اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

شنبه
• ۳ اسفند ۱۳۹۸
• ۲۷ جمادی‌الثانی ۱۴۴۱
• ۲۲فوریه ۲۰۲۰

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۴۷۳ • پیاپی ۲۷۹۱ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان
www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews

معرفی ۴ خودرو جدید سایپا و ایران‌خودرو



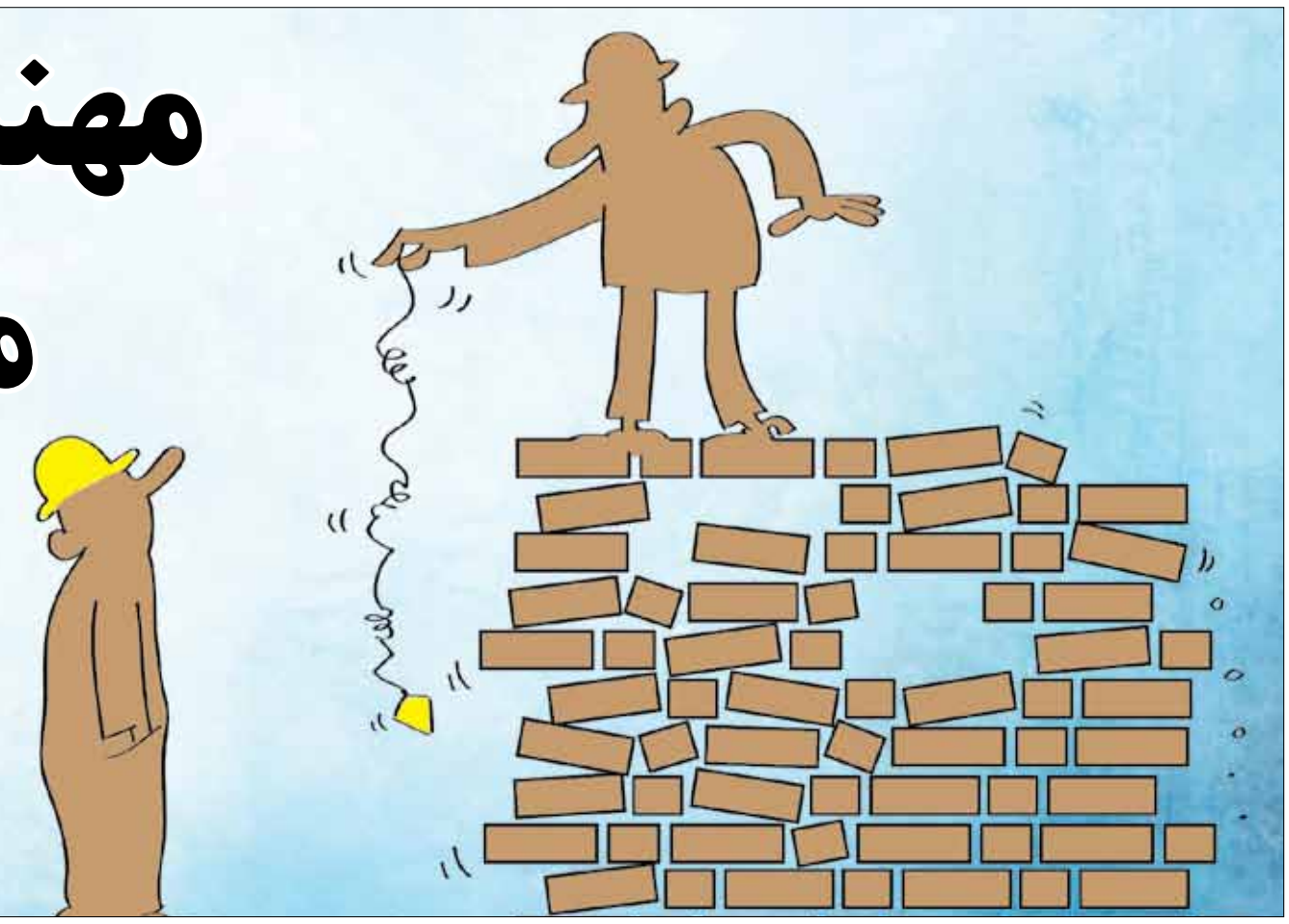
۴ محصول جدید دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا با حضور رئیس جمهوری و وزیر صنعت، معدن و تجارت معرفی و رونمایی شدند. به گزارش شاتا، پروژه ۱۳۲k و دنا پلاس توربو اتوماتیک ایران‌خودرو و سدان از مگاپلتفرم ایرانی محصول سایپا و کراس‌اوور محصول سایپا از خودروهای رونمایی شده در حاشیه جلسه هیات دولت هستند. رضا رحمانی در جمع خبرنگاران گفت: اقدامات لازم برای پیش‌فروش این خودروها انجام شده و به‌زودی پیش‌فروش آنها آغاز خواهد شد. وی ادامه داد: خودروهای جدید ۹۰ درصد ساخت داخل هستند و تنها بخش کوچکی از قطعات آنها از خارج تامین می‌شود که برنامه‌ریزی برای تولید داخلی این قطعات برای امسال و سال‌های آینده انجام شده است. رحمانی گفت: این خودروها منطبق با استانداردهای روز جهانی هستند و مصرف بنزین آنها نسبت به خودروهای پیشین به‌مراتب کمتر است.

سرمقاله
آقای رئیس‌جمهوری به ناآزموده مفرمای کار ۲

نگاه ویژه
مهندسی ادبیات ایرانی ۱۵
عطش مهندسی ۷

یادداشت‌های امروز
هسته سخت توسعه ۲
مهندسان و نقش آنها در صنعت خودرو ۳
راه‌آهن ما کجای علم مهندسی ایستاده است؟ ۱۳

مهندسان در بستر مهندسی نشده



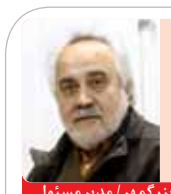
ماموریت گرایی و تقاضا محوری، حلقه گمشده مهندسی ۴
دسترسی به ذخایر عمیق نیازمند دانش فنی مهندسان ۶
مشوق‌های صادراتی در خدمات فنی مهندسی احیا شود ۷
مدیریت ریسک بانک‌ها با کمک مهندسی مالی ۱۰
مهندسان پای کوره‌های آتشین آبدیده می‌شوند ۱۱
لزوم ریل گذاری درست از دانشگاه تا صنعت ۱۳
سینما در مسیر مهندسی ۱۵

طرح: حسین علیزاده





سرمقاله



آقای رئیس‌جمهوری به ناآزموده مفرمای کار

ناصر بزرگمهر / مدیر مسئول
management@smtnews.ir
به نام او که هر چه بخواهد همان می‌شود

یک بار به مهندس نعمت‌زاده وقتی که وزیر بودند عرض کردم، فرق بین دکترها به‌معنای پزشک با مهندسان در این است که دکترها می‌توانند اشتباهات خود را در خاک کنند و خطاهای پزشکی را به کمک همکاران دیگر در سازمان صنفی‌شان لاپوشانی کنند و کمتر محاکمه می‌شوند و از میان میلیون‌ها قصوری که تا به امروز در دنیا داشته‌اند، فقط پای چندده‌تای‌شان به محکمه و بازخواست کشیده شده و تازه حکم آنچنانی هم صادر نشده است.

اما اشتباه مهندسان بسیار پرسروصدا است. وقتی هواپیمایی سقوط می‌کند، وقتی قطاری از ریل خارج می‌شود، وقتی پلی فرو می‌ریزد، وقتی پلاسکویی به آتش کشیده می‌شود، وقتی تایتانیکی غرق می‌شود، وقتی اختراعی منفجر می‌شود، وقتی برجی از هم می‌پاشد و وقتی آجری می‌افتد، صدایش گوش جهان را کر می‌کند، همه خطاهای مهندسان دیده می‌شود، نمی‌توانند به‌سادگی لاپوشانی کنند. همیشه خلبان مقصر نیست؛ جعبه سیاه افشا می‌کند، کوه یخ کمی مقصر است، ناخدا کمی مقصر است، اما نقش بدنه کشتی و کار مهندس اشتباه اصلی و باعث مرگ تایتانیک در تاریخ است. آسمانخراش‌های جهنمی، نام برج‌هایی است که به‌خاطر دزدی در مصالح و صرفه‌جویی سازندگان، بارها بر پرده سینما نقش بسته است.

آقای رئیس‌جمهوری

در این یادداشت نمی‌خواهم پزشکان یا مهندسان را در رشته و دانش و علم‌شان محکوم یا تبرئه کنم. این مقدمه را نوشتم که مدخلی باشد برای آنکه بگویم در ۴۰ سال گذشته، مدیریت کشور در دستان مدیران علوم ریاضی و تجربی بوده است.

آمار بررسی ۱۲ دولت بعد از انقلاب نشان می‌دهد که اکثریت اعضای هیات دولت‌ها دارای تحصیلات مهندسی و گاهی پزشک بوده‌اند و چند نفری هم در ۳ وزارتخانه خاص تحصیلات حوزوی یا اقتصاد و حقوق داشته‌اند و اقلیت بسیار کمی با دانش علوم انسانی، علوم اجتماعی یا تحصیلات مدیریتی در دولت نقش بازی کرده‌اند.

این شاید یکی از اساسی‌ترین مشکلات همه ۱۲ دولت گذشته بوده و خواهد بود. این آمار اگر با آمار جهانی و کشورهای پیشرفته مقایسه شود، شرایط ناامیدکننده‌تری را به ما نشان خواهد داد.

آقای رئیس‌جمهوری

امیدوارم سوال نکنید که حالا چه فرقی می‌کند که معاون اول دولت مهندس صنایع باشد یا تحصیلکرده دانش مدیریت؟ وزیر مخابرات، مهندس برق باشد یا کارشناس مدیریت؟ وزیر خارجه مهندس باشد یا دکترای روابط بین‌الملل؟ وزیر بهداشت مدیریت پزشکی خوانده یا دکتر داروساز باشد؟ وزیر رفاه تحصیلات علوم اجتماعی داشته باشد یا مهندسی از فلان جا؟ وزیر کشاورزی مدیریت کشاورزی بداند یا مهندس عمران باشد و در عوض وزیر علوم، نویسنده کتاب راهنمای کاشت و داشت و برداشت درخت گردو باشد؟ وزیر نفت مهندس راه و ساختمان، وزیر هنر تحصیلکرده حوزه و فلسفه، وزیر جهانگردی مهندس عمران، وزیر ورزش کارشناس علوم سیاسی، وزیر صنعت حقوقدان و الباقی که اگر بخواهم با دقت همین یاران دولت دوازدهم یا دولت‌های قبل را بررسی کنم، قصه ما به شاهنامه خواهد رسید.

آقای رئیس‌جمهوری

اشاره‌ای به نحوه دریافت بعضی از مدارک تحصیلی که در زمان مدیریت و مسئولیت افراد گرفته می‌شود نمی‌کنم. در دانشکده و دانشگاه‌های زیر نظر خودشان، بدون حضور در یک کلاس درس با بورس، لیسانس و فوق لیسانس و دکتری دریافت می‌کنند که بارها موضوع آنها مطرح شده است.

می‌خواهم در این یادداشت بر علوم انسانی، بر دانش مدیریت، بر علم روابط عمومی، بر مدیریت اقتصادی، بر علوم اجتماعی، بر درس ارتباطات انسانی، بر واحدهای افکار عمومی، بر برنامه‌ریزی فرهنگی و اهمیت آنها در حوزه کلان کشورها اشاره کنم.

آقای دکتر فرهنگی، چهره ماندگار مدیریت کشور تعریف می‌کرد که هر رئیس‌جمهوری در فلان کشور با هر تحصیلاتی که انتخاب شود، بعد از انتخاب شدن، چند واحد درسی را با بهترین استادان به‌صورت فشرده می‌گذراند؛ حفظ منافع ملی، اهمیت روابط عمومی، توجه به افکار عمومی، آشنایی با اقتصاد خرد و کلان.

آقای رئیس‌جمهوری

جنابعالی که در کارنامه تحصیلی خود علاوه بر تحصیلات حوزوی، حقوق قضایی، حقوق عمومی و حقوق اساسی خوانده و دارای پروانه وکالت هستید و از خانواده علوم انسانی به‌شمار می‌روید و با جایگاه دانش مدیریت در علوم آشنا هستید، به‌خوبی می‌دانید که در دنیای امروز برای اداره یک بیمارستان از پزشک حاذق استفاده نمی‌کنند، دانشی به نام مدیریت پزشکی و مدیریت بیمارستانی وجود دارد که کمی پزشکی، کمی حسابداری، کمی آشپزی، کمی نظافت، کمی ارتباطات، کمی روانشناسی، کمی آدم‌شناسی و حتی کمی زباله‌شناسی می‌آموزد.

در دنیای امروز برای اداره یک هتل، علم هتلداری وجود دارد. هرگز برای اداره بخش‌های هنری لازم نیست برجسته‌ترین هنرمندان را گزینش و منصوب کنیم.

باید امکانات لازم را در اختیار یک کارگردان خوب قرار دهیم تا فیلم بسازد؛ نه آنکه معاون سینمایی شود، یا باید بهترین امکانات چشم‌پزشکی را در اختیار پزشک باتجربه بگذاریم تا به جای امضای کارتابل نامه‌های اداری و سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی که به‌طور حتم در آن توانایی کامل ندارد، چشم‌های بیشتری را معاینه و عمل کند و برای جامعه با دانش خودش مفید باشد.

هرگز کمال‌الملک را مسئول یک گالری نقاشی نمی‌کنند، هرگز کسی را که کاشت و برداشت درخت گردو را بلد است برای هدایت هزاران استاد و دانشجو منصوب نمی‌کنند.

آقای رئیس‌جمهوری

هنوز یک سال و نیم باقی است؛ در کارهای بزرگ، مردمان بزرگ بگمارید.

در کتاب «مدیریت کوتوله‌ها» قصه امیر عمرو لیث بعد از شکست در مقابل امیر اسماعیل سامانی را ثبت کرده‌ام که گفت: به کارهای بزرگ مردمان خرد گمارد‌م و کارهای خرد به مردمان بزرگ سپردم و بر من این رفت که می‌بینید.

با سعدی علیه‌الرحمه همراه شویم:

به پیکار دشمن دلیران فرست
هژبران به ناورد شیران فرست
به رای جهاندیدگان کار کن
که صید آزموده‌ست گرگ کهن
گرت مملکت باید آراسته
مده کار معظم به نوخاسته
به خردان مفرمای کار درشت
که سندان نشاید شکستن به مشت
نخواهی که ضایع شود روزگار
به ناآزموده مفرمای کار

آیا بانک و بورس رقیب یکدیگرند؟



حسین سلاح‌ورزی، کارشناس اقتصاد: در روزهای اخیر بعضی از صاحب‌نظران اقتصادی نزدیک به بانک مرکزی، ضمن طرح انتقادهایی نسبت به عملکرد بازار سهام کشور، با ناکارآمد خواندن این بازار و غیرمولد دانستن عملکرد آن، در نظام تامین مالی اقتصاد کشور، وجود فشارهای تبلیغاتی و سیاسی ازسوی ذینفعان کلیدی بازار سرمایه را، یکی از عوامل مهم انحراف سیاست‌های پولی بانک مرکزی دانستند.

جنگ بازار پول و سرمایه از آن دست دردسرها و مشکلات منحصر به‌فرد اقتصاد ایران است که حاصل ندانم‌کاری‌های منحصر به‌فرد ما در حکمرانی و سیاست‌گذاری اقتصادی است. وقتی رشد پایه پولی بدون تناسب با رشد اقتصادی یا ظرفیت رشد اقتصادی و تنها در چارچوب سیاست‌های مالی دولت و در فقدان یک نظام حسابرسی قابل اتکا در حوزه مالیه عمومی باشد، حاصل آن نقدینگی سرگردانی است که رانت‌جویان بر سر تصاحب آن که در واقع به معنای اخذ از سهم مالیات تورمی است، دچار تنش و جنگ می‌شوند. در این میدان پرغبار طبیعی است که هر کس تلاش کند بخش بزرگ‌تری از این غنیمت بادآورده را تصاحب و تملک کند و در شرایطی که تولید و توزیع و گردش این نقدینگی پرقدرت و بی‌بنیاد، تا حد زیادی تحت تاثیر سیاست‌گذاری‌های حاکمیتی و مداخلات دولتی است، طبیعی است که تلاش عمده رانت‌جویان در حوزه‌های گوناگون، به اقامه ادله و جمع کردن لشگر و عده برای گرفتن سهم بیشتر از این جریان مسموم نقدینگی متمرکز شود. این الگوی رفتاری بورس و بانک و تولید و تجارت هم نمی‌شناسد. آنچه در این میان بسیار مهم است، توجه به این نکته کلیدی است که این نبرد، اصولا نبرد ایرانیان میهن‌دوست و دغدغه‌مندان توسعه این سرزمین نبوده و نیست! آنچه فعالان واقعی بخش خصوصی اقتصاد و متخصصان و صاحب‌نظران دلسوز توسعه ایران می‌خواهند و می‌گویند، تاکید بر شفاف و موثر ساختن کنترل‌های مالیه عمومی، به‌ویژه در حوزه بدهی‌های دولت است که نقطه اتکای یک بانک مرکزی مستقل، به‌عنوان نگهبان اعتبار پول ملی است. روزی که شفافیت مالیه عمومی، دست دولت را برای توزیع بی‌حساب و کتاب یارانه در اقتصاد کشور ببندد و بانک مرکزی از مجری سیاست‌های مالی دولت تبدیل به تنظیم‌گر بیطرف بازار پول و اعتبار شود؛ دیگر نه وجهی برای مداخله گسترده حاکمیت در نظم طبیعی اقتصاد باقی می‌ماند و نه نقدینگی بی‌بنیاد و پرقدرتی که رانت‌جویان در بخش‌های مختلف اقتصاد ایران برای تصاحب آن به جان هم بیفتند.

در آن روز زیبای رویایی که نرخ بهره پول را بازار تعیین می‌کند و رفع موانع نهادی شفافیت و مقیاس‌پذیری، بورس را تبدیل به یک ابزار تامین مالی موثر در اقتصاد کشور ساخته، بازار پول و سرمایه، نه رقیب بلکه مکمل یکدیگر خواهند بود. بازار پول جذب‌کننده منابع کم‌ریسک هسته سخت اقتصاد و بورس سهام، میزبان منابع ریسک‌پذیرتری می‌شود که با بازدهی بیشتر، موتور محرک رشد اقتصاد کشور هستند. نبرد واقعی عاشقان ایران و علاقه‌مندان به توسعه کشور، رفع موانع موجود بر سر راه رسیدن به این نقطه است؛ نه جدال بر سر نحوه تسهیم رانت نقدینگی بدون پشتوانه.

تکانه‌های شوک



حجت قندی، عضو مجمع فعالان اقتصادی: برخی مسئولان و کارشناسان معتقدند افزایش نرخ ارز در روزهای گذشته دلیل بنیادین نداشته و تحت تاثیر عوامل انتظاری و تداوم تحریم‌ها بوده است. برای کسانی که اقتصاد ایران را دنبال می‌کنند این اعتقاد رئیس بانک مرکزی اعتقاد و بیانی آشناست.

چرا آشنا؟ به این دلیل که در ۴۰ سال گذشته، حتی یک بار هم نشده که دولتمردی گفته یا ادعایی را بیان کند که مفهومی غیر از ادعای رئیس بانک مرکزی از آن دربیاید. با وجود این نرخ ارز از کمتر از ۷ تومان به حدود ۱۲ هزار تومان رسیده و به‌عبارتی حدود ۱۷۰۰ برابر شده است. البته این عدد به‌معنای این نیست که قدرت خرید یک ریال در سال ۱۳۵۷ برابر ۱۷۰۰ ریال در سال جاری است. دلار از سال ۱۳۵۸ خورشیدی تا امسال تقریباً ۷۰ درصد قدرت خرید خود را از دست داده است. همه اینها به این معنی است که قدرت خرید حدود ۵۰۰۰ تومان در سال جاری به‌طور تقریبی معادل قدرت خرید یک تومان در ۴۰ سال پیش است. سعی من این است که خواننده را متقاعد کنم که اوضاع همیشه در کوتاه‌مدت آرام به نظر می‌رسد، تا آنکه بحرانی دیگر سر رسد و همه محاسبات را به هم بزند. وضعیت بلندمدت، وضعیتی که در آن نرخ ارز سیاستمداران را ناامید و راه بالا رفتن خود را پیدا می‌کند، البته بسیار پایدارتر به نظر می‌رسد. نقل است که جمعیت ایران در آستانه حمله مغول حدود ۲ میلیون نفر بوده است. جمعیت ایران در زمان شروع سلسله قاجار، یعنی کمی کمتر از ۶۰۰ سال بعد از حمله مغول، حدود ۳ میلیون نفر بوده است. جمعیت ایران در قرن بیستم میلادی و به لطف فناوری‌های جدید، تجارت بیشتر با جهان، اکتشاف نفت و قدرت تولید بیشتر داخلی به سرعت رشد کرد. شکی نیست که تا پیش از این، ایران در دنیای مالتوزی به سر می‌برده است.

در هر زمانی، مردم این حس را داشته‌اند که اوضاع برای فرزندان کثیر مناسب است. هر خانواده و زنی تا آنجا که می‌توانسته، به تبعیت از طبیعت یا فرهنگ زمانه خود، بچه می‌آورده است. رشد جمعیت در دوران خوشی بسیار بوده تا زمانی که فاجعه بعدی رخ می‌داده و جمعیت بسیاری را حذف می‌کرده است. در بلندمدت، اگر نرخ رشد فناوری را در آن دوران حدود صفر بگیریم، به این نتیجه می‌رسیم که جمعیت به‌طور تقریبی ثابت می‌مانده است. شباهت وضعیت ارزی ایران با دنیای مالتوز هم همین است. نیرویی در کار است که می‌خواهد نرخ ارز را بالا ببرد. این نیرو چیزی جز افزایش نقدینگی و هرزگی سیاست اقتصادی در به‌اصطلاح چاپ پول نیست.

نقدینگی است که به‌دنبال کالا و به‌تبع آن نرخ ارز می‌دود.

اما نقدینگی در ایران رشدی نمایی دارد (در ۴۰ سال گذشته، نقدینگی در ایران در کمتر از هر ۴ سال ۲ برابر شده، از این‌رو در طول ۴۰ سال گذشته هزاران برابر شده است). در آن سوی معادله، رشد تولید است که ممکن است باعث ایجاد نیرویی در مقابل افزایش نرخ کالا و همچنین نرخ ارز شود. اما رشد تولید در ایران حسابی است (سرانه تولید در ۴۰ سال گذشته به‌طور تقریبی همان بوده که هست). شباهت به دنیای مالتوزی در همین نکته است. در بلندمدت، اگر تولید به صورت حسابی پیش رود و نقدینگی به صورت نمایی، چاره‌ای جز این نمی‌ماند که قیمت‌ها از جمله نرخ ارز) به صورت نمایی حرکت کنند، اما این حرکت قیمت‌ها لزوما هموار نیست. مانند دنیای مالتوزی، در دوره ترسالی، صلح و خوش‌اقبالی، نرخ ارز کنترل شده تا اینکه فاجعه‌ای از راه برسد. نوع فاجعه در اینجا، تحریم یا کاهش نرخ نفت است.

اینجاست که به‌طور نامنظم، اما با اطمینان بسیار، هر چند سال شوکی به نرخ ارز وارد می‌شود. هر بار نرخ ارز حدود ۴ برابر می‌شود (معنی‌اش این است که متوسط فاصله بین شوک‌های ارزی در ایران کمتر از ۸ سال است) که این حدود ۲ برابر زمانی است که نقدینگی ۲ برابر می‌شود. ممکن است دوره‌ای ترسالی، شوک بعدی ارزی را عقب بیندازد، اما اگر خشکسالی کنونی اقتصادی ادامه یابد، اطمینان دارم که شوک بعدی ارزی در کمتر از ۵ سال آینده رخ خواهد داد و افزایش نرخ ارز در همان حدود شوک‌های ارزی دیگر خواهد بود.

در فقر هیچ افتخاری نیست



امیرحسین خالقی، اقتصاددان: به‌تازگی تعدادی از داوطلبان نمایندگی مجلس در حرکتی جالب اقدام به افشای دارایی‌های خود کرده‌اند که البته نفس حرکت بد نیست، اما بعضی از ارقام ذکرشده آدم را به فکر می‌اندازد.

بنده خدایی گفته نه پول دارم، نه رهن و نه حقوقی می‌گیرم، مانده حساب بانکی‌ام هم حدود ۵۰۰ هزار تومان است و یک پرشیا دارم که آن را هم می‌خواهم بفروشم. دیگران هم گنجشک‌روزی و اجاره‌نشین‌اند و زیر وام و قسط، عیال و فرزندان‌شان هم که چیز دندان‌گیری ندارند. تا جایی که دیدم بیشترشان در دولت و شبه‌دولت مشغول‌اند و به‌اصطلاح بخش خصوصی به‌شمار نمی‌آیند.

با دیدن این اوضاع آدم به فکر می‌افتد که این بندگان خدا واقعا چه ضرورتی دارد با این زندگی دشوار دنبال وکالت مجلس بروند. اگر توانی هست چه بهتر که صرف بهبود زندگی خانواده خود آدم شود تا دنبال امور مردم دویدن! کسانی می‌گویند اگر قرار است وکیلی زندگی ملت را بهتر کند، بد نیست خود حداقلی از رفاه را تجربه کرده و توفیقاتی را نشان داده باشد تا بهتر بتوانیم باور کنیم خواهان همان سطح رفاه برای مردم کشورش است. وقتی کل افتخار کسی مواجب‌بگیری از دولت باشد، شاید بهتر باشد همان نماینده دولت بماند تا وکیل مردم. طرف اساسا نمی‌داند پول درآوردن درست چگونه است، چه رسد به اینکه بخواهد آن را برای بقیه تسهیل کند. حتی اگر فرض کنیم باوجود داشتن توانایی بالا، طرف وضعیت فعلی را به اختیار خود انتخاب کرده، می‌شود پرسید چرا نخستین قدم ورود به دنیای سیاست باشد؛ کارهای کوچک‌تر و شاید موثرتر مانند تاسیس یک خیریه حتی شرکتی غیرانتفاعی که وضع خلق‌الله را بهبود بخشد گزینه بهتری نیست؟ اگر موفق بود در گام بعد می‌شود به سیاست هم فکر کرد. یاد گفته‌ای نغز از کتاب ریمون بودون «چرا روشنفکران لیبرالیسم را دوست ندارند» افتادم که وصف حال ماست: «این پرسش بود که در اواخر قرن ۱۸ چرا فرانسوی‌ها اشرافیت را رد کردند، در حالی که انگلیسی‌ها قبولش کردند؟ توکوویل، فیلسوف فرانسوی می‌گفت رده‌های بالای اشرافیت فرانسه این امکان را داشتند که درباری شوند و وقت و روزگارشان را در دربخانه سلطنتی بگذرانند. یک فرانسوی معمولی به اینها نگاه می‌کرد و سر درنمی‌آورد که فایده اجتماعی این حضرات چیست؟ نمی‌فهمید این از ما بهتران بودن و این مقام بالایی که ارکان کشور به این میان‌مایگان می‌دهند چه مبنایی دارد و از کجا می‌آید؟

رده‌های پایین‌تر اشرافیت در فرانسه که وضع‌شان بدتر بود، مجبور بودند به زمین‌شان بچسبند و در محله خودشان بمانند، پولی در بساط نداشتند، اما هر چه کمتر پول داشتند، افاده‌شان بیشتر بود، رعیت فرانسوی نمی‌فهمید این همه اهن و تلب حضرات از کجا آمده است.

در بریتانیا قضیه برعکس بود. اشراف‌زادگان بی‌خوف و خجالت خود را برزگر-جنتلمن معرفی می‌کردند، برزگر-جنتلمن انگلیسی مالک یک زمین زراعتی است که به‌دلیل دغدغه‌ای که برای بازدهی زمین‌هایش دارد، شش‌دانگ حواسش جمع است که ابتکار به خرج دهد و توسعه‌ای در کارش ایجاد کند و البته در کنار آن دلواپس اسم و رسم و خوشنامی خود در بین مردم منطقه و محل خود هم هست. اگر چنین کسی به‌عنوان نماینده به مجلس برود، باید در چشم و دل انتخاب‌کنندگان یک آدم اهل بخیه و اهل کار و پیشرفت بیاید که رفاه عمومی هم برایش حساب است؛ از این روست که رعیت انگلیسی با میل و رضایت جلوی اشراف کلاهش را از سر برمی‌دارد، در حالی که همتای فرانسوی‌اش جز با دندان قروچه و لب گزه چنین نمی‌کند.» الله اعلم.

۳ منبع رانت اقتصاد ایران



محسن رنانی، استاد دانشگاه اصفهان: در ایران ۲ منبع رانت وجود دارد که وسوسه‌انگیز است؛ نخست نفت و درآمدهای نفتی است که رانت عظیمی را در دست دولت و منبعی را برای انگیزه‌های فسادآمیز ایجاد می‌کند.

دیگری سازکاری که عادلانه بودن تقسیم این منابع را کنترل می‌کند، یعنی نظام اداری. نظام اداری ناکارآمد، منبع دیگر رانت است. این نظام ناکارآمد، خود را مستعد چانه‌زنی می‌کند. هر جا که امکان «چانه‌زنی» باشد، به این معناست که امکان شکل‌گیری «فساد» هم فراهم است.

در این بره عامل سومی هم از بیرون به این دو منبع افزوده می‌شود. این عامل سوم، رقابت‌های سیاسی است؛ یعنی وجود «حکومت نفوذ ناهمگن». حکومت نفوذ ناهمگن، حکومتی است که در آن قدرت سیاسی در دست گروه‌های مختلف و ناهمگن تقسیم شده است. حکومت یکپارچه نیست و گروه‌های مختلف، با اهداف مختلف، حکومت را میان خودشان تقسیم کرده‌اند و در رقابت با یکدیگر بخش‌های بیشتری از کیک منافع اجتماعی را طلب می‌کنند. پاره پاره بودن قدرت سیاسی، به جامعه‌ای که هنجارهایش را از دست داده، انگیزه می‌بخشد که با قدرت‌های سیاسی هم‌گام شود. در واقع در یک گروه و باند شریک شود.

نظام اداری ناکارآمد هم قدرت کنترل ندارد؛ بنابرین اجازه می‌دهد رقابت برای منفعتی رانتی به نام نفت در کنار قدرت پاره‌پاره شکل بگیرد.

اقتصاد بین‌الملل

◉ رئیس صندوق بین‌المللی پول گفت: این صندوق امیدوار است پس از مشخص شدن تاثیر اقتصادی شیوع ویروس کرونا، دولت‌ها و بانک‌های مرکزی روی پاسخی برای خنثی‌سازی آن کار کنند. به گزارش مهر به نقل از تریدینگ اکونومیکس، تنها در ژانویه (دی-بهمن) امریکا ۳۲.۶ میلیارد دلار کسری بودجه داشته که این رقم بیشترین کسری بودجه ثبت شده ماهانه در تاریخ معاصر این کشور به‌شمار می‌رود.

◉ رشد اقتصادی آلمان به کمترین سطح ۷ سال اخیر رسید. به گزارش بی‌بی‌سی، مرکز آمار آلمان در گزارشی اعلام کرد: بزرگ‌ترین اقتصاد اروپا در ۳ ماه پایانی سال گذشته میلادی تنها ۰.۰۱ درصد رشد کرده که این رشد ضعیف‌ترین رشد اقتصادی آلمان در ۷ سال گذشته به‌شمار می‌رود.

◉ کسری ماهانه بودجه امریکا به بالاترین سطح خود رسید. به گزارش مهر به نقل از تریدینگ اکونومیکس، تنها در ژانویه (دی-بهمن) امریکا ۳۲.۶ میلیارد دلار کسری بودجه داشته که این رقم بیشترین کسری بودجه ثبت شده ماهانه در تاریخ معاصر این کشور به‌شمار می‌رود.

◉ بانک ضایعات در اندونزی به ساکنان جاکارتا در ازای تحویل پسماندهای قابل بازیافت، طلا هدیه می‌دهد. به گزارش ایسنا، بانک ضایعات در اندونزی اعلام کرد: ساکنان جاکارتا، پایتخت این کشور می‌توانند در ازای تحویل ۷۰ کیلوگرم قوطی آلومینیومی-حدود ۴۵۰۰ قوطی خالی- یک گرم طلا هدیه بگیرند.

یادداشت

هسته سخت توسعه



محمد فاضلی، عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی

راحت‌ترین بخش تلاش برای نوازنده موسیقی شدن، خریدن ساز است. شما سازهای زیادی دیده‌اید که گوشه خانه این و آن افتاده‌اند، اما خریدار هیچ وقت نوازنده نشده است. راحت‌ترین بخش ورزشکار شدن هم خریدن لوازم ورزشی است.

داستان را می‌شود در ۴ کلمه خلاصه کرد:

«سخت و سهل؛ نرم و سخت»

ساز که می‌خرید، سخت‌افزاری است که برای خرید بهترین نوع آن فقط پول خیلی بیشتری احتیاج دارید، اما اگر پول داشته باشید، سهل است. نوازنده شدن اما نیازمند کار نرم‌افزاری است. نرم نرم باید بدن و ذهن را با ریتم هماهنگ کنید، تئوری موسیقی بیاموزید و زحمت بکشید. همین بخش نرم خیلی سخت است.

پول که داشته باشید، می‌توانید کارخانه وارد کنید، جاده بکشید، هواپیما و کشتی بخرید، وزارتخانه تأسیس کنید و مدرسه‌های زیاد بسازید. این‌ها همه لجستیک یا پشتیبانی و تمهید کردن وسیله است. این‌ها کار سخت‌افزاری اما راحت توسعه یا همان بخش «سخت و سهل» و البته گران توسعه است.

مسئله از وقتی آغاز می‌شود که قرار است صدها هزار معلم به میلیون‌ها دانش‌آموز درس بدهند. مدرسه «ساز» است و روش مناسب آموزش، در نظر گرفتن ویژگی‌های یادگیرنده، خلاقیت نوآموز و... همه نرم‌افزار هستند و فناوری مشخصی هم ندارند. ساخت مدرسه فناوری مشخص ساخت‌وساز دارد، اما فناوری آموزش مشخص نیست.

ساخت هواپیما فناوری مشخصی دارد اما رساندن شرکت هواپیمایی به نقطه‌ای که هواپیماهای چندده یا چندصد میلیون دلاری‌اش بیشترین ساعات پرواز با نرخ اشغال صندلی بالا داشته باشند و به سوددهی برسند، فناوری مشخصی ندارد. یادگیری در دانشگاه، سیاست‌گذاری در وزارتخانه، اصلاح رانندگی مردم و خلاقانه کار کردن در کارخانه نیز همگی «نرمِ سخت» هستند.

خرید هواپیما (سخت و سهلِ گران) نیازمند مذاکره وزارتخانه یا شرکت هواپیمایی با شرکت هواپیماسازی و تامین مالی یک بانک است؛ اما بالا بردن ساعات پرواز و کیفیت خدمات هواپیمایی، نیازمند ارتباط‌گیری با هزاران کارمند، میلیون‌ها مسافر، یادگیری مهارت‌های بسیار از خلبانی تا میهمانداری از سوی هزاران نفر و تصمیم‌های متعدد است. کار انسانی نیازمند هماهنگی، خلاقیت و توأم با عدم قطعیت‌های متعدد است.

دانشگاه ساختن سخت و سهلِ گران، اما توسعه علمی نیازمند کار نرم‌افزاری صدها عضو هیات علمی، انگیزه دادن به آنها، انگیزه‌دار ساختن هزاران دانشجو، هماهنگ کردن دانشگاه، صنعت، مراکز تحقیقاتی خصوصی، تأمین مالی، تضمین آزادی علمی و استقلال دانشگاه است. این‌ها تنها با پول حاصل نمی‌شوند و فناوری هماهنگ کردن دانشگاه با صنعت هم ثابت شناخته‌شده‌ای نیست و در هر محیط اجتماعی، سیاسی و اقتصادی تغییر می‌کند.

نتیجه‌گیری

ما در سال‌هایی که پول نفت زیاد داشتیم و با بهره‌کشی مخرب از طبیعت ایران، هزینه کار «سخت و سهلِ گران» ایجاد خیلی زیرساخت‌های سخت را فراهم کردیم. این سخت‌افزارها به ما توهم توسعه داده‌اند.

همه ابزارهای زندگی ما -خودرو، گوشی، وسایل خانگی، وسایل حمل‌ونقل، مواد ساختمان‌ها، جاده‌ها، شبکه اینترنت، ساختمان دانشگاه‌ها و مدرسه‌ها و...- به‌طور میانگین نه در همه کشور، بهتر از آن چیزهایی هستند که در دهه‌های گذشته داشتیم، اما احساس می‌کنیم کاری پیش نمی‌رود و ظرفیت حل مسئله زیاد نیست. انگار به جای سفت خورده‌ایم.

ما «ساز خریده‌ایم» اما نوازنده شدن دانش، رویکرد، مهارت و جهت‌گیری دیگری می‌خواهد. یک پله بالاتر می‌روم. ساختن ساز نجاری می‌طلبد، اما نوازندگی و تولید موسیقی خوب از جنس ساخت‌وساز نیست؛ نظریه، ریتم‌خوانی، هماهنگی بدن و ذهن، پرورش احساس، غلیان عواطف و هماهنگی بسیار زیاد بین چندین نوازنده در قالب یک گروه موسیقی را می‌طلبد.

کلنگ به دست‌ها و دست به آچارهایی که جاده و هواپیما می‌سازند، استاتیک و مقاومت مصالح که به کار ساختن ساختمان و سازه می‌آید و پول و جرثقیل که برای تهیه سخت‌افزارها ضروری‌اند؛ همه لازم‌اند اما نه برای مرحله «نرمِ سخت» توسعه.

ما به جای سفت توسعه رسیده‌ایم؛ مرحله‌ای که باید کار «نرم سخت» کرد. اندیشه‌های نو (عمدتاً از جنس فلسفه، سیاست، علوم اجتماعی، مدیریت و...)، مهارت‌های جدید (از جنس گفت‌وگو، مذاکره و هماهنگی و قابلیت‌سازی)، جلب مشارکت و... می‌خواهیم. ادامه این مسیر کلنگ‌اندیشی، بتن‌محوری و آچار به‌دستی، یعنی ماشین‌ها، موبایل‌ها و وسایل زندگی بهتر می‌شوند اما ناراضی‌تر شده و احساس می‌کنیم سخت گیر افتاده‌ایم؛ کاری پیش نمی‌رود.

گسترش صنعت
صمت
شنبه
۳ اسفند ۱۳۹۸
۲۷ جمادی‌الثانی ۱۴۴۱
۲۲ فوریه ۲۰۲۰
شماره ۱۴۷۳
پیاپی ۲۷۹۱



ماموریت گرایی و تقاضا محوری حلقه گمشده مهندسی



لزوم ریل‌گذاری درست از دانشگاه تا صنعت



جزئیات کرایه حمل‌ونقل عمومی در سال ۹۹

یادداشت



مهندسان و نقش آنها در صنعت خودرو

امیرحسن کاکایی - عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت

کار مهندسان در طول تاریخ همواره ارزشمند بوده است. مهندسان در جایگاه‌های گوناگونی در صنعت خودرو به‌کار گرفته شده و دیگران را به‌کار گرفته‌اند. راهبری، مدیریت، طراحی، مدیریت طراحی، آزمون و تحقیقات در زمینه قطعه، خودرو و خدمات پس‌ازفروش بخش‌هایی هستند که مهندسان به‌خوبی در آنها ایفای نقش می‌کنند. در زنجیره ارزش‌افزایی در صنعت خودرو، از مواداولیه تا بازیافت کارهای زیاد و پراکنده‌ای مهندسی انجام شده است. ما توانایی طراحی کامل خودرو، طراحی سازه‌ای، موتور، سیستم انتقال قدرت و دیگر اجزای خودرو را داریم. برخی خطوط تولید مانند مونتاژ، زنگ و بدنه‌سازی را هم به‌خوبی طراحی و اجرا می‌کنیم. توان تولید ماشین‌آلات خطوط و تولید خودروهای سنگین در ایران بسیار ضعیف شده است و امروز امکانات ما در این زمینه در حال استهلاک است هرچند هنوز کورسوی امید و گاه حرکت‌هایی خوبی در این صنعت مشاهده می‌شود. به‌تازگی هر دو خودروساز در حال به‌ثمررساندن چند کار بزرگ هستند. ما در سنگین‌ترین تحریم‌های ۴۰ سال گذشته کشور قرار داریم. امریکای جهانخوار در این دور از تحریم‌ها قبل از اینکه تحریمی را آغاز کند، صنعت خودرو و قطعه‌سازی را تحریم کرد. در این شرایط، نهضت داخلی‌سازی، مهم‌ترین راهکار بقای صنعت بود که همواره مبتنی بر توانمندی مهندسان کشور است. در این راستا نه‌تنها تمرکز بر تولید قطعات وابسته، بلکه روی توسعه برخی فناوری‌ها کارهای جدی انجام شد. به‌گونه‌ای این حرکت پیشرفته است که پا را از بازتولید فراتر گذاشته و پیشرفت‌های اخیر جهان را در شرایط تحریم به‌کار گرفته‌ایم. در این میان، یکی از موارد جالب و هیجان‌انگیز به‌ثمر رسیدن داخلی‌سازی واحد کنترل الکترونیک خودرو یا ECU است که ۴۰ سال است می‌گوییم نمی‌توان آن را در ایران تولید کرد. هم‌اکنون دست‌کم ۵ مجموعه‌ساز مدعی تولید این سیستم پیشرفته برای موتورهای یورو۴ در ایران شده‌اند و تداوم وضعیت موجود را تضمین می‌کند، اما این مهندسان و البته با پشتیبانی کارآفرینان و مدیران، توانسته‌اند نه‌تنها این قطعات حساس را تولید کنند، بلکه آمادگی لازم برای تولید خودروهای یورو۵ را هم پیدا کنند و اگر اوضاع خوب شود، از ابتدای سال آینده خودروها با استاندارد یورو۵ به بازار ارائه می‌شود. این افتخار بزرگی است که در تاریخ صنعت ما ثبت خواهد شد. کار دیگری که در این مدت مهندسان داخلی با کمترین کمک از خارجی‌ها آغاز کرده‌اند، طراحی و ساخت خودروهایی جدید خارجی بدون نقشه‌های کامل و کمک صاحبان طراحی بوده است. قرار بود طی سال گذشته و امسال با کمک خارجی‌ها، دو خودرو جدید در ایران‌خودرو و سایپا طراحی و تولید حدود ۵۰ مدل خودرو جدید مونتاژی در ۳۰ شرکت خودروساز فعال کشور شروع شود، اما همه آنها رفتند و ما ماندیم با رویاهایمان. امروز هم ایران‌خودرو و هم سایپا، طراحی خودرویی را آغاز کرده‌اند. نمی‌خواهم بگویم خارجی‌ها اصلا در این زمینه کمک نکردند اما این را می‌دانم که مسئولیت طراحی را ایرانی‌ها به‌عهده گرفته‌اند. از آن مهم‌تر، شبکه قطعه‌سازی ما در این شرایط بحرانی به‌تحرک شدیدی واداشته شد و بسیاری از پیشرفت‌های چشمگیر فناورانه به‌وسیله آنها با کمترین کمک خارجی درحال انجام است. جالب‌تر اینکه جنس این پیشرفت‌ها عمدتا فناورانه بوده است. تمام این امور در شرایطی بود که در این دو سال، خودروساز به‌دلیل سیاست‌های غلط قیمت‌گذاری دستوری، از پول و سرمایه خالی و هزاران میلیارد تومان زیان به این صنعت وارد شد. در این ۳۰ سالی که این صنعت را دنبال می‌کنم، پیشرفت‌های واقعی مهندسی از جنس انتقال یا توسعه فناوری، در برهه‌هایی از تاریخ رخ داده که ما کمترین درآمد ارزی را داشته و اراده کرده‌ایم کار واقعی در این زمینه انجام دهیم. متاسفانه هر وقت مشکلات بین‌المللی و مالی حل‌شده بیشتر این حرکت‌ها فراموش و کارهای پایه‌ای رها شده است؛ در نتیجه صنعت باوجود تمام تلاش‌ها در بلندمدت، مونتاژکار بوده است و بیشتر متخصصان تربیت‌شده در دوره‌های مختلف تاریخی از کشور رفته یا در دیگر صنایع و اقتصاد کشور، پراکنده شده‌اند. البته مهندسان کارهای بد هم انجام داده‌اند، به‌ویژه وقتی که بی‌گدار وارد حیطه علوم انسانی شده‌اند. و یکی از پرکاربردترین حوزه‌های علوم انسانی در صنعت خودرو، مدیریت است. مهندسان تفکری کاملا منطقی و پرورش‌یافته دارند و این ساختار فکری به‌طور قطع در حیطه علوم انسانی کاربردهایی دارد، اما کل این علم را پوشش نمی‌دهد. مهندسان می‌توانند خود را تطبیق دهند، به‌شرطی که قبول کنند علوم انسانی هم یک حیطه علمی است و برای ورود به آن باید مطالعه و مدتی شاگردی کرد. وقتی مهندسان بدون پیش‌زمینه‌های لازم وارد حیطه‌هایی مانند مدیریت، اقتصاد یا منابع انسانی شده‌اند، هر چند ظاهرا کارهایی کرده، اما در مجموع خیلی هم خوب عمل نکرده‌اند. به‌عنوان مثال، در دهه ۷۰ مهندسان و مدیران مهندس ما کارهای بزرگی در زمینه توسعه فناوری، داخلی‌سازی و طراحی خودرو و قطعات انجام دادند، اما به موضوع همراهی جامعه با این حرکت‌ها و مدیریت افکار عمومی و البته چالش‌های جامعه‌شناسانه توسعه اقتصادی توجه نکردند. نتیجه آن تنش‌های دهه ۸۰ در مقابله با توسعه صنعت خودرو بود که اثبات آن در حوصله این نوشتار نیست. هم اکنون هم که حرکتهای بزرگی در زمینه نهضت داخلی‌سازی راه افتاده است، مهندسان کمتر به موضوع مهم همراه‌سازی افکار عمومی و سیاستمداران برای همراهی با برنامه‌های توسعه‌ای و نهادینه‌سازی فرآیندهای داخلی‌سازی و توسعه هستند. نتیجه این خواهد شد که دیر یا زود که درهای کشور باز می‌شود، دوباره خیلی این حرکت‌های جهادی بر باد فنا خواهد رفت. امید اینکه مهندسان، علومی مانند مدیریت، اقتصاد، جامعه شناسی و... را به رسمیت بشناسند و مدیران ما با کمک دستاوردهای جدید این علوم از حرکت‌های مهندسی در حال توسعه حمایت کنند.

