اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

یکشنبه
• ۲۲ آبان ۱۴۰۱
• ۱۸ ربیع‌الثانی ۱۴۴۴
• ۱۳ نوامبر ۲۰۲۲

• سال سی‌ودوم شماره پیاپی ۳۵۱۴ • دوره جدید سال نهم شماره ۲۱۹۶ • ۱۶ صفحه • قیمت: ۵۰۰۰ تومان

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

توقف افزایش هزینه خدمات تلفن ثابت

دستور توقف هرگونه افزایش در هزینه خدمات تلفن ثابت داده شد. به گزارش روابط‌عمومی شورای رقابت، پیرو وصول شکایت برخی از مشترکان درباره اجرا نشدن مفاد مصوبه ۵۰۹ شورای رقابت در ۱۰ مهر ۱۴۰۱، موضوع در جلسه ۵۱۹ شورای رقابت مطرح شد و مورد رسیدگی قرار گرفت. بر همین اساس، شورای رقابت رأی بر محکومیت شرکت مخابرات ایران به‌دلیل ارتکاب رویه ضدرقابتی صادر کرد. موضوع جلسه ۵۰۹ شورای رقابت مبنی بر توقف اجرای مصوبه ۴۶۶ مورخ ۱۰ خرداد ۱۴۰۰ از سوی شرکت مخابرات ایران و اقدام به درج مبالغ اضافی در قبوض تلفن ثابت و اخذ آن از مشترکان بود. در ماده ۳ مصوبه جلسه ۴۶۶ شورای رقابت با موضوع «دستورالعمل نحوه تنظیم هزینه ماهانه تلفن ثابت» شرکت مخابرات ایران موظف شده بود با استقرار نظام حسابداری بهای تمام‌شده، نظام خود را به نحوی اصلاح کند که هزینه تمام‌شده هر یک از خدمات این شرکت به‌صورت مجزا و دقیق محاسبه و در صورت‌های مالی حسابرسی‌شده این شرکت درج شود.

بررسی محرک‌های رشد تالار شیشه‌ای

صعود بورس تا کجا ادامه دارد؟

هفته گذشته شاخص بورس توانست محدوده‌های حمایتی از دست داده را پس بگیرد و در کانال یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی تثبیت شود. همزمان با روند صعودی قابل توجه بورس تهران شاهد ورود حجم قابل توجه پول به بازار بودیم و با ورود سرمایه سهامداران حقیقی، روند سبزپوشی بازار تشدید شد. افزایش نرخ دلار، ارائه بسته جامع حمایتی سازمان بورس و همچنین قطع امید از نتایج مذاکرات برجام در میان‌مدت، مهم‌ترین عوامل موثر بر رشد شاخص بورس به‌شمار می‌روند. هر چند به گفته بسیاری از کارشناسان دورنمای قیمت دلار و همچنین شرایط تدوین لایحه بودجه از مهم‌ترین شاخص‌های اثرگذار بر عملکرد بازار سرمایه در هفته‌های آینده خواهند بود. با این همه همچنان تردیدهایی نسبت به تداوم این سبزپوشی وجود دارد که فعالان بازار را نگران می‌کند. ۱۲

به مناسبت روز «یادبود قربانیان تصادفات رانندگی» بررسی شد

مثلث مرگ‌های جاده‌ای

۴-۸-۹-۱۰-۱۳-۱۴

سرمقاله

اقدامات متناسب با اهداف نیست ۲

یادداشت‌های امروز

موتورهای تورم را خاموش کنید ۶

ارابه‌های مرگ در جاده‌های پرخطر ۱۰

چالش‌های اقتصادی مانع صعود بورس ۱۲

در فناوری‌های خودرویی عقب ماندیم ۱۳

گفت‌وگو

مسیر توسعه حمل‌ونقل مسدود است ۱۵

گزارش خبری

چک الکترونیکی رونمایی شد

بانک مرکزی در آیینی به‌طور رسمی از خدمت نوین «چک الکترونیک» رونمایی کرد. چک الکترونیکی نوع جدیدی از چک است که سرعت، دقت و امنیت بیشتری در عملکرد و نقدشوندگی نسبت به چک‌های کاغذی دارد و تمام قوانین چک کاغذی برای آن قابل اجراست و با یک امضای الکترونیکی اعتبار پیدا می‌کند. ۱۴

«مناقصه عمومی»

شرکت معدن کار باختر درنظر دارد عملیات بیس‌ریزی، پخش، تسطیح، آبپاشی و کامپکت کوچه‌های روستای گلالی در استان کردستان شهرستان قروه روستای گلالی از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. از متقاضیان محترم دعوت به عمل می‌آید پس از مراجعه به سایت madankarbakhtar.ir نسبت به دانلود اسناد مناقصه اقدام و جهت بازدید با هماهنگی با آقای مهندس خلیلی (۰۹۱۳۴۱۳۹۴۴۷) اقدام و حداکثر تا ۷ روز کاری پس از درج آگهی نسبت به تکمیل و تحویل اسناد به آقای بابایی به آدرس همدان، خیابان مهدیه، جنب بانک صادرات، کوچه توحید، بن‌بست کیانیان، درب دوم سمت راست اقدام فرمایند.

شرکت معدن کار باختر (سهامی خاص)

آگهی مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده

شرکت اطلس سرام البرز (سهامی خاص) به شماره ثبت ۳۰۷۸۸ شناسه ملی ۱۴۰۰۶۱۷۴۵۰۴

بدینوسیله از کلیه صاحبان سهام شرکت اطلس سرام البرز (سهامی خاص) دعوت می‌گردد تا در مجمع عمومی عادی بطور فوق‌العاده شرکت که راس ساعت ۱۵ بعدازظهر روز شنبه ۱۴۰۱/۰۹/۰۵ در محل دفتر قانونی شرکت به نشانی: کرج، عظیمیه بلوار ۴۵ متری کاج جنب پل آزادگان ساختمان سناتور طبقه چهارم واحد ۴۰۱ برگزار می‌گردد حضور بهم رسانند.

دستور جلسه:
۱- استماع گزارش هیات‌مدیره و بازرس قانونی شرکت
۲- تصویب ترازنامه و صورت حساب سود و زیان سال مالی منتهی به پایان سال ۱۴۰۰
۳- انتخاب بازرس اصلی و علی‌البدل برای سال مالی جدید
۴- انتخاب روزنامه کثیرالانتشار برای درج آگهی‌های شرکت
۵- سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عادی بطور فوق‌العاده می‌باشد.

شرکت اطلس سرام البرز (سهامی خاص)

مزایده عمومی
شرکت فولاد هرمزگان جنوب

موضوع مزایده: ضایعات فلزی - خرسک
مواد مورد مزایده به شرح جدول ذیل:

ردیف	شماره مزایده	شرح کالا	واحد	مقدار	مبلغ ضمانت شرکت در مزایده (ریال)
۱	۰۱۰۴۰۵	خرسک	کیلوگرم	۵,۰۰۰,۰۰۰	۴,۹۹۰,۰۰۰,۰۰۰

نحوه شرکت در مزایده:
کلیه اشخاص حقوقی برای شرکت در مزایده می‌توانند جهت بازدید و دریافت اسناد مزایده مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال به حساب ۰۱۱۱۱۱۱۱۰۰۰۰۸ بنام شرکت فولاد هرمزگان جنوب، نزد بانک ملی شعبه گمرک بندرعباس واریز نموده و با ارائه فیش واریزی و درخواست کتبی در ساعت اداری (بجز روزهای پنجشنبه و ایام تعطیل) پس از هماهنگی به شرکت فولاد هرمزگان مراجعه نمایند و یا با ارسال فیش واریزی از طریق فکس به شماره ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۵۵ و با آدرس ایمیل Nikhalat.m@hosco.ir اسناد را از طریق الکترونیکی دریافت نمایند.
ارائه معرفی‌نامه، داشتن مهر شرکت (اشخاص حقوقی) و رسید واریزی هزینه خرید اسناد جهت دریافت حضوری اسناد الزامی است.

محل دریافت اسناد:
بندرعباس، کیلومتر ۱۳ جاده اسکله شهید رجایی، شرکت فولاد هرمزگان جنوب، واحد خرید مواد مصرفی و فروش کالای مازاد.

جدول زمانی انجام مزایده:

تاریخ شروع فروش اسناد	تاریخ پایان فروش اسناد	آخرین مهلت تحویل پاکت‌های مزایده	تاریخ گشایش پاکت‌ها
۱۴۰۱/۰۸/۲۲	۱۴۰۱/۰۸/۲۸	۱۴۰۱/۰۹/۰۱ تا ساعت ۱۲:۰۰	۱۴۰۱/۰۹/۰۲

متقاضیان برای آگاهی بیشتر می‌توانند در ساعات اداری با شماره تلفن ۰۷۶-۴۴۸۴۸۸۱۳ تماس حاصل فرمایند و یا به سایت فولاد هرمزگان به آدرس www.hosco.ir مراجعه نمایند.
جهت حضور افراد در فولاد هرمزگان و بازدید از موضوع مورد مزایده، هماهنگی با شماره فوق (۴۸ ساعت قبل از حضور) الزامیست.
هزینه درج آگهی با برنده مزایده می‌باشد.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب

مزایده عمومی
شرکت فولاد هرمزگان جنوب

شماره مزایده ۰۱۰۴۰۶

موضوع مزایده: ضایعات فلزی - ته تاندیش
مواد مورد مزایده به شرح جدول ذیل:

ردیف	شماره مزایده	شرح کالا	واحد	مقدار	مبلغ ضمانت شرکت در مزایده (ریال)
۱	۰۱۰۴۰۶	ته تاندیش	کیلوگرم	۷,۰۰۰,۰۰۰	۷,۸۱۸,۰۰۰,۰۰۰

نحوه شرکت در مزایده:
کلیه اشخاص حقوقی برای شرکت در مزایده می‌توانند جهت بازدید و دریافت اسناد مزایده مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال به حساب ۰۱۱۱۱۱۱۱۰۰۰۰۸ بنام شرکت فولاد هرمزگان جنوب، نزد بانک ملی شعبه گمرک بندرعباس واریز نموده و با ارائه فیش واریزی و درخواست کتبی در ساعت اداری (بجز روزهای پنجشنبه و ایام تعطیل) پس از هماهنگی به شرکت فولاد هرمزگان مراجعه نمایند و یا با ارسال فیش واریزی از طریق فکس به شماره ۰۷۶-۳۳۵۳۰۰۵۵ و با آدرس ایمیل Nikhalat.m@hosco.ir اسناد را از طریق الکترونیکی دریافت نمایند.
ارائه معرفی‌نامه، داشتن مهر شرکت (اشخاص حقوقی) و رسید واریزی هزینه خرید اسناد جهت دریافت حضوری اسناد الزامی است.

محل دریافت اسناد:
بندرعباس، کیلومتر ۱۳ جاده اسکله شهید رجایی، شرکت فولاد هرمزگان جنوب، واحد خرید مواد مصرفی و فروش کالای مازاد.

جدول زمانی انجام مزایده:

تاریخ شروع فروش اسناد	تاریخ پایان فروش اسناد	آخرین مهلت تحویل پاکت‌های مزایده	تاریخ گشایش پاکت‌ها
۱۴۰۱/۰۸/۲۲	۱۴۰۱/۰۸/۲۸	۱۴۰۱/۰۹/۰۱ تا ساعت ۱۲:۰۰	۱۴۰۱/۰۹/۰۲

متقاضیان برای آگاهی بیشتر می‌توانند در ساعات اداری با شماره تلفن ۰۷۶-۴۴۸۴۸۸۱۳ تماس حاصل فرمایند و یا به سایت فولاد هرمزگان به آدرس www.hosco.ir مراجعه نمایند.
جهت حضور افراد در فولاد هرمزگان و بازدید از موضوع مورد مزایده، هماهنگی با شماره فوق (۴۸ ساعت قبل از حضور) الزامیست.
هزینه درج آگهی با برنده مزایده می‌باشد.

روابط عمومی شرکت فولاد هرمزگان جنوب

تبلیغات طلایی
با مبلغ استثنایی
صمت
کسترش نیوز پایگاه خبری
سایت ها: www.gostaresh.news www.samtnews@gmail.com www.madandaily.com
ایمیل: ads.smtnews@gmail.com
شماره بازرگانی: ۸۸۷۲۲۷۳۲-۴
درج ۲ نوبت آگهی ۲ کادری در پرتیراژترین روزنامه تسمی کشور
تولید ۲عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای و انتشار در پایگاه خبری کسترش نیوز
بازنشر ۲عدد محتوای ۸۰۰ کلمه ای در روزنامه صمت
درج بنر ۳۰ روزه در پایگاه خبری کسترش نیوز
درج یک صفحه پوستر در اولین ویژه نامه صمت
درج بنر در سایت صمت و روزگار معدن و روزگار ما

سرمقاله

اقدامات متناسب با اهداف نیست

حمیدرضا یعقوبی آوینی
کارشناس حوزه لجستیک

برخی کارشناسان حمل‌ونقل معتقدند ترانزیت، برون‌داد یک زنجیره عوامل کلان در حوزه سیاست خارجی، تجاری، اقتصادی و... است و وقتی ارتباطات بین‌المللی قوی در کنار زیرساخت‌های مناسب، سیاست‌ها، قوانین و مقررات هماهنگ‌شده و حضور در موافقتنامه‌های بین‌المللی موردنیاز حوزه حمل‌ونقل وجود نداشته باشد، ترانزیت امکان‌پذیر نیست و این دیدگاه که ترانزیت می‌تواند جایگزین نفت شود، به یک خودفریبی بزرگ تبدیل شود، چراکه این موارد از اقدامات اجرایی و اولیه در راه‌اندازی عملیاتی کریدورهای بین‌المللی و تبدیل شدن ایران به حلقه اتصال میان غرب و شرق است. مگر میزان سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل در برابر صنعت نفت در کشورمان چقدر است؟! ترانزیت یک مبحث فرابخشی است و سازمان‌های متعددی درگیر آن هستند. کریدور شمال به جنوب از مسیر ایران به نسبت بقیه مسیرها، هم به‌لحاظ هزینه حمل و هم به‌لحاظ زمان، حدود ۴۰ درصد صرفه‌جویی دارد، اما اینکه چرا این مسیر هنوز فعال نشده؛ به‌دلیل تحریم‌ها، برخی سیاست‌های گمرکی و زیرساخت‌های کم و نامناسبی است که در این مسیر وجود دارد. نکته قابل‌توجه این است که در نقاط اتصال به این کریدور، به‌لحاظ ریلی مشکلی وجود دارد و در مسیر رشت به آستارا و رشت به بندر انزلی که نقطه اصلی اتصال این کریدور است، هنوز اتصال ریلی انجام نشده و در آنجا حمل ترکیبی انجام می‌شود و در بخش جنوبی نیز خطوط ریلی بندر چابهار به زاهدان و همچنین در بنادر شمالی زیرساخت کشتی‌های رو- رو، هنوز کامل نشده است. چرخ‌های اقتصاد مانند زنجیره یک چرخ‌دنده به یکدیگر متصل هستند و هر نقصی در این زنجیره سبب توقف چرخ کل اقتصاد کشور می‌شود؛ بنابراین برای استفاده از ظرفیت کریدورها به‌منظور ایجاد و توسعه فرصت‌های شغلی و درآمدزایی، باید به‌دنبال مدیریت یکپارچه ترانزیت باشیم و پروژه‌های مرتبط با توسعه ترانزیت به‌همراه زمان‌بندی مشخص و تعیین مجری طرح‌ها به‌ویژه در مسیرهای ریلی، اولویت‌بندی شوند.

با این همه باتوجه به موقعیت جغرافیایی و استراتژیک ایران، متولیان حوزه حمل‌ونقل دهه‌هاست، برای ایفای نقش فعال در حمل‌ونقل بین‌المللی و منطقه‌ای برنامه‌ریزی کرده‌اند، اما اقدامات انجام‌شده با ضرورت توسعه ترانزیت تناسب نداشته و اهداف موردنظر در این زمینه محقق نشده است. اینک، دولت سیزدهم به توسعه روابط تجاری خود با کشورهای همسایه برای توسعه ترانزیت به‌عنوان یکی از مزیت‌های اصلی کشور در رقابت با کشورهای منطقه به‌عنوان تبدیل شدن به حلقه اتصال حیاتی میان آسیا و اروپا و بهره‌گیری از آثار و پیامدهای مثبت آن به‌ویژه در بخش‌های درآمدزایی و اشتغالزایی برای کشور، توجه و اهتمام جدی دارد. این روزها از زبان دولتمردان شنیده می‌شود که حوزه ترانزیت به‌عنوان یک عامل پیشرونده و تکمیل‌کننده در اقتصاد کشور عمل می‌کند و اگر ظرفیت‌های ترانزیتی کشور به‌شکل مناسبی فعال و عملیاتی شوند، بخش حمل‌ونقل ترانزیتی، توانایی تامین درآمد سالانه چند ده میلیارد دلاری و همچنین توانایی ایجاد یک میلیون فرصت شغلی در ایران را دارد و می‌تواند به جایگزینی مناسب برای درآمدهای نفتی تبدیل شود.

ترانزیت هر کانتینر، معادل یک بشکه نفت برای کشور درآمد به همراه خواهد داشت، چراکه مسائل اخیر بین‌المللی و بسته شدن مسیرها و برخی کریدورهای ترانزیت زمینی به‌دلیل تحریم‌ها و تهدیدهای بین‌المللی بین روسیه و کشورهای اروپایی، فرصتی استثنایی پیش‌روی ایران قرار داده است. از امتیازات ویژه ایران، بهره‌مندی از بنادر بزرگ در خلیج‌فارس و دریای عمان با دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوس هند و دریای خزر در شمال در کنار شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی است که تا کشورهای همسایه و حتی اروپا امتداد دارد و از جمله عواملی است که به کوتاه شدن مسیر انتقال کالا و کم شدن هزینه‌ها به‌ویژه میان شرق آسیا و اروپا کمک می‌کند. در حال‌حاضر، ۳ کریدور بین‌المللی از خاک ایران عبور می‌کند؛ کریدور شمال ـ جنوب، ۲ کشور هند و روسیه را به هم متصل می‌کند، کریدور تراسیکا که همچون پلی میان کشورهای آسیای میانه و قاره اروپا عمل کرده و راه باستانی ابریشم که شرق آسیا به دریای مدیترانه و قفقاز را به‌هم متصل می‌کند. باتوجه به امضای قراردادهای همکاری راهبردی ایران با چین و روسیه در سال گذشته، تلاش‌هایی از سوی متولیان برای احیای موقعیت راهبردی ایران در خطوط ترانزیتی که کشورهای شرق آسیا را به قاره اروپا پیوند می‌دهند و همچنین تسهیل تجارت با چین و روسیه در ماه‌های گذشته شروع شده که سرآغاز آن را می‌توان به حرکت قطار حمل‌ونقل کانتینری در مسیر ترانزیتی ریلی قزاقستان، ترکیه و اروپا از طریق خاک ایران و همچنین راه‌اندازی قطار باری بین‌المللی از چین به‌سمت ایران به‌منظور احیای دوباره کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی اشاره کرد.

تکمیل مسیرهای ریلی، اصلاح فرسودگی زیرساخت‌ها و بروزرسانی ناوگان ریلی، از مهم‌ترین اولویت‌ها برای توسعه ترانزیت کشور است. همچنین، تعریف خطوط جداگانه ترانزیت در پایانه‌های بندری و ایجاد مسیر سبز گمرکی، امضای پیمان‌های دوجانبه گمرکی و ایجاد تسهیلات بین‌المللی گمرکی، بیمه محموله‌های ترانزیتی، توسعه ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و... از جمله راهکارهای پیشنهادی کوتاه‌مدت برای جهش ترانزیت به‌شمار می‌آیند که با رشد روابط با کشورهای چین، روسیه و هند و ترغیب این کشورها به سرمایه‌گذاری در ایران به‌منظور توسعه ترانزیت انجام می‌شود.

این نکته نیز قابل‌توجه است که نبود ثبات و امنیت در برخی کشورهای همسایه و جنگ‌های منطقه، چالش‌هایی بزرگ در برابر شکوفایی بخش ترانزیت در ایران است.

آغاز ارائه خدمت چک الکترونیکی

رئیس کل بانک مرکزی با اشاره به راه‌اندازی چک دیجیتال در ۳ بانک تجارت، پارسیان و صادرات تصریح کرد: شرایط دریافت چک دیجیتال هیچ تفاوتی با چک‌های کاغذی ندارد.

به گزارش مهر، علی صالح‌آبادی، رئیس کل بانک مرکزی در مراسم رونمایی از چک الکترونیکی گفت: به‌دلیل آنکه تمام اصناف و تجار و کسب‌وکارها با چک سروکار دارند؛ بنابراین هرچه اعتبار چک را بیشتر کنیم به تسهیل و بهبود کسب‌وکار کمک خواهیم کرد.

این مقام مسئول با اشاره به اینکه قانون جدید چک اعتبار را به چک برگرداند، تصریح کرد: امروز کسی که چک را دریافت می‌کند، اطمینان زیادی به وصول چک دارد. رئیس کل بانک مرکزی ادامه داد: در گذشته دریافت‌کننده چک به‌دنبال صادرکننده چک می‌رفت تا چک وصول شود، اما امروز این وضعیت برعکس شده است.

به‌گفته صالح‌آبادی صادرکننده چک نگران وصول چک می‌شود تا اعتبارش خدشه‌دار و حساب‌های بانکی وی مسدود نشود.

این مقام مسئول تصریح کرد: آموزش استفاده از چک الکترونیک بسیار مهم است که این موضوع را در دستور کار قرار دادیم و امیدواریم به‌زودی در تمامی شبکه بانکی این خدمت بزرگ به همه ارائه شود.

وی با اشاره به راه‌اندازی چک دیجیتال در ۳ بانک تجارت، پارسیان و صادرات، تصریح کرد: شرایط دریافت چک دیجیتال، هیچ تفاوتی با چک‌های کاغذی ندارد و به‌زودی شرایطی فراهم می‌شود تا تمامی بانک‌ها بتوانند این خدمت نوین و ارزشمند را به جامعه ارائه دهند.

تاکید نمایندگان در آستانه تقدیم بودجه ۱۴۰۲ به دولت:

مجلس از تعریف منابع درآمدی غیرواقعی خودداری کند

چهارشنبه هفته گذشته رئیس سازمان برنامه‌وبودجه اعلام کرد در حال تدوین نهایی بودجه ۱۴۰۲ هستند که پیش‌نویس آن هفته آینده برای بررسی و تصویب به دولت ارسال می‌شود. مسعود میرکاظمی در حاشیه جلسه هیات دولت در گفت‌وگو با خبرنگاران اظهار کرد: این سازمان در تدوین لوایح برنامه هفتم و بودجه سال آینده، اولویت را به بودجه ۱۴۰۲ داده است.

رئیس سازمان برنامه‌وبودجه در ادامه درباره جزئیات لایحه بودجه ۱۴۰۲ گفت: براساس بودجه‌ای که در حال تدوین آن هستیم، هیچ افزایش قیمتی در حامل‌های انرژی در بودجه ۱۴۰۲ نخواهیم داشت.

میرکاظمی درباره افزایش منابع هدفمندی یارانه‌ها در قانون بودجه که مقرر شده بود صرف تولید و اشتغال در کشور شود، تاکید کرد: افزودن ۲۰۰ هزار میلیارد تومان به منابع هدفمندی یارانه‌ها با توجه به عدم‌افزایش نرخ حامل‌های انرژی در سال جاری و همچنین سال آینده، منابع موهوم است. اظهارات رئیس سازمان برنامه‌وبودجه در حالی عنوان شد که روز گذشته برخی نمایندگان مجلس بر تعیین ارقام واقعی در بودجه تاکید کردند.

نباید بودجه را براساس توهمات تصویب کنیم

عضو فراکسیون انقلاب مجلس شورای اسلامی گفت: نباید با افزایش منابع درآمدی و ایجاد منابع غیرواقعی در بودجه، زمینه‌ساز عدم‌تحقق تکالیف و احکام بودجه در نهایت ایجاد نارضایتی در بین مردم شویم.

حمیدرضا کاظمی در گفت‌وگو با ایرنا درباره افزایش سقف منابع لایحه بودجه در مجلس، گفت: مجلس و کمیسیون تلفیق نباید در زمان بررسی لایحه بودجه منابع درآمدی غیرواقعی تصویب کرده و سقف درآمدهای لایحه بودجه را افزایش دهند و در ادامه تکالیف غیرقابل تحقق برای این منابع غیرواقعی در نظر بگیرند.

نماینده مردم پلدختر در مجلس شورای اسلامی افزود: باید این نکته را مدنظر داشته باشیم که ایجاد منابع مالی غیرقابل تحقق و تعیین‌تکالیف برای آن در بودجه موجب افزایش توقعات از مجلس و دولت می‌شود و وقتی که این تکالیف به‌دلیل عدم‌تحقق درآمدهای پیش‌بینی‌شده محقق نشود، موجبات نارضایتی مردم را فراهم می‌آورد.

نماینده مردم پلدختر در مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: نباید بودجه را براساس توهمات خود تصویب کنیم، بلکه باید واقعیات کشور و منابع درآمدی موجود را برای تصویب بودجه مدنظر داشته باشیم.

کاظمی با بیان اینکه مجلس و دولت باید در این زمینه به تفاهم و توافق برسند، گفت: وعده دادن به مردم براساس منابع مالی غیرقابل تحقق در بودجه فقط توقعات را بالا می‌برد و نتیجه دیگری در پی ندارد و وقتی که این منابع محقق نشود موجب نارضایتی افکار عمومی خواهد شد و این قبیل اقدامات کمکی به و جذب افکار عمومی نمی‌کند.

تکالیف خارج از توان، بر گردن دولت نگذاریم

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با اشاره به تکالیفی که در بودجه ۱۴۰۱ از سوی مجلس به دوش دولت گذاشته شد، گفت: این تکالیف بیش از منابعی بود که در اختیار دولت قرار داشت و در بانک‌ها تعریف شده بود. محمدرضا پورابراهیمی در گفت‌وگو با خانه ملت درباره عملکرد سازمان برنامه‌وبودجه در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ با وجود برخی انتقادها به این سازمان گفت: امسال برای نخستین‌بار شاهد بودیم که جذب اعتبارات تبصره ۱۸ تا شهریور تمدید شد تا آنچه که دولت در سال گذشته به‌دلیل روزهایی ابتدایی فعالیت خود، نتوانست محقق کند، به سرانجام برساند و براساس اخباری دریافتی و رصدی که انجام‌شده، اعتبارات لازم جذب شده است.

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی افزود: تلاش دولت جذب اعتبارات تا پایان شهریور بود و اطلاعات و آمار استانی هم نشان می‌دهد دولت در جذب این اعتبارات موفق عمل کرده است. پورابراهیمی ادامه داد: به‌عنوان نمونه، در بخش گردشگری اعتبارات بسیارخوبی جذب شده و طرح‌های نیمه‌تمام بخش گردشگری به‌صورت ویژه موردتوجه قرارگرفته است. البته شاید در بخش صنعت میزان جذب به دلایلی که باید کارشناسی انجام شود، کمی پایین بوده است.

وی یادآور شد: در مجموع کارهای انجام‌شده در جذب اعتبارات و حوزه تصمیم‌گیری قابل‌قبول است، اما می‌تواند ارتقا یابد و لازمه آن تقویت حرکت جهادی دولت در این بخش‌ها است. در بودجه ۱۴۰۱ تکالیف مالایطاق بر گردن دولت گذاشته شد.

نماینده مردم کرمان و راور در مجلس با اشاره به تکالیفی که در بودجه ۱۴۰۱ از سوی مجلس به دوش دولت گذاشته شد، عنوان کرد: این تکالیف بیش از منابعی بود که در اختیار دولت قرار داشت و در بانک‌ها تعریف شده بود. به‌عنوان مثال در طرح حمایت از خانواده و تعالی جمعیت، بیشتر نمایندگان به اولویت قرار دادن این بخش از طریق تسهیلات تاکید داشتند، اما اینکه مثلا هزار واحد منابع داریم و برای آن هزار و ۵۰۰ تا ۲ هزار تکلیف ایجاد شود، موجب خواهد شد این هزار تکلیف تعریف شده به اجرا نرسد و دچار کسری بودجه شویم.

پورابراهیمی تاکید کرد: این موضوع دغدغه‌ای است که باید دولت و سازمان برنامه‌وبودجه در عدد منابع و مصارف خود با توجه به ظرفیت بانکی و دیگر بخش‌ها با مجلس به توافق برسند تا به تصویب تکالیف مالایطاق منجر نشود. وی ادامه داد: به نظر می‌رسد در حوزه اجرا باید براساس شرایط کنونی کشور درباره تبصره ۱۸ عمل کنیم، چراکه رویکرد سنتی در بسیاری از مشاغل تغییر کرده و محتوای کسب‌وکارها با تحولات زیادی همراه شده و دانش‌بنیان‌ها جایگزین برخی از مشاغل و کسب‌وکارها شده‌اند. پورابراهیمی خاطرنشان کرد: فزونی اعداد و ارقام مصارف در لایحه بودجه نسبت به اعداد منابع اجازه نخواهد داد پیش‌بینی‌های در نظر گرفته شده در اشتغالزایی یا دیگر اهداف در نظر گرفته شده محقق شود و رضایت لازم را جلب کند.

مجلس نباید سقف بودجه را افزایش دهد

عضو فراکسیون انقلاب مجلس شورای اسلامی گفت: در بررسی لایحه بودجه در مجلس نباید به‌گونه‌ای عمل کنیم که سقف بودجه با در نظر گرفتن درآمدهای غیرواقعی و غیرقابل تحقق افزایش یابد.

حجت‌الاسلام محمد سبزی، نماینده مردم ساوه در مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با ایسنا اظهار کرد: در بررسی لایحه بودجه در مجلس نباید به‌گونه‌ای عمل کنیم که سقف بودجه با در نظر گرفتن درآمدهای غیرواقعی و غیرقابل تحقق افزایش یابد.

نماینده مردم ساوه در مجلس شورای اسلامی افزود: ایجاد درآمدهای غیرواقعی و در نظر گرفتن مصارف برای آنها باعث ایجاد توقع در میان مردم می‌شود و وقتی این اعتبارات محقق نشود، موجبات نارضایتی مردم را فراهم می‌کند.

عضو فراکسیون انقلاب مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: اگر همان منابع درآمدی واقعی هرچند هم کم باشد، به‌طور کامل محقق شود و دست رانتخواران از بودجه و اعتبارات کشور کوتاه شود، مسلما رضایتمندی بیشتری در میان مردم ایجاد می‌کند تا اینکه ما در مجلس منابع درآمدی غیرواقعی برای بودجه در نظر بگیریم. سبزی خاطرنشان کرد: بارها مشاهده شده که در سال‌های مختلف به‌دلیل عدم‌تحقق درآمدها در بودجه ۳۰ یا ۴۰ درصد اعتبارات مربوط به بخش‌های گوناگون تخصیص یافته و باعث‌شده بسیاری از کارها به‌دلیل عدم‌تحقق منابع درآمدی انجام نشود.

وی افزود: ما به جای ایجاد درآمدهای غیرواقعی در بودجه باید به سمت اصلاح ساختار آن برویم و صدالبته که این اقدام رضایتمندی بیشتری را در جامعه ایجاد می‌کند.

جمع آوری نقدینگی سرگردان با راه‌اندازی صندوق املاک

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی گفت: صندوق املاک و مستغلات می‌تواند نقدینگی سرگردان خرد که در کشور وجود دارد را به خود جذب و به سایر بازارها مانند ارز و سکه هم کمک کند. به‌گزارش ایسنا، صولت مرتضوی در مراسم رونمایی از نخستین صندوق سرمایه‌گذاری املاک و مستغلات با اشاره به راه‌اندازی این صندوق گفت: اقدام مبارکی در حوزه اقتصاد رخ می‌دهد. صندوق سرمایه‌گذاری املاک و مستغلات می‌تواند بستری برای حسن و تدبیر باشد؛ یعنی سرمایه‌های اندک را به سرمایه کثیر تبدیل و از سوی دیگر، بستر اقتصاد تعاونی را فراهم کند. وی ادامه داد: در اصل ۴۴ قانون اساسی، اقتصاد ایران به ۳ بخش تقسیم می‌شود؛ بخش دولتی، بخش تعاونی و بخش خصوصی که با سیاست‌های ابلاغی رهبر معظم انقلاب، به دولت اجازه داده شد بخشی از اقتصاد دولتی، به تعاونی‌ها واگذار شود. این کار مبارک، بسترساز مشارکت مردم در اقتصاد تعاونی است و یکی از نیازهای کشور را هم برطرف می‌کند. وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با تاکید بر اینکه شاید مهم‌ترین دغدغه هر جوان ایرانی، مسکن باشد، عنوان کرد: صندوق املاک و مستغلات صرفا شامل بخش دولتی نمی‌شود. در بخش دولتی سال‌هاست بحث مولدسازی مطرح می‌شود که به دلایل گوناگون نتوانستیم به آن عمل کنیم. هم می‌توانیم مولدسازی اموال دولتی را داشته باشیم، هم بخش خصوصی ملکش را بیاورد و هم هر کس هرقدر توان دارد را وارد این بازار کند. این سرمایه همواره رو به افزایش است.

مرتضوی با بیان اینکه قدرت نقدشوندگی صندوق املاک بالاست، گفت: این صندوق مانند النگویی است که بانوان دارند و هر زمان نیاز دارند می‌توانند آن را بفروشند و به پول تبدیل کنند. می‌توان به چندجانبه‌گرایی صندوق‌ها هم توجه کرد، زیرا مشارکت شهرداری‌ها را هم به مدد می‌طلبد. وی ادامه داد: صندوق املاک و مستغلات می‌تواند نقدینگی سرگردان خرد که در کشور وجود دارد را به خود جذب و به سایر بازارها هم کمک کند.

چالش بانک مرکزی و وزارت صمت با امضای دیجیتال رفع شد

پیشخوان
Pishkhan.com

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: چالش بانک مرکزی با وزارت صنعت، معدن و تجارت، امضای دیجیتال بود که خوشبختانه این موضوع برطرف شده است.

به گزارش مهر، سیدرضا فاطمی‌امین در مراسم رونمایی از چک الکترونیک، اظهار کرد: با اجرای چک الکترونیک یک گام بسیار مؤثر در توسعه اقتصاد دیجیتال برداشته شد. وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: محور اصلی اقتصاد بخش تولید است؛ بنابراین هر اندازه تسهیل زیرساخت‌های پولی و مالی و کاهش هزینه‌ها انجام شود، فرآیند تولید تسریع و تقویت می‌شود. وی اضافه کرد: هماهنگی بین بخش‌های اقتصادی دولت نویدبخش اتفاقات خوب و آینده بهتر در اقتصاد است. فاطمی‌امین تاکید کرد: چالش بانک مرکزی با وزارت صنعت، معدن و تجارت امضای دیجیتال بود که این موضوع خوشبختانه برطرف شده است.

عکس روز

بندرانزلی از مناطق مهم آزاد تجاری

عکس: باشگاه خبرنگاران جوان

ویژه‌تر از خبر

امکان نقد کردن غیرحضوری چک فراهم شد

معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی از فراهم شدن امکان نقد کردن غیرحضوری چک با رونمایی از سامانه چک الکترونیک خبر داد. به گزارش ایسنا، مراسم رونمایی از سامانه چک الکترونیک با حضور رئیس کل بانک مرکزی، وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر صنعت، معدن و تجارت برگزار شد. مهران محرمیان، معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی در این مراسم اظهار کرد: چکاد با ملاحظات گسترده فنی و حقوقی، پروژه بسیار پیچیده‌ای بود که با حمایت رئیس کل بانک مرکزی عملیاتی شد. چکی که دیجیتال صادر می‌شود می‌تواند در اختیار فردی قرار گیرد که اصلا دارای چک دیجیتال نیست. وی افزود: مهم‌ترین اتفاق، نقد کردن چک به صورت غیرحضوری است که گام مهمی در تسهیل دسترسی مردم به خدمات بانکی است. تعداد زندانیان مرتبط با چک که بیش از ۸۰ درصد نسبت به سال ۱۳۹۶ کاهش یافته با اجرای قوانین جدید چک افتخارآمیز است. معاون فناوری‌های نوین بانک مرکزی با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۹۸ درصد خدمات بانکی غیرحضوری انجام می‌شود، ادامه داد: با صدور چک الکترونیک نیز این میزان بیشتر خواهد شد. در سال ۱۳۹۶ حدود ۱۰ نفر بابت چک برگشتی به زندان می‌رفت، اما در حال حاضر، هر روز یک نفر برای چک برگشتی به زندان می‌رود. وی افزود: در حال حاضر، امکان صدور چک الکترونیک در ۳ بانک پارسیان، صادرات و تجارت فعلا برای اشخاص حقیقی فراهم شده که به زودی این امکان برای اشخاص حقوقی نیز فراهم خواهد شد. بانک‌های ملت، آینده و کشاورزی نیز در مرحله تست صدور چک الکترونیک قرار دارند. احسان خاندوزی، وزیر امور اقتصادی و دارایی نیز در این مراسم با بیان اینکه چک الکترونیک هزینه مبادلات را کاهش می‌دهد، اظهار کرد: چک الکترونیک یک محصول ارزشمند در نظام بانکی است. وقتی از حمایت از تولید صحبت می‌کنیم یعنی همین، هر سیاستی که برای کاهش هزینه‌های مبادله برای فعالان اقتصادی باشد فرآیند تولید سهل‌تر و جذاب‌تر می‌شود. هر اندازه فعال اقتصادی با اطمینان بیشتر وارد معامله شود، سرعت گردش معاملات بیشتر می‌شود و به رونق اقتصادی کمک می‌کند. وی افزود: نگرانی از نکول و اطاله پیگیری‌های قضایی با این گونه اقدامات کاهش می‌یابد و بسیار حائز اهمیت است. همچنین باعث کاهش فشار به تسهیلات نقدی بانک‌ها می‌شود و اقدام مبارکی است.

در خبری دیگر سیداحسان خاندوزی، وزیر اقتصاد در رونمایی از صندوق املاک و مستغلات گفت: در گذشته ابزاری که سرمایه‌های خرد را برای خرید ملک به خدمت گرفت وجود نداشت، بیش از یک‌سوم هزینه‌های خانوار هزینه مسکن است و این هزینه سنگین دسترسی مردم به مسکن را بسیار سخت کرد، نخستین ویژگی صندوق املاک و مستغلات می‌تواند خانه‌دار شدن گام‌به‌گام را برای مردم فراهم کند.

در بررسی نقش شهرک‌های صنعتی در افزایش اشتغال تاکید شد

راه توسعه از شهرک‌ها می‌گذرد

گروه صنعت
editor@smtnews.ir

طرح پایش واحدهای صنعتی غیرفعال نشان می‌دهد در بین کل واحدهای صنعتی، ۱۲ هزار و ۶۷ واحد راکد، شامل ۶۸۱۴ واحد در داخل شهرک‌ها و نواحی صنعتی و ۵۲۵۳ واحد خارج از آنها وجود دارد که ۶۲ درصد آنها از طریق شیوه‌های فنی بازفعال‌سازی، امکان راه‌اندازی مجدد دارند و در صورت تحقق آن، بیش از ۱۶۷ هزار فرصت شغلی جدید ایجاد و سازمان صنایع کوچک نیز سالانه برای احیای تعدادی از این واحدها برنامه‌ریزی می‌کند. همچنین براساس اعلام مدیران بنگاه‌های اقتصادی راکد، ۴۴ درصد از واحدهای غیرفعال مشکل کمبود نقدینگی، ۱۶ درصد مشکل نبود تقاضا و بازار، ۱۱ درصد مشکل کمبود مواد اولیه، ۱۰ درصد مشکل فرسودگی ماشین‌آلات، ۹ درصد مشکلات حقوقی با سازمان‌ها و نهادها، ۸ درصد مشکلات زیرساختی و ۲ درصد مشکلات مالکیتی و سهامداری دارند. صنعت در این گزارش به اهمیت و نقش شهرک‌های صنعتی در افزایش موقعیت‌های شغلی پرداخته است.

عکس: صنعت

در حالی‌که میزان آب موجود برای شهرک صنعتی شیراز ۷۵ لیتر بر ثانیه بوده، اما حدود ۳۵۰ لیتر بر ثانیه انشعاب فعال در این شهرک واگذار شده است

افزایش اشتغال به‌دنبال توسعه شهرک‌های صنعتی

طبق آماری که از سوی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران منتشرشده، تعداد شهرک‌ها و نواحی صنعتی مصوب تا پایان خرداد امسال به ۱۰۴۰ شهرک و ناحیه رسید که نسبت به تعداد ۱۰۱۱ شهرک و ناحیه صنعتی مصوب تا پایان ۱۴۰۰، افزایش ۲.۹ درصدی داشته است.

همچنین تعداد شهرک‌ها و نواحی صنعتی در حال بهره‌برداری تا پایان خرداد امسال با ۲.۲ درصد افزایش نسبت به پایان خرداد امسال به ۸۴۷ شهرک و ناحیه رسیده است.

تعداد شهرک‌ها و نواحی صنعتی در حال بهره‌برداری تا پایان خرداد سال قبل ۸۲۹ مورد بوده است.

تعداد واحدهای صنعتی به بهره‌برداری رسیده در شهرک‌ها و نواحی صنعتی نیز تا پایان خرداد سال گذشته، ۴۸ هزار و ۱۲ واحد بوده که در مقایسه با ۴۹ هزار و ۵۲۹ واحد به بهره‌برداری رسیده تا پایان فصل اول امسال، حدود ۳.۲ درصد افزایش داشته است.

همچنین آمارها نشان می‌دهد در مجموع تا پایان خرداد سال گذشته ۹۶۲ هزار و ۲۴۳ نفر در واحدهایی که در شهرک‌ها و نواحی صنعتی به بهره‌برداری رسیدند مشغول به کار بودند که نسبت به اشتغال ۹۸۷ هزار و ۷۵۰ نفر تا پایان سه ماهه امسال در این واحدها، حدود ۲.۶ درصد افزایش داشته است.

بر شهرک‌های صنعتی نظارت جدی داریم

گفتنی است، سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران و شرکت‌های استانی تابعه آن، اکنون با داشتن ۵۰۹ شهرک و ۳۳۸ ناحیه صنعتی و ۵ منطقه ویژه اقتصادی درحال بهره‌برداری، ۸۴ شهرک و ناحیه صنعتی تخصصی، ۶ شهرک فناوری، ۴۰ مرکز خدمات فناوری و کسب‌وکار، ۲مجتمع فناوری اطلاعات و خدمات نرم‌افزاری، ۹۹ هزار و ۱۴۳ قرارداد منعقدشده و بهره‌برداری از ۴۹ هزار و ۵۲۹ واحد صنعتی و ۳ هزار و ۲۴۵ واحد کارگاهی، زمینه اشتغال مستقیم ۹۸۷ هزار و ۷۵ نفر را در سراسر کشور فراهم کرده است.

به گزارش روابط‌عمومی سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، علی رسولیان، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در نشست مشترک مدیران عامل شرکت شهرک‌های صنعتی و مدیران شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی سراسر کشور که چندی پیش برگزار شد، عنوان کرد: از جمله اقدامات برای ارتقای وضعیت شهرک‌های صنعتی خصوصی عبارت است از حمایت، شکل‌گیری و تقویت شهرک‌های صنعتی خصوصی با اعمال نظارت‌های لازم، فعالیت بیش از ۷ هزار واحد تولیدی و اشتغالزایی برای حدود ۱۶۸ هزار نفر در ۶۴ شهرک و ناحیه صنعتی غیردولتی دارای پروانه بهره‌برداری در کشور که در خلال این اقدامات، رویکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت در دولت سیزدهم رویکردی مبتنی بر توسعه نهادهای اشتغالزاست.

وی گفت: نهادهای نظارتی نیز به‌طور جدی بر شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی نظارت دارند و البته نظارت‌ها باید حداکثری باشد.

رویکرد این وزارتخانه در دولت سیزدهم، حمایت از ارتقای وضعیت شهرک‌های صنعتی خصوصی است؛ بنابراین در تلاشیم با اعمال نظارت‌های لازم، به شکل‌گیری و تقویت این‌گونه شهرک‌ها کمک کنیم.

وی با تاکید بر اینکه باید ابزارهای قانونی لازم را برای نظارت بر شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی داشته باشیم، اضافه کرد: اهلیت‌ها و صلاحیت‌های فنی لازم برای راه‌اندازی و فعالیت این‌گونه شهرک‌های صنعتی باید احراز و مشخص شود. بررسی قوانین، دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های مرتبط با شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی با رویکرد رفع چالش‌ها و مشکلات موجود، از اولویت‌ها و ضرورت‌های این سازمان است.

رسولیان تاکید کرد: صدور مجوزهای لازم به‌صورت الکترونیکی نیز به کاهش بروکراسی اداری و تسهیل فعالیت‌های سرمایه‌گذاری در این حوزه کمک شایانی می‌کند. وی در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه ۴۵ شهرک و ناحیه صنعتی غیردولتی دارای پروانه تاسیس داریم، یادآور شد: همچنین ۶۴ شهرک و ناحیه صنعتی غیردولتی دارای پروانه بهره‌برداری از سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در کشور فعالیت دارند.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت همچنین از انعقاد ۱۰ هزار و ۴۱۶ قرارداد حق بهره‌برداری به گستره ۴ هزار و ۳۷۱ هکتار در شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی استان‌ها خبر داد.

