



انجمن مهندسه حمل و نقل ریلای ایران



Transport and Development

حمل و نقل و توسعه

نشریه علمی / فنی / آموزشی / خبری انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران / شماره ۱۴۶ / اسفندماه ۱۴۰۱ / ۷۰۰۰۰ تومان

Iranian Association of Rail Transport Engineering

دیرخانه انجمن:

تهران، خیابان کریم خان زند، نرسیده به میدان هفت تیر، ساختمان تجاری اداری

کریم خان، پلاک ۶۲، بلوک A، طبقه ۵، واحد A۵۳

کدپستی: ۱۵۸۴۸۵۴۷۱۸

شماره تماس: ۸۸۳۱۲۲۷۲

نمابر: ۸۸۳۱۲۲۷۳

صاحب امتیاز

انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران

مدیر مسئول:

سید ابوالفضل بهره‌دار

قائم مقام:

امیر دینانی

سر دبیر:

اردشیر احمدزاده

مدیر داخلی:

محیا سادات بهره‌دار

هیأت تحریریه:

سید ابوالفضل بهره‌دار، بابک احمدی، خسرو منطقی
پژمان صالحی، شهرام شیرکوند، سعید قصابیان
مسعود ربانی، محیا سادات بهره‌دار

همکاران تحریریه این شماره:

محمدجواد شاهجویی
عبدالله خانعلی، عباس قربانعلی بیگ، عباس مجیدی نژاد
جواد حیدریان، علی کجیاف

امور هماهنگی:

سید محسن بهره‌دار

آنتیه گرافیک:

انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران

سازمان آگهی‌ها:

مهدی شیر محمدی

چاپ:

گل آذین

* دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر حمل و نقل و توسعه نیست

* مسئولیت نوشته‌ها بر عهده نویسنده است

* نقل مطالب با ذکر منبع آزاد است

WWW. railassociation. ir

info@railassociation. ir

magazin@railassociation. ir

فهرست مطالب

- ۴ نگاهی به کاربردهای جالب واگن‌های بازنشسته ریلی
- ۶ گام‌های توسعه ای بریتانیادر صنعت حمل و نقل
- ۹ خدشه‌تصمیم‌های خلق‌الساعه به سودآوری شرکت‌ها
- ۱۰ توسعه فن‌آوری‌های نوین ارتباطی برای قطارهای خودران در کره جنوبی
- ۱۱ رابطه تورم و حذف صفر از پول ملی
- ۱۲ تهدید صنعت خودروسازی
- ۱۳ کاهش نرخ تورم ۲۵ قلم کالا. چرا و چگونه؟!
- ۱۴ سایه سنگین رانت بر بازار خودرو
- ۱۷ خوش اقبالی آفریقا
- ۱۸ اثرات مخرب خاموشی بر اقتصاد کشور
- ۲۲ نشست «هزینه‌های حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالا و راهکارهای کاهش آن»
- ۲۴ دو مولفه اثرگذار بر بازار سرمایه
- ۲۶ سرقت تجهیزات ریلی در خاک افغانستان
- ۲۸ فقدان شیوه‌نامه برخورد با بحران
- ۲۹ تاثیر ارز نیمایی بر بازار سهام
- ۳۲ آمار حمل و نقل هوایی جهان در سال ۲۰۲۲
- ۳۳ تاسیس یک خط هوایی ملی جدید در عربستان سعودی
- ۳۴ این طرح بنزینی، آتش‌زا نباشد!
- ۳۶ سیگنال منفی بورس به بازار خودرو
- ۴۰ شبیه‌ساز پرواز، یک ابزار تحقیقاتی برای درک «عامل انسانی» در سوانح هوایی
- ۴۱ پیش‌نیاز تجهیز اتوبوس‌های قم به سامانه‌های پرداخت الکترونیک
- ۴۲ نقدی بر پروژه‌های نیمه‌تمام ریلی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل
- ۴۵ اقدامات لازم برای کاهش آلودگی هوا توسط شهروندان
- ۴۸ لاتاری ملی در جاده مخصوص
- ۵۱ تصمیم عجیب دولت!
- ۵۲ کاهش سوانح ریلی؛ نیازمند برنامه ریزی و توجه به نیروی انسانی
- ۵۴ قیاس باطل گازسوزی ایرانیان
- ۵۸ راهکار دولت برای عبور از بن‌بست قاچاق سوخت
- ۵۹ شاخص‌های اقتصادی درباره اشتغال چه می‌گوید؟
- ۶۱ نگارش لیستی از ایده‌آل‌های توسعه‌ای!



۸

نوآوری تازه در صنعت حمل و نقل ریلی



۱۶

جرایمی کمبود بلیت هواپیما؟



۲۰

نیم قرن با حمل و نقل عمومی



۳۸

طراحی یک پیاده راه امن چه
ملزوماتی دارد؟



۳۰

پرواز کنترل شده به سمت زمین



۴۶

ایران، قربانی تغییر اقلیم



۴۴

رقبای ترانزیتی چابهار



۶۰

چالش معیشتی رانندگان تاکسی



۵۶

«بن بست» دارویار

نگاهی به کاربردهای جالب واگن‌های باز نشسته ریلی



سید ابوالفضل بهره دار*



از واگن‌های فرسوده و از کار افتاده به منظور بازگرداندن آنها به چرخه اقتصاد فراهم می‌آورد.

■ مورد مطالعه نخست: کتابخانه و مرکز گفتگو

شبکه ریلی ولز در اقدامی خلاقانه تعدادی از واگن‌های کلاس ۱۵۳ خود را که باز نشسته شده‌اند، به یک کافه گفتگو و اتاق جلسه بدل نموده است. شرکت راه آهن ولز با قرار دادن این واگن‌ها به موسسه فرهنگی ایستلندزمینه استقرار این پروژه را فراهم نموده است که از ژانویه سال جاری نیز به اجرا درآمد. در این پروژه طراحی‌های صورت گرفته عمدتاً بر بخش‌های

مواجهه با قطارهای باز نشسته و غیر قابل استفاده در سیستم‌های ریلی توسط بهره‌برداران مختلف جهان گاهی با همراه شدن خلاقیت به بازسازی و تغییر کاربری آنها برای استفاده مجدد منتهی می‌گردد. گاهی ابداعات و ابتکارها سبب می‌شود قطارهای از کار افتاده به یک هتل، رستوران، کتاب‌فروشی، قایق، موزه و یا نظایر آن بدل شود. رویه‌ای که پیشینه آن به جنگ جهانی دوم بازمی‌گردد و امروزه نیز همچنان با گذشت سالها پابرجا مانده است. این ابتکارات که در ادامه به اختصار مورد بحث قرار می‌گیرد فرصتی را برای امکان استفاده مجدد



و بازسازی گردید و نحوه بازسازی و جانمایی آن به گونه ای بود که بتوان کتاب‌های دسته دوم و قدیمی را یافته و مبادله نمود. شهر «اورسِر اُواس» به دلیل آنکه زادگاه بسیاری از نقاشان شهیر فرانسوی بوده به دهکده نقاشان شهرت یافته است از این رو شهردار این شهر ایزابل مزیرز و شورای شهر بسیار امیدوارند که واگن های قدیمی را بتوان برای ارائه آثار تاریخی مورد استفاده قرار داد.

■ مورد مطالعه چهارم کلبه های توریستی

واگن های قطار دودی دهه سی میلادی که در جنوب شرقی راه آهن چتمن فعالیت می کرده است، اینک به یک کلبه در شهر کنت بدل شده است که در یک منطقه توریستی به مساحت ۴۶۸ هکتار قرار گرفته اند و آن را برای استفاده گردشگران در ایام تعطیلات اجاره می دهند. از این رو به خانه های تعطیلات موسوم شده است.

■ مورد مطالعه پنجم صخره های مرجانی

برنامه ای که طی آن واگن های متروی نیویورک از طریق تغییر کاربری پس از بازیافت مواد قابل استفاده مجدد به عنوان صخره های مرجانی برای زیستگاه ماهی ها و سایر جانداران دریایی به آب های اقیانوس اطلس انداخته می شوند که در نتیجه علاوه بر رونق صنعت ماهیگیری می توانند به افزایش گردشگران در آینده کمک نموده و اقتصاد محلی را بهبود بخشند.

*مدیر مسئول

داخلی واگن ها و نیز تا حدودی بر بدنه واگن ها تمرکز داشته است به طوری که بتواند یک فضای مناسب را برای گفتگوی اجتماعی، البته با فضا و پس زمینه ریلی فراهم آورد. این واگن ها در نزدیکی مرکز تردد عمومی و مسیر حرکت دوچرخه سوارها قرار گرفته است که در نتیجه می تواند عموم شهروندان را برای بازدید به این منطقه سوق دهد.

■ مورد مطالعه دوم استفاده به عنوان فضای کاری در روستای شوردیچ

روستای زیرزمینی محلی در شوردیچ واقع در شرق لندن است که به محیطی الهام بخش برای جامعه هنرمندان و استارت آپ ها بدل شده است. در این مکان چهار واگن متروی لندن و کانتینرهای حمل و نقل بار ریلی، فضا را به محیطی مطلوب برای کار و تبادل آراء بدل نموده است. در این پروژه یک انبار ریلی بسیار قدیمی که از قرون گذشته و دوره فرمانروایان گذشته بجا مانده است، احیا و مرمت گردید و به تالار و محل اصلی استقرار پروژه بدل شد. سیستم تأمین انرژی این فضای کاری کاملاً دوستدار محیط زیست بوده و یک از شیوه کاملاً سبز برای انرژی استفاده می کند.

■ مورد مطالعه سوم کتابفروشی

کتابفروشی فرانسوی با عنوان غار کتاب در شهر «اورسِر اُواس» در یک واگن بسیار قدیمی شبکه حمل و نقل ریلی فرانسه راه اندازی شده است. این واگن قطار در سال ۲۰۱۷ مرمت

« حمل و نقل و توسعه » از راهکارهای دسترسی آسان به حمل و نقل ریلی گزارش می دهد

گام های توسعه ای بریتانیادر صنعت حمل و نقل

سعید قصابیان *

مدیر سیاست گذاری حمل و نقل عمومی بریتانیا می گوید طرح هایی مانند ایجاد دسترسی برای عموم شهروندان بسیار مهم است چراکه لازم است هزینه های این کار پیچیده پرداخت شود.

از سوی دیگر آلترناتیوها از یک ایستگاه به ایستگاه دیگر متفاوت است اما نرخ توسعه به معنای ایجاد پیشرفت در تحقق اهداف آن به طرز وحشتناکی کند است به طوری که با توجه به بودجه های موجود بیش از ۲۰ سال طول می کشد. نظر سنجی ها نشان می دهد که کل هزینه ها برای ساخت و توسعه شبکه ریلی ۲ تا ۶ میلیارد پوند هزینه خواهد داشت که بتواند دسترسی را برای عموم شهروندان امکان پذیر نماید. بر آورد می شود که در صورت تحقق این هدف حدود ۵۱۰۰ نفر از معلولان از طریق دسترسی کامل اشتغال به دست آورند. از طرفی در صورت تحقق این اهداف می تواند سالانه صرفه جویی ۴۵۰ میلیون پوند در سال را برای اقتصاد به ارمغان داشته باشد.

گما هوپ ادامه می دهد هر چند استقرار این پروژه یک عامل هزینه بر به شمار می آید اما در مقایسه با سایر ابر پروژه ها بخش کوچکی به شمار می رود. سفرهای قابل دسترس برای از سوی دیگر با الزامات دیگر همراه بوده است که از آن جمله می توان به آموزش افراد ناتوان و معلول برای ارتباط بهتر با کارکنان بخش حمل و نقل عمومی، ایجاد علائم و نشانه های مختص معلولان در حمل و نقل عمومی، نشانه های شنیداری برای ناشنوایان و تخصیص فضا در واگن ها برای معلولان دارای ویلچر بخشی از آن بوده است. از سوی دیگر بسیاری از سازمان ها به حمایت خود از معلولان ادامه داده اند که از آن جمله می توان به ایجاد نرم افزارهای متعدد نظیر کدهای QR پشت صندلی های قطار ارتباط با تعداد بیشتری از شهروندان را امکان پذیر می سازد.

در این بین مدیر عامل شرکت ووش می گوید: در یک جامعه نیازهای متعددی وجود دارد به عنوان مثال نوزادان که از کالسکه استفاده می کنند و یا افراد معلولی که از قطار استفاده می کنند و هدف از آن پاسخ به نیازهای پیچیده در یک سیستم حمل و نقل عمومی است. این شرکت به تولید محصولاتی پرداخته است که شناسایی مسافران دارای شرایط خاص را برای کارکنان صنعت ریلی تسهیل نموده است. این فن آوری ها وضعیت مسافران را

سفرهای یکپارچه در سراسر بریتانیا یکی از موضوعات مهمی است که توسط دولت برای تضمین دسترسی به حمل و نقل ریلی و محققان تا سال ۲۰۳۰ دنبال می شود. ایجاد راه آهن سرتاسری بریتانیا از ۲۰۰ سال پیش آغاز گردید با گذشت روند دسترسی به حمل و نقل ریلی تسهیل گردید این روند در طول سال های اخیر شتاب قابل توجهی به خود گرفته است.

مطالبه توسعه صنعت ریلی در بریتانیا توسط کمپین های مختلف در طی سال ها دنبال شده است تا آنجا که این نیاز خود را در سطح بهداشت و رفاه نشان داده است.

«گما هوپ» مدیر سیاست گذاری حمل و نقل ریلی بریتانیا در سخنان اخیر خود گفته است دسترسی مستقیم به ۴۱ درصد از ایستگاه های ریلی بریتانیا بدون واسطه وجود ندارد و این مهم درباره معلولان و افراد دارای شرایط خاص بیشتر محسوس است. این عدم دسترسی به حمل و نقل فرصت معلولان را برای معاشرت های اجتماعی و حضور در جامعه برای کار و فعالیت از بین می برد و از طرفی آنان لازم است برای دسترسی به ایستگاه ها حمل و نقل مسافت های اضافی را طی نمایند.

تحقیقات صورت گرفته نشان می دهد که تا حدود ۲۲ درصد از معلولان با عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی به محاق انزوا رانده می شوند. ۲۱ درصد از معلولان در نظر سنجی ها گفته اند که عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی بر سلامت روان آن ها تأثیر منفی گذارده است. ۱۸ درصد از معلولان گفته اند عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی مانعی بر سر راه فعالیت های اجتماعی آن ها بوده است و در نهایت آنکه ۱۵ درصد از شهروندان معلول گفته اند عدم دسترسی به حمل و نقل آن ها را از بیرون رفتن با خانواده هایشان باز داشته است.

از این رو دولت بریتانیا بر اساس مصوبات و قوانین متعهد شده است تا تأمین بودجه مورد نیاز استراتژی حمل و نقل عمومی فراگیر و قابل دسترسی برای تمامی اقشار معلول تا سال ۲۰۳۰ فراهم نماید.

ایجاد تغییرات به منظور ایجاد دسترسی هر چند می تواند کاری نسبتاً پیچیده باشد زیرا بهره بردارن شبکه ریلی و مقامات محلی را به طور جدی درگیر می نماید. در این بین مانع عمده برای تحقق اهداف مرتبط با رفع نیازهای معلولان کمبود بودجه است.