مدیرعامل ایران‌خودرو خبر داد

تولید ۳۰ درصد محصولات سال آینده با موتور گازسوز ملی

گروه صنعت
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

تحریم، فشار و محدودیت عامل تحرک به‌ویژه در کشور ما بوده و شاهد هستیم هر زمان که محدودیت‌های برای ایران به‌وجود آمده اراده ملی و تلاش جمعی برای غلبه بر چالش موجود بسیج شده است. درحال‌حاضر با اعمال تحریم‌های جدید امریکا که از آن به‌عنوان جنگ اقتصادی هوشمندانه نام می‌برند صنایع تاثیرگذار در اقتصاد کشور نخستین هدف تحریم‌کنندگان قرار گرفت. صنعت خودرو جزو نخستین صنایع تحریمی کشور بود. وزارت صنعت، معدن و تجارت برای برون‌رفت از وضعیت موجود نهضت داخلی‌سازی را آغاز کرد تا با تعمیق ساخت داخل قطعات خودروسازی ادامه فعالیت داشته باشد. پایان هفته گذشته همایش موتورهای درون‌سوز برگزار شد تا در ادامه نهضت داخلی‌سازی در این بخش هم خودکفایی مورد انتظار محقق شود.

آغاز همکاری صنعت و دانشگاه

پیش‌تر موتور ملی از سوی شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران‌خودرو(ایپکو) ساخته و در خودروهای داخلی مورد استفاده قرار گرفت در ادامه طرح موتور ملی پایه گازسوز و نیز موتور ملی دیزل برای خودروهای سواری نیز از جمله پروژه‌هایی بود که از سوی گروه صنعتی ایران‌خودرو دنبال شد. به گزارش گسترش‌نیوز، مصطفی میرسلیم، مدیر همایش موتورهای درون‌سوز، گفت: زمانی که می‌خواستیم موضوع خودکفایی را در زمینه قوای محرکه انجام دهیم نخستین گام تاسیس یک مرکز پژوهشی و دانش‌بنیان بود.

وی ادامه داد: دومین گام این بود که گردهمایی از اهل فن و متخصصان در بخش قوای محرکه ترتیب دادیم. ۴۰۰ نفر سال ۱۳۷۸ دور هم جمع شدند که نتیجه مطالعات خود را عرصه کردند؛ به‌این ترتیب نطفه تشکیل انجمن علمی موتور ایران ایجاد شد. در گام سوم به‌دنبال داده‌ها در کشور بودیم اینکه به‌لحاظ قوای محرکه چه اطلاعاتی موجود است، بنابراین داده‌ها گردآوری شدند.

او افزود: در این دوره باید به وضعیت آلودگی هوا بیشتر توجه و کارها عملی بیشتری انجام می‌شد تا شاهد تعطیلی‌ها هفتگی نباشیم. در آن زمان آلایندگی پیکان را توانستیم کاهش دهیم. هنوز تولید قوای محرکه پیکان ادامه دارد. طرح راهبردی با عنوان امکان ساخت و تولید موتور در کشور ارائه شد. ۴ راهکار اعلام و به هیات‌دولت ارائه شد. این امر در سال ۱۳۸۱ بود و همکاری دانشگاه و صنعت کلید خورد. تصمیم این بود که طراحی و ساخت موتور پایه گاز با استفاده از تجربیات مشاوران و استادان انجام شود. از ۱۰ شرکت دعوت به همکاری شد. وی اضافه کرد: افراد متخصص در زمینه موتور استخدام شدند و در این مرکز نخست در قالب کارآموزی به دانشجویان پیشنهاد دادیم به فعالیت بپردازند. دانشجو باید چاره‌جوی مسائل صنعت به‌ویژه حوزه خودرو باشد. در این‌باره از دانشجویان خواستیم در پایان‌نامه‌های خود روی موضوع‌ها کار کنند.

مدیر همایش موتورهای درون‌سوز با بیان اینکه ارتقای کیفی محصولات موضوع دیگری بود، گفت: در ادامه ارتقای محصول مورد توجه قرار گرفت.

> تناسب نداشتن برخی استانداردها با شرایط محیطی یکی از چالش‌های اساسی خودروسازان است. شیب تند تغییرات استانداردی باعث شده خودروسازان با چالش روبه‌رو و باید این موارد متناسب‌سازی شوند، علاوه‌بر اینکه مشکلات مربوط به زیرساخت‌ها نیز از عوامل بیرونی بوده که چالش‌هایی را به‌وجود آورده است

هرچند ما ادعا نمی‌کنیم نخستین موتور ملی بدون اشکال بود. این موارد همه مربوط به دهه ۸۰ است. نخستین موتور ملی ما مربوط به EF۷ پایه گاز بود.

فضای پژوهشی در کشور

در ادامه همایش، برات قبادیان، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت، گفت: ۱۲۰ سال پیش ۲ مدل موتور بنزینی و دیزلی اختراع شد. نخستین خودرویی که این موتور بنزینی روی آن قرار گرفت حداکثر ۴ کیلومتر بر ساعت سرعت داشت. در فاصله ۱۲۰ سال همه دانشمندان شرایط را به‌جایی رساندند که راندمان را به حدود ۳۰ درصد رسانده‌اند؛ بنابراین هنوز جای کار زیادی وجود دارد. وی ادامه داد: ۶۲ مقاله برای همایش ارسال شد. مقالات در دو بخش دانشگاه‌های تهران و سایر استان‌ها بود که گفتنی است ۷ درصد مقالات مربوط به دانشگاه آزاد اسلامی بود؛ همچنین ۳۴ درصد کل مقالات صنعتی است. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت، اشاره کرد: توسعه‌ای که در صنعت موتور محقق شد مدیون علم و دانش داخلی است. اقتصاد مبتنی بر نفت در حال تبدیل به اقتصاد مبتنی بر دانش است. با سرعت دانش در جهان، اگر دیر بجنبیم در اقتصاد ورشکسته خواهیم شد. کارهایی در حال انجام است تا دانشگاه و صنعت آشتی کنند.

تولید خودرو گازسوز افزایش می‌یابد

مدیرعامل ایران‌خودرو در همایش موتورهای درون‌سوز، گفت: هدف‌گذاری کرده‌ایم تا تیراژ تولید خودروهای گازسوز در سال ۱۳۹۹ افزایش یافته و به ۲۶ درصد از کل تولیدات ایران‌خودرو برسد. فرشاد مقیمی افزود: در حوزه تحولات محیط کلان باید به استانداردهای جهانی اشاره کرد. وضعیت انتشار گازهای آلاینده ۲ برابر شده است. درحال‌حاضر ۲۰ میلیون خودرو در کشور تردد دارد و نوسازی خودروها باید به‌طور جدی دنبال شود. ایران‌خودرو آمادگی دارد در این موضوع نقش‌آفرینی موثر داشته باشد.

مقیمی با بیان اینکه از اوایل دهه ۹۰ سرعت این مجموعه در راستای کاهش انتشار گازهای آلاینده بود، گفت: در سال ۲۰۲۰ میلادی(۹۹-۱۳۹۸ خورشیدی) همچنان ۸۵ درصد سوخت خودروها فسیلی است و لازم است توجه بیشتری به خودروهای برقی و هیبریدی داشت.

او اظهار کرد: یکی از رویکردهای ایران‌خودرو تغییر و حرکت به سمت استفاده از سوخت گاز است از این‌رو برای سال ۱۳۹۹ هدف‌گذاری شده تا ۲۶ درصد خودروها، گازسوز باشند.

وی گفت: در حوزه خودروهای برقی نیز اقداماتی انجام شده و المان‌ها را یکی پس از دیگری را وارد کرده‌ایم و حتی فرمان برقی به خودروها تولید شد. کار تحقیقاتی موتور ۳ سیلندر نیز شروع شده و در تلاش هستیم مطالعات عملیاتی و به نتیجه برسد

مدیرعامل ایران‌خودرو اشاره کرد: تناسب نداشتن برخی استانداردها با شرایط محیطی یکی از چالش‌های اساسی خودروسازان است. شیب تند تغییرات استانداردی باعث شده خودروسازان با چالش روبه‌رو باشند و باید این موارد متناسب‌سازی شود. در حوزه زیرساخت‌ها نیز مشکل وجود دارد که این مسئله به خودروسازان مربوط نمی‌شود.

مقیمی با بیان اینکه نقشه راه توسعه محصول و قوای محرکه این خودرو ساز تدوین شده است، گفت: نقشه راه توسعه محصولات ایران‌خودرو برمبنای طراحی پلتفرم ملی و تولید خودروهایی در کلاس‌های ابعادی C و B برای توسعه خودروهای سواری، هاچبک، کراس‌اوور و خودرو برقی به‌منظور پاسخگویی به نیاز مشتریان و کسب سهم مناسب از بازار رداخلی و صادراتی تدوین شده است.

به گزارش ایکوپرس، مقیمی در این‌باره افزود: در این نقشه راه، انواع موتورهای کم‌مصرف و گیربکس‌های دستی و اتوماتیک ۶ دنده در دستور کار است.

او اظهارکرد: براساس نقشه راه توسعه محصولات شرکت، تولید خودروهای برقی از دیگر اقداماتی است که در این برند داخلی دنبال خواهد شد.

مقیمی تاکید کرد: ایران‌خودرو مصمم است در راستای سیاست‌های دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت به سمت تولید و توسعه خودروهای کم‌مصرف گام بردارد.

وی تصریح کرد: ۳۰ درصد محصولات سال آینده با موتور پایه گازسوز ملی تولید و عرضه می‌شود که این امر نقش مهمی در کاهش آلایندگی‌ها خواهد داشت.

مقیمی تاکید کرد: خودروی سورن گازسوز فقط به‌وسیله گاز می‌تواند بیش از ۴۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد. وی مزیت این خودرو گازسوز را نصب مخازن گاز آن زیر خودرو و کف و صندوق کاملا در دسترس آن، عنوان کرد و از وزارت نفت خواست سرمایه‌گذاری اولیه برای تولید انبوه این خودرو را تامین کند.



فرشاد مقیمی

> ۳۰ درصد محصولات سال آینده با موتور پایه گازسوز ملی تولید و عرضه می‌شود که این امر نقش مهمی در کاهش آلایندگی‌ها خواهد داشت

بازار پرنوسان خودرو و لزوم تعیین سقف قیمتی

بررسی بازار خودروی پایتخت در ۵ روز پایانی بهمن ماه گویای شرایط آرام‌تری نسبت به هفته گذشته است و نوسان قیمت‌ها در آن کمتر مشاهده می‌شود.

بررسی ایرنا از بازار خودرو تهران، رشد نسبی قیمت‌ها را نشان می‌دهد که به گفته کارشناسان بازار، دلیل اصلی آن بیان سلیقه‌ای قیمت‌ها در فضای مجازی و کانال‌های تلگرامی، واتس‌آپی و محدودیت عرضه خودروسازان است.

کارشناسان معتقدند اگر عرضه به اندازه کافی بود و سقف قیمتی برای خودروهای موجود در بازار تعیین می‌شد، شاهد رشد افسارگسیخته قیمت‌ها نبودیم.

به گفته فعالان بازار، اگر سقف قیمتی وجود داشته باشد، آنگاه فردی که خودرو در اختیار دارد به قیمت‌گذار و تعیین‌کننده قیمت تبدیل نمی‌شود؛ موضوعی که سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان متولی آن است.

این کارشناسان یادآور می‌شوند، امروز اختلاف قیمت ۲۵ میلیون تومانی را در برخی خودروهای داخلی شاهدیم، در این شرایط همچنان تقاضا برای ثبت‌نام وجود دارد و آنهایی که خودرو در اختیار دارند با احتمال افزایش قیمت‌ها، از فروش دست می‌کشند.

کارشناسان بازار تاکید دارند که اگر به‌دنبال آرامش در بازار هستیم، باید سقف قیمت‌ها و میزان سود فروش مشخص باشد؛ همچنین مرجع رسمی قیمت‌گذاری خودرو اتاق اصناف یا اتحادیه نمایشگاه‌داران خودرو باشد.

آنان می‌گویند: اگر قیمت‌گذاری از سوی این اتحادیه انجام می‌شد، قیمت‌ها هیچگاه این طور افسارگسیخته رشد نمی‌کرد.

کارشناسان به تعیین هماهنگ قیمت‌ها از سوی گروه‌های تشکیل شده در فضای مجازی اشاره کرده و تاکید دارند: باید با ارائه سقف قیمتی، فرصت سوءاستفاده را از برهم زنندگان بازار گرفت.

به گفته آنان، وقتی نتوان بازار خودرو را کنترل کرد، بازار لوازم یدکی و سایر خدمات خودرویی نیز از کنترل خارج می‌شود.

کارشناسان می‌گویند وقتی برای خودرو همچون لوازم خانگی سقف قیمتی و قیمت مصرف‌کننده مشخص باشد، آنگاه خرید خودرو در شهریور، مهر و اسفند تفاوتی نمی‌کند.

خودرو یک کالای اساسی در زندگی شهری امروز است و اگر قیمت آن کنترل نشود اثر روانی بر مردم خواهد داشت.

در این زمینه، یک کارشناس خودرو، گفت: باید در ماه‌های گذشته که اختلاف قیمت کارخانه و بازار خودروها به ۲ میلیون تومان رسیده بود، نهاد نظارتی کنترل‌ها را آغاز می‌کرد. خودروسازان مایلند خودروهای تولیدی خود را در حاشیه بازار بفروشند، اما حاشیه بازار هم باید سقف قیمتی داشته باشد نه اینکه هر کس به دلخواه خود قیمت بدهد. باید یک بار برای همیشه قیمت خودروها آنالیز شود و در قانون سودی مشخص برای خریدوفروش‌ها در نظر گرفته شود؛ فقط در این صورت است که التهابات بازار فروکش خواهد کرد.

حمایت از نهضت ساخت داخل گام بزرگ در قطع وابستگی‌هاست

مدیرعامل و رئیس هیات‌مدیره شرکت مادرتخصصی صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته بر حمایت از نهضت ساخت داخل به منظور حمایت از تولید داخلی و مدیریت جامع کنترل واردات غیرقانونی تاکید کرد. به گزارش شاتا، رضا نقی‌پور اصل در نشست با جمعی از مدیران و صاحبان صنایع فعال در حوزه صنایع پیشرفته، گفت: با توجه به توانمندی‌های کشور در حوزه‌های گوناگون علمی و صنعتی به‌ویژه در حوزه صنایع پیشرفته و تاکید وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره حمایت از نهضت ساخت داخل به‌منظور حمایت از تولید داخلی، با تمام توان برای جامه‌عمل پوشاندن به این نهضت شکل گرفته که منجربه کاهش وابستگی کشور در بخش صنعت بوده که ما در صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته از فعالان در حوزه صنایع پیشرفته حمایت می‌کنیم و باور داریم که حمایت از نهضت ساخت داخل گام بزرگ در قطع وابستگی کشور به بیگانگان است. نقی‌پور اصل در این دیدار با اشاره به شرایط کنونی صنعت در جهان و رقابت سنگین بین کشورها در حوزه‌های گوناگون صنعتی اشاره کرد و افزود: در شرایط رشد برق‌آسای صنعت در جهان امروز و رقابت بین کشورها در جهان و منطقه، ناگزیریم برای عقب نماندن از دیگران، تمام ظرفیت‌های خود در کشور را به‌کار بگیریم و یکی از مهم‌ترین اقدامات در این راستا، استفاده از توان و دانش جوانان ایرانی در حوزه صنایع پیشرفته است. وی در ادامه افزود: خوشبختانه بخش عمده‌ای از تلاش ما در این شرکت بر این پایه استوار شده است و در یک سال گذشته توانستیم با انعقاد تفاهمنامه‌های مختلف با دانشگاه‌ها و مراکز علمی کشور گام‌های موثری برای نزدیکی دانشگاه و صنعت برداشته و به عنوان پلی برای اتصال صنعت به دانشگاه عمل کنیم.

واکاوی صمت درباره تاثیر تحصیلکرده‌های دانشگاهی بر صنعت نشان داد

ماموریت گرایی و تقاضا محوری، حلقه گمشده مهندسی

تربیت‌شدگان مهندسی کارآفرین نیستند



عکس: آیدا فریدی

فاطمه امیراحمدی: هزینه‌های آموزشی با سرمایه‌گذاری هنگفت مالی و انسانی و البته زمانی کشور منفعل باقی مانده و تربیت‌یافتگان مهندسی با وجود اینکه رتبه سوم را پس از امریکا و روسیه به‌لحاظ کمیت در اختیار دارند تاثیری بر حوزه‌های مهندسی‌صنعتی ایران نداشته‌اند یا نقش آنها بسیار کمرنگ بوده است. پرسش این است که چه اتفاقی منجربه انفعال این افراد در حوزه صنعت شده است درحالی‌که با این حجم جمعیتی در حوزه مهندسی انتظار این است که جایگاهی هرچند کوچک در پیشرفت و فناوری داشته باشیم.

■ دانشگاه‌های توزیع‌محور



برات قبادیان، معاون آموزش، پژوهش و فناوری وزیر صنعت، معدن و تجارت در گفت‌وگو با صمت گفت: صنعت و دانشگاه در کشور ما و بسیاری از کشورهای جهان وارداتی است؛ همچنین در ۲۰۰ تا ۳۰۰ سال گذشته تا امروز هم صنعت تحولات اساسی به خود دیده و هم دانشگاه اما اینکه صنعت بر دانشگاه تاثیر گذاشته یا دانشگاه بر صنعت تاثیر داشته از جمله مباحث مطرح امروز جهان است. معتقدم مبدا تمام تحولات جهانی در عصر حاضر، در جوامع صنعتی و کشاورزی و در تمام حوزه‌های مسکن، پوشاک، اشتغال و رفاه مدیون دانایی بشر است. توسعه دانایی بشر هم به‌وسیله دانشگاه محقق شده است.

وی افزود: در ادامه این دانشگاه‌ها و منابع انسانی هستند که الزامات انقلاب صنعتی چهارم را باید در کشورها پیاده کنند. خوشبختانه به‌لحاظ دانشگاه، پژوهشگاه و مراکز پژوهشی و علمی و همین‌طور برای به بار نشستن آنها پارک‌های علم‌وفناوری، مراکز رشد و شرکت‌های دانش‌بنیان ایجاد شدند که قابل قدردانی است.

معاون آموزش، پژوهش و فناوری وزیر صنعت، معدن و تجارت تصریح کرد: اگر کشور با این حجم از منابع انسانی تربیت شده پیشرفت نکرده چون کارآفرین نبوده‌اند علاوه‌بر اینکه دانشگاه‌های ما هم دانشگاه‌های توزیع‌محور هستند، نه تقاضامحور. به این معنی که منابع انسانی تربیت و در جامعه توزیع می‌شوند و توجهی به نیازهای امروز و فردا افراد آموزش نمی‌بینند.

او یادآور شد: سرفصل‌های رشته‌ها هم بر اساس نیازهای صنایع داخلی نبوده و ارتباطی هم وجود ندارد تا براساس نیاز بخش‌های صنعتی، معدنی، تجاری، کشاورزی و.... نیرو تربیت شود؛ بنابراین چون تقاضامحور نیستند بدون توجه به نیازهای جامعه در حال فعالیت هستند که خسارت‌های بسیار به بار آورده است.

قبادیان در بخشی دیگر از سخنان خود با اشاره به کمیت و کیفیت در آموزش عالی کشور، گفت: در حوزه توزیع‌محوری کمیت درنظر گرفته می‌شود و در بخش تقاضامحوری که دانشگاه‌های ماموریت‌گرا به آن سو رفته‌اند، علاوه‌بر کمیت، کیفیت هم مدنظر است. درحال‌حاضر این بخش در آموزش عالی کشور غایب است؛ براساس گزارش‌های سازمان‌های بین‌المللی مانند بانک جهانی که گزارش‌هایی درباره رشته‌ها و کارهای نوآورانه دارد یا براساس گزارش جی‌آرای(GRE)، کشور به‌لحاظ کمی وضعیت بسیار مطلوبی دارد و جزو ۳ کشور برتر جهان است اما به‌لحاظ ماموریت‌گرایی و تقاضامحوری(کیفیت) وضعیت خوبی نداریم.

وی افزود: پیشرفت عملی و فناورانه جهان مرهون زحمات مهندسان است بنابراین توسعه صنعتی ایران تا امروز در هر مرحله‌ای که باشد باز هم مرهون مهندسان کشور است.

قبادیان در پایان با اشاره به طرح «تاپ» در این معاونت وزارت صنعت، معدن و تجارت، گفت: طرح تاپ یعنی توانمندسازی تولید و توسعه اشتغال پایدار که در راستای هدفمند کردن پایان‌نامه‌ها و رساله‌های دکتری، هدفمند کردن فرصت‌های مطالعاتی و پسادکتری صنعتی اعضای هیات‌علمی، هدفمند کردن دوران سربازی نخبگان در ارشد و دکتری است که ما در این طرح استادتاپ، دانشجوتاپ و سربازتاپ را تعریف کردیم و سامانه آن هم راه‌اندازی شده تا بتوانیم به اهداف موردنظر دست یابیم.

■ امکانات اختصاصی



جواد مرزبان‌راد، مدرس مهندسی خودرو دانشگاه علم‌وصنعت هم به صمت گفت: در حوزه تربیت‌یافتگان مهندسی دو موضوع کمیت و کیفیت مطرح است. کشور در سال‌های گذشته تا امروز روی کمیت زیاد کار کرده و دانشگاه‌های زیادی راه‌اندازی شده و دانشجویان زیادی جذب شدند. در بعضی رشته‌ها بیش از نیاز مهندس و تکنسین تربیت شد اما متاسفانه آموزش عالی غرق کمیت شد و بحث کیفیت تحت‌شعاع قرار گرفت بنابراین کیفیت به‌اندازه کمیت رشد نکرد. به‌عنوان نمونه اگر قرار بود در کمیت به عدد ۵۰ برسیم به ۶۰ و در کیفیت به ۱۰ رسیدیم.

او گفت: درحال‌حاضر فارغ‌التحصیلان بسیاری داریم اما نمی‌توانند انتظار صنعت را برآورده کنند. کار در حوزه کیفیت سخت و پیچیده‌تر از کمیت است. افزایش کمیت خیلی راحت با جذب بیشتر دانشجو در کنکور سراسری محقق می‌شود اما در کیفیت عوامل زیادی نقش دارند تا بتوانیم کیفیت دانش‌آموختگان دانشگاهی را ارتقا ببخشیم.

مرزبان‌راد در ادامه سخنان خود به کمک آموزشی‌های رشته‌های مهندسی اشاره کرد و یادآور شد: کارگاه، آزمایشگاه و... مجهز و مورد نیاز در دانشگاه‌ها وجود ندارد اینکه دانشجو رشته مهندسی در آزمایشگاه های مجهز به آزمون بپردازد؛ البته برخی از استادان به‌وسیله رتبه(گرند) دانشگاهی خود آزمایشگاه مجهز دارند اما اختصاصی و فقط برای دانشجویان آن استاد است. به‌عنوان‌مثال اگر استادی معاون وزیری می‌شود و پروژه‌ای می‌گیرد و برای انجام آن امکاناتی دریافت می‌کند در آزمایشگاه خود قرار می‌دهد نه در اختیار دانشگاه برای استفاده عمومی تمام استادان و دانشجویان. این مدرس مهندسی خودرو ادامه داد: ۱۰درصد استادان که با ارتباطی که با مدیران صنعتی و دولتی دارند امکاناتی دارند که شخصی است.

مرزبان‌راد در پایان گفت: به‌طور کلی امکانات دانشگاهی ضعیف بوده و تربیت دانشجویان با کیفیت بالا نبوده از این‌رو فارغ‌التحصیلان نمی‌توانند کار عملی انجام دهند.

■ نوآور نیستیم



سیامک مقتدری از مهندسان صنعتی است که در حوزه قطعه‌سازی خودرو فعالیت دارد. مقتدری در پاسخ به این پرسش صمت که چرا خروجی تربیت‌یافتگان مهندسی را در صنایع شاهد نیستیم، گفت: این پرسشی اساسی است که هم مربوط به صنعت و هم دانشگاه ما می‌شود. نخست اینکه صنعت کشور صنعتی خلاق نیست. در حوزه قطعه‌سازان، ما مهندسی معکوس می‌کنیم تا اینکه بخواهیم با تحقیق و توسعه و نوآوری به محصول موردنظر برسیم درحالی‌که به‌طورقطع مهندسان می‌توانند نقش‌آفرین باشند.

او گفت: تحقیق و توسعه در واحد صنعتی بسیار ضعیف بوده و ممکن است شرکت‌هایی دانش‌بنیان فعالیت پژوهشی و تحقیقاتی داشته باشند اما در سایر واحدها فراگیر نیست.

وی ادامه داد: دلیل دیگر، انگیزه مالی و اقتصادی این حرفه است. درآمد مهندسان بالا نبوده و بخشی از فارغ‌التحصیلان این حوزه در بخش‌های دیگر مشغول فعالیت می‌شوند که درآمد بیشتری دارد.

مقتدری با اشاره به ارتباط صنعت و دانشگاه عنوان کرد: مهندسان پل ارتباطی صنعت و دانشگاه هستند و اینکه صنایع ما خلاق نبوده یا به‌لحاظ فناوری ضعیف عمل می‌کنند به این برمی‌گردد که عملکرد مهندسان در این بخش هم ضعیف بوده است.

او اظهارکرد: در طراحی محصول درجا می‌زنیم. در طراحی و تولید محصول فقط این نیست که من صنعتگر یا مهندس ایرانی بنشینیم و طراحی کنیم. شرکت های بزرگ جهانی چند ملیتی هستند. به‌عنوان‌مثال رنو مراکز مهندسی و فناوری زیادی در سایر کشورها دارد که در همکاری با این شرکت فعالیت دارند.

مقتدری در بخش دیگری از سخنان خود به ضعف‌های آموزش عالی اشاره کرد و گفت: در حوزه دانشگاه، آموزش عالی به‌لحاظ کیفیت آن‌گونه که باید عمل نکرده است.

این عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور اظهارکرد: به‌طورقطع بخشی از اینکه می‌گوییم این حجم از تربیت‌یافتگان تاثیری بر وضعیت در صنایع نداشته‌اند به این برمی‌گردد که آموزش‌های دانشگاهی براساس نیازهای صنعت کشور نبوده است. دانشجویان رشته‌های مهندسی واحدهایی را می‌گذرانند و مواردی را آموزش می‌بینند که نیاز صنایع داخلی را رفع نمی‌کند. مقتدری افزود: دانش‌آموختگان کرسی مهندسی، اطلاعات لازم در حوزه تولید ندارند؛ از این‌رو برای جذب در واحدهای صنعتی نیاز است دوباره ساعت های آموزشی را در کلاس‌های آزاد بگذرانند.



دسترسی به ذخایر عمیق نیازمند دانش فنی مهندسان



مهندسان پای کوره‌های آتشین آبدیده می‌شوند

رئیس هیات عامل ایمیدرو خبر داد:

گردهمایی گوهرسنگ‌ها ۱۴ اسفند برگزار می‌شود

اجرای نقشه راه صنعت گوهر سنگ از سال ۹۹



رئیس هیات عامل ایمیدرو از اجرای نقشه راه صنعت گوهرسنگ از سال ۹۹ خبر داد. غریب‌پور همچنین گفت: اسفند امسال گردهمایی واکاوی چالش‌ها و راهکارهای توسعه هنر صنعت گوهر سنگ‌ها برگزار می‌شود.

به گزارش ایمیدرو، خداداد غریب‌پور در جلسه رفع چالش‌های فرآروی توسعه صنعت گوهر سنگ ضمن بیان این مطلب گفت: استقبال ذینفعان و تصمیم‌گیرندگان برای همراهی با ایمیدرو جهت رفع مشکلات پیش روی این صنعت، جای تقدیر و تشکر دارد.

وی افزود: بسیار خوشحالیم که این اقدام از سوی همکاران و تشکل‌ها جدی گرفته شده و بدون شک می‌توانیم با برگزاری چنین نشست هایی، مشکلات صنعت را به حداقل برسانیم.

نقشه راه گوهرسنگ برای ۲ دوره زمانی

رئیس هیات عامل ایمیدرو با اشاره به نقشه راه صنعت گوهر سنگ، گفت: در استراتژی‌های تدوین شده، ضرورت‌های این حوزه شامل تشکیل بازارچه، صادرات، مرکز آموزشی، ریسک‌ها، تجهیز معادن، استانداردهای آموزشی، ارتباطات، ذینفعان، تسهیلات و... برای تعیین نقشه راه، نهایی می‌شود.

وی ادامه داد: نقشه راه صنعت گوهرسنگ برای ۲ دوره زمانی (۱۳۹۹ تا ۱۴۰۵ و ۱۴۰۵ تا ۱۴۱۰) تدوین می‌شود و در دوره نخست، اصلاح ساختار کلان صنعت، توسعه زیرساخت‌ها و بهبود فضای کسب و کار، توسعه منابع تامین سنگ خام و توسعه مدیریت و منابع انسانی انجام خواهد شد.

غریب‌پور اظهارکرد: براساس نقشه راه در دوره دوم، توسعه سرمایه‌گذاری و تولید و توسعه بازار داخلی، منطقه‌ای و جهانی پیگیری خواهد شد. همچنین در نقشه راه، ایجاد شورای‌عالی گوهرسنگ و تاسیس خانه گوهر ایران برنامه‌ریزی شده است.

وی ادامه داد: خوشبختانه این صنعت، با هزینه کم (حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیون تومان) می‌تواند اشتغال مناسبی در کشور ایجاد می‌کند و نیاز به زمان و مکان خاصی ندارد.

بررسی چالش‌ها و راهکارها

رئیس هیات عامل ایمیدرو با اشاره به برگزاری «گردهمایی واکاوی چالش‌ها و راهکارهای توسعه هنر صنعت گوهرسنگ‌ها» در ۱۴ اسفند امسال گفت: برنامه‌ریزی‌های لازم برای این منظور با همکاری ایمیدرو، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و خانه معدن انجام شده است.

وی ادامه داد: در این گردهمایی، ضمن ارائه گزارش توسط ۴ کمیته تخصصی تعریف شده، استراتژی و برنامه‌های عملیاتی بروزرسانی شده در این صنعت، راهکارهای علمی و عملی ارائه خواهد شد.

غریب‌پور خاطرنشان کرد: طبق برنامه‌ریزی، همچنین رئیس کنفدراسیون جهانی جواهرات (CIBJO) به صورت وبینار (webinar) در همایش شرکت خواهد کرد و قرار است ۱۰ سوال کلیدی در حوزه صنعت گوهر سنگ‌ها و جواهرات از وی پرسیده و پاسخ ایشان به عنوان راهکار ارائه شود.

ارزش افزوده بالا با تلفیق هنر و سنگ

منصور قربانی، مسئول تدوین طرح مطالعاتی تدوین استراتژی و برنامه‌های عملیاتی صنعت سنگ‌های قیمتی و نیمه قیمتی ایران در این جلسه گفت: با توجه به سابقه چندهزار ساله ایران در صنعت گوهرسنگ، اگر این صنعت با هنر تلفیق پیدا کند، ارزش افزوده بالایی ایجاد می‌شود.

وی ادامه داد: با توجه به استراتژی تدوین شده، سهم مناسبی از گردش مالی جهانی برای کشور ایجاد خواهد شد.

۱.۵ سال مطالعه میدانی برای طرح جامع

سلمان فرخزاد، مشاور وزارت صنعت، معدن و تجارت و مسئول تدوین طرح جامع سنگ‌های قیمتی و نیمه‌قیمتی نیز در این جلسه گفت: برای این طرح، با همه دست‌اندرکاران صنعت، طی ۱.۵ سال مطالعه میدانی صورت گرفته و جلسات مختلف با اتحادیه‌های ذی‌ربط برگزار شده است. وی ادامه داد: برای افزایش بهره‌وری، تلاش شده تا با بررسی زنجیره معدن، هر حوزه نقش خود را ایفا کند.

برنامه‌هایی در زمینه سنگ‌های تزئینی

داوود شهرکی رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی نیز در گفت‌وگو با معدن درباره وجود سنگ‌های زینتی بسیار در این برخی روستاها و شهرستانها و دپوی چند تنی این سنگ‌ها در برخی منازل گفت: سنگ قیمتی اگر در حد تن باشد دیگر قیمتی و نیمه قیمتی نمی‌شود.

وی افزود: ذخایر سنگ‌های نیمه‌قیمتی و قیمتی مانند فیروزه، عقیق و شجر به صورت یک معدن متمرکز نیستند، به جز یکی دو منطقه مانند سرایان که ذخیره خوبی از شجر دارد و ۵۰۰ تن کل ذخیره آن ارزیابی شده و دیگر محدوده در حال اکتشاف عقیق که در شهرستان فردوس شناسایی شده است. همچنین ذخیره خوبی در منطقه زیرکوه وجود دارد.

داوود شهرکی رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی در ادامه تاکید کرد: در تمام معادن ما سنگ‌های نیمه قیمتی ممکن است وجود داشته باشد. هر ماده معدنی که عیار و خلوصش کریستاله باشد می‌تواند سنگ قیمتی هم باشد مانند سیلیس یا فیروزه که بر پایه مس است. اما اینکه این سنگ‌ها را با بیل جمع کنند، دیگر کانی قیمتی نخواهد بود. البته در معادن قلعه زری یا جاهای دیگر سنگ‌هایی برداشت می‌شود اما معدن شناخته شده‌ای در این زمینه وجود ندارد که فقط ذخیره‌اش سنگ نیمه قیمتی باشد.

شهرکی افزود: البته ما در زمینه سنگ‌های زینتی برنامه‌هایی داریم و با کمک سازمان میراث فرهنگی، برنامه آموزش تراش این سنگ‌ها را آغاز کرده‌ایم و تسهیلاتی نیز پرداخت می‌شود و حرکت‌های خوبی در این راستا در استان خراسان جنوبی شکل گرفته است.

گروه معدن
editor@smtnews.ir

خداداد غریب‌پور: نقشه راه صنعت گوهرسنگ برای ۲ دوره زمانی ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۵ و ۱۴۰۵ تا ۱۴۱۰ تدوین می‌شود

خبر

افزایش تولید ۳۰ محصول صنعتی و معدنی



معاون طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد: از میان ۴۲ محصول منتخب، اصلی صنعتی و معدنی که بیشترین سهم را در این بخش دارند در ۱۰ ماهه امسال ۳۰ محصول رشد تولید داشته‌اند.

به گزارش شاتا، سعید زرندی عنوان کرد: فولاد خام با ۲۰ میلیون تن، ۸. ۶ درصد، سیمان با ۲. ۵۱ میلیون تن، ۲. ۱۲ درصد، کاتد مس با ۸. ۲۰۷ هزار تن، ۱. ۳ درصد، لوازم خانگی (شامل تلویزیون، یخچال و فریزر و ماشین لباسشویی) با ۷. ۲۱۴۹ هزار دستگاه، ۸. ۷ درصد و محصولات پتروشیمی با ۸. ۴۵ میلیون تن، ۹. ۱ درصد رشد تولید داشته‌اند. وی در ادامه خاطرنشان کرد: در این مدت ۱۲ محصول کاهش تولید داشته‌اند که البته روند کاهشی تولید این محصولات نسبت به ۹ ماهه امسال بهبود یافته است.

معاون طرح و برنامه ادامه داد: تولید انواع خودرو سواری با ۶۱۲ هزار دستگاه ۸. ۱۸ درصد کاهش داشته است، اما روند تولید خودرو در دو ماهه گذشته سرعت خوبی گرفته و تلاش‌ها این است که تا پایان سال روند کاهش تولید خودرو متوقف شود.

زرندی همچنین گفت: در این مدت، تعداد ۵۲۱۲ فقره پروانه بهره‌برداری با میزان سرمایه‌گذاری ۵. ۴۴ هزار میلیارد تومان و اشتغال ۸۱۲۴۴ نفر صادره شده است.

وی مجوزهای صنفی صادر شده را ۴. ۳۳۹ هزار فقره اعلام کرد و افزود: در این مدت، در بخش معدن تعداد ۵۰۴ فقره پروانه اکتشاف، ۲۸۹ فقره گواهی کشف و ۳۳۳ فقره پروانه بهره‌برداری صادر شد.

آلومینیوم سیلک کاشان

آگهی دعوت مزایده

بدینوسیله به آگاهی می‌رساند **شرکت آلومینیوم سیلک کاشان** در نظر دارد مقدار تقریبی ۴۰۰ تن از محصول آلومینیوم آلیاژی خود را برابر مشخصات فنی پیوست از طریق مزایده عمومی به فروش برساند. خریداران محترم می‌توانند حداکثر ظرف مدت ۵ روز از تاریخ نشر این آگهی در روزهای اداری برای اخذ اوراق مزایده و هماهنگی بازدید اقلام مورد مزایده به دفتر این شرکت واقع در: تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق (نفت شمالی)، نبش کوچه ۴، پلاک۲ مراجعه و در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن‌های ۲-۲۲۲۵۸۷۲۱-۰۲۱ واحد بازرگانی تماس حاصل فرمایید.

شرکت آلومینیوم سیلک کاشان

شرکت فولاد خوزستان «سهامی عام»

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی

یک‌مرحله‌ای شماره: ۵۲۳۹۱۷۷۷

مناقصه‌گذار: شرکت فولاد خوزستان
شرح مناقصه: فاز اول سامانه اعلام حریق شرکت فولاد خوزستان
نوع مناقصه: عمومی یک‌مرحله‌ای
مدت زمان: ۱۸ ماه
مهلت اعلام آمادگی: تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۸/۱۲/۱۲ (با ارسال ایمیل به نشانی زیر)
داوطلبان شرکت در مناقصه با مراجعه به وبسایت WWW.KSC.IR منوی مدیریت خرید و تامین‌کنندگان، ضمن ثبت‌نام و درج کلیه اطلاعات عمومی و تکمیلی خود، مستندات و مدارک لازم را پیوست نمایند.
دریافت اسناد مناقصه (پس از ارائه گواهی صلاحیت ایمنی اداره کار و تائید واحد ارزیابی تامین‌کنندگان) از تاریخ ۱۳۹۸/۱۲/۲۵ به مدت دو روز در قبال ارائه اصل رسید واریز مبلغ ۵۰۰،۰۰۰ ریال (غیرقابل استرداد) در وجه شرکت فولاد خوزستان

تاریخ تحویل پیشنهادات: روز شنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۱/۳۰
تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد قیمت/فنی: روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۱/۳۱
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۴،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ریال
نوع تضمین: ۱) ضمانتنامه معتبر بانکی ۲) چک تضمینی و یا واریز مبلغ در وجه شرکت فولاد خوزستان ۳) انجام بلوکه مالی از مطالبات شرکت‌کننده نزد فولاد خوزستان
شماره حساب واریز وجه:
الف) حساب سپهر ۰۱۰۰۳۰۴۴۵۳۰۰۱ بانک صادرات شعبه مجتمع فولاد اهواز کد ۳۸۸۲
ب) حساب سیبا ۰۱۰۲۵۱۳۱۸۶۰۰۲ بانک ملی شعبه مجتمع فولاد اهواز کد ۶۵۳۲
نشانی شرکت: اهواز، کیلومتر ۱۰ جاده اهواز بندر امام، شرکت فولاد خوزستان، مدیریت: خرید خدمات و قراردادها
تلفن: ۰۶۱-۳۲۱۳-۶۴۱۳
ایمیل: E.HEIBATI@KSC.IR

تاریخ انتشار اول ۱۳۹۸/۱۲/۰۳ تاریخ انتشار دوم: ۱۳۹۸/۱۲/۰۶
روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

آگهی تغییرات شرکت فولاد مبارکه اصفهان

آگهی تغییرات شرکت فولاد مبارکه اصفهان سهامی عام به شماره ثبت ۷۸۴۱ و شناسه ملی ۱۰۲۶۰۲۸۹۴۶۴ به استناد صورتجلسه هیات‌مدیره مورخ ۱۳۹۸/۰۶/۱۱ و نامه شماره ۲۱۸۵۷ مورخ ۱۳۹۸/۱۰/۰۷ صادره از سازمان خصوصی‌سازی آقای علی احمدیان به کدملی ۳۰۵۰۱۵۴۹۴۲ به نمایندگی از شرکت سرمایه‌گذاری صدرتامین (سهامی عام) به شناسه ملی ۱۰۱۰۱۹۲۴۶۹۶ به سمت رئیس هیات‌مدیره، آقای سیدضیاء ایمانی به کدملی ۵۷۸۹۷۰۷۰۸۴ به نمایندگی از شرکت بهسازان انرژی تدبیر زنگان (سهامی خاص) به شناسه ملی ۱۰۴۶۰۱۰۸۶۸۶ به‌سمت عضو هیات‌مدیره، آقای محمود اکبری مزرعه به کدملی ۵۴۱۹۰۱۵۳۴۱ به نمایندگی از شرکت سرمایه‌گذاری استان آذربایجان غربی به شناسه ملی ۱۰۲۲۰۱۲۴۱۶۵ به‌سمت عضو

یادداشت

اهمیت حفظ توسعه پایدار برای رشد معادن



سعید اکبرپور، کارشناس ارشد
مدیریت محیط‌زیست

معادن مختلف بر ساختار زمین اثرگذار هستند و می‌توانند انواع آلودگی‌ها ازجمله خاک و آب را ایجاد کنند. با توجه به این مسئله باید معدنکاری در کشور ارزیابی‌شده و فعالان معدنی تا آنجا که می‌توانند سعی کنند آلاینده‌های زیست‌محیطی را از اطراف معدن کنار بزنند.

این در حالی است که متاسفانه در کشور ما نظارت کافی روی فعالیت معدنی صورت نمی‌گیرد، در نتیجه شاهد افزایش آلودگی طبیعت هستیم. درحالی‌که قوانین ما در دنیا جزو کامل‌ترین‌ها است اما متاسفانه در عمل ما پیگیری‌های لازم برای حفظ محیط‌زیست را چندان جدی نمی‌بینیم.

