمینه مورد نظر.
- حسن سابقه در کارهای قبلی.
- توان مالی.
- توان تجهیزاتی.
- توان فنی و برنامه ریزی.
- بومی بودن.

۱۲ـ شرایط متقاضی:
- آخرین تغییرات روزنامه رسمی (صاحبان امضاء مجاز شرکت)
- داشتن رتبه ۵ تاسیسات و تجهیزات و یا رتبه ۵ نیرو از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور .
- داشتن گواهینامه تائید صلاحیت ایمنی پیمانکاران.
- ثبت نام و اخذ کد اطلاع رسانی مناقصات از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.
- ارائه صورت های مالی حسابرسی شده توسط سازمان حسابرسی یا اعضای جامعه حسابداران رسمی.
- عطف به نامه شماره ۱/۱۴۰۹۳۵ مورخ ۹۹/۰۵/۱۱ مرکز توسعه تجارت الکترونیکی وزارت صنعت ، معدن ، تجارت کلیه شرکت کنندگان ملزم به داشتن مهر و امضاء دیجیتال اسناد بارگذاری شده توسط صاحبان امضاء مجاز و شرکت در سامانه تجارت الکترونیکی دولت (ستاد) می باشند .
- متقاضیانی که دارای شرایط مذکور در بندهای" ۱۱ و ۱۲ " فوق بوده و آمادگی اجرای پروژه را دارند، می توانند در مهلت تعیین‌شده فوق الذکر، جهت دریافت اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه به سامانه تدارک الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند.
- اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه ۴۱۹۳۴-۰۲۱

شناسه آگهی : ۱۳۱۱۱۱۰

روابط عمومی شرکت گاز استان تهران

شرکت سهامی صنعتی گل گهر

آگهی تمدید (نوبت سوم) مهلت تحویل پاکات مناقصه عمومی شماره ۹۴/۱۴۰۰/ع

به اطلاع کلیه شرکت‌کنندگان در بازدید از سایت به منظور شرکت در مناقصه با موضوع «خدمات مهندسی، تأمین کالا، ساخت و نصب تجهیزات به صورت تـوأم (EPC) جهت احداث نیروگاه موتور گازسوز ۱۵ مگاواتی» می‌رساند مهلت تحویل پاکات مناقصه از روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ به روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۵ در محل دفترکمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران موکول گردید. خواهشمند است مطابق با دستورالعمل موجود در اسناد مناقصه نسبت به ارسال پاکات خود در موعد مقرر اقدام نمایید. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر در قبول یا رد هر یک از پیشنهادات بدون نیاز به ذکر دلیل و بدون جبران خسارت مختار می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت معدنی و صنعتی گل گهر



آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در

پایگاه خبری «گسترش نیوز»

دنبال کنید

www.Gostaresh.news

یادداشت



دولت به افزایش هزینه‌های تولید توجه ندارد

خسرو فروغان گران‌سایه ـ رئیس کمیسیون بازرگانی داخلی اتاق بازرگانی ایران

تولیدکننده ایرانی امروزه با مشکلات مهم و مختلفی دست به گریبان است. افزایش دستمزد کارگران، رشد هزینه‌های مربوط به حامل‌های انرژی، مشکلات مختلف در مسیر تامین مواد اولیه برای تولید، دست‌اندازهای مختلف در مسیر صدور مجوزهای قانونی از سوی دولت برای بهبود فضای کسب‌وکار همه جزو مهم‌ترین چالش‌های فعلی برای بخش تولید و به‌طورکلی فعالیت اقتصادی در کشور به‌شمار می‌رود. همچنین وجود موانع در مسیر واردات تجهیزات صنعتی برای توسعه تولید و هزینه‌های مربوط به اجاره تجهیزات باربری و ماشین‌های حمل‌ونقل نیز از دیگر مشکلاتی است که سبب شده تا بخش تولید و فعالیت اقتصادی ایران درگیر بحران‌های جدی باشد. در گام نخست باید توجه داشت فعالان تولیدی و صنعتی برای نوسازی تجهیزات کارگاه‌ها و کارخانه‌های خود نیاز به واردات دستگاه‌های به‌روز جهانی دارند، اما دولت به‌راحتی مجوز واردات را برای این تجهیزات صادر نمی‌کند. همچنین از سویی دیگر ناوگان حمل‌ونقل باری در کشور فرسوده است و تعداد ماشین‌های فعلی نیز کفاف فعالیت‌های تجاری و اقتصادی داخلی را نمی‌دهد. تمامی این کمبودها سبب شده تا اجاره‌بهای تجهیزات، چه دستگاه‌های تولیدی و چه ماشین‌های باربری در این مدت افزایش چشمگیری داشته باشد. با افزایش رسمی کرایه حمل‌ونقل از سوی دولت به هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل و باربری افزوده خواهد شد. باید تاکید کرد افزوده شدن بار هزینه‌های این‌چنینی سبب خواهد شد تا نرخ تمام‌شده تولید در بازار بالاتر رفته و کالایی با ارزش گران‌تر به‌دست مصرف‌کننده برسد. تمامی این موضوعات در کنار یکدیگر سبب شده تا هزینه تولید افزایش فزاینده و سنگین داشته باشد و تولیدکنندگان روزبه‌روز تضعیف شوند. پس از ایجاد تمامی این مشکلات، دولت طرح‌هایی برای ارائه تسهیلات به تولیدکنندگان تصویب کرده و پس از حمایت‌های اندک، با قیمت‌گذاری دستوری کالاها در بازار، مشکلات را چندبرابر می‌کند. در حالی که تصمیمات دولت عامل اصلی تمامی افزایش قیمت‌ها است، مسئولان دولتی فکر می‌کنند با قیمت‌گذاری دستوری می‌توانند جلوی افزایش قیمت‌ها را بگیرند. با ادامه این روند و اصلاح نشدن رویکرد دولت برای بخش‌های اقتصادی و تولیدی، نمی‌توان آینده خوبی را برای تولید و چرخه اقتصاد کشور متصور بود.

افزایش مشکلات برای فعالیت‌های تولیدی عامل اصلی کاهش رغبت فعالان اقتصادی برای ادامه فعالیت در این عرصه است. این انتظار می‌رفت دولت راهکارهای موثری را برای حمایت از تولیدکنندگان به‌کار می‌گرفت که شاهد اجرایی شدن برنامه‌های حمایتی مناسبی نبودیم. در سال‌های اخیر به‌دلیل انباشت مشکلات و معضلات بر مسیر تولید، افراد رغبت خود را برای حضور در فعالیت‌های صنعتی و تولیدی از دست داده‌اند و این موضوع نیز در میان فعالیت‌های تولیدی خرد و صاحبان کارگاه‌های کوچک بیشتر دیده می‌شود، چرا که توان تولید واحدهای کوچک به نسبت بنگاه‌های اقتصادی بزرگ‌مقیاس، بسیار کمتر و محدودتر بوده و با افزایش فشارهای مختلف از جمله هزینه‌های مالی، به‌طبع دچار مشکلات و دست‌اندازهای جدی‌تری خواهند شد. با افزایش مشکلات در سال‌های اخیر، صاحبان بنگاه‌های تولیدی، کسب‌وکارهای کوچک‌مقیاس و خرد، رغبت و تمایل خود را برای حضور در فعالیت‌های اقتصادی از دست داده‌اند، چرا که حمایت مناسبی از سوی دولت دریافت نکرده و تنها بر مشکلات آنها افزوده شده است. باید توجه کرد کسب‌وکارهای کوچک بخش عمده‌ای از واحدهای تولیدی و اقتصادی را در کشور تشکیل داده و مفهوم کار و کارآفرینی از اهمیت بیشتری برخوردار است، اما دولت به اهمیت فعالیت این واحدهای اقتصادی توجهی نداشته و در سال‌های اخیر با افزایش حجم مشکلات، به‌نوعی از فعالیت صاحبان صنایع خرد حمایت مناسبی به‌عمل نیاورده است. در این مدت نیز با اعمال تغییر نرخ‌های گوناگون در تمامی زمینه‌ها، شرایط را برای افزایش هزینه تمام‌شده تولید و ایجاد تورم در بازار فراهم کرده است.

بررسی صمت از تاثیر افزایش کرایه‌های حمل‌ونقل در بازار

هزینه‌تراشی دولت ادامه دارد

ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

با آغاز سال جدید، دولت نرخ جدید حمل‌ونقل را اعلام کرد. در توافق سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان و وزارت راه و شهرسازی، افزایش نرخ حمل‌ونقل مسافر جاده‌ای حداکثر ۳۰ درصد نسبت به تعرفه سال ۱۴۰۰ و رشد نرخ بلیت قطار حداکثر ۲۵ درصد نسبت به نرخ سال ۱۴۰۰ در دستور کار قرار گرفت. این افزایش قیمت‌ها در اردیبهشت‌ماه امسال آغاز شده و با گذشت زمان اندکی از اجرای آن، اقشار مختلف جامعه از جمله تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی از آن گلایه کردند. فعالان بخش تولید و صاحبان واحدهای صنفی عقیده دارند افزایش سنگین نرخ حمل‌ونقل، بار هزینه‌ای بیشتری به کالاها تحمیل کرده و در ادامه می‌تواند یکی از دلایل مهم ایجاد تورم در بازار باشد.

صمت در این گزارش، درباره تاثیر افزایش نرخ حمل‌ونقل بر بازار و بهای تمام‌شده کالاها، با کارشناسان و فعالان اقتصادی به گفت‌وگو پرداخته است.



عکس: صمت

در تمامی فرآیند تولید و توزیع، نیاز به جابه‌جایی و استفاده از ناوگان حمل‌ونقل وجود دارد، بنابراین افزایش هزینه در این بخش، طی چندین نوبت بر نرخ کالاها تاثیر خواهد داشت

افزایش تعرفه ۲۵ تا ۴۵ درصدی با مصوبه ستاد تنظیم بازار

عباس تابش، رئیس سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان درباره افزایش نرخ تعرفه‌های حمل‌ونقل مسافر و بار اظهار کرد: افزایش ۲۵ تا ۴۵ درصدی نرخ بلیت قطار، نرخ حمل‌ونقل مسافر، نرخ کرایه بار و تعرفه‌های بندری با مصوبه ستاد تنظیم بازار کشور انجام شده است. رئیس سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان با بیان اینکه متولی حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی است، گفت: با پیشنهاد افزایش نرخ تعرفه‌های مذکور توسط وزارت راه به ستاد تنظیم بازار، این ستاد نیز پیشنهاد مذکور را به سازمان حمایت ارجاع داد، بررسی‌های ما در مورد افزایش قیمت‌ها متفاوت از وزارت راه بود و در نهایت اعداد پیشنهادی ما برای افزایش قیمت‌ها به ستاد تنظیم بازار ارسال و مصوب شد. نرخ حمل بار به‌ازای هر تن - کیلومتر حداکثر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ سال ۱۴۰۰ تعیین شده است.

وی در پاسخ به این سوال که چرا باوجود تاکید دولت بر جلوگیری از افزایش قیمت‌ها، این افزایش قیمت‌ها اعمال می‌شود؟ بیان کرد: اگر بهای تمام‌شده کالا پرداخت نشود کالا حمل نمی‌شود، وقتی متغیرهای نرخ کالایی تغییر می‌کند، بهای تمام‌شده آن نیز تغییر می‌کند،بنابراین حمل‌کننده بار یا مسافر باید بتواند هزینه‌ها را تامین کند.

دولت تمام هزینه‌ها را افزایش داد



علیرضا حسنی، رئیس کمیسیون تولید و صادرات اتاق اصناف ایران در گفت‌وگو با صمت به افزایش چشمگیر و سنگین هزینه‌های تمام‌شده تولید کالاها برای تولیدکنندگان و همچنین فروشندگان تاکید کرد. او سیاست‌های دولت در برابر افزایش هزینه‌ها را یکی از دلایل اصلی این اتفاق عنوان و در ادامه تصریح کرد: پیش از پرداختن به تاثیر افزایش کرایه حمل‌ونقل بر بازار، باید به این نکته تاکید کرد هر مسئله‌ای که به هزینه‌های تولید و همچنین نظام توزیع مبلغی اضافه کند، عاملی بر ایجاد تورم در بازار خواهد بود؛ چه کرایه حمل بار باشد و چه مالیات‌های صنفی، چرا که یک کالا تا زمانی که به‌دست مصرف‌کننده برسد، مراحل مختلفی را طی می‌کند و هزینه هر بخش به‌نوبه خود بر بهای کالاها تاثیرگذار است. وی ادامه داد: در توضیح تاثیر چندبرابری فشار هزینه‌ها بر نرخ کالای تمام‌شده می‌توان به رشد ۵۷ درصدی پایه حقوق کارگری در امسال اشاره کرد؛ این افزایش هزینه تنها در بحث تولید اثرگذار نبوده و بهای نظام توزیع و نیروی انسانی دخیل در روند ورود کالا به بازار نیز گران‌تر خواهد شد، بنابراین محصولی که در نهایت به‌دست مشتری می‌رسد، بیش از مبلغی که انتظار داریم رشد قیمتی خواهد داشت.

▣ تمام بخش‌ها نیازمند حمل‌ونقل

حسنی در ادامه صحبت‌های خود تصمیمات دولتی را از عوامل مهم سیر صعودی نرخ نهایی کالاها و محصولات در بازار مصرف عنوان کرد و توضیح داد: از ابتدای امسال، تمامی هزینه‌های مربوط به تولید و نظام توزیع چندبرابر شد. رشد ۵۷ درصدی حقوق کارگر، افزایش میزان مالیات اصناف و واحدهای تولیدی، سیر صعودی هزینه‌های مربوط به بیمه‌های تامین اجتماعی و در نهایت افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی و باری از مسائل مهمی است که طی یک ماه گذشته از شروع سال جدید، به فشار هزینه‌های تولید و توزیع افزوده است. در رابطه با تاثیر افزایش کرایه حمل‌ونقل بر بازار باید تاکید کرد کالاها در تمامی فرآیند تولید و توزیع خود، نیاز به جابه‌جایی و استفاده از ناوگان حمل‌ونقل دارند، بنابراین افزایش هزینه در این بخش، طی چندین نوبت بر نرخ کالاها تاثیر خواهد داشت. رئیس کمیسیون تولید و صادرات اتاق اصناف ایران ادامه داد: ارسال محصول از درب کارخانه یا واحد تولیدی به مراکز توزیع و پس از آن پخش و انتقال کالاها در بازار، همگی نیاز به استفاده از ماشین‌های باری و حمل‌ونقل دارند، از این‌رو افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، در چندین مرتبه و مرحله بر بهای تولیدات اثر خواهد داشت.

▣ بازار در انتظار تورم

رئیس کمیسیون تولید و صادرات اتاق اصناف ایران به محاسبه نرخ نهایی کالاها در بازار توسط فروشندگان اشاره کرد. او ایجاد تورم در جامعه را نتیجه افزایش هزینه‌ها در تمامی بخش‌های مربوط به نظام تولید و توزیع عنوان کرد و ادامه داد: فروشندگان و صاحبان واحدهای صنفی برای ارائه کالاها به بازار، در ابتدا تمام هزینه‌هایی را که برای خرید محصول پرداخته‌اند، محاسبه کرده و پس از آن با در نظر گرفتن مقدار درصدی سود برای کسب‌وکار خود، آن کالا را به مصرف‌کنندگان می‌فروشند. صاحبان واحدها و بنگاه‌های توزیعی مانند مغازه‌ها، برای تهیه محصولات نه‌تنها بهای تولیدشده محصول را باید بپردازند، بلکه کرایه حمل‌ونقل بار و دیگر موارد از جمله هزینه کارگر و حامل‌های انرژی را نیز باید بپردازند. در پایان با در نظر گرفتن تمامی این هزینه‌ها، درصد سود مدنظر خود را به بهای کالاها اضافه و سپس در بازار عرضه می‌کنند. حسنی تاکید کرد: همان‌طور که توضیح داده شد، سیاست دولت در رابطه با افزایش هزینه‌های تولید و سایر بخش‌های درگیر با جامعه مانند حمل‌ونقل عمومی در ادامه منجر به شکل‌گیری تورم در بازارها می‌شود. در این مسیر تولیدکنندگان، بازیگران نظام توزیع و در نهایت مصرف‌کنندگان مجبور به پرداخت هزینه‌های سنگین اضافی خواهند بود، از این‌رو مناسب به‌نظر می‌رسد تا دولت تاثیرات تصمیمات و سیاست‌های خود را همواره در نظر داشته باشد.

▣ هزینه‌های تحمیل‌شده به اصناف

یکی از دلایل اصلی افزایش بهای حمل‌ونقل، کاهش یارانه‌های دولتی مربوط به این بخش است. حسنی در رابطه با عملکرد دولت در حمایت از واحدهای تولیدی و ایجاد بسترهای مناسب برای ناوگان حمل‌ونقل کشور گفت: طبق اعلام دولت، هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی به‌میزان ۳۵ درصد افزایش داشته و در ادامه شاهد همین رشد نرخ در کرایه‌های حمل‌ونقل‌های باری خواهیم بود. این میزان افزایش نرخ، به‌نظر می‌رسد هم برای تولیدکننده و هم مردم کمی غیرمنصفانه بوده و در ادامه تمامی اقشار را دچار چالش خواهد کرد. وی ادامه داد: تا به امروز واحدهای تولیدی و صنفی خرد و کوچک، حمایت مناسبی از سوی دولت دریافت نکرده‌اند. دولت بدون فراهم‌سازی بسترهای مناسب در تمامی بخش‌ها، دست به افزایش قیمت‌ها در حوزه‌های حساس و تاثیرگذار زده است. همان‌طور که در ابتدا گفته شد هزینه‌های مربوط به بیمه تامین اجتماعی، نیروی انسانی، حامل‌های انرژی، حمل‌ونقل و مالیات همگی از مواردی هستند که با شروع سال جدید، به میزان چشمگیری افزایش یافتند. رئیس کمیسیون تولید و صادرات اتاق اصناف ایران ضمن گلایه از نقایص عملکرد دولت گفت: تمام هزینه‌های عنوان‌شده، از سوی دولت به واحدهای تولیدی، اصناف و همچنین مصرف‌کنندگان تحمیل شده است. اصناف انتظار حمایت از دولت ندارند و تنها خواسته آنها کاهش مشکلات و موانعی است که دولت بر سر راه تولید ایجاد کرده است. امیدواریم افزایش هزینه‌های اعمال‌شده در یک ماه اخیر، در همین نقطه متوقف شده و شاهد افزایش مشکلات و هزینه‌ها از طرف دولت نباشیم.

غیر از کمبود ماشین‌های باربری یا دیگر وسایل مربوط به حمل‌ونقل، با فرسودگی این ناوگان نیز روبه‌رو هستیم، این فرسودگی سبب شده تا در برخی کالاها شاهد دورریز باشیم که به زیان تولید ملی است

کمبود تجهیزات باربری



سیدرضا نورانی، فعال اقتصادی و رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی ایران در گفت‌وگو با صمت ، یکی از مهم‌ترین خلأها و نقایص موجود در بخش تولید و فعالیت‌های تجاری را نبود بستر مناسب در بحث ناوگان حمل‌ونقل کشور عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: یکی از دلایل افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، کاهش تخصیص یارانه دولت به این بحث است، اما این در حالی است که دولت تا به امروز در سال‌های اخیر هیچ اقدام مثبتی برای رفع خلأهای موجود در ناوگان حمل‌ونقل کشور، چه در بخش عمومی و چه تجاری انجام نداده است، به‌عنوان مثال در مباحث صادراتی، با کمبود تجهیزات باربری مناسب هم در حمل‌ونقل زمینی و هم آبی مواجهیم. بخش خصوصی بارها به دولت اعلام کرده که می‌تواند با ارز حاصل از صادرات خود، تجهیزات و ماشین‌های مناسب باربری را وارد کند اما دولت هیچ اجازه‌ای در این‌باره صادر نکرده است. وی تاکید کرد: امروزه به‌دلیل کمبود تجهیزات در ناوگان حمل‌ونقل، چه در تجارت داخلی و چه خارجی، اجاره‌بهای خدمات، بسیار افزایش پیدا کرده است. این موضوع طبیعی است که هزینه‌های فعالیت‌های تجاری را برای فعالان اقتصادی بسیار افزایش دهد. همچنین از سوی دیگر به‌دلیل فرسودگی و نامناسب بودن وضعیت حمل‌ونقل، انتقال کالاهای فسادپذیر در مقاصد موردنظر، به‌ویژه در خارج از کشور با سختی و چالش‌های فراوان انجام می‌شود. تمامی این موارد نکاتی است که نشان می‌دهد دولت هیچ‌گونه اقدام مثبتی در زمینه تهیه زیرساخت‌های مناسب برای بهبود و توسعه حمل‌ونقل در کشور انجام نداده است.

▣ معضل فرسودگی ماشین‌ها

نورانی در ادامه صحبت‌های خود، بهبود وضعیت حمل‌ونقل را یکی از لوازم توسعه صادرات و فعالیت‌های تجاری عنوان کرد. او معتقد است دولت با ایجاد موانع برای واردات تجهیزات و ماشین‌آلات ناوگان حمل‌ونقل، باعث افزایش اجاره‌بهای خدمات در این بخش شده است. او در این‌باره توضیح داد: غیر از کمبود ماشین‌های باربری یا دیگر وسایل مربوط به حمل‌ونقل، با فرسودگی این ناوگان نیز روبه‌رو هستیم، این فرسودگی سبب شده تا در برخی کالاها شاهد فاسد شدن و دور ریخته شدن تولیدات در مقصد باشیم؛ این یعنی دورریز تولیدات و زیان در بخش تولید. وی ادامه داد: همچنین از سویی دیگر کمبود و فرسودگی تجهیزات و همچنین نبود نظارت مناسب دولت در بخش حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها، سبب شده تا اجاره‌بهای خدمات بدون هیچ قانون و چارچوبی باشد. رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی ایران در ادامه به نمونه‌هایی از مشکلات زیرساختی در بخش حمل‌ونقل تجاری اشاره کرد و گفت: دولت‌ها در چندین سال گذشته اهدافی در راستای توسعه صادرات در کشور عنوان کردند؛ این در حالی است که هیچ بستری برای این توسعه فراهم و حتی از فعالان اقتصادی که خواهان ایجاد زیرساخت‌های لازم هستند، حمایت نکرده‌اند، به‌عنوان مثال بخش خصوصی بارها به دولت اعلام کرده می‌تواند با ارز حاصل از صادرات خود، ماشین‌ها و لوازم به‌روز جهانی برای انتقال مناسب کالاها و محصولات وارد کشور کند، اما دولت تا به الان از صدور اجازه این اقدام سر باز زده است.

▣ دست‌اندازهای مسیر حمل‌ونقل صادراتی

رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی ایران همچنین افزایش نرخ تمام‌شده کالا را چه در بازارهای داخلی و چه خارجی، متاثر از افزایش اجاره بهای حمل‌ونقل عنوان کرد و در این‌باره توضیح داد: طبیعی است با افزایش هزینه حمل‌ونقل، نرخ تمام‌شده کالاهایی که به بازارها می‌رسند، بالا خواهد رفت. این فشار هزینه‌ها هم برای تولیدکننده و هم مصرف‌کننده زیانبار است. از سویی دیگر حتی اگر کاهش کیفیت کالایی را که به مقصد صادراتی می‌رسد جزو زیان‌های فرسوده بودن و کمبود ماشین‌آلات حمل‌ونقل در نظر نگیریم، با افزایش کرایه ماشین‌های باربری، تاجران در روابط بین‌المللی خود نیز دچار مشکل خواهند شد. نورانی خاطرنشان کرد: زمانی که قصد داریم به اهداف توسعه‌ای خود دست یابیم، باید شرایط مناسب با آن را مهیا کنیم. دولت برای بهبود وضعیت بازار داخل و گسترش مقاصد تجاری بین‌المللی باید همواره نقاط ضعف موجود را شناسایی و درصدد رفع آنها برآید. با مشکلات فعلی در تولید و اقتصاد کشور، افزایش بهای حمل‌ونقل تا ۴۰ درصد، نتیجه‌ای جز سنگین‌تر شدن بار مشکلات نخواهد داشت.

