



نقش صنایع بزرگ و پیشران در اقتصاد ملی

رضا پدیدار - رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی تهران

بررسی‌ها و مطالعات اولیه در مراکز تحقیقاتی نشان می‌دهد که در میان بخش‌های اصلی اقتصاد ایران، بالاترین رشد در گروه صنعت و پایین‌ترین رشد در گروه کشاورزی رقم خورده است. نوسان در شرایط اقتصادی و سیاسی روز باعث می‌شود که روند رشد بخش‌ها در سال‌ها و ماه‌های مختلف، نوسان نامعقولی را تجربه کند. به‌عنوان مثال، ممکن است در یک سال باشد که گرفتن تحریم‌ها، رشد بخش نفت و گاز کاهش یابد و از سمت دیگر به‌علت بارش‌های فراوان بخش کشاورزی رشد خوبی را تجربه کند. بر همین اساس، سهم هر بخش از حجم اقتصادی کشور در بازه‌های زمانی مختلف، متفاوت است. اما به‌طور حتم می‌توان گفت که در شرایط فعلی، تقویت و فراهم کردن زمینه‌های تولید یکی از پایه‌های اساسی‌رشد و توسعه اقتصادی است که علاوه بر تأمین نیاز داخلی به رونق بازار صادرات و بالا بردن رقابت بین واحدهای مولد کمک می‌کند. در این صورت، نقش صنایع بزرگ و پیشران در شرایطی می‌تواند در اقتصاد ملی ایران نافذ و اثرگذار باشد که استراتژی توسعه صنعتی نحوه‌ار تباط بخش صنعت کشور با اقتصاد جهانی را تعریف کند و از سوی دیگر، به‌طور غیر مستقیم بر تخصیص منابع بین صنایع یا گروه‌های صاحب‌نفوذ جامعه اثر گذار باشد.

به این ترتیب، استراتژی توسعه صنعتی به‌منابه نقشه‌راهی است که سیاست صنعتی کشور را تعیین می‌کند. در واقع، این سیاست در بردارنده همه سیاست‌های صنعتی، تجاری، ارزی، پولی و مالی است که همگی به‌صورت هماهنگ در راستای تحقق استراتژی توسعه صنعتی تنظیم می‌شوند. با این همه هنوز احکام مهمی که لازمه تدوین استراتژی توسعه صنعتی است، روی زمین مانده است. به‌عنوان مثال، موضوع اولویت‌بندی صنایع در بند الف ماده ۴۶ قانون برنامه ششم توسعه پیش‌بینی شده و بلااقدام باقی مانده است؛ زیرا حکمی که در راستای ارتقای نقش دولت در توسعه صنعتی و جلوگیری از تداخل وظایف و اتلاف منابع در این قانون گنجانده شده، اما هنوز جامعه عمل نبوده است. هرچند این مهم پیش از این در ماده ۱۵۰ قانون برنامه پنجم توسعه نیز آمده بود و طبق ماده ۲۱ قانون برنامه چهارم توسعه نیز، وزارت صنایع و معادن موظف به تهیه سند ملی توسعه بخش صنعت و معدن با توجه به استراتژی توسعه صنعتی شده بود. به‌نظر می‌رسد در سایه همین ابهام و بی‌عملی است که صنایع بزرگ و پیشران در ایران قربانی کمبودهای می‌شوند و در شرایطی که حرکت چرخ‌های صنعت می‌تواند متضمن فعالیت اقتصادی مولد باشد، قطع برق صنایع به‌دلیل فعالیت ماینرها یا استخراج رمزارزها، ارجح شناخته شده و این حرکت بی‌برنامه تداوم می‌یابد. از این رو انتظار می‌رود دولت سیزدهم نسبت به مشخص کردن جایگاه صنعت در اقتصاد ملی ایران هرچه سریع‌تر اقدام کند تا نقشه‌راه برای سال‌های پیش‌رو روشن باشد. در این شرایط، سایر بخش‌ها از جمله سیاست‌گذاران حوزه انرژی با دریافت دقیق مسیر حرکت، با وضعیت ترسیم‌شده تطبیق یافته و لازم است هیئت برای رشد مولد اقتصاد مهیا شود. مهم‌ترین دستاوردهای اقدام، مهار تورم افسار گسیخته، ایجاد اشتغال پایدار و همچنین بهبود وضعیت اقتصادی و معیشتی در جامعه خواهد بود. در این راستا، هر چند برای توسعه تعریف واحدی وجود ندارد، اما قریب به اتفاق کارشناسان، آن را افزایش چندبعدی می‌دانند که طی آن، شرایط نامطلوب زندگی به شرایط مطلوب تبدیل می‌شود. نبود توجه کافی به هر یک از ابعاد توسعه می‌تواند موجب دور شدن از اهداف اساسی و در نهایت، نبود تعادل و توازن در اقتصاد باشد. در این میان، صنایع بزرگ و پیشران به‌دلیل نقش و تأثیر بالا در فرآیند رشد و توسعه مناطق، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. به بیان دیگر، با عنایت به گستره و تنوع فعالیت‌های صنعتی، توجه به این بخش می‌تواند ابزار مناسبی در راستای توسعه متعادل اقتصادی به‌ویژه در مناطق فراهم آورد.

رشد این گونه صنایع امکان می‌دهد که قدرت عوامل تولید با توجه به توسعه روزافزون علم و فناوری به‌صورت مستمر افزایش یابد. با صنعتی شدن کشور این امکان فراهم می‌شود که نیازهای مادی افراد جامعه بهتر تأمین و نیروی کار شاغل در بخش صنعتی از حقوق و امنیت اجتماعی بهتری بهره‌مند شود. در این صورت، توسعه صنعت علاوه بر آنکه موجب افزایش سهم کالای صنعتی در صادرات کالایی کشور شده، می‌تواند: الف - سهم کالاهای صنعتی در صادرات افزایش یافته و این روند به اقتصاد ملی کمک کند.

ب - از طریق افزایش تولید و صادرات، موجب رونق بازار کار و اشتغال، بهبود در امدت طبقه کارگرو از این طریق موجب بهبود وضعیت توزیع درآمد در جامعه شود.

ج - از طریق کمک به سایر بخش‌های اقتصادی و ارتقای بهره‌وری آنها، وضعیت درآمدی و رفاه جامعه را بهبود بخشیده و صنعتی شدن می‌تواند موجب پایه‌ریزی نظام اقتصادی - اجتماعی عادلانه نیز باشد. تجربه جوامع توسعه‌یافته، نشانگر ارتباط مستقیم رفاه و سطح زندگی مردم با گسترش صنایع در آن جوامع است. به‌علاوه، تجربه کشورهای توسعه‌یافته صنعتی نشان داده است که صنعتی شدن به‌عنوان نیروی محرکه برای توسعه رشد کلیه بخش‌های اقتصادی و بافت‌های اجتماعی نقش ایفاگر دهنده در نهایت، افزایش چشمگیر ارزش افزوده بخش صنعت در تولید ناخالص داخلی در کنار بسیاری از تحولات و تغییرات قابل توجه در عرصه‌های سیاسی، اجتماعی و فرهنگی، همگی را در زمره شاخص‌ترین دستاوردهای راهبردی توسعه صنعتی تلقی کرد.

به‌طور کلی می‌توان گفت؛ در چند دهه اخیر صنایع بزرگ و پیشران و نیز توسعه صنعتی و گسترش بنگاه‌ها در اندازه‌های مختلف خود سبب شکل‌گیری بخش صنعت با تأکید بر صنایع کوچک و متوسط و زودبازده یا صنایع بزرگ در کشورهای مختلف شده است. بررسی وجود ارتباط میان اندازه بنگاه‌ها و رشد اقتصادی می‌تواند بسیاری از سیاست‌های مرتبط با حمایت از بنگاه‌ها را تحت تأثیر قرار دهد. رشد اقتصادی حاصل از صنایع بزرگ و پیشران تابعی از تعداد شاغلان، انباشت سرمایه فیزیکی، مخارج تحقیق و توسعه و نیز تعداد بنگاه‌های کوچک و متوسط حاصل از فعالیت مستمر آنها بوده است که بسیار حائز اهمیت و اثرگذار خواهد بود. در این حالت، بسزای آرد مدل و تحلیل نتایج با استفاده از الگوهای هم‌انباشتی، حاکی از آن است که تعداد بنگاه‌های صنعتی اثر مثبت بر رشد اقتصادی ایران دارند و می‌تواند ضمانت اجرایی هدایت رشد اقتصادی همه‌جانبه کشور را در بردارنده باشد.

در کلام پایانی، اقتصادهایی که میزان انکلی آنها به بنگاه‌های بزرگ و پیشران کم است و دارای تعداد زیادی بنگاه‌های کوچک هستند، در مقابل بحران‌های اقتصادی، آسیب‌پذیرتر بوده و این بحران‌ها می‌تواند موجب بروز نکته‌های غیر قابل پیش‌بینی، همچنین مشکلات یادشده می‌تواند منجر به بروز تخریب‌های بنیادهای اقتصادی در تمام زمینه‌ها شود.

کاهش نرخ رشد نقدینگی به ۲۶.۹ درصد

به نرخ رشد نقدینگی ۲۵ درصد برای سال ۱۴۰۲ را تنظیم کرده است. آخرین آمارهای سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که در پنج‌ماهه نخست امسال، نقدینگی معادل ۸.۱ درصد رشد یافته که این رقم به‌میزان قابل‌توجهی کمتر از رشد نقدینگی هدف‌گذاری‌شده برای پنج‌ماهه نخست سال ۱۴۰۲ است.

همچنین، نرخ رشد ۱۲ ماهه نقدینگی در پایان مرداد امسال با ۱۰.۹ واحد درصد کاهش نسبت به دوره مشابه سال قبل (معادل ۳۷.۸ درصد در مرداد ۱۴۰۱) به ۲۶.۹ درصد رسید که حاکی از اهتمام و تمرکز بانک مرکزی بر اجرای سیاست کنترل مقداری رشد ترازنامه بانک‌ها و کنترل

طبق اعلام بانک مرکزی، نرخ رشد ۱۲ ماهه نقدینگی در پایان مرداد امسال با ۱۰.۹ واحد درصد کاهش نسبت به مدت مشابه پارسال به ۲۶.۹ درصد رسید.

به‌گزارش ایسنا، بانک مرکزی در سال ۱۴۰۲ و در چارچوب برنامه‌های دولت سیزدهم برای کنترل رشد نقدینگی و تورم و در راستای شعار سال مبنی بر «مهار تورم و رشد تولید»، اجرای برنامه کنترل مقداری رشد ترازنامه بانک‌ها و موسسات اعتباری و جریمه بانک‌های متخلف از حدود تعیین‌شده از طریق افزایش نسبت سپرده قانونی را همانند سال گذشته با جدیت در دستور کار داشته و برنامه پولی با هدف دستیابی

تاکید رئیس جمهوری در نخستین همایش اقتصاد تعاونی ایران:

باتصدی‌گری دولت بر اقتصاد مخالفیم

بازنشستگی با تکیه بر توان تعاونی‌ها تأکید شد. رئیس جمهوری در این همایش با تأکید بر لزوم نقش آفرینی بیشتر تعاونی‌ها در اقتصاد ایران، گفت: معتقدیم تصدی‌گری دولت در اقتصاد باید روزبه‌روز کاهش یابد و دولت به حمایت، هدایت و نظارت در اقتصاد مشغول باشد.

توزیع عادلانه در آمد و ثروت کمک شایانی می‌کند. با توجه به نقش تعاونی‌ها در اقتصاد ایران، نخستین همایش اقتصاد تعاونی ایران با حضور رئیس‌جمهوری برگزار شد. در این همایش به بازنگری سند تحول تعاون بعد از ۱۱ سال اشاره شد و بر اصلاح حکمرانی صندوق‌های

ماهیت اقتصاد تعاونی به‌گونه‌ای است که با تکیه بر سرمایه انسانی و اجتماعی و تأمین سرمایه مالی از پس‌اندازهای خرد، به تحقق الزامات اقتصاد مقاومتی از طریق اهرم‌های مقاوم‌ساز خود یعنی فعالیت اقتصادی و ارزش آفرینی در بعد خرد و کلان، کار آفرینی و

بازنگری در سند تحول تعاون بعد از ۱۱ سال

رئیس‌جمهوری گفت: نقش تعاونی‌ها در عدالت اقتصادی و اجتماعی و مسئولیت‌پذیری و ایجاد اشتغال بسیار مهم و جلوه‌ای روشن از مردمی‌سازی در حکمرانی و دولت است. به‌گزارش مهر، حجت‌الاسلام سید ابراهیم رئیسی در نخستین همایش اقتصاد تعاونی ایران گفت: تعاونی‌ها به‌عنوان یک بخش از اقتصاد کشور در کنار بخش دولتی و بخش خصوصی مورد تأکید و توجه قرار دارد و باید توجه کنیم که نقش تعاونی‌ها در عدالت اقتصادی و اجتماعی و مسئولیت‌پذیری و ایجاد اشتغال بسیار مهم و جلوه‌ای روشن از مردمی‌سازی در حکمرانی و دولت است. رئیس‌جمهوری ادامه داد: مردمی‌سازی یعنی تقویت تعاونی‌ها و میدان دادن به آنها است. در حالی که حدود ۱۰۰ هزار تعاونی در کشور فعال است و در این دولت هم حدود ۸ هزار تعاونی شروع به کار کرده که از جمله در حوزه زنان، تعاونی‌ها فعالیت خود را آغاز کرده‌اند. وی اظهار کرد: سند تحول تعاون بعد از ۱۱ سال مورد بازنگری قرار گرفت.

رئیس‌جمهوری گفت: آنچه تاکنون نسبت به فعال شدن تعاونی‌ها در حوزه تولید و خدمات انجام شده، درخور تقدیر است. نشست امروز ما برای برداشتن گام‌هایی در راستای نقش دادن بیشتر به تعاونی‌ها است. بنابراین این اقدام به برداشته شدن

موانع پیش‌روی تعاونی‌ها نیاز دارد. وی با اشاره به اهمیت مولدسازی، ادامه داد: گامی موضوع مولدسازی به‌خوبی تعریف نشده، چرا که برخی تصور کردند که برای مولدسازی، قانون جدید وضع شده که این‌گونه نیست. بر مولدسازی در برنامه توسعه سوم، چهارم، پنجم و ششم تأکید شده است. بنابراین سخن در عدم اجرای آن بود. رئیس‌جمهوری با بیان اینکه هیچ‌گاه در برنامه‌ها به ستون درآمد دولت از مولدسازی توجهی نشده بود، عنوان کرد: آیین‌نامه‌ای که برای مولدسازی تصویب شد، قانون‌گذاری نیست، بلکه تسهیل اجرای قانون مصوب مجلس در گذشته است. رئیسی با بیان اینکه برخی مولدسازی را به‌درستی تبیین نکردند، تصریح کرد: داریایی‌هایی که در اختیار دولت قرار دارد، باید تبدیل به سرمایه تولید شود. وی با اشاره به نقش تعاونی‌ها در مولدسازی، اظهار کرد: نقش تعاونی‌ها در این موضوع بسیار برجسته است. رئیس‌جمهوری افزود: تعاونی‌ها می‌توانند برای امر سهام‌عدالت در حوزه شهرستانی نیز نقش خوبی را ایفا کنند.

رئیس‌جمهوری تصریح کرد: نکته بعدی، افزایش رقابت‌پذیری در تعاونی‌ها است. از این رو تعاونی‌ها باید برای کارآمدی بیشتر مسائلی بنگارند. آنها باید برای تولید بیشتر و خدمات بهتر، رقابت‌پذیری را در خود افزایش دهند.

اصلاح حکمرانی صندوق‌های بازنشستگی

کشورهای مختلف و نمایندگان مجلس حضور دارند. وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با اشاره به سهم تعاون در اقتصاد کشور گفت: ۱۰۱ هزار تعاونی فعال در کشور مشغول به کار هستند.

موضوع ادامه داد: امسال هفت تعاون در شهرویر که مقارن با هفته دولت بود، با شعار «حکمرانی تعاون و حکمرانی مردمی» آغاز شد و برنامه‌های مختلفی در راستای سیاست توسعه تعاون در سراسر کشور برگزار شد.

رئیس‌جمهوری بیان کرد: جلسات مختلفی با نخبگان و تعاونگران برگزار شد که منجر به بیان دیدگاه‌ها شد. همچنین، اساتید مختلف از دانشگاه‌های برتر کشور دعوت شدند و

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: حکمرانی صندوق‌های بازنشستگی را برای مشارکت بخش تعاونی و مردم‌نهاد اصلاح می‌کنیم تا سهم تعاون در اقتصاد افزایش یابد. مسدولت مرضوی اظهار کرد: تحقق شعار حکمرانی تعاون و حکمرانی مردم ضمانت اجرایی دارد و کارهای خوبی انجام گرفته است، طبق اصلاحیه سند توسعه تعاون جایگاه تعاونی را ارتقا خواهیم داد.

وی افزود: نگاه دولت سیزدهم، تقویت و توسعه تعاونی‌ها در اقتصاد کشور و استفاده از ظرفیت‌های مردمی است. امروز نیز رئیس‌جمهوری دعوت تعاونگران را قبول و در این همایش حضور پیدا کرده، ضمن اینکه در این همایش نمایندگان

افزایش سرمایه صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری تعاون

وزیر امور اقتصادی و دارایی گفت: صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری تعاونی در صدور ضمانت‌نامه‌های تعاونی فعال است، به‌طوری‌که سرمایه این صندوق از ۱۷۰ به ۲۷۰ میلیارد تومان در این دولت افزایش می‌یابد.

به‌گزارش ایرنا، سیدحسین خاندوزی در نخستین همایش اقتصاد تعاونی ایران در سالن همایش‌های صداوسیما با حضور رئیس‌جمهوری اظهار کرد: با افزایش سرمایه این صندوق، صدور ضمانت‌نامه‌ها تسهیل و تسریع می‌شود.

وی افزود: تعاونگران با بهره‌برداری از اقتصاد کشور هستند و با هزینه کم و مشارکت بالا، نقش مهمی در اقتصاد کشور دارند.

خاندوزی با اشاره به نظر به‌های اقتصادی در حوزه تعاون گفت: طبق این نظریه در اقتصاد گفته می‌شود که تعادل‌های ناشی از همکاری و رقابت ترجیح دارد، زیرا

منافع کشورها را در بلندمدت تأمین می‌کند.

وزیر امور اقتصادی و دارایی افزود: تعاون تبلور بر اقتصاد مشارکتی است؛ این تعادل‌ها، تجسم در نهادهای تعاونی، شرکت‌ها و اتحادیه‌های تعاونی هستند.

وی با بیان اینکه در فضای فرهنگ اقتصادی وارداتی نفس می‌کشیم، گفت: کمتر به فرهنگ اقتصاد مردمی بخش تعاون توجه شده است.

خاندوزی بیان کرد: نیازمندی پشتیبانی و حمایت‌های دولتی از جمله وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، اتاق تعاون و سایر نهادهای تعاونی برای توسعه و تقویت تعاونی‌ها هستیم. تلاش ما این بوده است تا کمک کنیم نهادهای پشتیبان تعاونی در دولت تقویت شوند. در همین زمینه، افزایش سرمایه در دولت سیزدهم برای بانک توسعه تعاون و افزایش سرمایه برای صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری تعاونی صورت

توجه به بخش تعاون در برنامه هفتم توسعه

روند تشکیل تعاونی‌ها نزولی بود و فقط ۳ هزار تعاونی در کشور تشکیل شد. وی تأکید کرد: با استقرار دولت سیزدهم، تأکیدات شخص رئیس‌جمهوری در سخنرانی‌ها و همایش‌های مختلف در راستای تقویت تعاونی‌ها و کمک به حل مشکلات این بخش دلگرم‌کننده بوده است.

عبداللهی بیان کرد: ابلاغ سند توسعه تعاون یکی از دستاوردهای این دولت و مهم‌ترین درخواست تعاونگران بود و در این زمینه اقدام معاونت تعاون وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی قابل تقدیر است.

وی عنوان کرد: در این دولت بر توسعه مناسبات خارجی تأکید شده و عضویت ایران در ۲ پیمان بین‌المللی و توسعه روابط کشورمان با سایر کشورهای همسایه ستودنی است و شاهد توفیقات در عرصه‌های بین‌المللی هستیم.

رئیس اتاق تعاون ایران گفت: اگر اقتصاد تعاونی را باور داریم، باید موانع را از این بخش برداریم و نقش مجلس در این زمینه مهم است؛ امیدوارم در اصلاح قوانین تعاونی و در لایحه برنامه هفتم این بخش مورد توجه قرار گیرد.

بهمن عبداللهی در نخستین همایش اقتصاد تعاونی ایران در مرکز همایش‌های بین‌المللی صداوسیما با حضور رئیس‌جمهوری اظهار کرد: نقش نمایندگان مجلس در اصلاح قوانین و توسعه برنامه هفتم، به موضوع تعاون مهم است.

وی افزود: حمایت‌های رئیس‌جمهوری تأثیر عمیقی در بخش تعاون داشته و در سیاست‌های ابلاغی بر سهم ۲۵ درصدی سهم تعاون تأکید شده است.

رئیس اتاق تعاون ایران با بیان اینکه در دولت گذشته باور به تعاونی وجود نداشت، گفت: در سال ۱۳۹۱، ۱۲ هزار تعاونی در کشور تشکیل شد، اما از سال ۹۲ تا ۱۴۰۰



رئیس‌جمهوری با تأکید بر اهمیت نقش مدیریت، گفت: موضوع و مالکیت محوری دیگر در تعاونی‌ها جدای از مسئله اعتبارات است. زیرا موضوع مهم است، نقش مدیریت است، زیرا موضوع اصلی در تعاونی‌ها مدیریت است. بنابراین هم خود مدیر باید کارآمد باشد و هم باید کمک کرد تا حضور تعاونی‌ها در بازارهای داخلی و خارجی تسهیل شود و حضورشان افزایش یابد. در این بخش دولت باید زمینه را برای حضور تعاونی‌ها فراهم کند. رئیس‌جمهوری با بیان اینکه توسعه شرکت‌های تعاونی دانش‌بنیان و صادرات‌گرا، می‌تواند نقش محوری و اساسی در بخش تعاون داشته باشد، ادامه داد: برای توسعه تجارت کشور و افزایش نقش آفرینی تعاونی‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان باید شاهد رشد سهم تعاونی‌ها در کشور بود.

رئیس‌جمهوری تأکید کرد: امروز آمادگی کامل در دولت، سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها وجود دارد که قوانین و مصوبات لازم را برای رفع گره‌های بخش تعاونی‌ها تصویب کنند، تا دست تعاونی‌ها در کشور باز شود.



نظرات مختلف درباره ایجاد رشته‌های مختلف تعاونی را پیشنهاد کردند. وی با اشاره به اینکه ۳۷۳ طرح جدید به بهره‌برداری رسید، گفت: از شروع به کار این دولت ۴۴ هزار میلیارد تومان در بخش تعاونی سرمایه‌گذاری شده است. وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی ایران کرد: ۹۱ درصد از این منابع از محل سرمایه‌های خرد مردمی بود که بیانگر گرایش مردم به مشارکت اقتصادی در تعاونی است.



گرفته است. وزیر امور اقتصادی و دارایی عنوان کرد: در کنار توسعه تعاونی‌ها و مالکیت‌های خرد، نقش مشارکتی برای مردم نیز باید در نظر گرفته شود. وی با اشاره به فعالیت ۳۶ شرکت برتر بورسی سهام‌عدالت گفت: این شرکت‌ها که در سهام‌عدالت فعال بودند، به‌سمت مشارکت‌های مردمی خواهند رفت.

خاندوزی افزود: همچنین استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری، مورد تأکید دولت است. سپردن نقش به تعاونی‌ها در باشگاه‌داری به‌ویژه استفاده از ظرفیت تعاونی پیشکسوتان و هواداران در این زمینه، مدنظر دولت قرار خواهد گرفت.



رئیس اتاق تعاون ایران بیان داشت: در سال‌های اخیر، رهبر معظم انقلاب اسلامی، مردمی‌سازی اقتصاد را مورد تأکید قرار داده‌اند و این مهم در سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی مورد توجه قرار گرفته است.

وی با بیان اینکه اتاق تعاون ایران با کارکنان حاکمیتی دولت و مجلس و سیاست‌های کلان بحث گسترش فعالیت تعاونی‌ها را دنبال می‌کند، گفت: تأکید بر اجرای سند توسعه تعاونی‌ها و داریی‌های دولت در استفاده از تعاونی‌ها یکی از مهم‌ترین موارد است، همچنین به ساماندهی سهام‌عدالت و کمک به ماندگاری تعاونی‌ها منجر می‌شود.

ویژه‌تر از خبر

تنش در قفقاز جنوبی و پیشنهادات صلح تهران

زخم قفقاز و قره‌باغ بار دیگر سراز کرده و سربازان ارمنستان و جمهوری آذربایجان را در مرزهای خود به حالت آماده‌باش در آورده است؛ مناقشه‌ای که بر تحولات منطقه اثرگذاری مستقیم دارد و تهران به‌سبب این اثرگذاری، در پی ایفای نقشی سازنده برای کاهش تنش است. به‌گزارش ایرنا، هم‌زمان با افزایش تنش‌ها میان جمهوری آذربایجان و جمهوری ارمنستان و آرایش نظامی شکل گرفته در مرزهای آکنور، منطقه قفقاز جنوبی و باز یگران اثرگذار بر تحولات آن، این رویدادها را با تمرکز بالا مورد رصد قرار می‌دهند. منطقه قره‌باغ، ۲۰ جنگ بزرگ به خود دیده است، پاییز ۲۰۲۰ را می‌توان تاریخ تازه‌ترین و البته جدی‌ترین دوره نزاع میان ۲ کشور دانست که طی ۴۴ روز آتش‌سنگین تبادل شده پس از آن به ترتیب در تابستان سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، منطقه، شاهد درگیری‌های کوتاه‌مدت در مرز ۲ کشور بود؛ مرزهایی که ۲ هزار نیروی صلح‌رسان پس از جنگ ۲۰۲۰، حراست از صلح و آتش‌بس در آن منطقه بر تنش را بر عهده گرفتند. حکایت قره‌باغ وقتی از جانب باکو روایت می‌شود، حکایت فرزندنی است که از مادر خود جدا افتاده و زمانی که از سمت ایران روایت شود، حکایت سرزمینی با ساکنان اغلب ارمنی است که امروز انتخاب یکی از آنها از سوی پارلمان این منطقه با مخالفت و اعتراض صریح باکو و دیگر بازیگران مؤثر در رویدادها همراه بوده است. در مجموع تنش‌های باکو-ایران،

لپان قره‌باغ «سواحل شهرامانیان» را به‌عنوان جانشین «آرابیک هاروتونیان» که هفته گذشته استعفا کرد، به‌عنوان رئیس دولت تحت کنترل ارمنستان در منطقه قره‌باغ انتخاب کردند؛ انتخابی که جمهوری آذربایجان آن را بسیار تحریک‌آمیز و ناقض حاکمیت باکو توصیف کرد. این انتخابات و منتخب آن را اتحادیه اروپا و ترکیه هم به رسمیت نشناختند تا بر پیچیدگی‌های بحران افزوده شود. گرچه قره‌باغ و تمامیت سرزمینی جمهوری آذربایجان همواره یکی از مهم‌ترین محورهای منازعه طرفین است، اما در بالا گرفتن تنش‌های اخیر که منجر به استقرار نظامیان ۲ کشور در مرزهای مشترک و نیز ارسال تجهیزات به منطقه شده، موضوع دالان موسوم به زنگرور هم اهمیت ویژه دارد. مسیر قره‌باغ در جمهوری آذربایجان تلاش می‌کند از طریق استان سیونیک ارمنستان به جمهوری خودمختار نخجوان و سپس ترکیه متصل شود. دالانی که در عمل مرزهای ژئوپلیتیک منطقه را تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهد و اتصال زمینی میان ایران و ارمنستان را قطع می‌کند. با اینهمه تهران از همان نخستین روزهای آغاز پروژه زنگرور درباره تبعات احداث آن هشدار داده و مخالفت صریح خود را اعلام کرده است.

این هشدار در گفت‌وگو اخیر رئیس‌جمهوری ایران با رئیس‌جمهوری جمهوری ارمنستان بار دیگر تکرار شد و رئیس‌جمهوری مشخص هر گونه تغییرات ژئوپلیتیک در مرزهای منطقه را خط قرمز ایران دانست، غیر از فرمت مذاکرات ۳+۲ فرمت دیگری برای ایجاد صلح را رد و بر آمادگی نقش آفرینی تهران در این عرصه تأکید کرد.

عکس روز



دریاچه ارومیه، قربانی تغییرات اقلیمی یا محصولات پراپ‌بر؟ عکس: ایسنا

نظام حمل و نقل

نیازمند تغییر پارادایم



پرونده نوسازی ناوگان حمل و نقل، موضوعی حیاتی است، زیرا سلامت جامعه را تضمین می‌کند. امیرحسین کاکایی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت در این باره به موج گفت: به راحتی می‌توان

مشاهده کرد که حمل و نقل عمومی با وجود انواع طرح‌های ۲۰ سال گذشته، از جمله طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل، همچنان رو به اضمحلال است؛ هزینه‌های حمل و نقل عمومی بار و مسافر، داخل و خارج شهرها افزایش و سرعت متوسط حرکت در شهرهای بزرگ کاهش می‌یابد. مصرف سوخت به‌طور غیرقابل‌تحمیلی بالا می‌رود و در نهایت آلاینده‌ها با سرعت بیشتری می‌شود. افزایش آلاینده‌ها و پایین آمدن کارآمدی نظام حمل و نقل عمومی، با خود اقتصاد را هم فرو می‌برد. اما چرا سیاست‌گذاران نتوانسته‌اند با وجود شعارهایی که می‌دهند، جلوی روند نزولی کارآمدی نظام حمل و نقل عمومی را بگیرند؟ از چند وجه می‌توان به این موضوع نگاه کرد. آیا افول اقتصادی باعث افول حمل و نقل عمومی می‌شود یا برعکس؟ قطعا افول اقتصاد باعث کاهش توان حمل و نقل می‌شود. به عنوان مثال در دوران کرونا و بعد از آن شاهد بودیم که چگونه لجستیک در دنیا با چالش‌های جدی روبه‌رو شد و پس از کرونا، چگونه با سختی دوباره سر پا شد. اما قطعا اگر رکود چین ادامه یابد، سرعت رشد دنیا کاهش خواهد یافت و متعاقب آن، حمل و نقل هم با رکود روبه‌رو می‌شود و دوباره در این زمینه چالش‌های جدی در دنیا خواهیم داشت.

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه به راحتی می‌توان ارتباط متقابل حمل و نقل عمومی و اقتصاد را نشان داد، گفت: در ایران هم از زمانی که تحریم‌ها سختگیرانه شد، هم اقتصاد رو به افول رفت و هم روابط بین‌المللی کاهش یافت. نخستین رخداد ناشی از تحریم‌ها، افول شدید نظام حمل و نقل بین‌المللی کشور بود، اما به تدریج این تحریم‌ها روی حمل و نقل داخلی هم اثر گذاشت و سرعت استهلاک را بالا برد.

کاکایی در ادامه یادآور شد: هنگامی که رشد اقتصادی کشوری با چالش جدی روبه‌رو می‌شود، دولت‌ها حتی برای مسائل خیلی ابتدایی مانند حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری که وظیفه ذاتی دولت است، دچار مشکل می‌شوند. سرمایه‌گذاری خواهند شد. کمبود سرمایه‌گذاری در این بخش باعث افزایش نیاز به استفاده از حمل و نقل خصوصی یا همان خودرو شخصی و در نتیجه افزایش ترافیک خواهد شد.

وی تصریح کرد: افزایش ترافیک، باعث کاهش کارآمدی همسان ناوگان موجود و کاهش درآمدهای آن می‌شود. دولتی هم که پول ندارد، به جای آنکه با سرمایه‌گذاری در این زمینه، جلوی گسترش مشکل را بگیرد، تمرکز خود را روی خودرو سواری می‌گذارد که مردم خود پول آن را می‌دهد. به عبارتی با این کار دولت با یک تیر، دو نشان می‌زند؛ اولاً از زیر بار سرمایه‌گذاری در حمل و نقل عمومی شانه خالی می‌کند و دوم اینکه از خرید خودرو توسط مردم، مالیات گرفته و درآمد کسب می‌کند. این روند غلط سال‌هاست که پارادایم ذهنی تقریباً تمام سیاستمداران، سیاست‌گذاران و قانون‌گذاران در این زمینه شده است.

وی با اشاره به طرح نوسازی که بی‌نتیجه رها شده، گفت: در چنین شرایطی (ترافیک سنگین، ناکارآمدی راه‌ها، اقتصاد ضعیف و کمبود سرمایه‌گذاری) گاهی هم که دولت طرحی ارائه می‌دهد تا به کمک سرمایه‌گذاری بخش خصوصی مشکل را حل کند، مشوقی وجود ندارد که بخش خصوصی به‌طور جدی وارد این عرصه پریسک شود. نتیجه می‌شود همان طرح‌های نوسازی ناوگانی که صرفاً روی کاغذ باقی مانده است.

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت با اشاره به تردد خودروهای تک‌سرنشین، ادامه داد: این روزها با ادامه روند غلط در توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی، متأسفانه حمل مسافر بیش‌ازپیش به خودروهای تک‌سرنشین یا تاکسی‌های اینترنتی که عملاً همان کار خودروهای تک‌سرنشین را انجام می‌دهند، سپرده شده است. کاکایی افزود: برخی شرکت‌های ثروتمند به‌ویژه در صنایع غذایی به‌تازگی روی ناوگان حمل بار خود سرمایه‌گذاری کرده‌اند و همین مختصر باعث رونق خودروسازی‌های سنگین کشور در دو سه سال گذشته شده است؛ اما قطعا با این وضعیت، ورود خودروهای نو در این بازار بسیار کند است. بدین ترتیب ما با یک اقتصاد بیمار در بازار حمل و نقل عمومی روبه‌رو هستیم که روزبه‌روز بسر و خامت حال آن افزوده می‌شود.

این عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ادامه داد: اگر این چرخه باطل متوقف نشود، قطعا ما همچنان شاهد افول بهره‌وری لجستیک در کشور در سال‌های آینده خواهیم بود؛ حتی اگر بهترین خودروهای برقی و خودروان سواری را وارد کنیم. نهایتاً ترافیک بیشتر و بیشتر و سرعت متوسط کمتر و کمتر می‌شود. بماند که معتمد با این نظام ترافیکی و جاده‌ها و حمل و نقل، خودروهای برقی هم در نهایت مصرف انرژی را در کشور بالا می‌برد؛ هرچند شاید نرخ رشد مصرف انرژی را کمتر کند. وی گفت: امید است چرخه باطل افول نظام حمل و نقل متوقف و چرخه جدیدی مبتنی بر نظام حمل و نقل عمومی دوباره زنده شود.

کاکایی در پایان با تأکید بر اینکه باید هر چه زودتر تغییر مسیر داد، گفت: هزینه‌های مصرف انواع سوخت موردنیاز این ناوگان ناکارآمد خصوصی و عمومی سنگین بوده و چاره‌ای جز تغییر مسیر وجود ندارد.

عرضه قطره چکانی ارز، بازار تایل را به هم ریخت



عکس: آیدآ فریدی

صنعت تایلر در ایران با بیش از ۶۴ سال تجربه، یکی از صنایع ریشه‌دار و استراتژیک در حوزه حمل و نقل است. براساس آمارها مجموع تولید واقعی تایلر در کشور حدود ۳۰۰ هزار تن است و میزان نیاز کشور ۴۰۰ هزار تن. چشم‌انداز تدوین‌شده برای تولید تایلر در کشور برای سال ۱۴۰۴ رسیدن به ظرفیت ۷۰۰ هزار تن است. همان‌طور که پیداست در حال حاضر، متناسب با نیاز کشور با کمبود عرضه مواجه هستیم و بر همین اساس هم در روزهای گذشته شاهد چالش‌هایی در تامین و نرخ تایلر در بازار بودیم که مشکلاتی را برای مصرف‌کنندگان ایجاد کرد. بخشی از این مشکلات به کاهش عرضه تایلر به بازار برمی‌گردد و بخشی دیگر به نوسانات قیمتی آن و تاخیر در تحویل تایلرهای ثبت‌نام‌کنندگان. آنچه در زیر می‌خوانید، نظرات فعالان این صنعت است درباره حواشی که صنعت تایلر در روزهای گذشته داشته است.

کمبود ارز بالای جان صنعت تایلر

سختگوی انجمن صنفی صنعت تایلر با اشاره به مشکلات فعلی این صنعت مانند کاهش تولید و عرضه به بازار و در نتیجه کمبود تایلر در بازار و تاخیر در تحویل تایلرهای ثبت‌نامی دولتی، همه این مشکلات را از عدم‌تامین به‌موقع ارز موردنیاز صنعت تایلر و البته عدم‌اصلاح و بروزرسانی نرخ تایلر دانست که سبب توقف روند افزایش تولید در سه ماهه دوم سال شده است. به‌تازگی تعدادی از متقاضیان تایلرهای دولتی از تاخیر در تحویل تایلرهای خریداری‌شده از طریق سامانه‌های اینترنتی شرکت‌های تایلر ساز گلایه‌مند هستند.

مصطفی تنها، سختگوی انجمن صنفی صنعت تایلر درباره کمبود تایلر در بازار و بعضاً افزایش نرخ در بازار، به ایران اکونومیست گفت: واقعیت این است که صنعت تایلر در سه ماهه ابتدایی امسال، هر ماه نسبت به ماه پیش از آن، روند افزایشی تولید داشته است اما از ماه تیر روند تولید، متأسفانه کاهش شده، علت این موضوع عدم‌تامین به‌موقع ارز توسط بانک مرکزی بوده است.