نظارت‌های ضعیف بر فعالیت معدنکاران موجب رشد توسعه ناپایدار در کشور شده است، به‌طور مثال می‌توان به معادن طلا اشاره کرد. بااینکه آلودگی سیانور در برخی مناطق ازجمله آذربایجان شرقی گزارش‌شده اما به این دلیل که نظارت کافی بر فعالیت معدن وجود ندارد، شاهد هستیم زور محیط‌زیست به صنعت و معدن نمی‌رسد. بااینکه برخی از مناطق رو به نابودی هستند اما عملا کاری نمی‌شود کرد. گاهی نزدیکی معادن به آبخوان‌های زیرزمینی باعث شده رودخانه‌ها و چشمه‌ها آلوده شوند.

گاهی حفر گودال باعث شده تجمع آب شکل‌گرفته و جانوران از این آب آلوده استفاده کنند یا اینکه آب آلوده به زیرزمین نفوذ کرده و آب‌های زیرزمینی را هم آلوده کند. گاهی هم معدنکاران پساب‌های فعالیت خود را رها کرده و هیچ مسئولیتی در قبال آن بر عهده نمی‌گیرند. به‌این‌ترتیب متاسفانه برخی از صنایع معدنی توجه لازم را به حفظ محیط‌زیست ندارند، هرچند اقداماتی نمایشی انجام می‌دهند اما به هیچ وجه کافی نیست.

خبر

جشنواره عکس معدن اردیبهشت سال آینده برگزار می‌شود

سومین دوره جشنواره عکس معدن اردیبهشت سال ۹۹ برگزار می‌شود.

به گزارش روابط عمومی ایمیدرو، سومین دوره این جشنواره در حالی برگزار می‌شود که از بین بیش از ۲ هزار عکس، ۵۰ اثر برای حضور در بخش مسابقه انتخاب شده است.

طبق اعلام دبیرخانه این جشنواره هیات داوران ۵ اثر را به عنوان آثار برگزیده معرفی خواهد کرد. لازم به یادآوری است که پیشتر قرار بود این رویداد در بهمن ماه سال ۹۸ برگزار شود، اما با توجه به فشردگی برنامه‌های حوزه معدن و صنایع معدنی در زمستان امسال، روابط عمومی سازمان ایمیدرو تصمیم گرفت تا رویداد فوق را در بهار سال آینده برگزار کند.

در بررسی تاثیر نقش مهندسان بر رشد معدن مطرح شد

دسترسی به ذخایر عمیق نیازمند دانش فنی مهندسان

منیر حضوری
editor@smtnews.ir

اگر درگذشته با بهره از روش‌های سنتی می‌شد معدنکاری کرد امروز این مهم دیگر میسر نیست. اگر درگذشته معادن با دانش ابتدایی به بهره‌برداری می‌رسیدند و درآمدهای آسانی را برای کشور به ارمغان می‌آوردند امروز با رو به اتمام رفتن منابع معدنی دیگر نمی‌شود به‌آسانی کسب درآمد کرد. اینجا است که اهمیت بهره از دانش فنی مهندسی و روش‌های جدید موردتوجه قرار می‌گیرد.

روزنامه صمت این بار در پرونده شنبه‌های خود به مناسبت فرارسیدن روز مهندس در ۵ اسفند به سراغ دو نفر از مهندسان رفته و با آنها درباره اهمیت نقش مهندسان و رشد معدن گفت‌وگو کرده که در ادامه می‌خوانید.

مهندسان تک‌بعدی نباشند

غلامحسین قربان کریمی، معاون مدیرکل کانه‌آرایی و فرآوری سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور در پاسخ به این سوال که امروز مهندس خوب چه تعریفی دارد، بیان کرد: مهندسان علاوه بر توانایی‌هایی که دارند، مثل سایر رشته‌های دیگر باید یک‌سری قابلیت‌ها و ابزارها را به علم خود اضافه کنند. در دنیای امروز مهندسان باید به‌روز باشند و بتوانند از ابزارها و علم روز در کنار تخصص خود بهره ببرند چراکه شرایط به‌گونه‌ای شده که شما علاوه بر تخصص خود باید نسبت به علوم و فنون دیگر ازجمله اقتصاد، مدیریت و توسعه آگاهی داشته و تک‌بعدی نباشید. او تاکید کرد: امروز صحبت از مباحث میان‌رشته‌ای است؛ بنابراین مهندس خوب کسی است که در شرایط فعلی بتواند خود را با نگاه‌های جدید همراه کرده تا بتواند به نحو شایسته‌ای به وظایف خود عمل کند.



غلامحسین قربان کریمی



مجید وفایی فرد

معاون مدیرکل کانه‌آرایی و فرآوری سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور در پاسخ به این سوال که نقش مهندسان معدن در توسعه معادن کشور چیست، بیان کرد: خالق هستی ثروت‌هایی را در دل زمین برای ما ایجاد کرده است، معادن گنجینه‌ای با فرمول‌های پیچیده جهان هستی هستند، بنابراین نقش مهندسان معدن در کشف این فرمول‌ها موردبررسی قرار می‌گیرد. از پی‌جویی، زمین‌شناسی و اکتشاف گرفته تا استخراج و رشد صنایع پایین‌دستی همه باید با توجه به پیچیدگی‌های زمین شناسایی و سنجیده شده تا براساس نیاز روز بشر مورداستفاده قرار گیرد. او تاکید کرد: نقش مهندسان معدن در توسعه معادن کشور شاخص و کلیدی است. البته فراموش نکنیم در کنار مهندسان معدن که نقش محوری دارند، سایر رشته‌های مهندسی مثل صنایع، مکانیک، عمران و برق نیز به توسعه بخش معدن کمک می‌کنند.

کریمی درباره اهمیت بها دادن به دانش فنی و تخصصی در کشور گفت: امروز تخصص بسیار جزئی شده و حجم عظیمی از اطلاعات و دستاوردهای علمی و فنی باعث شده که به جزئیات دقت بیشتری کنیم. درگذشته شاید معادن با دانش فنی ابتدایی می‌توانستند به بهره‌برداری برسند اما ازآنجایی‌که ذخایر پرعیار و سطحی همه شناسایی و بهره‌برداری شده، امروز بشر به سمت ذخایر عمیق پیش رفته و برای شناسایی آن نیازمند دانش فنی مهندسان است.



عکس: مهدی کاوه‌ای

> غلامحسین قربان کریمی: درگذشته شاید معادن با دانش فنی ابتدایی می‌توانستند به بهره‌برداری برسند اما ازآنجایی‌که بیشتر ذخایر پرعیار و سطحی شناسایی و بهره‌برداری شده‌اند، امروز بشر به سمت استفاده از ذخایر عمیق پیش رفته و برای شناسایی آن‌ها نیازمند دانش فنی مهندسین است

معاون مدیرکل کانه‌آرایی و فرآوری سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور با اشاره به اینکه بخش کانه‌آرایی و فرآوری یکی از حلقه‌های تاثیرگذار بر ایجاد ارزش‌افزوده زنجیره معدن است، بیان کرد: ما نیازمند استفاده از مهندسان متخصص در این بخش هستیم چراکه بدون بهره از آنها نمی‌توانیم به نتایج مطلوبی برسیم. خوشبختانه رشته معدن در دانشگاه‌های مختلف کشور تدریس می‌شود و فارغ‌التحصیلان زیادی در این زمینه دارد، مجموعه‌های مختلف باید به دنبال آن باشند که از این ظرفیت در رونق پروژه‌های خود استفاده کنند.

کریمی با ابراز تاسف از مهاجرت گسترده مهندسان کشور به خارج از ایران گفت: امروز متاسفانه شاهد مهاجرت گسترده افراد توانمند و فارغ‌التحصیلان مهندسی به خارج از کشور هستیم. این مهم نشان می‌دهد ما ظرفیت استفاده از مهندسان داخلی را نداریم. تازمانی‌که افرادی که برای آنها در کشور سرمایه‌گذاری شده مهاجرت می‌کنند و ظرفیتی برای استفاده از آنها ایجاد نشده درنتیجه شاهد هستیم که ایران اصلی‌ترین منابع توسعه خود را از دست می‌دهد.

او با تاکید بر اینکه باید به جذب سرمایه‌گذاران خارجی هم توجه کنیم، گفت: اگر روزی برسد که مهندسان خارجی در ایران حضور فعال داشته باشند آن روز می‌توان گفت که در بخش مهندسی موفق عمل کرده‌ایم. امیدواریم شاهد روزی باشیم که نه‌تنها نیروهای داخلی مهاجرت نکنند، بلکه نیروهای خارجی نیز علاقه‌مند به حضور در کشور باشند. او تاکید کرد: بااینکه کشور ما ازنظر سیاسی و اقتصادی در منطقه استراتژیکی قرارگرفته است اما متاسفانه از این ظرفیت‌ها نمی‌توانیم به‌درستی استفاده کنیم.

نقش مهندسان در رشد ارزش‌افزوده

مجید وفایی فرد، مدیر مرکز تحقیقات فرآوری مواد معدنی ایران درباره نقش مهندسان در توسعه بخش معدن گفت: نقش مهندسان در توسعه تمامی کسب‌وکارها غیرقابل‌اغماض است، رشته معدن هم از این قاعده مستثنا نیست. به‌هرحال با توجه به پیچیدگی‌ها و تعدد متغیرهای این بخش نقش مهندسان پررنگ‌تر هم می‌شود. می‌توان گفت که مهندسان در بخش‌های مختلف اکتشاف، استخراج و فرآوری به‌ویژه در ایجاد ارزش‌افزوده مثل فرآوری و صنایع معدنی نقش مهمی دارند.

مدیر مرکز تحقیقات فرآوری مواد معدنی ایران درباره شاخص‌های مهندس خوب در بخش معدن بیان کرد: تسلط علمی بر گرایش مدنظر، توانایی بکارگیری دانش خود در محیط کسب‌وکار مربوط، داشتن نگاه تحلیلگرانه و تفکر نقادانه از شاخص‌های یک مهندس خوب است که می‌تواند در فرآیند انجام کار موثر باشد.

وفایی‌فرد از حساسیت‌های مرکز تحقیقات فرآوری مواد معدنی ایران به جایگاه تخصصی مهندسان سخن گفت و بیان کرد: مرکز تحقیقات فرآوری مواد معدنی ایران به جهت تمرکز بر تحقیقات کاربردی در بخش معدن نسبت به یک مرکز عملیاتی از مهندسان بیشتری بهره می‌برد. نگاه ما در همکاری با دانشگاه‌ها استفاده از متخصصین و مهندسان خبره بخش معدن است به این خاطر که برای ما تخصص حرف اول را می‌زند.

مدیر مرکز تحقیقات فرآوری مواد معدنی ایران با اشاره به برگزاری دوره‌های تخصصی از سوی این مرکز گفت: با توجه به دیدگاهی که در سازمان ایمیدرو به‌عنوان سازمان بالادستی وجود دارد برای نخستین بار دوره تخصصی فرآوری مواد معدنی را برای حلقه واسط بین نیروی کار و مهندسان برگزار کردیم که تا پیش‌ازاین خلأ آن در بخش معدن احساس می‌شد. مجموعه ما این دوره آموزشی را با دیدگاه افزایش مهارت‌آموزی ایجاد کرده است.

وفایی فرد با تاکید بر اینکه امروز تکیه به دانش فنی اهمیت بسیار زیادی در کشور دارد، گفت: چندی پیش در بهمن ۹۸ با حضور معاون علمی و فناوری ریاست جمهوری، وزیر صنعت، معدن و تجارت و معاونان مربوط توانستیم نخستین نمونه فرآوری استحصال عناصر نادر خاکی در کشور را راه‌اندازی کنیم. این مهم نمونه خوبی از توجه به دانش فنی مهندسی بوده است، امیدواریم با حمایت ایمیدرو بتوانیم سال آینده بسته اقتصادی خود را برای سرمایه‌گذاری بخش‌خصوصی ارائه دهیم.

او با اشاره به مزیت نسبی بخش معدن در اقتصاد گفت: با توجه به جایگزینی معدن به‌جای نفت و موضوع تحریم‌ها رسیدن به دانش فنی و تخصص یکی از اولویت‌های ما است. تمرکز ایمیدرو بر بومی‌سازی و توسعه ساخت داخل نیز از این مسئله نشات می‌گیرد و نشان می‌دهد که جایگاه دانش فنی دررسیدن به توسعه فناوری در کشور بسیار حائز اهمیت است.

سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور به دنبال اکتشافات در عمق

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس این سازمان در آیین گشایش هشتمین کنفرانس مهندسی معدن ایران در دانشگاه بیرجند گفت: این سازمان نگاه خود را نسبت به گذشته تغییر داده و دیگر به دنبال اکتشاف در سطح نیست، بلکه به دنبال اکتشاف در عمق و ذخایر پنهان در کشور است. به گزارش روابط‌عمومی سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور،علیرضا شهیدی افزود: از خدمات ژئوفیزیک هوایی استفاده می‌کنیم، به‌طور مثال در خراسان جنوبی رشد ژئوفیزیک هوایی را در سال‌های اخیر داشته‌ایم که باعث شد ۱۰۷ آنومالی در استان پیدا شود و پیگیر شناسایی آنها باشیم. وی گفت: ۶۴۰هزار کیلومتر خطی ژئوفیزیک هوایی در کشور داریم که ۱۵۰ هزار کیلومترمربع مساحت کشور را در برمی‌گیرد. سال ۱۳۸۳ برای نخستین بار اطلس ملی نقشه‌های ظرفیت معدنی ایران را با مقیاس یک میلیونیوم منتشر کردیم. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت بابیان اینکه ۹۴۰ هزار کیلومترمربع کشور را با مقیاس یکصدهزارم برداشت کردیم، تصریح کرد: نتیجه آن تدوین اطلس ظرفیت مواد معدنی با مقیاس یکصدهزارم در سال ۱۳۹۶ شد که این اطلس نسبت به اطلس قبلی ۱۰ برابر دقیق‌تر است. رئیس سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی گفت: ۶۰ سال از تاسیس این سازمان می‌گذرد، تولید اطلاعات‌پایه در کشور از مهم‌ترین وظایف آن است، ۴۳ نوع مخاطره در جهان ثبت‌شده که ۳۴ مخاطره در کشور توسط سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور رصد می‌شود. وی بیان کرد: بعضی از این مخاطرات مثل سیل و زلزله را مردم می‌شناسند و وقتی در کشور رخ می‌دهد مردم به‌خوبی آن را رصد می‌کنند اما برخی مخاطرات مانند فرونشست زمین که در خراسان‌جنوبی هم وجود داشته به‌تازگی اضافه‌شده است. به گفته شهیدی، از ۶۰۲ دشت که در کشور وجود دارد، ۴۲۰ دشت و حوضه آبخوان مرتبط با آن، دشت‌های ممنوعه از طرف وزارت نیرو مشخص‌شده‌اند. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور در حوزه اکتشاف مواد معدنی با اقداماتی که انجام داده است برای کشور تولید ثروت می‌کند. شهیدی بابیان این که نقشه‌های یکصدهزار نسبت به نقشه‌های یک‌دویست‌پنجاه‌هزارم هزار، ۱۶ برابر دقت بیشتری دارد، تصریح کرد: نقشه‌های یک‌بیست‌پنجاه‌هزارم نسبت به نقشه‌های دویست‌وپنجاه‌هزارم، ۹۶ برابر دقت بیشتری دارد. در سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی کشور بنا داریم ذره‌بین خود به زمین را نزدیک‌تر کنیم تا دقت کار خود را افزایش دهیم. رئیس سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات‌معدنی افزود: در هرکدام از نقشه‌ها باید ۶۰۰ داده اطلاعاتی را برداشت کنیم، در ماه‌های اخیر چند نقشه در کشور منتشر کردیم که این نقشه‌ها درباره زلزله و زمین‌لرزه، سیلاب و فرونشست و پهنه‌های گردوغبار بودند.

سیستم مدیریت یکپارچه / کد۱۰/۲۵/۰۰ف

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای (شماره ۱۳۰/الف ج/۹۸)

شرکت آب و فاضلاب استان البرز در نظر دارد ۸ دستگاه ترانسفورماتور کم تلفات در سایزهای مختلف از محل منابع داخلی شرکت را از طریق مناقصه عمومی از مناقصه‌گران واجد شرایط خریداری نماید.

مدت تحویل: از تاریخ انعقاد قرارداد به مدت ۲ (دو) ماه تعیین می‌گردد.

مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۲۵۱،۵۰۰،۰۰۰ ریال به صورت واریز نقدی به حساب شرکت، چک بانکی تضمین شده، ضمانتنامه بانکی و یا مطالبات قطعی تائید و بلوکه شده نزد شرکت آب و فاضلاب استان البرز می‌باشد.

مهلت تحویل اسناد مناقصه: تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۹۸/۱۲/۲۴ و محل تحویل اسناد اداره دبیرخانه شرکت آب و فاضلاب استان البرز می‌باشد.

تاریخ بازگشایی پاکات: ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه مورخ ۹۸/۱۲/۲۵ خواهد بود.

داوطلبان می‌توانند به منظور دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۹۸/۱۲/۳ تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۹۸/۱۲/۷ با در دست داشتن معرفی‌نامه به اداره دبیرخانه شرکت آب و فاضلاب استان البرز واقع در کرج- انتهای بلوار شهید چمران- ساختمان شماره یک مراجعه نمایند.

تلفن تماس: ۳۲۱۱۷۱۵۲-۰۲۶

هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد. سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه مندرج است.

جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت پایگاه ملی اطلاع‌رسانی مناقصات، به آدرس (iets.mporg.ir) مراجعه نمایید.

شرکت آب و فاضلاب استان البرز (سهامی خاص)

آگهی مناقصه عمومی تجدید شده
شماره ۵۹/۹۸/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر (سهامی عام) در نظر دارد "تقویت و بهسازی سیلوهای بتنی باطله و کنسانتره کارخانه تغلیظ" خود را به شرح مندرج در اسناد مناقصه از طریق برگزاری مناقصه عمومی به شرکت واجد شرایط واگذار نماید. لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین‌کنندگان از قسمت تأمین‌کنندگان و مشتریان – مناقصه‌ها دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۹۸/۱۲/۱۴ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد. زمان بازدید از محل اجرای پروژه روز چهارشنبه مورخ ۹۸/۱۲/۷ مقرر شده است. شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار می‌باشد.

مدیریت قراردادها و معاملات
شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

آگهی مناقصه عمومی تجدید شده
شماره ۵۸/۹۸/ع

شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر (سهامی عام) در نظر دارد "خرید و نصب چمن مصنوعی زمین فوتبال ورزشگاه شماره ۲" خود را به شرح مندرج در اسناد مناقصه از طریق برگزاری مناقصه عمومی به شرکت فروشنده واجد شرایط واگذار نماید.

لذا کلیه متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اسناد مناقصه به آدرس الکترونیکی WWW.GEG.IR مراجعه و اسناد مذکور را به همراه فرم پرسشنامه ارزیابی تأمین‌کنندگان از قسمت تأمین‌کنندگان و مشتریان – مناقصه‌ها دانلود نمایند. مهلت تحویل پاکات ساعت ۹ الی ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۹۸/۱۲/۱۴ در محل دفتر کمیسیون معاملات مجتمع و یا دبیرخانه دفتر مرکزی تهران می‌باشد.

مدیریت قراردادها و معاملات
شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

گسترش تجارت
صمت
شنبه
۳ اسفند ۱۳۹۸
۲۷ جمادی‌الثانی ۱۴۴۱
۲۲ فوریه ۲۰۲۰
شماره ۱۴۷۳
پیاپی ۲۷۹۱



مذاکرات برقراری تعرفه‌های ترجیحی نهایی شد



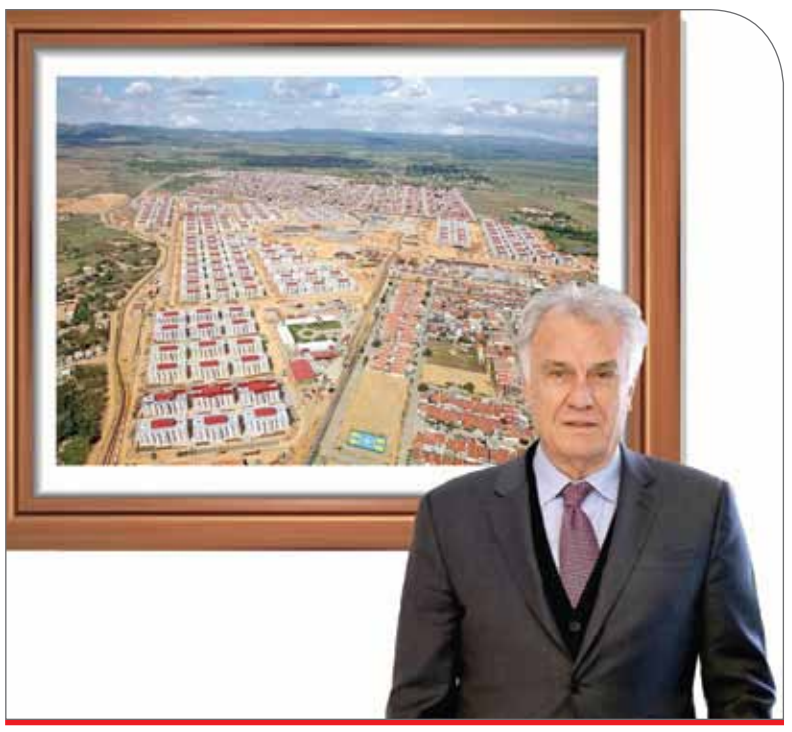
دولت تاجر خوبی نیست؛ بخش خصوصی بدرخشد



مدیریت ریسک بانک‌ها با کمک مهندسی مالی

گفت‌وگوی صمت با محمدرضا انصاری، صادرکننده نمونه

مشوق‌های صادراتی در خدمات فنی مهندسی احیا شود



با جهشی که قیمت ارز داشته ظرفیتی ایجاد شده که بسیاری از کالاهای کیفی ایرانی می‌تواند توسط شرکت‌های صادرکننده خدمات فنی مهندسی کشور به بازارهای هدف صادر شود

ارزش افزوده‌ای که در صادرات خدمات فنی مهندسی وجود دارد برای ایران که از سرمایه‌های انسانی قابل‌توجهی برخوردار است همراه با نیاز روزافزون اقتصاد جهانی به توسعه عمرانی و زیرساختی ، فرصت مغتنمی است تا با تدبیر و مدیریت درست صادرات خدمات فنی مهندسی به پایگاه محکم و رو به رشد تجارت تبدیل شود. صادرات خدمات فنی مهندسی ایران اگرچه قبل از تحریم‌ها وضعیت نسبتا خوبی داشت اما بعد از اعمال محدودیت‌ها و تشدید تحریم‌ها از سوی امریکا حال و روز مطلوبی ندارد و این در حالی است که به سال‌های متمادی بر ظرفیت بیش از ۲۰میلیارد دلاری این بخش در کشور تاکید شده است. درهمین راستا، مولفه «مهندسی» در این مقوله بسیار حائز اهمیت است که شاید آنطور که باید و شاید از ظرفیت‌های این بخش نیز استفاده نشده است؛ در حالی‌که سازمان نظام مهندسی ساختمان می‌تواند بهترین مجموعه برای تحقق صادرات خدمات فنی و مهندسی باشد، چون اجبارها و ضرورت‌ها در این سازمان بیشتر مستتر است و انرژی اولیه را به آن می‌دهد.

سازمان نظام مهندسی باید خارج از کشور فعال شود و کاریابی کند و در کشورهای همسایه و تازه استقلال یافته یا هرکشوری که نیازمند خدمات مهندسی ماست فعال شود و به دنبال تعریف بازار کار برای مهندسان کشورمان باشد.

به همین بهانه با محمدرضا انصاری رئیس انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی کشور و مدیرعامل شرکت «کیسون» که در زمینه صادرات خدمات این بخش فعالیت دارد، گفت‌وگویی داشتیم. انصاری با بیان اینکه مهندسان ایرانی بسیار وفادارهستند، اظهار کرد: متاسفانه شرایط تحریم و بی‌توجهی‌ها در داخل، صادرات خدمات فنی مهندسی کشور را ضعیف کرده و این در حالی است که توان صادرات ۳۵ میلیارد دلاری در سال را داریم. او معتقد است اگر دولت از شرکت‌های خدمات فنی مهندسی حمایت کند ما نیز مانند ترکیه می‌توانیم صادرات این بخش را توسعه دهیم. اصلی‌ترین بی‌توجهی دولت در حوزه مشوق‌های صادراتی است که نقش موثری در صادرات خدمات فنی مهندسی کشور دارد. مشروح گفت‌وگوی صمت با انصاری را در ادامه می‌خوانید:

◉ نقش نظام مهندسی را در صادرات خدمات فنی مهندسی چه می‌دانید؟

به طور کلی سازمان نظام مهندسی با توجه به اساسنامه‌اش و قانون نظام مهندسی می‌تواند کمک خوبی به توسعه مهندسی کشور کند اما در این مسیر خیلی حرکت خوبی نداشته است. در حال حاضر نیز با تغییر مدیریتی و برنامه‌های جدیدی که مطرح کرده‌اند امیدواریم نظام مهندسی جایگاه اصلی خود را پیدا کند که بتواند در نظام یافتن مهندسی کشور و معرفی و توسعه آن تاثیر مثبتی داشته باشد. به نظر می‌رسد این تاثیر را خواهد داشت. این سازمان جایی است که می‌تواند قدرت داشته باشد، نماینده واقعی مهندسی کشور باشد و در بهبود تمام عرصه‌های خدمات فنی مهندسی چه در داخل و چه در خارج کمک باشد.

◉ تا کنون چقدر از ظرفیت مهندسی کشور در صادرات استفاده کردیم؟

متاسفانه از ظرفیت مهندسی کشور به خوبی استفاده نکرده‌ایم. از سال ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰ صادرات خدمات فنی مهندسی رشد و توسعه خوبی داشت اما بعد از آن روند نزولی به خود گرفت.

صادرات خدمات فنی مهندسی که شروع آن در سال ۱۳۷۳ بود تا سال ۱۳۸۱با رشد ضعیف ۱۲درصد بالا آمد و در سال ۸۱ با تصویب اعطای مشوق‌های صادراتی رشد جهشی بالای ۴۰درصد را تجربه و تا سال ۹۰ روند خوبی را طی کرد. اما از سال ۱۳۹۰ شاید به دلیل کم‌توجهی‌ها و البته شروع اثر تحریم‌ها از سال ۹۱، صادرات این بخش کاهش پیدا کرد. این در حالی است که ظرفیت صادرات خدمات فنی‌مهندسی کشور با توجه به برنامه‌های دیگر کشورها و بسترهایی که شرکت‌های ایرانی می‌توانند در آن کار کند ۳۵میلیارد دلار در سال است؛ اما آنچه در حال حاضر شاهد هستیم، کمتر از یک میلیارد دلار است. بخشی از این ضعف به دلیل تحریم است که کار کردن شرکت‌های خارج از کشور ما را با بسیار دشوار کرده است و بخش دیگر هم به دلیل اینکه حمایتی از سوی دولت نمی‌شود. هنوز ضرورت صادرات خدمات فنی‌مهندسی در کشور ما جا نیفتاده است.

صادرات خدمات فنی مهندسی می‌تواند موجب توسعه صادرات کالا نیز شود، چرا که می‌تواند کشور را به دنیا معرفی کند و فضایی را بسازد که کالاهای مختلف به کشورهای دیگر صادر شود. با جهشی که قیمت ارز داشته ظرفیتی ایجاد شده که بسیاری از کالاهای کیفی ایرانی می‌تواند توسط شرکت‌های صادرکننده خدمات فنی مهندسی کشور به بازارهای هدف صادر شود. با این ظرفیت می‌توان حتی چندین برابر ۳۵میلیارد دلار صادرات خدمات فنی مهندسی صادرات داشته‌باشیم؛ بنابراین می‌تواند بخش بزرگی از صادرات غیرنفتی ما را پوشش دهد و به مجموعه‌ای که استعداد این کشور است اما ازآن استفاده نمی‌شود نزدیک شود.

◉ برای توسعه صادرات این بخش چه خواسته‌ای از دولت دارید؟

توجه دولت باید به صادرات خدمات فنی مهندسی بیشتر شود. به عنوان نمونه عامل مشوق صادراتی که از سال ۸۱ به این سو اثبات شد که موجب جهش صادرات می‌شود، قطع شده است. این مشوق‌ها به عنوان شیرینی به شرکت‌ها نیست بلکه اثر کمک به قدرت رقابت این شرکت‌ها در عرصه جهانی دارد. وقتی ۵درصد مشوق صادراتی به شرکت‌ها می‌دهیم، آنها نیز ۵درصد تخفیف به مشتریان می‌دهند. در واقع در رقابت‌هایی که شرکت‌ها با ۳ درصد و ۴درصد بازنده می‌شوند شرکت‌های ما می‌توانند با این ۵درصد به اتکای جایزه برنده بشوند. این امر در سال‌های ۸۱ به این سو مشهود بود یعنی شرکت‌های ایرانی در برابر رقبای ترک (عمدتا رقبای ایرانی‌ها ترکیه‌ها است) برنده بودند. کیفیت کار ایرانی‌ها بهتر از ترکیه‌ای‌هاست اما شرکت‌های ترکیه‌ای از حمایت‌های دولت برخوردار هستند اما شرکت‌های ما خیر. در نتیجه رقابت در صحنه جهانی نابرابر می‌شود تا جایی که ترکیه در حال حاضر حدود ۲۵میلیارد تا ۳۰ میلیارد دلار صادرات خدمات فنی مهندسی دارد چراکه دولت ترکیه به خوبی این موضوع را می‌شناسد اما این بخش در کشور ما خیلی مظلوم واقع شده است.

در دوران تحریم شرکت‌های خدمات فنی مهندسی نیاز به حمایت‌های ویژه دارند. نخستین مقوله ضمانتنامه‌هاست که بسیاری کشورها از ایران نمی‌پذیرند. هرچند برخی کشورها چه ضمانتنامه صندوق ضمانت صادرات و چه بعضا بانکی را از ایران می‌پذیرند اما به طور کلی نیاز به کار فعال، متمرکز و منسجم وزارت امور خارجه و کمیسیون‌های مشترک دارد که ما شاهد این امر نیستیم.

صندوق ضمانت صادرات به نوبه خود سعی می‌کند اما تنهایی نمی‌تواند و باید مورد حمایت قرار گیرد. به عنوان نمونه معاونت اقتصادی وزارت امور خارجه صحبت‌های شیرین می‌کند اما در اجرا شاهد نتیجه‌ای نیستیم . این بخش باید در کشورهای دیگر برای موفقیت شرکت‌ها فعالیت‌های لازم را داشته باشد اما خیلی در این بخش‌ها فعال نیست. وزارت امور خارجه کشورهای دیگر در بخش صادرات خدمات فنی و مهندسی بسیار فعال‌تر از ما هستند چرا که آنها با مدیران و مقامات کشورها دیدار و درباره توسعه این بخش‌ها مذاکره می‌کنند. در عین حال که وزیر امور خارجه ما به خوبی و صمیمیت این کار را می‌کند اما زیرمجموعه آن اتفاقی نمی‌افتد.

مورد بعدی اینکه مقوله مشوق‌های صادرات را باید احیا کند. این مهم مانند چاشنی برای دینامیت است که حمایت اساسی از آنها برای رقابت‌های جهانی خواهد بود که تاثیر زیادی خواهد داشت اما مورد بی‌توجهی قرار گرفته است که البته در کل اقتصاد کشور عددی نخواهد بود.

◉ شرکت کیسون با رهبری شما چندین دوره صادرکننده نمونه و یک بار هم پیمانکار برتر جهان شد، از نگاه خودتان چه عاملی در این موفقیت‌ها موثر بوده است؟

عمدتا وفاداری مهندسان ما به ایرانی بودنشان و خدمت به کشور است. در سال‌هایی، ۴۰درصد صادرات خدمات فنی مهندسی کشور برای کیسون بود و ۳هزار مهندس داشتیم. بچه‌ها هرجا بودند یادشان نمی‌رفت که پرچم ایران روی سرشان است و باید از آن دفاع کنند و حتی اگر لازم بود ۲۴ساعته کار می‌کردند. در حال حاضر اما ۷۵۰نفر مهندس داریم که به دلایل تحریم و مشکلات داخلی متعدد حجم فعالیت ما کمتر شده است.

◉ از چه سالی صادرات را کلید زدید؟

اولین قانون که خود من هم روی آن کار می‌کردم در سال ۱۳۷۳ تصویب شد که راه برای شرکت‌های فعال این حوزه باز شد. شرکت ما از سال ۱۳۷۸ به بیرون از مرزهای ایران رفت چرا که در آن زمان بیشترین وقت و تلاش من در این بود که شرکت‌های دیگر را به این سمت هدایت کنم نه اینکه کیسیون اولین صادرکننده باشد. وقتی بستر صادرات این بخش را فراهم کردیم بعد هم خودمان وارد عمل شدیم. سال ۷۸ اولین کارما در قرقیزستان برای جاده‌سازی بود که راه موفق و با کیفیتی هم شد. پروژه دوم را هم در قرقیزستان گرفتیم و به مرور در کشورهای حوزه افریقا، خلیج‌فارس، آسیای میانه هندوستان و امریکای لاتین و ... فعالیت کردیم.

در حال حاضر نیز هرچند فعالان‌ها محدود شده است اما در آفریقا و آسیای میانه و عراق پروژه‌هایی در دستور کار داریم. هنوز هستیم اما کم‌نفس.

زهرا طهرانی
editor@smtnews.ir

متاسفانه از ظرفیت مهندسی کشور به خوبی استفاده نکرده‌ایم. از سال ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰ صادرات خدمات فنی مهندسی رشد و توسعه خوبی داشت اما بعد از آن روند نزولی به خود گرفت

یادداشت

عطش مهندسی



عاطفه خسروی
سردبیر

وقتی واژه مهندسی و مهندس مرتبط با ایران را در موتور جست‌وجوی گوگل جست‌وجو می‌کنید با فهرستی از اخبار مرتبط با ایران روبه‌رو می‌شوید که برخی از آنها عبارتند از:

حضور ۳۲ دانشگاه مهندسی ایران در فهرست دانشگاه‌های برتر دنیا.

رتبه‌های جهانی ایران در ۷ رشته مهندسی اعلام شد.

ایران، مهد مهندسی جهان.

رتبه ایران در تولید مهندس، سوم جهان است!

اخبار و گزارش‌هایی که نشان از اهمیت و البته پیشینه مهندسی در ایران دارد. مهندسی به‌طورکلی محصول دنیای مدرن نیست. سازه‌های تمدن‌های چندهزارساله حکایت از آشنایی سازندگان و معماران قدیم با علم مهندسی دارد. طراحی دستگاه اتوماتیک تغذیه فتیله چراغ، چرخ معبد چغازنبیل، توربین مولد حرکت در کتاب الجزری، سازه‌های آبی شوشتر، سازه عظیم وشگفت کاریز(قنات) در ایران نمونه‌هایی برای این مدعا هستند. حتی بسیاری پا را فراتر گذاشته و معتقدند جوهری نیشابوری که در قرن ششم هجری کتاب جواهرنامه نظامی (کتابی که به میناهای زرین‌فام روی آبگینه پرداخته و در آن به تعدادی فرمول اشاره شده که روی آبگینه نیز مورد استفاده قرار می‌گرفتند.) را نوشته، یک مهندس بوده یا تنسوخ‌نامه ایلخانی (کتابی در شناخت گوهرها و دانستن منافع سنگ‌ها و معرفت فلزات) که خواجه نصیرالدین طوسی در قرن هفتم هجری نوشته، چیزی کمتر از یک کتاب طراحی و مهندسی ندارد.

بنابراین می‌توان گفت مهندسی به‌لحاظ تاریخی محصول علم مدرن نیست؛ هرچند ابزارها و روش‌های مهندسی امروز به‌طور خیره‌کننده‌ای پیشرفته‌تر از قرون و اعصار گذشته است.

رفته‌رفته برای پاسخ به نیاز جوامع و توسعه صنعتی، شاخه‌های جدید و متنوع مهندسی ایجاد شد و کشورهایی که سرنوشت‌شان با انقلاب صنعتی گره خورده بود راهی جز تقویت بعد مهندسی نداشتند. کشورهایی هم که توان قابل‌توجهی در علم و فناوری نداشتند، کپی‌برداری از دانش و فناوری کشورهای صنعتی را پیش گرفتند و با مهندسی معکوس سعی کردند از این قافله عقب نمانند.

در ایران با ظهور دانشگاه‌های مدرن، دانشجویانی برای فراگیری دانش و مهندسی‌های جدید راهی غرب شدند و نخستین نسل مهندسان سال‌ها پیش تلاش کردند هر آنچه آموخته‌اند را برای پیشرفت و آبادانی کشور به‌کار بگیرند. در این بین توجه به نیاز توسعه اقتصاد (به‌تناسب زمان و مکان) به شاخه‌های مختلف صنعتی و مهندسان، فاکتور اصلی برای تعیین ظرفیت آموزش و تربیت مهندسان در بخش‌ها و رشته‌های مختلف دانشگاهی، بوده است.

به‌عبارت ساده‌تر اینکه سالانه به چه تعداد مهندس و در چه رشته‌هایی نیاز داریم متناسب با الگو و استراتژی کلان توسعه تعیین می‌شود؛ موردی که در ایران و شاید برخی از کشورهای در حال توسعه کمتر به آن توجه شده و تناسب نداشتن تعداد فارغ‌التحصیلان مهندسی با بازار کار به یکی از مهم‌ترین مشکلات بدل شده است. به علاوه اینکه آموزه‌های مهندسی در دانشگاه‌ها تناسب بالایی با آنچه در عمل و بازار کار به آن نیاز است ندارد؛ همان مشکل آموزه‌های تئوری و عملی.

از کمیت که بگذریم میزان اشتغال فارغ‌التحصیلان مهندسی در شغل‌های غیرمرتبط و مشاغلی غیر از آنچه که در دانشگاه برای آن تربیت شده‌اند، مسئله مهم دیگری است که در بعد کلان می‌تواند مانعی برای توسعه قلمداد شود.

این عطش مهندسی که در ایران دیده می‌شود شاید برای جوامع دیگر قابل درک نباشد. در بسیاری از کشورهای پیشرفته اروپایی در سال‌های اخیر حتی نوعی بی‌تفاوتی به تحصیل در رشته‌های فنی و مهندسی دیده می‌شود، در حالی که کشور ما پر است از فارغ‌التحصیلان رشته‌های مهندسی.

بااین همه این واقعیتی انکارناپذیر است که دانشگاه‌ها و منابع انسانی، درنهایت پیاده‌کننده الزامات انقلاب چهارم صنعتی در کشورها هستند. خوشبختانه در ایران به‌لحاظ دانشگاه، پژوهشگاه و مراکز پژوهشی و علمی و همین‌طور ایجاد پارک‌های علم‌وفناوری، مراکز رشد و شرکت‌های دانش‌بنیان اقدامات مثبت و ارزنده‌ای انجام شده، اما باید این مهم را پذیرفت که توان مهندسی یک کشور یک‌شبه به‌دست نمی‌آید. عنوان مهندس ممکن است برای دانشجوی جدیدالورود به دانشگاه جذاب و خوشایند باشد، اما نباید فراموش کنیم که پیشرفت یک کشور در علوم مهندسی و بکارگیری دانش مهندسی در صنعت، تنها با خلاقیت و زحمت و صرف وقت فراوان ممکن می‌شود؛ نه با القاب و سمت‌های دکتر و مهندس.

وزارت کشور در ابلاغیه‌ای اعلام کرد

وظایف شرکت پست و بیمه مرکزی برای جلوگیری از ورود کالاهای قاچاق

وزارت کشور در ابلاغیه به شرکت پست و بیمه مرکزی از آنان خواست تا در راستای تصمیم‌های ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز از حمل و جابه‌جایی و همچنین بیمه کردن کالاهای خارجی که منشأ وارداتی آنها نامشخص است اجتناب کنند و این امور را با رویت اسناد و مدارک گمرکی انجام دهند.

معاون امور استان‌ها و تشکل‌های اتاق بازرگانی ایران در نامه‌ای به روسای اتاق‌های سراسر کشور، تصمیمات وزارت کشور درباره نظارت بر حُسن اجرای بخشنامه‌های نهادهای متولی مبنی بر ممانعت از حمل و نقل و بیمه کردن کالاهای قاچاق را اطلاع‌رسانی کرد.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی تهران، بر اساس آنچه در این نامه مورد اشاره قرار گرفته است، پیرو ابلاغیه وزیر کشور و نماینده رئیس‌جمهوری در ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز پیرامون آخرین وضعیت قاچاق کالا به ویژه گروه کالایی لوازم خانگی، وظایف شرکت ملی پست و بیمه مرکزی در مبارزه با قاچاق کالا مشخص شده است.

بر این اساس، شرکت پست در اجرای تفاهمنامه منعقد شده با ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز موظف است به رده‌های تابع و شرکت‌های حمل و نقل دارای مجوز از شرکت پست ابلاغ کند که هنگام پذیرش کالای خارجی برای انتقال آن، از جمله کالاهای مربوط به فروشگاه‌های مجازی، اسناد خرید کالا از جمله فاکتور رسمی خرید برای کالاهای غیرتجاری و در مورد کالاهای تجاری، اسناد گمرکی را به خصوص در شهرستان‌های مرزی که امکان حمل کالاهای قاچاق از این شهرستان‌ها محتمل‌تر است، رویت کرده و نظارت کافی را به نحوی که امر جابه‌جایی مختل نشود، به عمل آورند.

همچنین به منظور جلوگیری از بیمه شدن کالاهای قاچاق مقرر شد، بیمه مرکزی به تمامی نمایندگان بیمه‌ها ابلاغ کند تا بیمه‌های خارجی را منوط به بررسی اسناد منشأ کالا کرده و از بیمه کردن کالاهای وارداتی غیرمجاز (قاچاق) خودداری کنند. در نامه اتاق ایران به اتاق‌های بازرگانی شهرستان‌ها از آنها خواسته شده تا بر حسن اجرای این ابلاغیه (در حوزه وظایف و اختیارات اتاق بازرگانی) نظارت داشته باشند.

بررسی راهکارهای توسعه همکاری‌های تجاری با امارات

سرپرست دفترعربی و افریقایی از برگزاری نخستین جلسه میز کشوری امارات در سازمان توسعه تجارت ایران خبر داد.

به گزارش روابط عمومی سازمان توسعه تجارت ایران، فرزاد پیلتن افزود: در نخستین جلسه میز کشوری امارات چالش‌ها و راهکارهای توسعه همکاری‌های تجاری با این کشور با حضور نمایندگان نهادهای دولتی و شرکت‌های عمده صادرکننده و واردکننده از این کشور و رئیس و اعضای هیات رئیسه اتاق مشترک بازرگانی ایران- امارات و اتحادیه صادرکنندگان میوه و تره‌بار مورد بررسی قرار گرفت. وی افزود: در این جلسه پس از بررسی آخرین وضعیت روابط تجاری و اقلام صادراتی و وارداتی ایران و کشور مذکور، چالش‌ها و راهکارهای توسعه مبادلات تجاری با امارات مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

سرپرست دفترعربی و افریقایی سازمان توسعه تجارت ایران گفت: همچنین در این جلسه مقرر شد برای رفع موانع فرا روی تجارت با امارات پیگیری‌های لازم به عمل آید.