تعداد واحدهای به بهره‌برداری رسیده در شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی نیز ۷ هزار و ۶۰۱ واحد است که زمینه اشتغال حدود ۱۶۸ هزار نفر را فراهم آورده‌اند.

دودی که به چشم صنعتگر می‌رود

جواد باصری، مدیرعامل شرکت خدماتی شهرک صنعتی بزرگ شیراز هم ضمن تاکید بر لزوم تامین زیرساخت‌ها در شهرک‌های صنعتی متناسب با توسعه این شهرک‌ها گفت: قطعا دود توسعه شهرک‌ها بدون توجه به تامین زیرساخت‌های موردنیاز به چشم صنعتگر خواهد رفت. شهرک صنعتی شیراز به‌عنوان یکی از شهرک‌های صنعتی بزرگ کشور هم‌اینک در ۵ فاز فعال است در حالی که زیرساخت‌های موجود در آن به هیچ موجه متناسب با تعداد واحدهای تولیدی و صنعتی مستقر در آن نیست. این در حالی است که روند توسعه شهرک همچنان ادامه دارد و زمینه واگذاری زمین به صنعتگران در فاز ۶ هم در حال آماده شدن است.

وی یکی از نیازهای اصلی شهرک‌ها را آب دانست و افزود: حدود ۸ سال است آب موردنیاز صنعتگران در شهرک صنعتی بزرگ شیراز از ۳ حلقه چاه تامین می‌شود و با وجود افزایش تعداد واحدهای صنعتی که روزبه‌روز نیز در حال افزوده شدن بر تعداد آنهاست، حجم آب تولیدی برای این واحدها هیچ افزایشی نداشته است. به‌عبارتی می‌توان گفت در حالی‌که میزان آب موجود برای شهرک صنعتی شیراز ۷۵ لیتر بر ثانیه بوده، اما حدود ۳۵۰ لیتر بر ثانیه انشعاب فعال واگذار شده است. باصری گفت: این ۳۵۰ لیتر مربوط به یک نوبت فعالیت است و چنانچه این واحدها بنا باشد در ۲ یا ۳ نوبت فعالیت کنند یا واحدهای راکد هم وارد چرخه فعالیت شوند، این شرایط به مراتب سخت‌تر خواهد شد. تاکنون افزون بر ۴ هزار و ۳۰۰ قطعه زمین در شهرک صنعتی شیراز واگذار شده که از این تعداد ۲ هزار و ۳۰۰ قطعه هنوز به مرحله ساخت یا راه‌اندازی واحد تولیدی نرسیده است. از آنجا که ادامه فعالیت واحدهای تولیدی بدون تامین آب ممکن نیست، مابقی آب موردنیاز شهرک صنعتی یعنی چهارپنجم آب موردنیاز از طریق اجاره چاه‌های کشاورزی تامین می‌شود که هزینه آن بر دوش صنعتگر است و سبب افزایش بهای تمام‌شده تولید می‌شود.

مدیرعامل شرکت خدماتی شهرک صنعتی بزرگ شیراز گفت: علت اصلی مواجهه این شهرک با مشکل کمبود آب، واگذاری‌های بی‌رویه زمین به سرمایه‌گذار بوده و امروز در شهرک صنعتی شیراز چندین برابر منابع آبی موجود انشعاب واگذار شده است.

وی گفت: شهرک صنعتی بزرگ شیراز در بحث زیرساخت‌های مخابراتی هم مشکل دارد، چراکه در ابتدا برای تعداد محدودی زیرساخت مخابراتی پیش‌بینی‌شده بود، اما چون شهرک مدام توسعه داشته، زیرساخت‌های مخابراتی متناسب با این رشد توسعه چندانی نداشته و امروز صنعتگر برای داشتن یک خط تلفن اگر امکان واگذاری وجود داشته باشد باید هزینه زیادی صرف کنند.

باصری افزود: امروز یک صنعتگر برای خرید یک خط تلفن باید یک و نیم میلیون تومان هزینه کند، در حالی که همین خط تلفن در شهر شیراز به نرخ حداکثر ۲۰۰ هزار تومان به شهروندان واگذار می‌شود. در مجموع می‌توان گفت سرعت تامین زیرساخت‌ها در این شهرک به مراتب کندتر از سرعت ایجاد زیرساخت‌ها بوده و پیشنهاد می‌شود با توجه به فراهم نبودن زیرساخت‌ها، روند واگذاری زمین در شهرک صنعتی شیراز متوقف شود و زمانی که زیرساخت‌ها فراهم شد، زمین به سرمایه‌گذار واگذار شود.

> تعداد واحدهای به بهره‌برداری رسیده در شهرک‌ها و نواحی صنعتی غیردولتی ۷ هزار و ۶۰۱ واحد است که زمینه اشتغال حدود ۱۶۸ هزار نفر را فراهم آورده‌اند

سوداگری زمین نداریم

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان قم گفت: به‌دلیل اینکه متقاضی بابت واگذاری زمین یک مبلغ قابل‌توجهی را پرداخت می‌کند معمولا در زمین‌های شهرک‌های صنعتی، بحث سوداگری زمین زیاد مطرح نیست.

به گزارش ایسنا، روح‌الله ابراهیمی درباره طرح پنجره واحد مدیریت زمین، اظهار کرد: پنجره واحد مدیریت اراضی کشور، کار بسیار پسندیده‌ای است و در راستای شفافیت، مقابله با فساد، مقابله رفتار چندگانه و... طراحی شده است.

وی با بیان اینکه این طرح منطبق با منشور دولت سیزدهم است و شرکت شهرک‌ها نیز از آن استقبال می‌کند، مطرح کرد: درباره خود شهرک‌های صنعتی دو موضوع وجود دارد یک ایجاد شهرک‌های صنعتی است اعم از خصوصی یا دولتی و دوم واگذاری اراضی در داخل شهرک است.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان قم با اشاره به اینکه تمام مراحل ایجاد شهرک‌های صنعتی به صورت فیزیکی انجام می‌شود، عنوان کرد: الکترونیکی شدن مراحل، می‌تواند موجب تسریع در فرآیند ایجاد شهرک‌های صنعتی شود. طی این فرآیند هم شرکت شهرک‌های صنعتی به‌عنوان مجموعه دولتی که درخواست می‌دهد و هم بخش خصوصی که بخواهد شهرک غیردولتی بزند، تمام مراحل را شفاف و روشن طی خواهد کرد.

ابراهیمی با بیان اینکه اما درباره واگذاری اراضی داخل شهرک قاعدتا یک‌بار تمام استعلامات انجام و تغییر کاربری داده شده، خاطرنشان کرد: در استعلامات بحث ارزیابی زیست‌محیطی انجام‌شده و مباحثی از جمله تامین آب، برق، گاز و راه دسترسی نیز سنجیده می‌شود.

به‌عنوان‌مثال، یک مجموعه ۵۰۰ هکتاری را در قطعات ۵ هزار متر، ۲ هزار متر، ۱۰ هزارمتر و... به سرمایه‌گذار واگذار می‌کنیم و برای این واگذاری‌ها مراحل استعلام‌گیری و تغییر کاربری نیاز نیست، چراکه در ابتدا برای آن ۵۰۰ هکتار کلی انجام شده است.

مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان قم با اشاره به اینکه مجموعه شهرک‌های صنعتی قواعد و قوانین مشخصی در واگذاری زمین دارد، تصریح کرد: به‌دلیل اینکه متقاضی بابت واگذاری زمین یک مبلغ قابل‌توجهی را پرداخت می‌کند، معمولا در زمین‌های شهرک‌های صنعتی بسیار بحث سوداگری زمین مطرح نیست. در محل‌هایی که اراضی دولتی است و هزینه‌ای بابت واگذاری اخذ نمی‌شود معمولا تصرف و سوداگری زمین وجود دارد.

سخن پایانی

شهرک‌های صنعتی که روزی برای تقویت بنگاه‌های کوچک و متوسط و سوق‌یافتن آنها به سوی صادرات ایجاد شده بود، حالا خود به معضلی برای بخش صنعت بدل شده است. توسعه فیزیکی شهرک‌های صنعتی با وجود ضعف‌های زیرساختی، فعالیت بنگاه‌های صنعتی مستقر در این شهرک‌ها را باچالش مواجه کرده است. به گفته فعالان اقتصادی، افزایش بی‌رویه ایجاد خوشه‌های صنعتی توسط دولت، باعث اتلاف منابع دولت می‌شود که در نهایت، خروج تمرکز دولت از رفع نیازها و مشکلات صنایع کوچک را به‌دنبال دارد؛ پس بهتر است شهرک صنعتی جدیدی راه‌اندازی نشود و تمرکز دولت و سازمان شهرک‌های صنعتی روی رفع مشکلات زیرساختی شهرک‌های موجود باشد.

نظرگاه

کاهش آلودگی با مدیریت هوشمند ترافیک

بابک نگاهداری، رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس: مدیریت هوشمند پیمایش خودروها راهکاری جذاب و درآمدزا برای مردم در راستای بهبود ترافیک، کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا و زمینه‌ساز حمل‌ونقل عمومی رایگان است. مرکز پژوهش‌های مجلس با آسیب‌شناسی دقیق از مجموعه عوامل دخیل و به‌منظور مواجهه کارآمد با ابرچالش‌های زنجیره‌ای بنزین، ترافیک و آلودگی هوا، طرحی با عنوان مدیریت هوشمند پیمایش خودروها تهیه کرده است. در این طرح رویکرد اصلی ذی‌نفع کردن شهروندان در کاهش پیمایش با خودرو شخصی، بهبود رفتار ترافیکی و افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی با ابزارهای فناورانه، مالی و بیمه‌ای است. به‌طوری که هر میزان شهروندان پیمایش کمتری نسبت به میانگین کلی تردد خودروهای شخصی در شهر داشته باشند، انتفاع بیشتری خواهند داشت و می‌توانند با استفاده از منافع مالی حاصله به‌طور رایگان از حمل‌ونقل همگانی با کیفیت بالا بهره‌مند شوند. این چرخه شبیه فرآیندی است که در تقویت و توسعه کسب‌وکار تاکسی‌های اینترنتی انجام شده و موجب رشد تصاعدی آنها شد. به بیان دیگر با تغییر انتخاب مردم از تردد با خودروی شخصی به حمل‌ونقل همگانی این زیست‌بوم تقویت می‌شود و اثرات خود را در بهبود ترافیک، کاهش مصرف سوخت و به‌تبع آنها، کاهش آلودگی هوا نمایان می‌کند. در مجموع به نظر می‌رسد از این راه چرخه‌های معیوب موجود متوقف شده و مسیر پایدارسازی و افزایش بهره‌وری آمدورفت در شهر و در نتیجه آن افزایش رضایتمندی مردم و کاهش هزینه‌های سوخت و آلودگی هوا حاصل می‌شود. برای افزایش جذابیت حمل‌ونقل عمومی باید سرمایه‌گذاری‌های کلانی انجام شود و کیفیت خدمات‌رسانی در این بخش ارتقا یابد. سرمایه‌گذاران برای توسعه کمی و کیفی حمل‌ونقل عمومی باید ترغیب شده و کسب‌وکارهای پایدار در این حوزه شکل گیرد. از آنجایی که با اجرای طرح مدیریت هوشمند پیمایش خودروها، به موازات کاهش ازدحام ترافیکی بر اثر کاهش پیمایش، منابع مالی قابل‌توجهی وارد چرخه حمل‌ونقل عمومی می‌شود، صرفه اقتصادی سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی افزایش می‌یابد و موجب تمایل بیشتر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به این صنعت می‌شود. افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در این حوزه از سوی بخش خصوصی واجد صلاحیت در کنار شهرداری‌ها، ارتقای کیفیت حمل‌ونقل همگانی و دسترسی مردم به آن در کنار کاهش هزینه‌ها را به دنبال خواهد داشت. ازدحام ترافیک و سختی آمدورفت، از معضلات اصلی پیش‌روی مدیریت شهری و شهروندان در شهرهای بزرگ است. ترافیک به‌واسطه سیاست‌هایی مشابه در کل کشور در این حوزه، به‌طور تدریجی گریبانگیر اکثر کلانشهرها شده یا خواهد شد. آلودگی رو به فزونی هوا، صدا، خاک، اتلاف حجم عظیمی از منابع مالی دولت در قالب یارانه سوخت، اتلاف وقت و انرژی شهروندان، کاهش قابلیت خدمات‌رسانی سیستم حمل‌ونقل عمومی، فشار زیاد بر منابع عمومی به‌واسطه بکارگیری راه‌حل‌های سخت‌افزاری گران‌قیمت، ازهم‌گسیختگی و کاهش تعاملات اجتماعی، کاهش انگیزه شهروندان برای گردشگری و بازدید از اماکن دیدنی شهر، کاهش سرمایه‌گذاری‌های مولد در مناطق مرکزی شهر و به‌تبع آن کاهش رونق اقتصادی و کاهش امکان بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقتصادی و اجتماعی فراوان کلانشهرها به‌ویژه تهران به‌واسطه دشواری تردد در ساعات اصلی روز، از مهم‌ترین پیامدهای ترافیکی هستند که هزینه‌های هنگفتی را بر اقتصاد کشور و سبد خانوار تحمیل می‌کند. راه‌حل‌هایی که تاکنون برای برخورد با معضل ترافیک در پیش گرفته شده، نتوانسته اثربخشی لازم را داشته باشد. این مسئله معلول برتری قابل‌توجه جذابیت سفر با وسیله نقلیه شخصی نسبت به سفر با وسایل عمومی در کلانشهرها به‌ویژه تهران است. هزینه سفر شخصی و در کنار آن دسترسی و کیفیت سفر عمومی از مهم‌ترین این عوامل هستند. برای کاهش فاصله یادشده، استفاده از اهرم‌های اقتصادی و در کنار آن ایجاد زمینه‌های فرهنگی می‌تواند راهگشا باشد.

پیشخوان Pishkhan.com

یادداشت

جدال صنعت و اینترنت

رضا آرباراد
کارشناس حوزه صنعت

تاثیر اینترنت بر کسب‌وکارهای صنعتی غیرقابل انکار است. به‌عنوان نمونه، وزارت صنعت، معدن و تجارت از ابتدای سال، شناسنامه‌دار کردن تمام قطعات وارداتی و تولید داخل را به‌طور جدی در دستور کار قرار داده است و بنابر این تصمیم، تمامی واردکنندگان و تولیدکنندگان قطعات یدکی خودرو موظف هستند برای ورود کالا به زنجیره تامین کشور، متناسب با مجوز فعالیت خود در سامانه جامع تجارت، نسبت‌به اخذ و نصب شناسه کد رهگیری اقدام کنند.

در یک دهه اخیر، ارتباطات مستقیم کاهش پیدا کرده و نقش فضای مجازی در زندگی روزمره پررنگ‌تر شده است. دسترسی‌ها، وسیع و آنی شده و به‌جای مراجعه حضوری، بخش زیادی از امور به شکل مجازی انجام می‌شود.

انجام اینترنتی امور، بار ترافیکی و هزینه‌های مالی و زمانی را کاهش داده است. در دو سال اخیر در دوران اپیدمی کرونا مزایای این بستر ملموس‌تر شد و بسیاری از افرادی که بیگانه با اپلیکیشن‌ها بودند، ناگزیر به استفاده از اپلیکیشن‌های خبری و خدماتی شدند؛ به‌گونه‌ای که تقاضا در جهان برای خرید لپ‌تاپ و کامپیوترهای خانگی بسیار افزایش یافت. همین امر باعث شد تیراژ تولید چیپ‌ست‌ها، پاسخگوی بازار تقاضا نبوده و صنعتگرانی مانند خودروسازان با مشکل مواجه شوند. به‌طوری که قیمت این قطعات در بازار جهانی ۲۰ برابر شد. این امر برای شرکت‌های خودروساز داخلی به‌دلیل تحریم مشکل‌سازتر بود.

بسترهای لازم در حوزه اینترنت در کشور فراهم نیست و برای کاهش واسطه‌گری، نظارت بیشتر بر چنین بسترهایی در صنعت مثلا خودروسازی لازم است تا التهاب بازار خودرو کاهش پیدا کند. اما اینکه آیا اینترنت کارآیی لازم را در حوزه فعالیت‌های صنعتی داشته و رضایتمندی کاربران فعال در صنعت را تامین کرده یا خیر، جای بحث بیشتری دارد. در حال‌حاضر واحدهای صنعتی و حتی کارگاه‌های کوچک، انجام هر کاری نیاز به ورود به سامانه‌های گوناگون از وزارت صنعت، معدن و تجارت تا گمرکات دارند.

در عصر حاضر، بخش زیادی از بازار از شکل سنتی خارج شده و معاملات مجازی انجام می‌شود. در حوزه ثبت‌نام و فروش خودرو از طریق وب‌سایت‌های خودروسازان گلایه‌هایی به‌وجود آمد که به‌مرور از حجم این اشکالات کاسته شد.

اپلیکیشن‌ها و اشتغال‌آفرینی

هر کشوری شاید اپلیکیشن‌های بومی خود را طراحی کرده باشد که بنابر اقتضائات سیاسی و حتی اقتصادی آن کشور است. در این حوزه، اروپاییان پیشرو بوده و روزبه‌روز در این حوزه بیشتر پیشرفت می‌کنند.

اگر در این بخش، سرمایه‌گذاری شده و اعتمادسازی به‌وجود آید، نخبگان کشور حرف زیادی برای گفتن دارند. کیفیت، تنوع، امکانات و آپشن‌های گوناگون می‌تواند اپلیکیشن‌های داخلی را در صورت رفع محدودیت‌های اینترنتی رقابت‌پذیر کند.

فضای مجازی اشتغال‌آفرین است و باید به این کارکرد در طراحی اپلیکیشن‌های داخلی توجه شود و با رفع فیلترینگ شبکه‌های مجازی توان رقابت با اپلیکیشن‌های خارجی را داشته باشند.

برخی خدمات‌دهی‌های مجازی در تامین قطعات و نوبت‌دهی تعمیر از تغییرات صنعت خودرو است. زیرساخت‌ها باید کامل باشد تا در این بخش هم خدمات‌دهی تکمیل و رضایت مشتریان جلب شود. به‌عنوان مثال، سفارش قطعات، تامین آنها و ارسال به نمایندگی‌ها، همه در بستر اینترنت و فضای مجازی ممکن است. فراموش نکنیم که کاغذبازی دیگر روشی منسوخ شده است و برای موفقیت و توسعه فعالیت‌های صنعتی چه در تولید و چه فروش و البته ارائه خدمات باید به سوی فناوری‌های جدید برویم و زیرساخت‌های لازم را در کشور فراهم کنیم. عقب ماندن در این بخش، منجر به کاهش بهره‌وری در سایر بخش‌ها خواهد شد.

زیاندهی خودروسازان شفاف شود

عضو کمیسیون برنامه‌وبودجه مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه مردم انتظار دارند با واگذاری خودروسازان، کیفیت خودروهای تولیدی بهتر شود، اظهار کرد: این شرکت‌ها باید به افراد دارای صلاحیت واگذار شوند. مجتبی رضاخواه در گفت‌وگو با خانه ملت درباره واگذاری خودروسازان، گفت: خودروسازی‌ها طی سال‌های اخیر ادعای زیانده بودن تولید خودرو با قیمت‌های فعلی را دارند و از آنجا که وزارت صنعت، معدن و تجارت متولی این حوزه است، باید تدابیر ویژه‌ای اتخاذ کند تا از یک سو کیفیت خودروهای داخلی ارتقا یابد و از سوی دیگر، تولید در شرکت‌های خودروسازی زیانده نباشند. نماینده مردم تهران، شمیرانات، ری، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی افزود: دولت در واگذاری خودروسازان در شرایط کنونی باید توجه کند که این واگذاری‌ها به‌گونه‌ای نباشد که موجب ایجاد شبهه شود. به این معنا که شرکت‌های خودروسازی زیانده نمایش داده شدند تا واگذار شوند. باید روی این موضوع حساس باشیم. این نماینده خانه ملت اضافه کرد: خودروسازان باید به افراد دارای صلاحیت واگذار شوند و باید این اطمینان ایجاد شود که با واگذاری خودروسازی‌ها شرایط آنها بهتر شده و کارآمد می‌شون، نه اینکه این شرکت‌ها به‌عنوان رانت در اختیار عده‌ای قرار گیرد. عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس تصریح کرد: مردم انتظار دارند با واگذاری خودروسازان کیفیت خودروهای تولیدی بهتر شود و از سوی دیگر از واگذاری این شرکت‌ها سوءاستفاده نشود؛ در صورتی‌که به این موارد بی‌توجهی شود، مجلس به این موضوع ورود می‌کند و روند واگذاری خودروسازان بررسی می‌شود.

پیشخوان
Pishkhan.com

کارشناسان درباره کیفیت خودروها و تلفات جاده‌ای در کشور عنوان کردند

کارزاری علیه جان‌ها

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

استانداردهای مربوط به کالاها و خدمات گوناگون برای تضمین سلامت جامعه تدوین شده‌اند. براساس آمار، سال گذشته ۴۰ درصد فوتی‌های شهر تهران عابران‌پیاده بوده‌اند که این امر، مسئله ایمنی خودروها را بسیار جدی‌تر می‌کند. یکی از پرسش‌های اساسی در این زمینه این است که آیا با استانداردسازی خودروها، آنها ایمن‌تر می‌شوند؟ پیش از تحریم خودروسازان ملزم به رعایت استانداردهای هشتادوپنج‌گانه سازمان ملی استاندارد بودند، اما این موضوع با آغاز تحریم‌ها، تحت‌الشعاع قرار گرفته است و هنوز بخشی از این استانداردها در کشور ما قابلیت اجرا ندارند. به‌طور قطع، استاندارد و ایمن کردن وسایل مورداستفاده، یکی از دغدغه‌های مدیران صنعتی است. در گذشته اتفاق‌هایی تلخ مانند خفگی با گاز ناشی از خاموش شدن بخاری، انفجار گاز، گیر کردن دست کودکان در چرخ‌گوشت و... دغدغه بسیاری از خانواده‌ها بود، اما امروز با بالا رفتن سطح ایمنی وسایل مورداستفاده، درجه اطمینان جامعه افزایش یافته است. این موضوع در کشورهای توسعه‌یافته بیشتر است، زیرا فناوری در این کشورها در یک رقابت بسیار نزدیک و بازه زمانی کوتاه در حال توسعه و رشد است. در حوزه خودرو هم ایمنی، یکی از مزیت‌های رقابت در بازار است. کارشناسان و فعالان صنعت خودرو عنوان می‌کنند سیستم‌های ایمنی با تامین توان ایمنی متفاوت هستند؛ سیستم‌های ایمنی مجموع آپشن‌هایی هستند که به کمک توان ایمنی خودرو آمده و ایمنی سرنشینان را تامین می‌کنند، در حالی‌که تامین توان ایمنی به طراحی و تولید خودرو مربوط است. هفته پایان نوامبر به یادبود قربانیان حوادث جاده‌ای اختصاص دارد که این امر، ایمنی را در محصولات صنعتی به‌ویژه خودرو یادآور می‌شود.

تولید خودرو در کلاس‌های مختلف

در هر دوره، کلاس خودروها تغییر می‌کند. به‌عنوان مثال، کلاس خودروهایی که در دهه ۸۰ میلادی تولید می‌شدند با خودروهایی که در سال ۲۰۰۰ تولید شدند، بسیار متفاوت است. یا خودروهای تولید ۲۰۲۰ با آنچه در ابتدای سال ۲۰۰۰ تولید شدند، در یک کلاس نیستند. در حال‌حاضر، بخش زیادی از خودروهایی که در ایران تولید می‌شود از دهه قبل آورده شده‌اند و خودروساز با تغییراتی در طراحی آنها سعی کرده سطح ایمنی آنها را ارتقا دهد؛ وگرنه در پایه اولیه این خودرو بسیاری از مسائل ایمنی وجود ندارد. به‌عنوان مثال، مطرح شدن استانداردهای یورو ۵ و ۶ در ایمنی خودرو تاثیر بسیاری دارد، اما نباید انتظار داشت خودرویی مانند پراید که طراحی آن مربوط به ۳ دهه قبل است از سطح ایمنی بالایی برخوردار باشد. از این‌رو تولید پراید و خودرویی مانند پژو ۴۰۵ متوقف شد و خودروهای جدید جایگزین آنها شدند. به‌گفته کارشناسان صنعت خودرو، پراید ایمن نیست، زیرا برای شرایط فعلی طراحی نشده بود. امروز اگر صاحب پراید ۱۴۰ یا ۱۵۰ تا سرعت دارد و تصادف می‌کند، برای این است که طراحی اولیه آن برای این سرعت نبوده؛ علاوه‌بر اینکه شرایط جاده در حدی نبوده که خودرویی با سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت بتواند در آن تردد داشته باشد.

شاخص‌های استاندارد

استانداردهایی برای تولید خودرو و قطعات تعریف شده است و هرقدر خودروها به‌روزتر و جدیدتر می‌شوند، مسائل ایمنی و استانداردها در طراحی پایه‌ای خودرو بهتر دیده می‌شود. علاوه‌بر این، قطعه‌سازان براساس همان استانداردها و طراحی خودرو، شروع به ساخت و تامین قطعات می‌کنند. ایمنی در طراحی و نیز ساخت قطعات ایمن، لازم و ملزم هم هستند. البته این‌گونه نیست که در خودروهایی که آمار تصادف بالایی دارند، قطعات ناایمن تولید شده باشند، زیرا اغلب خودروها از کلاس ایمنی بالایی برخوردار نیستند.

ایربگ، حافظ جان سرنشینان خودرو

امیرحسین صیرفی از کارشناسان صنعت خودرو درباره خودروهای جدید و ایمنی آنها به صمت گفت: براساس سخنان پلیس راهور، از ابتدای سال بیشترین حوادث و قربانیان آن مربوط به خودروهای تولید داخل بوده، زیرا ایربگ‌ها باز نشده، در نتیجه آمار کشته‌شدگان افزایش یافته است. وی افزود: از سوی دیگر، گلایه رهبر معظم انقلاب از خودروسازان در حوزه کیفیت بود که نشان می‌داد تولیدات داخل از ایمنی مناسبی برخوردار نیستند. او ادامه داد: در چند سال اخیر، چون فضای رقابتی در خودروسازی وجود ندارد، هر محصولی تولید شود در بازار به‌فروش می‌رسد. این در حالی است که باید پرسید در کجای دنیا خودرو بی‌کیفیت پیش‌فروش شده است و زمان تحویل آن هم مشخص نیست. درواقع باید گفت، رقابت وجود ندارد تا به کیفیت و ایمنی کمک کند.

قطعات و ایمنی

این کارشناس حوزه خودرو در ادامه سخنان خود به اجزای تشکیل‌دهنده خودرو اشاره کرد و گفت: یک خودرو از مجموع قطعات منفصله تشکیل شده که اگر هر یک از این قطعات از استاندارد کافی برخوردار نباشند، زمینه‌ساز حوادث ناگوار جاده‌ای خواهند شد. او اضافه کرد: در حوزه یدکی‌ها نیز سیاست‌ها حامی کیفیت نبوده که چالش‌های بسیاری را به‌وجود آورده است. این کارشناس صنعت با بیان اینکه در ورودی قطعات کنترلی وجود ندارد، ادامه داد: هنگام ترخیص قطعات، نظارتی وجود ندارد و قطعات قاچاق به‌راحتی وارد کشور می‌شوند.

از سویی به این دلیل که سازکار مناسبی در حوزه گارانتی قطعات وجود ندارد، تعداد محدودی از قطعات دارای گارانتی بوده و از این تعداد نیز انگشت‌شمار تولیدکنندگانی هستند که پایبند تعهدات گارانتی محصولات خود باشند. چنین فرآیندی منجر به ضرر و زیان مصرف‌کننده شده که در نهایت هزینه‌های زیادی به اقتصاد تحمیل می‌کند.

محدودیت‌های داخلی

صیرفی تاکید کرد: هنگامی‌که فضا به نفع انحصار باشد، مشوق‌ها فقط برای تولیدکننده بوده و مصرف‌کننده در این بازار سهمی نخواهد داشت. او ادامه داد: برای محصولات نیازسنجی انجام نمی‌شود و بازار تقاضا از عرضه پیشی گرفته و زمینه قاچاق و قطعات زیرپله‌ای بی‌کیفیت را افزایش می‌دهد.

حافظان سرنشینان خودرو

صیرفی در پاسخ به این پرسش که ایمن نبودن کدام قطعات، آمار کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای را افزایش داده، گفت: خودرو را باید یک سیستم فرض کرد که هر یک از قطعات آن دچار مشکل شود، کل فرآیند را مختل می‌کند. او تصریح کرد: کیفیت پایین یکسری قطعات مانند لنت‌ترمز، منجربه تصادف می‌شود و اگر استاندارد باشند، از احتمال حادثه جلوگیری می‌کنند. شاخص‌ترین قطعه سیستم ترمز که نگهدار خودرو به‌شمار می‌رود، لنت‌ترمز است، اما در این میان، اگر روغنی که استفاده می‌شود، مناسب نباشد منجر به خرابی قطعات شده و حادثه ایجاد می‌کند. او افزود: برخی از قطعات مانند کیسه هوا و کمربند ایمنی هم از تلفات جانی جلوگیری می‌کنند.

اهمیت فرهنگ رانندگی

این فعال صنعت خاطرنشان کرد: بخشی از آسیب‌ها به فرهنگ رانندگی و مهارت آن برمی‌گردد، اما به‌طور قطع، اگر کیفیت خودروهای تولیدی ارتقا پیدا کند، با وجود اهمیت قوانین و فرهنگ رانندگی، از آمار کشته‌شدگان کاسته خواهد شد. صیرفی با تاکید بر اینکه کیفیت در ایمنی مهم است که مستقیم به فضای رقابتی تولید برمی‌گردد، گفت: در این‌باره سیاست‌های دستوری کارساز نبوده و پیامدهایی دارد و بخشی از مشکلات جاده‌ای مربوط به همین سیاست‌هاست.

> امیرحسین صیرفی: براساس سخنان پلیس راهور، از ابتدای سال، بیشترین حوادث و قربانیان تصادفات رانندگی مربوط به خودروهای تولید داخل بوده است

اهمیت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

در ادامه علیرضا نیک‌آیین، رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران درباره ایمنی خودروهای جدید به صمت گفت: بخشی از حوادث فعلی جاده‌ای مربوط به خودروهای فرسوده است و طراحی ضعیف خودروها و استفاده از قطعات غیراستاندارد نیز نقش مهمی در بروز حوادث جاده‌ای دارند. او افزود: سال‌هاست ناوگان حمل‌ونقل کشور نوسازی نشده و آمار خودروهای فرسوده افزایش یافته است. بروز حادثه برای خودروهای سنگین (مسافری و کار) تلفات بیشتری دارد؛ در نتیجه نوسازی این بخش از ناوگان از اهمیت بسزایی برخوردار است.

مقایسه داخلی‌ها و خارجی‌ها

رئیس اتحادیه صنف تعمیرکاران خودرو تهران در ادامه درباره کیفیت محصولات داخلی عنوان کرد: زمانی می‌توان از کیفیت خودروها و ایمنی آنها گفت که تحقیقاتی انجام‌شده باشد، اما اگر در سطح کلان مقایسه‌ای بین خودروهای تولید داخل و خارج انجام دهیم، چه به‌لحاظ آمار تصادفات و چه تلفات که در حوادث جاده‌ای به‌وجود می‌آید، می‌توان نتیجه گرفت که خودروهای داخلی هنوز با استاندارد جهانی و ایمنی فاصله زیادی دارند. وی تصریح کرد: طراحی بدنه غیراستاندارد، استفاده از ورق‌هایی با ضخامت پایین و... همگی حاکی از میزان ایمنی خودروهای تولید داخل دارند. وی ادامه داد: گاهی مدت زیادی نیست که صاحب خودرو، محصول را خریداری کرده، اما ناچار است در نمایندگی‌ها تردد داشته باشد. عیوب برخی خودروها در همان ماه‌های ابتدایی، صاحبان خود را با دردسرهای بسیاری روبه‌رو می‌کند.

استاندارد قطعات

بهرام شهریاری از دیگر کارشناسان حوزه صنعت خودرو درباره رعایت استانداردهای به‌روز در تولید قطعات خودروها و ایمن‌سازی آنها به صمت گفت: استاندارد قطعات را خودروسازان تعیین می‌کنند. خودروسازان یا خود تابع استانداردهای جهانی هستند یا استانداردها را تدوین می‌کنند و به قطعه‌سازان می‌دهند. وی در ادامه افزود: این شرکت مادر خودروساز است که نوع و خواص مواد اولیه و... تعریف می‌کند، فرآیند ساخت قطعات را تحت کنترل دارد و در نهایت، محصول سفارش‌شده را تحویل می‌گیرد. او ادامه داد: پیش از تحریم‌ها، قطعاتی که تولید می‌شده یا به تایید شرکت پژو فرانسه رسیده یا خودروساز کره‌جنوبی آن را تایید کرده است. شهریاری در پاسخ به این پرسش که آیا این استانداردها درحال‌حاضر هم در صنعت قطعه رعایت می‌شود یا خیر، گفت: گاها پیش آمده که به‌دلیل کاهش قیمت، خودروسازان بخشی از مواد اولیه را تغییر داده‌اند، اما در مجموع مراحل مختلفی وجود دارد که قطعه ساخته شود و استانداردها باید رعایت شود. وی تصریح کرد: در گذشته که استاندارد و کیفیت قطعات تولید ایران به تایید برخی شرکت‌های خارجی رسیده بود، آنها برای خرید قطعه از ایران اقدام کرده و شرکت‌هایی مانند پژو و رنو در ایران دفتر خرید راه‌اندازی کردند.

ضعف‌های موجود

رعایت الزام تمام استانداردهای هشتادوپنج‌گانه به‌دلیل ضعف‌هایی که در صنعت خودرو کشور وجود دارد، هنوز قابلیت اجرا پیدا نکرده است. این فعال صنعت خودرو درباره استانداردهای جهانی خودرو یادآور شد: استانداردهای شرکت‌های خودروساز داخلی با استانداردهای بین‌المللی فاصله دارند و اگر تمام شاخص‌های تعیین‌شده استانداردی در کشور از سوی خودروسازان رعایت نمی‌شود به دو دلیل است؛ نخست شرایط، تست آن را ندارد و دوم اینکه اجرا برخی از آنها روی خودروهای قدیمی ممکن نیست. شهریاری افزود: برخی استانداردها با طراحی مدل‌های خودرویی قدیمی‌تر همخوانی ندارد و برای اجرای آن باید مدل خودرو تغییر کند. به‌طور قطع نمی‌توان ترمز ABS را روی خودرویی مانند وانت پراید نصب کرد. یا در حوزه میزان سوخت، کاهش خروج گازهای آلاینده از خودرو و... باید روی طراحی موتور تغییرات اساسی انجام شود. او تاکید کرد: هنگام طراحی خودروهای جدید، فناوری‌ها و استانداردهای جدید لحاظ می‌شود.

قدیمی‌سازی و چالش استانداردسازی

این کارشناس حوزه خودرو درباره ایمنی خودرو و کاهش مرگ‌ومیرهای هنگام تصادفات اظهار کرد: این موضوع به طراحی بدنه خودرو برمی‌گردد؛ بنابراین به‌دلیل تولید خودروهای قدیمی در کشور نمی‌توانیم تمام استانداردهای به‌روز را در محصولات لحاظ کنیم. شهریاری با بیان اینکه عوامل موثر در تعداد فوتی‌های تصادفات فقط مربوط به خودرو نیست، گفت: بخشی از موضوع به عدم‌شناخت و رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی برمی‌گردد که می‌توان با نمونه‌ای کوچک از جامعه آماری صاحبان خودرو به این موضوع رسید؛ در حال‌حاضر بسیاری از افراد صاحب خودرو معنی خط‌کشی‌های خیابان‌ها را نمی‌دانند.

سخن پایانی

بخشی از ایمنی خودروها به استانداردها برمی‌گردد و بخش دیگر آن مربوط به فرهنگ‌سازی در جامعه و همچنین استاندارد جاده‌هاست. رعایت مجموع این عوامل منجر به داشتن رانندگی با حوادث کمتر خواهد شد. به‌گفته کارشناسان صنعت خودرو به‌دلیل اینکه خودروساز نیستیم و بیشتر مونتاژکاریم نمی‌توانیم تابع استانداردهای روز و بین‌المللی باشیم. هر زمانی که خودرو طراحی کردیم، استانداردهای جهانی را هم باید لحاظ کنیم. تا هنگامی‌که صنعت خودرو دولتی است و فروش اولویت نخست بوده و حفظ میز مدیریت، مهم است به کیفیت، خدمات پس از فروش، استاندارد و... توجه کمتری می‌شود. در خودروسازی ژاپن، کیفیت و استاندارد یک امر بدیهی است، اما در صنعت خودرو ما این موضوعی فوق‌العاده بوده که انجام آن باعث برتری یک خودروساز به خودروساز دیگر می‌شود. این امر نشان‌دهنده فاصله صنعت خودرو ما با استانداردهای جهانی را ملموس‌تر نشان می‌دهد. زمانی این فاصله کم می‌شود که در خودروساز دست به طراحی و نوآوری بزنیم.

اکتشاف؛ آنچه هست و آنچه باید باشد

عکس: صمت

در بخش معدن، یکی از مهم‌ترین و در عین حال مغفول‌ترین حوزه‌ها اکتشاف است. در حالی که اجرای عملیات در این زمینه از مسئولیت‌های حاکمیت معدن کشور به‌شمار می‌رود، به‌باور کارشناسان دولت به وظایف خود عمل نکرده و یکی از دلایل این بی‌توجهی را فرار بخش دولتی از ریسک سرمایه‌گذاری‌های جدید می‌دانند.

علاوه بر این، فشار بودجه‌ای سال‌های اخیر هم سبب شده سهم استان‌ها و مناطق از حقوق دولتی که باید صرف توسعه زیرساخت، احیا یا صیانت از محیط‌زیست یا رفاه منطقه می‌شده، پرداخت نشده است. اما چشم‌انداز سرمایه‌گذاری در این بخش چیست و ایمیدرو و بخش خصوصی چه اقداماتی برای حل این مشکل می‌توانند انجام دهند.

احمد فتاحی‌مجلج، مدیر اکتشاف ایمیدرو درباره مرحله اکتشاف در معدنکاری و عملکرد سازمان ایمیدرو در این حوزه عنوان کرد: اکتشاف در کشور ما به‌نوعی جزو وظایف حاکمیتی به‌شمار می‌رود.

اول موشکافی، بعد معدنکاری

فتاحی به معدن‌نامه گفت: مطابق ماده ۵ قانون معادن و تبصره یک ذیل آن، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است بستر لازم را به‌منظور اکتشاف ذخایر معدنی در سراسر کشور برای اشخاص حقیقی و حقوقی فراهم آورد و دولت نیز مکلف است در لایحه بودجه سالانه، اعتبار لازم به‌منظور ایجاد بستر مناسب برای اکتشاف ذخایر معدنی در سراسر کشور را تامین کند.

در راستای اکتشاف

فتاحی‌مجلج در پاسخ به این پرسش که آیا تنها ایمیدرو وظیفه اکتشاف را برعهده دارد، گفت: سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور نیز به‌عنوان زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت در این راستا وظیفه تولید اطلاعات پایه را برعهده دارد. در حقیقت این دو سازمان به‌صورت مشخص بازوی اجرایی وزارتخانه صنعت، معدن و تجارت در بخش اکتشاف هستند.

سازمان زمین‌شناسی

وی در ادامه درباره وظایف هر یک از این سازمان‌ها در زمینه اکتشاف عنوان کرد: برای پیشگیری از موازی‌کاری، اقدامات موردنظر در زمینه اکتشاف بین این دو سازمان تقسیم شده است. سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور در سال‌های گذشته اعلام کرد در فاز شناسایی اقدام به تهیه داده‌های پایه اکتشافی مانند نقشه‌های زمین‌شناسی یک دویست‌وپنجاه هزارم و یک صدهزارم، تهیه نقشه‌های ژئوشیمی یک صد هزارم و انجام ژئوفیزیک هوایی کرده و اخیرا هم در قالب توافقنامه سه‌جانبه (معاونت معادن و فرآوری مواد وزارت صمت، ایمیدرو و سازمان زمین‌شناسی)، تهیه ۳ لایه زمین‌شناسی، ژئوشیمی و زمین‌شناسی اقتصادی در مقیاس یک پنجاه‌هزارم را در دستور کار دارد.

وظیفه ایمیدرو

فتاحی در ادامه با اشاره به وظیفه سازمان ایمیدرو عنوان کرد: پس از انجام مطالعات سازمان زمین‌شناسی، کار سازمان ایمیدرو آغاز می‌شود. زمانی که یک محدوده در کاداستر ثبت شد، فرآیند اخذ مجوزهای لازم از ارگان‌های اجرایی مانند سازمان‌های منابع طبیعی، محیط‌زیست، میراث فرهنگی و انرژی اتمی و... (که اکنون تعداد این ارگان‌ها به عدد ۱۲ رسیده است) آغاز می‌شود. پس از اخذ مجوزهای لازم، با ارائه گزارش توجیهی، قرارداد مسئول فنی و پرداخت مبلغ تبصره ۲ ماده ۶ قانون معادن، پروانه اکتشاف به‌نام ایمیدرو صادر می‌شود.

وی ادامه داد: پروانه اکتشاف شامل دو مرحله است؛ مرحله اول فازهای شناسایی و پی‌جویی و مرحله دوم فازهای عمومی و تفصیلی؛ به‌عبارتی فرآیند اکتشاف شامل ۴ مرحله است و ایمیدرو در این ۴ مرحله فعالیت می‌کند.

وی تصریح کرد: پس زمانی که سازمان زمین‌شناسی اطلاعات پایه را تولید کرد، تکمیل اطلاعات در مقیاس بزرگ‌تر -معمولا یک بیست‌وپنج هزارم، پنج‌هزارم تا یک هزارم که در اشل معدن است- مربوط به اشخاص حقیقی و حقوقی است. سازمان ایمیدرو نیز به‌عنوان متقاضی، درخواست ثبت محدوده می‌کند و در نهایت پروانه برای این نهاد صادر می‌شود. پس از صدور پروانه، فعالیت‌های اکتشافی تا مرحله صدور گواهی کشف پیش می‌رود و بعد از آن، برای کسب پروانه بهره‌برداری اقدام می‌شود. این کل فرآیند کاری است که در ایمیدرو انجام می‌گیرد.

جرات یا حقیقت

مدیر اکتشاف ایمیدرو در ادامه عنوان کرد: برای اکتشاف محدوده‌های معدنی، به نقشه‌های زمین‌شناسی در مقیاس یک‌بیست‌وپنج هزارم به بالا نیاز است و با نقشه‌های یک صدهزارم موجود کسی جرات سرمایه‌گذاری برای اکتشاف را ندارد. مطابق ماده ۵ قانون معادن، اکتشاف توسط اشخاص حقیقی و حقوقی مجاز انجام می‌شود و وزارت صنعت، معدن و تجارت هم باید بسترهای لازم برای اکتشاف را فراهم کند.

گرچه شرکت ملی نفت، سازمان انرژی اتمی و سازمان‌های زیرمجموعه وزارت صمت داده‌های پایه اکتشافی را تولید می‌کنند، اما باوجود تکلیف قانونی مطابق تبصره ۳ ماده ۵ قانون معادن، نتایج مطالعات خود را به وزارتخانه ارائه نمی‌دهند تا این داده‌ها برای هم‌افزایی تجمیع شود؛ از همین رو با کمبود داده و اطلاعات اکتشافی، ریسک از دست دادن سرمایه در اکتشاف بسیار بالاست و بخش خصوصی تمایل چندانی برای ورود به این حوزه نشان نمی‌دهد.

اکتشاف و توسعه

امین صفری، معاون امور معادن و صنایع معدنی شرکت سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات از فاصله زیاد اکتشافات در ایران و جهان گفت و عنوان کرد: در کشور به شعار حمایت از اکتشاف توجه زیادی می‌شود.

وی به ما این نیوز گفت: همه فعالان معدنی به این موضوع اذعان دارند که اکتشاف یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعت معدنکاری است. حتی شرکت‌هایی که پیش از این معدنی نبودند، یک بخش معدنی راه‌اندازی کرده و به تحقیق و بررسی شرایط معادن و اکتشاف پرداخته و ماشین‌آلات و تجهیزات خریده‌اند. این بخش نسبت به سال‌های قبل پیشرفت خوبی داشته، اما فاصله ما با کشورهای پیشرو بسیار زیاد است. به‌لحاظ تجهیزات و روش‌های حفاری نیز بخش معدن ایران از ابتدای کار که مربوط به زمین‌شناسی است تا انتها، همچنان به‌صورت سنتی و با فناوری ۴۰ سال پیش در حال فعالیت است، اما در دنیا هم تجهیزات و هم روش‌های تحلیل تغییر کرده و به‌روز شده است؛ در نتیجه باید گفت فاصله ما با استاندارد دنیا بسیار زیاد است.

مشتاقان غیردولتی

امین صفری در پاسخ به این سوال که آیا شرکت‌های غیردولتی به حوزه اکتشاف معدنی ورود کرده‌اند یا خیر؟ گفت: شرکت‌های بزرگ خصولتی کمبود منابع برای سال‌های آینده را احساس می‌کنند؛ به‌ویژه شرکت‌های زنجیره فولاد این احتمال را بالا می‌دانند که تا ۱۵ سال آینده ممکن است با کمبود مواد اولیه مواجه شوند؛ از همین رو ناچار به توجه به حوزه معدن و اکتشافات شده‌اند.