عرضه قطره چکانی

وی تصریح کرد: تامین قطره چکانی ارز طی سه ماه اخیر نیز طبیعتاً نتوانسته مشکل را به صورت ریشه‌ای و از پایه حل کند. صنعت تایلر برای حفظ خود نیاز به سالانه ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون دلار ارز دارد؛ بدین معنا که به صورت میانگین ماهانه ۲۵ میلیون دلار نیاز است. این در حالی است که در ۵ ماهه نخست امسال فقط ۶۰ میلیون دلار ارز به طرف‌های تجاری و تامین‌کنندگان صنعت پرداخت شده است.

این مقام صنفی خاطر نشان کرد: براین اساس با توجه به توقف روند افزایشی تولید، عرضه نیز به تبع کاهش شده است که این مهم ممکن است بازار را تا حدودی با کمبود مواجه کرده باشد.

تنها در رابطه با تاخیر در تحویل تایلرهای دولتی خریداری‌شده توسط متقاضیانی که در سامانه شرکت‌ها ثبت‌نام کرده‌اند، نیز گفت: این تاخیر در تحویل نیز هم ناشی از همین مشکلات ارزی و کاهش تولید و تامین به‌موقع نیاز بازار است؛ معمولاً بعضی کارخانه‌ها که فروش اینترنتی دارند، سامانه فروش را تا ظرفیت تولید ۳۰ تا ۴۰ روز باز می‌گذارند و سپس می‌بندند تا تعهدات را ادا و سپس دوباره در سامانه امکان ثبت‌نام جدید را فراهم کنند.

سختگوی انجمن صنفی صنعت تایلر تصریح کرد: زمانی که در طول ماه مواد اولیه کافی برای تولید برنامه‌ریزی شده به کارخانه واصل نشود، به‌تبع تولید را کاهش می‌دهند تا از توقف تولید به علت اتمام مواد پیشگیری کنند و فرصتی ایجاد شود تا مواد جدید واصل شود؛ حال اگر به موقع ارز تامین نشده باشد،

کاهش ۱۴ درصدی تولید تایلر

تولید در لاستیک سواری داشته‌ایم. وی اضافه کرد: ۲۴ میلیون حلقه لاستیک نیاز سالانه ما است و ۲۱ میلیون حلقه از محل تولیدات داخل و مابقی از محل خارجی تامین می‌شود.

این مقام مسئول افزود: یک درصد کاهش واردات لاستیک سواری به‌دلیل کاهش نرخ ارز داشته‌ایم. بانک مرکزی مبالغ را به ذی‌نفعان فروشندگان خارجی بدهد، مشکلات حل می‌شود. پیگیری‌های متعدد کردیم تا هفته آینده به نتیجه می‌رسیم.

نظارت‌ها بیشتر شود

صفدری درباره اینکه چه زمانی توزیع‌کنندگان و تولیدکنندگان به سامانه فروشگاهی متصل می‌شوند، گفت: تا سامانه‌های فروشگاهی برقرار نشود، نمی‌شود نظارت کرد. نظارت‌های سنتی هم پاسخگو نیست. نسبت به سال گذشته کاهش تولید داریم، اما توزیع ما به ۸ میلیون و ۲۰۰ هزار حلقه رسیده است. میل به گران‌فروشی در اصناف لاستیک وجود دارد که با توزیع فروشگاهی این بازار ساماندهی می‌شود.

وی تصریح کرد: باید نظارت‌ها بیشتر شود و توزیع‌کنندگان به تکالیف خود بپردازند به‌طوری که با نصب یک بنر در تایلر فروشی بخش زیادی از مشکلات و گران‌فروشی حل شد. نظارت کافی باید داشته باشیم و در حال حاضر شاهد آن هستیم میل به گران‌فروشی وجود دارد.

این فاصله زمانی بیشتر شده و به علت کاهش تولید، تعهدات نیز با تاخیر بیشتری قابل‌تامین خواهد بود. وی افزود: این مشکلی است که طی دو ماهه اخیر صنعت تایلر دچار آن شده است. البته لازم به ذکر است که وضعیت تامین ارز در سه ماهه اول به مراتب بدتر بوده، اما کارخانه‌ها امکان داشتند تا از ذخایر و موجودی انبارهای خود تولید را به امید دریافت ارز سرپا نگه‌دارند؛ اما با عدم‌تامین به‌موقع ارز، این موضوع تحقق نیافت و کارخانه‌های مختلف به تدریج مجبور به کاهش تولید شدند.



تنها تأکید کرد: تولیدکنندگان تایلر به‌دلیل کمبود نقدینگی نمی‌توانند محصولات خود را احتکار کنند؛ بنابراین این احتمال وجود دارد که به‌دلیل انتظار افزایش نرخ لاستیک، برخی از فروشندگان این کالا از عرضه آن به مصرف‌کننده خودداری کرده و اقدام به احتکار آن کنند.

دبیر انجمن تایلر خاطر نشان کرد: در حال حاضر هیچ احتکاری از سوی تولیدکنندگان صورت نمی‌گیرد، با این حال این احتمال وجود دارد که به‌دلیل کاهش تخصیص ارز به تولیدکنندگان تایلر و به‌دنبال آن عدم‌تامین به‌موقع برخی از مواد اولیه موردنیاز برای تولید لاستیک، میزان تولید این کالا قدری کاهش پیدا کرده باشد.

وی افزود: تولید لاستیک خودرو با استفاده از چند نوع مواد اولیه انجام می‌شود؛ از این‌رو هرگونه تاخیر در تامین هر یک از آنها، می‌تواند فرآیند ساخت آن را با تاخیر و بازار لاستیک را با کمبود مواجه کند. عدم‌تخصیص به‌موقع ارز به تولیدکنندگان تایلر، تامین این کالا را با مشکل همراه کرده، با این وجود چالش‌های ناشی از این موضوع به اندازه‌ای نیست که بتواند نوسان شدیدی را در سطح بازار ایجاد کند.

روند دریافت ارز مشکل‌زاست

تنها همچنین در تشریح مشکلات ناشی از تخصیص ارز به تولیدکنندگان تایلر هم گفت: مشکلات موجود درباره تامین ارز تولیدکنندگان صرفاً معطوف به تخصیص آن از سوی وزارت صمت نیست، بلکه عمده مسائل مربوط به این مسئله به روند دریافت ارز از بانک مرکزی باز می‌گردد.

دبیر انجمن تایلر توضیح داد: به‌عنوان مثال، در برخی از موارد تولیدکنندگان تایلر برای تامین مواد اولیه خود به یونان چین احتیاج دارند، اما بانک مرکزی ارز خارجی دیگری ارائه می‌کند. همین مسئله باعث می‌شود که تولیدکنندگان دوباره در انتهای صف فرآیند جدید تخصیص ارز قرار بگیرند که خود امری زمان‌بر بوده و تولید تایلر را با مشکل همراه می‌سازد.

وی در پایان تصریح کرد: برخی از کارخانه‌های تولیدکننده لاستیک به‌دلیل نداشتن نقدینگی لازم، امکان طی کردن دوباره این مراحل را دارند، اما بسیاری از تولیدکنندگان این کالا به‌دلیل نداشتن نقدینگی موردنیاز توانایی طی کردن این مراحل را نداشته و همین امر موجب تعویق تعهدات مالی آنها برای خرید مواد اولیه و گاهی برهم خوردن معامله با طرف خارجی می‌شود.



مدیرکل دفتر صنایع شیمیایی و پلیمری وزارت صمت درباره اینکه مسئول اتصال فروشگاه‌ها به سامانه فروشگاهی کیست، گفت: تا زمانی که آموزش کامل نشود نمی‌شود به سامانه فروشگاهی متصل شد. آموزش را به‌تمامی اتحادیه‌ها ارائه کرده‌ایم و تا پایان ماه و با اتمام آموزش به سامانه شفافیت فروشگاهی متصل خواهند شد.

سخن پایانی

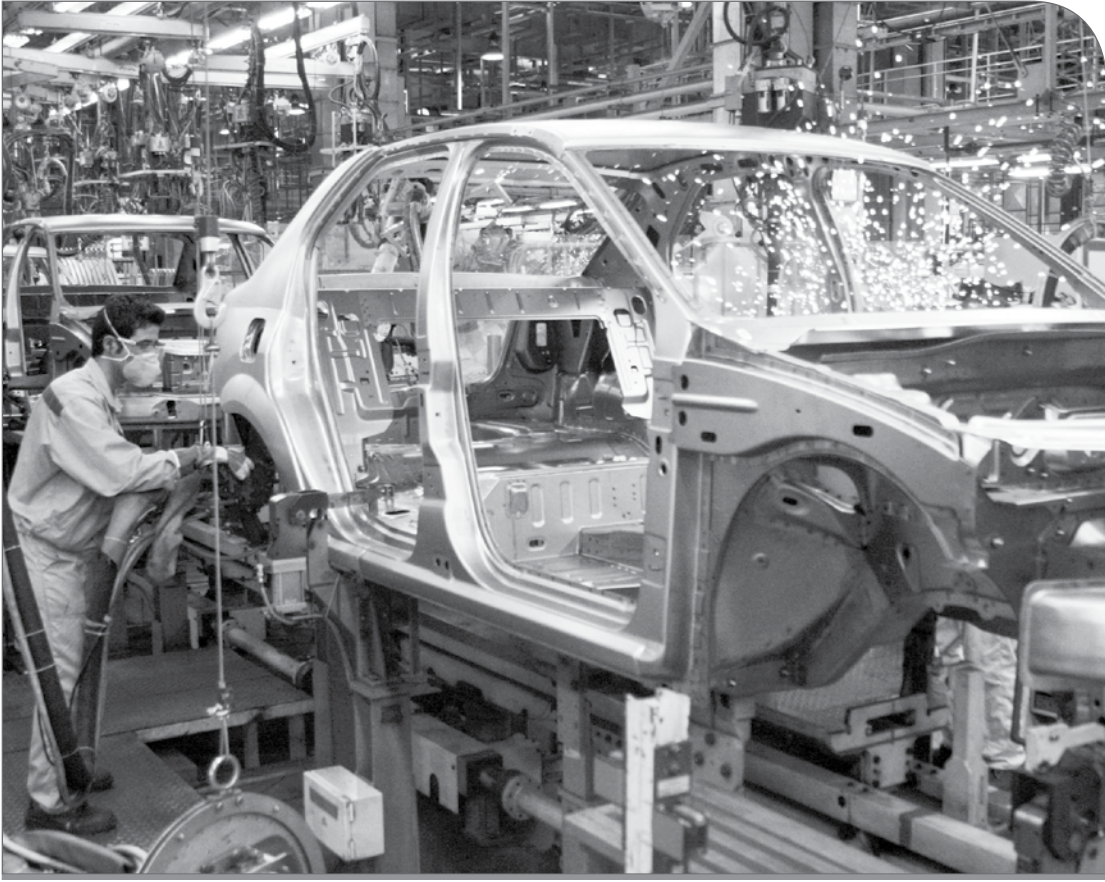
به‌گفته کارشناسان یکی از دلایل اصلی چالش‌های صنعت تایلر به تخصیص ارز برمی‌گردد. در حال حاضر این صنعت به حدود ۳۰۰ میلیون دلار نیاز دارد که متأسفانه تامین نشده و بازار این محصول را با نوسانات و کمبود عرضه مواجه کرده است. در این میان، مخاطب اصلی فعالان صنعت تایلر بانک مرکزی است که در تخصیص ارز به این صنعت به‌صورت قطره‌چکانی عمل می‌کند. انتظار می‌رود بانک مرکزی و وزارت صمت در یک برنامه هماهنگ و درست مشکلات این صنعت را دیده و برطرف کنند.

با توقف روند افزایشی تولید، عرضه نیز کاهش یافته که ممکن است بازار را تا حدودی با کمبود مواجه کرده باشد

میل به گران‌فروشی در صنف لاستیک وجود دارد که با توزیع فروشگاهی این بازار ساماندهی می‌شود

تعیین تکلیف خودروسازان منوط به توافق وزارخانه‌های صمت و اقتصاد شد

پرونده واگذاری همچنان در تعلیق



عکس: هاشمی

یک سال از فرمان هشت‌ماهه‌ای رئیس‌جمهوری برای تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان می‌گذرد و در آخرین اظهارات، هفته گذشته وزیر امور اقتصادی و دارایی نحوه واگذاری‌ها را منوط به توافق وزارت صمت و اقتصاد کرد. به گفته خاندوزی «وزیر صنعت، معدن و تجارت برنامه و ایده ویژه‌ای برای واگذاری سهام خودروسازها دارد که لازم است در این زمینه دو وزارتخانه اقتصاد و صمت با هم اقدام کنند. به همین منظور پس از اینکه دو وزارتخانه به‌طور مشترک درباره برنامه و نحوه واگذاری به توافق برسند، جزئیات آن اعلام خواهد شد.»

این در حالی است که طی سال‌های گذشته بارها موانع واگذاری خودروسازان اعلام شده که از اصلی‌ترین آنها سهام تودلی شرکت‌ها، قیمت‌گذاری دستوری و زبان انباشته خودروسازان است. با این حال، تاکنون تدبیر جدی از سوی دولت‌مداران برای حل این معضلات و پیش رفتن به سمت واگذاری خودروسازان اندیشیده نشده است.

در این گزارش، علل تعلل در واگذاری خودروسازی‌ها با توجه به اظهارات اخیر خاندوزی را بررسی کرده است.

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

واگذاری
در چارچوب‌های دقیق



آرش مجیدی‌زاد - دبیرانجمن صنایع
تخصصی قطعه‌سازان خودرو کشور

هر برنامه و اقدامی باید در یک چارچوب مشخص و براساس شاخص‌ها و مولفه‌های مشخصی انجام شود. هر قدر حساسیت موضوع بیشتر باشد باید در انتخاب رویکرد و نحوه ورود به موضوع با دقت بیشتری عمل کرد و پیش از هر اقدامی، کارهای کارشناسانه دقیق و منظمی انجام داد تا در نهایت نتیجه دلخواه و در بهترین حالت اتفاق موردانتظار رخ دهد.

در این میان، موضوعات مربوط به صنعت خودرو که به‌ویژه در سال‌های اخیر بسیار حساسیت‌برانگیز شده باید با دقت بیشتری موردبررسی قرار گیرد. یکی از موضوعات کلان و بسیار مهم درباره صنعت خودرو در کشور به واگذاری سهام دو خودروساز بزرگ برمی‌گردد که سال‌هاست مطرح شده، اما هنوز به مرحله اجرا حتی نزدیک هم نشده است.

۳ مولفه در واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی بسیار مهم است؛ نخست اینکه آینده صنعت خودرو چه خواهد شد؟ قوانین و مقررات و سازکار حاکم بر این صنعت بزرگ و پیمان‌چگونه خواهد بود؟ چشم‌انداز آن چیست؟ خریدار هر فرد یا گروهی باشد باید به چشم‌انداز پیش‌رو آگاه باشد.

به نظر می‌رسد معاونت حمل‌ونقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت تا حد زیادی تکلیف وضعیت سرمایه‌گذاری آینده و مشارکت با خارجی‌ها و تولید و فروش داخلی، تسهیلات و شرایط صادراتی و سرمایه‌گذاری را روشن کرده است.

باید دید برنامه‌های واگذاری تا چه میزان ضمانت اجرایی دارد؟ آیا موردتایید مسئولان فراوزارتی و دولتی است و اگر در آینده وزیر و دولت تغییر کرد، ضمانت اجرایی دارد؟ ضمانت اجرایی بسته‌ای که معاونت حمل‌ونقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت به رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) اعلام کرده این است که اولاً از سوی مقامات عالی نظام تایید و یک سند ملی تلقی شود و کسی که می‌خواهد در این چارچوب مبادرت به خرید سهام خودروساز کند، اطمینان داشته باشد، فارغ از سیاست‌های دولت و مجلس وقت، می‌تواند فعالیت کند و برنامه‌هایش را پیش ببرد.

همان‌طور که می‌دانید سرمایه‌گذاری در حوزه تولید و صنعت، سرمایه‌گذاری بلندمدت است و دوره بازگشت سرمایه این طرح‌ها به‌طور معمول بین ۸ تا ۱۰ سال است؛ در نتیجه باید یک سلسله سیاست‌های کلان تغییرناپذیر یا دست‌کم چارچوب‌های تغییرناپذیر تدوین شود تا دولت از آنچه در حوزه خصوصی تعهد داده عدول نکند.

به‌رحال خصوصی‌سازی تعهدی است که دو طرف قرارداد باید آن را امضا کرده و به آن پایبند باشند. اگر دولت از تعهداتش عدول کند، باید دید چه راه جبران خسارتی برای خریدار سهام وجود خواهد داشت؛ در نتیجه مسیر آینده تا حدی روشن می‌شود.

مولفه بعدی چارچوب واگذاری سهام است؛ اینکه در چه شرایطی خریدار باید خریداری کند؟ تعهدات متقابل چه خواهد بود و اسناد واگذاری سهام خودروسازی باید مدون و چارچوب واگذاری به‌طور روشن مشخص شود؛ اینکه چه سهامی با چند درصد و با مالکیت کدام‌یک از سازمان‌های دولتی یا سهام تودلی قرار است واگذار شود. در این سند با محوریت اهلیت خریدار باید تعریفی روشن و شفاف از اهلیت به‌دور از سلیقه ارائه شود.

محور سوم که بسیار مهم است، فضای کسب‌وکار حاکم بر کل صنایع و البته صنعت خودرو کشور است. اکنون شاهدیم که قدرت خرید مردم بسیار کاهش پیدا کرده و پیچیدگی‌های مربوط به ارز و نرخ آن را داریم.

متأسفانه ارز چندنرخ‌ی شده است؛ ارز مبادله‌ای نیمایی، ارز سنا، ارز بازار مشکله، ارز توافق، ارز آزاد و... آنقدر نرخ‌های متفاوتی در بازار ارز وجود دارد که نمی‌توان تعیین کرد کدام نرخ باید ملاک قرار گیرد.

در این میان، کاهش قدرت خرید، بزرگ‌ترین معضل اقتصاد کلان کشور است و باید بتوانیم به‌نوعی توان خرید خودرو را با نرخ خودرو متناسب کنیم. در کشور ما برای این متناسب‌سازی به قیمت‌گذاری دستوری روی آوردند و در ادامه عرضه خودرو در بورس را به‌عنوان مفری برای خروج از قیمت‌گذاری دستوری شاهد بوده‌ایم.

اگر چوب لای چرخ شورای عالی بورس و وزارت اقتصاد و صمت نگذارند و هر روز بین نهادهای تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز و به‌نوعی حاکمیتی اختلاف‌نظر پیش نیاید و مردم سردرگم نشوند، می‌توان امید داشت این حجم زیان انباشته‌ای که در این چند سال به خودروسازان تحمیل شده، رفع شود.

محور سوم نیز عدم‌دخال دستوری در قیمت و کیفیت کالا است؛ بنابراین امیدواریم با قیمت‌گذاری درست شاهد کاهش زیان خودروسازان و مردم و در نهایت جبران این آسیب به بازار باشیم. این واگذاری باید به‌گونه‌ای باشد که خریداران در محصه نینفتند و از این سرمایه‌گذاری پشیمان نشوند.

سهام تودلی، مانع اصلی واگذاری

نظام سهام تودلی است؛ بر همین اساس طبق اعلام مسئولان دولتی پیش‌شرط واگذاری سهام دولت در این شرکت‌ها، تعیین تکلیف مشکل سهام تودلی به‌عنوان مرحله نخست اعلام شده است.

در این باره بابک احمدی، سرپرست سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با اشاره به تشکیل کمیته واگذاری سهام خودروسازان، گفت: در دستور رئیس‌جمهوری دقیقاً اولویت با

آن طور که آمارها نشان می‌دهد عدد سهام دولت در شرکت ایران خودرو ۵.۷ درصد و در سایپا حدود ۱۷ درصد است. گرچه این اعداد کوچک به‌نظر می‌رسند، اما گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بیانگر آن است که غیر از این دو عدد، ۱۲.۲۱ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۵.۶ درصد از سهام سایپا در اختیار شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل دولت است. همچنین ۲۵.۲۴ درصد سهام ایران خودرو و ۳۹.۶۶ درصد سهام سایپا تحت

تعلل در واگذاری، نتیجه منفعت‌طلبی دولت

مجموعه‌ها باشد. خالقی در پاسخ به این پرسش که آیا واگذاری در شرایط کنونی درست است یا خیر، اظهار کرد: اقتصاد ایران همواره با تحریم، تورم، رکود و مشکلات گوناگون مواجه بوده و به‌نظر می‌رسد موضوع واگذاری خودروسازی‌ها بیشتر بهانه است. ابتدا باید به‌روشنی مشخص شود با واگذاری یا حتی تغییر مدیریت این مجموعه‌ها به‌دنبال چه هستیم؟ اصلاً چرا اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مطرح شد؟ در همه جای دنیا، مدیریت دولتی ناکارآمد و ناپه‌ور بوده و تصمیم‌گیری در این ساختار سخت است. با اثبات ناکارآمدی نگاه‌داری دولت، به این نتیجه رسیدیم که دولت باید از مداخله در اقتصاد دوری کند و اصل ۴۴ قانون اساسی اجرایی شد، اما جدا از روند اشتباه در خصوصی‌سازی، در این فضای بسته نیز نمی‌شود اقدام جدی و تاثیرگذار انجام داد.

واگذاری موفق، ملاک باشد

این کارشناس حوزه صنعت افزود: بخش خصوصی همیشه در پی منافع و سودآوری است و برای تحقق این اهداف همواره هزینه‌ها

آرمان خالقی، کارشناس حوزه خودرو درباره روند واگذاری دو خودروساز بزرگ کشور به سهام گفت: تاکنون بخش زیادی از سهام خودروسازی‌ها در قالب سهام خرد یا بلوکی در بورس واگذار شده و فقط مدیریت مجموعه‌های خودروسازی در اختیار دولت مانده است؛ به‌عبارتی دولت مدیریت این صنعت را با توجه به انسجام سهامی که در اختیار دارد، بر عهده داشته و البته اراده‌ای هم برای این ترک‌مدیریتی وجود ندارد. در واقع سهامداران تا امروز نتوانسته‌اند در قالب گروه‌هایی منسجم فعالیت کرده و در انتخاب کرسی‌های مدیریتی نقشی داشته باشند.

خالقی ادامه داد: این موضوع شاید به مقاومت در بدنه دولت برگردد که با تکیه بر «منفعت» یا «ملاحظات» تمایل به واگذاری مدیریت خودروسازی‌ها ندارد. نگرانی از توان مدیریتی خودروسازان پس از واگذاری و جلوگیری از هرگونه آشفتگی در بازار، یکی از این ملاحظات است. از سویی هم در اختیار داشتن مجموعه‌هایی به این بزرگی که به‌نوعی حیاط خلوت دولت به‌شمار می‌روند، شاید عاملی بر کاهش تمایل دولتی‌ها برای واگذاری سهام مدیریتی این

توجه به ابعاد پیدا و پنهان واگذاری خودروسازی‌ها

امید رضایی، کارشناس حوزه خودرو نیز در تشریح دلایل تعلل در واگذاری خودروسازی‌ها و شرط توافق جدید دو وزارتخانه به سهام گفت: چندین سال است که دولت در پی خروج از تصدی‌گری در صنعت خودرو است، اما هنوز شاهد اقدامی در این زمینه نیستیم.

این موضوع از دو بعد باید دیده شود. اگر تعلل دولت در واگذاری خودروسازی‌ها با علل‌تبعی و تفکر و تحقیق است، صرف زمان بیشتر برای بررسی رویکرد درست هیچ اشکالی ندارد، اما اگر این تعلل از سر بی‌توجهی است، نمی‌توان انتظار رفع چالش‌های صنعت خودرو و اتخاذ رویکرد «تعیین تکلیف» را داشت.

رضایی ادامه داد: پرسش دیگر این است که آیا واقعا باید تصدی‌گری دولت از صنعت خودرو برداشته و این صنعت کاملاً به بخش خصوصی واگذار شود؟ صنعت خودروساز در جهان یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی است و دولت در اکثر کشورهای پیشرفته در این صنعت دخالت دارد؛ از این‌رو وقتی صنعت خودرو در کشوری مانند آمریکا دچار چالش می‌شود دولت برای آن تسهیلات ویژه تعیین می‌کند تا مشکل برطرف شود. در کشور ما نیز بعد از بانکداری و نفت صنعت خودرو به‌عنوان سومین صنعت پیش‌ران مطرح و موردتوجه است. با توجه به نقش صنعت خودرو باید با دقت بیشتر درباره موضوعات مربوط به آن تصمیم‌گیری کنیم.

بعد از دولت چه کسی متولی باشد؟

این کارشناس حوزه صنعت در ادامه اظهار کرد: اگر تصمیم نهایی خروج کامل دولت از تصدی‌گری صنعت خودرو است، باید به‌طور مشخص تعیین شود چه کسی مدیریت این صنعت را برعهده بگیرد. در مقابل اگر برنامه این است که دولت همچنان مسئولیت این صنعت را برعهده داشته باشد، با ساختارهای کنونی مشکلات این صنعت برطرف نخواهد شد. در حالت اول یعنی خروج دولت، باید کسی به این صنعت ورود کند که درصدد رفع مشکلات آن باشد. برای نمونه عنوان می‌شود قطعه‌سازان در سهام خودروساز شریک و از فروش خودرو براساس سهمی که دارند، منتفع شوند تا چراغ صنعت خودرو روشن بماند. این پیشنهاد روی کاغذ خیلی خوب است، اما در اجرا اماواگرهای زیادی دارد. اینکه آیا همه قطعه‌سازان توان مالی خرید سهام را دارند، از جمله این ابهامات است. اگر تعداد اندکی از قطعه‌سازان این توان را داشته باشند انحصار ایجاد شده را چگونه می‌توان کنترل کرد؟ با توجه به دسترس‌ی قطعه‌سازان به

واگذاری سهام چرخ‌های یعنی واگذاری سهام تودلی خودروسازان است. از سوی دیگر زبان انباشته خودروسازان ادامه فعالیت آنها را با اماواگرهای زیادی روبه‌رو کرده است. تصدی‌گری دولت بر خودروسازی‌ها مهم‌ترین عامل بروز زیان عنوان می‌شود؛ از این رو چندین سال است که واگذاری خودروسازی‌ها به بخش خصوصی به‌عنوان یکی از راهکارها برای نجات این صنعت و رهایی آن از زیاندهی مطرح می‌شود.



و ضایعات را کاهش می‌دهد و با استفاده از فناوری روز در تلاش برای رقابتی‌کردن قیمت محصولات است؛ یعنی بر مبنای سودآور بودن یک پروژه اقتصادی رفتار می‌کند. بنابراین نگرانی در

زمینه واگذاری خودروسازی‌ها به این بخش وجود ندارد. این نگرانی جایی پذیرفتنی است که خودروسازی‌ها به دست افراد نامربوط و نااهل بیفتند که فقط به فکر سود خود به قیمت فروش این امکانات و ظرفیت‌ها باشند. در یک سوی ماجرا، احتمال واگذاری‌های ناموفق و بروز برخی از تخلف‌ها و انحرافات وجود دارد، اما در سوی دیگر نگاه به تجربه نتایج واگذاری‌های موفق در اقتصاد است. بخشی از نگرانی دولت نیز به تعدیل نیروهای خودروسازی‌ها بعد از واگذاری برمی‌گردد و شاید این مسئله یکی از دلایل تاخیر در تعیین تکلیف واگذاری باشد. خالقی در پایان اظهار کرد: به‌نظر من دولت باید عزمش را جزم کند و تصمیم جدی در این زمینه بگیرد.



این صاحب‌نظر حوزه خودرو در پاسخ به این پرسش که آیا واگذاری خودروسازی‌ها در شرایط کنونی خوب است یا خیر، گفت: باید توجه داشته باشیم که مدیریت بخش خصوصی و دولتی بر صنعت خودرو هر کدام مزایا و معایب خودشان را دارند؛ از این رو باید ابعاد گوناگون واگذاری و مزایا و معایب به‌دراستی موردبررسی قرار گیرند تا در نهایت بهترین تصمیم گرفته شود. واقعیت این است که از بعد از انقلاب تاکنون دولت عملکرد خوبی در تصدی‌گری این امور نداشته است. اگر می‌خواهیم این مسیر را تصدی‌گری دولت ادامه یابد، چاره‌ای جز اصلاح قواعد و ساختارهای نادرست نداریم. وی افزود: از مزایای تصدی‌گری دولت در صنعت خودرو، می‌توان به نگاه حمایت‌گرانه و کلان اشاره کرد، اما با توجه به تجربه ۴۰ ساله تصدی‌گری دولت و عملکرد نامناسب، شاید وقت آن رسیده که در این صنعت تصدی‌گری غیردولتی‌های واقعی را هم ببینیم. از مزایای حضور بخش غیردولتی واقعی هم می‌توان به ارتقای بهره‌وری در این صنعت اشاره کرد.

رضایی در پایان با تاکید بر اینکه تصمیم‌گیری برای واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی تصمیمی احساسی، عجولانه و شعارآمیز است، گفت: این طرح با وجود اینکه چندین سال است مطرح شده، هنوز مطالعه عمیق و کارشناسی ندارد، به همین دلیل شاید راحت به نتیجه نرسد؛ هرچند هنوز هم برای بررسی درست ساختار و انتخاب راهکار مطلوب واگذاری زمان داریم. اینکه چه کسی متصدی این بخش می‌شود، مهم‌تر از واگذاری آن است. باید توجه داشته باشیم که ۷۵۰ هزار نفر مستقیم درگیر صنعت خودرو هستند و الزاماً باید تصمیماتی گرفته شود که در نهایت گره‌گشای صنعت خودرو و تسهیل در اقتصاد باشد و شرایط را پیچیده‌تر نکند.

سخن پایانی

با وجود اینکه سال‌هاست پرونده واگذاری خودروسازی‌ها روی میز دولت‌های گوناگون قرار دارد، هنوز هم این داستان به سرانجام نرسیده است. نکته مهم این تارک است که هر وقت بحث واگذاری مطرح می‌شود، قطعه‌سازان برای خرید سهام پیش‌قدم می‌شوند که

انتقاد برخی‌ها را به‌دنبال دارد. از سوی دیگر تا زمانی که وضعیت زیاندهی شرکت‌های خودروساز روشن نشود، نمی‌توان به خرید سهام خودروسازان امید چندانی داشت. در نهایت بازم باید منتظر نتیجه تعامل وزارت اقتصاد و صمت ماند.

سهم استان‌ها از حقوق معدنی کجاست؟

حقوق دولتی و نحوه هزینه کرد آن یکی از چالش‌برانگیزترین موضوعاتی است که فعالان بخش معدن با آن مواجه هستند. به گفته کارشناسان بازگشت درآمدهای حاصل از حقوق دولتی معدن به این بخش می‌تواند توسعه در معدن و در کل بخش را محقق کند. این در حالی است که در بند (ه) تبصره ۷ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نیز آمده است که دولت موظف است سهم ۱۵ درصدی حقوق دولتی معدن را هر سه‌ماه یک‌بار به خزانه معین استان یا شهرستان‌هایی که معدن در آنها قرار دارد، واریز کند تا جهت توسعه زیرساخت‌های آن و رفع آسیب‌های محیط‌زیستی اختصاص یابد. اما این مهم همچنان نادیده گرفته می‌شود و همواره مسئولان استان‌ها از این موضوع غلغله‌مند هستند و در این حال خبر از حذف شورای معدن استانی در برنامه هفتم توسعه به گوش می‌رسد که راه بازگشت حقوق دولتی به استان‌ها را با دست‌انداختن‌های بیشتری روبه‌رو خواهد کرد. در گزارش امروز نگاه‌های داریم به این موضوع و تبعات بی‌توجهی به آن.



عکس: آیدیا فریدی

سهم ناچیز همدان از حقوق دولتی



عکس: آیدیا فریدی

فخ الله توسلی، نماینده مردم بهار و کیورد آهنگ در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه کسی مخالف معدن نیست، گفت: معدنکاری باعث تخریب روستاها می‌شود که باید بازگشت حقوق دولتی در این حوزه هزینه شود. به گزارش معدن نامه، توسلی گفت: بازگشت ۱۵ درصد و یک درصد حقوق دولتی معدن باید در محل معدن هزینه شود، اظهار کرد: از ۱۹ هزار میلیارد تومان بابت ۱۷ درصد به استان‌ها داده شود درحالی‌که سهم همدان بسیار ناچیز است. وی با بیان اینکه بازگشت ۱۵ درصد و یک درصد حقوق دولتی ۱۹ هزار میلیارد تومان بوده است، گفت: سهم همدان از تبصره ۶ قانون معدن در زمینه بازگشت ۱۵ درصد و یک درصد حقوق دولتی در سال گذشته ۱۱ هزار میلیارد تومان بوده که بسیار ناچیز است. وی با اشاره به اینکه استان همدان ظرفیت

جای خالی حقوق دولتی در آذربایجان شرقی



عکس: آیدیا فریدی

زین‌العابدین رضوی خرم، استاندار آذربایجان شرقی هم چندی پیش با گلایه از پرداخت نشدن ۱۵ درصد از حقوق دولتی به استان گفت: منابع حاصل از حقوق دولتی معدن استان به‌طور کامل باید به خود استان اختصاص یابد و بنده به‌عنوان خادم مردم از این موضوع کوتاه نخواهم آمد. به گزارش ایرنا، عابدین خرم با اشاره به اینکه مخالف توسعه معدن به‌ویژه معدن مس سونگون نیستیم، افزود: ما به توسعه این صنعت و ایجاد صنایع پایین‌دستی آن معتقدیم، اما در مقابل مسئولیت‌های اجتماعی این معدن هم باید عملیاتی شود. **عوارض ۱۲۰ میلیارد تومانی آلاینده‌گی** نماینده مردم ورزقان و خاروانا در مجلس شورای اسلامی نیز گفت: یک درصد درآمد سالانه معدن مس سونگون از بابت عوارض آلاینده‌گی ۱۲۰ میلیارد تومان است که با صرف این مبلغ در جنگل‌های آرسباران می‌توان آنها را از نابودی نجات داد و باید تلاش شود تا این مبلغ به استان تخصیص یابد. الله‌وردی دهقانسی به ایرنا گفت: بر اساس قانون باید ۱۵ درصد از حقوق دولتی معدن به شهرستان‌ها و

سخن پایانی

کشاورزی قرار می‌گیرد تا برحسب مورد و در عملیات معدنی نسبت به احیا و بازسازی محل عملیات معدنی اقدام شود. ۵ درصد دیگر برای حمایت از فعالیت‌های صندوق بیمه سرمایه‌گذاری فعالیت‌های معدنی در اختیار صندوق مذکور قرار می‌گیرد و ۳ درصد صرف کمک به سازمان نظام‌مهندسی معدن برای انجام وظایف قانونی خود خواهد شد. پس اهالی یک منطقه معدنی باید از منافع معدن منتفع شود که در واقع این اتفاق هم با ایجاد فرصت‌های شغلی، توسعه زیرساخت‌ها، ایجاد مجموعه‌های آموزشی و ... رخ می‌دهد.

بر اساس قانون معدن درآمد حاصل از حقوق دولتی به ترتیب در موارد زیر مورد استفاده قرار می‌گیرد: ۶۵ درصد برای اجرای هزینه تکالیف و مأموریت‌های توسعه بخش معدن و صنایع معدنی کشور در اختیار وزارت صمت قرار می‌گیرد، ۱۵ درصد به اعتبارات استان محل معدن اضافه می‌شود تا تمام اعتبار یادشده جهت زیرساخت و رفاه و توسعه شهرستان یا اولویت‌بخشی که معدن در آن واقع شده اختصاص یابد. ۱۲ درصد در صورتی‌که محدوده عملیات معدنی در منابع ملی و طبیعی واقع شده‌باشد در اختیار وزارت جهاد و

حذف شورای معدن استانی در برنامه هفتم توسعه



عکس: آیدیا فریدی

رئیس سازمان صنعت معدن و تجارت استان کرمان از حذف ماده ۴۳ در برنامه هفتم توسعه خبر داد و گفت: اصلاً در برنامه هفتم، شورای معدن استانی وجود ندارد. به گزارش مابین نیوز، مهدی حسینی‌نژاد در شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی درصدهای معدنی، اکتشافی، پروانه بهره‌برداری و ... را در حدود ۴ درصد از مساحت استان اعلام کرد و گفت: معدن ما هنوز روی اکتشافات قدیمی کار می‌کند و اکتشافات جدیدی صورت نگرفته و ما با تکنولوژی قدیمی کار را پیش می‌بریم. حذف ماده ۴۳ و شورای معدن استانی در این برنامه در حالی صورت گرفته

است که استان کرمان در هیچ سالی نتوانسته است سهم استانی خود از حقوق دولتی را دریافت کند و برگشت حقوق دولتی به استان را در قالب سهم قانونی خود داشته باشد و با حذف این شورا شرایط سخت‌تر خواهد شد. امسال بالغ‌بر وصول ۴۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان حقوق دولتی پیش‌بینی شده که حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان آن سهم کرمان است و تاکنون بیش از یک‌سوم آن وصول شده است. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان کرمان گفت: بیش از ۱۶۰ هزار کیلومتر مربع از ۱۸۰ هزار کیلومتر مساحت استان به‌عنوان محدوده‌های معدنی ثبت‌شده اما کاری روی آن انجام نمی‌شود. **کرمان بلوکه شده است** حسینی‌نژاد اظهار کرد: بیش از ۳۰ درصد ارزش تولید مواد معدنی کشور مربوط به استان کرمان است و می‌تواند خیلی بیش از این باشد. وی با اشاره به اینکه بر اساس آمار از ۵۶ درصد سهم صنعت، معدن و تجارت در GDP، ۳۱ درصد مربوط به معدن است، افزود: ۵۲۷ پروانه اکتشاف فعال در استان کرمان داریم که ۲ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مساحت از مساحت استان را اشغال کرده و ۴۹۰ پروانه بهره‌برداری با ۴ هزار و ۶۰۰ کیلومتر مساحت داریم و در مجموع حدود ۴ درصد مساحت استان در این حوزه فعال است. حسینی‌نژاد ادامه داد: اما واقعیت این است بیش از ۱۶۰ هزار کیلومتر مربع از ۱۸۰ هزار کیلومتر مساحت استان پر است و محدوده‌ها توسط افرادی ثبت‌شده اما کاری روی آن انجام نمی‌شود و تقریباً کل مساحت استان بلوکه‌شده که باید برای این وضعیت کاری انجام و این محدوده‌ها تعیین تکلیف شود. رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت استان کرمان با اشاره به اینکه بیش از ۹۰ درصد معدن استان کوچک و متوسط هستند، اظهار کرد: ۸ میلیارد تن ذخایر قطعی شناخته‌شده استان کرمان است.