داده‌های وضعیت فعلی امکان پذیر می‌سازد. این داده‌ها پاسخ به پرسش‌هایی نظیر تصمیم‌گیری برای سرمایه‌گذاری و اولویت‌بندی طرح‌ها و برنامه‌ها را مشخص می‌سازد. از سوی دیگر تمرکز بر حفظ داده‌های لجستیک و عملیاتی مرتبط با دارایی‌های سازمان تمرکز بالایی بر حفظ و توسعه داده‌های باکیفیت دارد. مهم آن است که نرم‌افزارهای مدیریت دارایی‌ها بتواند اهداف شرکت‌های ریلی را تأمین نماید. این امکان‌هایی را برای سازمان‌ها ایجاد می‌نماید تا از طریق تجزیه و تحلیل دارایی‌های قابل مقایسه قضاوت‌های کارشناسی دقیقی را انجام داده و شکاف‌های موجود را پر نمایند و از طرفی نیز یادگیری از این مجموعه‌ها را به‌طور قابل اطمینان افزایش می‌دهد. بنابراین برای نیل بهترین بینش لازم است داده‌ها به‌عنوان یک جریان پویا و زنده به‌طور منظم به‌روزرسانی شود. بررسی صحت منابع داده و ایجاد پیوندهای فعال میان پایگاه‌های داده در صنعت ریلی می‌تواند به توفیق چرخه‌های برنامه‌ریزی کمک مؤثری نماید. علاوه بر آن با توجه به چالش‌های کنونی جهان نظیر تغییرات اقلیمی، دغدغه‌های بهداشتی و با بحران آب می‌تواند ضرورت بهره‌گیری از داده‌ها برای برخورد مؤثر با آینده را ایجاد نماید. از طرفی تصمیم‌گیری‌های مبتنی بر شواهد واقعی در طول زمان می‌تواند در مدیریت اثربخش دارایی‌ها برای موفقیت سازمانی در بلندمدت از طریق تجزیه و تحلیل در شرایط عدم قطعیت ایفای نقش نماید.

* کارشناس اقتصادی

بهبود بخشیده و ارتباط با مسافران معلول را تسهیل نموده است. بنابراین بهره‌گیری از این رویکردها جامعه استفاده‌کنندگان از صنعت حمل و نقل ریلی را افزایش می‌دهد. در جای دیگری متخصصان و محققان دانشگاه آمستردام در حال توسعه فن‌آوری‌هایی هستند که می‌تواند با استفاده از هوش مصنوعی بسیاری از مشکلات ناشنویان یا کم‌شنوایان را مرتفع نماید. وی ادامه می‌دهد که افراد ناشنوا نیز مالیات پرداخت می‌کنند بنابراین لازم است از امکانات مناسب برای دسترسی به حمل و نقل عمومی برخوردار بوده و این روند توسط دولت تسهیل شود. از طرفی در ماه مه سال ۲۰۲۱ قانون جدید استراتژی دسترسی معلولان را به صنعت حمل و نقل ریلی به تصویب رسید. قانونی که در صورت تحقق امیدها را مضاعف می‌سازد و افق روشنی را برای معلولان ایجاد می‌کند.

از سوی دیگر یکی از مهم‌ترین چالش‌ها مدیریت هوشمند دارایی‌ها است که می‌تواند فرایندهای تصمیم‌گیری را کارآمد، انعطاف‌پذیر و سازگار نماید. مدیریت هوشمند دارایی‌ها امکان ریسک‌پذیری را افزایش داده و به سازمان‌های ریلی کمک می‌کند تا تاب‌آوری را افزایش دهد و در زمان واقعی به از طریق ارائه داده‌ها مؤثر پاسخ‌های مناسب را ارائه دهد.

شیوه‌های مؤثر مدیریت هوشمند دارایی‌ها امکان جمع‌آوری داده‌ها و ایجاد یک نگرش جامع و استقرار سناریوهای پیش‌بینی آینده را امکان‌پذیر می‌سازد و در نتیجه بلوغ تصمیم‌گیری‌ها را امکان‌پذیر می‌سازد. به طوری که تصمیمات بر اساس

مختلف تجاری، خدماتی و غیره... مدت‌ها است که در بخش‌های مختلف صنعتی رایج و عادی شده است؛ اما به کارگیری آن در این طیف گسترده برای صنعت حمل و نقل ریلی یک نوآوری تازه و پیشرفته محسوب می‌شود.

این پهباد منحصر به فرد که از قابلیت انعطاف پذیری بالایی برخوردار است از منظر فنی نیز قادر است اطلاعات دریافتی از خطوط ریلی را برای تصمیم‌گیران نگهداری و تعمیرات به صورت برخط ارسال نموده و آن‌ها را به سرعت در جریان وضعیت خطوط ریلی قرار دهد.

پهباد یادشده علاوه بر ملخ‌های پروازی، دارای چهار چرخ نیز هست که حرکت آن را بر روی ریل‌های خطوط امکان‌پذیر می‌نماید و در نتیجه می‌تواند با سرعت بالایی خطوط ریلی را پیماید که این امر راندمان عملیات نگهداری و تعمیرات را مضاعف می‌سازد.

سرعت حرکت پهباد یادشده بر روی خطوط ریلی به طور متوسط ۲۰ کیلومتر بر ساعت است و می‌تواند بدون توقف تا ۲۰۰ کیلومتر را نیز پیمایش نماید. علاوه بر دقت و سرعت مناسب، حساسیت بسیار بالای این تجهیز متحرک در مواجهه با موانع و انعطاف پذیری آن برای ترک خط حرکتی ریلی و بازگشت مجدد پس از رفع مانع احتمالی، که بدون خطا و احتمال تصادف با وسایل نقلیه ریلی است از محاسن قابل توجه آن به شمار می‌آید که در نتیجه می‌تواند ایمنی کارکنان نگهداری و تعمیرات را حتی در شرایط بهره‌برداری خطوط تضمین نماید که در این صورت برای بازدید خطوط نیازی به انسداد مسیر ریلی در مرحله بازرسی نمی‌باشد.

نکته مهم و قابل توجه دیگر ارسال مستمر تصاویر دریافتی از خطوط ریلی برای مرکز پایش عملکرد خطوط ریلی است، که توفیق عملیات پیشگیرانه را مضاعف می‌سازد.

« حمل و نقل و توسعه »

از نقش پهبادهای هوشمند در خطوط ریلی گزارش می‌دهد

نوآوری تازه در صنعت حمل و نقل ریلی

محمیا سادات بهره‌دار

و فعالیت‌های در جریان برای سیر و حرکت راحت قطار می‌اندیشند. اقدامات مؤثر بهره‌برداران این اطمینان و ایمنی را مضاعف می‌سازد.

در اینجا نکته بسیار مهم آن است که در تمام طول تاریخ بهره‌برداری از صنعت ریلی یعنی از زمان ساخت نخستین لکوموتیو بخار در سال ۱۸۰۴ در انگلستان تا کنون، آنچه مسلم بوده این است که خطوط ریلی همواره به مراقبت، نگهداری و تعمیرات نیاز داشته‌اند که با شیوه‌ها و روش‌های مختلف انجام شده است. در این بین بهره‌گیری از شیوه‌های دقیق‌تر، سریع‌تر، کارآمدتر و هوشمندتر همواره یکی از دغدغه‌های محققان ریلی به شمار می‌رود.

آنچه به نظر می‌رسد بازرسی و نگهداری خطوط ریلی با توجه طول خطوط یک فرایند زمان‌بر و نسبتاً طولانی است که گاهی در اثر اشتباه در شناسایی عیوب خطوط می‌تواند به یک سانحه مرگبار بینجامد. بر این اساس محققان یک مؤسسه پژوهشی صنعتی در نروژ، پهباد هوشمندی را ابداع کرده‌اند که می‌تواند مسیر ریلی را به دقت فراوان پیمایش نموده و علاوه بر شناسایی عیوب خطوط ریلی، در صورت مواجهه با موانع ریلی نظیر سیر و حرکت قطارها و یا قطارهای پارک شده در خط حرکتی، فوراً پرواز نموده و پس از رفع مانع مجدداً عملیات بازرسی خطوط را ادامه دهد.

هر چند استفاده از پهبادها برای مقاصد

بازرسی خطوط ریلی و نگهداری و تعمیرات آن (پیشگیرانه و اصلاحی)، همواره یکی از دغدغه‌های مهم بهره‌برداران در طول عملیات استفاده و بهره‌برداری از خطوط ریلی بوده است.

یکی از نوآوری‌های اخیر و مدرن در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی، ابداع و به کارگیری پهبادهای هوشمندی است که بازرسی و عیب‌یابی خطوط ریلی را بدون دخالت عامل انسانی امکان‌پذیر می‌سازد. این سیستم هوشمند که دانش یک فرد خبره را به صورت کاملاً جامع در بانک‌های دانش خود ذخیره داشته و بر آن مبنای عمل می‌نماید، می‌تواند علاوه بر افزایش سرعت بازرسی خطوط، دقت و ضریب اطمینان آن را نیز افزایش دهد.

در این گونه خاص از پهبادهای هوشمند برای تأمین انرژی و سوخت مورد نیاز پرواز و حرکت تجهیز بر روی ریل‌ها در طول مسیر، از پانل‌ها و سلول‌های خورشیدی استفاده شده است و از این جهت یک فن‌آوری پاک و سبز به شمار می‌رود.

محققان در این پهبادها از سنسورهای بسیار حساس و با دقت بالا استفاده نموده‌اند که در نتیجه امکان شناسایی و تشخیص عیوب موجود در خطوط را با سرعت و اطمینان زیاد امکان‌پذیر می‌سازد.

همچنان که مسافران از قطار برای نیل به مقاصد تجاری، گردشگری و غیره... استفاده می‌نمایند در حالی که کمتر به فرایندهای موجود در ورای این آرامش

در گفت و گوی « حمل و نقل و توسعه » با یک کارشناس فراز و نشیب های بازار سرمایه بررسی شد

خداشه تصمیم های خلق الساعه به سود آوری شرکتها

خصوص دلا ر نداشتیم و بدنبال آن، بزرگ ترین نکته منفی و یا تهدید برای بازار سرمایه که موجبات نقصان در روند طبیعی جریان بازار سرمایه را ایجاد می کند تصمیم های خلق الساعه و غیر کارشناسی و غیر اقتصادی است که در نهایت، منجر به خداشه در سود آوری شرکتها از سوی دولت می شود و این نشان می دهد که هم نقاط مثبت و بسیار اثر پذیر مثل نرخ ارز و هم نقاط منفی و اثر پذیری چون؛ تصمیمات یکباره دولت مثل مصوبه تعرفه صادرات، تغییر نرخ خوراک پتروشیمی، تغییر بهره مالکانه و... را داریم که در این میان، به نظر من، نرخ ارز بالاترین و بیشترین اثر را در بازار سرمایه می گذارد. آقا بزرگی در خصوص تأثیر تغییرات مذاکرات هسته ای روی روند معاملات و سر نوشت بازار سرمایه خاطر نشان کرد: بازار سرمایه بر اساس پیش بینی وقایع و تأثیرات آن در آینده اثر می پذیرد و قیمت ها بر اساس آن پیش بینی هایی که مربوط به آینده هستند، حرکت می کنند. یعنی همان طور که در بازار سرمایه نگاه به آینده وجود دارد و به سود سال آتی توجه می کنند و بدنبال آن، ارزش فعلی درآمدهای آتی را تنظیم کرده و بر اساس آن قیمت گذاری می کنند، وقایع سیاسی هم به همین ترتیب و طبق پیش بینی هایی صورت می گیرند. مثلاً سناریوی یک، بر اساس تحقق توافق، سناریوی دو، بر مبنای عدم توافق، سناریوی سه، بلا تکلیفی و... گزینه هایی هستند که هر کسی بر اساس اطلاعات و تحلیل خود، یک پوزیشنی را دریافت می کند. به طور مثال؛ برخی از افراد در روزی که بازار منفی بوده، شروع به خریداری کرده اند و تحلیل آن ها این بوده که ممکن است دوباره یک روند معکوسی را در بازار داشته باشیم و اگرچه این موضوع توجیه خرید دارد ولی برای فروشنده چنین نیست. از اینرو، نمی توانیم برای آن، تحلیل و تأثیر فرمول ریاضی را تعریف کنیم و هر کسی بر اساس استنباط خود، جریان ها و توافقات هسته ای و اثرات مسائل سیاسی روی اقتصاد و بازار سرمایه را تحلیل می کند. مثلاً اگر توافق انجام شود نرخ ارز پایین می آید و در روند تولید، گشایش حاصل می شود و صادرات افزایش پیدا می کند که در این میان، باید به روند تأثیرات در گذشته برگردیم که بنده اعتقاد دارم در ده سال گذشته، ما فراز و نشیب های بسیار زیادی داشتیم و اوج مثبت زمانی بود که بر جام تصویب شد و اوج منفی هم مربوط به قطع امید شدن از آن بود بنابراین، اثرات تصمیم های سیاسی در کوتاه مدت، یک شوک مقطعی است. اما در بلندمدت و بیش از دو سال، اثرات اقتصادی آن، چندان قابل توجه نیست کما این که در ده سال گذشته هم، چنین اتفاقی نیفتاده است.

اواخر خرداد امسال بود که پس از مدتها بورس روزهای خوبی را پشت سر گذاشت و در آن برهه زمانی عده ای از کارشناسان بازار سرمایه، این موضوع را اتفاقی قابل توجه و بی سابقه ارزیابی کرده و دلایل متعددی را برای آن بر شمرده اند.

تالار شیشه ای طی چند روز گذشته نیز روزهای سبز رنگی را تجربه می کند اما اینکه این روند تا چه زمانی ادامه خواهد داشت موضوعی است که پیرامون آن در گفت و گو با یک کارشناس بازار مالی به گفت و گو نشستیم.

فردین آقا بزرگی، کارشناس بازار سرمایه، در رابطه با معاملات هفته گذشته بازار سرمایه و پیش بینی اش برای این هفته اظهار کرد: اگر به اوضاع چند روز اخیر بورس نگاه کنیم در مقایسه با هفته قبل از آن، شاخص کل بازار مثبت بوده است. من فکر می کنم نه تنها هفته جاری بلکه هفته های پیش روی ما، مطمئناً با یک جو صعودی اما نه به صورت شارپی و غیر قابل توجه همراه خواهد بود، ولی آثار تورم، افزایش نرخ ارز تا کانال ۴۲ هزار تومان، افزایش حجم نقدینگی و تورم ساختاری، دلایل و متغیرهایی هستند که حکم بر افزایش ارزش دارایی های شرکت های بورسی هستند. از طرف دیگر، این آثار تورم در بازار سرمایه هم باید خود را نشان دهند و صرفاً محدود به مسکن، ارز، سکه و طلا و کالاهای اساسی نیستند و اگر این قبیل محصولات، افزایش نرخ داشته باشند مطمئناً تجربه دو دهه گذشته در بازار سرمایه نشان داده است که این بازار حتماً متأثر خواهد شد؛ ولی فعلاً به نوعی، از طریق بازار سرمایه نشان داده می شود و در حال کنترل هستند و این نشان می دهد که نظام افزایش قیمت ها تحت کنترل است و در سود آوری شرکتها اثری ندارد. یعنی به صورت مرحله ای در حال جا انداختن است که این افزایش قیمت کالاهای اساسی روی وضعیت اقتصاد تأثیر گذار نیست. او در خصوص تأثیر تغییرات قیمت دلا ر روی بازار سرمایه و روند معاملات تصریح کرد: بر اساس تجربه دو دهه گذشته، بزرگ ترین و بیشترین محرک و متغیر اثر گذار روی وضعیت اقتصادی و بازار سرمایه ما، نرخ ارز است. همان طور که در سال ۹۷ و ۹۸ پس از یک جامپ قابل توجه نرخ ارز، شاهد بودیم که بازار سرمایه به مراتب واکنشی بیش از آن چه که تصور می شد، نشان داد که با مشکلات سال ۹۹ روبرو شدیم و سالیان گذشته هم به همین ترتیب بود. یعنی از زمانی که دلار از ۱۰۰۰ به ۳۰۰۰ هزار تومان رسید، یکی از مهم ترین فاکتورها در تغییرات شاخص، سیر صعودی پلکانی نرخ ارز است تا جایی که متاسفانه، در این ۳۰-۴۰ سال گذشته، تجربه سیر نزولی در

توسعه فن آوری‌های نوین ارتباطی برای قطارهای خودران در کره جنوبی

محیا سادات بهره دار



قابل اطمینان به‌ویژه در محیط‌های عملیاتی راه‌آهن به دلیل طول زیاد قطار و لزوم عکس‌العمل و سرعت واکنش بالا ضروری هستند. آقای جونگ راک گیو، رئیس بخش علائم الکتریکی هوشمند در مؤسسه تحقیقاتی **KRRI** می‌گوید: سیستم‌های قطار خودران دارای ابزارهایی هستند که شرایط عملیاتی قطارها را تعیین می‌کنند و این یک قدم به تجاری‌سازی نوآوری‌ها نزدیک‌تر است همچنین آقای جونگ به‌عنوان رئیس شورای فن آوری‌های ارتباطی حوزه عملیاتی راه‌آهن کره که اولین جلسه خود را در ۲۷ جولای برگزار کرد با اشاره به این فن آوری مدرن آن در پیچه‌ای به‌سوی پیشرفت‌های ریلی خواند. لازم به توضیح است شورای فن آوری‌های ارتباطی که شامل انجمن راه‌آهن کره و شرکت ملی راه‌آهن کره جنوبی و همچنین بهره‌برداری سیستم‌های مترو در سئول، اینچئون، دائجون، دانگو، بوسان و گوانگجو است از مهم‌ترین حامیان این طرح بوده است. این نهاد جدید برای تسهیل تبادل اطلاعات در مورد پیشرفت‌های فن آوری ارتباطات راه‌آهن، از جمله تحقیق و توسعه، کاربرد و مدیریت راه‌اندازی شده است. این شورا همچنین بر روی توسعه و بازنگری استانداردهای فن آوری ارتباطات راه‌آهن کار خواهد کرد. آقای هان سوک - یون رئیس **KRRI** می‌گوید: این یک حرکت بسیار مفید و سودمند برای محققان و کارشناسان ارتباطات در سایت‌های عملیاتی راه‌آهن، در سراسر کشور است تا برای حل مسائل جاری و بحث در مورد تکنولوژی‌های آینده با یکدیگر ارتباط برقرار کنند.