تاسیس شرکت سهامی خاص رهاورد امواج لیان

تاسیس شرکت سهامی خاص رهاورد امواج لیان در تاریخ ۱۳۹۸/۰۹/۱۶ به شماره ثبت ۱۳۰۴۵ به شناسه ملی ۱۴۰۰۸۸۱۸۵۳۰ ثبت و امضا ذیل دفاتر تکمیل گردیده که خلاصه آن به شرح زیر جهت اطلاع عموم آگهی می‌گردد. **موضوع فعالیت:** واردات و صادرات و فعالیت‌های بازرگانی درصورت لزوم پس از اخذ مجوزهای لازم از مراجع ذیربط. **مدت فعالیت:** از تاریخ ثبت به مدت نامحدود. مرکز اصلی: استان بوشهر، شهرستان بوشهر، بخش مرکزی، شهر بوشهر، محله لیان، خیابان دانش‌آموز، کوچه ۱۵ شهید نواب صفوی، پلاک ۱۶. پاساژ برلیان، طبقه همکف کدپستی ۷۵۱۳۸۴۴۷۶۷ سرمایه شخصیت حقوقی عبارت است از مبلغ ۳۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال نقدی منقسم به ۶ سهم ۵۰۰۰۰۰۰۰۰ ریالی تعداد ۶ سهم آن با نام عادی مبلغ ۱۰۵۰۰۰۰۰۰ ریال توسط موسسین طی گواهی بانکی شماره ۱۳۶۶۴۰۳۲ مورخ ۱۳۹۸/۰۸/۲۸ نزد بانک ملت شعبه شهدا با کد ۳۷۲۲۶ پرداخت گردیده است والباقی در تعهد صاحبان سهام می‌باشد اعضا هیات‌مدیره خانم فاطمه راویان به شماره ملی ۳۴۹۰۱۹۷۶۹۰ و به سمت عضو هیات‌مدیره به مدت ۲ سال آقای محسن راویان به شماره ملی ۳۴۹۰۳۰۷۹۷۶ و به سمت نایب رئیس هیات‌مدیره به مدت ۲ سال آقای احسان راویان به شماره ملی ۳۴۹۰۳۸۵۱۱۱ به سمت رئیس هیات‌مدیره به مدت ۲ سال آقای سعید راویان به شماره ملی ۳۵۰۱۳۲۶۸۴۱ به سمت مدیرعامل به مدت ۲ سال. **دارندگان حق امضا:** سعید راویان به‌عنوان مدیرعامل و احسان راویان به عنوان رئیس هیات‌مدیره. **اختیارات مدیر عامل:** طبق اساسنامه بازرسان آقای حسین کاویانی مخصوص به شماره ملی ۳۴۹۰۳۹۲۰۸۶ به سمت بازرس علی‌البدل به مدت یک سال مالی آقای سیدمحمدرضا هاشمی به شماره ملی ۳۵۰۱۰۴۲۴۰۱ به سمت بازرس اصلی به مدت یک سال مالی روزنامه کثیرالانتشار گستره تجارت جهت درج آگهی‌های شرکت تعیین گردید. ثبت موضوع فعالیت مذکور به منزله اخذ و صدور پروانه فعالیت نمی‌باشد.

اداره کل ثبت اسناد و املاک استان بوشهر اداره ثبت شرکت‌ها و موسسات غیرتجاری بوشهر (۷۷۸۴۵۵)

سفیر هند در ایران خبر داد:

مذاکرات برقراری تعرفه‌های ترجیحی نهایی شد

همایش «بررسی راه‌های توسعه روابط تجاری-اقتصادی با کشور هند» در اتاق بازرگانی تهران برگزار شد. در این همایش که با حضور دبیرکل و تعدادی از اعضای هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، سفیر هند در ایران، نماینده یوکوبانک هند و همچنین مقاماتی از وزارت امور خارجه، نظام بانکی کشور و مشارکت چشمگیر فعالان اقتصادی برپا شده بود، به مشکلات و موانع افزایش همکاری‌های تجاری میان دو کشور پرداخته شد.

به گزارش اتاق بازرگانی تهران، این همایش با خیر مقدم دبیرکل و همچنین معاون بین‌الملل اتاق بازرگانی تهران به مهمانان و سخنرانان آغاز شد و پس از آن گدّام دارمندرا، سفیر هند در ایران، سخنانی درباره اهمیت تجارت در دنیای جهانی شده امروز ایراد و عنوان کردکه تجارت یکی از عواملی است که کشورها را به یکدیگر متصل می‌کند.

او با بیان اینکه ایران و هند، دو همسایه با روابط دیرینه هستند، ادامه داد: باید با تکیه بر روابط قدیمی خود، مراودات در قرن ۲۱ را به پیش برانیم. امکانات بالقوه بسیاری نیز برای ارتقای سطح مناسبات وجود دارد. توسعه مراودات دو کشور البته در ملاقات‌های نخست‌وزیر هند و رئیس‌جمهوری ایران نیز مورد تاکید قرار گرفته است. آنها در پنج سال گذشته، پنج بار با یکدیگر ملاقات کرده‌اند.

دارمندرا با بیان اینکه ارزش مبادلات تجاری ایران و هند در سطح قابل قبولی قرار ندارد، افزود: در تلاش هستیم تا با ایجاد ترتیباتی، مشکلات و موانع بانکی را برای فعالان دو طرف برطرف کنیم.

او به فعالان ایرانی حاضر در این نشست توصیه کرد که بازار هند را مورد بررسی قرار دهند و کالاهای قابل تامین برای ایران را احصا کنند. سفیر هند در ایران همچنین کسب و کارهای ایرانی را تشویق کرد که به هند صادرات داشته باشند. دارمندرا در ادامه پیشنهاد تهاتر کالاهای ایران و هندی را مطرح کرد و گفت که فعالان اقتصادی امکانات مورد نیاز خود از جمله در حوزه ترجیحات تعرفه‌ای و گمرکی و نیز مشکلاتشان در زمینه تجارت با هند را با سفارت هند در میان بگذارند.

در ادامه این جلسه گزارشی از وضعیت اقتصاد هند و ظرفیت‌های تجاری این کشور ارائه شد؛ به گفته مقامات سفارت هند در ایران تولید ناخالص داخلی این کشور حدود ۳ تریلیون دلار برآورد می‌شود که نسبت به ارتقای آن به ۵ تریلیون دلار تا ۵ سال آینده هدفگذاری شده است. همچنین حوزه‌های داروسازی، سلامت، آی‌تی، کشاورزی، تجارت الکترونیک، منسوجات و لوازم یدکی خودرو به عنوان حوزه‌های دارای مزیت برای تجارت با ایران معرفی شد. در همین حال، سفیر هند در ایران در ادامه سخنان خود از نهایی شدن مذاکرات برای برقراری تعرفه‌های ترجیحی در مورد برخی کالاها خبر داد و گفت که اقلامی برای قرار گرفتن در فهرست ترجیحات تعرفه‌ای تعیین شده است. او همچنین از ضرورت اجرایی شدن موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف میان دو کشور سخن گفت. دارمندرا در عین حال به ایجاد ترتیبات ریالی و روپیه‌ای برای تسهیل تجارت دوجانبه اشاره کرد.

سفیر هند در ایران سپس با اشاره به موقعیت جغرافیایی ایران تاکید کرد که ایران می‌تواند دسترسی هند به بازار اوراسیا و آسیای مرکزی را فراهم کند. او در ادامه به تخفیف ۴۰ درصدی هند و سازمان بنادر و کشتیرانی ایران به کشتی‌های ورودی به بندر چابهار نیز اشاره کرد.

پیشنهاد تشکیل کارگروه سه‌جانبه

در ادامه این همایش، محمدحسین بنی‌اسدی، رئیس اداره امور هند وزارت امور خارجه، با اشاره به اقدامات صورت گرفته در زمینه گسترش روابط تجاری دو کشور در طی سال‌های گذشته و تاثیرات و نتایج خوب آن گفت: تعامل و رفت و آمد میان دو کشور در سطوح مختلف برقرار است و این تعامل نقش مهمی در شناخت، ترفیع و در نهایت گسترش روابط دارد. ایران و هند در تمامی عرصه‌ها پیوندهای مشترک زیادی دارند و در تمامی این عرصه‌ها روابط در سطح مناسب و بسیار خوبی است.

بنی‌اسدی در ادامه دو پیشنهاد را مطرح کرد و اظهارکرد: تاسیس کارگروهی میان اتاق بازرگانی تهران و اداره امور هند در وزارت امور خارجه و همچنین سفارت هند که در صورت بروز مشکل پاسخگو باشد، راهگشاست و این واحد راه را برای همکاری بیشتر هموار خواهد کرد.

او افزود: از طرف دیگر بخش خصوصی می‌تواند با رهنمودهای خود مانع از روند نزولی تجارت شده و چنانچه همکاری بیشتری با بخش خصوصی انجام گیرد، می‌توان مکانیسمی برای حل مشکل و راهگشایی در زمان ایجاد چالش‌ها ابداع کرد.

حوزه‌های مهم در همکاری تجاری

در ادامه، ابراهیم جمیلی، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و هند، با تاکید بر این نکته که تکمیل زودهنگام ظرفیت این همایش، حاکی از وجود تمایل و علاقه فعالان اقتصادی بخش خصوصی برای همکاری با هند است، گفت: روابط تاریخی ایران و هند بر کسی پوشیده نیست و این دو کشور در حوزه‌های دیگر نیز روابط حسنه‌ای دارند.

او در ادامه زمینه‌های مهم همکاری تجاری میان دو کشور را برشمرد و افزود: مواد پتروشیمی نیز می‌تواند حوزه خوبی برای تجارت باشد؛ چرا که هند درحال‌حاضر، مواد پتروشیمی را گران خریداری می‌کند. علاوه بر این، در حوزه فناوری اطلاعات و همچنین معدن و صنایع معدنی توانمندی بالایی برای همکاری مشترک در زمینه‌های فنی تخصصی، اکتشاف، بهره‌برداری و فرآوری وجود دارد.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و هند بیان کرد: تحریم‌ها بیشتر از آنکه برای ایران سختی به بار آورده باشد، فرصت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری را از کشور هند ربوده است. با این حال اتاق بازرگانی تهران و اتاق مشترک ایران و هند آمادگی ارائه مشاوره به فعالان اقتصادی را دارند و مشوق راه‌های توسعه روابط مانند تاسیس شرکت مشترک هستند. جمیلی در پایان با تاکید بر این نکته که نباید تمامی امور را به تحریم ربط داد تصریح کرد: با وجود تحریم‌ها می‌توان با برنامه‌ریزی دقیق و مشخص مشکلات را از سر راه برداشت و فعالان اقتصادی لازم است در تمامی فعالیت‌های خود به صحبت‌های شفاهی بسنده نکرده و تمامی موارد را مکتوب و مبتنی بر قرارداد تنظیم کنند. نکته مهم دیگر این است که در تمامی قراردادها قید «مراجعه به مرکز داوری اتاق بازرگانی تهران در صورت بروز اختلاف» یکی از بندهای قرارداد باشد.

تاسیس شرکت‌های واسط

در ادامه، سید افخم رضا، رئیس اتاق هند- ایران با اشاره به اینکه این اتاق در جنوب هند مستقر است، افزود: هندی‌ها به همکاری تجاری و اقتصادی با ایرانی‌ها علاقه‌مند هستند. آنها حتی علاقه‌مند هستند که در ایران کارخانه تولیدی تاسیس کنند. از نظر ما نیز برای رفع موانع مراودات تجاری میان دو طرف، پیشنهاد می‌کنیم شرکت‌های واسطی تاسیس شود که ارتباط میان شرکت‌های هندی و ایرانی را برقرار کند.

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس کمیسیون «بهبود محیط کسب و کار و رفع موانع» تولید اتاق بازرگانی تهران نیز با اشاره به سفری که به تازگی به هند داشته است، گفت: تجهیزات ساختمانی، فرش و موکت، کود شیمیایی از جمله اقلامی است که بازار هند به آن نیاز دارد و فعالان اقتصادی می‌توانند این کالاها را به هند صادر کنند. پیشنهاد من این است که این کالاها به آن کشور صادر شود و در ازای آن کالا وارد شود. ضمن این که یکی دیگر از زمینه‌های همکاری میان دو کشور، همکاری‌های فنی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی است.

محمدرضا بختیاری، مشاور امور بین‌الملل اتاق بازرگانی تهران، نیز در ادامه این جلسه، با اشاره به تحریم‌های گذشته در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ میلادی (۱۳۹۱-۱۳۹۲) گفت: در آن دوره با وجود تحریم‌ها، اتاق بازرگانی برای توسعه روابط تجاری با کشور هند پیشقدم شد و حجم روابط تا حدود ۱۵ میلیارد دلار افزایش یافت و با توجه به سفارشاتی که مسئولان عالی‌رتبه دو کشور انجام داده‌اند، هدف رسیدن به حجم ۲۰ میلیارد دلار بود که متاسفانه امروزه این هدف نه‌تنها تحقق نیافته بلکه به نصف میزان قبلی نیز رسیده است.

وی ادامه داد: هند به عنوان کشور دوست و شریک تجاری ایران، چه چاره‌ای برای مقابله با تحریم به منظور جلوگیری از کاهش بیشتر حجم روابط تجاری اندیشیده است؟ درباره بانک پاسارگاد نیز باوجود هماهنگی‌های صورت گرفته توسط طرف ایرانی، همچنان موانعی از سمت کشور هند وجود دارد که از عملیاتی شدن آن جلوگیری می‌کند.

آیا ترس از تحریم از عملیاتی شدن بانک جلوگیری می‌کند؟ علاوه بر این با توجه به بحث انجام شده درباره تهاتر که یکی از راه‌های مناسب برای دور زدن تحریم‌هاست و پلتفرم‌هایی که درحال‌حاضر در درست طراحی هستند تا این عملیات خارج از چارچوب بانکی صورت گیرد، آیا از طرف کشور هند اقداماتی برای ایجاد این پلتفرم‌ها صورت گرفته است؟



فعالان اقتصادی امکانات مورد نیاز خود از جمله در حوزه ترجیحات تعرفه‌ای و گمرکی و نیز مشکلاتشان در زمینه تجارت با هند را با سفارت هند در میان بگذارند

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای خدمات تأمین خودرو

جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه
سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان تهران

سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان تهران در نظر دارد مناقصه عمومی یک مرحله ای تأمین خودرو در سال ۱۳۹۹ خودرا به شماره فراخوان ۲۰۹۸۰۰۳۳۳۰۰۰۰۰۰۳ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه و 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 ثبت نام را در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ۹۸/۱۱/۳۰ می باشد.

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه توسط مناقصه گران ساعت ۱۷ روز پنجشنبه تاریخ ۹۸/۱۲/۸
مهلت زمانی ارسال پاسخ فراخوان توسط مناقصه گران ساعت ۱۷ روز دوشنبه تاریخ ۹۸/۱۲/۱۹
زمان بازگشایی پاکت‌ها : ساعت ۹ صبح روز سه‌شنبه تاریخ ۹۸/۱۲/۲۰
اطلاعات تماس مناقصه گزار: آدرس تهران خیابان ظفر (دستگردی) خیابان دکتر محمد مصدق (نفت شمالی) نبش خیابان دوازدهم پلاک ۳۲ و تلفن ۵ - ۲۲۹۰۱۲۵۰ واحد پشتیبانی سازمان

۴۰۷۴/م الف

آگهی مناقصه عمومی نگهداری فضاهای سبز شهر کرمان

شناسه: ۴۰۰۱

شهرداری کرمان

شهرداری کرمان در نظر دارد انجام عملیات نگهداری فضاهای سبز مناطق پنج گانه را به شرح مندرج در جدول ذیل به مدت ۲۰ ماه و با مشخصات ذکر شده در اسناد مناقصه از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لذا از کلیه پیمانکاران تایید صلاحیت شده در **رشته کشاورزی از سازمان مدیریت برنامه ریزی (ساجات) یا نگهداری و خدمات فضای سبز از سازمان نظام مهندسی کشاورزی** دعوت بعمل می‌آید ضمن معرفی کتبی نماینده خود جهت خرید اسناد مناقصه از تاریخ ۹۸/۱۲/۳ لغایت ۹۸/۱۲/۱۳ و جهت تسلیم پیشنهادات تا تاریخ ۹۸/۱۲/۱۹ به مدیریت امور قراردادهای شهرداری مرکز به آدرس کرمان، میدان شورا، ساختمان جدید شهرداری مراجعه نمایند.

در ضمن شهرداری در رد یا قبول پیشنهادات مختار است وشرکت‌کنندگان باید مبالغ مشخص شده در جدول ذیل را (جهت هر کدام از مناقصه ها به صورت جداگانه) به عنوان ضمانت شرکت در مناقصه به یکی از صورت‌های ضمانت‌نامه بانکی و یا وجه نقد واریزی، به همراه سایر مدارک تحویل نمایند. بازگشایی پاکات در تاریخ ۹۸/۱۲/۲۰ انجام می‌شود و در صورتی‌که برندگان مناقصه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند ضمانت‌نامه آنها به ترتیب به نفع شهرداری منطقه مربوطه ضبط خواهد شد.بدیهی است که هزینه چاپ آگهی بعهده برندگان مناقصات می‌باشد و سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج است.

مدیریت ارتباطات و بین الملل شهرداری کرمان

مناقصه عمومی

سایپا

تامین ۱۱۶ ردیف لوازم یدکی ربات‌های هیوندایی ـ شناسایی منابع جهت تامین ریل‌های KBK

جهت دریافت مشخصات فنی و پیمان، لطفا به سایت اینترنتی WWW.SAIPACORP.COM بخش مناقصه‌ها و مزایده‌ها (مناقصه الکترونیکی) و یا سایت اینترنتی https://pur.saipacorp.com مراجعه فرمایید.
همچنین ما را در سایت اینترنتی https://auc.saipacorp.com دنبال کنید.

معاونت بازرگانی گروه - مدیریت خرید ماشین آلات، ابزار و قالب

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

شناسه: ۷۷۹۲۳۵

شرکت مدیریت منابع آب ایران
شرکت آب منطقه‌ای چهارمحال و بختیاری

شرکت آب منطقه‌ای استان چهارمحال و بختیاری در نظر دارد مناقصه زیر را ازطریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار و به شرکت‌های دارای **پایه ۵ و بالاتر رشته آب** ارجاع 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.

موضوع: جبران خسارت سیل کانال زهکش A و A1 شبکه آبیاری جونقان

برآورد و مدت انجام کار: حدود ۴ میلیارد ریال به مدت ۴ ماه شمسی

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: ۹۸/۱۲/۰۳ الی ۹۸/۱۲/۰۷

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: تا ساعت ۱۴:۳۰ روز دوشنبه مورخ ۹۸/۱۲/۱۹

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۹ صبح روز سه‌شنبه مورخ ۹۸/۱۲/۲۰

شرکت آب منطقه‌ای استان چهارمحال و بختیاری

قوه‌قضائیه
اداره کل ثبت اسناد و املاک استان قم

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

نوبت اول (م الف ۱۳۲۰)

جلسه هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مصوب ۱۳۹۰/۰۹/۲۰ با حضور امضاء کنندگان زیر در وقت مقرر در دبیر خانه هیات تشکیل .رای شماره ۱۳۹۸۶۰۳۳۰۰۰۱۰۰۳۰۱۰ پرونده کلاسه ۱۳۹۷۱۱۴۴۳۰۰۰۱۰۰۱۷۹۷ مربوط به تقاضای آقای علی نیک روش مبنی بر صدور سند مالکیت قسمتی از پلاک شماره ۱۱۵۱۸ اصلی واقع در بخش ۱ تحت بررسی است. پس از مطالعه پرونده و ملاحظه سوابق مشخص شد در رای صادره شماره ۱۳۹۸۶۰۳۳۰۰۰۱۰۰۳۰۱۰ اشتباهاتی به شرح زیر صورت گرفته است:

رای اصلاحی

با توجه به مفاد گزارش کارشناس به شماره ۱/۲۵۴۹۶ مورخ ۹۸/۱۱/۱۵ و با عنایت به اینکه طبق گزارش شماره ۱/۲۲۳۲۹ مورخ ۹۸/۱۱/۲۰ رای هیات تاکنون اجرانشده لذا مفاد رای صادره به شرح زیر اصلاح می گردد: طبق سند اقرار نامه اصلاحی به شماره ۱۱۶۸۱۳-۹۸/۱۱/۱۹ دفتر ۵۲ پلاک ۱۱۵۱۸/۱ اصلی بخش ۱ صحیح می باشد.
رای صادره قبلی با رعایت اصلاحات فوق قابل اجرا می باشد.

نوبت اول انتشار: ۹۸/۱۲/۰۳ نوبت دوم انتشار: ۹۸/۱۲/۱۷

محمدرضا ادیبان - رئیس ثبت اسناد و املاک منطقه یک قم



گزارش صمت از نشست اکسپو ۲۰۲۰ با حضور ۳ مسئول وزارت صنعت، معدن و تجارت

دولت تاجر خوبی نیست؛ بخش خصوصی بدرخشد





میلاد محمدی
editor@smtnews.ir

جلسه ستاد اکسپو با حضور نمایندگان دستگاه‌های مختلف در سالن مروارید نمایشگاه بین‌المللی تهران برگزار شد. این رویداد قرار است از مهر ۹۹ به مدت ۶ ماه برگزار شود.

حسین مدرس خیابانی، قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در نشست هماهنگی ستاد ملی اکسپو حضور یافت و نقطه نظرات خود را در راستای پیشبرد اهداف این رویداد بین‌المللی بیان کرد. وی برگزاری اکسپوها را یک رویداد فرهنگی و اقتصادی بسیار مهم در دنیا دانست که ۶ ماه تمام کشورها و مردم دنیا را به خود مشغول می‌کند.

این مقام مسئول افزود: تمامی مباحث مرتبط با آخرین پیشرفت‌ها، فناوری‌ها، دستاوردهای علمی، فرهنگی و اجتماعی در کنار ظرفیت‌ها و توانمندی‌های اقتصادی یک کشور، همه در قالب برگزاری رویداد اکسپو گردهم جمع می‌شوند و ما نیز به عنوان جمهوری اسلامی ایران با فرهنگ غنی که داریم باید با تمام دستگاه‌های اجرایی، فعالان اقتصادی و بخش خصوصی در برگزاری هرچه مؤثرتر این رویداد تلاش کنیم.

مدرس خیابانی اظهارکرد: برای اینکه جایگاه خود را در نمایشگاه‌های سایر کشورها باز کرده و بتوانیم برخی نمایشگاه‌های تخصصی را برای معرفی دستاوردها و ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران در دنیا برگزار کنیم، باید رایزنی گسترده‌ای را انجام دهیم اما با فضایی که اکسپوی ۲۰۲۰ دوبی پیش روی ایران قرار داده، اگرچه برخی از کشورهای دنیا به خیال خودشان قصد منزوی کردن ایران را دارند، اما یک فرصت بی‌بدیل خواهیم داشت که با استفاده از تمامی ظرفیت‌های خود بتوانیم چهره واقعی جمهوری اسلامی ایران را به کشورهای دنیا نشان دهیم.

قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به فضای بسیار مؤثری که نمایشگاه اکسپو در اختیار ایران برای معرفی عرصه‌های مختلف اقتصادی و رویدادهای فرهنگی، اجتماعی و هنری کشور فراهم می‌آورد، خاطرنشان کرد: اگر از این فضا استفاده نکنیم، بعدها غبطه خواهیم خورد. این در شرایطی است که یکی از دلایلی که کمتر به اکسپو پرداخته شده و هنوز هم مشغله فکری بسیاری از کشورها، قرار نگرفته آن است که از فضای رسانه برای معرفی اهمیت این رویداد بین‌المللی استفاده نکرده‌ایم. پس باید یک پیوست رسانه‌ای دقیق و منسجم برای معرفی این رویداد بزرگ بین‌المللی تدوین و عملیاتی کنیم.

وی از شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران درخواست کرد تا فایل مشارکت دستگاه‌های اجرایی را در نمایشگاه اکسپوی ۲۰۲۰ دوبی در بازه زمانی پیش از برگزاری اکسپو نبندد و گفت: این نمایشگاه قرار است ۶ ماه در جریان باشد و بنابراین هر یک از دستگاه‌های اجرایی باید از ۲۱ مهر سال ۹۹ که این نمایشگاه آغاز به کار می‌کند تا ۲۱ فروردین ۱۴۰۰کاملا در این نمایشگاه فعال بوده و برنامه‌های خود را متناسب با شرایط به روزرسانی داشته باشند؛ این درحالی است که شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران نیز باید جایی را نیز در برنامه‌ریزی‌های خود برای موارد غیرقابل پیش‌بینی قرار دهد و زمینه‌ای را فراهم سازد که فرصت حضور همه بخش‌ها در طول ۶ ماه فراهم شود.

باید خروجی اقتصادی داشته باشد

مدرس خیابانی با بیان اینکه اکسپوی ۲۰۲۰ دوبی باید برای ایران خروجی اقتصادی داشته باشد، گفت: ورودی‌های ایران به این نمایشگاه، می‌تواند از جنس فرهنگ، هنر، اقتصاد و موضوعات مرتبط با تمدن و یا حتی مباحث اجتماعی، فناوری، کشاورزی، صنعت و معدن باشد؛ ولی آنچه که از این محل

> اکسپو ۲۰۲۰ دوبی علاوه بر اینکه برای ایران به مفهوم تجاری و اقتصادی حائز اهمیت است به لحاظ سیاسی نیز از درجه اهمیت بالایی برخوردار است؛ بنابراین تلاش داریم در قالب آن بتوانیم رایزنی‌های فشرده اقتصادی و سیاسی را انجام دهیم

عاید کشور می‌شود، شامل دو خروجی مهم است؛ به نحوی که خروجی اول باید از جنس صادرات کالا و خدمات ایرانی و خروجی دوم نیز می‌بایست از بابت سرمایه‌گذاری کشورهای دیگر در ایران با توجه به ظرفیت‌های ارائه شده در این نمایشگاه باشد.

قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: گردشگری نیز در گروه صادرات ایران قرار می‌گیرد و باید به این بخش نیز توجه ویژه داشته و حواسمان باشد که در دوره نمایشگاه، جذب گردشگر نیز باید مدنظر قرار گیرد تا در نهایت خروجی این نمایشگاه برای ایران، آورده‌های اقتصادی از جنس رونق صادرات کالا و خدمات داشته باشد؛ بنابراین اگر غیر از این باشد، حتما از ظرفیت بی‌نظیر اکسپو به خوبی استفاده نشده است.

وی تاکید کرد: باید از تمام ظرفیت‌های دستگاه‌های دولتی و خصوصی استفاده کرده و امور را به صورت غیرمتمرکز تا زمان برگزاری نمایشگاه مدیریت کرد، به این معنا که پراکندگی مناسبی از حیث کمیته‌های تخصصی شکل گرفته و نتایج و تصمیمات آنها به صورت مرتب رصد شود. در این میان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با طیف گسترده‌ای از بخش‌های مختلف نیز باید مسئولیت مناسبی در این حوزه داشته و به خوبی آن را ایفا نماید.

نقطه تماس دولت و بخش‌خصوصی

این مقام مسئول در وزارت صنعت، معدن و تجارت با تاکید بر اینکه تشکل‌ها نقطه تماس دولت و بخش خصوصی هستند، گفت: تشکل‌گرایی امروز نمادی است که باید از سوی تمامی دستگاه‌های دولتی تمرین شود؛ این در حالی است که نقطه تماس بخش خصوصی با دولت انجمن‌ها و تشکل‌ها هستند و غیر از این نباید عمل شود؛ پس حرکت انفرادی در برنامه‌ریزی مرتبط با حوزه اکسپوی ۲۰۲۰ دوبی نیز، نباید صورت گرفته و باید از ظرفیت تمامی تشکل‌ها با محوریت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران بهره گرفت؛ به نحوی که اگر قرار است کالاهای مهمی همچون زعفران، خرما، پسته و فرش ایرانی در اکسپو معرفی شود، حتما و حتما باید با مشارکت تشکل‌های تخصصی این حوزه، کار برنامه‌ریزی و اجرا را صورت داد.

وی ادامه داد: امروز تشکل‌ها، جلوه همگرایی و نقطه تماس بخش خصوصی با دولت هستند و کنترل و نظارت بر آنها نیز بسیار راحت‌تر از سپردن امور به شرکت‌ها و بنگاه‌ها است؛ ضمن اینکه همگرایی و هم‌افزایی باید میان دولت با این تشکل‌ها صورت گیرد و حتی هر درخواستی که برای حضور در اکسپو به ستاد اکسپو ارجاع داده می‌شود، باید در قالب تشکل‌ها قابل بررسی باشد و حتی درخواست‌های انفرادی نیز مورد بررسی قرار نگرفته و پذیرش نشوند.

مدرس خیابانی با تاکید بر اینکه ۴ حوزه باید در اکسپو درگیر کار شوند، گفت: حوزه اول استانها هستند که باید از ظرفیت استانها و مناطق آزاد کشور بهترین استفاده را صورت داد؛ به نحوی که استان‌هایی که قطب صادرات هستند، نقش ویژه‌ای را در این حوزه پذیرفته و با نظارت ستاد اکسپو، بخشی از امور را اجرایی نمایند؛ این در شرایطی است که در حوزه دوم، طیفی از کالاهای صادراتی در کشور قرار می‌گیرند که معرف تمدن ایرانی بوده و باید به دنیا به عنوان یک ظرفیت و ظرفیت منحصر به فرد معرفی شوند که نمونه آن پسته، خشکبار، زعفران و فرش هستند؛ اما درکنار آنها باید طیفی از خدمات هنری-سینمایی، موسیقی اصیل ایرانی و کالاهای نانوفناوری وهای تک نیز مدنظر قرار گیرند و به دنیا معرفی شوند.

قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی ادامه داد: در عین حال باید در قالب تورهای گردشگری، تلاش کنیم تا از ظرفیت‌های گردشگری و مناطق بکر گردشگری ایران از جمله تورهای طبیعت‌گردی استفاده کنیم و نقش ویژه‌ای را برای آنها در اکسپو قائل شویم. مدرس خیابانی گروه سوم را کالا و خدماتی دانست که باید در قالب تشکل‌ها معرفی شوند و البته نباید برای آن، تنها قائل به یک تشکل شد، بلکه هر تشکلی که کالا و خدمات عرضه می‌کند باید سهم خود را در اکسپو و برگزاری هر چه بهتر آن داشته باشد. وی گروه چهارم را هنرهای زیبا و صنایع دستی دانست که نباید در فرآیند تقسیم کار اکسپو، آن را فراموش کرد. مدرس خیابانی، شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران را مکلف کرد تا با برگزاری همایش‌های استانی و منطقه‌ای به ویژه با رویکرد نقش‌آفرینی ایران در تجارت با اوراسیا، زمینه‌ای را فراهم آورد تا حضور بخش‌های مختلف علاوه بر توجه به ظرفیت‌های اکسپو در معرفی کالا و خدمات ایرانی به دنیا، همراه با توجه ویژه به اوراسیا و تجارت با این کشورها باشد.

توجه به سلایق بومی و فرهنگی

وی ادامه داد: باید به سلایق بومی و فرهنگی کشورهای هدف صادراتی توجه ویژه‌ای کرد، همانطور که کشورهای صادرکننده کالا به ایران از جمله چین، به شیوه بسیار جالبی به سلایق بومی و فرهنگی ایرانی‌ها توجه می‌کنند تا بتوانند در قالب کالاهای صادراتی خود، تقریب فرهنگی و سلیقه‌ای بیشتری با مشتریان ایرانی داشته باشند؛ پس باید بر روی بازارهای هدف نیز به صورت تخصصی کار کرده و در کنار آن، به کالاهای ویژه صادراتی خود که با نام ایرانی شناخته می‌شوند نیز، توجه کرد تا با سلایق مختلف، بتوان خریداران بیشتری را از دنیا برای آن جذب نمود.

مدرس خیابانی در ادامه با اشاره به تعدد و تکثر تاجران ایرانی در خرید و فروش کالاهای تولید ایران گفت: متاسفانه به دلیل تکثر صادرکنندگان و واردکنندگان ایرانی، هم کالاهای خود را به دنیا ارزان می‌فروشیم و هم گران از دنیا، کالا می‌خریم، در حالیکه باید تلاش کنیم تشکل‌محور حرکت کرده و در حوزه صادرات، از ظرفیت تشکل‌های بزرگی همچون کنفدراسیون صادرات ایران و کمیسیون صادرات اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران بهره مناسبی داشته باشیم.

وی در بخش دیگری از سخنان خود، با تاکید بر ظرفیت‌های بی‌نظیر رسانه ملی خاطرنشان کرد: باید از ظرفیت‌های رسانه ملی برای معرفی اکسپو و اهمیت حضور ایران در این رویداد بزرگ بین‌المللی استفاده کرد، چراکه اکسپو ظرفیت بسیار عالی و بالایی برای معرفی ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و کالاهای صادراتی ایران دارد و باید به بهترین شکل از آن استفاده کرد.

مدرس خیابانی همچنین گفت: سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران(ایمیدرو) و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران(ایدرو) باید در اکسپو نقش‌آفرینی کنند.

وی افزود: باید یک مدیر کنترل پروژه نیز در ستاد اکسپو، تمامی بخش‌ها را به شکل فوق‌العاده‌ای کنترل کرده و نظارت کافی بر حسن انجام کارها داشته باشد؛

از سوی دیگر، باید مسیر حضور بخش‌خصوصی را هموارتر کرد و به این نکته توجه نمود که دولت هیچگاه تاجر خوبی نبوده و صادرکننده و واردکننده خوبی به شمار نمی‌آید.

مدرس خیابانی با اشاره به حرکت جهادگونه صادرکنندگان کشور در تامین ارز مورد نیاز صادرات خاطرنشان کرد: در شرایطی که دولت برای جابه‌جایی ارز مورد نیاز یک مربی ورزشی با مشکل مواجه بود، صادرکنندگان کشور توانسته‌اند ۳۲ میلیارد دلار صادرات انجام داده و ارز حاصل از آن را به کشور برگردانند. این یک افتخار بزرگ است و در فضای تحریمی، که سخت‌ترین شرایط پیش روی اقتصاد ایران قرار داده شده است، آنها توانسته‌اند حرکت مویرگی ارزرسانی برای تامین نیازهای کشور را صورت دهند و باید به آنها دست مریزاد گفت.

قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: از اتاق بازرگانی نیز برای نقش‌آفرینی در اکسپو بیش از قبل انتظار می‌رود و باید کمیته‌ای میان اتاق بازرگانی و تشکل‌های بخش‌خصوصی تشکیل شده و با مسئولیت اتاق بازرگانی هر آنچه که در قالب کالا و خدمات باید در اکسپو عرضه شود را با حضور تشکل‌ها مدیریت نمود. در این میان کنفدراسیون صادرات ایران و کمیسیون صادرات اتاق بازرگانی ایران نقش جدی دارند و می‌توانند کمک کنند.

قدرت‌نمایی درکنار ۱۹۲ کشور دیگر

بهمن حسین زاده نیز در نشست ستاد ملی اکسپو با اشاره به برگزاری اکسپو ۲۰۲۰ در امارات گفت: این نمایشگاه به عنوان مهم‌ترین نمایشگاه دنیا از مهر ماه سال آینده تا فروردین سال ۱۴۰۰ به مدت ۶ ماه برگزار می‌شود که در قالب آن تلاش داریم ظرفیت‌ها و فرصت‌ها صادراتی ایران را در یک برنامه‌ریزی مشخص به دنیا معرفی کنیم. مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران افزود: در قالب حضور ۶ ماهه ایران در اکسپو ۲۰۲۰ دوبی علاوه بر اینکه فرصت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری ایران را به دنیا معرفی خواهیم کرد تلاش داریم تا هیأت‌های تجاری را به منظور رونق صادرات کالاهای ایرانی با سایر کشورهای دنیا تبادل کنیم به خصوص اینکه ۱۹۲ کشور در این نمایشگاه به مدت ۶ ماه حضور خواهند داشت. وی تصریح کرد: علاوه بر اینکه اکسپو ۲۰۲۰ دوبی برای ایران به مفهوم تجاری و اقتصادی حائز اهمیت است به لحاظ سیاسی نیز از درجه اهمیت بالایی برخوردار بوده بنابراین تلاش داریم در قالب آن بتوانیم رایزنی‌های فشرده اقتصادی و سیاسی را انجام دهیم.

حسین زاده از ساماندهی صادرکنندگان برای عرضه و معرفی ظرفیت‌ها و کالاهای صادراتی ایران در این نمایشگاه خبر داد و گفت: چنانچه تعداد صادرکنندگان را در این نمایشگاه شاهد باشیم، در سطح قیمت‌گذاری کالاهای صادراتی دچار مشکل خواهیم شد که بر این اساس از اتاق و تشکل‌های صادراتی درخواست کرده‌ایم تا با ساماندهی صادرکنندگان در قالب یک برند واحد از هر کالا در این نمایشگاه حضور یابند.

وی با بیان اینکه نمایشگاه‌های تخصصی را نیز در حاشیه برگزاری اکسپو ۲۰۲۰ دوبی تدارک دیده ایم، خاطرنشان کرد: نمایشگاه ۲۵ میلیون بازدیدکننده دارد و در حاشیه آن تلاش شده تا رایزنی‌های فشرده‌ای با مرکز تجارت جهانی دوبی داشته باشیم.

حسین زاده از ارائه گزارش نهایی اکسپو در هیأت دولت در فروردین ماه ۹۹ خبر داد و گفت: در قالب اکسپو امارات مذاکرات اقتصادی و سیاسی فشرده‌ای با دولت امارات خواهیم داشت.

وی گفت: در اکسپو دو هدف جذب سرمایه‌گذار خارجی و رونق صادرات کالا را دنبال خواهیم کرد و بسته‌های سرمایه‌گذاری را نیز برای آن تدارک خواهیم دید.

> باید از تمام ظرفیت‌های دستگاه‌های دولتی و خصوصی استفاده و امور را به صورت غیرمتمرکز تا زمان برگزاری نمایشگاه مدیریت کرد

خبر

پایان نمایشگاه حمایت از ساخت داخل در صنعت پتروشیمی

نمایشگاه حمایت از ساخت داخل در صنعت پتروشیمی از تاریخ ۲۷ تا ۲۹ بهمن ماه در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی جزیره کیش بعد از سه روز به کار خود پایان داد. به گزارش گسترش نیوز، «کنسرسیوم بیمه‌های انرژی» به راهبری شرکت بیمه ایران یکی از مجموعه‌های پیشرو و فعال در صدور بیمه نامه‌های تخصصی انرژی برای بیش از ۱۰۰ واحد پتروشیمی در کشور از جمله هلدینگ صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس و هلدینگ تاپیکو است که با زیرمجموعه‌های خود در این رویداد حضور داشته است. حمیدرضا علی‌محمدی، مدیر بیمه‌های مهندسی و انرژی با اشاره به این نمایشگاه اظهارکردند: « بر اساس تحریم‌هایی که از سال ۱۳۸۸ بر صنعت نفت کشور تحمیل شد، صنعت نفت ناچارا مجبور به تهیه بیمه نامه‌های خود از بیمه گران داخلی شد.با عنایت به شرایط اضطراری و با همکاری کارشناسان صنعت نفت و کارشناسان صنعت بیمه از جمله بیمه ملت تاکنون توانسته‌ایم بیمه نامه‌های لازم را تهیه و ارائه نماییم.» بر اساس این گزارش در این نمایشگاه امین احمدیان (معاون بازاریابی و فروش)، فرهاد عظیمی (معاون فنی بیمه‌های اموال و مسئولیت) و وهاب جوادی(مدیر بازاریابی) و مهندس اسدی افکند(سرپرست اداره بیمه‌های انرژی) با حضور فعال در نمایشگاه جلساتی با دیگر شرکت‌کنندگان در نمایشگاه برگزار کردند. در این جلسات مسئولان مختلف ضمن معرفی رشته‌های بیمه‌ای، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های خود بر ایجاد تعاملات و همکاری تاکید کردند.

فلسطینی‌ها خواستار تحریم اکسپو ۲۰۲۰ دوبی شدند

نهادهای فلسطینی به دلیل مشارکت اسرائیل، مقامات و کشورهای عربی را به تحریم نمایشگاه بین‌المللی «اکسپو» دوبی که قرار است در اکتبر سال ۲۰۲۰ افتتاح شود، دعوت کردند.

به گزارش ایرنا ۲۵ موسسه و اتحادیه فلسطینی در بیانیه مشترکی اعلام کردند که مشارکت اخیر اسرائیل (در اکسپو ۲۰۲۰ دوبی) را نمی‌توان فقط به عنوان یک بیانیه سیاسی در مورد توسعه روابط عادی‌سازی با برخی از رژیم‌های عربی به ویژه کشورهای حاشیه خلیج‌فارس دانست زیرا بیش از مفهوم عادی‌سازی است.

این نهادها و موسسه‌های فلسطینی افزودند: این نخستین بار نیست که رژیم امارات عادی‌سازی با اسرائیل را آغاز کرده است بلکه شرکت دولت اشغالگر در نمایشگاه اکسپو ۲۰۲۰ دوبی بخشی از یک سری برنامه‌های طولانی عادی‌سازی است که شامل روابط اقتصادی، نظامی، ورزشی، سیاسی و سایر موارد می‌شود.

در این بیانیه آمده است: عادی‌سازی سلاحی است که دشمن صهیونیستی برای صیقل دادن به چهره و جنایات مداوم خود و همچنین تلاش برای جلوگیری از انزوای روزافزون خود انجام می‌دهد و برای تحقق آن از فعالیت‌های رسمی، فرهنگی، دانشگاهی، هنری، ورزشی، تجاری و سایر فعالیت‌ها استفاده می‌کند.

موسسه‌های فلسطینی هشدار دادند که خطر سازش با اسرائیل فقط متوجه فلسطین نیست بلکه برای همه مردم منطقه خطرناک است.

اکسپو از مهم‌ترین رویدادهای بین‌المللی به شمار می‌رود که هر ۵ سال یک بار در یک کشور برگزار می‌شود و به مدت ۶ ماه ادامه دارد و در طول برگزاری آن جدیدترین دستاوردها و خلاقیت‌های بشری از سراسر دنیا به نمایش در می‌آید.

اکسپو ۲۰۲۰ برای نخستین بار در منطقه خاورمیانه برگزار می‌شود و پیش‌بینی شده است در جریان آن، امارات از ۲۰ اکتبر سال ۲۰۲۰ میلادی (۲۸ مهر ۱۳۹۹) تا ۱۰ آوریل ۲۰۲۱ (۲۱ فروردین ۱۴۰۰)میزبان حدود ۲۰۰ کشور جهان باشد.

رژیم صهیونیستی اعلام کرده که در این نمایشگاه شرکت خواهد کرد و «بنیامین نتانیاهو» نخست وزیر این رژیم چندی پیش شرکت در اکسپو ۲۰۲۰ دوبی را نشانه پیشرفت روند عادی‌سازی روابط بین تل آیو و کشورهای عربی عنوان کرده بود.

یادداشت

اقدام‌هایی برای افزایش کارآیی بانک‌ها



علی صادقین
کارشناس اقتصاد

در چند دهه گذشته همواره ابزارهای بانک مرکزی و سیاست‌های پولی چه انبساطی و چه انقباضی، درحالی در راستای تامین مخارج دولت یا اجرای سیاست‌های مالی به‌کار گرفته شده که این موضوع مشکلات زیادی را برای بخش پولی و اقتصاد کشور ایجاد کرده است. کسری منابع در بانک‌ها، بلوکه شدن منابع بانک‌ها در یک بخش خاص، افزایش مطالبات معوق شبکه بانکی، نبود تعادل در منابع و مصارف بانک‌ها و... از جمله موضوع‌هایی است که سبب شده بانک‌ها نتوانند از کارآیی لازم برخوردار باشند و در حوزه اقتصاد عملکرد مطلوبی به جای بگذارند. برای رفع این مشکلات و کارآتر کردن نظام بانکی کشور، لازم است که نقش دولت در حوزه بازار پول و حتی بازار سرمایه کمرنگ می‌شود و در عمل سیاست پولی در راستای تنظیم نرخ بهره، تثبیت اقتصاد، جهت‌دهی مناسب به تخصیص منابع و... به‌کار گرفته شود. بی‌تردید شرایط اقتصادی کشور ایجاب می‌کند که نسبت به توانمند کردن بانک‌ها اقدام شود تا بلکه این مهم اثرش را در بهبود شرایط اقتصادی کشور و رفع مشکلات بخش‌های مولد داشته باشد. در این بین توجه به کاهش ریسک اعتباری و افزایش قدرت اعتباردهی بانک‌ها از جمله موضوع‌های مهمی است که باید در اولویت قرار گیرد. ما نیازمند اصلاح ساختار در نظام بانکی هستیم و با اصلاحات و تغییر رویه‌هاست که می‌توان امیدوار بود نهاد سیاست‌گذار، وضعیت، جایگاه، چارچوب و اختیارات خودش را مشخص‌تر ببیند و بانک‌های تجاری هم با اصلاح عمیق مالی و شفافیتی که در صورت‌های مالی‌شان ایجاد می‌شود، نقش بهتری در تامین مالی بخش‌های اقتصادی داشته باشند.