"آگهی مناقصه عمومی با موضوع خرید تجهیزات HPE, DELL/EMC"

شماره مناقصه: ۴۰۲۰۶۵۱

شرکت مهندسی سیستم‌ها و اتوماسیون - ایریسا در نظر دارد جهت خرید تجهیزات HPE-EMC از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید. لذا در این خصوص از شرکت‌های توانمند در این حوزه دعوت می‌گردد پیشنهاد فنی و مالی خود را طبق شرایط خواسته شده در اسرع وقت ارسال نمایند.

مدارک مورد نیاز:

- پاکت الف: تضمین شرکت در مناقصه به صورت ضمانتنامه بانکی به میزان ۱۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال
- پاکت ب: کلیه اسناد مناقصه شامل موارد خواسته شده در ارزیابی کیفی و شرایط خصوصی با مهر و امضا
- پاکت ج: پیشنهاد مالی به همراه لیست تجهیزات به تفکیک قیمت

در صورت ناقص بودن هر کدام از پاکت‌ها، پاکت بعدی مفتوح نخواهد شد. همچنین لازم به ذکر است تحویل کلیه اوراق به صورت فوری می‌باشد.

نحوه دریافت مدارک: سایت شرکت ایریسا www.irisaco.com

مهلت ارسال مدارک: ۱۴۰۲/۰۷/۰۴

نحوه ارسال مدارک: از طریق پست به آدرس: اصفهان - میدان آزادی - ابتدای خیابان سعادت آباد - پلاک ۳ - ساختمان ایریسا - کدپستی ۸۱۶۸۶۴۵۴۸۱ - واحد خرید آقای مشتاقیان

در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۳۱۳۸۲۸۱۴۰۳ آقای مشتاقیان تماس حاصل فرمایید.

شرکت مهندسی سیستم‌ها و اتوماسیون - ایریسا

"تمدید مهلت مزایده ۱۴۰۲۰۹"

به اطلاع می‌رساند مهلت ارسال پاکت مزایده نوبت دوم ۱۴۰۲۰۹ در شرکت جهان فولاد سیرجان با موضوع **۵,۰۰۰ (پنج هزار) تن میلگرد استاندارد زنگ زده مزاد بر نیاز تا مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۲۶** تمدید گردید. متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند جهت آگاهی از شرایط عمومی مزایده و دریافت اوراق مزایده و ارائه پیشنهاد همه روزه به استثنای ایام تعطیل رسمی، پنجشنبه و جمعه از تاریخ **۱۴۰۲/۰۶/۱۸** لغایت **۱۴۰۲/۰۶/۲۶** از ساعت **۸ صبح الی ۱۴** به آدرس تهران، میدان ونک، بزرگراه حقانی بعد از جهان کودک، خیابان شهیدی، کوچه ژوبین، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد فروش مراجعه نمایند. همچنین آگهی و اسناد مزایده نوبت دوم ۱۴۰۲۰۹ در سایت اینترنتی شرکت جهان فولاد سیرجان به آدرس sjscsco.ir پرتال مزایده و مناقصه قسمت مزایده قابل مشاهده می‌باشد.

شرکت جهان فولاد سیرجان

"تمدید مهلت مزایده ۱۴۰۲۱۰"

به اطلاع می‌رساند مهلت ارسال پاکت مزایده نوبت دوم ۱۴۰۲۱۰ در شرکت جهان فولاد سیرجان با موضوع **۲۰۲۰ تن اکسیژن و ۸۱۰ تن نیتروژن مزاد بر نیاز تا مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۲۶** تمدید گردید. متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند جهت آگاهی از شرایط عمومی مزایده و دریافت اوراق مزایده و ارائه پیشنهاد همه روزه به استثنای ایام تعطیل رسمی، پنجشنبه و جمعه از تاریخ **۱۴۰۲/۰۶/۱۸** لغایت **۱۴۰۲/۰۶/۲۶** از ساعت **۸ صبح الی ۱۴** به آدرس تهران، میدان ونک، بزرگراه حقانی بعد از جهان کودک، خیابان شهیدی، کوچه ژوبین، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد فروش مراجعه نمایند. همچنین آگهی و اسناد مزایده نوبت دوم ۱۴۰۲۱۰ در سایت اینترنتی شرکت جهان فولاد سیرجان به آدرس sjscsco.ir پرتال مزایده و مناقصه قسمت مزایده قابل مشاهده می‌باشد.

شرکت جهان فولاد سیرجان

"تمدید مهلت مزایده ۱۴۰۲۱۲"

به اطلاع می‌رساند مهلت ارسال پاکت مزایده نوبت اول ۱۴۰۲۱۲ در شرکت جهان فولاد سیرجان با موضوع **۵,۰۰۰ تن شمش درجه دو طول کوتاه ۳SP (۱۵۰×۱۵۰) تا مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۲۶** تمدید گردید. متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند جهت آگاهی از شرایط عمومی مزایده و دریافت اوراق مزایده و ارائه پیشنهاد همه روزه به استثنای ایام تعطیل رسمی، پنجشنبه و جمعه از تاریخ **۱۴۰۲/۰۶/۱۸** لغایت **۱۴۰۲/۰۶/۲۶** از ساعت **۸ صبح الی ۱۴** به آدرس تهران، میدان ونک، بزرگراه حقانی بعد از جهان کودک، خیابان شهیدی، کوچه ژوبین، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد فروش مراجعه نمایند. همچنین آگهی و اسناد مزایده نوبت اول ۱۴۰۲۱۲ در سایت اینترنتی شرکت جهان فولاد سیرجان به آدرس sjscsco.ir پرتال مزایده و مناقصه قسمت مزایده قابل مشاهده می‌باشد.

شرکت جهان فولاد سیرجان

"آگهی مناقصه عمومی با موضوع خرید تجهیزات CISCO"

شماره مناقصه: ۴۰۲۰۶۵۰

شرکت مهندسی سیستم‌ها و اتوماسیون - ایریسا در نظر دارد جهت خرید تجهیزات CISCO از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید. لذا در این خصوص از شرکت‌های توانمند در این حوزه دعوت می‌گردد پیشنهاد فنی و مالی خود را طبق شرایط خواسته شده در اسرع وقت ارسال نمایند.

مدارک مورد نیاز:

- پاکت الف: تضمین شرکت در مناقصه به صورت ضمانتنامه بانکی به میزان ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
- پاکت ب: کلیه اسناد مناقصه شامل موارد خواسته شده در ارزیابی کیفی و شرایط خصوصی با مهر و امضا
- پاکت ج: پیشنهاد مالی به همراه لیست تجهیزات به تفکیک قیمت

در صورت ناقص بودن هر کدام از پاکت‌ها، پاکت بعدی مفتوح نخواهد شد. همچنین لازم به ذکر است تحویل فوری اوراق دارای اولویت می‌باشد.

نحوه دریافت مدارک: سایت شرکت ایریسا www.irisaco.com

مهلت ارسال مدارک: ۱۴۰۲/۰۷/۰۴

نحوه ارسال مدارک: از طریق پست به آدرس: اصفهان - میدان آزادی - ابتدای خیابان سعادت آباد - پلاک ۳ - ساختمان ایریسا - کدپستی ۸۱۶۸۶۴۵۴۸۱ - واحد خرید آقای مشتاقیان

در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۳۱۳۸۲۸۱۴۰۳ آقای مشتاقیان تماس حاصل فرمایید.

شرکت مهندسی سیستم‌ها و اتوماسیون - ایریسا

مفقودی

برگ سبز خودروی وانت سایپا ۱۵۱ مدل ۱۳۹۹ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور M1۳۶۴۶۸۲۶۲ و شماره شناسی NAS۴۵۱۱۰۰L۴۹۱۱۸۱۴ به شماره پلاک ۶۳-۵۱۵-۹۳ به نام امیرعلی روشن ضمیر نیکو مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

فهرستی از دستاوردهای خوب



سامک اخلاقی - عضو سازمان نظام مهندسی معدن تهران

براساس آمارها از هر ۴ معدنی که اکتشاف می‌شود، یکی به زیرمجموعه سنگ‌های ساختمانی تعلق دارد. در حال حاضر کمابیش ۲ هزار ۲۰۰ معدن سنگ در کشور وجود دارد که از آن میان، چیزی در حدود ۸۰۰ معدن فعال است و سالانه ۱۵ میلیون تن سنگ ساختمانی خام در کشور تولید می‌شود. تعداد کارخانه‌های فرآوری موجود در کشور هم‌اکنون به ۵ هزار واحد می‌رسد که ظرفیت تولید سالانه آنها در حدود ۴۵۰ میلیون مترمربع است. از سوی دیگر، کیفیت و تنوع سنگ‌های ساختمانی ایران به‌گونه‌ای است که قابلیت رقابت در بازارهای جهانی دارد.

اما چالش‌های این حوزه برای رسیدن به جایگاه شایسته آن کم نیست. بنابراین به‌نظر می‌رسد توجه به آمار بین‌المللی و رصد عملکرد بازیگران اصلی صنعت سنگ ساختمانی دنیا امروز بیش از هر زمان دیگری برای کشور ما، به‌عنوان یک ظرفیت مطرح در سطح جهان، ضروری است و اهمیت دارد و بررسی و تحلیل چیدمان صادراتی در توسعه صادرات صنعت سنگ ساختمانی کشورهای دنیا یکی از راهکارهایی است که می‌توان با بررسی آن مسیرهای تجربه‌شده و آزموده را یافت و طی کرد.

ایتالیا

ارزش صادرات ایتالیایی از سنگ‌های طبیعی در ۵ ماه اول سال ۲۰۲۳ ثابت است، اما میانگین ارزش صادرات در حال افزایش و در ۵ ماه اول سال ۲۰۲۳، ارزش کلی صادرات ایتالیایی از سنگ‌های طبیعی نسبت به همین دوره در سال قبل به‌طورمعمولی ثابت و در حدود منفی ۰.۱ درصد مانده است.

به‌طورخاص، در ۵ ماه اول سال ۲۰۲۳، صادرات مواد خام از ایتالیا به ارزش ۱.۹ درصد نسبت به همین دوره در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است. در همین دوره زمانی، ۵ ماهه اول سال ۲۰۲۳، ارزش صادرات این کشور از محصولات فرآوری‌شده یا نهایی نسبت به همین دوره در سال گذشته ۰.۵ درصد کاهش یافته است.

چین

چین با ۷۱.۹ میلیون یورو به‌عنوان نخستین خریدار مواد خام یا بلوک باقی مانده و واردات خود را تنها ۲.۱ درصد کاهش داده است، در حالی که هند با ۲۰.۱ میلیون یورو در رتبه دوم قرار دارد و واردات خود از ایتالیا را بیش از ۱۴.۸ درصد افزایش داده است.

آمریکا

هم‌زمان، ایالات‌متحده آمریکا با ۱۸۳.۱ میلیون یورو به‌عنوان نخستین خریدار محصولات نهایی یا فرآوری‌شده باقی مانده و واردات خود را تنها ۴.۷ درصد کاهش داده است، در حالی که آلمان با ۶۱.۳ میلیون یورو در رتبه دوم خریداران سنگ فرآوری‌شده قرار دارد و واردات خود از ایتالیا را ۱۰.۱ درصد قابل توجه است. باید توجه داشت که به‌طورکلی، میانگین نرخ محصولات سنگی ایتالیایی صادرشده به خارج در ۵ ماه اول سال ۲۰۲۳ به میانگین عددی ۹۶۲.۲۶ یورو در تن نسبت به ۸۶۲.۵۰ یورو در تن در همین دوره زمانی در سال گذشته رسیده است که به‌طورمیانگین افزایشی در حدود ۱۱۶ درصد را نشان می‌دهد. نکته قابل توجه این است، کشورهایی که با گرانی حامل‌های انرژی مواجه می‌شوند یا اصولاً تولید محصولات فرآوری در آنها گران تمام می‌شود، همچنان به واردات محصولات فرآوری‌شده وابسته هستند. بنابراین، کشور ما می‌تواند با تکیه بر منابع با ارزش گاز و صنایع تبدیلی به انرژی الکتریسیته نیروی کافی و به نسبت ارزان برای صنایع فرآوری فراهم آورد و از مزیت نسبی کاهش هزینه‌های تمام‌شده سود بیشتری را به‌سمت صنعت سنگ ساختمانی هدایت کند. تکیه بر چیدمان صادراتی شامل مطالعه تحقیق و بررسی بازار، تولید دقیق از معدن، کاهش ضایعات در زمان حمل با قواره‌سازی در معدن، افزایش بهره‌وری در تولید، بالا بردن دقت در فرآوری، ضرورت مدیریت کیفیت و استانداردهای کیفی، جذب نیروی کارآمد، آموزش مدیران میانی، سرمایه‌گذاری در راه‌اندازی واحد بازرگانی قوی، برندسازی و شخصیت‌سازی سنگ ساختمانی ایران با نام‌های اصیل ایرانی و برندسازی از نمایه‌های پارسی کشور عزیزمان ایران، توسعه و حضور در نمایشگاه‌های ساخت‌وساز جهان، برندسازی میان مدت، حضور فیزیکی و حقوقی در بازارهای هدف، ایجاد بستر تجاری در بازارهای هدف، مشارکت با مجموعه‌های محلی، ثبت شرکت و تأسیس انبار و ایجاد دسترسی نزدیک و آسان برای مشتریان از جمله استراتژی‌های موفق در راه توسعه صادراتی صنعت سنگ ساختمانی ایران است.

این رویه مستلزم برنامه‌ریزی منسجم و ایجاد بیش صادراتی مستحکم و برنامه‌ریزی نسلی و بلندمدت است.

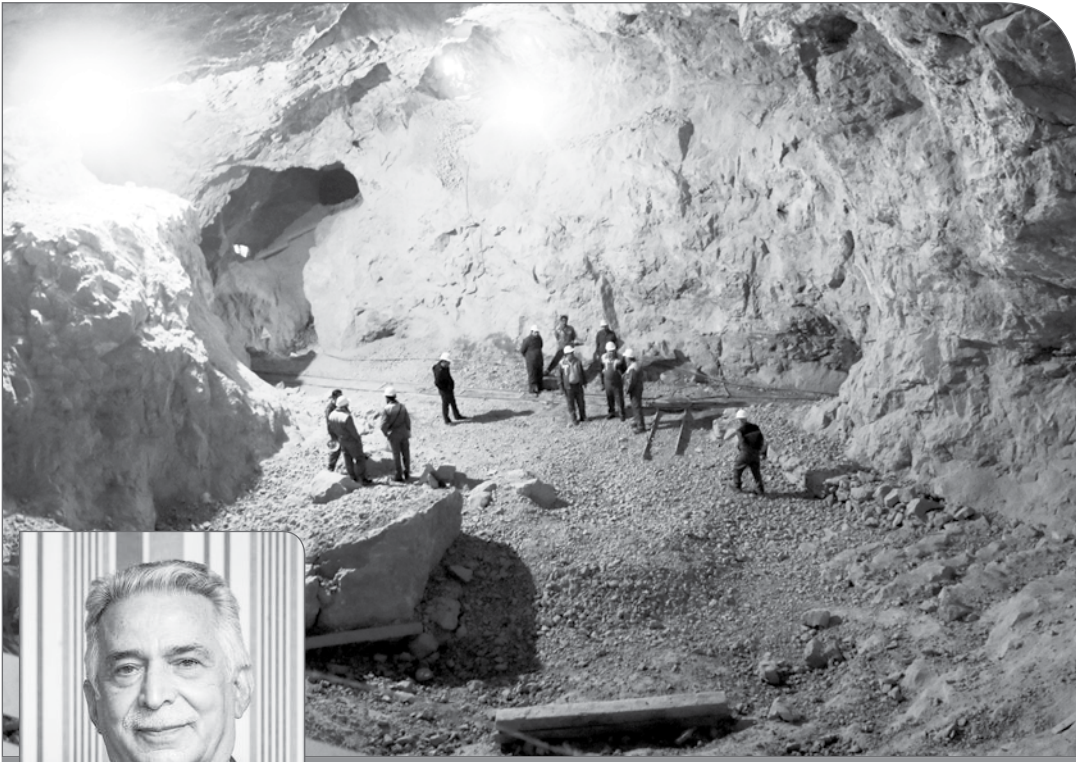
امور صادراتی رویه‌های میان‌مدت و بلندمدت هستند و نوعی سرمایه‌گذاری ضروری در بخش معدن و صنعت سنگ ساختمانی صنعت سنگ ساختمانی می‌رود و در دست همانند تجهیزات و ماشین‌آلات معدنی است که تصور کار در معدن بدون آن بسیار غیرممکن است. بنابراین، چیدمان صادراتی و سرمایه‌گذاری در راه دسترسی به بازارهای هدف ضرورتی غیرقابل‌انکار برای رسیدن به این توسعه به‌شمار می‌رود.

هر کشوری باید براساس مصالح ملی و منافع بلندمدت خود بتواند چیدمان تولید خام تا عرضه فرآوری را به‌شکلی هوشمندانه برنامه‌ریزی کند که در نهایت همه فعالیت‌ها منجر به جذب سرمایه به قسمت تولید و فرآوری شود و توسعه صنعتی، مورد توجه قرار گیرد، زیرا صادرات کالاها یا فرآوری‌شده یعنی فهرستی از دستاوردهای خوب، اشتغالزایی، شکل‌گیری زنجیره‌ای از تولید، تعمیر و نگهداری، رشد ساخت ماشین‌آلات مرتبط و ...

منبع آمارهای ارائه‌شده: دفتر تجزیه و تحلیل ترند بازار انجمن کفندوستریا مار موماکینه

نگاهی دیگر به ایمنی و توسعه معدن در گفت‌وگوی ویژه با رئیس خانه معدن

دیروز نبود و امروز هم نیست!



عکس: مهدي غوبادپور

استان‌ها به مشارکت در این برنامه تشویق و ترغیب کنیم تا در قالب این برنامه با دانشگاه‌ها در استان‌های گوناگون همراهی کنند، برای جذب نیروی انسانی موردنیاز خود در آینده دچار مشکل نخواهند شد. در واقع باید این موضوع جا بیفتد که چنین اقداماتی هزینه نیست، بلکه نوعی سرمایه‌گذاری برای پرورش و جذب منابع انسانی در آینده است و مجموعه‌هایی که از امروز قدم در مسیر سرمایه‌گذاری برای نیروی انسانی می‌گذارند، مطمئناً در آینده مشکلی در این زمینه نخواهند داشت.

از یک‌سو، دانشجویان یا فارغ‌التحصیلانی که تازه به بازار کار وارد می‌شوند از نبود شغل گلایه‌مند هستند و از سوی دیگر، بنگاه‌های اقتصادی و شرکت‌های معدنی از کمبود نیروی انسانی صحبت می‌کنند.

علت عدم‌شناخت دوطرفه از همدیگر است. کسی که در رشته‌های مرتبط با معدن فارغ‌التحصیل می‌شود، چون کارآموزی‌های نداشته و مهارت کافی کسب نکرده است، به‌سختی می‌تواند در واحدهای صنعتی استقرار پیدا کند. اما کسی که بتواند از این فرصت پیش‌آمده بهره‌بربرد و در دوره‌های کارآموزی شرکت کند، روزی که فارغ‌التحصیل می‌شود، به‌طورقطع مشکلی به نام اشتغال نخواهد داشت. امروزه، عکس آنچه تا چند سال قبل می‌دیدیم، ما نیازمند نیروی انسانی، متخصص یا فارغ‌التحصیل رشته معدن هستیم.

اما فارغ‌التحصیلانی نیاز داریم که کار خود را به‌خوبی بلد باشند و بلافاصله فعالیت را در مراکز اقتصادی شروع کنند. فارغ‌التحصیلان و دانشجویان ما امروز برای اینکه کار عملیاتی را ندیده‌اند، با مشکل روبه‌رو هستند و از این‌رو پیدا کردن شغل موردعلاقه برای آنها سخت است.

اگر بتوانیم شرایطی را مهیا کنیم که دانشجویان هم‌زمان در هنگام تحصیل کارآموزی‌های منظم داشته باشند، بعد از فارغ‌التحصیلی با تجربه وارد بازار کار شوند، به‌طورحتم جذب مراکز صنعتی خواهند شد و قاعدتاً مشکلی در این زمینه نخواهند داشت.

ما با کاهش نیروی انسانی در تمام این زنجیره روبه‌رو هستیم، نه‌فقط در بخش اکتشاف و استخراج. در واقع امروزه فرصت شغلی برای فارغ‌التحصیلان رشته معدن در تمام زنجیره، از ابتدای کار، که مرحله اکتشاف و استخراج است، تا پایان فرآوری و حتی بازاریابی و مدیریت و ... وجود دارد و خوشبختانه نیروی انسانی فارغ‌التحصیلان ما می‌توانند در همه این بخش‌ها درگیر شوند و از این‌رو بهترین فرصت برای جذب نیروی کار وجود دارد.

گفته می‌شود حتی در زمینه اپراتورهای ماشین‌آلات هم با کمبود روبه‌رو هستیم.

بله، همین‌طور است. قرار بر این است که در برنامه مشتری که با آموزش‌وپرورش تعریف می‌شود، علاقه‌مندان به کاروری (اپراتوری) را از دوره متوسطه و مقطع دبیرستان جذب کنیم و پرورش دهیم. به‌این‌ترتیب، شاید تعداد زیادی از این مهارت‌آموزان دیگر نیازی نداشته باشند تا برای یافتن فرصت‌های شغلی مناسب به دانشگاه بروند. آنها می‌توانند در دوره تحصیل دبیرستانی و هم‌زمان با آن جذب معدن شوند، مشروط بر اینکه فعالیت‌های معدنی را به‌خوبی یاد بگیرند و آموزش لازم را در دبیرستان و به‌ویژه در سال آخر داشته باشند، کار کرده باشند و ماشین‌آلات را به‌خوبی بشناسند. بنابراین هم‌زمان با اینکه در حوزه معدن در حال توسعه هستیم، باید برنامه توسعه نیروی انسانی کارآمد را هم در برنامه‌های خود داشته باشیم.

این برنامه‌ها چه زمانی نتیجه می‌دهد؟

باید به‌زودی نتیجه دهد. اصلاً نباید در این فکر باشیم که برای آینده‌های دور برنامه‌ریزی کنیم، بلکه همگی باید عزم خود را برای به‌نتیجه‌رساندن این موضوع در کوتاه‌ترین زمان ممکن جزم کنند. در شورای راهبردی که وزیر صمت تعریف کرده‌اند، هر هفته جلسه‌ای برگزار می‌شود که یکی از دستورهای کار این شورا، چگونگی رسیدن به توسعه و مهم‌ترین ابزارهای آن تأمین منابع انسانی است.

هر وقت مصوبات و برنامه‌های شورای راهبردی نهایی شود، معاونت معدنی آن را ابلاغ می‌کند که نمونه آن را مهندس محتشمی‌پور در بخش اکتشاف ابلاغ کردند و به‌این‌ترتیب شاهد تحولی در بخش معدن خواهیم بود.

باین‌حال، بازمه نباید دست روی دست بگذاریم و در انتظار به‌نتیجه‌رسیدن برنامه‌های شورا بمانیم.

معدن عقب‌تر از برنامه‌های توسعه است.
بله، در برنامه هفتم توسعه، رشدی ۱۳ درصدی برای بخش معدن پیش‌بینی شده است، اما چنین برنامه‌ای زمانی تحقق پیدا می‌کند که جدا از تأمین تجهیزات، ماشین‌آلات و زیرساخت‌ها، از منابع انسانی پرورش‌یافته و زبدهای پرخوردار باشیم. به‌عبارت‌دیگر، یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازها در بخش معدن این است که منابع انسانی توانمندی در اختیار داشته باشد.

پس باید از دوران متوسطه پرورش منابع انسانی را آغاز کنیم، زیرا امروزه در همه بخش‌ها، به‌ویژه کارورز متبحر و کاربلد با کمبود مواجهیم و اگر شرایط به همین منوال بماند، به‌زودی شدیداً دچار مشکل خواهیم شد. باید عزم و اراده‌ای جدی برای جبران کمبودها وجود داشته باشد و سازمان توسعه در اینجا می‌تواند نقش بسیار پررنگی داشته باشد و از آنجایی که همین امروز هم با کمبود روبه‌رو هستیم، باید علاوه بر برنامه‌ریزی درازمدت، طرح‌های کوتاه‌مدتی هم تعریف شوند. اگر برنامه‌ریزی درستی داشته باشیم و مشوق‌های لازم را در نظر بگیریم، قاعدتاً رغبت برای ورود به صحنه معدن برای کسانی که علاقه‌مند هستند، بیشتر خواهد شد. سرمایه‌گذاری در این بخش یکی از مسائل و مواردی است که باید مدنظر قرار گیرد و معاونت امور معدن و فسرآوری مواد، به‌عنوان متولی بخش معدن به‌خوبی و درستی این ضرورت را شناخته و بر این باور است که باید به‌سرعت در این زمینه سرمایه‌گذاری کرد تا این کمبودها جلوی توسعه معدنکاری را نگیرد. خانه معدن با همکاری و مشارکت دانشگاه امیرکبیر بورسیه‌هایی را تعریف کرده که در حال حاضر به‌صورت آزمایشی در حال اجرا است. اقدامات انجام‌شده در این راستا است که زمینه مناسبی فراهم شود تا واحدها و شرکت‌های صنعتی معدنی بتوانند از هم‌اکنون نیروی انسانی موردنیاز خود را انتخاب کنند و آنها را در هنگام تحصیل در همه بخش‌های حرفه‌ای در کنار خود داشته باشند. در این مدت، آموزش‌های میدانی و دوره‌هایی با عنوان کارآموزی برای آنها برگزار خواهد شد تا با مراحل اولیه کار آشنا شوند و این‌یکی از راه‌های تأمین نیروی انسانی است.

در چنین برنامه‌هایی، خواه‌ناخواه موضوع سربازی دانشجویان پسر مطرح می‌شود که برای حل این مشکل هم مذاکرات با وزیر دفاع و مذاکراتی انجام شده است و امیدواریم به‌زودی با امریه‌های سربازی تسهیلاتی فراهم شود تا فارغ‌التحصیلان بتوانند دوران خدمت خود را در معدن سپری کنند.

صحبت‌های اولیه برای این موضوع انجام شده است و همان‌طور که پیش از این هم اشاره شد، معاونت معدنی در کنار ما هستند و از پیشنهادات ما کاملاً حمایت می‌کنند و این چراغ راهنمایی است که نشان می‌دهد، می‌توان از این طریق سریع‌تر به هدف رسید و معضل کمبود نیروی انسانی در بخش معدن را تا حدودی مرتفع کرد تا نگرانی‌های‌مان از این بابت کمتر شود.

منابع انسانی ما باید با نگاه به برنامه و چشم‌انداز توسعه تأمین شود. به‌عبارت‌دیگر، همین‌طور که ماشین‌آلات حفاری یا دستگاه‌ها و تجهیزات معدنی نیاز داریم و باید تهیه کنیم و در کنار آن بر ساخت ماشین‌آلات داخلی سرمایه‌گذاری بیشتری انجام دهیم، باید بر پرورش نیروی انسانی تمرکز بیشتری داشته باشیم. اگر کسی بتواند از این منابع انسانی بهره‌مند شود و آنها را در کنار خود داشته باشد، کاملاً پیش‌می‌افتد و از مشوق‌هایی که قانون در اختیار او قرار داده، می‌تواند بهره‌مند شود که نمونه آن تبصره ۱۴ ماده ۵ قانون معدن است.

در تبصره ۵ آمده است: بهره‌برداران معدنی که در راستای بهره‌برداری بهینه و صیانت از ذخایر معدنی، ارتقای بهره‌وری و تحقیق و توسعه و اکتشاف و حفظ محیط‌زیست در معدن مربوط اقدام کنند، با تأیید شورای عالی معدن از پرداخت حداکثر تا ۲۰ درصد حقوق دولتی معاف خواهند شد.

بورسیه‌ای که به آن اشاره کردید کاری است یا تحصیلی؟
بورسیه تحصیلی همراه با کار برای جذب در شرکت‌های معدنی داخل کشور است. وقتی دانشجویان در کنار فعالان حرفه‌ای قرار گیرند، می‌توانند اصول و الفبای اکتشاف را از نزدیک بیاموزند، در هنگام کار، عملیات استخراج را تجربه کنند، کار با انواع ماشین‌ها را یاد بگیرند و خلاصه اینکه، در هنگام کار معدن را بشناسند و بتوانند در آینده با لذت به حرفه‌ای که برای خود انتخاب کرده‌اند، وارد شوند.

این از جمله تسهیلاتی است که قرار است خانه معدن با همکاری معاونت معدنی برای دانشجویان فراهم کند.

اگر بتوانیم شرکت‌های بزرگ و متوسط بیشتری را به‌ویژه در

عصر روز یکشنبه ۱۲ شهریور سال جاری، معدن زغال‌سنگ طرزه واقع در شمال شرقی شهرستان دامغان دچار حادثه‌ای مرگبار شد که بر اثر آن، ۶ معدنچی جان خود را از دست دادند. گفته می‌شود این برای چندمین بار است که معدن طرزه حوادثی از این‌دست را تجربه می‌کند. درباره علل و عوامل این اتفاقات اظهار نظرهای باورند که نظارت کامل و کارآیی دولت بر فعالیت‌های بخش معدن برای جلوگیری از چنین اتفاقات ناگواری از اهمیت بسیاری برخوردار است. بدیهی است در مواردی که نظارت ناکافی بر صنعت معدن وجود دارد و بهره‌بردار موظف است تا ضوابط ایمنی و چارچوب‌های قانونی را رعایت کند، احتمال بروز حوادث و سوانح شدید یا اعمال غیرقانونی مثل بهره‌برداری غیرمجاز، آسیب به محیط‌زیست، تخریب منابع طبیعی، فساد اقتصادی و ... ایجاد می‌شود. اما کشور ما در این زمینه با مشکلات فراوانی دست‌وپنجه نرم می‌کند. محمدرضا بهرامن، رئیس خانه معدن ایران هسته اصلی این مشکل را علاوه بر کمبود امکانات، ضعف و کمبود نیروی متخصص و فقدان آموزش می‌داند. آنچه در ادامه می‌آید، گفت‌وگوی ویژه با وی درباره چالش فوق است.

شرایط در بخش ایمنی معادن چگونه است؟

مسائل ایمنی یکی از فاکتورهای بسیار مهم در فعالیت معدنی است و متخصصان می‌توانند از نظر ایمنی و فنی معدن را تحت‌نظر داشته باشند. متأسفانه به‌تازگی شاهد حادثه بسیار تلخی بودیم که در طرزه اتفاق افتاد. اما علت اصلی چیست؟ اصلی‌ترین علت، به گمان من فقدان آموزش است. اگر آموزش‌های روزآمد و به‌موقع وجود داشته باشد، قاعدتاً نشانه‌های خطر در معدنکاری جدی‌تر گرفته می‌شود و به‌موقع می‌توان جلوی چنین حوادث تلخی را گرفت. با استفاده از همین شاه‌کلید، امروز در دنیا حوادث معدنی به‌حدالقدر رسیده است. از اساس نباید در معدن کوچک یا معدنی مانند سنگ‌های تزئینی حادثه‌های رخ دهد اما در کشور ما این حوادث رخ می‌دهد که علت آن نبود آموزش‌های لازم و نداشتن نیروی انسانی ماهر است.

از دیگر مسائل و موارد مهم در معدنکاری، حفظ نکات و قوانین درست زیست‌محیطی است. یعنی باید به‌گونه‌ای کار کرد که در عین بهره‌برداری از ذخیره معدنی، منابع طبیعی آب‌و‌خاک آلوده نشود، محیط‌زیست جانوران تخریب نشود، پوشش گیاهی با کمترین آسیب را ببیند و ... اینجا است که صلاحیت فنی برای انتخاب بهره‌بردار به فاکتوری بسیار مهمی تبدیل می‌شود.

متأسفانه باوجوداینکه ما شاهد رشد قابل‌توجهی در بخش معدن هستیم، اما در پرورش منابع انسانی طی سال‌های گذشته کوتاهی‌هایی انجام شده است و دانشجویان، کارورزان و معدنچیان ما فاقد مهارت کافی هستند. علاوه بر این، امروزه علاقه برای حضور در رشته مهندسی معدن بسیار کم شده است.

به‌علاوه، بخشی از مشکل موجود ناشی از این تصور عمومی است که معدنکاری فعالیتی شاق است و به‌خاطر این جو روانی گرایش به این حوزه کمتر و کمتر شده است. در حالی که امروزه بخش معدن ما به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین مزیت‌های اقتصادی کشور شناخته شده است و باید به آن نگاهی ویژه داشت و برنامه‌های راهبردی کشور را براساس آن تعریف کرد.

چرا این روزها مراتب ایمنی که کمیت و کیفیت آموزش در بخش معدن کافی نیست و اخیراً حتی معاونت معدنی هم در این باره اظهار نگرانی کرده است.

هم نیروی انسانی و هم مواد معدنی تجدیدپذیر نیستند و تجدیدناپذیری به‌معنای آن است که باید در مراحل فعالیت، نهایت دقت را به خرج داد و از آخرین تکنولوژی‌ها استفاده کرد و بهترین‌ها را به کار گرفت تا هم بتوانیم از منابع و ذخایر ملی کشورمان بهره‌مند شویم و هم ایمنی نیروی انسانی‌مان را حفظ و حراست کنیم. البته باید به این نکته توجه داشت که این ضرورت‌ها تا امروز در این حد و اندازه خود را نشان نداده بودند و بنابراین نباید فکر کنیم به فرض مشکلات اقتصادی امروز یا اثر تحریم‌ها آن را پدید آورده است و دیروز بوده و امروز نیست.

این مشکل ۲ علت دارد؛ اول اینکه همان‌طور که گفته شد تا چندی پیش ما برای ذخایر معدنی خود اهمیت خاصی قائل نبودیم و بر این اساس، در هیچ‌یک از زمینه‌ها، حتی در تأمین منابع انسانی هم خیلی جدی روی آن فکر نکردیم و برنامه‌ای نداشته‌ایم و شاید حتی در دوره‌هایی تصور عمومی این بود که رشته معدن نیروی مازادی به کشور تحویل می‌دهد.

در واقع معدن کشور ما تا همین ۳۰ یا ۳۵ سال گذشته، به‌صورت‌سنتی فعالیت می‌کردند و اهمیت خاصی برای نیروی متخصص و متبحر قائل نبودند و تحصیل در رشته مهندسی معدن ضرورتی نداشت. بنابراین، چون این نگاه حاکم بود، فارغ‌التحصیلان این رشته عمدتاً دچار سرخوردگی می‌شدند و نمی‌توانستند جذب واحدهای تولیدی شوند.

اما امروزه نتیجه کار به‌خوبی مشهود است و به‌جرات می‌توان گفت که تمام مجموعه‌ها و شرکت‌های موفق جزو همان معدود بنگاه‌هایی هستند که از منابع انسانی تحصیل‌کرده بهره‌بردارند و این قاعده کلی حتی در معدن است که ماسه هم صادق است. علت روشن است، زیرا کسانی که دانش و تخصصی در زمینه معدن و صنایع وابسته به آن دارند، مسائل فنی را می‌دانند و به قانون اشراف و احاطه کافی دارند و می‌توانند اصول و چارچوب‌های عملیاتی را به‌گونه‌ای تنظیم کنند که بهره‌بردار و معدنکار از بسیاری مسائل و مشکلاتی که در هنگام بهره‌برداری اتفاق می‌افتد، مصون بمانند.