مؤسسه پژوهشی حمل و نقل ریلی کره (**KRRI**) در حال توسعه فن آوری هوشمندی برای ارتباطات نوآورانه‌ای است که می‌تواند امکانات ارتباطات میان دو قطار را با استفاده از تکنولوژی‌های نوین از یک قطار به قطار دیگر (**T2T**) برای قطارهای خودران (بدون راهبر) پیاده‌سازی نماید. مدیر بخش نوآوری این شرکت می‌گوید که این برای اولین بار در جهان است که امکان انتقال داده‌ها میان دو وسیله نقلیه ریلی با استفاده از یک آنتن رادیویی جهت‌دار (هدایت‌شده) حامل داده‌های کنترلی با موفقیت آزمایش و پیاده‌سازی شده است. آنتن‌های رادیویی جهت‌دار (هدایت‌شده) توسط **KRRI** برای برطرف نمودن نیازهای عملیاتی راه‌آهن توسعه داده شد. این آزمایش‌ها بر روی مسیر ریلی اوسونگ با استفاده از دو وسیله نقلیه ریلی کوچک و یک آنتن رادیویی کاملاً هدایت‌شده انجام گرفته و نتایج آن نشان داده که اطلاعات کنترلی می‌توانند در مسافت بیش از ۲ کیلومتر در مسیرهای ریلی روباز و تا ۴ کیلومتر در تونل‌ها ارسال و یا دریافت شوند. به کمک این راهکار، اطلاعات مربوط به قطارهای نزدیک در جریان ترافیک و سیر و حرکت قطارها، نظیر اطلاعات مرتبط با سوانح و حوادث به قطار منتقل می‌شود تا سیستم راهبری قطار به‌صورت خودکار بتواند عملیات را در زمان واقعی و به‌صورت بلادرنگ کنترل نماید. مدیر مؤسسه ریلی **KRRI** می‌گوید ارتباطات سریع، به‌هنگام و

كامران ندری در گفت و گوبا «حمل و نقل و توسعه» تشریح کرد

رابطه تورم و حذف صفر از پول ملی

سفرهای خارجی می کنند از واحد تومان استفاده می کنند که خود به خود ۴ صفر حذف شده و به صورت عرفی این اتفاق صورت گرفت. همچنین مصوبه دولت قبلی نیز این بود که بصورت رسمی این کار انجام شود و تصمیم گرفتند ۴ صفر را حذف کنند و این حرکت را بگونه ای برنامه ریزی کردند که هزینه برای دولت ایجاد نکند. وقتی اسکناس های موجود فرسوده می شود و می خواهند از رده خارج کنند و به جای آن اسکناس جدید چاپ کنند، مصوبه دولت این بود که این اسکناس های جدید وقتی چاپ می شوند صفرهای آن کمرنگ باشد و به نوعی به معنای نقطه آغازین شروع حذف صفرها تلقی کردند. این کارشناس در پاسخ به این پرسش، برخی بر این باورند که رشد فزاینده تورم در کشور اسکناس را کم

ارزش و در برخی بی ارزش کرده در چنین شرایطی دولت و بانک مرکزی به دنبال حذف صفرهای طولانی هستند. بیان کرد: تحلیل درستی را ارائه دادند. اگر دولت حذف نمی کرد مردم این کار را می کردند. وقتی مردم می گویند یک تومان منظور شاید یک میلیارد تومان باشد یعنی کلی صفر را حذف کردند. این برای

سهولت بیان قیمت ها و حساب و کتاب ها اتفاق می افتد. به جای اینکه بگویند یک میلیون تومان می گویند یک تومان و این صفرها را کم می کنند. مردم در معاملات روزمره واحد پول جدید تعریف می کنند. در بازار معاملات اصطلاح یک خط را به کار می بردند و منظور یک میلیون دلار بود. مردم بصورت عرفی و طبیعی این کار را انجام می دهند و شکل رسمی را برخی دولت ها برای اینکه حساب های رسمی اصلاح و ساده تر شود براساس ملاحظات حسابداری که در ذهن دارند، بصورت رسمی این کار را انجام می دهند. بصورت عرفی مردم روزانه این کار را انجام می دهند.

یک کارشناس پولی و بانکی بر این باور است: حذف صفرهای پول ملی تاثیر جزئی بر روی تورم دارد و شاید بتوان گفت مزیت عمده آن سهیل تر کردن معاملات است.

كامران ندری کارشناس پولی و بانکی در گفت و گوبا «حمل و نقل و توسعه»، در خصوص اینکه حذف صفرها از روی اسکناس ارتباطی به تورم دارد؟ پاسخ داد: حذف صفرها ارتباطی به تورم ندارد و فقط تغییر واحد پول و اسم گذاری جدید است. هر زمانی واحد پول خود را به شکلی از نو نامگذاری و ارزشگذاری جدید کنید، در اختیار شماس و قبلاً این را نیز داشتیم. در زمان حکومت پهلوی اول که تورم وجود نداشت، یک صفر کم می کند و قرانی که معادل هزار دینار بود را برابر با ۱۰۰ دینار تعریف می کند. فلذا واحد پول

از آن زمان ریال نامگذاری شد که معادل دینار تعریف شد. بنابراین، تعریف واحد پول و حذف صفرها صرفاً به دلیل سهولتی که در محاسبات و معاملات ایجاد می کند، انجام می شود. عواملی که ایجاد تورم و افزایش قیمت ها را در اقتصاد ایجاد می کنند متفاوت است و باید آن عوامل را کنترل کرد که با حذف صفر مسئله تورم در اقتصاد حل نمی شود.

اوبال اشاره به هدف حذف صفرها گفت: مصوبه هیئت دولت در زمان آقای روحانی بود که به تدریج این ۴ صفر را حذف کنند. در آن زمان رئیس کل بانک مرکزی (آقای همتی) عنوان کرده بودند این مسئله ارتباطی با تورم ندارد ولی محاسبات و ثبت و ضبط حساب ها با بودن این صفرها دشوار شده است. مردم هم به صورت عرفی این کار را انجام دادند. بعنوان مثال، واحد پول ما ریال است ولی کسی از ریال استفاده نمی کند. در مغازه ها قیمت کالاها را براساس ریال بیان نمی کنند. خود مردم یک صفر را حذف کرده اند و واژه تومان را استفاده می کنند که واحد اصلی پول نبود. این استاد دانشگاه تصریح کرد: سایت هایی که تبلیغ برای



در گفت و گو با یک کارشناس خودرو واردات خودروهای دست دوم به ایران بررسی شد

تهدید صنعت خودروسازی

این قطعات بالا می‌رود و در طرف دیگر، عرضه قطعات تقلبی به بازار نیز بالا می‌رود. خدمات پس از فروش منتفی می‌شود؟ هم‌زمان با خرید خودروهای دست دوم کشورهای همسایه، خدمات پس از فروش نیز منتفی می‌شود. البته در بهترین حالت واردکنندگان می‌توانند از نمایندگی برندی که از آن خودرو خریدند، یک الی دو درصد سود واردات خود را به آن‌ها بپردازند و آن نمایندگی خدمات پس از فروش را به ایران ارائه کند.

حال این مساله مطرح می‌شود که آیا کسانی که این راه‌حل را ارائه داده‌اند، در پنج سال گذشته که واردات خودرو ممنوع بود، توانستند خدمات پس از فروشی ارائه کنند؟ مسئولان وزارت صمت و دولت در حال فروش رویاهای خود است که ارائه این رویاها تنها از جیب مردم می‌رود. خودروهای وارداتی دست دوم چه قیمتی دارند؟

علی‌القاعده قیمت خودروهای وارداتی دست دوم باید کمتر از خودروهای نو وارداتی باشد. در پاسخ به این سؤال ابتدا باید این ابهام را روشن کرد که در رابطه با چه خودروهایی صحبت می‌کنیم. برای مثال واردات خودرو E10 که چهار سال هم کار کرده است، ارزشی ندارد و به تبع آن با قیمت پایینی نیز به بازار عرضه می‌شوند. واردات خودروهایی مانند سانتافه، بی‌ام و و لندرکروز تنها باعث می‌شود خودروهای مشابه آن در بازار به صورت موقت ارزان‌تر به دست مصرف‌کننده برسد. البته باید به این نکته نیز اشاره کرد که کاهش قیمت این خودروها در بازار پس از مدتی دوباره متوقف می‌شود و افزایش قیمت در بازار اتفاق می‌افتد.

می‌زند. هنگامی که خودرو دست دوم به جای نو وارد کشور شود، با یک سوم قیمت در بازار به فروش می‌رسد. در نتیجه با این روش می‌توان خودروهای ارزان قیمت و با تعداد بیشتر وارد می‌شود. در نهایت مسئولان می‌توانند به صورت ظاهری و موقت بازار خودرو کشور را کنترل کنند.

البته باید به این نکته اشاره کرد که کنترل بازار با این روش تنها در کوتاه مدت پاسخگو خواهد بود و با گذشت مدتی نظم بازار در ابعاد مختلف به هم می‌ریزد. نخستین تبعاتی که با اجرای واردات خودروهای دست دوم نمایان می‌شود، افزایش نرخ دلار در نتیجه افزایش تقاضای ارز است که برای مسئولان به پدیده‌ای عادی تبدیل شده است. اما متأسفانه افرادی که این تصمیم را گرفته‌اند، به آینده توجهی ندارند و صرفاً می‌خواهند مشکل کنونی را رفع کنند. چرا که نتوانستند به وعده واردات خودرو عمل کنند و بازار کشور به هم ریخته است.

مسئولان به جای اینکه پاسخگو باشند و توضیح دهند که چرا نتوانستند تاکنون صنعت خودرو را متحول و به وعده‌های خود عمل کنند؟ در حال طرح ایده‌های جدید هستند. این یعنی فرار رو به جلو مسئولین. ایده واردات خودروهای دست دوم در حالی مطرح شده است که سنجش کیفیت، کنترل و کارکرد خودروها هنگامی که به تعداد زیاد وارد کشور می‌شود تقریباً غیرممکن است. خودروهای وارداتی دست دوم قطعاً مشکلات فنی بسیاری خواهند داشت و واردات قطعات یدکی نیز از بربری بسیاری را به همراه دارد و بازار قطعات یدکی را نیز به هم می‌ریزد. چرا که از طرفی، قیمت

در حالی که واردات خودرو هنوز به سرانجام نرسیده است، کمیسیون صنایع و معادن خبر از آزادسازی واردات خودروهای دست دوم می‌دهد. در همین زمینه، امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو، توضیح داد: «مسئولان وزارت صمت متوجه شدند که نه می‌توانند آیین‌نامه واردات خودرو را به راحتی اجرا کنند و نه موفق به کنترل بازار شوند. در نتیجه به عنوان درمان، عده‌ای ایده واردات خودروهای دست دوم را مطرح کردند که اتفاقی بسیار خطرناک برای مردم، بازار، صنعت خودروسازی و اقتصاد کشور رقم می‌زند.»

واردات خودرو همچنان به سرانجام نرسیده است و تاکنون تنها ۱۴۰ دستگاه خودرو خارجی وارد کشور شده است. با این حال، کمیسیون صنایع و معادن مجلس، در جلسه روز دوشنبه هفته گذشته، واردات خودروهای کار کرده با عمر پنج تا هشت سال را تصویب کرد. تصمیم کمیسیون صنایع و معادن مجلس مبنی بر واردات خودروهای دست دوم این پرسش را مطرح کرد که چرا وزارت صمت چنین تصمیمی را گرفت؟ امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو، در این گفتگو به بررسی مزایا و معایب این تصمیم پرداخت. چرا وزارت صمت تصمیم به واردات خودروهای دست دوم گرفت؟

در حال حاضر مسئولان وزارت صمت متوجه شدند که نه می‌توانند آیین‌نامه واردات خودرو را به راحتی اجرا کنند و نه موفق به کنترل بازار شوند. در نتیجه به عنوان درمان، عده‌ای ایده واردات خودروهای دست دوم را مطرح کردند که اتفاقی بسیار خطرناک را برای مردم، بازار، صنعت خودروسازی و اقتصاد کشور رقم

کاهش نرخ تورم ۲۵ قلم کالا

سعید قصابیان *

چرا و چگونه؟

از کالاهای تک رقمی کرد و نرخ تورم در بقیه کالاهای تک رقمی نکرد؟ همانطور که در بالا توضیح داده شد اگر بخواهیم نرخ تورم کالاهای مربوط به معیشت و جیره غذایی مانند مرغ، نان و کالاهای مربوط به لوازم خانگی مانند یخچال را کم کنیم لاجرم باید تقاضا برای آنها را کاهش دهیم تا آن پول اضافه بسمت این کالاها نرود. اما مگر کالاهای نامبرده از دسته ضروریات زندگی مردم نیستند؟ چطور می شود تقاضا برای آنها را کم کرد؟ این نشدنی ست. مگر می شود از مردم خواست که مرغ نخورند تا نرخ تورم آن کم شود؟ دیدیم که دلیل گرانی زیاد، مردم از مصرف گوشت قرمز به میزان زیادی کم کردند. تقاضا برای آن کم شد و نرخ رشد قیمت آن تقریباً متوقف شده است. قطعاً منظور گوینده از کاهش نرخ تورم این نبوده است زیرا این گفته با الفبای اقتصاد و رفاه مردم منافات دارد. آیا منظور اینست که تولید کننده را مجبور کنیم کالایش را به آن قیمتی که ما تصویب می کنیم بفروشد؟ نتیجه قهری این خیال باطل آنست که تولید کننده وقتی به سود مورد انتظارش نرسد و امر و نهی دولت را ببیند، عطای تولید را به لقایش می بخشد و از کار کناره می گیرد و تولید کننده جدیدی هم به میدان نخواهد آمد. عرضه کم می شود و بر عکس انتظار قیمت گذاران، کمبود به افزایش قیمت منجر می شود. خلاصه اینکه قیمت تحمیلی مساویست با کمبود و گرانی بیشتر که طبعاً نقض غرض است. کاهش نرخ تورم کالای اساسی را اما می توان به افزایش تولید این کالاها تعبیر کرد. برای افزایش تولید ۲۵ قلم کالای اساسی اشاره شده باید سرمایه گذاری شود و برای آن سرمایه گذاری خوشبختانه پول جدیدی لازم نیست. آن نقدینگی اضافه که به اقتصاد تزریق شده را می توان به سمت سرمایه گذاری برای تولید کالای اساسی جهت داد. این اقدام درست و شایسته نه تنها نرخ تورم کالای اساسی را کم می کند بلکه بخشی از نقدینگی که به بازارهای دیگر رفته و تورم را در آنها دمیده، مهار می کند. با یک تیر دوش نشان. حالا چشم امید مردم و فعالان اقتصادی به مجلسیان و اهالی دولت و اعضای کمیسیون تلفیق است که چگونه افسار نقدینگی اضافه که به جامعه تزریق کرده اند را بکشند و این اسب چموش را به سمت سرمایه گذاری در تولید کالاهای اساسی برانند. اصلاً چرا فقط ۲۵ قلم؟ اگر می توانیم نرخ تورم در ۲۵ قلم را تک رقمی کنیم، چرا نتوانیم مطابق تکلیف برنامه هفتم، نرخ تورم همه کالاهای تک رقمی کنیم؟ با درایت اقتصاد دانان مجرب و سیاستمداران دلسوز در دولت و مجلس یکدست، صحبت از تورم چهار درصدی کم لطفی ست در حق ملت و می شود علاوه بر این ۲۵ قلم کالا، سراخ دیگر کالاها و مایحتاج مردم رفت و نرخ تورم در آن بازارها را تک رقمی کرد.