با این اقدام‌ها نظام بانکی ساماندهی و نظم بیشتری خواهد گرفت و این را می‌توان به‌عنوان نخستین گام مالی، مثبت ارزیابی کرد چون در این شرایط است که به‌تدریج شرایط بهتری در نظام بانکی و در کل اقتصاد کشور حاکم خواهد شد و این موضوع تاثیرش را کلیت اقتصاد خواهد گذاشت.

اخبار

امهال بدهی تولیدکنندگان



رئیس کل بانک مرکزی اعلام کرد: بانک‌ها موظف هستند در صورت درخواست تولیدکنندگان، با دریافت ۷.۵ درصد مانده بدهی برای یکبار و با تنفس ۶ ماهه و با حداکثر اقساط ۵ ساله بدهی آنها را امهال کنند. عبدالناصر همتی رئیس کل بانک مرکزی در پست اینستاگرامی خود از یک خبر خوب برای تولیدکنندگان گفت و نوشت: «در جلسه اخیر شورای پول و اعتبار مشکل تولید کنندگانی که تمام یا بخشی از بدهی آن‌ها معوق شده است، مطرح و مصوب شد: بانک‌ها موظف هستند در صورت درخواست تولیدکنندگان، با دریافت ۷.۵ درصد مانده بدهی برای یک بار و با تنفس ۶ ماهه و با حداکثر اقساط ۵ ساله بدهی آن‌ها را امهال کنند. مهلت استفاده از این تسهیلات تا پایان شهریور ماه ۱۳۹۹ است.»

قدردانی از ارائه خدمات مناسب پست بانک

معاون توسعه سرمایه انسانی و مدیریت منابع وزارت ارتباطات از همکاری و تعامل سازنده پست بانک در راستای ارائه خدمات مناسب به‌ویژه اعطای تسهیلات به اعضای صندوق پس انداز کارکنان وزارتخانه قدردانی کرد. به گزارش روابط عمومی پست بانک ایران، وی با اشاره به انعقاد تفاهمنامه تعامل و همکاری مشترک با این بانک درباره ارائه خدمات مالی و بانکی برای افتتاح حساب و پرداخت تسهیلات قرض الحسنه به کارکنان این وزارتخانه، از زحمات بی‌شائبه بهزاد شیری مدیرعامل و کارکنان خدوم این بانک در اجرای مطلوب تفاهمنامه مذکور قدردانی کرد. بنابراین گزارش، پست بانک ایران به عنوان بانک توسعه‌ای و تخصصی حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات(ICT) و بانک عامل این حوزه تمامی خدمات بانکی را به کارکنان این مجموعه و سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته و پیمانکاران آنها ارائه می‌کند.

مدیریت ریسک بانک‌ها با کمک مهندسی مالی

زهره محسنی‌شاد
editor@smtnews.ir



بانک‌ها و موسسه‌های مالی در حالی همواره با خطر ریسک‌های گوناگون روبه‌رو هستند که بی‌تردید بهره‌گیری از مهندسی مالی می‌تواند درست از ریسک‌ها موجود، با ابزارهای جدید و خلاقانه این دغدغه مهم را که همواره فعالان حوزه مالی و بانکی با آن روبه‌رو هستند را برطرف کند

مهندسی مالی عبارت است از بهره‌گیری از تکنیک‌های ریاضی برای حل مسائل مالی. مهندسی مالی با استفاده از ابزار و دانش در زمینه‌های علوم رایانه، آمار، اقتصاد و ریاضیات کاربردی برای حل مسائل مالی فعلی و ارائه محصولات نوآورانه مالی در آینده اقدام می‌کند و گاهی برای تحلیل‌های تکنیکال، در بانک‌ها و مؤسسه‌های مالی و اعتباری و صندوق‌های سرمایه‌گذاری استفاده می‌شود.

مهندسی مالی یکی از رشته‌های جدید در حوزه مالی و در حقیقت زیربنای خلاقیت در بازارهای مالی به‌شمار می‌رود که درصدد تطبیق دادن ابزارهای مالی موجود با شرایط بازار و طراحی ابزارهای مالی جدید برای استفاده از فرصت‌های سودآوری در بازار است.

صنعت مالی همیشه با ابزار و محصولات سرمایه‌گذاری جدید و نوآورانه برای سرمایه‌گذاران و شرکت‌ها روبه‌رو است که بیشتر این محصولات با روش‌های مهندسی مالی توسعه پیداکرده‌اند. با استفاده از مدل‌سازی ریاضی و مهندسی کامپیوتر، مهندسان مالی قادر به تست و انتشار ابزارهای جدید مالی مانند روش‌های جدید تحلیل سرمایه‌گذاری، پیشنهادهای جدید بدهی، سرمایه‌گذاری‌های جدید، استراتژی‌های معاملاتی جدید، مدل‌های مالی و... هستند.

مهندسان مالی مدل‌های کمی ریسک را برآورد می‌کنند تا عملکرد ابزار مالی را پیش‌بینی و پیشنهادهای سرمایه‌گذاری در بخش‌های گوناگون را از دیدگاه بلندمدت ارزیابی کنند، همچنین نوع ریسک هر محصول و ابزار مالی را در بازارهای مالی گوناگون مشخص می‌کنند.



سیدحسین سلیمی



پیمان مولوی

ساختار مهندسی مالی

مهندسان مالی در همکاری با شرکت‌های بیمه، شرکت‌های مدیریت دارایی، صندوق‌های بیمه و بانک‌ها روی معاملات خصوصی، مدیریت ریسک، مدیریت سبد سرمایه‌گذاری، مشتقات و گزینه‌های قیمت‌گذاری محصولات ساختاریافته و بخش‌های مالی این شرکت‌ها کار می‌کنند.

درحالی‌که مهندسی مالی از آمار، شبیه‌سازی‌ها و تحلیل‌ها برای طراحی و پیاده‌سازی فرآیندهای مالی جدید برای حل مسائل استفاده می‌کند، این زمینه همچنین استراتژی‌های جدیدی را ایجاد می‌کند که شرکت‌ها بتوانند از مزیت‌های آن برای به حداکثر رساندن سود خود استفاده کنند.

با توجه به این مهم، واضح است که این دانش مالی، ابزارها و بازارهای مالی را به‌واسطه نوآوری‌ها، سختگیری و دقت می‌تواند به سطوح جدیدی برساند.

از آنجایی که با کمک این دانش مالی، متخصصان این حوزه با بکارگیری ابزارهای نوین، اقدام به شناسایی ریسک‌های گوناگون کرده و در مرحله بعد سعی می‌کنند که این ریسک‌ها را اندازه‌گیری و البته برای پوشش یا کاهش ریسک راهکار ارائه دهند، از این رو کارشناسان بر لزوم فعال‌سازی مناسب سیستم مهندسی مالی در بانک‌ها و بهره‌گیری از این دانش مالی برای مدیریت درست منابع، کاهش ریسک و پاسخگویی به نیاز مشتریان با طراحی ابزارهای جدید مالی، تاکید دارند.

شناخت درست از ریسک

سیدحسین سلیمی، کارشناس حوزه بانکی در این‌باره در گفت‌وگو با صمت با بیان اینکه بهره‌گیری از دانش مالی و ابزارهای نوین و مدیریت درست می‌تواند هر بنگاه مالی و اقتصادی را بهبود ببخشد و باعث عملکرد بهتر آن شود افزود: باتوجه به اهمیت و نقش نظام‌های مالی و بانکی در تمامی بخش‌ها، بی‌تردید لزوم فعال‌سازی سیستم‌های مهندسی مالی باتوجه به کارکردی که دارند در این حوزه به شدت احساس می‌شود. او با بیان اینکه بانک‌ها و موسسه‌های مالی که در حالی همواره با خطر ریسک‌های گوناگون روبه‌رور هستند بی‌تردید بهره‌گیری از مهندسی مالی می‌تواند شناخت درست از ریسک‌ها موجود، با ابزارهای جدید و خلاقانه این دغدغه مهم را که همواره فعالان حوزه مالی و بانکی با آن روبه‌رو هستند را برطرف کند، گفت: بانک‌های ما همواره با معضلاتی همچون رعایت نشدن نسبت کفایت سرمایه، نبود تعادل در منابع و مصارف بانک‌ها و... روبه‌رو هستند که این موضوع ریسک مالی بانک‌ها را به‌شدت افزایش داده که برای رفع آن باید چاره‌ای اندیشیده شود.

به‌گفته او، نبود مدیریت مالی درست در نظام مالی و بانکی و توجه ناکافی به مقوله مدیریت ریسک در بانک‌ها، سبب شده بانک‌ها در نهایت با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو شوند که کسری منابع و استقراض از بانک مرکزی از جمله این مسائل است که در نهایت می‌تواند اثر مخرب خود را در بخش‌های اقتصادی بگذارد.

کاهش ریسک مالی در بانک‌ها

وی با تاکید براینکه این شرایط در بانک‌ها می‌تواند آثار سوء بر اعتماد مردم به نظام مالی کشور داشته و آثار منفی خود را به اقتصاد منتقل کند، یادآورشد: در این زمینه ضمن اینکه باید بررسی دقیقی از عوامل تأثیرگذار بر ریسک مالی بانک‌ها شود، باید برای کاهش این ریسک از راهکارهای علمی‌تری استفاده کرد. این کارشناس تاکید کرد: بی‌تردید این مهم با کمک آمار و تحلیل‌های مناسب و همچنین طراحی و پیاده‌سازی فرآیندها و ابزارهای مالی جدید می‌تواند محقق شود. از آنجایی که وظیفه مهندسی مالی توجه به ساختار تامین مالی، ریسک‌های اعتباری، نرخ بهره، تاثیر شاخص‌های اقتصادی بر ریسک مالی بانک‌ها و... است، دراین زمینه میتوان با کمک این دانش مالی، جلوی بخش زیادی از مشکلات موجود در نظام بانکی را گرفت.

سلیمی معتقد است مهندسی مالی و مدیریت یکپارچه ریسک، از آنجایی که وظیفه کنترل ریسک‌ها را برعهده دارد و با ارائه راهکارهای نوین و راهبردهای متنوع می‌تواند برای بخش‌های اقتصادی و به‌ویژه بانک‌ها روش‌های نظام‌مندی خلق کند، از این رو اهمیت دادن به این مقوله در شرایط فعلی موضوع مهمی است. او با بیان اینکه از کاربردهای این دانش مالی، مدیریت دارایی و بدهی‌های بانک‌هاست، افزود: از آنجایی که مهندسی مالی به ساختار بندی دارایی‌ها و بدهی‌های یک بنگاه می‌پردازد، ازاین جهت می‌کوشد تا سررسید بدهی‌ها را با توجه به ساختار دارایی‌ها طوری تعیین کند که دراین شرایط خطر بنگاه اقتصادی به حداقل برسد. ضمن اینکه این دانش در راستای کنترل ریسک مالی ناشی از نوسان‌های مسائل اقتصادی نیز می‌تواند مفید واقع شود. به گفته این کارشناس، برای خروج از بن بست‌های موجود در سیستم اقتصادی کشور، ما نیازمند ساختار و ابزارهای خلاقانه و جدید هستیم و این موضوعی است که در تمام جهان وجود دارد. سایر کشورها با استفاده از محصولات و پیشرفت‌های مالی، توانسته‌اند وضعیت اقتصادیشان را توسعه دهند و جلوی بحرانی‌های اقتصادی را بگیرند که ما هم باید تلاش کنیم که به این سمت حرکت کنیم.

طراحی و توسعه ابزارهای جدید مالی

پیمان مولوی از کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه اقتصاد نیز دراین‌باره در گفت‌وگو با صمت با تاکید براینکه، مقوله جهانی شدن اقتصاد و از بین رفتن مرزهای اقتصادی، ناگزیر ما را با موضوع‌های ناآشنای تخصصی مالی روبه‌رو خواهدکرد، افزود: با افزایش روزافزون مراودات و انتقال اطلاعات به‌ویژه با پیشرفت فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی، این مهم عاملی شده تا سرعت جهانی شدن اقتصاد افزایش یابد که در چنین شرایطی به بهانه نداشتن ابزارهای مدیریت ریسک، نبود ابزارهای جدید مالی، نمی‌توان نسبت به این موضوع بی اهمیت بود.

او با بیان اینکه برای جهانی شدن و رشد و توسعه بازارهای مالی و همچنین رفع مشکلات مالی که دراین حوزه وجود دارد، ما باید به سمت موضوع‌های تخصصی مالی برویم و این یک ضرورت به‌شمار می‌آید، گفت: مهندسی مالی، دانشی است که می‌تواند به ما دراین زمینه کمک کند. مهندسی مالی با طراحی، توسعه، ابداع فرآیندها و ابزارها و فرمول‌های جدید، می‌تواند راه‌حل‌های مناسبی را برای رفع مسائل مالی ارائه دهد و این نیازی است در نظام مالی و بانکی ما احساس می‌شود.

او با بیان اینکه ابداع و خلاقیت، دو ابزار بسیار مهم در مهندسی مالی به‌شمار می‌آید. یادآورشد: از آنجایی‌که مهندسی مالی در حال ترکیب مدل‌ها و ابزارهای مالی برای پدید آوردن مدل‌ها و ابزارهای جدید است، از این‌رو می‌توان از آن برای کاهش ریسک مالی بانک‌ها، کاهش هزینه تامین مالی و افزایش کارآیی این بازارها استفاده کرد.

وی با بیان اینکه این دانش در راستای کنترل ریسک مالی ناشی از نوسانات مسائل اقتصادی نیز بسیار کاربرد دارد و می‌تواند در نهایت در حوزه سرمایه‌گذاری و تامین مالی نیز بسیار موثر واقع شود، تصریح کرد: در این راستا مدیران یا موسسه‌های مالی با کمک این دانش، می‌توانند فرآیندهای مالی جدیدی را خلق کنند و در جهت کنترل و اداره ریسک بانک‌ها اقدام کنند که این مهم راه‌حل مناسبی برای رفع مسائل مالی است. مولوی معتقد است که مهندسی مالی با توجه به مهارتی که در شناخت ریسک مالی دارد، می‌تواند با تجزیه و تحلیل شرایط بازارها، درصدد تطبیق ابزارهای مالی باشد و ابزارهای مالی جدیدی برای استفاده از فرصت‌های سودآوری در این بازار طراحی کند. ازاین‌رو این مهم می‌تواند کمک بزرگی برای سرمایه‌گذاران و بخش‌های مختلف باشد.

حرکت به سمت پیش‌بینی‌پذیری اقتصاد

به‌گفته او از آنجایی که کوچک‌ترین تصمیم‌های اقتصادی می‌تواند اثرگذاری گسترده‌ای در جامعه داشته باشد، با کمک این دانش مالی، براساس آمار، شبیه‌سازی‌ها و تحلیل‌های مناسب، ضمن به‌وجود آوردن استراتژی‌های جدید، می‌توان اقدام به طراحی و پیاده‌سازی فرآیندهای مالی جدید برای حل مسائل کرد. به‌عبارتی، با کمک این دانش مالی، می‌توان اقتصاد را به سمتی پیش برد که از قابلیت پیش‌بینی‌پذیری بالاتری برخوردار شود. این کارشناس براین باوراست که اگرچه سیستم بانکداری ما در توسعه ابزارهای بانکداری الکترونیک، اپلیکیشن‌های مدرن و... در این مدت موفق عمل کرده، اما همچنان در تصمیم‌سازی‌ها و در حوزه تنوع ابزارهای مالی با خلأهایی روبه‌رو است که نیاز به توجه و کار بیشتر دارد. به گفته مولوی، نظام بانکی ما در حوزه تصمیم‌سازی‌ها، تحلیل اعتباری، رتبه‌بندی مشتریان و... دچار مشکل است و هنوز نتوانسته ریسک‌های مالی موجود دراین بخش را به‌طور مناسب مدیریت و کنترل کند که نیاز به استفاده بهینه از دانش مالی همچون مهندسی مالی دارد که بتواند شبکه بانکی کشور را کارآتر کند.

به‌گفته این کارشناس، با کمک مهندسی مالی می‌توان بازارهای معامله‌ای را ایجاد کرد که بتواند به نیازهای مشتری پاسخ دهد و اهداف مشتری را تامین کند، ضمن اینکه از طریق مهندسی مالی می‌توان فرآیندهای جدید و ابزارهای نوینی را خلق کرد و این موضوعی است که در نهایت می‌تواند در حوزه سرمایه‌گذاری و تامین نیاز مالی مشتریان و بخش‌ها گوناگون اثر مثبت داشته باشد.

باجه خبر

تامین اعتبارات خرد برای رونق تولید

مدیرعامل بانک قرض الحسنه رسالت از تخصیص و تامین اعتبارات خُرد در این بانک به منظور رونق تولید خبر داد. به گزارش روابط عمومی بانک قرض الحسنه رسالت، محمدحسین حسین زاده در ششمین همایش سالانه اقتصاد مقاومتی (نظام بانکی در خدمت تولید) و در نشست سازکار تامین مالی بخش حقیقی اقتصاد از سوی بانک‌ها به نقش بانک قرض الحسنه رسالت در ایجاد کسب و کارهای خرد اشاره کرد و گفت: ما به عنوان بانکی خُرد تامین مالی کسب و کارهای خُرد و خانگی و هدایت این اعتبارات به سمت تولید را عهده دار هستیم.

وی با تاکید بر اینکه تزریق پول بانک‌ها به اقتصاد به صورت کلی به حل مشکل تامین مالی بنگاه‌های تولیدی منجر نمی‌شود، افزود: لازم است مشکلاتی که دربخش‌های فرهنگی، وثیقه‌های بانکی، زنجیره ارزش و... وجود دارد حل شود تا امکان شکل گیری کسب و کارهای کوچک و تامین مالی آنها از طریق شبکه بانکی رفع شود.

مدیرعامل بانک قرض الحسنه رسالت تاکید کرد: به همین منظور بانک قرض الحسنه رسالت در راستای رونق تولید صرفا از پنجره بانک و اقتصاد ورود نکرده و در کسب و کارهای خرد به این نتیجه رسیده‌ایم که با نگاه کردن به پنجره اعتبارات و یا تزریق پول به صورت صفر اقدامی صورت نمی‌گیرد.

حسین زاده اظهارکرد: در این مسیر یک اکوسیستم به نام شبکه توسعه اجتماعی رسالت متشکل از شش سازمان(انجمن حامیان فرهنگ قرض الحسنه و کارآفرینی اجتماعی؛ گروه توسعه کارآفرینی پویش ثمین؛ بانک قرض الحسنه رسالت؛ شرکت پردازش اطلاعات مالی پارت؛ شرکت فرداپ و دانشگاه رسالت) و چند هزار نهاد اجتماعی شکل گرفته است.

مدیرعامل بانک قرض الحسنه رسالت با بیان اینکه این شبکه از جهت ساختاری متشکل از کانون‌های همیاری اجتماعی است؛ گفت: درحال‌حاضر بیش از ۱۳ هزار کانون همیاری اجتماعی با متوسط اعضای ۱۶۰ نفر شکل گرفته و در مجموع این کانون‌ها حدود چهار میلیون نفر عضو دارند.

راه‌اندازی سامانه ثبت درخواست خدمات بانکی

بانک پاسارگاد جهت رفاه حال مشتریان در بهره‌مندی از خدمات این بانک، سامانه ثبت درخواست خدمات بانکی را در سایت خود راه‌اندازی کرد. به گزارش روابط عمومی بانک‌پاسارگاد، این بانک جهت سهولت کار و تسریع در رسیدگی به درخواست‌های مشتریان، در سایت خود این امکان را فراهم کرده‌است که مشتریان پس از مطالعه و بررسی محصولات بانک، ضمن ثبت مشخصات خود، خدمت مورد نظر و شعبه‌ی دلخواه را جهت دریافت آن خدمت انتخاب کنند. به این ترتیب کارشناسان مربوطه ضمن تماس با ایشان و انجام مشاوره‌های بانکی، نسبت به ارائه‌ی خدمات مورد نظر اقدام می‌کنند. بر اساس این خبر، درحال‌حاضر این امکان برای بهره‌مندی از خدمات بسته حمایتی بانک پاسارگاد فراهم شده است. بسته حمایتی ویژه بانک‌پاسارگاد شامل خدمات ارائه مشاوره بانکی، پرداخت تسهیلات ارزان‌قیمت، صدور ضمانت‌نامه و صدور اعتبار اسنادی داخلی، به‌منظور حمایت از تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی کشور و با هدف افزایش تولید و کمک به رشد و شکوفایی اقتصاد کشور ارائه می‌شود.

حمایت بانکی از بزرگ‌ترین واحد تولیدکننده موتورهای صنعتی

بانک توسعه صادرات ایران درچارچوب حمایت از واحدهای تولیدی و بنگاه‌های صادراتی با ارائه تسهیلات تلفیقی به شرکت الکتروژن از این واحد تولیدکننده موتورهای صنعتی حمایت می‌کند. به گزارش روابط عمومی بانک توسعه صادرات، علی اوغانی رئیس شعبه کرج بانک توسعه صادرات در حاشیه بازدید شماری از خبرنگاران از شرکت الکتروژن گفت: این واحد تولیدی در امسال ۳۰۰میلیارد ریال به عنوان گشایش اعتبار اسنادی داخلی ریالی و ۴۵۰ میلیارد ریال تسهیلات سرمایه در گردش صادراتی از شعبه کرج بانک توسعه صادرات دریافت کرده است. وی تصریح کرد: شرکت الکتروژن یکی از واحدهای صادرات محور خوشنام در عرصه صنعت کشور است که از سال ۹۲ تاکنون در زمره مشتریان بانک توسعه صادرات ایران قرار دارد. رئیس شعبه بانک توسعه صادرات خاطرنشان کرد: این بنگاه تولیدی در سه سال اخیر حدود ۵۰ میلیون دلار صادرات داشته که به لحاظ کیفیت قابل رقابت با محصولات درجه یک جهان است. اوغانی گفت: بانک توسعه صادرات ایران تسهیلات خود را از محل منابع تلفیقی(منابع صندوق توسعه ملی و منابع بانک) با نرخ ۱۴.۵ درصد در سال در قالب سرمایه در گردش در اختیار این واحد تولیدی قرار داده است.

فعالیت‌های بانک ملت در تامین مالی حوزه نفت و انرژی

کنفرانس توسعه نظام مالی در صنعت نفت با رویکرد کاربردی و به منظور معرفی ابزارهای نوین تأمین منابع مالی داخلی برای پروژه‌ها، تسهیل مبادلات مالی مبتنی بر پلت‌فرم‌های نوظهور مالی و مدیریت هزینه برای شرکت‌های اصلی تابعه وزارت نفت با حضور بانک ملت برپا شد. به گزارش روابط عمومی بانک ملت، محمدتقی صمدی عضو هیات مدیره این بانک در پنل تخصصی»توسعه ظرفیت بازار پول و بیمه در تامین مالی پروژه‌های صنعت نفت» با تشریح روند تامین مالی بخش‌های مختلف صنعت نفت و پتروشیمی در سطح بین‌المللی از سوی بانک‌های مطرح در اروپا و امریکا، به نقش آفرینی موثر بانک ملت در تسهیل دسترسی به منابع بانکی داخلی و ارزی در بخش نفت و انرژی پرداخت. وی با بیان انواع روش‌های تامین مالی در صنعت نفت، پتروشیمی و گاز و مزایا و معایب هر یک از روش‌های یادشده، بر ضرورت به کارگیری ابزار مالی و پولی متناسب با صنعت تاکید کرد و گفت: بانک ملت به عنوان بانک پیشرو در بخش انرژی و با استفاده از ابزارهای مختلف پولی و اعتباری، با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ضمن تشکیل صندوق انرژی، بیش از ۵ میلیارد یورو جهت پروژه‌های شرکت ملی نفت و شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران پرداخت کرده است. به گفته وی، بانک ملت همچنین از طریق انتشار مبلغ ۱.۴۵۰ میلیون یورو اوراق مشارکت ارزی و قریب به ۲۸ هزار میلیارد ریال اوراق مشارکت ریالی نسبت به تأمین مالی شرکت ملی نفت ایران در پروژه‌های مختلف از جمله فازهای ۱۵ تا ۱۸ پارس جنوبی و خرید شناور برای شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی اقدام کرده است. عضو هیات مدیره بانک ملت، با اشاره به تأمین مالی شرکت ملی نفت ایران از محل منابع صندوق توسعه ملی برای توسعه فازهای ۱۱ تا ۲۴ میدان گازی پارس جنوبی و خطوط لوله سراسری به آخرین اقدامات این بانک در راستای ایفای مسوولیت‌های اجتماعی از جمله انعقاد تفاهمنامه تامین مالی گازسوزکردن خودروها با وزارت نفت اشاره کرد.

بازار فولاد چگونه به‌هم ریخت

عضو اتاق بازرگانی تهران گفت: در حالی که اختلاف قیمت بین ورق فولادی با مقاطع در دنیا هرتن ۲۰ تا ۳۰ دلار است این رقم در ایران به ۳۰۰ دلار رسیده است.

به گزارش خبرگزاری میزان، بهادر احرامیان درباره مشروط شدن صادرات فولاد از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت برای کنترل بازار داخل اظهار کرد: اتفاق خاصی که بازار فولاد را تحت‌تاثیر قرار داده این است که فاصله قیمت ورق فولادی با مقاطع فولادی زیاد و به حد غیر معمولی رسیده و ریشه اصلی مشکل همین موضوع است.

عضو اتاق بازرگانی تهران افزود: در حال حاضر قیمت ورق فولادی در بازار ۱۰هزار تومان و قیمت میلگرد ۶ هزار تومان است و این اختلاف ۴ هزار تومانی به خریداران و سوداگران این علامت را می‌دهد که قیمت ورق سطح قیمت را نشان داده، بنابراین قیمت مقاطع و میلگرد هم باید رشد کند تا به قیمت ورق برسد.

وی گفت: در حالی که اختلاف قیمت بین ورق فولادی با مقاطع در دنیا هرتن ۲۰ تا ۳۰ دلار است این رقم در ایران به ۳۰۰ دلار رسیده است.

احرامیان با بیان اینکه وضعیتی که در بازار فولاد مشاهده می‌شود از ناحیه عرضه نیست، تصریح کرد: این خریداران هستند که سیگنال غلطی دریافت کردند و تصور می کنند سرمایه‌گذاری در فولاد می‌تواند اقتصادی باشد به همین دلیل به این بازار هجوم آوردند. عضو اتاق بازرگانی تهران گفت: هر چه تمرکز را به سمت عرضه ببریم و برای مدیریت عرضه



راهکاریی همچون مشروط کردن صادرات ارائه دهیم به نظر نمی‌رسد، نتیجه خوبی بگیریم.

وی با بیان اینکه باید عطشی که در سطح تقاضا برای خرید و انبار کردن فولاد اتفاق افتاده کاهش یابد، تاکید کرد: برای کاهش عطش باید دلایل افزایش قیمت ورق‌های فولادی را بررسی و رفع کنیم، زمانی که قیمت ورق به حالت عادی برگردد تقاضا برای خرید کل محصولات فولادی تعدیل و کاهش می‌یابد.

احرامیان با اشاره به اینکه تغییراتی که در نحوه و معاملات ورق فولادی صورت گرفت موجب افزایش قیمت شده است، گفت: این تغییرات موجب شد تقاضاهایی که در گذشته در این بازار نبودند وارد بازار شده، سرمایه‌گذاری و خرید کنند.

عضو اتاق بازرگانی تهران تصریح کرد: محدود کردن صادرات در بلندمدت به اعتبار کشور در این بخش و به عنوان یک شریک معتبر لطمه می‌زند. وی افزود: مسئولان برای کنترل بازار ابزار دیگری هم دارند، اما به دلیل اینکه این راحت‌ترین راهکار است به عنوان سریع‌ترین ابزار به سمت آن می‌روند.

رشته‌های مهندسی معدن، نیازهای صنایع معدنی را پاسخ نمی‌دهند

مهندسان پای کوره‌های آتشین آبدیده می‌شوند

سارا اصغری
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

حسام ادیب: دلیل اصلی فاصله تکنولوژیکی ما با کشورهای پیشرفته، این موضوع است که مهندسان ما به طور عمومی مجهز به دانش حل مسئله و روش تحقیق نیستند

بخش قابل توجهی از نیازهای صنعت فولاد را مهندسان در تخصص‌ها و گرایش‌های مختلف پاسخگو هستند، از این‌رو به نوعی این مهندسان هستند که به‌صورت شاخص‌تر بار تحقیق، توسعه و مسائل فنی واحدهای فولادسازی را به دوش می‌کشند و نسبت به سایر واحدهای تولیدی نقش پررنگ‌تری دارند؛ البته از نظر کارشناسان این حوزه، هرچند رشته‌های مهندسی دانشگاه‌ها از نظر عنوان نیازهای صنعت فولاد را پاسخگو هستند، اما محتوای این رشته‌ها در دانشگاه‌های کشور نیازهای محتوایی این صنعت را پاسخگو نیستند و به‌صورت معمول مهندسان با همت و پشتکار خود و پس از کسب تجربه به جایگاه واقعی خود می‌رسند.

نیاز صنعت فولاد به مهندسان

محمود محمدی فشارکی، مدیر برنامه‌ریزی کنترل تولید شرکت فولاد مبارکه اصفهان در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: مهندسان پس از آنکه از دانشگاه فارغ‌التحصیل می‌شوند با توجه به گرایش‌شان در حوزه‌های صنعت و معدن و ... مشغول به کار می‌شوند. اگر هم تمایلی نداشته باشند که به استخدام جایی دربیایند، می‌توانند شرکت ایجاد کنند، برای نمونه بیشتر شرکت‌های دانش‌بنیانی که در چند سال گذشته ایجاد شده‌اند، در حقیقت با تلاش فارغ‌التحصیلان رشته مهندسی شکل گرفته‌اند.

محمدی فشارکی در ادامه توضیح داد: در برخی صنایع بزرگ همانند شرکت فولاد مبارکه زمانی که مهندسان وارد این حوزه می‌شوند، بیشتر ترجیح می‌دهند که به سمت‌های مدیریت پیش بروند، برای نمونه در فولاد مبارکه که حدود ۷۰مدیر وجود دارد، بین ۶۰ تا ۶۵ آنها مهندس هستند. در شرکت‌های فولادسازی همانند فولاد مبارکه رشته‌های مدیریتی به تنهایی چندان جوابگو نیستند، مگر اینکه مدیران آن پایه تحصیل و کار مهندسی داشته باشند که پس از آن، اگر قرار باشد مسئولیت‌های مدیریتی داشته باشند، دوره‌های آموزش‌های لازم را خواهند دید. در حال حاضر نیز شرایط ادامه تحصیل به‌راحتی امکان‌پذیر شده است.

وی خاطرنشان کرد: برخی مهندسان نیز تمایل دارند که بحث تخصصی خود را ادامه بدهند و تا مرحله کارشناس خود را ارتقا دهند که در این صورت اگر از مجموعه جدا شده یا بازنشسته شوند، به‌صورت معمول به‌عنوان کارشناس و مشاور مورد پذیرش قرار می‌گیرند.

مدیر برنامه‌ریزی کنترل تولید شرکت فولاد مبارکه اصفهان در پاسخ به پرسش که چند درصد نیروی انسانی واحدهای فولادسازی مهندسان هستند، عنوان کرد: صنعت فولاد به رشته‌های تحصیلی مهندسی در سطح بالایی نیاز دارد. در واحد بهره‌برداری فولاد مبارکه در مجموعه ۱۵ هزار نفری حدود ۲ هزار مهندس مشغول به کار هستند که حدود یک ششم آنها را شامل می‌شود.

محمدی فشارکی در ادامه با اشاره به اهمیت جایگاه مهندسی در صنعت فولاد عنوان کرد: در هر مجموعه فولادی خطوط تولید نیاز به مهندسانی دارد که باید به کار کارشناسی آگاهی داشته باشند و در این زمینه تجربه کسب کرده و مطالعه کرده باشند. مطالعه و ارتباط با دانشگاه‌ها برای مهندسان بسیار مهم به‌شمار می‌رود. از این‌رو باید خود را در سطح کارشناس ارتقا دهند تا بتوانند به خوبی از پس مسائل فنی تولید برآیند.

ایجاد شرکت‌های دانش‌بنیان

مهندسان در ایجاد شرکت‌های‌دانش بنیان به‌ویژه در صنعت فولاد چه جایگاهی دارند؟ در پاسخ به این پرسش حسام ادیب رئیس هیات مدیره یک گروه دانش بنیان در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: اگر شرکتی به مرحله دانش‌بنیان رسیده باشد، به معنای آن است که توانسته محصولی نوآورانه یا خدماتی منحصر به‌فرد به‌وجود آورد؛ به تبع این حاصل همت، پشتکار و توانمندی مهندس یا مهندسانی است که به این موفقیت دست یافته‌اند. ادیب در ادامه خاطرنشان کرد: اما باید توجه داشت که موفقیت پایدار یک سازمان یا شرکت، صرفا نمی‌تواند براساس توانمندی مهندسان آن رقم بخورد. موفقیت یک شرکت، چه دانش‌بنیان و چه غیر آن، مستلزم برخورداری از تیمی توانمند از تخصص‌های مختلف است، به‌ویژه دانش و تجربه مدیریت که خود تخصصی مجزاست، دارای اهمیت بسزایی است که در کشور ما کمتر به آن توجه می‌شود و به صورت عمومی افراد باسابقه در حوزه‌های مختلف بدون برخورداری از دانش مدیریت، دارای سمت‌های مدیریتی می‌شوند.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: تصور بر این است که سابقه کار، دانش مدیریت را هم به همراه می‌آورد که صد البته چنین نیست. در یک سازمان موفق، امور حسابداری و مالی، امور خرید، آموزش و دیگر امور نیز دارای اهمیت بسیار هستند که همه اینها در کنار مهندسان فنی و تخصصی، می‌توانند یک سازمان موفق را به وجود آورند. رئیس هیات مدیره گروه دانش بنیان پاترون افزود: البته مهندسان در شرکت‌هایی که محصولات یا خدمات فنی دارند، شاید به نوعی شاخص‌ترند و بار تحقیق و توسعه، نوآوری، تولید و مسائل فنی سازمان را به دوش می‌کشند که از این جهت شاید نقش آنها پررنگ‌تر به نظر برسد، اما نباید از نقش مهم دیگر امور غافل شد.

ادیب در پاسخ به این پرسش که آیا رشته‌های مهندسی دانشگاه نیاز صنعت فولاد را پاسخگو هستند، عنوان کرد: رشته‌های مهندسی دانشگاه‌ها از نظر عنوان بدون شک نیازهای صنعت فولاد را پاسخ می‌دهند اما هرگاه اسم دانشگاه در صنعت می‌آید، پشت تولیدکنندگان می‌لرزد، چراکه محتوای رشته‌های مهندسی در دانشگاه‌های کشور نیازهای محتوایی صنعت را پاسخ نمی‌دهد. برای نمونه چند درصد مهندسان متالورژی پس از فارغ‌التحصیلی، روش کار یک کوره فولادسازی را می‌دانند؟ ممکن است کلیاتی را شنیده و چیزهایی خوانده و در بازدیدهای علمی خطوط برخی چیزها را دیده باشند، اما آیا به عنوان یک مهندس متالورژی می‌توانند حتی ۲۰ درصد از جزئیات یک فرآیند فولادسازی را شرح دهند؟ پاسخ این است: هرگز. رئیس هیات مدیره گروه دانش بنیان پاترون ادامه داد: این به‌دلیل ضعف سیستمی نظام آموزشی ما در دانشگاه‌هاست؛ موضوع آن است که مسئله به همین جا ختم نمی‌شود. مشکل اساسی‌تر از تخصص پایین عملی در دانشگاه‌ها، نداشتن دانش حل مسئله و روش تحقیق است، چراکه اگر کسی تخصص کافی فنی نداشته باشد، ممکن است که اشکالی نداشته باشد، اما اگر روش حل مسئله را بلد نباشد و روش تحقیق نداند، بسیار اشکال دارد. ادیب در ادامه خاطرنشان کرد: دلیل اصلی فاصله تکنولوژیکی ما و کشورهای پیشرفته، همین موضوع است که مهندسان ما به طور عمومی مجهز به دانش حل مسئله و روش تحقیق نیستند. البته که هر گاه مدرک دانشگاهی تبدیل به کالایی تجاری یا تبلیغی شود، انتظاری جز این هم نمی‌رود.

به گفته وی، بدیهی است تغییر این الگوهای نادرست، نیازمند تغییرات اساسی در سیستم دانشگاهی ماست که اگر همین گونه ادامه یابد، امیدی اصلاح آن نخواهد بود، بنابراین بدنه صنعت، برحسب نیاز خود، نسبت به تربیت و آموزش فارغ‌التحصیلان اقدام می‌کند که باید تاکید کنم این کار صرفا برای رفع نیاز صنعت است و دانشگاه‌ها با این سطح از آموزشی که می‌دهند، برخلاف کشورهای پیشرفته، موتور محرک صنعت نیستند و نخواهند بود. ادیب در پایان تاکید کرد: صنعت فولاد هم از این قاعده مستثنی نیست و هرچند نسبت به بیشتر صنایع دیگر اقدام‌های خوبی در جهت آموزش و تربیت جوانان انجام می‌دهد، اما همچنان از این ضعف رنج می‌برد.



محمود محمدی فشارکی



حسام ادیب

ریل معدن تیپ R۱۸ در ذوب آهن اصفهان تولید شد

ریل معدن تیپ R۱۸ در ذوب آهن اصفهان تولید شد ذوب آهن اصفهان از شرکت‌های هلدینگ شستا پس از تولید انبوه و موفقیت‌آمیز انواع ریل‌های مورد نیاز راه آهن سراسری و شهری (مترو)، همزمان با دهه مبارک فجر، موفق به تولید ریل معدن تیپ R۱۸ویژه استفاده در معادن شد.

به گزارش روابط عمومی ذوب آهن اصفهان، این شرکت از شرکت‌های هلدینگ شستا پس از تولید انبوه و موفقیت‌آمیز انواع ریل‌های مورد نیاز راه آهن سراسری و شهری (مترو)، همزمان با دهه مبارک فجر، موفق به تولید ریل معدن تیپ R۱۸ ویژه استفاده در معادن شد.

محمدامین یوسف‌زاده مدیر مهندسی نورد ذوب آهن اصفهان با اعلام این خبر گفت: تولید ریل معدن تیپ R۱۸ در راستای برآورده کردن نیاز معادن کشور، تنوع‌بخشی به سبد محصولات تولیدی و تولید محصولات با ارزش‌افزوده بالاتر در دستورکار ذوب آهن اصفهان قرار گرفته است.

وی افزود: تولید این ریل با بهره‌گیری از استانداردهای معتبر اروپایی و منطبق با تمامی شرایط، مشخصات فنی و درخواستی مشتری انجام پذیرفت و در فرآیند تولید آن، تمامی مراحل کار ازجمله ریخته‌گری شمش با مارک مورد نیاز در بخش فولادسازی، طراحی کالیبراسیون و هادی، تراش و آماده‌سازی غلتک‌ها و دیگر قطعات فناوری خط تولید با تکیه بر توان و همت پرسنل سخت‌کوش مهندسی نورد و سایر مدیریت‌های ذی‌ربط کارخانه ذوب آهن صورت پذیرفت.

مدیر مهندسی نورد ذوب آهن اصفهان با اشاره به اینکه تمامی مراحل طراحی و تولید این محصول منطبق با الزام‌های استاندارد۹۰۰۱ ISOانجام شده است، تصریح کرد: این نوع ریل پیش از این از خارج کشور و بعضا با کیفیت نامناسب وارد می‌شد که تولید آن ضمن تأمین کامل نیاز معادن کشور به ریل‌های کیفی مورد نیاز، صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی نیز در پی دارد.

این مقام مسئول ادامه داد: این نوع ریل به‌دلیل خاص بودن کمیاب است. هر چه مقطع ریل تولیدی نازک‌تر باشد، تولید آن سخت‌تر می‌شود و در نتیجه تیراژ تولید پایین می‌آید بنابراین بیشتر کارخانه‌های دنیا رغبتی برای تولید آن ندارند، اما ذوب آهن اصفهان با تکیه بر دانش فنی متخصصان خود ریل معدن را تولید کرد.

یوسف‌زاده گفت: بر اساس اعلام نیاز معادن کشور به محصول ریل معدن و دستور مدیرعامل شرکت مبنی بر تولید این محصول ویژه، طراحی و تولید آن از اوایل دی در دستور کار مهندسی نورد ذوب آهن اصفهان قرار گرفت و همزمان با ۲۲بهمن تولید این محصول خاص با موفقیت انجام پذیرفت که در این مدت کوتاه یک رکورد به‌شمار می‌رود.

مدیر مهندسی نورد ذوب آهن اصفهان بیان کرد: معادن به صورت کلی به دو پروفیل آرک معدن و ریل معدن نیاز دارند. در بیشتر معادن کشور، در گذشته، از محصولات ناایمن و فاقد کیفیت استفاده می‌کردند اما با تولید آرک معدن حدود ۵هزار هزار تن توسط ذوب آهن اصفهان در سال به صورت کاملاً حرفه‌ای، پس از صنعت ساختمان، ایمنی معادن کشور نیز با محصولات استاندارد ذوب آهن تامین می‌شود. در کل می‌توان گفت تولید آرک معدن و تولید ریل معدن ایمنی معادن کشور را تامین و تکمیل کردند.

این مقام مسئول با اشاره به اینکه پروفیلی وجود ندارد که ذوب آهن اصفهان توان تولید آن را نداشته باشد، اظهار کرد: تولید آرک معدن توسط ذوب آهن تاکنون حدود ۱۰ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزجویی و تولید ریل معدن نیز ارز آوری بالایی را برای کشور در پی دارد.

یوسف‌زاده در پاسخ به این پرسش که آرک معدن و ریل معدن چه تفاوتی دارند، گفت: ریل معدن برای تردد واگن‌های حمل موادمعدنی و در سطوح مورد استفاده قرار می‌گیرد و آرک معدن در سقف معادن برای جلوگیری از ریزش‌های احتمالی به‌کار می‌رود.

یادداشت

مسیرهای صادرات را هموار کنیم



غلامرضا خلیقی
کارشناس فولاد

صنعت فولاد یکی از صنایعی است که در زمینه صادرات پیشرو به‌شمار می‌رود اما یکی از مشکلاتی که صادرکنندگان با آن روبه‌رو هستند، بازگشت پول است، زیرا راهکارهای قانونی بسیاری محدودی برای بازگشت پول وجود دارد. از سوی دیگر مشکل دیگری که گریبانگیر صادرات در داخل کشور شده، دستوری شدن قیمت‌های داخلی است که روی قیمت‌های صادراتی نیز اثرگذار است، زیرا به همان نسبت که قیمت در داخل پایین نگه داشته می‌شود، قیمت‌های صادراتی نیز پایین‌تر خواهد بود و حتی در جهان ما را متهم به دامپینگ می‌کنند. بنابراین پایین نگه داشتن قیمت‌ها آن هم به صورت دستوری به هیچ وجه به نفع تولیدکننده نخواهد بود. این موضوع جز اینکه زمینه رانت و فساد را ایجاد کند، عایدی دیگری برای تولیدکننده نخواهد داشت. از همین رو باید وزارت صنعت، معدن و تجارت تمام تلاش خود را به کار گیرد تا قیمت‌ها به سمت واقعی شدن سوق داده شوند و عرضه و تقاضا به صورت واقعی قیمت‌ها را مشخص کنند تا در این راستا هم تولیدکنندگان اصلی دچار ضرر و زیان نشوند و هم اینکه صادرات به سمت یک صادرات شفاف پیش برود.

البته در زمینه صادرات باید به موضوع حمل و نقل نیز توجه کرد، زیرا به‌دلیل تحریم‌ها و به‌دنبال آن مشکلاتی که در زمینه حمل و نقل زمینی و دریایی ایجاد شده، صادرات نیز از روال معمول خود خارج شده است که در این زمینه با یک برنامه‌ریزی منسجم می‌توان بازارهای صادراتی بیشتر را به تصرف خود درآورد.