پس به‌باور شما برنامه پرورش نیروی انسانی در بخش

گینا جاودانی
editor@smtnews.ir



معدن کشور

ما تا همین

۳۵ یا ۳۰ سال گذشته،

به‌صورت

سنتی فعالیت

می‌کردند و

اهمیت خاصی

برای نیروی

متخصص و

متبحر قائل

نبودند و

تحصیلی در

رشته مهندسی

معدن ضرورتی

نداشت



اگر شرکت‌های

بزرگ و متوسط

بیشتری را

به‌ویژه در

استان‌های به

مشارکت در

جذب نیروی

کارآموز تشویق

و ترغیب کنیم،

برای جذب نیروی

انسانی موردنیاز

خود در آینده

دچار مشکل

نخواهند شد

تراژدی اقتصاد سینما



کیمیا ملکی - اقتصاد سینما تنها به فروش فیلم‌ها مربوط نمی‌شود و دامنه وسیع‌تری را در بر می‌گیرد. سینماها با شیوع ویروس کرونا از اسفند ۱۳۹۸، کم‌کم از سبد مصرفی خانوار حذف شدند و بحران این صنعت در سال ۹۹ به بالاترین حد رسید. رفته رفته آمار مخاطبان و میزان آکران فیلم‌ها از نصف هم کمتر شد. بسیاری از فیلم‌ها به دلیل نابسامانی شرایط در صف آکران ماندند و بسیاری از فعالان این حوزه بیکار شدند. فروش سینما در سال ۱۴۰۱ به مدد افزایش ۲۰ درصدی نرخ بلیت نسبت به سال ۱۳۹۸ (قبل از کرونا) ۱۱۰ میلیارد تومان افزایش داشته و به بیش از ۴ میلیارد تومان رسیده است. دانستن این نکته نیز خالی از لطف نیست که فیلم‌های کم‌دی بعد از دوران کرونا سینما را نجات دادند و به بهتر شدن روحیه مردم هم کمک کردند. هرچند برخی از صاحب‌نظران نسبت به آکران و اقتصاد این گروه سینمایی در شرایط فعلی گلایه دارند و معتقدند افزایش تولیدات در این ژانر سینمایی که به نام اجتماعی شناخته می‌شود بیشترین ضربه را به تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران فیلم‌های کم‌دی زده است. اما واقعیت ماجرا این است هر فیلمی که دارای شاخص‌های سینمایی و نمایشی بالاتری باشد و تماشاکنندگان را بیشتر جذب کند با اقبال بیشتری در گیشه مواجه خواهد شد که این اتفاق فقط در باره فیلم‌های کم‌دی صادق نیست. در این اینفوگرافی به مناسبت روز سینما به اقتصاد سینما پرداختیم.



اینفوگرافی: سامان شرف‌الدین

چگونه با نرخ مناسب بلیت هواپیما بخریم؟



تهیه بلیت هواپیما با نرخ مناسب مورد توجه بوده و تهیه بلیت با نرخ ارزان و مناسب برای مسافران در اولویت قرار دارد. در این مقاله با روش تهیه و خرید بلیت با نرخ مناسب آشنا می‌شوید. قبل از شرح نکات مربوط به رزرو نوع مناسب بلیت، بهتر است با رایج‌ترین انواع بلیت‌های هواپیما آشنا شوید. بلیت‌های چارتری و سیستمی دو نوع اصلی بلیت‌های ارائه شده توسط ایرلاین‌ها هستند که تفاوت‌های مهم و قابل توجهی با یکدیگر دارند. بلیت‌های سیستمی بلیت‌هایی هستند که از نظر نرخ هیچ نوسانی ندارند و نرخ آنها از همان روز اول کاملاً ثابت است. هزینه این نوع از بلیت‌ها برای کودکان و بزرگسالان به یک مقدار بوده و نرخ آنها در یک بازه زمانی مشخص در تمامی ایرلاین‌ها، یکسان است. بلیت‌های چارتری بلیت‌هایی هستند که نرخ آنها نسبت به نوع سیستمی کمی پایین‌تر است. زمان دقیق پرواز این نوع بلیت‌ها به طور کامل مشخص نیست و ممکن است دچار تغییرات جزئی شود. هزینه بلیت‌های چارتری برای کودکان کمتر از بزرگسالان است. رزرو بلیت سیستمی برای کسانی مناسب است که برنامه‌ریزی دقیقی برای سفر خود دارند؛ کسانی که در صورت تغییر زمان پروازشان به مشکلات متعددی بر می‌خورند و ممکن است دچار زیان‌های مالی شوند؛ بنابراین اگر همه مسافران بزرگسال هستند و برنامه دقیقی برای سفر چیده شده است، بهتر است رزرو بلیت‌های سیستمی را در دستور کار خود قرار دهید. اگر برنامه سفر شما متغیر بوده و می‌توان آن را به چند روز قبل یا بعد از زمان مدنظر موکول کرد، بهتر است به سراغ رزرو بلیت‌های چارتری بروید؛ همچنین اگر در بین مسافران کودک وجود دارد، رزرو بلیت چارتری در راستا کاهش هزینه‌های سفر امری معقول به نظر می‌رسد.

تغییر فرودگاه در شهر مقصد

این نکته در مورد شهرهایی صدق می‌کند که حداقل دو فرودگاه فعال در آنها وجود داشته باشد. بهتر است فرودگاه مقصد پرواز خود را چک کرده و نرخ آن را با نرخ پرواز مشابه در دیگر فرودگاه شهر مقایسه کنید. به عبارت ساده‌تر بلیت‌هایی را رزرو کنید که فرودگاه مقصد آنها با شهر فاصله بیشتری داشته باشد. هزینه این نوع از بلیت‌ها پایین‌تر است.

بلیت رفت و برگشت را با هم بخرید

هزینه تهیه بلیت رفت و برگشت به صورت هم‌زمان پایین‌تر از هزینه تهیه هر کدام از آنها به صورت جداگانه است. خرید هم‌زمان بلیت رفت و برگشت در بسیاری از سایت‌های تهیه بلیت، مشمول تخفیف خواهد شد.

پروازهای دو مقصد

رزرو پروازهای دو مقصد از کلیدی‌ترین نکات رزرو بلیت ارزان هواپیما است. پروازهای دو مقصد پروازهایی هستند که طی سفر در دو شهر فرود می‌آیند. البته لازم به ذکر بوده که در این پروازها ممکن است کمی معطل شوید؛ زیرا بین فرود هواپیما و شروع پرواز دوم فاصله می‌افتد و مسافران مجبور هستند در بازه زمانی چند دقیقه‌ای تا چند ساعتی در فرودگاه باقی‌مانند تا پرواز دوم اعلام شود. هزینه بلیت این پروازها پایین‌تر از انواع دیگر بوده و می‌تواند در کاهش هزینه‌های سفر نقش مهمی را ایفا کند.

منتظر لحظه آخری‌ها نمانید

و نکته آخر اینکه، هیچ‌گاه به امید ارزان شدن بلیت‌ها، رزرو آنها را به تعویق نیندازید. هیچ ضمانتی وجود ندارد که بلیت‌های لحظه آخری ارزان باشند؛ بلکه ممکن است به علت تقاضای زیاد تهیه بلیت مدنظر، نرخ آن در لحظه آخر بسیار بالا برود.

قیمت کالاهای اساسی در شهر یور



هر کیلو گوشت مرغ گرم در بازار با نرخ ۷۸ هزار تومان در حال عرضه است و نرخ روغن به دلیل کاهش نرخ جهانی ۱۵ درصد کاهش یافته است. به گزارش مهر، هفته گذشته چهارشنبه ۱۵ شهریور نرخ جهانی شکر افزایش یافت و این امر سبب تغییر نرخ این محصول در بازار داخل شد. نرخ هر کیلو شکر در ابتدای سال ۲۳ هزار تومان بود و این عدد در خرداد به ۳۳ هزار تومان رسید.

شکر گران‌شد

در ادامه هر کیلو شکر در بازار به مبلغ ۳۵ هزار تومان خرید و فروش می‌شد که این عدد هفته گذشته به ۴۰ هزار تومان رسید. افزایش اجاره بها سبب شده تا از تعداد شعبات فروشگاه‌های زنجیره‌ای کم شده و این جابجایی در برخی شعبه‌ها تعداد کالاها را کاهش داده است.

ثبات قیمت فرآورده‌های لبنی

فرآورده‌های لبنی پس از دو دوره افزایش نرخ در خرداد و تیر، نرخ آنها تغییر نداشته اما از کیفیت برخی برندها کاسته شده است.

نوسان نرخ حبوبات

حبوبات بازاری است که نرخ محصولات بسته به شرایط گرما و سرمای هوا، افزایش و کاهش داشته؛ علاوه بر اینکه ورود محصولات تازه کشت شده، سبب بالا و پایین شدن نرخ محصولات می‌شود.

روغن و تخم‌مرغ ارزان شد

تخم‌مرغ از محصولات فاسدشدنی است که این امر، نرخ آن را در گرمای شهریور نسبت به نرخ مصوب کاهش داده است. نرخ جدید تخم‌مرغ اوایل سال تغییر کرد. کاهش نرخ روغن در بازار جهانی سبب شد تا انجمن صنفی صنایع روغن نباتی، در تعامل با دولت نرخ انواع روغن نباتی تولیدی را از ۹ شهریور بین ۱۰ تا ۱۵ درصد کاهش دهد. مدیرکل دفتر بازرسی و نظارت بر کالاهای اساسی وزارت جهاد کشاورزی در این باره با تأیید بر این موضوع، درباره وجود باقیمانده روغن در کارخانجات و اصلاح قیمت‌ها گفت، در این زمینه اصلاح نرخ با بخش خصوصی است و می‌تواند با تخفیف ۱۰ تا ۱۵ درصدی کالاها را به فروشندگان عرضه کرد. همچنین فروشگاه‌ها که این محصولات را با نرخ بالاتری تهیه کرده‌اند بر اساس توافق بنا است این کالاها را با درصد سود کمتر به فروش برسانند. فعلاً کاهش در بازار روغن اتفاق نیفتاده است.

تغییرات قیمتی در حوزه خدمات

در حال حاضر با وجود مزاد تولید برخی از فعالان بازار عنوان کرده‌اند در چند ماه اخیر تغییرات قیمتی در بخش خدمات بسیار بوده از این رو قیمت‌ها باید تغییر کنند. این در حالی است که اگر چنین رویه‌ای ادامه پیدا کند باید در سال شاهد تغییرات بسیاری در بازار اقلام مختلف بود.

رکود در بازار نوشت افزار

رئیس اتحادیه فروشندگان نوشت افزار از ثبات نرخ لوازم تحریر در ۵ ماه گذشته خبر داد و گفت: در برخی از اقلام مانند خودکار و ماژیک کاهش نرخ هم داشته‌ایم.

موسی فرزان‌پان در گفت‌وگو با مهر در مورد وضعیت نرخ لوازم التحریر در آستانه بازگشایی مدارس، اظهار کرد: نرخ بخشی از لوازم التحریر در ابتدای امسال رشد ۲۰ تا ۲۵ درصدی و بخشی دیگر رشد ۳۰ تا ۴۰ درصدی یافت؛ اما از فروردین به این سو هیچ افزایش قیمتی در این حوزه نداشتیم یعنی تقریباً نزدیک به ۵ ماه است که هیچ افزایش قیمتی نداشتیم.

رئیس اتحادیه فروشندگان نوشت افزار و لوازم مهندسی افزود: البته نرخ بخشی از کالاها مانند خودکار و ماژیک نیز به دلیل رقابت شدید و عرضه مناسب در بازار به ترتیب با کاهش ۱۵ تا ۲۰ درصد و ۴۰ درصدی مواجه شده است.

وی با بیان اینکه نرخ دفتر افزایش نیافته است، اضافه کرد: به طول کلی قیمت‌ها در بازار لوازم التحریر و نوشت افزار در ۵ ماه گذشته تاکنون ثبات نسبی داشته و عرضه‌ها نیز روال مناسبی را طی کرده است.

فرزان‌پان در مورد میزان تقاضا نیز با اشاره به اینکه بازار لوازم التحریر در رکود به سر می‌برد، گفت: در سال‌های گذشته مردم در این فصل حجم قابل توجهی از لوازم التحریر و نوشت افزار مورد نیاز فرزندان خود را خریداری می‌کردند اما طی چند سال گذشته مردم در سطح خرده فروشی و کمتر خرید می‌کنند؛ در واقع به علت کاهش قدرت خرید، مردم معمولاً این کالاها را در طول سال تأمین می‌کنند، به شکلی که به جای خرید در یک نوبت، نیازهای خود را در چند نوبت در طول سال خریداری می‌کنند.



گفتنی در بازار

کارشناسان باتوجه به فراخوان سازمان توسعه تجارت برای جذب رایزن بازرگانی تاکید دارند

تخصص گرایی و استقلال عمل، شرط موفقیت

از دل سفارتخانه رایزن بیرون نمی آید



فراخوان سازمان توسعه تجارت برای جذب رایزن بازرگانی اواخر تیر منتشر و در آخرین اقدام نیز زمان ثبت نام متقاضیان تا اول مهر ۱۴۰۲ تمدید شد. کارشناسان مرتبط از ۴ وزارتخانه اقتصادی شامل نفت، امور اقتصادی و دارایی، جهاد کشاورزی و صمت می توانند برای کسب جایگاه رایزن بازرگانی ثبت نام کنند. طبق آمار سازمان توسعه تجارت، ایران در ۲۰۵ کشور دنیا حدود ۱۷ رایزن بازرگانی دارد. البته ابتدای سال ۹۲ تعداد رایزنان بازرگانی ایران ۲۱ نفر بود، اما از سال ۹۷ و درست بعد از تحریم ها به پهنانه کمبود بودجه این تعداد با کاهش چشمگیر مواجه شد که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان نوعی خودتحریمی به شمار می آید.

از مهم ترین عوامل توسعه تجارت خارجی داشتن اطلاعات از بازارهای هدف، شناسایی چگونگی ورود به آنها و تسهیل توافقات دوجانبه است که بی شک حضور رایزنان بازرگانی در کشورهای هدف و نقش تسهیل گری آنان در موارد یادشده بسیار مهم است. شواهد حاکی از آن است که ایران تا امروز عملکرد مناسبی در اعزام رایزنان بازرگانی نداشته و به دلیل رانت موجود و سود ناشی از کسب درآمدهای ارزی، تاکنون انتخاب و انتصاب رایزنان بازرگانی براساس شایستگی نبوده است. در این گزارش بر بررسی نقش رایزنان بازرگانی در بازاریابی و بازاریابی و اهمیت انتخاب درست افراد برای این سمت و شروط موفقیت رایزنان در توسعه تجارت پرداخته است.

کیما ملکی
editor@smtnews.ir

واردات گوشت چاره کار است؟

کیما ملکی - با وجود وعده های کنترل بازار و ثبات نرخ، هر بار کالایی جدید افزایش نرخ را تجربه می کند. اکنون هم با وجود افزایش نرخ گوشت و مرغ در سال ۱۴۰۲ و تجربه تلخ اسفند ۱۴۰۱، چندی است صحبت از گرانی گوشت در نیمه دوم سال می شود. البته ناگفته نماند که مدت ها است خانواده ها به دلیل افزایش نرخ گوشت قرمز برای تامین پروتئین به سمت مصرف گوشت مرغ رفته اند که همین افزایش تقاضا کمبود و گرانی گوشت مرغ در بازار را به دنبال داشت. به عقیده فعالان حوزه محصولات پروتئینی، بخش زیادی از مشکلات بازار گوشت قرمز و مرغ به سیاست گذاری های غلط مسئولان بازمی گردد، اما باید دلایل کمبود و گرانی این محصولات را به صورت ریشه ای جویا شد. درست است که با نیمه دوم سال فاصله بسیاری داریم، اما پیش بینی افزایش نرخ گوشت در نیمه دوم فرصتی است تا به کمک آن سیاست ها تغییر کند. این در حالی است که همیشه در نیمه نخست سال با حجم زیاد دام و از سوی دیگر کاهش مصرف مواجهیم. در واقع حجم تولید و عرضه دام افزایش پیدا می کند و در عین حال تقاضا برای خرید نسبت به زمستان کمتر می شود، زیرا با گرم شدن هوا تقاضا برای گوشت قرمز کاهش می یابد و مصرف کنندگان متمایل به خرید گوشت مرغ می شوند؛ اما در نیمه دوم سال معمولاً عرضه دام کند می شود و مصرف گوشت افزایش می یابد، به همین دلیل معمولاً در فصل زمستان، شرکت پشتیبانی امور دام گوشت منجمد را به بازار عرضه می کند تا بازار به تعادل برسد. به منظور بررسی بیشتر وضعیت بازار به گپ و گفت با علی اصغر ملکی، رئیس اتحادیه تهیه و توزیع گوشت گوسفندی تهران پرداخت.



امکان افزایش نرخ گوشت در نیمه دوم سال وجود دارد؟

همیشه در نیمه دوم سال باتوجه به افزایش تقاضا افزایش نرخ رخ می دهد. البته در امسال با افزایش بارندگی ها مراتع سرسبز هستند و مشکلات تامین خوراک کمتر است. دام بی دلیل گران نمی شود، بلکه نرخ نهاده بالا است و هنوز نهاده ارزان نشده است. وقتی نرخ دام زنده گران است، نرخ گوشت هم گران می شود. این در حالی است که تامین نهاده اکنون مشکل جدی تولیدکننده است.

به نظر شما واردات گوشت می تواند بازار را به تعادل برساند؟

واردات گوشت باید انجام شود، زیرا باتوجه به کمبود دام، واردات بازاری برای تنظیم بازار داخل خواهد بود.

آخرین وضعیت بازار گوشت چگونه است؟

قیمت گوشت قرمز در هفته های اخیر نوسان چندانی نداشته است. مغازه داران هر کیلو شقه گوسفندی نر را با قیمت ۴۳۰ تا ۴۳۵ هزار تومان خریداری و با اعمال ۱۰ درصد سود آن را عرضه می کنند.

چرا قیمت گوشت افزایش پیدا می کند؟

همه می گویند چرا گوشت گران است، اما باید گفت گوشت گران نیست، بلکه دام گران است. عرضه دام کم شده است. در ۲ سال اخیر به دلیل خشکسالی دام های زیادی از دست رفته اند. همچنین به دلیل کمبود علوفه و بالا بودن قیمت آن، بسیاری از دام ها به مزه دام های مولد راهی کشتارگاه شده اند.

راه های تشخیص انواع گوشت قرمز چیست؟

یکی از راه ها تشخیص براساس قیمت است. قیمت دام ماده حدوداً کیلویی ۱۵ هزار تومان ارزان تر از گوشت گوسفندی نر است و گوشت میش نیز حدود ۵۰ هزار تومان تفاوت قیمت دارد. گوشت دام ماده چرب و البته دیرپزتر است. گوشت میش زرد رنگ تر است و لیبیل روی آن نیز زرد رنگ است و دیر می پزد. گوشت بز دنبه ندارد و بز با وزن بالا گوشت دیرپزتری دارد. بهتر است مردم گوشت مورد نیاز خود را از مغازه های معتبر و آشنا خریداری کنند، زیرا مغازه های معتبر به کیفیت گوشتی که عرضه می کنند توجه بیشتری دارند و نمی خواهند مشتری های خود را از دست بدهند. گوشت شیشک (گوشت بره تر به سن ۶ ماه تا یک سال) یک شقه اش حدود ۹ تا ۱۰ کیلو می شود. گوشت گوسفندی لیبیل مشخص دارد. گفتنی است براساس مشاهدات میدانی از مغازه های سطح شهر تهران نرخ هر کیلوگرم شقه گوسفندی ۳۹۵ هزار تومان، راسته با استخوان گوسفندی ۳۵۰ هزار تومان، ران کامل ممتاز گوسفندی ۴۴۰ هزار تومان، کف دست گوسفندی با ماهیچه ۲۸۵ هزار تومان، مخلوط گوساله ۴۱۸ هزار تومان، چرخ کرده مخلوط ۳۹۸ هزار تومان، سردست پاک کرده گوساله ۲۹۰ هزار تومان و گردن گوسفندی ۲۹۰ هزار تومان است.

اهمیت بازاریابی کمتر از تولید نیست

سهال در دستور کار قرار دارد. مقایسه وضعیت ایران با برخی کشورهای منتخب نشان می دهد در حالی ایران فقط حدود ۱۷ رایزن اقتصادی در کشورهای مختلف از جمله کشورهای همسایه، چین و هند دارد که تعداد رایزنان کشور سوئد ۲۳۵ نفر (۲۰ برابر ایران)، چین ۲۲۱ نفر (۱۸ برابر ایران)، آلمان ۲۱۳ نفر (۱۷ برابر ایران)، هند ۱۹۸ نفر (۱۶ برابر ایران)، فرانسه ۱۵۶ نفر (۱۳ برابر ایران) و آمریکا ۱۵۰ نفر (۱۱ برابر ایران) است و دیگر کشورها نیز چند برابر ایران رایزن بازرگانی دارند.

به گفته رئیس اداره رایزنان بازرگانی و مراکز تجاری سازمان توسعه تجارت ایران براساس برنامه ریزی های صورت گرفته تا پایان سال باید تعداد رایزنان بازرگانی ایران به ۳۰ نفر برسد؛ بر این اساس مقرر شده دو رایزن به شهرهای سلیمانیه در اقلیم کردستان و بصره عراق اعزام شوند. دو رایزن نیز راهی شانگهای و گوانگجو چین خواهند شد. محمد رجب نژاد افزود: اعزام رایزن به کشورهای اندونزی، ترکمنستان، نیجریه، زیمبابوه، ونزوئلا، مجارستان، لهستان، سوریه و عربستان سعودی نیز تا پایان

می توان ادعا کرد به همان اندازه که تولید مهم است، بازاریابی محصول هم مهم است و حتی بسیاری بازاریابی محصولات را مقدم بر تولید می دانند. فروش کالا در کشور هدف نیازمند، شناسایی وضعیت بازار کشور هدف، رقبات بازار و انجام هماهنگی و مذاکره با مشتریان است. در واقع رایزن بازرگانی یکی از حلقه های زنجیره تولید تا مصرف کالا است که وظیفه بازاریابی و فروش محصولات را برعهده دارد؛ حلقه ای که در صورت ناکارآمد بودن آن، عملاً زحمات تولیدکننده داخلی به ثمر نمی نشیند.

قصه پرغصه رایزنان بازرگانی

باشیم؛ در غیر این صورت هیچ گاه به توسعه دست پیدا نخواهیم کرد. **ضرورت خروج رایزنان از سفارتخانه** دانشمند ضمن تاکید بر ضرورت ایجاد دفاتر بازرگانی در کشورهای مختلف بیان کرد: راهکار درست برای دریافت یک نتیجه مثبت این است که در کشورهای هدف دفتر بازرگانی داشته باشیم. در واقع فلسفه اصلی تعریف سمت رایزن بازرگانی این است که بتواند ارتباط مستقیمی بین دو طرف تجاری ایجاد کند. این در حالی است که افرادی که از کانال سفارت، رایزن بازرگانی می شوند تحت بروکراسی اداری سفارت قرار می گیرند و اقدامات آنها به بن بست می خورد. **نگاه تخصصی نداریم**

این عضو اتاق بازرگانی ایران با بیان اینکه روند انتخاب و فعالیت رایزنان باید تغییر کند، افزود: اگر روند فعلی را تغییر دهیم و انتخاب رایزنان بازرگانی با نظر بخش های تخصصی انجام شود و رایزنان برای فعالیت در کشور هدف محل استقرار مستقل داشته باشند، کسب موفقیت محتمل تر خواهد بود؛ در غیر این صورت اگر تعداد رایزنان ۱۰ برابر نیز شود هیچ نتیجه مثبتی حاصل نخواهد شد. متأسفانه تاکنون تخصص گرایی در انتخاب رایزنان بازرگانی وجود نداشته است. برای انتخاب درست باید ارزیابی کرد که در هر کشور به چه متخصصی نیاز داریم و در ادامه رایزنان بازرگانی را به ترتیب

مسعود دانشمند، عضو اتاق بازرگانی ایران با تاکید بر نقش پررنگ رایزنان بازرگانی در توسعه تجارت به گفت: قصه پرغصه رایزنان بازرگانی و چالش های موجود در این موضوع مربوط به ۱۵ سال پیش است و تا زمانی که به دلیل نامشخص بودن منابع تامین مالی رایزنان، افرادی بدون مهارت وارد این عرصه شوند، نمی توان توقع ایجاد فرصت استثنایی در تجارت خارجی را داشت. یکی از ضعف های ما در تجارت جهانی، کمبود رایزنان بازرگانی است، اما باتوجه به تحریم های موجود نمی توان توقع نقش پررنگی از آنها داشت. وی با اشاره به مسیر غلط فعالیت رایزنان بازرگانی اظهار کرد: کار اصلی سفارتخانه کار دیپلماتیک است، اما رایزنان بازرگانی در سفارت مستقر هستند؛ در نتیجه برای انجام یک کار بازرگانی باید به سفارتخانه مراجعه کنید. ابتدا درخواست مورد نظر به بخش بازرگانی منتقل و سپس پاسخ به وزارت خارجه متبوع ارسال می شود و در ادامه به وزارت بازرگانی می رسد که در نهایت اقدامات انجام شده در اثر بروکراسی اداری از بین خواهد رفت. این در حالی است که برخی از کشورهای خارجی مانند آلمان، انگلیس، چین و... در ایران دفتر بازرگانی دارند و این دفتر در برخی موارد خارج از ساختمان سفارت قرار دارد. ابتدا باید این واقعیت را بپذیریم که ایران اطلاعات کافی در این زمینه ندارد و سپس به دنبال یادگیری

رایزنان براساس شایستگی انتخاب نمی شوند

مرتضی افقه، کارشناس حوزه اقتصاد و تجارت با اشاره به نقش رایزنان بازرگانی در توسعه تجارت خارجی به گفت: باتوجه به شرایط حاکم بر اقتصاد، صادرکنندگان با مشکلات زیادی از جمله ضعف زیرساخت های صادراتی، رفع تعهدات ارزی، نبود نیروی کار متخصص و بخشنامه های خلق الساعه روبرو هستند. بر همین اساس متأسفانه رایزنان بازرگانی کنونی نمی توانند گشایش های چندانی در مبادلات تجاری ایران ایجاد کنند. وی با اشاره به استدلال دولت در عدم افزایش تعداد رایزنان بازرگانی مبنی بر مشکلات تامین مالی گفت: هزینه رایزنان بازرگانی موضوعی فرعی است و اصل ماجرا نقش مهم این افراد در تسهیل مبادلات اقتصادی است. در اصل بازیگر اصلی مرادفات تجاری، دولت است و در صورت بسترسازی مناسب در تجارت خارجی، هزینه اعزام رایزنان با سود بیشتر باز خواهد گشت. افقه با اشاره به اینکه رایزنان بازرگانی می توانند یکی از ابزارهای بسترسازی در تجارت خارجی باشند گفت: برای بهره از این فرصت نکته مهم انتخاب افراد متخصص است. این افراد اگر متخصص حوزه تجارت باشند و کشور مقصد را به خوبی بشناسند، بی شک کمک خوبی به توسعه تجارت خارجی کشور خواهند داشت. وی در تشریح وظایف مهم رایزنان بازرگانی افزود: مطالعه و بررسی بازار کشور محل استقرار و اطلاع رسانی درباره ظرفیت بالقوه بازار هدف در کنار خدمات مشورتی به صادرکنندگان کالا و خدمات، راهنمایی سرمایه گذاران خارجی برای سرمایه گذاری در ایران، کمک در معرفی کالاها و خدمات صادراتی ایران، حل و فصل دعاوی تجاری احتمالی بین طرفین، برگزاری اجلاس ها و همایش ها و نمایشگاه های مشترک، تهیه گزارش های تحلیلی، پژوهشی و مشاوره های مورد نیاز سرمایه گذاران و صادرکنندگان و گردآوری اطلاعات درباره سازمان های اقتصادی و در نهایت ارائه ای جامع از



به ۱۰ کشوری که بیشترین ارتباط بازرگانی را با آنها داریم، بفرستیم و کم کم تمام کشورها را در دسته کشورهای که رایزن بازرگانی در آنها داریم وارد کنیم. **در بازاریابی موفق نیستیم** دانشمند درباره نقش رایزنان بازرگانی در بازاریابی و بازاریابی گفت: بهتر است به جای واژه بازاریابی از واژه بازاریابی در این فرآیند استفاده کنیم. بازاریابی و بازاریابی بسیار مهم است، اما متأسفانه اصلاً در زمینه بازاریابی موفق نیستیم و هیچ گاه به دنبال بازرگانی بازرگانی نسبت به کالایی که به بازار ارائه شده، نبوده ایم. باید با تبلیغات، در نظر گرفتن سلاقی، شناخت نقاط ضعف و... بازار را نگه داشت، اما نگاه «یکبار مصرف» در مواجهه با بازارهای دنیا داشته ایم. مهم ترین عامل صادرات و توسعه تجارت خارجی، داشتن اطلاعات از بازارهای هدف و شناسایی چگونگی ورود به آنها و همچنین تسهیل توافقات دوجانبه است. موفقیت در این حوزه ها تماماً به نقش حمایتی و تسهیل گری دولت ها، سفارتخانه ها، رایزنان بازرگانی و مسئولان اقتصادی هر کشور بستگی دارد.



از محدودیت های تحریم است که مانع از اجرای اصل مرادفات تجاری می شود. در این شرایط شاید نتوان توقع آنچنانی از رایزنان در توسعه تجارت جهانی داشت. به دلیل تحریم های موجود رایزنان اقتصادی که ظرفیت بالایی برای افزایش مبادلات تجاری ایران در شرایط تحریم دارند تاکنون نتوانستند به وظایف خود به درستی عمل کنند. البته باید توجه داشت که گرچه استقرار و بکارگیری رایزنان بازرگانی برای کشور هزینه هایی دارد اما باید این مسئله را نیز در نظر گرفت که سود حاصل از بکارگیری رایزنان بازرگانی توانا، بیشتر از هزینه آن است. **تخصص گرایی وجود ندارد** این کارشناس اقتصاد با انتقاد از روند انتخاب رایزنان بازرگانی بیان کرد: به دلیل رانت موجود و سود ناشی از کسب درآمدهای ارزی، به نفع می رسد تاکنون انتخاب و انتصاب رایزنان بازرگانی براساس شایستگی نبوده است.

سخن پایانی

می دانند. بررسی های صورت گرفته نیز نشان می دهد هر رایزن بازرگانی می تواند صادرات به کشور هدف را بین ۱۰ تا ۱۵ درصد ارتقا دهد؛ هرچند به گفته برخی از کارشناسان تا امروز رایزنان بازرگانی موفقیتی در ارتقای آمار صادراتی ایران کسب نکرده اند که یکی از دلایل آن می تواند تحریم یا نبود شرایط حضور رایزن بازرگانی در برخی از کشورهای باشد. نبود تخصص گرایی در انتخاب رایزنان بازرگانی را می توان از دلایل دیگر این عدم موفقیت دانست.

عزم دولت برای افزایش تعداد رایزنان بازرگانی در حالی جدی شده که بسیاری به نحوه انتخاب رایزنان بازرگانی انتقاد داشته و معتقدند بدون توجه به تخصص گرایی و استقلال عمل رایزنان به نتیجه مثبتی در این فرآیند نمی رسیم. براساس اهداف صادراتی در افق ۱۴۰۴ باید به ۷۵ میلیارد دلار صادرات غیرنفتی برسیم و بسیاری از فعالان اقتصادی افزایش تعداد رایزنان بازرگانی را یکی از اقدامات اساسی برای دستیابی به اهداف صادراتی افق ۱۴۰۴

به دلیل رانت موجود و سود ناشی از کسب درآمدهای ارزی، به نفع می رسد تاکنون انتخاب و انتصاب رایزنان بازرگانی براساس شایستگی نبوده است

باماسک زندگی اقتصادی را گسترش دهید
www.Gostareh.news
سازمان آگهی ها
۸۸ ۷۳۳ ۷۳۳

لزوم تمرکز بر
اجرای طرح جامع
حمل‌ونقل



علی ضیایی
کارشناس حمل‌ونقل

حمل‌ونقل یا ترابری در ایران از نظر کانال حمل‌ونقل به ۳ دسته حمل‌ونقل زمینی، حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل دریایی تقسیم می‌شود. حمل‌ونقل زمینی خود به ۲ نوع حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل‌ونقل ریلی یا راه‌آهن تقسیم می‌شود. برای توسعه این بخش راهی جز برنامه‌ریزی دقیق و نظام‌مند در حوزه ترابری نداریم. بر همین اساس نیز، بسیاری بر اجرای کامل طرح جامع حمل‌ونقل تأکید دارند.

طرح جامع حمل‌ونقل کشور، در راستای طراحی سیستمی بهینه و فراگیر از حمل‌ونقل و برای تأمین جابه‌جایی اقتصادی و ایمن کالا و مسافر، در راستای سیاست‌های پویا و انعطاف‌پذیر توسعه اقتصادی - اجتماعی جمهوری اسلامی ایران تعریف شد، چراکه در حوزه حمل‌ونقل باید یک سند بالادستی وجود داشته باشد تا به آن استناد و اولویت‌های حمل‌ونقلی از آن استخراج شود. طرح جامع حمل‌ونقل نیز برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌صورت همسان و هماهنگی کلان بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل تهیه شده بود.

هدف از این طرح تهیه، برنامه‌های مستعمل بر مجموعه گزارش‌ها و مطالعات بوده که راهنمای خط مشی کلی هدایت سیستم حمل‌ونقل کشور باشد. این برنامه، با توجه به سیاست‌ها، معیارها، ضرورت‌ها و اولویت‌ها، نحوه تخصیص منابع را تعیین می‌کند. این طرح به‌منظور دستیابی به سیستم بهینه حمل‌ونقل، براساس بهبود وضع موجود و ارائه اولویت‌های سرمایه‌گذاری در زیربناهای حمل‌ونقل در افق ۲۰ساله جهت تأمین جابه‌جایی اقتصادی و ایمن کالا و مسافر در راستای سیاست‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور طراحی شده است.

افق این برنامه، بهینه‌سازی ظرفیت‌های حمل‌ونقل کشور و ایجاد توازن بین مدهای حمل‌ونقل است. این برنامه تلاش دارد همه نقاط کشور را متناسب با نیازهایش در نظر بگیرد تا توازن منطقه‌ای و توازن ملی با مدهای مختلف حمل‌ونقل ایجاد شود که در این صورت، اولویت‌های اجرای پروژه‌ها مشخص و از بی‌برنامگی در تدوین و اجرای پروژه‌ها جلوگیری می‌شود.

در اصل طرح جامع حمل‌ونقل طرحی است که پروژه‌های عمرانی کشور را طبقه‌بندی می‌کند و دستگانه‌های تصمیم‌گیر و اجرایی را ملزم به بودجه‌ریزی همراه با برنامه‌ریزی می‌کند. بسیاری از پروژه‌های عمرانی در کشور غیربهینه هستند و در مقطعی با بودجه‌گیری آغاز به فعالیت کرده و در نهایت هیچ کار جز هدرروی بودجه انجام نشده است. در این صورت نه تنها با توسعه طرح‌های عمرانی مواجه نیستیم، بلکه اختصاص اعتبار و اجرای طرح‌های یادشده نیز در بلندمدت سودی برای اقتصاد نخواهد داشت. متأسفانه چنین موضوعاتی در بحث فرودگاهی، راه‌آهن، کشتیرانی و توسعه بنادر نیز دیده می‌شود.

از سوی دیگر، حمل‌ونقل و ترانزیت یکی از اشتغالزاترین فعالیت‌های اقتصادی است که به اجرایی شدن پروژه‌های مختلف کمک کرده و هم‌اکنون میلیون‌ها نفر از این طریق درآمدزایی می‌کنند. عدم استفاده از این فرصت بزرگ که به‌واسطه موقعیت خاص جغرافیایی برای ما مهیا شده، موجب از دست رفتن فرصت‌های مناسب توسعه اقتصادی، روابط بین‌المللی و شکل هزاران شغل مناسب می‌شود.

این در حالی است که در سال‌های اخیر، اقداماتی برای اجرایی کردن پروژه‌های عمرانی در کشور انجام گرفته، اما به‌غیر از چند تجربه موفق، آن‌طور که باید و شاید در این زمینه موفقیت حاصل نشده است، چراکه این اقدامات هزینه‌های زیادی برای دولت به‌همراه دارد و می‌تواند که بخش خصوصی با مشوق‌هایی که در اختیارش گذاشته می‌شود در این زمینه ورود کند.

با این‌همه نباید فراموش کرد که حمل‌ونقل کلید توسعه یک کشور است. در این بین، توسعه ارتباطات در پیشبرد فعالیت‌های حمل‌ونقل موجب شده است تا امروزه حمل‌ونقل نقش مهمی در اقتصاد و بازرگانی کشورها داشته باشد.

بنابراین، اجرای طرح جامع حمل‌ونقل یکی از ملزومات صنعت لجستیک کشور به‌شمار می‌رود. برای درک بهتر موضوع می‌توان به اختصاص اعتبار و تحقق اهداف در اجرای پروژه‌های عمرانی در این بخش اشاره کرد.

در کشور ما در سال حدود ۱۵۰ تا ۱۸۰ هزار میلیارد تومان بودجه توسعه، عمرانی و زیرساختی مصوب و اختصاص می‌یابد اما بخش زیادی از این اعتبار در پروژه‌هایی هزینه می‌شود که متأسفانه آورده اقتصادی قابل توجهی برای کشور به‌همراه ندارد. در حال حاضر بالغ بر ۳۸ پروژه ریلی در حال احداث در خط جدید داریم. این تعداد جدا از ۱۲۰ پروژه ریلی کشور است.

براساس شواهد بودجه‌ریزی و اختصاص قطره‌چکانی بودجه به این پروژه‌ها، حاکی از آن است که اجرای چنین طرح‌هایی نیازمند چند دهه سرمایه‌گذاری است. از این‌رو با طولانی شدن این پروژه‌ها، هزینه‌های نگهداری اجرای طرح‌های یادشده از هزینه‌های احداث بیشتر می‌شود و حتی در بسیاری از موارد باید به‌اندازه بودجه احداث یک پروژه، برای نگهداری هزینه کرد تا این طرح‌ها روزرسانی شوند. بنابراین، ضرورت دارد تا با متمرکز شدن بودجه بر چند پروژه عمرانی از هدررفت سرمایه‌های ملی جلوگیری شود. بنابراین، برنامه‌ریزی برای پروژه‌های عمرانی در قالب طرح جامع حمل‌ونقل از ضروریات است. با این نگاه در گام نخست، تصویب و اجرای این طرح باید در اولویت قرار گیرد.