وی گفت: اکتشاف فرآیندی پرهزینه و پرریسک است، به همین علت شرکت‌های خصوصی معدنی در سال‌های گذشته کمتر به‌طور گسترده به این حوزه پرداخته‌اند، اما امروزه به‌دلیل افزایش قیمت مواد معدنی توجه این شرکت‌ها به اکتشافات جلب شده است. به‌نظر می‌رسد این یک فرصت طلایی برای دولت است تا از جذابیت ایجادشده برای بخش خصوصی استفاده کند.

دولت می‌تواند به‌جای اینکه خود دست به عملیات اکتشافی بزند، پول شرکت‌های خصوصی را در این برهه وارد بخش اکتشاف کند و معادن را توسعه دهد. البته باید تاکید کنیم این فرصت طلایی ابدی و تضمین‌شده نیست. شاید ۵ سال دیگر چنین فرصتی در دسترس نباشد. در مجموع می‌توان این‌گونه بیان کرد که شرکت‌های خصوصی امروز بسیار مشتاق به انجام کار اکتشاف در کشور هستند.

معدنکاری فراسرزمینی

وی در ادامه به تاثیر معدنکاری فراسرزمینی در تامین مواد اولیه صنایع معدنی کشور اشاره کرد و افزود: شک نکنید معدنکاری فراسرزمینی به رفع مشکل تامین مواد اولیه کمک خواهد کرد؛ به‌ویژه در حوزه سنگ‌آهن شرکت‌های ایرانی مجبورند به سمت معادن فراسرزمینی حرکت کنند و هر شرکتی که زودتر به این فکر باشد، سود بیشتری کسب خواهد کرد.

سخن پایانی

از آنجایی که اکتشاف نخستین حلقه معدنکاری است، جای آن دارد که جدی‌تر از پیش به آن توجه شود تا تحولی در این حوزه رقم بخورد و سراسر سرزمین از مزایا و مواهب اقتصادی معدنکاری برخوردار شود.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای

نوبت اول
شناسه ۱۴۰۷۹۶۱

شرکت مجتمع گاز پارس‌جنوبی درنظر دارد خدمات مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی یک‌مرحله‌ای از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۱۰۹۶۴۳۰۰۰۰۳۸
شماره مناقصه	۱۴۰۱/۳۰۹۹
موضوع مناقصه	عملیات پیاده‌سازی و نظارت بر اجرای سیستم‌های ایمنی، بهداشت، محیط‌زیست و آتش‌نشانی پالایشگاه سوم شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی
مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	۱۸,۹۹۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین‌نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران و مطابق موارد مندرج در سامانه ستاد می‌باشد.
مبلغ برآورد انجام خدمات	۶۴۹,۵۵۴,۶۱۱,۶۹۱ ریال
آخرین مهلت دریافت‌اسناد ارزیابی کیفی در سامانه‌ستاد	۵ روز پس از درج نوبت دوم آگهی در صفحه اعلان عمومی سامانه ستاد ایران می‌باشد.
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی (رزومه) در سامانه ستاد	حداکثر ظرف مدت دو هفته پس از انقضای مهلت دریافت اسناد می‌باشد.
آخرین مهلت بارگزاری پیشنهادات مالی در سامانه ستاد	بر اساس دعوتنامه مندرج در سامانه ستاد (پس از فرایند ارزیابی کیفی)
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر - شهرستان عسلویه - شرکت مجتمع گازپارس جنوبی - پالایشگاه سوم - ساختمان عملیات - خدمات پیمان‌ها

بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می‌پذیرد و به پیشنهادهای خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه‌گران بایستی نسبت به ثبت‌نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند. مناقصه‌گران می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SETADIRAN.IR مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۵۰۶۵-۰۷۷۳۱۳۱۵۶۲۹ تماس حاصل فرمایند.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۸/۲۲ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۸/۲۵ — روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

آگهی شناسایی شرکت‌های تامین کننده نردبان هیدرولیکی آتش‌نشانی

شرکت توسعه، عمران و مدیریت منطقه گل‌گهر در نظر دارد، به منظور تکمیل بانک اطلاعاتی خود و همچنین انتخاب شرکت ذی‌صالح از طریق برگزاری مناقصه محدود جهت تامین «نردبان هیدرولیکی آتش‌نشانی» نسبت به شناسایی و ارزیابی کلیه شرکت‌های دارای نمایندگی رسمی داخل کشور مطابق با مشخصات مندرج در اسناد ارزیابی اقدام نماید. لذا از متقاضیان دعوت به عمل می‌آید با مراجعه به سایت شرکت به آدرس www.ggz.ir از تاریخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۱ ضمن تکمیل فرم‌های ارزیابی فنی و بازرگانی و فایل خلاصه مدارک، مستندات ذکر شده را حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۱/۰۸/۳۰ به آدرس شرکت ارسال نمایند.

۱- آدرس شرکت جهت تحویل اسناد، پیشنهادات: سیرجان- کیلومتر ۵۰ جاده محور سیرجان- شیراز، شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر ساختمان‌های هلدینگ مستقر بر تپه، بلوک ۵ (شرکت توسعه، عمران و مدیریت منطقه گل‌گهر)

۲- ارائه مدارک و سوابق مذکور هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد.

۳- تلفن جهت پاسخگویی به سوالات: ۰۹۱۲۰۴۵۶۶۸۴ (آقای قلندری)

مدیریت امور حقوقی و قراردادها

«فراخوان تجدید مناقصه عمومی یک‌مرحله‌ای»

نوبت دوم
شناسه ۱۴۰۷۴۸۸

همزمان با ارزیابی کیفی فشرده

مناقصه‌گزار: شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران/ منطقه زاهدان

موضوع تجدید مناقصه: احداث دیوار پیرامونی انبار نفت شهید حاج قاسم میرحسینی زابل با شماره مجوز ۲۰۰۱۰۹۱۵۸۳۰۰۰۰۱۷ سامانه ستاد

تاریخ، مهلت و نشانی محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: از کلیه شرکت‌های واجد شرایط دعوت بعمل می‌آید بعد از انتشار نوبت دوم این آگهی نسبت به دریافت اسناد ارزیابی کیفی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) اقدام نمایند. لازم بذکر است کلیه مراحل این مناقصه از دریافت اسناد تا بارگذاری اسناد و ارائه پیشنهادات مناقصه‌گران و بازگشایی پاکات از طریق سامانه ستاد به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

اطلاعات مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر و ارائه پاکات الف: زاهدان خیابان دانشگاه، سه‌راه دانش، جنب پل روگذر شهدای وحدت، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه زاهدان تلفن ۳-۳۳۴۲۸۳۰۱ و همچنین جهت دریافت اطلاعات بیشتر با تلفن ۳۳۲۸۷۹۳۲ واحد مهندسی منطقه تماس حاصل نمایید.

حضور مناقصه‌گران در جلسه بازگشایی پاکات با ارائه معرفی‌نامه دارای مهر و امضاء مجاز تعهدآور بلامانع است.

برآورد معامله ۱۴/۹۸۳/۲۷۶/۶۵۹ ریال

نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: تضمین قابل قبول یکی از تضامین معتبر در آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی مصوب ۱۳۹۴/۹/۲۲ و بمبلغ ۷۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (هفتصد و پنجاه میلیون ریال) می‌باشد. (در صورت واریز سپرده نقدی، حساب سپرده بانکی مجاز شرکت، حساب شماره ۹۲۰۰۰۵۵۳۱۹ با شناسه پرداخت ۱۴۷۱۵۵۳۶ نزد بانک ملت می‌باشد.)

شرایط متقاضیان:

کلیه شرکت‌های توانمند

۱. دارای شخصیت حقیقی و حقوقی
۲. دارای امکانات و تجهیزات و توانایی تخصصی
۳. دارای رتبه حداقل ۵ ابنیه از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست‌جمهوری
۴. احراز امتیاز حداقل ۶۰ براساس معیارهای ارزیابی توانمندی بهداشتی، ایمنی و زیست‌محیطی
۵. احراز امتیاز حداقل ۶۰ در ارزیابی کیفی
۶. ارائه گواهی تایید صلاحیت و ایمنی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان
۷. ارائه خلاصه سوابق کاری مرتبط با موضوع مناقصه
۸. ارائه تصویر اساسنامه شرکت، تصویر آگهی ثبت شرکت با آخرین تغییرات در روزنامه رسمی و تصویر کد اقتصادی
۹. تمامی مستندات ارائه شده می‌بایستی ممهور به مهر و امضاء پیمانکار و برابر با اصل باشد
۱۰. با توجه به تجدید مناقصه بازگشایی با هر تعداد پیشنهاد نرخ انجام می‌گیرد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۸/۲۱ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۸/۲۲ — روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه زاهدان

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

نوبت دوم

شماره: ۵۲۴۵۵۰۰۲

مناقصه‌گزار: شرکت فولاد خوزستان

شرح مناقصه: عملیات تعمیر و بازسازی سازه‌های فلزی فولادسازی و سایر سازه‌های صنعتی شرکت فولاد خوزستان

نوع مناقصه: عمومی یک مرحله‌ای

مدت زمان: ۳ سال

مهلت اعلام آمادگی: تا پایان وقت اداری روز جمعه مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۷ (با ارسال ایمیل به نشانی زیر) داوطلبان شرکت در مناقصه یا مراجعه به وب‌سایت pim.ksc.ir ضمن ثبت‌نام و درج کلیه اطلاعات عمومی و تکمیلی خود، مستندات و مدارک لازم خود را پیوست نمایند.

دریافت اسناد مناقصه (پس از تایید کمیته ارزیابی تامین کنندگان) از تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۱ به مدت دو روز در قبال واریز مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال (غیرقابل استرداد) به صورت آنلاین از طریق آدرس pim.ksc.ir (پس از ورود به سیستم با نام کاربری و رمز عبور / منوی مناقصات / عملیات / خرید اسناد تخصصی)

دریافت الکترونیک فایل اسناد تخصصی مناقصه از طریق آدرس pim.ksc.ir (پس از ورود به سیستم با نام کاربری و رمز عبور / منوی مناقصات / عملیات / اسناد تخصصی)

تاریخ تحویل پیشنهادات: روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۲

تاریخ گشایش پاکات پیشنهاد قیمت / فنی: روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۱۳

مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال

نوع تضمین: ۱) ضمانتنامه معتبر بانکی ۲) چک تضمینی و یا واریز مبلغ در وجه شرکت فولاد خوزستان ۳) انجام بلوکه مالی از مطالبات شرکت کننده نزد فولاد خوزستان

نشانی شرکت: اهواز - کیلومتر ۱۰ جاده اهواز بندر امام، شرکت فولاد خوزستان. **مدیریت:** خرید خدمات و قراردادها

تلفن: ۶۴۱۶-۳۲۱۳-۰۶۱ **ایمیل:** MAEHDAEI@KSC.IR

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۸/۱۹ — تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۱/۰۸/۲۲ — روابط عمومی شرکت فولاد خوزستان

یادداشت

موتورهای تورم را خاموش کنید

عباسعلی حقانی‌نسب
کارشناس اقتصاد

در حال حاضر روزانه بالای ۳ هزار میلیارد تومان نقدینگی در این کشور خلق می‌شود، در حالی که هیچ تولیدی اتفاق نمی‌افتد. این رویه ناصوابی است که باید هرچه جلوی آن گرفته شود. چرا رئیس‌جمهوری یا رئیس کل بانک مرکزی موتورهای خلق نقدینگی را خاموش نمی‌کنند؟

خلق نقدینگی به خودی خود انتظارات تورمی ایجاد می‌کند. همین انتظار تورم باعث می‌شود که نرخ ارز و سکه افزایش یابد و بالا رفتن نرخ این دو، موجب افزایش نرخ کالاها و دوباره سیکل معیوب تورم ایجاد می‌شود.

۵ موتور خلق نقدینگی در کشور ما وجود دارد که هیچ‌کدام خاموش نشده‌اند و حتی شعله آنها هم کمتر نشده است.

موتور اول، رویه غلط بانک‌ها در اجرای بانکداری اسلامی است که باعث شده نرخ بهره بالا برود و باتوجه به اینکه ۸۰ درصد نقدینگی در قالب سپرده‌های بانکی اخذ شده، به‌خودی خود سالانه بالای ۸۰۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی ایجاد می‌کند.

موتور دوم کسری بودجه دولت است که متاسفانه مجبور است به‌صورت غیرمستقیم باید از بانک مرکزی قرض می‌کند که خود باعث چاپ پول و افزایش نقدینگی می‌شود.

موتور سوم خلق نقدینگی، افزایش خالص دارایی‌های خارجی بانک مرکزی است که به‌دلیل اینکه ارزی حاصل از صادرات به‌دلیل تحریم در کشورهای دیگر مسدود می‌شود، دولت به بانک مرکزی می‌دهد و در قبال آن ریال دریافت می‌کند تا خرج بودجه کند. افزایش خالص دارایی‌های بانک مرکزی و بانک‌ها، باعث خلق نقدینگی می‌شود.

موتور چهارم، بنگاه‌داری و املاک‌داری بانک‌ها است که این بنگاه‌داری، باعث جنگ نرخ‌ها و افزایش رشد ترازنامه و افزایش خلق نقدینگی بانک‌ها می‌شود و در کنار آن، تسهیلات غیرجاری بانک‌ها است که به‌طور غیرقانونی تسهیلات مختلف می‌دهند.

موتور پنجم، رقابت ناسالم بانک‌ها در جذب نقدینگی‌هایی است که حتی ریالی از آنها از بانک‌ها خارج نمی‌شود. در حال حاضر شاهد آن هستیم که بانک‌ها به‌شدت با همدیگر برای افزایش نرخ سود بانکی، رقابت ناسالم دارند و جنگ نرخ‌های بهره به‌راه افتاده است، که موجب رشد نقدینگی می‌شود. به‌عبارت ساده‌تر، رقابت ناسالم بانک‌ها از طریق افزایش سود سپرده بانکی، چه به‌صورت رسمی و چه به‌صورت غیررسمی موتور پنجم خلق نقدینگی است.

اگر دولت در اقتصاد دخالت نکند و قیمت‌گذاری دستوری را کنار بگذارد، وقتی تورم اتفاق بیفتد، نرخ کالاها و دارایی‌ها افزایش پیدا می‌کند. در این شرایط، درآمد شرکت‌ها هم افزایش پیدا می‌کند و در نتیجه می‌توانند حقوق کارکنان خود را بپردازند و اقدام به تعدیل نیرو نکنند.

به‌فرض وقتی بر اثر تورم نرخ دلار افزایش پیدا کرده است، یک کارخانه فولادسازی که محصول خود را کیلویی ۲۰ هزار تومان می‌فروخت، باید آن را با ۵۰ درصد افزایش، کیلویی ۳۰ هزار تومان بفروشد.

اما دولت در این نقطه دخالت می‌کند و تولیدکننده را وامی‌دارد که محصول خود را به همان نرخ قبل بفروشد و کارفرما هم در مقابل، برای جبران هزینه‌های تولید بالارفته، نیروی انسانی خود را تعدیل می‌کند.

همین شرایط در نیروگاه‌های برق هم وجود دارد. از یک‌طرف، نرخ برق افزایش پیدا نمی‌کند و از طرف دیگر، به‌جای اینکه نیروگاه‌سازی شود و توان تولید برق افزایش پیدا کند، خاموشی ایجاد می‌شود.

همین‌طور درباره خودرو، که نرخ مواد اولیه افزایش پیدا کرده است و قیمت بازار هم افزایش قابل توجهی داشته اما دولت نرخ کارخانه را به شکل دستوری کنترل می‌کند. به این ترتیب کارخانه تولیدات خود را با زیان می‌فروشند و بعد که زیانده شدند، با تعدیل نیرو هزینه‌ها را کاهش می‌دهند.

این فرآیند تبدیل به چرخه معیوبی می‌شود، وقتی تولید کاهش می‌یابد و فروش کارخانه افت پیدا می‌کند، به‌تبع آن، سود کمتر می‌شود و بنگاه‌های اقتصادی مالیات کمتری به دولت پرداخت می‌کنند. درآمدهای دولتی کم می‌شود و کاهش درآمدهای دولتی به کسری بودجه می‌انجامد و دولت ناچار می‌شود، از بانک مرکزی پول قرض کرده و اسکناس چاپ کند و باز نقدینگی ایجاد می‌کند و خلق نقدینگی در غیاب افزایش تولید، باعث تورم می‌شود.

در اقتصاد تمامی اجزا به هم مرتبط هستند. بنابراین، وقتی دولت با سیستم مدیریت ناکارآمد و سیاست‌های نادرست خود تورم ایجاد کرده است، باید اجازه دهد شرکت‌ها باتوجه به نرخ تورم، نرخ کالاها را افزایش دهند تا هم نیروی انسانی خود را تعدیل نکنند و هم تولید خود را افزایش دهند؛ این اتفاقی است که باید رخ دهد، اما هرجا دولت زورش می‌رسد، قیمت‌ها را کنترل می‌کند و از اتفاق زورش تنها به بخش تولید می‌چربد؛ هم مالیات را از تولید می‌گیرد و هم از حقوق‌بگیران، اما زورش به بازار ملک و مسکن نمی‌رسد و نمی‌تواند جلوی تورم را بگیرد.

به‌اعتقاد من، بهترین راه این است که در شرایط فعلی، دولت شعار حمایت از تولید ندهد و به‌جای آن، قانون مالیات‌ها و بانکداری را اصلاح کند؛ تا این دو کار انجام نشود، هیچ اتفاقی نمی‌افتد.

هند به‌دنبال اکتشاف اورانیوم

دولت هند با تاکید بر استفاده از انرژی پاک در برابر سوخت‌های فسیلی، اکتشاف اورانیوم در ایالت‌های شمال‌شرقی این کشور آغاز را کرده است. به‌گزارش معدن‌نامه، دولت هند با رونمایی از طرح بلندپروازانه اکتشاف اورانیوم در شمال‌شرق این کشور اعلام کرده که در ایالت‌های شمال‌شرقی این کشور نزدیک به ۲۰ هزار تن اکسید اورانیوم اکتشاف شده است. گفته می‌شود علاوه بر ایالت‌های شمال‌شرقی هند، نزدیک به ۲۰ هزار تن اکسید اورانیوم در چندین مکان در مگالایا که یکی دیگر از ایالت‌های منطقه مرزی است، اکتشاف شده و در میان این نقاط، واکین و دومیناسیات بزرگ‌ترین و غنی‌ترین ذخایر ماسه سنگی کشور هند را دارند. با این حال، تلاش‌ها برای آغاز استخراج معدن در دومیناسیات، به‌دنبال اعتراض گروه‌های محلی به بن‌بست رسیده است و تاکنون، دولت نتوانسته مجوز اکتشاف را به شرکت دولتی اورانیوم هند با مسئولیت محدود که وظیفه استخراج معادن در این کشور را دارد، اعطا کند. تاکید بر اکتشاف اورانیوم در هند باتوجه به اهداف تعیین‌شده توسط دولت برای افزایش استفاده از انرژی غیرفسیلی اهمیت پیدا کرده است. در اجلاس ۲۶COP که در گلاسکو برگزار شد، نخست‌وزیر هند، نارندرا مودی اعلام کرد تا سال ۲۰۳۰، ۵۰۰ گیگاوات انرژی غیرفسیلی در این کشور تولید و ۵۰ درصد انرژی موردنیاز کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر تامین خواهد شد. اگرچه رآکتورهای هسته‌ای سرمایه‌گذاری قابل‌توجهی برای ساخت دارند، اما هزینه‌های جاری و طول عمر پایینی دارند. رآکتورهای هسته‌ای در زمین کمتری نسبت به هر منبع هوای پاک دیگری، برق بیشتری تولید می‌کنند.

در بررسی صمت از احیای شورای سیاست‌گذاری زنجیره معدنی مطرح شد

از داشته‌ها به خواسته‌ها

گیتا جاودانی
editor@smtnews.ir

در خبرها آمده بود شورای سیاست‌گذاری زنجیره معدنی احیا می‌شود. این خبر را بهرام شکوری، رئیس انجمن مس ایران اعلام کرد و گفت: در صورتی که شورا احیا شود، به اتاق فکر معاونت معدنی وزارت صمت در سیاست‌گذاری‌ها بدل خواهد شد و همه خبرگان صنعت و معدن و انجمن‌ها و اتحادیه‌های صنفی به‌عنوان دبیر در آن به‌فعالیت خواهند پرداخت. این شورا سال‌های گذشته به ریاست معاونت معدنی وزارت صمت فعالیت داشت و جلسات آن تشکیل می‌شد، اما فعالیت آن از اواخر سال ۹۸ به‌تدریج کمرنگ و کمرنگ‌تر شد.

بهرام شکوری احیای این شورا را در راستای مواد ۲ و ۳ قانون بهبود فضای کسب‌وکار دانست و گفت: بر این اساس، معاونت معدنی وزارتخانه مجاب شده که در سیاست‌گذاری‌ها از بخش خصوصی استفاده کند و با تشکیل شورا به قانون عمل خواهد شد.

در گزارش امروز صمت، نظرات انوشیروان دلیریان و عالیخان نصراصفهانی، از کارشناسان حوزه معدن را درباره ضرورت احیای این شورا موردبررسی قرار دادیم.

عکس: صمت

تبیین چشم‌انداز بخش معدن، تعیین ماموریت‌ها، سیاست‌ها، اهداف و حتی تعریف خطوط کلی اجرایی، علمی و عملی این بخش را می‌توان از وظایف مهم شورای سیاست‌گذاری زنجیره معدنی قلمداد کرد

بالاترین رکن هدایت

انوشیروان دلیریان ـ کارشناس و فعال حوزه معدن: به‌عقیده من، بالاترین رکن هدایت و سیاست‌گذاری در بخش معدن باید شورای سیاست‌گذاری باشد. برای شرح این جمله باید توضیحاتی را به‌عنوان مقدمه بیان کرد. در حدود نیمه دوم قرن ۱۸ میلادی، یعنی زمانی که انقلاب صنعتی به‌وقوع پیوست و فرآیندها مبتنی بر علم و شرایط سیستماتیک شد، دیگر تصمیم‌گیری‌های یک‌بعدی یا تک‌صدایی سال به سال و قرن به قرن کمتر شد و جای خود را به تصمیم‌گیری به‌صورت گروهی یا شورایی داد. به این ترتیب، شورایی اعم از افراد حقیقی و حقوقی که در آن بخش یا صنعت ذی‌نفع بودند، تصمیماتی را به‌صورت جمعی اتخاذ می‌کردند که ماحصل آن پیشرفت‌هایی شد که در ۲۰۰ تا ۳۰۰سال اخیر در نظام حاکم بر جهان به‌وقوع پیوست و همه ما امروزه از آن بهره می‌بریم. پس شورای سیاست‌گذاری در هر حوزه، که بخش معدن هم از آن مستثنا نیست، حاکمیت تفکر سیستمی و شورایی بر بخش معدن است. به این واسطه، شاید مفهوم جمله «بالاترین رکن در هدایت و سیاست‌گذاری بخش معدن، شورای سیاست‌گذاری است» روشن‌تر شود.

اتاق فرمان بخش معدن

به‌عبارت ساده‌تر، اتاق فرمان بخش معدن شورای سیاست‌گذاری است، به این دلیل که وظیفه آن تعیین چشم‌انداز، ماموریت‌ها، سیاست‌ها و کلیه اهداف بخش معدن است. حتی تعریف خطوط کلی مباحث علمی و اجرایی برعهده این شورا است یا به‌عبارت دیگر، مهم‌ترین رسالت این شورا یافتن پرسش‌های زیر است: اول اینکه موجودی ما در بخش معدن چیست و در این حوزه از چه ظرفیت‌هایی برخوردار هستیم، دیگر اینکه می‌خواهیم در این بخش به کجا برسیم و باید چه مسیری را طی کنیم و در نهایت اینکه چه کارهایی را انجام دهیم تا به خواسته‌هایی که از این بخش داریم، دست پیدا کنیم. به‌علاوه، تدوین، ارزیابی و نظارت بر اجرای آنها جزو موضوعاتی است که در محدوده وظایف کلان این شورا قرار می‌گیرد. پس تبیین چشم‌انداز بخش معدن، تعیین ماموریت‌ها، سیاست‌ها، اهداف و حتی تعریف خطوط کلی اجرایی، علمی و عملی این بخش را می‌توان از وظایف مهم این شورا قلمداد کرد. خلاصه اینکه، باید حل این ۳ موضوع اصلی را به مجموعه‌ای به نام شورای سیاست‌گذاری بسپاریم.

اهداف چندگانه در مسیر رشد

باید در پاسخ به این پرسش که بخش معدن ما در حال حاضر کجا است و چه موجودیتی دارد، گفت که خوشبختانه باتوجه به آمار و گزارش‌ها و پایشی که انجام شده است، وزارت صمت، سازمان‌های زمین‌شناسی و توسعه و نوسازی، شرکت تهیه و تولید مواد معدنی، که بازوهای اجرایی و عملیاتی وزارتخانه هستند، می‌توانند گزارش مدون و مبسوطی ارائه دهند تا روشن شود که بخش معدن ما در حال حاضر در چه مرحله‌ای قرار دارد.

پاسخ این پرسش را هم که ما می‌خواهیم به کجا برویم و چه چیزی را باید به‌دست بیاوریم، می‌توان در سیاست‌های کلی و کلان بخش معدن یافت.

نخستین و مهم‌ترین هدف ما، سیاست‌گذاری و اطلاع‌رسانی جامع و هماهنگ در علوم و فنون زمین است. در مرحله بعدی، تقویت خلاقیت و ابتکار، دستیابی به فناوری‌های نوین، ارتقای سطح آموزش و تربیت نیروی انسانی، تعمیق پژوهش و گسترش زمین‌شناسی بنیادی و اقتصادی، مهندسی، محیطی و دریایی برای بهره‌برداری مناسب از ذخایر معدنی کشور است. هدف مرحله سوم، ارتقای سهم معدن و صنایع معدنی در تولید ناخالص ملی، اولویت دادن به تامین مواد موردنیاز صنایع داخلی کشور، صادرات مواد معدنی فرآوری‌شده، استفاده از موقعیت ویژه زمین‌شناسی ایران و گسترش همکاری‌های بین‌المللی اعم از علمی، فنی و اقتصادی (بابت جذب و جلب منابع و امکانات داخلی و خارجی در زمینه اکتشاف معدنی) و ایجاد واحدهای فرآوری و تبدیل مواد معدنی به مواد واسطه و مصرفی است و هدف نهایی تعیین اولویت‌های مناطق دارای ظرفیت معدنی و ایجاد زمینه‌های مناسب برای رشد صنایع معدنی و فلزی در بخش آلیاژها و فلزات گرانبها و عناصر کمیاب و تولید مواد پیشرفته است.

هوشمند و پویا

حال که باتوجه به آنچه گفته شد، دانستیم که در حال حاضر در بخش معدن چه چیزهایی داریم، به کجا قرار است، برسیم و باید چه چیزهایی را کسب کنیم، وقت آن رسیده که مسیر حرکت را جهت‌یابی کنیم.

مهم‌ترین مسئله و موردی که به‌گمان من، وظیفه اصلی شورا است، ترسیم نقشه راه و مسیری است که باید از داشته‌ها به خواسته‌ها طی کنیم که در شرایط حساس فعلی، هم برای سیاست‌گذار و بدنه معدنی و اقتصادی دولت، هم برای بخش خصوصی مرتبط با صنعت معدنکاری و هم (به‌واسطه اینکه معدن از نگاه فقهی انفال است و صنعتی عام‌المنفعه است) برای کل ملت ایران می‌تواند بسیار راهگشا باشد.

اگر شورایی به نام سیاست‌گذاری تعریف شود، باید روال عادی طرح‌ریزی‌ها و برنامه‌نویسی‌ها را کنار بگذارد. شورای سیاست‌گذاری باید هوشمند و پویا باشد و علاوه بر اینکه در جایگاه بالاترین رکن تصمیم‌گیری بخش معدن در داخل کشور قرار می‌گیرد، باید به تمام فعالیت‌ها، اعم از فعالیت‌های معدنی و اقتصادی در منطقه و فرای منطقه در دنیا اشراف داشته باشد و آنها را پایش کند، تا مسیری که در نظر می‌گیرد و به بخش معدن ابلاغ می‌کند، براساس برنامه‌ای استراتژیک باشد.

برنامه استراتژیک چیست؟

برنامه استراتژیک با سند و طرح کلی تفاوت بسیاری دارد. به‌عنوان نمونه، اگر در سند چشم‌انداز برای مس، سرب و روی، آلومینیوم، فولاد و مانند آن، عدد و رقمی مشخص شده است، برنامه استراتژیک، راهبردی است که تا زمان رسیدن به چشم‌انداز موردنظر، شرایط ما و وضع کشورهای همسایه و منطقه و شرایط فرامنطقه‌ای و دنیا را بررسی می‌کند و براساس آن مسیر را تعیین و مشخص می‌کند. چه‌بسا برنامه‌ریز ناچار شود، در موارد زیادی براساس اتفاقاتی که در طول زمان رخ می‌دهد، برنامه‌ریزی استراتژیک پیش‌رو را روزآمد کند و فراز و فرودهایی در نظر بگیرد که راه دستیابی به نتیجه هموار شود. این شیوه به‌مراتب کارآتر از آن است که بر اجرای سندی پافشاری شود که بدون آگاهی از اتفاقات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، در گذشته تدوین شده و ایستا و بدون تغییر است. این وظیفه به‌گمان من، یکی از اصلی‌ترین و حساس‌ترین وظایف شورای سیاست‌گذاری است و کل مسیری را که باید طی کنیم، متحول می‌کند تا به خواسته‌های خود دست یابیم.

پیشخوان
Pishkhan.com

راهکاری برای جهش

علیخان نصر اصفهانی ـ استاد دانشگاه و فعال حوزه معدن: چنین شوراهایی به‌عنوان یک نهاد کارشناسی مشورتی غیرانتفاعی مردم‌نهاد، وظیفه نظارت و رصد بر روند زنجیره معدن، از معدن تا بازار فروش را برعهده دارند و با هدف ایجاد اتاق فکر، کمک به تولید و نظارت بر زیرساخت‌های اقتصادی مردمی در معدن تاسیس شده است و با ایجاد جهش در استخراج و بهره‌برداری از ذخایر معدنی، کاهش زمان دستیابی به مواد معدنی و افزایش نقش‌آفرینی اقتصاد معدنی در اقتصاد کشور، ثمرات فراوانی ایجاد می‌کند.

این شورا، به‌عنوان یک نهاد مشورتی، تلاش می‌کند در مدیریت بخش خصوصی، اقتصاد انسجام و وحدت رویه ایجاد کند و به این ترتیب، با تصویب و اجرای قوانین و نظارت بر روند اجرایی جریان معدنکاری و تجارت به وزارت صنعت، معدن و تجارت کمک و همفکری برساند.

سیاست‌گذاری‌های این شورا برای ایجاد سازکار اجرایی و حذف مشکلات اداری، اجتماعی، امنیتی و اقتصادی در حوزه‌های دولتی و بخش خصوصی به دولت اعلام می‌شود. البته در قانون بهبود فضای کسب‌وکار این موضوع یعنی ایجاد شورای سیاست‌گذاری زنجیره معدنی به‌شکلی روشن پیش‌بینی شده و معاونت معدنی وزارتخانه موظف است از ظرفیت‌های بخش خصوصی در سیاست‌گذاری‌های خود استفاده کند.

ضرورت احیای شورا

هیچ نهاد دولتی اجرایی و مجالس قانون‌گذاری به‌تنهایی نمی‌تواند همه مشکلات حوزه‌های گوناگون، از جمله معدن را برطرف کند، به آسیب‌شناسی نیازها و سازکارهای عملیاتی بپردازد و سیاست‌گذاری دقیق و درستی انجام دهد.

بنابراین به کانون‌های مشورتی نیاز است تا برای ایجاد امنیت و اعتماد سرمایه‌گذاران و جذب حداکثر سرمایه داخلی و خارجی چاره‌ای بیندیشند و با ارائه طرح‌های راهبردی ملی و فراملی، آن را به مرحله عملیاتی نزدیک کنند.

اعضای اصلی

نیروی انسانی نکته مهمی است که شاید بقا و استمرار چنین شورایی به آن بستگی داشته باشد.

تشکیل و فعالیت اتاق فکری در قالب شورا که متشکل از تمام فرهیختگان، خبرگان صنعت و معدن و انجمن‌های صنفی فعال در این حوزه باشد، برای رسیدن به نتیجه مطلوب لازم و ضروری است.

متاسفانه بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد که در حال حاضر تعداد معدودی از افراد صندلی‌های مراکز تصمیم‌گیری، نظارتی و مشورتی را در جامعه معدنی اشغال کرده‌اند. چنین مجموعه‌هایی به طور مطمئن تلاش خواهند کرد برای راه‌اندازی چنین شورایی موانعی به‌وجود آورند یا خود یا وابستگان‌شان را وارد میدان کنند و رقابت بین ۲ طیف شروع خواهد شد. متاسفانه این روند در کوتاه‌ترین زمان به ناکارآمدی شورا می‌انجامد. در این میان، نقش مجموعه‌های دانشگاهی و فرهیختگان و صاحب‌نظران معدنی، که برای منافع خود یا طیف وابسته خود تلاش نمی‌کنند، بسیار بااهمیت می‌شود.

این شورا با ایجاد کمسیون‌های تخصصی خود در مناطق گوناگون کشور و شناسایی متخصصان، تلاش خواهد کرد تا زنجیره معدن را به‌عنوان بخشی از کل زنجیره اقتصادی کشور تعریف کند و در عین نظارت و مشورت برای حفظ منافع عموم مردم، توان خود را برای حمایت از بخش خصوصی، ساده، سریع و کارآمد کردن روندهای اجرایی، رفع گلوگاه‌های توقف، آینده‌نگری و سرعت‌بخشی به فرآیند توسعه در این حوزه به‌کار گیرد.

بنابراین نیاز به جذب جوانان فرهیخته و گمنام در کنار افراد باتجربه و صاحب‌نام احساس می‌شود تا حرفی نو بشنویم و طرحی نو در انداخته شود، در غیر این صورت، شاهد تکرار مکررات خواهیم بود.

مشکل‌گشایی در حوزه معدن

در پژوهش شعاری داریم که می‌گوید: بدون بررسی و پژوهش کاری را انجام ندهید.

مشکل جامعه معدنی، تاثیر سلیقه‌ها، برداشت‌ها و منافع شخصی در تصویب و اجرای قوانین است. قانون باید راه را هموار کند و دست مجریان را باز بگذارد تا سرعت اجرای قوانین را بالا ببرند.

حذف مراکز و کوچک کردن گلوگاه‌های قانونی و اتصال جزایر نظارتی در روند اجرایی معدنکاری موجب رونق این حوزه می‌شود. شفاف‌سازی، آموزش فن و اخلاق، شناسایی و آسیب‌شناسی، برخورد بدون ترس با رانت و رانت‌خواری، تزریق قوانین محرکه تشویقی و تصحیح نواقص اجرایی از عمده مواردی است که شورا می‌تواند از طریق آن بخش اقتصادی معدن را پویاتر کند. البته باید دوباره تاکید کرد، همه این اتفاقات زمانی می‌افتد که شورا به حیاط‌خلوت عده‌ای بدل نشود و مدیران ارشد و استراتژیک وزارت صنعت، معدن و تجارت مقید باشند و توجه و نظارت کافی به چنین فعالیت‌هایی اختصاص دهند.

مقابله با تهدید

می‌توان در زمینه‌های تخصصی معدن و صنایع وابسته مثل سنگ، فولاد و فلزات، کمسیون‌هایی زیرمجموعه شورا تاسیس کرد. در اینجا، نقش نهادهایی همچون اتاق‌های بازرگانی، سازمان‌های نظام مهندسی معدن، خانه‌های معدن و صنعت، مراکز تحقیقاتی دانشگاهی و نهادهای دانش‌بنیان واقعی بسیار مهم است.

یکی دیگر از حوزه‌های مهم فعالیت شورا، ارائه کمک مشورتی به دولت در زمینه‌های هوشمندسازی (با بکارگیری فناوری‌های نوین) و شفاف‌سازی شبکه اقتصادی مردم‌نهاد (با قابلیت شناسایی به‌موقع خطر و مقابله با هر نوع تهدید)، به‌منظور بالا بردن سطح تاب‌آوری شبکه اقتصادی و در نتیجه ارتقای منافع و سطح اعتماد سرمایه‌گذاران است.

سخن پایانی

سخن پایانی اینکه، معدن و صنایع وابسته از رویکردهای غیرعلمی، غیرکارشناسی، تصمیمات غیرفنی، مقطعی، غیراستراتژیک، سلیقه‌ای و نداشتن برنامه و نقشه راه آسیب زیادی دیده است. گسترش فساد، رانت‌خواری و بلوکه کردن معدن و صنایع وابسته در انحصار بخش خاصی از افراد، شوک نوسانات اقتصادی، مشکلات تامین نقدینگی، تامین تجهیزات مناسب، کمبود دانش فنی و مدیریتی و نبود امید به توسعه و صادرات، باعث کندی و توقف چرخ صنعت و معدن شده است.

امید است، فعالیت شورا شروعی برای تغییر اتمسفر حاکم بر فضای تجاری، جهش در تولید ثروت و اشتغالزایی پایدار در کشور باشد.

مشکل جامعه معدنی، تاثیر سلیقه‌ها، برداشت‌ها و منافع شخصی در تصویب و اجرای قوانین است. قانون باید راه را هموار کند و دست مجریان را باز بگذارد تا سرعت اجرای قوانین را بالا ببرند

گسترش تجارت
صبح ایران
یکشنبه
۲۲ آبان ۱۴۰۱
۱۸ ربیع‌الثانی ۱۴۴۴
۱۳ نوامبر ۲۰۲۲
شماره ۲۱۹۶
پیاپی ۳۵۱۴
www.Tejaratdaily.com

توجه به زیرساخت برگ برنده اروپا

مرگ مقصد جاده‌های بی‌هشدار

بازی جاده‌های مرگبار با جان مردم

پیشخوان
Pishkhan.com

۱۷۵۸ بخشنامه فقط در ۶ سال صادر شد

تجارت پنجه در پنجه بخشنامه‌ها

از عمده مشکلات بخش تجارت ایران مربوط به تعدد بخشنامه‌ها، قوانین و دستورالعمل‌ها می‌شود که اغلب آنها نیز به‌صورت یک‌شبه صادر می‌شوند و بدون اطلاع قبلی در امور مختلف تجاری از جمله واردات یا صادرات محدودیت و ممنوعیت ایجاد می‌کنند. صدور بخشنامه‌های متعدد و گاهی متناقض که از عوامل اصلی پیش‌بینی پذیر نبودن اقتصاد محسوب می‌شود به‌خودی خود می‌تواند سرمایه‌گذار را از انجام فعالیت‌های اقتصادی مجاز دور کند و چه‌بسا به‌دلیل چالش‌های ایجادشده و دامنگیری فضای ناآرام، منجر به فرار سرمایه از کشور شود، این در حالی است که فعال اقتصادی نیازمند فضایی امن و پایدار برای برنامه‌ریزی بلندمدت است و تسهیل در فرآیند تجارت و ساده‌سازی قوانین و آیین‌نامه‌ها از راهکارهای اصلی برای کمک به آنها و دستیابی به یک محیط کسب‌وکار آرام محسوب می‌شود.

عکس: صبح ایران

بررسی میزان بخشنامه‌های صادره در بخش تجارت در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ نشان می‌دهد در این مدت در مجموع ۱۷۵۸ بخشنامه و دستورالعمل ازسوی گمرک ایران ابلاغ شده که ۸۴۲ مورد مربوط به بخش صادرات و ۶۳۷ مورد مربوط به بخش واردات بوده است. ۶۰۱ مورد از بخشنامه‌های صادرشده در بخش صادرات، ماهیت محدودکنندگی برای صادرکنندگان (از جمله تعیین ضوابط، استاندارد، وضع عوارض و ساماندهی حوزه صادرات) داشته است.

سال ۹۷ رکورددار صدور بخشنامه

ارزیابی جزئیات بخشنامه‌های صادر شده حکایت از آن دارد که در سال ۹۷ بیشترین بخشنامه تجاری ابلاغ شده است؛ به‌گونه‌ای که در این سال که همزمان با شروع تحریم‌های جدید امریکا علیه ایران بود ۴۹۳ بخشنامه صادر شد. از این میزان ۲۳۴ مورد مربوط به واردات، ۱۵۳ مورد مربوط به صادرات و ۱۰۶ مورد هم مربوط به کل تجارت (هر دو حوزه صادرات و واردات) بوده است.

رتبه دوم سال‌ها در صدور بخشنامه‌ها مربوط به سال ۱۴۰۰ می‌شود، زیرا در سال گذشته ۴۰۹ بخشنامه صادر شد که ۱۱۶ مورد در حوزه واردات، ۲۴۷ مورد در حوزه صادرات و ۴۶ مورد نیز در حوزه تجارت بوده است. رتبه سوم این جدول نیز متعلق به سال ۹۶ با ابلاغ ۳۲۱ بخشنامه است که از این میزان، ۱۵۳ مورد مربوط به بخش واردات، ۹۶ مورد مربوط به بخش صادرات و ۷۲ مورد مربوط به بخش تجارت می‌شود.

سال	کل بخشنامه‌های صادر شده	صادرات	واردات	کل تجارت
۹۵	۱۵۶ مورد	۱۱۵	۱۲	۲۹
۹۶	۳۲۱ مورد	۹۶	۱۵۳	۷۲
۹۷	۴۹۳ مورد	۱۵۳	۲۳۴	۱۰۶
۹۸	۲۲۸ مورد	۱۴۱	۱۳	۷۴
۹۹	۱۵۱ مورد	۹۰	۳۰	۳۱
۱۴۰۰	۴۰۹ مورد	۲۴۷	۱۱۶	۴۶

کمترین بخشنامه صادره در سال ۹۹

کمترین بخشنامه‌های صادره نیز مربوط به سال‌های ۹۵، ۹۸ و ۹۹ می‌شود. در سال ۹۸ تعداد ۲۲۸ بخشنامه صادر شده که از این میزان ۱۴۱ مربوط به بخش صادرات، ۱۳ مورد مربوط به بخش واردات و ۷۴ مورد مربوط به بخش تجارت می‌شود. در سال ۹۵ تعداد ۱۵۶ بخشنامه صادر شد که ۱۱۵ مورد مربوط به صادرات، ۱۲ مورد مربوط به واردات و ۲۹ مورد مربوط به تجارت بوده است. در سال ۹۹ کمترین میزان صدور بخشنامه انجام شده و شاهد ابلاغ ۱۵۱ بخشنامه بودیم که ۹۰ مورد برای صادرات، ۳۰ مورد برای واردات و ۳۱ مورد برای بخش تجارت بوده است. به این ترتیب در مجموع در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ حدود ۴۸ درصد بخشنامه‌ها مربوط به بخش صادرات، ۳۶ درصد مربوط به بخش واردات و ۱۶ درصد هم مربوط به حوزه تجارت بوده است.

لزوم اجتناب از صدور بخشنامه‌ها

بسیاری از فعالان اقتصادی بر این باورند که اجتناب از صدور و ابلاغ بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های گمرکی متعدد و تسهیل در فرآیندهای تجاری سبب بهبود فضای کسب‌وکار کشور خواهد شد. کاهش هزینه تجارت، تسهیل در تامین مواد اولیه مورد نیاز صنایع و نیز افزایش شرایط دسترسی به بازارها، مانع‌زدایی و رونق تولید را محقق خواهد کرد. سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نسبت به بی‌ثباتی سیاست‌ها و ایجاد فضای نااطمینانی به‌شدت حساس هستند. با خروج امریکا از برجام و شروع تحریم‌ها از اردیبهشت سال ۱۳۹۷ و محدودیت‌های اقتصادی، دولت برای مدیریت بازار داخلی و کاهش آثار تحریم بر بخش‌های مختلف اقتصادی و رفاه خانوارها، مجموعه اقداماتی را در حوزه‌های مختلف در پیش گرفت. یکی از بخش‌های متاثر از تحریم‌ها بخش تجارت خارجی کشور بود. تحریم‌های اعمال‌شده بر بخش تجارت خارجی دو اثر عمده بر اقتصاد کشور داشت؛ به این صورت که از یک سو با محدود کردن صادرات کشور، درآمدهای ارزی محدود و از سوی دیگر تامین کالاها از محل واردات با مشکل مواجه شد. همچنین تامین نهاده‌های بخش تولید محدودیت اساسی را تجربه کرد. سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان برای خروج از این وضعیت، در حوزه‌های مختلف از جمله تجارت خارجی، تنظیم بازار داخلی، تامین مالی و... برنامه‌ها و اقدامات مختلفی را در دستور کار قرار دادند. در واقع باتوجه به محدودیت‌های موجود، کشور ناگزیر از مدیریت واردات و صادرات برای گذر از این شرایط سخت است. بر این اساس بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌های مختلفی توسط دستگاه‌های اجرایی صادر شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد برخی موارد اشاره‌شده در بخشنامه‌های مختلف، قابلیت تبدیل به بند قانونی در قوانین گمرکی و بازرگانی را دارند که در این صورت نیاز به صدور بخشنامه‌های جدید ازسوی دستگاه‌های اجرایی در سال‌های آتی موضوعیت ندارد.