سخن پایانی

یکی از مهم‌ترین دلایل عنوان‌شده برای افزایش نرخ حمل‌ونقل، کاهش تدریجی یارانه‌های اختصاص داده‌شده به این بخش است. اما پیش از حذف یارانه‌ها، دولت وظیفه داشت تا بسترهای مناسب حمل‌ونقل را، چه در بخش عمومی و چه باربری، مهیا کند، آن‌طور که از شواهد پیداست همچنان ناوگان حمل‌ونقل کشور در تمامی بخش‌ها دچار ضعف‌های بسیار زیادی است. از کمبود تعداد ماشین‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل عمومی گرفته تا ماشین‌های حمل بار. این موضوع در ادامه می‌تواند ضمن ایجاد مشکلات مهم برای واحدهای صنفی و بخش تولید، تورم و چالش‌های جدی را برای بازار به‌همراه داشته باشد.

عضو شورای پنجم شهر تهران در گفت‌وگو با صمت:

مترو تهران باید به شهرهای اقماری برسد



عکس: آیدا فریدی

آلودگی هوا و ترافیک، دو معضل اساسی کلانشهر تهران است. مهم‌ترین راهکار رفع این مشکل، توسعه حمل‌ونقل عمومی با اولویت مترو است. در ۴ سال گذشته عقب‌ماندگی‌های زیادی در زمینه توسعه حمل‌ونقل عمومی شاهد بودیم. برخی کارشناسان معتقدند فاصله معناداری در حوزه‌های گوناگون از واگن‌های مترو گرفته تا اتوبوسرانی و تعداد ون‌ها تا وضع مطلوب وجود دارد. بسیاری نیز تاکید دارند این عقب‌ماندگی در ناوگان حمل‌ونقل عمومی باعث نارضایتی کاربران در این حوزه شده است. از سوی دیگر، رشد شتابان جمعیت و افزایش تعداد خودروها، حجم سرسام‌آور ترافیک و به‌تبع آن، آلودگی نفس‌گیر در کلانشهر تهران، توسعه ناوگان مترو تهران را به ضرورتی اجتناب‌ناپذیر بدل کرده است. آمارها نشان می‌دهد از سال ۸۴ تا ۹۶ ناوگان مترو تهران توسعه محسوسی داشته اما به‌یک‌باره و در ۴ سال گذشته روند توسعه (هلدینگ) به‌جز در تکمیل بخشی از خطوط و بهره‌برداری تعدادی ایستگاه متوقف شده است، به‌طوری‌که به اذعان مدیران وقت شهری حتی یک کیلومتر مترو هم در تهران احداث نشد. محمد علیخانی، نماینده پیشین مجلس شورای اسلامی و از اعضای شورای پنجم شهر تهران با بیان اینکه تکمیل مترو فعلی تهران ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد، معتقد است تامین این اعتبار به سرعت ممکن نخواهد بود. علیخانی در گفت‌وگو با صمت با تاکید بر اینکه برای ساخت هر کیلومتر مترو باید حدود ۱۲۰۰ میلیارد تومان هزینه شود، گفت: طبق برنامه اگر سالی ۱۲.۵ کیلومتر به خط مترو تهران اضافه شود، می‌توان در این بخش، عملکرد شهرداری را قابل‌دفاع دانست.

مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

اولویت‌های مدیریت شهری

ناگفته پیداست هرقدر دولت برای اجرای اولویت‌های مدیریت شهری در بازسازی و توسعه ناوگان، تکمیل و بهره‌برداری خطوط ایستگاه‌ها دخالت کند، به همان میزان، مدیریت شهری خواهد توانست سریع‌تر وارد فاز توسعه خطوط جدید و افزایش شبکه در نقاط گوناگون و توزیع عادلانه امکانات حمل‌ونقل عمومی و پاک کلانشهر شود.

این رضایت‌بخش نیست که سهم ناوگان مترو تهران از کلانشهری با روزانه ۱۸ میلیون سفر، فقط ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار سفر باشد. بنابراین باید برای افزایش سهم مترو، همه نهادهای مسئول با تمام توان پشتیبان مدیریت شهری باشند.

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

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

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

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

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

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

قبل از هر چیز باید بدانیم ناوگان فعلی قطار شهری فرسوده است و تعداد واگن‌ها کم؛ به‌بیان دیگر خط کافی در برخی بخش‌ها ایجاد کرده‌ایم اما هنوز نتوانسته‌ایم قطار و واگن کافی برای آنها فراهم کنیم، به‌همین دلیل از زیرساخت فعلی نیز به‌نحو احسن استفاده نمی‌شود.

پرواضح است برای اینکه تمام ظرفیت‌های فعلی بالفعل شوند، نیاز به بودجه و سرمایه‌گذاری بیشتری است که در شرایط فعلی کشور، معقول به‌نظر نمی‌رسد.

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

هم‌اکنون نیاز به ۳ هزار واگن جدید داریم. اگر هر واگن را براساس نرخ دلار بازار آزاد حساب کنیم، تامین آن حدود ۳۰ میلیارد تومان هزینه دارد.

حال باید توجه شود که هر قطار ۷ واگن دارد؛ یعنی باید برای هر قطار ۲۱۰ میلیارد تومان بودجه مربوط به تامین واگن کنار گذاشته شود.



محمد علیخانی

اگر مترو تهران به شهرهای اقماری نرسد، افراد دوباره باید به خودروهای شخصی تکیه کنند

حالا اگر قرار باشد ۳۳ هزار واگن موردنیاز همین امروز تامین شود، باید حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شود، در حالی‌که بودجه سال آینده شهرداری حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان است.

چطور کسی می‌تواند ادعا کند در ۴ سال و با این بودجه می‌تواند پروژه مترو تهران را تکمیل کند؟ به‌نظر من، با این وضعیت، حتی امکان استفاده کامل از ظرفیت بالقوه هم وجود ندارد.

وعده را نمی‌توان تحلیل کرد. قول دادند ۴ میلیون واحد مسکونی بسازند. امیدوارم موفق شوند اما در دوره احمدی‌نژاد با آن درآمدهای افسانه‌ای، در مجموع ۸ سال فقط ۸۵۰ هزار واحد مسکونی، با آن استاندارد نازل آماده شد. چطور در شرایط فعلی می‌توان سالی یک میلیون واحد مسکونی ساخت؟ این را نمی‌دانم.

◉ پس شهروندان تهرانی باید قید استاندارد شدن حمل‌ونقل عمومی را به‌دلیل مشکلات شهرداری و مدیران شهری بزنند؟

اشتباه نکنید، مسئول توسعه حمل‌ونقل شهرها، دولت‌ها هستند و در این زمینه قوانین هم وجود دارد اما دولت به‌دلیل مشکلاتی مانند تحریم‌ها، کسری بودجه، تورم، اشتغال، مسائل امنیتی و دفاعی و... توجهی به این موضوع ندارد.

در هر صورت، این هدف شوراهای شهر است که حمل‌ونقل عمومی را گسترش دهند و همواره، توسعه حمل‌ونقل عمومی جزو اهداف مدیران شهری بوده است اما این مهم بدون حمایت کافی ازسوی دولت‌ها نتیجه‌ای نخواهد داشت.

در عین حال با توجه به مشکلات موجود شاید این انتظار که دولت به مشکلات ناوگان حمل‌ونقل شهری بپردازد را درست ندانند. دولت، امروز با مشکلات و اعتراضات گوناگون طبقه کارگر و اقشاری مانند معلمان و بازنشستگان مواجه و قوه مجریه درگیر تامین هزینه‌های خود است.

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

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

یک شهر برای اینکه شهر باشد باید اماکن گوناگون و موردنیاز شهروندان خود را داشته باشد که از مراکز درمانی گرفته تا ورزشی و آموزشی را در برمی‌گیرد. در این میان، حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین ارکان یک شهر است و بدون داشتن یک سیستم حمل‌ونقل همگانی استاندارد، شهری به‌وجود نخواهد آمد.

تهران، شهری با حدود ۳۰۰ سال قدمت است که ابتدا بسیار کوچک بود و به‌تدریج وسعت یافت. این رشد سبب شد تهران به حاشیه‌ها و روستاهای اطراف خود متصل و از یک شهر کوچک به یک ابرشهر تبدیل شود.

◉ چه مواردی مانع توجه به ملزومات توسعه شهری تهران شده است؟

مسئله اصلی این بود که توسعه شهری سریع‌تر از توسعه زیرساخت‌ها انجام می‌شد. مثلا پروژه‌ای تعریف می‌شد که بنا بود با اجرایی‌شدن آن بخشی از نیازها برطرف شود اما پیش از اینکه پروژه به مرحله بهره‌برداری برسد، شهر رشد کرده و نیازهای دیگری به‌وجود آمده بود.

در واقع امکانات به‌کُندی تامین می‌شد اما نیازها روزافزون رشد می‌کرد.

◉ مسئولان جدید شهر تهران مدعی هستند با سرعت می‌توانند مشکلات آن را حل کنند. آیا واقعا می‌شد مترو تهران را ۴ ساله تکمیل کرد و در دوره‌های گذشته به آن بی‌توجهی شده است؟!

فکر می‌کنم این ادعاها بیش از اینکه بیانگر پیشتاز بودن یک مدیر یا شهردار باشد، نشان‌دهنده ناآشنایی او با مدیریت شهری است.

بگذارید این را مورد تاکید قرار دهم که مسئله من دفاع از عملکرد شورای شهر پنجم نیست و دعوای جناحی و سیاسی هم با کسی، به‌ویژه شهردار و اعضای شورای شهر جدید ندارم و اگر هم روزی وعده‌هایی که می‌دهند عملی شود، خوشحال خواهم شد و باید از آنها قدردانی کرد.

اگر از نظر کارشناسی به مسئله بنگریم، ادعای تکمیل ۴ ساله مترو تهران یا ساخت سالانه یک میلیون واحد مسکونی را نباید جدی گرفت. وعده‌ها باید تناسب درستی با توانایی‌ها و امکانات داشته باشند.

بنا بر برنامه‌های تعیین‌شده، مترو تهران باید تا سال ۱۴۲۰ تکمیل شود، حال اگر مدیران جدید ادعا می‌کنند می‌توانند تا ۱۴۰۴ آن را تکمیل کنند، چاره‌ای نیست، جز اینکه ۴ سال صبر کنیم تا در عمل مشخص شود، این حرف، چقدر کارشناسی است و چقدر سیاسی.

◉ با این اوصاف، انتظار تغییرات کیفی زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی شهر تهران، بجا نیست. فکر می‌کنید مدیران فعلی می‌توانند توجه دولت را جلب کنند؟

اگر بتوانند خوب است. البته ما در این کار ناموفق بودیم و در نهایت از ما حمایت کافی نشد. در مجموع اگر وعده‌هایی که می‌دهند را مبنا قرار دهیم، باید گفت آنها هنوز نسبت با این حوزه آشنایی ندارند و باید زمان بگذرد تا متوجه شوند موضوع چیست.

مترو تهران باید بتواند شهرهای اقماری را به پایتخت وصل کند. بخش مهمی از کارگران شهری، در حاشیه‌های شهر زندگی می‌کنند، چراکه مسکن آن‌قدر گران شده که امکان تامین آن را ندارند

◉ دستاورد دوره پنجم شورای شهر در حوزه حمل‌ونقل را چه می‌دانید؟

موضوع دستاوردهای ما نیست. ما همه تلاش خود را کردیم تا تعداد مشخصی اتوبوس و مینی‌بوس به ناوگان حمل‌ونقل شهری اضافه کنیم. در همین راستا در نیمه نخست سال گذشته ۲ بار و هر بار ۲۰۰ دستگاه خودرو به حمل‌ونقل شهری افزوده شد. سعی کردیم این ناوگان را نوسازی کنیم، چون فرسودگی اتوبوس‌ها در کشور خیلی زیاد است.

البته در نهایت دوستان این را هم برنتابیدند و می‌گویند ما این اتوبوس‌ها را ظرف ۲ ماه آماده کرده‌ایم. امیدواریم در مدت ۲ ماه بقیه مشکلات را هم حل کنند.

◉ تهران به چه تعداد اتوبوس جدید نیاز دارد؟

حدود ۶ هزار اتوبوس. البته تلاش کردیم ۳ هزار اتوبوس آن را در دوره پنجم شورا تامین کنیم.

◉ عملکرد دوره پنجم شورای شهر تهران در تکمیل مترو چگونه بود و چه انتظاری را از مدیران این دوره، معقول می‌دانید؟

اگر ادعاها کنار گذاشته شود، بهتر می‌شود به هم کمک کرد. شاید دوستان از پشت‌پرده خبر دارند و مطمئن هستند سرمایه بزرگی قرار است به کشور سرازیر شود که این وعده‌ها را می‌دهند.

به این نکته باید توجه کنیم که بودجه پیشنهادی شهرداری برای سال آینده حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان است. در مقابل، ساخت هر کیلومتر مترو، با تونل، ریل و واگن با استاندارد بالا ۱۵۰۰ میلیارد تومان و با استاندارد پایین، ۱۲۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد.

با این حساب، برای تکمیل ۲۵۰ کیلومتر باقیمانده، شهرداری به ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد؛ به‌زبان ساده‌تر، تحقق وعده شهردار، نیاز به ۶ سال سرمایه شهرداری دارد که در مدت ۴ سال فقط در مترو هزینه شود.

برای تکمیل این پروژه طبق برنامه، یعنی تا سال ۱۴۲۰ باید سالانه ۱۲.۵ کیلومتر مترو ساخته شود. این رقم مناسب و به‌نسبت معقولی است. البته در زمان ما هم این محقق نشد و در ۴ سال دوره پنجم شورا در نهایت ۴۰ کیلومتر مترو ساخته شد.

البته کلنگ بخشی از آن، در گذشته خورده بود و در دوره ما به بهره‌برداری رسید. به‌هر حال خود دچار عقب‌ماندگی بودیم. مدیران حاضر اگر سالی ۱۲.۵ کیلومتر مترو با وضعیت فعلی بسازند، باید موردتقدیر قرار بگیرند.

ضمن اینکه مترو تهران در نهایت باید بتواند شهرهای اقماری را به پایتخت وصل کند. بخش مهمی از کارگران شهری، در حاشیه‌های شهر زندگی می‌کنند، چراکه مسکن آن‌قدر گران شده که این کارگران امکان تامین خانه ندارند.

حداقل انتظاری که آنها دارند تامین حمل‌ونقل ایمن و ارزان عمومی است تا حداقل خود را راحت‌تر سرکار برسانند. اگر مترو تهران به شهرهای اقماری نرسد، دوباره باید افراد به خودروهای شخصی تکیه کنند و این امر به افزایش تلفات جاده‌ای منجر خواهد شد.



نظرگاه

حمل‌ونقل، نیازمند جوان‌سازی و ارتقای بهره‌وری



سید علی حسینی- عضو کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران: صنعت حمل‌ونقل از جمله صنایعی است که در ارتباط مستقیم با همه بخش‌های اقتصادی فعالیت می‌کند و شرایط حاکم بر آن اثرات قابل توجهی روی بازار می‌گذارد، بنابراین توجه به نیازهای این صنعت باید در اولویت برنامه‌های اقتصادی کشور باشد.

آنچه امروز در حوزه لجستیک کشور اهمیت بالایی دارد، تجهیز امکانات موجود و نوسازی ناوگان است. براساس اظهارات رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران مدت‌هاست موضوع نوسازی و بهسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور مورد تاکید قرار گرفته است و در همین راستا اقداماتی از چند سال قبل شروع شده و همچنان ادامه دارد.

سال گذشته این گفتمان در صنعت حمل‌ونقل کشور ایجاد شد که لازم است در همه مدهای صنعت، نوسازی ناوگان شکل بگیرد. در وزارت راه‌وشهرسازی نیز این گفتمان تقویت شده و در ناوگان جاده‌ای توانستیم نسبت به سایر بخش‌ها، موفق‌تر عمل کنیم. در این سال بخش زیادی از کامیون‌ها و کشنده‌هایی که وارد شده و در گمرکات باقی مانده بودند، ترخیص و وارد ناوگان شدند. این روند همچنان ادامه دارد و امیدواریم با اجرای این طرح شاهد جوان شدن سن ناوگان کشور باشیم.

■ تامین نیاز بخش ریلی به لکوموتیو

می‌توان در صادرات محصولاتی مانند فولاد از بخش ریلی استفاده بهینه کرد، لازم بود موضوع نوسازی را در این حوزه نیز جدی بگیریم، البته در این بخش آنچه صنایع و بخش ریلی را در سال ۱۴۰۰ اذیت کرد، کمبود دیزل‌های لکوموتیو بود. در نیمه دوم سال با پدیده رسوب واگن‌های بارگیری‌شده روبه‌رو شدیم. در این شرایط قرار شد تولیدکنندگان داخلی فعال شوند و نیاز بخش ریلی به این دیزل‌ها را تامین کنند. البته با فعال شدن بخش داخلی هنوز قادر به تامین کل نیاز موجود نیستیم و این مسئله را با دولت هم در میان گذاشتیم و درخواست داریم شرایطی را فراهم کنند تا بتوانیم باوجود تحریم‌ها، دیزل لکوموتیو را حتی به‌صورت دست دوم وارد کنیم تا نیاز داخل برآورده شود.

■ استفاده از کشتی‌های رو-رو در دریای خزر

باید حوزه دریایی را در ۲ بخش بررسی کرد؛ اول دریای خزر که برنامه‌ریزی در این حوزه ایجاد خطوط منظم کشتیرانی و بالا بردن سهم دریانوردی ایران در دریای خزر است. از طرفی افزایش تعداد کشتی‌های کانتینربر ایران در این دریا موضوع دیگری بود که ملاک عمل قرار گرفت تا بتوانیم از این ظرفیت برای حمل تعداد بیشتر محموله‌های خود استفاده کنیم.

موضوع مهم‌تر از همه در دریای خزر، سرمایه‌گذاری روی استفاده از کشتی‌های رو-رو است، چون هنوز بحث امنیت سرمایه‌گذاری روی این بخش شکل نگرفته، نه بخش خصوصی و نه حتی دولت وارد میدان نشده‌اند، درصورتی که به‌شدت به این وسیله نیاز داریم؛ بنابراین آنچه در سال ۱۴۰۱ باید در اولویت برنامه‌ریزی‌ها قرار بگیرد، ایجاد بسترهای لازم برای سرمایه‌گذاری و خرید کشتی‌های رو-رو در دریای خزر است.

■ توسعه بنادر اقیانوسی کشور

بخش دوم، دریای عمان و خلیج‌فارس است که در این حوزه توسعه بنادر کوچک و بزرگ، ملاک عمل قرار دارد. در جنوب کشور، تقویت بنادر اقیانوسی یکی از اولویت‌های دولت بوده که بیشتر تمرکز هم روی بندر چابهار است که برای پوشش ترانزیت افغانستان از تحریم‌ها معاف شده و موقعیت خوبی را فراهم کرده تا از ظرفیت آن بهره ببریم.

بر این اساس، جاده‌ها و پایانه‌های این بنادر در حال نوسازی، بهسازی و توسعه هستند. از طرفی قرار است تا سال ۱۴۰۲ بخش ریلی بندر چابهار هم تکمیل شود.

■ تقویت بخش باری ناوگان هوایی

در حوزه هوایی هم، تجهیز ناوگان شرکت‌های هوایی برای توسعه ناوگان هوایی باری را در سال ۱۴۰۰ یکی از برنامه‌هایی دانست که مورد پیگیری قرار گرفت. در این راستا تلاش شد تا امکان اختصاص سوخت یارانه‌ای به بخش باری نیز مانند ناوگان مسافری تعلق بگیرد و به‌نظر می‌رسد دولت تا حدودی استدلال‌ها را پذیرفته و امیدواریم این اتفاق هم بیفتد.

■ سخن پایانی

تربیت نیروی انسانی متخصص در حوزه ناوگان جاده‌ای یکی از موضوعاتی است که باید ملاک عمل باشد. باید جوانان برای ورود به این عرصه ترغیب شوند، در حال حاضر سن رانندگان در ناوگان جاده‌ای در حال افزایش است و به‌دلیل غیراقتصادی بودن شرایط، جوانان تمایلی به انتخاب این شغل ندارند. اگر این روند ادامه پیدا کند، در آینده نزدیک با چالش جدی مواجه خواهیم شد که مانند آن را سال گذشته در برخی کشورهای اروپایی دیدیم. موضوع دیگر، تمرکز روی ارتقای سطح بهره‌وری در صنعت حمل‌ونقل است. باید فرآیندهایی را تعریف کنیم تا با امکانات امروز میزان درآمدزایی و حجم حمل بار و مسافر را افزایش دهیم. در نوروز امسال دیدیم که حجم مسافرت‌ها چگونه بود. این نشان می‌دهد که تا حدی بازار از رکود کرونا در حال خارج شدن است و فشارها روی بخش حمل‌ونقل افزایش می‌یابد، از طرفی اگر مذاکرات وین هم به نتیجه برسد اقتصاد تا حدی رونق پیدا می‌کند و در این شرایط نیز بخش لجستیک کشور باید پاسخگوی انتظارات و مطالبات باشد.

سایه سنگین کرایه بر نرخ محصولات کشاورزی

سوءمدیریت سیستم حمل‌ونقل، کالا را گران می‌کند

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir

برای تحقق یک مبادله تجاری، عوامل متعددی باید به‌درستی و به‌طور مطلوب عمل کنند. این عوامل مولفه‌هایی چون تشریفات و رویه‌های صادرات و واردات، خدمات تجاری اعم از حمل‌ونقل، بانک، بیمه، زیرساخت‌های فناوری اطلاعات، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، گمرکات و نظیر آن را در برمی‌گیرند که ناکارآمدی در هریک از عوامل فوق بر مبادلات اثرگذار است. برای رفع موانع موجود بر سر راه کارآمدی مبادلات تجاری، تسهیل تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل حائزاهمیت است. در واقع یکی از عوامل موفقیت تجارت خارجی، وجود زنجیره‌های کارآمدی از عملیات و زیرساخت‌های لجستیک و حمل‌ونقل از مبدأ تا مقصد است. خلاصه اینکه حمل‌ونقل و باربری محصولات مختلف به‌ویژه کالاهای کشاورزی در بسیاری از استان‌ها یک دغدغه اساسی است اما گویا عزمی برای رفع این نقیصه وجود ندارد.



عکس: صمت

اثرگذاری مستقیم کرایه بر نرخ محصولات

امیر حسینی ـ عضو کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی یاسوج: حمل‌ونقل بخشی از هزینه‌های تمام‌شده هر محصولی است و هر تحولی در نرخ کرایه حمل یا کمبود ناوگان به‌شکل مستقیم و سریع نرخ کالاها را تغییر می‌دهد، حتی اگر نرخ لاستیک خودرو افزایش داشته باشد، با افزایش کرایه حمل شاهد افزایش نرخ تمام‌شده محصولات خواهیم بود و اینها یک زنجیره به هم مرتبط در تامین غذای مردم از مزرعه تا سفره است.