محمد انوشه
editor@smtnews.ir

محمد انوشه
editor@smtnews.ir



علی‌اصغر شفیق‌نادر

یکی از دلایل
افت حمل
ریلی بار یا
حذف بعضی
از قطارهای
مسافری، کمبود
لکوموتیو است

در بررسی راهکارهای جلوگیری از کاهش حمل ریلی بار نمایان شد «لکوموتیو» بازیگر اصلی توسعه ریلی



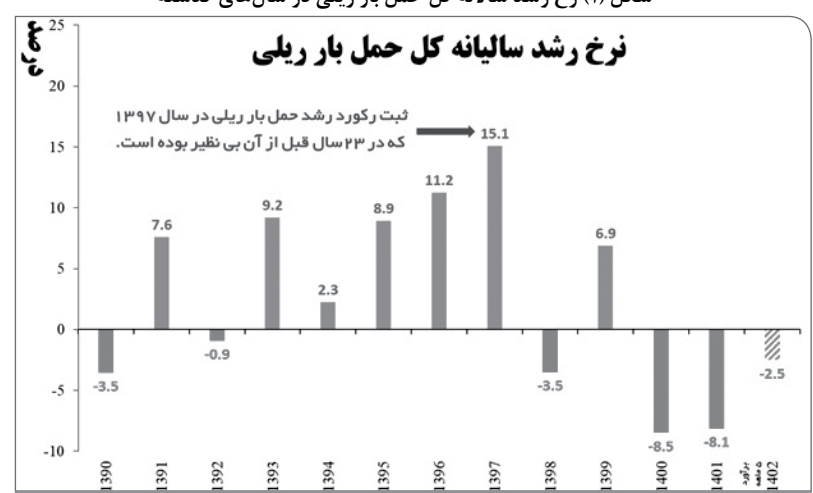
خطر سقوط به عملکرد قبل از سال ۱۳۹۶

بررسی شکل شماره یک نشان می‌دهد، برای نخستین بار در طول ۳۰ سال اخیر برای ۳ سال پیاپی رشد منفی در حمل بار ریلی ثبت شده که رکوردی منفی برای دوره جاری مدیریت شرکت راه‌آهن محسوب می‌شود. این در حالی است که اگر هدف لایحه برنامه هفتم توسعه اقتصادی کشور (پیرو چندین دفعه تمدید از هدف اولیه در سال ۱۳۹۰) در سبب ۳۰ درصدی حمل بار ریلی آن‌هم در افق سال ۱۴۰۷ مدنظر قرار گیرد، نیاز به حدود ۴ برابر شدن حجم فعلی حمل بار ریلی در افق ۱۴۰۷ و به‌عبارت‌دیگر، رشد مداوم سالانه حدود ۳۰ درصدی در حمل بار ریلی خواهد بود.

کمبود لکوموتیو
یکی از دلایل افت حمل بار ریلی یا حذف بعضی از قطارهای مسافری و کمبود لکوموتیو است که ضرورت دارد توسط شرکت راه‌آهن پیگیری و با استفاده حداکثر از توان ساخت داخل به شبکه ریلی و ترجیحاً توسط بخش خصوصی اضافه شود. در این راستا طبق سناریوی‌های مختلف، نیاز است تا بین ۱۰۰ الی ۱۰۰۰ دستگاه لکوموتیو سالانه به دارایی‌های موجود اضافه شود. در حالی که با وجود وعده‌های مختلف در ۲ سال گذشته هنوز این مهم حتی به مرحله قرارداد نیز نرسیده است. اما آیا تنها جلوگیری از افت حمل بار ریلی و تأمین نیروی کشش قطارها، اضافه شدن لکوموتیوهای جدید به شبکه ریلی است؟ تجربیات قبل نشان می‌دهد که از زمان اعلام رسمی نیاز به لکوموتیو (برگزاری مناقصه) تا دریافت نخستین نمونه، خوش‌بینانه حداقل ۳ سال زمان لازم است. آیا باید نظاره‌گر بود و در ۲ سال آینده افزایش حجم بار ریلی را منوط به اضافه شدن لکوموتیو کرد؟

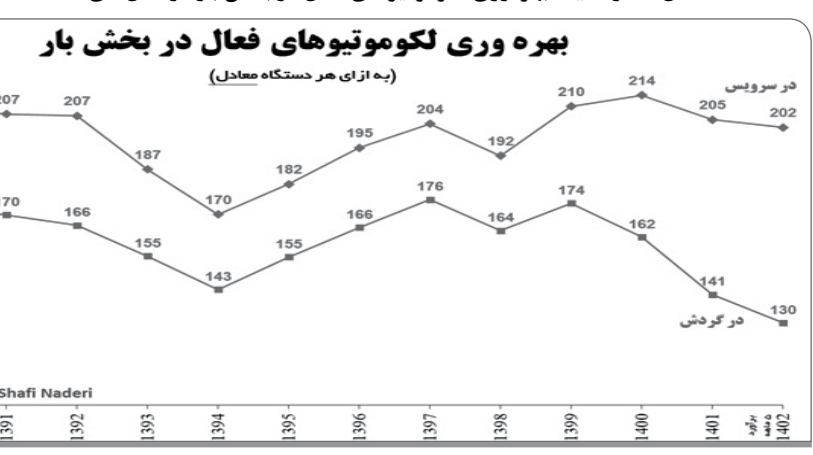
دو راهکار کوتاه‌مدت
در این مقاله ۲ راهکار فوری و کوتاه‌مدت برای رفع این مشکل پیشنهاد می‌شود: الف) افزایش بهره‌وری از لکوموتیوهای فعال در بخش حمل بار ریلی ب) افزایش ضریب در سرویس بودن لکوموتیو

بررسی میزان حمل بار ریلی در طول سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ابتدای ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که رشد حمل بار ریلی در هر کدام از این سال‌ها منفی بوده و در صورت ادامه روند پنج‌ماهه ابتدای ۱۴۰۲ تا پایان سال، خطر سقوط عملکرد به قبل از سال ۱۳۹۶ وجود دارد. در شکل شماره یک نرخ رشد سالانه حمل بار ریلی کشور ارائه شده است. شکل (۱) رخ رشد سالانه کل حمل بار ریلی در سال‌های گذشته



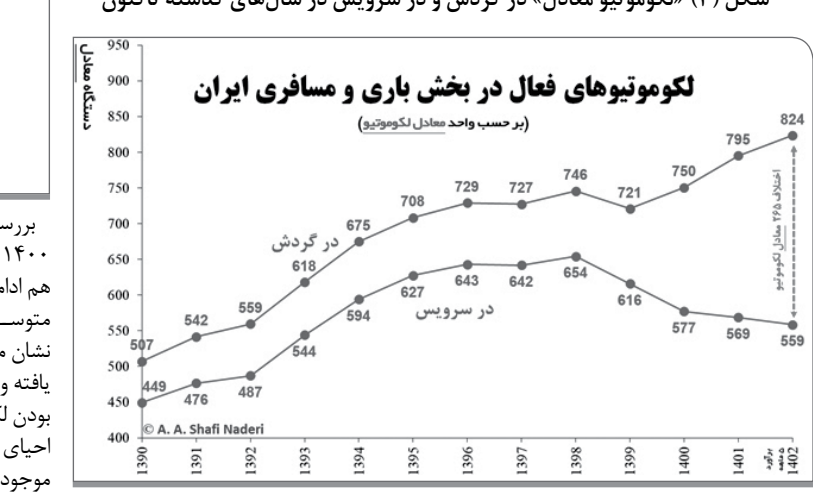
افزایش بهره‌وری لکوموتیوهای فعال

در شکل شماره ۲ وضعیت بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار به تفکیک لکوموتیوهای در گردش و در سرویس ارائه شده است. شکل (۲) وضعیت بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار در سال‌های گذشته تاکنون



افزایش ضریب در سرویس بودن لکوموتیو

بررسی شکل ۳ نشان می‌دهد لکوموتیوهای فعال در گردش روندی افزایشی را در مجموع طی کرده‌اند و به حدود ۸۲۴ لکوموتیو معادل در دوره پنج‌ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ رسیده‌اند اما لکوموتیوهای در سرویس از سال ۱۳۹۹ روندی کاهشی را به خود گرفته‌اند و در سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و حتی پنج‌ماهه ابتدای ۱۴۰۲ به کاهش خود ادامه داده است. با شاخص ضریب در سرویس بودن لکوموتیو، میزان کارایی سرمایه‌های موجود در بخش لکوموتیو، به نحو بهتری قابل ارائه و تصور است. در شکل شماره ۴ وضعیت این شاخص در طول سال‌های گذشته ارائه شده است. شکل (۴) شاخص ضریب در سرویس بودن لکوموتیو در سال‌های گذشته تاکنون



متأسفانه خلاف اسناد بالادستی و اهداف تعیین‌شده، وضعیت حمل بار ریلی کاهشی و همراه با رکوردی منفی در حال ثبت است و این موضوع لزوم نظارت و پایش فوری مجلس شورای اسلامی به‌ویژه کمیسیون عمران را در راستای مطالبه برنامه مشخص زمان‌بندی از شرکت راه‌آهن می‌طلبد.

هم‌اوقات تلاش برای تأمین لکوموتیو (از تولیدکنندگان داخل کشور و البته با تکنولوژی به‌روز) لازم است احیای سرمایه موجود لکوموتیو و افزایش بهره‌وری لکوموتیو در بخش بار (با ارزش مالی بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان) به‌طورویژه در دستور کار هیات‌مدیره راه‌آهن قرار گیرد. افزایش بهره‌وری لکوموتیو در بخش بار، بر بستر نظم‌آهنین در تردد قطارهای باری استوار است. نظم آهنین در تردد قطارهای باری، با

بررسی شکل ۲ نشان می‌دهد به‌لحاظ لکوموتیوهای در گردش، پایین‌ترین وضعیت بهره‌وری در طول ۱۲ سال گذشته، ابتدای امسال ثبت شده است. بررسی لکوموتیوهای در سرویس نیز، نشان از عدم افزایش بهره‌وری و حتی کاهش در سال‌های ۱۴۰۱ و ابتدای ۱۴۰۲ می‌دهد؛ به‌طوری‌که شاخص در ابتدای امسال هنوز به سطح سال ۱۳۹۰ نیز نرسیده است. بررسی وضعیت بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار نشان می‌دهد که متوسط عملکرد روزانه به‌ازای هر لکوموتیو معادل در طول ۱۲ سال گذشته نزدیک به ۲۰۰ هزار تن کیلومتر روزانه بوده است. در حالی که بررسی وضعیت و چگونگی بهره‌برداری از لکوموتیوهای و مقایسه با بعضی از موارد پیشرو در دنیا و هم‌زمان در نظرگیری شرایط قابل تحقق در شبکه ریلی ایران، نشان از امکان افزایش ۵۰ درصدی در این شاخص می‌دهد.

شرکت راه‌آهن مسئولیت مستقیم در ارتقای این شاخص دارد. ارتقای این شاخص نیاز به منابع مالی ندارد و تنها با تغییر دیدگاه‌های مدیریتی و تغییر فرآیندهای بهره‌برداری در مدت‌زمان کوتاهی امکان‌پذیر است. افزایش ۵۰ درصد بهره‌وری لکوموتیوهای فعال در بخش بار به‌معنای خلق نزدیک به ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو GT۲۶ است که ارزش مالی آن به نرخ فعلی، حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. اثر دیگر آن، رشد مثبت در حمل بار ریلی کشور و هزاران میلیارد تومان نفع جامعه ناشی از حمل بار توسط سیستم ریلی حداقل در ۲ الی ۳ سال آینده ریلی است.



بررسی شکل ۴ نشان می‌دهد کاهش ضریب در سرویس بودن لکوموتیو از سال ۱۳۹۹ شروع شده و در سال ۱۴۰۰ به ۷۷ درصد و در سال ۱۴۰۱ به ۷۲ درصد و متأسفانه در ۵ ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ نیز این روند کاهشی باز هم ادامه یافته و به سطح ۶۸ درصد رسیده که این نیز به‌نوبه خود، رکوردی منفی در این حوزه است. در حالی که متوسط این ضریب در طول سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹ حدود ۸۸ درصد بوده است. تمرکز صرف روی بخش بار نیز نشان می‌دهد ضریب در سرویس بودن لکوموتیوهای از متوسط حدود ۸۴ درصد (بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹) کاهش یافته و به‌طورمتوسط در ۵ ماهه ابتدای سال ۱۴۰۲ به حدود ۶۴ درصد کاهش یافته است. برگشت ضریب در سرویس بودن لکوموتیو (کل لکوموتیوهای فعال در بخش بار و مسافر) از ۶۸ درصد به ۸۸ درصد به‌معنای برگشت به کار و احیای کمابیش ۱۶۰ لکوموتیو معادل یا به‌عبارت‌دیگر، کمابیش ۱۷ دستگاه لکوموتیو معادل GT۲۶ از لکوموتیوهای موجود به سرویس و ارزش واقعی احیای آنها بالغ بر ۹ هزار میلیارد تومان به‌قیمت‌های فعلی است.

سخن پایانی

قطارهای باری برنامه‌ای واقعی محقق می‌شود. با سازکارها و فرآیندهای فعلی و تجربیات حداقل ۲۰ سال گذشته در شرکت راه‌آهن برای تشکیل و اعزام قطارهای باری و وجود قانون «شدند، نشدند» و روند نامطلوب سرعت بازرگانی واگن‌های باری، این مهم از عهده شرکت راه‌آهن برنمی‌آید! در فرآیند و ساختار صحیح آنچه از شرکت راه‌آهن موردانتظار است، طراحی جدول زمان‌بندی حرکت قطارهای مسافری و باری (تایم‌تبل) و آماده‌سازی شبکه زیربنایی برای عبور قطارها (باری و مسافری) است. مسئولیت هر «قطار» بر عهده اپراتور آن قطار است. به‌عبارتی، تأمین واگن، لکوموتیو، بارگیری، تخلیه، مانور، تشکیل، تفکیک و تعمیرات ناوگان ریلی مربوطه بر عهده و مسئولیت و هزینه اپراتور قطار است. اپراتورهای قطار،

متأسفانه خلاف اسناد بالادستی و اهداف تعیین‌شده، وضعیت حمل بار ریلی کاهشی و همراه با رکوردی منفی در حال ثبت است و این موضوع لزوم نظارت و پایش فوری مجلس شورای اسلامی به‌ویژه کمیسیون عمران را در راستای مطالبه برنامه مشخص زمان‌بندی از شرکت راه‌آهن می‌طلبد.

هم‌اوقات تلاش برای تأمین لکوموتیو (از تولیدکنندگان داخل کشور و البته با تکنولوژی به‌روز) لازم است احیای سرمایه موجود لکوموتیو و افزایش بهره‌وری لکوموتیو در بخش بار (با ارزش مالی بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان) به‌طورویژه در دستور کار هیات‌مدیره راه‌آهن قرار گیرد. افزایش بهره‌وری لکوموتیو در بخش بار، بر بستر نظم‌آهنین در تردد قطارهای باری استوار است. نظم آهنین در تردد قطارهای باری، با

سرپیچی از مقررات ساختمان‌سازی



محمدعلی پور شیرازی
کارشناس حوزه مسکن و شهرسازی

تخلّف در ساخت‌وسازها از ضوابط و استانداردهای کیفی، فنی و شهرسازی در ایران واقعیتی ریشه‌دار و در عین حال گسترده بوده که همسو با رشد شهرنشینی و اجرای آن، تقاضای قوی‌تر در صنعت آن‌هم به‌صورت ساختمان‌های بلندمرتبه و افزایش تراکم ساختمانی به‌طور تصاعدی در حال افزایش است. در این میان، مدیریت شهری در راستای بهینه‌سازی و افزایش پایداری شهرها آن‌هم براساس برنامه‌های توسعه با چالش‌های متعددی روبه‌رو است که یکی از این چالش‌ها تخلّفاتی بوده که در زمینه ساخت‌وساز رایج است.

ساخت‌وسازهای غیرمجاز، علاوه بر ایجاد چهره ناهمگون در سیمای شهری و روستایی، مشکلات متعددی در مسیر اجرای طرح‌های عمرانی و توسعه پایدار ایجاد می‌کند. ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم شهرها، از جمله پدیده‌هایی است که به‌دنبال تحولات ساختاری و بروز مسائل و مشکلات اقتصادی، اجتماعی همچون جریان سریع شهرنشینی و مهاجرت‌های روستایی لجام‌گسیخته به‌وفور در کشور پدیدار شده، با توجه به ماهیت ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم شهرها، بروز تغییرات کالبدی، زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی در نواحی شهری اجتناب‌ناپذیر است.

گسترش این پدیده می‌تواند اثرات مطلوب و نامطلوبی همچون تخریب سیمای کالبدی شهر، از بین رفتن منابع، تعرض به حریم رودها و در نهایت آلودگی زیست‌محیطی، ارائه ناکارآمد خدمات شهری را بر جای بگذارد. به‌منظور حفظ اراضی لازم و مناسب برای توسعه موزون شهرها با رعایت اولویت حفظ اراضی کشاورزی، باغات و جنگل‌ها، هرگونه استفاده برای احداث ساختمانی و تاسیسات در داخل حریم شهر تنها در چارچوب ضوابط و مقررات مصوب طرح‌های جامع امکان‌پذیر خواهد بود.

امروزه با توجه به روند رو به رشد مهاجرت‌هایی که به شهرها صورت می‌گیرد و افزایش تقاضای مسکن ناخواسته، روند ساخت‌وسازها افزونی یافته و توجه به هزینه بالای مصالح ساختمانی و بالا بودن هزینه تمام‌شده ساختمان‌ها بیشتر مالکان و سازندگان، معمولاً برای افزایش کارایی یا صرفه اقتصادی احداث بنا اقداماتی انجام می‌دهند که خلاف قانون است.

رعایت قوانین و ضوابط ساختمانی‌سازی ممکن است برای سازنده ساختمان دشوار یا گران باشد، از این رو با قانون‌شکنی در ساختمان‌سازی و توجه نداشتن به قانون‌گذاری‌های موجود در عرصه ساخت‌وساز و سرپیچی از مقررات ساختمانی‌سازی تخلّفاتی همچون احداث بنا بدون اخذ پروانه ساختمانی از شهرداری، احداث بناهای غیرمستحکم، ارتفاع و تراکم، تجاوز به حریم معابر، تبدیل یا تغییر کاربری، تأمین نکردن پارکینگ موردنیاز یا کسری پارکینگ را انجام می‌دهند.

نوع و شدت وقوع تخلّف ساختمانی در شهرهای کشور به خصوصیات حقوقی، اجتماعی، اقتصادی فرهنگی و نحوه مدیریت شهری وابسته است. شیوه عملکرد و برخورد نهادهای مدیریتی به‌ویژه شهرداری‌ها در موضوع تخلّف ساختمانی نشان‌دهنده وجود ضعف در قانون است. افزایش نرخ زمین و مهاجرت‌ها، ناکارآمدی ضوابط و مقررات ساختمانی، نحوه نظارت و اجرای ضوابط ساخت‌وساز توسط مهندسان ناظر، مراحل طولانی صدور پروانه ساختمانی و وحدت رویه نداشتن در این زمینه و اعمال سلیقه‌های متفاوت و حتی تغییر سلیقه‌ها باعث سردرگمی متقاضیان اخذ پروانه ساختمانی می‌شود.

نظارت بیشتر و منسجم‌تر شهرداری و سازمان نظام‌مهندسی در ساخت‌وسازها باعث کاهش تخلّف ساختمانی در شهرها خواهد شد. تخلّف ساختمانی می‌تواند تبعات کالبدی، اقتصادی و اجتماعی داشته باشد، این تخلّفات از لحاظ کالبدی باعث توسعه بی‌قاعده شهر، افزایش حاشیه‌نشینی و ساختمانی‌ناایمن و تغییر چشم‌انداز و سیمای بصری شهرها می‌شود.

برخورد قاطع مهندسان ناظر با تخلّفات ساختمانی و نظارت دقیق در ساخت‌وسازهای شهری، وابستگی نداشتن درآمد شهرداری‌ها از بخش تخلّفات ساختمانی، تغییر حکم کمیسیون ماده ۱۰۰ از جریمه مالی به حکم تخریب برای آن دسته از تخلّفات ساختمانی که تخریب آن ضروری است، استفاده از متخصصان در کادر شهرداری‌ها و به‌روز کردن قوانین ساخت‌وسازها مطابق با نیازهای جامعه از اقداماتی است که می‌تواند تغییر موثری در کاهش یا جلوگیری از تخلّفات ساختمانی در کلانشهرها داشته باشد.

کنترل ساخت‌وسازهای شهری برای توسعه متوازن و بهینه شهر و به‌طورعمده از طریق ضوابط و مقررات ساخت‌وساز شهری صورت می‌گیرد، عدم‌اجرای بسیاری از ضوابط و احکام مذکور، مدیریت شهری را به اقدامات گوناگون نظیر کنترل مستمر ساخت‌وسازها، تعیین ضمانت‌های اجرایی قانونی برای رعایت ضوابط و مقررات و اخذ جریمه واداشته است، اما با وجود اقدامات کنترلی مدیریت شهری، سالانه موارد قابل‌توجهی از تخلّفات ساختمانی در این شهر گزارش می‌شود.

تخلّفاتی همچون ساخت‌وساز بدون پروانه، رعایت نشدن اصول ایمنی و استحکام در ساخت بناها، تغییر کاربری در جریان ساخت‌وساز، فقدان نظارت کافی از سوی مسئولان فنی، تراکم ساختمانی‌سازی، ارتفاع اضافی بناها و ساخت‌وسازهای خلاف ضوابط به‌صورت پیشروی طولی نه‌تنها موجب ناهنجاری کالبدی در سیمای شهری شده بلکه در حال ایجاد مشکلاتی برای محیط اجتماعی است.

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

رابطه معنادار نگرش در آمدزایی شهر داری‌ها با پدیده تخلّفات ساختمانی

شهر در حصار تخلّفات



عکس: آیدآ فریدی

مقررات نمای ساختمان از عمده بخش‌های تخلّفات در کشور تلقی می‌شوند. در رابطه با نهادهای و قوانین ناظر و مرتبط به تخلّفات، در درجه اول مراجع صدور پروانه، سازمان نظام‌مهندسی و به‌تبع آن وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان ناظر عالی هستند که با ارائه مجموعه قوانین و مقررات از جمله مقررات ملی ساختمان، قانون نظام‌مهندسی و کمیسیون ماده (۱۰۰) قانون شهرداری به‌عنوان ناظر و مانع بر انجام تخلّفات ظاهر می‌شود. در این گزارش کارشناسان بررسی کرده است.

مورد بررسی قرار گیرد. نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که بین نگرش در آمدزایی شهرداری به پدیده تخلّف ساختمانی و به‌عبارتی، فروش ضوابط و مقررات ساخت‌وساز شهری، ناکارآمدی سیستم نظارت بر ساخت‌وسازهای مسکونی و بروگرایی اداری صدور پروانه و پایان کار ساختمان با وقوع تخلّفات ساختمانی، همبستگی نسبتاً بالایی وجود دارد.

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس می‌افزاید که در حالت کلی عدم‌رعایت اصول شهرسازی، اصول فنی و استحکام بنا، عدم‌رعایت اصول بهداشتی و نادیده گرفتن ضوابط و

دقت‌مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی با عنوان «واکاوی زمینه‌ها و دلایل تخلّفات ساختمانی در شهرها، تبعات و راهکارهای پیشنهادی» آورده است که انحراف ساخت‌وسازها از مقررات فنی، معماری و شهرسازی در شهرهای ایران واقعیتی آشکار و در حال گسترش است و با وجود جریمه‌های در نظر گرفته‌شده، همچنان در شهرها و به‌ویژه کلانشهرهای کشور در حال افزایش است. به‌منظور جلوگیری از بروز و گسترش تخلّفات ساختمانی، لازم است ماهیت این مسئله و دلایل وقوع آن از هر بعدی بیشتر

دلایل اصلی وقوع تخلّفات ساختمانی در ایران

آثار تخلّفات ساختمانی قرار گیرد و جرایمی که از این طریق اخذ می‌شود، صرف تأمین زیرساخت‌ها و خدمات شهری و اصلاح فضای کالبدی القاشده به شهرها شود.

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، علل وقوع تخلّفات ساختمانی در ایران را در ۵ حوزه اجتماعی، اقتصادی، قوانین و مقررات، برنامه‌ریزی شهری و مدیریت دسته‌بندی و تصریح کرده است که به‌عبارتی، نیاز روزافزون مسکن، افزایش قیمت‌ها و کمبود تسهیلات، مقرون‌به‌صرفه بودن تخلّفات و منفعت‌طلبی افراد، ناکارآمدی، عدم‌شفافیت و عدم‌رعایت ضوابط و قوانین، ضعف طرح‌های توسعه شهری و در نهایت، مشکلات مدیریتی در بخش نظارت،

بنا توجه به روش‌های کشورهای مختلف در برخورد با تخلّفات، لازم است در ایران نیز بروزرسانی و تجدیدنظری در تعاریف، دسته‌بندی و نوع برخورد با تخلّفات ساختمانی انجام گیرد که این مورد، نیازمند رهنمودهایی ساده و در عین حال علمی برای تشخیص تخلّف و تعیین نوع برخورد با آن است. مسئله حائزاهمیت در رابطه با چالش تخلّفات ساختمانی، از بین بردن علل وقوع و همچنین کاهش آثار منفی تخلّفات ساختمانی بر شهرها است.

به‌عبارتی، در کنار تلاش برای رفع زمینه‌های بروز تخلّفات، فرایند رسیدگی به تخلّفات و اجرای رأی نایب در خدمت کاهش

ضعف نظارت بر ساخت‌وساز

چگونه باید ساخت‌وسازها انجام شود و استانداردها و زیبایی شهری، رعایت شوند. اگر ساخت‌وسازهایی غیرمجاز انجام شود، نهادهای مربوطه موظف به برخورد با آنها هستند. در کشور ما نیز دستورالعمل‌هایی برای مقابله با ساخت‌وسازهای غیرمجاز وجود دارد و در صورت وقوع تخلّف، نهادهای ذی‌ربط مسئول بررسی و اعمال مجازات هستند.

توسعه متوازن و بهینه

محددی عنوان کرد: تخلّف به‌معنای هرگونه تخلفی و انحراف از قوانین ملی، ضوابط و دستورالعمل‌های مربوطه است و ساخت‌وسازهای غیرمجاز نیز به‌عنوان یک نوع از تخلّفات ساختمانی شناخته می‌شوند. بیشترین تخلّفات ساختمانی در شهرهای ایران مربوط به تخلّفات ارتفاع، عدم‌اخذ مجوز ساخت و تغییر غیرمجاز کاربری است. این تخلّفات، شامل رعایت نکردن استانداردهای کیفی، فنی و شهرسازی است. این موضوعات به‌طورهم‌زمان با رشد شهرنشینی و افزایش ساختمان‌های بلندمرتبه در حال گسترش است. وی با بیان اینکه کنترل ساخت‌وسازهای شهری برای توسعه متوازن و بهینه شهر بیشتر از همه از طریق ضوابط

کیاسکار محمدی، کارشناس شهرسازی به **سازمان** عنوان کرد: انحراف ساخت‌وسازها از مقررات فنی، معماری و شهرسازی در شهرهای کشور یک واقعیت آشکار و در حال گسترش است. اینکه بگوییم این شرایط حاصل یک یا چند تخلّف است، اشتباه است و عوامل مختلفی می‌توانند به این وضعیت دامن بزنند. افزایش جمعیت در شهرها باعث بروز مشکلات زیادی شده است. در مواقعی که این مسئله به حد بحرانی می‌رسد، تخلّفات ساختمانی به‌شدت رشد می‌کند. وی در ادامه گفت: همان‌طور که امروزه مشاهده می‌کنیم، به‌دلیل کمبود نظارت بر ساخت‌وسازها، این معضل روزبه‌روز بیشتر و شدیدتر می‌شود و پیامدهای آن نیز در حال افزایش است. نظارت بر ساخت‌وساز بر اساس طرح‌ها و ضوابط معتبر ضروری است. حفاظت از حریم شهر جز شهرک‌های صنعتی برعهده شهرداری است و هر نوع ساخت‌وساز غیرمجاز در حریم شهرها تخلّف و باید با متخلفان طبق قوانین برخورد شود. این کارشناس افزود: همان‌طور که می‌دانید، در شهرها و کشورهای مختلف، قوانین و مقرراتی برای ساخت‌وسازها وجود دارد. این قوانین و مقررات تعیین می‌کنند که



مقررات ساخت‌وساز شهری انجام می‌شود، به **سازمان** گفت: عدم‌اجرای بسیاری از این ضوابط و مقررات، مدیریت شهری را مجبور به اقداماتی مانند کنترل مداوم بر ساخت‌وسازها، تعیین ضمانت‌های اجرایی قانونی

برای رعایت ضوابط و مقررات و اخذ جریمه می‌کند. با وجود این اقدامات کنترلی، همچنان هرساله تعداد قابل‌توجهی از تخلّفات ساختمانی در کشور گزارش می‌شود. تخلّفاتی مانند ساخت‌وساز بدون پروانه، عدم‌رعایت اصول ایمنی، تغییر کاربری در حال ساخت‌وساز، نقض نظارت از سوی مسئولان فنی، تراکم زیاد ساختمان‌ها، افزایش ارتفاع بیش از حد ساختمان‌ها و ساخت‌وسازهای خلاف ضوابط، علاوه بر به‌وجود آوردن ناهنجاری‌های ظاهری در شهر، مشکلاتی را برای محیط اجتماعی ایجاد می‌کنند که مسئولان باید بر آن نظارت داشته باشند و فکری به حالش کنند.



از نقض قوانین و مقررات امتناع کنند. این جریمه‌ها مقرر است شامل جریمه‌های مالی قابل‌توجه، تعلیق مجوزها و پروژه‌ها، تعطیلی ساختمان‌های غیرقانونی و حتی محرومیت از فعالیت‌های ساختمانی سازندگان می‌تواند به تشویق ساختمان‌سازان به رعایت استانداردهای پایداری و بهبود کیفیت ساخت‌وساز کمک کند. از طرفی، برای مقابله با تخلّفات ساختمانی، همکاری بین نهادهای مربوطه مانند شهرداری، سازمان‌های نظارتی، نهادهای قضایی و سایر نهادها ضروری است و باید موردتوجه قرار بگیرد.

سخن پایانی

در برخورد با تخلّفات انجام‌گرفته و کاهش آثار آنها، مهم‌ترین اقدامات پیشنهادی در راستای بهبود نظام کنترل ساخت‌وساز را می‌توان در حوزه‌های مدیریت، نظارت و اجرا، برنامه‌ریزی شهری، قانون‌گذاری و آموزش دسته‌بندی کرد. همچنین در تهیه و تصویب ضوابط طرح‌های توسعه (وزارت راه و شهرسازی - وزارت کشور)، توجه به ۲ ویژگی و منطبق بر نیاز بودن ضوابط، تنوع و انعطاف‌پذیری آنها در راستای کاهش انگیزه‌های تخلف امری ضروری است و اهمیت دادن به مسئله آموزش تخصصی افراد ذی‌ربط (مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی؛ سازمان نظام‌مهندسی ساختمان؛ سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) و همچنین آگاهی‌رسانی عمومی (سازمان صداوسیما) در رابطه با لزوم رعایت قوانین در کنار اعمال سیاست‌های تشویقی می‌تواند محرک تأثیرگذاری در راستای نيل خودجوش جامعه به اجرای صحیح ضوابط و مقررات و ساخت اصولی بنا باشد.

چالش‌های بهبود و پایداری شهرها

دارد. لزوم تدوین و اجرای قوانین و مقررات ساختمانی کامل و کارآمد به‌منظور جلوگیری از نقض آنها و همچنین، مکانیزم‌های کنترلی قوی‌تری برای اجرای این قوانین باید فراهم شود تا تخلّفات به‌صورت سریع و موثر پیگیری شوند.

وی با بیان اینکه آموزش و اطلاع‌رسانی مناسب به سازندگان، معماران، مهندسان و عموم مردم در زمینه قوانین و مقررات ساختمانی، تکنولوژی‌های ساختمانی پایدار و مزایای آنها برای محیط‌زیست و اقتصاد شهری نیز اهمیت ویژه‌ای دارد، به **سازمان** گفت: افزایش آگاهی و دانش عمومی می‌تواند به کاهش تخلّفات ساختمانی و ارتقای کیفیت ساخت‌وساز کمک کند.

فیاضی در پایان بیان کرد: همچنین تنظیم مجازات سخت و پیگیری قوی برای تخلّفات ساختمانی باعث می‌شود که افراد و شرکت‌ها

طبق بررسی‌های انجام‌شده، وقوع و تشدید تخلّفات ساختمانی پیامدهای بسیاری در پی دارند که می‌توان مهم‌ترین آثار و نتایج بروز و تشدید تخلّفات را در ابعاد اجتماعی، شهرسازی، خدماتی و زیرساختی، حمل‌ونقل شهری، زیست‌محیطی، ایمنی و پدافند غیرعامل طبقه‌بندی کرد. از جمله مهم‌ترین آثار و تبعات تخلّفات ساختمانی می‌توان به افزایش پیش‌بینی‌نشده جمعیت، کاهش سطح سرویس‌دهی زیرساخت‌ها و تشدید ساختار فضایی نامتعادل توزیع کاربری‌ها، ترافیک، آلودگی شهرها از نظر هوا، صدا و دید بصری، ایجاد مناظر نامناسب شهری، گسترش ساختمان‌های ناایمن، افزایش خطرپذیری شهرها در برابر مخاطرات و... اشاره کرد. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارش خود در راستای برنامه‌ریزی و اقدام در زمینه کاهش تخلّفات ساخت‌وساز ۲ نوع سیاست‌گذاری پیشنهاد داده است؛ یکی کاهش زمینه‌های بروز تخلّف و دیگری اقدامات جدی

نقض قوانین ساختمانی

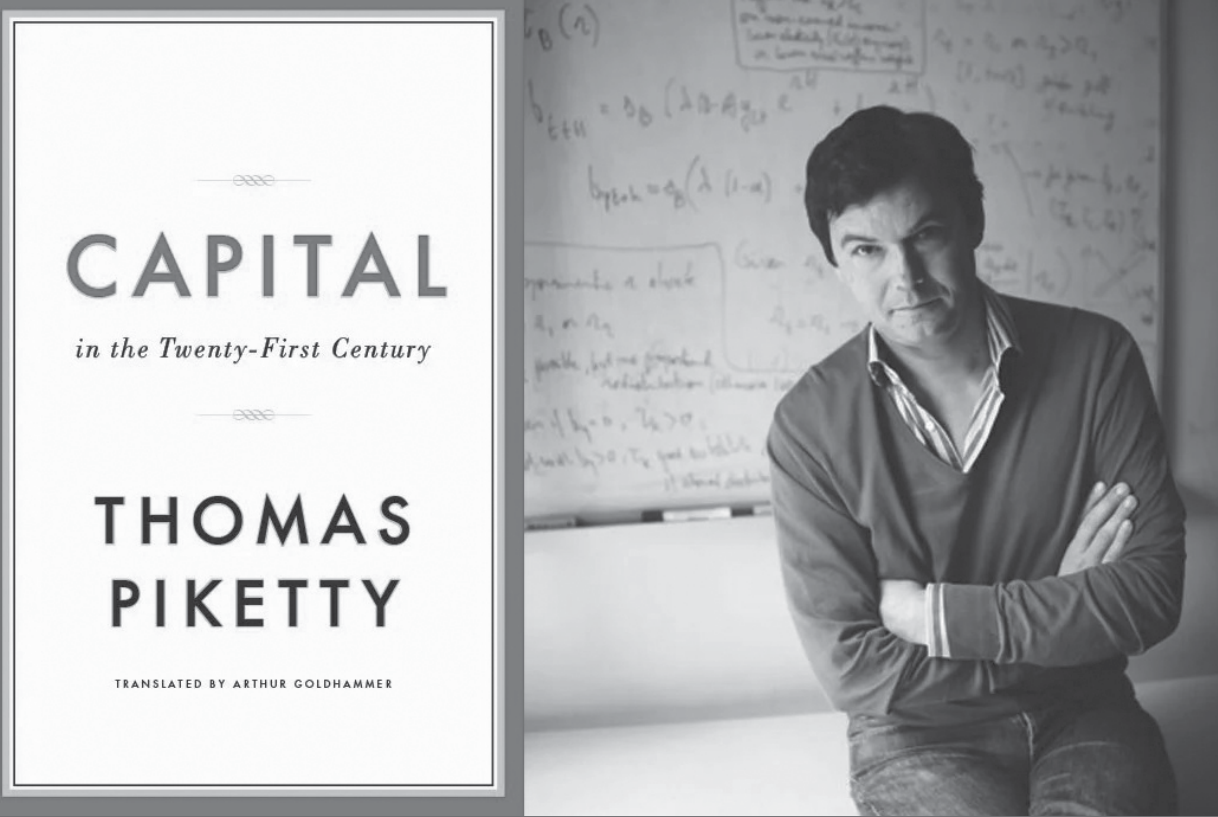
فیاضی خاطر نشان کرد: نوع و شدت تخلّفات ساختمانی در شهرها به عوامل حقوقی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی و نحوه مدیریت شهری وابسته است.