به‌گفته صاحب‌نظران در برخی موارد تعارض قوانین و مقررات تجارت کشور با این بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره نیز مشاهده می‌شود. علاوه بر این در برخی موارد، بی‌ثباتی و ناپایداری بخشنامه‌های صادرشده باعث ایجاد مشکلات متعدد و عدم قطعیت و بی‌اعتمادی فعالان اقتصادی شده، این در حالی است که آثار سوء این موانع بر تجارت و تولید کشور و ایجاد خلل در فرآیند تجارت که آسان‌سازی آن همواره موردتاکید اسناد و برنامه‌های بالادستی کشور بوده، غیرقابل‌انکار است. گرچه گمرک کشور ابلاغ‌کننده این بخشنامه‌ها است، اما مرجع اصلی صدور آنها در بسیاری از موارد دستگاه‌های اجرایی مسئول از قبیل سازمان‌های نظارتی، کارگروه تنظیم بازار، بانک مرکزی و... هستند.

سخن پایانی

بازنگری در قوانین و رویه‌های گمرکی مخل تجارت و همچنین اجتناب از صدور بخشنامه‌های متعدد و بعضا تکراری هزینه دسترسی به بازارهای هدف صادراتی در جهت مقابله با رکود داخلی را کاهش می‌دهد و زمینه افزایش درآمدهای ارزی را فراهم می‌سازد. همچنین شرایط برای تامین مواد اولیه، ماشین‌آلات و کالاهای واسطه‌ای موردنیاز واحدهای تولیدی برای تامین نیازهای داخلی و توسعه صادرات تسهیل می‌شود. گرچه دولت صدور یک‌شبه بخشنامه‌ها را ممنوع کرده، اما لازم است بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های گمرکی صادرشده طی سال‌های گذشته به‌ویژه ۳ سال اخیر مورد بازنگری جدی قرار گیرند تا هزینه‌های تجارت به حداقل برسد و اهداف صادراتی دولت محقق شود.

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای

«شماره ۰۴۵-۱۴۰۱»

شناسه ۱۴۰۷۳۸۰

شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه عمومی ۲مرحله‌ای، نسبت به **«خرید ۱۰اسلول ۲۰ کیلوولت به همراه تابلو AC / DC جهت پست جلابی»** اقدام نماید.

لذا از متقاضیان شرکت در این مناقصه دعوت بعمل می‌آید، جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس WWW.setadiran.ir مراجعه و نسبت به واریز مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال، بصورت الکترونیکی به شماره حساب ۴۰۰۱۱۰۳۱۰۴۰۲۵۱۸۷ بنام تمرکز وجوه درآمد حق انشعاب و سایر درآمدهای شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان از تاریخ **۱۴۰۱/۰۸/۲۲** لغایت **۱۴۰۱/۰۸/۲۶** اقدام و یک نسخه از اسناد مناقصه را دریافت نمایند. با توجه به اینکه کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار می‌گردد، لازم است در صورت عدم عضویت قبلی شرکت‌ها در سامانه فوق مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور انجام و نسبت به دریافت گواهی امضا الکترونیکی اقدام نمایند. شرکت کنندگان می‌توانند جهت کسب اطلاع از سوالات فنی با شماره **۳۳۳۱۳۸۶۱** و **۳۳۳۱۳۷۷۶** و **۰۷۶-۳۳۳۱۳۷۵۸** داخلی **۲۰۶۰** و جهت سوالات قراردادی با داخلی **۲۰۱۹**، ودر خصوص سامانه با داخلی **۳۰۰۰** تماس حاصل فرمایند. ثبت شماره تلفن، فکس و ایمیل از سوی شرکت کنندگان در سامانه الزامی می‌باشد.

توضیحات:

۱- الزامات:

۱-۱- ارائه تاییدیه توانیر یا گواهی تایپ تست مطابق با استانداردها

۱-۲- فقط تولید کننده و یا نماینده رسمی آن مجاز به شرکت در مناقصه می‌باشند.

۲- مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار ۳/۴۲۶/۶۱۸/۸۵۰ ریال به صورت تضمین معتبر بانکی و یا واریز نقدی

۳- مدت انجام پروژه: سه ماه شمسی

۴- دستگاه نظارت: معاونت بهره‌برداری شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان می‌باشد و شرکت‌های متقاضی می‌توانند درخصوص سوالات فنی خود با تلفن **۰۹۹۰۰۴۸۲۸۵۲** (آقای مهندس آذر مهر) تماس حاصل فرمایند.

۵- حداکثر مهلت تحویل اسناد به دبیرخانه این شرکت تاساعت **۸** صبح روز **چهارشنبه** مورخ **۱۴۰۱/۰۹/۰۹** و زمان بازگشایی پاکات راس ساعت **۱۰** صبح همان روز در دفتر امور تدارکات و قراردادهای این شرکت می‌باشد.

۶- به پیشنهادات مشروط، مبهم، مخدوش و فاقد سپرده و پیشنهاداتی که بعد از موعد مقرر به دبیرخانه این شرکت ارسال گردد مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهدشد.

۷- آگهی ما در سایت سامانه (www.setadiran.ir) بخش «ثبت‌نام/ پروفایل تامین کننده / مناقصه‌گر» قابل مشاهده می‌باشد.

روابط عمومی شرکت سهامی برق منطقه‌ای هرمزگان

آگهی فقدان سند مالکیت

نظر باینکه خانم فاطمه رئوفی اصالتا و طبق وکالتنامه رسمی شماره ۳۵۹۷۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۱۱ تنظیمی دفتر اسناد رسمی شماره ۱۲ پردیس به وکالت از فهیمه زینی و آقای علی زینی اصالتا با اعلام گم شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاء شده شناسه یکتا ۱۴۰۱۰۲۱۵۱۷۹۳۰۰۰۰۳۴۰ و رمز تصدیق ۸۸۸۷۸۳ و ۴۱۸۶۰۱ به شماره ۸۲۸۱ و ۸۲۸۲ مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۱۷ دفترخانه ۱۵۳۵ تهران طی درخواست وارده شماره ۱۴۰۱۸۵۶۰۱۰۲۶۰۱۲۷۲۸ مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۲۰ تقاضای صدور سند المثنی سند مالکیت را نموده است که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می گردد: ـ نام و نام خانوادگی مالک: خانم فاطمه رئوفی و فهیمه زینی و آقای علی زینی ۲ ـ شماره پلاک : ۵۶۱۱ فرعی از ۴۷ اصلی واقع در بخش ۱۱ تهران ۳ ـ علت گم‌شدن : سهل انگاری ۴ ـ خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت سه دانگ یک دستگاه آپارتمان واقع درشمال غرب طبقه سوم به مساحت ۱۱۹ مترمربع که مقدار ۷/۱۰ متر مربع آن بالکن مسقف است به پلاک ۵۶۱۱ فرعی از ۴۷ اصلی مفروز از ۴۵۴۰ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۱۱ تهران بانضمام ششدانگ یک واحد پارکینگ به مساحت ۱۰/۸۰ مترمربع قطعه ۹ تفکیکی ذیل ثبت ۲۱۷۸۴۶ صفحه ۴۲۴ دفتر ۱۱۰۴ املاک به شماره چاپی ۰۶۶۶۴۷ به نام ناصر زینی ثبت و صادر و تسلیم‌شده و برابر گواهی حصر وراثت شماره ۱۲۶ مورخ ۸۵/۰۲/۰۲ شعبه ۶۱۰ دادگاه عمومی حقوقی تهران آقای ناصر زینی فوت نموده و وراث حین الفوتش عبارتند از علی زینی و فهیمه زینی فرزندان و و فاطمه رئوفی (همسر) می باشند. لذا با توجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده و یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارائه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۲۳) ۴

مهدی شعبانی ـ رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک قلهک تهران

۱۳۹۹۸/ م الف

آگهی فقدان سند مالکیت موضوع پلاک ثبتی ۱۵۸۴۱۸ فرعی از ۴۴۷۶ اصلی واقع در بخش ۷ تهران

نظر به اینکه آقای عادل نامور بموجب وکالتنامه شماره ۱۳۷۹۱۳ مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۲۰ دفتر ۱۱۳ تهران و با ارائه دو برگ استشهادیه به شماره ۵۹۷۴۵ و ۵۹۷۴۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۲۲ تائیدیه دفتر ۱۱۳ تهران و درخواست وارده ۲۱۹۷۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۱۶ مدعی است که : سند مالکیت ششدانگ اپارتمان قطعه ۵ تفکیکی واقع درشمال طبقه سوم به مساحت ۷۷/۲۳ مترمربع بانضمام پارکینگ اول و انباری ۵ ذیل ثبت ۴۴۲۲۰۲ صفحه ۳۲۷ دفتر ۲۷۷۲ بنام وجیهه ارشادی ثبت وسند به چاپی ۰۰۶۷۲۳۹ صادر سپس نامبرده برابر حصر وراثت ۱۴۰۱/۰۴/۰۵ ـ ۱۴۰۱۹۱۳۹۰۰۰۴۱۶۳۲۲۶ شعبه ۶۱ مجتمع ۲ شورای حل اختلاف تهران فوت و وراث وی عبارتند از محسن محتشمیان (همسر متوفی) و پروانه محتشمیان (دختر متوفی) و صغری حیدریان (مادر متوفی) می باشند سپس صغری خانم حیدریان احد از ورثه سهم الارث خود را برابر سند ۱۳۷۸۷۷ ـ ۱۴۰۱/۰۶/۱۴ دفترخانه ۱۱۳ تهران سه سهم مشاع از ۱۶ سهم ششدانگ به پروانه محتشمیان منتقل گردیده است. که به علت مفقودشدن در اسباب کشی ، درخواست صدور المثنی سند مالکیت را نموده اند لذا مراتب باستناد تبصره یک اصلاحی مورخه ۷۲/۹/۲ ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مرقوم غیر از اسناد فوق و یا وجود سند مالکیت مذکور نزد خود می باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف مدت ۱۰ روز به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت نمائید تا مورد رسیدگی قرار گیرد در غیر اینصورت پس از انقضای مهلت مزبور و عدم وصول اعتراض نسبت به صدور المثنی سند مالکیت طبق مقررات اقدام خواهدشد(شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۲۵) ۳

علیرضا محسنی ـ کفیل واحد ثبتی حوزه ثبت ملک پیروزی تهران

۱۳۹۹۹/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

آقا/ خانم رضا، مهدی، عباس، رضا، سمیه و محمد علیقلی همگی علیقلی و فرزندان و خانم طاهره حبیبی نصرآبادی همسر و وراث مرحوم محسن علیقلی با اعلام سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاء شده ذیل شماره ۹۷۵۶ مورخ ۱۴۰۱/۵/۲ دفترخانه ۱۴۵۹ تهران طی درخواست وارده شماره ۱۰۸۱۳ مورخ ۱۴۰۱/۵/۴ تقاضای صدور المثنی سند مالکیت را نموده اند که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت به شرح زیر آگهی می گردد: ۱ ـ نام و نام خانوادگی: محسن علیقلی مالک دو سهم مشاع از ده سهم شش دانگ ۲ ـ شماره پلاک: ۲۳۴۷/۲ بخش ۴ تهران ۳ ـ علت گم‌شدن: جابجایی ۴ ـ خلاصه وضعیت مالکیت: سند مالکیت دو سهم مشاع از ده سهم ششدانگ یکدستگاه آپارتمان واقع در طبقه همکف بشماره ۲۳۴۷/۲ قطعه اول تفکیکی مفروز و مجزی شده از پلاک اصلی مذکور واقع در بخش ۴ تهران به مساحت ۶۷/۰۹ مترمربع بانضمام انباری قطعه اول تفکیکی بمساحت ۳/۱۲ متر مربع واقع در طبقه زیر زمین ذیل ثبت ۸۶۱۵۲ دفتر املاک ۲۱۶ صفحه ۵۳ بشماره چاپی ۰۱۸۱۷۲ بنام محسن علیقلی ثبت و صادر شده است سپس نامبرده برابر دادنامه شماره ۹۹۰۹۹۷۱۰۵۰۶۰۰۶۳۹ مورخه ۱۳۹۹/۷/۲۱ شعبه ۵۰۶ مجتمع شماره ۱۱ شورای حل اختلاف تهران فوت نموده که وراث حین الفوت وی عبارتنداز: طاهره حبیبی نصرآبادی همسر و مهدی، عباس، رضا، سمیه و محمد همگی فرزندان و علیقلی باشند. لذا با توجه به اعلام فقدان سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود سند مالکیت نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارایه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند مالکیت یا سند معامله ارایه نشود اداره ثبت المثنی سند مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد(شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۲۷) ۴

الیاس صهبا ـ رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مولوی تهران

۱۴۰۰۰/م الف

رشد جهشی واردات امریکا از ایران

دفتر آمار امریکا از رشـد صادرات ایران به این کشور در سپتامبر (شهریور ـ مهر) امسال خبر داد و کل تجارت ۲ کشور در ۹ ماه نخست ۲۰۲۲ را ۴۲ میلیون دلار اعلام کرد. به‌گزارش ایرنا، جدیدترین آمار منتشرشـده از سوی دفتر آمار امریکا نشـان می‌دهد مبادلات تجاری این کشور با ایران در ۹ ماه نخست امسال میلادی رشد ۴۱ درصدی داشته است.

مبادلات تجاری ۲ کشـور در ۹ ماه نخست سـال میلادی گذشته بالغ بر ۲۹.۹ میلیون دلار بوده که این رقم در مدت مشـابه امسال به ۴۲.۲ میلیون دلار افزایش یافته اسـت. براسـاس این گزارش، صادرات امریکا به ایران در ماه‌های ژانویه تا سـپتامبر امسـال ۳۱.۳ میلیون دلار بوده است که این رقم نسـبت به مدت مشابه سـال قبل رشد ۷ درصدی داشته اسـت. امریکا در ماه‌های ژانویه تا سپتامبر ۲۰۲۱ بالغ بر ۲۹.۳ میلیون دلار کالا به ایران صادر کرده بود. واردات امریکا از ایران در ۹ ماه نخسـت امسال، رشد قابل‌توجهی نسبت به سال قبل داشته است. این کشور در ماه‌های ژانویه تا سپتامبر سال قبـل تنهـا ۰.۶ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده بود؛ اما در مدت مشـابه امسـال واردات امریکا از ایران به ۱۰.۹ میلیون دلار رسیده که این رقم رشد ۱۸ برابری نسـبت به سـال ۲۰۲۱ داشته اسـت. امریکا در نهمین ماه سال جاری میلادی ۵.۹ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده اسـت. این در حالی است که طی ۸ ماه قبل از آن، کل واردات امریکا از ایران ۵ میلیون دلار اعلام شـده بود. در سپتامبر سـال ۲۰۲۱ نیز واردات امریکا از ایران ۰.۱ میلیون دلار اعلام شده بود که براین‌اساس واردات امریکا از ایران در سپتامبر ۲۰۲۲ نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۹ برابر شده است.

جاده‌های جهان در مسیر ایمن شدن حرکت می‌کنند

توجه به زیرساخت، برگ برنده اروپا

ترجمه و تدوین:
ملیکا انصاری
editor@smtnews.ir

یکـی از مـواردی که در جهان صنعتی امـروز جان میلیاردها نفـر را تهدید می‌کند، مرگ ناشی از حوادث رانندگی است. آمارها نشان می‌دهد کشورهای کمتر توسعه‌یافته به‌ویژه جهان سـوم، بیشـتر به‌عنوان قربانیان حوادث جاده‌ای شـناخته می‌شوند، اما این شـرایط در کشـورهای توسـعه‌یافته به‌ویژه اروپا، بحران تلقی نمی‌شـود. دولت‌ها توانسـته‌اند با ایجاد بسترهای مناسـب اعم از بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای و افزایش کیفیت شـبکه‌های حمل‌ونقل، اروپـا را تبدیل به منطقه‌ای بـا کمترین تلفات جاده‌ای کنند، از این‌رو، بررسـی عملکرد و رویکرد این کشـورها در بهبود و همچنین توسـعه شـبکه حمل‌ونقل اروپا می‌تواند الگوی مناسبی برای کشورهایی که سالانه هزاران نفر را در تلفات جاده‌ای از دسـت می‌دهند، باشـد. صمت در این گزارش چشـم‌انداز کلی سیاست‌ها و رویکردهای کشـورهای اروپایی به مسائل کلی ترابری و راهکارهای آنان در افزایش ایمن‌سازی ناوگان حمل‌ونقل را موردبررسی قرار داده است.

کتاب سفید، ناجی اروپا

به‌طورمتوسـط، ۴۴ مرگ و میر جـاده‌ای به‌ازای هر میلیون نفر در سال ۲۰۲۱ در منطقه اروپا، نشان‌دهنده افزایش ۵ درصدی تلفات جاده‌ای نسبت به سال ۲۰۲۰ است، اما تعداد قربانیان تصادفات جاده‌ای در این سال، نسـبت به سـال ۲۰۱۹ کاهش ۱۳ درصدی داشته که بهبود نسبی وضعیت را نشان می‌دهد. دلیل پایین بودن آمار تلفات جـاده‌ای در اروپا را می‌تـوان پررنگ بودن مسئله حمل‌ونقل در دیدگاه دولتمردان کشورهای این منطقه دانست؛ حمل‌ونقل به‌قدری در اروپا حائزاهمیت اسـت که در سـال ۲۰۱۱ ، مجموعه اسـتراتژی‌های بلندمدتی در این‌باره توسـط اتحادیه اروپا تدوین شد. کتاب سـفید ۲۰۱۱ یـک چشـم‌انداز بلندمدت برای بخش حمل‌ونقل بوده که هدف آن تکمیل بازار داخلی حمل‌ونقل، کاهش وابسـتگی اروپا به نفـت وارداتی و کاهش ۶۰ درصدی انتشـار کربن دی‌اکسـید ناشی از حمل‌ونقل تا سـال ۲۰۵۰ است. یکی از اهداف اصلی استراتژی حمل‌ونقل اروپا در کتاب سفید ۲۰۱۱ کمک به ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل است که رقابت‌پذیری کشـورهای اروپایی را افزایش می‌دهد، چرا که براساس تحقیقات انجام‌شـده، کیفیت ناوگان حمل‌ونقل به‌ویژه مسـیرهای جاده‌ای در تمامی قسمت‌های اروپا یکسان نیست،بنابراین تمامی استراتژی‌های تدوین‌شده در این حوزه، با هدف افزایش و برابری کیفیت بخش حمل‌ونقل در این قاره انجام شده است. پایین بودن نسبی آمارهای تلفات و تصادفات، دارا بودن شاخص‌های مطلوب کیفی در زیرسـاخت‌های جاده‌ای و در نهایت وجود مسیری امـن برای تـردد افراد از ویژگی بارز کشـورهای حوزه اروپا است.

شبکه حمل‌ونقل چندوجهی در اروپا

توجه به زیرسـاخت، برگ برنـده اروپا در حفاظت از جان مسـافران درون‌شهری و برون‌شـهری خود بوده اسـت. رویکردهای جدی کشورهای اروپایی در توسعه زیرسـاخت‌های حمل‌ونقـل در سراسـر اتحادیه اروپا به‌طورسـنتی از سیاسـت بازار واحد اروپا سرچشـمه می‌گیـرد. «توسـعه شـبکه حمل‌ونقـل فرااروپایی» (TEN-T) بـه معاهده ماسـتریخت در سـال ۱۹۹۲ برمی‌گـردد. ماسـتریخت یکـی از معاهـدات پایه‌ای اتحادیه اروپا بود که در راسـتای بهبود و وحدت بیشتر کشـورهای اروپایی با یکدیگر بسـته شـد. نخسـتین مجموعه از دستورالعمل‌های TEN-T در سال ۱۹۹۶ منتشـر شـد و شـامل مجموعه‌ای از نقشـه‌ها بود که زیرساخت‌های موردنیاز ۱۵ کشورهای عضو TEN-T را مشـخص می‌کرد. در کتاب سفید حمل‌ونقل ۲۰۱۱ بـه وحدت و شـبکه جامع حمل‌ونقـل در اروپا به‌ویژه ۱۵ کشـور عضو برنامه TEN-T تاکید و اشـاره شده است. «شبکه جامع» یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی در سراسـر اروپا اسـت که دسترسـی و اتصـال همه مناطق اتحادیه، از جمله مناطق دورافتاده، جزیره‌ای و بیرونی‌ترین مناطق را تضمین می‌کند. «شبکه اصلی» از نظر اسـتراتژیک مهم‌ترین بخش شبکه جامع است که جریان‌های اصلی حمل‌ونقـل اروپایی و بین‌المللی روی آن متمرکز شده‌اند. شبکه اصلی قرار است تا پایان سال ۲۰۳۰ و شبکه جامع تا سال ۲۰۵۰ تکمیل شود.

هر ۲ لایه زیرساختی را برای همه شیوه‌های حمل‌ونقل (مسـیرهای حمل‌ونقـل، راه‌آهن مسـافربری و جاده، آبراه‌هـای داخلی، بزرگراه‌های دریایـی، بنادر دریایی، بنادر و فرودگاه‌ها) در بر می‌گیرند. پیش‌بینی می‌شـود با اجرایی شـدن این طرح‌ها و توجه کشورها به اهداف اولیه تشکیل بازار واحد اروپا، سرمایه‌گذاری‌ها بر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل افزایش یابند.

سیر نزولی سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل

مقالات مختلفی درباره روابط میان بخش حمل‌ونقل و توسـعه اقتصادی کشورها ارائه شـده است. براساس مقالـه تحقیق و نوآوری در زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل در اروپا، رابطه بین سـرمایه‌گذاری بر زیرسـاخت‌های حمل‌ونقـل و اثرات اقتصـادی گسـترده‌تر آن، یعنی رقابت‌پذیری و رشـد اقتصـادی را می‌توان مسـتقیم دانسـت. سـرمایه‌گذاری در سیسـتم‌های حمل‌ونقل کارآمـد، نه‌تنها منجر بـه صرفه‌جویـی در زمان برای کاربران خواهد شـد، بلکه مزایای اقتصادی و اجتماعی گسترده‌تری مانند افزایش بهره‌وری، اشتغال و بازگشت گسترده سـرمایه‌گذاری‌های را در پی خواهد داشت. از زمان بحران اقتصادی جهانی در سـال ۲۰۰۸ تاکنون، روند سرمایه‌گذاری اروپا بر زیرساخت‌های خود از جمله جاده‌ها، بنادر دریایی و فرودگاه‌ها سـیر نزولی داشـته اسـت. سـرمایه‌گذاری ثبت‌شـده در بنادر دریایی در سـال ۲۰۱۶ در کشـورهای اتحادیه اروپا حدود نصف سـرمایه‌گذاری در سـال ۲۰۰۶-۲۰۰۷ اسـت. بـرای جاده‌ها و فرودگاه‌ها، نسبت بین سطوح سرمایه‌گذاری ۲۰۱۶ و ۲۰۰۶ به‌ترتیـب حـدود ۰.۸ و ۰.۷ اسـت. با این حال، تلاش‌های سـرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های راه‌آهـن و آبراه‌هـای داخلی و افزایش سـرمایه‌گذاری در ایـن بخـش انجام گرفته اسـت. براسـاس مطالعه اخیر کمیسـیون اروپـا درباره روندها و مسـائل جاری در بخـش حمل‌ونقل، این کمبود سـرمایه‌گذاری مانع از مدرن شـدن سیسـتم حمل‌ونقل اتحادیه اروپا شده اسـت، اما این کاهش‌هـا ادامه‌دار نبـوده و تا پیش از شیوع ویروس کرونا، کشـورهای حوزه اروپا برنامه‌های کلان اقتصادی در راسـتای افزایش سـرمایه‌گذاری بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود تدوین و اجرایی کردند، امـا باید به این نکته توجه داشـت با بـروز چالش‌های سیاسـی در این منطقه مانند جدا شـدن انگلستان از اتحادیـه اروپا، برنامه‌ها و تصمیمات توسـعه‌طلبانه در عرصه زیرساخت‌ها، رنگ‌وبوی متفاوتی به خود گرفت. به‌عبارتی، هر کشـور تلاش کرد تا متناسـب با شرایط اقتصادی، سیاسـی و اولویت‌های خـود، به برنامه‌ریزی در این امر بپردازد.

اروپای شرقی تلفات جانی بیشتری دارد

باوجـود تلاش‌های انجام شـده در راسـتای تحقق سیاست انسـجام اتحادیه اروپا، کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقـل هنـوز تفاوت‌هـای قابل‌توجهـی بیـن کشـورهای عضو دارد و به‌طورکلی دسترسی و کیفیت زیرسـاخت‌های حمل‌ونقـل به‌ویژه در بخش شـرقی اتحادیه اروپا پایین‌تر از سـایر کشورهای اروپایی است. به‌طورمثال هلند در شاخص کیفیت جاده‌ها از ۷ نمره، ۶.۱۸ امتیاز دارد.

در حالی که رومانی امتیاز ۲.۹۶ را کسب کرده است. این اعداد در مقاله تحقیق و نوآوری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل در اروپا براساس نظرسنجی اجرایی مدیران درباره گسـتردگی و وضعیت زیرسـاخت‌های جاده‌ای است. طبق این شاخص عدد یک به‌عنوان بسیار ضعیف (بدتریـن وضعیت حمل‌ونقل در جهـان) و ۷ به‌عنوان بسیار خوب (بهترین وضعیت حمل‌ونقل در جهان) ذکر شده است.

عـلاوه بر نیاز به سـرمایه‌گذاری در زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل برای دسـتیابی به اهداف رشـد و انسجام، اتحادیـه اروپا با چالش مهم دیگری نیز مواجه اسـت. انطبـاق طراحی و مدیریت زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل باتوجـه بـه پیشـرفت‌های فنـاوری جدیـد (ماننـد وسـایل‌نقلیه متصل و خودکار)، الزامات زیست‌محیطی (مانند اسـتفاده کم از سوخت‌های کربنی) و مدل‌های کسب‌وکار در حال ظهور از جمله این چالش‌ها به‌شمار می‌روند. این چالش‌ها (به‌ویژه مسـائل محیط‌زیستی) همواره باعث شده در سال‌های اخیر، شبکه حمل‌ونقل در اروپا با دست‌انداز و نوسانات متعددی همراه باشد.

> تهیه مصالح نگهداری و ایجاد زیرساخت‌های ایمن جاده‌ای، نیازمند صرف انرژی‌های بسیار بالایی است، درحالی که کشورهای اروپایی با تهدید کمبود سوخت برای فصل سرما مواجه هستند

جنگ اقتصادی به جاده‌ها رسید

پیش‌تـر، از اهمیـت سـرمایه‌گذاری بـرای تامین زیرسـاخت‌های مهـم جاده‌ای بـرای ارتقای شـبکه حمل‌ونقل گفته شـد. پس از جنگ روسـیه و اوکراین و شـکل‌گیری چالش جدی جدید برای اروپا در تامین انرژی، تامیـن مصالح جدید برای تعمیـر و نگهداری جاده‌های اروپایی نیز تبدیل به یک مسـئله مهم برای دولت‌ها شـد. پیامدهای جنگ جـاری در اوکراین به مسـائل مربوط به زنجیره تامین در سراسر اروپا به‌ویژه حمل‌ونقـل و مدیریت شـبکه‌های حمل‌ونقل رسـید. بسـیاری از مواد مورداسـتفاده در نگهـداری ضروری شـریان‌های حمل‌ونقل کلیدی اروپا (سیمان، فولاد و ...) بسیار نیازمند انرژی هستند. به‌گزارش euractiv، جاده‌های اروپا در حال حاضر بسیار به محصولات نفتی وابسـته بوده و ممکن است با افزایش تحریم‌های اروپا علیه روسـیه، شرایط نگهداری شـبکه‌های حمل‌ونقل این محـدوده به‌خطر بیفتـد، بنابراین بـرای مقامات اروپا ضروری است که وابستگی خود به این مواد را در اسرع وقت کاهش دهند. این موضوع باعث شد آخرین تحقیقـات CEDR درباره مـواد جدیدی که می‌توان برای سـاخت جاده‌ها به‌کار گرفت، بیـش از هر زمان دیگری حائزاهمیت باشد.

مرکـز حل و فصـل موثـر اختلافـات (CEDR)، اهـداف بلندمدتی را از سـال‌های قبل بـرای کاهش هزینه‌هـای نگهداری شـبکه‌های حمل‌ونقـل، تدوین کـرد. در راسـتای برنامه‌هـای این مرکز، یـک برنامه تحقیقاتی درباره مواد، تکنیک‌ها و روش‌های جدید در سـال ۲۰۱۷ راه‌اندازی شد تا مفاهیم و استراتژی‌های مربوط به افزایش دوام روسـازی‌ها و کاهش وابستگی به مواد خام و انرژی فسـیلی را توسعه دهد. این برنامه تحقیقاتی به‌طورکامل توسـط مقامات راه اروپا از نظر اعتبار مالی، تامین شد.

۳ پروژه CEDR درباره مصالح جدید برای جاده‌ها

تـا پیش از ایـن، هدف اصلی عملکـرد مرکز حل و فصل موثر اختلافات در اروپا، حفاظت از محیط‌زیست و کاهش وابسـتگی به سوخت‌های فسـیلی به‌منظور دسـتیابی به راه‌های پایـدار و مقاوم بـود. اروپایی‌ها هیچ‌وقت تصور نمی‌کردند این برنامه بتواند در شرایط جنگ اقتصادی نیز به کمک آنها آید.

تهیه مصالح نگهداری و ایجاد زیرسـاخت‌های ایمن جاده‌ای، نیازمند صرف انرژی‌های بسـیار بالایی است، درحالی که کشورهای اروپایی با تهدید کمبود سوخت برای فصل سرما مواجهند.

با در نظر گرفتن چالش‌های ناشـی از بحران تامین مواد اولیه نگهداری و ایجاد بسترهای جاده‌ای، آخرین یافته‌هـای CEDR دربـاره مصالح جـاده‌ای جدید، راه فـراری را بـرای دولت‌هـای اروپایـی در شـرایط حسـاس کنونی نشـان داده اسـت. مرکز حل و فصل موثـر اختلافات، ۳ پروژه را برای رسـیدگی به کاهش وابستگی راهسازی به سوخت‌های فسیلی طی سال‌های گذشـته به‌ثمر رسـانده که هریـک نتایـج مهمی را دربردارند.

تمرکز یکـی از این پروژه‌ها، راهسـازی بر پایه‌های آسـفالت بازیافتی سـرد اسـت که می‌تواند بهره‌وری انـرژی و منابع روسـازی‌ها را افزایش دهـد. صنایعی که می‌تواننـد این نوع مصالح را تولید کنند، در برخی کشـورهای اروپایی از جمله آلمان، ایتالیا و بریتانیا حضور دارند.

با این وجود، اسـتفاده گسـترده‌تر از آنهـا در اروپا به‌دلیـل فقـدان اسـتانداردهای هماهنـگ مرتبـط، همچنان یک چالش است. یکی دیگر از پروژه‌های این مرکز، ترویج اسـتفاده از آسـفالت تقویت‌شده با الیاف است. این نوع مصالح می‌توانند پایداری، انعطاف‌پذیری و دوام جاده‌ها را بهبود بخشـند. باوجود در دسـترس بودن این نوع کالا در بازار اروپا، به‌دلیل ماهیت بسـیار فنـی و نبـود دانش مربوطـه، امروزه به‌طورگسـترده مورداستفاده قرار نمی‌گیرد.

سخن پایانی

بررسـی سیاسـت‌های زیرسـاختی اروپا به‌عنوان قاره‌ای که از دهه‌های گذشـته بر کیفیت تولیدات صنعتی و غیرصنعتی خود همواره تاکید فراوان داشـته، می‌تواند بر سـایر کشورها (از جمله ایران) که در تامین پایه‌ای‌ترین اسـتانداردهای جاده‌ای خود دچار نقص اسـت، تاثیرگذار باشـد. در ابتدای بحث به این مطلب اشاره شد که یکی از دلایل مهم توسـعه اقتصادی، توجه به زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل اسـت و سبب شده تا اروپا نگاهی چندبعدی، کلان و زنجیروار به این حوزه داشته باشد. کشورهای در حال توسعه نیز می‌توانند با افزایش درک از این امر مهم، نه‌تنها در حفظ جان مردم عملکرد بهتری داشته باشند، بلکه گامی موثر در راستای افزایش بهره‌وری‌های گسترده اقتصادی بردارند.

پیشخوان
Pishkhan.com

چشم‌انداز

تلاش اروپا برای حفاظت از بستر حمل‌ونقل

وجـود بسـترهای امـن و کم‌خطـر برای تردد مسـافران درون‌شـهری و برون‌شهری، از جملـه مـوارد حائزاهمیـت بـرای کنترل تعـداد قربانیان حوادث جاده‌ای اسـت. یکی از منابـع مهم درآمدی کشـورها برای تامین هزینه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، مالیات‌های مربوط به این بخش است. بخش مهمی از این مالیات‌ها را عوارض تردد در جاده‌ها تشـکیل داده و از ایـن نظـر رویکرد دولت هر کشـور به این مسـئله، قابل‌توجه است. طبق تحلیل سایت رسـمی اتحادیه اروپا، قوانین مشترکی در بعضی کشورهای این حوزه درباره عوارض وضع شـده اسـت. ایـن معیارها وابسـته به مواردی مانند مسـافت طی‌شده و هزینه‌های زیرساختی مبتنی بر سـن ماشین‌آلات برای وسایل‌نقلیه سنگین (HGV) است. اهمیت و ارزش این سازکار بر آن است که امکان اعمال هزینه‌های خارجـی مربوط به آلودگی صوتی و هـوا را فراهم می‌کند. مدل‌های مختلفی در قیمت‌گذاری برای بزرگراه‌ها و جاده‌ها در اروپا وجـود دارد. نمونه‌هایی از هزینه‌های جاده‌ای مبتنی بر مسـافت طی‌شده برای وسایل‌نقلیه سـنگین را می‌تـوان در اتریـش، آلمـان یا جمهوری چک دید. در کشـورهای دیگر نیز از جملـه فرانسـه، ایتالیا و اسـپانیا، عوارض خصوصـی در بسـیاری از بخش‌های شـبکه بزرگراه‌های درون‌شهری و برون‌شهری اعمال می‌شـود. سیاسـت و روش دریافـت عوارض در تمامی کشـورهای اروپایی یکسان نیست. به‌طورمثال عـوارض بزرگراه‌های آلمان فقط برای وسایل‌نقلیه با وزن ۷.۵ تن و بیشتر وضع شده است. طرح اخذ عوارض برای خودروهای سـواری در سـال ۲۰۱۹ به‌پایـان رسـید و بزرگراه‌هـای آلمان برای خودروهای سـواری تاکنون رایگان هستند.

همان‌طـور کـه در ابتـدا گفتـه شـد، یکسان‌سـازی عـوارض گمرکـی بـرای تنها تعـدادی از کشـورهای حـوزه اروپـا بوده و کشـورهایی ماننـد بریتانیـا، سیاسـت‌های متفاوتـی را بـرای حفاظـت از مسـافران درون‌شـهری و برون‌شـهری خـود در نظـر دارند. بریتانیا پس از خـروج از اتحادیه اروپا، شروع به بازتعریف خود در بازارهای اقتصادی جهانی کرد. این کشـور تلاش دارد تا با اتخاذ تصمیمات مناسـب، اسـتفاده از ظرفیت‌های خـود را به‌حداکثـر برسـاند. هـدف تمامی تلاش‌های این کشـور، بهبود اسـتانداردهای زندگـی و رشـد اقتصادی از طریـق افزایش بهره‌وری و محرک رشـد در سراسـر کشـور اسـت. یکی از اجـزای اصلی این اسـتراتژی صنعتی، ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی است که حفظ و ارتقای زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل از زیرمجموعه‌های مهم آن به‌شـمار می‌رود. شـبکه‌های حمل‌ونقل بریتانیا استانداردهای ایمنی بسـیار بالایـی دارند. راه‌آهـن بریتانیا همچنـان بهترین رکـورد ایمنـی را در بین ۱۰ راه‌آهـن بـزرگ اروپایـی دارد و کاهش طولانی‌مدت نـرخ تصادفـات جاده‌ای، این کشور را در میان امن‌ترین جاده‌های اروپا قرار می‌دهد، اما حفظ ایمنی مستلزم سرمایه‌گذاری مسـتمر در نگهـداری و بهبود سیسـتم‌های ایمنی و خود شـبکه است. فرسودگی به‌دلیل اثـرات آب‌وهوایـی، افزایـش عیـوب فنی و مسـتهلک شدن زیرسـاخت‌ها در مرور زمان باعـث افزایش هزینه‌های تعمیـر و نگهداری شبکه‌های حمل‌ونقل می‌شـود. بریتانیا برای مقابله با حوادث غیرقابل‌پیش‌بینی ناشـی از فرسودگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل، همواره برنامه‌ریزی‌های پایه‌ای بـرای در نظر گرفتن منابع تامین هزینـه آن و دیگر موارد مربوطه انجام داده اسـت. تجزیه و تحلیل محرک‌های تقاضای سفر از بخش‌های مهم این بررسی‌ها و آینده‌نگری‌ها محسـوب می‌شوند. براساس برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل بریتانیا، پیش‌بینی افزایش ۱۹ تا ۵۵ درصدی ترافیک جاده‌های انگلسـتان تا سال ۲۰۴۰ از سوی دولت اعلام شـده اسـت، همچنین پیش‌بینی می‌شود تا سـال ۲۰۳۰ تقاضـا برای سـفرهای ریلی تا ۴۰ درصد افزایش یابـد و با حمل‌ونقل ریلی به‌طورکلی ۲ برابر شـود. انتظار می‌رود تعداد مسـافران هوایی بریتانیـا از طریق پایانه‌های بریتانیـا به‌طور متوسـط حـدود ۲ درصد در سـال افزایش یابد و تا سـال ۲۰۳۰ به ۳۱۵ میلیون نفر مسـافر هوایی در سـال برسـد. در حالـی که مدل جدیدی بـرای پیش‌بینی تقاضای حمل‌ونقل دریایی و توسـعه بنادر در دست برنامه‌ریزی اسـت، انتظار می‌رود رشد قابل‌توجهـی در حمل‌ونقـل یکپارچه جهانی و ۲برابر شـدن تجارت دریایی تا سال ۲۰۳۰ شکل گیرد.

صادرات آبزیان ایران به ۵۵ کشور

دبیرکل اتحادیه تولید و تجارت آبزیان ایران با اشاره به پرورش قزل‌آلا در آب‌شور دریای خزر، از صادرات آبزیان کشور به ۵۵ کشور جهان خبر داد. به گزارش مهر، علی‌اکبر خدایی گفت: ارز صادرات آبزیان به کشور برمی‌گردد، البته با تمامی مشکلات و مصائبی که همه صادرکنندگان با آن دست‌به‌گریبان هستند. وی اظهار کرد: در حال‌حاضر مانعی برای صادرات آبزیان ایران نیست و محصولات در این حوزه به تمام قاره‌ها صادر می‌شود، اما بازگشت ارز حاصل از صادرات و همین‌طور حمل‌ونقل آبزیان به‌دلیل شرایط تحریمی، با مشکلاتی همراه است. دبیرکل اتحادیه تولید و تجارت آبزیان ایران ضمن اشاره به اینکه ظرفیت بسیاری خوبی برای تولید انواع آبزیان در کشور وجود دارد، گفت: بخش عمده‌ای از این تولیدات صادراتی است. خدایی ضمن اشاره به آغاز پرورش ماهی قزل‌آلا در آب‌شور دریای خزر اظهار کرد: تغییر رویکرد پرورش این ماهی از آب شیرین به سمت آب‌شور در حال انجام است.

وی با تاکید بر اینکه ظرفیت سرمایه‌گذاری در حوزه پرورش آبزیان در آب‌های شور و لب‌شور کشور به‌طور کامل فراهم است، اذعان کرد: زمین‌های زیادی در سواحل جنوبی ایران و همچنین آب‌های غیرمتعارف مانند آب‌های لب‌شور در استان‌های مرکزی ایران مانند یزد، سمنان، کرمان و دیگر نقاط بستر مناسبی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه‌هاست.

دبیرکل اتحادیه تولید و تجارت آبزیان ایران در ادامه از صادرات میگوی ایران به ۲۱ کشور جهان خبر داد و یادآور شد: کشور در بحث پرورش این آبزی از ظرفیت بسیار خوبی برخوردار است.

در گزارش صمت از اهمیت علائم راهنمایی و رانندگی در کاهش حوادث جاده‌ای نمایان شد

مرگ، مقصد جاده‌های بی‌هشدار

کیمیا ملکی
editor@smtnews.ir

جاده‌های ایران سال‌هاست به قربانی گرفتن عادت کرده‌اند؛ نه به‌تنهایی که با همدستی خودروها، آن هم نه‌فقط پراید و پژو که بنز و تویوتا نیز در این «کشتار» شریک هستند. حوادث رانندگی از جمله اصلی‌ترین عوامل مرگ‌ومیر در جهان بوده و نخستین دلیل مرگ در بهترین سال‌های زندگی انسان‌ها یعنی در سنین جوانی و معمولا کمتر از ۴۰ سال است که علاوه بر از بین بردن انسان‌های جوان در بهترین دوران زندگی‌شان، هزینه‌های مالی، روحی و روانی و درد و غم بسیاری را برای خانواده‌های آنها و همچنین جامعه به‌دنبال دارد. عوامل انسانی، از اصلی‌ترین دلایل وقوع تصادفات است، اما این عامل به‌تنهایی نمی‌تواند سبب بروز تصادفات جاده‌ای شود. این روزها ویراژهای دردسرساز، بسیاری از جوانان را به دام مرگ می‌کشاند و از سوی دیگر، رشد قارچ‌گونه خودروهای شخصی و رعایت نکردن دقیق فرهنگ ترافیک، موجب افزایش حوادث ترافیکی و تصادفات می‌شود. در حال حاضر هم با وجود گرانی خودرو، هنوز هستند خانواده‌هایی که تا فرزندانشان قد می‌کشند، کلید خودرویی صفر را به‌عنوان هدیه روی میز آنها می‌گذارند. از سوی دیگر، دریافت گواهینامه تنها برای عبور از گودال جریمه است و برخی از افراد، هیچ‌گونه توجهی به یادگیری درست اصول راهنمایی و رانندگی ندارند. صمت در این گزارش به بررسی اهمیت توجه به علائم راهنمایی و رانندگی در کاهش تصادفات و تعداد جانباختگان جاده‌ای پرداخته است. با ما همراه باشید.

جاده‌های ایران سال‌هاست به قربانی گرفتن عادت کرده‌اند؛ نه به تنهایی، که با همدستی خودروها، آن هم نه‌فقط پراید و پژو، بلکه بنز و تویوتا نیز در این «کشتار» شریک بوده‌اند

آمار بالای تصادفات معضل امروز جامعه شهری

با توجه به رشد زندگی شهرنشینی و رشد فزاینده تردد خودروهای شخصی، ترافیک و آمار بالای تصادفات درون‌شهری از معضلات امروز جامعه شهری است؛ شاید ایران جزو امن‌ترین کشورهای منطقه به لحاظ حوادث تروریستی باشد، اما متأسفانه به‌دلیل پایین بودن فرهنگ ترافیک، شاهد آمار بالای حوادث ترافیکی درون‌شهری هستیم و روزی نیست که در تیتر نخست اخبار رسانه‌های گوناگون، خبرهایی از آمار تلفات و فوتی‌های ناشی از این حوادث نداشته باشیم. مرگ ایرانی‌ها در تصادفات و سوانح رانندگی آن‌قدر راحت رخ می‌دهد که گاهی به‌معنای واقعی کلمه، ما را مغموم می‌کند که چرا بهای «جان ایرانی» در جاده‌ها تا این حد پایین است.

کاری به ساکنان شاخ افریقا که از گرسنگی تلف می‌شوند، نداریم، جنگ جهانی را هم کنار می‌گذاریم و از درگیری‌های سوریه، مصر و بحرین هم می‌گذریم؛ چه آنکه تلف شدن انسان‌ها در هرکدام از این رویدادها، به هر حال منطق خود را دارد؛ یکی منطق جنگ و دیگری فقر. این روزها فرقی نمی‌کند پراید زیر پایتان باشد یا تویوتا، بی‌احتیاطی که وسط باشد، جان آدمی مفت‌مفت از بین می‌رود. از سوی دیگر، آمار منتشرشده از سوی سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد ایران با سالانه حدود ۵۰ کشته در هر ۱۰۰ هزار نفر، جزو کشورهای منطقه قرمز (خطرناک) در رانندگی به‌شمار می‌رود. این آمار که براساس دو شاخص «تعداد کشته‌شدگان تصادفات» و «تعداد کشته‌شدگان جاده‌ای نسبت به هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت» تهیه‌شده، می‌گوید وضع ایران از گذشته بدتر است، زیرا پیش‌تر تعداد کشته‌شدگان در هر ۱۰۰ هزار نفر، حدود ۳۵ نفر بود، اما حالا به حدود ۵۰ نفر رسیده است. نباید در این بین توجه کم به علائم راهنمایی و رانندگی را نیز از یاد برد؛ موضوعی که نقش مهم آن فراموش شده و جای خود را به تعاریف خنده‌دار به نوع خودرو داده است. هر چند کیفیت خودرو نیز نقش مهمی دارد، اما جای پرداختن به آن جای دیگری است.