خبر

صادرات ذوب‌آهن با تامین مواد اولیه از افغانستان

هشتمین نمایشگاه اختصاصی جمهوری اسلامی ایران در کابل افغانستان با مشارکت ذوب‌آهن اصفهان گشایش یافت. به گزارش روابط عمومی ذب آهن اصفهان، این شرکت با هدف گسترش بازار و ارائه توانمندی‌ها در تولید انواع مقاطع فولادی ساختمانی و ریل در هشتمین نمایشگاه اختصاصی جمهوری اسلامی ایران که از تاریخ ۲۹ بهمن تا ۲ اسفند سال‌جاری در کابل - افغانستان برگزار می‌شود، مشارکت دارد. سفیر جمهوری اسلامی ایران در افغانستان عنوان کرد: تولید و صادرات ذوب‌آهن با تامین مواد اولیه از افغانستان جهش چشمگیری خواهد کرد. بهادر امینیان سفیر جمهوری اسلامی ایران در افغانستان در حاشیه بازدید از غرفه ذوب آهن اصفهان در هشتمین نمایشگاه اختصاصی جمهوری اسلامی ایران در کابل گفت: افغانستان بازار خوبی برای محصولات ذوب آهن اصفهان است و می‌تواند تامین‌کننده مواد اولیه مورد نیاز ذوب آهن باشد.

فولاد آلیاژی برای پنجمین بار صنعت سبز شد

شرکت فولاد آلیاژی ایران در همایش صنعت سبز کشور موفق به دریافت تندیس سبز شد. به گزارش چیلان در این همایش که با حضور جناب آقای عیسی کلانتری معاون رئیس‌جمهوری و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور و همچنین بیژن زنگنه وزیر نفت و دیگر مقام‌های کشوری در سالن همایش‌های بین‌المللی سازمان حفاظت محیط زیست کشور و با تایید سازمان توسعه صنعتی ملل متحد (UNIDO) و سازمان همکاری‌های بین‌المللی آلمان (GIZ) برگزار شد، مفتخر به دریافت لوح و تندیس صنعت سبز سال ۱۳۹۷ کشور شد. از مهمترین معیارهای انتخاب واحد صنعتی سبز می توان به نبود قرارگیری نام واحد در فهرست صنایع آلاینده سازمان حفاظت محیط زیست در سال انتخاب، بهبود سیستم های کنترل آلاینده‌ها، مدیریت بازیافت مواد زائد، توسعه فضای سبز، مصرف بهینه حامل‌های انرژی و افزایش بهره‌وری در مصرف انرژی، استقرار دفتر محیط زیست یا واحد HSE، اخذ گواهینامه استقرار مدیریت زیست محیطی ISO ۱۴۰۰۰، ارتقای سطح دانش و فرهنگ زیست محیطی مدیران و کارکنان واحد و همچنین سازگاری با فرآیندهای تولید پاک اشاره کرد.

با سرمایه‌گذاری ۱۵ هزار میلیارد ریال

۳۲۲ طرح تعاونی در ۳۱ استان کشور به بهره‌برداری رسید



۳۲۲ طرح تعاونی کشور با سرمایه‌گذاری بیش از ۱۵ هزار میلیارد ریال و اشتغال ۱۲ هزار و ۷۷۷ نفر در کشور با دستور معاول اول رئیس‌جمهوری آغاز به کار کرد. اسحاق جهانگیری در آیین افتتاح همزمان ۳۲۲ طرح بخش تعاون در ۳۱ استان کشور اظهار کرد: وجه اصلی سیاست‌های اقتصاد مقاومتی اجماع و تفاهم بین اقتصاددان‌ها و سیاستمداران کشور که البته همواره نظرهای متفاوتی دارند ایجاد کرد. به گزارش صمت، معاون اول رئیس‌جمهوری افزود: هیچ کس از آنها هیچ کدام از بندهای ۲۴گانه را اضافی نمی‌دانند و همه بندهای آن را برای اقتصاد کشور راهگشا می‌دانند و هدف این نسخه مقاومت و مقابله با تکانه‌های اقتصادی برای کشور است که همه اقتصاددان‌ها و سیاست‌مداران بر آن تفاهم و اجماع دارند. جهانگیری با بیان اینکه این روزها مصادف با سالروز اعلام سیاست‌های اقتصاد مقاومتی است، گفت: به‌طور معمول در بین اقتصاددانان می‌گویند همیشه به تعداد اقتصاددان، درباره مسائل اقتصادی نظر وجود دارد، با این حال وجه غالب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی این بود که اجماعی ایجاد کرده بود. جهانگیری گفت: این اجماع به این معنا است که هیچ کس درباره هیچ‌کدام از محورها و بندهای اقتصاد مقاومتی نمی‌گفت که این بندها، اضافی است و کاش نبود و همه می‌گفتند این ۲۴-۲۵ بند اقتصاد مقاومتی جزو مسائلی است که می‌تواند در توسعه و اقتصاد کشور کارگشا باشد و نسخه خوبی برای اقتصاد ایران است و یک تفاهم و وحدت نظر روی این سیاست‌ها وجود داشت. معاون اول رئیس‌جمهوری گفت: ممکن است برخی می‌گفتند که باید جمله و بند دیگری به این ۲۴ بند اضافه کرد اما این سیاست‌ها راهکار و مبنای ما شد. وی یادآور شد: هدف سیاست‌های اقتصاد مقاومتی این بود که کشور را در مقابل تکانه‌های بیرونی مقاوم کند. ما به هر حال دیدیم اقتصادهایی بودند که گاهی اوقات به خاطر تکانه‌هایی از بیرون دچار مشکل شدند. جهانگیری گفت: هیچ گاه در سیاست‌های اقتصادی به سمتی نرفتیم که ببینیم خارجی‌ها چه می‌گویند. ما به سمت سیاست‌هایی رفتیم که به تقویت بنیان اقتصاد کشور منجر شود و اقتصاد کشور از هم نپاشد. جهانگیری پیش از فرمان افتتاح طرح‌های جدید تعاونی در استان هرمزگان در گفت‌وگو با استاندار، هرمزگان را استانی پرظرفیت و مستعد برای توسعه دانست و گفت: سواحل زیبای خلیج‌فارس و جزایر راهبردی و استراتژیک این استان هر کدام می‌تواند نقش موثری در توسعه ایفا کند و این استان قابلیت آن را دارد که کانون اصلی توسعه اقتصاد دریامحور برای کشور باشد. معاون اول رئیس‌جمهوری همچنین در آیین افتتاح ۳۲۲ طرح تعاونی در ارتباط زنده تصویری با استاندار مرکزی این استان را استانی مهم و صنعتی برشمرد و گفت: استان مرکزی از جاذبه‌های مهم تاریخی و طبیعی برخوردار است و امیدوارم برنامه‌های توسعه استان به‌ویژه در بخش مسکن استمرار داشته باشد. معاون اول رئیس‌جمهوری افزود: جایگاه استان مرکزی در مناسبات کشور حساس و مهم است و به‌دلیل استقرار صنایع مختلف مدیریت حوزه اجتماعی آن باید پررنگ‌تر و با برنامه موثرتری دنبال شود. استاندار مرکزی نیز در آیین راه‌اندازی تعاونی مسکن استادان و کارکنان دانشگاه آزاد اسلامی اراک که به‌طور ویدئوکنفرانسی در حال برگزاری بود، گفت: تاکنون بیش از ۲۰ هزار واحد مسکونی از سوی تعاونی‌های مصرف کارکنان در این استان ایجاد شده که این رقم قابل توجه است. سید علی آقازاده افزود: ۲ هزار و ۲۷۰ شرکت تعاونی در استان مرکزی وجود دارند که تاکنون این شرکت‌ها ۲۱ هزار فرصت شغلی ایجاد کرده‌اند. وی بیان کرد: شمار اشتغال مشمولان ماده ۱۴۸ قانون کار در استان مرکزی امسال برای نخستین بار به بیش از ۱۲ هزار نفر رسیده که مهر تاییدی بر رونق اقتصادی در این خطه است. استاندار مرکزی ادامه داد: تعداد واحدهای تولیدی مشکل‌دار این استان نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۵۰ درصد کاهش یافته و از ۷۱ واحد به ۳۷ واحد رسیده است. آقازاده از معاون رئیس‌جمهوری برای سفر به استان مرکزی دعوت کرد و گفت: این استان در ایام نوروز نیز ظرفیت‌های خوبی در بخش گردشگری برای پذیرایی از مسافران نوروزی دارد. استان مرکزی به‌عنوان چهارمین قطب صنعت کشور ۲ هزار و ۹۰۰ واحد صنعتی، ۱۲ شهرستان و بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار نفر جمعیت دارد.

یکپارچگی در مدیریت منطقه آزاد ماکو

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو گفت: خوشبختانه از ابتدای حضور اینجانب در این منطقه و در ۵ ماه گذشته، یکپارچگی و همدلی بین مسئولان حاکم است. همچنین برای پاسخگویی و مسئولیت‌پذیری در قبال مردم تلاش‌مان این است که عملکرد فردایمان بهتر از امروز باشد. به گزارش صمت از منطقه آزاد ماکو، محمدرضا عبدالرحیمی در نخستین نشست از سلسله نشست‌های «اخلاق مدیران در حکمرانی مطلوب اسلامی» اظهار کرد: جلسه‌های اخلاق مدیران در حکمرانی مطلوب اسلامی هر دو ماه یک بار برگزار می‌شود و امید است باعث شود بیش از پیش در مسیر تحقق حکمرانی مطلوب قرار گیریم. عبدالرحیمی افزود: در دهه مبارک فجر در آیین کلنگ‌زنی و افتتاح پروژه‌ها تاکید داشتم که باید خودمان را با آرمان‌ها و اهداف انقلاب تطبیق دهیم و با شهدای انقلاب، دفاع مقدس و خاصه امام شهیدان و رهبر معظم انقلاب تجدید میعاد و میثاق کنیم.

پرداخت تسهیلات به دانش‌بنیان‌های استان مرکزی

رئیس پارک علم و فناوری استان مرکزی گفت: ۳۰ میلیارد ریال تسهیلات با هدف تقویت بنیه کاری در سال جاری به شرکت‌های دانش‌بنیان این استان پرداخت شد. محمد رفیعی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: این تسهیلات بدون بهره و با هدف حفظ اشتغال و گسترش فرآیند تولید به متقاضیان زیرمجموعه پارک علم و فناوری استان مرکزی پرداخت شده است. وی ادامه داد: پرداخت تسهیلات به شرکت‌های دانش‌بنیان استان مرکزی همچنان ادامه دارد و متقاضیان می‌توانند با ارائه درخواست خود از این تسهیلات استفاده کنند. رئیس پارک علم و فناوری استان مرکزی میزان صادرات امسال شرکت‌های دانش‌بنیان این استان را بیش از ۲ میلیون یورو عنوان کرد و گفت: حمایت همه‌جانبه از تولیدات صادرات‌محور اولویت اصلی این نهاد است. وی اظهار کرد: حمایت‌های پارک علم و فناوری استان مرکزی از شرکت‌های دانش‌بنیان در قالب بسته‌های آموزشی، معافیت‌های مالیاتی، عوارض گمرکی براساس ماده ۹ قانون حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان، آزمایشگاهی، کارگاه‌های شبکه‌سازی و پرداخت تسهیلات ویژه با نرخ بهره بسیار پایین انجام می‌شود. ۸۳ شرکت دانش‌بنیان در استان مرکزی فعالیت دارند که ۴۰ واحد در مجموعه پارک علم و فناوری استان و بقیه در شهرک‌ها و نواحی مختلف مستقر هستند و این استان رتبه هشتم کشور را به لحاظ تعدد این شرکت‌ها دارد.

امضای تفاهمنامه همکاری پنج‌جانبه در کیش

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش استقرار شرکت‌های دانش‌بنیان حوزه پتروشیمی در مرکز نوآوری کیش را موجب ارتقای فناوری‌ها و رونق اقتصاد کشور برشمرد. به گزارش صمت در حاشیه نمایشگاه و همایش تخصصی حمایت از ساخت داخل در صنعت پتروشیمی، در نشستی تفاهمنامه‌ای با هدف حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان، فناور، استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های تولیدی فعال در حوزه صنعت پتروشیمی به امضا رسید. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با ابراز خرسندی از برگزاری این نشست کاربردی در حاشیه نمایشگاه گفت: سازمان منطقه آزاد کیش، شرکت هلدینگ خلیج‌فارس، بانک صادرات ایران، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و انجمن سازندگان تجهیزات صنایع پتروشیمی ایران ۵ ضلع اصلی تفاهمنامه‌ای هستند که امضا می‌شود. غلامحسین مظفری هدف از امضای این تفاهمنامه را استفاده از ظرفیت تمام مجموعه‌ها در جهت کمک به شرکت‌های دانش‌بنیان حوزه پتروشیمی عنوان کرد و گفت: این اتفاق بزرگ به‌طور قطع منشأ خدمات و برکات زیادی برای کشور عزیزمان ایران می‌شود و یقین داریم که به‌دنبال آن شاهد امضای تفاهمنامه‌ها و قراردادهای متعدد دیگری در این همایش خواهیم بود. مظفری با اشاره به نقش موثر مرکز نوآوری کیش در ارتقای فناوری کشور به‌عنوان ظرفیتی بی‌نظیر در جزیره کیش گفت: امضای این تفاهمنامه از آن جهت که زمینه استقرار شرکت‌های دانش‌بنیان حوزه پتروشیمی در مرکز نوآوری کیش را فراهم می‌کند بسیار حائز اهمیت است و با کمک معاونت علمی ریاست‌جمهوری و همکاری تمامی ارکان فعال کشور در این حوزه، می‌تواند آغاز خوبی برای فعالیت این شرکت‌ها باشد.

معرفی قشم به‌عنوان قطب انرژی کشور

همایش تخصصی حمایت از سازندگان داخل کشور در صنعت پتروشیمی با مشارکت فعال منطقه آزاد قشم و برگزاری نشست تخصصی برای معرفی این جزیره به‌عنوان هاب انرژی کشور در مرکز همایش‌های بین‌المللی جزیره کیش برگزار شد. به گزارش صمت در این همایش که از ۲۷ تا ۲۹ بهمن ۱۳۹۸ با حضور فعالان اقتصادی حوزه مهندسی و ساخت داخل در مرکز همایش‌های بین‌المللی جزیره کیش برگزار شد، علی یدقار، مشاور عالی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، علی اصغر کشاورز مقدم عضو هیات مدیره، محمدجواد دهقانی مشاور مدیرعامل در امور نفت و انرژی و مهدی نصیری مسئول ارزیابی و اجرای طرح‌های مدیریت نفت و انرژی به‌عنوان نمایندگان منطقه آزاد قشم حضور داشتند. این همایش در راستای تحقق شعار سال ۱۳۹۸ رهبر معظم انقلاب، رونق تولید و با هدف معرفی دستاوردهای تولیدات صنایع پتروشیمی ایران، معرفی سازندگان، تامین‌کنندگان و قطعه‌سازان صنعتی داخل کشور، در ۵ سالن با ۱۰ نشست تخصصی، ازسوی معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهوری، هلدینگ صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس و انجمن سازندگان صنایع نفت و گاز برگزار شد.

در مجمع عمومی سالیانه ۲۵۰ ریال سود تقسیم شد

تحقق برنامه‌ها و ارتقای سوددهی شرکت لیزینگ صنعت و معدن در سال ۱۳۹۸



به گزارش خبرنگار صمت مجمع عمومی عادی سالانه شرکت لیزینگ صنعت و معدن با حضور ۶۶/۸۴ درصد از سهامداران شرکت در محل تهران، بزرگراه حقانی، تقاطع همت، مرکز همایش‌های هتل بزرگ ارم، برگزار شد. این جلسه به ریاست آقای علی موحدنژاد و نظارت آقای رضا رفیعا و خانم الهام اخلاقی و دبیری آقای علیرضا اسدپور تشکیل شد. در ابتدای این مجمع آقای مهندس اسدپور، مدیرعامل شرکت ضمن ارائه گزارش عملکرد هیات‌مدیره به سوالات اکثر سهامداران پاسخ گفت.

سپس صورت‌های مالی و ترازنامه شرکت برای سال مالی منتهی به ۱۳۹۸/۰۹/۳۰ به تصویب حضار رسید. همچنین در این جلسه پس از تصویب صورت‌های مالی از سوی سهامداران تقسیم مبلغ ۲۵۰ ریال سود به ازای هر سهم مورد تایید حاضران قرار گرفت. انتخاب روزنامه دنیای اقتصاد به‌عنوان روزنامه کثیرالانتشار شرکت و و سازمان حسابرسی به‌عنوان حسابرس مستقل و بازرس قانونی شرکت برای سال مالی ۹۹ از دیگر مصوبات این مجمع بود.

■ پیام هیات‌مدیره



حمد و سپاس خداوند را که توفیق داد تا در خدمت سهامداران گرامی شرکت باشیم. هیات‌مدیره، مدیران و کارکنان اعتماد کلیه سهامداران را سپاس گفته و قدردانی خود را ابراز می‌نماید. در سال رونق تولید هیات‌مدیره تمامی توان خود را در جهت حفظ منافع سهامداران محترم و در راستای تحقق منافع شرکت و ایران اسلامی به کار گرفته است.

■ لیزینگ صنعت و معدن در یک نگاه:

شرکت لیزینگ صنعت و معدن (سهامی عام) با نام آریا لیزینگ به منظور انجام فعالیت در زمینه اعطای تسهیلات به روش اجاره اعتباری دستگاه‌ها، ماشین‌آلات، تجهیزات و انواع خودرو اعم از سواری و کار با سرمایه‌گذاری تعدادی از بانک‌های ایرانی و بانک فرانسوی سوسیته ژنرال که دارای سوابق طولانی در ایجاد و اداره شرکت‌های لیزینگ بوده، در سال ۱۳۵۶ تاسیس و تحت شماره ۲۸۷۸۸ در اداره ثبت شرکت‌ها و موسسات غیرتجاری تهران به ثبت رسید. در سال ۱۳۶۱ نام شرکت از آریا لیزینگ به شرکت پی خرید ایران و متعاقب آن در سال ۱۳۸۱ به منظور شفاف‌تر شدن زمینه فعالیت شرکت، نام آن به لیزینگ صنعت و معدن تغییر یافت. شرکت لیزینگ صنعت و معدن (سهامی عام) وابسته به بانک صنعت و معدن با مجوز بانک مرکزی ج.ا.ا در زمره خوشنام‌ترین شرکت‌های لیزینگ کشور بوده و با امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مناسب، کادر باتجربه و پوشش شعب مستقل در مراکز ۱۳ استان و استفاده از نمایندگان مستقر در شعب منتخب بانک صنعت و معدن در سطح کل کشور به ارائه کلیه خدمات لیزینگ در گستره وسیعی از بخش‌های مختلف اقتصادی به منظور رشد و انباشت سرمایه و عمدتا تولید ناخالص داخلی در جهت حمایت از کالاها و تولیدات ایرانی فعالیت دارد.

■ بازارهای اصلی، وضعیت رقابتی و جایگاه شرکت:

بازارهای اصلی شرکت مشتمل بر صنعت خودرو (سواری و کار)، تجهیزات صنعتی و ماشین‌آلات، کامپیوتر و لوازم اداری، املاک و مستغلات اداری و غیره می‌باشد. شخصیت حقوقی شرکت در تاریخ ۱۳۸۳/۰۳/۰۲ با تصویب مجمع عمومی فوق‌العاده از شرکت سهامی خاص به شرکت سهامی عام تغییر نموده و تقاضای پذیرش شرکت در سازمان بورس اوراق بهادار تهران در تاریخ ۱۳۸۳/۱۰/۰۷ مورد تایید هیئت پذیرش قرار گرفته که پس از انجام مقدمات لازم، از تاریخ ۱۳۸۳/۱۱/۲۶ نام شرکت در فهرست نرخ‌های بورس درج و در تاریخ ۱۳۸۳/۱۲/۲۵ اولین معامله با نماد «ولصنم» بر روی سهام شرکت انجام گردید. طبق آخرین رتبه‌بندی انتشار یافته در سامانه کدال از کلیه شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار، براساس امتیاز به موقع بودن و قابلیت اتکا اطلاعات، لیزینگ صنعت و معدن یکی از شرکت‌های برتر در صنعت می‌باشد. ضمنا این شرکت در بین ۳۰۳ شرکت موجود در سازمان بورس اوراق بهادار، رتبه ۴۶ و در تابلو اصلی (بازار اول) رتبه ۱۷ را به خود اختصاص داده است. در حال حاضر بیش از ۱۰۰ شرکت لیزینگ در کشور فعال بوده که تنها ۳۳ شرکت دارای مجوزهای لازم جهت فعالیت در این حوزه می‌باشند. ضمنا با توجه به بررسی‌های انجام شده در صورت‌های مالی چند شرکت مطرح در صنعت لیزینگ و مقایسه آن با سایر شرکت‌های لیزینگ، لیزینگ صنعت و معدن با اخذ مجوز فعالیت ۵ ساله (اعتبار تا سال ۱۴۰۱) از بانک مرکزی ج.ا.ا جزء یکی از ۵ شرکت مطرح و معتبر در صنعت از لحاظ حجم عملیات لیزینگ و درآمدهای عملیاتی می‌باشد. شرکت لیزینگ صنعت و معدن با توجه به عملکرد مطلوب خود در بیست‌ودومین سال رتبه‌بندی پانصد بنگاه بزرگ اقتصادی کشور IMI-۱۰۰ در سال ۱۳۹۸ توانست در گروه واسطه‌گری مالی به رتبه نخست شاخص بازده فروش دست یابد.

■ عوامل تاثیرگذار بر صنعت لیزینگ در کشور:

عوامل اصلی محرک بر صنعت لیزینگ ایران می‌تواند عمدتا متاثر از شرایط زیر باشد:

- کمک به فروش محصولات (لیزینگ‌های وابسته)
- کمک به تخصیص منابع مالی (لیزینگ‌های بانکی)

کشور ما به‌عنوان یک کشور در حال توسعه جهت ایجاد اشتغال، گسترش زیرساخت‌های عمومی و... نیاز به تامین منابع مالی دارد. لیزینگ صنعت و معدن با رعایت کامل قوانین و مقررات بانک مرکزی، پرتفوی متنوعی از سرمایه‌گذاری‌های اجاره‌ای رانگهداری و برای حرکت صنعت لیزینگ همپای تحولات اقتصادی و اجتماعی از یک سو و ادامه فعالیت هماهنگ و نزدیک به موسسات لیزینگ بین‌المللی از سوی دیگر، ضروری است که راهبردهای زیر را مدنظر قرار دهد:

- افزایش سرمایه و جذب منابع مالی کافی برای مشارکت و اعتباردهی
- تنوع‌بخشی پرتفوی (صنعت و منطقه)
- تطابق مدت قراردادهای اجاره و سررسید بدهی‌ها
- ثبات بخشی به جریان‌های نقدی
- ایجاد ارتباط با موسسات بین‌المللی لیزینگ و موسسات مالی و اعتباری جهانی برای تقویت بنیه مالی و اعتباری
- متناسب‌سازی نرخ سود در ارتباط با تخصیص منابع اعتباری برای فعالیت‌های اقتصادی
- فرهنگ‌سازی در جامعه برای شناسایی موسسات، شرکت‌ها و گروه‌های مختلف هدف با صنعت لیزینگ
- استفاده از مکانیزم‌های جدید اجاره‌دهی به مصرف‌کنندگان حقوقی و حقیقی در خصوص واگذاری کالاهای سرمایه‌ای و واسطه‌ای برای انجام امور تولیدی (عرضه کالاهای اجاره سرمایه‌ای)

■ اهداف مدیریت و راهبردهای مدیریت برای دستیابی به آن اهداف:

لیزینگ صنعت و معدن با توجه به خط‌مشی و چشم‌انداز پیش‌روی خود و در راستای متنوع‌سازی پرتفوی فعالیت خود در زمینه‌های حمل‌ونقل هوایی- دریایی- ریلی و زمینی (سواری و کار)، ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی و تولیدی، ماشین‌آلات و تجهیزات معدن و راهسازی، تجهیزات پزشکی و دندانپزشکی، تجهیزات کشاورزی و دامداری، پیمانکاری و خدمات، املاک و مستغلات، لوازم خانگی و لوازم الکترونیک اقدام به مدیریت و برنامه‌ریزی استراتژیک نموده است. اهداف استراتژیک شرکت بر این اساس در چندین حوزه اصلی مشخص و در این راستا برنامه‌های عملیاتی مناسب جهت رسیدن به این اهداف تعریف شده که به‌طور مستمر ارزیابی عملکرد فرآیندهای شرکت پایش و اندازه‌گیری می‌شود.

■ اهداف بلندمدت و کوتاه‌مدت:

- اهداف استراتژیک شرکت در سال ۱۳۹۹ شامل توسعه دامنه فعالیت شرکت با بهینه‌سازی ساختار فروش به منظور افزایش ضریب نفوذ عملیات در صنعت لیزینگ می‌باشد که در راستای تحقق اهداف استراتژیک یاد شده و با تاکید مضاعف بر آگاهی، به بیان اهداف عملیاتی تدوین شده برای سال ۱۳۹۹ خواهد بود.
- توسعه دامنه فعالیت در صنعت لیزینگ: با توجه به سیاست شرکت جهت حفظ سهم خود در بازار یکی از مهمترین اهداف ارائه خدمات اینترنتی در سال آتی می‌باشد. از این رو لیزینگ صنعت و معدن ضمن حفظ سهم بازار کنونی، طراحی و راه‌اندازی خدمات اینترنتی را جهت تسهیل امور برای مشتریان در برنامه‌های آتی خود دنبال می‌نماید.
- دستیابی به بازارهای جدید و تنوع‌بخشی به پرتفوی تسهیلاتی شرکت برای مقابله با رکود به وجود آمده موثر از افزایش قیمت‌ها در صنعت خودروسازی و ورود به سایر بازارها که مهمترین آنها عبارتند از لوازم خانگی، لوازم الکترونیک، خودروهای دست‌دوم، موتورسیکلت می‌باشد.
- گسترش فعالیت در زمینه پرداخت تسهیلات به خودروهای دست دوم باتوجه به اخذ موافقت بانک مرکزی در این خصوص.
- گسترش همکاری با شعب بانک صنعت و معدن به عنوان عوامل مجاز فروش و به منظور نفوذ در بازار.
- ارتقای سطح اعتماد، کسب رضایت مشتریان به واسطه ارائه مستمر خدمات باکیفیت و مطلوب.
- افزایش وصول مطالبات معوق و کاهش درصد معوقات: با توجه به تجارب گذشته در زمینه وصول مطالبات، بکارگیری روش‌های پیشرفته و به‌روز، جهت اعتبارسنجی دقیق‌تر و اخذ وثایق قابل اطمینان جهت جلوگیری از رشد معوقات.
- توانمندسازی کارکنان و مشارکت در اجرای امور محوله مطلوب از طریق آموزش و توسعه دانش، تجربه، مهارت و تعهد کارکنان.
- بهینه‌سازی فرآیندهای سیستمی در جهت نظم‌دهی و سهولت فعالیت‌ها.
- عقد تفاهمنامه‌های همکاری در خصوص فروش اقساطی در زمینه‌های ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی، کشاورزی و...
- همکاری شعب شرکت لیزینگ صنعت و معدن با نزدیکترین شعبه بانک صنعت و معدن به منظور انجام امور وصول مطالبات و انتخاب طرح‌های توجیهی مناسب جهت اعطای تسهیلات.

■ برخی افتخارات و گواهینامه‌های کسب‌شده طی سال‌های اخیر:

- کسب رتبه نخست از نظر شاخص بازده فروش در گروه واسطه‌گری‌های مالی کشور برای دو سال متوالی ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸.
- انتخاب مدیرعامل شرکت لیزینگ صنعت و معدن به‌عنوان مدیر ارزش‌آفرین ملی در جشنواره حمایت از تولید ملی در سال ۱۳۹۷.
- انتخاب لیزینگ صنعت و معدن به‌عنوان یکی از ۵۰۰ بنگاه اقتصادی برتر و بزرگ ایران (IMI-۱۰۰) در سال ۱۳۹۷.
- کسب رتبه دوم در بین صد شرکت پنجم بزرگ اقتصادی ایران (IMI-۱۰۰) از نظر بیشترین سودآوری در سال ۱۳۹۷.
- کسب رتبه دوم در بین صد شرکت پنجم بزرگ اقتصادی ایران (IMI-۱۰۰) از نظر بیشترین بازده فروش در سال ۱۳۹۷.
- کسب رتبه سوم در بین صد شرکت پنجم بزرگ اقتصادی ایران (IMI-۱۰۰) از نظر باارزش‌ترین بازار، بازده بازار حقوق صاحبان سهم و همچنین از نظر نسبت جاری و جریان خالص وجوه ناشی از عملیات به فروش و به سود در سال ۱۳۹۷.
- انتخاب لیزینگ صنعت و معدن به‌عنوان واحد نمونه صنعتی و اقتصادی در سال ۱۳۹۷ و تقدیر از جانب وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت.
- دریافت نشان عالی برند ارزش‌آفرینی ملی در طرح سراسری برند ملی، اقتدار ملی در سال ۱۳۹۷.
- انتخاب لیزینگ صنعت و معدن به‌عنوان برند شایسته ملی کشور در سال ۱۳۹۶.
- دریافت مدال ویژه پنج ستاره ملی به‌عنوان بالاترین سطح نشان رضایتمندی و اعتماد مشتریان در سال ۱۳۹۶.
- تمدید مجوز فعالیت ۵ ساله از بانک مرکزی ج.ا.ا به‌عنوان مجوز اجباری ارائه خدمات در سال ۱۳۹۶.
- کسب رتبه نخست در بین صد شرکت پنجم بزرگ اقتصادی ایران (IMI-۱۰۰) از نظر بیشترین سودآوری در سال ۱۳۹۶.
- کسب رتبه نخست در بین صد شرکت پنجم بزرگ اقتصادی ایران (IMI-۱۰۰) از نظر بیشترین بازده فروش در سال ۱۳۹۶.
- دریافت نشان ملی نبوغ و مدیریت ایرانی در صنعت لیزینگ توسط مدیرعامل محترم لیزینگ صنعت و معدن در سال ۱۳۹۶.
- دریافت استاندارد و جایزه بین‌المللی (FCS-Leasing Services Award ۲۰۱۷) شهرت، اعتبار و خدمات برتر در صنعت لیزینگ از سوی اتحادیه اروپا.
- دریافت نشان طلایی برترین ارائه‌دهنده تسهیلات ویژه و حامی تولیدات داخلی توسط لیزینگ صنعت و معدن در سال ۱۳۹۶.
- انتخاب نایب‌رئیس هیات‌مدیره و مدیرعامل لیزینگ صنعت و معدن به‌عنوان مدیر نخبه جهادی کشور در سال ۱۳۹۶.
- ارتقای گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت بر مبنای استاندارد ISO۹۰۰۱:۲۰۱۵ به‌عنوان اولین شرکت لیزینگ کشور در سال ۱۳۹۵، حفظ و نگهداری سیستم با تمدید اعتبار گواهینامه آن تا سال ۲۰۲۲ از TUV Intercet آلمان

■ برنامه‌های آینده شرکت

پیش‌بینی میزان تسهیلات اعطائی و طرق تامین منابع مالی

میزان تسهیلات قابل پرداخت برای سال ۱۳۹۹ باتوجه به بررسی‌های انجام شده و در نظر گرفتن شرایط اقتصادی کشور در حدود ۷۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.

وصول اقساط و اقدامات نظارتی

شرکت همواره ضمن توسعه حجم فعالیت‌های خود و پیگیری وصول مطالبات معوق، سعی بر آن داشته که با استفاده از توان و مشاوره‌های کارشناسان بتواند ضمن کاهش در زمان جوابگویی به متقاضیان و مشتریان شرکت، اعتبارسنجی مناسب و قابل قبولی از مشتری داشته، تا ریسک غیرسیستماتیک و قابل کنترل سبد خود را به اقل ممکن کاهش داده و کنترل نماید.

■ سایر برنامه‌های آتی

هیات‌مدیره در سال ۱۳۹۹ سعی در تحقق موارد ذیل دارد:

- حفظ سهم بازار موجود و سعی در توسعه آن.
- تنوع‌بخشی به پرتفوی تسهیلاتی شرکت.
- بازنگری در برنامه‌ریزی استراتژیک و تدوین سند توسعه و طرح تجاری شرکت.
- افزایش راندمان و کارایی.
- تجهیز منابع مالی از طرق گوناگون.
- بهبود وضعیت وصول مطالبات.
- بهبود و ارتقای سیستم‌های نرم‌افزاری.
- تجهیز نیروی انسانی سازمان به منظور ورود به فعالیت‌های جدید.

صورت سود و زیان
سال مالی منتهی به ۳۰ آذر ۱۳۹۸

	۱۳۹۸/۰۹/۳۰	۱۳۹۷/۰۹/۳۰
میلیون ریال	میلیون ریال	میلیون ریال
درآمدهای عملیاتی	۳۶۲,۷۷۵	۴۱۷,۰۰۰
هزینه‌های عملیاتی	(۱۹۹,۱۰۰)	(۲۲۹,۱۷۶)
سود ناخالص	۱۶۳,۶۷۵	۱۸۷,۸۲۴
سایر اقلام عملیاتی	۹,۶۹۱	۱۰,۶۸۲
سود عملیاتی	۱۷۳,۳۶۶	۱۹۸,۵۰۶
سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۵۷۵,۵۸۳	۲۴۹,۹۷۵
سود قبل از مالیات	۷۴۸,۹۴۹	۴۴۸,۴۸۱
مالیات بر درآمد:		
سال‌جاری	(۳۹,۲۸۹)	(۴۴,۸۰۴)
سال‌های قبل	(۳۷,۲۷۵)	-
	(۷۶,۵۶۴)	(۴۴,۸۰۴)
سود خالص	۶۷۲,۳۸۵	۴۰۳,۶۷۷
سود پایه هر سهم:		
عملیاتی- ریال	۴۹	۷۷
غیرعملیاتی - ریال	۲۸۷	۱۲۵
سود پایه هر سهم - ریال	۳۳۶	۲۰۲

دانش‌آموختگان مهندسی راه‌آهن از کمبودها و بایدهای این رشته با صمت سخن گفتند

لزوم ریل‌گذاری درست از دانشگاه تا صنعت

مهندسی راه‌آهن از جمله رشته‌های مهم اما کمتر شناخته شده برای سیاست‌گذاران در کشور ماست، آن هم در کشوری که می‌خواهد تا سال ۱۴۰۴ میزان حمل بار ریلی خود را از حدود ۵۰ میلیون تن فعلی به ۲۰۰ میلیون تن و میزان مسافر جابه‌جا شده با قطار را از حدود ۳۰ میلیون نفر فعلی به ۱۶۰ میلیون نفر برساند.

به گزارش صمت، صنعت ریلی به عنوان یکی از صنایع زیرساختی مهم در سراسر جهان، نقشی بسیار مهم در توسعه کشورها دارد و برای اینکه این نقش به بهترین شکل ممکن ایفا شود، تربیت افراد متخصص و تولید دانش، در درجه نخست اهمیت قرار دارد. برهمین اساس در سال ۱۳۷۶ دانشکده مهندسی راه‌آهن به عنوان تنها دانشکده مهندسی راه‌آهن خاورمیانه در دانشگاه علم و صنعت راه‌اندازی شد.

یکی از دانش‌آموختگان همین دانشکده می‌گوید به دلیل وابستگی اشتغال مهندسان راه‌آهن به دولت، وضعیت درآمد آنها تابع وضعیت اقتصادی دولت است.

سعید مجیدی‌پرست در پاسخ به پرسش صمت مبنی بر وضعیت اشتغال و درآمد دانش‌آموختگان حوزه مهندسی راه‌آهن و حمل‌ونقل ریلی در ایران گفت: رشته مهندسی راه‌آهن به دلیل نیاز شدید صنعت حمل‌ونقل ریلی به دانش‌آموختگان این رشته ایجاد شد. همین نیاز منجر به این شد که فضای کار مناسبی برای دانش‌آموختگان دهه اول دانشکده مهندسی راه‌آهن در شرکت راه‌آهن و شرکت‌های مشاور و پیمانکار فراهم باشد. به دلیل وجود کارفرمای دولتی (شهرداری‌ها یا دولت) در زمینه ریلی، در دوره‌هایی که اوضاع و احوال اقتصادی دولت مطلوب‌تر بوده، وضع شغلی و درآمد دانش‌آموختگان رشته مهندسی راه‌آهن بهتر بوده و در دوره‌هایی که اوضاع اقتصادی دولت نامساعدتر بوده است، اوضاع شغلی و درآمدی دانش‌آموختگان این رشته، تحت تاثیر مستقیم قرار گرفته است.

فارغ التحصیل کارشناسی و کارشناسی ارشد و دانشجوی دکتری دانشکده راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت با اشاره به مشکلات دانش‌آموختگان مهندسی راه‌آهن در بحث نظام مهندسی بیان کرد: دانش‌آموختگان گرایش خط و سازه‌های رشته مهندسی راه‌آهن که از نظر ماهیت، گرایشی از مهندسی عمران است، امکان شرکت در آزمون نظام مهندسی ساختمان و دریافت پروانه سطح ۳ بدون امکان ارتقا را دارند و حتی اگر در مقطع کارشناسی ارشد در رشته مهندسی سازه ادامه تحصیل داده باشند، باز هم امکان ارتقای سطح برای آنها وجود ندارد که این به ضعف قانون‌گذاری برمی‌گردد و به احتمال زیاد ناشی از بی‌اطلاعی از واحدهای درسی است که در دانشکده ارائه می‌شود، این درحالی است که دانش‌آموختگان دانشکده مهندسی راه‌آهن در دانشگاه علم و صنعت از نظر کیفیت تدریس و تحصیل نسبت به بسیاری از دانش‌آموختگان رشته‌های مرتبط با عمران در سطح کشور از سطح بالاتری برخوردار هستند.

ضعف مهندسی در تولید ناوگان

این دانشجوی دکتری مهندسی راه‌آهن در پاسخ به این پرسش که چقدر از مشکلات ریلی و راه‌آهن کشور به دلیل ضعف بدنه مهندسی در این رشته است، یادآور شد: درحال‌حاضر در زمینه دانش ساخت و تعمیر و نگهداری خطوط ریلی و روش‌های بهره‌برداری و برنامه‌ریزی حرکت قطارها و بهره‌برداری از تجهیزات سیگنالینگ از سطح قابل قبولی برخورداریم اما در زمینه تولید ناوگان ریلی شهری و لکوموتیو به دلیل عقب‌ماندگی تاریخی، وابستگی زیادی به خارج از کشور وجود دارد.

ردپای ضعف در مهندسی راه‌آهن

او یادآور شد: بیشترین مشکلات صنعت حمل‌ونقل ریلی ناشی از وجود ساختار غیرمنعطف، ناکارآمد، فسادزا و فعالیت افراد دارای تحصیلات و تجربه‌های نامرتبط در سطوح مدیریتی و نظام تصمیم‌گیری سلیقه‌ای است و سهم اندکی از مشکلات فعلی صنعت ریلی به ضعف بنیادی در مهندسی برمی‌گردد، به عبارت دیگر ضعف علوم انسانی (مدیریت، اقتصاد، ساختار اداری) منجر به ضعف در نظام مهندسی ریلی می‌شود.


عکس: آیدا فریدی

> ضعفی که شاید در همه رشته‌های مهندسی ما وجود داشته باشد این است که آنچه در دانشگاه‌ها آموزش داده می‌شود با نیازهای عملی کشور تفاوت و فاصله زیادی دارد

این مهندس راه‌آهن اظهار کرد: در ابتدای راه‌اندازی رشته مهندسی راه‌آهن، تاکید بیشتر افراد دخیل در پایه‌گذاری این رشته این بوده است که همکاری تنگاتنگی بین مجموعه دانشگاه و صنعت برای آموزش دانشجویان وجود داشته باشد تا خروجی مناسبی از فضای دانشگاهی برای تربیت نیروهای متخصص ریلی فراهم شود. با این حال فاصله ایجاد شده بین دانشگاه و صنعت منجر به این می‌شود که این صنعت امیدی به حل چالش‌های خود به وسیله دانشگاه و دانشگاه هم عزمی برای حل مشکلات روز صنعت نداشته باشد.

مجیدی‌پرست در بیان راهکارهایی برای تقویت رابطه صنعت ریلی با دانشکده مهندسی راه‌آهن گفت: حضور مدرسان مرکز آموزش راه‌آهن در دانشکده و حضور استادان و دانشجویان دانشکده در مرکز آموزش راه‌آهن از جمله اقدام‌هایی است که در این زمینه می‌توان انجام داد. همچنین حضور بدون هماهنگی‌های پیچیده اداری دانشجویان و استادان در سطح شبکه ریلی (مترو و راه‌آهن)، راه‌اندازی خط تست برای انجام پژوهش‌های ریلی، صدور کارت پژوهشگر ریلی برای دانشجویان مقاطع تحصیلات تکمیلی دانشکده برای حضور در راه‌آهن و مترو با هدف انجام پایان‌نامه‌های کاربردی و تعریف چالش‌های ریلی ازسوی راه‌آهن و مترو و استفاده از توان دانشگاه در زمینه حل این مشکلات از اقدام‌هایی است که برای تقویت رابطه صنعت ریلی با دانشگاه می‌توان انجام داد.

واحدهای درسی به‌روز نیست

یکی دیگر از دانش‌آموختگان رشته راه‌آهن از فاصله آموخته‌های مهندسی راه‌آهن با نیازهای صنعت ریلی در کشور ما می‌گوید و معتقد است باید واحدهای درسی رشته مهندسی راه‌آهن، به‌روزتر و کاربردی‌تر شود.

میثم لاجوردی در گفت‌وگو با صمت در پاسخ به سوالی درباره مهم‌ترین مشکلات مهندسان راه‌آهن و حوزه ریلی در ایران از نظر وضعیت اشتغال، درآمد، مشکلات نظام مهندسی گفت: آنچه در دوره کارشناسی و کارشناسی ارشد و دکترا در دانشگاه در رشته راه‌آهن تدریس می‌شود، چندان منطبق با علم روز دنیا نیست. در دوران کارشناسی، مهندسان راه‌آهن در ۳ گرایش موجود، دروسی را به عنوان واحدهای تخصصی از سر می‌گذارنند که بیشتر درباره راه‌آهن‌های بین شهری و زیرساخت‌هایی است که شاید چندان منطبق بر علم روز دنیا نبوده و قدیمی باشد. این مسئله در واحدهای درسی دوره‌های تکمیلی هم تا اندازه‌ای صدق می‌کند.

لاجوردی افزود: به دلیل همین ضعف آموزشی است که اکنون، اگرچه می‌خواهیم به سوی راه‌آهن پرسرعت برویم، اما در تامین ناوگان و استفاده از تجهیزات برای ساخت خطوط مربوطه، پیشرفت چندانی نداشته‌ایم و در این زمینه نسبت به سایر رشته‌های مهندسی عقب‌تر هستیم.

کمبود فرصت‌های اشتغال خصوصی

وی در بیان مشکلات اشتغال برای مهندسان راه‌آهن اظهار کرد: فضای کار دانش‌آموختگان مهندسی راه‌آهن این‌گونه نیست که مانند مهندسان ساختمان بتوانند زمینی تامین کرده و در ساخت، مشارکت کنند یا بازار آزادی وجود داشته باشد که بتوانند در آن فعالیت‌های خصوصی داشته باشند. بیشتر دانش‌آموختگان راه‌آهن یا باید جذب شرکت راه‌آهن شوند یا مترو که این مسئله، فرصت اشتغال خصوصی آنها را کاهش می‌دهد. البته ممکن است بتوانند جذب شرکت‌های بهره‌بردار راه‌آهن یا شرکت‌های حمل‌ونقلی (که اکنون خصوصی شده‌اند) شوند.

این دانش‌آموخته مهندسی راه‌آهن با تاکید بر اینکه فرصت‌های شغلی در بازار آزاد برای مهندسان راه‌آهن نسبت به دیگر رشته‌های مهندسی، کمتر است، اضافه کرد: به طور کلی با توجه به اینکه صنعت ریلی، صنعتی زیرساختی و مادر است و کسب و کار شخصی در این حوزه نیاز به سرمایه بالایی دارد، اشتغال خصوصی در این بخش توجیه چندانی برای دانش‌آموختگان این حوزه ندارد، مگر اینکه شرکت پیمانکاری با هدف انجام کارهای جزئی ساخت و تعمیر و نگهداری راه‌اندازی شود. البته در این زمینه هم چون کارفرما، دولت است و دولت هم بدهی‌هایی به پیمانکاران دارد، احتمال بروز مشکلاتی در مسیر فعالیت وجود دارد.