روش عملکرد و برخورد نهادهای مدیریتی، به‌ویژه شهرداری‌ها، نقش مهمی در کنترل تخلّفات ساختمانی و بهبود و پایداری شهرها

تحلیل **صحت** از مطالعه تحقیقی درباره صحت نظریه پیکتی در ایران

افزایش مالیات بر ثروت نابرابری را کاهش می‌دهد

امیرعباس آذرمنند: براساس دیدگاه پیکتی، نرخ عایدی‌های ناشی از ثروت همیشه از نرخ رشد اقتصادی بیشتر و سهمی از درآمد ملی که به سرمایه تعلق می‌گیرد همواره بیش از نیروی کار است. به همین دلیل نابرابری به شکل سیستماتیک و فزاینده رشد می‌کند و راه حل آن وضع مالیات حداکثری بر ثروت است. در یک پژوهش نشان داده شده که بین مالیات بر ثروت و ضریب جینی رابطه منفی وجود دارد، به طوری که یک درصد افزایش مالیات بر ثروت باعث کاهش نابرابری به میزان ۰.۷۲۹ می‌شود. سرعت اثرگذاری سیاست‌های مالیات بر ثروت بر توزیع درآمد کند است، به گونه‌ای که اعمال تغییر مالیات بر ثروت، هر سال تنها ۱۲٪ از کل اثر خود را بر نابرابری نشان می‌دهد. به گزارش **صحت** و به نقل از تحقیق مسعود سعادت‌مهر و افشین بازگیر با عنوان «بررسی تأثیر مالیات بر ثروت بر توزیع درآمد در اقتصاد ایران»، سیاست‌های باز توزیع درآمد یک امر بدیهی در میان نحل‌های متفاوت اندیشه اقتصادی است.



سرمایه در قرن بیست و یکم!

آن چقدر است، می‌بهم باقی مانده است. در مطالعات انجام گرفته در ایران، به مسئله اثرات توزیعی مالیات‌ها به‌طور کلی پرداخته شده، اما به‌طور خاص به بحث مالیات بر ثروت و اثرات توزیعی آن، کمتر توجه شده است. اهمیت ماجرا در این است که رابطه مالیات بر ثروت با نابرابری در ایران یک موضوع مهم برای ارزیابی سیاست‌گذاری‌های مالیاتی است.

حداکثری بر ثروت تا ۸۰ درصد، دولت سهمی بزرگ از آن را مال خود کند. بنابراین، مالیات بر اجزای ثروت با هدف کاهش نابرابری وضع می‌شود. متعاقب این نظریه، تحقیقات مختلفی انجام شده که هر کدام به بررسی تأثیر مالیات بر ثروت در کشورهای گوناگون پرداخته است. در ایران هم مالیات بر ثروت وضع می‌شود، اما اینکه میزان اثرگذاری

بسیست و یکم» این است که نرخ سود سرمایه از نرخ رشد کلی اقتصادی بیشتر و به عدم ثبات در بلندمدت منجر می‌شود. به همین دلیل پیشنهاد می‌کند سیستم مالیاتی بر مبنای میزان ثروت به شکل تصاعدی اقدام به اخذ مالیات کند. هدف از این کار، جلوگیری از انباشت ثروت در دست عده‌ای است. از نظر پیکتی، اساس مشکل ثروت است و باید از طریق مالیات

به‌طور کلی دولت برای تأمین منابع مربوط به فراهم‌سازی زیرساخت‌های ملی و جلوگیری از شکاف طبقاتی زیاد نسبت به وضع و اخذ مالیات‌های گوناگون اقدام می‌کند. در میان مالیات‌های اجتماعی، مالیات بر ثروت از اهمیت خاصی برخوردار است. توماس پیکتی به مسئله نابرابری ثروت و نقش مالیات بر آن می‌پردازد. نظریه اصلی مطرح‌شده در کتاب مشهور او «سرمایه در قرن

چرایی اخذ مالیات از ثروت

بیشتر از محل سرمایه تأمین می‌شود تا از محل کار و انباشت ثروت، بیشتر در میان ثروتمندان رخ می‌دهد. از آنجایی که این روند به گسترش نابرابری منجر می‌شود، پیکتی مدعی است از آنجایی که نرخ عایدی‌های ناشی از ثروت، همیشه بیش از نرخ رشد اقتصادی است، سهمی از درآمد ملی که به سرمایه تعلق می‌گیرد، بیشتر از سهمی است که به نیروی کار تعلق می‌گیرد؛ بنابراین نابرابری به‌صورت سیستمی رشد می‌کند. پیکتی ارث را در این چارچوب مورد ارزیابی قرار می‌دهد. سرمایه یا ثروت از نسلی به نسل دیگر منتقل می‌شود و ادعای مرسوم که در یک نظام مبتنی بر مالکیت خصوصی و حاکمیت بازار، افراد بر اساس توانایی و رقابتی، با تغییر جایگاه طبقاتی روبه‌رو می‌شوند، یکسره رد می‌شود. پیکتی می‌پذیرد که نیروهای همگراکننده و برابر ساز، مانند آموزش و مهارت به‌عنوان کاهنده نابرابری عمل می‌کنند، اما قدرت نیروهای برابر ساز در مقابل ثروت، که عامل اصلی نابرابری است، ناچیز است. به همین دلیل، بهترین راه حل برای حل این مسئله، حمله به اساس مشکل، یعنی ثروت است و این حمله باید از راه مالیات حداکثری بر ثروت انجام شود.

محسوب می‌شود. در مقابل، مخالفان مالیات بر ثروت معتقدند که ثروت، پس‌اندازی است که پس از کسر مالیات بر درآمد و مصرف باقی مانده و به عبارت دیگر، مالیات آن پرداخت شده است و وضع این پایه مالیاتی، به معنای مالیات مضاعف خواهد بود. پیکتی از موافقان اخذ مالیات از ثروت است. او در کتاب سرمایه در قرن بیست و یکم، به بحث نابرابری ثروت و نقش نظام مالیاتی بر آن می‌پردازد. نظریه اصلی مطرح‌شده در کتاب او این است که اگر نرخ سود سرمایه از نرخ رشد کلی اقتصاد بیشتر باشد، این امر موجب انباشت ثروت شده و در بلندمدت باعث بی‌ثباتی خواهد شد. به همین دلیل، پیکتی سیستم مالیاتی را پیشنهاد می‌دهد که بر مبنای میزان ثروت به شکل تصاعدی افزایش پیدا کند.

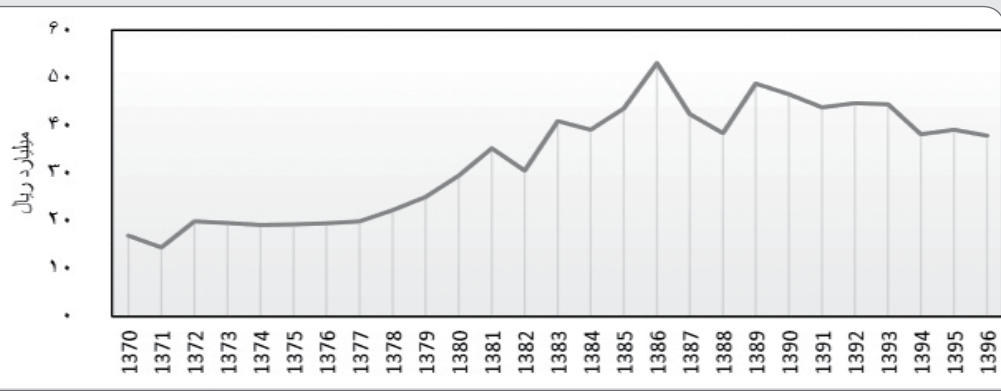
از نظر پیکتی، انباشت ثروت اتفاقی نیست و ذات نظام سرمایه‌داری است و برای مقابله با این پدیده دولت‌ها ملزم به مداخله هستند. پیکتی در بحث خود فرمولی را به کار می‌گیرد که در آن نرخ سود سرمایه با نرخ رشد اقتصادی در ارتباط و وقتی نرخ اقتصادی پایین است، معمولاً ثروت

به یافتن پایه‌های مالیاتی در راستای وضع مالیات بر آنها هستند، باید دلایل منطقی تری برای انتخاب ثروت به‌عنوان یک پایه مالیاتی وجود داشته باشد. مهم‌ترین نظریه این است که هرچه فردی ثروتمندتر باشد، توانایی پرداخت بیشتری هم دارد و به همین دلیل، ثروتمندان باید تعهد مالیاتی بیشتری داشته باشند. در این میان، مالیات بر ثروت باعث کاهش تمرکز بر سرمایه می‌شود و این امر از نظر عدالت اجتماعی مطلوب است. همچنین مالیات بر ثروت به تعبیری پرداخت بابت منفعی است که دارندگان ثروت از دولت دریافت می‌کنند. مالیات بر برخی اجزای ثروت در واقع تدارک راه کم‌هزینه‌تری برای جمع‌آوری بخشی از درآمدهای مالیاتی است. ضمن اینکه، مالیات بر ثروت به تشویق افزایش سپرده‌گذاران به نگهداری دارایی‌های‌شان به شکل مولد خواهد شد.

دیدگاه‌های متفاوتی در زمینه مالیات بر ثروت وجود دارد؛ بعضی موافق مالیات بر ثروت و برخی دیگر مخالف آن هستند. موافقان مالیات بر ثروت معتقدند که توانایی مالی واقعی فرد به‌وسیله درآمد یک سال او نمی‌تواند برآورد شود، بلکه مجموع ثروت، معیار توانایی مالی و پرداخت

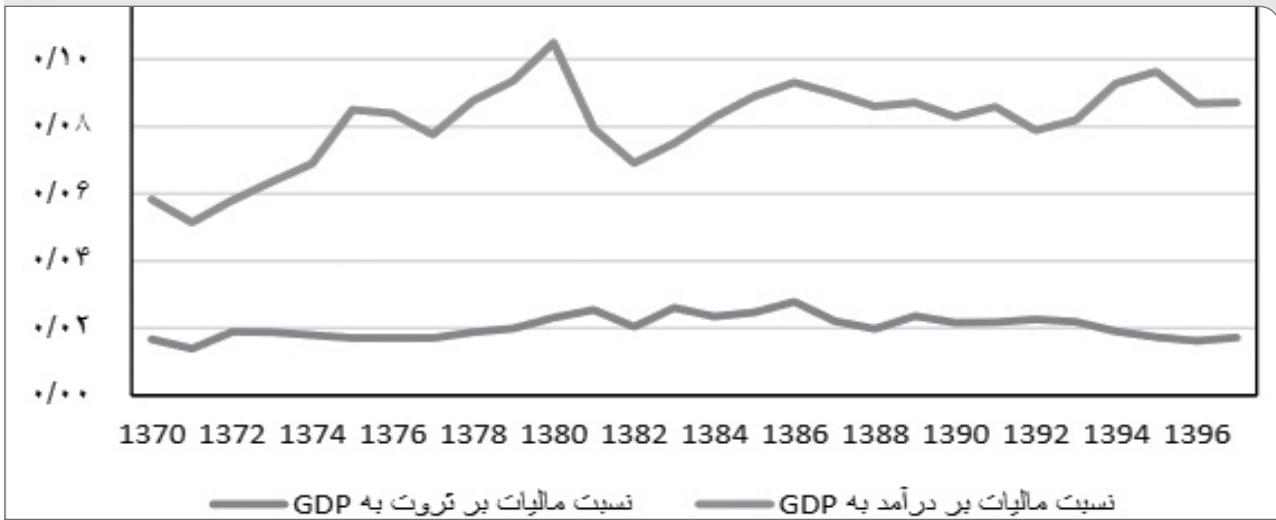
رویکرهای نظری موجود در زمینه مالیات‌ها و توزیع درآمد، بر اهمیت نقش مالیات بر توزیع درآمد تأکید دارند. در ابتدا این رویکردها بر چگونگی انتقال بار مالیاتی و پرداخت‌کننده نهایی مالیات تمرکز داشتند، اما به تدریج بر چگونگی سیاست‌های بودجه‌ای دولت در تأمین حداقل شرایط زندگی متمرکز شدند. دولت‌ها با وضع مالیات‌های مختلف تلاش می‌کنند تا در توزیع دوباره ثروت دخالت کنند. طرفداران نگرش کلاسیک به اقتصادی، توزیع عادلانه بار مالیاتی را بین طبقات مختلف را مطرح می‌کنند. اقتصاددانان مترقی و چپ نیز به تقویت نظام رفاه اجتماعی تأکید می‌کنند. سیاست توزیع درآمد برای اقتصاددانان رادیکال و چپ‌گرا بسیار مهم‌تر از دست‌راستی‌ها است. ثروت بخش خصوصی، مسئله اصلی اخذ مالیات است. هر چند تعاریف متنوعی از ثروت ارائه شده، اما مقصود اصلی از ثروت در یک دیدگاه مالیاتی، اشاره به انواع، اجزا یا مراحل از وجود یا تحقق مالکیت ثروت است که در چارچوب‌های علمی و نظری وضع مالیات بر ثروت روی آنها ممکن است، قطع نظر از اینکه دولت‌ها برای تأمین هزینه‌های خود ناچار

نظریه‌ای که «اغلب» ثابت می‌شود



بررسی میزان دریافت مالیات بر ثروت نشان می‌دهد که میزان آن از سال ۷۰ تا ۸۶ دارای یک روند نسبتاً صعودی بوده است. از سال ۸۶ به نوساناتش به سمت کنترل شدن رفت؛ گرچه در کوتاه‌مدت دامنه نوسانات افزایش یافته، اما از یک روند نزولی برخوردار شده است.

مالیات بر درآمد به تولید ناخالص داخلی، کمتر بوده است. به عبارت ساده‌تر، دامنه نوسانات نسبت مالیات بر درآمد بیش از نسبت مالیات بر ثروت بوده است.



جینی منجر می‌شود، به طوری که افزایش یک واحدی مالیات بر درآمد ضریب جینی را ۱.۳۱۹ درصد کاهش می‌دهد. مقایسه نتایج نشان می‌دهد که مالیات بر ثروت و درآمد در ایران، هر دو موجب کاهش نابرابری می‌شوند و مالیات بر درآمد ضریب اثرگذاری بیشتری از مالیات بر ثروت دارد.

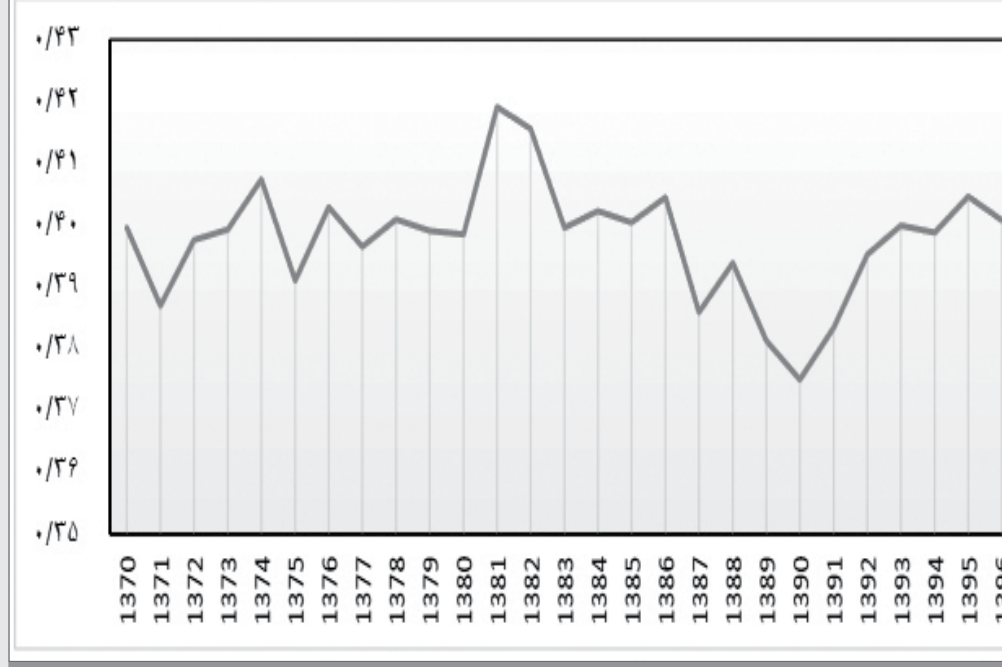
بررسی جزئیات دیگر درآمدهای مالیاتی کشور نشان می‌دهد که از سال ۷۰ به این سو، همیشه نسبت مالیات بر ثروت در قیاس با تولید ناخالص داخلی از نسبت

تحلیل آمارهای این مطالعه نشان می‌دهد که افزایش مالیات بر ثروت، موجب کاهش ضریب جینی و در نتیجه کاهش نابرابری خواهد شد. به همین دلیل، مالیات بر ثروت در ایران به‌عنوان یک عامل برابر ساز عمل می‌کند و نظریه پیکتی در اقتصاد ایران تأیید می‌شود. همچنین، متغیر مالیات بر درآمد به کاهش ضریب

در کشور منجر خواهند شد. در مطالعات انجام گرفته در اقتصاد ایران، بحث اثرات توزیعی مالیات‌ها به‌طور کلی مورد توجه بوده، اما به‌طور مشخص درباره بحث مالیات بر ثروت و اثرات توزیعی آن بر اساس آنچه دیدگاه توماس پیکتی بوده، تحقیقی انجام نگرفته است و در این زمینه یک خلأ مشاهده می‌شود. **موفقیت در بلندمدت** روند ضریب جینی در ایران، صرف‌نظر از نوسانات کوتاه‌مدت، از سال ۷۰ تا ۸۱ افزایش یافته و کاری به‌جایی می‌رسد که سال ۸۱ بالاترین میزان آن برای می‌ماند. از ۸۱ تا ۹۰ در کنار نوسانات کوتاه‌مدت، دارای روند نزولی بوده، به طوری که در سال ۹۰ به کمترین رقم ممکن رسیده است. در طول دهه ۹۰، ضریب جینی بسیار رشد کرد که نشان‌دهنده افزایش نابرابری است.

در سال ۲۰۰۷ میلادی، مطالعه‌ای برای بررسی نقش مالیات بر توزیع درآمد در نروژ انجام شد که نتایج آن نشان می‌دهد که مالیات بر مصرف بخشی زیادی از مالیات را شامل می‌شود، اما مالیات بر ثروت اثرات اجتماعی بیشتری دارد. در مطالعه‌ای مشابه در دانمارک، مالیات بر ثروت اثرات ناچیزی در توزیع رفاه در این کشور اروپایی داشته است.

بیشتر مطالعات انجام گرفته در کشورهای غربی، نظریه پیکتی را اثبات می‌کند و تنها یک مطالعه در آلمان نشان می‌دهد که افزایش مالیات بر ثروت به کاهش رشد و اشتغال منجر می‌شود و در عین حال اثرات چشمگیری در رفاه عمومی نخواهد داشت. در ایران مطالعه‌ای که در سال ۱۳۸۷ انجام شده، نشان می‌دهد؛ مالیات بر دستمزد موجب بهبود توزیع درآمد در ایران شده است. در مطالعه‌ای دیگر مشخص شده است که افزایش مالیات‌های مستقیم و کاهش مالیات‌های غیرمستقیم به بهبود توزیع درآمدها



تمرکز بیشتر بر مالیات بر ثروت

درآمد نشان می‌دهد که می‌تواند بیانگر آن باشد که سیاست‌های مالیات بر ثروت، در زمینه کاهش نابرابری، در بلندمدت خود را نشان می‌دهند و به همین دلیل سیاست‌گذاران برای اعمال این سیاست‌ها، انتظار کاهش محسوس نابرابری را در سال‌های اول نداشته باشند. در این میان، می‌توان در کوتاه‌مدت از مالیات بر درآمد استفاده کرد و برای استفاده از اثرات دیرپای سیاست‌گذاری، به مالیات بر ثروت تکیه کنند.

بانکی، مالیات بر اوراق بهادار و سایر پایه‌های مالیات بر ثروت شود. همچنین، با جست‌وجوی پایه‌های جدید مالیات بر ثروت، مانند مالیات بر ارزهای دیجیتال و مالیات بر خودروهای لوکس، می‌توان زمینه توزیع بهتر درآمد و ثروت را هم پیدا کرد. از آنجایی که زمان اثرگذاری این سیاست کند است، برای تأثیر اعمال سیاست مالیات بر ثروت، پس از گذشت ۸ سال تمام اثر خود را بر توزیع

معضلات تبدیل می‌شوند، راه‌حلی ندارند. با این همه، برای کاهش نابرابری، استفاده از روش مالیات بر ثروت که از نسوی پیکتی مطرح شده، می‌تواند هم‌زمان با کاهش فاصله طبقاتی به افزایش درآمدهای مالیاتی دولت و متقابلاً کاهش کسری بودجه نیز بینجامد. این امر باید به‌نحوی باشد که با نرخ‌های بالاتر مالیات بر ثروت که شامل مالیات بر ارث، مالیات بر املاک، مالیات بر سود سپرده‌های

در حالی نظریه توماس پیکتی که از افزایش مالیات بر ثروت برای کنترل نابرابری، دفاع می‌کند، در ایران به‌اثبات می‌رسد که پژوهش‌هایی در سال ۲۰۰۱ در نروژ، ۲۰۱۸ در سوئیس و ۲۰۱۹ در ایالات متحده هم به تأیید نگاه پیکتی رسیدند. این یافته‌ها در شرایطی طرح می‌شوند که ایران با شکاف طبقاتی بزرگی مواجه است و به نظر می‌رسد دولت‌ها برای مقابله با این شکاف که به انواع

کارشناسان اقتصاد در گفت و گو با **سنت** در پیش بینی نرخ تورم:

تداوم تورم ۴۰ درصدی محتمل است



باشد، همچنان تقاضای بازار متناسب با گذشته است و به تعبیری وضعیت بحرانی نیست، اما براساس شواهد در ایران چنین نشد و قدرت خرید به اندازه تورم افزایش پیدا نکرد؛ در نتیجه به راحتی قابل مشاهده است که افراد در تامین حداقل نیازهای خود دچار مشکل هستند و بازار هم در رکود به سر می برد؛ یعنی کالایی وجود دارد که متقاضی آن ناتوان از تهیه آن است.

● اگر بپذیریم تورم نیاز به پول را افزایش می دهد، آیا افزایش نقدینگی نمی تواند پاسخی به این نیاز باشد؟

در عمل نبوده و نتوانسته باشد. هرچند به قول معروف افزایش قیمت کالا منجر به رشد تقاضا برای پول می شود، اما رشد نقدینگی به شکل سال های گذشته، مشکل را حل نمی کند و به اصطلاح نیاز تولیدکننده به نقدینگی بیشتر، رفع نخواهد شد. به نظر می رسد مشکل آنجاست که در کل حمایت درستی از تولید و تقویت تولیدکنندگان صورت نگرفته است. در صورت عرضه کافی یک کالا یا یک خدمت، رشد تولید به عامل اصلی رشد نقدینگی تبدیل می شود و در این فرآیند دیگر گرانی رخ نخواهد داد.

● وزرا و مدیران ارشد اقتصادی چه نقشی در تشدید یا تخفیف مشکلات امروز دارند؟

سهام آنها، هرچند ۱۰۰ درصد نیست، اما نسبتاً بزرگ است. وزرا و مدیرانی که امروز در بخش اقتصادی سکان امور را به دست گرفته اند، همگی اقتصاد خوانده اند و نسبت به مسائل اقتصادی آگاهی دارند، اما موضوع تنها آگاهی یا توان مدیریتی نیست و مشکلات مطرح در حوزه دیپلماسی نیز موافقی در بخش بازرگانی بین المللی به وجود آورده که رفع آنها قطعاً به سود کشور خواهد بود.

● عملکرد رئیسی در قبال مدیران اقتصادی دولتش چگونه بود؟

حدود نیمی از اعضای دولت در ۲ سال ابتدایی تغییر کرده و همان طور که همه مشاهده کردند، بیشتر این تغییرات در بخش اقتصادی تیم دولت بود؛ یعنی از رئیس کل بانک مرکزی تا رئیس سازمان برنامه و بودجه و البته وزیر صنعت، معدن و تجارت تغییر کردند. تغییر افراد زمانی می تواند منشأ تغییرات جدی باشد که در رويه ها و رویکردها نیز تغییراتی ایجاد شود و اصلاح امور تنها به تغییر افراد خلاصه نشود. چیزی که با وجود تغییرات نسبتاً گسترده در دولت مشاهده نمی شود، تغییر رویکردی است که در ۲ سال گذشته بر دستگاه اجرایی کشور حاکم بوده و به نظر می رسد در ماه های آینده هم این وضعیت ادامه داشته باشد.

چون تحریم های ظالمانه یا عضو نشدن در FATAF اجازه کاهش و منطقی شدن نرخ تورم را نمی دهند. اهمیت مسئله مذاکره و تلاش برای حل فوری تر مسئله با استفاده از دیپلماسی نیز از این مهم نشأت می گیرد. به هر روی هزینه ای که تحریم ها به اقتصاد کشور و به طور خاص سفره های مردم وارد می کند، همین فشارهایی است که متأسفانه از سال ۹۰ تا امروز، در بیشتر سال ها به اقتصاد و مردم ایران تحمیل شده است؛ بنابراین تا زمانی که این موانع بازرگانی در مقابل اقتصاد کشورمان وجود دارد، ناچار خواهیم بود که برای رفع مشکلات مختلف، به انتشار بیش از اندازه اسکناس و در واقع به رشد نقدینگی دامن بزنیم.

● براساس آمار همواره نرخ رشد نقدینگی در ایران بسیار زیاد بوده و هست، اما مدتی است با اعتراضات تولیدکنندگانی مواجهیم که در تامین مالی بنگاه ها دچار مشکل هستند. چگونه با وجود افزایش نقدینگی، تامین مالی تولید دشوار است؟

این نکته درست و به راحتی قابل مشاهده است. کافی است کسی به شهرک های صنعتی یا بنگاه های تولیدی کشور سر بزند و از تولیدکنندگان درباره وضعیت آنها سوال کند. به سرعت متوجه خواهد شد که تولیدکنندگان در تامین مالی یا گاه تامین سرمایه در گردش دچار مشکل شده اند و نمی توانند به درستی امور مالی خود را مدیریت کنند.

مشکل این است که وقتی نقدینگی رشد می کند، به تورم دامن می زند و این امر به معنای افزایش گرانی ها در بازارهای مختلف است. در این میان تولیدکنندگان برای ادامه تولید مجبور به تهیه مواد اولیه با قیمت هایی بیش از گذشته هستند که این نیز به معنای نیاز به سرمایه بیشتر است.

این سرمایه یا باید با کمک تسهیلات بانکی تامین شود یا از طریق فراهم آوردن زمین های جذب سرمایه؛ این در حالی است که در سال های گذشته نرخ سرمایه گذاری منفی شده یا به عبارت دیگر میزان جذب سرمایه در اقتصاد از میزان استهلاک ماشین آلات تولید کمتر بوده است. در این وضعیت تامین مالی بنگاه ها بسیار دشوار شده است.

● از سمت تقاضا چطور به این ماجرا می نگرید؟

از سمت تقاضا هم تضعیف قدرت خرید خانواده ها را شاهد بوده ایم. به طور مثال برای خرید یک خودرو ارزان باید حدود ۲۰۰ میلیون تومان پول داشت، این در شرایطی است که چند سال پیش رقمی به مراتب کمتر از این برای تهیه خودرو نیاز بود. در این وضعیت، چنانچه حقوق و دستمزد افراد (به عنوان مهم ترین منبع آورده مالی در کشور) متناسب با این تورم عمومی بالا رفته

مواجه کند. ● پیش بینی شما از نرخ تورم تا پایان سال چیست؟

من به چارچوب بحث همتی باور دارم. فکر می کنم ارزیابی ایشان درست است و از قضا فکر می کنم نرخ تورم بر مبنای سناریوی اول که حدود ۳۶ درصد است، محقق نمی شود، زیرا تحقق ۷ ماه تورم میانگین ماهانه یک درصدی از نظر من چندان محتمل نیست؛ به همین اعتبار فکر می کنم تورم تا پایان سال همچنان بیش از ۴۰ درصد باشد.

● همواره تحریم ها موجب کاهش درآمدهای ارزی به ویژه از طریق فروش نفت خام شده و بسیاری از کارشناسان این کاهش درآمدهای ارزی را یکی از عوامل گرانی و تورم می دانند. همتی در بخشی دیگر از اظهاراتش بر این امر تأکید کرده که در دولت فعلی فروش نفت ۳ برابر شده است. چگونه فروش نفت ۳ برابر می شود، اما تورم به شکل فزاینده افزایش می ماند؟

با بررسی جزئیات اقتصاد کشور در سال های گذشته، ۲ دلیل برای توضیح این مسئله می یابیم. یک دلیل را باید در روند شتابان رشد نقدینگی جستجو کنیم. در سال های گذشته نرخ رشد نقدینگی به شکلی بی محابا افزایشی بوده به گونه ای که رسیدن آن به کاتال ۳۰ درصدی فعلی یک دستاورد برای رئیس کل بانک مرکزی و حتی وزیر اقتصاد محسوب می شود. این روند شتابان افزایش نقدینگی به خودی خود زمینه و بستر تورم بالا می شود.

از سوی دیگر فروش نفت ۳ برابر شده، اما نباید تصور کنیم که درآمد ارزی هم ۳ برابر شده است. چنانچه ایران در یک وضعیت نرمال قرار داشت و تحریم های ظالمانه گریبان اقتصاد ما را نگرفته بود و البته نرخ نفت هم در مقایسه با گذشته تغییر چندانی نمی کرد، می شد این نتیجه را گرفت، اما به دلیل تحریم های ظالمانه آمریکا، ایران امکان دسترسی به منابع ارزی خود را ندارد و حل این مسئله به رفع تحریم ها گره خورده است.

همچنین اگر بخشی از این منابع به هر شکلی در اختیار دولت یا واردکنندگان ایرانی قرار بگیرد هم، به دلیل اعمال تحریم ها، هزینه واردات کالا بالاتر از شرایط غیر تحریمی است؛ در نتیجه مصرف کننده نهایی یا تولیدکننده داخلی که نیازمند تامین مواد اولیه برای تولید است، مجبور به تهیه مواد اولیه با هزینه بیشتری است. این نیز دلیل دیگری است که با وجود افزایش فروش نفت، ثبات اقتصادی ممکن نشده است.

● این استدلال شما به این معناست که میزان فروش نفت به دلیل موانع نقل و انتقال ارز، موجب گشایش نخواهد شد؟ من فکر می کنم بانوجه به وضعیتی که وجود دارد، همواره موافقی

یک اقتصاددان ضمن اشاره به روند رشد نقدینگی و تورم همزمان در کشور تصریح می کند: «مشکل این است که وقتی نقدینگی رشد می کند، به تورم دامن می زند و این امر به معنای افزایش گرانی ها در بازارهای مختلف است. در این میان تولیدکنندگان برای ادامه تولید مجبور به تهیه مواد اولیه با قیمت هایی بیش از گذشته هستند که این نیز به معنای نیاز به سرمایه بیشتر است. این سرمایه بیشتر یا با کمک تسهیلات بانکی باید تامین شود یا از طریق فراهم آوردن زمین های جذب سرمایه؛ این در حالی است که در سال های گذشته با روند منفی نرخ سرمایه گذاری مواجه شده ایم؛ به عبارت دیگر میزان جذب سرمایه در اقتصاد از میزان استهلاک ماشین آلات تولیدی کمتر بوده است. در این وضعیت تامین مالی بنگاه ها بسیار دشوار شده است.» هادی حق شناس، عضو هیات علمی دانشگاه و نماینده سابق مجلس شورای اسلامی در گفت و گو با **سنت** عنوان می کند: «تحقق تورم میانگین ماهانه یک درصدی از نظر من چندان محتمل نیست؛ به همین اعتبار فکر می کنم تورم تا پایان سال همچنان بیش از ۴۰ درصد باشد.» آنچه در ادامه می خوانید متن کامل گفت و گو با **سنت** این کارشناس اقتصاد است.

● نرخ تورم یکی از مهم ترین شاخص های سنجش وضعیت اقتصاد کشور و معیشت مردم به شمار می رود. بر همین اساس کاهش نرخ تورم همواره در اولویت برنامه همه دولت ها قرار دارد. چندی پیش نیز ناصر همتی، از تحقق نرخ تورم ۳۶ تا ۴۶ درصدی تا پایان سال سخن گفت. چقدر پیش بینی او از نظر فنی دقیق است؟

پیش بینی رئیس کل پیشین بانک مرکزی، از نظر فنی مشکلی ندارد و کاملاً دقیق است. او این ارقام را منتشر کرده و در ۴ سناریو دست به پیش بینی نرخ تورم سالانه امسال زده است. از نظر ریاضی ارقامی که او محاسبه و اعلام کرده، دقیق هستند. حال ممکن است کسی بگوید چرا همتی با پیش فرض تورم ماهانه یک تا ۴ درصدی برای ۷ ماه پیش رو، سناریوهایی را ارائه کرده است.

بررسی تورم ماهانه ۵ ماه نخست سال نشان می دهد، بهترین عملکرد تورم ماهانه در تیر با نرخ ۲ درصدی حاصل شد. جالب اینکه دولتمردان از این مسئله بسیار ذوق زده شدند و در بوق و کرنا کردند که تورم کاهش یافته است. پس از یک ماه و در گزارش مربوط به تورم مرداد، تورم ماهانه با رشدی ۰.۴ درصدی به ۲.۴ درصد افزایش یافت و نرخ تورم نقطه به نقطه هم دوباره افزایش پیدا کرد و به ۴۰ درصد نزدیک شد.

به این ترتیب چنانچه ارقام تورم ماهانه را در ۴ حالت یک تا ۴ درصدی در فرمول مربوطه بگذاریم، نرخ تورم در پایان سال در بهترین حالت ۳۶ درصد خواهد بود و اگر تورم ماهانه ۴ درصد باشد، رقم این شاخص به بیش از ۴۶ درصد هم خواهد رسید. به هر حال من پیش بینی همتی را قبول دارم و فکر می کنم در مجموع ارزیابی رئیس سابق بانک مرکزی منطقی و درست است.

● تورم در چه بخش هایی بیشتر خواهد بود؟

من فکر می کنم نرخ تورم همان طور که از ابتدای سال ۱۴۰۱ تا امروز در حال تجربه هستیم، در بخش هایی که به هزینه روزمره افراد و خانوار مربوط می شود، شتابانی فزاینده خواهد داشت. به باور من، تورمی که کشور اکنون با آن دست و پنجه نرم می کند، تورمی است که فشار متمرکز آن بر دهک های کم درآمدی جامعه خواهد بود. محاسبات مختلف نشان می دهد حدود نیمی از هزینه زندگی افراد در پایتخت، مربوط به تامین سرپناه است و حدود یک سوم درآمد خانوار نیز در بخش خوراکی ها و آشامیدنی ها هزینه می شود. همین دو بخش پیش از تورم در ایران هستند و همان طور که مشاهده می کنیم وضعیت مستأجران کشور هر روز دشوارتر از گذشته می شود. در بخش خوراکی هم با حذف ارز ترجیحی، با جهش نرخ برخی کالاها مواجهیم؛ بنابراین همان طور که گفتیم، تورم موجود در کشور از جنس تورمی است که ممکن است معیشت فرودستان را با مشکل

فرم اشتراک

متقاضیان محترم شهرستان ها برای اخذ اشتراک از طریق دفاتر سرپرستی و نمایندگی های روزنامه **سنت** و روزگار معدن در مراکز استان ها و شهرستان ها اقدام فرمایند و یا به شماره ۸-۰۶۰۵۳۰۱۰۸۸۱ اطلاع دهند.

مشخصات مشترک
نام و نام خانوادگی:
عنوان موسسه:
تلفن ثابت یا تلفن همراه:
آدرس:
کد پستی:

چنانچه تمایل به اخذ اشتراک و دریافت روزنامه **سنت** و **روزگار معدن** دارید لطفاً فرم را تکمیل و وجه اشتراک به حساب شماره ۰۲۲۴۱۷۴۱۰۵۰۰ و یا شماره کارت ۷۰۷۲-۹۹۹۷-۹۹۱۸-۶۰۳۷ نزد بانک ملی به نام موسسه فرهنگی مطبوعاتی گسترش صنعت، معدن و تجارت واریز نمایید. اصل و کپی فیش واریزی را به همراه فرم اشتراک به نشانی خبابان قائم مقام-کوچه آرادگان شماره ۲۶ ارسال یا برای تسریع امور فرم و فیش مربوط را به شماره ۸-۰۶۰۵۳۰۱۰۸۸۱ ارسال نمایید.

لطفاً به این نکات توجه فرمایید:

- در صورت تمایل به دریافت نسخه های بیشتر خواهشمند است در این قسمت (..... نسخه) مشخص نمایید.
- روزنامه مشترکین تهران، هر روز از ساعت ۷ تا ۳:۱۰ صبح توسط پیک تحویل می گردد.

هزینه ارسال در تهران رایگان است

هزینه اشتراک	روزنامه صمت	روزنامه روزگار معدن
۱ ماهه	۲۲۰,۰۰۰ تومان	۶۶,۰۰۰ تومان
۳ ماهه	۶۶۰,۰۰۰ تومان	۱۹۸,۰۰۰ تومان
۶ ماهه	۱,۳۲۰,۰۰۰ تومان	۳۹۶,۰۰۰ تومان
۹ ماهه	۱,۹۸۰,۰۰۰ تومان	۵۹۴,۰۰۰ تومان
۱۲ ماهه	۲,۶۴۰,۰۰۰ تومان	۷۹۲,۰۰۰ تومان



از نمایش تا
بهره اقتصادیسجاد غضنفری نیا
کارشناس مهندسی فضای

با تولد ماهواره‌ها، اطلاعات منحصر به‌فردی از زمین به انسان مخابره شد؛ اطلاعاتی که به انسان کمک بیشتری در آمایش سرزمین و پیش‌بینی‌های اقلیمی می‌کند. طبق مطالعات انجام گرفته، ماهواره‌ها براساس ماموریت و نوع کاربردها در ۷ نوع ارتباطی و مخابراتی، هواشناسی، موقعیت‌یابی و ناوبری، تحقیقاتی، نظامی، جاسوسی و ماهواره‌های شناسایی یا مشاهده زمین تقسیم می‌شوند. در همین راستا، شرکت‌های دانش‌بنیان زیادی هم در سراسر دنیا تلاش کردند، فعالیت‌های گسترده‌ای در این عرصه داشته باشند و امروزه آنها به فناوری نانوماهواره دسترسی پیدا کرده‌اند؛ ماهواره‌هایی با ابعاد بسیار کوچک که ضمن اینکه مشکلات ماهواره‌های بزرگ را نداشته‌اند، اقتصادی‌تر هستند و ویژگی‌های منحصر به‌فردتری دارند.