* کارشناس اقتصادی

یکی از اعضای کمیسیون تلفیق بودجه با اشاره به دومین حضور ریاست مجلس در جلسه این کمیسیون گفته که اگر قرار باشد قانون بودجه ۱۴۰۲ ذیل سیاست های کلی برنامه هفتم مصوب شود، نرخ تورم باید تک رقمی شود. اما در حال حاضر آنچه دولتی ها بیان می کنند، چهل درصد است و برای سال آینده هم همین رقم را برای تورم پیش بینی می کنند. این عضو کمیسیون تلفیق بودجه تاکید کرده که لایحه ای که دولت آورده است ما را به این اهداف نمی رساند. وی در ادامه تصریح کرده که آقای قالیباف این بحث را قبول داشتند، اما پیشنهادی که ایشان دادند این بود که اگر نمی توانیم نرخ تورم همه کالاهای تک رقمی کنیم، اما نرخ تورم در ۲۵ قلم کالا را تک رقمی کنیم. ایشان گفتند نیمی از این کالاها مربوط به معیشت و جیره غذایی مانند مرغ، نان و... باشد و نیم دیگر مربوط به لوازم خانگی مانند یخچال. پایان نقل قول.

علمای اقتصاد به ما آموخته اند که یکی از علل تورم - که در اقتصاد ایران فعلاً مصداق دارد - ناترازی کالا / خدمات عرضه شده با نقدینگی موجود در جامعه است. وقتی نامتناسب با کالا و خدمات، حجم زیادی نقدینگی را به اقتصاد تزریق می کنید تورم ایجاد می شود. فرض کنید تا دیروز صد واحد کالا / خدمت قابل معامله در جامعه وجود داشته و همزمان صد واحد پول رایج در اقتصاد جریان داشته است. اگر امروز میزان پول رایج را دو برابر کنید طبیعی ست که سطح عمومی قیمت ها بطور متوسط دو برابر شوند بدون آنکه بر ارزش اقتصادی آن صد واحد کالا / خدمت چیزی افزوده شده باشد. نکته اما این است که افزایش قیمت در مورد همه کالاها با هم برابر نیستند و هر کالا / خدمت قدرت معینی برای جذب آن نقدینگی اضافی را دارد. مردمی که آن پول اضافه را در دست دارند تصمیم می گیرند که با آن چه کنند و به نقدینگی جهت می دهند. طبیعی ست که تأمین مایحتاج ضروری اولیه را در اولویت قرار دهند شامل غذا و پوشاک و بهداشت و درمان. اولویت های بعدی شاید مسکن باشد و تفریح و شاید تأمین لوازم زندگی و خودرو. یک موجود اقتصادی بعد از رفع حوائج روزمره به فکر پس انداز یا سرمایه گذاری هم می افتد. این سرمایه گذاری می تواند راه اندازی یک کاسبی جدید باشد یا خرید سهام یا ارز یا طلا یا خودرو دوم یا واحد مسکونی دوم یا... پول اضافی تزریق شده به سمت هر کالایی که برود نرخ تورم در آن بازار بیشتر می شود. عکس آن هم صادق است و اگر آن پول اضافه به سمت برخی کالاها نرود تغییر زیادی در قیمت آنها پیش نمی آید. کما اینکه نرخ تورم مواد خوراکی عموماً بیش از متوسط تورم است، به دلیل ضرورت و حیاتی بودن آن در زندگی مردم و نرخ تورم کالاهای لوکس کمتر از متوسط است. با این مقدمات، سؤال اینست که چطور می شود نرخ تورم تعدادی

در گفت و گو با یک کارشناس خودرو مطرح شد سایه سنگین رانت بر بازار خودرو

فاطمه جوادی

مشکلی از بازار خودرو را حل کند، منشاء رانت و رانت خواری در مملکت شد، حول و حوش ۲۰۰ هزار میلیارد تومان به صنعت خودرو ضرر وارد کرد و بیش از ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار میلیارد تومان رانت توزیع شد و حالا می‌خواهند این را به واردات خودرو تعمیم دهند. یعنی می‌خواهند روش غلطی که صنعت را نابود کرده و بازار را به بازار دلان و رانت خواری تبدیل کرده برای واردات هم انجام دهند. روح این مصوبه می‌گوید انحصار وجود دارد و ما می‌خواهیم این انحصار را کنترل کنیم، یعنی می‌خواهیم واردات را هم انحصاری کنیم و انحصارش هم دست ما باشد، این بزرگترین اشکال این مصوبه است. نیامده‌اند که برای رقابتی شدن راه‌حلی دهند، بلکه راه‌حل برای مدیریت انحصار می‌دهند. وی ادامه داد: قبلاً در حوزه واردات مشکلی نداشتیم؛ از اوایل سال ۹۷ که مشکل ارزی پیدا

واردات خودرو بعد از نزدیک به پنج سال وقفه و ممنوعیت آزاد شد؛ البته این آزادسازی با اعمال محدودیت‌هایی مواجه شد و واردات خودروی لوکس و بیش از ۲۰ هزار یورو ممنوع شد و در نهایت هم چند محموله خودرو وارد کشور شد که هنوز عرضه نشده و قرار است در بورس کالا به فروش برسد. با وجود استقبال از واردات خودرو به دلیل تأثیر آن در تنظیم بازار آشفته خودرو، رفع تقاضا و انحصار، هنوز خبری از فروش این خودروها که تعداد آن هم محدود است به گوش نرسیده است. در حالی که فروش خودروهای وارداتی هنوز به مرحله اجرا نرسیده است تا کم و کیف و تأثیر عرضه خودروهای وارداتی مشخص شود، شاهد مصوبه شورای رقابت در خصوص واردات خودرو و تعیین دستورالعمل‌هایی در این زمینه هستیم. شورای رقابت در دستورالعملی که اخیراً منتشر کرده است دو مرتبه به بحث واردات خودرو پرداخته است. این شورا ابتدا خودروهای وارداتی را همچون خودروهای تولید داخلی انحصاری دانسته و سپس آورده است که از این پس تعداد و نوع خودروهای وارداتی توسط شورای رقابت و وزارت صمت تعیین خواهد شد. امیرحسین کاکایی، استاد دانشگاه علم و صنعت و کارشناس صنعت و بازار خودرو در خصوص دستورالعمل اخیر شورای رقابت در مورد واردات خودرو گفت: این مصوبه مشکلات زیادی دارد که یکی از آنها بحث واردات است. واردات خودرو با این هدف از سر گرفته شد که باعث رقابت‌پذیری شود. شخصاً از ابتدا مخالف بودم و می‌گفتم این نوع واردات برای کشور نه تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه مشکل‌ساز است و پیش‌بینی کرده بودم که این نوع واردات در شرایط فعلی رانتی خواهد بود و نه تنها سبب بهتر شدن اوضاع نمی‌شود که سبب بالاتر رفتن قیمت ارز نیز می‌شود. کاکایی افزود: مصوبه شورای رقابت اذعان کرده که این نوع واردات انحصاری است، خوب اگر قرار است انحصاری باشد، اصلاً چرا وارد کنیم. ما قبلاً مشکل مان این بود که شورای رقابت یک روش قیمت‌گذاری گذشته‌نگر داشت و این باعث نابودی صنعت خودرو شد، بدون این که



ایجاد می کند، من فکر می کنم موضوع به سران قوا برسند و آنجا تصمیم گیری کنند. چون شورای رقابت و شورای عالی بورس تقریباً هم رده هستند و تا آنجایی که اطلاع دارم دقیق در قانون مشخص نشده که کدام حکم اش اولویت دارد. این کارشناس صنعت و بازار خودرو گفت: باور ندارم که واردات خودرو انجام شود، چون مشکل ارزی داریم. هر وقت مشکل ارزی حل شد، هیچ کس نمی تواند جلوی واردات را بگیرد و واردات همیشه راه خودش را پیدا می کند. شورای رقابت یک بی سلیقه تمام عیار به خرج داده، به نظر نمی رسد که قصد و غرض خاصی درباره واردات خودرو داشته باشد. متأسفانه شورا هویت خود را با بحث قیمت گذاری در صنعت و بازار خودرو تعریف کرده، هیچ جای دیگر اسمی از این شورا نیست، اخیراً یک دخالت جزئی در مخابرات کرد که دیدیم عملاً هیچ

کردیم، بانک مرکزی برای جلوگیری از مصرف ارز و کنترل آن مانع واردات از جمله خودرو شد. مشکل کمبود ارز که هنوز حل نشده است، آمدند یک راه حل نیم بند گذاشته اند و همان راه می گویند خودمان کنترل می کنیم. مانند این که دولت یک سری عامل و کارگر گیر آورده و به آنها می گوید با پول خودتان وارد کنید تا من تعیین کنم چه زمانی، به چه کسی و به چه قیمتی بفروشید که خب این تا به حال سابقه نداشته و به اصطلاح نوپر است. این استاد دانشگاه تصریح کرد: قبلاً پیش بینی ام این بود که واردات به صورت مقطعی باعث کاهش قیمت خودرو خواهد شد، اما با این کاری که کردند به هیچ وجه این اتفاق نمی افتد و از همان ابتدا قیمت خودرو افزایش پیدا می کند. در این دستورالعمل بند دیگری وجود دارد مبنی بر این که کسانی که شماره انتظامی به نامش است و یا بخش حقوقی است حق ندارد خودرو بخرد. خودروهای وارداتی بالای یک میلیارد قیمت دارد و با این شرایطی که گذاشته اند، اشخاصی امکان خرید دارند که از دهک های پایین جامعه هستند. (حدود ۱۱ میلیون نفر دارای این خصوصیات هستند) اتفاقی که می افتد این است که افراد پولدار و با درآمد متوسط که قصد خرید خودرو دارند، طبق این مصوبه نمی توانند و آنهایی که کارت ملی شان قابلیت همچین خریدی را دارد ارزشمند می شوند و یک دلالتی این وسط اضافه می شود. تا به حال رانت خواری و دلالتی در بخش تولید بود که چقدر هم به سایپا و ایران خودرو ضربه زدند و حالا می خواهند این مصوبه را به خودرو سازان مونتاژی هم تعمیم دهند و همچنین برای واردات مسئله ایجاد کنند. کاکایی بیان کرد: شورای رقابت با این مصوبه بازار را بهم می ریزد، این مصوبه ضد رقابتی باعث می شود این واردات نیم بند که قرار بود اوضاع را رقابتی کند به یک بازی رانتی و انحصار گرایی تبدیل و در نهایت فساد آمیز شود. برای مثال گفتند که خرید و فروش خودروی خریداری شده تا یک سال ممنوع است. نتیجه چنین شرطی این می شود که معامله با سند رسمی انجام نمی شود و خودرو با قولنامه جابه جایی می شود. این نوع شرایط باعث فساد و مانع شفافیت و رقابت می شود. در پاسخ به این سؤال که آیا احتمال لغو مصوبه شورای رقابت وجود دارد یا خیر، گفت: قطعاً یک درگیری میان شورای رقابت، بورس کالا و صنعت خودرو رخ می دهد. جالب این که شورای رقابت در اطلاعیه شماره سه خود در یک بند گفته است که می دانیم قیمت گذاری دستوری ضد رقابتی است. یعنی خود شورا هم اذعان کرده که کار خوبی نمی کند. امیدوارم با توجه به ایراداتی که این مصوبه دارد و مطمئن هستیم که تحت فشار سازمان های امنیتی گرفته شده، برگردد و خوشان تصریح کنند، اگر این اتفاق نیفتد، با توجه به تنش هایی که در اقتصاد و صنعت



قبل از این بین ام این بود
که واردات به صورت مقطعی
باعث کاهش قیمت خودرو
خواهد شد، اما با این
کاری که کردند به هیچ وجه
این اتفاق نمی افتد و از
همان ابتدا قیمت خودرو
افزایش پیدا می کند.

فایده ای نداشت. احتمالاً شورا با این دستورالعمل می خواسته اقدامی انجام دهد و بگوید که ما خیلی قوی هستیم. هر چند در اطلاعیه بعدی حرف خودش را نقض کرد. باعث تأسف است که ما درگیر چنین گرفتاری هایی هستیم و مسئولین به جای این که علت ها رفع کنند، بارها حل هایی که درباره معلول ها می دهند خودشان مسئله ساز می شوند. کاکایی در پایان گفت: واردات با این وضعیت چه شورا دخالت کند و چه نکند، واردات رانتی است. عملاً هیچ کسی درباره واردات راه حل نداده، راه حل درباره واردات این است که درآمد ارزی کشور افزایش یابد و به صورت رقابتی اجازه دهیم واردات انجام شود. تا وقتی که این اتفاق نیفتد واردات هم رانتی خواهد بود. این وسط هم شورای رقابت، شورای انحصار شده و می گوید انحصار دست من است.

چرایی کمبود بلیت هواپیما؟

مونا ربیعیان رمضان پور

نظارت می‌شود در حال حاضر برای مسیرهایی مانند خوی، دشت مغان و پرواز است اما برای بندر عباس، چابهار، مشهد و... بلیت وجود ندارد این هم به خاطر حجم بالای تقاضا است با توجه به اینکه پرواز استند بایی وجود ندارد و همه پروازها صورت می‌گیرد. روابط عمومی ایران ایر لاین در خصوص افزایش قیمت بلیت هواپیمایی گفت: افزایش قیمت بلیت‌ها به شرط تخصیص هواپیما و تقویت ناوگان هوایی میسر خواهد شد. میراکبر رضوی، مدیر کل روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص کمبود بلیت پروازها گفت: با توجه به اینکه تعطیلات وجود دارد مردم به دنبال بلیت هستند نه تنها بلیت هواپیمایی بلکه بلیت‌های راه آهن و اتوبوس و... هم محدود است و تقاضا در این مدت زیاد است و می‌توان گفت ۹۰ درصد متقاضیان ناراضی هستند با توجه به اینکه ناوگان‌های فعال هر روز در حال انجام هستند. وی در ادامه بیان کرد: به طور مثال شب میلاد امام رضا (ع) حدود ۲۰۰ هزار نفر متقاضی وجود دارد و فقط ۱۰ هزار نفر می‌توانند بلیت تهیه کنند و ما شرمند ۹۸ درصد مردم می‌شویم و این ربطی به افزایش قیمت بلیت ندارد چرا که پروازها محدود است و تقاضا بالا بنابراین اینکه بگویم برای افزایش قیمت بلیت است اشتباه می‌باشد.