لاجوردی یادآور شد: به دلیل تازه‌تاسیس بودن رشته راه‌آهن نسبت به دیگر رشته‌های مهندسی، تعداد دانشجویان و فارغ‌التحصیلان این رشته در هر سال محدود است و بر همین اساس، تاکنون مشکلی در زمینه جذب دانش‌آموختگان این رشته در نهادهای مرتبط نبوده است.

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه چقدر از مشکلات ریلی و راه‌آهن کشور به دلیل ضعف بدنه مهندسی است، اظهار کرد: همانطور که در بالا بیان شد، علم مهندسی که درحال‌حاضر به دانشجویان این رشته منتقل می‌شود، با علم روز دنیا منطبق نبوده و پیشرفته نیست، دانش‌آموختگان این رشته فاصله زیادی با دانش روز جهان دارند.

توجه به مهندسی راه‌آهن در سیاست‌گذاری‌ها

دانش‌آموخته مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه از نظر سیاست‌گذاری، باید به مهندسی راه‌آهن توجه بیشتری شود، ادامه داد: از نظر فنی شاید دانش‌آموختگان فعلی راه‌آهن بتوانند نیاز فعلی صنعت ریلی کشور (یعنی راه آهن بین‌شهری موجود، نه راه‌آهن پرسرعت) را در زمینه تولید ریل و بخشی از ناوگان یا تعمیر و نگهداری، پوشش دهند اما نکته مهم‌تر این است که در زمینه توسعه شبکه حمل‌و نقل ریلی، سیاست‌گذاری درستی نشده و جای کار زیادی در این بخش وجود دارد تا راه‌آهن و حمل‌ونقل ریلی به عنوان زیرساخت اصلی اقتصادی به جایگاه واقعی خود برسد. او با بیان اینکه در خوشبینانه‌ترین حالت ۲۰ تا ۳۰ درصد هزینه‌های حمل کالا و خدمات مسافری مربوط به بخش حمل‌ونقل است، ادامه داد: اگر بتوانیم شبکه ریلی را به طور مطلوب توسعه دهیم و از مزیت‌های رقابتی آن با جاده یعنی کاهش مصرف سوخت، کاهش آلایندگی‌های هوا، افزایش حجم جابه‌جایی بار و مسافر و ایمنی بالا، در سیاست‌گذاری‌های کلان استفاده کنیم، راه آهن جایگاه اصلی خود را پیدا می‌کند و می‌تواند موثرتر و با سرعت بیشتری توسعه پیدا کند.

این کارشناس صنعت ریلی یادآور شد: ما در حمل‌ونقل جاده‌ای پیشرفت‌های خوبی در زمینه استفاده از فناوری برای رصد جاده‌ها داشته‌ایم اما این بحث در بخش ریلی و راه‌آهن، سرعت کمتری داشته است که لازم است مهندسان راه‌آهن، مطالعات بیشتری در این زمینه داشته باشند و نیز سیاست‌گذاری لازم برای ورود مهندسان به این حوزه وجود داشته باشد.

فاصله آموخته‌های مهندسی با نیازها

لاجوردی در پاسخ به پرسشی درباره اینکه مشکلات صنعت ریلی کشور چقدر به آموزش‌های دانشگاهی و ضعف تحصیلات مهندسی برمی‌گردد؟ گفت: ضعفی که شاید در همه رشته‌های مهندسی ما وجود داشته باشد این است که آنچه در دانشگاه‌ها آموزش داده می‌شود با نیازهای عملی کشور تفاوت و فاصله زیادی دارد.

او ادامه داد: وقتی در برخی رشته‌ها بدنه کارکنان راه‌آهن را بررسی می‌کنیم می‌بینیم تعداد زیادی از این افراد، کسانی هستند که تحصیلات حتی کارشناسی آنها مرتبط با این رشته نیست و شاید به مرحله کارشناسی هم نرسیده باشند. گاهی در توجیه این وضعیت گفته می‌شود این مسئله به این دلیل است که در راه‌آهن نسبت به دیگر صنایع، کارگران بیشتری وجود دارد.

در پاسخ به این توجیه باید گفت اگر تعداد افراد متخصص بیشتری به این صنعت ورود کنند و دانش منتقل شود، به طور حتم بهره‌وری افزایش یافته و از تعداد کارگران کاسته و بر بهره‌وری افزوده می‌شود که این به معنی کاهش اشتغال نیست.

این فارغ التحصیل دانشکده مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه مهم‌ترین مشکل فعلی در زمینه تربیت مهندسان راه‌آهن این است که علوم کاربردی به دانشجویان منتقل نشده و فقط مبانی و مباحث نظری ارائه می‌شود، گفت: در کل ۴ سال تحصیل در دانشکده راه‌آهن در مقطع کارشناسی، فقط یک بازدید از کارخانه تراورس در شمال کشور داشتیم که آن هم تراورس چوبی تولید می‌کرد که کابرد چندانی ندارد.

او با تاکید بر لزوم تقویت ارتباط دانشگاه با صنعت در حوزه راه‌آهن اضافه کرد: در برخی پایان‌نامه‌های این رشته مشاهده می‌کنید که فقط برخی مباحث نظری و عملیات آماری و ریاضی مطرح شده است که تاثیر چندانی در بهبود عملکرد صنعت ریلی ما ندارد. درواقع فاصله بین مقاله‌ها و پایان‌نامه‌های ریلی با نیاز امروز صنعت مشهود است که اگر این دو بخش با هم هماهنگ‌تر شوند، به طور قطع بهره‌وری بیشتر می‌شود.

لاجوردی یادآور شد: مدیران راه‌آهن در ۲ دولت اخیر از دانشگاه بودند. این فرصت خوبی بود برای کاهش فاصله دانشکده‌های ریلی با صنعت بود. این کار تا اندازه‌ای انجام شد اما هنوز جای کار زیادی در این زمینه وجود دارد.

اکرم امینی
editor@smtnews.ir


سعید مجیدی پرست


میثم لاجوردی

یادداشت



راه‌آهن ما کجای علم مهندسی ایستاده است؟

احمد خشنودی
کارشناس صنعت ریلی

نقش دانش مهندسی به ویژه در حمل‌ونقل، نقش حیاتی و زمینه بقا و دوام این صنعت و سودآوری آن است. بازار حمل‌ونقل یکی از پرکارترین و وسیع‌ترین بازارها در سراسر جهان بوده و حمل‌ونقل از حلقه‌های حساس و اساسی در مدیریت زنجیره عرضه و تامین است. مسئله تحویل به مشتری، سرعت و کیفیت این تحویل، قادر است یک زنجیره تامین موفق ساخته یا آن را از سکه و ارزش بیندازد.

اکنون باید دید نقش دانش مهندسی در جریان حمل کالا و مسافر کجاست؟ شرکت‌های بزرگ توزیع کالا در جهان و ایران با افزایش گزینه‌های حمل‌ونقل و قدرت انتخاب بسیار بیشتری نسبت به گذشته روبه‌رو هستند. بنابراین از زمانی که ما برنامه حرکت قطارها را می‌نویسیم تا زمانی که کالا را تحویل می‌گیریم، تا انبارداری، بارگیری واگن‌ها و حرکت قطار، اگر از دانش مهندسی و راهکارهای نوین مهندسی بی‌خبر باشیم، مشکلاتی پیش می‌آید که امروزه در کشور شاهد آن هستیم. به عنوان مثال سرعت حمل بار در برخی خطوط در حد یک انسان پیاده است که با این سرعت، پیشاپیش به حمل‌ونقل جاده‌ای باخته‌ایم.

براساس آخرین آمار، بی‌سوادترین شاغلان در بخش صنعت مشغول کار هستند که این بحرانی ملی است. گاهی این پرسش مطرح می‌شود که چرا در عصر اطلاعات، ما هنوز صنعتی نیستیم؟ باید گفت چرخ‌های صنعت بر مدار نیروی انسانی متخصص می‌چرخد و ما خلا بزرگی در زمینه فنی و مهندسی داریم.

حمل‌ونقل ریلی، قلب لجستیکی کشورهاست. تولیدکنندگان کلان صنعتی، باید بتوانند به توزیع‌کنندگان کالا در بخش حمل‌ونقل به چشم شریکان خود بنگرند زیرا بخش حمل‌ونقل به مشتریان آنها خدمات ملموس می‌دهد. ما با هزینه بسیار، کریدورهای ترانزیتی ایجاد کرده‌ایم و قرار است بخش مهمی از زنجیره عرضه جهانی در حمل کالا (و حتی مسافر) باشیم. این معنای بزرگی دارد، یعنی رقیبان ما که بخشی از این زنجیره جهانی هستند، دیگر جاده‌های داخلی هم نیستند. آیا با سطح فعلی فن و دانش مهندسی می‌توانیم عملکرد مطلوب را داشته باشیم؟ آیا رقیبان و شریکان منتظر ما می‌مانند؟ مشتریان که هدف اصلی شبکه‌های جهانی حمل‌ونقل و کسب و کار ریلی‌اند، چطور؟ تصور کنید حمل بار حبوبات از مبدا به مقصدی با راه‌آهن ۳ ماه طول بکشد و با جاده، ۱۵ روز؟ در این رقابت کدام شیوه حمل‌ونقل برنده است؟ ما در زنجیره عرضه‌ای قرار داریم که مدیریت اثربخش و دانش‌بنیان مبتنی بر دانش مهندسی قادر است درآمد آن را بسیار افزایش و هزینه‌ها را به همان میزان کاهش دهد، اما چرا این اتفاق تاکنون رخ نداده است؟ ما می‌توانیم با ایجاد یک مسیر ریلی فرعی، نیروی کار ارزان را به تولیدکنندگان متصل کنیم و علاوه بر ایجاد اشتغال موثر، صنعت ریلی را از ورشکستگی نجات دهیم. ما پیش از ایجاد یک مسیر ریلی، باید همه مسائلی که منجر به سوددهی می‌شود، بررسی کنیم. چه کسانی باید مشتریان ما را رفتارکاوی کنند؟ ما در پیکربندی شبکه توزیع بار کشور کجا ایستاده‌ایم؟ آیا باید به ظرفیت خطوط خود بیفزاییم؟ با کدام سیاست؟ آیا نیاز به افزایش لکوموتیو و واگن داریم؟ برای کدام ظرفیت و کدام نیاز؟ مهندسی پاسخ همه پرسش‌های مطرح شده است. ارزیابی ظرفیت‌های فعلی و آینده محورها، طراحی شبکه‌های آینده یا اعمال راهکارهای بهبود ظرفیت، اعمال سیاست‌های مرحله‌بندی برای انتقال سفرهای باری و مسافری به ریل، محاسبه گلوگاه‌ها و سطوح خدمات‌دهی کریدورهای ریلی کشور، همگی نیازهای مهندسی ماست که مغفول مانده است.

تجربه اروپایی‌ها برای شناسایی ظرفیت‌های حمل‌ونقل ترکیبی با هدف انتقال بار از جاده به ریل که سال‌ها پیش آزمون پس داده است، می‌تواند راهگشای ما باشد. مهندسان ما باید بتوانند راهکار اجرایی و عملیاتی بدهند تا به عنوان مثال به جای رقابت با جاده از حمل کامیون‌های باردار به وسیله قطار استفاده کنیم که هزینه‌های کمتری برای صاحب کالا دارد. ببینید این ایده تا چه حد هوشمندانه است که «وقتی قدرت رقابت ندارید، مشارکت کنید» این یعنی سهمی از کیک بزرگ حمل بار جاده‌ای را به خود اختصاص دادن. این یعنی یک ایده مهندسی!

با گرانی مصالح ساختمانی، منتظر افزایش نرخ مسکن باشید

نائب رئیس انجمن انبوه‌سازان تهران با بیان اینکه شهرداری‌ها از هفته گذشته هزینه صدور پروانه ساختمانی را ۳۰ درصد افزایش داده‌اند، گفت: رشد نرخ برخی مصالح ساختمانی نگران‌کننده است.

ایرج رهبر در گفت‌وگو با فارس با اشاره به اینکه گرانی بی‌ضابطه نرخ مصالح ساختمانی هزینه ساخت و نرخ تمام شده مسکن را بالا می‌برد، گفت: از هفته گذشته هزینه صدور پروانه ساختمانی ۳۰ درصد افزایش یافته است که این اقدامی با هدف سخت‌گیری در زمینه صدور پروانه ساختمانی بوده است.

وی با تاکید بر اینکه شهرداری‌ها با خودمختاری در هر نقطه‌ای از تهران که دوست دارند، تراکم فروشی می‌کنند، گفت: با اقدامات اخیر شورای شهر و سخت‌گیری‌های بیشتر، تلاش شده تخلف‌ها در حوزه ساخت‌وساز به شکل قابل توجهی کاهش یابد.

رهبر خاطرنشان کرد: این تراکم‌فروشی با هدف درآمدزایی بوده است، اما به هرحال به تازگی با ورود شورای شهر و رفتن به سوی درآمدزایی با دریافت عوارض می‌بینیم که عوارض صدور پروانه‌های ساختمانی از هفته گذشته ۳۰ درصد افزایش یافته است.

نائب رئیس انجمن انبوه‌سازان ادامه داد: این روزها شاهد رشد بی‌ضابطه نرخ مصالح ساختمانی در سطح بازار هستیم که همین موضوع باعث خواهد شد نرخ تمام شده مسکن نیز افزایش یابد.

وی ادامه داد: در ساخت‌وساز اسکلت‌های فلزی ورق استفاده زیادی دارد، به همین دلیل از هفته گذشته نرخ هر کیلو ورق از کیلویی ۵۲۰۰ تومان به ۸۵۰۰ تومان افزایش یافته است، حال اگر دقت کنید در یک واحد مسکونی ۵ طبقه این رشد نرخ ورق تا چه حد می‌تواند بر نرخ تمام شده مسکن تاثیرگذار باشد

تدوین آیین‌نامه ایمنی کارگران در تونل‌سازی جاده‌ها

معاون روابط کار وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: پیش‌نویس آیین‌نامه ایمنی در تونل‌سازی بررسی شد.

به گزارش مهر به نقل از وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی، حاتم شاکرمی در نشست شورای‌عالی حفاظت فنی گفت: برای ارتقای ایمنی شرایط محیط کار کارگران کشور، اصلاح ۲ آیین‌نامه و تدوین و تصویب ۲ آیین‌نامه جدید در دستور کار شورای‌عالی حفاظت فنی قرار گرفته است.

رئیس شورای‌عالی حفاظت فنی با اشاره به ریزش تونل در آزادراه تهران- چالوس در ماه‌های گذشته گفت: پس از وقوع حادثه ناگوار ریزش تونل در آزادراه تهران- چالوس در اردیبهشت ۱۳۹۸ براساس دستور وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و اعزام گروهی به سرپرستی مدیرکل بازرسی کار و متشکل از بازرسان کار ستادی و اجرایی و مرکز تحقیقات به محل وقوع حادثه، با توجه به بررسی دلایل وقوع حادثه، ضرورت تدوین آیین‌نامه مستقل ایمنی در تونل‌سازی با توجه به خلا مقرراتی موجود در نبود ضوابط مشخص و به استناد ماده ۸۵ قانون کار در دستور کار شورای‌عالی حفاظت فنی قرار گرفت.

وی افزود: پیش‌نویس اولیه این آیین‌نامه تنظیم و نظرات اعضای شورا و صاحب‌نظران دریافت شد و با دعوت از متخصصان و شرکای اجتماعی (نمایندگان کارگران و کارفرمایان) در نشست‌های کمیته تخصصی تدوین آیین‌نامه، مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

خبر

حمل‌ونقل عمومی در انتظار تصمیم وزارت نفت

رئیس شورای شهر تهران گفت: مسئولان وزارت نفت گفته‌اند باید عملکرد شهرداری را در زمینه کاهش مصرف سوخت راستی‌آزمایی کنند، در حالی که حدود ۷ میلیارد سفر با مترو انجام شده و نمی‌توانند بگویند نتوانستیم مصرف سوخت را کاهش دهیم و این موضوع فرافکنی وزارت نفت است.

به گزارش ایلنا، محسن هاشمی درباره نشست هم‌اندیشی با شهرداری درباره بودجه و درآمدهای شهرداری در سال آینده اظهار کرد: یکشنبه آینده بودجه سال ۹۹ شهرداری در دستور کار قرار می‌گیرد و سپس، هزینه، مصارف و درآمدها بررسی می‌شود.

هاشمی گفت: افزایش رقم بودجه از ۳۰ هزار میلیارد تومان به ۳۱ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان از سوی شهرداری پیشنهاد شد که برخی از اعضای شورا موافق و برخی مخالف آن بودند و هنوز به نتیجه نهایی نرسیدیم.

او در پاسخ به این پرسش که آیا شهرداری قرار است بودجه خود را با دریافت عوارض تامین کند؟ گفت: این‌گونه نیست. در سال‌های اخیر شاهد نرخ بالای تورم بودیم که با توجه به آن رقم بودجه ۳۰ هزار میلیارد تومان بالا نیست. با نرخ تورم فعلی ۲ مسئله برای تامین منابع مطرح است، یکی افزایش نرخ منطقه‌ای املاک که البته دولت آن را افزایش می‌دهد و دیگری قانون شهرسازی است که به تازگی در شورای شهر مطرح شد و مقداری افزایش درآمد از این راه برای شهرداری لحاظ شده است.

رئیس شورای شهر درباره نشست برخی مدیران شهرداری با معاون اول رئیس‌جمهوری در زمینه تامین اتوبوس گفت: پیگیری و عملکرد شهرداری در این زمینه مهم است و شهردار باید پیگیری بیشتری انجام دهد.

او درباره وعده وزارت نفت مبنی بر کمک به توسعه حمل‌ونقل در پایتخت گفت: مسئولان این وزارتخانه گفته‌اند باید عملکرد شهرداری را در زمینه کاهش مصرف سوخت راستی‌آزمایی کنند در حالی که این مسئله روشن است. از سال ۷۷ تاکنون ۲۲ سال می‌گذرد و حدود ۷ میلیارد سفر با مترو انجام شده است، نمی‌توانند بگویند نتوانستیم مصرف سوخت را کاهش دهیم و این موضوع فرافکنی وزارت نفت است.

هاشمی با تاکید بر اینکه شهردار باید حق شهر را در زمینه حمل‌ونقل بگیرد، گفت: اگر ما تلاش نکنیم هیچ نهادی حاضر به کمک نمی‌شود و پول شهرداری را نمی‌دهد.

آغاز ثبت‌نام طرح ترافیک خبرنگاری

مدیر واحد ساماندهی محدوده‌ها و طرح‌های ترافیکی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک از آغاز ثبت نام خبرنگاران برای دریافت آرم طرح ترافیک سال ۹۹ از شنبه ۳ اسفند خبر داد.

به گزارش صمت به نقل از روابط عمومی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، عمار سعیدیان‌فر با اشاره به آغاز ثبت نام طرح ترافیک خبرنگاران در سامانه «تهران من» گفت: امسال نیز ضوابط سال گذشته درباره خبرنگاران برقرار است. بیشتر خبرنگاران سال گذشته در این سامانه ثبت نام کردند با این حال باید مدارک خود اعم از معرفی‌نامه و گواهی اشتغال به کار، بیمه خبرنگاری یا ۱۰ اثر خود را در قسمت «خدمات طرح ترافیک» که زیرمجموعه آن «خدمات خاص خبرنگاران و عکاسان» است، بارگذاری کنند.

سعیدیان‌فر با بیان اینکه خبرنگاران تا پایان اسفند مهلت دارند در سامانه تهران من نسبت به ثبت نام و بارگذاری مدارک خود برای دریافت طرح ترافیک ۹۹ اقدام کنند، تصریح کرد: خبرنگاران متقاضی دریافت کارت بلیت مترو نیز باید در مهلت زمان اعلام شده (۳ اسفند تا پایان سال) در سامانه تهران من ثبت نام کنند.

وی خاطرنشان کرد: تا وقتی سهمیه‌های سال جدید خبرنگاری تخصیص پیدا نکرده، سهمیه‌های سال گذشته معتبر خواهد بود.

مدیر واحد ساماندهی محدوده‌ها و طرح‌های ترافیکی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک اظهارکرد: ۳ درصد کل سهمیه‌های مجاز به ورود محدوده طرح ترافیک مربوط به افراد خاص است که دوسوم آن به خبرنگاران اختصاص خواهد یافت.

جزئیات کرایه حمل‌ونقل عمومی در سال ۹۹

شهرو ترافیک
editor@smtnews.ir



عکس: آیدا فریدی

لایحه تعیین نرخ بلیت و کرایه وسایل حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۹۹ به شورای شهر تهران ارسال شده و در کمیسیون‌های تخصصی درحال بررسی است.

به گزارش مهر، لایحه افزایش کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی شهر تهران در سال ۹۹ پس از بررسی در کمیسیون‌های شورای شهر تهران و تصویب در کمیسیون تخصصی عمران و حمل‌ونقل باید در صحن شورا نیز به تصویب برسد و پس از تایید مصوبه شورای شهر تهران در هیأت تطبیق فرمانداری، از سوی شهرداری برای اجرا ابلاغ شود.

در لایحه پیشنهادی شهرداری به شورای شهر تهران تغییراتی برای کارت‌های اعتباری مترو پیشنهاد شده است و کارت‌های روزانه اعتباری، هفتگی، ماهانه نیز در کنار کارت‌های سالیانه صادر خواهد شد.

براساس پیشنهاد شهرداری، قیمت‌های جدید بلیت مترو که از ابتدای اردیبهشت سال آینده اجرایی می‌شود، به شرح زیر است:

-نرخ بلیت تک‌سفره متناسب با نرخ تورم اعلامی از سوی مراجع قانونی در پایان سال ۱۳۹۸ افزایش می‌یابد.

-بلیت تک‌سفره حومه به تهران: ۲ هزار ریال بیشتر از نرخ بلیت تک‌سفره داخل شهری در سال ۱۳۹۹

-بلیت تک‌سفره به هشتگرد: ۵ هزار ریال بیشتر از نرخ بلیت تک‌سفره داخل شهری در سال ۱۳۹۹

-بلیت تک‌سفره مترو فرودگاه امام خمینی: ۹۰ هزار ریال

براساس لایحه پیشنهادی، شهرداری تهران (شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه) موظف است به منظور ترویج فرهنگ استفاده از مترو و حمایت از شهروندانی که پیوسته از مترو استفاده می‌کنند، نسبت به انتشار بلیت‌های روزانه و هفتگی و کارت بلیت‌های مبلغ‌دار مدت‌دار اقدام کند. کارت بلیت‌های یاد شده با ۲۰ درصد تخفیف، مازاد بر سایر تخفیف‌های پیش‌بینی شده ارائه می‌شود.

بلیت‌های ماهانه و روزانه

-بلیت روزانه: ۶۰ هزار ریال

-بلیت هفتگی: ۳۰۰ هزار ریال

کارت بلیت مبلغ‌دار مدت‌دار (با تخفیف ۲۰ درصدی هنگام فروش)

-ماهانه: مبلغ قابل استفاده یک میلیون ریال، نرخ فروش ۸۰۰ هزار ریال

-۳ ماهه: مبلغ قابل استفاده ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار ریال، نرخ فروش ۲ میلیون ریال

-۶ ماهه: مبلغ قابل استفاده ۴ میلیون ریال، نرخ فروش ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار ریال

-سالانه: مبلغ قابل استفاده ۷ میلیون ریال، نرخ فروش ۵ میلیون و ۶۰۰ هزار ریال

بلیت مدت‌دار روزانه

این بلیت ویژه استفاده در همه خطوط مترو تهران (به جز فرودگاه امام خمینی (ره) در خط یک) است. مسافرانی که از مبدا خطوط مترو و حومه استفاده می‌کنند با خرید این بلیت می‌توانند بدون محدودیت مسافت طی شده در خطوط مختلف مترو، حداکثر ۶ بار در روز و مسافرانی که از مبدا هشتگرد در خط ۵ از مترو استفاده می‌کنند با خرید این نوع بلیت می‌توانند بدون محدودیت مسافت طی شده در خطوط مختلف مترو حداکثر ۴ بار در روز استفاده کنند.

این بلیت فقط ویژه استفاده در شبکه مترو و مدت اعتبار این نوع بلیت ۲۴ ساعت پس از نخستین استفاده است.

بلیت مدت‌دار هفتگی

این بلیت ویژه استفاده در همه خطوط مترو تهران (به جز فرودگاه امام خمینی (ره) در خط یک) است. مسافرانی که از مبدا خطوط مترو تهران و حومه استفاده می‌کنند با خرید این نوع بلیت می‌توانند بدون محدودیت مسافت طی شده در خطوط مختلف مترو، حداکثر ۲۶ بار در هفته و مسافرانی که از مبدا هشتگرد در خط ۵ استفاده می‌کنند، با خرید این نوع بلیت می‌توانند بدون محدودیت مسافت طی شده در خطوط مختلف مترو، حداکثر ۲۰ بار در هفته استفاده کنند. این بلیت فقط ویژه استفاده در شبکه مترو و مدت اعتبار آن ۷ روز پس از نخستین استفاده است.

کارت بلیت مبلغ‌دار مدت‌دار

این بلیت ویژه استفاده در همه خطوط مترو است که با در نظر گرفتن ۲۰ درصد تخفیف هنگام فروش به مسافر ارائه می‌شود. متناسب با استفاده مسافر و بر اساس مسافت طی شده، مبلغ کرایه از اعتبار کارت کسر می‌شود.

این نوع کارت بلیت فقط ویژه استفاده در شبکه مترو است. زمان اعتبار کارت از تاریخ نخستین استفاده، محاسبه شده و در پایان مدت اعتبار، مبلغ مانده کارت قابل انتقال به دوره جدید نیست.

بر اساس این لایحه به شهرداری تهران (شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه) اجازه داده می‌شود به منظور تشویق مسافران به استفاده از کارت بلیت‌های مبلغ‌دار، متناسب با مسافت طی شده نسبت به اعمال تخفیف حداکثر تا ۵۰ درصد بهای بلیت تک‌سفره اقدام کرده و متناسب با بهره‌برداری از خطوط و ایستگاه‌های تقاطعی جدید، نسبت به تعیین نواحی مختلف اقدام کند.

همچنین به شهرداری تهران (شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه) اجازه داده می‌شود کرایه مسافرانی که از کارت بلیت مبلغ‌دار استفاده می‌کنند، به یکی از دو روش زیر از اعتبار کارت آنها کسر کند:

۱-هنگام ثبت ورود ازسوی مسافران دارای کارت بلیت مبلغ‌دار، کمترین بهای کارت بلیت مبلغ‌دار از اعتبار کارت آنها کسر شده و هنگام ثبت خروج و با توجه به مسافت طی شده، مابه‌التفاوت مبلغ سفر از اعتبار کارت آنها کسر شود.

همچنین در صورتی که دارندگان کارت بلیت مبلغ‌دار هنگام خروج، بلیت خود را در دستگاه‌های کنترل قرار ندهند، باید مابه‌التفاوت بالاترین بهای کارت بلیت مبلغ‌دار از اعتبار کارت آنها هنگام سفر بعدی کسر شود.

به منظور تشویق مسافران به استفاده از کارت بلیت مبلغ‌دار و به منظور حفظ یکپارچگی آمار مسافران در صورت ثبت خروج، به طولانی‌ترین سفر تهران ۴۰۰ ریال، حومه و گلشهر ۸۰۰ ریال و فرودگاه امام خمینی (ره) ۲ هزار ریال تخفیف تعلق می‌گیرد.

۲- هنگام ثبت ورود مسافران دارای کارت بلیت مبلغ‌دار، بالاترین بهای کارت بلیت مبلغ‌دار از اعتبار کارت کسر شده و هنگام ثبت خروج و با توجه به مسافت طی شده، مابه‌التفاوت مبلغ سفر به اعتبار کارت اضافه شود.

همچنین درصورتی که دارندگان کارت بلیت مبلغ‌دار هنگام خروج، کارت خود را در دستگاه‌های کنترل قرار ندهند باید مبلغ کسر شده هنگام ورود به عنوان بلیت مسافر در نظر گرفته شود. به منظور تشویق مسافران به استفاده از کارت بلیت مبلغ‌دار و به منظور حفظ یکپارچگی آمار مسافران در صورت ثبت خروج، به طولانی‌ترین سفر تهران ۴۰۰ ریال، حومه و گلشهر ۸۰۰ ریال و فرودگاه امام خمینی (ره) ۲ هزار ریال اعتبار به کارت بلیت مسافر اضافه خواهد شد.

بر اساس این لایحه به شهرداری تهران (شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران) اجازه داده می‌شود در صورت بروز شرایط اضطراری هوا و پس از اعلام مراجع ذی‌ربط، خدمات مربوطه را در محدوده زمانی اعلام شده با تخفیف تا سقف ۵۰ درصد به مسافران ارائه کند.

خطوط اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی

افزایش نرخ بلیت اتوبوس نیز در سال ۹۹ براساس میزان تورم سالیانه خواهد بود. در لایحه افزایش نرخ کرایه اتوبوس به شهرداری تهران (شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه) اجازه داده می‌شود نسبت به افزایش بهای نرخ کرایه خطوط اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی شهر تهران در سال ۹۹، حداکثر به میزان نرخ تورم اعلامی از سوی مراجع قانونی در پایان سال ۱۳۹۸ نسبت به نرخ‌های «مصوبه تعیین نرخ کرایه خطوط اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی شهر تهران در سال ۱۳۹۸» اقدام و از ابتدای اردیبهشت سال ۱۳۹۹ نرخ‌های جدید را اعمال کند.

به شهرداری تهران (شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه) اجازه داده می‌شود در صورت راه‌اندازی زیرساخت پذیرش بلیت تک‌سفره در ایستگاه‌های خطوط اتوبوسرانی تندرو، نسبت به صدور و فروش بلیت تک‌سفره داخل شهری معادل نرخ بلیت تک‌سفره داخل شهری مترو، به منظور استفاده مشترک مسافران در همه خطوط تندرو و مترو اقدام کند.

کرایه تاکسی چقدر گران می‌شود؟

نرخ کرایه انواع تاکسی و سرویس مدارس شهر تهران و تعیین بهای انواع خدمات تاکسیرانی در سال آینده هم به میزان نرخ تورم اعلامی از سوی مراجع قانونی در پایان سال ۱۳۹۸ افزایش خواهد داشت. در صورت تصویب نهایی کرایه تاکسی‌ها (بر خلاف مترو و اتوبوس که از ابتدای اردیبهشت نرخ‌های جدید اعمال می‌شود) از ۱۵ فروردین ۹۹ نرخ‌های جدید را بر اساس شیوه‌نامه سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران به تاکسی‌داران ابلاغ می‌کند.

نرخ کرایه در نوبت شب از ساعت ۲۲ تا ۶ بامداد معادل ۲۰ درصد به نرخ‌های تعیین شده افزوده می‌شود. همچنین به شهرداری تهران (سازمان تاکسیرانی) اجازه داده می‌شود با استفاده از سامانه‌های هوشمند، نسبت به محاسبه نرخ کرایه بر اساس سرعت متوسط حمل‌ونقل در معابر، به وسیله سامانه هوشمند مرکزی و اطلاع‌رسانی و اتصال آن به همه سامانه‌های پرداخت الکترونیکی بر مبنای نرخ پایه بیان‌شده اقدام کند. بر اساس پیشنهاد شهرداری، سازمان تاکسیرانی مجاز است پس از راه‌اندازی سامانه موضوع این ماده، در ساعت‌های اوج ترافیک، نسبت به افزایش نرخ کرایه انواع تاکسی حداکثر تا سقف ۲۰ درصد اقدام کند. همچنین بر اساس لایحه پیشنهادی، شهرداری تهران (سازمان تاکسیرانی) مجاز است تا سقف ۸۰ درصد به نرخ کرایه انواع تاکسی‌های ارائه‌دهنده خدمات ویژه افزوده و نسبت به اعلام آن به شرکت‌هایی که حسب تشخیص آن سازمان از تاکسی‌های ارائه‌دهنده خدمات ویژه برخوردارند، اقدام کند.

تعیین نرخ در این تاکسی‌ها به وسیله تجهیزات محاسبه کرایه انجام و برچسب نرخ، مطابق با نوع خودرو برای اطلاع شهروندان در داخل تاکسی نصب می‌شود. سازمان تاکسیرانی موظف است در زمینه محاسبه و دریافت کرایه تاکسی از مسافران در این نوع تاکسی‌ها نظارت کافی اعمال کند.

> سازمان تاکسیرانی مجاز است پس از راه‌اندازی سامانه موضوع این ماده، در ساعت‌های اوج ترافیک، نسبت به افزایش نرخ کرایه انواع تاکسی حداکثر تا سقف ۲۰ درصد اقدام کند

> افزایش نرخ بلیت اتوبوس نیز در سال ۹۹ بر اساس میزان تورم سالیانه خواهد بود

شیراز صاحب یک ایستگاه مترو جدید می‌شود

رئیس کمیسیون گردشگری و زیارت شورای اسلامی شهر شیراز گفت: آخرین ایستگاه خط یک مترو در شیراز با نام وکیل‌الرعایا، اوایل اسفند امسال به بهره‌برداری می‌رسد.

به گزارش ایسنا، سولماز دهقانی در حاشیه بازدید از روند تکمیل ایستگاه وکیل‌الرعایا به عنوان آخرین ایستگاه خط یک مترو شیراز اظهار کرد: این ایستگاه به دلیل موقعیت ویژه و قرار داشتن در محدوده بافت تاریخی شیراز، با معماری خاصی ساخته شده است.

او با اشاره به اینکه تلاش شده فضای داخلی ایستگاه وکیل‌الرعایا متناسب با فضای پیرامونی باشد، گفت: تلاش این بوده که بافت معماری درون ایستگاه با فضای بیرونی آن همخوانی داشته باشد.

عضو هیات رئیسه شورای اسلامی شیراز با بیان اینکه ایستگاه‌های مترو بخشی از فضاهای اثرگذار شهری است، بیان کرد: زیبایی داخلی ایستگاه‌ها برای فضای بیرونی آن نیز جذابیت ایجاد می‌کند که معماری جالب این ایستگاه می‌تواند این نقش را ایفا کند.

دهقانی به استفاده چشمگیر کلانشهرهای پیشرفته جهان از همه فضاهای شهری اشاره و اضافه کرد: در برخی شهرها ایستگاه‌های مترو روایتگر تاریخ و فرهنگ آن شهر یا کشور است و این موضوع نشان می‌دهد که علاوه بر جنبه زیباشناختی، مسائل فرهنگی، تاریخی گردشگری و تشویق یا راهنمایی گردشگران نیز می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

رئیس کمیسیون گردشگری و زیارت شورای اسلامی شهر شیراز در پاسخ به این پرسش که چرا این طرح‌ها در سایر ایستگاه‌های شهر اجرا نشده است، تصریح کرد: ایستگاه‌های دیگری که چنین قابلیتی داشتند (ازجمله ایستگاه زندیه) در دوره گذشته به بهره‌برداری رسیده بودند اما کمیسیون گردشگری شورای پنجم موضوع زیباسازی فضاهای شهری ازجمله ایستگاه‌های مترو را در دستور کار خود قرار داده و طراحی معماری این ایستگاه نیز در همین زمینه در حال انجام است.

وی تاکید کرد: البته در برخی از ایستگاه‌های قبلی هم امکان برخی تغییرات وجود دارد که امکان‌سنجی این موضوع را در کمیسیون گردشگری بررسی می‌کنیم.

رئیس کمیسیون گردشگری و زیارت شورای اسلامی شهر شیراز با تاکید بر ضرورت برنامه‌ریزی به‌موقع برای رعایت جوانب مختلف در ساخت ایستگاه‌های خط ۲ مترو شیراز خاطرنشان کرد: ما برای ایستگاه‌های باقی‌مانده از خط یک و همچنین خطوط دیگر مترو تلاش خواهیم کرد با الهام از فضای همجوار هر ایستگاه از معماری مرتبط استفاده کنیم یا در ایستگاه‌های مختلف، هنرهای دستی یا فرهنگ اصیل، سنتی و بومی شیراز را به این شیوه به تصویر بکشیم.

تامین ریل مورد نیاز مترو بهارستان تا ۶ ماه دیگر

مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید بهارستان در اصفهان از تامین ریل مورد نیاز مترو بهارستان به اصفهان در ۶ ماه آینده خبر داد.

به گزارش صمت به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، محمدرضا احمدی گفت: نخستین محموله ریل تولید داخل به وزن ۳۵۰ تن، هفته گذشته از سوی کارخانه ذوب‌آهن اصفهان به پیمانکار تحویل داده شد و هم‌اکنون در حال نصب است.

مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید بهارستان با اشاره به اینکه در پروژه مترو شهر جدید بهارستان به ۳ هزار تن ریل نیاز داریم، افزود: تاکنون ۶۰۰ تن ریل مورد نیاز از سوی شرکت ذوب‌آهن اصفهان ساخته و ۳۵۰ تن برای نصب به پیمانکار تحویل داده شده است.

احمدی عنوان کرد: براساس تفاهم با ذوب‌آهن تا پایان امسال ۲۵۰ تن ریل دیگر و در ۶ ماه آینده، باقی‌مانده ۳ هزار تن ریل مورد نیاز از سوی این تولیدکننده داخلی تحویل داده می‌شود.

او با بیان اینکه تاکنون ۸ میلیارد تومان بابت خرید ۶۰۰ تن ریل به شرکت ذوب‌آهن پرداخت شده است، گفت: برای خرید ۲ هزار و ۴۰۰ تن ریل باقی‌مانده نیز باید ۴۰ میلیارد تومان دیگر به این شرکت پرداخت کنیم.

مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید بهارستان با اشاره به آزادسازی همه زمین‌ها در مسیر این خط مترو تصریح کرد: عملیات زیرسازی این پروژه به طور کامل انجام شده و عملیات روسازی نیز با نصب ریل در حال انجام است.

مترو بهارستان- اصفهان با ۱۵ کیلومتر طول، در امتداد خط یک مترو شهر اصفهان ساخته می‌شود و دارای ۳ ایستگاه در شهر جدید بهارستان، راه‌آهن و سپاهان‌شهر است.

گزارش صمت از نسبت مهندسی با رشد صنعت سینما

سینما در مسیر مهندسی

علی نعیمی
editor@smtnews.ir



شـاید نزدیک‌ترین نسبت میان هنر و علوم مهندسی را می‌توان در سـینما جست‌وجو کرد. هر چند هنر معماری بـا تمام ظرایف و خلق بناهایی زیبا می‌توانسـت لقب هنر مهندسـی را با خود داشـته باشد، اما سـینما این معجزه هزاره سـوم با تمام فراز و نشیب‌هایش از زمان تاسیس تا امروز همواره توانسـته اسـت با تکیه بر دانش و علوم پایه و مهندسـی به بهترین شکل ابزارهای خلق یک اثر هنری را فراهم کند.

به گزارش صمت، وقتی شـاه قاجار با شوق و تعجب به نگاتیوهای عکس‌هایی که با دوربین عکاسی ازش گرفتند نگاه می‌کرد تا همین امـروز که می‌توان تمام صحنه‌های یـک فیلم را با فناوری کامپیوتر سـاخت سـینما همواره مدیون علوم مهندسی برای رشد و تثبیت خودش است.

مهندسـی، روش و حرفه کاربرد علوم فنی اسـت که با اسـتفاده از قانون‌هـای طبیعت و منابـع فیزیکی موجود به سـاخت و طراحی مواد، سـاختارها، ماشـین‌ها، ابزار و سیسـتم‌ها یا پردازش‌ها می‌انجامد. پیشـه مهندسـی از گذشته‌های بسـیار دور با سـاخت آثاری ماندگار در دنیا وجود داشته اسـت، از آن جمله می‌توان «فانوس دریایی اسکندریه، اهرام مصر، باغ‌های معلق بابلی، قلعه اکروپیلوس و پارتنون اریوپان و دیوار بزرگ چین» سـازه آبی شوشتر و سـامانه شـگفت‌انگیز کاریز در ایران را نام برد، اثرهایی ماندگار در زمینه مهندسی شهری و نظامی باستان دارای شـهرتی ماندگار هستند. اما مهندسی به صورت رسمی و به عنوان یک دانش از قرون وسطی مورد توجه قرار گرفت و در طول سـده‌های مختلف پیشرفت کرد، به گونه‌ای که اینک این حرفه در مقایسه با سده‌های نخست شکل گیری آن، تحول و دگرگونی‌های فراوانی یافته است.

اکنون مهندسـی به عنوان یک اصل کاربردی شناخته می‌شـود و شـاخه‌های مختلفی را به خود اختصاص داده است. مهندسی‌های شیمی، عمران، الکترونیک و مکانیک از شـاخه‌های اصلی این علم به شـمار می‌روند و هر کدام به زیرشـاخه‌های مختلف تقسیم می‌شـوند. با توسعه روز افزون علم و ترکیب علوم مختلف با یکدیگر رشته‌های تازه مهندسی در حال شکل‌گیری است، در این میان مهندسی سینما را از تازه‌ترین نمونه‌های آن می‌توان عنوان کرد.

سـینمای ایران به واسطه شکل و شـیوه روایت و تاثیر ایدئولوژی بر صنعت همواره در مسـیر سـینمای هنری و انسـانی گام برداشته است. اما در همین شکل و شیوه نیز با وجود وفاداری به سـینمای داستانی همواره سعی کرده از تجربه‌هـای علمـی در موضوع‌های مختلـف بهره ببرد. تولید فیلم‌هایی با پروداکشـن عظیم و مهندسی پروژه در ایجاد بسـتری حرفه‌ای برای ساخت یک فیلم، بهره‌مندی از فناوری‌هـای نویـن خلق جلوه‌های ویـژه کامپیوتری و همچنین بهره‌مندی از آخرین فناوری‌های نوین در زمینه تصویربرداری در طول سالیان حضور سینما در ایران باعث شده است سینمای ایران همچون دیگر کشورها در مسیر رشد صنعت سـینما گام بردارد. اگرچه قدم‌های سینمای ایران نسبت به سینمای جهان آهسته‌تر است اما تغییرات سـاختاری در طـول سـال‌های مختلف نشـان می‌دهد سـینمای ایران در این زمینه سعی کرده خودش را با نگاه حرفه‌ای همسو کند.

مدیریت یک پروژه هنری

امیر اثباتی طراح صحنه و لباس مطرح سـینمای ایران که سـابقه تدریس در رشـته‌های طراحی و معماری را در کارنامـه دارد و پژوهش‌های بسـیاری در این عرصه ارائه کرده است و سابقه طراحی فیلم‌های مطرحی در سینمای ایران دارد در گفت‌وگو با صمت با اشاره به روند رو به رشد سینمای ایران در بهره‌مندی از نظم مهندسی معماری در طراحی صحنه و لباس گفت: هم در سینمای دنیا و هم در سینمای ایران، در ابتدای شکل‌گیری سینمای داستانی، به ناگزیر طراحی صحنه وجود داشـته است. چون بایستی از یک فضایی فیلمبرداری می‌کردند که تنها درون فیلمنامه بوده و باید به آن، تجسم بصری می‌دادند. درون فیلمنامه علاوه بر فضا، پرسـوناژها و شخصیت‌هایی هستند که باید در قالـب آنها بازی کنند و متناسـب با فضا و شـخصیت لباس بپوشند. پس باید طراحی لباس هم وجود می‌داشت. امـا در اینکه از کی به عنوان یک شـغل تعریفی جداگانه داشـته و افراد متخصصی سـوای کارگردان و دستیارانش و تدارکات این وظیفه را انجام می‌دادند، قابل بحث است.

وی در ادامـه گفت: در سـینمای جهـان ابتدایی‌ترین موضوعی که به آن فکر کردند و فرد مشـخص و باسوادی را مسئول آن کار کردند، همین مسئله بود که باعث بخش اختصاصی در کمپانی‌های فیلمسازی با نام طراحی صحنه و لباس به وجود بیاید. یک گروه هنری که شامل نقاش ها، طراح‌ها و نجارها زیر نظر یک فکر که نامش آرت دایرکتور هست شـکل گرفت که به اشتباه این واژه به مدیر هنری معنا می‌شـود در حالی که به سرپرست و مدیر آن بخش که بر تمامی شـکل‌گیری طراحی صحنه و لباس مدیریت می‌کرده اطلاق می‌شود. البته این به معنای این نیست که این فرد کارگردان هنری اسـت، اما زیر مجموعه ی گروه کارگردانـی قرار می‌گیرد و هنوز هم شـما در تیتراژهای فیلم‌های هالیوودی که این بخش‌ها را به این شکل تقسیم کرده انـد؛ می‌بینید. البته ما هنوز هم چنین سـمتی در سینمای ایران نداریم.