در همین روزهای اخیر خودروهای حمل بارهای کشاورزی خواستار افزایش نرخ کرایه حمل بودند و از کار دست کشیدند که شاهد کمبود و افزایش بی‌سابقه نرخ گوجه‌فرنگی بودیم و این نشان می‌دهد که بازار محصولات کشاورزی متاثر از تکانه‌های عوامل ثانویه است.

■ اهمیت زمان

فاکتور زمان در ارسال بارهای کشاورزی به بازار مصرف، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. حمل‌ونقل در محصولات کشاورزی به‌دلیل فسادپذیری و لزوم تازگی آنها، حیاتی و حساس است و نیاز به انسجام و سیاست‌گذاری واحد وجود دارد، این در حالی است که حمل‌ونقل کشور فرسوده و ناکارآمد است، بنابراین خودروهای باربری کهنه و قدیمی علاوه بر افزایش آلودگی به یک دغدغه جدی در اقتصاد متکی به کشاورزی تبدیل شده‌اند.

■ نبود آمار، مشکلی غیرقابل‌انکار

از سوی دیگر واقعیت امر این است که نگاه روزمرگی در ادارات این استان از یک سو و نبود ارتباط موثر با بخش خصوصی تا حد زیادی رسیدن به یک نقطه مطلوب در تولید و صادرات را دور از دسترس کرده است، به‌علاوه اینکه حمل‌ونقل در حوزه کشاورزی بیشتر در مدیریت‌های تعاون روستایی و شرکت غله اهمیت دارد، اما بسیار واضح است که کرایه‌های حمل یکی از دغدغه‌های اصلی در بخش کشاورزی است.

■ کرایه‌ها بسیار بالا رفته

کرایه حمل از مزرعه تا مراکز خرید و بازار بسیار بالا رفته و این موضوع مزیت تولید را کاهش و ریسک این حوزه را افزایش داده است. در حال حاضر به‌دلیل نابسامانی‌ای که در حمل‌ونقل وجود دارد، این رانندگان و کامیون‌داران هستند که در مقابل کشاورزان حرف‌شان به کرسی می‌نشیند؛ در این شرایط کمبود ناوگان حمل‌ونقل در این استان نیز بر کاستی‌ها دامن می‌زند، بنابراین انتظار می‌رود تا دستگاه‌های نظارتی و اداره‌کل حمل‌ونقل در این زمینه چاره‌اندیشی کنند.

این نگرانی‌ها در حالی است که اداره‌کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در چند سال اخیر با حاشیه‌هایی روبه‌رو بوده و از رسالت‌های اصلی خود دور شده و آثار آن هم، همین حمل‌ونقل لجام‌گسیخته در این استان است.

بحران در حمل‌ونقل حوزه کشاورزی

عنایت‌الله بیابانی - قائم‌مقام دبیرکل خانه کشاورز: اوضاع حمل‌ونقل در بخش کشاورزی بسیار بحرانی است؛ به‌ویژه اینکه محصولات کشاورزی ما بسیار متنوع هستند و طی ۳۶۵ روز سال همیشه محصولی برای حمل‌ونقل و صادرات داریم. موضوع حمل‌ونقل موادغذایی نقش مهمی در تولید و تکمیل چرخه تولید دارد. وقتی به تولید و چرخه آن نگاهی اجمالی می‌اندازیم، متوجه می‌شویم که در تمامی زمینه‌ها وابستگی جامعه کشاورزی به حمل‌ونقل اجتناب‌ناپذیر است. وقتی کار را از مزرعه و باغ شروع می‌کنیم، از همان زمان بحث حمل‌ونقل اهمیت پیدا می‌کند و تا پایان کار این موضوع موردتوجه است.

■ فاکتوری موثر در ارزش‌گذاری

اگر بخواهیم محصول را از باغ به مراکز فروش ببریم، یکی از مهم‌ترین مواردی که باید به آن اهمیت بدهیم، بحث حمل‌ونقل است؛ در واقع این مقوله می‌تواند روی ارزش‌گذاری و نرخ محصول تاثیرگذار باشد، به‌علاوه اینکه نرخ تمام‌شده محصول مستقیم به هزینه حمل‌ونقل آن وابسته است، در حمل محصول از مزرعه تا مراکز فروش، هزینه حمل‌ونقل در هر مرحله، نرخ کالا را در مرحله بعد بالاتر می‌برد. در کل یکی از دلایل گران شدن میوه و محصولات کشاورزی، هزینه حمل‌ونقل آن است، به‌علاوه اینکه یکی از مسائل بسیار حائزاهمیت در بخش کشاورزی این است که حمل‌ونقل در آن باید به‌گونه‌ای باشد که موادغذایی فاسد نشوند، همچنین رساندن به‌موقع محصول، نوع خودرو و وسایلی که برای حمل محصولات تعبیه می‌شود نیز بسیار بااهمیت است.

■ تکیه بر حمل جاده‌ای

بخش اعظم حمل‌ونقل محصولات کشاورزی در کشور ما توسط ناوگان جاده‌ای انجام می‌شود، شاید بحث جابه‌جایی این محصولات در داخل مرزهای کشور قابل توجیه باشد، اما وقتی بحث صادرات مطرح می‌شود، این موضوع اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا نوع حمل‌ونقل و بسته‌بندی محصولات نقش مستقیمی در افزایش کیفیت محصولات غذایی داشته و در نهایت منجر به افزایش میزان تقاضا می‌شود. همچنین باید به این نکته تاکید داشت که هم موضوع بسته‌بندی و هم حمل‌ونقل در کشور ما باید اصلاح تا شرایط برای صادرات مهیا شود.

■ به اصلاح قوانین نیاز داریم

نکته دیگر اینکه گاهی برای رسیدن به نقطه مطلوب به اصلاح قوانین نیاز داریم. به‌عنوان نمونه گاهی برای صادرات ناچاریم از کامیون‌های کانتینردار استفاده کنیم تا محصولات را به مقصد صادراتی برسانیم، اما گاهی برخی قوانین دست‌وپاگیر سبب تاخیر زمانی برای رسیدن محصول به مقصد می‌شود که این موضوع می‌تواند سبب هدر رفتن محصولات شده و بازرگانانی که با زحمت بازاری را در آن سوی مرزها پیدا کرده‌اند، آن را از دست بدهند.

همچنین استفاده از حمل‌ونقل هوایی یکی از راهکارهای افزایش توان جابه‌جایی موادغذایی به‌شمار می‌رود. بسیاری از موادغذایی فسادپذیرند و به‌سرعت خراب می‌شوند، این در حالی است که می‌توان امکاناتی را ایجاد کرد تا این مواد بدون مشکل جابه‌جا و صادر شوند. در حال حاضر در بسیاری از پارکینگ‌های هوایی، هواپیماهای بدون‌استفاده وجود دارد که می‌تواند در اختیار بخش کشاورزی قرار گیرد و به این طریق از هدررفت محصولات کشاورزی کاسته شود، زیرا کشاورزی تنها بخشی است که در دوران کنونی و در شرایط تحریم می‌تواند ارزآور باشد؛ اگر امکانات مناسب در اختیار این بخش قرار گیرد، می‌تواند نقش بسزایی در ارزآوری داشته باشد.

■ ساماندهی صنایع تبدیلی

باتوجه به موارد یادشده حل مشکلات حمل‌ونقل می‌تواند صنایع تبدیلی ما را سروسامان بدهد. در ایران محصولات کشاورزی زیادی تولید می‌شود که می‌توان مازاد آنها را صادر کرد و حتی اگر به‌صورت تازه امکان صادرات‌شان وجود ندارد، می‌توان آنها را به‌صورت آب میوه و کنسانتره به کشورهای همسایه صادر کرد.



موضوع مهم دیگر این است که برای نگهداری این بسته‌بندی‌ها، انبارهای مکانیزه نداریم. باتوجه به تنوع آب و هوایی ایران، این یکی از الزام‌های کار در بخش کشاورزی است، اما ما از داشتن حتی یک سردخانه یا انبار خوب هم محروم هستیم. مشکلات در بخش حمل‌ونقل کشاورزی بسیار فراوان است و هرکدام از آنها منشأ مشکلات ریز و درشت دیگر است. موضوع مهم دیگر اینکه هیچ رقم دقیقی از میزان هدررفت محصولات کشاورزی در روند حمل، انبارداری یا بسته‌بندی وجود ندارد؛ البته اغراق نکرده‌ایم اگر بگوییم اصلا هیچ آماری در این‌باره وجود ندارد.

> حمل‌ونقل و باربری محصولات مختلف به‌ویژه کالاهای کشاورزی یک دغدغه اساسی است و گویا عزمی برای رفع نقیصه در این بخش وجود ندارد

سخن پایانی

حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین هزینه‌های نظام تولید و توزیع کالا در بازار است که اگر افزایش نامتناسب نداشته باشد، نرخ تمام‌شده کمتر از رقم فعلی می‌شود. در برخی کالاها سهم حمل‌ونقل در نرخ تمام‌شده کالا حتی صددرصد هم بیشتر است؛ به‌عنوان مثال نرخ حمل هر تن شن و ماسه گاهی از نرخ خود کالا بیشتر است. با این وجود در برخی استان‌ها که دارای توسعه‌نیافتگی‌های زیادی در ابعاد مختلف هستند، توجه و بها دادن به صادرات غیرنفتی می‌تواند نسخه‌ای راهگشا برای رونق اقتصاد و اشتغال باشد و بدون‌تردید بار سنگین این توسعه بر دوش سیستم حمل‌ونقل است، اما سوءمدیریت‌های مشهود در این زمینه نه‌تنها رونق اقتصادی بلکه صادرات محصولات کشاورزی را نیز با چالشی جدی روبه‌رو کرده است.

این در حالی است که بسیاری از این استان‌ها از جمله کهگیلویه و بویراحمد از مناطق مستعد تولیدات قابل‌توجهی از جمله گل‌های شاخه‌بریده، ماهی، عصاره شیرین‌بیان، سیمان، موکت، سیب‌درختی، شیر و بسیاری محصولات دیگر در حوزه کشاورزی است که در حوزه حمل‌ونقل همواره مشکل دارد. برخی معتقدند، می‌توان گفت این استان از داشتن ناوگان حمل‌ونقل باری محروم است و در همه این سال‌ها هیچ تلاش موفقی برای ایجاد و تقویت ناوگان باربری نشده است. محدودیت‌های حمل‌ونقل بارهای ساده و معمولی در حالی است که حمل بارهای تخصصی مثل شیر، ماهی و گل‌رز نیاز به ناوگان حمل‌ونقل مجهز به سردخانه و دیگر امکانات دارد که یک محدودیت جدی در راه صادرات این محصولات است.

رفع موانع پیش‌روی تولید استان فارس

استاندار فارس در کارگروه استانی ستاد تسهیل و رفع موانع تولید با بیان اینکه ۱۱ واحد تولیدی مانع‌زدایی شدند، گفت: ۱۱ بنگاه اقتصادی کوچک و بزرگ در این کارگروه به مشکلات آنها پرداخته شد که امیدواریم با تصمیمات انجام‌شده شاهد حل موانع پیش‌روی آنها در زمینه تولید باشیم.

به گزارش صمت از استان فارس، محمدهادی ایمانیه با اشاره به اینکه باید برای ورود سرمایه‌گذاران جدید در زمینه راه‌اندازی مجدد واحدهای تولیدی راکد و حتی نیمه‌فعال فراخوان عمومی داده شود، گفت: پروژه‌های متعددی در شهرک صنعتی شیراز و تمامی شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان در حال اجرا یا به‌صورت راکد هستند که باید در قالب یک فراخوان عمومی در رسانه‌ها و فضای مجازی و همچنین فضاهای شهری معرفی شوند تا بتوانیم سرمایه‌گذاران جدید به‌منظور راه‌اندازی مجدد واحدهای تولیدی، تکمیل پروژه‌ها و افزایش ظرفیت تولید نیز جذب کنیم.

حمیدرضا ایزدی، رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان فارس هم در این برنامه با بیان اینکه راه‌اندازی واحدهای تولیدی راکد و نیمه‌راکد بسیار حائزاهمیت است، گفت: بیش از ۴ هزار واحد صنعتی و تولیدی دارای پروانه در استان فارس وجود دارند که باتوجه به پایش انجام‌شده حدود ۷۰۰ واحد شناسایی‌شده راکد و نیمه‌راکد وجود دارند که طبق برنامه‌ریزی وزارت صنعت، معدن و تجارت در سطح ملی باید ۱۶۰ واحد برای راه‌اندازی هدف‌گذاری شوند.

وی افزود: این انتظار در حالی مطرح است که ما این هدف را ارتقا دادیم و امید داریم تا پایان امسال ۲۲۰ واحد تولیدی را که در حال حاضر راکد و نیمه‌راکد هستند، فعال کنیم و ظرفیت آنها را در تولید و اشتغالزایی افزایش دهیم.

ایزدی با اشاره به اینکه بکارگیری ظرفیت بخش تولید یکی از اولویت‌های اصلی این سازمان در امسال است، گفت: فهرست کارخانه‌هایی که نیمه‌تمام و در مرحله ساخت یا تجهیز است، تهیه شده تا بتوانیم تولیدکنندگان سرمایه‌گذار را برای تصدی مدیریت کارخانه جذب کنیم تا از حالت رکود خارج شوند و با تمام ظرفیت فعالیت کنند.

رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت فارس از تشکیل و راه‌اندازی کلینیک تخصصی عارضه‌یابی در ذیل کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید خبر داد و گفت: این کلینیک با عضویت نمایندگان دستگاه‌های اجرایی، بانک‌های عامل و مجموعه‌های مرتبط تشکیل شده است که به‌صورت دائم و مستمر در حال شناسایی مشکلات واحدهای صنعتی هستند تا زیرساخت‌های لازم تامین آب، برق و سایر منابع انرژی و همچنین تسهیلات و اعتبارات موردنیاز را فراهم کنند.

مزیت‌های نسبی یزد در گردشگری سلامت

مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان یزد بر لزوم معرفی مزیت‌های نسبی استان یزد در حوزه گردشگری سلامت تاکید کرد. به‌گزارش روابط‌عمومی اداره‌کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی یزد، نشست کمیته گردشگری راهبردی سلامت با حضور مدیرکل، رئیس کمیسیون گردشگری شورای اسلامی شهر یزد، نماینده معاون درمانی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد و مدیران دفاتر خدمات مسافرتی دارای گواهینامه حرفه‌ای گردشگری سلامت در محل این اداره‌کل برگزار شد. مدیرکل میراث‌فرهنگی گردشگری و صنایع‌دستی استان یزد در این نشست با بیان اینکه گردشگری سلامت تنها گردشگری پزشکی نیست، افزود: «گردشگری تندرستی و طبیعت‌درمانی از دیگر زیرمجموعه‌های گردشگری سلامت هستند که به این ۲ جنبه نیز باید توجه شود و مزیت نسبی استان در این ۳ حوزه باید معرفی شود». آخوندی در ادامه بر بهبود زیرساخت‌های استان شامل هتل، پرواز و ویزا توسط کارگروه‌های تخصصی و احصا وظایف دستگاه‌های مختلف در این حوزه تاکید کرد. او با اشاره به اینکه باید تورهای ترکیبی در حوزه گردشگری سلامت استان هم در زمینه درمان و هم گردشگری داشته باشیم، وجود سیاست‌های تشویقی برای سرمایه‌گذاران این حوزه را لازم و ضروری دانست. آخوندی به موضوع تولید محتوا درزمینه گردشگری داخلی در حوزه گردشگری سلامت استان اشاره و اظهار کرد: «به‌منظور ساماندهی مسافران درمانی در بخش داخلی، باید دفتر خدمات مسافرتی دارای گواهینامه حرفه‌ای گردشگری سلامت ضمن ارتباط با استان‌های مبدأ نسبت به این مسئله اقدام کنند». مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان یزد در ادامه گفت: «اکوسیستم گردشگری سلامت در یزد پراکنده است که دفاتر فعال در این زمینه باید این اکوسیستم را به هم وصل کنند». آخوندی با بیان اینکه در سطح استان ۱۰ دفتر خدمات مسافرتی دارای گواهینامه حرفه‌ای گردشگری سلامت وجود دارند، بر انسجام و تشکل‌بخشی و ظرفیت‌سنجی توسط دفاتر در این حوزه تاکید کرد.

گلایه تولیدکنندگان از وزارت صنعت، معدن و تجارت پایان ندارد

افزایش هزینه تولید در راه است

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

در توافق سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و وزارت راه و شهرسازی، افزایش نرخ حمل‌ونقل بار تعیین شد. در این توافقنامه، نرخ حمل بار به ازای هر تن‌کیلومتر حداکثر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ سال ۱۴۰۰ تعیین شده است. علاوه بر افزایش یادشده، تعرفه خدمات بندری نیز نسبت به سال ۱۴۰۰، ۴۵ درصد بیشتر شده است. این رشد قیمت به‌منزله افزایش هزینه تمام‌شده تولید خواهد بود. سهم هزینه حمل‌ونقل از تولید، بسته به صنایع گوناگون و ارزش محصولات تولیدشده متفاوت است. اثرگذاری این روند رو به رشد قیمت به‌ویژه در حمل محصولات معدنی همچون سنگ آهن، کنسانتره، گندله و... و همچنین در جابه‌جایی محصولاتی حجیم و با قیمت پایین همچون سیمان، به‌شدت محسوس است. هم‌زمان افزایش تعرفه خدمات بندری، به معنی رشد قابل‌توجه بهای صادرات و واردات برای تولیدکنندگان خواهد بود. بدین‌ترتیب هزینه‌های تولید افزایش خواهد یافت و باید منتظر اثرگذاری آن بر عملکرد صنایع و حتی قیمت نهایی محصولات در بازار باشیم.



عکس: صمت

در توافق سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و وزارت راه و شهرسازی، افزایش نرخ حمل‌ونقل بار به ازای هر تن‌کیلومتر حداکثر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ سال ۱۴۰۰ تعیین شده است

سیاست‌های ضدتولید

عبدالرضا شیخان، دبیر انجمن کارفرمایان صنعت سیمان در گفت‌وگو با صمت در ارزیابی افزایش ۳۵ درصدی نرخ حمل بار در سال جاری، گفت: رشد هزینه حمل مواد به‌منزله افزایش هزینه انتقال مواد معدنی به واحد تولیدی، افزایش هزینه پیمانکاری و همچنین افزایش هزینه تمام‌شده تولید است و بدین‌ترتیب مجددا فشار مضاعفی به تولیدکننده تحمیل می‌شود.

وی افزود: سیمان محصولی سنگین، حجیم و در عین حال، ارزان است و حمل‌ونقل اثرگذاری بالایی در قیمت تمام‌شده آن دارد. در واقع کرایه حمل یک تن سیمان با قیمت تمام‌شده تولید این حجم محصول برابر است؛ بنابراین انتقال آن با توجه به رشد قیمت حمل‌ونقل، برای تولیدکننده صرفه اقتصادی نخواهد داشت.

دبیر انجمن کارفرمایان صنعت سیمان گفت: علاوه بر این، حمل سیمان با سایر محصولات تفاوت‌های اساسی دارد و همین موضوع نیز این انتظار را ایجاد می‌کند که در فرآیند قیمت‌گذاری حمل سیمان و سایر محصولات تفاوت‌هایی باشد. انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان، بارها با تذکر این مورد، خواستار استثناسازی در این زمینه شده اما نتیجه‌ای نداشته است.

این فعال صنعت سیمان خاطرنشان کرد: واحدهای تولیدکننده سیمان هر روز سال آماده تحویل محصول هستند؛ یعنی راننده‌ای که به حمل سیمان مشغول است، هر روز کار دارد. علاوه بر این، عموما سیمان به فاصله‌های محدودی منتقل می‌شود و درنتیجه نیازی نیست راننده به مناطق دور سفر کند و سختی‌های شغل حمل‌ونقل را ندارد. همین موارد موجب می‌شود کامیونداران تمایل بیشتری به انتقال سیمان باشد. البته، امکان تعدیل قیمت حمل برای این محصول ساختمانی وجود دارد. با این وجود به تفاوت‌های یادشده توجهی نمی‌شود.

البته افزایش هزینه‌های تولید تنها به حمل‌ونقل محدود نمی‌شود و از ابتدای سال جاری شاهد رشد بهای سایر پارامترهای موثر بر تولید همچون انرژی، قطعات یدکی و... بوده‌ایم.

شیخان با اشاره به محدودیت در تامین انرژی واحدهای سیمانی در فصل زمستان، گفت: در چنین شرایطی، واحدهای سیمانی برای تداوم تولید ناچار به استفاده از مازوت به‌عنوان سوخت شدند. حال زمان سررسید پرداخت مازوت مصرفی در این واحدها رسیده اما تولیدکنندگان سیمان با توجه به شرایط موجود با مشکل کمبود نقدینگی روبه‌رو هستند.

علاوه بر این، جایگزینی مازوت به‌جای گاز، به‌منزله پرداخت هزینه حمل قابل‌توجه از سوی تولیدکنندگان است. در چنین شرایطی، تامین هر لیتر مازوت ۹۰۰ تومان برای صنایع هزینه دارد.

دبیر انجمن کارفرمایان صنعت سیمان افزود: با توجه به بی‌توجهی دولت‌ها به توسعه زیرساخت‌های انرژی در کشور، انتظار می‌رود محدودیت در روند تامین انرژی گاز در سال جاری و در ماه‌های سرد سال نیز ادامه یابد. حال با توجه به افزایش هزینه حمل‌ونقل، فشار مضاعفی به فعالان صنعت سیمان کشور وارد خواهد شد.

▣ توقف تولید نزدیک است

شیخان گفت: با وجود موارد یادشده، هنوز سیاست‌گذاران با افزایش قیمت پایه سیمان در بورس کالا موافقت نکرده‌اند. شیخان در ادامه، سایر سیاست‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت را در حوزه صنعت سیمان اشتباه خواند و افزود: از یک‌سو شاهد وضع عوارض صادراتی روی سیمان هستیم. این عوارض در شرایطی بر صادرات این محصول وضع‌شده که میزان تولید سیمان کشور به مراتب بالاتر از نیاز داخلی برآورد می‌شود؛ یعنی بازار کمبود عرضه ندارد. از سوی دیگر، قیمت پایه عرضه سیمان در بورس کالا از سوی دولت تعیین می‌شود و نظارت کافی بر قیمت سیمان عرضه‌شده از سوی تولیدکنندگان در بازار وجود دارد.



این فعال صنعت سیمان با اشاره به حذف معافیت مالیاتی صادرات کلینکر در بودجه ۱۴۰۱ اظهارکرد: این معافیت مالیاتی در شرایطی از کلینکر حذف‌شده که این محصول، ماده خام یا نیمه‌خام نیست. علاوه بر این، فعالان صنعت سیمان با توجه به سیاست‌های دولت در ارزان نگه‌داشتن این محصول ساختمانی، مشکلات و چالش‌های متعددی دارند؛ یعنی صادرات، راه گریز کوچکی برای برخی از واحدهای فعال در این صنعت فراهم می‌کند. با این وجود، گویا مسئولان اهتمام جدی برای وارد آوردن آسیب‌هایی به این صنعت دارند، چراکه با وضع قوانین و مقررات اشتباه و همچنین سدسازی در مقابل فعالیت این صنایع، مانع تداوم تولید آنها می‌شوند. دبیر انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان گفت: از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که عزم وزارت صنعت، معدن و تجارت برای نابودی صنعت سیمان جدی است و بدون تردید با وجود شرایط یادشده، تداوم تولید در صنعت سیمان کشور، ممکن به‌نظر نمی‌رسد.