■ افزایش قیمتی وجود ندارد

با وجود این مقصود اسعدی سامانی - دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی - با تکذیب عدم فروش بلیت در بازار در واکنش به اقدام ستاد تنظیم بازار (عدم موافقت با افزایش قیمت بلیت) تاکید کرد: امکان عدم فروش و عرضه بلیت هواپیما وجود ندارد و این اقدام به ضرر خود شرکت‌های هواپیمایی است و سود شرکت‌ها بابت فروش بلیت است. محمد محمدی بخش - رئیس سازمان هواپیمایی کشوری - نیز درباره کاهش عمدی پروازها از سوی ایرلاین‌ها برای اعمال فشار جهت افزایش قیمت، گفت: کاهش عمدی پروازها از سوی ایرلاین‌ها واقعیت ندارد چون این کار به زیان آنهاست. با وجود این به دلیل فصل زمستان مقداری از پروازهای داخلی کاهش یافته است. صحبت‌های مسئولان شرکت‌های هواپیمایی در حالی از غیر عمدی بودن کمبود بلیت هواپیما حکایت دارد که برخی از منابع آگاه اعلام کرده‌اند شرکت‌های هواپیمایی با اعمال کمبودهای عمدی دنبال افزایش قیمت بلیت هواپیما هستند. از شواهد امر پیداست که شرکت‌های هواپیمایی همیشه ناراضی که با وجود آزادسازی قیمت بلیت هواپیما در آذرماه ۹۴ همچنان از یارانه‌های دولتی از جمله سوخت تقریباً رایگان استفاده می‌کنند به بهانه کمبود نقدینگی در حال زمین گیر کردن هواپیماهای خود برای فشار جهت اعمال افزایش قیمت هستند. کمبود بلیت‌ها بیشتر از قبل در این مدت به چشم خورده است اینکه مسئولین دلیل این کمبودها را تقاضا می‌دانند نیم توان بحثی مطرح کرد اما شاید این کمبودها دلیلی برای افزایش قیمت بلیت هواپیما باشد که مسؤولین آن راراد کرده‌اند.

این روزها بلیت هواپیما در برخی از مسیرها مانند تهران - مشهد، تهران - شیراز و... به سختی پیدا می‌شود. در این مورد شائیه‌هایی مبنی بر عدم فروش بلیت به دلیل افزایش قیمت بلیت‌ها مطرح است. جنجال بر سر موضوع افزایش قیمت بلیت هواپیما به نتیجه نرسید؛ از طرفی ایرلاین‌ها اصرار دارند که به دلیل افزایش هزینه‌های موجود در یک سال گذشته، ناچار به افزایش قیمت بلیت هواپیما هستند، از طرفی در مقابل دو دیدگاه وجود دارد، از سویی سازمان هواپیمایی کشوری که اگرچه با افزایش نرخ بلیت موافق است اما این کار را ملزم به ابلاغ ستاد تنظیم بازار می‌داند و از سویی دیگر برخی از جمله نمایندگان مجلس شورای اسلامی که با گران شدن بلیت از اساس ابراز مخالفت کرده‌اند. در این میان اما موضوع دیگری که منجر به ایجاد سؤال شده، کمبود بلیت هواپیما در برخی از مسیرهاست. در حالی که بلیت هواپیما برای سفرهای نوروزی در وبسایت شرکت‌های هواپیمایی برای فروش گذاشته شده، اما برای برخی تاریخ‌ها نمی‌توان بلیتی پیدا کرد. این موضوع این شائیه را ایجاد کرده که ایرلاین‌ها به عمد و با هدف فشار به سازمان هواپیمایی و ستاد تنظیم بازار، از فروش بلیت خودداری می‌کنند. حسن خوشخو، معاون هوانوردی و امور بین الملل سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص کمبود بلیت برخی مسیرها گفت: کمبود بلیت به دلیل افزایش تقاضا در برخی مسیرها بوده است و ناوگان هوایی کشور پاسخگو نیاز متقاضیان نیست با جمعیت ۹۰ میلیونی در قرن ۲۱ که همه به دنبال سفر راحت هستند و نیاز به هواپیما بیشتر حس می‌شود نمی‌توان با وجود کمبودها به متقاضیان پاسخ داده شود. وی در ادامه در خصوص اینکه مسیر تهران به مشهد یا تهران به شیراز و... هواپیما تا فروردین ماه وجود ندارد گفت: صدور مجوزها است در هفته‌های گذشته پروازها با همان تعداد قبلی انجام شده است به طور مثال در ۲۳ بهمن ماه اگر ۵۰ سفر به مشهد انجام شده در روزهای قبل و بعد هم همین تعداد بوده است و کمتر نشده بنابراین نمی‌توان گفت که کمبود بلیت به دلیل افزایش قیمت‌ها باشد. معاون هوانوردی و امور بین الملل سازمان هواپیمایی کشوری در ادامه افزود: باید شفاف صحبت کرد و عرضه کم برای افزایش قیمت بلیت نیست و هیچ شرکتی حاضر نیست که ضرر کند بنابراین هیچ پروازی به دلیل افزایش قیمت کنسل یا لغو نشده است.

■ محدودیت‌ها به دلیل افزایش تقاضا است

حسام قربانعلی، روابط عمومی ایران ایر لاین در خصوص کمبود بلیت هواپیما گفت: تعداد پروازهای داخلی محدود است و به طور مثال برای مشهد در روز سه پرواز انجام می‌شود با توجه به اینکه ماه رجب و شعبان است و متقاضی زیاد کمبود بلیت کاملاً طبیعی می‌باشد. وی در ادامه بیان کرد: اینکه نبود پروازها برای افزایش قیمت بلیت باشد اشتباه است و این کار را فقط چارترها انجام می‌دهند و ایرلاین‌ها که مستقیم می‌فروشند چنین کاری را نخواهند کرد با توجه به اینکه فروش از طریق سامانه‌های دولتی

« حمل و نقل و توسعه » از نقش الجزایر، مصر و نیجریه در تولید گاز اروپا گزارش می دهد

خوش اقبالی آفریقا

که نقشی برجسته دارند: الجزایر، مصر و نیجریه که بین سال های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۵ طبق پیش بینی ها ۸۰ درصد افزایش تولید آفریقا را به خود اختصاص خواهند داد. طبق گزارش ها حتی با وجود سرمایه گذاری سایر کشورهای این سه کشور تا سال ۲۰۲۵ بیش از ۶۰ درصد ظرفیت تولید گاز آفریقا را به خود اختصاص خواهند داد. هم اکنون نیز این سه کشور، بزرگ ترین تولید کنندگان گاز طبیعی در آفریقا قلمداد می شوند. طبق گزارش آماری سال ۲۰۲۲ منتشره از سوی شرکت بی پی درباره ذخایر انرژی جهانی، سه کشور یاد شده بیشتر از ۸۳ درصد از مجموع ۲۵۷٫۵ میلیارد متر مکعب گاز استخراجی در آفریقا طی سال ۲۰۲۱ را به خود اختصاص دادند که این میزان معادل کل گاز مصرفی ایران در یک سال است. از این میزان حدود ۳۹ درصد یعنی بیش از ۱۰۰ میلیارد متر مکعب سهم الجزایر، ۶۷٫۸ میلیارد متر مکعب معادل ۲۶ درصد سهم مصر و ۱۸ درصد معادل ۴۵٫۹ میلیارد متر مکعب سهم نیجریه است. علاوه بر این حجم قابل توجهی از ظرفیت مایع سازی گاز در آفریقا نیز که بالغ بر ۷۵ میلیون تن در سال می باشد در اختیار این سه کشور است: الجزایر ۳۹٫۳ میلیون تن، نیجریه ۲۲٫۲ میلیون تن و مصر ۱۲٫۲ میلیون تن. الجزایر و مصر تنها دارندگان تأسیسات عملیاتی تولید ال ان جی در شمال آفریقا هستند و الجزایر علاوه بر آن دارای خطوط لوله لازم نیز می باشد و در حال حاضر مستقیماً از کف مدیترانه به دو کشور اسپانیا و ایتالیا گاز صادر می کند. این دو خط لوله قادرند در سال تا ۴۰ میلیارد متر مکعب گاز به اروپا برسانند. بنابراین این سه کشور در حال حاضر نیز بخشی از گاز مورد نیاز اروپا برای کاهش وابستگی به روسیه را تأمین می کنند. همچنین این سه کشور دارای ظرفیت مازادی هستند که آنها را قادر می سازد در کوتاه مدت نیز بر تولید خود بیفزایند.

■ به رخ کشیدن اراده

شرکتانی ایتالیا و دولت این کشور که سهم قابل توجهی در این شرکت دارد، تقریباً تردیدی ندارند که این سه کشور می توانند نیازهای اروپا را برای جایگزینی گاز روسیه تأمین کنند و از حالا به این کشورها روی آورده اند. مقامات شرکتانی و دولت ایتالیا از زمان آغاز جنگ اوکراین بارها به مصر و الجزایر سفر کرده اند و قراردادهایی را به امضای رسانده اند. به همین ترتیب شرکت نفتی توتال فرانسه نیز تهداتی در یک میدان گازی الجزایر پذیرفته است تا بخشی از گاز این میدان را برای صادرات به اروپا مهیا کند. با تمام این ها باید توجه داشت که آفریقا نقشی تکمیلی در تأمین گاز اروپا خواهد داشت و قادر نخواهد تمام واردات ۱۵۵ میلیارد متر مکعبی اروپا از روسیه در سال ۲۰۲۱ را پوشش دهد.

کاهش چشمگیر میزان گاز تحویلی از سوی روسیه، به نگرانی اصلی کشورهای اروپایی تبدیل شده است چرا که مدت ها است اتحادیه اروپا برای تأمین انرژی خود به شرکت دولتی گاز پروم روسیه متکی است که خود ایزاری در دست کرملین قلمداد می شود. اما با نگاه اروپا به منابع بالقوه جدید برای تأمین انرژی، این نگرانی می تواند به نوعی یک خوش اقبالی برای تولید کنندگان گاز در آفریقا باشد. هم اکنون توجه اروپا به برخی پروژه ها در آفریقا جلب شده است که ظرفیت تأمین گاز اروپا را در آینده دارند. به طور مثال هم موزامبیک و هم تانزانیا در حال برنامه ریزی برای توسعه انبوه میدان فراساحلی هستند که قادر خواهند بود تا پایان دهه جاری حجم زیادی گاز ال ان جی را به اروپا صادر کنند. جمهوری کنگو نیز امیدوار است پروژه های با اندازه متوسط را تا چند سال دیگر به بهره برداری برساند. در عین حال طرح های دیگری نیز در موریتانی و نامیبیا مورد مطالعه قرار گرفته اند و تلاش های بین المللی برای راه اندازی تأسیسات جدید در آنگولا برای صادرات ال ان جی در جریان است.

■ زمان بر بودن راه اندازی پروژه های جدید در آفریقا

تمام این پروژه ها تازه بوده و از جذابیت هایی برخوردارند. اما شوربختانه در کوتاه مدت این پروژه ها دردی از اروپا دوانمی کنند زیرا هنوز آماده و مهیای بهره برداری نیستند. این پروژه ها ظرفیت های قابل قبولی دارند که هنوز در عمل محک نخورده اند. در کشورهایی مانند موزامبیک و تانزانیا از وجود گاز اطمینان داریم چون شرکت های نفتی پیش تر این ذخایر را کشف و ارزیابی کرده اند. مشکل این است که هنوز زمانی برای ایجاد زیرساخت لازم برای استخراج و صدور گاز از این میدان صرف نشده است. در جمهوری کنگو نیز از وجود ذخایر گاز اطلاع داریم و شرکت نفتی ایتالیا هم اکنون در حال استخراج این ذخایر است اما حجم تولید به اندازه ای نیست که نیازهای اروپا را پوشش دهد. موانع موجود قابل رفع هستند یعنی می شود شکاف ها را پر کرد، چاه های جدید حفاری کرد، خطوط لوله را به هم اتصال داد، تأسیسات مایع سازی گاز را برپا کرد و تانکرها را به خدمت گرفت. اما همه این کارها شامل تمهید قراردادهای تأمین مالی، امضای قراردادها، گردآوری تجهیزات و غیره به سال ها زمان نیاز دارد. اما این وضع به این معنا نیست که آفریقا نمی تواند برای خلاصی اروپا از منابع انرژی روسیه در کوتاه مدت کاری کند.

■ اهمیت ظرفیت های موجود

بیشترین کمک آفریقا به اروپا در کوتاه مدت از ناحیه ظرفیت های موجود خواهد بود یعنی جاهایی در آفریقا که از پیش در حال تولید گاز برای صدور به اروپا هستند. بیشتر از همه این سه کشور هستند



مهدی عرب صادق *

دلار (حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان) برای کشور خواهد داشت. در حال حاضر نوسازی صنعت برق، بطور جد نیاز به تزریق نقدینگی قابل توجهی به این صنعت حیاتی دارد البته سیاست گذاری و مولد سازی اقتصادی شبکه برق می تواند به این مسئله کمک شایانی داشته باشد چرا که ظرفیت های قابل توجهی در قوانین مختلف جاری کشور وجود دارد ولی تاکنون نسبت به بخشی از آنها بدعملی یا ترک فعل های دردناکی صورت گرفته است و در یادداشت دیگری تحت عنوان ۱۴ سؤال تلخ از وزارت نیرو بدان پرداخته ام. شبکه انتقال و توزیع در کشور ما ظرفیت لازم برای پذیرش افزایش ظرفیت تولید و رفع ناترازی را ندارد و کاستی های این حوزه، پشت ناترازی برق پنهان شده است و مدیریت در سرمایه گذاری و برنامه ریزی توسعه در صنعت برق ضعف های اساسی دارد که آثار درآمدت نگران کننده ای دارد و بی مسئولیتی ها یا ناکارآمدی ها در امروز، آیندگان را دچار مشکلات جدی می نماید.

ضعف در برنامه ریزی های تعمیرات و pm در بخش های مختلف صنعت برق بویژه در نیروگاه ها، تبعات سنگینی در

فاصله توان تولیدی برق در کشور تا نیاز مصرف در تابستان سال ۱۴۰۱ حداقل معادل ده هزار مگاوات بوده است که این میزان خاموشی اثرات مخربی بر صنعت و اقتصاد کشور گذاشته است و لیکن برای پنهان کردن خاموشی در تابستان اخیر از عنوان مدیریت مصرف استفاده گردید که مایه تأسف است.

در حال حاضر سطح امنیت انرژی صنایع در کشور ما، اندازه قابل قبولی ندارد و از طرفی راندمان پایین نیروگاه ها و تلفات بالای شبکه انتقال، فوق توزیع و توزیع که هردوی عامل فوق در نتیجه سال ها بی توجهی به فرسودگی شبکه حیاتی برق بوده است و بنظر می رسد گروه جدیدی که در وزارت نیرو مستقر شده اند برنامه دقیق و جدی برای این امر ندارند و بلکه دچار روزمرگی شده اند.

بعنوان نمونه مصرف سالانه ۷۰ میلیارد مترمکعب گاز ارزان و بدون زحمت توسط نیروگاه ها، تلفاتی معادل ۵۰ میلیارد مترمکعب دارد که با افزایش راندمان به میزان تکلیفی برنامه ششم و نیز ۳۰ کاهش تلفات موجود، این میزان به حدود ۳۰ میلیارد مترمکعب می رسد و این خود آورده ارزی معادل ۴ میلیارد

گزارش‌های فنی که در وزارت نیرو دست به دست می‌شود صرفاً بر مبنای خوشایند بالادستی‌هاست و نه دنیای واقع و این واقعاً برای کشور و این حوزه خطرناک است. سیستم مدیریت فعلی وزارت نیرو از ظرفیت‌های قانونی برنامه توسعه و قوانین رفع موانع تولید و حمایت از صنعت برق نمی‌تواند استفاده کامل کند و وضعیتی که ناشی از این بدعملی یا ترک فعل‌ها حادث می‌شود، هزینه کرد از آیندگان است. ما باید هاب انرژی منطقه باشیم و نه اینکه در پایدارسازی امنیت انرژی کشور خودمان دچار مسئله باشیم و این ناشی از ناکارآمدی است که واقعاً باید فکری برای آن نمود. مشکلات اساسی که در صنعت برق باید چاره گردد مثل «تاب آوری شبکه برق»، «پایین بودن نرخ تعرفه انرژی برق»، «بدهی‌های انباشته وزارت نیرو»، «واگذاری‌های غیراصولی دارایی‌های صنعت برق»، «تغییرات ساختاری ناقص در صنعت برق»، «نبود نقشه راه و برنامه مدون برای گذر از شرایط فعلی» و «یکپارچه نبودن ساختار انرژی کشور»، در نهادی قدرتمند و تنظیم‌گر باید حل و فصل گردد. پس امروز جای خالی یک نهاد رگولاتوری قدرتمند مانند NERC آمریکا که رصد وضعیت انرژی در آن کشور را زیر نظر دارد، ضروری بنظر می‌رسد تا فراتر از دستگاه‌های اجرایی دولت، رفتارهای سازمانی دستگاه‌های متولی انرژی در کشور و تأمین برق پایدار را مورد بررسی قرار دهد و در این نهاد تنظیم‌گر، برنامه ریزی منابع صورت بگیرد و منابع تولید محدود با بیشترین اثر را شناسایی کند و به موقع به مدار وارد کند. اما خاموشی در صنایع کشور هزینه دارد و هزینه سنگینی هم دارد که فقط بخشی از آن، عدم النفع اقتصادی کشور و سرکوب شاخص GDP است، ضمن اینکه این خاموشی سرمایه‌گذاران حوزه صنعت را دلسرد نموده و می‌نماید. در یک بررسی، اگر قیمت تمام شده هر کیلووات ساعت برق را حدود ۱۰ سنت بگیریم عدم النفع اقتصادی ناشی از خاموشی و عدم تولید این انرژی بیش از ۱۰ دلار است که البته در کشورهای مختلف متفاوت است. حدود ده هزار مگاوات خاموشی که متأسفانه بیشتر آن در تابستان سال جاری به صنایع تحمیل شد، هزینه سرسام‌آوری به کشورمان آن هم در شرایط تحریم‌های ظالمانه آمریکا و غرب، وارد نموده است و امروز برخی از آثار اقتصادی سخت موجود در کشور ناشی از حذف بستر انرژی در برهه مهمی از سال برای تولید کنندگانی بوده است، که می‌توانسته‌اند اثر گذاری موثری در بهبود شاخص GDP داشته باشد و وضعیت فعلی زیرساخت‌های انرژی کشور، سرعت تحقق تولید دانش بنیان و اشتغال آفرینی را که مقام معظم رهبری تکلیف فرمودند را کند می‌نماید.