تابلوها به ما سلام می‌کنند

سرهنگ عین‌الله جهانی، معاون اجتماعی سابق پلیس راهور درباره نقش مهم تابلوها در جلوگیری از تصادفات به صمت گفت: علائم عمودی مانند چراغ‌ها و تابلوها و افقی مانند انواع خط‌کشی‌ها راهنمایی و رانندگی به‌عنوان اصلی‌ترین مقررات در حوزه عبور و مرور از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. این علائم قوانین، هشدارها و اخباری را انتقال می‌دهند که بسیار حائز اهمیت است. در حقیقت تابلوهای راهنمایی و رانندگی به ما سلام می‌دهند، زیرا حاوی پیام‌هایی هستند که سلامتی ما را در بر دارد. به‌عنوان مثال، وقتی تابلوی گذرگاه عابر پیاده در محلی نصب می‌شود، به معنای توجه حداکثری به جلو و رعایت سرعت مطمئنه توسط رانندگان وسایل نقلیه است. در نتیجه اگر به این علامت توجه نشود، جان عابران پیاده در معرض خطر جدی قرار می‌گیرد. تابلوها و علائم راهنمایی به‌عنوان بخشی از تجهیزات کنترل ترافیک، نقش مهمی را در ارتقای ایمنی خیابان‌ها و معابر و کنترل رفتار رانندگان و عابران پیاده برعهده دارند. علائم راهنمایی و رانندگی رکن رکین ایمنی، آرامش و انضباط در عبور و مرور هستند.

وی در ادامه ضمن توضیح انواع تابلوهای راهنمایی و رانندگی اظهار کرد: ۳ دسته تابلو راهنمایی و رانندگی وجود دارد؛ تابلوهای اخطاری یا هشداردهنده، تابلوهای بازدارنده یا انتظامی و تابلوهای آگاهی‌دهنده یا اخباری هستند. رانندگان باید به این نکته توجه داشته باشند که علائم راهنمایی و رانندگی براساس ارزیابی‌های کارشناسی در محل‌های گوناگون نصب شده‌اند و توجه نکردن به آنها موجب افزایش آمار تصادفات و تلفات مالی و جانی ناشی از آن می‌شود. لازم است رانندگان وسایل نقلیه در زمان مواجهه با تابلوهای راهنمایی و رانندگی به هشدار نمایش داده شده در آن توجه کنند، به‌گونه‌ای که یک پلیس در حال دستور دادن به آنهاست. متاسفانه گاهی شاهد این هستیم که برخی رانندگان به مرور زمان تابلوها را می‌بینند، اما برایشان عادی است. متاسفانه حجم بالایی از تلفات تصادفات مربوط به برخورد وسایل نقلیه با عابران پیاده است که این حوادث دلخراش با توجه بیشتر رانندگان به تابلوهای هشداردهنده راهنمایی و رانندگی و رعایت سرعت مطمئنه قابل پیشگیری است.

تابلوهای فرسوده را جمع‌آوری کنید

جهانی با بیان اینکه تابلوهای ترافیکی می‌توانند خسارت‌های جاده‌ای را به حداقل ممکن برسانند، افزود: تابلوها با هدف آگاهی بخشی به رانندگان ایجاد شده‌اند و نقش مهمی در کنترل سرعت، محافظت از عابران پیاده، موقعیت جغرافیایی و مسیر هشدارهای ترافیکی و... دارند. با توجه به اینکه تابلوها در معرض آسیب‌های ناشی از عوامل نامساعد محیطی مانند گردوغبار، برخورد ناشی از تصادفات خودروها و ناهنجاری‌های اجتماعی قرار دارند و باید به بهترین شکل ممکن به رانندگان اطلاع‌رسانی کنند و نیاز به بهینه‌سازی دارند؛ بنابراین از مسئولان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تقاضا داریم تابلوهای فرسوده را برچیده و تابلوهای نو جایگزین کنند و مکان‌هایی که نیاز به تابلو و علائم دارند، نسبت به تهیه و نصب آن در محورهای مواصلاتی اقدام کنند. این در حالی است که مسئولیت نگهداری از علائم راهنمایی و رانندگی در شهرها با شهرداری‌ها و در جاده‌های برون‌شهری با سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.

معاون اجتماعی سابق پلیس راهور با تاکید مجدد بر اهمیت تابلوهای راهنمایی و رانندگی، بیان کرد: یکی از مهم‌ترین مباحث ترافیکی در راه‌ها استفاده از علائم، تابلوهای افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی نصب شده در جاده‌هاست که به‌منظور هدایت بستر استفاده‌کنندگان از راه در جهت کاهش پیشگیری از وقوع تصادفات و کاهش صدمات ناشی از حوادث ترافیکی به کار می‌روند. مهم‌ترین کاربرد تابلوها راهنمای مسیر در معابر شهری و برون‌شهری، مسیریابی سریع رانندگان برای انتخاب کوتاه‌ترین و بهترین مسیر برای کاهش زمان سفر و دستیابی آسان‌تر به مقصد است.

جهانی با اشاره به تخلف رانندگان پس از مسیر اشتباه، اظهار کرد: برای تغییر مسیر نیز لازم است در فواصل گوناگون تابلوهای خروجی نصب شود که رانندگان از فاصله دورتر متوجه خروجی شوند. این موضوع نیز در کاهش تصادفات بسیار تاثیرگذار است.

تاثیر دوربین‌ها

معاون اجتماعی سابق پلیس راهور درباره تاثیر دوربین‌های راهنمایی رانندگی در کاهش تصادفات گفت: هر اندازه بتوانیم سیستم‌های هوشمند را بیشتر و نظارت‌ها را از این طریق افزایش دهیم، قطعا تاثیرگذاری بیشتری خواهد داشت.

این روزها «ویراژهای دردسرساز» بسیاری از جوانان را به دام مرگ می‌کشاند

اصلی‌ترین خسارت در تصادفات، جانی است

مهرداد تقی‌زاده، معاون اسبق حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی با اشاره به آمار افزایشی تصادفات پس از سال ۸۶ به صمت گفت: تعداد جانباختگان جاده‌ای و درون‌شهری از سال ۸۶ به بعد روند افزایشی داشته است. این در حالی است که سال گذشته ۱۶ هزار و ۷۷۸ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند، این رقم در مقایسه با سال ۹۸ با آمار تلفات ۱۵ هزار و ۳۹۶ نفر، ۹ درصد افزایش یافته است. وی با اشاره به افزایش آمار کشته‌شدگان در تصادفات اظهار کرد: اصلی‌ترین خسارت در حوزه تصادفات جاده‌ای، جانی است تا مالی. یک زمانی تعداد کشته‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای کشور ۲۵ هزار نفر در سال بود که پس از ۱۰ سال این آمار با نظارت‌های درست به ۱۵ هزار نفر در سال رسید، اما امروز آمار کشته‌شدگان و خسارت‌ها به نسبت گذشته افزایش پیدا کرده است. همچنین در کنار کشته‌شدگان حادثه جاده‌ای باید به آمار مجروحان نیز توجه کرد. قطعا اگر خسارت‌های مالی را بتوانیم در سطح کشور کاهش دهیم، این هزینه‌ها را می‌توان برای تقویت حمل‌ونقل عمومی استفاده کرد.

حل این مشکل هیچ بودجه‌ای لازم ندارد

معاون اسبق حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، نقش دوربین و تابلوهای راهنمایی و رانندگی را بسیار مهم دانست و افزود: یکی از عوامل مهم در کاهش تصادفات جاده‌ای، دوربین‌های راهنمایی و رانندگی و تابلوهاست. مشکلی که در تمام جاده‌های درون‌شهری و برون‌شهری وجود دارد این است که دوربین‌های کنترل سرعت را بر مبنای سرعت آن نقطه تنظیم نمی‌کنند، بلکه بر مبنای سرعت آن محور تنظیم می‌کنند؛ در نتیجه تابلو و دوربین به‌درستی نصب شده، اما تنظیم دوربین بر مبنای تابلو سرعت مجاز نیست. به‌عنوان مثال، اگر در داخل شهر تابلو سرعت مجاز را ۵۰ کیلومتر نشان می‌دهد باید دوربین منطقه با همان سرعت تنظیم شده باشد. برای حل این مشکل، هیچ بودجه‌ای لازم ندارد و تنها با اصلاح تنظیم دوربین‌ها حل می‌شود. به‌عنوان مثال، یکی از دلایل کاهش تصادفات در کیش، رعایت همین اصول است.

سرعت نقطه‌ای ثبت می‌شود

تقی‌زاده با اشاره به عملکرد کنونی دوربین‌های کنترل جاده‌ای گفت: عملکرد کنونی دوربین‌های کنترل جاده‌ای براساس سرعت ثابتی است که این دوربین‌ها باید به سیستمی مجهز شود که سرعت را براساس نقطه عبور ثبت و اعلام کند و در این راستا، از هزار دوربین کنترل سرعت، حدود ۷۰۰ دستگاه به سرعت نقطه‌ای تجهیز شده است. معاون اسبق حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی محاسبه سرعت لحظه‌ای و متوسط توسط دوربین‌های راهنمایی و رانندگی اظهار کرد: پس از عبور خودرو از نخستین دوربین، ثبت ساعت و سرعت انجام و تا دوربین بعدی براساس محاسبه زمان عبور و سرعت مجاز، سرعت متوسط خودرو لحاظ می‌شود. پس از عبور یک خودرو از نخستین دوربین، ثبت ساعت و سرعت انجام و تا دوربین بعد، محاسبه زمان عبور، براساس سرعت قانونی لحاظ می‌شود؛ بنابراین اگر راننده خودرویی با رؤیت پلیس یا دوربین بعدی سرعت خود را کاهش دهد و دوباره افزایش سرعت غیرقانونی داشته باشد تا باعث طی شدن فاصله بین دوربین‌ها در کمتر از زمان مشخص شود، سامانه تشخیص سرعت متوسط، میانگین سرعت را محاسبه می‌کند. این مورد نیز در جلوگیری از تصادفات بسیار تاثیرگذار است.

سخن پایانی

این روزها، تلخی تصادفات با خودرویی به‌نام پراید با شوخی و خنده‌های مضحکی همراه است که حتی در برخی شبکه‌های رسانه ملی نیز شاهد آن هستیم؛ شوخی‌هایی که اصل مهم بی‌احتیاطی را زیر سوال می‌برد. بی‌احتیاطی و بی‌توجهی به علائم رانندگی، به‌عنوان دلیل مهم بروز تصادفات برای بسیاری از افراد کمرنگ شده است.

روی خط آمار

بحران ترسناک تصادف در ایران

به‌طور متوسط هر ۲۴ ثانیه یک نفر در جاده‌های جهان کشته می‌شود. براساس گزارش‌های جهانی کشورهای سن‌مارینو، مالدیو، ایالات فدرال میکرونزی، سوئیس و نروژ در رتبه‌های یک تا ۵، یعنی کمترین میزان تلفات جاده‌ای را دارند و کشورهای جمهوری دومینیکن، زیمبابوه، برونئی، سنت‌لوسیا و لیبریا در این زمینه به ترتیب در رتبه‌های ۱۷۱ تا ۱۷۵ هستند و بیشترین میزان تلفات را دارند. کشور لیبریا با نرخ برآورد ۳۵.۹ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، بیشترین میزان تلفات جاده‌ای را در جهان دارد. براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، ایران با برآورد نرخ ۲۰.۵ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در رتبه ۱۱۳ از ۱۷۵ کشور قرار داشته که رتبه خوبی نیست.

سالانه بیش از ۱۷ هزار جانباخته در تصادفات

به گزارش ایسنا، سردار هادیانفر، رئیس پلیس راهور فراجا درباره وضعیت تصادفات در کشور گفت: تصادفات یکی از مباحث جدی در کشور است و متاسفانه سالانه بیش از ۱۷ هزار جانباخته و ۳۰۰ هزار مصدوم داریم. افزون بر خسارت‌های مالی، خسارت‌های معنوی نیز به خانواده‌ها وارد می‌شود که از بین مصدومان ۲۰ درصد دچار قطع نخاع می‌شوند. ما توانستیم از سال ۸۵، ۲۸ هزار کشته را به ۱۶ هزار کاهش دهیم. می‌توان گفت هر جا که اراده دولت را در کاهش تصادفات دیدیم پس از آن قطعا شاهد کاهش تصادفات بودیم. حالا نیز به‌عنوان یک برنامه اولویت‌دار حتما دولت باید به کاهش تصادفات ورود کند. حدود ۵۱ درصد جانباختگان در تصادف اولیه و ۴۹ درصد نیز پس از وقوع حادثه جان خود را از دست می‌دهند. به همین دلیل، نقش نهادهایی که اقدامات پیشگیرانه انجام می‌دهند، غیرقابل اجتناب است.

حادثه‌ترین خودروهای ایران

خودرو پراید از سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰، با تشکیل بیش از ۷ هزار پرونده بیمه، به‌تنهایی ۴۱ درصد پرونده‌های بیمه را به خود اختصاص داده و در صدر فهرست خسارت‌های بیمه‌ای قرار گرفته است. نکته جالب دیگر درباره آمار تصادفات پراید، افزایش نقش آن در حوادث رانندگی است، طوری که تعداد پرونده‌هایی که در سال ۱۴۰۰، خودروهای پراید در آنها مقصر حادثه بوده‌اند، نسبت به سال ۱۳۹۵ بیش از ۱۹۳ درصد افزایش داشته است. بعد از پراید خودروهای پژو ۴۰۵، سمند، پارس، پژو ۲۰۶ و پیکان بیشترین آمار تصادفات را به خود اختصاص داده‌اند.

آمار فوتی‌ها

طبق آمارها، سالانه بیش از ۱۷ هزار نفر در جاده‌ها کشته می‌شوند و مسئولان معتقدند ۷۰ درصد این تصادفات مربوط به عامل انسانی و ۲۵ درصد تصادفات نیز مربوط به موتورسواران است، که باید در زمینه فرهنگ‌سازی و ارتقای ایمنی، اقدامات لازم انجام شود. گفتنی است که فوتی‌های تصادفات شامل ۴۱ درصد عابران پیاده، ۳۸ درصد راکب موتورسیکلت، ۸ درصد سرنشینان خودرو، ۷ درصد راننده خودرو، ۶ درصد سرنشین موتورسیکلت بوده، در حالی که طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی نرخ مرگ‌ومیر در سطح جهانی، عابران پیاده و دوچرخه‌سواران ۲۶ درصد از کل فوتی‌ها و استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه موتوری دوچرخ و سه‌چرخ ۲۸ درصد دیگر را شامل می‌شوند.

میزان تصادفات از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰

۱۶ هزار و ۷۷۸ نفر در تصادفات سال ۱۴۰۰ جان خود را از دست داده و ۳۱۷ هزار و ۱۲۰ نفر مصدوم شدند. در سال ۹۰ تعداد تصادف‌های منجر به مرگ ۲۰۰۶۸ نفر بود که این رقم در سال ۹۱ به ۱۹۰۸۹ مورد رسید. یک سال بعد این آمار به عدد ۱۷۹۹۴ نفر و سال ۹۴ به ۱۶۵۸۴ نفر رسید. در سال ۹۵ تعداد تصادفات منجر به مرگ به ۱۵۹۳۲ مورد و در سال ۹۶ به ۱۶۲۰۱ نفر رسید. در سال ۹۷، ۹۸ و ۹۹ نیز به ترتیب تعداد ۱۷۱۸۳، ۱۶۹۴۶ و ۱۵۳۹۶ مورد اعلام شد.

اهمیت فرهنگ‌سازی

حوادث رانندگی در ایران پس از آلودگی هوا، بیشترین قربانی را می‌گیرند. ایران با سالانه ۱۷ هزار مرگ در حوادث جاده‌ای، یکی از بالاترین تلفات جاده‌ای در جهان را دارد که از مهم‌ترین دلایل آن می‌توان به عوامل انسانی از جمله سرعت زیاد، بی‌احتیاطی رانندگان، بی‌توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و عوامل فنی و محیطی از جمله خودروهای فرسوده، پایین بودن سطح ایمنی خودروها، کاستی‌ها در کنترل کیفی خودروهای موجود و کیفیت پایین و غیراستاندارد بودن جاده‌ها اشاره کرد. در این میان، عامل انسانی، یکی از عوامل مهم در بروز تصادف‌های جاده‌ای است که با آموزش، فرهنگ‌سازی و مشارکت مردم می‌توان از بروز بسیاری از آنها پیشگیری کرد.

پیشخوان
Pishkhan.com

پیشخوان
Pishkhan.com

editor@smtnews.ir

رکورد ترانزیت ریلی شکسته شد

به‌گفته مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، رکورد ترانزیت ریلی شکسته و از نیروهای بومی در پروژه راه‌آهن خاش استفاده شد. به‌گزارش مهر، سید میعاد صالحی در مراسم بهره‌برداری از راه‌آهن خاش ـ زاهدان با بیان اینکه در دولت سیزدهم، رکورد ترانزیت ریلی برای نخستین‌بار در کشور شکسته شد، گفت: ترانزیت علاوه بر فواید اقتصادی موجب مزیت‌های امنیتی برای کشور خواهد شد. وی افزود: در پروژه خط ریلی خاش ـ زاهدان هم، از نیروهای بومی استفاده شد که نویدبخش پیشرفت توسعه این منطقه است. همچنین در این مراسم، مدرس خیابانی، استاندار سیستان و بلوچستان بااشاره به اقدامات دولت سیزدهم در این استان و اتمام طرح‌های نیمه‌تمام عمرانی، زیرساختی، ورزشی و حمل‌ونقل، گفت: امنیت بالاترین نعمت برای کشور است که دشمنان تلاش دارند با تفرقه‌افکنی، بین شیعه و سنی را بهم بزنند و هیچ‌کس جز دشمن از ناامنی و از بین بردن اتحاد ملی سود نمی‌برد.

در این مراسم، راه‌آهن خاش ـ زاهدان از کریدور شرقی چابهار به زاهدان با حضور معاون اول رئیس‌جمهوری افتتاح شد.

گفتنی است، راه‌آهن چابهار ـ زاهدان با هزینه ۳۶ هزار میلیارد تومانی و با همکاری قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا و دولت به طول ۵۷ کیلومتر و ظرفیت اشتغالزایی ۱۴۸ نفر راه‌اندازی و برای نخستین‌بار در این پروژه از ریل ملی استفاده و رکورد ریل‌گذاری در کشور شکسته شده است.

اتصال بندر چابهار به خطوط ریلی و ظرفیت باری تا ۷ میلیون تن از ویژگی‌های مهم راه‌آهن خاش ـ زاهدان است.

رعایت استانداردهای جهانی مرتبط با زیرساخت جاده‌ای بررسی شد

بازی جاده‌های مرگبار با جان مردم

محمد انوشه‌ئی
editor@smtnews.ir

روز جهانی یادبود قربانیان تصادفات رانندگی هر ساله در سومین یکشنبه ماه نوامبر برگزار می‌شود. دراین روز، برای جلب یادآوری آسیبی که به قربانیان، خانواده‌ها و جوامع در تصادفات رانندگی وارد شده، بزرگداشت گرفته می شود. سالانه میلیون‌ها نفر در سراسر جهان در تصادفات رانندگی به‌صورت جدی آسیب می‌بینند یا کشته می‌شوند.

این روز توجه همه سازمان‌ها و کشورها را درباره حوادث رانندگی به خود جلب می‌کند و به همگان یادآور می‌شود که این حوادث چه تبعات مالی و احساسی ناگواری برای افراد به‌بار می‌آورند. در سپتامبر ۲۰۲۰، سازمان ملل متحد با شعار تقویت جهانی امنیت جاده‌ها، برنامه‌ای جامع را برای پیشگیری از حداقل ۵۰ درصد از مرگ و میر ناشی از حوادث ترافیکی تا سال ۲۰۳۰ تدوین کرده است.

آسیب‌های جاده‌ای باعث ضربه سهمناک اقتصادی به افراد، خانواده‌ها و جوامع می‌شود. این آسیب‌ها، هزینه‌های بیمارستانی، ساعت‌های ازدست‌رفته کاری افراد آسیب‌دیده و خانواده‌هایی را که باید از افراد آسیب‌دیده مراقبت کنند، شامل می‌شود؛ سالانه تصادفات رانندگی آسیب ۳ درصدی به اقتصاد بیشتر کشورها وارد می‌کنند.

بسیاری از راهکارهای موجود برای بهبود استاندارد جاده‌های کشور می‌تواند به‌سادگی عملیاتی شود. برای اجرای این راهکارها، بودجه لازم و مهندسان ماهر نیز وجود دارد و تنها موضوعی که مطرح است، عزم جدی برای اجرای آنهاست

اهمیت رعایت استانداردهای جهانی مرتبط با زیرساخت جاده‌ها

کیفیت جاده‌ها، ایمنی وسایل نقلیه و راننده تاثیر زیادی روی وقوع تصادفات دارند که در این بین، کیفیت و ایمنی راه، اهمیت بالاتری دارند. راه خود به عوامل مختلفی مانند زیرساخت جاده، طرح و هندسه راه، شرایط اقلیمی منطقه، نحوه نظارت بر نگهداری جاده و وجود تابلوهای راهنما بستگی دارد که باتوجه و رعایت آنها، می‌توان نقش کیفیت جاده در تصادفات را تا حد زیادی کاهش داد. جاده به‌عنوان مسیری که راننده و سرنشین در تماس مستقیم با آن هستند، باید باکیفیت و قابل‌پیش‌بینی باشد. جاده باکیفیت از نظر مصالح و طرح باید اطلاعات صحیحی نیز به کاربر ارائه دهد و مانع از انجام رفتارهای پرخطر شود. در واقع، بخش زیادی از تصادفات در اثر تعامل نامناسب بین اصول طراحی راه و برداشت راننده اتفاق می‌افتد. از این‌رو، در بسیاری از پروژه‌های راهسازی، باوجود رعایت استانداردها، باز هم نقاط سیاه و حادثه‌خیز ظاهر می‌شوند. طراحان راه باید به تمام استانداردهای راهسازی، مصالح باکیفیت، ایمنی، زیبایی و ملاحظات زیست‌محیطی توجه کنند. بدون شک، رعایت استانداردهای جهانی مرتبط با زیرساخت جاده اهمیت بسزایی در ارتقای ایمنی دارد. طبق استانداردهای موجود، یک جاده ایمن شامل ۶ لایه مختلف است که هر لایه مشخصات فنی خود را دارد. مصالح استفاده‌شده در ساخت هر لایه، باید از یک‌سری استاندارد مشخص و معین تبعیت کند. از این حیث، نوع و مقاومت و نحوه استفاده از مصالح، شرایط اقلیمی و نظارت بر اجرای صحیح ساخت، اهمیت ویژه‌ای دارند. صمت در این گزارش به‌مناسبت روز جهانی یادبود قربانیان تصادفات رانندگی به آسیب‌های جاده‌ای در کشور پرداخته است.

ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای فرهنگ‌سازی شود

مرتضی مرادی‌پور، کارشناس‌ارشد ایمنی راه و ترافیک در رابطه با این موضوع به صمت گفت: مثلثی تحت‌عنوان مثلث ایمنی جاده‌ای وجود دارد که ۳ بخش آن شامل جاده، وسیله نقلیه و راننده است. هر کدام از این ۳ مورد که ایمنی کمتری داشته باشد، باعث حوادث جاده‌ای خواهد شد و گاهی اوقات هم ترکیبی از این موارد، باعث وقوع حوادث جاده‌ای و ترافیکی می‌شوند. در بحث ایمنی جاده‌ها، علاوه بر استاندارد بودن راه‌ها، محدودکننده‌ها و تابلوهای جاده‌ای هم نقش بسیار مهمی در این‌باره ایفا می‌کنند.

این کارشناس ایمنی راه و ترافیک بااشاره به بالا بودن آمار جانباختگان در تصادفات جاده‌ای در کشور، اظهار کرد: کیفیت پایین خودروهای داخلی، وضعیت آسفالت جاده‌ها و وضعیت نامساعد راه‌های مواصلاتی از جمله عوامل موثر در بالا بودن آمار تصادفات جاده‌ای است. از این‌رو، ارتقای فرهنگ رانندگی، خودروسازی، راهسازی، کنترل و نظارت ترددهای جاده‌ای و امدادرسانی باید در کنار هم انجام شوند تا فرهنگ ایمنی حمل‌ونقل در جامعه جا بیفتد.

وی بیان کرد: کیفیت پایین خودروهای داخلی و وضعیت نامساعد راه‌های مواصلاتی از عوامل موثر در بالا بودن آمار جانباختگان در تصادفات جاده‌ای است. متاسفانه خودروهای تولید داخل نیز از کیفیت و استاندارد لازم برخوردار نیستند و بارها از تریبون‌ها مختلف به این موضوع اشاره شده است.

وی در ادامه گفت: بحث بعدی، وضعیت جاده‌های مواصلاتی است. جاده‌هایی که در گذشته در استان‌های کم‌برخوردار ساخته شده است، شاید در آن زمان به‌عنوان راه‌های فرعی کاربرد داشته، اما امروز در حال تبدیل شدن به راه اصلی هستند. دولت باید برای استانداردسازی راه‌ها، پیوسته تلاش ویژه‌ای داشته باشد. اگر خسارتی را که سالانه بیمه‌ها بابت تصادفات جاده‌ای پرداخت می‌کنند، بسنجیم، گاهی بیشتر از آن چیزی است که ما در طول چند سال برای ساخت جاده‌ها و راه‌ها سرمایه‌گذاری می‌کنیم.

وی تاکید کرد: نیاز است که دولت به‌صورت کارشناسانه، این موضوع را دنبال کند، بیشترین تلفات در تصادفات جاده‌ای مربوط به استان سیستان و بلوچستان است، باید دولت توجه ویژه‌ای به وضعیت راه‌های مواصلاتی در این استان و سایر استان‌های کم‌برخوردار و پرتردد داشته باشد.

وی تاکید کرد: نقاط حادثه‌خیز براساس تصادفات یک دوره ۳ ساله شناسایی می‌شوند و بلافاصله فرآیند مطالعه و تهیه طرح‌های ایمن‌سازی آنها انجام می‌شود و باتوجه به منابع مالی که دولت در اختیار ما قرار می‌دهد، هر ساله تعدادی از این پروژه‌ها را در چرخه اجرا و ایمن‌سازی قرار می‌دهیم. اگر نقاط حادثه‌خیزی که در یک دوره ۳ ساله شناسایی شده‌اند، رفع شوند، ۲۰ درصد تلفات جاده‌ای کاهش پیدا می‌کند.

مثلثی تحت‌عنوان مثلث ایمنی جاده‌ای وجود دارد که ۳ بخش آن شامل جاده، وسیله نقلیه و راننده است؛ هر کدام از این ۳ ضلع که ایمنی کمتری داشته باشد، باعث حوادث جاده‌ای خواهد شد

ضرورت توجه به استانداردسازی جاده‌ها

علیرضا اسماعیلی، کارشناس ایمنی و ترافیک به موضوع ایمنی راه‌ها اشاره کرد و به صمت گفت: هرکدام از محورهای مواصلاتی اعم از بزرگراه، آزادراه و... علاوه بر اینکه باید دارای یک‌سری شرایط کلی ایمنی باشند، باید استاندارد خاص خود را نیز دارا باشند و در واقع، رعایت همین استانداردها است که منجر به تعاریف خاصی از هر مسیر شده و می‌توان عنوان بزرگراه، آزادراه و... را برای‌شان انتخاب کرد.

وی ادامه داد: همان‌طور که گفتم، یک‌سری از استانداردها نیز به‌صورت کلی است که باید در هر راه و مسیری که محور مواصلاتی است، رعایت شود. در واقع، هر راهی براساس ویژگی‌های خاص خود تعریف خاصی دارد. علاوه بر آن، هر جاده‌ای متناسب با محلی که در آن ساخته می‌شود، باید یک‌سری ویژگی‌ها و استانداردهای مربوطه را داشته باشد. این ویژگی‌ها شامل روشنایی مناسب، وجود استراحتگاه‌ها، پارکینگ‌های مناسب، آسفالت مرغوب، تجهیزات هوشمند نظارت و... است.

این کارشناس‌ارشد ایمنی راه و ترافیک بااشاره به وضعیت جاده‌ها از نظر شکل هندسی و استانداردهای لازم هنگام وقوع حادثه ادامه داد: استاندارد جاده‌ها موضوعی است که در کشور ما به‌شکل درست به آن توجه نشده است. بیشتر جاده‌های موجود در کشور ما شکل هندسی مناسبی ندارند و در کنار آن، ویژگی‌های لازم برای در نظر گرفته شدن به‌عنوان بزرگراه یا آزادراه را نیز دارا نیستند. شاید در بسیاری از جاده‌های ما تنها بخشی از راه بتواند به‌عنوان جاده استاندارد شناخته شود. به‌طورقطع جاده‌هایی مانند جاده تهران ـ شمال یا تهران- قم نیازمند مرمت و اصلاح هستند.

اسماعیلی با بیان اینکه نمی‌توان مقصر تمام سوانح ترافیکی را عامل انسانی دانست، به صمت گفت: همان‌طور که در قانون راهنمایی و رانندگی نیز پیش‌بینی شده، علاوه بر انسان، عوامل دیگری نیز در وقوع حوادث جاده‌ای اثرگذار هستند که باید سهم هرکدام در وقوع یک تصادف مشخص و اعلام شود. این یک واقعیت است که جاده رفتار راننده را تحت‌تاثیر خود قرار می‌دهد.

اسماعیلی بااشاره به راهکارهای پیشنهادی برای ایمن‌سازی جاده‌ها نیز گفت: بسیاری از راهکارهای موجود برای بهبود استاندارد جاده‌های کشور می‌تواند به‌سادگی عملیاتی شود. برای اجرای این راهکارها بودجه لازم و مهندسان ماهر نیز وجود دارد و تنها موضوعی که مطرح است، عزم جدی برای اجرای آنها است. برای مثال، در جاده تهران- قم و بسیاری از جاده‌های کویری کشورمان، فضای کافی برای ایجاد پارکینگ و استراحتگاه برای رانندگان وجود دارد و می‌توان با صرف هزینه‌های نه‌چندان زیاد، این طرح‌ها را اجرا و جاده‌ها را مرمت کرد، حتی می‌توان در این‌باره از مشارکت بخش‌های غیردولتی نیز استفاده کرد. وجود استراحتگاه در جاده‌ها و به‌ویژه جاده‌های غیرکوهستانی که یکنواخت و ممکن است، سبب خستگی بیشتر راننده شود، الزامی است.

جاده ایمن، ریسک تصادف را کاهش می‌دهد

اسماعیلی بر لزوم توجه کافی به موضوع استاندارد جاده‌ها نیز تاکید کرد و افزود: سالانه نزدیک به ۱۷هزار نفر در کشور ما در جریان حوادث رانندگی کشته می‌شوند و این عدد خطرناک لزوم توجه به استاندارد جاده‌ها به‌عنوان بستر تردد خودروها را به ما نشان می‌دهد. جاده ایمن و مناسب به‌طورقطع ریسک تصادف و بروز حادثه را تا حد قابل‌توجهی پایین می‌آورد و به‌همین دلیل نیز لازم است که نقاط پرحادثه در جاده‌ها ایمن‌سازی و ریسک آنها رفع شود. در واقع، در یک جاده ایمن هم احتمال وقوع تصادف کمتر خواهد شد و هم در صورت وقوع تصادف، میزان آسیب‌دیدگی و مرگ کمتر می‌شود. این کارشناس در پایان گفت: نه‌فقط برای راه، بلکه هزینه برای ارتقای ایمنی خودروها و هر عاملی که از مرگ‌ومیر تصادفات بکاهد، نوعی سرمایه‌گذاری است.

مرگ هر یک نفر در تصادفات، میلیاردها تومان خسارت در پی دارد و اگر این رقم را در عدد ۱۷ هزار فوتی و ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار مصدوم ضرب کنیم، آن وقت می‌بینیم که رقم آن بسیار بالاتر از رقمی خواهد بود که می‌توان با هزینه‌کرد آن برای ایمنی جاده‌ها از وقوع حوادث پیشگیری کرد.

سخن پایانی

تصادف یکی از معضلات اجتماعی جهان امروز و عامل مرگ هزاران نفر در سال است که هزینه‌های اقتصادی زیادی را نیز به جامعه وارد می‌کند. متاسفانه کشور ما نیز به‌عنوان یکی از کشورهای دارای بیشترین آمار حوادث جاده‌ای شناخته می‌شود. بنابراین، شناسایی عوامل موثر بر شدت تصادفات جاده‌ای کشور از جمله عوامل راه، وسایل‌نقلیه و محیطی اهمیت بسزایی دارد.

حوادث جاده‌ای در کشور ما یک معضل اجتماعی است که رفع آن مستلزم شناخت ابعاد زیربنایی اعم از مسائل فرهنگی، جامعه‌شناختی، روانی، پزشکی، قضایی و نقش و جایگاه پلیس است. گزارش پلیس راهور و پزشک قانونی نشان می‌دهد که باوجود قوانین اتخاذشده برای کاهش تصادفات جاده‌ای هنوز هم این مشکل منجر به فوتی‌ها، جراحات و خسارت‌های زیادی در کشور ما می‌شود. البته سوانح جاده‌ای یک مشکل جهانی است که سالانه جان هزاران نفر را می‌گیرد و خسارت‌های اقتصادی زیادی را تحمیل می‌کند. در ایران که تعداد وسایل‌نقلیه و به‌تبع آن تعداد تصادفات در حال افزایش است، این مشکل اهمیت بیشتری دارد. از آنجایی که تصادفات جاده‌ای یک مشکل چند عاملی است، شناسایی دلایل موثر بر آن، گامی اساسی در راستای کنترل و کاهش آن به‌شمار می‌رود.

پلیس راهور، بابت آمار تصادفات جاده‌ای به خودروساز انتقاد می‌کند، در صورتی که برای امن‌تر شدن جاده، کار کارشناسی انجام نشده، در حالی که همچنان نقاط حادثه‌خیز در کشور در حال افزایش است. افزون بر جاده‌های ناایمن، ناکافی بودن آموزش و فرهنگ‌سازی بین رانندگان، همچنین فرسوده بودن ناوگان حمل‌ونقل از عوامل بروز تصادفات جاده‌ای است.

فرهنگ‌سازی درباره رعایت نکات ایمنی و قوانین راهنمایی و رانندگی برای رانندگان نقش مهم‌تری در کاهش تصادفات دارد، تا اعمال جریمه‌های رانندگی که این مسئله باید موردتوجه قرار گیرد.

یادداشت

ارابه‌های مرگ در جاده‌های پرخطر

حمید سوری
کارشناس ایمنی

تلاش پلیس راهور ناجا برای عدم شماره‌گذاری خودروهای ناایمن، نه‌تنها یک اقدام و حرکت سازمانی نیست، بلکه مطالبه‌ای عمومی است که پشتوانه علمی محکم دارد و موردتایید جامعه علمی مرتبط با ایمنی راه در کشور و جهان است. ایمنی خودروها به‌تازگی بحث‌هایی درباره ارابه‌های مرگ در کشور مطرح هستند که طی چند دهه اخیر، صدها هزار نفر از هموطنان را قربانی کرده‌اند. خودروهایی که نه‌تنها بخشنده نیستند، بلکه با قساوت تمام جان کاربران بی‌گناه را هم می‌گیرند. بسیاری از کشورها با رویکرد متفاوت به‌ویژه در مرحله پیش‌رخداد توانسته‌اند چالش های مربوط را پیشگیری و کاهش دهند. برای مثال، آلمان با بیش از ۸۳ میلیون نفر جمعیت و دارا بودن بیش از ۵۰ میلیون وسیله نقلیه ثبت‌شده، حدود ۳۲۰۰ مورد مرگ ناشی از سوانح ترافیکی داشته است، ترکیه نیز با داشتن جمعیتی در همان حد و تعداد وسایل‌نقلیه حدود ۲۱ میلیون، ۷۳۰۰ مورد حادثه ترافیکی مرگبار داشته است. کشور ما با تعداد خودرو کمتر از آلمان و در حدود ترکیه و با جمعیتی مشابه، سالانه حدود ۱۷۰۰۰ مرگ در سال دارد. متاسفانه به اشتباه برخی نقش وسیله نقلیه را در سوانح مرگبار ترافیکی حدود ۵ درصد برآورد می‌کنند که اگر برهم‌کنش خطر وسیله نقلیه، راه و خطای انسانی را محاسبه کنیم، خودروهای ایران مسبب مرگ حدود یک‌چهارم از هم شهروندان در جاده‌های پرخطر هستند. بالا بردن ایمنی خودروها و استانداردسازی جاده‌ها به‌عنوان عوامل مؤثر در پیشگیری حوادث به‌شکلی گسترده در حال افزایش است و مطالعات نشان داده‌اند که این افزایش ایمنی می‌تواند در کاهش تعداد مرگ و مصدومیت‌های وخیم ناشی از سوانح ترافیکی بسیار موثر باشد. ویژگی‌ها و تجهیزاتی مانند سیستم کنترل الکترونیکی پایدار و سیستم‌های پیشرفته ترمز مثال‌هایی از استانداردهای ایمنی خودرو هستند که می‌توانند در پیشگیری از یک تصادف از چپ کردن تا کاهش شدت مصدومیت موثر باشند. باوجود این منافع بالقوه که توسط استانداردهای ایمنی شناخته‌شده بین‌المللی تایید شده‌اند، نه تمامی خودروهای جدید و نه خودروهای در حال استفاده که نیازمند این وسایل هستند، مجهز نمی‌شوند. ۸ استاندارد از مجموعه استانداردهای ایمنی خودرو که توسط سازمان ملل اولویت‌بندی شده، برای اجرا توسط کشور وجود دارد. در سال ۲۰۱۵ ، دولت هندوستان اعلام کرد که بکارگیری مقررات جدید، از جمله استانداردهای سازمان ملل برای ضربه‌های وارده به کنار و جلوی خودرو، همچنین محافظت از عابران پیاده باید به‌کار بسته شود. برای مدل‌های جدید اتومبیل، استفاده از تست تصادف کناری و جلویی تا سال ۲۰۱۷ شکل گرفت و برای تمامی خودروهای جدید تا سال ۲۰۱۹ مقررات مربوط به محافظت از عابر پیاده در مدل‌های جدید خودرو از اکتبر ۲۰۱۸ الزامی و برای تمامی اتومبیل‌ها تا ۲۰۲۰ به‌کار بست. به‌علاوه خودروهای جدید نیاز به کیسه هوا به‌شکل استاندارد دارند و برای سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت یا بیشتر، داشتن سیستم هشداردهنده سرعت لازم است. بهانه‌هایی چون بیکار شدن جمعی از کارکنان شرکت‌های تولید خودرو داخلی نمی‌توانند به‌هیچ وجه دلیلی برای بی‌توجهی نسبت به ایمنی خودروها باشند. تلاش پلیس راهور ناجا برای عدم شماره‌گذاری خودروهای ناایمن، نه‌تنها یک اقدام و حرکت سازمانی نیست، بلکه مطالبه‌ای عمومی است که پشتوانه علمی محکم دارد و موردتایید جامعه علمی مرتبط با ایمنی راه در کشور و جهان است. همچنین یکی از اصلی‌ترین فاکتورهای افزایش سطح استاندارد ایمنی جاده‌ها، استفاده از خط‌کشی مناسب است. متاسفانه در کشور ما به‌شکل مناسبی در این زمینه فرهنگ‌سازی انجام نگرفته و بسیاری از مناطق کشور، خیابان‌ها و جاده‌ها حتی فاقد خط‌کشی هستند. رانندگی بین خطوط، امنیت و ایمنی جاده‌ها را تا حد زیادی افزایش می‌دهد و به روان شدن ترافیک کمک بسیار زیادی می‌کند. رعایت کردن قوانین مربوط به خط‌کشی‌های خاص نیز به افزایش سطح استاندارد ایمنی جاده‌ها کمک می‌کند. در نهایت، برای افزایش سطح ایمنی جاده‌ها و کاهش نرخ حوادث و تلفات جاده‌ای، اقدامات مردم و مسئولان به‌صورت همزمان لازم است. مسئولان موظف هستند که به کمک فراهم کردن تابلوهای ترافیکی و جاده‌های باکیفیت، زمینه را برای سفر امن مردم فراهم و از جهتی دیگر، مردم با رعایت قوانین می‌توانند تا حد زیادی از بروز حوادث پیشگیری کنند.

«صمت» گزارش می‌دهد

خبرنگارانی که از سمپوزیوم فولاد جا ماندند

سمپوزیوم فولاد هر ساله با حضور شرکت‌های بزرگ این حوزه برگزار می‌شود تا علاوه بر فرصتی برای تبادل تجربه و اطلاعات، فرصتی باشد تا مشکلات و چالش‌ها به‌گوش مسئولان برسد، اما نگاهی به این رویداد نشان می‌دهد که متاسفانه ضرورتی به حضور خبرنگاران احساس نمی‌شود و گاهی مجموعه‌ها یا خبرنگاران با هزینه‌های شخصی خود به پوشش این سمپوزیوم و نمایشگاه می‌پردازند. خلأ در اطلاع‌رسانی می‌تواند تبعات دیگری به‌همراه داشته باشد.

بیست و چهارمین همایش پژوهشگران صنعت فولاد کشور با عنوان سمپوزیوم فولاد ۱۴۰۱ توسط انجمن آهن و فولاد ایران در مرکز همایش‌های بین‌المللی کیش برگزار شد.

به‌گزارش صمت رویدادی که فرصت خوبی برای تبادل اطلاعات و تجربیات است و می‌تواند فولادی‌ها را در کنار یکدیگر جمع و با ارائه راهکارهای جدید به گذر از بحران‌های پیش‌آمده کمک کند.

صنعت فولاد در چند سال اخیر در کنار بحران‌هایی همچون تامین مواد اولیه و زیرساخت‌هایی همچون آب، گاز و برق سعی بر آن داشت با توسعه فعالیت بخش تحقیق و توسعه، کمیت و کیفیت تولید را به‌طور همزمان ارتقا دهد.

متاسفانه بخشی از این بحران‌ها ناشی از نداشتن نگاه کارشناسی است. به‌عنوان مثال در دهه‌های گذشته بی‌توجهی به موضوع آمایش سرزمین باعث شد تا بحران آب برای فولادی‌ها جدی شود. همین موضوع باعث شد تا ابرپروژه انتقال آب از خلیج‌فارس به فلات مرکزی ایران برای تامین نیاز صنایع معدنی و مردم منطقه کلید بخورد که عمده این صنایع در زنجیره ارزش فولاد فعالیت دارند. در واقع، بی‌توجهی به بدیهیات توسعه پایدار، می‌تواند هزینه‌های بسیاری را به تولید تحمیل کند.

اما این موضوع پایان بحران‌ها نیست؛ کمبود گاز و برق در چند سال اخیر به‌دلیل عدم‌توسعه کارشناسی در پارس‌جنوبی و افت فشار گاز در زمستان و همچنین کاهش ظرفیت تولید برخی نیروگاه‌های برق به دلایلی همچون کاهش باران و فرسودگی برخی تجهیزات، توانست بر برنامه‌های تولیدی اثرگذار باشد و همین مسئله صادرات را نشانه گرفت.

اما در کنار این موضوع، امروز صنعت فولاد با چالش دیگری مواجه است که باید برای گذر از آن، در کنار دیگر مسائل به‌دنبال راهکار، تامین تکنولوژی و مالی آن باشد.

تولید فولاد سبز از مهم‌ترین مسائلی است که اگر امروز راهکاری برای دستیابی به آن یافت نشود و مسیر تولید آن تسهیل پیدا نکند، در سال‌های آینده، سهم بازار اروپا را که باتوجه به شرایط تحریمی به‌سختی به آن دست یافته‌ایم، از دست خواهیم داد.

این موضوع، باعث پررنگ شدن کاهش کربن در تولید فولاد و اهمیت آن باعث می‌شود، سمپوزیوم فولاد در این دوره از برگزاری خود، به آن بپردازد.

از سویی دیگر، این رویداد با حضور شرکت‌های فعال در این صنعت برگزار می‌شود که با حضور در بخش نمایشگاه، با مدیران و کارشناسان خود به کیش آمده بودند. حضور مدیران و کترشناسان در چنین رویدادی، منجر به برگزاری جلسات هم‌اندیشی درون‌نمایشگاهی و تبادل اطلاعات و تجربه می‌شود و فرصت خوبی است تا صدای فولادی‌ها و خواسته‌های‌شان به‌گوش مسئولان برسد، هرچند این دوره از سمپوزیوم فولاد، خالی از حضور مسئولان دولتی از سوی وزارت صمت و سازمان‌های مربوط با صنعت فولاد بود که عده‌ای دلیل این موضوع را، همزمانی با جلسه استیضاح سیدرضا فاطمی‌امین، وزیر صمت می‌دانستند.

اما بی‌تردید چنین رویدادی که پس از محدودیت‌های کرونایی، به‌گفته مدیران و کارشناسان حاضر در نمایشگاه، پرشور بوده و مورد استقبال قرار گرفته، باید با حضور مسئولان صنعت فولاد در بخش دولتی و خصوصی برگزار می‌شد.

اما در کنار تمامی موارد یادشده، مهم‌ترین موضوعی که در میان خبرهای فولادی منتشرشده از این رویداد، گم شد، بحث حضور اصحاب رسانه در سمپوزیوم فولاد است.

بدون شک در سال‌های اخیر اگر اصحاب رسانه نبودند، آن‌طور که باید، خواسته فعالان این صنعت به‌گوش مسئولان نمی‌رسید.

در سال‌هایی که سمپوزیوم فولاد برگزار شد، چالش حضور خبرنگاران در این رویداد به‌خوبی قابل مشاهده بود. انجمن آهن و فولاد اصفهان به‌عنوان برگزارکننده این رویداد، هیچ‌گاه اقدام به دعوت رسانه‌های تخصصی نکرد و همین موضوع می‌تواند از ضعف‌های اصلی یک رویداد تخصصی برای صنعتی باشد که در حوزه صادرات غیرنفتی، سهم قابل‌توجهی را به خود اختصاص داده است.