سهم حمل‌ونقل در هزینه تولید بسته به صنایع گوناگون و ارزش محصولات تولیدشده، متفاوت است. اثرگذاری این روند رو به رشد قیمت به‌ویژه در حمل محصولات معدنی همچون سنگ آهن، کنسانتره، گندله و... و همچنین در جابه‌جایی محصولاتی حجیم و با قیمت پایین مانند سیمان به‌شدت محسوس است

عملکرد ناموفق دولت در برخورد با صنایع

حسن حسینقلی، رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های صنایع و معادن سرب و روی ایران در گفت‌وگو با صمت و در ارزیابی رشد قیمت حمل بار در سال جاری و تاثیر آن بر عملکرد صنایع، اظهار کرد: افزایش کرایه حمل‌ونقل در جابه‌جایی محصولات گوناگون، اثرگذاری متفاوتی دارد. این رشد قیمت به‌ویژه در انتقال محصولاتی که ارزش پایینی دارند مانند سنگ آهن، سیمان و... به چشم می‌آید و بر عملکرد آنها به‌شدت اثرگذار خواهد بود.

این فعال صنعت سرب و روی افزود: کرایه حمل بار علاوه بر هزینه تمام‌شده تولید در محاسبه ارزش صادراتی محصولات گوناگون نیز موردتوجه قرار دارد. گمرک جمهوری اسلامی برای محاسبه ارزش صادراتی محصولات گوناگون، قیمت فوب را معیار قرار می‌دهد؛ یعنی هزینه تمام‌شده تولید به اضافه هزینه حمل بار آن محصول. بدین‌ترتیب هزینه حمل‌ونقل بر میزان دلار بازگشت داده‌شده صنایع نیز اثرگذار خواهد بود.

حسینقلی گفت: فعالان بخش معدن در طول سال‌های گذشته برای تعدیل قیمت صادرات محصولات معدنی همچون سنگ آهن با عیار پایین و منطقی‌سازی آن تلاش کرده‌اند. حال با رشد قابل‌توجه کرایه حمل بار، تمام تلاش ما در این بخش بی‌فایده شده است.

این فعال بخش معدن و صنایع معدنی اظهار کرد: در چنین شرایطی، انتقال محصولات معدنی یا محصولات ساختمانی، صرفه اقتصادی ندارد؛ بنابراین باید منتظر بازتاب این تغییر در عملکرد صنایع گوناگون ازجمله در ساخت‌وساز باشیم.

وی افزود: علاوه بر این، تعیین نرخ کرایه حمل، مشکلاتی را میان تولیدکننده و واحدهای باربری ایجاد می‌کند، چراکه از یک‌سو امکان توافق میان این دو قشر را از بین می‌برد و در واقع در چنین شرایطی امکان چانه‌زنی از طرف صاحب بار وجود نخواهد داشت.

حسینقلی اظهارکرد: البته سقف تعیین‌شده برای افزایش کرایه حمل معنا ندارد، چراکه در مواردی کامیونداران حاضر به انتقال بار با قیمت مصوب نیستند و صاحب بار ناچار است محصول خود را با قیمت بالاتر رقم تعیین‌شده از سوی ستاد تنظیم بازار، جابه‌جا کند. بنابراین رویه یادشده تنها به ضرر تولیدکننده یا صاحب بار است.

این فعال صنعتی گفت: از مجموع موارد یادشده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که دخالت دولت در فرآیند قیمت‌گذاری حمل بار مشکل‌زاست. وی افزود: این افزایش قیمت‌ها در شرایطی اعمال می‌شود که صنعت لجستیک در ایران با چالش‌ها و کمبودهای جدی روبه‌رو است. از یک‌سو جاده‌ها، فاقد استاندارد لازم هستند و از سوی دیگر، کامیون‌هایی که در سیستم حمل جاده‌ای کاربرد دارند، بسیار قدیمی هستند و کارآیی لازم را ندارند. این کامیون‌ها به سبب قدیمی بودن، استاندارد نیستند؛ هم زمینه آلودگی قابل‌توجه هوا را فراهم می‌کنند و هم مصرف سوخت بالایی دارند.

حسینقلی گفت: با وجود مشکلاتی که در روند تامین کامیون برای حمل بار در جاده وجود دارد، مقررات سختگیرانه مانع واردات این خودرو به کشور می‌شود و هم‌زمان امکان ورود کامیون‌های دست دوم نیز به کشور وجود ندارد.

این در حالی است که بسیاری از کامیون‌های دست دوم از کامیون‌هایی که در حال حاضر در کشور استفاده می‌شوند، کارآیی بالاتری دارند.



این فعال بخش معدن در پایان خاطرنشان کرد: متاسفانه قوانین و مقررات حاکم بر خودروهای سنگین همچون تریلی، کامیون، ماشین‌آلات راهسازی و سایر خودروهای سنگین مورداستفاده در صنایع، مشابه قانون حاکم بر خودروهای سواری است؛ بنابراین تغییر قوانین و مقررات در این بخش‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد.

در واقع انتظار می‌رود با تسهیل واردات کامیون و سایر ماشین‌آلات سنگین، بخشی از کمبودهای حاکم بر صنعت لجستیک کشور برطرف شود. بدون تردید تسهیل در شرایط یادشده به‌منزله بهبود در شرایط اقتصادی کشور خواهد بود.

سخن پایانی

فعالان بخش معدن و صنایع معدنی در ماه‌های گذشته نسبت به سیاست‌های دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره صنایع گلایه‌مند بوده‌اند. فعالان صنعتی و تولیدکنندگان معتقدند تحت‌تاثیر سیاست‌های اشتباه یادشده از حاشیه سود صنایع کاسته شده یا در مواردی برخی تولیدکنندگان در روند فعالیت خود ضرر شده‌اند. حال در چنین فضایی، افزایش کرایه حمل بار، هزینه‌های بیشتری را به تولیدکنندگان تحمیل می‌کند که از پس تامین آن برنمی‌آیند. اثر قیمت حمل‌ونقل به‌ویژه بر عملکرد واحدهای بالادستی که اغلب محصولاتی با ارزش‌افزوده پایین‌تر تولید می‌کنند یا صنایعی که حاشیه سود کمتری دارند، به چشم می‌خورد. درنتیجه فعالان صنعتی معتقدند رشد یکسان هزینه حمل و نادیده گرفتن روند توافق میان صاحب بار و کامیونداران اشتباه است. در ادامه باید خاطرنشان کرد که فعالان صنعتی هم‌زمان به کمبود در زیرساخت‌های حمل بار کشور در بخش‌های گوناگون حمل جاده‌ای، ریلی، کشتیرانی و... تاکید دارند. این تولیدکنندگان از دولت انتظار دارند ضمن افزایش قیمت‌ها، به بهبود زیرساخت‌های حمل در کشور نیز بیندیشد.

ساماندهی بازار فولاد با تمرکز عرضه‌ها در بورس کالا

با عرضه مستمر و مطلوب محصولات زنجیره فولاد در بورس کالای ایران، نیاز داخل تامین و از مصرف‌کنندگان نیز حمایت می‌شود. به گزارش تسنیم، حجت‌الله فیروزی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در این‌باره عنوان کرد: یکی از برنامه‌های مهم در مجلس، تلاش برای اصلاح سیاست‌ها و ساماندهی بازار فولاد کشور است که در همین راستا، اقداماتی با هماهنگی دولت و سایر ذی‌نفعان در حوزه سیاست‌گذاری تضعیف شده است.

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس در پایان اظهار کرد: اگر کل فولاد کشور در بورس کالا عرضه شود، بازار عرضه و تقاضا تعادل خود را به‌دست می‌آورد. همچنین با تحقق رشد عرضه‌ها به‌طور مستمر، علاوه بر تنظیم بهینه بازار، شفافیت نیز در این صنعت افزایش می‌یابد.

گفتنی است وزیر صنعت، معدن و تجارت در حاشیه این حوزه در دستور کار است.

وی با بیان اینکه باید اقدامی انجام شود تا مطالبات کل زنجیره فعالان بازار فولاد به‌طور معقول و همزمان برآورده شود، گفت: اگر زنجیره تولید محصولات فولادی در بورس کالا عرضه شود، هیچ نیازی به قیمت دستوری نیست و بازار تنظیم و متعادل خواهد شد؛ در همین زمینه، مجلس از همان ابتدا با قیمت دستوری فولاد مخالف بود و این نگاه نیز شرکت در مراسم راهپیمایی روز قدس، گفت: از زمان شروع به‌کار دولت سیزدهم، قواعدی برای تنظیم رفتار فعالان اقتصادی در پیش گرفتیم و بدون آنکه محیط کسب‌وکار بهم بریزد و برخورد قهری کنیم، بازار فولاد تنظیم شد؛ در این راستا، عرضه کامل محصولات فولادی در بورس کالا و بهره‌گیری از ۲۰ ابزار بورسی را اجرا کرده و شاهد تنظیم بهینه بازار و تعادل قیمت‌ها بودیم.

یادداشت

توسعه‌نیافتگی معضل حمل‌ونقل



علی‌محمد زمانی
فعال صنعت فولاد

حمل‌ونقل یکی از فاکتورهای اثرگذار بر تولید و توسعه فولاد است. اغلب واحدهای ذوب در مناطق مرکزی و جنوبی واقع شده‌اند، در حالی‌که کارخانه‌های نورد در سطح کشور پراکنده هستند؛ بنابراین تامین شمش به‌عنوان ماده اولیه تولید در واحدهای نوردی، مستلزم جابه‌جایی قابل‌توجهی از بار در سطح کشور است. در چنین شرایطی، ضعف در ساختار حمل‌ونقل بر عملکرد واحدهای فولادی تاثیر منفی می‌گذارد و حتی به‌عنوان یکی از موانع توسعه عمل خواهد کرد.

البته حمل ریلی گزینه مناسب‌تری برای انتقال بار به‌ویژه در زنجیره فولاد است. چنانچه حمل‌ونقل ریلی کشور توسعه‌یافته بود، بخش قابل‌توجهی از این چالش‌ها برطرف می‌شد. در حال‌حاضر بار اصلی جابه‌جایی محصولات در زنجیره فولاد بر عهده حمل جاده‌ای است. در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای نیز با چالش‌هایی روبه‌رو هستیم. در درجه نخست آنکه شرایط نابسامانی بر روند تعیین نرخ کرایه حمل‌ونقل در کشور، حاکم است. چندی پیش مصوب شد کرایه حمل محصولات براساس قاعده تن بر کیلومتر تعیین شود اما این قاعده اجرایی نمی‌شود. همچنان نرخ کرایه حمل محصولات به‌صورت استانی و از سوی ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها انجام می‌شود. در چنین شرایطی، شاهد تفاوت میان نرخ‌های تعیین‌شده از سوی استان‌های گوناگون هستیم.

بدین‌معنی که بهای حمل یک کالا از یک استان مبدا به مقصد با هزینه جابه‌جایی همان محصول در مسیر برعکس تفاوت دارد. در چنین شرایطی می‌توان این‌طور ادعا کرد که نبود چارچوب و قوانین یکی از مهم‌ترین چالش‌های حاکم بر ناوگان حمل‌ونقل کشور به‌شمار می‌رود. بر همین اساس از مسئولان وزارت راه‌وشهرسازی و همچنین معاونت حمل‌ونقل راهداری انتظار می‌رود ضمن بازنگری در شرایط زمینه یکسان‌سازی نرخ حمل‌ونقل و ضابطه‌مند شدن آن را فراهم کنند.

بهای حمل‌ونقل تاثیر بسزایی بر هزینه تمام‌شده تولید محصولات گوناگون دارد. این هزینه در بخش نورد ۲ تا ۳ درصد برآورد می‌شود. توجه به این نکته ضروری به‌نظر می‌رسد که در بخش نورد هزینه تامین مواد اولیه حدود ۹۰ درصد هزینه تولید را به خود اختصاص می‌دهد، سایر هزینه‌های تولید نیز در مجموع سهم ۱۰ درصدی دارند؛ بنابراین هزینه حمل‌ونقل از دستمزد، بهای برق و گاز و... بیشتر برآورد می‌شود.

توسعه زیرساخت‌های ریلی به ثبات هرچه بیشتر در روند بهای حمل‌ونقل کمک می‌کند. سهم عمده هزینه‌ها در بخش ریلی، برخلاف حمل جاده‌ای، هزینه‌های ثابت است؛ یعنی سرمایه‌گذاری در ابتدای کار انجام می‌شود و برای یک بازه زمانی ۲۰ ساله، امکان بهره‌مندی از آن وجود دارد؛ یعنی تورم اثرگذاری کمتری دارد اما حمل‌ونقل در حوزه جاده‌ای، متفاوت است، چراکه هزینه نگهداری و تعمیرات در بخش حمل جاده‌ای به‌مراتب بیشتر است.

در ادامه باید تاکید کرد که تغییر نرخ حمل‌ونقل بر فعالیت تولیدکنندگان فولاد کشور تاثیر می‌گذارد و از یک‌سو به رشد مداوم هزینه‌های تمام‌شده تولید منتهی می‌شود و از سوی دیگر، امکان برنامه‌ریزی برای آینده را از فعالان صنعتی و تولیدکنندگان سلب خواهد کرد. البته این تغییرات فقط مختص حمل‌ونقل نیست و در سایر حوزه‌های اثرگذار بر تولید نیز به چشم می‌خورد.

به‌عنوان مثال، با وجود اینکه بهای برق و گاز مصرفی صنایع هر سال در قالب مصوبه مشخص می‌شود، این نرخ هر از گاهی از سوی شرکت‌های برق و گاز و در دوره‌های گوناگون افزایش می‌یابد. هرگونه اعتراضی نسبت به این افزایش نرخ نیز به قطع گاز یا برق صنایع ختم می‌شود. بنابراین این عدم‌ثبات بر تمامی حوزه‌های تولید حاکم است و این بی‌نظمی در روند سیاست‌گذاری‌ها در تمامی سطوح اقتصادی به چشم می‌خورد و شرایط تولید را دشوار کرده است. در چنین شرایطی، امکان توافق‌های بلندمدت وجود ندارد، چراکه از آینده خبر نداریم.

یادداشت



مهار تورم در اختیار دولت نیست

کامران وکیل - نایب رئیس اتحادیه تولیدکنندگان و صادرکنندگان محصولات معدنی

آیا غیر از ایران کشـور دیگـری را می‌توان یافت کـه در آن دولت قیمت‌ها را - از حمل‌ونقل بگیر تا مرغ و تخم‌مرغ - تعرفه‌گـذاری کند؟ هرچند همه می‌داننـد هدف از تعرفه‌گذاری کنترل تورم اسـت، اما به تجربه ثابت شـده است که این اقدامات تاثیر چندانی نداشته و نخواهد داشت.

در اقتصاد بیمار کشـور ما که دچار تورم ۳۰، ۴۰ درصدی اسـت، اول هر سـال - خود به خود - نرخ انواع کالا و خدمات افزایش پیدا می‌کند. حال دولت بـه این موضوع هـم ورود و ضابطه‌ای برای افزایش نرخ مشخص کرده است، اما سوال اینجاست که آیا کسی به این دستورالعمل‌ها توجهی می‌کند یا خود را ملزم به رعایت سـقف و کف تعیین‌شده می‌داند؟ مسـلما خیر. بدیهی اسـت که اگـر افزایش نرخ از آنچه کشـش یا عرف بازار است، کمتر باشد، قانون قربانی خواهد شـد، چون راه‌های دور زدن به اندازه سیاست‌های دستوری فراوان است.

مثلا مبلغ رسـمی هزینه حمل کالا در بارنامه با رقم پرداختی یکسان نخواهد بود و مابه‌التفاوت آن جداگانه گرفته می‌شـود. شرکت‌ها - که نمی‌توانند مبالغ اضافه را در صورت‌های مالی‌شـان بیاورند - به‌سراغ تهیه بارنامه‌های صوری می‌روند و دست به سندسازی می‌زنند تا این افزایش جبران شود.

نمونـه‌ای دیگر از این سیاسـت‌گذاری‌ها سـال گذشته در بحث اجاره‌بها پیش آمد. دولت اعلام کرد کـه مالکان حق ندارند اجاره را از مبلغ مشـخصی، بیشـتر کنند، اما چه کسـی رعایت کرد؟ در عوض دردسـرها بیشـتر شـد و مالکان و مسـتاجران با مشکلاتی جدی روبه‌رو شدند.

شکی نیسـت که باید اسـب تورم را مهار زد، اما دخالت دستوری روش مناسبی برای این کار نیست و هیچ‌وقـت نتیجه مطلوبـی به بار نیاورده اسـت. مکانیزم بازار براساس عرضه و تقاضا، تولید و مصرف و تجارت آزاد است. وقتی دولت‌ها مداخله می‌کنند و بگیـر و ببنـد راه می‌اندازند، سـاختار اقتصادی غلطی شـکل می‌گیرد که ایرادات آن هیچ‌وقت رفع نمی‌شود.

به‌عنوان مثال اگر فروردین را نقطه شروع افزایش سـالانه قیمت‌ها در نظر بگیریم، همزمان با سومین و چهارمین ماه سـال میلادی اسـت. در این مقطع هزینه تمام‌شـده برای صادرکننده ایرانی با افزایش قابل‌توجهی روبه‌رو می‌شـود، اما هیچ خریداری در بـازار جهانی این افزایش نرخ را نمی‌پذیرد، بنابراین صادرکننـده ناچار اسـت نرخ کالای خـود را ثابت نگـه دارد. از طـرف دیگـر از افزایش نـرخ ارز هم چندان متنفع نمی‌شـود، زیرا باید درآمد خود را در سـامانه نیما واریـز کند و نرخ در سـامانه نیما هم کنترل‌شده اسـت. پس میزان درآمد ارزی و ریالی این صادرکننده تقریبا ثابت اسـت اما هزینه‌هایش در بخش تولید، نیروی کار، مواد اولیه، حمل‌ونقل و امثال آن افزایش پیدا کرده اسـت، در نتیجه قدرت رقابت او در بازار جهانی کم می‌شـود و سـودآوری صادرات از بین می‌رود.

نتیجـه این سـیکل معیوب، فرار سـرمایه و افت تولید و صادرات اسـت. کاهش صادرات به افزایش نرخ دلار و تورم دامـن می‌زند و بیکاری را به‌دنبال مـی‌آورد کـه مهار آن از دسـت دولت هـم خارج می‌شود و مقصر سـازکاری است که تلاش می‌کند با دخالت در ساختارها، بازار را کنترل کند.

می‌گوینـد وقتی دولـت به بخش‌هـای مختلف - به‌ویـژه بخـش انـرژی - یارانه می‌دهـد، باید در قیمت‌گـذاری هم مداخلـه و آن را کنترل کند، اما این دقیقا همان سازکار و رویه غلطی است که همه مشکلات زیر سر آن است.

چند کشـور در دنیـا وجود دارد کـه به مصرف سـوخت یارانه بدهد؟ یکی از آفت‌های ویرانگر این سیاست، جانمایی نادرست کارخانه‌ها است. به‌عنوان مثالی کوچک توجه کنید که کارخانه‌ها و کارگاه‌های سنگبری به‌جای آنکه نزدیک معادن احداث شوند، در شهرک شمس‌آباد - بغل گوش تهران – مجتمع شده‌اند و پولی که باید صرف گسترش زیرساخت‌ها، ایجاد کارخانه‌ها و رشـد و توسعه کشور شود، برای حمل سنگ، در حلق ماشـین‌های فرسوده ریخته، دود می‌شود و به آسمان می‌رود.

راه درمـان بیماری فلج‌کننده اقتصاد ما، مسـکن موقتی و قیمت‌گذاری دسـتوری نیست؛ این غده را باید با جراحـی خارج کرد. دیگر وقت آن رسـیده است که دولت عزم خود را جزم کند و برای همیشه به فاجعه‌ای به نام یارانه پایان دهد. برای این منظور باید برنامه مشـخص و مدون تهیه شود و به‌صورت پلکانـی قیمت‌ها از کنترل دولت خارج شـود. باید کمک کرد تا بازار به تعادل برسد و تاثیرات این سم مهلک اندک اندک از تن اقتصاد بیرون برود. در آن صـورت می‌توان به ترمیم اقتصاد امیدوار بود وگرنه سـال‌های آینده هم مثل گذشته، باز همین آش و همین کاسه خواهد بود.

فعالان معدنی از نتایج افزایش هزینه حمل‌ونقل می‌گویند

نستعلیق با دست بسته

گروه معدن
editor@smtnews.ir

«بـا این فکرت در بیابان تردد و حیرت یک‌چندی بگشـتم». این عبـارت از باب برزویه طبیب کلیلـه و دمنه شـرح دقیق، مختصـر و مفیدی از وضع حال معدنکار داسـتان ما اسـت که اوایل اردیبهشت‌ماه امسال چشم از خواب گشود و خبر افزایش نرخ حمل کالا در ناوگان ریلی، جاده‌ای و دریایی را شنید.

در جزئیـات این خبر آمده بود کـه نرخ حمل بار در خطوط ریلی، بنـدری و جاده‌ای به‌ازای هر تن-کیلومتر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ سال ۱۴۰۰ افزایش خواهد یافت. این افزایش باوجود تاکید دولت بر جلوگیری از افزایش قیمت‌ها، به تایید سـتاد تنظیم بازار رسـید و به مرحله اجرا گذاشته شد.

پس معدنکار ما ــ که هنوز از شـوک افزایش هزینه در سایر بخش‌های حوزه فعالیت خود خارج نشـده ــ با دست‌هایی گره‌شده در هم، سر به زیر افکنده، در بیابان‌های اطراف سایت معدن قدم می‌زد و زیر لب از خود می‌پرسـید «حالا چه باید کرد»؟ برای اینکه ماجرای معدنکار داسـتان ما، از خیـال بیرون بیاید و رنـگ واقعیت بگیرد با ۲ تن از فعالان معـدن گفت‌وگو کردیم تا توصیف روشـن‌تری از وضعیت معدنکارانی به‌تصویر کشـیم که با این خبر روبه‌رو شده‌اند و تاثیر افزایش نرخ بر تولید و صادرات را از منظر آنها ببینیم و پیشنهادات‌شـان را برای کمرنگ‌تر شـدن اثرات منفی آن بشنویم. در این گپ و گفت همراه صمت باشید.



عکس: صمت

اگر افزایش هزینه‌ها با گشایشی در زمینه تولید همراه شود، شاید بتوان تا اندازه‌ای زهر آن را گرفت

باید زهرش را گرفت



محمد مسـن‌آبادی - فعال معدنی: افزایش نرخ حمل کالا چه مستقیم و چه غیرمستقیم همه وجوه معدنکاری را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد، مشـکلات این حرفـه را چندبرابـر خواهد کـرد و در نهایت موجب کاهش نـرخ تولید به‌ویـژه در مجموعه‌های کوچک می‌شود.

البتـه افزایش نرخ در برخـی از حوزه‌ها با واکنش آنی روبه‌رو نمی‌شـود، بنابراین شاید تاثیر این اتفاق بلافاصله مشخص نشود، اما به‌مرور زمان تاثیرات خود را نشان می‌دهد.

در همین چند وقت اخیر - یعنی از سـال گذشته تاکنـون – هزینه حمل بـه‌ازای هر تن، بیش از دو و نیم برابر افزایش پیدا کرده است که تاثیر مستقیمی روی نرخ پیمانکاری و نرخ تمام‌شـده تولیدات دارد و موجب افزایش شدید هزینه‌ها خواهد شد.

معدن در وضعیت موجود کشـور ـ که فروش نفت به‌واسـطه تحریم‌ها با مشـکل روبه‌رو شده است ـ از حوزه‌های استراتژیک به‌شمار می‌رود، بنابراین باید از رشد و توسعه آن حمایت کرد.

براسـاس تجربه شـخصی ایـن قبیـل تصمیمات مشکلات این حوزه را افزایش می‌دهد و زیان‌های آن بیشتر از فوایدش است.