* کارشناس اقتصاد انرژی

خاموشی تابستان سال گذشته به صنایع اعمال نمود و این یکی از بی‌برنامگی‌های حوزه تولید برق بود که آسیب آن را امروز در اقتصاد کشور، هم شاهد هستیم. باید از کارهای بی‌بهره یا مضر نمایشی فاصله گرفت و ادعا را به عمل تبدیل ساخت که رهبری معظم انقلاب هم فرمودند به وعده‌ها عمل کنید تا آسیب نبینید و یا اینکه در پذیرش انتقادات مغرور نشوید، امروز مشاهده می‌کنیم در آبان ماه سال جاری واحد ۲ بخار نیروگاه فردوسی افتتاح گردید از چگونگی این افتتاح اگر بگذریم که ظاهراً آسیب‌هایی به بویلر ۳ این نیروگاه وارد شده است، ادعا شد که حدود ۱۷۰ مگاوات توان به شبکه وارد و سنکرون شده است ولی پس از این افتتاح، این واحد هیچ کار کردی، آنهم در اوج نیاز زمستان نداشت و در صورتیکه بحران گاز زمستان می‌طلبید که این واحد بخار که کارکردش منتهی از خروجی



شبکه انتقال و توزیع در کشور
 ما ظرفیت لازم برای
 پذیرش افزایش ظرفیت
 تولید و رفع ناترازی را نداریم
 و کاستی‌های این حوزه،
 پشت ناترازی برق
 پنهان شده است

و اگر است واحدهای گازی دیگر بود (در سیکل ترکیبی) را به تولید برسانید، خوب سؤال مهم دیگر این است در شرایطی که مشکل گاز در زمستان مطرح بود چرا واحدهای بخار ۲ و ۳ این نیروگاه، به مدار نیامد و خسارت عظیم عدم ورود این واحدها را امروز چه کسی پاسخگو است؟

بگفته برخی از مسئولین در این حوزه، طرح‌های نیروگاهی یا متوقف شده‌اند و یا بسیار کند پیش می‌رود تا جایی که پیمانکاران این طرح با ۳۰ درصد دور کاری، تعدیل غیرمستقیم نیرو و انجام داده‌اند و امروز سرمایه‌گذاران نیروگاهی در یک معامله دو سر باخت قرار دارند. با این روش کاری و برنامه ریزی و عمل وزارت نیرو، تابستان آینده صنایع وضعیت به مراتب بدتری نسبت به ۱۴۰۱ خواهیم داشت و به نظر می‌رسد، برخی

نیم قرن با حمل و نقل عمومی

محسن هاشمی



از سال ۱۳۵۱ که لزوم ایجاد سامانه حمل و نقل عمومی (راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) و اتوبوسرانی) با مطالعات حمل و نقل ترافیک شهر تهران جدی شد، حدود ۵۰ سال می گذرد. دهه پنجاه توجه جدی به حمل و نقل عمومی بیشتر کشورها در حال توسعه را فرا گرفت و کلانشهرها تلاش و رقابت وصف ناپذیری برای طراحی و ساخت سامانه حمل و نقل ریلی انبوه بر (متروی سنگین) و سامانه های مکمل چون اتوبوس، بی آر تی، تراموا، مونوریل، قطار هوایی و حمایت یارانه ای از حمل و نقل عمومی را گسترش دادند. هم اکنون هر چند تهران و هفت کلانشهر ایران دارای طرح جامع مصوب حمل و نقل عمومی و خطوط ساخته شده ریلی شهری و البته سامانه اتوبوسرانی مستعمل هستند و تعداد خطوط متروی سنگین و سبک در کلانشهرها به مرز ۱۵ خط رسیده است، ولی در طول این سال ها کلانشهرهایی چون شانگهای، پکن، سئول، کوالالامپور، سنگاپور، استانبول، جاکارتا، دهلی، بانکوک و... به صورت جدی از تهران جلو افتاده اند. برای مثال متروی پکن که از سال ۱۳۵۱ شروع به کار کرد هم اکنون با ۲۷ خط ریل درون شهری با ۸۰۰ کیلومتر طول، ۴۷۸ ایستگاه، ۶۲۰۰ واگن و ۱۰ نیم میلیون سفر روزانه، در نتیجه ۴۰ میلیارد سفر سالانه اثر مهمی در مدیریت ترافیک و آلودگی هوای پایتخت چین دارد.

متروی شانگهای ۱۹ خط، ۵۰۰ ایستگاه و ۷۴۰۰ واگن دارد و سئول نیز هم اکنون ۲۳ خط و ۷۶۰ ایستگاه را مورد بهره برداری قرار داده است. در تابستان سال ۱۳۵۴ که شرکت راه آهن شهری تهران و حومه تاسیس شد همراه با آیت الله هاشمی رفسنجانی در لندن و پاریس مناطق تاریخی و دیدنی و موزه ها را با استفاده از مترو بازدید کردیم. آن موقع ۱۴ ساله بودم، Metro de paris و London underground اثر جدی روی آیت الله هاشمی رفسنجانی گذاشت، به صورتی که بعد از پیروزی انقلاب و تشکیل مجلس شورای اسلامی به عنوان رئیس مجلس و رئیس مجمع نمایندگان تهران از سال ۱۳۶۰ با تصمیم بعضی از دلوایسان آن موقع برای توقف ساخت مترو مبارزه جدی کردند. در نهایت منجر به خواندن خطبه مترو و پیگیری های جدی باعث شروع مجدد ساخت راه آهن شهری تهران و حومه در اوج جنگ شد. من نیز از سال ۶۹ در دولت سازندگی درگیر مسائل و مشکلات حمل و نقل عمومی تهران اعم از اتوبوسرانی و ساخت مترو و از سال ۷۲ به عنوان عضو هیات مدیره شرکت راه آهن شهری تهران و حومه (مترو) مشغول شدم تا بالاخره در سال ۱۳۷۷ با تاخیر نسبت به دیگر کشورهای در حال توسعه اولین خط مترو آغاز به کار کرد. خوشبختانه تهران دارای ۷ خط با طول ۲۵۰ کیلومتر و ۱۴۵

که سالانه ۴ هزار میلیارد تومان برای بخش درون شهری به صورت ۱۰۰ درصد تخصیص یافته در نظر گرفته بود و باید ظرفیت حمل و نقل عمومی در عرض ۵ سال به ۷۵ درصد سفرهای شهر تهران می رسید و به رغم اینکه بخشی از درآمد قانون هدفمندی یارانه ها به حمل و نقل عمومی اختصاص داده شد، متأسفانه به جای عمل به قانون ها و پیشرفت در توسعه حمل و نقل عمومی کلانشهرها، پسرفت نسبت به ده سال گذشته اتفاق افتاده و امروز از ۴۱ درصد سفرها توسط حمل و نقل عمومی در سال ۸۶ به ۳۵ درصد سفرها توسط حمل و نقل عمومی در سال ۱۴۰۱ رسیده ایم. بدین صورت که از ۲۳ میلیون سفر شهری تهران فقط حدود ۸ میلیون با مترو و اتوبوس و تاکسی انجام می شود و اگر تاکسی را حمل و نقل خصوصی فرض کنیم، سهم حمل و نقل عمومی که باید ۵۵ درصد از سفرها باشد فقط حدود ۱۵ درصد است (۱۰ درصد مترو و ۵ درصد اتوبوسرانی).

متأسفانه به دلیل تحریم ها و عدم توجه دولت ها بر اجرای قانون ها، عدم اهمیت به حمل و نقل عمومی مخصوصا در کلانشهرها از نقاط ضعف جدی نظام جمهوری اسلامی فرض می شود و قطعا با وجود آلودگی هوا و ترافیک کمر شکن کلانشهرها یکی از موارد ترک فعل و پسرفت در امر توسعه شهری است که رسیدگی و توجه جدی تری را در جلسه هماهنگی سران قوا می طلبد، چراکه برای بازآفرینی حمل و نقل عمومی کلانشهرها و مراکز استان ها و شهرهای با بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت احتیاج به حداقل ۲۰ هزار اتوبوس از نوع برقی، گازی و گازویلی است که باید از طریق قانون و مصوبه دولت با استفاده از منابع حاصل از صرفه جویی سوخت تامین شود و مبلغی در حدود معادل ۶ میلیارد دلار در طول یک برنامه ۵ ساله یعنی حداقل سالی یک میلیارد دلار احتیاج است.

برای تکمیل و ساخت خطوط ریل سنگین و سبک شهری حداقل لازم است در طول ۱۰ سال آینده برای حدود ۳۰۰ میلیارد کیلومتر خطوط ریلی درون شهری اقدام شود که رقمی ۹ میلیارد دلار احتیاج است. این بدین معنی است که کشور باید در طول دو برنامه ۵ ساله در آینده یعنی در یک دهه حداقل سالانه دو میلیارد دلار در حمل و نقل عمومی هزینه کند تا خود را به تراز کلانشهرهای جهان برساند و امکان حل مشکل آلودگی هوا و قرار دادن آلترناتیوی کارا، امن، غیر آلاینده، ارزان و سریع و عدالت محور در اختیار مردم فراهم شود. سرمایه گذاری ها از طریق صرفه جویی ایجاد شده در مصرف سوخت و وقت مردم و هزینه های ناشی از آلودگی ها و بیماری های هوا قابل برگشت و جبران پذیر خواهد بود.

ایستگاه و ۱۵۱۴ واگن معادل ۲۱۷ قطار است. در ربع قرن که از بهره برداری اولین خط مترو در تهران می گذرد حدود ۱۱ میلیارد سفر به سرانجام رسیده و تعداد سفرهای روزانه به پیک ۷،۲ میلیون سفر در سال ۹۷ قبل از کرونا نیز رسیده است. مشهد دو خط مترو به طول ۳۰ کیلومتر، شیراز دو خط به طول ۳۰ کیلومتر، اصفهان یک خط به طول ۲۰ کیلومتر، تبریز یک خط به طول ۱۷ کیلومتر در حال بهره برداری دارد. قم ۱۴ کیلومتر به علت نداشتن بدون فعالیت دارد و کرج بهره برداری آزمایشی ۵،۵ کیلومتر با دو قطار.

متأسفانه از تعداد اتوبوس های فعال در کلانشهرها در انتهای دهه ۹۰ کاسته شده و به حدود ۵۰ درصد فرسودگی با عمر متوسط نزدیک به ۱۰ سال مورد بهره برداری قرار می گیرند. کلانشهرهای ایران دارای حداکثر ۱۰/۰۰۰ اتوبوس شهری با ۵۰ درصد فرسودگی هستند. قطعا تعداد اتوبوس های شهری باید دوبرابر شود. تهران به تنهایی احتیاج به ۹۰۰۰ اتوبوس برقی دارد و با در نظر گرفتن مراکز استان ها و شهرهای با جمعیت بیش از ۲۰۰ هزار نفر احتیاج به ۲۰ هزار اتوبوس شهری برای ایران است. بالاخره با تلاش همه دست اندرکاران حمل و نقل عمومی در کشور، قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت در زمستان ۱۳۸۶ ابلاغ شد. براساس این قانون باید تحول جدی در امر حمل و نقل عمومی ایجاد می شد، چراکه در شهر تهران نسبت تسهیم حمل و نقل عمومی در کل سفرهای درون شهری برای اتوبوسرانی ۲۵ درصد، ریلی ۳۰ درصد، تاکسی ۲۰ درصد تصویب شده بود. ولی متأسفانه به این قانون عمل نشد و از ظرفیت و توانمندی شرکت مترو و اتوبوسرانی برای حل معضلات اصلی شهر تهران یعنی آلودگی هوا و ترافیک، استفاده کافی نمی شود. همواره تاسف می خورم از اینکه ظرفیت جابه جایی مترو و اتوبوسرانی امروز پس از گذشت ۱۰ سال با وجود اضافه شدن خطوط جدید در حد ۲ میلیون سفر در ابتدای سال ۱۳۹۰ کاهش یافته است، در صورتی که در سال ۹۷ قبل از کرونا نزدیک به سه میلیون سفر هم رسید و نشان از این دارد که از امکانات، زیرساخت ها و توانمندی های کارکنان حمل و نقل عمومی استفاده کافی نمی شود و طبیعتا مردم و کارکنان شرکت مترو و اتوبوسرانی نیز در این موضوع با من هم عقیده هستند که استعداد، امکانات و ظرفیت رشد به مراتب بیشتری از وضعیت کنونی وجود دارد. به خصوص که سامانه حمل و نقل عمومی عدالت محور برای بسط عدالت در رفت و آمد شهری اهمیت بسزایی دارد. ولی مسئولان ارشد جمهوری اسلامی در حد سران سه قوه از آن غافل هستند.

به رغم تصویب اجازه اعتبارات مورد نیاز در قانون در سال ۸۶

نشست

« هزینه‌های حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا و راهکارهای کاهش آن »



سه‌م هزینه‌های حمل و نقل از قیمت تمام شده کالا در جهان بین ۵ تا ۱۰ درصد و در اروپا بین ۴ تا ۸ درصد برآورد می‌شود. در حالی که طبق برآوردهای اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در دهه ۱۳۹۰، این رقم برای ایران بین ۱۰ تا ۱۲ درصد بوده است. میان‌دوایی در بخش دیگری از سخنان خود، عوامل کلان اقتصادی و سیاسی و همچنین عوامل بخشی اعم از کیفیت تنظیم‌گری و تصدی‌گری دولت، ظرفیت‌ها و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل و ویژگی‌های صنعت حمل و نقل را از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر هزینه‌های حمل و نقل دانست.