پیش‌تر نیز گاهی برخی مجموعه‌های فولادی برحسب ارتباط‌هایی که با رسانه داشتند، برخی خبرنگاران را برای حضور در سمپوزیوم دعوت می‌کردند که بررسی این دوره نشان می‌دهد، بیشتر مجموعه‌ها با هزینه شخصی خود و برای ۳ روز، خبرنگاران را به کیش فرستادند.

این در حالی است که اگر این رویداد در شهری دیگر از جمله تهران برگزار شود، بی‌شک هم حضور مدیران‌عامل باتوجه به حضور دفاتر شرکت‌ها در تهران، راحت‌تر خواهد بود و هم حضور خبرنگاران تسهیل پیدا می‌کند.

در چند دوره اخیر، جزیره کیش به منطقه موردعلاقه فولادی‌ها برای برگزاری سمپوزیوم فولادی‌ها تبدیل شده که می‌تواند هزینه‌های بیشتری را به شرکت‌ها تحمیل کند.

اما آیا در شرایطی که بازدیدکننده خارجی چندانی در نمایشگاه حضور ندارد، لازم است تا این سمپوزیوم در کیش برگزار شود و هزینه‌های برگزاری افزایش یابد و به‌نوعی خبرنگاران، قربانی این هزینه‌ها خواهند شد.

از سویی دیگر، شاید بخشی از این مشکل به تعامل انجمن آهن و فولاد اصفهان با خبرنگاران حوزه صنعت و معادن بازگردد.

در صورتی که تعامل رسانه‌ای این انجمن با خبرنگاران در سطح قابل‌قبولی قرار داشته باشد، تنها به تماسی درباره حضور یا حضور نیافتن خبرنگار در سمپوزیوم ختم نخواهد شد.

گاهی مجموعه‌هایی همچون انجمن آهن و فولاد اصفهان به برگزاری رویدادهایی می‌کنند که هزینه‌های بسیاری به‌همراه دارد، اما به‌دلیل نبود خبرنگاران، آن‌طور که باید اطلاع‌رسانی درستی انجام نمی‌شود.

اما مسئله مهم دیگر، شرکت‌های بزرگ فولادی هستند که می‌توانند در بحث حضور خبرنگاران نقش موثری داشته باشند.

متاسفانه نگاهی به سمپوزیوم فولاد در سال‌های اخیر نشان می‌دهد یا شرکت‌های بزرگ فولادی که به‌عنوان حامیان این رویداد در کنار انجمن آهن و فولاد حضور دارند، ضرورتی در بحث پوشش رسانه‌ای احساس نمی‌کنند یا گاهی خبرنگاران یا رسانه‌هایی را به‌صورت سفارشی برای پوشش خبری که بیشتر به اخبار شرکت خودشان محدود می‌شود، دعوت می‌کنند.

فراموش نکنیم که رسانه‌های تخصصی در تلاش هستند تا مشکلات و چالش‌های بخش معدن به گوش مسئولان برسد و در راستای حل آنها قدم برمی‌دارند، اما گاهی چنین اتفاقاتی می‌تواند ناشی از نداشتن نگاه تخصصی باشد که در نهایت به ضرر صنعتی همچون فولاد که صنعتی استراتژیک است، تمام می‌شود.

پیشخوان
Pishkhan.com

نگاه کارشناس

از صادرات سنگ غافل نشویم

بهرام شکوری، رئیس هیات‌مدیره انجمن سنگ ایران معتقد است حوزه سنگ می‌تواند در صادرات و افزایش درآمدهای ارزی نقش‌آفرین باشد. این در صورتی است که با حمایت وزارت صنعت، معدن و تجارت، قابلیت صادرات سالانه ۵ میلیارد دلار سنگ در کشور وجود دارد که خود می‌تواند فرصت خوبی برای حضور در بازارهای بین‌المللی باشد.

وی اظهار کرد: امروز کشور ترکیه توانسته سهم ۲۰ درصدی در بازار سنگ‌های تزئینی در کشور به خود اختصاص دهد و کشور ما نیز از ظرفیت خوبی در این زمینه برخوردار است که باید در راستای بهره‌برداری از این فرصت گام‌های اساسی برداشت.

به‌گفته رئیس انجمن سنگ ایران، اهمیت این موضوع به اندازه‌ای است که انجمن سنگ ایران در جلسه‌ای با رضا محتشمی‌پور، معاون معدنی وزارت صنعت، معدن و تجارت به مطرح شدن این موضوع پرداختند که در صورت حمایت وزارتخانه، قادر هستند تا سالانه ۵ میلیارد دلار در حوزه سنگ‌های تزئینی صادرات و ارزآوری به کشور داشته باشند. هم‌اکنون صادرات سنگ‌های تزئینی در کشور سالانه ۳۰۰ میلیون دلار است.

آن‌طور که در صحبت‌های شکوری بر آن تاکید شد، باید وزارت صمت با نگاهی تخصصی، مسیر صادرات سنگ را تسهیل بخشد تا شاهد ارزآوری بیشتر بخش معدن باشیم. این در حالی است که توسعه صادرات سنگ، می‌تواند به توسعه واحدهای فرآوری کمک کند. توسعه این بخش منجر به افزایش اشتغال خواهد شد؛ ظرفیتی که در حوزه سنگ به‌خوبی وجود دارد.

اما مانع اصلی شاید در این میان و در گام اول قوانین و مقررات و تصمیمات خلق‌الساعه‌ای است که می‌تواند معدنکار را نسبت به آینده این حوزه ناامید کند. این اتفاق در سال‌های اخیر توانست بسیاری از معدنکاران را از فعالیت و سرمایه‌گذاری در بخش معدن منصرف کرده و بر میزان معادن غیرفعال اضافه کند.

در واقع انتظار این است که وزارت صمت به‌ویژه معاونت معدنی آن، به‌دنبال حمایت حداکثری از بخش معدن باشد و به توسعه هرچه بیشتر این حوزه که نقش مهمی در صادرات غیرنفتی دارد، کمک کند.

متاسفانه نبود نگاه حمایتی و تصمیمات کارشناسی در بخش صادرات مواد معدنی و صنایع معدنی از جمله فولاد به‌خوبی قابل‌مشاهده است که توانست آمار صادراتی فولادی‌ها در ۶ ماهه اول را کاهش دهد؛ موضوعی که علاوه بر شرایط بازارهای جهانی، بخشی از دلایل آن به تصمیمات اتخاذشده بازمی‌گشت.

فراموش نکنیم توسعه بخش معدن، ورود ماشین‌آلات و تکنولوژی‌های جدید در بخش اکتشاف، استخراج و فرآوری نیازمند تامین نقدینگی است که بخشی از آن از محل ارز حاصل از صادرات قابل‌انجام خواهد بود؛ اتفاقی که علاوه بر توسعه اقتصاد منجر به توسعه اجتماعی خواهد شد.

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم سمیه غرائی یزدی فرزند غلامرضا برابر وکالتنامه با کد رهگیری mmpQ4yploo31 مورخ ۱۴۰۱/۶/۲۵ سفارت جمهوری اسلامی ایران ـ پاریس از طرف خانم فرزانه فضائلی نژادی فرزند علی با تسلیم دو برگ استشهادیه مصدق‌شده دفترخانه ۱۳۷ تهران اعلام نموده سند مالکیت ششدانگ یک قطعه باغ به مساحت ۵۰۰ مترمربع تحت پلاک ۲۲۷۹ فرعی مفروز و مجزی‌شده از ۳۶۲ قطعه دوم افرازی از ۳۶ اصلی واقع در فشم رودبارقصران بخش یازده تهران ذیل ثبت ۲۲۷۹۵ صفحه ۵۶۹ دفترجلد ۱۰۸ با شماره چاپی ۳۸۲۳۱۹ به نام خانم فرزانه فضائلی نژادی فرزند علی ثبت و صادر و تسلیم .که وکیل مالک تقاضای صدور سند مالکیت المثنی را نموده اند اعلام که سند بعلت نقل و مکان مفقود گردیده است لذا مراتب به استناد ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مذکور باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف مدت ۱۰ روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت نماید بدیهی است پس از انقضای مهلت مزبور و نرسیدن واخواهی نسبت به صدور المثنی سند مالکیت طبق مقررات اقدام خواهدشد (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۱۲) ۲

مهرداد روستایی ـ سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک فشم
۱۳۹۹۴/م الف

فقدان سند مالکیت

خانم سمیه غرائی یزدی فرزند غلامرضا برابر وکالتنامه با کد رهگیری R1VWT2PBWS9P مورخ ۱۴۰۱/۶/۲۴ سفارت جمهوری اسلامی ایران ـ واشنگتن از طرف خانم پانته آ فیوضی یوسفی با تسلیم دو برگ استشهادیه مصدق‌شده دفترخانه ۱۳۷ تهران اعلام سند مالکیت ششدانگ یک قطعه باغ به مساحت ۱۰۰۰ مترمربع تحت پلاک ۳۶۲ باقیمانده قطعه سوم افرازی از ۳۶ اصلی واقع در فشم رودبارقصران بخش یازده تهران ذیل ثبت ۴۹۴۹ صفحه ۱۴۷ دفترجلد ۶ با شماره چاپی ۳۸۲۳۱۸ به نام خانم پان ته آ فیوض یوسفی فرزند یحیی ثبت و صادر و تسلیم که وکیل مالک تقاضای صدور سند مالکیت المثنی را نموده اند اعلام که سند بعلت نقل و مکان مفقود گردیده است لذا مراتب به استناد ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به ملک مذکور باشد از تاریخ نشر این آگهی ظرف مدت ۱۰ روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله تسلیم و رسید دریافت دریافت نمایید و پس از انقضای مهلت مزبور و نرسیدن واخواهی نسبت به صدور سند مالکیت المثنی طبق مقررات اقدام خواهدشد (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۱۶) ۲

مهرداد روستایی ـ سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک فشم
۱۳۹۹۵/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

خانم /اقای میلاد پاکار اصالتا طی وارده شماره ۴۵۰۲۲۴۴۰ مورخ ۱۴۰۱/۶/۲۸ با تسلیم استشهادیه گواهی امضا به شماره ۸۳۳۰۱ دفترخانه ۲۳۱ تهران تقاضای صدور سند مالکیت المثنی نموده و مدعی است سند مالکیت یک قطعه آپارتمان مسکونی به پلاک ثبتی ۱۵۰۶۴۶ فرعی از ۲۳۹۵ اصلی ، مفروز و مجزا شده از ۱۴۶۳۷۶ فرعی از اصلی مذکور ، قطعه ۱۲ در طبقه ۶ و واقع در بخش ۱۰ ناحیه ۰۰ حوزه ثبت ملک رودکی تهران استان تهران به مساحت ۷۰/۷۳ متر مربع واقع در سمت جنوبی طبقه ششم که (۱/۵۱) یک متر و پنجاه و یک دسیمتر مربع آن بالکن است . مشخصات منضمات ملک: پارکینگ قطعه ۴ به مساحت ۱۱ واقع در طبقه ۰ به حدود اربعه: شمالا: خط فرضی به محوطه مشاعی است بطول (۲/۲۰) دو متر و بیست سانتیمتر شرقا: خط فرضی به محوطه مشاعی است بطول (۵/۰۰) پنج متر به پارکینگ مسکونی قطعه ۳ جنوبا: خط فرضی به محوطه مشاعی است بطول (۲/۲۰) دو متر و بیست سانتیمتر غربا: خط فرضی به محوطه مشاعی است بطول (۵/۰۰) پنج متر در مالکیت میلاد / پاکار فرزند عزیزاله شماره شناسنامه ۳۴۹۰۲۲۸۵۲۹ تاریخ تولد ۱۳۷۲/۰۵/۲۹ صادره از بوشهر دارای شماره ملی ۳۴۹۰۲۲۸۵۲۹ با جز سهم ۶ از کل سهم ۶ بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان با شماره مستند مالکیت ۵۶۰۷۵ تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۳۰ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۶۴۲ شهر تهران استان تهران، موضوع سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۲۳۹۰۰۱ سری ج سال ۹۹ با شماره دفتر الکترونیکی ۱۴۰۰۲۰۳۰۱۰۴۵۰۰۹۹۷۹ ثبت گردیده است به علت جابجائی مفقود گردیده لذا مراتب در اجرای تبصره یک ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می گردد تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت به آن و یا وجود سند مالکیت مذبور نزد خود باشد از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت یا سند معامله به این اداره تسلیم نماید تا مورد رسیدگی قرار گیرد بدیهی است چنانچه در مهلت مقرر اعتراضی واصل نگردد المثنی سند مالکیت مرقوم صادر و به متقاضی تسلیم می گردد (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۲۰) ۴

سید هادی جلالی امام ـ سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت رودکی تهران
۱۳۹۹۶/م الف

آگهی فقدان سند مالکیت

ششدانگ یک قطعه آپارتمان واقع طبقه اول بمساحت ۸۴/۲۸ مترمربع قطعه ۲ تفکیکی به پلاک ثبتی ۲۲۰۸۵ فرعی از ۱۳۷ اصلی ، مفروز و مجزا شده از ۷۳۸۵ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۱۲ ناحیه ۰۲ حوزه ثبت ملک خاوران تهران . مشخصات مالکیت: مالکیت علی / امیری فرزند حجت اله شماره شناسنامه بعنوان مالک شش دانگ عرصه و اعیان سند مالکیت اصلی بشماره چاپی ۷۴۰۹۴۴ سری ب سال ۹۷ با شماره دفتر الکترونیکی ۱۳۹۸۲۰۳۰۱۰۵۴۰۲۰۴۰۶ ثبت گردیده است. محدودیت دفتر املاک : رهنی شماره ۲۹۶۶۰ مورخ ۱۳۹۳/۱۲/۲۶ دفترخانه ۹۶۲ تهران که بنفع بانک مسکن به مبلغ ۱/۰۱۳/۹۶۱/۳۱۵ ریال به مدت ۱۴۴ ماه ثبت شده . سپس وحید زرنوشه فراهانی بوکالت شماره ۴۲۵۲۶ مورخ ۱۳۹۸/۴/۱۹ دفتر خانه ۹۶۲ تهران و تفویض وکالت شماره ۴۹۴۷۱ مورخ ۱۴۰۱/۶/۱۷ دفتر خانه ۹۶۲ تهران با ارائه ۲ برگ استشهادیه شماره ۲۸۸۲۵ ـ ۲۸۸۲۴ مورخ ۱۴۰۱/۶/۲۰ دفترخانه ۹۶۲ تهران و گواهی امضاء که بامضاء شهود رسیده است مدعی است که اصل سند مالکیت بعلت اسباب کشی مفقود گردیده و تقاضای صدور سند مالکیت المثنی ملک مذکور را نموده لذا مراتب باستناد ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می‌شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت و یا در اختیار داشتن سند مالکیت نزد خود می باشد ظرف مدت ۱۰ روز از انتشار این آگهی به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت اقدام نماید بدیهی است در این صورت پس از تنظیم صورت مجلس اصل سند مالکیت به ارائه کننده مسترد خواهد شد و پس از انقضاء مدت مذکور و عدم هر گونه اعتراض این منطقه نسبت به صدور المثنی سند مالکیت اقدام خواهد نمود (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۲۲) ۳

گرجی زاده ـ رییس ثبت اسناد و املاک خاوران تهران
۱۳۹۹۷/م الف

یادداشت

چالش‌های اقتصادی، مانع صعود بورس

مجتبی دیبا
کارشناس بازار سرمایه

ایـران در طـول سـال‌های گذشـته بـا چالش‌های متعدد اقتصادی روبه‌رو شده است و همواره شاهد کسری بودجه قابل‌توجهی در کشور بوده‌ایم. البته این چالش در برهه‌هایی به‌ویژه سال‌های اخیر، شدت گرفته است. در چنین شـرایطی، تامین کسری بودجه دولت به‌منزله تحمیل فشـار مضاعـف به صنایع و تولیدکنندگان است. در طول ۲ سال گذشته شـاهد بودیم که دولت برای تامین بخشی از کسـری بودجه خود، اقدام به انتشـار اوراق قرضه کرده است. انتشار گسترده اوراق قرضه در نهایت به‌عنوان رقیبی جدی و سرسـخت برای بورس تهران شـناخته می‌شود، چراکه این اوراق حکم سـرمایه‌گذاری بدون ریسک را دارد. علاوه بر این، بسـیاری از موسسـات مالی از سـوی دولـت ملزم به خریـد اوراق می‌شـوند. همیـن موضوع نیز سـرمایه را از بـورس تهـران می‌رباید. اغلب شـرکت‌های بزرگ بورسی کشور به‌نوعی وابسته به دولت هسـتند؛ بنابراین دولت‌ها در شرایطی که با کمبود منابع مالی روبه‌رو می‌شوند، بخشی از این مشکلات را با تکیه بر توان مجموعه‌های خصولتی برطرف می‌کنند که البته به گسترده شدن رانت در اقتصاد منتهی می‌شود.

به‌عنـوان مثـال در طول سـال‌های اخیر و به‌دنبـال فاصله گرفتن قیمـت خودرو در کارخانه و بازار آزاد، اعتراضات بسیاری شکل گرفت. بـا این وجـود می‌توان اینطـور ادعا کرد که سـود حاصل از فروش خـودرو با ۲ نرخ به شـدت متمایز که در صورت‌های مالی شـرکت‌ها نیز لحاظ نمی‌شود، به‌واسطه‌های وابسـته به دولت می‌رسـد. در واقع دولت با چنین راهکارهایـی، اقدام به تامین راهکاری جایگزین برای کسب درآمد می‌کند.

امید مـی‌رود با توجه بـه تعاملی که میان مدیران اقتصادی کشـور و سـازمان بورس و همچنین هلدینگ‌های بزرگ بورسـی کشور برقرار شـده، نظرات فعالان بازار سـرمایه در جریان تدوین بودجـه موردتوجه قرار گیرد. هرچنـد با توجه به کسـری بودجه دولت که پیش‌تر به آن اشاره شد، نباید به این راهکار، امیـد جدی داشـت. در حالت کلـی انتظار می‌رود سـود حاصل از فعالیت شـرکت‌های بورسی یا میان سـهامداران توزیع شود یا به فعالیت‌های توسـعه‌ای اختصاص یابد، اما در موقعیت توصیف شـده، این سـود به‌واسطه خصولتی بـودن صنایع، در اختیار دولت قرار خواهـد گرفت. در ادامه بایـد تاکید کرد که دولت از سال گذشته تاکنون اقدام به تعریف مالیـات در حوزه‌هـای گوناگـون اقتصادی غیرمتعارف کرده است. در حالت کلی انتظار می‌رود مالیات به سـود حاصل از یک فعالیت اقتصـادی اختصاص یابد، امـا در حال حاضر به‌دلیـل چالش‌های جدی دولـت در تامین بودجه، این مالیات به سـرمایه‌های گوناگون تعلق گرفته اسـت. بدون تردید اجرای چنین سیاست‌هایی درنهایت به ضرر کسب‌وکارهای مختلـف منتهی می‌شـود. رشـد اقتصادی، شـاخصه مهم دیگری در تامین بودجه دولت است. در شرایطی که رشد اقتصادی به‌شدت محدود است، طبعا درآمدهای مالیاتی دولت نیـز از صنایع کاهش خواهـد یافت؛ بنابراین اصلاح سیاسـت‌های اقتصادی کشـور برای ارتقـای درآمدهـای صنایع، ضـروری به‌نظر می‌رسـد. از مجموع موارد یادشـده می‌توان این‌طور برداشـت کرد که جلسـات یادشده بیشتر جنبه فرمالیته یا نمایشی دارند و نباید به اثرگـذاری جدی آنها بـر عملکرد صنایع امید داشـت. توجـه به این نکتـه ضروری به‌نظر می‌رسـد که موضوعاتـی همچون نرخ تسـعیر ارز و قیمت سوخت و خوراک صنایع و پتروشـیمی‌ها نیز کـه عمومـا در جریان تصویـب بودجه مطرح می‌شـوند، اثرگذاری بالایـی در عملکرد بازار سـهام دارند. سـال گذشـته و در جریان تدویـن لایحه بودجه با توجه به اعتراضات صنایع و فعالان بورسـی، مقرر شد سقف قیمتی برای تعیین خوراک و انرژی صنایع تعیین شود. در چنین شرایطی، انتظار مـی‌رود با توجـه به یارانه ارائه‌شـده بـه صنایع، بـه روش دیگری ایـن هزینه در اختیار دولت قرار گیـرد. در این میان، تضاد منافعی میـان تولیدکنندگان و دولت حاصل می‌شود و سـهامداران خرد نیز قربانی چنین سیاسـت‌هایی می‌شـوند. در واقع دسـتی از سـوی دولت، بهـره حاصـل از یارانه‌ها را در صنایع گوناگون، ازآن خود می‌کند.

آغاز معاملات نخستین صندوق سرمایه‌گذاری املاک و مستغلات

مدیریـت عملیات بـازار فرابورس ایران با انتشـار اطلاعیـه‌ای از آغاز معاملات ثانویه نخستین صندوق سرمایه‌گذاری املاک و مستغلات خبر داد. به گزارش پایگاه خبری بازار سرمایه (سنا)، پذیره‌نویسی این صندوق در نماد معاملاتی، ۲۶ مهر انجام شـده بود و معاملات ثانویه آن در بازار ابزارهای نوین مالی فرابورس گشایش یافت.

محدودیت حجمی (حداکثر تعداد اوراق بهادار در هر سفارش) در نماد معاملاتی یادشـده (ارزش مسکن ۱)، به میزان یک میلیون واحد تعیین شـده است. براساس این اطلاعیه، حداقل تعداد واحد قابل خرید در هر سفارش در نماد معاملاتی به تعداد یک واحد است و سفارشات خرید باید در مضربی از یک واحد در سامانه معاملات وارد شود.

بازارگـردان نماد معاملاتی یادشـده، صندوق اختصاصـی بازارگردانی ارزش‌آفرین صندوق بازنشسـتگی کشـوری با پارامترهای درج‌شـده در اطلاعیه اعلام تعهدات بازاگردان در نماد یادشـده درج‌شده در وب‌سایت رسمی شرکت فرابورس ایران است.

مجید عشـقی، رئیس سـازمان بورس و اوراق بهادار درباره نخسـتین صندوق سرمایه‌گذاری املاک و مستغلات گفت: سازمان بورس سیاست خـود را بر معرفی ابزارهای غیرمسـتقیم بنا نهاده و سـعی در تشـویق سـرمایه‌گذاران در استفاده از نهادهای تخصصی دارد. در این راستا، طی یک سـال گذشـته صندوق‌های اهرمی، تضمین اصل سرمایه و مختص اوراق دولتی برای نخسـتین‌بار رونمایی شـدند در ادامه صندوق املاک و مسـتغلات که یـک ابزار کاربردی بوده به‌واسـطه همـکاری صندوق بازنشستگی، طراحی شده است.

حوزه مسـکن از جمله مواردی است که باوجود بزرگی و گسترگی در بازار سـرمایه مغفول مانده و تنها پذیرش ۴۴ نماد سـاختمانی و سـهام تعدادی سـازنده مصالح که در بازار سـهام داریم، دیگر هیچ نقطه تلاقی در این بازار گسترده و بزرگ وجود ندارد، اما به‌واسطه این صندوق امکان حضور سرمایه‌گذاران با هر مبلغ ناچیزی ممکن می‌شود.

بررسی محرک‌های رشد تالار شیشه‌ای

صعود بورس تا کجا ادامه دارد؟

مرضیه احقاقی
editor@smtnews.ir

هفته گذشته شـاخص بورس توانسـت محدوده‌های حمایتی از دست داده را پـس بگیرد و در کانـال یک میلیون و ۴۰۰ هـزار واحدی تثبیت شـود. همزمان با روند صعودی قابل‌توجه بورس تهران شاهد ورود حجم قابل‌توجه پول به بازار بودیم. با ورود سرمایه از سوی سهامداران حقیقی، روند سبزپوشی بازار تشدید شد. افزایش نرخ دلار، بسته جامع حمایتی مطرح‌شده از سوی سازمان بورس و همچنین قطع امید از نتایج مذاکرات برجام در میان‌مدت، مهم‌ترین عوامل موثر بررشد شاخص بورس به‌شمار می‌رونـد. دورنمای قیمـت دلار در آینـده و همچنین شـرایط تنظیم و تدوین لایحه بودجه در هفته‌های آینده از مهم‌ترین شاخص‌های اثرگذار بر عملکرد بازار سـرمایه در هفته‌های آینده هستند. با وجود روند رو به رشـد بورس در روزهای گذشـته، همچنان تردیدها نسبت به تداوم این سبزپوشی وجود دارد که فعالان بازار را نگران می‌کند.

عکس: آیدا فریدی

دورنمای قیمت دلار و همچنین شرایط تنظیم و تدوین لایحه بودجه در هفته‌هـای آینده، از مهم‌ترین شـاخص‌های اثرگـذار بر عملکرد بازار سرمایه خواهند بود

دلار، سیگنال‌ساز اصلی

مهدی سماواتی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: در روزهای اخیر شـاهد معکوس شـدن روند حرکتی شـاخص بورس بودیـم به نحوی کـه تابلو بـورس پس از روزهـا قرمزپوشـی، به رنگ سـبز درآمده اسـت. همزمان محدوده‌هـای قیمتی از دسـت رفته نیز به سـرعت باز می‌گردانـد. وی افزود: قیمت دلار در بازار آزاد ظرف روزهای گذشـته شتاب قابل‌توجهـی به خود گرفتـه و در کانال ۳۵ و ۳۶ هزار تومانی نوسان می‌کند. در همین حال بسیاری از فعالان بازار نیز آینده این بازار را مثبت و رو به رشد پیش‌بینی می‌کنند. سـماواتی روند رو به رشد قیمت دلار در بازار آزاد را مهم‌ترین عامل صعود شاخص بورس در روزهای گذشته دانسـت. امید به تداوم قیمت ارز، دلایلی است که مسیر رشد شاخص کل بورس را تسهیل می‌کند.

سـماواتی گفت: در روزهای گذشـته و به‌دنبال رشد شـاخص بورس، شـاهد ورود سـرمایه حتی از سـوی سهامداران حقیقی به بورس تهران بوده‌ایم، در واقع باید اعتراف کرد که این بازار از مدت‌ها پیش منتظر فرصتی برای صعود بوده اسـت. این کارشناس بازار در پاسخ به سوالی مبنی بر آنکه چه میزان از صعود بورس واقعی و منطقی بوده و چه میزان از آن تحت‌تاثیر سیاست‌های حمایت‌گرانه از بازار اسـت، افزود: صعود کنونی که در بورس تهران شـاهد آن هسـتیم، غیرمنطقی نیسـت. درواقـع همچنـان اغلب سـهم‌هایی که در ایـن بازار خریدوفروش می‌شـود، ارزندگی کافـی را دارند. با این وجود، فاز ترسی که در ماه‌های اخیر شاهد آن بوده‌ایم، هنوز به‌طور کامل تخلیه نشـده اسـت. به بیانی دیگر، هنوز ریشـه‌های بی‌اعتمادی در بورس تهران به چشم می‌خـورد. با این وجود، چنانچـه اصلاحی در موقعیت شـاخص بورس تهران، ایجاد شـود، انتظار می‌رود این اصـلاح کوتاه‌مدت باشـد. وی در ادامه تاکیـد کرد: با وجود ارزندگی سـهام شـرکت‌های بورسـی، خرید در قیمت کنونی، آن‌قدرها هم توصیه نمی‌شـود. به اعتقاد من بازار بـورس تهران تا دی‌ماه ،فرآیند سینوسـی را پشت‌سر می‌گذارند. البته برآیند کلی شاخص صعودی خواهد بود. با این وجود می‌توان از زمان اصلاح شاخص به‌عنوان فرصتی برای خرید اسـتفاده کرد. سـماواتی در پاسـخ به سـوالی مبنی بر ارزیابی و اثرگذاری بسته جامع ۱۰بندی سـازمان بـورس و اوراق بهادار و تاثیر آن بر میزان سـودآوری شـاخص گفت: سازمان بورس وظیفـه رگولاتوری بازار را بر عهـده دارد و نباید از آن انتظار حمایت‌های غیرمنتظره را داشت. با این وجود، با نگاه کلی به عملکرد سـازمان بورس در سال‌های اخیر، می‌تـوان این‌طور ادعا کرد که این سـازمان در اجرای وظایف خود، به‌درسـتی عمل نکرده اسـت. وی افزود: سایر اقدامات حمایتگرانه سازمان نتیجه‌بخش نبوده‌اند و حتی عزم راسخ برای اجرا و تداوم آنها وجود نداشته؛ بنابرایـن نباید به اثرگذاری این بسـته جدید نیز امید داشـت. در واقع نباید بازگشـت بورس به مسیر صعود را بـه اقدامات سـازمان بـورس و اوراق بهادار کشـور، منوط دانسـت. سماواتی گفت: با وجود روند رو به رشد شـاخص در روزهای گذشـته نباید به تداوم همیشگی این مسـیر امید داشـت. بازار پویا نسبت به متغیرهای اقتصادی واکنش نشـان می‌دهد. بدون تردید در آینده شـاهد اصلاح قیمت ارز برای یک دوره زمانی خواهیم بود، در چنین شـرایطی احتمال مـی‌رود بورس تهران نیز همسـوی دلار واکنش نشان دهد و در مسیر نزولی گام بـردارد. علاوه بر این، همواره ابهاماتی پیش می‌آید که سمت‌وسـوی واقعی بازارها را مشخص می‌کند. این کارشـناس بورس با اشـاره به نزدیک شـدن به فصل تدوین و تصویب بودجه ۱۴۰۲ گفت: همین موضوع نیز اثرگـذاری بالایی بر عملکرد بورس تهران دارد. در واقع تا زمانی که شـاخصه‌های مهم اقتصادی این سند مالی تنظیم و تصویب نشود، شاهد بروز نوساناتی در عملکرد بازار سـرمایه خواهیم بود. سـماواتی افزود: بسیاری از صنایع بزرگ بورسـی کشور وابسـته به دولت هستند؛ بنابرایـن بودجـه اثرگذاری بالایـی در عملکرد صنایع بورسـی دارد بر همین اسـاس نیز به سـرمایه‌گذاران پیشنهاد می‌شود در خرید سـهام عجله نکنند، چراکه بازار فرصت ورود مجدد به آنها را خواهد داد.

وی گفت: با توجه به شرایط اقتصـادی کشـور و کسـری بودجـه قابل‌توجهـی کـه در سـال‌های گذشته شاهد آن بوده‌ایم، نباید به اثرگذاری مثبت بودجه بر عملکرد بورس تهران امید داشت؛ یعنی سیاسـت‌گذاران حتی اگر هم بخواهند باز نمی‌توانند با توجه به مشکلاتی که پیش‌رو دارند، از عملکرد این بازار حمایت کنند؛ بنابراین در این بازه زمانی میزان آسـیب بودجه برای بورس مشخص می‌شود. این کارشناس بازار سـرمایه در ادامه قیمت نفت، انرژی، بهای گاز به‌عنوان خوراک پتروشـیمی و همچنین سوخت صنایع، حقوق دولتـی معادن، نـرخ ارز و... را مهم‌تریـن فاکتورهایی دانست که در جریان تصویب بودجه مشخص می‌شوند و بر عملکرد صنایع کشـور و به‌دنبال آن بازار سـرمایه اثرگذار خواهند بود. در همین حال پیش‌بینی می‌شود با توجه به شرایط اقتصادی کشور، فرآیند قیمت‌گذاری دسـتوری در جریان بودجه‌نویسـی برای سـال آینده شـدت بگیـرد و همیـن موضوع بـر عملکـرد صنایع تاثیرگذار خواهد بود؛ بنابراین برای پیش‌بینی عملکرد بازار در میان‌مدت باید منتظر روشن و شفاف شدن این آمار و اطلاعات باشیم.

> روند رو به رشد قیمت دلار در بازار آزاد، مهم‌ترین عامل صعود شاخص بورس در روزهای گذشته است

دلایل صعود کدامند؟

شـهیر محمدنیا، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با صمت اظهار کرد: چند عامل را می‌توان برای توجیه روند رو به رشد بازار سهام مطرح کرد. در درجه نخست آنکه ارزش اغلب سـهم‌ها در ماه‌های گذشـته کاهش یافتـه و این در حالی اسـت که این سـهم‌ها به لحاظ بنیادی بسـیار ارزنده هسـتند. در همین حال، تمامی اندیکاتورهای تکنیکالی حکایت از منطقه اشباع فروش را دارند. درنتیجه رشد از ناحیه اشباع فروش آغاز شده که پدیده عجیب و دور از ذهنی نیسـت. کما اینکه اگر به چرخه احساسـی معامله نیز نگاه کنیم، همواره بازار از اوج ناامیـدی و افسـردگی روند مثبـت خود را آغاز خواهد کرد.

وی افزود: محرک بعدی برای روند رو به رشد شاخص سـهام را می‌توان نرخ دلار عنوان کـرد. روند صعودی بهای دلار از چند جهت بر عملکرد بورس تهران اثرگذار اسـت. در درجه نخست آنکه بسیاری از صنایع کوچک صادرات‌محور در چنین شرایطی می‌توانند ارز حاصل از صادرات خود را در بازار توافقی و با قیمت بالاتر از دلار نیمایـی یعنی حدود ۳۴ هزار تومـان تبدیل کنند. در واقع روند رو به رشد قیمت دلار در بازار آزاد به افزایش بهای دلار توافقی منجر شده است.

این فعال بازار سـرمایه گفت: روند رو به رشد قیمت دلار ایـن پیام را برای بازار داشـت که توافق برجام در کوتاه‌مدت احیا نمی‌شـود. همان‌طور کـه بارها تاکید شـده، ثبـات مهم‌ترین فاکتـور و شـاخصه اثرگذار بر عملکرد بورس تهران اسـت، اما در شـرایطی که ترس و تردید بـر بازار سـایه انداخته، معامله‌گـر نمی‌تواند تصمیم بگیرد. در حال حاضر با ناامید شـدن صاحبان سرمایه از بروز توافق در کوتاه‌مدت، بسیاری از صاحبان سرمایه اقدام به تصمیم‌گیری و سرمایه‌گذاری در بورس کرده‌اند.

محمدنیا گفت: البته هنوز هم رونق بورس به‌گونه‌ای نیسـت که شـاهد ورود پول از بازارهای موازی به بازار سـرمایه کشـور باشـیم، اما پول‌های پارک‌شده که در تردید به سـر می‌بردند، وارد بازار شـدند و این رشـد چشمگیر را برای بازار رقم زدند.

این کارشـناس بورس گفت: روند رو به رشـد بهای کامودیتی‌ها در بازار جهانی، محرک دیگری برای صعود شـاخص بورس ظرف روزهای گذشته بوده است. توجه به ایـن نکته ضروری به‌نظر می‌رسـد که اغلب صنایع بزرگ بورسـی کشور، صادرات‌محور هسـتند؛ بنابراین رشـد جهانی قیمت کامودیتی‌ها اثر مسـتقیمی روی سـودآوری این شـرکت‌ها دارد. وی افزود: در روزهای گذشـته هم‌پای رشد قیمت دلار در بازار آزاد، نرخ دلار نیمایی به ۲۸ هزار تومان رسـید، بنابراین اقبال به بازار روی آورد که به سایر صنایع سرایت کرد.

این کارشناس بازار سرمایه گفت: اعلام بسته حمایتی از سوی سازمان بورس نیز محرک روند رو به رشد بازار سرمایه بوده اسـت. در این بسته جامع، پرتفوهای زیر ۱۰۰ میلیون نیز بیمه شـدند و درنتیجه نقدینگی لازم به بازار تزریق شد. در واقع این سیاست به لحاظ روانی تریگر مثبتی برای سـهامداران بـود و آنها را به خرید ترغیب کـرد. وی افزود: نگاه مثبت مسـئولان به بازار سـهام سـیگنال مثبتی را از نظر روانی به بازار تزریق می‌کند. به‌ویژه آنکه شـاهد تزریق نقدینگی نیز به بازار بوده‌ایم.

صعود کوتاه‌مدت یا بلندمدت؟

این کارشناس بازار سرمایه در ارزیابی ادامه‌دار شدن این روند صعودی گفت: رشـد حاکم بر بازار سرمایه در حال حاضر هیجانی اسـت. در واقع حس جاماندگی در میان بسـیاری از معامله‌گران دیده می‌شود. در چنین شـرایطی، شـاهد نوسـان قابل‌توجه در فرآیند معامله سـهم‌ها در بورس هستیم و بسـیاری از سهم‌ها از کف مجاز تا حداکثر مجاز در طول یک روز معامله شـدند؛ بنابراین با توجه به رشـدی که بیشـتر سهم‌های بازار تجربـه کرده‌انـد، عـده‌ای از صاحبان سـهام در هفته پیش‌رو به‌دنبال سـیو سـود خواهند بـود. این موضوع عملا نوسـانات منفی را در بازار ایجاد خواهد کرد. البته این بازار در میان‌مدت همچنان ارزنده خواهد بود. وی افزود: چنانچه ارزش معاملات خرد سهام در هفته آینده هم بالای ۴ تا ۵ هزار میلیارد تومان باقی بماند، می‌توان بـه تداوم روند صعودی بازار امیدوارتر بود. محمدنیا در پایان با اشـاره به نزدیک شدن به زمان بررسی بودجه سـال آینده گفت: در طول سـال‌های گذشته، کسری بودجـه یکی اصلی‌ترین چالش‌های بازار سـرمایه بوده است. بودجه از بسیاری از جهات از تعیین نرخ خوراک و نرخ بهره مالکانه گرفته تا افزایش دسـتمزد می‌تواند روی عملکرد صنایع بزرگ و کوچک تاثیرگذار باشـد؛ بنابراین باید منتظر تدوین و ارسـال این بودجه و شرح اثرگذاری آن روی عملکرد صنایع باشیم.

وی گفت: البته سـال‌های گذشته شـاهد بودیم که در برخـی موارد لایحه پیشـنهادی از سـوی دولت با آنچه نهایتا در مجلس تصویب شـد تفاوت‌های زیادی داشـت. یعنی اعتراضات صنفی بـه برخی موارد لایحه توانسـت اثرگذار باشد و زمینه اصلاح این سند مالی را فراهم کند. امسـال هم انتظار می‌رود که پس از ارائـه لایحه بودجه به مجلس، صنایـع مختلف از حقوق خـود دفاع کنند. این کارشـناس بازار در پایان و ارزیابـی عملکرد بـورس تهران گفت: بـورس تهران در طول هفته‌های اخیر رشـد چشمگیری داشت. این شـاخص افتی را که در طـول ۳۰ روز تجربه کرده بود را طی ۱۰ کندل جبران کرد. اما همچنان بسـیاری از سـهم‌ها در حباب منفی به سـر می‌برند و در کل بازار در نقطه ارزنده‌ایی قرار دارد و نسـبت به سایر بازارهای موازی هم ارزنده هسـت؛ بنابراین انتظار داریم که این رشـد ادامه‌دار باشـد. البته به لحـاظ تکنیکالی انتظار استراحت را در همین محدوده یک میلیون و ۴۰۰ هزار واحدی داریم. اما پس‌ازآن می‌توان شاخص یک میلیون و ۶۰۰ هزار واحدی را پیش‌بینی کرد.

پیشخوان
Pishkhan.com

سخن پایانی

بورس تهران در روزهای گذشته توانسته عملکرد درخشـانی را از خـود بـه نمایـش بگـذارد. با این وجود، روند رو به رشـد شـاخص بورس در روزهای موردبحث، ترس از سـقوط مجـدد را هم در میان فعالان بازار زنده کرده است. در واقع آینده این بازار و پیش‌بینی عملکرد آن در ماه‌های آینده، همچنان مهم‌ترین سـوال و ابهامی اسـت که بر روند فعالیت این بازار سایه انداخته است.

نقش‌آفرینی ۴۶۶ دانش‌بنیان در بومی‌سازی دارو

دارو و درمان از جمله حوزه‌های فناورانه‌ای هستند که بومی‌سازی بازار و کاهش وابستگی به بازار جهانی را می‌طلبد. عرصه‌ای راهبردی و حیاتی که با جان و سلامت جامعه ارتباط دارد و در بزنگاه‌های تاریخی به‌عنوان ابزاری مهم در تامین امنیت روانی و سلامتی جامعه عمل کرده است. کارشناسان معتقدند که بومی‌سازی محصولات دارویی و درمانی نقشی موثر در بی‌اثر کردن تحریم‌ها دارد. حمایت از تولید داخلی این محصولات؛ ایران را به کشوری خودکفا در تامین نیازها بدل خواهد کرد. به‌گزارش معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، اهمیت بسیار بالای حوزه پزشکی و سلامت بر هیچ‌کس پوشیده نیست. پیشرفت در حوزه پزشکی علاوه بر بحث جلوگیری از خروج ارز از کشور، می‌تواند مراکز درمانی کشور را به یک مجموعه ارزآور با ظرفیت بسیار بالا بدل کند. جز روابط نزدیک میان پیشرفت‌های پزشکی و رشد فناوری، سرمایه‌گذاری و حمایت از فعالان این حوزه می‌تواند در قالب خدمت به هموطنان نیز نمود داشته باشد. در همین راستا ، تلاش شرکت‌های دانش‌بنیان، فناوران و سرآمدان علمی کشور، منجر به این شده که امروزه ۹۷ درصد داروهای موردنیاز مردم در کشور تولید شود و تنها ۳ درصد این محصولات وارداتی باشد؛ داروهایی که با توان تخصصی و دانشی به تولید رسیده و در اختیار بیماران و نظام بهداشت و درمان قرار گرفته است. در حال حاضر ۴۶۶ شرکت دانش‌بنیان برای توسعه و تولید داخلی دارو و فرآورده‌های پیشرفته حوزه تشخیص و درمان تلاش می‌کنند. این شرکت‌ها با حمایت معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان توانسته‌اند بازار داروی کشور را به‌سمت خوداتکایی و کاهش وابستگی‌های شدید به بازار جهانی سوق دهند.

دانش‌بنیان‌ها توان کاهش تلفات جاده‌ای را دارند

هوش مصنوعی، سپر بلای انسان در جاده

مهتاب دمیرچی
editor@smtnews.ir

کارشناسان معتقدند راه، انسان و وسیله نقلیه مهم‌ترین اضلاع در بحث تصادفات هستند. گفتنی است، سالانه درصد قابل‌توجهی از تولید ناخالص ملی کشور از راه همین تصادفات از بین می‌رود و به‌طورمتوسط هر فردی که در تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهد، بالغ بر ۵ میلیارد تومان به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم به کشور خسارت وارد می‌کند. گفتنی است، این هزینه برای افرادی که در اثر تصادفات مجروح می‌شوند، بیشتر خواهد بود. وقتی انسانی متولد می‌شود، کشور برای اینکه این فرد به عضو فعال جامعه تبدیل شود، هزینه‌های زیادی را متحمل شده و سرمایه‌گذاری‌هایی کرده است؛ حال اگر فرد در اثر تصادفات رانندگی فوت کند یا دچار جراحاتی شود، به‌طورطبیعی هزینه چند برابری نیز به کشور تحمیل می‌شود. صمت در این گزارش به‌مناسبت روز جهانی یادبود تلفات جاده‌ای به بررسی تعامل و همکاری دانش‌بنیان‌ها در کاهش تلفات جاده‌ای پرداخت.

تحمیل هزینه‌های چند برابری در جریان تلفات جاده‌ای

بنا به اعلام معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، وقوع سالانه ۱۷هزار تصادف در جاده‌های کشور و خسارت‌های مالی و جانی ناشی از آن، هزینه‌های زیادی بر دوش دولت و جامعه تحمیل می‌کند. کاهش این هزینه و تلفات جانی در تصادفات از جمله دغدغه‌هایی است که می‌توان با کمک فناوری به آن پاسخ و میزان این خسارت‌ها را کاهش داد. افزایش ایمنی و کیفیت خودروها، افزایش کیفیت جاده و پایش وضعیت سلامت و خواب‌آلودگی رانندگان و استفاده از حمل‌ونقل هوشمند راهکارهایی برای کاهش تلفات جاده‌ای در هر ۳فاز پیش از تصادف، در هنگام تصادف و پس از وقوع تصادف است، اما نکته مهم در همه این راهکارها این است که همه مسیرها و روش‌ها به استفاده از فناوری منتهی می‌شود؛ فناوری‌های کاربردی که می‌توانند با ارتقای کیفیت خودروها و هوشمندسازی آنها از بروز تصادفات خسارت‌بار جلوگیری کنند. کارشناسان معتقدند برای کاهش تصادفات رانندگی علاوه بر افزایش ایمنی خودرو و به‌استاندارد رساندن جاده‌ها، بی‌شک هوش مصنوعی و فناوری‌های مدرن امروزی می‌توانند تاثیر خطای انسانی را در تلفات جاده‌ای کاهش دهند. از آنجایی که هوش مصنوعی تا خودروهای خودران هم پیش رفته و دستاوردهای جهانی محصولات های‌تک را به بازار آورده است، شاید بتوان برای کاهش تاثیر انسان در تصادفات رانندگی تا حد زیادی به هوش مصنوعی و چیپ‌های هوشمند کار گذاشته‌شده اعتماد کرد. شاید روزی فرابرسد که این دستاوردها که امروز به‌عنوان آپشن‌های خودروها محسوب می‌شوند، روزی به‌عنوان یک خدمت ضروری در خودروها و بخش‌های مختلف فرآیند رانندگی کار گذاشته شوند.