البته باید این نکته را ذکر کرد که اگر این تغییر با گشایش‌هایی در زمینه تولید همراه شود، شاید بتوان تا اندازه‌ای زهر آن را گرفت.

▣ راه‌های جبرانی

یکی از روش‌های جبرانی، توجه به طراحی دقیق و مناسب برای معادن تازه‌تاسیس است، به‌عبارت دیگر فواصل بین آخرین نقطه کانی‌سـازی تا دامپ باطله، دپوی اسـتخراجی و کارخانه باید به بهترین شـکل ممکـن طراحی شـود تا نه معدنکاری دچار اشـکال شـود و نه فواصل جوری افزایش پیدا کند که هزینه حمل بالا برود.

یکی دیگـر از روش‌های کاهش اثرات منفی، گران شدن حمل‌ونقل برپا ساختن کارخانه‌ها یا کارگاه‌های فرآوری در مکانی نزدیک به معادن است.

معادنی وجـود دارند که درحال‌حاضر کارخانجات فـرآوری را به نزدیکی خود کشـانده‌اند، اما ایراد کار اینجاسـت که ظرفیت بسـیاری از معـادن کمتر از آن اسـت که سـاخت کارخانه یا کارگاه در کنار آنها منطقی و مقرون به‌صرفه باشد.

باید این حقیقت را در نظر داشته باشیم که ذخایر عیاربالای کشـور ما رو به اتمام است و درحال‌حاضر بیشـتر منابعی که در اختیـار داریم، ذخایری با عیار پایین و تناژ بالا اسـت. بار ایـن معادن به‌طورمعمول باید با بار معدن دیگری ترکیب شوند تا عیار مناسبی پیدا کنند. افزایش هزینه حمل بار باعث می‌شود که کار روی چنیـن معادنی صرفه اقتصـادی خود را از دسـت بدهد، تولیدشـان زمینگیر شـود و به‌تبع آن مشاغل زیادی از بین برود.

درحال‌حاضر معادن سـرب و روی فعالی در کشور داریم که ذخایر محدودی دارند که برپا کردن کارخانه فـرآوری نزدیک آنهـا مقرون به‌صرفه نیسـت. آنچه تاکنـون بهره‌برداری از این معادن را سـودآور کرده، ارزانی هزینه حمل‌ونقل است که امروز با افزایش نرخ حمل کالا، این مزیت هم از دست می‌رود.

درست است که این معادن کوچک‌مقیاس است اما آنقدر ظرفیت دارد که چند سـالی، حیات اقتصادی یـک منطقه را تامین کند و بـرای حداقل ۵۰ تا ۶۰ نفر شغل ایجاد کند.

امـا راه برون‌رفـت از ایـن مشـکل، تشـکیل کنسرسـیوم‌های معدنـی اسـت. معـادن کوچک یا متوسـط می‌توانند در فاصله‌ای مناسـب، کارخانه‌ای مشـترک ایجاد کننـد تا هم هزینه‌هـای حمل‌ونقل خود را به‌شکل چشمگیری کاهش دهند و هم باتوجه به سـود قابل‌توجه فرآوری، فشار افزایش هزینه‌های دیگر را کم کنند.

بخـش زیـادی از هزینه‌هـای حمل‌ونقـل به‌علت وضعیت نامناسـب جاده‌ها اسـت، بنابرایـن معادن بزرگ‌تـر می‌تواننـد بـا بازسـازی جاده‌هـا هزینـه حمل‌ونقل خود را کنترل کنند، برای معادن کوچک هم دولت می‌تواند تسـهیلات ویـژه‌ای در نظر بگیرد و با آسـفالت کردن مسـیرها و جاده‌های خاکی، به کمک آنها بیاید.

در سـال‌های گذشـته یکـی از شـرکت‌های دولتـی اقـدام بسـیارخوبی انجام داد، این شـرکت ماشـین‌آلات حمل خریـداری کرد و آن را قسـطی در اختیـار رانـندگان محلـی قـرار داد؛ ایـن کار باعث شـد که هم خـود و هم دیگر معـادن منطقه بـه نـاوگان حمل‌ونقـل مناسـبی دسترسـی پیدا کنند.



▣ درسی از تجربه

چند سـال قبل هم حوزه معـدن تجربـه مشـابهی را پشت‌سر گذاشت. در آن دوره بـا افزایش شـدید نرخ دلار، نرخ سنگ‌آهن کاهش شـدیدی پیدا کرد، آنقدر که هزینه حمل کالا تـا بندرعباس ـ حتی برای معادنی که عیار خوب و بالایی داشتند ـ مقرون به‌صرفه نبود.

بحثـی که آن زمان مطرح شـده بـود و امروز هم می‌توانـد مورد توجه قرار گیرد، این اسـت که دولت بـا سیاسـت‌گذاری مناسـب و تعامل با کشـورهای همسایه امکاناتی فراهم آورد که صادرات مواد معدنی از دیگـر مرزهای کشـور هم به‌سـهولت امکان‌پذیر شود.

درحال‌حاضـر حـوزه معـدن بـا ابرمشـکلاتی دسـت‌وپنجه نرم می‌کند که برخـی از آنها عبارتند از: فرسـودگی ناوگان حمل‌ونقل، فقدان ماشین‌آلات معدنی کارآمد و تربیت نشـدن نیروی کار متخصص که هریک مانند زنجیره‌ای به دیگری متصل می‌شود.

اگر با تصمیمات نسـنجیده کورسوی امید فعالیت معدنـی را هم از بین ببریم، اقتصاد کشـور با بحران جدی روبه‌رو می‌شود.

پس ضروری اسـت که کمـک به بخش معدن در اولویت قـرار گیرد، زیرا اگر دولـت اقدامات جبرانی انجـام ندهـد، رکـود و تعطیلـی عجیبـی معادن ـ به‌ویژه معادن کوچـک یا دورافتاده ـ را در بر خواهد گرفت.

چوب لای چرخ تولید

پیمان افضل - فعال معدنی: درحال‌حاضر کشـور ما از دیدگاه اقتصادی و فنی، زیرسـاخت لازم را برای توسعه معادن در اختیار ندارد و در بخش صادرات هم با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستیم، بنابراین افزایش رسمی هزینه حمل کالا به‌طورقطع این حوزه را دچار مشـکلات بیشتری خواهد کرد و نمی‌توان امیدوار بود کـه با چنین اقداماتی، اتفاق خوبـی برای معادن رقم زده شود.

اگر هـدف از افزایش نرخ حمل‌ونقـل، حذف یارانه انرژی اسـت، باید بـه همه جوانب آن توجه شـود و نمی‌تـوان ایـن جراحی بـزرگ را بـدون برنامه‌های جبرانی ـ و به‌زور ـ به‌اجرا درآورد.

در چند سـال اخیر، نرخ سـوخت در کشور به‌طور متناوب افزایش چشـمگیری داشته است، مثلا بنزین از لیتری ۱۰۰ تومان به ۳۰۰۰ تومان رسیده یعنی ۳۰ برابـر افزایش؛ همین مسـئله روی باقی خدمات تاثیر فراوانی گذاشته است.

از طرف دیگر معادن همچنان نمی‌توانند ماشین‌آلات مناسب را از کشورهای صاحب فناوری وارد کنند. اگر معدنی ماشـین‌آلات مناسـب نداشته باشـد، چگونه می‌توانـد میزان هزینه خود را کاهش دهد تا در ادامه بتواند از پس افزایش هزینه حمل‌ونقل برآید.

باید در نظر داشت که کشور ما درحال‌حاضر از نظر فناوری با کشورهای پیشرفته دنیا فاصله زیادی دارد و از یک سو قادر به تامین ملزومات خود نیست و از سوی دیگر برای واردات ماشـین‌آلات معدنی و راه‌سـازی و نوسـازی ناوگان حمل‌ونقل با منع و محدودیت روبه‌رو است و با بضاعت اندک خود لنگ‌لنگان پیش می‌رود.

▣ معدن نان می‌رساند

مسـئله ما این است که افزایش نرخ ترابری در بازار مصرف خود را به‌شدت نشان می‌دهد تا جایی که مواد معدنی قابلیـت رقابت با رقیبان خارجی را از دسـت می‌دهـد و معدنـکار مـا ـ به‌ویژه در معـادن کوچک مقیاس ـ دچار مشکل می‌شود.

بایـد تمهیداتی اندیشـید تا صادرکننـده بتواند در بازار بزرگ بین‌المللی وارد رقابت شود و به این منظور باید مشـوق‌هایی برای این بخش در نظر گرفته شود. اگـر برای معادن خود امتیازات، تسـهیلات و امکانات ویژه‌ای فراهم نکنیم، آنها روزبه‌روز ضعیف‌تر می‌شوند.

بدیهی اسـت که افزایش قیمت‌ها، چوب لای چرخ تولید می‌گذارد. دقیقا مثل این اسـت که دست کسی را ببندیم و بگوییم حالا برای ما نستعلیق بنویس!

این در حقیقت به معنی ایجاد مشـکلی جدید برای معـادن اسـت. البته حـالا باتوجه به افزایش نسـبی قیمت‌های جهانی، این افزایش هزینه تا حدی پوشش داده می‌شود اما این شرایط که دائمی نیست.

معدن باید به کشـور نان برساند، باید پول، سرمایه و اشـتغال تولیـد کند، اما مسـئولان کشـور خیلی ساده‌اندیشانه به این مسائل نگاه می‌کنند.

▣ ماشین‌آلات ناکارآمد و فرسوده

مشکل عمده در کشور ما بحث گسترده ماشین‌آلات است؛ از ماشین‌آلات کهنه و بی‌کیفیت معدنی گرفته تا ناوگان فرسوده و ناکارآمد حمل‌ونقل. ما درحال‌حاضر چند هزار معدن کوچک‌مقیاس و تعدادی معدن بزرگ داریم و روشن اسـت که نمی‌توانیم تنها با کارخانه‌ای مانند هپکـو تمام نیاز معادن کشـور ـ به‌ویژه معادن بزرگ ـ را برطرف کنیم.

حـال که همه هزینه‌های بخـش معدن - از تولید گرفتـه تا صـادرات - روزبه‌روز رو به افزایش اسـت، دیگر نباید دسـت فعالان این حوزه را کاملا بسـت. نباید واردات ماشـین‌آلات ممنوع شود یا برای موارد معدود آن تعرفه ورودی وضع شود.

اگر کسی می‌تواند ماشین‌آلات خوبی وارد کند باید تشویق شود و موردحمایت قرار گیرد، زیرا از یک سو ظرفیـت تولید و صادرات کشـور را افزایش می‌دهد و ناوگان حمل‌ونقل را قدرتمند می‌سـازد و از سـوی دیگر با کاهش مصرف سـوخت و تولید آلاینده‌ها، به حفظ منابع انرژی و محیط‌زیست که سوخت کمتری مصـرف و آلایندگی کمتری ایجـاد می‌کنند، کمک می‌کند که کل این فرآیند برای کشور سودآور است.

▣ چرا و به چه علت؟

اگـر با دیـدی کلان‌تر بـه ماجرا نـگاه کنیم، باید بپرسـیم بـا این شـرایطی کـه روزبه‌روز سـخت‌تر می‌شود و محدودیت‌هایی که گردن فعالان معدنی را می‌فشارد، چرا و با چه انگیزه‌ای افراد باید وارد میدان شوند و سرمایه خود را در این مسیر به خطر بیندازند.

وقتی چراغ معدن یا کارخانه‌ای روشـن می‌شـود، امیدی ایجاد می‌شـود، جمعی گـرد هم می‌آیند و از محل آن نـان می‌خورند و گـذران زندگی می‌کنند. امـا هرچه چشـم‌انداز فعالیت در ایـن زمینه تیره‌تر شـود، اشـتیاق کمتری به ادامه خواهد بود تا جایی کـه معـدن‌دار عطـای کار را به لقایش می‌بخشـد. دیری نمی‌گذرد که سـرمایه‌ها از بخش تولید خارج می‌شود و جذب استخراج ارز دیجیتال یا بازار زمین، ملک، سـکه و دلار می‌شود یا سر از دیگر کشورها در می‌آورد؛ حال تصور کنید چقدر فرصت شغلی از بین می‌رود و چه بحران‌هایی به وجود می‌آید.

هندوستان در یک برهه زمانی برای اینکه صادرات مواد معدنی خود را توسـعه دهد، سوبسـید عظیمی بـه ترابری مـواد معدنی بـا راه‌آهـن داد. در نتیجه صادرکننده هندی توانسـت با قیمتی بسـیار پایین وارد بازارهای صادراتی شود و حتی با چین به رقابت برخاسـت و در جاهایی از این کشـور پیشی گرفت؛ در عـوض ما بـا تصمیمات خـود کاری می‌کنیم که صادرکننده و تولیدکننده ما هردو دچار سرخوردگی شوند.

▣ ما کجا ایستاده‌ایم؟

درحال‌حاضـر جهـان به‌سـمت کاهـش گازهای گلخانـه‌ای متمایل شـده و اتحادیـه اروپا در تلاش اسـت تا خرید از کشورهایی را کـه در فرآینـد تولیـدات خـود کربـن زیـادی ایجاد می‌کننـد، محدود و به‌تدریج ممنوع کند. در این شـرایط معلوم اسـت که جایـگاه ما ـ باتوجه به فرسـودگی نـاوگان حمل‌ونقـل و ماشـین‌آلات تولیدی‌مـان ـ در کجـای جدول قـرار دارد. از سـوی دیگر جنگ روسـیه و اوکراین بهانه خوبی به‌دسـت داده اسـت تا برای حذف مصرف سـوخت‌های فسـیلی اقدامات جدی انجام شـود. با این اوصاف روشـن است که ما دیـر یا زود بخش مهمی از بازارهای صادراتی خود را از دسـت خواهیم داد. اگر کشـورهای بزرگ اتحادیه اروپا میزان مصرف سـوخت فسـیلی خود را به نصف کاهش دهند، آن وقت دیگر چه کسـی مشتری بازار نفـت ما خواهد بود، جـای آن را باید چگونه پر کرد و آیـا تولیـدات معدنی ما که با ایجـاد حجم زیادی کربن به‌دست می‌آید، می‌تواند جای خالی نفت را پر کند؟ باید با دید کلان مسائل کشور را بررسی کنیم، چرا که مثل بحران خشکسـالی یا ریزگردها و امثال آن ذره ذره جمع می‌شـود و ناگهان هیولاوار خود را نشان خواهد داد.

> دیری نمی‌گذرد که سرمایه‌ها از تولید بیرون می‌آید و جذب استخراج ارز دیجیتال یا بازار زمین، ملک، سکه و دلار می‌شود یا سر از دیگر کشورها در می‌آورد

سخن پایانی

فعالان معدنی، چشم‌انداز سرمایه‌گذاری، تولید و صادرات مواد معدنی را تیره و تار توصیف می‌کنند؛ این خلاصه همان سرگشـتگی و حیرتی است که معدن‌دار داسـتان ما را به دلشـوره انداخته است. البته بعید به‌نظر می‌رسد که افزایش هزینه حمل کالا به‌خـودی خـود دغدغه بزرگی بـرای فعالان بخش معدن باشد، اما شاید حکم همان قطره‌ای را پیدا کند که موجب سرریز آب سد می‌شود.

در بررسی نقش بخش خصوصی و دانش‌بنیان‌ها در حمل‌ونقل هوایی مطرح شد

دو بال پرواز صنعت هوایی کشور

گروه دانش‌بنیان
editor@smtnews.ir

از آنجایی که سوانح هوایی همواره جزو دلخراش‌ترین تصادفات حمل‌ونقل محسوب می‌شود، شاید یکی از پرسش‌های مطرح‌شده این باشد که باتوجه به هزینه بالای مسافرت‌های هوایی تا چه حد می‌توان با اطمینان کامل با هواپیماهای موجود سفر کرد؟ به‌علاوه اینکه افزایش هزینه‌های حمل تا چه حد از محل افزایش درآمدهای این بخش قابل‌تامین است. به‌عنوان نمونه افزایش قیمت بلیت تا چه حد نیازهای افزایش هزینه‌های این بخش را تامین می‌کند؟ در این بین برخی به وجود دانش‌بنیان‌هایی تاکید دارند که می‌توان از ظرفیت آنها برای بهبود شرایط حمل‌ونقل بهره برد. کارشناسان معتقدند دانش‌بنیان‌های موفقی در این عرصه فعالیت دارند اما فاقد مشارکت جدی برای پیشبرد یک هدف مشخص در این عرصه هستیم، به‌ویژه در حوزه هوانوردی؛ بخش خصوصی برگ برنده توسعه این صنعت در ایران به‌شمار می‌رود. صمت در این گزارش به بررسی دلایل سوانح هوایی در ایران و نقش دانش‌بنیان‌ها در این عرصه پرداخته است.



وقتی نام ایرانی روی محصولات درج می‌شود، شرکت‌های خریدار به‌شدت نسبت به آن موضع می‌گیرند. از دیگر چالش‌های دانش‌بنیان‌ها به‌ویژه در صنعت هوایی اعمال سختگیری‌های اداری در روند تولید است، در حالی‌که چنین روندی در واردات محصولات مشابه وجود ندارد

در ۱۰۰ سال اخیر حمل‌ونقل هوایی توجه افراد بی‌شماری را برای سفر به خود جلب کرده است. کارشناسان معتقدند، امنیت بالا و صرف هزینه زمانی کم از دلایل اصلی انتخاب افراد برای سفر با هواپیما است، اما تحریم‌ها باعث شده کشور ما رتبه قابل‌توجهی در این صنعت کسب نکند و از امکانات روز دنیا بهره‌مند نباشیم، در حالی که گران‌ترین اسباب حمل‌ونقل به بلیت‌های هواپیمایی اختصاص دارد. از هزینه بالای آن که بگذریم سالانه شاهد بروز سوانح هوایی در کشور هستیم که طبق اخبار منتشرشده بیشتر ناشی از نقص فنی هواپیما بوده و برخی هم به خطای انسانی اشاره داشته است.

حال این پرسش مطرح می‌شود که چند درصد از میزان سوانح هوایی ناشی از خطای انسانی و چند درصد ناشی از نقص فنی هواپیماها بوده است؟

ناوگان هوایی ایران از استانداردها پیروی می‌کند

محمدرضا خواجه، مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان در حوزه تولید روغن‌های پیستونی و هیدرولیک هوایی در هواپیمای مسافربری معتقد است می‌توان با تکیه بر دستان پرتوان دانش‌بنیان‌ها نیازهای صنعت هوانوردی را مرتفع کرد.

وی در گفت‌وگو با صمت درباره تصورات اشتباه درباره ایمنی ناوگان هوایی گفت: همواره شاهد یک تصور اشتباه در بطن جامعه درباره ناوگان هوایی ایران بوده‌ایم، اینکه ناوگان هوایی ایران بسیار فرسوده است و قطعات هواپیماهای فعال در آسمان ایران همیشه مشکلات فنی دارند، در حالی که چنین گزاره‌ای صحت ندارد.

از آنجایی که تمام قطعات هواپیماها از ریز تا درشت یک چرخه زمانی دارند که در اصطلاح به آن Life Time می‌گویند، طبق قانون ایکائو تمامی شرکت‌های هواپیمایی موظفند که دقت ویژه‌ای به چرخه زمانی قطعات هواپیما داشته باشند.

▣ مسئله چرخه زمانی هواپیما است

وی معتقد است چرخه زمانی در هواپیما بستگی به خود قطعه دارد که زمان تعویض یا تعمیر آن را مشخص می‌کند که از عبارت چک قطعه استفاده می‌کنند. برای مثال اگر قطعه‌ای چک ۵۰ ساعته دارد یعنی پس از ۵۰ ساعت پرواز باید مورد تعویض، بازبینی یا تعمیر قرار گیرد. در هواپیماهای مختلف زمان‌های چک کردن‌ها متفاوت است. بدنه هواپیما بیشترین Life Time یا چرخه بازبینی را دارد که به چندین هزار ساعت یا حتی چند سال هم می‌رسد.

این مدیر دانش‌بنیان با بیان اینکه به‌طورکل کمتر پیش آمده شرکتی مرتکب چنین اشتباهی شود، گفت: تاکنون در کشورمان شاهد چنین اشتباهی از سوی شرکت‌های هواپیمایی نبوده‌ایم.

در حقیقت وقتی زمان ارزیابی قطعات هواپیما به صفر رسید، هیچ شرکت هواپیمایی اجازه ندارد هواپیما را در مسیر پرواز قرار دهد. در کل بیشتر شرکت‌های هواپیمایی تا زمانی که چک انجام شود و دوباره به زمان ارزیابی یا تعویض قطعات خودرو اضافه شود، اجازه پرواز نمی‌دهند.

وی افزود: برهمین اساس، تمام هواپیماهایی که در کشور و در خطوط هوایی فعال هستند، از این قانون ایکائو پیروی می‌کنند. گفتنی است، کتابی در باب زمان چک قطعات هواپیما وجود دارد که در آن به‌طور مفصل و با جزئیات درباره لحظه به لحظه زمان چک‌های قطعات هواپیما توضیحاتی درج شده است.

به‌گفته خواجه، هواپیماهای ایران به‌لحاظ فنی و کیفیت پرواز با هواپیماهای کشورهای پیشرو در صنعت هواپیمایی نظیر امارات، عربستان و... تفاوتی ندارند، چرا که شرکت‌های هواپیمایی در ایران توجه زیادی به چک قطعات دارند. در شرایطی که هواپیمایی چک نشود یا استانداردهای جهانی را برای پرواز نداشته باشد، معمولا تا زمان رفع مشکل به پرواز در نمی‌آید.

این خیلی درست نیست که می‌گویند هواپیماهای ایرانی از کیفیت بسیاری پایینی برخوردارند، به اعتقاد من هواپیماهای ایرانی در فهرست بهترین هواپیماهای جهان قرار دارند.

▣ رتبه ایران در سوانح هوایی

خواجه با اشاره به رتبه ایران در سوانح هوایی گفت: سوانح هواپیمایی در ایران به نسبت آمارهای جهانی قابل‌قبول است و نسبت به دیگر کشورها سوانح کمتری را شاهد هستیم، به‌علاوه اینکه بیشتر سوانح در ایران ناشی از اشتباهات انسانی بوده نه اشکالات فنی.

وی افزود: به‌طورکلی سیستم فنی هواپیماهای ایرانی با هواپیماهای خارجی تفاوت فاحشی ندارد، تنها در سنسورهای هوشمند برخورد هواپیما شاید ضعف‌هایی را داشته باشیم.

هیچ هواپیمایی در ایران بدون قطعه زمان‌دار پرواز نمی‌کند. براساس گزارش‌های جهانی حمل‌ونقل هوایی جزو ایمن‌ترین مسیرهای حمل‌ونقل در دنیاست و کشورمان هم از وضعیت قابل‌قبولی برخوردار است، چرا که از قوانین ایکائو به‌خوبی پیروی می‌کند.



محمدرضا خواجه



کاوه مراد نجاتی

بخشی از ناوگان هوایی اصلا چک نمی‌شوند

این در حالی است که کاوه مراد نجاتی، معاونت اجرایی یک شتاب‌دهنده در صنعت هواوفضا در گفت‌وگو با صمت گفت: براساس آمارهای جهانی بیشتر سوانح هوایی در صنعت هوانوردی دنیا، مربوط به هواپیماهای مسافربری، آموزشی و پرنده‌های یک نفره است که ۶۳ تا ۶۴ درصد آن مربوط به خطای انسانی و باقی حوادث ناشی از نقص فنی هواپیما است.