پرتاب نانوماهواره در صنعت فضایی دنیا، ابتدا برای نمایش فناوری در فضا مطرح شد. به‌عبارت دیگر، سازمان‌های فضایی برای نمایش فناوری‌های جدید در مدار زمین، از ماهواره‌هایی با ابعاد کوچک‌تر استفاده می‌کردند. در واقع، در کنار ماهواره اصلی، نانوماهواره‌ها هم روی پرتابگر قرار می‌گرفت تا فرصت حضور در فضا را پیدا کند. پس از مدتی، دانشمندان به این نتیجه رسیدند که فارغ از نمایش فناوری می‌توان استفاده‌های بهتری هم از این نوع ماهواره‌ها داشت، به‌گونه‌ای که بتوان کاربردهای فناورانه آن را در زندگی بشر عملی کرد. گفتنی است، نانوماهواره‌ها از میکروماهواره‌ها، کوچک‌تر هستند و جرم آنها تا ۱۰ کیلوگرم است.

باتوجه به اینکه در یک پروژه فضایی، مسئله اصلی هزینه پرتاب ماهواره است؛ استفاده از سامانه‌هایی که به‌لحاظ جرمی و وزنی سبک‌تر هستند، هزینه کمتری را برای شرکت‌ها یا سازمان‌های فضایی رقم می‌زند؛ بنابراین این فرصت در ابتدای کار از سوی صنایع پیشرو مورد استفاده قرار گرفت.

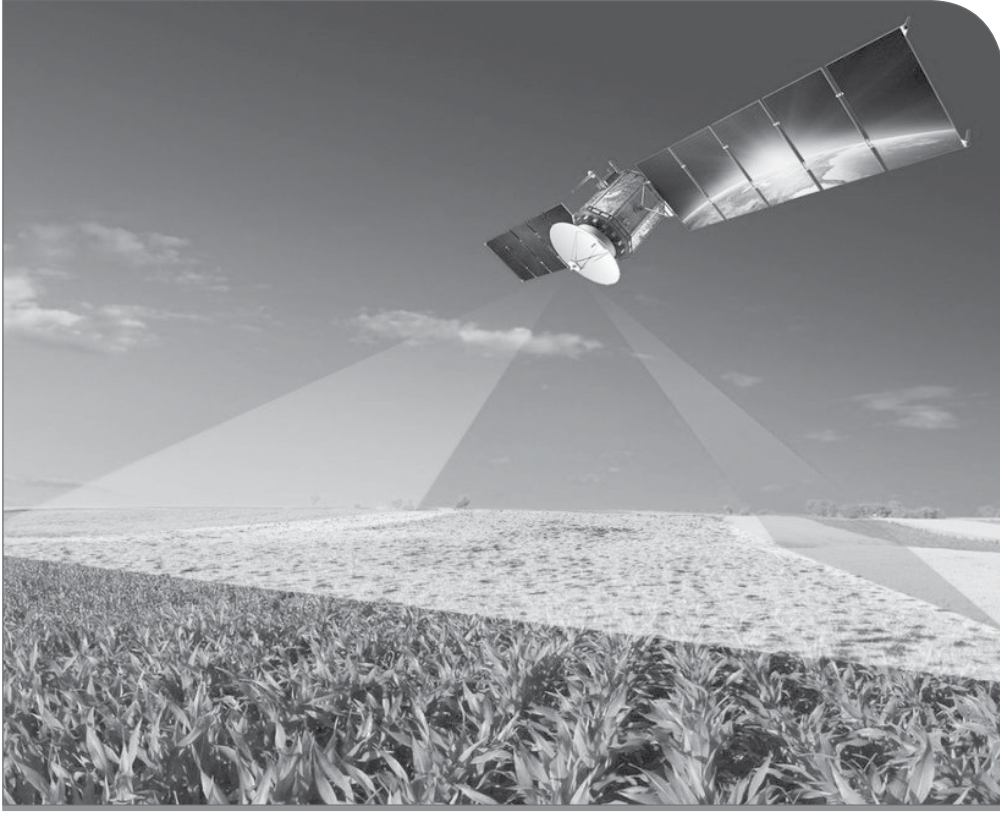
با پیشرفت تجهیزات الکترونیک، برنامه‌های فضایی رویکرد بهره‌بردارانه گرفت و سازمان‌های فضایی ترجیح دادند، از این تجهیزات برای توسعه فعالیت‌هایی که تاثیر زیادی بر زندگی بشری دارند، استفاده کنند. آغاز کار نانوماهواره‌ها با خدمات مخابراتی شروع شد و در حال حاضر ماموریت‌های دیگری با استفاده از این ماهواره‌ها انجام می‌شود. گفتنی است، تجهیزات الکترونیک که سازندگان در نانوماهواره‌ها به کار می‌گرفتند، به‌طور دقیق همان تجهیزاتی بود که در تلفن‌های همراه و تلویزیون‌ها استفاده می‌شد، به‌همین دلیل ساختن بدنه نانوماهواره‌ها در عمل کار سختی نبود. ماموریت‌محور کردن این نوع ماهواره‌ها در صنعت فضایی باعث شد، نقش نانوماهواره‌ها پررنگ‌تر و جدی‌تر از پیش مورد بررسی قرار گیرد؛ به‌گونه‌ای که امروزه این ماهواره‌ها جای بسیاری از ماهواره‌های بزرگ را گرفتند و کشورها به‌ویژه در قاره اروپا، به‌نوعی ظرفیت‌سازی کردند تا منظومه‌ای از نانوماهواره‌ها، در مدارهای زمین شکل بگیرد. با پیشرفت تجهیزات در ساخت نانوماهواره‌ها، با مجموعه‌ای از سخت‌افزارهایی مواجهیم که عملکردی در حد ماهواره‌های بزرگ دارند؛ کیفیت خروجی آنها در ماموریت‌های مخابراتی چه از نظر سنجشی و چه از لحاظ اندازه‌گیری‌های دقیق، مطلوب است، به‌گونه‌ای که می‌تواند به‌شدت مورد استفاده زندگی روزمره بشر واقع شود.

فعالیت‌های ماهواره‌ای در کشور زمانی آغاز شد که نانوماهواره‌ها در جهان شناخته نشده بودند؛ حتی پرتاب‌های اشتراکی هم چندان انجام نمی‌گرفت، به‌همین دلیل، ورود به صنعت فضایی در ایران با پرتاب مستقل ماهواره‌ها همراه بود. علاوه بر آن، به‌علت نبود زیرساخت‌های مناسب، امکان اینکه سریعاً نانوماهواره‌ها بروند، وجود نداشت. باتوجه به رفح راهبردهای بالادستی، توسعه فناوری فضایی منوط به رفح نیازها بوده که نتایج مشخصی هم داشته است، به‌همین سبب، توجه چندانیه به نانوماهواره‌ها نداشتند. در کل، توسعه فناوری فضایی در کشور باتوجه به راهبردهای مورد نظر چندان بر بنیای توسعه نانوماهواره نبود. باوجود رویکردهای مشخص در صنعت فضایی ایران، نانوماهواره‌ها زودتر از آنچه فکرش را می‌کردیم؛ جای خود را در کشور پیدا کرد. در ابتدای امر، با اهداف آموزشی در دانشگاه‌ها مورد استفاده قرار گرفت و به‌راحتی توانست جایگاه خود را به‌عنوان یک بازیگر صنعتی در صنعت فضا پیدا کند. گفتنی است، امروزه شرکت‌های دانش‌بنیانی تاسیس شده‌اند که در این راستا فعالیت تخصصی می‌کنند. از آنجایی که ساختار کشور در توسعه فناوری فضایی بازارمحور نبوده و نیست، تولیدات این حوزه خریداری نداشته و از طرفی هم، کاربرد مشخصی هم برای آن تعریف نشده است، به‌همین دلیل چنین اکوسیستمی نمی‌تواند پایداری چندانیه داشته باشد. در این شرایط، تاثیر افرادی که به ایجاد یک بازار واحد برای این صنعت فکر می‌کنند، انکارنشده است. هدف این است که سازندگان و صاحبان فناوری بتوانند جایی برای تبادل و عرضه داشته باشند.

مشکل بعدی در توسعه نیافتن نانوفناوری‌ها در صنعت فضایی کشور، نبود زیرساخت‌های لازم، هم به‌لحاظ سخت‌افزاری و نرم‌افزاری و هم به‌لحاظ مشاوره‌ای است. به‌صورت کلی، زیرساخت‌های مناسب در فضای کسب‌وکار نداریم. اگر کشورهای موفق در این زمینه توانستند، بازار و صنعتی با سودهای چندبرابری ایجاد کنند، دلیلش به ایجاد زیرساخت‌های مناسب در هر کسب‌وکار پیش از هر اقدامی برمی‌گردد.

کاربرد داده‌های ماهواره‌ای در تدوین برنامه‌های آمایشی را بررسی کرد

عصر سلطه ماهواره‌ها



انسان جزئی از محیط‌زیست است و بدون مواهب طبیعی آن نظیر آب، خاک و هوا زنده نمی‌ماند. در کل، هر آنچه در چرخه طبیعت وجود دارد، برای ادامه زیست انسان ضروری است، اما مخاطرات ناشی از فعالیت‌های اکولوژیکی در برخی موارد موجب آزار و حتی نابودی بخشی از محیط‌زیست و مولفه‌های زیستی می‌شود. بنابراین، پیشرفت علم و فناوری به‌منظور پیش‌بینی مخاطرات طبیعی می‌تواند کمک زیادی به حفاظت از این عرصه‌های طبیعی کند تا هم سلامت انسان و هم منابع طبیعی حفظ شود. بی‌شک علم و فن سنسجش از دور کمک‌های زیادی به بشر برای پیش‌بینی این مخاطرات کرده است. امروزه ماهواره‌ها بسان یک ابزار جادویی هر آنچه را در فرآیند سنسجش از دور مورد نیاز است، به انسان برای برنامه‌ریزی محیطی و آمایش سرزمین می‌دهد. بنابراین، می‌توان مدیریت دقیقی‌تری بر منابع طبیعی داشت. از این رو شاید پربیراه نباشد که نام دنیای امروز را عصر سلطه ماهواره‌ها بنامیم، چراکه روز به‌روز به میزان دقت سنسجندها افزوده می‌شود. هر مولفه قابل اندازه‌گیری در این کره آبی و خاکی در اندازه‌گیری و پایش این سنسجندها قرار می‌گیرند. در واقع، مدیریت منابع طبیعی و آمایش سرزمین یکی از ضروریات امروزی بشر است که داده‌های ماهواره‌ای نقش مهمی در دقت برنامه‌ریزی‌ها دارند. **سجت** در این گزارش به نقش اطلاعات ماهواره‌ای در آمایش سرزمین و پیش‌بینی مخاطرات محیطی به‌منظور کاهش خسارت‌های محیطی پرداخته است.

تقریباً هیچ چیز از چشم سنسجندها پنهان نیست

فضایی بیشتر ابعاد سیاسی داشت و این بار فضای کیهانی عرصه قدرت‌نمایی کشورهای جنگ‌طلب شده بود، اما چند سالی بعد از سوت پایان این رقابت‌ها پرتاب‌ها به فضا رنگ پژوهش و کاوش به خود گرفت. در واقع، این بار دانشمندان می‌خواستند از چشم فضا به زمین نگاه کنند، به‌همین دلیل روز به روز تعداد ماهواره‌های سنگین با قدرت سنسجندهای بالا در مدار زمین افزایش یافت. این گونه بود که عصر دوم و سوم فضا هم پدیدار شد. در این دوران، گروه‌های مردم‌نهاد در قالب انجمن‌های ترویجی به ارائه و آموزش دانش فضایی در جامعه پرداختند و شاخه‌هایی از

اسپونتنیک یک؛ نخستین ماهواره روسی که با پرتاب آن به فضا، سوت آغاز رقابت‌های فضایی میان ۲ جناح غرب و شرق کره زمین، یعنی ایالات متحده آمریکا با اتحاد جماهیر شوروی (روسیه) زده شد. بعد از این پرتاب رقابت‌های فضایی که به جنگ سرد معروف است، شکل گرفت. طولی نکشید که امریکایی‌ها با ارسال ماهواره اکسپلورر پاسخ در خوری به شوروی دادند و این گونه بود که نزدیک به دهه جنگ‌های فضایی طول کشید و دست‌آخر با سفر انسان به کره ماه از سوی ناسا، شوروی به‌عنوان بازنده در رقابت‌های فضایی به عصر جنگ سرد پایان داد. عصر جنگ سرد و رقابت‌های

اطلاعات ماهواره‌ای، بازوی مدرسان دانش‌بنیان‌ها

ایجاد ارزش افزوده

این فعال در عرصه فناوری‌های فضایی با تاکید بر اینکه کار در حیطه فناوری‌های فضایی می‌تواند برای بیشتر سازمان‌ها ارزش‌افزوده تولید کند، گفت: نبود شناخت از این نوع فعالیت‌ها و امکانات راهبردی، عامل اصلی بی‌مهری نسبت به دانش‌بنیان‌هایی است که در عرصه فناوری‌های فضایی فعالیت می‌کنند. در حقیقت، یکی از معضلاتی که باعث می‌شود دستاوردهای دانش‌بنیان‌ها نادیده گرفته شود، این است که اغلب نهادهای دولتی به‌روز نیستند و از فعالیت‌های نوآورانه کمتر استقبال می‌کنند و معمولاً برای حل مشکلات زیست‌محیطی از ابزارهای استفاده می‌کنند که آسیب بیشتری به محیط وارد می‌کند.

اهمیت بازارسازی و بازاریابی

عاشورزاده با اشاره به اهمیت بازارسازی و بازاریابی برای بکارگیری دستاوردهای دانش‌بنیان‌ها گفت: معضل اصلی در بازاریابی، محصولاتی است که اغلب شرکت‌های دانش‌بنیان برای حل مشکلات زیست‌محیطی دارند، اما استقبال چندانیه از آنها نمی‌شود. در حالی که در بیشتر کشورهای پیشرو، اقدامات جدی‌تری برای بکارگیری تولیدات فناوری‌های فضایی انجام می‌شود. به‌اعتقاد من، اگر چنین فعالیت‌هایی برای بخش خصوصی جذاب‌تر جلوه کند، می‌توانیم شاهد اتفاقات کمتر استقبال می‌کنند و معمولاً برای حل

تکیه بر باد و توفان

وی با اشاره به اهمیت مولفه‌های مهم در پیش‌بینی پدیده گردوغبار گفت: معمولاً رخداد پدیده گردوغبار وابسته به الگوهای باد و توفان است، باتوجه به مشخصاتی که زمین و جنس خاک

راهکارهای مدیریت گرمایش جهانی در دل یک پژوهش

مشاهده کرد.

وی با اشاره به اهمیت منابع داده‌های زیست‌محیطی گفت: هدف اساسی آمایش سرزمین، توسعه مناطق و روابط متقابل درونی و برونی آنها است، بنابراین استفاده معقول از منابع طبیعی، ترمیم و تقویت محیط‌زیست و ایجاد هماهنگی در سطوح مختلف آن باید مدنظر برنامه‌ریزان محیطی باشد. برای مثال، روش‌های متفاوتی برای اندازه‌گیری گازهای گلخانه‌ای وجود دارد که می‌توان به استفاده از پایگاه‌های زمینی، برج‌های بلند، کشتی‌ها، هواپیماها و بالن اشاره کرد. اگرچه این اندازه‌گیری‌ها اطلاعات زیادی درباره توزیع مکانی و زمانی گازهای گلخانه‌ای در اختیار ما قرار می‌دهند؛ اما در مجموع، اطلاعات در زمینه منبع تولید و مصرف گازهای گلخانه‌ای به‌دلیل پراکندگی و کم بودن این مشاهدات محدود و حتی کم است. در نتیجه، باید به منابع دقیق‌تری استناد کرد. بی‌شک داده‌های ماهواره‌ای کمک بیشتری به پژوهشگران در اندازه‌گیری گازهای گلخانه‌ای می‌کنند.

این محقق و پژوهشگر افزود: در این طرح با کمک داده‌های

سخن پایانی

توسعه فناوری‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری رایانه‌ای، الکترونیک، مخابراتی و تلفیق علوم پایه با آنها، امروزه دانش و صنعت فضایی به یک تکنولوژی کارآمد و مفید برای مردم و جوامع تبدیل کرده است. به‌گونه‌ای که در سطح جهانی در حدود ۱۲ درصد از داده‌ها و محصولات با ارزش‌افزوده سنسجش از دور در بخش هواشناسی

قبیل نجوم آماتوری، عکاسی آسمان شب و... شکل گرفت. اما امروز بشر در مقام مطالبه‌گری از کیهان اطرافش قرار گرفته و خواهان بکارگیری دانش فضایی به‌منظور آسایش و امنیت بیشتر خود است؛ شاید به‌همین دلیل است که به‌دنبال راه‌اندازی اینترنت جهانی و حتی زندگی در دیگر سیاره‌ها است.

انسان با ساخت پلتفرم‌های مبتنی بر داده‌های فضایی نظیر اپلیکیشن‌های مبتنی بر این داده‌ها، درهای عصر چهارم فضا را گشود؛ دورانی که تقریباً هیچ چیز در روی زمین از چشم سنسجندها پنهان نیست.



دارد، می‌توان از چند روز قبل وقوع پدیده گردوغبار را پیش‌بینی کرد. پیش از آنکه به مرحله پیش‌بینی برسیم، باید بتوانیم پارامترهای زمین را تشخیص دهیم. در واقع، با آگاهی از شرایط تبخیر، تعرق و

رطوبت مکان مورد نظر می‌توان پیش‌بینی دقیق‌تری کرد.

وی با اشاره به اپلیکشنی که در این زمینه توسط این شرکت دانش‌بنیان طراحی شده، گفت: سیستم هوشمند مشاهدات ماهواره‌ای محصولی است که در زمینه کشاورزی هوشمند، پیش‌بینی سیلاب، آتش و شناسایی نقاط آتش و پایش گردوغبار و آلودگی هوا فعال است. پایش گردوغبار در این سیستم برای استان‌هایی که بیشتر در معرض توفان‌های غبارآلود و در مسیر آن قرار دارند، فعال است، اما پایش آلودگی آلاینده‌ها، برای کل کشور انجام می‌شود.

عاشورزاده با اشاره به شرکت‌های دانش‌بنیانی که نه محصول بلکه خدمات مرتبط با معضلات زیست‌محیطی ارائه می‌دهند، گفت: بزرگ‌ترین مشکل در توسعه دانش‌بنیان‌ها، نحوه ورود به بازار است، چراکه هنوز در کشور ما این ذهنیت جا نیفتاده است که دانش‌بنیان‌هایی که خدمات تولیدی می‌کنند، می‌توانند آن خدمات را به‌فروش برسانند و در راستای بکارگیری آن همکاری کنند. در واقع، همکاری و مشارکت برای شرکت‌های دانش‌بنیانی که خدمات از نوع فناوری فضایی ارائه می‌دهند، نسبت به شرکت‌هایی که یک محصول فیزیکی تولید می‌کنند، سخت‌تر می‌شود.



ماهواره‌ای به بررسی تغییرات سالانه، فصلی و ماهانه گاز گلخانه‌ای دی‌اکسیدکربن در ایران از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۸ پرداخته شد. توانستیم رابطه میان مولفه‌هایی نظیر پوشش ارضی و انتشار گاز دی‌اکسیدکربن را در کشور مدل‌سازی کنیم. همچنین به آشکارسازی مناطق داغ انتشار گاز گلخانه‌ای به‌ویژه دی‌اکسیدکربن در مقیاس ملی در فصول مختلف بپردازیم. در نهایت، راهکارهایی هم برای بکارگیری اطلاعات مربوط به انتشار گازهای گلخانه‌ای ارائه شد.

وی گفت: همچنین، علاوه بر مدل‌سازی گاز دی‌اکسیدکربن و پی‌بردن به مهم‌ترین عامل‌های موثر بر غلظت این گاز در اتمسفر ایران، راهکار مدیریتی برای کنترل و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و تغییر اقلیم براساس تدوین سندهای ملی و منطقه‌ای آمایش سرزمین هم داده شد تا بتوان به مدیریت بهتری پرداخت.

مهناب دمیرچی
editor@smtnews.ir



با احداث فضای
سبز شهری در
بخش‌هایی از
شهر تهران که
معمولاً کم‌آب
است، می‌توان
میزان آلودگی
را تا ۵۰ درصد
کاهش داد



بی‌شک در یک
برنامه آمایشی،
بی‌توجهی به
مولفه‌هایی که
موجب تعادل
یک منطقه
می‌شوند،
همچنین
نادیده‌گرفتن
توان
اکولوژیکی
یک سرزمین،
پیامدهای
محیط‌زیستی
متعددی دارد

گزارش **صص** از واکنش کارشناسان به آخرین اظهارات وزیر اقتصاد درباره رفع ناترازی بانکها

ناترازیها یک شبه تراز نمی شوند



عکس: آریا قربیدی

کمتر از یک ماه بعد از اولتیماتوم دولت به بانک مرکزی درباره انحلال بانکهای ناتراز و مقاومت‌های بانک مرکزی در برابر این اظهارنظرها، احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد در آخرین واکنش خبر خروج بانکهای دولتی از شرایط زیان را در جمع خبرنگاران مطرح کرد و گفت: در سال ۱۴۰۱ جز بانک سپه، تمام بانکها از حالت زیاندهی خارج شدند و ۷۰ هزار میلیارد تومان سود خالص برای شبکه بانکی کشور ثبت شده است. اینجا این پرسش مطرح است که آیا این امکان وجود دارد که بانکها در یک بازه زمانی یک‌ماهه از شرایط ناتراز خارج شوند؟ آیا در این یک ماه اقدام خاصی انجام شد که خروج بانکها از شرایط ناتراز را تسهیل کرد؟ دو دیدگاه متضاد از سوی تحلیلگران بانکی درباره رفع ناترازی بانکها عنوان می‌شود؛ عده‌ای بر این باورند که ذات بانکداری در ایران به ناترازی میل دارد و به نظر می‌رسد بانکها در کاغذ از زیاندهی خارج شده‌اند، اما واقعیت این است که بانکها اعم از دولتی و غیردولتی زیانده هستند، زیرا اصل عملیات بانکداری در ایران زیانده است و به نظر می‌رسد خاندوزی با هدف کنترل تبعات خبر انحلال بانکهای ناتراز، ادبیات خود را اصلاح کرد و از تراز شدن بانکها سخن گفته است. در مقابل عده دیگری بر این باورند که در ۲ سال گذشته محدودیت اعطای تسهیلات، افزایش بهای خدمات بانکها و مشارکت بانکها در سرمایه‌گذاری موجب شده بانکها از زیان خارج شوند.

انحلال بانکهای ناتراز ادعای بزرگی است

از سپرده و دارایی تسهیلات پرداخت کرده‌اند، به همین دلیل بانک مرکزی سیاست محدود کردن اعطای تسهیلات را برای مهار نقدینگی در کشور دنبال کرد. تردیدی وجود ندارد که محدود کردن اعطای تسهیلات بر تراز شدن بانکها تأثیر می‌گذارد، اما نمی‌توان انتظار داشت در یک بازه زمانی یک یا دو ماهه نتایج آن قابل مشاهده باشد.

در حال حاضر دولت برای جبران کسری بودجه استقراض از بانک مرکزی را متوقف کرده و به‌طور مستقیم از بانکها قرض می‌گیرد که این موضوع باعث شده بانکها اضافه‌برداشت کنند و این گونه

بی‌تردید بانکها در یک بازه زمانی کوتاه‌مدت از شرایط ناترازی خارج نخواهند شد. چند ماه پیش دولت خبر انحلال و ادغام بانکهای ناتراز را رسانه‌ای کرد که پیش‌بینی عملیاتی نشدن این یک ادعای بزرگ چندان دور از تصور نبود؛ از این رو به‌نظر می‌رسد اظهارنظرهای مقامات پولی و مالی کشور درباره بانکها دور از واقعیت باشد.

به‌گفته بسیاری از کارشناسان، زمانی که نسبت پرداخت تسهیلات بانکها به سپرده‌ها به استاندارد قانونی نزدیک شود، در آن شرایط می‌توان امیدوار به رفع ناترازی بود. در حال حاضر بانکها بیش

سیرانوش موسوی
editor@smtnews.ir



دشواری دسترسی به شرایط تحریم در شرایط تحریم

شرایط استفاده از ارزهای محلی در فضای تحریمی و غیرتحریمی، متفاوت است.

بسیاری از کشورهای که به بازارهای جهانی دسترسی دارند، مایل‌اند که با ارزهای محلی معاملات خود را پی بگیرند، چراکه می‌خواهند به این شکل، ارزهای خود را در بازارهای بین‌المللی درگیر و برای ارزهای خود در بازارهای جهانی تقاضا ایجاد کنند، به همین دلیل، در این روزها شاهد توافق هند و امارات برای استفاده از ارزهای محلی در مبادله نفت هستیم.

اما شرایط استفاده از ارزهای محلی در فضای تحریم، متفاوت است؛ به‌عنوان مثال، دسترسی به ارز ریال در بانکهای دیگر کشورها دشوار شده و اگر ما نتوانیم ریسکها و نوسانهای نرخ ارز را در معاملات ارزی متفاوت پوشش دهیم، باید منتظر زیانهای سنگین باشیم و این زیان را در ارزهای بلوکه‌شده ایران در کشورهای دیگر مشاهده کردیم. دولت‌ها برای تقویت ارز ملی خود تلاش زیادی انجام می‌دهند و در گام نخست بهره‌گیری از ارزهای محلی در بازارهای بین‌المللی زمینه تقویت تجارت خارجی را فراهم می‌کنند. اگر فعالان اقتصادی یک کشور نتوانند کالایی را به‌راحتی در بازارهای جهانی خریدوفروش کنند، به‌تبع تقاضا برای ارز محلی آنها ایجاد نخواهد شد.

به‌عنوان مثال ایران به‌ازای فروش گاز و نفت، پول ملی تمام کشورها را می‌پذیرد. اینجا این پرسش مطرح است که کدام کشورهای خریدار نفت ایران، حاضرند در ازای فروش کالا از ما ریال دریافت کنند؟ آیا تجار خارجی می‌پذیرند که ماشین‌آلات به ما بفروشند و در ازای آن ریال دریافت کنند؟ آیا ریال از نظر شاخص‌های اقتصادی آنقدر ارزشمند و جذاب است که شخصی در خارج از کشور آن را بپذیرد؟ پاسخ به این پرسش‌ها بسیار حائزاهمیت است و باید به آنها توجه کرد.

پذیرش ارزهای ملی در بازارهای جهانی، موضوعی پیچیده و فنی است. باید این نکته را در نظر داشت که حذف یک ارز در بازارهای جهانی ارتباط چندانی به تنش‌های سیاسی ندارد.

در فضای بین‌المللی، نرخ کالاهای صادراتی ایران با دلار سنجیده می‌شود و ما ناچاریم که این ارز را بپذیریم. مراد من از طرح این موضوع این است که اگر ایران با کشوری وارد تنش سیاسی شده، نباید این مسئله را به‌مثابه حذف ارز آن کشور تلقی کرد.

قوت و ارزش پول یک کشور را اقتصاد و توان صادراتی آن کشور نشان می‌دهد و ارزش پول ملی با حرف تقویت نمی‌شود.

به‌بیان دیگر، اقتضای قوی است که برپایه تولید بنا شده باشد و متقاضی برای خرید آن تولیدات در بازارهای بین‌المللی وجود داشته باشد.

در چنین وضعیتی پول ملی آن کشور نیز تقویت می‌شود. در سال‌های اخیر مسئولان اقتصادی تأکید داشتند تجارت ایران و روسیه با ارزهای محلی دنبال شود.

اینجا باید به این پرسش پاسخ داده شود که آیا این موضوع توانست به روند تجارت دو کشور کمک کند؟ در پاسخ به این پرسش باید گفت دولت در استفاده از ارزهای ملی یک طرف قضیه است و مشروعیت یک پول به قدرت پذیرش آن پول توسط فعالان اقتصادی بازمی‌گردد.

در نتیجه، این هدف با حرف و بحث سیاسی قابل تحقق نیست. فرض را بر این بگیریم که یک دولت با تمام دولتها قرارداد ببندد و مقرر کند که تجارت را با پول ملی دنبال کند.

اگر فعالان اقتصادی نتوانند با پول آن کشور ارزش کالای خود را حفظ کنند، دیگر تمایل نخواهند داشت که با آن ارز، به مبادله تجاری خود ادامه بدهند.

پذیرش ارزهای محلی در دادوستدهای بین‌المللی یک بحث ساختاری و فراقلمی است. اگر روزی در بازارهای بین‌المللی برای یورو، محدودیت‌هایی ایجاد شود، بدون تردید این ارز نیز بی‌ارزش خواهد شد.

پس گام نخست پذیرش ارزهای محلی در سایر کشورها، به پذیرش آن توسط فعالان اقتصادی بازمی‌گردد، زیرا انبساط در تجارت نخست به حفظ ارزش دارایی‌ها و دوم خریدوفروش آزادانه آن ارز در بازارهای جهانی توجه دارند.

اگر تجارت با ارزهای محلی در چارچوب استانداردهای بین‌المللی پولی و بانکی باشد، شدنی است و می‌توان به نتایج آن امیدوار بود، اما ریسک این کار بالاست و نباید بدون مطالعه در این مسیر قدم بگذاریم و باید زمان زیادی برای بررسی ابعاد مختلف این طرح صرف شود.

در پایان باید بر این نکته اصرار کنم که فعالان اقتصادی نباید آدرس غلط در این زمینه به مسئولان بدهند، زیرا این احتمال وجود دارد که تصمیمات اشتباه در این زمینه گرفته شود.

بانکها تنها روی کاغذ از شرایط زیان خارج شده‌اند، اما در واقعیت بانکها اعم از دولتی و غیردولتی زیانده هستند، چراکه اصل عملیات بانکی در ایران زیانده است؛ و عبارت دیگر ذات بانکداری در ایران با توجه به نرخ تورم، سود بانکها و هزینه‌های جاری به زیاندهی میل می‌کند.

وی نرخ تمام‌شده پول در بانکها را حدود ۲۲ درصد دانست و خاطر نشان کرد: نرخ بازده اعتبار تسهیلات حدود ۲۰ درصد است و در برخی از بانکها نرخ تمام‌شده پول حدود ۲۶ درصد و نرخ بازده پول حدود ۲۳ درصد می‌شود؛ پس طبیعی است که بانکها در ایران در یک حاشیه زیان قرار دارند. در چنین شرایطی بانکهای بزرگ و دولتی چگونه می‌توانند از زیان خارج شوند؟ خروج از زیان آنها دشوار است.

این کارشناس بانکی با بیان اینکه بانکها باید برای خود دارایی می‌ایجاد کنند، ادامه داد: بانکها برای خروج از زیان باید مطالباتی که وصول نمی‌شود را تمدید کنند و به‌نوعی تخصیص مجدد می‌کنند و دوباره دارایی‌ها را با سود شناسایی و ارقام واهی در دفاتر ثبت می‌کنند. این دارایی‌ها بیشتر از میزان واقعی هستند و قابلیت وصول ندارند. حسینی هاشمی تأکید کرد: طلب بانکها از دولت هر سال افزایش پیدا می‌کند و سال‌هاست که این طلبها پرداخت نشده است. بانکها برای اینکه این طلب را زنده نگه دارند، سودی برای آن شناسایی می‌کنند، در حالی که دولت حتی این بدهی‌ها را قبول ندارد.

دولت چندان دغدغه‌تر از بودن بانکها را ندارد و به‌نظر می‌رسد غیر از دفترسازی به‌دنبال راه دیگری برای خروج بانکها از شرایط ناتراز نیست

بانکها زمانی از زیان خارج می‌شوند که درآمد بانکها پیش از هزینه آنها شود؛ البته هم‌اکنون نیز درآمدها از هزینه‌ها پیشی گرفته است



حسینی هاشمی حجم بانکهای خصوصی را نسبت به بانکهای دولتی بیشتر دانست و افزود: بانکهای خصوصی مشتریان بیشتری دارند و طرح چنین سخنانی برای بانکهای خصوصی که در نظر حامی دولتی ندارند تهدیدکننده و

نگران‌کننده‌تر است. این کارشناس بانکی با اشاره به پیامدهای مثبت و منفی محدودیت در اعطای تسهیلات، خاطر نشان کرد: اصلی‌ترین فایده محدودیت در اعطای تسهیلات کنترل حجم نقدینگی است. در این شرایط بانکها بیشتر از منابع مصرف نمی‌کنند؛ به این معنا که اضافه‌برداشت صورت نمی‌گیرد و تقاضا کنترل و تورم تا حدودی مهار می‌شود، اما از سوی دیگر واحد تولیدی با کمبود سرمایه در گردش مواجه می‌شود و این مسئله رکود را به‌دنبال خواهد داشت.

به‌گفته وی محدودیت در اعطای تسهیلات یک سیاست اصولی و رایج برای مهار نقدینگی در بازار است.

حسینی هاشمی در پاسخ به این پرسش که بانک سپه به‌عنوان تنها بانک ناتراز دولتی معرفی شده، آیا این ناترازی ریشه در ادغام‌های پیشین انجام‌شده در این بانک دارد؟ گفت: بانک سپه بانک زیانده نبود و مانده معوق آن پایین بود، اما ادغام بار سنگینی را بر دوش بانک سپه گذاشت که توان حمل آن را نداشت. تعداد زیاد کارکنان و شعب و سبک‌های مختلف بانکی تعارض و تضادی ایجاد کرد که این بانک را تحت تأثیر قرار داد.



می‌کنند، گفت: تعدادی از افراد به‌واسطه نفوذی که در سیستم مالی و بانکی کشور داشتند، از بانکها تسهیلات دریافت و مبادرت به خرید اموال کردند. تورم قیمت دارایی آنها را چندین برابر افزایش داد، اما آنها اقدام به پرداخت بدهی خود به بانکها نمی‌کنند. اگر سیستم بانکی ما به‌درستی کار خود را پیش می‌برد، امکان مصادره اموال این افراد وجود داشت.

طیبیان در پایان گفت: اگر به توصیه یک مسئول تسهیلاتی در اختیار فردی قرار گرفته، آن مسئول ضامن آن تسهیلات است و بانک باید از او به‌عنوان ضامن، این حق را مطالبه کند.



سختگیری بانکها موجب شده جریان درآمدی آنها بهبود یابد. در کنار آن افزایش بهای خدمات بانکها و شناسایی سرمایه‌گذاری‌های سودده موجب افزایش درآمد بانکها شده است.

خروج بانکها از زیان غیر ممکن است

وی با اشاره به اقدامات بانکها برای درآمدزایی، گفت: بانکها معاملات متقابل با شرکتها دارند و این گونه سود شناسایی می‌کنند؛ به‌عنوان مثال بانک یک واحد تولیدی، خدماتی و... دارد که نرخ دفتری آن ۷۰۰ ریال است و آن را به نرخ روز به یک شرکت می‌فروشد و طی فرآیند دیگر دوباره آن را از شرکت پس بگیرد و این گونه درآمد سود ایجاد می‌کند.

این کارشناس بانکی سود بانکها را واهی خواند و تصریح کرد: سود بانکها واقعی و عملکردی نیست و سود غیرعملکردی تلقی می‌شود. بانکها به‌دنبال خلق سود هستند، اما این سود واقعی نیست؛ یعنی در جریان نقدینگی وارد نشده، اما آنها برای این سود شناسایی‌شده، خروجی نیز ترسیم می‌کنند و به سهامدار سود و به دولت مالیات پرداخت می‌کنند. این گونه بنیبه بانک ضعیف و تراز مالی کوچک‌تر می‌شود، اما شکل کار درست است.

وی در پاسخ به این پرسش که به‌نظر شما وزیر اقتصاد با چه هدفی چنین اظهارنظری را مطرح کرد؟ گفت: رسانای کردن خبر زیانده بودن بانکها اقدام پسندیده‌ای نبود و در دنیا چنین موضوعاتی برای عموم طرح نمی‌شود، چراکه باعث نگرانی سپرده‌گذاران، کارمندان و صاحبان بانکها می‌شود. کارمندان و سپرده‌گذاران یک بانک اگر احساس کنند بانک آنها زیانده است و احتمال سقوط آن وجود دارد، نگران خواهند شد. به‌نظر می‌رسد سخنان اخیر خاندوزی با هدف اصلاح ادبیات پیشین مطرح شده و می‌خواهد این گونه اطمینان و اعتماد در جامعه ایجاد کند.

رمزگشایی از اظهارنظرهای مسئولان دشوار است

طیبیان وضعیت سیستم بانکی ایران را بحرانی توصیف کرد و افزود: بانکها در ایران به‌مثابه چاه پول تلقی شدند که می‌توان برای همه مصارف از آنها برداشت کرد. متأسفانه دولت چندان دغدغه تراز بودن بانکها را ندارد و به‌نظر می‌رسد غیر از دفترسازی به‌دنبال راه دیگری برای خروج بانکها از شرایط ناتراز نیست.