کاهش تلفات با بکارگیری فناوری

تصادفات رانندگی، آب و هوای نامساعد و شرایط اضطراری تاثیرات قابل‌توجهی بر عملکرد رانندگان دارد و در نهایت میزان تراکم تصادفات را افزایش می‌دهد. داده‌های به‌دست‌آمده از خودروهای متصل به پیش‌بینی تصادفات رانندگی و کاهش تلفات ناشی از آن کمک شایانی می‌کند. اجرا کردن محدودیت‌های متفاوت سرعت و ارسال هشدار به رانندگان می‌تواند میزان شرایط خطرناک را کاهش دهد و مانع بروز تصادفات شود. شرکت Waycare بستری متمرکز برای استفاده از داده‌های ترافیکی زمان واقعی در شرایط اضطراری ارائه کرده که شناسایی تصادفات و زمان واکنش را بهبود می‌بخشد. عادل برکم، مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان در زمینه هوشمندسازی ترافیک شهری که برآمده از دانشگاه شریف است، در گفت‌وگو با صمت گفت: رفع معضلات شهری و بسترسازی برای توسعه ترافیک هوشمند، جزو اهدافی است که همواره به‌دنبال تحقق آن بودیم. بر همین مبنا توانستیم خدمات گوناگونی در این زمینه ارائه کنیم. در واقع دوربین‌های نظارتی متعدد ترافیک شهری با اتصال به سامانه‌های هوشمند، خدمات متنوعی در بحث ترافیک هوشمند ارائه می‌دهد؛ اعم از سامانه ترافیک هوشمند که شامل سامانه‌های ثبت تخلف و کنترل ترافیک و مدیریت آن است. با بهره‌گیری از سیستم‌های هوشمند می‌توانیم به‌صورت آنلاین و شبانه‌روزی و در لحظه، تمامی رخدادها و رویدادهای ترافیکی را تشخیص دهیم و محاسبه کنیم.

وی افزود: به‌عبارت دقیق‌تر، می‌توان با سامانه‌های موجود به مدیریت و ارزیابی یکپارچه رویدادهای ترافیکی بپردازیم؛ رخدادهای ترافیکی نظیر تصادف، آتش‌سوزی، افتادن شیء ثابت در خیابان، وجود خودروهای ایستا یا خودروهای کند و حرکت در خلاف جهت. حال هوشمندسازی با استفاده از دوربین‌های ترافیک، این امکان را می‌دهد که برای هر رخداد یا واقعه ترافیکی، زودتر از شرایط فعلی و به‌صورت مستقیم به مراکز امدادی متصل شویم. برای مثال، اگر آتش‌سوزی در ناحیه دید دوربین رخ دهد، هشدار آنلاین به مراکز مربوطه داده می‌شود تا رسیدگی با سرعت بیشتری اتفاق بیفتد.

▣ شهرداری‌ها جزیره‌ای عمل می‌کنند

برکم شهر هوشمند را شهری دانست که ارکان آن هوشمندانه مدیریت شود. وی در تشریح این فرآیند گفت: شهر هوشمند تاثیر جدی بر کیفیت زندگی شهروندان می‌گذارد و عمر زیادی از روش‌های سنتی باقی نمانده است. در واقع، شهر هوشمند با خلاقیت و ابزارهای نوآورانه چالش‌ها را به‌صورت نظام‌مند مرتفع می‌کند. به‌اعتقاد من، چالش‌های شهری نباید شهر را به بن‌بست بکشانند و یک تهدید به‌حساب بیایند. فناوری‌های زیادی از جمله مبتنی بر الکترونیک، هوش مصنوعی، داده‌کاوی، اینترنت اشیا و پردازش تصویر و حتی بلاک‌چین می‌تواند در بهبود و کاهش تلفات جاده‌ای کمک شایانی کند. امروزه عموم مردم از ابتدای روز تا پایان آن، با خدمات شهری سر و کار دارند و هیچ‌گاه این رابطه قطع نمی‌شود، چرا که همیشه در تعامل با شهر قرار دارند. حال اگر این خدمات بهینه باشد، منجر به تعامل مثبت و سازنده با شهر می‌شود و کیفیت زندگی شهروندان بالاتر می‌رود.

وی درباره دست‌اندازهای موجود در توسعه شهر هوشمند گفت: ۲ عامل موجب شکاف عمیق میان فناوری و خدمات شهری می‌شود. ابتدا باید به ترس سیاست‌گذاران از راه‌اندازی ساختارهای فناورانه اشاره کرد که در بیشتر شهرهای دنیا چنین روندی وجود دارد و دوم اینکه سیستم مدیریت یکپارچه در شهر و شهرداری‌ها وجود ندارد، چرا که بیشترشان جزیره‌ای عمل می‌کنند و رویکرد خلاقانه در رفع مشکلات را در پیش نمی‌گیرند.

اگر شهرداری‌ها اختیار عمل بیشتری داشتند، می‌توانستیم شاهد ایجاد شهرهای هوشمند به‌معنای واقعی باشیم. اگر می‌خواهیم شهر هوشمند را در کشور ایجاد کنیم، باید آخرین نسل فناوری‌ها در حوزه بهره‌برداری از امکانات شهری فراهم شود.

▣ گریزی از آینده نیست

این فعال در اکوسیستم دانش‌بنیان گفت: از آنجایی که رفتن به آینده تصمیم ما نیست و اجبار ما است؛ بر همین اساس، ۲ مسیر پیش‌روی خود داریم؛ یک راه این است که تنها آینده را تجربه کنیم و راه دیگر مدیریت آینده است. اگر بخواهیم با داده‌کاوی تنها به تجربه آینده بپردازیم، می‌توانیم با کمک آن و دیگر ابزارهای فناورانه آن را پیش‌بینی و مدیریت کنیم. با دوربین‌های موجود در سطح شهر و سنسورها، توانایی تشخیص صدا و آلودگی هوا هم پیدا خواهیم کرد. در واقع، داده‌های بیشتری از ترافیک شهری را می‌توانیم برای کنترل آن دریافت کنیم. می‌توانیم داده‌ها را با سنسورها جمع‌آوری کنیم و داده‌کاوی را انجام و رفتارهای ترافیکی را تشخیص دهیم.

> هوشمندسازی با استفاده از دوربین‌های ترافیک این امکان را می‌دهد که برای هر رخداد یا واقعه ترافیکی، زودتر از شرایط فعلی و به‌صورت مستقیم به مراکز امدادی متصل شویم

وقتی توانمند شدید، دست‌تان را می‌گیریم

بسیاری از فعالان در عرصه دانش‌بنیان‌ها معتقدند افزایش ایمنی خودروها وابستگی شدیدی به همکاری شرکت‌ها با خودروسازان بزرگ دارد. محمدرضا منزوی، رئیس یک شرکت دانش‌بنیان و فعال در زمینه خودرو در گفت‌وگو با صمت درباره معضلات همکاری شرکت‌های خودروسازی بزرگ با دانش‌بنیان‌ها گفت: وجود سیستم مافیایی از یک‌سو و برتری نفع شخصی بر منافع سازمانی از سوی دیگر باعث شده است، بیشتر شرکت‌های دانش‌بنیان فعال، نقش جدی در بخش‌های مختلف تولید و ساخت خودرو در کشور نداشته باشند. در این راستا، معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری هم تاکنون حمایت درخوری از دانش‌بنیان‌ها نکرده است؛ چندی پیش رایزنی‌هایی در راستای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان با این مجموعه شد، اما بازخورد دریافت‌شده حاکی از آن بود که دانش‌بنیان‌ها حمایت نمی‌شوند؛ در واقع پاسخ معاونت این بود که شما بروید و فعالیت کنید، وقتی به تولید رسیدید، از شما حمایت می‌شود، در حالی که بیشتر شرکت‌های بزرگ خودروسازی برای تولید، اجازه فعالیت به شرکت‌های دانش‌بنیان را نمی‌دهند. در حقیقت، معاونت علمی در زمینه آشکارسازی فعالیت دانش‌بنیان‌ها می‌تواند نقش جدی داشته باشد. مهم‌ترین روندی که در این رویداد خوب است، ایجاد شود، ارائه معرفینامه‌هایی به شرکت‌های دانش‌بنیان به‌عنوان تاییدیه محصولات برای اطمینان خودروسازان است. وی افزود: جز بحث حمایت‌ها، شرکت‌های دانش‌بنیان برای توسعه تولیدات‌شان در بازار، نیازمند تبلیغات گسترده هم هستند تا روند بازاریابی با استاندارد طی شود. در نتیجه، ارائه ضمانتنامه‌های تاییدی از سوی معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری یا صندوق نوآوری و شکوفایی می‌تواند برای همکاری با شرکت‌های بزرگی چون ایران‌خودرو یا سایپا بسیار کارساز و پرثمر باشد تا آنکه شرکت بخواهد به‌صورت مستقل در بازار به فعالیت بپردازد. منزوی ادامه داد: از آنجایی که شرکت‌های بزرگ خودروسازی نظیر ایران‌خودرو و سایپا، توانایی پرداخت هزینه‌های انجام تست‌های بین‌المللی را دارند و از طرفی هم، برگشت هزینه برای آنها به‌راحتی انجام می‌گیرد، بنابراین راهی جز این نمی‌ماند که شرکت‌های دانش‌بنیان برای دریافت استانداردهای جهانی با این شرکت‌ها همکاری کنند.

دانش‌بنیان‌هایی هم که می‌خواهند به‌صورت مستقل فعالیت کنند، باید به‌صورت شخصی هزینه استانداردها را بدهند، حالا اگر این اتفاق هم بیفتد، چون شناخته‌شده نیستند، در بازار به مشکل برمی‌خورند.

▣ آفتی به نام کارشناسان زیرمیزی بگیر

وی افزود: همان‌گونه که پیش‌تر هم اشاره شد، اینکه همکاری با شرکت‌های بزرگ خودروسازی در اکوسیستم دانش‌بنیان‌ها رخ نمی‌دهد، به مسئله همکاری سازمانی و نفع شخصی برمی‌گردد. بیشتر کارشناسان در شرکت‌های بزرگ خودروسازی، به‌شکل معمول نفع شخصی خود را در نظر می‌گیرند و نظر شخصی می‌دهند، تا اینکه بخواهند در قالب یک سیستم و نظام‌مند عمل کنند.

کارشناسی در شرکت‌های خودروسازی بزرگ به‌گونه‌ای است که همواره راه را برای ورود شرکت‌های دانش‌بنیان بسته و ارائه تاییدیه‌ها بستگی به میزان زیرمیزی‌هایی دارد که صاحبان شرکت‌های دانش‌بنیان به کارشناسان مربوطه می‌دهند.

در واقع، منافع شخصی به منافع سازمانی ارجحیت دارند و کارشناسان، دل‌شان به حال منافع سازمان نمی‌سوزد.

گفتنی است، به‌قدری در مسیر ساخت قطعه از سوی دانش‌بنیان‌ها سنگ‌اندازی وجود دارد که اجازه فعالیت داده نمی‌شود و همین امر موجب شده، دانش‌بنیان‌ها انگیزه کافی برای ادامه فعالیت نداشته باشند.

سخن پایانی

باتوجه به اینکه، کاهش تلفات جاده‌ای به ایمنی خودروها برمی‌گردد. در حال حاضر ارتقای خودروها به‌لحاظ کیفیت ایمنی، توانی است که از دل دانش‌بنیان‌ها برمی‌آید، اما به‌طورمعمول فعالان در این عرصه برای توسعه کسب‌وکار خود توان مالی بالایی ندارند. از طرفی هم، انجام شرط درج‌شده برای همکاری با خودروسازان بزرگ، رساندن محصول به بازار است؛ این امر به این معنا است که آنقدر از توان مالی برخوردار باشند که بتوانند محصول خود را به تولید انبوه و بازار برسانند، اما پیش از آنکه یک محصول به بازار برسد، باید مورد تست و ارزیابی قرار بگیرد. در عمل، رساندن به مرحله تست و آزمایش استانداردهای جهانی یک قطعه برای شرکت‌های دانش‌بنیان مقدور نیست، چرا که قطعاتی که قرار است، ساخته شوند، به‌ویژه قطعات ایمنی، به‌طورحتم باید از سوی استانداردهای بین‌المللی موردتایید قرار بگیرند که این روند هزینه زیادی را می‌طلبد و فقط از توان شرکت‌های بزرگ خودروسازی در کشور بر می‌آید، نه شرکت‌های کوچک دانش‌بنیان. بنابراین، راه دانش‌بنیان شدن و توسعه شرکت‌ها در جریان همکاری با خودروسازان اتفاق می‌افتد؛ در اصل دانش‌بنیان‌هایی که در حوزه خودرو فعالیت می‌کنند، چاره‌ای جز همکاری با شرکت‌های بزرگ خودروسازی ندارند.

یادداشت

در فناوری‌های خودرویی عقب ماندیم

ابوالفضل خلخالی
کارشناس خودرو

در مقیاس کلی باید به این نکته اشاره کنیم که خودرو محصولی است که از فناوری‌های متعددی ساخته می‌شود و از آنجایی که یکی از وظایف شرکت‌های دانش‌بنیان در کشور ما توسعه فناوری‌های نو است، انتظار می‌رود در زمینه توسعه فناوری‌های مربوط به ساخت خودرو، گام‌های ویژه‌ای بردارند. باتوجه به اینکه، خودروهای امروزی در دنیا از فناوری‌های بسیار پیشرفته برخوردار هستند، خودروهای تولیدشده در کشور ما از این نظر جا مانده‌اند. به‌عبارت دیگر، بیشتر شرکت‌های خودروسازی دنیا اصول خاص و ویژه‌ای را در بحث ایمنی و دیگر مولفه‌ها در خودروسازی پیاده می‌کنند، اما این اصول برای خودروسازی در کشور ما بیگانه است. ایمنی و ساخت بدنه از مولفه‌های مهمی است که لازم است، دانش‌بنیان‌ها در این عرصه فعالیت جدی داشته باشند. امروزه در سراسر دنیا از مواد اولیه خاص در فولاد برای ساخت بدنه خودرو استفاده می‌کنند که لازم است دانش‌بنیان‌ها به توسعه این فناوری در ساخت بدنه خودرو برسند. همچنین، در بحث روش‌های تولید، روش‌هایی به نام ضربه داغ وجود دارد که در دنیا برای ساخت بدنه مورداستفاده قرار می‌گیرد که ما هنوز این فناوری‌ها را در کشورمان توسعه ندادیم و بهتر است شرکت‌های دانش‌بنیان در این زمینه فعال‌تر باشند. امروزه شرکت‌های بزرگ خودروسازی در بخش اتصالات بدنه خودرو از فناوری به نام جوش لیزر استفاده می‌کنند که این فناوری در کشور راه نیفتاده است. این هم از مواردی است که باید دانش‌بنیان‌ها برای ایجاد و توسعه آن اقدامات مهمی را به‌ثمر برسانند. در بخش سیستم‌های ترمز، تعلیق و فرمان هم، کمبودهایی در خودروسازی کشور احساس می‌شود که انتظار می‌رود شرکت‌هایی در این عرصه فعالیت مستمر و جدی برای رفع این کمبودها داشته باشند. متاسفانه در کشور ما هنوز سیستم ترمز ABS و CBC که پیشرفته‌تر از آن است، در خودروهای داخلی کار گذاشته نمی‌شود. همچنین بیشتر خودروهای پیشرفته در دنیا از سیستم تعلیق فعال استفاده می‌کنند که جای خالی بکارگیری این فناوری هم در ساخت خودروهای کشور احساس می‌شود و لازم است دانش‌بنیان‌ها در این عرصه فعالیت کنند. کارگذاشتن سیستم ایربگ پیشرفته برای سرنشینان جز راننده از دیگر مواردی است که لازم است دانش‌بنیان‌ها در این زمینه دست به تولیدات فناورانه بزنند. متاسفانه هنوز فناوری سیستم‌های پیشرفته ایربگ را در کشور نداریم و در صنعت خودروسازی سیستم‌های قدیمی مورداستفاده قرار می‌گیرند. به‌طورکلی لازمه توسعه صنعت خودرو، توسعه و پیشرفت سایر فناوری‌ها در صنایع دیگر است؛ نظیر صنایع نظامی و انرژی که بیشتر در بخش فناوری‌های برتر شناخته می‌شوند. برای اینکه برخی فناوری‌ها به مرحله اقتصادی و تجاری‌سازی برسند، لازم است در صنایع دیگر مورداستفاده قرار بگیرند و در یک محصول نهایی نظیر خودرو به‌بهره‌برداری برسند، اما نگرش نهادهای دولتی مانند معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری به ساخت خودرو برخاسته از یک نگاه مجزا است و توجهی به توسعه فناوری‌هایی ندارند که منجر به افزایش کیفیت خودروها می‌شوند. این نهاد حامی از شرکت‌های خلاق و دانش‌بنیان، فهرستی با عنوان شرکت‌های دانش‌بنیان با فناوری‌های در اولویت دارد؛ به‌عبارت دیگر، این فهرست برای شرکت‌هایی است که به توسعه فناوری‌های برتر در دنیا می‌پردازند و بدون ارزیابی وارد مرحله دانش‌بنیان شدن می‌شوند. در این فهرست، هیچ شرکتی در زمینه فناوری‌های مربوط به ساخت خودرو فعالیت نمی‌کند، بنابراین می‌توان چنین نتیجه گرفت که هنوز آن نگرش اساسی در توسعه فناوری‌های منتج‌شده به ساخت خودرو در نهادهای دولتی شکل نگرفته است. گفتنی است، اعتماد، اصلی‌ترین حلقه گمشده در توسعه صنایع به‌دست دانش‌بنیان‌ها است و برای توسعه و پیشرفت در صنعتی نظیر خودرو، راهی جز اعتماد به توان داخلی و نیروهای دانش‌بنیان نداریم، اما این هدف زمانی به مرحله عملیاتی می‌رسد که افزون بر اعتماد، همکاری‌های باطنی میان نهادهای مربوطه به‌شکلی عمیق ایجاد شود. در حقیقت، یک ناهمگونی عجیبی میان دانش‌بنیان‌ها و روال کار آنها با آن چیزی که در نهادهای دولتی از شرکت‌های دانش‌بنیان جا افتاده است، وجود دارد. همین امر باعث شده، در عمل شرکت‌های دانش‌بنیان در این مسیر فرسوده شوند.

پشخوان
Pishkhan.com

گزارش خبری

چک الکترونیکی رونمایی شد

بانک مرکزی در آیینی به‌طور رسمی از خدمت نوین «چک الکترونیک» رونمایی کرد.

چک الکترونیکی نوع جدیدی از چک است که سرعت، دقت و امنیت بیشتری در عملکرد و نقدشوندگی نسبت به چک‌های کاغذی دارد و تمام قوانین چک کاغذی برای آن قابل‌اجراست و با یک امضای الکترونیکی اعتبار پیدا می‌کند.

در راستای اجرای این برنامه سامانه چکاد با هدف ایجاد بستری برای ارائه چک امن دیجیتال و رفع مخاطرات احتمالی چک‌های کاغذی راه‌اندازی شده که امکان مدیریت و نظارت آنلاین مبادله چک را برای شبکه بانکی و بانک مرکزی فراهم می‌کند.

از مزایای چک الکترونیک می‌توان به سرعت زیاد در ثبت و پردازش چک‌های الکترونیکی، بی‌نیازی از ارسال نسخه فیزیکی چک، حذف نگرانی افراد در زمینه ثبت چک در سامانه و امنیت بالا و عدم امکان سرقت یا تحریف چک اشاره کرد.

چک الکترونیکی چیست؟

چک دیجیتال موجودیتی مشابه چک کاغذی دارد و تمامی مقررات چک کاغذی درباره آن صدق می‌کند. در چک دیجیتال، کاغذ موجودیت نخواهد داشت و چک با امضای دیجیتال معتبر می‌شود. سامانه چکاد با هدف ایجاد بستر امن بین‌بانکی برای ارائه چک دیجیتال و برطرف کردن مشکلات چک فیزیکی ایجاد شده و بانک‌ها با بهره‌گیری از سرویس‌های ارائه شده به‌وسیله این سامانه می‌توانند سرویس‌های چک دیجیتال را برای مشتریان خود عرضه کنند.

پیش‌نیازهای استفاده از خدمات چکاد

عضویت در همراه بانک، نصب و فعال‌سازی برنامه «هامون» برای ثبت امضای الکترونیکی و همچنین داشتن یک حساب جاری با امکان صدور دسته‌چک از پیش‌نیازهای استفاده از خدمات سامانه چکاد به‌منظور دریافت و صدور چک دیجیتال است. پس از فعال‌سازی خدمت چک دیجیتال در منوی مربوطه در همراه بانک خدمات مربوط به چک دیجیتال اعم از درخواست صدور دسته‌چک، صدور چک، امکان وصول درون‌بانکی و بین‌بانکی چک، مشاهده دسته‌چک صادر شده و برگه‌های چک دیجیتال، مشاهده چک‌های دریافتی، انتقال چک دیجیتال، ضمانت چک، مسدودسازی چک، ابطال چک و نقد کردن چک بدون مراجعه به شعبه قابل‌انجام خواهد بود.

روش نقد کردن چک الکترونیکی

مانند چک‌های کاغذی، کسی که چک را می‌نویسد (یعنی همان صادرکننده) باید اطلاعات خواسته شده را وارد سامانه و درخواست خود را به‌صورت دیجیتال در قسمت تعیین‌شده در سامانه چک الکترونیکی ثبت کند تا ترمینال‌های دستگاه، آن را به بانک انتقال دهند.

دریافت‌کننده هم باید اطلاعات چک الکترونیکی را به‌دقت مطالعه و ثبت آن را تایید کند تا چک در قالب سپرده در اختیار بانک پرداخت‌کننده قرار بگیرد. زمانی که گیرنده درخواست نقد شدن چک را کند، بانک عامل بعد از تایید چک دیجیتال ثبت‌شده در سیستم، حسابی که مربوط به آن است را شارژ می‌کند تا پرداخت در زمان مقرر صورت بگیرد.

امنیت چک دیجیتال

بی‌شک چک الکترونیکی خیلی امن‌تر از چک کاغذی است، زیرا نمی‌توان آن را تغییر داد یا به‌طور کلی منکر صدورش شد. از آن گذشته بانک مرکزی زیرساختی ایجاد کرده تا صادرکنندگان یا انتقال‌دهندگان چک از طریق امضای دیجیتال، احراز هویت و اعتبارسنجی شوند و همین امر بر امنیت چک‌های دیجیتال اضافه می‌کند. فراموش نکنید که در چک‌های کاغذی احتمال خط‌خوردگی یا اشتباه نوشتن همیشه وجود دارد و اگر این اتفاق بیفتد، راهی ندارید جز اینکه برگه چک را پشت‌نویسی یا ابطال کنید که البته پشت‌نویسی هم در قانون جدید چک با محدودیت‌هایی روبه‌رو است، اما در صدور نوع دیجیتال چک، دیگر با چنین دردسرهایی مواجه نخواهید شد.

مزایای چک الکترونیکی

بی‌هیچ تردیدی یکی از مهم‌ترین مزایای چک الکترونیکی امنیت بالای آن است، زیرا با اعتبارسنجی وضعیت اعتبار بانکی فردی که چک می‌کشد مشخص می‌شود، امکان سرقت یا تحریف آن وجود ندارد و شما می‌توانید در صورت مشاهده نخستین تخلف، چک را به‌راحتی مسدود کنید. از دیگر مزایا مهم این چک‌ها به این موارد می‌توان اشاره کرد:

- محدودیت نداشتن تعداد برگ چک
- ممکن نبودن تغییر در برگ چک
- صرفه‌جویی در مصرف کاغذ
- اطلاع‌رسانی از وضعیت نقل‌وانتقالات چک
- حذف مراحل زمان‌گیر مثل جابه‌جایی، دسته‌بندی و حسابداری چک‌ها
- کارمزد و هزینه عملیاتی پایین‌تر
- مدیریت ریسک بهتر
- سرعت بالای انجام فرآیندهای صدور و پرداخت چک
- امکان آگاهی از گردش حساب و مدیریت موجودی حساب برای جلوگیری از برگشت خوردن چک به کمک ابزارهای مدرن همچون تلفن همراه، ای‌تی‌ام‌ها و اینترنت
- امکان جایگزینی در تمامی معاملات
- مطلع شدن صاحب چک بعد از پرداخت وجه

قانون جدید چک و چک‌های دیجیتال تا حد زیادی جرایم بانکی را کاهش داده است. از آنجا که با ثبت اطلاعات در سامانه‌های الکترونیکی، امکان صدور چک بی‌محل وجود ندارد، احتمال برگشت خوردن و کلاهبرداری نیز کمتر می‌شود.

عملیاتی شدن اوراق گام در ۱۷ بانک

سخنگوی بانک مرکزی از عملیاتی شدن اوراق گام در ۱۷ بانک خبر داد و اعلام کرد: حجم انتشار اوراق گام به ۳۶.۳ هزار میلیارد تومان رسید. به گزارش مهر مصطفی قمری‌وفا در توئیتی نوشت: با امضای تفاهمنامه مشترک وزارت صنعت، معدن و تجارت با ۵ بانک عامل در بانک مرکزی، تعداد بانک‌هایی که اوراق گام را در جهت حمایت غیرتورمی از بخش تولید عملیاتی کردند به ۱۷ بانک رسید. وی افزود: حجم انتشار اوراق گام بالغ بر ۳۶.۳ هزار میلیارد تومان شده است. سخنگوی بانک مرکزی گفت: در راستای تامین مالی غیرتورمی تولید انتشار اوراق گام شتاب گرفت واین اوراق بلافاصله بعد از انتشار قابل‌معامله در بازار سرمایه است. قمری‌وفا نیمه شهریور نیز در حساب شخصی خود در فضای مجازی نوشت: با تسهیل و ساده‌سازی انجام‌شده برای معامله اوراق گام، طی یک ماه و نیم اخیر حجم انتشار این اوراق به ۱۳.۴ هزار میلیارد تومان رسید، در حالی که حجم انتشار این اوراق از زمان راه‌اندازی آن در بهمن ۱۳۹۹ تا تیر ۱۴۰۱ حدود ۸.۸ هزار میلیارد تومان بود. وی افزود: با مصوبه شورای پول و اعتبار و هیات عامل بانک مرکزی، اوراق گام به محض انتشار قابل‌تنزیل و معامله در بازار سرمایه است. مدیر کل روابط عمومی بانک مرکزی افزود: فروشنده می‌تواند این اوراق را یا نزد خود نگه دارد یا در صورت نیاز به نقدینگی آن را در بازار سرمایه تنزیل و پول خود را دریافت کند و در نهایت در زمان سررسید، متعهد اوراق، وجه آن را به دارنده نهایی اوراق گام پرداخت خواهد کرد.

بررسی نقش بیمه‌ها در تامین امنیت جاده‌ای

ضریب خسارت در بیمه شخص ثالث بالاست

مریم غدیرپور
editor@smtnews.ir

افزایش روزافزون سوانح و حوادث حمل‌ونقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آنها در زمره مهم‌ترین چالش‌هایی است که توجه بیش از پیش تحلیلگران این صنعت را می‌طلبد. سازمان‌های گوناگونی در سطوح مختلف در افزایش ایمنی نقش دارند که در این میان شرکت‌های بیمه از ظرفیت و نقش بسزایی در افزایش ضریب ایمنی برخوردارند؛ هرچند تاثیرگذاری آنها غیرمستقیم است، به‌طوری که تاثیرگذاری شرکت‌های بیمه در کاهش تصادفات در نگاه اول چندان به چشم نمی‌آید. صمت در این گزارش به بررسی نقش شرکت‌های بیمه در جبران خسارت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای پرداخته و در گفت‌وگو با کارشناسان بیمه باتوجه به وضعیت موجود، راهکارها و پیشنهاداتی ارائه داده است.

عکس: صمت

نقش بیمه‌ها در ایمنی حمل‌ونقل

ایران کشوری است با بالاترین میزان تصادفات جاده‌ای در جهان. باتوجه به بالا بودن آمار تصادفات و حوادث در صنعت حمل‌ونقل، یک روز در سال با هدف جلب توجه شهروندان و مسئولان به مسائل ایمنی حمل‌ونقل باعنوان روز ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری شده است. در زندگی امروز، استفاده از وسایل نقلیه شخصی و عمومی گسترش یافته، به‌طوری که همواره شاهد تردد خودروها و موتورها به‌صورت شبانه‌روزی در کوچه و خیابان‌ها هستیم. یکی از روش‌های ایجاد ایمنی در صنعت حمل‌ونقل استفاده از بیمه‌های مختلف از جمله بدنه و شخص ثالث است. خرید بیمه شخص ثالث در کشور ما برای رانندگان الزامی است. علاوه بر این داشتن بیمه باعث ایجاد آرامش خاطر و اطمینان روحی در رانندگان می‌شود و در کنار رانندگی ایمن‌تر و مطمئن‌تر کاهش حوادث رانندگی را رقم خواهد زد. چندی پیش مدیرکل برنامه‌ریزی و امور فنی بیمه مرکزی ایران خبر از افزایش تعرفه بیمه شخص ثالث داد. به‌گفته این مقام مسئول گرچه امسال نرخ دیه نسبت به سال قبل ۲۵ درصد افزایش یافته، اما حق‌بیمه شخص ثالث ۲۱ درصد افزایش یافته و نیازی به الحاقیه برای بیمه‌نامه‌های صادره نیست. حسن رضا عباسیان‌فر درباره افزایش حق‌بیمه شخص ثالث وسایل نقلیه در پی افزایش نرخ دیه گفت: نرخ دیه کامل یک انسان نسبت به سال گذشته با افزایش ۲۵ درصدی از ۴۸۰ میلیون تومان در ماه‌های عادی به ۶۰۰ میلیون تومان و از ۶۴۰ میلیون تومان در ماه‌های حرام به ۸۰۰ میلیون تومان افزایش یافته و چون تعهد مالی در بیمه‌نامه ۲.۵ درصد کل نرخ دیه است، این نرخ از ۱۶ میلیون تومان سال گذشته به حداقل ۲۰ میلیون تومان افزایش یافته است. وی افزود: گرچه نرخ دیه ۲۵ درصد افزایش یافته، اما حق‌بیمه شخص ثالث ۲۱ درصد افزایش داشته است. اما به‌راستی تاثیر بیمه‌های بدنه، شخص ثالث و باربری در ایمنی حمل‌ونقل چقدر است؟

دغدغه‌های بیمه شخص ثالث برای بیمه‌گذار و بیمه‌گر

عباس سلیمانی، کارشناس بیمه در گفت‌وگو با صمت بیان کرد: باتوجه به ضریب بالای خسارت در بیمه شخص ثالث اتومبیل، این رشته بیمه نتوانسته در کشور ما آن‌طور که شایسته است دغدغه مردم را برطرف کند. سلیمانی در این باره گفت: صنعت بیمه ذاتا در کشور در حاشیه قرار دارد و اقبال عمومی نسبت به این صنعت چندان قابل‌توجه نیست. در چنین شرایطی بیمه اتومبیل به‌عنوان پرفروش‌ترین بیمه‌نامه به‌مراتب در وضعیت اسفناک‌تری قرار دارد.

بالا بودن ضریب خسارت

وی در تشریح دلایل بروز وضعیت یادشده بیان کرد: ضریب خسارت وارده به اتومبیل در بیمه شخص ثالث برای شرکت بیمه‌گذار بسیار بالاست، به‌طوری که این رشته در بیشتر شرکت‌های بیمه زیان‌ده است و چه‌بسا اگر اجبار نهاد ناظر برای خرید این بیمه‌نامه نبود بسیاری از شرکت‌های بیمه فروش این بیمه‌نامه را تعطیل می‌کردند. عباس سلیمانی ادامه داد: با شرایط بیان‌شده طبیعی است پرداخت خسارت ازسوی شرکت‌های بیمه به خسارت‌دیدگان در این نوع بیمه‌نامه با نارضایتی همراه باشد. این نوع رفتار اعتماد و همدلی را از میان می‌برد.

اعمال سیاست‌های تشویقی

وی افزود: شرکت‌های بیمه‌گذار سیاست‌هایی تشویقی برای کاهش تصادفات و در نتیجه پرداخت خسارت در نظر گرفته‌اند که از جمله آن می‌توان به تخفیف عدم خسارت بیمه شخص ثالث اشاره کرد.

این کارشناس بیمه درباره این سیاست‌های تشویقی گفت: اگر در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه از شرکت بیمه‌گر خسارتی دریافت نکنید، در زمان تمدید بیمه‌نامه شخص ثالث خودرو، به شما تخفیف عدم خسارت تعلق می‌گیرد. این تخفیف بر نرخ بیمه شخص ثالث جدیدتان اعمال خواهد شد.

سلیمانی همچنین توضیح داد: اگر هنگام رانندگی حادثه‌ای پیش آمد و یک بار از بیمه شخص ثالث خود برای پرداخت خسارت تصادفات جانی و مالی استفاده کردید، در دفعات بعد، از میزان تخفیف بیمه شخص ثالث به‌صورت تدریجی کم می‌شود.

وی معتقد است ارائه تخفیف‌های بیمه شخص ثالث و دیگر سیاست‌های تشویقی بیمه‌ای می‌تواند به ارتقای ایمنی حمل‌ونقل کمک کند، زیرا باتوجه به تورم بالا و کاهش درآمدها، ممکن است شهروندان در رانندگی مراقبت و احتیاط بیشتری کنند و همین امر موجب افزایش ضریب ایمنی در حمل‌ونقل می‌شود. سلیمانی اظهار کرد: به‌نظر می‌رسد بیمه مرکزی آنچنان که باید و شاید پیگیر هدایت موضوع و اولویت‌دهی به فعالیت‌های کم‌هزینه و زودبازده ایمنی نیست و از سوی دیگر شرکت‌های بیمه‌گذار به‌دلیل زیانده بودن بیمه شخص ثالث رغبتی به این بیمه ندارند و تنها به اجبار نهادهای نظارتی تن داده‌اند.

> باتوجه به ضریب بالای خسارت در بیمه شخص ثالث اتومبیل، این رشته بیمه نتوانسته در کشور ما آن‌طور که شایسته است دغدغه مردم را برطرف کند

فرهنگ‌سازی، حلقه مفقوده ایمنی حمل‌ونقل

کیارش سلحجو، کارگزار بیمه در گفت‌وگو با صمت گفت: به‌طور کلی یکی از پرمخاطب‌ترین نوع بیمه را می‌توان بیمه شخص ثالث دانست و طبق قانون، بیمه شخص ثالث به تمامی افرادی که در یک سانحه رانندگی دچار زیان‌های مالی، جانی و فوت شده‌اند یا به اشخاصی که پس از بروز سانحه دچار هزینه‌های نگهداری و درمان شده‌اند تعلق می‌گیرد. وی درباره مشکلات بیمه شخص ثالث در شرکت‌های بیمه‌ای گفت: بیمه شخص ثالث در بیشتر بازارهای بیمه‌ای با مشکلاتی مواجه است و کمتر بیمه‌گری را می‌توان یافت که در این رشته به سود رسیده باشد. وی با بیان اینکه دلیل اصلی زیانده بودن بیمه در بخش شخص ثالث این است که این ریسک با حق بیمه تناسبی ندارد، افزود: رشد وسایل نقلیه روزافزون است؛ بی‌آنکه معابر، خیابان‌ها و بزرگراه‌ها متناسب با آن گسترش پیدا کنند. وی تاکید کرد: بیمه شخص ثالث به‌دلایل مختلف که شاید مهم‌ترینش آمار بالای تصادفات در کشور است ضرر می‌دهد. با این همه صدور بیمه ثالث برای شرکت‌های بیمه‌گذار اجباری است.

سلحجو افزود: دادگاه‌ها به‌دلیل وجود بیمه‌نامه اجباری در صدور رای به نفع زیان‌دیدگان عمل می‌کنند و باتوجه به تورم و افزایش نرخ لحظه‌ای قطعات خودرو و همچنین افزایش دستمزد تعمیرکاران صنعت بیمه در زمینه بیمه شخص ثالث ناگزیر به تحمل زیان است.

حق بیمه شخص ثالث باید افزایش یابد

وی اضافه کرد: ترافیک درون و برون‌شهری اوضاع را بدتر کرده است. طراحی اتومبیل‌ها عمدتا کامپیوتری شده و بدنه خودروهایی که در سال‌های اخیر به بازار عرضه می‌شوند ضعیف‌تر از گذشته است؛ در نتیجه مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه نیز به‌سرعت افزایش می‌یابد. به‌علاوه اینکه ریسک مالی برای شرکت بیمه نیز بیشتر می‌شود. وی ادامه داد: با افزایش ریسک، قاعدتا حق‌بیمه نیز باید متناسب با آن افزایش یابد. در بیمه‌های بازرگانی که بیمه مسئولیت نیز بخش مستقلی از آن است این امر با بررسی آمار و تجربه خسارتی انجام می‌گیرد، این در حالی است که در سازکار بیمه شخص ثالث، به دلایلی چند، افزایش حق بیمه متناسب با ریسک با دشواری همراه است که از جمله آن می‌توان به قدرت خرید مردم اشاره کرد. وی با اشاره به اینکه فرهنگ‌سازی و کیفی‌سازی خودروهای داخلی تا حد زیادی می‌تواند زیان‌دهی بیمه شخص ثالث را کم کند، اظهار کرد: با فرهنگ‌سازی و حمایت دولت از بیمه‌های خودرو، ایمنی حمل‌ونقل هم بالا خواهد رفت. وی ادامه داد: یکی از موثرترین خدماتی که امروزه چه در سطح بین‌المللی و چه داخلی برای حوزه حمل‌ونقل ارائه می‌شود، بیمه است و هیچ انسان، کالا و حیوانی بدون داشتن بیمه حمل‌ونقل مجاز به استفاده از خدمات حمل‌ونقل نیست. به‌طور کلی می‌توان بیمه شخص ثالث را بیمه‌ای دانست که در آن شرکت بیمه‌کننده براساس سقف تعهدات خود، مستلزم به پرداخت خسارت‌های وارده به شخص بیمه‌شده است. به‌علاوه اینکه صدور بیمه‌نامه برای کالاهایی که از راه‌های آبی، زمینی یا هوایی ترانزیت می‌شوند تفاوتی با هم ندارد و تمام شرکت‌های بیمه می‌توانند اقدام به صدور بیمه‌نامه کنند. این نوع بیمه نیز اجباری است.

این کارگزار بیمه در نهایت ایمنی حمل‌ونقل را یکی از گام‌های بزرگ و مهم در زمینه فرهنگ ایمنی و تقویت فرهنگ بیمه عنوان کرد.

سخن پایانی

قانون جدید بیمه شخص ثالث که خرداد ۱۴۰۰ اجرایی شد، شرایط جدیدی را برای رانندگان خودروهای گران و لوکس تعریف کرد. به‌موجب این قانون این خودروها تا سقف معینی تحت پوشش بیمه هستند. خسارت‌های جزئی به این خودروها موجب می‌شود فرد مجبور به پرداخت خسارت‌های چنده میلیون تومانی به صاحبان آن شود؛ مبالغی که تعهدات بیمه‌گر نیز پاسخگوی آن نیست.

با این حال در قانون بیمه شخص ثالث که اجرای آن خرداد ۱۴۰۰ آغاز شد، راهکارهایی برای پایان دادن به این مشکل پیش‌بینی شد که از جمله می‌توان به تبصره‌های ۳ و ۴ ماده ۸ این قانون اشاره کرد.

در تبصره ۳ ماده ۸ این قانون آمده است: «خسارت مالی ناشی از حوادث رانندگی فقط تا میزان خسارت متناظر وارده به گران‌ترین خودرو متعارف از طریق بیمه ثالث یا مقصر حادثه قابل جبران خواهد بود.» همچنین در تبصره ۴، خودرو متعارف چنین تعریف شده است: «خودرویی که نرخ آن کمتر از ۵۰ درصد سقف تعهدات بدنی باشد که در ابتدای هر سال مشخص می‌شود».

سقف تعهدات بدنی را همه‌ساله قوه قضاییه اعلام می‌کند. در سال ۱۴۰۰ دیه کامل در ماه حرام ۶۴۰ میلیون تومان و در ماه غیرحرام ۴۸۰ میلیون تومان تعیین شد. با این اوصاف حتی اگر خودرویی که فرد مقصر با آن تصادف کرده باشد چند میلیاردی باشد، طبق قانون جدید نرخ واقعی خودرو حدود ۳۲۰ میلیون تومان فرض و خسارت پرداختی نیز متناسب با آن تعیین می‌شود.

با این همه بسیاری از شرکت‌های بیمه معتقدند ضریب خسارت در بیمه اتومبیل بسیار بالاست، به‌طوری که این رشته در بیشتر شرکت‌های بیمه زیان‌ده است؛ چه‌بسا اگر اجبار نهاد ناظر نبود بسیاری از شرکت‌های بیمه فروش این بیمه‌نامه را تعطیل می‌کردند. با اینکه بیمه شخص ثالث اهرمی حمایت‌گر برای بیمه‌شونده به‌شمار می‌رود، برای شرکت‌های بیمه‌ای بسیار زیان‌ده است وهمین امر شرکت‌های بیمه‌گر را برای سرمایه‌گذاری در این بخش بسیار بی‌انگیزه کرده و تنها عامل اینکه شرکت‌های بیمه‌گر ارائه این نوع بیمه را در دستور کار خود دارند اجباری بودن صدور و خرید این نوع بیمه است. در مجموع کارشناسان حوزه بیمه معتقدند کیفی‌سازی خودرو و نیز فرهنگ‌سازی در امر رانندگی به امنیت و ایمنی حمل‌ونقل کمک شایانی می‌کند.

کارشناس اقتصاد در گفت‌وگو با صمت:

مسیر توسعه حمل‌ونقل مسدود است

عکس: صمت

تقریبا همه صاحب‌نظـران اقتصادی و صنعتی اعتقاد دارند حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین زیرسـاخت‌هایی اسـت که هر اقتصادی برای توسـعه خـود به آن نیـاز دارد. نقش این امر هم در تولید کالاها و هم در تجارت به وضوح نمایان اسـت. در واقع حمل‌ونقل آن بخشی است که می‌تواند هم هزینه‌های تولید را کاهش دهد و هم اگر به اندازه کافی توسعه‌یافته باشـد، نرخ نهایی کالا را کاهش دهد. همین امر هم سبب‌شده کشورها پیش از آنکه به مرحله توسـعه برسند، به سمت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بروند. به همین دلیل است که زیرساخت‌های حمل‌ونقل یک کشـور می‌تواند نمود مناسبی از سطح توسعه‌یافتگی اقتصاد آن کشور باشد.

بخـش حمل‌ونقل می‌تواند با انتقال تولید از کارخانه به بازار، در عمل فرآیند تولید را تسهیل کند. در این میان، مشکلات بخش حمل‌ونقل در ایران متعدد اسـت؛ این مشـکلات از سهم کم حمل‌ونقل ریلی گرفته تا بار سـنگین جاده‌ها، مشکلاتی را برای تجارت فراهم آورده است. صمت در گفت‌وگو با محمدرضا مودودی، کارشناس اقتصاد به چالش‌های حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای پرداخته است.

◉ کشـور در شـرایط فعلـی در زمینه توسـعه حمل‌ونقـل، کجا قـرار دارد؟ آیا وقفه‌ای در توسـعه این بخـش به وجود نیامده است؟

حقیقت این اسـت که مدت‌هاسـت دچار یک وقفه تاریخی در بخش حمل‌ونقل کشور هسـتیم و متاسفانه چشـم‌انداز خروج از این وضعیت هم دیده نمی‌شـود. اگر به یک دهه گذشـته بنگریم، متوجه می‌شویم در این مدت، خطوط ریلی کشور رشد چندانی نداشته‌اند، در حالی‌که بخشی از زیرسـاخت ریلی کشـور باید اصلاح و به‌روز شـوند. در بخـش جـاده‌ای هم مشـکلات گذشـته همچنان حکمفرماست و مشـکلات جاده‌ای به‌ویژه در جاده‌های منتهی به مرز و دو طرفه بودن اغلب جاده‌های کشـور، سـبب کندی و افزایـش هزینه‌های تمام‌شـده کالاها می‌شود.

ایـن در حالی اسـت که از مدت‌ها پیـش، وعده دو خطه شدن ریل‌های آهن و اتوبان شدن جاده‌های کشور داده شـده، اما تاکنون عملی نشـده است. همان‌طوری که گفتم، یک مشـکل مهم ما در مسـیر توسعه بخش حمل‌ونقل، نبود شرکت‌های ترکیبی و لجستیکی است که محرک توسـعه ناوگان و راه‌های حمل‌ونقل کشـور شـوند. تا زمانی‌که این شـرکت‌ها، چنان‌که در بسیاری از کشـورهای جهـان شـکل گرفته‌اند، شـکل نگیرند، نمی‌توانیم ادعا کنیم در حوزه حمل‌ونقل یک سـاختار قدرتمنـد در داخـل داریـم. در این صورت، همیشـه حمل‌ونقـل کشـور یک مشـکل خواهد بـود و توجیه اقتصادی کافی را نخواهد داشت. این در حالی است که ایران از نظر ژئوپلتیکـی جایگاه خوبی در جهان دارد و می‌توانیم از امکانات سرزمینی به‌عنوان یک منبع درآمد در حوزه ترانزیت اسـتفاده کنیـم. در حوزه حمل‌ونقل هیچ بخشـی به انـدازه بخش ترانزیـت نمی‌تواند برای ایران درآمدزایی کند. البته برای توسعه بخش ترانزیت، تنها رشد و پیشرفت زیرساخت‌ها و مقابله با فرسودگی ناوگان اثرگذار نخواهد بود و لازم است روابط ما با دیگر کشورهای جهان هم تعدیل شود تا انگیزه‌های همکاری با یکدیگر بیشـتر و موانع حضور کالاها در کشور کمتر شود.