به گفته این کارشناس ناوگان هوایی، به‌دلیل تحریم‌ها بسیاری از ناوگان‌های هوایی ما از رده خارج شده و اصلا چک‌لیست نمی‌شوند. این امر رقم خسارات ناشی از نقص فنی را در کشور ما افزایش می‌دهد. به‌عبارت دیگر بیشتر هواپیماهای کشور فاقد استانداردهای بین‌المللی هستند، حتی بسیاری از پرنده‌های آموزشی ساخته‌شده در کشور فقط استاندارد داخلی دارند و در کلاس جهانی قرار ندارند.

▣ سهم خطای انسانی

وی افزود: به اعتقاد من این درست نیست که بگوییم بیشتر آسیب‌هایی که در صنعت هوانوردی می‌بینیم ناشی از خطای انسانی چون خلبان‌ها و تکنیسین‌ها هستند. در واقع باید این حقیقت را بپذیریم که تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد سوانح هوایی در کشور ناشی از خطای انسانی است و در بیشتر موارد این مشکلات ناشی از تعمیر نگهداری است که منجر به بروز سوانح هوایی می‌شود.

مراد نجاتی با اشاره به اهمیت تناسب تعداد هواپیماهای مسافربری با هواپیماهای سنگین گفت: حمل‌ونقل مسافر در صنعت هوایی به ۲ گروه هواپیمای مسافربری و تاکسی‌های هوایی تقسیم‌بندی می‌شود. حال به‌ازای هر هواپیمای سنگین باید ۱۴۰ فروند هواپیمای سبک داشته باشیم؛ در حالی که هیچگاه چنین تناسبی را در تعداد هواپیماهای خود رعایت نکرده‌ایم، در نهایت شاید به‌ازای هر هواپیمای سنگین، تنها ۱ تا ۲ فروند هواپیمای سبک یا همان تاکسی‌های هوایی داشته باشیم.

▣ ضعف در زیبایی‌شناسی

مراد نجاتی یکی از تفاوت‌های اساسی صنعت هوانوردی ایران با جهان را بخش زیبایی‌شناسی این صنعت دانسته و گفت: ایرلاین‌های ایران زیبایی و جذابیت قابل‌توجهی ندارند و در این زمینه خدمات درخوری به مسافران ارائه نمی‌دهیم. البته تا حدی توانستیم در صنعت ریلی چنین اتفاقی را رقم بزنیم و واگن‌های لوکس تولید کنیم، اما در صنعت هوایی رتبه خوبی را به خود اختصاص نداده‌ایم و از این نظر هم در رتبه ۵۰ دنیا قرار داریم. همچنین به‌لحاظ تولید بدنه هواپیما هم جایگاه قابل‌توجهی نداریم و تولیدکننده بدنه هیچ نوع هواپیمایی نیستیم. در کل تولیدات هواپیمایی کشور منوط می‌شود به چند هواپیمای آموزشی که هنوز هم نتوانستند موفق به اخذ مجوز استانداردهای داخلی کشور شوند و از این منظر هم شاید در رتبه ۲۵ دنیا قرار داشته باشیم.

▣ به دانش‌بنیان‌ها اعتماد کنید

خواجه با اشاره به نقش دانش‌بنیان‌ها در تامین قطعات هواپیماها در کشور تاکید کرد: از آنجایی که قوانین مدون و مشخصی در کشور در حوزه تولیدات دانش‌بنیان نداریم، بیشتر تولیدات شرکت‌های دانش‌بنیان در این عرصه با چالش‌هایی مواجه می‌شوند از جمله اینکه باتوجه به تحریم‌های موجود معمولا این تولیدات از دریافت استانداردهای بین‌المللی باز می‌مانند، اما نظارت‌های دقیق میدانی و آزمایشگاهی در داخل کشور انجام می‌شود.

▣ همراهی برای توسعه

مراد نجاتی در این باره گفت: باتوجه به شعار امسال، موجی به‌نام رشد اقتصاد دانش‌بنیان راه افتاده است. به‌اعتقاد من هر کدام از این شرکت‌ها در صنعت هوانوردی می‌توانند نقش یک حلقه از زنجیره صنعت هوانوردی را برعهده بگیرند. در واقع تولید یک دانش‌بنیان در راستای تولیدات دیگر دانش‌بنیان‌ها است. به‌طورکلی نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم یک شرکت دانش‌بنیان در چند سال آینده توانایی ساخت هواپیما را داشته باشد، چرا که صنعت هوانوردی در زمره صنایعی است که به‌طور معمول با رویکرد برون‌سپاری اداره و تجهیزات آن مونتاژ می‌شود در هیچ جای دنیا هم چنین انتظاری را نمی‌توان از یک شرکت هوانوردی و هواپیمایی داشت که صفر تا صد این صنعت را خود عهده‌دار باشد؛ برای مثال شرکت‌هایی نظیر بوئینگ و ایرباس همگی چندملیتی هستند.

نجاتی معتقد است شرکت‌های دانش‌بنیان موفقی در کشور وجود دارد که می‌توانند با اتحاد در همکاری به تکمیل زنجیره صنعت هوانوردی بپردازند، اما هنوز فاقد یک شرکت مادر برای هماهنگی و انسجام عمل این شرکت‌ها برای توسعه صنعت هوانوردی در کشور هستیم. در حقیقت این شرکت مادر می‌تواند نخ اتصال شرکت‌های دانش‌بنیان باشد.

وی همکاری و مشارکت بخش خصوصی را برگ برنده توسعه فعالیت‌های دانش‌بنیان دانست و افزود: از آنجایی که ستون‌فقرات اقتصاد بخش خصوصی است، لازم است اعتماد این بخش را در تولیدات داخلی جلب کنیم.

▣ بی‌اعتماد نباشیم

خواجه با اشاره به اهمیت اعتماد بیشتر شرکت‌های هواپیمایی نسبت به تمام محصولات ایرانی و تولیدات داخلی معتقد است، یکی از معضلات شرکت‌های دانش‌بنیان نبود اعتماد از سوی شرکت‌های هواپیمایی است. اگر دانش‌بنیان‌ها تمام استانداردهای جهانی را هم رعایت کنند، باز هم این بی‌اعتمادی وجود دارد. با این حال شرکت‌های دانش‌بنیان توانستند در این مسیر موفق عمل و تا حد قابل قبولی بخشی از نیازهای صنعت هوانوردی را تامین کنند، حال اگر از محصولات دانش‌بنیان هم استفاده نکنند، از محصولات خارجی استفاده می‌کنند. وی ضمن بیان این مطلب افزود: وقتی نام ایرانی روی محصولات درج می‌شود برخی شرکت‌ها به‌شدت نسبت به آن موضع می‌گیرند. از دیگر چالش‌های دانش‌بنیان‌ها به‌ویژه در صنعت هوایی اعمال سختگیری‌های اداری در روند تولید است، در حالی که چنین روندی در واردات محصولات مشابه وجود ندارد.

▣ توان بالای تولیدکنندگان داخلی

این فعال در عرصه دانش‌بنیان‌ها درباره توان بالای تولیدکننده‌های داخلی در صنایع گوناگون معتقد است این بی‌اعتمادی تنها در صنعت هوانوردی نمود عینی ندارد بلکه در دیگر صنایع هم شاهد چنین وضعیتی هستیم. در حقیقت آن اعتمادی که انتظار می‌رود مردم به تولیدات دانش‌بنیان‌ها داشته باشند، وجود ندارد. باوجود تحریم‌ها بیشتر محصولات وارداتی از مراجع غیرقانونی است، به‌همین دلیل ضمانت ندارند؛ چرا که شرکت‌های مبنا در اصل ایران را تحریم کرده‌اند اما از یک سوی دیگر شرکت‌هایی که خریدار این محصولات هستند، نسبت به محصولات ایرانی بینش خوبی ندارند و ترجیح می‌دهند همان محصولات بدون ضمانت خارجی را استفاده کنند در حالی که قطعاتی که ما در ایران تولید می‌کنیم کاملا در رقابت با محصولات خارجی است.

▣ می‌توانیم صادر کنیم

خواجه درباره معضلات صادرات محصولات باکیفیت ایرانی گفت: امروزه در کشور شرکت‌های دانش‌بنیانی وجود دارند که سیستم‌ها و قطعات بسیار ارزشمندی را تولید می‌کنند و تعداد زیادی از شرکت‌های هوانوردی هم از آن استفاده می‌کنند اما توانایی صادرات این محصولات وجود ندارد. وی افزود: به اعتقاد من بسیاری از شرکت‌های دانش‌بنیان که در این عرصه فعالیت می‌کنند، نه‌تنها می‌توانند بخش زیادی از نیاز کشور را برطرف کنند بلکه می‌توانند محصولات‌شان را به کشورهای اطراف هم صادر کنند. در کل ما امروزه توانایی صادرات قطعات هواپیما را در جهان داریم به‌شرط اینکه تحریم‌ها برداشته شود.

سخن پایانی

باتوجه به موارد یادشده، ضرورت همکاری بخش خصوصی برای توسعه صنعت هوانوردی به‌شدت احساس می‌شود، چرا که باوجود تحریم‌های موجود، باید با پشتوانه علم و فناوری دانش‌بنیان‌ها بتوانیم تا حد زیادی شکاف‌های موجود در صنعت هوانوردی را رفع کنیم، زیرا ایمنی اصلی‌ترین هدفی است که در مسیر حمل‌ونقل باید در نظر گرفته شود.

نظرگاه

دانش‌بنیان‌ها باید به مرحله تجاری‌سازی برسند



حسین مهویدی- مدیرعامل مرکز گسترش فناوری اطلاعات:

شرکت‌های دانش‌بنیان مبتنی بر فناوری‌های نوظهور باید به مرحله تولید و تجاری‌سازی برسند. اکنون در عصر فناوری اطلاعات و انقلاب صنعتی چهارم و پنجم قرار داریم که شاهد تاثیرات شگرف و تغییرات بنیادی ناشی از آن در همه حوزه‌های صنعتی هستیم. کشورمان از مزیت نسبی بهره‌مندی از منابع انسانی متخصص و مستعد برخوردار است و استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان کوچک توانسته‌اند عملکرد بسیار خوبی داشته باشند. البته این دستاوردها بیشتر در زمینه تبدیل ایده به فناوری بوده و لازم است با حمایت جدی سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط در مسیر تبدیل به تولید دانش‌بنیان قرار گیرند.

مگفا قرار نبوده و نیست در اکوسیستم دانش‌بنیان رقیب شرکت‌های استارت‌آپ و دانش‌بنیان کوچک باشد بلکه تلاش می‌کند از طریق ایجاد هماهنگی و همگرایی بین آنها، هم‌افزایی بین آنها به‌وجود آورده و اجرای پروژه‌های کلان ملی را از طریق هم‌افزایی ایجادشده، ممکن و متصور سازد.

در واقع این مرکز نقش یک ارتباط‌دهنده موثر بین صنایع و کارخانجات بزرگ و شرکت‌های دانش‌بنیان کوچک را می‌تواند ایفا می‌کند به‌نحوی که با استفاده از جایگاه، اعتبار و برند خود پروژه‌های بزرگ و کاربردی را در صنایع بزرگ تعریف کرده و بخش‌هایی از آنها را با استفاده از توانمندی شرکت‌های دانش‌بنیان به آنها برون‌سپاری کند. به‌عبارتی دیگر شاید بتوان گفت مگفا با تکیه بر توانمندی‌های هم‌افزایی‌شده شرکت‌های دانش‌بنیان کوچک می‌تواند نقش یک GC یا پیمانکار عمومی بزرگ را در طرح‌ها و پروژه‌های دانش‌بنیان کلان ملی حوزه فناوری اطلاعات ایفا کند. اکنون در سال تولید دانش‌بنیان در زمینه هوشمندسازی صنایع که اصلی‌ترین راهکار نوسازی واقعی صنایع کشور و جهانی‌سازی آنهاست، مگفا تلاش می‌کند با استفاده از ظرفیت وزارت صنعت،معدن و تجارت و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، طرح‌های بزرگ هوشمندسازی را در کارخانجات بزرگ تعریف و با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان اجرا کند.

▣ خطرپذیری برای تجاری‌سازی برخی فناوری‌ها

بخشی از فناوری‌ها، در واقع لبه دانش هستند؛ از این‌رو بخش خصوصی به‌لحاظ امکانات مالی و قدرت مدیریت نمی‌تواند در تجاری‌سازی آنها خطر کند،بنابراین نیاز است تا شرکت‌های دولتی و فناوری‌محور مانند مگفا وارد کار شده و به شرکت‌های خصوصی دانش‌بنیان در این مسیر سخت کمک کنند.

مرکز مگفا در زمینه‌های مختلف حوزه فناوری اطلاعات مانند هوش مصنوعی، بلاک‌چین و کلان داده‌ها، مطالعات و پژوهش‌های خوبی انجام داده و آمادگی تعریف و اجرای پروژه‌های کاربردی مبتنی بر این مطالعات و پژوهش‌های را در کارخانجات صنعتی دارد، اما هنوز این فناوری‌ها در صنعت رسوخ پیدا نکرده و وظیفه کارخانجات صنعتی و معدنی به‌ویژه کارخانجات صنعتی معدنی بزرگ و با درآمد بالا این است که این فناوری‌ها را در صنعت مورداستفاده قرار دهند. در این صورت علاوه بر ایجاد فرصت فعالیت بخشیدن به ایده‌ها و نمونه محصولات شرکت‌های دانش‌بنیان مرتبط با این فناوری‌ها در صنعت و توسعه بازار برای آنها، بهره‌وری و قابلیت رقابت‌پذیری این کارخانجات نیز افزایش می‌یابد و سود این کار بیش از همه به خود آن کارخانجات صنعتی بزرگ خواهد رسید.

▣ رتبه نخست ایران در تولید علم در منطقه

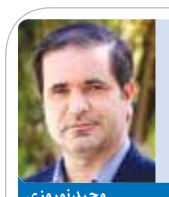
مگفا به‌عنوان شرکت تابعه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) تلاش می‌کند مانند ایدرو رسالتش را در توسعه فناوری اطلاعات کشور انجام دهد. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به‌عنوان یک سازمان توسعه‌ای پیشگام قبل از تمام سازمان‌ها و نهادهای متولی زیست‌بوم دانش‌بنیان کشور از دهه‌های قبل، مصادیقی از مشارکت در سرمایه‌گذاری مخاطره‌پذیر را با شرکت‌های دانش‌بنیان در راستای تبدیل فناوری به تولید دانش‌بنیان انجام داده و می‌دهد که برخی از آنها مانند بانک خون بند ناف و الیاف ترکیبی نوید، بسیار ارزشمند و موفق بوده‌اند.

در حال حاضر نیز مشکل اصلی زیست‌بوم دانش‌بنیان همین مقوله بوده که ایدرو و شرکت‌های تابعه‌اش از قبیل مگفا با تکیه بر سوابق و تجارب ارزشمند خود آمادگی دارند در این زمینه در صورت مهیا شدن الزامات و منابع موردنیاز، فعالیت‌های خود را توسعه دهند.

مرکز مگفا از طریق تعریف و برون‌سپاری برخی پروژه‌ها و طرح‌ها، ارائه خدمات مشاوره فنی و مشارکت در سرمایه‌گذاری مخاطره‌پذیر تلاش می‌کند تا شرکت‌های دانش‌بنیان مرتبط با حوزه تخصصی خود را یاری کند.

یادداشت

فروپاشی ساختار حمل‌ونقل پایتخت



وحید نوروزی
کارشناس حمل‌ونقل

توجه به زیرساخت‌های شهری، توسعه کلانشهرها در بخش‌های گوناگون را به همراه دارد و بدون فراهم‌آوری زیرساخت‌های مناسب و کارآمد، هیچ‌یک از انواع توسعه شهری امکان‌پذیر نخواهد بود.

امروزه در آلودگی شهرهای بزرگ، خودروها نقش زیادی دارند؛ بنابراین ضروری است مدیران شهری برای کاهش آلودگی هوا و ترافیک خودروهای تک‌سرنشین در خیابان‌های شهری به‌دنبال یک راه‌حل منطقی باشند. توسعه حمل‌ونقل عمومی به عنوان یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های زیرساختی، تاثیر بسیار زیادی در توسعه اقتصادی و پایدار شهری دارد.

در این بخش توسعه حمل‌ونقل عمومی و توجه ویژه به این مقوله مهم برای دستیابی به توسعه و مدیریت بهتر شهرها، باعث شده همواره پیشرفت و نحوه اداره سیستم حمل‌ونقل شهری یکی از دغدغه‌های اساسی مدیران کلانشهرها باشد. پس با توجه به شرایط ذکر شده، دولت باید توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی داشته باشد اما در کلانشهر تهران، ناوگان فرسوده معضل ترافیک را رقم زده تا آنجا که در حال‌حاضر فرسودگی حمل‌ونقل شهر تهران موجبات نارضایتی شهروندان و عدم‌تمایل آنها برای استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی را رقم زده و منجر به گسترش ترافیک شده است.

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

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

آنچه به وضوح مشخص است این است که چه این دولت و چه دولت‌های قبل، هیچ‌گاه توسعه حمل‌ونقل عمومی را اولویت اصلی قرار نداده‌اند. مجلس شورای اسلامی در حوزه حمل‌ونقل عمومی مصوبات خوبی داشته اما قوانین مصوب به‌دلایل و بهانه‌های گوناگون اجرا نشده‌اند. در حالی‌که قوانین خوبی همچون قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب ۸۵، قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۸۶، قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای حمل‌ونقل ریلی و عمومی شهری مصوب ۸۸، قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب ۸۸، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۸۹ و قانون هوای پاک مصوب سال ۹۶ داریم که یا اصلا اجرا نشده یا ناقص اجرا شده‌اند. در این بین، دولت‌ها همیشه در برابر اصرار مدیریت شهری برای تامین سهم خود برای خرید ناوگان‌حمل نقل عمومی بهانه‌تراشی می‌کنند و حتی در دوره‌ای، صددرصد بهای اتوبوس‌های بی‌آرتی شهر تهران از محل عوارض شهر تهران و از بودجه شهرداری تهران پرداخت شد.

به هر حال این روزها نه‌تنها در بحث توسعه، بلکه حتی در موضوع نگه‌داشت نیز با مشکلات زیادی در اتوبوسرانی و مترو مواجه هستیم. وضعیت به قدری نگران‌کننده است که باید نگاه ویژه‌ای به حم ونقل عمومی تهران داشته باشیم. جلسات شهردار تهران و رئیس شورای‌شهر تهران با مسئولان دولتی از جمله سازمان برنامه و بودجه نیز آغاز شده تا بتوانند برای توسعه حمل‌ونقل عمومی سهم بیشتری از دولت بگیرند.

در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نیز آن‌طور که باید به حمل‌ونقل عمومی توجه نشده است. البته باید به این نکته نیز توجه داشت که به هر میزان منابع دولتی محقق شود، رافع مسئولیت شهرداری نبوده و این سازمان باید با همت بلند، گام‌های اساسی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی بردارد.

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

گلایه کارشناسان از دردسرهای افزایش کرایه ناوگان حمل‌ونقل عمومی

درد نابسامانی حمل‌ونقل دوا ندارد

گروه مدیریت شهری
editor@smtnews.ir

براساس مصوبه دولت و پیشنهاد وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت، کرایه وسایل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۱۴۰۱ افزایش یافت و ابلاغ شد. کرایه اتوبوس، تاکسی و مترو در چند سال اخیر با افزایش ۲۵ درصدی همراه بوده و با هدف هزینه‌کرد این درآمد برای توسعه، نگهداری و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعمال شده است. هر سال، افزایش نرخ حمل‌ونقل و کرایه موافق و مخالفان خود را دارد و گروهی معتقدند در شرایطی که کشور نرخ تورم افزایشی را تجربه می‌کند، افزایش نرخ حمل‌ونقل عمومی فقط می‌تواند بار مضاعفی به سبد معیشتی مخصوصا قشر کارگری اضافه کند و گروه دیگر معتقدند با توجه به افزایش هزینه در سایر بخش‌ها، رشد قیمت در حوزه حمل‌ونقل نیز دور از انتظار نیست. صمت در این گزارش به بررسی ابعاد شهری افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی پرداخته است.



افزایش غیراصولی کرایه حمل‌ونقل عمومی، کاهش استفاده شهروندان از وسایل حمل‌ونقل عمومی را به همراه دارد

کرایه مترو، تاکسی و اتوبوس در سال ۱۴۰۱

هر سال در شهر تهران شاهد افزایش جزئی کرایه حمل‌ونقل عمومی در پایتخت هستیم. براساس مصوبه اخیر دولت نیز مقرر شد حداکثر کرایه حمل‌ونقل عمومی شامل اتوبوس، تاکسی و مترو ۲۵ درصد افزایش یابد و مانند دو سال گذشته از این رقم بیشتر نشود. با توجه به تورم و قیمت نگهداشتن وسایل حمل‌ونقل عمومی و ریلی، افزایش ۲۵ درصدی کرایه‌ها اعمال می‌شود و به‌گفته معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران، مابه‌التفاوتی کرایه مصوب و قیمت واقعی خدمات‌دهی، توسط شهرداری تهران جبران خواهد شد تا هزینه مازادی بر شهروندان تحمیل نشود. همچنین بنا بر اعلام سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران، شهروندان تهرانی در صورت مشاهده هرگونه تخلف می‌توانند با سامانه ۱۸۱۸ تماس گرفته و افزایش قیمت یا هرگونه تخلف مربلوط دیگر را به سازمان تاکسیرانی اطلاع دهند.

▣ کرایه ۳ مسافر است یا ۴ مسافر

سیدجعفر تشکری‌هاشمی در توضیح چرایی افزایش ۳۵ درصدی کرایه‌ها در برخی از خطوط، گفت: در دوره‌های گذشته در برخی از خطوط، رند کردن مبالغ کرایه تاکسی‌ها به سمت پایین انجام‌شده بود و برای رسیدن به مبلغ تعادلی و جبران آن، بنا شد این خطوط، افزایش ۳۵ درصدی کرایه‌ها را اعمال کنند. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران تصریح کرد: در این میان، نکته حائز اهمیت این است که معدل خطوط از ۲۵ درصد بیشتر نشود.

پس از شیوع کرونا و با توجه به دستورالعمل‌های صادرشده، تاکسی‌ها موظف بودند برای رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی، ۳ مسافر را سوار کنند و در این صورت، کرایه نفر چهارم میان ۳ مسافر تقسیم می‌شد و حالا یکی از سوالات این است که آیا افزایش ۲۵ درصدی کرایه تاکسی‌ها شامل این موضوع نیز می‌شود یا علاوه بر این افزایش باید کرایه نفر چهارم را نیز حساب کرد. به‌گفته مسئولان شهری این افزایش هم مشمول ۳ مسافر و هم ۴ مسافر می‌شود و به معنای آن است که اگر ۳ مسافر سوار تاکسی شدند، کرایه نفر چهارم میان آنها تقسیم می‌شود.

مهدی اسماعیل‌بیگی، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی‌های شهر تهران نیز در گفت‌وگو با مهر درباره چگونگی درج قیمت و دریافت کرایه از مسافران گفت: در برچسب‌هایی که روی شیشه تاکسی‌ها نصب می‌شود هم قیمت ۳ مسافر و هم ۴ مسافر درج‌شده، دلیل این امر آن است که هنوز کرونا از بین نرفته است.

اسماعیل‌بیگی درباره چرایی افزایش ۳۵ درصدی قیمت در برخی از خطوط، اظهارکرد: قیمت‌ها با توجه به شرایط اعمال می‌شود و ممکن است تعدادی از خطوط سال گذشته به‌جای ۳۵ درصد، ۳۰ درصد افزایش قیمت را اعمال کرده باشند که امسال برای جبران، ۳۵ درصد افزایش را اعمال می‌کنند. البته تعداد خطوطی که افزایش ۳۵ درصدی کرایه را دارند، بسیار محدود و کمتر از ۵ درصد است.