اثباتـی در ادامه با بیـان اینکه ابزارهای مهندسـی در طراحـی صحنه و لبـاس می‌تواند تـوان و ظرفیت تولید فیلـم را افزایش دهد افـزود: یکـی از ظرفیت‌های طراح صحنه و لباس این اسـت که آن چیزی را که در فیلمنامه وجود دارد با بودجه کم و مخارج کم، قابل اجرا بکند. نه به هر قیمتی. اگر بتواند با کمترین امکانات و هزینه، بیشترین بهره‌بـرداری را بکنیم، آن وقت هنرمند هسـتیم.خب اگر بیشـترین هزینه‌ها بخواهد در این بخش صرف شـود که همه می‌توانند انجامش دهند. این هنر طراح صحنه است که این ظرفیت بالای اجرایی را داشته باشد.

وی گفـت: در سـینمای جهـان هم همینطور اسـت. اصلا اینکه شما تشـخیص بدهید با چه بودجه محدودی می‌توانید فضایی به وجود بیاورید که خیلی با شکوه باشد، آن وقت می‌شـود به شـما گفت طراح صحنه. مثل اینکه در یک پروژه سـینمایی مدیر تدارکات با بیشترین هزینه بخواهد امکانات فراهم کند. خب اینکه کار هر کسی است. اما مدیر تدارکات این توانایی را دارد که بداند کجا می‌شود مجانی کار کرد، چه چیزی را اجاره کرد و چه وسیله‌ای را ارزان تر خریداری کرد. و با کمترین هزینه بهترین بازدهی را به وجود آورد. این یعنی مهندسی پروژه. طراح صحنه و لباس هم همین وظیفه را در حیطه اختیارات خود دارد.

تولید فیلم هم نیاز به مهندسی دارد؟

سـاخت فیلـم بلنـد در سـاختار حرفـه‌ای و امروزی نیازمنـد برنامه‌ریـزی دقیق در تولید اسـت. بسـیاری از پروژه‌های سـینمایی تنها به این دلیل که مهندسی دقیق در زمانبنـدی و تولید یک پروژه سـینمایی در آن صورت نگرفته یا در میانه راه به تعطیلی رسـیده اسـت یا حاصل کار به دلیل نبود برنامه‌ریزی دقیق به اثری ضعیف و فاقد ارزش‌های هنری تبدیل شده است.

محمدصـادق آذیـن از مدیران تولیـد و تهیه‌کنندگان باسابقه سـینمای ایران است که در مقاطعی مسئولیت‌ها فرهنگـی در عرصه مدیریت فرهنگی را نیز عهده دار بوده است در گفت‌وگو با روزنامه صمت با بیان اینکه سینمای ایران همواره در تولید آثار سینمایی با نظم و قاعده درستی همراه نبوده است گفت: مهندسی پروژه در ساخت یک اثر سـینمایی که بودجه آن از حدود ۴ میلیارد تومان یا چند صد میلیارد تومان تخمین زده می‌شـود یکی از مهم‌ترین فاکتورهایی است که می‌تواند یک اثر را به فیلمی مطلوب تبدیـل کند. وی با اشـاره به فرهنگ ایرانی در سیسـتم مدیریت و تولید پروژه سـینمایی باری به هر جهت است گفت: در گذشته خیلی قاعده و قانون مشخصی برای تولید یک فیلم وجود نداشـت. بودجه‌ای می‌آمد و به‌طور نسبی زمانـی برای تولید یـک فیلم تخمین زده می‌شـد. حتی در اوایـل تولیـد فیلم پس از انقلاب بعضـی از پروژه‌های سـینمایی تمام بازیگران را سر صحنه آفیش می‌کردند و معلوم نبود در آن روز قرار است چه صحنه‌ای فیلمبرداری شـود و برنامه‌ریزی در سینما سـازکار مشخصی نداشت. آذین با بیان اینکه تولید یک فیلم در سینمای امروز بسیار گران است گفت: سینما صنعتگرانی است. سرمایه‌هایی که وارد تولید می‌شـوند اگر با برنامه‌ریزی دقیق به سـرانجام نرسـند شاهد از بین رفتن حجم زیادی از پول هستیم که هیچ‌کـس نمی‌تواند از آن وضعیت دفـاع کند. در دو دهه گذشـته سینمای ایران به این نتیجه رسیده است که باید از آن شـکل سنتی تولید فاصله بگیرد و برای ساخت یک فیلم با برنامه پیش برود و از مهندسـی پروژه همانطور که یک پروژه نفتی و گازی به سرانجام می‌رسد بهره ببرد.



سازه‌های آبی شوشتر نمونه موفق مهندسی ایرانی

> گسـترش فناوری‌های نوین و علوم مهندسـی در شکل‌گیری نظام حرفه‌ای در سـینما باعث شده است بسـیاری از جوانان مستعد در این مسـیر با نوآوری‌هـای خود راه را برای سـاخت آثاری با کیفیت بالاتر هموار کنند

مهندس ادبیات ایرانی



سـینمای ایران وامدار ادبیات و شـیوه روایت ادبـی در رمان‌های ایرانی اسـت. به اعتقاد امیرحسـن چهلتن نویسنده نامدار ایرانی سـاختمان یک اثر ادبی برگرفته از هویت معماری هر منطقه‌ای است.

خالق رمان‌های مطرحی همچون «سپیده دم ایرانی» و «تالار آیینه» در گفت‌وگو با صمت با بیان اینکه سـاختمان یک اثر ادبی را نمی‌توان از شـاکله هنر معماری ایران جدا دانسـت گفت: همانطور که در گذشته خانه‌های ایرانی متشکل از اندرونی و بیرونی و درها و پنجره‌ها و ارسی‌ها بود و هر گوشه معماری ایرانی نکته و حرفی برای گفتن داشت این ساختار را می‌توان در خلق رمان و قصه‌های ایرانی نیز جست‌وجو کرد.

وی در ادامه گفت: در واقع نظم مهندسی در رشته معماری در تمامی هنرهای ما به شکل‌های مختلف قابل دریافت اسـت. در نقوش فرش‌ها و طرح‌هایی که برای بافت گلیم و جاجیم اسـتفاده می‌شـود گرفته تا کاشیکاری‌هایی که در مسـاجد و بناهای تاریخی خلق شـده است همگی نشـان از نفوذ فرهنگ ایرانی در هنر است که امروزه نیز رد پای آن را مشاهده می‌کنیم.

چهلتن در ادامه افزود: در ساختمان رمان‌های کلاسیک ایرانی تاثیرپذیری نویسندگان مطرح ایرانی از معماری اصیل ایرانی را شاهد هستیم. شکست زمان و نوع روایت غیرخطی در بسیاری از رمان‌ها برگرفته از همین نگاه است که نشان می‌دهد نویسندگان ایرانی نسبت به داشته‌های تاریخی و فرهنگی خود کاملا آگاه هستند و از آن بهره می‌برند. صادق هدایت یکی از نویسندگان مطرح ایرانی است که در این زمینه کاملا آگاهانه ساختمان آثارش برگرفته از معماری ایرانی است و رمان بوف کور کاملا به فرهنگ ایرانی وفادار است.

وی در ادامه افزود: در سـینمای دنیا و به‌ویژه سینمای هالیوود شاهد هستیم یک فیلم از زمانی که نطفه فیلمنامه آن بسته می‌شود تاریخ اکران آن نیز مشخص می‌شود چرا که تولید و نمایش یک فیلم باید تابع یک نظم و سـاختار حرفه‌ای باشـد تـا بتواند در چرخه نظام سـرمایه‌داری به بقای خود ادامه دهد.

جلوه‌های ویژه و ورود فناوری‌های نوین

جواد مطوری طراح جلوه‌های ویژه کامپیوتری با اشـاره به ورود فناوری‌های نوین در طراحی جلوه‌های کامپیوتری در سینمای ایران و رشد مهندسی در این حوزه به تسنیم گفـت: روزی فرانمی‌رسـد کـه در زمینـه تخصص‌های سینمایی، کسـی بتواند جای دیگری را بگیرد. اول اینکه تمـام فیلم‌هـا که قرار نیسـت مبتنی‌بر ویژوال باشـند و فرامـوش نکنید که ویژوال افکت کار بسـیار گران‌قیمتی اسـت و بسیاری فیلم‌ها از آن دوری می‌کنند. کاری است که یک‌سـری متخصص باید آنها را انجـام دهند و وقتی می‌گوینـد یک تیم ۳۰ نفره ویـژوال افکت، یعنی ۳۰ نفر متخصص جمع می‌شـوند که آن کار را انجام دهند و این یعنی دستمزد بالا.

وی بـا نفی ایـن موضوع کـه ورود فناوری‌هـای نوین موجب حذف بعضی از شـغل‌های سـینما می‌شود گفت: من به‌عنوان یکی از فعالان این حیطه در کشـور می‌گویم اصـلا چنین تهدیدی وجود نـدارد. کارگردان، قصه‌اش را می‌گوید؛ ما تکنسـین هستیم و کارمان قصه‌گویی نیست. وظیفه ما به تصویر کشیدن قصه کارگردان است. جلوه‌های بصری یکی از تخصص‌هایی است که در کنار دیگر عوامل در خدمت ساخت فیلم اسـت و درنهایت به‌عنوان مکمل طراحی صحنه یا گریم و... وارد عمل می‌شـود، نه به‌عنوان جایگزین. مسـلما روزی فرانخواهد رسـید که ما بخواهیم برای دیگر صنـوف، تعیین‌تکلیف کنیم، چون درنهایت ما برای سـینما یک سرویس فنی - هنری هستیم؛ تکنیکال آرتیست هسـتیم؛ یعنی هم هنرمندیم و هم مهندس. نه مهندس صرف و نـه هنرمند صرف. در برخی کارها نقش مـا خیلی پررنگ می‌شـود، حالا اگر بخواهیـد یک فیلم اجتماعـی و آپارتمانی بسـازید که دیگـر کاری با ویژوال ندارید و فیلم‌تان را می‌سـازید. یک وقتی هم می‌خواهید فیلمی در تهران بسازید که مورد هجوم گودزیلا واقع شده، خب طبیعی اسـت که آن بخش، خیلی پررنگ می‌شـود. این اسـت که حضور ما نسـبت به قصه، پررنگ و کمرنگ می‌شـود. وی در ادامه افزود: شـاید بتوان این‌گونه تفسیر کرد که سـال‌ها هالیوود به‌عنـوان صنعت برتر و بی‌رقیب فیلمسازی در جهان مطرح بود؛ صنعتی که نگاه سینمای کل دنیا به آنها، از پایین به بالا بود. شـاید یک دلیل آن، به‌کار گرفتن شـکل نوین فناوری در فیلم‌هایشان بود، آن هم وقتی که سینمای ما و دیگر کشورها، کمترین بهره‌ای از تکنولوژی نوین نداشتند. سـکانس‌های آنها حقیقی به نظر می‌رسید و این برای مخاطب به‌عنوان سینمای واقعی مطرح بود که تولیدات همه سـینماها ازجمله سـینمای ایران برای آنها مسخره و مضحک به نظر می‌رسید.

ایـن طراح جوان جلوه‌های کامپیوتری افزود: تا به امروز امکانات سـینمایی ما محـدود بود و فقط امـکان روایت داستان‌هایی را داشـتیم که کم هزینه‌تر باشد. اما حالا به میزانی از توانایی تکنیکی دسـت یافته‌ایم که به واسـطه تکنیک سینمایی بتوانیم داسـتان‌های مهیج‌تری را برای مخاطـب تصویر کنیـم و در نتیجه خیل گسـترده‌ای از مخاطبان را به سینما بکشانیم.

سخن پایانی ....

سـینمای ایران همچون دیگر کشـورها هر روز بیشتر از گذشـته در مسیر رشـد اسـتفاده از علوم نوین گام بر می‌دارد.

گسـترش فناوری‌هـای نویـن و علـوم مهندسـی در شـکل‌گیری نظام حرفه‌ای در سـینما باعث شـده است بسیاری از جوانان مستعد در این مسیر با نوآوری‌های خود راه را برای سـاخت آثاری با کیفیت بالاتر هموار کنند. در این رهگذر نباید نقش سینما در تربیت و گام برداشتن در مسیر درسـت فناوری‌های نوین را نادیده گرفت. جسارت فیلمسـازان قدیمی در اعتماد به جوانـان می‌تواند پیوند عمیق میان مهندسی و هنر را بیش از پیش نمایان کند.



امیر اثباتی



محمدصادق آذین



جواد مطوری

تئاتر

روایتی ۲۰ ساله با «روزهای رادیو»



محمد رحمانیان در نشست رسانه‌ای نمایش «روزهای رادیـو» درباره ویژگی‌هـای این اثر نمایشـی صحبت کرد و یادآور شد با تماشاگر این روزهای تئاتر احساس غریبگی می‌کند.

به گزارش مهر، نشسـت رسـانه‌ای نمایش «روزهـای رادیو» با حضـور محمد رحمانیان، بازیگران و دیگر عوامـل نمایش در خانه تئاتر برگزار شد.

در این نشسـت علاوه بر محمـد رحمانیان، بهرام ابراهیمی، فهیمه رحیم نیا، لیلی رشیدی، بهنوش طباطبایی، افشـین هاشـمی، احسان کرمـی، غـزال آخونـدزاده، آلالـه زارع طلب بازیگران، حسـن علیشـیری ترانه سرا، سردار سرمسـت تنظیم موسیقی، احسـان برآبادی طراح اعلان و برنوشـت و ... حضور داشـتند. آزیتا موگویی تهیه کننده نمایش نیز در ابتدای نشست حضور داشت اما عنوان کرد که به دلیل مشغله کاری باید سالن را ترک کند.

در ابتدای نشست محمد رحمانیان به معرفی عوامـل و بازیگران حاضر در نشسـت پرداخت و دربـاره حضور حسـن علیشـیری گفت: در «روزهـای رادیو» دربـاره یـک دوره تاریخی صحبـت می‌کنیـم و نیـاز به مشـاوره درباره موسیقی داشتیم از همین رو حسن علیشیری در این نمایش کار سختی در پیش داشت.

وی با اشـاره به سـابقه بهـرام ابراهیمی در حـوزه تئاتر و همکاری طولان مدتی که با وی داشته است عنوان کرد که او در این نمایش در نقش احمد قوام السـلطنه در روزهای بحرانی سال ۱۳۳۱ ایفای نقش می‌کند.

رحمانیـان دربـاره دیگر بازیگـران نمایش نیز توضیحاتی ارائه داد و یادآور شـد: افشـین هاشـمی علاوه بـر بازیگری به عنوان مشـاور من هم در ایـن نمایش حضور دارد. همچنین با احسـان کرمـی دهمیـن کاری اسـت که همـکاری دارم و وی در ایـن نمایش ۹ نقش را ایفا می‌کنـد و به عنوان خواننده مهمان نیز در گـروه «پرچین» حضـور دارد. باید اینجا از گریم درخشـان ماریا حاجیها نیز تشـکر کنم. غزال آخوندزاده پیانیسـت است و نقش بسیار سـختی را ایفـا می‌کنـد چون هم بایـد زبان لهسـتانی می‌آموخت و هم نوازندگی می‌کرد. بهنـوش طباطبایی در این نمایش سـه نقش کامـلاً متفاوت را بازی می‌کند که فعلا ترجیح می‌دهـم درباره اش صحبت نکنم. چندسـالی اسـت که کارهای ما با حمایـت و لطف آزیتا موگویـی روی صحنـه مـی‌رود و اگـر حضور او نبود امـکان اجرای آثارم فراهم نمی‌شـد و حتی در مقاطعی که من ممنوع‌الفعالیت بودم موگویـی در کنـار من حضور داشـت و از من حمایت می‌کرد.

وی دربـاره انتخاب نـام نمایش توضیح داد: اسـم نمایش را از روی فیلـم «روزهای رادیو» وودی آلـن برداشـتم. ایـن نمایش بـه دلیل طولانی بودن در ۲ جلد «عشـق» و «آشوب» بـه صحنه مـی‌رود و وقایع تاریخی، سیاسـی و اجتماعـی ۲۰ سـال از ایـران را یعنی از ۴ اردیبهشـت ۱۳۱۹ تا ۴ اردیبهشت ۱۳۳۹ که شب بیستمین سـالگرد رادیو است، به تصویر می‌کشـد. در این نمایش اسـتنادات تاریخی فرهنگی و اجتماعی بسـیاری مطرح می‌شود و با اینکه نمایشی نوشـتم که ارجاعات تاریخی فراوانی در آن اسـت، نمی‌توانم بگویم وفادارانه نوشـته ام چون در برخی مواقع مجبور شـدم بعضی اتفاقات را فشرده کنم.

وی ادامـه داد: من از ۳۷-۳۸ سـالی که کار می‌کنم حدود ۱۸ سـالش ممنوع الکار بودم و این وقفه‌هایی که در کار من افتاده باعث شده از جنس تماشـاگران زمانـه فاصله بگیرم. من درام‌های بسـیار ناراحت کننده و تأثیرگذاری مثل «لانچر ۵» را دیدم اما از میزان خنده‌های تماشـاگران این نمایش متعجب شدم و این را متوجه نمی‌شـدم چرا باید بـه نمایش به این غمگینـی و متأثرکننـده‌ای خندیـد از همین رو احسـان می‌کنم از دنیای تماشاگران امروز فاصله گرفته ام.

در پایان جلسه سـردار سرمست نیز یکی از قطعات نمایش را با صدای احسان کرمی خواند و بخش‌هایـی از بازی بهرام ابراهیمی در نقش قـوام السـلطنه نیز برای حاضران در نشسـت پخش شد.

شنبه
۳ اسفند ۱۳۹۸- ۲۷ جمادی‌الثانی ۱۴۴۱ - ۲۲ فوریه ۲۰۲۰-شماره۱۴۷۳-پیاپی۲۷۹۱

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
قائم مقام مدیرمسئول: مسعود دهشور
سردبیر:عاطفه خسروی

تلفن:۸۲۱۹۰-نمابر:۸۸۷۱۳۷۳۰-پیامک:۳۰۰۰۸۲۱۹۰-پیامگیر صوتی:۸۸۱۰۵۳۰۴
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ -نمابر آگهی ها:۸۸۱۰۳۷۳۰
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی-کوچه آزادگان شماره ۲۶-کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی:pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

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

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

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

کارتون روز



وزیر راه و شهرسازی: ساخت مسکن ملی تا سال ۱۴۰۰ پایان می‌یابد

طرح: حسین علیزاده

شگفتانه هفدهم با نمایش آخرین اثر کیارستمی



جزئیات هفدهمین نمایشگاه تصویرسال و جشنواره فیلم تصویر در نشست خبری با حضور سیف‌الله صمدیان دبیر این رویداد تشریح شد.

به گزارش مهر، نشست خبری هفدهمین نمایشگاه تصویرسال و جشنواره فیلم تصویر با حضور سیف‌الله صمدیان در تالار امیرخانی خانه هنرمندان ایران برگزار شد.

سیف‌الله صمدیان دبیر نمایشگاه تصویرسال و جشنواره فیلم تصویر در ابتدای نشست برگزاری هفدهمین دوره این نمایشگاه و جشنواره را به فال نیک گرفت و گفت: ما همیشه به دنبال شیرینی در کار هستیم و عدد ۷ موجود در عنوان این دوره را به فال نیک می‌گیریم چون ۷ عدد مقدسی است. ۱۷ معنای خود و شرایط خاص خود را دارد. هفدهمین نمایشگاه تصویر سال را به دلایل مشخص و قطعی خودمان در زمان خود و در محلی که خانه همیشگی تصویر سال بوده است، شروع می‌کنیم.

وی بیان کرد: در نمایشگاه هفدهم نیز همچون دوره‌های گذشته، دو بخش آزاد و جوانان زیر ۲۵ سال داریم که بخش جوانان زیر ۲۵ سال مسابقه‌ای و رقابتی است. این دوازدهمین دوره‌ای است که بخش جوانان زیر ۲۵ سال به شکل رقابتی و به یاد محسن رسول‌اف برگزار می‌شود.

صمدیان با اشاره به اضافه شدن بخش «چهل سال تهران» به این رویداد، در مورد این بخش ویژه توضیح داد: بخش خاصی را امسال به نمایشگاه اضافه کردیم که تاکنون با این وسعت انجام نشده است که «چهل سال تهران» نام دارد. این بخش در شاخه‌های مختلف، تصاویری که در نخستین روز بعد از انقلاب تا روزهای اخیر رخ داده است، در خانه اتحادیه جمع آوری و نمایش خواهیم داد که افتتاح آن ۱۵ اسفند خواهد بود. همچنین در بخش پوستر، کاریکاتور و کارتون‌های مطبوعاتی تمام کارتون‌هایی که در ارتباط با زندگی شهری در ۴۰ سال اخیر طراحی شده است، جمع آوری کرده‌ایم. در بخش سینما نیز فیلم‌های مستندی که تاکنون درباره تهران و وقایع مربوط به آن ساخته شده است به نمایش خواهیم گذاشت.

وی در ادامه گفت: سورپرایز امسال ما نمایش اول جهانی فیلمی است که در آن تنها عباس کیارستمی بازی، بهمن کیارستمی آن را فیلمبرداری کرده است که در یکی از روزها آن را به نمایش خواهیم گذاشت. این فیلم «سوهانک» نام دارد و توسط بهمن کیارستمی به جشنواره امسال هدیه شده است.

این عکاس و فیلمساز باسابقه بیان کرد: به جز بخش آزاد در نمایشگاه تصویر سال و مسابقه جوانان زیر ۲۵ سال، بخش دیگری که در جشن تصویر سال بسیار گل کرده، بخش «ایران ما» است که امیدوارم امسال کتاب آن نیز چاپ شود. این بخش بسیار پربار است و بالای ۳۰۰ عکس منتخب در این بخش به نمایش گذاشته خواهد شد.

وی با اشاره به پروژه‌های عکاسی هفدهمین نمایشگاه تصویرسال، در این باره توضیح داد: شش پروژه نیز در نمایشگاه به نمایشگاه در می‌آید که شامل «کره شمالی از نگاه عکاس ایرانی» اثری از مجتبی دعایی»، «دریاچه ارومیه؛ دیروز و امروز» اثری از جواد پورصمد، «از نگاه یک خلبان» اثر کاپیتان امیرحسن غروی، «پاریس از نگاه یک عکاس ایرانی» اثر زهره خالقی، «پدرانه» اثر مونا علیخواه ساکن هلند و «عکاسی مینی‌مال؛ از ایران تا هلند» اثر نیلوفر شهیدی ساکن هلند است.

وی افزود: داوران بخش کاریکاتور کامبیز درم‌بخش، کیارش زندی و سیدمسعود شجاعی طباطبایی هستند و در بخش «چهل سال تهران» جواد علیزاده و آروین به جمع داوران اضافه می‌شوند. داوران بخش فیلم جشنواره فیلم تصویر، شامل رخشان بنی‌اعتماد، مرتضی پورصمدی و مهرداد اسکویی هستند که احمد محیط طباطبایی و علیرضا قاسم‌خان در بخش «چهل سال تهران» به جمع داوران اضافه می‌شوند.

صمدیان در ادامه درباره آثاری که در نمایشگاه به نمایش در می‌آید، توضیح داد: بیش از ۸۵۰ قاب چاپ شده در بخش‌های آزاد، جوان و موبایل، گرافیک و کاریکاتور در نمایشگاه به نمایش گذاشته می‌شود. بیش از ۱۵۰۰ تصویر به‌صورت مالتی مدیا در همه بخش‌های گرافیک، کاریکاتور و عکس+ایران ما به نمایش گذاشته می‌شود. فیلم‌های بخش آزاد از مجموع ۳۱۲ فیلم رسیده ۱۳۵ فیلم به جشنواره راه پیدا کرده که از این آمار ۳۰ فیلم به بخش تهران اختصاص داشته است. همچنین فیلم‌های بخش جوان از مجموع ۱۵۶ فیلم رسیده ۶۱ به جشنواره راه پیدا کرده است.

وی در ادامه بیان کرد: در بخش گزیده کارتون و کاریکاتورهای مطبوعاتی سال ایران ۱۲۰ اثر از ۵۷ کارتونیست ۱۱ رسانه نمایش داده می‌شود.

پیشنهادهای روز

چه کتابی بخوانیم؟

«شبکه امنیتی» به بازار نشر آمد



رمان «شبکه امنیتی» نوشته هاینریش بُل به‌تازگی با ترجمه محمدتقی فرامرزی توسط نشر نو منتشر و راهی بازار نشر شده است. این کتاب یکی از عناوین مجموعه «کتابخانه ادبیات داستانی معاصر» است که این ناشر چاپ می‌کند. هاینریش بل یکی از نویسندگان مهم ادبیات معاصر آلمان است. او نویسندگی حرفه‌ای را اوایل سال ۱۲۹۶ در شهر کلن آلمان آغاز کرد. جنگ جهانی دوم، مصائب مردم آلمان در آن‌دوره و پس از آن و تجربه‌های دوران خدمت نظامی بل، درون‌مایه اصلی آثار این‌نویسنده هستند. نخستین رمان این‌نویسنده با نام «قطار سروقت رسید» در سال ۱۳۲۸ منتشر شد که نخستین اعتراض او به جنگ محسوب می‌شد و آغازگر دوران پرثمر زندگی ادبی اوست. بل در سال ۱۳۶۴ نزدیکی زادگاهش درگذشت. در داستان «شبکه امنیتی»، دست سرنوشت، فریتس تولم را در جای قدرتمندترین شخصیت آلمان غربی نشانده است. اما شهرت ترس و آسیب‌پذیری هم می‌آورد. تهدیدها برای چنین‌فردی، بالقوه اما دائمی هستند. تولم هم همراه با خانواده‌اش در خانه زندانی شده‌اند و یک‌شبکه امنیتی وظیفه حفاظت از آنها را برعهده گرفته است. این کتاب با ۴۰۸ صفحه، شمارگان هزار و ۱۰۰ نسخه و نرخ ۶۲ هزار تومان منتشر شده است.

چه مجله‌ای بخوانیم؟

«فیلم نگار» دیگر چاپ نمی‌شود



شماره ۲۰۰ ماهنامه «فیلم نگار» به عنوان آخرین شماره چاپی این ماهنامه تخصصی فیلمنامه‌نویسی منتشر شد.

این آخرین شماره مکتوب و مجلد این ماهنامه تخصصی فیلمنامه‌نویسی به شمار می‌رود.

بر اساس این خبر، ماهنامه «فیلم نگار» از شماره ۲۰۱ (نیمه اسفند ۹۸) در قالب نسخه دیجیتال و از طریق سایت www.filmnegar.ir در دسترس علاقه‌مندان قرار خواهد گرفت.

در بخش سینمای ایران این شماره، در بخش کشمکش، فیلمنامه «قصر شیرین» به همراه دو نگاه به این فیلمنامه و نیز تحلیل‌هایی بر فیلمنامه فیلم‌های «قسم»، «سرکوب»، «کار کثیف»، «دوباره زندگی»، «زهر مار» و «کارت پرواز» منتشر شده است.

پرونده آخرین شماره ماهنامه «فیلم نگار» که به صورت چاپی منتشر شده، به سینمای حماسی اختصاص دارد و یادداشت‌ها و تحلیل‌های ویژه‌ای در این زمینه به همراه یک گفت‌وگوی جمعی به چاپ رسیده است.

در شماره ۲۰۰ فیلم نگار همچنین فیلمنامه کامل سانست‌بولوار و اصلا می‌تونی منو ببخشی؟ به همراه مطالب تحلیلی و یک گفت‌وگو چاپ شده است.

چه آهنگی گوش کنیم؟

قطعه «لیلی» منتشر شد



تک آهنگ و موزیک ویدئو «لیلی» به آهنگسازی محمد فرمانیان و خوانندگی نوید نوروزی در دسترس مخاطبان قرار گرفت. شعر این قطعه را حامد عظیمی سروده و کارگردانی ساخت کلیپش برعهده مهدی جمالزاده بوده است. در این قطعه فیروز ویسانلو گیتار، محمد زرنوش کلارینت، کریم قربانی ویولنسل و پورنگ پورشیرازی کنترباس نواخته است. همچنین ارکستر زهی مهر به سرپرستی ناصر ایزدی در ضبط این قطعه حضور داشته است.

ارکستر مایسترِ این اجرا علیرضا دریایی است و کاوه تسعیری، سامان محمد نبی، روژین عدالت، سارا نادری، میثم رضایی مهر، احمدرضا نیکخو و رضا رضاپور دیگر نوازندگان ارکستر مهر هستند. صدابرداران قطعه «لیلی» رحیم ناهی و محمد فرمانیان بوده‌اند. همچنین میکس و مسترینگ این قطعه را امید اصغری انجام داده است. ضمن اینکه بازیگری کلیپ «لیلی» به عهده مریم زارع است.

چه نمایشگاهی برویم؟

نمایشگاه «چارخونه» با ۱۱۵ عکس برگزار می‌شود



بخش «چارخونه» با نمایش ۱۱۵ عکس از شهرستان ها، یکی از بخش های دوازدهمین جشنواره هنرهای تجسمی فجر است که این روزها در موسسه صبا برپا است. بخش چارخونه با نمایش ۱۱۵ اثر از ۱۲ هنرمند از استان های مختلف یکی از بخش های چهارگانه جشنواره هنرهای تجسمی فجر این دوره است که این روزها در موسسه صبا و در کنار بخش های دیگر جشنواره برپا است. این بخش که با عنوان کلی «گفتگوی هنر عکاسی استان ها» برپا است، ۱۱۵ اثر عکاسی در شاخه های مستند، استیجد، فاین آرت و اینستالیشن و از هنرمندان شهرهای مشهد، زاهدان، زنجان، یاسوج، شهر کرد، بیرجند، گرگان را به نمایش گذاشته است. مضامین این عکس ها شامل بازسازی وقایع تاریخ، آیین های محلی، میراث فرهنگی، ویژگی های اقلیمی، جغرافیا و محیط زیست است.

عموم هنرمندانی که در این بخش عکس ارائه کرده‌اند جوانان خلاقی هستند که کمتر نمایشگاه انفرادی داشته‌اند.

کوتاه از جهان

برلین ۲۰۲۰ زیر سایه یک بنیان‌گذار نازی



هفتادمین جشنواره بین‌المللی فیلم برلین در حالی از روز گذشته آغاز به کار کرد که این دوره تحت‌تاثیر یافته‌های جدید درباره گرایش‌های سیاسی آلفرد باوئر بنیانگذار و رئیس جشنواره از سال ۱۳۳۰ تا ۱۳۵۵ قرار دارد.

به گزارش ایسنا به نقل از هالیوود ریپورتر، آلفرد باوئر مورخ فیلم که ریاست جشنواره فیلم برلین را از آغاز یعنی سال ۱۳۳۰ تا ۱۳۵۵ بر عهده داشت از دیرباز به عنوان نمادی از صداقت، بردباری و پذیرش دیگران در جشنواره شناخته می‌شد و از زمان مرگش در سال ۱۳۶۵، مسئولان جشنواره برلین هر ساله به عنوان یادبود جایزه‌ای عنوان آلفرد باوئر به فیلمی اعطاء می‌کردند که چشم‌اندازهای جدیدی به روی هنر سینما باز کرده باشد.

اما یافته‌های جدید که نخستین بار در هفته نامه معتبر آلمانی دی‌زایت منتشر شد نشان می‌دهد که آلفرد باوئر بر خلاف آنچه به نظر می‌رسد یک مورخ فیلم نبوده و اسناد به‌دست آمده از اوایل دهه ۱۳۲۰ حاکی از آن است که او یکی از اعضای فعال حزب نازی تحت هدایت آدولف هیتلر بوده و همچنین از اعضای بلندپایه موسسه رایش فیلم از زیرمجموعه‌های بخش فیلم وزارت پروپاگاندا (تبلیغات) نازی‌ها بوده است.

جشنواره برلین روز گذشته ضمن اعلام لغو اعطای جایزه آلفرد باوئر از جایگزین کردن آن با جایزه ویژه خرس نقره‌ای از این دوره از جشنواره خبر داد و همچنین اعلام کرد که یک موسسه تحقیقاتی در شهر مونیخ آلمان را مامور انجام پژوهشی مستقل درباره گذشته آلفرد باوئر کرده است.

ماریت رایزنبک مدیر اجرایی جشنواره برلین نیز عنوان کرد که ما متقاعد شده‌ایم که یک گروه از مورخان بیرونی و مستقل باید درباره جایگاه آلفرد باوئر در رژیم نازی تحقیق کنند.

هفتادمین جشنواره فیلم برلین از اول تا ۱۱ اسفند برگزار می‌شود و امسال جرمی آیرونز بازیگر تحسین‌شده سینما و تئاتر انگلیس به عنوان رئیس هیات داوران بخش رقابتی اصلی انتخاب شده است.

«لبرون جیمز» نویسنده شد

لبرون جیمز، بسکتبالیست مشهور امریکایی که ۳ دوره قهرمانی در ان بی‌ای (NBA) را در کارنامه خود به ثبت رسانده، نخستین کتابش را در سال جاری روانه بازار می‌کند.

به گزارش ایسنا به نقل از سی ان بی‌سی، لبرون جیمز از انتشار نخستین کتاب خود که یک کتاب مصور کودک است خبر داده و قرار است این کتاب که «قول می‌دهم» نام دارد یازدهم آگوست امسال روانه کتاب‌فروشی‌های ایالات متحده شود.

تصویرگری کتاب «قول می‌دهم» را «نینا ماتا» تصویرگر پرفروش نشریه نیویورک‌تایمز برعهده دارد.

«جیمز» همچنین از امضای قراردادی با انتشارات «هارپر کالینز» برای انتشار دو کتاب دیگر خبر داد. به نظر می‌رسد یکی از این کتاب‌ها برای گروه سنی دانش‌آموزان دوره متوسطه و با یک سال فاصله منتشر خواهد شد.

«بنیاد لبرون جیمز» میلیون‌ها دلار برای تحصیل دانش‌آموزان پایه‌های مختلف تحصیلی سرمایه‌گذاری کرده است.

کارگردان «هنرمند» رئیس داوران جشنواره سارایوو شد

میشل آزاناویسوس کارگردان فرانسوی به عنوان رئیس هیات داوران بخش رقابتی جشنواره فیلم سارایوو انتخاب شد.

به گزارش ایسنا به نقل از اسکرین، میشل آزاناویسوس کارگردان فرانسوی که ابتدا با دو فیلم «او. اس.اس ۱۱۷: قاهره، آشیانه جاسوسان» و «او. اس. اس ۱۱۷: ریو جواب نمی‌دهد» با بازی «ژان دوژاردین» در نقش اصلی چهره شد و پس از آن با فیلم «هنرمند» توانست ۴ جایزه اسکار از جمله بهترین فیلم و کارگردانی را کسب کند. امسال رئیس هیات داوران بخش رقابتی جشنواره فیلم سارایوو در کشور بوسنی و هرزگوین خواهد بود.

بیست و ششمین جشنواره فیلم سارایوو از ۲۴ تا ۳۱ مرداد ۱۳۹۹ در کشور بوسنی و هرزگوین برگزار می‌شود.

نقد فیلم

لبه تیز توهم و تاریکی!



عزیزالله حاجی مشهدی - منتقد سینما:

محمدعلی سجادی، نویسنده و کارگردان فیلم «طلاقم بده به خاطر گربه‌ها»، در تمام سال‌های رکود کار فیلم‌سازی‌اش سرگرم کار بوده است. برگزاری نمایشگاه نقاشی، نوشتن رمان، چاپ کتاب شعر و تدوین فیلم از نمونه‌های عینی فعالیت‌های اوست. وقتی امیدی به تغییر شرایط نامساعد ندارد، خودش را، آگاهانه و دلبخواه با شرایط تطبیق می‌دهد. تا افسرده نشود و بهانه‌ای برای بیکار ماندن و تنبلی نداشته باشد.

بعد از تجربه‌های موفقی چون مستند «حمیدِ هُما»، اجرای نمایش «بوف نه‌چندان کور» و فیلم «تمرین برای اجرا»، «طلاقم بده...» را با برداشتی از یک داستان واقعی، برای شبکه نمایش خانگی ساخته است. اثری که حتی در یک نگاه کلی نیز می‌توان به ساختار متفاوت آن پی برد. امتیاز اصلی کار سجادی در اهمیت دادن به کار تحقیق و پژوهش است. فرقی ندارد بخواهد فیلم مستند بسازد، یا فیلم داستانی...

«طلاقم بده...» به جز در بخش ورودی فیلم در صحنه داخل شدن به ساختمان دادگاه، به شیوه آثاری طراحی شده که در یک موقعیت مکانی محدود - بدون استفاده از نماهای خارجی یا نماهای باز و چشم‌اندازهای طبیعی- شکل می‌گیرد. از همان ابتدا، مخاطب با دو شخصیت محوری فیلم (حسین و پرستو) در رسیدن به صحنه دادگاه همراه می‌شود. ساختار شکلی اثر در طراحی کلی کار به گونه یک پلان- سکانس طراحی شده است که صدالبته با نمونه‌هایی که با هزار زحمت می‌کوشند تا بدون قطع و برش در نماهای مختلف، کارهایی مثلا متفاوت ارائه دهند، بر مبنای خط روایی ساده‌ای پی‌ریزی شده است. در شکل تولید، انتخاب و پرورش ایده اصلی، کم‌شمار بودن تعداد بازیگران، نوع تدوین، فیلم‌برداری، صداسازی و طراحی صدا به‌خوبی می‌توان نشانه‌هایی از تجربه‌گرایی را شاهد بود. برای مثال، با پرهیز از برش‌های پی‌درپی در استفاده از چهره قاضی دادگاه و تنها استفاده از صدای قاضی روی نماهای یک یا دو نفره حسین و پرستو، آشکارا برخلاف قواعد تدوین کلاسیک عمل می‌کند. سجادی در هر کار تازه‌اش، با نوجویی‌هایش، خود را از تکرار کارهای پیشین خودش دور نگه می‌دارد. فیلم در فضاسازی خود با استفاده از تصاویر محمدرضا سکوت و ضرباهنگ مناسب تدوین (کار محمدعلی سجادی) و بازی‌های قابل قبول رضا مولایی و مریم همتیان با القای آگاهانه قالبی مستندگونه، می‌کوشد به ما بگوید بخش عمده گزاره‌هایی که از زبان پرستو به قاضی و صد البته به مخاطبان فیلم ارائه می‌شود، تداعی‌کننده فضاهایی توهمی و خیالی است که می‌تواند در بیماری‌های روانی و عصبی دخترک ریشه داشته باشد. یعنی حتی با وجود همه زخم‌ها و خراش‌های خون‌آلود روی صورت پرستو، باز هم می‌توانیم حضور گربه‌ها را - که قرار است دلیلی موجه برای طلاق باشد- تنها حاصل توهم‌های آزاردهنده او بدانیم. نکته‌ای که صد البته هضم آن برای مخاطب همگانی چنین اثری بسیار دشوار به نظر می‌رسد. از این دیدگاه، کار محمدرضا مصباح به عنوان تهیه‌کننده و سرمایه‌گذار چنین فیلمی به‌راستی ستودنی است.

گیشه

«مطرب» پرفروش‌ترین فیلم تاریخ سینمای ایران شد



فیلم سینمایی «مطرب» با زدن رکورد فروش «هزار پا» عنوان پرفروش‌ترین فیلم تاریخ سینمای ایران را از آن خود کرد.

به گزارش صمت، فیلم سینمایی مطرب به تهیه‌کنندگی و کارگردانی مصطفی کیایی با فروش ۳۸ میلیارد و ۵۰ میلیون و ۱۴۶ هزار تومان توانست رکورد فروش فیلم در تاریخ سینمای ایران را بشکند.

فیلم سینمایی مطرب پیش از این نیز توانسته بود در نخستین روز اکران ۷۰۰ میلیون بفروشد و رکورد فروش روز اول سینما را که پیش از این متعلق به فیلم «ما همه با هم هستیم» بود را بشکند. داستان این فیلم درباره یک خواننده است که پیش از اوج گرفتن با وقوع انقلاب ۱۳۵۷ از صحنه کنار می‌رود اما چون به اندازه کافی از شهرت و اقبال نیز برخوردار نبوده، نمی‌تواند خواننده لس آنجلسی شود و در نهایت به خواننده مراسم تبدیل می‌شود. دخترش زیبا فرصتی را برای او پیدا می‌کند تا بالاخره بتواند در هفته فرهنگی ایران در ترکیه روی صحنه برود و کنسرت برگزار کند و راهی ترکیه می‌شوند که در ادامه... در فیلم سینمایی مطرب، پرویز پرستویی در نقش ابراهیم بازی کرده است. از دیگر بازیگران این فیلم می‌توان به الناز شاکردوست در نقش زیبا، محسن کیایی در نقش فواد و مهران احمدی در نقش مارشال اشاره کرد. همچنین بازیگران ترکیه‌ای مانند عایشه گول جوشکون حضور دارند. پیش از این، عنوان از آن فیلم هزار پا به کارگردانی ابوالحسن داودی با فروش ۳۸ میلیارد و ۴۸ میلیون ۱۵۱ هزار تومان در تاریخ‌ساز شد.

خبر

خانه موزه اکبر رادی در گرو یک مکان



همسر اکبر رادی و مدیرعامل بنیاد رادی، راه‌اندازی خانه موزه این هنرمند را خواسته‌ای ده ساله دانست و گفت: امید است به‌زودی مکانی برای تاسیس این خانه موزه مشخص شود.

به گزارش ایسنا، حمیده بانو عنقا درباره راه‌اندازی خانه موزه اکبر رادی توضیح داد: در ده سال گذشته بارها برای راه‌اندازی این خانه موزه تقاضا داده‌ایم و دوستان شورای شهر و شهرداری هم با این موضوع اعلام موافقت می‌کنند ولی هنوز مکانی برای راه‌اندازی این موزه مشخص نشده است. وی درباره راه‌اندازی این خانه موزه در خانه اکبر رادی خاطرنشان کرد: ۳ سال پیش این پیشنهاد مطرح شد ولی من به دلایل شخصی، امکان پذیرش آن را نداشتم اما امیدوارم پیگیری‌های ده ساله ما به نتیجه برسد و دوستان در شهرداری بتوانند مکانی مناسب را برای راه‌اندازی این خانه موزه مشخص کنند. به گفته همسر اکبر رادی، در حال حاضر دفتر کار این هنرمند به همان شکل سابق در خانه او باقی مانده و از آنجاکه تابلوی بزرگی از او نصب شده، گویی اکبر رادی پشت میز کار خود مشغول نوشتن است. حمیده بانو عنقا اعلام کرد که تمام وسایل رادی از جمله وسایل شخصی مانند لباس‌ها، عینک، خودکار کتابخانه این نمایشنامه‌نویس در کنار دستنوشته‌های او در خانه این نویسنده نگهداری می‌شوند و با راه‌اندازی خانه موزه اکبر رادی این وسایل در معرض دید بازدیدکنندگان قرار خواهند گرفت. حمیده بانو عنقا همچنین امیدوار است بعد از شکل گیری این خانه موزه، جلسات بنیاد رادی در همان مکان برگزار شود چراکه در حال حاضر این جلسات در خانه این هنرمند برپا می‌شود که محدودیت‌هایی به همراه دارد. اکبر رادی زاده ۱۰ مهر ۱۳۱۸ در شهر مه گرفته رشت و یکی از مهم‌ترین ستون‌های ادبیات نمایشی ایران است که در کارنامه هنری‌اش نگارش نمایشنامه‌هایی همچون «روزنه آبی»، «لبخند با شکوه آقای گیل»، «افول»، «پلکان»، «شب روی سنگفرش خیس»، «آهسته با گل سرخ»، «ملودی شهر بارانی»، «منجی در صبح نمناک»، «از پشت شیشه‌ها»، «آمیز قلمدون»، «ارثیه ایرانی»، «باغ شب‌نمای ما»، «هاملت با سالاد فصل»، «تانگوی تخم‌مرغ داغ» و... را دارد. رادی ۵ دی ۱۳۸۶ بعد از یک دوره بیماری درگذشت و چندی بعد بنیاد این هنرمند به کوشش همسرش و تعدادی از نمایشنامه‌نویسان راه‌اندازی شد. این بنیاد این روزها دومین جشنواره تئاتر اکبر رادی را با دبیری بهزاد صدیقی برگزار می‌کند.