رئیس جلسه و دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته نیز با اشاره به اهمیت حمل و نقل و جایگاه بالقوه آن به‌عنوان یکی از جهش‌دهنده‌های اصلی اقتصاد کشور و ماهیت آن به‌عنوان تقاضای مشتق عنوان کرد: بخش حمل و نقل در ایران را می‌توان به لحاظ وسعت و گستردگی زیرساخت‌ها و بازیگران درگیر در آن، جزو ۱۵ تا ۲۰ کشور برتر جهان دانست که مدیریت چنین سیستم بزرگی، به‌ویژه در کشوری بورو کراتیک کار دشواری است. به عبارتی بخش حمل و نقل، هم به لحاظ ساختار دچار ضعف بوده و هم از بیرون سیستم شرایط خاصی به آن تحمیل می‌شود. سبحان نظری در ادامه سخنان خود، بهره‌وری پایین را یکی از مهم‌ترین عوامل بالا بودن هزینه‌های حمل و نقل کالا دانست و اظهار کرد: در حال حاضر سرمایه‌های فیزیکی انباشت شده زیادی در بخش حمل و نقل داریم که فعال شدن آنها می‌تواند فرصت اشتغال مستقیم را برای یک میلیون نفر ایجاد کند. با انجام اقداماتی از جنس نرم‌افزاری، فرآیندی، سیاسی و هماهنگ‌سازی که نیازی به سرمایه‌گذاری ندارد، می‌توان رشدهای جهشی را در این بخش و در بخش‌های متأثر از آن شاهد بود. به‌عنوان مثال با افزایش دسترسی معادن به شبکه حمل و نقل، معادن نیز فعال‌تر خواهند شد. وی همچنین اهمیت ساماندهی بحث رگولاتوری و تصدی‌گری را

مدیریت لجستیک، بخشی از فرآیند زنجیره تامین است که بر برنامه‌ریزی، اجرا و ذخیره‌سازی کالا، خدمات و اطلاعات مرتبط با آن نظارت دارد و سرعت انجام و تحویل سفارش‌ها را تسریع می‌کند. در صورتی که شبکه لجستیک توسعه نیابد، هزینه‌های حمل و نقل کالاها افزایش می‌یابد. این افزایش تاثیر خود را بر قیمت تمام شده محصولات نشان داده و موجب گران شدن کالاها نیز می‌شود. در ایران هزینه‌های حمل و نقل از متوسط جهانی گران‌تر است. علت اصلی این مساله، هزینه‌های مستقیم نظیر ناوگان و تجهیزات، سوخت، اقلام مصرفی، نیروی انسانی، عوارض و تعرفه‌های بهره‌برداری از زیرساخت‌ها و سایر هزینه‌های مترتب حمل و هزینه‌های غیرمستقیم نظیر ارزش زمان، تاخیرها، ریسک‌ها و هزینه‌های بالاسری است.

از سوی دیگر در حمل و نقل بین‌المللی، هزینه لجستیک به دلیل تحریم‌ها بالاست. در واقع چون صادرکنندگان قادر نیستند کالاهای خود را از مجاری مستقیم و رسمی به کشورهای هدف ارسال کنند، مجبور به حمل و نقل با شیوه‌های غیرمستقیم هستند که موجب افزایش هزینه‌های تمام شده برای صادرکنندگان می‌شود. با این همه حداقل در بخش داخلی می‌توان با افزایش بهره‌وری بر کاهش هزینه‌های حمل و نقل کالا در کشور تاثیرگذار بود و با اقدامات نرم‌افزاری، فرآیندی، سیاسی و هماهنگ‌سازی به طور کم‌هزینه‌ای، موجب رشد در این بخش و کاهش هزینه‌های حمل و نقل شد.

اتاق فکری با موضوع «هزینه‌های حمل و نقل در قیمت تمام شده و راهکارهای کاهش آن»، به میزبانی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی و با حضور سبحان نظری دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته؛ محمود سالمی مشاور کمیسیون لجستیک و حمل و نقل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران؛ جواد هدایتی مدیر کل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی؛ مهرداد حمداللهی مدیر کل دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، مسعود فتحعلی رئیس بخش حمل و نقل ریلی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و الناز میان‌دوایی عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی برگزار شد. به گزارش موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، در ابتدای جلسه الناز میان‌دوایی، دبیر پنل و مدیر گروه پژوهش‌های لجستیک و زنجیره ارزش به امکان تعریف و محاسبه هزینه‌های لجستیک در سطوح مختلف اعم از ملی برحسب درصدی از تولید ناخالص داخلی، صنعت یا بنگاه برحسب درصدی از گردش مالی و فروش و کالایی برحسب درصدی از قیمت تمام شده اشاره کرد و گفت: متوسط

در نتیجه شکل گیری رقابت منفی، فعال نشدن کامل بازار گاه‌های الکترونیکی حمل و نقل بار جاده‌ای، ضعف در رگولاتوری و هماهنگی بین زیر مجموعه‌های متولی حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی و با سایر نهادها و بخش‌ها و در نهایت وجود قوانین و مقررات دست و پاگیر بر سر راه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل را مهم‌ترین عوامل بالا بودن هزینه‌های حمل و نقل بار جاده‌ای در کشور برشمرد. در ادامه این نشست، محمود سالمی، مشاور کمیسیون لجستیک و حمل و نقل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با اشاره به اجرای طرحی توسط این کمیسیون برای برآورد سهم لجستیک در بهای تمام شده کالا در کشور بیان کرد: عدم اعتماد کشورهای دیگر به ایران به دلیل مسائل موجود، باعث توقف کشتی‌های حامل کالاها در بنادر خارج از ایران می‌شود که در نهایت هزینه دمو راژ این کشتی‌ها به دولت تحمیل می‌شود. همچنین در بخش ریلی نبود دیزل و واگن کافی و مدیریت نادرست حاکم بر ریل موجب بالا بودن هزینه‌ها در این بخش شده است. در حالی که طبق هدف گذاری‌ها، سهم ریل از جابه‌جایی کالا در کشور باید به ۳۰ درصد می‌رسید که با سهم ۱۰ درصدی فعلی، فاصله زیادی دارد.

در ادامه جلسه، رئیس بخش حمل و نقل ریلی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، بر بیانات وزیر جدید راه و شهرسازی در خصوص لزوم پیش‌برن و فناور بودن این وزارتخانه و اهمیت توجه به مشکلات، راه‌حل‌های مقتضی و مهم‌تر از همه، روش پیاده‌سازی این راه‌حل‌ها تاکید کرد و افزود: تحرک در بخش حمل و نقل می‌تواند باعث تحرک سایر بخش‌های اقتصادی شود و فناوری می‌تواند به از بین بردن لختی در شبکه و رفع بور و کراسی سنگین در بخش حمل و نقل کمک کند. مهدی فتحعلی مشکلات اصلی لجستیک کشور در حوزه ریلی را روان نبودن و هزینه‌های بالای حمل و نقل و پایین بودن سهم ریل از جابه‌جایی بار در کشور بیان کرد.

وی مهم‌ترین راهکارهای افزایش سهم ریل از جابه‌جایی بار در کشور را اجرای سیاست‌های اتخاذ شده در سند استراتژیک حمل و نقل کشور و اجرای استراتژی‌های توسعه مراکز لجستیک برشمرد و اضافه کرد: طبق برآوردهای سند آمایش مراکز لجستیک کشور، توسعه این مراکز می‌تواند به کاهش ۳۰ درصدی هزینه‌های حمل و نقل منجر شود و ضمناً هزینه‌های خارجی حمل و نقل اعم از آلودگی محیط زیست و تلفات حوادث جاده‌ای را نیز کاهش دهد. فتحعلی در پایان، مجموعه اقدامات ضروری برای کاهش هزینه‌های حمل و نقل ریلی را در قالب دو محور اصلی رفع ضعف‌های مستقیم تعرفه گذاری موجود در بخش ریلی و رفع موانع ملی و حاکمیتی راه آهن بیان کرد. در انتهای این نشست، تعدادی از حاضران به بیان نظرات و دیدگاه‌های خود در خصوص هزینه‌های حمل و نقل کالا در کشور و راهکارهای کاهش آن پرداختند.

در بخش حمل و نقل ریلی کشور یادآوری کرد و افزود: متولی بخش ریلی در ایران یکی از تصدی‌گرترین رفتارها را نمایش می‌دهد و در عین حال همزمان، یکی از زیان‌ده‌ترین سازمان‌های وزارت راه و شهرسازی محسوب می‌شود.

در ادامه این میزگرد، مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، مشکل اصلی بخش حمل و نقل کشور را نبود وزارت حمل و نقل دانست و اظهار کرد: در ساختار فعلی وزارت راه و شهرسازی، بیشتر تاکید بر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی و بهره‌برداری از آنها بوده تا مدیریت حمل و نقل. جواد هدایتی، همچنین تاثیر گذاری الگوی خام‌فروشی و عدم تولید کالاهای با ارزش افزوده بالا در کشور را بر بالاتر بودن سهم هزینه‌های حمل و نقل این کالاها به دلیل قیمت پایین معرفی کرد. وی در ادامه به مواردی همچون بالا بودن قیمت تمام شده کامیون در ایران، تاثیر ارزان بودن سوخت بر قاچاق و محدودیت دسترسی به آن، بالا بودن هزینه پول (بیش از ۳۰ درصد قیمت تمام شده)، عدم پشتیبانی ساختار اقتصادی کشور از شکل گیری بنگاه‌ها و برندهای بزرگ در بخش حمل و نقل و پایین بودن بهره‌وری حمل و نقل جاده‌ای (میانگین ۴۵ هزار کیلومتری پیمایش سالانه کامیون در کشور در مقایسه با پیمایش بیش از ۲۰۰ هزار کیلومتری در اروپا و آمریکا) اشاره کرد.

در بخش دیگری از این نشست، مدیرکل دفتر حمل و نقل کالاهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با بیان اینکه حمل و نقل حلقه آخر زنجیره تامین است، بیان کرد: تاثیرات مشکلات بخش تولید، ذخیره‌سازی و مابقی حلقه‌ها در نهایت به حلقه حمل و نقل منتقل می‌شود. مصداق بارز این مساله، سیاست‌های مقطعی و عدم برنامه‌ریزی و هماهنگی مناسب برای تولید، صادرات و واردات محصولات کشاورزی است که موجب نوسان شدید در عرضه و تقاضا می‌شود. برای مثال در آبان ماه امسال شاهد افزایش رسوب کالاهای اساسی تا ۵/۸ میلیون تن در بنادر بودیم که حمل و نقل این کالاها به داخل کشور به دلیل مشکلات تخصیص بودجه با وقفه مواجه شده بود.

مهرداد حمداللهی در ادامه سخنان خود، مواردی همچون وجود واسطه‌های حمل و نقل جاده‌ای، بحث پشت بارنامه، اجرایی نشدن تفاهم‌نامه وزارت راه و شهرسازی و جهاد کشاورزی برای استفاده از ظرفیت دیگر شرکت‌های حمل و نقل به منظور حمل کالاهای اساسی، عدم انعقاد قرارداد حمل و نقل بین متصدی حمل و صاحب کالا برای اجتناب از مسائل بیمه تامین اجتماعی و مسائل مالیاتی، منوط کردن تخصیص سوخت به ارائه اسناد حمل، پیشی گرفتن روند افزایشی کامیون‌های ورودی به ناوگان جاده‌ای (۱۹ درصد) در برابر روند افزایش تناژ کالا (۴۱ درصد) طی ۱۰ سال اخیر و

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت و گو با « حمل و نقل و توسعه » تشریح کرد

دو مولفه اثر گذار بر بازار سرمایه



۲. رویکرد فرد سرمایه گذار چیست و قرار است که بر چه مبنایی، وارد این بازار شود؟
 ۳. افق سرمایه گذاری در چه بازه‌ای است؟ که در این خصوص باید بگویم متأسفانه در داخل ایران، سرمایه گذاری بر اساس شخصیت افراد نیست و فقط یک پرسش کلی در این خصوص مطرح می‌شود که آیا این سرمایه گذاری خوب است یا خیر؟ البته دلیلش هم این است که سرمایه گذاران می‌خواهند از تورم جا نمانند و بتوانند یک گین مختصری، بالاتر از تورم یا حتی در حد تورم بگیرند. بنابراین، سرمایه گذار، این را به دید شخص بررسی نمی‌کند و بیشتر حالت جمعی دارد. بنابراین، در مورد ارزنده بودن بازار باید بگویم که در شرایط فعلی، اگر چه پاییز خیلی خوبی را شروع نکردیم. اما می‌توانیم بازار را ارزنده ارزیابی کنیم به شرط این که این روال نزولی پایان یابد. او با اشاره به سهم‌ها و گروه‌هایی که در حال حاضر، ارزندگی بالاتری به منظور سرمایه گذاری

بازار سرمایه روزهای پرنوسانی را طی می‌کند بطوریکه طی هفته‌های اخیر شاخص کل بازار سرمایه فراز و فرودهای بسیاری به خود دیده است با توجه به این که بازار سرمایه در این روزها شرایط خوبی را سپری نمی‌کند، بسیاری از فعالان این بازار، دلایل متعددی را برای این ناخوش احوالی عنوان می‌کنند. اما برخی از آن‌ها بر این باور هستند که فرجام یا نافرجامی برجام تأثیر مستقیمی روی بورس دارد. حال، باید دید که در این مدت، خبرهای خوشی از برجام به گوش خواهد رسید تا بلکه به احیای این بازار کمک کند؟
 علی عصار، کارشناس بازار سرمایه، در پاسخ به این پرسش که «آیا با توجه به شرایط فعلی بورس که در حال حاضر، روند نزولی دارد، سرمایه گذاری در آن ارزنده است یا خیر؟» اظهار کرد: بازار ارزنده است ولی سوالی که می‌توان از سرمایه گذار پرسید به سه دسته اصلی تقسیم می‌شود.
 ۱. چه میزان سرمایه‌ای قرار است داخل بازار بیاورد؟

دارند، بیان کرد: طبیعتاً در شرایط کنونی بازار، دو مؤلفه، بسیار شاخص‌تر از بقیه مؤلفه‌ها هستند که سرمایه‌گذار باید به آن‌ها توجه کند. اول، گروه‌هایی که رشد چندانی نداشته‌اند. یعنی در رالی بهار که بازار سهام، یک رشد تقریباً ۳۰-۴۰ درصدی داشت، این گروه‌ها به هر دلیل نتوانستند مثل بقیه رشد کنند و به همین دلیل، گروه‌های جامانده، جزء گزینه‌های اول ما هستند و در وهله دوم، اگر قرار است برجامی اتفاق بیفتد، طبیعتاً گروه‌هایی که تأثیر مستقیم و غیر مستقیم از برجام می‌گیرند و در این میان، نکته جالب این است که در حال حاضر، گروه‌هایی که تأثیرهای غیر مستقیم از برجام می‌گیرند حرکت بهتری کرده‌اند و از میان آن دسته که تأثیر مستقیمی از برجام می‌گیرند، فقط می‌توان به عنوان مثال، به گروه‌های ریالی چون؛ بانکی و خودروبی اشاره کرد و غیر مستقیم‌ها هم حمل و نقل‌ها، گروه‌هایی که به شدت در صادرات خود مشکل دارند و سهام‌های کوچکی هستند که اگر چه تولید بسیار خوبی دارند ولی در دریافت پول و ارسال محصولات به خارج از کشور متحمل مشکلات بسیار زیادی هستند که به نظر من، اگر برجام امضا شود گروه‌های دوم در مقایسه با گروه اول، می‌توانند تأثیر بسیاری از برجام بگیرند.