یارانه سوخت، صرف گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود



امیررضا رجبی، کارشناس حوزه سوخت در این‌باره به صمت گفت: امروزه یکی از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی شهرها، پیشرفت در بخش حمل‌ونقل است؛ حمل‌ونقل پایدار شهری در واقع حرکت روان وسایل نقلیه مردم و کالاهاست که در نهایت منجر به تامین آسایش شهروندان و پایداری محیط شهری می‌شود.

وی با اشاره به ضرورت اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها اظهارکرد: در حال حاضر بخشی از یارانه به جیب افرادی می‌رود که طبق قانون نباید سهمی از این اعتبار داشته باشند. چنانچه یارانه انرژی نیز بیشتر نصیب کسانی می‌شود که سهم بیشتری از سبد انرژی کشور را مصرف می‌کنند. به‌عنوان مثال، خانواده‌ای که چندین خودرو دارد از یارانه‌ای که به بنزین تعلق می‌گیرد، بیشتر استفاده می‌کند، در حالی‌که خانواده‌ای که خودرو ندارد از آن محروم است، پس باید از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده کند.

رجبی گفت: یارانه سوخت افراد ثروتمند باید به حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد تا هم قشر کم‌درآمد با هزینه کمتری رفت‌وآمد کنند و هم هزینه پایین حمل‌ونقل عمومی مانند سایر کشور، مشوقی برای گسترش استفاده از حمل‌ونقل عمومی شود.

این کارشناس حوزه سوخت بیان کرد: افرادی که درآمدهای پایین‌تری دارند در میزان مصرف محتاط‌تر عمل می‌کنند و میزان بهره‌مندی آنها از یارانه انرژی کمتر است؛ بنابراین دولت‌ها باید برنامه مشخصی برای تقسیم عادلانه ثروت ملی داشته باشند تا حق طبقات ضعیف پایمال نشود.

رجبی با تاکید بر اجرای دقیق هدفمندی یارانه گفت: در این صورت، قیمت حامل‌های انرژی به نرخ واقعی می‌رسد اما نکته قابل‌توجه نحوه هزینه‌کرد یارانه آزاد شده است که نباید به بهانه‌هایی مانند ایجاد زیرساخت طرح‌های عمرانی، گسترش حمل‌ونقل عمومی و... صرف اموری غیرضروری شود.

وی با تاکید بر اینکه یارانه سوخت باید صرف گسترش ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود، افزود: آنچه مربوط به ثروت عمومی است و در دست دولت قرار دارد باید عادلانه بین افراد جامعه تقسیم شود. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته افزایش نرخ حامل‌های انرژی مانند بنزین با هدف بالابردن رفاه اجتماعی انجام می‌شود.

▣ افزایش رفاه به‌جای پرداخت یارانه

رجبی معتقد است که باید برای هدفمندی یارانه‌ها برنامه‌ریزی دقیقی انجام داد که البته نیاز به یک مدیریت منسجم دارد. وی ادامه داد: وقتی منابع را گران خریداری کنیم، به‌صورت خودکار، اقتصادی مصرف می‌کنیم و این یک اصل در تمام دنیاست. بنابراین اگر یارانه حامل‌های انرژی برداشته شود، به نفع مردم خواهد بود. البته به این شرط که منابع حاصل از هدفمندی یارانه به‌خوبی مدیریت شود و درآمد حاصل از آن در جهت منافع عمومی به‌کار رود.

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

یارانه سوخت ثروتمندان به حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد

افزایش کرایه، استفاده از خودرو شخصی را زیاد می‌کند



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

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

این کارشناس اقتصاد با بیان اینکه دریافت کرایه تاکسی بیش از نرخ مصوب، تخلف است، تصریح کرد: برخی رانندگان زیر سایه عدم‌نظارت نهاده‌های مسئول، از مسافران کرایه بیشتری دریافت می‌کنند؛ بنابراین باید نظارت‌های لازم در دستور کار سازمان‌های مربوطه قرار گیرد و چنانچه براساس برچسب افزایش نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی در داخل تاکسی‌ها تخلفی شد، با متخلفان برخوردهای لازم انجام شود.

نجابت با تاکید بر اینکه نهادهای نظارتی عامل بسیار موثری در نظام پرداخت کرایه هستند، گفت: یکدست بودن کرایه‌ها، استقبال از سیستم حمل‌ونقل عمومی را افزایش می‌دهد.

▣ اصلاح نظام حمل‌ونقل شهری

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

وی همچنین ادامه داد: اصلاح نظام حمل‌ونقل شهری در گرو هوشمندسازی شهر و اصلاح نظام طراحی شهری است و در کنار ارتقای کیفیت، خدمات‌رسانی هم باید موردتوجه قرار گیرد.

▣ چتر حمایتی بر سر اقشار پردرآمد!

نجابت همچنین با انتقاد به انتفاع چندبرابری دهک‌های بالای جامعه از یارانه حامل‌های انرژی نسبت به دهک‌های پایین جامعه، گفت: این امر، تحقق عدالت را به چالش می‌کشد و چتر حمایتی را به‌جای اقشار ضعیف بر سر اقشار پردرآمد می‌گیرد.

وی افزود: هر یک از دهک‌های جامعه به میزان مصرف انرژی از یارانه این بخش بهره می‌برند. به این ترتیب، سهم مصرف‌کنندگان بالای انرژی از این یارانه بیشتر خواهد بود. این امر منجر به نابرابری در سیستم توزیع یارانه‌های هدفمند می‌شود. برای جلوگیری از این بی‌عدالتی بهتر است یارانه سوخت به یارانه حمل‌ونقل عمومی افزوده شود تا کشور از پیامدهای مثبت این تغییر بهره‌مند شود.

▣ یک تفاوت چشمگیر

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

وی افزود از سوی دیگر، ناوگان تاکسیرانی کشور فرسوده است که عموما مصرف سوخت بالایی به نسبت سرانه جهانی دارد؛ بنابراین دولت باید نوسازی ناوگان تاکسیرانی را در اولویت قرار داده و از طریق کسر پرداخت یارانه عمومی سوخت مابه‌التفاوت هزینه را به نوسازی ناوگان تاکسیرانی اختصاص دهد.

وی تاکید کرد: با این همه، افزایش کرایه حمل‌ونقل عمومی باید به‌نحوی باشد که بتواند شیوه سفر شهروندان را مدیریت کرده و آنها را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی تشویق کند.

وی ادامه داد: به‌منظور اجرایی کردن چنین سیاست و رویکردی، بهای خدمات حمل‌ونقل عمومی باید تا حد ممکن کاهش یابد و استفاده از خودروهای شخصی را منوط به پرداخت هزینه کنیم. در سال ۱۴۰۱، ۳۵ درصد افزایش برای بهای خدمات تاکسیرانی در نظر گرفته‌شده که البته هنوز عملیاتی نشده است.

وی توضیح داد: در موضوع نرخ‌گذاری کرایه حمل‌ونقل عمومی دو رویکرد مطرح است. نخست اینکه سیستم خدمات‌دهی با هزینه اعلام‌شده باید پایدار بوده و قابلیت استمرار داشته باشد. در این صورت، شهروندان با افزایش قیمت‌های مقطعی در بازه‌های زمانی متعدد مواجه نخواهند شد. افزایش چندباره بهای حمل‌ونقل عمومی با توجه به تورم موجود، مشکلات معیشتی شهروندان را بیشتر می‌کند. این در حالی است که هزینه‌های تمام‌شده برای فعالان حوزه حمل‌ونقل نیز این گروه را با مشکلات جدی مواجه می‌کند. در این بین، حق رانندگان و مشکلات معیشت و دغدغه زندگی آنها کمتر موردتوجه قرار گرفته است. به‌عنوان مثال، بیمه رانندگان تاکسی و ایجاد تسهیلات برای خرید لوازم یدکی خودرو از جمله مواردی است که قرار بود در قالب بسته‌های حمایتی به رانندگان داده شود اما هنوز محقق نشده است.

سخن پایانی

توسعه‌یافتگی حمل‌ونقل عمومی مبنای پیشرفت کلانشهرهاست. افزایش دسترسی شهروندان به حمل‌ونقل عمومی، تسهیل دسترسی به مراکز آموزشی، بازار، خدمات بهداشتی و مراکز اقتصادی را برای شهروندان در زندگی روزمره شهری فراهم می‌کند. این مسئله اتفاقی است که با وجود برنامه‌ریزهای چند سال اخیر هنوز تحقق نیافته است.

افزایش‌های کرایه حمل‌ونقل هم تنها به‌صورت مسکن موقت عمل کرده و درد فرسودگی و عدم‌توسعه‌یافتگی ناوگان حمل‌ونقل را دوا نمی‌کند. حال اگر یارانه سوخت که به‌تمامی اقشار تعلق می‌گیرد، فقط به بخش حمل‌ونقل عمومی اختصاص یابد، هم ناوگان توسعه‌یافته و بروز خواهد شد و هم هزینه استفاده از حمل‌ونقل عمومی را کاهش خواهد داد. این کاهش هزینه به افزایش استقبال عمومی از این خدمات و در نهایت کاهش ترافیک و آلودگی هوا می‌انجامد.

علاوه بر این، کشمکش فرمانداری، استانداری و شهرداری بر سر این موضوع، باعث‌شده موضوع افزایش کرایه‌ها برای برخی رانندگان به دستاویزی تبدیل شود تا بدون مجوز و پیش از موعد نسبت به افزایش نرخ کرایه اقدام کنند و در برابر اعتراض مسافران نیز کوتاه نیایند.

گفت‌وگو

عضو انجمن مخاطرات محیطی و توسعه پایدار ایران در گفت‌وگو با صمت:

به‌جای تشویق، دافعه ایجاد شد



عکس: آیدا فریدی

کامیار فکور: یکی از سیاست‌گذاری‌ها و تصمیم‌گیری‌ها در حوزه شهری و اختیارات شهرداری‌ها مربوط به حمل‌ونقل عمومی است؛ حال این تصمیم ساخت اتوبان‌های بزرگ و توسعه ظرفیت‌های جاده‌ای خودروهای شخصی باشد که در نهایت به تضعیف حمل‌ونقل همگانی منجر می‌شود یا اینکه سیاست‌های گوناگونی از جمله نوسازی و توسعه اتوبوس‌های شهری. محمدرضا محبوب‌فر، عضو انجمن مخاطرات محیطی و توسعه پایدار ایران در گفت‌وگو با صمت می‌گوید: حمل‌ونقل عمومی باید تضمین‌کننده دسترسی همگان به آن باشد. در واقع ناوگان شهری باید نرخ مناسبی داشته تا برای همه اقشار مردم قابل استفاده باشد. در حال حاضر حمل‌ونقل عمومی هم از نظر کیفیت و ایمنی و هم از نظر میزان دسترسی اقشار گوناگون به آن باید مورد توجه قرار بگیرد. از سوی دیگر، حمل‌ونقل عمومی و اجزای آن از جمله مترو، اتوبوس و تاکسی باید کیفیت و ایمنی و به‌ویژه در حفظ کیفیت هوا استانداردهای لازم را داشته باشند تا بتوان از آنها در محیط‌های شهری به نحو مطلوب استفاده کرد. مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

براساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران برای تعیین نرخ بلیت و کرایه وسایل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۱۴۰۱ و همچنین ابلاغیه فرمانداری تهران در راستای اعمال افزایش میانگین ۲۵ درصدی نرخ کرایه حمل‌ونقل عمومی، نرخ کرایه تاکسی و بلیت ناوگان مترو و اتوبوسرانی از اول اردیبهشت امسال افزایش پیدا کرد. نرخ کرایه خطوط اتوبوسرانی شهر تهران به‌طور متوسط ۲۵ درصد در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ افزایش داشت، البته به نحوی که در هیچ خطی افزایش کرایه بیش از ۳۵ درصد اعمال نشود. نرخ کرایه خطوط مینی‌بوسرانی هم ۲.۱ برابر نرخ کرایه خطوط اتوبوسرانی (بر مبنای طول خطوط) تعیین شده است. افزایش نرخ کرایه انواع تاکسی، به‌طور متوسط ۲۵ تا ۳۵ درصد نسبت به نرخ‌های پایه مصوب سال ۱۴۰۰ افزایش یافت. همچنین براساس مصوبه شورای شهر تهران با راه‌اندازی سامانه هوشمندسازی تاکسیرانی، رانندگان مجازند تا ۳۰ درصد در زمان اوج ترافیک و بارندگی، کرایه بیشتری دریافت کنند. نرخ بلیت مترو تهران هم برای سال ۱۴۰۱ با ۲۵ درصد افزایش در شورای اسلامی شهر تهران به تصویب رسیده است. البته این مصوبه براساس توافقنامه وزارت صنعت، معدن و راه و شهرسازی درباره افزایش کرایه حمل و نقل ابلاغ شده است.



◉ در ایران هزینه‌هایی که مردم برای حمل‌ونقل عمومی پرداخت می‌کنند تا چه حد صرف توسعه آن می‌شود؟

پیش از هر چیز باید بر این نکته تاکید کرد که حمل‌ونقل عمومی جزو حقوق شهروندی است و همه باید از دسترسی به حمل‌ونقل عمومی ارزان، مناسب و با کیفیت برخوردار باشند. در حال حاضر هزینه‌های حمل‌ونقل در سراسر کشور افزایش پیدا کرده و در تهران افزایش بالاتری داشته است. اما درآمد حاصل از این کرایه‌ها و افزایش نرخ صرفا صرف هزینه‌های جاری در حمل‌ونقل عمومی می‌شود. در واقع خرج هزینه‌های جاری بیش از دخل است و پولی باقی نمی‌ماند تا صرف توسعه حمل‌ونقل درون‌شهری شود. هزینه‌های جاری شامل تعمیر و نگهداری و از سویی مزد و حقوق کارکنان از رانندگان گرفته تا کارکنانی که در بخش‌های حمل‌ونقل عمومی کار می‌کنند، است. در حال حاضر این افزایش هزینه‌ای که پرداخت آن باری بر دوش شهروندان شده، کفاف هزینه‌های جاری خطوط حمل‌ونقل درون‌شهری نمی‌دهد و فقط بخشی از آن را تامین می‌کند و این عدم‌توازن، حمل‌ونقل عمومی را بیش‌ازپیش با مشکل روبه‌رو می‌کند، چراکه مثلا هر قدر از هزینه‌های تعمیر و نگهداری زده شود، ایمنی و کیفیت ناوگان شهری هم افت می‌کند و مردم نسبت به آن رویگردان می‌شوند.

◉ افزایش نرخ کرایه‌ها چه تاثیری بر استفاده مردم از حمل‌ونقل عمومی می‌گذارد؟

حمل‌ونقل عمومی از تاکسی‌های درون‌شهری تا اتوبوس و مترو را شامل می‌شود که افزایش نرخ کرایه آنها تغییراتی در شکل و میزان جابه‌جایی‌های شهری ایجاد می‌کند. در حال حاضر در تهران هرینه یک مسیر با تاکسی ۸ هزار تومان است یا مثلا کرایه تاکسی اینترنتی که برای مسیرهای کوتاه‌مدت حدود ۱۲ تا ۱۵ هزار تومان بود، تقریبا دو برابر شده است. به همین دلیل بیشتر شهروندان به سمت استفاده از اتوبوس‌های شهری و مترو، هجوم آورده‌اند اما اتوبوس‌ها و مترو ظرفیت کافی برای جابه‌جایی این حجم از افراد را ندارند. از سوی دیگر، افزایش هزینه کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی، هزینه‌های جاری خانواده‌ها و به‌تبع آن، خط فقر را افزایش می‌دهد و در شرایط سخت کنونی منجر به مشکلات بیشتر معیشتی می‌شود.

◉ ملزومات حمل‌ونقل عمومی استاندارد در شهرها چیست؟

حمل‌ونقل عمومی باید تضمین‌کننده دسترسی همگان به آن باشد. در واقع ناوگان شهری باید نرخ مناسبی داشته تا برای همه اقشار مردم قابل استفاده باشد. در حال حاضر حمل‌ونقل عمومی هم از نظر کیفیت و ایمنی و هم از نظر میزان دسترسی اقشار مختلف باید مورد توجه قرار بگیرد. از سوی دیگر، حمل‌ونقل عمومی و اجزای آن از جمله مترو، اتوبوس و تاکسی باید کیفیت و ایمنی و به‌ویژه در حفظ کیفیت هوا استانداردهای لازم را داشته باشند تا بتوان از آنها در محیط‌های شهری به نحو مطلوب استفاده کرد. تعداد وسایل حمل‌ونقل عمومی هم باید به حدی باشد که کمترین گرفتاری و معطلی را برای مردمی که از آن استفاده می‌کنند، به‌دنبال داشته باشد. این‌ها مجموعه مسائل و ملزوماتی است که باید مطرح شود و در بررسی حمل‌ونقل عمومی به‌صورت قابل استناد به آن رجوع کنیم.

◉ در برخی کشورها و شهرهای جهان حمل‌ونقل عمومی در برخی روزها رایگان است که در واقع به آن حمل‌ونقل نیمه‌رایگان می‌گویند. هدف از این رویکرد چیست؟

حمل‌ونقل عمومی در کشورهای مختلف و در شهرهای متعدد در مناسبت‌ها بعضا رایگان هستند. به‌طور مثال در تعطیلات مناسبتی یا در شرایطی که آلودگی هوا یا مثلا مسائل ترافیکی وجود دارد، حمل‌ونقل عمومی را رایگان می‌کنند تا افراد به استفاده از آنها ترغیب شوند. در حال حاضر وضعیت حمل‌ونقل در بسیاری از کشورهای جهان به‌صورتی است که تمامی اقشار به حمل‌ونقل عمومی دسترسی دارند و پول اندکی برای آن پرداخت می‌کنند که اصلا قابل مقایسه با هزینه وسایل حمل‌ونقل شخصی یا خصوصی نیست. همین مسئله باعث رونق و توسعه ناوگان شهری می‌شود و به‌تبع کیفیت آن را هم می‌تواند افزایش دهد. یکی از مهم‌ترین دلایل کشورهای خارجی برای رایگان، نیمه‌رایگان یا کم‌هزینه کردن وسایل حمل‌ونقل عمومی در راستای حفظ کیفیت هواست، چراکه وسایل حمل‌ونقل شخصی تاثیر بسزایی در انتشار گازهای گلخانه و دیگر مواد آلاینده دارند. در چند سال گذشته با توجه بیشتر به مسئله تغییر اقلیم، شهرها به سمتی پیش رفته‌اند که هر چه بیشتر از انتشار کربن جلوگیری کنند. یکی از مشکلات شهرها به‌ویژه کلانشهرهای پرجمعیت ترافیک‌های سنگین و آلودگی صوتی است. توسعه حمل‌ونقل عمومی ارزان و باکیفیت، اصلی‌ترین راهکار این مشکل است. علاوه بر این مسائل، استفاده از حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل اینکه از تمامی اقشار در کنار هم قرار می‌گیرند می‌تواند در تاب‌آوری اجتماعی، تلطیف روحیه اجتماعی و همبستگی و اتحاد اجتماعی بسیار موثر باشد. به همین منظور، بسیاری از کشورها برای جلوگیری از تنش و بروز ناهنجاری‌های اجتماعی، تلاش می‌کنند حمل‌ونقل عمومی توسعه بیشتری پیدا کند و تعداد مناسبی داشته باشد. البته همان‌طور که ذکر شد باید از شلوغی و ازدحام پرهیز شود، مردم راحت باشند و هزینه خیلی کمتری نسبت به استفاده از وسایل حمل‌ونقل شخصی پرداخت کنند. این مسئله به حدی موردتوجه بوده که در حال حاضر حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از کشورهای خاورمیانه همگانی شده که به آن حمل‌ونقل تقریبا رایگان می‌گویند. در کشورهای اروپایی نیز به خاطر مسائل محیط زیستی و توسعه پایدار توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل عمومی و پاک می‌شود.

◉ عملکرد حمل‌ونقل عمومی را در ایران چطور ارزیابی می‌کنید؟

متاسفانه در ایران به‌دلیل تحریم‌ها و اینکه شهرداری‌ها و سایر مسئولان متولی به اعتبارات مالی کافی دسترسی ندارند، حمل‌ونقل عمومی با افت کیفیت و ایمنی و مستهلک شدن روبه‌رو شده و در واقع این سیستم در حال زمینگیر شدن است. از یک سو مردم در حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل ازدحام و شلوغی، احساس راحتی نمی‌کنند، چراکه تعداد وسایل حمل‌ونقل عمومی کم است و به هیچ‌عنوان پاسخگوی جمعیت مورداستفاده نیست و از سوی دیگر، ۲۵ تا ۳۰ درصد درآمد یک فرد، صرف هزینه‌های جابه‌جایی درون‌شهری و برون‌شهری می‌شود. این هزینه، بار بسیار سنگینی به‌ویژه بر دوش دهک‌های کم‌درآمد است. مردم باید به وسایل حمل‌ونقل عمومی دسترسی کافی آن هم با قیمت‌ها مناسب داشته و بیشترین احساس راحتی را در ناوگان حمل‌ونقل عمومی داشته باشند.

سخن پایانی

دسترسی به حمل‌ونقل عمومی جزو حقوق شهروندی به‌شمار می‌رود و براساس آن، تمام شهروندان باید امکان دسترسی به حمل‌ونقل عمومی باکیفیت مناسب را داشته باشند. در بسیاری از کشورها اقدامات تشویقی مانند رایگان یا نیمه‌رایگان کردن وسایل حمل‌ونقل عمومی اجرایی می‌شود. همچنین سیاست‌گذاری‌های مالیاتی و یارانه‌ای به‌صورتی است که افراد بیشتر تمایل به استفاده از وسایل حمل‌ونقل همگانی دارند. طبیعی است هر تصمیمی در بستر اجتماعی و اقتصادی خود گرفته می‌شود اما در ایران عدم‌توسعه حمل‌ونقل عمومی و پاک منجر به محدودیت دسترسی همگان به جابه‌جایی شهری مناسب و باکیفیت شده است.