◉ چالـش اصلـی کشـور مـا در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای و تاثیر آن بر توسـعه تجارت چیست؟

مهم‌ترین مشکل کشور در بخش حمل‌ونقل، نبودن شرکت‌های لجسـتیکی ترکیبی است که بتوانند مسـئله حمل‌ونقل کالا و مسـافر را به‌عنوان یک پدیـده تخصصی پیش ببرند. باید به این نکته توجه کنیم که بخش حمل‌ونقل فعلی کشـور به‌شـدت متکی به مالکان خودروهاست؛ یعنی عمده رانندگان شـهری و بین‌شـهری کسانی هستند که خود مالک خودرو هسـتند و برای جبران کسـری معیشت خود به این مشـاغل روی می‌آورند. حتی اگر راننده حرفه‌ای هسـتند هم خود مالک خودرو هستند و زیر نظر یک مدیریـت متمرکز فعالیت نمی‌کنند. در حالی که هدف از ایجاد شـرکت‌های بزرگ لجستیکی این اسـت که بتوانند با تمرکـز منابع و اعمال مدیریت بهتر، جهش‌های چشمگیری در توسعه این بخش ایجاد کنند.

در کشـور ما به‌طور کلی این شرکت‌ها وجود ندارند. نبود این شرکت‌ها به معنای نبود یک نگاه تخصصی به این حوزه است. هنگامی‌که نگاه تخصصی به یک مسئله تخصصی وجود ندارد، عجیب نیست که نرخ حمل‌ونقل در کشور بیش از آن چیزی باشد که انتظار می‌رود.

◉ اما همه ارقام نشان می‌دهند هزینه حمل‌ونقل در ایران نسـبت به بسـیاری از کشـورهای دیگر ارزان‌تر اسـت. چگونه بدون داشـتن شرکت‌های تخصصـی در ایـن بخـش، هزینـه حمل‌ونقل در کشور ارزان‌تر از همسایگان آن است؟

این نرخ پایین ناشی از افزایش بهره‌وری و ارزان شدن هزینه حمل‌ونقل نبوده است. آنچه هزینه حمل‌ونقل را در کشور ما نسـبت به کشورهای همسایه مانند ترکیه کاهش می‌دهد، نه مدیریت اصولی و درسـت بخشـی، بلکـه ارزان بـودن نـرخ انرژی نسـبت به کشـورهای همسایه است، وگرنه اگر نرخ سوخت در ایران و ترکیه برابـر بود، قطعا هزینه حمل‌ونقل در کشـور ما چندین برابر همسایه غربی می‌شد.

◉ نقش ناوگان فرسـوده و جاده‌هـای ناایمن در مشکلات این بخش را چقدر مهم می‌دانید؟

واقعیـت این اسـت که عامـل فرسـودگی در تمام بخش‌های حمل‌ونقل خود را نشـان می‌دهد. متاسفانه خودروهایی که در کشـور مورداستفاده قرار می‌گیرند، اغلب تولیدات داخلی هسـتند که استانداردی به‌مراتب کمتر از تولیدات دیگر کشورها دارند. جدا از اثرات این خودروهای آلاینده بر محیط‌زیست، آنها سبب شده‌اند ناوگان حمل‌ونقل کشـور فرسوده و فرسوده‌تر شود. در اقتصاد این یک امر مسـلم اسـت که اگر زیرساخت‌ها فرسـوده باشـد، هزینـه تمام‌شـده آن کالا یا خدمت هم افزایـش می‌یابد. بالا بودن نـرخ کالاهای ایرانی را اغلـب کارشناسـان حـوزه بازرگانـی، مهم‌ترین عامل فروش‌نرفتن محصولات ایرانی می‌دانند. در حالی که به نظر من، اگر ناوگان حمل‌ونقل کشور به این ناکارآمدی و فرسـودگی نبود، حتمـا هزینه تولیـدات ایرانی هم کاهـش قابل‌توجهـی پیـدا می‌کـرد. در ایـن میان، فرسـودگی ناوگان فقط به حمل‌ونقل جاده‌ای خلاصه نمی‌شـود. در بخش‌های غیرجاده‌ای مانند حمل‌ونقل دریایی، هوایی و ریلی هم با ضعف شـدید زیرساخت‌ها و فرسودگی تمامی ناوگان مواجه هستیم. این در حالی اسـت که در ایران هم بخش مهمی از ترانسپورت کالا از طریق دریا و کشـتی انجام می‌شود، اما کشور در این بخش هم محدودیت‌های فراوانی دارد. از سـوی دیگر بایـد توجه کنیم اگرچه در کشـور فرودگاه‌های زیادی ساخته شـده، اما اولا در بخش هواپیما دچار مشکلات زیادی هسـتیم و هواپیماهای روزآمد نداریم و از سوی دیگر، فرودگاه‌های کشـور هم ظرفیت کافی برای فرود هواپیماهای پهن‌پیکر که بیشـتر بـرای جابه‌جا کردن کالاها استفاده می‌شوند، ندارند.

◉ با این همه، آمار از وجـود طرح‌های نیمه‌تمام در حوزه حمل‌ونقل کشور خبر می‌دهد. با توجه به مشکلات روز اقتصاد چطور می‌توان به تکمیل این پروژه‌ها امیدوار بود؟

در ایـن بخش بایـد کمی عمیق‌تر فکر کـرد. امروزه جهـان تغییرات فراوانی را تجربه کـرده و همچنان که در بخش تولید یا تجارت دیگر خودکفایی مانند گذشته مطـرح نبـوده و خودکفایـی نمادی از توسـعه‌یافتگی نیسـت، در جذب سرمایه و تکنولوژی هم، چنین امری صادق اسـت. امروز حتی وقتی به خط تولید نگاه کنیم، متوجه می‌شـویم بخشـی از خط تولید یـک کارخانه در یک سـوی جهان اسـت و بخش دیگر آن در سوی دیگـر؛ یعنی از تولید تا این حد تمرکززدایی شـده که کشـورها و بنگاه‌های گوناگون بـرای تولید یک کالا در همکاری مشـترک و تنگاتنـگ با هم قـرار می‌گیرند. در بخـش حمل‌ونقل نیز چنین شـرایطی تا حد زیادی حکمفرماسـت. میـزان پروژه‌های نیمه‌تمام در کشـور به‌شـدت زیاد شـده و این امر به‌گونه‌ای اسـت که اگر فقـط به درآمدها و تامین مالی دولت اتکا کنند، ممکن اسـت تا دهه‌های دیگر هم این پروژه‌ها به بهره‌برداری نرسند.

در اینجا دولت برای حل این مشکل باید به مشارکت بخش‌هـای دیگر رو بیـاورد. در داخل کشـور به‌دلیل مشـکلات اقتصادی و نبود شـرکت‌های لجسـتیکی و ترکیبی، بعید است شریک قابلی برای دولت پیدا شود، اما می‌توان از بنگاه‌ها و شـرکت‌های خارجی در این راه بهـره برد. اگر ایران بتواند تـا حدی از میزان تنش‌های خـود با کشـورهای دیگر جهان بکاهـد، امکان ترغیب سـرمایه‌گذاران خارجی برای حضـور در مگاپروژه‌های داخلـی وجود دارد. این امر را هم نباید فقط به توسـعه زیرسـاخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای خلاصه کرده، بلکه در تمـام بخش‌های دریایی، هوایی و ریلی باید کشـور بتواند سرمایه‌گذاری خارجی را جذب کند. این در حالی است که وقتی درهای کشور خود را می‌بندیم، این تصور به وجود می‌آید که تنها مسـئله نبودپول کافی اسـت. در این میان فراموش می‌شـود که تعامل با کشـورهای خارجی سبب می‌شـود بهره‌وری هم در کشور افزایش پیدا کند. اگرچه مشـکل سـرمایه‌گذاری یک مسـئله جـدی در اقتصاد ما اسـت، امـا نباید فکـر کنیم تنها اهمیت حضور سـرمایه‌گذار خارجی تامین مالی است، زیرا پروژه‌های زیادی در کشور ایجاد شدند که با وجود هزینه‌های فراوانی که برای اجرایی شـدن آنها شد، باز هم دستاورد چندانی نداشـتند. به‌عنوان نمونه، کارآیی مناطق آزاد کشور را با کشورهای دیگر مقایسه کنید تا تفاوت‌هـای عمیقی در کارکردها را ببینید. به این توجه کنیـد، گرچه در ۴ دهه گذشـته بندرهـای فراوانی در کشـور ساخته شـده، اما به هر حال همچنان بار اصلی تجارت دریایی ما بر دوش بندر شهید رجایی است. حال آنکه انتظار می‌رفت توسعه بنادر کشور با یک نگاه کلان انجام شود و به‌گونه‌ای باشد که تمام بنادر کشور بتوانند با حداکثر ظرفیت به فعالیت بپردازند.

> وقتـی دخل‌وخرج دولت هر سـال به زحمت و با اتـکا به منابع بانک مرکـزی تراز می‌شـود، ایجـاد تحولات اساسـی در بخـش حمل‌ونقل سخت است

◉ آیا چشـم‌انداز تحول در این بخش را مشاهده می‌کنید؟

چند سـالی است با دولت‌هایی مواجه هستیم که زیر فشـار تحریم‌ها تنها به گذران روزمره امور می‌پردازند؛ بنابرایـن بـا توجه به مشـکلات، گاهی توجـه به امور توسعه‌ای مشکل می‌شود.

وقتی دخل‌وخرج دولت هر سال به زحمت و با اتکا به منابع بانک مرکزی تراز می‌شـود، انتشار ایجاد تحولات اساسی در بخش حمل‌ونقل سخت است، زیرا همزمان با ناتوانی دولت، شاهد خروج گسترده سرمایه‌های داخلی از کشور هم هسـتیم و همزمان بخش مهمی از بودجه جاری دولت از طریق انتشار اوراق قرضه تامین می‌شود.

این در حالی اسـت که اسـتفاده از اوراق مشـارکت برای سرمایه‌گذاری مردم در مگاپروژه‌ها بود و نه تامین بودجه جاری.

درکل تنهـا زمانـی می‌توانیـم بـه تحـول در ایـن بخـش امیدوار باشـیم کـه دولـت بتواند هـم از فرار سـرمایه جلوگیـری کنـد و هـم به‌تدریج بـه جذب سـرمایه‌گذاری‌های خارجی بپـردازد که این نیز تنها با اصلاح و تغییر شکل ساختاری محقق می‌شود.

پیشخوان
Pishkhan.com

آگهی فقدان پرونده ثبتی

نظر باینکه پرونده‌ششدانگ سند مالکیت به مساحت ۳۳/۱۵ متر مربع به پلاک ثبتی ۱۴ فرعی از ۴۳۵ اصلی مفروز و مجزی‌شده از ۱۲ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش ۱۰ تهران ذیل ثبت ۱۰۳۵۳۲ صفحه ۱۲۱ دفتر جلد ۷۰۱ املاک بنام فاطمه سهرابی ثبت صادر و تسلیم گردیده سپس مع الواسطه برابر سند قطعی ۱۰۹۹۹۵ مورخ ۱۳۶۸/۰۵/۲۵ دفتر خانه ۱۰۵ تهران بنام آقای غلام محمودی بنماران به میزان ۴ دانگ و رقیه خانم رحمانی بنماران به میزان ۲ دانگ از ششدانگ منتقل گردید سپس برابر سند قطعی ۱۱۰۱۴۵ مورخ ۱۳۶۸/۰۶/۱۵ دفترخانه ۱۰۵ تهران میزان یک دانگ از ۴ سهم آقای غلام محمودی بنماران به رقیه خانم رحمانی بنماران منتقل گردید لذا این اداره در اجرای سیستم عملیات ثبتی کد ۳۴ ـ ۰۱ و بند ۳۳۲ و ۳۳۳ مجموعه بخشنامه های ثبتی نسبت به تشکیل پرونده المثنی حسب تکالیف قانونی عهده دار انجام وظایفی می باشد بنابراین بدینوسیله به دفاتر اسناد رسمی و اشخاص ثالث ابلاغ و استعلام میشود چنانچه هرگونه معامله نسبت ملکی که پرونده آن مفقود گردیده در آن دفتر خانه صورت پذیرفته و یا در ید اشخاص ثالث باشد رونوشت اداری از سند و فتوکپی مصدق و خلاصه معامله آن را با تصویر سایر مدارک موجود از تاریخ ابلاغ بخشنامه به مدت ۱۰ روز به این واحد ارسال فرمایید بدیهی است پس از انقضاء مدت مزبور نرسیدن پاسخ بمنزله عدم معامله تلقی و مسئولیت احتمالی ناشی از آن به عهده دفتر خانه و اشخاص ثالث میباشد (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۲۹) ۳

۱۴۰۰۱/ م الف
سید هادی جلالی امام ـ سرپرست واحد ثبتی حوزه ثبت ملک رودکی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای محمد حسین زاده سیسی طبق تفویض وکالتنامه شماره ۱۵۷۴۷ مورخه ۱۴۰۱/۸/۴ دفترخانه ۱۲۶۶ تهران بوکالت از میرمحمد احمدی و نامبرده طبق تفویض وکالتنامه شماره ۱۵۷۴۶ مورخه ۱۴۰۱/۸/۴ دفترخانه ۱۲۶۶ تهران بوکالت میرحسن احمدی و نامبرده طبق وکالتنامه شماره ۴۰۲۰۳ مورخه ۱۳۹۸/۴/۲۲ دفترخانه ۱۶۶ تبریز بوکالت از سایر ورثه مالکین با اعلام گم‌شدن سند مالکیت ملک مورد آگهی با تسلیم استشهادیه گواهی امضاءشده ذیل شماره ۱۱۵۶۸۰ دفتر خانه اسناد رسمی ۲۱ تهران طی درخواست وارده مورخه ۱۳۹۹/۱۰/۲۳ تقاضای صدور المثنی سند مالکیت خود را نموده اند که مراتب در اجرای ماده ۱۲۰ آیین نامه قانون ثبت به‌شرح زیر آگهی می گردد: ۱ـ نام و نام خانوادگی: وراث اقای میرحسن احمدی ۲ ـ شماره پلاک : ۲۵۷۶/۱ اصلی واقع در بخش ۸ تهران ۳ـ علت گم‌شدن : جابجائی ۴ـ خلاصه وضعیت مالکیت : سندمالکیت شش دانگ یک قطعه زمین بابنای احداثی در آن به‌شماره ۱ فرعی از ۲۵۷۶ واقع در بخش ۸ ثبتی تهران ذیل ثبت ۷۹۵۶ صفحه ۸۷ دفتر ۹۱ املاک به‌شماره چاپی ۱۴۵۱۱ به نام آقای مهدی زهتاب جاوید صادر و تسلیم‌شده است و طبق سند قطعی شماره ۳۳۳۵۵ ـ ۳۳۳۷۵ دفترخانه ۳۷ تهران به اقای میرحسن احمدی منتقل‌شده است و نامبرده طبق گواهی حصر و وراثت‌شماره ۳۴ مورخه ۱۳۹۹/۲/۱۸ حوزه ۵ شورای حل اختلاف رودبار قصران و گواهی واریز مالیات برارث‌شماره ۳۸۶۶۲ مورخه ۱۳۹۴/۳/۱۹ اداره دارائی فوت وراث وی عبارتند از ۱ـ میر عبداله احمدی که نامبرده نیز طبق گواهی حصر وراثت‌شماره ۱۴۳۸ رئیس دادگاه بخش تهران و گواهی واریز مالیات بر ارث‌شماره ۲۲۴۵۸ مورخه ۱۳۴۵/۷/۲۸ اداره دارائی فوت وراث وی عبارتند از ۱ـ سیدعبداله ۲ـ میراحمد ۳ـ سید حسن ۴ـ سیدجمالدین ۵ـ مهرانگیز ۶ـ فرنگیس فرزندان‌شهرت همگی احمدی و بانو بتول جداری ایزدی همسر که نامبرده نیز طبق گواهی حصر وراثت شماره ۱۱۹۶ مورخه ۱۳۷۷/۳/۱۸ شعبه ۲۴ دادگاه عمومی تهران فوت وراث وی افراد فوق الذکر می باشند که سهام کما فرض اله است آقای سیدجمالدین احمدی نیز طبق گواهی حصر وراثت‌شماره ۱۴۰۰۳۰۳۹۰۰۰۹۰۳۴۱۷۴ مورخه ۱۴۰۰/۱۱/۱۲ شعبه ۲۶ شورای حل اختلاف تبریز و گواهی واریز مالیات برشماره ۲۳۵۱۶ مورخه ۱۴۰۰/۱۱/۱۰ اداره دارائی فوت وراث وی عباتند از ۱ـ سید کمال ۲ـ گیسو ۳ـ پرستو فرزندان با شهرت احمدی و خانم فاطمه بی بی اوغلی‌شایق همسر که سهام هرکدام کما فرض اله است و وکیل نامبردگان تقاضای المثنی نموده اند لذا با توجه به اعلام فقدان‌سند مالکیت ملک فوق الذکر و درخواست صدور المثنی آن مراتب اعلام تا هر کس نسبت به ملک مورد آگهی معامله کرده که در قسمت چهارم این آگهی ذکر نشده یا مدعی وجود آن نزد خود می باشد باید تا ده روز پس از انتشار آگهی به ثبت محل مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند / اسناد مالکیت یا سند معامله تسلیم نماید و اگر ظرف مهلت مقرر اعتراض نرسد و یا در صورت اعتراض اصل سند /اسناد مالکیت یا سند معامله ارایه نشود اداره ثبت المثنی سند /اسناد مالکیت را طبق مقررات صادر و به متقاضی تسلیم خواهد کرد (شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۳۲) ۵

۱۴۰۰۲/م الف
الیاس صهبا ـ رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک مولوی تهران

آگهی فقدان سند مالکیت

آقای عزیز الله متولی اصالتا با تسلیم دو برگ استشهادیه محلی که گواهی امضای شهود آن طی شماره ۱۳۵۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۷/۱۶ بشماره شناسه ۱۴۰۱۲۱۵۶۶۹۷۰۰۰۹۳۲ دفتر اسناد رسمی ۸۹۸ تهران ثبت گردیده است مدعی است سند مالکیت شش دانگ یکدستگاه آپارتمان بمساحت ۱۰۹/۷۸ متر مربع که مساحت ۴/۴۱ مترمربع آن بالکن است واقع در طبقه سوم جنوبی قطعه ۸ تفکیکی بشماره ۱۹۳۸۴ فرعی از ۸۸ اصلی مفروز و مجزی‌شده از پلاک ۹۰۳۳ فرعی از اصلی مذکور واقع در بخش یازده تهران ذیل ثبت ۱۶۰۰۸۱ صفحه ۱۸۱ دفتر ۴۵۷ بنام فرزانه ارفعی مقدم ثبت و بشماره چاپی ۳۱۳۶۷۴ صادر و تسلیم گردیده است سپس بموجب سند شماره ۶۶۱۶۷ مورخه ۶۴/۴/۱۲ دفترخانه ۳۸۵ تهران به آقای عزیز الله متولی منتقل‌شده است و بموجب وصیت نامه‌شماره ۴۹ مورخه ۷۵/۸/۱۵ دفترخانه ۴۵۶ تهران دو دانگ مشاع از شش دانگ به خانم ملوک اسکندری وصیت‌شده است سپس بعلت اسباب کشی مفقود گردیده است لذا مراتب باستناد ماده ۱۲۰ آئین نامه قانون ثبت در یک نوبت آگهی می شود تا چنانچه کسی مدعی انجام معامله نسبت و یا در اختیار داشتن سند مالکیت نزد خود می باشد ظرف مدت ۱۰ روز از انتشار این آگهی به این منطقه مراجعه و اعتراض خود را ضمن ارائه اصل سند مالکیت اقدام نماید بدیهی است در این صورت پس از تنظیم صورت مجلس اصل سند مالکیت به ارائه کننده مسترد خواهد شد و صدور المثنی سند مالکیت منوط به ارائه دادنامه از مراجع ذیصلاح قضایی خواهد بود و پس از انقضاء مدت مذکور و عدم هر گونه اعتراض این منطقه نسبت به صدور المثنی سند مالکیت اقدام خواهد نمود(شناسه آگهی : ۱۴۰۸۱۳۵) ۳

۱۴۰۰۳/م الف
رضا النچری ـ رئیس واحد ثبتی حوزه ثبت ملک تهرانپارس

یکشنبه
۲۲ آبان ۱۴۰۱- ۱۸ ربیع‌الثانی ۱۴۴۴ - ۱۳ نوامبر ۲۰۲۲- شماره ۲۱۹۶-پیاپی ۳۵۱۴

صمت
صنعت معدن تجارت

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

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

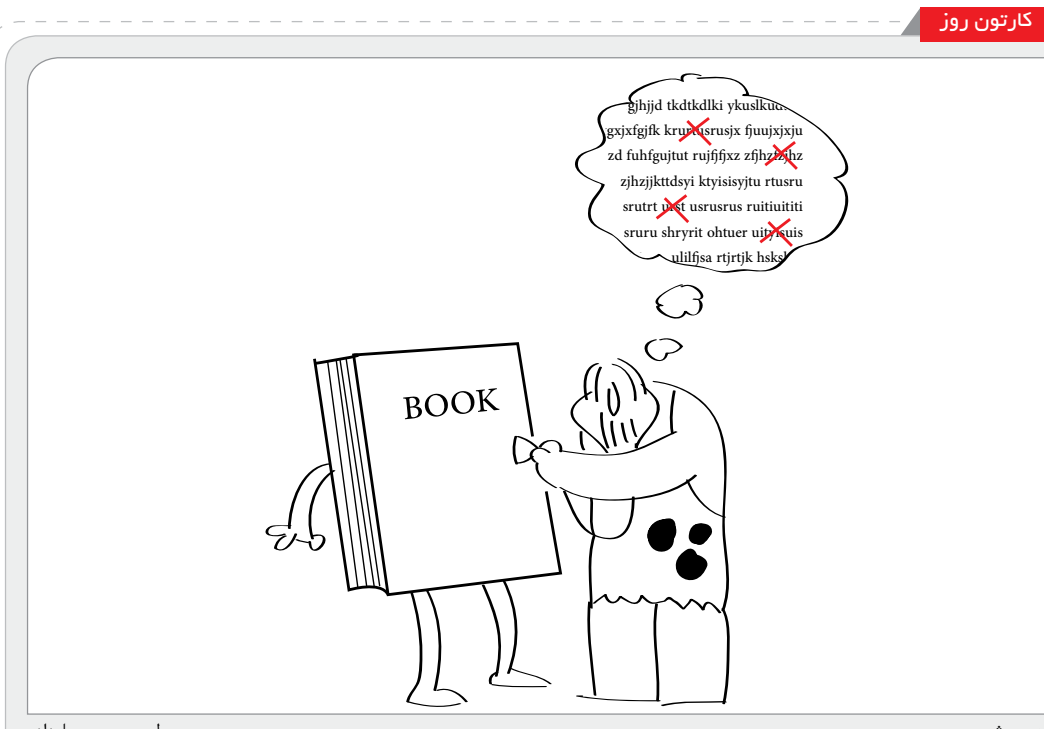
تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۲۲۷۴۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۳ - ایمیل آگهی ها: ads.smtnews@gmil.com
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کد پستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: هنر سرزمین سبز

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

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

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

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

نظرگاه

مناطق آزاد نسل هفتم و ماندن ما در نسل اول!

صابر گل‌عنبری- کارشناس امور بین‌الملل: خیلی وقت‌ها که آمار و ارقامی از وضعیت اقتصادی و تجاری کشور یا تصمیمات مربوط به این حوزه و دیگر عرصه‌ها اعلام می‌شود، باتوجه به اطلاعات پیشین از اوضاع دیگر کشورها به‌ویژه در حوزه پیرامونی ایران از جمله خلیج‌فارس، فورا مقایسه‌هایی در ذهن شکل می‌گیرد.

مقایسه سرانگشتی عملکرد مناطق آزاد ایران با محیط پیرامونی، از کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در جنوب گرفته تا ترکیه در غرب نشان می‌دهد باوجود اینکه تاسیس این مناطق در ایران خیلی پیش‌تر از برخی از این کشورها بوده، امروزه تقریبا از همه آنها عقب‌تر هستیم و اغلب مناطق آزاد ایران فلسفه ایجاد خود را فراموش کرده و به تیولی برای فساد، قاچاق و ظهور شرکت‌های صوری برای فرار مالیاتی تبدیل شده‌اند.

در حالی که دنیا هم‌اکنون نسل هفتم مناطق آزاد یعنی مناطق دیجیتالی را تجربه می‌کند و در همین همسایگی ما دوبی نخستین منطقه آزاد دیجیتالی و هوشمند در خاورمیانه و شمال افریقا راه‌اندازی شد، مناطق آزاد ایران هنوز در نسل اول و دوم مناطق آزاد جهان مانده‌اند؛ یعنی صرفا تجارت‌محور و البته بیشتر واردات‌محور. تازه گفته می‌شود امسال بعد از ۳۰ سال تراز تجاری این مناطق با ۳۵ میلیون دلار در تجارت ۱۱ میلیارد دلاری مثبت شده است. البته واقعیت این است که این حجم تجارت حتی در صورت نبود این مناطق آزاد هم تحقق می‌یافت.

علت آن هم این است که بیشتر این مناطق اساسا مبادی دریایی و زمینی مهم و از دیرباز محل رد و بدل کردن کالا و تجارت مرزی بوده‌اند.

پیشینه فعالیت مناطق آزاد به ۲ هزار سال پیش در دوران امپراتوری رم باستان برمی‌گردد که در مرزهای آن بارگیری و انبار و صادرات مجدد کالا انجام می‌شد و در این روند در سده‌های اخیر شاهد شکل گیری مناطقی چون جبل‌الطارق در سال ۱۷۰۴، نگاپور در سال ۱۸۱۹ و هنگ‌کنگ در سال ۱۸۴۲ بوده‌ایم؛ اما با پایان قرن نوزدهم و ابتدای قرن بیستم مناطق آزاد در اروپا توسعه چشمگیری یافت.

اهداف تاسیس مناطق آزاد معطوف به بهره‌مندی تجاری و اقتصادی از موقعیت مبادی و دروازه‌های ارتباطی با جهان خارج با هدف توسعه اقتصادی کشور از طریق تسهیل تجارت با خارج، جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و ورود به بازارهای جهانی و گسترش صادرات است. استانداردهای بین‌المللی خاص و امتیازاتی چون معافیت‌های مالیاتی و گمرکی و تسهیل و تسریع فرآیند صادرات و واردارت و جذب سرمایه‌های خارجی برای این مناطق در نظر گرفته شده است.

برخی کشورها به‌ویژه در حوزه خلیج فارس، در کنار زیرساخت‌های مدرن و روزآمد، امتیازات و مشوق‌های وسوسه‌انگیزتری به سرمایه‌گذاران خارجی می‌دهند که مناطق آزاد تجاری ایران حتی اگر روابط بین‌المللی کشور در شرایط خوب و نرمالی بود هم توانایی رقابت با آنها را نداشتند.

حالا جدا از دیگر فاکتورها همچون زیرساخت‌های پیشرفته و شرایط سیاسی، وقتی کشوری چون امارات در شاخص جهانی آسانی انجام کسب‌وکار دارای جایگاه شانزدهم باشد و ایران در رتبه صدوبیست‌وهفتم ایستاده باشد، روشن است که سرمایه‌گذار به کجا میل می‌کند.

در میان کشورهای حوزه خلیج فارس، امارات پیش‌تر از همه راه‌اندازی و توسعه مناطق آزاد را کلید زد و قطر و عربستان نیز در سال‌های اخیر اهتمام زیادی به این مسئله داشتند. دوحه با راه‌اندازی مناطقی آزاد و سرمایه‌گذاری اولیه نزدیک ۱۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۸ خیز بزرگی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی برداشته و شرکت‌های جهانی همچون Google و DHL و Volkswagen در این مناطق سرمایه‌گذاری کرده‌اند. امارات در حال حاضر، ۳۷ منطقه آزاد تجاری دارد که ۲۳ منطقه آن در دوبی قرار دارد و ۳۸ هزار شرکت در آنها فعال هستند. در سال ۲۰۲۱ از ۵۲۱ میلیارد دلار تجارت غیرنفتی امارات، سهم مناطق آزاد ۱۸۵ میلیارد دلار بود.

فراتر از مناطق آزاد تجاری، کشورهای حوزه خلیج فارس در تکاپوی راه‌اندازی و توسعه بازارهای آزاد در فرودگاه‌ها، بنادر و مبادی زمینی هستند که این بازارها متفاوت از مناطق آزاد بوده و تابع منطق اقتصادی خاص خود حسب عرضه و تقاضا هستند.

در هر صورت باید دید درحالی که کشورهای همسایه در حال توسعه نسل‌های پیشرفته و دیجیتالی مناطق آزاد و تاسیس بازارهای آزاد هستند و ما در نسل اول و دوم این مناطق مانده‌ایم، آیا با تغییرات جدید مدیریتی مناطق آزاد و در سایه نگاه و اظهارات قبلی دبیر جدید، شاهد پیشرفتی خواهیم بود؟

چهره

آب تهران سالم است

مدت زمانی بود که در برخی از مناطق تهران طعم آب تغییر کرده بود و مردم از این مسئله گلایه داشتند. اما جریان چه بود؟ آیا آب تهران ناسالم است؟

محمدرضا بختیاری، مدیرعامل آبفای تهران درباره این موضوع به مهر می‌گوید: علاوه بر آزمایشگاه مرجع تهران که جزو پیشرفته‌ترین آزمایشگاه‌های خاورمیانه و مورداستناد بسیاری از کشورهای دنیا است، روزانه ۳۵۰ ایستگاه آزمایشگاهی در تهران به‌صورت آنلاین کیفیت آب تهران را کنترل می‌کنند.

وی افزود: آبی که وارد شبکه می‌شود، کاملا سالم است و در چهارچوب استاندارد قرار دارد. ممکن است در برخی از مناطق یک یا دو چاه دچار مشکلی شوند و نشت پیدا کنند و حتی در برخی از اوقات مشاهده شده ساختمان از نظر تاسیسات داخلی دچار مشکل شده و شهروندان با مراجعه به ما متوجه این موضوع می‌شوند.

گاهی اوقات هم زنگ‌زدگی و... منجر به بروز چنین مسائلی می‌شود، اما آب شهر پایتخت در اقصی نقاط کاملا سالم است.

بختیاری در پایان با اشاره به اینکه سالم بودن آب و مطلوبیت آن دو مقوله متفاوت است، اضافه کرد: یک بحث مطلوبیت وجود دارد و یک بحث سلامت.

در تمامی نقاط آب کاملا سالم است و ممکن است در برخی از نقاط آب کیفیت بالاتری داشته باشد، اما آبی که وارد شبکه می‌شود کاملا سالم است.

در گذشته مناطق بالای خط انقلاب از آب سد و پایین خط از آب چاه استفاده می‌کردند.

یکی از اقداماتی که در سال‌های اخیر صورت گرفت احداث رینگ تهران بود که باعث شد بسیاری از مناطق جنوبی تهران از آب سد به‌جای آب چاه استفاده کنند؛ به‌عبارتی اکنون کیفیت آب بسیاری از مناطق جنوب تهران قابل‌مقایسه با ۶-۷ سال گذشته نیست و با اتمام این رینگ که زمان آن تا سال ۱۴۰۵ پیش‌بینی شده، تمامی مناطق تهران از آب‌هایی با کیفیت برابر استفاده می‌کنند.

گزارش خبری

چرا داروها ترخیص نشدند؟

مسئولان گمرک و سازمان انبارهای عمومی ضمن ارائه آماری درباره ترخیص دارو و مواد اولیه، دلایل احتمالی رسوب داروها را تشریح کردند.

ابوالفضل اکبرپور، مدیرکل گمرک فرودگاه امام خمینی (ره) در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به آمار واردات دارو و مواد اولیه شیمیایی اظهار کرد: از ابتدای سال جاری تا ۳۱ مهر، بیش از ۲۲۴۰ تن از محصول دارویی مندرج ذیل یادداشت فصل ۳۰ جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات به ارزش بیش از ۸۲۲ میلیون دلار وارد کشور شده است. وی ادامه داد: همچنین بیش از ۶۶۰ تن مواد اولیه شیمیایی مندرج ذیل یادداشت فصل ۲۹ جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات به ارزش بیش از ۳۳۰ میلیون دلار در بازه زمانی مذکور وارد فرودگاه امام خمینی(ره) شده و همه اقلام مذکور تاکنون ترخیص شده است. به‌گفته مدیرکل گمرک فرودگاه امام خمینی (ره) در حال حاضر بیش از ۲۲ تن محصول دارویی به ارزش بیش از ۸.۵ میلیون دلار درحال ترخیص است.

فقط گمرک تصمیم گیرنده نیست

مهدی ذوقی، مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی نیز با تاکید بر اینکه صدور اجازه تخلیه کالا طبق ماده ۱۹ قانون امور گمرکی و خروج کالا طبق بند (پ) ماده ۳ قانون امور گمرکی برعهده مرجع تحویل گیرنده یعنی شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی نیست، اظهار کرد: شرکت انبارهای عمومی فقط به‌عنوان مرجع تحویل گیرنده کالا باید تابع دستورات حاکمیت یعنی گمرک جمهوری اسلامی ایران باشد و انبارها خارج از این چارچوب نمی‌توانند کالا را پذیرفته یا تحویل دهند. وی ادامه داد: اگر گمرک اجازه خروج به کالای خاصی را ندهد به این معنی نیست که تشخیص شخص گمرک است و باید به نقش پررنگ و اساسی سازمان‌های همجوار موصوف در ماده ۱۲ قانون امور گمرکی در این زمینه نیز توجه کرد. حدود ۴۵ قانون داخلی، ۱۵ کنوانسیون بین‌المللی و ۲۵ رویه گمرکی در کنار ۲۵ سازمان همجوار دیگر در کشور وجود دارند که گمرک جمهوری اسلامی ایران ملزم به اخذ تایید و اجرای موازین آنها است و باید به اقتضای نوع کالا به گمرک نظرات تخصصی، قانونی و مجوزات موضوعه را بدهند تا این نهاد به اقلام گمرکی اجازه خروج دهد. در واقع تا گمرک مجوز ترخیص را از سازمان‌های همجوار نگیرد، وظیفه دارد به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور از خروج کالا ممانعت کند.

در گرو اعتبارات بانکی و مجوزهای لازم

مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی با بیان اینکه در زمینه ترخیص داروها و سرم‌ها به مجوزهای وزارت صمت، اعتبارات بانکی، وزارت بهداشت (سازمان غذاودارو) و... نیاز است، عنوان کرد: برای ترخیص کالاها در ابتدا سازمان‌های همجوار باید تایید تشریفات قانونی موضوع ترخیص را صادر و ارائه کنند. دوم حقوق و عوارض گمرک و دولت پرداخت شود و در نهایت گمرک همواره بدون فوت وقت اجازه ترخیص یا حمل یکسره (در زمینه کالاهای استراتژیک) را می‌دهد. ذوقی در پاسخ به این سوال که چرا کالاهایی دوره رسوب طولانی داشته‌اند و اجازه خروج آنها صادر نشده است؟ بیان کرد: نظر مسئولان گمرک جمهوری اسلامی ایران نافذ و دقیق‌تر است، اما عموما سازمان‌های فوق‌الذکر مجوزات قانونی مربوط به خروج کالا را به گمرک ارائه و ارسال نکرده‌اند. مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی به این سوال که آیا داروهایی که در انبارها مانده‌اند مشکل تامین ارز دارند؟ پاسخ داد: اینکه مشکل چیست به‌طور دقیق بررسی نشده و اصولا مسئولیت این شرکت حول تعهدات موضوع ماده ۲۵ و بند (ک) ماده یک قانون امور گمرکی است، اما بررسی‌های میدانی حاکی از مشکل اعتبارات بانکی و مجوزهای سازمان غذا و دارو است.

ذوقی تاکید کرد: شرکت انبارهای عمومی فقط تحویل گیرنده کالا است و باید هر چه را تحویل می‌گیرد در چارچوب اطلاعات تبصره یک ماده ۵۰ آیین‌نامه قانون امور گمرکی تحویل دهد. درباره اینکه ماهیت کالا (از لحاظ کد تعرفه HS تاییدشده) زمان تحویل به انبار چیست و چرا در انبار رسوب کرده اطلاع رسمی نداشته و موضوع فعالیت این شرکت مدخلیتی در زمان ماندگاری کالا ندارد. به‌گفته وی، ۹۸ تن دارو، سرم، مواد اولیه دارویی و امثالهم در انبارهای شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) موجود است.

باید برای صنایع دارویی، استثنا قائل شد

در این زمینه فرامرز اختراعی، رئیس سندیکای تولیدکنندگان مواد شیمیایی نیز اعلام کرده بود دولت باید بانک‌ها را مکلف کند که تسهیلات صنایع دارویی را افزایش دهند و شرایط نشدنی مقرر نکنند. بانک مرکزی باید برای صنایع دارویی استثنا قائل شود تا این مشکلات برطرف شود. مالیات بر ارزش افزوده پیش از این براساس ارز ۴۲۰۰ تومانی محاسبه می‌شد، اما الان براساس ارز نیمایی دریافت می‌شود. البته هفته گذشته نرخ این نوع مالیات برای دارو از ۹ درصد به ۲ درصد کاهش پیدا کرد، اما به‌دلیل شوک واردشده ناشی از تغییر نرخ ارز، همچنان مشکل تامین نقدینگی برای ترخیص پابرجاست.

زیر ذره‌بین

درآمد و مخارج ماهانه قبل از سال ۵۷

ارزش پول ملی:

واحد برابری ریال با دلار امریکایی: ۷۰ ریال و در صرافی‌های خرمشهر: ۶۹ ریال
قیمت دلار: ۶۹ ریال
قیمت یک مثقال طلای ۲۱عیار دست‌ساز با کارمزد: ۲۰۰ ریال

حقوق و دستمزدها:

حداقل دستمزد کارگر ساده ساختمانی در ماه: ۷۳۰۰ ریال
حقوق ماهانه یک معلم ساده تازه استخدامی: ۱۳۰۰۰ ریال
حقوق ماهانه دبیر لیسانسه تازه استخدامی: ۳۵۰۰۰ ریال
حقوق ماهانه دبیر لیسانسه پایه یک: ۶۵۰۰۰ ریال
حقوق ماهانه یک پاسبان سوم: ۲۲۰۰۰ ریال
دریافتی ماهانه افسر وظیفه: ۱۰۰۰۰ ریال
کمک‌هزینه ماهانه دانشجویان: ۱۰۰۰۰ ریال
دریافتی ماهانه سرباز وظیفه: ۶۰۰۰ ریال

خدمات رایگان:

بهداشت و درمان رایگان در بخش دولتی و ویزیت رایگان توسط پزشکان عمومی
تحصیل رایگان تا پایان مقطع دانشگاهی
تغذیه رایگان در مدارس کشور شامل موز، شیر، پسته، گردو و... به‌صورت روزانه
ارائه کتاب‌های درسی رایگان تا کلاس ششم
ارائه کتاب‌های درسی و دفتر مشق رایگان به خانواده‌های بی‌بضاعت

قیمت اقلام مختلف، هزینه‌ها و مخارج زندگی:

هر مترمربع زمین در عباس‌آباد تهران: ۲۰۰۰۰ ریال
متوسط اجاره خانه: ۳۰۰۰ - ۱۰۰۰ ریال
یک لیتر بنزین: ۱۰ ریال
یک لیتر نفت سفید: ۲.۵ ریال
یک لیتر گازوئیل: ۲.۵ ریال
بلیت اتوبوس واحد: ۲ ریال
دفتر ۲۰ برگی کاهی: ۲ ریال - دفتر ۲۰ برگی سفید: ۳ ریال - دفتر ۴۰ برگی کاهی: ۳ ریال - دفتر ۴۰ برگی سفید: ۵ ریال - دفتر ۶۰ برگی کاهی: ۶ ریال - دفتر ۶۰ برگی سفید: ۸ ریال - دفتر ۱۰۰ برگی کاهی: ۸ ریال - دفتر ۱۰۰ برگی سفید: ۱۰ ریال - دفتر ۲۰۰ برگی کاهی: ۱۴ ریال - دفتر ۲۰۰ برگی سفید: ۱۸ ریال - مقوا سفید یک‌رو برقی: ۱ ریال - مقوا سفید دورو برقی: ۲ ریال - برگ امتحانی: ۰.۵ ریال - خودکار بیک: ۵ ریال
مداد رنگی ۶ عددی کوچک: ۶ ریال - مداد رنگی ۶ عددی بزرگ: ۱۰ ریال - مداد رنگی ۱۲ عددی بزرگ: ۲۰ ریال - مداد قرمز: ۲ ریال - کبریت: ۱ ریال - چسب زخم سه‌تایی: ۱ ریال
یک کیلو سیب لبنان درجه یک: ۲۰ ریال
یک کیلو سیب ایرانی: ۱۷ ریال
یک کیلو پرتقال درجه یک: ۲۰ ریال
یک کیلو انگور: ۲۰ ریال
یک کیلو خیار مجلسی اصفهانی: ۱۵ ریال
یک کیلو گوجه فرنگی: ۱۰ ریال
یک کیلو سیب‌زمینی: ۱۵ ریال
یک کیلو پیاز: ۵ ریال
یک کیلو نخود: ۳۵ ریال
یک کیلو عدس: ۳۴ ریال
یک کیلو لوبیا چیتی: ۳۵ ریال
یک کیلو گندم: ۱۰ ریال
یک کیلو جو: ۱۰ ریال
یک کیلو برنج شمال دم‌سیاه: ۳۲ ریال
یک لیتر شیر گاو و گاومیش با چربی: ۲۰ ریال
یک کیلو ماست بی‌چربی چرخ کرده: ۲۰ ریال
یک کیلو پنیر لیقوان تبریز: ۷۰ ریال
یک کیلو پسته کله‌قوچی: ۲۵۰ ریال
یک کیلو گردو: ۲۰۰ ریال
یک کیلو انجیر: ۵۰ ریال
یک کیلو خرما: ۳۰ ریال
آدامس خروس‌نشان: ۱ ریال
آدامس شیک: ۲ ریال
بیسکویت پتی‌بور کوچک: ۵ ریال
بیسکویت پتی‌بور بزرگ: ۱۵ ریال
پفک نمکی کوچک: ۲ ریال
پفک نمکی بزرگ: ۵ ریال
نوشابه کوچک ۳۵۰ میلی‌لیتری: ۵ ریال
نوشابه بزرگ ۷۵۰ میلی‌لیتری: ۱۰ ریال
یک کیلو گوسفند پرواری زنده: ۱۰۰ ریال
یک کیلو گوشت گاو با استخوان: ۲۰۰ ریال
یک کیلو گوشت گاو بدون استخوان: ۲۳۰ ریال
یک کیلو گوشت گوسفند با استخوان: ۲۳۰ ریال
یک کیلو گوشت گوسفند بدون استخوان: ۲۵۰ ریال
یک کیلو گوشت گوسفند یخ‌زده نیوزیلندی بااستخوان: ۱۳۰ ریال
یک سیخ کباب کوبیده ۱۰۰ گرمی با گوشت گرم گوسفند: ۳۰ ریال
یک پرس چلوکباب کوبیده با ۳ سیخ کباب: ۷۰ ریال
کنسرو ماهی تن جنوب: ۲۵ ریال
هر عدد تخم‌مرغ: ۴ ریال
یک کیلو آرد: ۱۰ ریال
نان سنگک (وزن چانه ۸۰۰ گرم): ۱۰ ریال - نان بربری (وزن چانه ۸۰۰ گرم): ۱۰ ریال
نان تافتون (وزن چانه ۴۰۰ گرم): ۵ ریال - نان تافتون دولتی (با کارت دولتی): ۲ ریال
نان لواش (وزن چانه ۲۰۰ گرم): ۲ ریال - روغن مایع یک لیتری: ۲۱ ریال - قوطی ۵ کیلویی روغن نباتی جامد: ۲۹۰ ریال - یک کیلو چای: ۸۰ ریال - یک کیلو شکر: ۲۶ ریال
یک کیلو قند کله: ۲۴ ریال - یک کیلو قند حبه: ۲۸ ریال - یک بسته یک کیلویی پودر لباسشویی: ۱۰ ریال
مایع ظرفشویی نیم‌لیتری ریکا: ۱۸ ریال
کوتاه کردن مو با ماشین: ۵ ریال
کوتاه کردن مو با قیچی: ۱۵ ریال
کوتاه کردن مو (مدل بیتلی): ۲۵ ریال
ویزیت پزشکان عمومی در بخش خصوصی: ۲۵۰ ریال
کولر گازی گیبسون ۲۱۰۰۰: ۴۵۰۰۰ ریال
رنو ۵ ایران صفر کیومتر: ۱۲۰۰۰۰ ریال
پیکان دولوکس صفر کیلومتر: ۱۷۵،۰۰۰ ریال
اتومبیل بیوک ایران (اسکای لارک) صفر کیلومتر: ۳۱۰۰۰۰ ریال
اتومبیل کادیلاک سیویل ایران صفر کیلومتر: ۳۸۰۰۰۰ ریال
موتور هوندا تریل ۱۷۵: ۴۵۰۰۰ ریال
موتور گازی پژو: ۱۲۰۰۰ ریال
دوچرخه فونیکس ۲۸: ۸۰۰۰ ریال
قبر در بهشت‌زهرا: ۷۵۰۰ ریال

منبع: مجمع فعالان اقتصادی - استخراج از فصلنامه پژوهشکده پولی و بانکی (بانک مرکزی ایران)

پیشخوان
Pishkhan.com