این کارشناس بانکی ادامه داد: در سال‌های گذشته باوجود عدم ارتباط مستقیم سیستم بانکی با سازمان برنامه و بودجه، این سازمان در شرایط بحرانی نظام بانکی اقدام به ارائه و تدوین گزارش برای دولت و مجلس می‌کرد، اما امروز این گزارشها وجود ندارند و جزئیات آن مشخص نیست. من امیدوارم که شرایط ناترازی بانکها بهبود پیدا کرده باشد.

وی با بیان اینکه دولت به‌طور مستقیم از بانکها پول دریافت

خروج بانکها از شرایط ناتراز

داده می‌شود، افزود: این هزینه‌ها قطعی و بدون ریسک است و از جیب بانک به‌صورت اتوماتیک خارج می‌شود، اما برخی از درآمدهای بانک ریسکی است و ممکن است فردی که وام گرفته اقساط وام را پرداخت نکند و به این نوع درآمد، درآمد ریسکی می‌گویند. البته باید توجه داشت سرمایه‌گذاری بانکها نیز نوعی درآمد ریسکی است.

این کارشناس اقتصاد گفت: محدودیت در اعطای تسهیلات و اصفهانی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: گرچه بانکها از بنگاهداری و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف منع شدند، اما همواره در این زمینه فعالیت دارند و منابع حاصل از این فعالیت‌ها درآمد بانکها محسوب می‌شود. این کارشناس اقتصاد گفت: بانکها زمانی از زیان خارج می‌شوند که درآمد بانکها پیش از هزینه آنها شود؛ البته هم‌اکنون نیز درآمدها از هزینه‌ها پیشی گرفته است.

وی با بیان اینکه هزینه بانک شامل سودی است که به سپرده‌ها

مصطفی اصفهانی، کارشناس اقتصاد گفت: در ۲ سال گذشته محدودیت اعطای تسهیلات، افزایش بهای خدمات بانکها و مشارکت بانکها در سرمایه‌گذاری موجب شده بانکها از زیان خارج شوند. این کارشناس اقتصاد درباره خروج بانکهای دولتی از شرایط ناتراز گفت: منابع درآمدی بانکها شامل سود دریافتی از تسهیلات، عملیات و کارمزدهایی است که دریافت می‌کنند. اصفهانی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: گرچه بانکها از بنگاهداری و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف منع شدند، اما همواره در این زمینه فعالیت دارند و منابع حاصل از این فعالیت‌ها درآمد بانکها محسوب می‌شود. این کارشناس اقتصاد گفت: بانکها زمانی از زیان خارج می‌شوند که درآمد بانکها پیش از هزینه آنها شود؛ البته هم‌اکنون نیز درآمدها از هزینه‌ها پیشی گرفته است.

وی با بیان اینکه هزینه بانک شامل سودی است که به سپرده‌ها

حمایت از توسعه فناوری در صنعت یزد

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد گفت: در یک‌سال گذشته با حمایت مالی قریب یک میلیارد ریالی شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد از برگزاری رویدادهای استراتژی و نوآوری، بیش از ۵۵ نیاز فناورانه واحدهای صنعتی استان شناسایی شده و حمایت از توسعه فناوری در صنعت با اجرای ۴۸ طرح در استان یزد صورت گرفت.



به گزارش خبرنگار **سنت** از استان یزد، محمد دهقان بنادکی، مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد گفت: تنها در یک‌سال گذشته با حمایت مالی قریب یک میلیارد ریالی

شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد از برگزاری رویدادهای استراتژی و نوآوری، بیش از ۵۵ نیاز فناورانه واحدهای صنعتی استان شناسایی شده و ۴ نیاز فناورانه واحدهای صنعتی استان یزد در زمینه پلاسما سازی، نسائی و صنعت پلیمری با حمایت مالی هزار و ۹۰۰ میلیون ریالی شرکت شهرک‌های صنعتی با همکاری شرکت‌های فناور رفع شده است. وی افزود: در یکسال گذشته با حمایت مالی شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد و با هدف توسعه بازار کالای ایرانی، زمینه حضور ۳۲۶ واحد صنعتی مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان برای حضور در بیش از ۳۰ نمایشگاه داخلی و خارجی فراهم شده است.

وی در ادامه از رتبه دوم استان یزد در اجرای برنامه‌های نهضت احیای واحدهای راکد خبر داد.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان یزد بیان کرد: از ابتدای امسال ۶ واحد راکد صنعتی مستقر در شهرک‌ها و نواحی صنعتی استان یزد مجدد راه‌اندازی شده و به چرخه تولید بازگشته‌اند. وی تصریح کرد: در مجموع ۱۷۸ واحد صنعتی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیرفعال هستند که تنها ۱۰ درصد کل واحدهای مستقر را شامل می‌شود. دهقان بنادکی گفت: سال گذشته استان یزد در اجرای برنامه‌های نهضت احیای واحدهای راکد رتبه دوم را داشت و امیدواریم امسال هم در جمع استان برتر در احیای واحدهای راکد باشیم.

آب شیرین‌خلیج فارس به هر مزگان رسید

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب هرمزگان با اشاره به اجرای پروژه جدید آبرسانی در هرمزگان، از تامین آب شرب جمعیتی بالغ بر ۴۰ هزار نفر در ۲ شهر و ۲۱ روستای شهرستان‌های بندرعباس و خمیر از خط انتقال آب شیرین‌کن خلیج فارس تا سال آینده خبر داد.

به گزارش خبرنگار **سنت** از استان هرمزگان، عبدالحمید حمزه‌پور با بیان اینکه سهم هرمزگان از خط انتقال آب شیرین‌کن خلیج فارس در حال افزایش است، اظهار کرد: با توجه به همجواری شهرستان خمیر و بندرعباس با سایت و خط انتقال آب شیرین‌کن خلیج فارس و عبور خط انتقال از این دو شهرستان، شرکت آب و فاضلاب هرمزگان با هدف رفع مشکلات کمی، در حال افزایش ظرفیت استفاده از این خط انتقال است. وی ادامه داد: بندر خمیر و روستاهای مسیر به عنوان نخستین مناطق بهره‌مند از آب تولیدی آب شیرین‌کن خلیج فارس بودند، ادامه داد: روستای رضوان در شهرستان بندرعباس دومین منطقه بهره‌مند از خط انتقال خلیج فارس بود که سال گذشته به این خط متصل شد و تنش آبی حاکم بر آن برطرف و مردم از آب شرب پایدار بهره‌مند شدند.

به گفته حمزه‌پور، شرکت آب و فاضلاب هرمزگان در ادامه استفاده از ظرفیت‌های پیش‌بینی شده، در آینده برای تامین آب شهر علوی و ۹ روستای مجتمع کشار شهرستان خمیر از این خط انتقال برنامه‌ریزی کرده و عملیات اجرایی خط انتقال نیز توسط سرمایه‌گذار آغاز شده است.

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب هرمزگان افزود: برای تامین نیاز آبی مشترکین شهر علوی و مجتمع کشار، ۲۱ کیلومتر خط انتقال توسط سرمایه‌گذار اجرا خواهد شد و پیشرفت فیزیکی اجرای این خط انتقال ۳۰ درصد است. وی همچنین از اجرای زون دیگر خط انتقال آب خلیج فارس برای تامین آب یک شهر و ۱۲ روستای واقع در شهرستان بندرعباس خبر داد و گفت: برای تامین نیاز آبی این مناطق نیز ۲۸ کیلومتر خط انتقال با اعتباری بالغ بر ۱۴۰۰ میلیارد ریال احداث می‌شود.

حمزه‌پور همچنین به عملیات احداث ۲ باب مخزن با ظرفیت هر کدام هزار مترمکعب در طول اجرای خطوط انتقال اشاره کرد و گفت: برای احداث این تعداد مخزن اعتباری بالغ بر ۳۶۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. مدیرعامل آبفا افزود: با اجرای این خط، شهرهای تازبان و علوی و روستاهای تهللو، انگوران، چاه گود، کشار بالا، کشارچمردان، کشار دوستی، کشار زیر، کشار سرگ و چاه لیمو در شهرستان خمیر و روستاهای بنوبند، بنوبند پاستنگ، شهرنو، چاهو، بلندو، سودرو، گریند، محمدآباد، قلات بالا، قلات پایین، کنارو و محمد شمسی در شهرستان بندرعباس از محل آب شیرین‌کن خلیج فارس، تامین آب می‌شوند.

جلوگیری می‌کند.

معاون بهبود تولیدات گیاهی جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری اضافه کرد: تنها راه برای توسعه کشت پاییزه به‌ویژه در عرصه‌های دیم و کشت مستقیم، استفاده از کشت‌های حفاظتی است.

بیک‌بکان بیان کرد: کشت حفاظتی دارای چند خصلت است که از جمله آن می‌توان به تغذیه گیاه اشاره کرد که با استفاده از تجهیزات مکانیزه که هم دارای مخزن بذر و هم دارای مخزن کود هستند، این مهم انجام می‌شود.

گروه استان‌ها
editor@smtnews.ir



تبعات پسروری آب خزر

می‌کند. همچنین اختلال در روند فعالیت بنادر و دریانوردی، صید و صیادی، خشک شدن ذخایر آبی وابسته به دریای خزر (تالاب‌ها - خلیج‌ها) تنها چند نمونه از این معضلات است. بنابراین اگر امروز فکری به حال خزر نشود، تبعاتی بیش از آنچه گفته شده را متحمل خواهیم شد.

به پیامدهای ناشی از این پدیده توجه جدی و برنامه‌ریزی اصولی و اساسی داشته باشند. به گفته کارشناسان عقب‌نشینی و کاهش تراز سطح دریای خزر تبعات جبران‌ناپذیر طبیعی و اقتصادی برجای می‌گذارد. از جمله به وجود آمدن چالش‌های متعدد در زیرساخت‌هاست که به محیط‌زیست منطقه آسیب بیشتری وارد

سواحل ایران متولی ندارد

سد سازی‌ها و کاهش نزولات جوی استاندار گروه زمین‌شناسی و عضو هیات علمی دانشگاه آزاد واحد چالوس نیز با بررسی عوامل پسروری آب خزر گفت: عقب‌نشینی آب دریای خزر موضوع جدیدی نیست در گذشته‌های دور هم این رخداد طبیعی در شمال کشور وجود داشته است.

اما اگر همان زمان ضوابط رعایت حریم و بستر دریا رعایت می‌شد امروز دغدغه خشکی محدوده ساحلی و آسیب رسانی آن به زیرساخت‌ها و کاربری‌های فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را نداشتیم.

جهانگیر اندامشاهی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: در دهه ۷۰ قانون تعیین بستر و حریم دریای خزر را مشخص شد که سطح تراز آب دریا تا فاصله ۶۰ متری جزو حریم محاسبه شد و در برخی از نقاط ساحلی دریا از آن خط گذشته و زیرساخت و تاسیسات دریایی انجام گرفته و این خلاف قانون بوده است.

وی بیان کرد: از آن زمان تاکنون برخی از ادارات و دستگاه‌های اجرایی مانند منابع طبیعی و آب‌خیزداری به بهانه درآمدزایی از محل دریافت اجاره، بستر اراضی ساحلی را در اختیار بخش‌های خصوصی داده و اقدام به ایجاد زیرساخت‌هایی نظیر اسکله، طرح‌های دریا، صیدگاه و سایر تاسیسات گردشگری کردند.

این عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد چالوس گفت: در تصاویر ماهواره‌ای هم نشان داده که خط تراز آب دریای خزر در آن زمان چه میزان بوده و امروز یکی از علت‌های کاهش سطح آب دریای خزر و پسروری آن ناشی از سد سازی‌های متعدد و همچنین کاهش نزولات جوی است.

تأثیر منفی و متفاوت بر فعالیت شیلاتی

مدیرکل شیلات مازندران هم به‌تازگی در بازدیدی از مصب رودخانه بابلرود در بندر صیادی شهرستان بابلرس به رسانه‌ها اعلام کرد: پسروری آب دریای خزر تأثیرات منفی و متفاوتی را برای فعالیت‌های شیلاتی از جمله طرح‌های پرورش ماهیان خاویاری در اراضی ساحلی (بااستفاده از آب دریا)، تردد شناورهای کیلکاگیر

لزوم توجه به مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

هیچ کس به فکر خزر نیست

کاهش بی‌سابقه حجم و پسروری آب دریای خزر در شهرستان‌های ساحلی شمال کشور به باور کارشناسان از دهه‌های گذشته شروع شده که در صورت تداوم این روند زیرساخت‌های گردشگری، بنادر و ظرفیت اقتصادی منطقه تحت تأثیر این پدیده قرار خواهد گرفت. بسیاری از صاحب‌نظران تنها راه برون‌رفت از این چالش را خرد جمعی و فعال‌سازی دیپلماسی آب برای همراهی سایر کشورهای خزری می‌دانند. طبق آمار، سطح آب دریای خزر طی ۴ سال گذشته حدود ۲۸ سانتیمتر کاهش داشته و در اثر کاهش ۱۷۰ سانتیمتری سطح آب خزر از دهه ۷۰ تاکنون بنا بر بررسی‌های کارشناسی مسئولان مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر این عقب‌نشینی قابل‌ملاحظه دریا به افزایش گستره زیادی از عرصه ساحلی در سواحل شمالی به‌ویژه غرب مازندران منجر شده است. بر اساس مطالعه صورت گرفته در سال ۲۰۱۷ مشخص شد که آب خزر تا سال ۲۰۵۰ پسروری خواهد داشت و این پسروری بنا به گفته کارشناسان به علت تغییر اقلیم است که احتمال افزایش هم دارد در حالی که حدود ۵۰ درصد پسروری دریایی خزر به سرعت تبخیر آب در آن بر می‌گردد و در صورتی که این روند با این سرعت ادامه یابد ۲۰ تا ۲۵ درصد مساحت خزر در بخش شمالی که سواحل روسیه را شامل می‌شود، کاهش خواهد داشت. نتایج این مطالعات همچنین نشان داده فقط در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۰ سطح آب دریای خزر با کاهش حدود ۵۰ سانتیمتری مواجه بوده که این رخداد به عقب نشینی دریا از ۱۰ متر تا ۱۰۰ متر در سواحل مختلف منجر شده است.

کارشناسان معتقدند با تشدید روند کاهش آب دریای خزر، در آینده نه‌چندان دور شاهد پسروری بیشتر دریا و خروج بخش عمده‌ای از بستر دریا خواهیم بود. با توجه به این رخداد طبیعی در گام نخست باید به اهمیت موضوع حفاظت از حریم و بستر دریا توجه ویژه شود و در گام بعدی ضرورت دارد مسئولان نسبت

استاد رشته گردشگری استان‌های غرب مازندران و شرق گیلان گفت: پسروری یا پسروری آب خزر یا هر منابع آبی نظیر دریاها و اقیانوس‌ها امری طبیعی است اما کارشناسان امر باید دوره‌های زمانی و بازگشت آن را دقیق بررسی کنند.

محمدرضا اورمزدی ضمن بیان این مطلب در گفت‌وگو با ایرنا افزود: یکی از معضلات امروز مناطق ساحلی ایران، فقدان متولی مشخص است. در حالی که در کشورهای پیشرفته دنیا مدیریت یکپارچه ساحلی دارند که توأم با مدیریت شهرداری‌ها، شوراهای محلی، مجلس و نهادهای ذی‌ربط نظارت دارند.

وی گفت: فقدان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را پاسنه آشیل صنعت گردشگری ساحلی ایران بوده و در این زمینه ضرورت توجه برنامه‌ریزان مهم است.

لزوم ورود سازمان پدافند غیرعامل

در همین حال، مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: برای توسعه زیرساخت‌های بنادر این استان هم‌زمان با پسروری آب دریای خزر و پیشگیری از اختلال در روند تردد ناوگان حمل‌ونقل دریایی نام‌نگاری‌های فراوانی با این سازمان صورت گرفته و این موضوع در حال پیگیری است. محمدتقی انزائپور افزود: با توجه به روند کاهش آب دریای خزر سازمان‌های پدافند غیرعامل باید تدابیری ببینند تا کمترین مخاطرات را در سواحل شاهد باشیم. وی تصریح کرد: از سال ۱۳۹۶ طرحی تحت عنوان طرح سامانه رسوب‌گیر در بندر منطقه ویژه اقتصادی نوشهر در دستور کار قرار گرفت و مطالعات این طرح کلید خورد و طی ۳ سال به سرانجام رسید. بر مبنای این مطالعات مقرر شد حوضچه‌های این بندر تصد متری به سمت جلو توسعه یابد.

وی اظهار کرد: افزون بر این پیگیری‌ها، اقداماتی مانند عملیات استحصال آب دریای خزر به گستره حدود ۱۳.۵ هکتار نیز انجام خواهد گرفت.

مدیرکل وقت بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: در این زمینه موج شکن‌های جدید در ضلع غربی به طول حدود ۴۰۰ متر و در ضلع شرقی هم به طول حدود ۶۵۰ متر ساخته می‌شود ضمن آنکه با رعایت الزامات زیست محیطی در استحصال زمین از دریا، پست‌های اسکله هم جلوتر خواهد رفت.

وی خاطر نشان کرد: تا این لحظه در روند تخلیه و بارگیری کالا در ناوگان حمل‌ونقل دریایی از کشورهای روسیه و قزاقستان به این بندر مشکلی نداشتیم و سعی شده هم‌زمان با کاهش آب دریای خزر عملیات لایروبی هم برای عمیق‌تر شدن محدوده حوضچه انجام گیرد.

رها سازی حقایق تالاب‌های آذربایجان غربی

مدیرکل حفاظت محیط‌زیست آذربایجان غربی گفت: سال آبی جاری در مجموع ۸۷ میلیون مترمکعب حقایق تالاب‌های پارک ملی دریاچه ارومیه رهاسازی شد. به گزارش مهر، سعید شهوند در این زمینه اظهار کرد: این مقدار آب با پیگیری‌های اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان و همکاری شرکت آب منطقه‌ای و حمایت‌های ستاد احیای دریاچه ارومیه برای کمک به احیای تالاب‌های حوزه پارک ملی دریاچه ارومیه رها شده است. وی اضافه کرد: تامین این مقدار حقایق طی ۵سال گذشته در این منطقه بی‌ظنیر بود و با کمک آن تالاب‌های خشکی مانند تالاب بین‌المللی «قویی‌بابایی» و «مهاباد» و «طالقان» نرده احیا و زمینه حضور پرندگان آبی و کنار آبی در آنها مهیا شد.

کشت حفاظتی در دستور کار چهارمحال و بختیاری

وی افزود: در سال‌های گذشته آسیب‌هایی در زمینه فرسایش، از بین رفتن بافت و ساختمان خاک، در اراضی کشاورزی ایجاد می‌شد که دلیل آن استفاده از گاوآهن‌های برگردان‌دار توسط کشاورزان بوده است.

معاون بهبود تولیدات گیاهی جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری ادامه داد: در کشورهای قاره آمریکا به‌ویژه کشورهای چون برزیل، مکزیک و... کشت‌های مکانیزه بسیار توسعه یافته است و در آسیا نیز کشاورزی‌هایی که در این خصوص عملکرد خوبی داشته‌اند؛ چین، هند و پاکستان هستند.

بیک‌بکان عنوان کرد: آینده کشاورزی کشور علاوه بر حفظ منابع آبی و بهره‌وری بهینه از منابع آبی باید براساس کشت‌های بدون خاک‌ورزی و حفاظتی برنامه‌ریزی شود، جلوگیری از شخم زدن خاک، حفظ بقایای گیاهی و... از جمله موارد مهم در این زمینه هستند.

وی خاطر نشان کرد: حفظ بقایای گیاهی بدین معنی است که حداقل ۳۰ درصد از بقایای محصولات را در سطح خاک نگه داریم، این اقدام باعث می‌شود مواد عالی خاک‌ها افزایش پیدا کند و در سطح خاک باقی بماند و خاک خنک شده، رطوبت آن حفظ می‌شود و از فرسایش

سخن پایانی

عده‌ای از صاحب‌نظران برای کاهش آسیب‌پذیری ناشی از عقب‌نشینی آب دریای خزر به زیرساخت‌ها تأکید دارند که باید با مدیریت اصولی، دانش لازم و مدیریت صحیح نسبت به گذر از این چالش جدی برنامه‌ریزی اصولی کرد. به‌اعتقاد کارشناسان، ادامه روند معض پسروری

میزان یک میلیون متر مکعب حقایق زیست محیطی برای تالاب بین‌المللی «کانی‌بازان» مهاباد از سد این شهر رهاسازی شده است.

وی با بیان اینکه با شروع فصل پاییز و آغاز دوباره بارش‌ها، رهاسازی حقایق تالاب‌های آذربایجان غربی از منابع آبی استان آغاز می‌شود، ابراز امیدواری کرد میزان رهاسازی حقایق تالاب‌های استان در سال آینده در مقایسه با امسال رشد چشمگیری داشته باشد.

مدیرکل حفاظت محیط‌زیست آذربایجان غربی با اشاره به اینکه مطالعات نیاز آبی تالاب‌های استان انجام شده و نیاز است با همکاری و موافقت وزارت نیرو و ابلاغ مصوبه سهمیه حق آبه تالاب‌ها مشخص و واگذار شود، گفت: حقایق تالاب‌ها حداقلی است که سالانه برای احیا و پایداری آنها مورد نیاز است و باید در زمان مناسب به سمت تالاب رهاسازی شود.

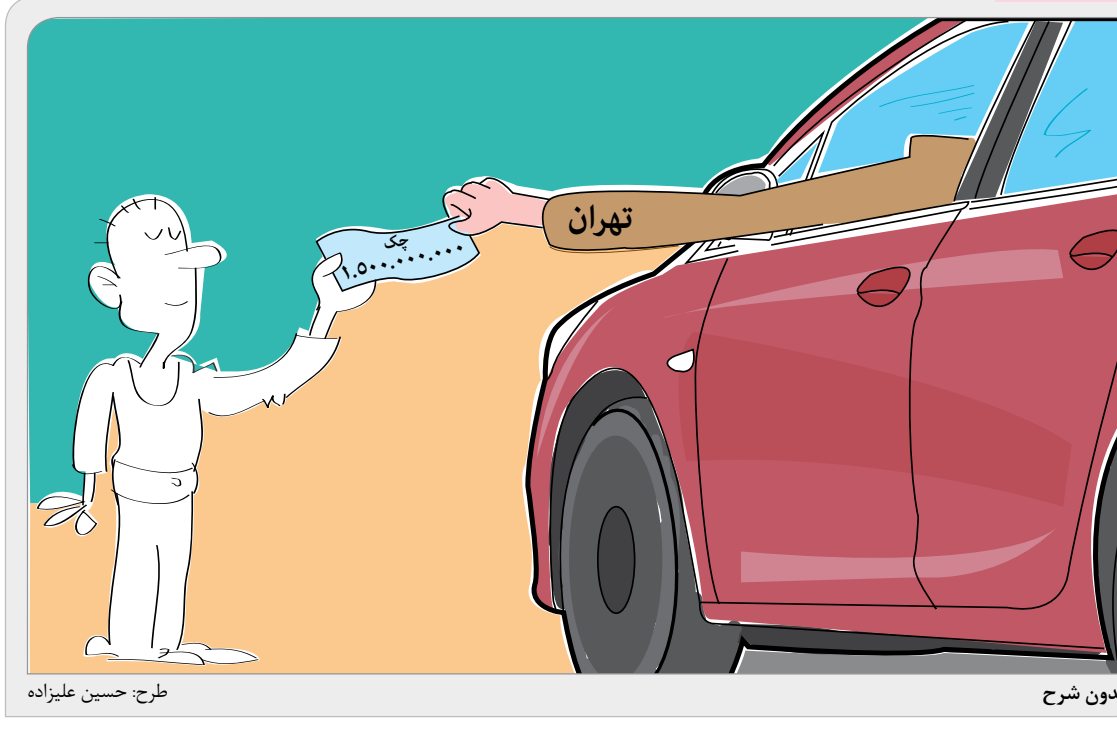
مشاور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه معدن تجارت
 صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «معدن»
 مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۷۲۲۲ - ۰۹۹۹۹۱۹۵۷۶۱
 ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmail.com
 تلفن: ۸۲۱۹۰ - شماره داخلی (۱۰۴) پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
 امور مشترکین: ۸۸۷۲۷۲۲۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۲۰۹
 توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۷۲۲۵
 تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کد پستی ۱۵۸۶۷۲۳۸۱۱
 روابط عمومی: pr@smtnews.ir
 امیر استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
 چاپخانه: صمیم

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

روزنامه معدن تجارت با رتبه ۱
 در میان روزنامه‌های تخصصی مقام ۱
 در میان روزنامه‌های اقتصادی مقام ۲

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



تکالیف شرکت‌های هواپیمایی



عباس فرزادنیسا، سرپرست دادسرای ویژه فرودگاه‌های تهران گفت: مطابق ماده ۲-۵ آیین‌نامه حقوق مسافران، شرکت‌های هواپیمایی موظف‌اند به تکالیف مندرج در این آیین‌نامه عمل کرده و مسافران نیز با اطلاع از نحوه برخورداری از حقوق خود در مواقع تاخیر یا لغو پروازی مطالبات خود را از مجاری قانونی مانند دفاتر شرکت‌های هواپیمایی و سایت سازمان هواپیمایی کشوری پیگیری کنند. معاون دادستان تهران اظهار کرد: پیاده نشدن از کابین هواپیما در اعتراض به تاخیر پروازها به‌منظور مطالبه حقوق خود از شرکت‌های هواپیمایی منجر به تضییع حقوق دیگر مسافران شده و اختلال در نظم سایر پروازها را به دنبال خواهد داشت و از آنجا که در این ایام با افزایش در تعداد پروازها مواجه هستیم، بنابراین عدم تخلیه هواپیما منجر به تاخیر انعکاسی در سایر پروازها خواهد شد. فرزادنیسا تصریح کرد: از سوی دیگر آیین‌نامه حقوق مسافر تکالیف شرکت‌های هواپیمایی و مسافران را در زمان بروز تاخیر یا لغو پروازها مورد تصریح قرار داده و شرکت‌های هواپیمایی را موظف کرده برابر آیین‌نامه حقوق مسافر در این گونه مواقع خدمات لازم را به مسافران ارائه کند.

طبق آیین‌نامه حقوق مسافر درباره تاخیرهای طولانی پرواز

ایرلاین موظف به پرداخت غرامت است



سخن پایانی

به گفته عباس فرزادنیسا، سرپرست دادسرای ویژه فرودگاه‌های تهران، چنانچه مسافران نسبت به تاخیر یا لغو پروازها شکایتی داشته باشند، می‌توانند مراتب را از طریق سامانه حقوق مسافر پرواز سازمان هواپیمایی کشوری به نشانی caa.gov.ir جهت رسیدگی، منعکس و مورد پیگیری قرار دهند. نکته قابل توجه در آیین‌نامه این است که اگرچه ایرلاین‌ها در صورت بروز تاخیر موظف هستند مسافر را به مقصد مورد نظر برسانند، اما چه در پروازهای داخلی و چه پروازهای خارجی، در صورتی که پروازی ۵ ساعت و بیشتر تاخیر داشته باشد، علاوه بر رساندن به مقصد، شرکت هواپیمایی موظف است یک برابر قیمت بلیت را به‌عنوان غرامت به مسافر بپردازد.

شکایت می‌توانند موضوع را در پورتال سازمان هواپیمایی کشوری پیگیری کنند؛ در عین حال اگر پروازی پنج ساعت و بیشتر تاخیر داشته باشد، شرکت هواپیمایی موظف است یک برابر قیمت بلیت را به‌عنوان غرامت به مسافر بپردازد.

مقررات لغو پرواز توسط ایرلاین چیست؟
 اما در آیین‌نامه حقوق مسافر چه آمده است؟ حقوق مسافر مجموعه‌ای از سیاست‌ها، دستورالعمل‌ها، استانداردها، ضوابط و مقرراتی است که الگوی رفتاری شرکت هواپیمایی و دست‌اندرکاران امور پروازی را تدوین می‌کند و هدف آن تضمین حقوق مادی و معنوی و رعایت شأن و منزلت مسافران در فرآیند مسافرت‌های هوایی است و رعایت این مجموعه حمایتی برای کلیه ایرلاین‌ها لازم‌الاجراست. در این راستا آیین‌نامه حقوق مسافر برای پروازها فروردین ۱۳۹۴ اصلاح شده و آخرین ویرایش آن آذر سال گذشته ابلاغ شد.

اطلاع‌رسانی به موقع درباره تاخیر
 براساس آیین‌نامه، در صورت بروز تاخیر در انجام پرواز در مبدأ، طبق ساعت پرواز مندرج در بلیت مسافر و در صورتی که براساس شرایط فوق‌العاده نباشد، لازم است نماینده شرکت هواپیمایی یا حضور در میان مسافران، با متانت و احترام نسبت به اطلاع‌رسانی صحیح درخصوص تاخیر پرواز پیش‌بینی‌نشده اقدام کند.

مسافران حق انصراف دارند
 در صورتی که تاخیر بیش از دو ساعت به‌طول بینجامد، مسافران می‌توانند نسبت به انصراف از پرواز و دریافت بهای کامل بلیت خود اقدام کنند. در صورتی که اراده مسافر بر انجام پرواز باشد، شرکت هواپیمایی باید نسبت به انتقال مسافر به مقصد بلیت، با سرویس هوایی سایر شرکت‌های هواپیمایی در کوتاه‌ترین زمان ممکن در کابین پروازی مشابه اقدام کند.

الزام استرداد وجه
 مسافر می‌تواند پس از انجام مسافرت با ارائه مدارک مثبته دال بر خرید بلیت جدید، نسبت به دریافت وجه بلیت خریداری‌شده در مسیر مورد نظر از شرکت هواپیمایی اصلی اقدام کند. استرداد وجه مذکور حداکثر ظرف مدت ۴۸ ساعت از تاریخ ارسال و دریافت آن، توسط شرکت هواپیمایی اصلی الزامی است. در صورتی که مراتب تاخیر پرواز تا ۷۲ ساعت قبل از پرواز به مسافران اطلاع‌رسانی شود، مبنای محاسبه و تعیین میزان تاخیر پرواز، زمان جدید اعلام‌شده خواهد بود؛ اما چنانچه اطلاع‌رسانی مزبور بعد از موعد مقرر (۷۲ ساعت قبل از پرواز) باشد، مبنای محاسبه و تعیین میزان تاخیر پرواز، زمان درج‌شده در بلیت است.

برگشت پروازهای اربعین در حال انجام است و مشکلاتی برای پروازهای داخلی ایجاد کرده است. شواهد حاکی از آن است که شرایط حاکم بر فرودگاه‌های عراق، نقص فنی هواپیماها و آب‌وهوای نامناسب و گرم گاهی منجر به تاخیر پروازهای اربعین می‌شود. اگر یکی از پروازها تاخیر داشته باشد، به‌دلیل حجم پروازی گاهی پروازهای دیگر هم با تاخیرهای انعکاسی مواجه می‌شوند و این موضوع ناراضی مسافران را به‌دنبال خواهد داشت.

پیگیری حقوق از دست رفته
 به گزارش ایسنا، علاوه بر تاثیر تاخیر پروازهای اربعین بر پروازهای داخلی ایران، در روزهای گذشته برخی از شرکت‌های هواپیمایی، با مشکلاتی مواجه بوده‌اند که منجر به بروز تاخیرهایی در پرواز شده است.

به گزارش ایسنا در یکی از این پروازها که به‌دلیل نقص فنی هواپیمایی یکی از ایرلاین‌ها، مسافران دو بار سوار هواپیما شده و پیاده شده و در نهایت هم با چندین ساعت تاخیر به مقصد رسیده‌اند. ظاهراً در پایان سفر مسافران ناراضی تصمیم گرفتند از هواپیما پیاده نشوند تا پیگیری حقوق از دست رفته خود شوند.

آیین‌نامه حقوق مسافر تکالیف شرکت‌های هواپیمایی و مسافران را در زمان بروز تاخیر یا لغو پروازها تصریح کرده و مسافران در صورت

مدیرعامل هلدینگ پترو پالایش اصفهان در نشست خبری شفاف‌سازی فعالیت‌های این شرکت با خبرنگاران عنوان کرد:

سهامداران پترو پالایش اصفهان مطمئن باشند در خرید سهام بر اساس منافع آنها اقدام می‌کنیم



سهامداران خیالشان راحت باشد جایی که سودده نباشد به هیچ عنوان ورود نخواهیم کرد
 وی تأکید کرد: سهامداران خیالشان راحت باشد جایی که سودده نباشد و یا قیمت سهام برای خرید بالا باشد به هیچ عنوان ورود نخواهیم کرد و با وجود کارشناسی‌های علمی که در شرکت پتروپالایش صورت می‌گیرد هیچ تبانی در زمینه خرید سهام وجود ندارد. قدیری با اشاره به مدیریت استراتژیک هیات‌مدیره براساس توجیه اقتصادی با کمک شرکت‌های رتبه الف کشور، تصریح کرد: هلدینگ پتروپالایش اصفهان ۴۵۰ پروژه در دست اجرا دارد اضافه کرد: این شرکت اخیراً «معاونت هوش مصنوعی» را راه‌اندازی کرده و برای آن ۶۰ پروژه کاری تعریف شده است. وی با اشاره به افق روشن ترسیم شده در هلدینگ پتروپالایش اصفهان در راستای فرمایش رهبری برای رسیدن به قله‌های پیشرفت گفت: بهره‌برداری بیشتر پروژه‌ها در کشور حدود ۱۰ سال طول می‌کشد اما پروژه‌های این هلدینگ همچون پروژه تصفیه نفت سفید هشت ماهه و تا آخر ماه بهمن با قابلیت جداسازی گوگرد از نفت سفید با یک ظرفیت بالا راه‌اندازی می‌شود.

شرکت‌های الف کشوری صورت خواهد گرفت. وی با اشاره به اینکه خوراک اولیه شرکت نفت سپاهان را پالایشگاه اصفهان تامین می‌کند تصریح کرد: شرکت گروه پتروشیمی تابان فردا، متعلق به شرکت سرمایه‌گذاری اهداف (صندوق) بازنشستگی کارکنان صنعت نفت سابق) ۳۳ درصد از شرکت نفت سپاهان (با نماد شسپا) را در بورس عرضه کرده است. قدیری متذکر شد: با توجه به قیمت‌گذاری کارشناسان دادگستری در حوزه‌های مختلف و همچنین قیمت روز سهام که توسط شرکت اهداف قیمت‌گذاری شده بود به این نتیجه رسیدیم که در شرایط حاضر این قیمت جذاب و منطقی نیست و از خرید منصرف شدیم و در عرضه‌های بعدی سهام در بورس با قیمت متعادل‌تر ورود خواهیم کرد. با اشاره به اینکه آگهی فروشی سهام شرکت نفت سپاهان در مردادماه جاری در تارنمای شرکت بورس تهران منتشر شد؛ گفت: میزان سهم در نظر گرفته شده برای فروش در بورس معادل ۳۳ درصد و با قیمت پایه ۲۳۵ هزار میلیارد ریال بود. قدیری با بیان اینکه افزود: با توجه به تأکید سهامداران عمده شرکت پالایش نفت اصفهان، با هدف بررسی درجه ارزش شرکت نفت

اشتباه برخی شرکت‌های زیرمجموعه آن فروخته شد افزود: فروش سهام نفت سپاهان و نفت جی یکی از اشتباهاتی بود که در دوره‌های قبل رخ داد؛ در حال حاضر ما تصمیمی برای خرید شرکت نفت جی نداریم، اما با توجه به اینکه شرکت نفت سپاهان در زنجیره سوددهی خوبی قرار دارد، ۷۰ درصد از محصولاتش به خارج از کشور صادر می‌شود و شرکت‌های بسیاری زیادی در سراسر کشور تاسیس نموده است لذا خرید سهام این شرکت برای ما دارای ارزش افزوده بالایی است.

هلدینگ پترو پالایش اصفهان ۱۷.۱ سهام نفت سپاهان را در اختیار دارد
 وی با اشاره به اینکه قطعاً خرید سهام نفت سپاهان که ما هم اکنون ۱۷.۱ سهام این شرکت را در اختیار داریم برای سهامداران هلدینگ پترو پالایش اصفهان خوب است افزود: اما باید این نکته را مدنظر قرار داد که بدون توجیه اقتصادی وارد هیچ پروژه اقتصادی نخواهیم شد، ممکن است در میان ۱۰ هزار تصمیم در شرکت هلدینگ پترو پالایش اصفهان خطای کوچکی نیز رخ دهد، اما با مدیریت علمی و استراتژیک تمام تصمیم‌گیری‌ها با توجیه اقتصادی و حضور

هدف‌گذاری هلدینگ پترو پالایش اصفهان تا سال ۱۴۰۶ رسیدن به قله برترین شرکت‌های دنیا از لحاظ تکنولوژی و سوددهی است. لذا خرید سهام شرکت نفت سپاهان در زنجیره ارزش سوددهی پترو پالایش اصفهان موثر است.

مدیرعامل هلدینگ پتروپالایش اصفهان گفت: با توجه به بالا بودن قیمت عرضه بلوکی سهام نفت سپاهان در بازار سرمایه و چشمگیر نبودن این سهام، هلدینگ پترو پالایش اصفهان فعلاً برای این خرید اقدام نمی‌کند. محسن قدیری در نشست خبری شفاف‌سازی اقدامات هلدینگ پتروپالایش اصفهان در جمع رسانه‌ها به این مسئله اشاره داشت: اگر چه شرکت نفت سپاهان، در ردیف شرکت‌های دارای سوددهی مطلوب قرار دارد اما قیمت تعیین شده برای عرضه این میزان از سهام از نظر مزیت رقابتی، نسبت به انتظاری که داشتیم، برای ما جذاب نبود.

وی با اشاره به اینکه سال ۸۶ شرکت پالایش نفت اصفهان خصوصی شد به