نوبت اول

فراخوان مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای

اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر) در نظر دارد خریدهای ذیل را:

ردیف	موضوع پروژه	محل اجرا	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	زمان بازگشایی پاکت‌ها	رتبه مورد نیاز
۱	خرید ۵۰۰ قطعه پل باکسی پیش‌ساخته بتنی به طول یک متر در حوزه شهرستان چابهار	شهرستان چابهار	۳،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱۴۰۱/۰۳/۰۲ ساعت ۱۰ صبح	حداقل ۵/ پنج راه
۲	خرید ۵۰۰ قطعه پل باکسی پیش‌ساخته بتنی به طول یک متر در حوزه شهرستان ایرانشهر	شهرستان ایرانشهر	۳،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱۴۰۱/۰۳/۰۲ ساعت ۱۰:۳۰ صبح	حداقل ۵/ پنج راه

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

مهلت دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۸ صبح مورخه ۱۴۰۱/۰۲/۱۴ الی ۶ بعدازظهر مورخه ۱۴۰۱/۰۲/۱۸

آخرین مهلت بارگذاری اسناد در سایت جهت شرکت در مناقصه: ساعت ۸ صبح مورخه ۱۴۰۱/۰۳/۰۱

ضمنا پاکت الف به آدرس: *استان سیستان و بلوچستان- شهر ایرانشهر- خیابان امام‌خمینی(ره)- اداره‌کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جنوب استان سیستان‌وبلوچستان (ایرانشهر)- دبیرخانه اداره کل* تحویل گردد. کدپستی ۹۹۱۶۹-۱۳۱۶۳ **تلفن:** ۳-۳۷۲۲۰۸۵۱-۰۵۴

حداقل پایه مورد نیاز: براساس بخشنامه شماره ۶۹۴۳۲ مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۳۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

موضوع: حداکثر ظرفیت کاری مجاز پیمانکاران

محل برگزاری جلسه مناقصه: دفتر مدیریت اداره کل

روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۲/۱۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۲/۱۸

با ماسبک زندگی اقتصادی را گسترش دهید

www.Gostaresh.news



www.Gostaresh.news

آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

ارتباطات با استمرار زنده می‌ماند

روزهای رونق تجارت در راه است.
با ما روی موج آگاهی و ارتباطات موثر،
برای روزهای بهتر آماده بمانید



موسسه فرهنگی مطبوعاتی صمت (صنعت معدن تجارت)
گسترش پایگاه خبری

فرهیختگان و مدیران
همچنان فرهنگ روزنامه‌خوانی را در کنار
رصد سایت‌ها و پایگاه‌های خبری حفظ کرده‌اند

سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲- ۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸

www.smtnews.ir www.gostaresh.news

شنبه
۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۱- ۵ شوال ۱۴۴۳ - ۷ مه ۲۰۲۲- شماره ۲۰۵۰-پیاپی ۳۳۶۸

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱-۰۹۰۲۶۲۹۱۴۸۸
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: انتخاب رسانه

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

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲ در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

حمایت از حمل‌ونقل با رفع موانع تولید



افزایش کارآیی در حمل‌ونقل به‌معنای کاهش زمان و هزینه سفر است. در حمل‌ونقل مسافر، به‌خاطر سهم غالب خودرو شخصی در سفرهای درون‌شهری و حمل‌ونقل برون‌شهری، کارآیی سیستم پایین است و جابه‌جایی مسافر با صرف هزینه و انرژی بالایی صورت می‌گیرد. همچنین در کلانشهرها باتوجه به نبود تناسب ظرفیت موجود شبکه و ناوگان خودرو شخصی، زمان سفر در ساعات اوج چندین برابر زمان سفر با جریان آزاد است. در حمل‌ونقل کلان براساس مطالعات موجود، سهم هزینه‌های حمل‌ونقل از نرخ تمام‌شده کالا در حدود ۲ برابر میانگین جهانی است. در این زمینه هم به‌دلیل سهم بالای حمل‌ونقل جاده‌ای در مسافت‌های بالا، بهره‌وری سیستم حمل‌ونقل وضع مطلوبی ندارد و بخش قابل توجهی از منابع کشور در این بخش تلف می‌شود؛ بر همین اساس نیز ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور در جهت حمایت از صنعت حمل‌ونقل ریلی تدوین و تصویب شد اما این مصوبه تا امروز در بخش قطارهای مسافربری اجرایی نشده است.

طبق مطالعه اتحادیه اروپا مصرف سوخت جاده‌ای حدود ۷ برابر، آلایندگی جاده‌ای حدود ۸ برابر و هزینه‌های ناشی از سوانح و حوادث جاده‌ای حدود ۸۵ برابر ریل است. این اعداد نشان می‌دهد باتوجه به سهم بالای جاده در حمل‌ونقل مسافر و بار در ایران نسبت به کشورهای توسعه‌یافته، بخش حمل‌ونقل، هزینه‌های قابل‌توجهی به کل جامعه تحمیل می‌کند. براساس همین تحلیل‌ها در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و برنامه ششم توسعه، افزایش سهم ریلی حمل‌ونقل بار و مسافر به‌عنوان یکی از راهبردهای برگزیده مورد تاکید قرار گرفته است.

به‌هرحال باتوجه به اینکه تصادفات همچنان در صدر عوامل تلفات جانی در کشور است و حمل‌ونقل قطار از امنیت بیشتری در کشور و دنیا برخوردار است، ضروری است دولت توجه بیشتری به اجرایی شدن این قانون برای تشویق به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کند.

اهم مشکلات صنعت حمل‌ونقل ایران

۱. نرخ سوخت: باتوجه به نرخ تمام‌شده تولید سوخت برای کشور، تغییرات ناگهانی نرخ سوخت از چالش‌های بزرگ است.

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

۳. فرسودگی ناوگان و تجهیزات: فرسودگی ناوگان (بیش از ۳۰ درصد ناوگان جاده‌ای کشور فرسوده است) یکی از موانع مهم حمل‌ونقل ایمن و کارآ است. آلودگی محیط‌زیست، افزایش مصرف سوخت، افزایش هزینه‌های وارده به راه‌های کشور، کاهش سرعت در حمل‌ونقل کالا، استفاده نشدن بهینه از ظرفیت ناوگان، نبود تجهیزات تخلیه و بارگیری مناسب و افزایش تصادفات و کاهش ایمنی جاده‌ای همه از پیامدهای زیانبار ناوگان فرسوده است.

۴. قانون‌گذاری: تکثر و تعدد نهادهای قانون‌گذار و موازی‌کاری بخش دولتی و خصوصی.

۵. اقتصادی: سرمایه در گردش بالا، طولانی بودن دوره بازگشت سرمایه، نبود کانال‌های انتقال ارز در اثر تحریم‌ها.

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

۷. نظارت: ذی‌نفع بودن نهادهای نظارتی و عدم بی‌طرفی در امر نظارت.

۸. سیاست‌های نرخ‌گذاری: بروزرسانی نشدن نرخ‌ها به‌صورت سالانه.

۹. هزینه بالای تعمیرات و نگهداری ناوگان: باتوجه به شرایط کشور از منظر سیاسی، هزینه‌های تامین قطعات بسیار بالا است.

۱۰. ناتوانی در توزیع مناسب بار: تقسیم نامتوازن بار در مکان‌های مختلف.

مشکلات و کاستی‌های صنعت حمل‌ونقل



کوروش مرندی- کارشناس اقتصاد: متاسفانه ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور که در جهت حمایت از صنعت حمل‌ونقل ریلی بود تا امروز در بخش قطارهای مسافربری اجرایی نشده است. در متن این قانون آمده است: به‌منظور اجرای طرح‌های بهینه‌سازی، کاهش گازهای گلخانه‌ای و کاهش مصرف انرژی در بخش‌های مختلف از جمله صنعت (با اولویت صنایع انرژی‌بر) حمل‌ونقل عمومی و ریلی درون و برون‌شهری، به وزارت نفت اجازه داده می‌شود با رعایت قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی با متقاضیان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و عمومی با اولویت استفاده از تجهیزات ساخت داخل، قرارداد منعقد کند. در این قانون بیان شده براساس «نفرکیلومتر» برمبنای صرفه‌جویی میزان سوخت مصرفی یارانه پرداخت شود. این قانون در بخش مسافری به‌دلایل متعدد اجرایی نشده است.

در سالی که قانون رفع موانع تولید تصویب شد، یعنی سال ۹۲ بالاترین عملکرد مسافربری در ۲ دهه گذشته ثبت شد. قانون‌گذار سال ۹۲ را به‌عنوان سال مبدأ انتخاب کرد و تا امروز عملکرد بهتری نسبت به سال ۹۲ ثبت نشد، به همین دلیل تاکنون این قانون اجرایی نشده است. همچنین ۲ سال بعد از تصویب این قانون راه‌آهن با خارج کردن حدود ۵۰۰ واگن از خط ریلی کشور نیمی از ظرفیت صنعت را از بین برده است. اقتصاد ضعیف بخش مسافری و پایین نگه داشتن نرخ سوخت تا سال ۹۸ باعث شده رویکرد منفی نسبت به بخش مسافری حمل‌ونقل ریلی روز به روز بیشتر شود و متاسفانه امکان بهره‌مندی از قانون مهیا نشده است. در سال ۹۸ که نرخ سوخت واقعی شد، عملکرد مسافری رشد خوبی پیدا کرد اما در انتهای همان سال بیماری کرونا باعث شد حمل‌ونقل ریلی تا اواسط سال ۹۹ معلق شود و بعد از آن هم الزامات و یکسری پروتکل‌های سختگیرانه که هزینه آن را بخش خصوصی می‌دهد و دولت نیز نقشی در آن ندارد، آغاز شد.

تعهد بازپرداخت اصل سرمایه‌گذاری‌های موضوع این بند بر عهده دولت بوده و شرکت ملی نفت ایران باید منابع ناشی از صادرات سوخت صرفه‌جویی شده (نفت‌خام معادل) را در هر پروژه پس از اعلام وزارت نفت در سال‌های سررسید به سرمایه‌گذار پرداخت کند که متاسفانه در حال حاضر در بخش مسافربری این قانون اجرایی نشده و از سال ۱۳۹۳ همچنان در کوچه‌پس‌کوچه‌های وزارت نفت و سازمان بهینه‌سازی در حال گردش است.

به‌هرحال باتوجه به اینکه تصادفات جاده‌ای همچنان در صدر عوامل تلفات جانی در کشور است و حمل‌ونقل قطار از امنیت بیشتری در کشور و دنیا برخوردار است، ضروری است دولت توجه بیشتری نسبت به اجرایی شدن این قانون برای تشویق به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کند. ایران در بخش قطارهای باری سالانه حدود ۴۰۰ واگن تولید می‌کند و در بخش قطار مسافربری نیز تولید تقریبا صفر است.

سخن پایانی

به‌اعتقاد کارشناسان روزآمد نبودن تکنولوژی‌ها، هزینه بالای حمل به معنی پایین بودن سهم حمل ریلی به‌عنوان شیوه حمل دارای صرفه اقتصادی، بهره‌وری پایین در حمل‌ونقل جاده‌ای به‌خاطر فرسودگی ناوگان و بالا بودن شاخص سیر خالی ناوگان از مهم‌ترین مشکلات صنعت حمل‌ونقل است.

باتوجه به این وضعیت، افزایش چابکی و کارآمدی حاکمیت در این بخش باید به‌عنوان یکی از اهداف استراتژیک سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی در سال ۱۴۰۴ قرار گیرد، چراکه امروز کارشناسان اقتصاد کشور به اتفاق بر این نکته اذعان دارند که صنعت حمل‌ونقل، صنعتی بالقوه توانمند است که به مدد مدیریت صحیح و درایت اقتصادی، قادر است به‌عنوان یکی از منابع درآمدی جایگزین نفت، در اقتصاد کشور ایفای نقش کند.

یادداشت

نقش لجستیک در تجارت خارجی



الناز میاندوآبجی
عضو موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

تجارت خارجی یکی از ارکان مهم اقتصادی هر کشوری است. آنچه که از توسعه تجارت خارجی به ذهن متبادر می‌شود، افزایش حجم و ارزش صادرات غیرنفتی و البته مدیریت واردات کالا به کشور است، اما سیاست‌های توسعه تجارت به‌تنهایی نمی‌تواند در تحقق اهداف مورد نظر موثر واقع شود. در واقع براساس مطالعات جهانی، ناکارآمدی مبادلات تجاری در کشورهای در حال توسعه، خود مانع بزرگی بر سر راه جهانی شدن آنهاست. برای تحقق یک مبادله تجاری، عوامل متعددی باید به‌درستی و به‌طور مطلوب عمل کنند. این عوامل طیف وسیعی از مولفه‌هایی چون تشریفات و رویه‌های صادرات و واردات، خدمات تجاری اعم از حمل‌ونقل، بانک، بیمه، زیرساخت‌های فناوری اطلاعات، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، گمرکات و نظایر آن را در بر می‌گیرند. ناکارآمدی در هر یک از عوامل فوق می‌تواند به‌طور مستقیم در زمان و هزینه انجام تجارت تاثیرگذار باشد.

به‌منظور رفع موانع موجود بر سر راه کارآمدی مبادلات تجاری، مبحثی تحت عنوان تسهیل تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل توسط سازمان‌های بین‌المللی معرفی شده است. این موضوع به‌نوعی تمامی اقدامات و برنامه‌ریزی‌هایی را که برای کاهش هزینه و افزایش سرعت مبادلات تجاری موردنیاز هستند در بر می‌گیرد. گرچه تسهیل حمل‌ونقل خود جزوی از تسهیل تجارت محسوب می‌شود، به‌جهت اهمیت فوق‌العاده و ماهیت مستقل آن اغلب هم‌سطح تسهیل تجارت در نظر گرفته می‌شود.

در واقع یکی از عوامل موفقیت تجارت خارجی، وجود زنجیره‌های کارآمدی از عملیات و زیرساخت‌های لجستیک و حمل‌ونقل از مبدا تا مقصد است. این زنجیره‌ها شامل مولفه‌هایی هستند که در هماهنگی با یکدیگر، جریان کالا را از نقطه مبدا به مقصد ممکن می‌سازند. یک گروه از این مولفه‌ها زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک اعم از شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و پایانه‌های اتصال‌دهنده آنها هستند. گروه مهم دیگر، هاب‌های لجستیکی به عنوان مکان‌هایی برای دریافت، ذخیره‌سازی، ادغام و ارسال کالا و در کنار آن ارائه انواع خدمات لجستیکی پیشرفته هستند. زیرساخت‌ها باوجود خدمات حمل‌ونقل و لجستیک کامل می‌شوند که طیف وسیعی از خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی، هوایی، فورواردری، انبارداری، خدمات لجستیک طرف سوم، خدمات ارزش افزوده لجستیکی و نظایر آن را شامل می‌شوند. ارائه خدمات توسط کسب‌وکارهای مرتبط با حمل‌ونقل و لجستیک از طریق زیرساخت‌های فوق، به‌واسطه وجود قوانین و رویه‌های مناسب و کارآمد ممکن می‌شود؛ بنابراین قوانین و رویه‌های ارائه خدمات حمل‌ونقل و لجستیک، انجام عملیات مرتبط در زیرساخت‌ها، بیمه‌های مرتبط و... را نیز می‌توان به عنوان گروه سوم مولفه‌ها در نظر گرفت.

برای ایجاد زنجیره‌های کارآمدی که در سطور فوق به آن اشاره شد، لازم است کلیه مولفه‌های تشکیل‌دهنده به‌طور هماهنگ توسعه یافته و موانع موجود در آنها رفع شود. در این راستا دو مسئله اساسی باید در نظر گرفته شود؛ در وهله اول برخورداری از تمامی زیرساخت‌ها و خدمات پیشرفته مورد نیاز مدنظر است و در وهله دوم یکپارچه و هماهنگ شدن زیرساخت‌ها، خدمات و قوانین و رویه‌ها با یکدیگر برای کاهش هزینه و زمان عملیات لجستیک و زنجیره تامین و رفع گلوگاه‌های موجود.

نگاهی به وضعیت کشورمان در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل برای تجارت خارجی، این مسئله را آشکار می‌کند که اصولا برخی مولفه‌های مهم و حیاتی مرتبط با این موضوع در کشور تقریبا غایب هستند. پایانه‌های حمل‌ونقل ترکیبی برای انتقال کالا بین شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی که بتوانند دو یا بیشتر این شبکه‌ها را به یکدیگر متصل کنند تقریبا وجود ندارند. از طرف دیگر هنوز هیچ هاب لجستیکی در کشور توسعه نیافته است. هاب‌های لجستیکی بسته به نوع و سطح جغرافیایی ارائه خدمات در انواع مختلف طبقه‌بندی می‌شوند که البته باید پایانه حمل‌ونقل ترکیبی را به‌عنوان جزوی از ساختار خود داشته باشند. در این زمینه بنادر خشک، مراکز لجستیکی بین‌المللی و شهر لجستیک مهم‌ترین هاب‌های لجستیکی با قابلیت ارائه خدمات در سطح بین‌المللی هستند. تلاش برای ایجاد نخستین بندر خشک کشور در ایستگاه آپرین در نزدیکی تهران دهه‌هاست که به نتیجه نرسیده و باوجود تامین برخی زیرساخت‌ها موانع جدی در راه‌اندازی آن وجود دارد. ایجاد سایر هاب‌های لجستیکی گرچه در برنامه پنجم توسعه مد نظر قرار گرفت اما اقدام جدی برای تحقق آن صورت نگرفت. لازمه بکارگیری پایانه‌های ترکیبی و هاب‌های لجستیکی، وجود خدمات حمل‌ونقل چندوجهی و خدمات لجستیک طرف سوم است. ضوابط فعالیت این نوع کسب‌وکارها و ارائه خدمات مرتبط در کشور ما وجود نداشته و در نتیجه این خدمات در کشور هنوز رسما تعریف نشده‌اند.

مسیریابی

حمل‌ونقل به‌صرفه‌تر و امن‌تر کدام است؟



برای جابه جا کردن مسافران و کالاهای مختلف، انواع روش‌های حمل‌ونقل وجود دارد و با استفاده از آنها می‌توانید نقل و انتقالات لازم را انجام دهید. هر کدام از این روش‌ها، اصولی دارند که در هنگام استفاده، باید آنها را رعایت کنید. استفاده از روش‌های زمینی، هوایی و دریایی هزینه‌های مختلفی دارد و باتوجه به بار شما و مسافت طی شده، این هزینه متفاوت است.

انواع روش‌های حمل‌ونقل روزانه در حال پیشرفت هستند و امنیت و راحتی آنها رو به بهبودی می‌رود. در مجموع ۳ روش حمل‌ونقل وجود دارد که شامل روش زمینی، هوایی و دریایی هستند و روش زمینی به دو شاخه ریلی و جاده‌ای تقسیم می‌شود. معمولا بیشتر افراد از حمل‌ونقل جاده‌ای برای مسافرت یا جابه‌جایی بار خود استفاده می‌کنند، زیرا هم به‌صرفه‌تر و هم امن‌تر است، اما زمان بیشتری را نسبت به روش‌های دیگر از شما می‌گیرد.

روش هوایی یک راه سریع برای جابه‌جایی بار و مسافران است که می‌تواند در کمتر از چند ساعت شما را از یک کشور به کشور دیگر منتقل کند، اما راه هوایی نسبت به دیگر روش‌های حمل‌ونقل از امنیت کمتری برخوردار است و هزینه بیشتری را نیز می‌طلبد. در روش دریایی که اغلب با کشتی‌ها و ناوها سروکار داریم، امنیت به‌خوبی تامین است و هزینه‌ها نیز معقول هستند، اما سرعت رسیدن مسافران یا کالاها بسیار طولانی است. شما باتوجه به سلیقه و نیازهای خود، می‌توانید که از هر روشی که خواستید، استفاده کنید. معمولا بیشتر افراد از روش زمینی و هوایی برای انتقال بار یا مسافرت استفاده می‌کنند.

حمل‌ونقل ریلی

حمل‌ونقل ریلی یکی از قدیمی‌ترین روش‌های جابه‌جایی مسافران و کالاها است که از امنیت زیادی برخوردار و بسیار به‌صرفه است. این روش قوانین سفت و سختی دارد که جمع‌آوری مدارک می‌تواند این قوانین را برای شما هموار کند. مسافرت با حمل‌ونقل ریلی لذت زیادی دارد و به‌گفته مسافران این روش حمل‌ونقل، در هنگام سفر، مسافر می‌تواند از منظره لذت ببرد و در عین حال به مقصد خود نیز نزدیک‌تر شود.

حمل‌ونقل جاده‌ای

حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به روش‌های دیگر بسیار ارزان‌تر است و سرعت نسبتا خوبی دارد. تنها نقطه ضعف این روش حمل‌ونقل، امنیت آن است که تصادفات آن را تهدید می‌کند. در روش‌های جاده‌ای تصادفات زیادی رخ می‌دهد که برخی از آنها بسیار سطحی است، اما برخی دیگر بسیار شدید هستند که می‌توانند جان مسافر یا کالاها را به خطر بیندازند.

حمل‌ونقل هوایی

این روش حمل‌ونقل انواع مختلفی دارد که از آنها می‌توان به پروازهای چارتر، پروازهای بازرگانی و پرواز سیستمی اشاره کرد که هر کدام برای جابه‌جایی‌های خاصی استفاده می‌شوند. با پرواز چارتر که هم برای مسافران و هم برای جابه‌جایی کالاها مناسب است، می‌توان در زمان صرفه‌جویی کرد و با دریافت پیشنهادات لحظه آخری، بهترین هزینه را پرداخت کرد. پروازهای سیستمی مخصوص مسافران است و در آن هیچ بار و کالایی (غیر از بار مسافر) جابه‌جا نمی‌شود. برای استفاده از این پرواز، شما باید از قبل بلیت خود را خریداری کنید و در زمان و تاریخ مشخص شده برای پرواز در فرودگاه حاضر باشید.

برای اینکه بتوانید کالای خود را با استفاده از روش هوایی انتقال دهید، باید از ترانزیت کالا استفاده کنید. برای ترانزیت کالا، شرکت‌ها و آژانس‌هایی وجود دارند که با مراجعه به آنها و ارائه اسناد و مدارک و پر کردن فرم درخواست ترانزیت را ارائه می‌دهید. البته در ابتدا توجه کنید که آیا کالای شما در لیست کالاهای مجاز قرار دارد و سپس برای انتقال آن درخواست بدهید. ترانزیت کالا باتوجه به کالای موردنظر شما، هزینه متفاوتی خواهد داشت؛ بنابراین به این موضوع توجه کنید که ترانزیت هوایی برای شما به‌صرفه باشد. سعی کنید در زمان تحویل و دریافت بار، همه مدارک خود را به همراه داشته باشید، تا به مشکل بر نخورید.

حمل‌ونقل دریایی

حمل‌ونقل دریایی یک از ارکان اصلی تجارت در سطح جهان است و از آن برای جابه‌جایی کالاهای مهم و بزرگ استفاده می‌شود. ترابری دریایی به‌دلیل اینکه بر نرخ تمام‌شده کالا تاثیر می‌گذارد، از اهمیت زیادی برخوردار است و باعث ایجاد یک محیط رقابتی می‌شود. از مزایای استفاده از این حمل‌ونقل می‌توان به انتقال بار به کشورهایی که فقط با راه‌های آبی قابل دسترس هستند، اشاره کرد. همچنین این روش بسیار امن است و هزینه نسبتا معقولی دارد. تنها عیبی که این روش دارد، کند بودن آن است که باعث شده طرفداران کمتری نسبت به دیگر روش‌های حمل‌ونقل داشته باشد.

ایران دارای ۱۱ بندر بازرگانی است که حجم کالاهای موجود در این بنادر به حدود ۱۸۸ میلیون تن می‌رسد. واردات و صادرات ایران اغلب با این روش انجام می‌شود و با دیگر انواع روش‌های حمل‌ونقل جابه‌جایی کالای کمتری انجام می‌گیرد. بیشتر بنادر ایران به آب‌های آزاد راه دارند که مسیر را برای مسافران اروپا هموارتر می‌کند.

از بهترین کشتی‌هایی که برای جابه‌جایی مسافران و کالاها مورد استفاده قرار می‌گیرند، می‌توان به کشتی‌های باری رورو و جنرال‌کارگو، کشتی مسافربری LNG و کشتی دوبه‌بر اشاره کرد.

سخن پایانی...

باتوجه به اینکه هر کدام از این روش‌ها با یکدیگر متفاوت هستند، بهتر است در انتخاب خود دقت زیادی داشته باشید. به‌طور کلی عناصر امنیت، نرخ و سرعت، بیشترین تفاوت را در بین این روش‌ها رقم می‌زند. اگر می‌خواهید کالای خود را به یک استان داخلی ارسال کنید، پیشنهاد می‌شود از روش زمینی که از روش‌های ریلی و جاده‌ای تشکیل شده استفاده کنید، زیرا به‌صرفه‌تر و امن‌تر هستند. برای مسافرت یا انتقال سریع کالا بهتر است از راه هوایی و برای امنیت و دسترسی به نقاط غیرممکن از روش دریایی استفاده کنید.