این کارشناس بازار سرمایه در خصوص تک‌سهم‌ها و این که برای سرمایه‌گذاری مناسب هستند یا خیر؟ تصریح کرد: وقتی که ما می‌گوییم یک شخص تک‌سهم شده روی یک سهم، یعنی به شدت ریسک خود را بالا برده و با تمام سرمایه، وارد یک سهم شده است و دلیل این که همیشه تحلیلگران مخالف تک‌سهم هستند این است که هر سهمی شامل ریسک‌هایی و فرصت‌هایی است که خیلی قابل تحلیل نیستند. به عنوان مثال؛ اگر سهمی پس از یک بازگشایی یا یک اتفاق خوب یا بدی با دامنه متفاوت باز شود و یا سهمی برای مدت‌ها بسته بماند این‌ها می‌توانند ریسک سرمایه‌گذار را بالا ببرند. به همین دلیل، اگر بخواهیم مثال بزنیم باید بگوییم میزان ریسک افراد باید با تعداد سهم‌هایی که در پرتفوی آن‌هاست، رابطه عکس داشته باشند. بدین معنی که به طور مثال؛ هر قدر ریسک‌پذیری‌ام بالاتر باشد تعداد سهم‌های پرتفوی من باید کمتر باشد و بالعکس. یعنی هر قدر ریسک‌پذیری‌ام پایین‌تر باشد تعداد سهم‌های پرتفوی من باید بیشتر باشد. البته این، حداقل و حداکثری دارد و طبیعتاً تک‌سهم به هیچ عنوان پیشنهاد نمی‌شود. اما برای افرادی که به صورت نوسانی یا کوتاه مدت به بازار نگاه می‌کنند سبدهای کوچک توصیه می‌شود؛ سبدهایی که متشکل از

دو یا سه سهم هستند و حُسن چنین کاری، این است که یک پرتفوی به شدت چابکی دارند و می‌توانند در بازار به خوبی از این فرصت استفاده کنند و به صورت نقد یا ورود و خروج به سهم‌های دیگر وارد شوند ولی آن دسته که ریسک‌پذیری کمتری دارند می‌توانند تعداد سهم‌های خود را بالاتر ببرند. البته در این بازار، بنده، به هیچ عنوان بیشتر از پنج یا شش سهم را توصیه نمی‌کنم چرا که اگر از یک تعدادی بیشتر شوند، تقریباً ریسک صفر می‌شود و اتفاق بدی که ممکن است برای افراد بیفتد، این که کمترین گین را در بازارهای مثبت می‌گیرند. زیرا هر وقت بازار مثبت شود تمام پرتفوی آن‌ها سبز نمی‌شود ولی بیشترین زیان را در بازارهای منفی می‌دهند و علاوه بر این، نمی‌توانند چالاک‌ی و چابکی جابه‌جایی سهم را داشته باشند. بنابراین، چیزی که وجود دارد این است که بین دو تا سه سهم برای افراد پریسک و پنج تا شش سهم برای افراد کم‌ریسک توصیه می‌شود.

عصاری ادامه داد: معمولاً افرادی که سهامدارهای عمده شرکت‌ها هستند یا کسانی که به صورت عمده در سهم‌ها خرید و فروش می‌کنند یا به قول معروف، دارای سیت هستند آن‌ها بیشتر می‌توانند از فرصت تک‌سهمی استفاده کنند. اما این که کدام تک‌سهم‌ها ارزش سرمایه‌گذاری دارند؟ طبیعتاً فرد باید مجموعه‌ای از سهم‌هایی را انتخاب کند که از گروه‌های مختلف باشند. یعنی دو یا چند گروه را انتخاب کند و سپس، سهم‌هایی که مستعد رشد هستند و یا به نظر خود فرد، از نظر بنیادی و تکنیکال، وضعیت مناسبی دارند را انتخاب کند.

عصاری در پایان با اشاره به سرمایه‌گذاری تک‌سهم یا چند سهم در بورس، افزود: توصیه بنده به عزیزان این است در بازارهایی که حالت نزولی دارند پرتفوی چابک‌تری ببندند؛ پرتفویی که در واقع، بتوانند آن را به پول نقد و سهم انتقال دهند و یا آن را وارد یک صندوق درآمد ثابتی کنند که بتوانند از آن استفاده کنند و به همان نسبت، وارد سهم شوند. در واقع، در بازارهای نزولی، صندوق چابک و چالاک و همچنین تعداد دو یا سه سهم توصیه می‌شود. اما در بازارهای صعودی، طبیعتاً توصیه می‌شود که تعداد سهم‌های بیشتری داشته باشند هر چند که به نظر من نباید بیش از چهار یا پنج سهم شود و در این میان، در بازارهای صعودی، پیشنهاد به سهام‌داری می‌کنم. بنابراین، بنده، خرید و فروش معاملات زیاد در بازارهای نزولی را توصیه می‌کنم ولی در بازارهای صعودی که مدتی است چنین بازارهایی را نداریم پیشنهاد به سهام‌داری می‌کنم.

چرا راه آهن خواف-هرات به راه نیفتاد؟ سرقت تجهیزات ریلی در خاک افغانستان

و تا مرز شمتیغ ساخته شده است. ناصریان افزود: در بخش خراج از ایران در همان ابتدا یعنی بیست سال قبل با افغانستان توافق شد که نیمی از مسیر داخل افغانستان توسط ایران و نیمی دیگر توسط ایشان ساخته شود که ساخت ۶۲ کیلومتر مسیر ریلی از مرز شمتیغ در خاک افغانستان بر عهده ایران بود که در انتهای این مسیر ریلی، ایستگاهی بنام روزنک وجود دارد که همجوار جاده هم قرار می‌گیرد. فرض بر این بوده که بار از طریق جاده به ایستگاه روزنک می‌رسد و از روزنک بار به ریل منتقل می‌شود و از طریق راه آهن وارد ایران شود و بالعکس. ایران تعهدات خود را انجام داد و این ۶۲ کیلومتر نیز ساخته شده است.

مشاور برنامه ریزی اقتصادی طرح‌های ریلی شرکت ساخت با بیان اینکه امتداد این مسیر تا هرات ۸۷ کیلومتر است و ساخت آن جزو تعهدات طرف افغانستانی بوده که به اجرا برساند، گفت: دولت قبل افغانستان این مسیر را که به آن قطعه ۴ گفته می‌شود به دو بخش تفکیک کرد و ساخت نیمی از این قطعه (قطعه ۴الف) را به پیمانکار واگذار کرد که اخیراً عملیات ساخت را به اتمام رساند یعنی در طول تغییر حکومت هم کار ادامه داشت.

ناصریان ادامه داد: هنگامی که قطعه ۶۲ کیلومتری راه آهن در خاک افغانستان را به اجرا رساندیم و تحویل طرف افغانستانی دادیم، صورت جلسه کمیته تحویل پروژه انجام شده و چند نقص جزئی را داشت که ایران متعهد به اصلاح آن شد که در تمام قراردادها متعارف است اما این نواقص مانع از بهره‌برداری نمی‌شوند.

وی تأکید کرد: در دوره تغییر و تحول حاکمیت افغانستان، تخریب‌هایی در این مسیر ریلی رخ داد و برخی از تجهیزات ریلی این مسیر به سرقت رفته است.

مشاور برنامه ریزی اقتصادی طرح‌های ریلی شرکت ساخت افزود: اصلاح آن بخشی که پس از تحویل ایران، به تخریب رسیده به عهده افغانستان است و نسبت به اصلاح این بخش اقدام کردند و در تماس با طرف ایران هستند و پیمانکار طرف افغانستانی در حال اصلاح تخریب‌های این مسیر ریلی است.

مشاور برنامه ریزی اقتصادی طرح‌های ریلی شرکت ساخت اظهار داشت: در دوره تغییر و تحول حاکمیت افغانستان، تخریب‌هایی در مسیر ریلی خواف-هرات رخ داد و برخی از تجهیزات ریلی این مسیر به سرقت رفته است.

ساخت راه آهن خواف-هرات مسیر اتصال ریلی کشورمان به کشور افغانستان از سال ۸۶ آغاز و بیستم آذر ماه سال ۱۳۹۹ افتتاح شد اما در این بیش از دو سال گذشته، هیچ تردد ریلی بین دو کشور به جز یک الی دو تردد آزمایشی، انجام نشد. در حالی که ساخت قطعات یک، دو و سه راه آهن خواف-هرات به طول ۱۴۰ کیلومتر هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان هزینه داشت و قرار بر این بود که سالانه حداقل ۳ میلیون تن بار از این مسیر عبور کند.

یکی از دلایلی که مانع از به راه افتادن این مسیر ریلی طبق برنامه ریزی‌ها شد، به روی کار آمدن دولت جدید در افغانستان بود به طوری که در خلال تغییر دولت در افغانستان بخشی از این راه آهن تخریب شد. اما اخیراً اقداماتی برای راه اندازی مجدد این مسیر ریلی بین دو کشور ایران و افغانستان در راستای اصلاح تخریب‌های انجام شده و ساخت ادامه این مسیر در هرات در دست اجرا قرار گرفته است.

مرتضی ناصریان، مشاور برنامه ریزی اقتصادی طرح‌های ریلی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور درباره آخرین وضعیت راه آهن خواف-هرات و دلایل عدم استفاده از این مسیر اظهار داشت: پروژه ارتباط ریلی ایران و افغانستان به سمت هرات در بخش کشورمان صد در صد تکمیل شده و در ایستگاه مرزی توسعه ساختمان‌ها به اندازه کافی برای استفاده‌های فعلی (ساختمان‌های فاز یک) اجرا شده است. همچنین باید گمرک مستقل هم برای این مرز تاسیس شود و مرز شمتیغ مرز جدید رسمی است.

وی ادامه داد: ابتدای این محور در داخل کشور در شمال شرق کشور در نزدیکی معادن سنگان است. در گذشته اتصال ریلی معادن سنگان به راه آهن سراسری کشور اجرا شده که به حوالی تربت حیدریه وصل می‌شود. بنابراین در داخل ایران مسیر راه آهن حد فاصل شبکه ریلی سراسری-معادن سنگان



اهمیت زیادی دارد که مناطق شمال افغانستان و شهر بزرگ مزار شریف تحت پوشش ریلی و بهره‌مند از راه آهن باشند. اگر راه آهن بین هرات و مزار شریف ساخته شود، ارتباط ریلی از ازبکستان به ایران فراهم می‌شود و افغانستان از مزیت ترانزیت منتفع می‌شود.

وی افزود: همچنین ادامه این مسیر به مرز شیرخان بندر ارتباط ریلی با تاجیکستان را برقرار می‌کند که از طریق تاجیکستان و قرقیزستان می‌توان به راه آهن چین یعنی شهر کاشغر متصل شد. اینجانب مقاله‌ای در سال ۱۳۹۲ در باره توصیف این مسیر ریلی از ایران به کشور چین تالیف کردم که مزایا و دشواری‌های اجرایی و اهمیت آن برای هر یک از کشورهای آسیای میانه را توضیح داده‌ام و مقاله هم در کنفرانس ترانزیت و توسعه شرق کشور ارائه شد. این مسیر دارای توافق نامه پنج کشور مسیر بنام KTAI است.

ناصریان تاکید کرد: باید توجه داشت به علت آنکه افغانستان تمایل به توسعه خطوط ریلی در کشور خود دارد اما با محدودیت منابع مالی روبروست، بعضی شرکت‌های ایرانی پیشنهاد داده‌اند که احداث خطوط ریلی به سمت هرات و مزار شریف را احداث کنند و به ازای آن از معادن سنگ منطقه هرات برداشت کنند و برای مثال سنگ آهن برای تولید آهن به ایران حمل شود. یعنی احداث خطوط ریلی افغانستان به صورت تهاتری انجام شود.

صورت جلسه شده که اصلاح تخریب‌ها را طرف افغانستانی انجام دهد و رفع نواقص که از ابتدا هم جزو تعهدات ایران بوده، توسط ما انجام شود.

وی گفت: در ادامه این پروژه؛ ساخت قطعه ۴ ب که مسیر را به هرات می‌رسد در دستور کار طرف افغانستانی قرار دارد تا زودتر به اجرا برساند و اطلاع داریم که تفاهماتی با تعدادی از شرکت‌ها انجام داده که اجرا را به آن شرکت‌ها واگذار کند اما تفاهمات هنوز عملیاتی نشده‌اند و به قرارداد نرسیده‌اند.

ناصریان با اشاره به توافقات دولت قبل افغانستان با شرکت راه آهن ایران برای بهره‌برداری از این مسیر اظهار داشت: زمانی که پروژه را ایران تحویل داد قابلیت بهره‌برداری را داشت اما از آنجایی که طرف افغانستانی سازماندهی و نیروی انسانی و ناوگان ترابری ریلی کافی را در اختیار نداشته مذاکراتی را با راه آهن ایران انجام داد که حاکمیت جدید افغانستان هم آن را محترم می‌شمارد و قرار بر این بوده که برای دوره دو الی سه ساله ترابری ریلی در این محدوده را شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام دهد و مابه‌ازای این خدمات، درآمدهایی برای شرکت راه آهن ایران ایجاد خواهد شد.

مشاور برنامه‌ریزی اقتصادی طرح‌های ریلی شرکت ساخت ادامه داد: در افق بلندمدت علاوه بر ادامه این مسیر به شهر هرات، امتداد آن به شرق افغانستان یعنی شهر مزار شریف

فقدان شیوه‌نامه بر خورد با بحران

عباس قربانعلی بیگ *



کشورها لکوموتیو دیزلی با وجود دمای منفی ۴۰ درجه هم با چنین مشکلاتی مواجه نمی‌شود و همواره اقدامات لازم برای گرم نگه داشتن قطارها انجام می‌شود.

یکی از مشکلاتی که در روزهای گذشته برای قطارهای ما در نقاط سرد کشور پیش آمد هم درباره لو کوموتیوها بود؛ اگرچه لکوموتیوی که گرم باشد، مگر در شرایط خرابی خاموش نمی‌شود، اما این اتفاق افتاد، احتمالاً پیش‌بینی‌های لازم برای روشن نگه داشتن آنها انجام نشده و بعضی از تجهیزات مورد نیاز آنها حذف شده بود. این کارشناس حوزه ریلی ادامه داد: از طرفی ایستگاه‌های ما در ایران هم مشکل دارد، با وجود اینکه باید برای دماهای منفی تجهیز شوند، اما این آمادگی را نداشتند. ما در نقاط متعددی مانند مراغه و مسیر تهران-مشهد، در سال‌های گذشته هم با هوای سرد و دمای پایین‌تر از منفی ۲۰ مواجه بودیم و این اتفاق بی‌سابقه نبوده است. سوءمدیریت را نمی‌توان به یک سال گذشته نسبت داد، اما نگاه غلطی وجود داشته این بوده که امروز از بحران عبور کردیم و دیگر نیازی به انجام اقدام جدید نیست؛ این کوتاهی و قصور از سال‌های گذشته وجود داشته و اینگونه اتفاقات دوباره ممکن است سال یا سال‌های بعد تکرار شود. ضمن اینکه بسیاری از مشکلات فقط به تجهیزات باز نمی‌گردد و ناشی از الگوهای غلط بهره‌برداری است، مانند توقف قطار باری در خط کنار سکو، آماده نبودن ایستگاه‌ها برای پذیرش مسافری، فقدان شیوه‌نامه بر خورد با بحران و مشکلات دیگر.

* کارشناس حوزه ریلی

سفرهای ریلی آخرین چیزی است که در شرایط بحران و شرایط بد جوی از کار می‌افتد، سفرهای جاده‌ای، هوایی و حتی دریایی هم امکان لغو دارند، اما سفر ریلی مطمئن‌ترین و ایمن‌ترین وسیله حمل و نقل است و توقف سیستم ریلی احتمال کمی دارد و پیش‌بینی‌های زیادی در دنیا انجام شده که سفرهای ریلی هم قابلیت اعتماد بالایی داشته و هم در دسترس باشد و با بارش برف، به سادگی تعطیل نشود.

یکی از مشکلاتی که در روزهای گذشته و با برودت هوا داشتیم این بود که به دلیل بارش برف یا یخ‌زدگی، سوزن خطوط عمل نمی‌کرد و در این شرایط قطار دیگر امکان تغییر مسیر ندارد و متوقف می‌شود.

ما هم در کشور به تعداد محدودی گرمکن سوزن داریم، اما همه سوزن‌ها گرمکن ندارند و همان سوزن‌هایی که گرمکن نداشته باشند، نقطه ضعف زنجیره ریلی می‌شوند؛ در حالی که سوزن‌های اصلی و مهم در مسیرهای سرد و برف‌خیز باید گرمکن داشته باشند. در این مورد به خاطر دارم پنج سال پیش یکی از شرکت‌ها نمونه گرمکن سوزن را با شرایط آزمون رایگان به راه‌آهن پیشنهاد داده بود که احتمالاً به نتیجه نرسید.

لکوموتیوهای ما دیزلی هستند که مشابه آن در مناطق بسیار سردتر از ما هم در دنیا وجود دارد، برای مثال در کانادا عمده حمل و نقل بار از طریق لکوموتیوهای دیزلی انجام می‌شود، البته قطارهای مسافری با لکوموتیو دیزلی هم در آنجا وجود دارد، هر چند بسیاری از قطارهای مسافری حومه کانادا برقی است. با وجود این، در آن

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت و گو با « حمل و نقل و توسعه » تشریح کرد تاثیر ارز نیمایی بر بازار سهام

تصمیمات صرفاً اقتصادی باشد طبیعتاً نتایج اقتصادی مشخصی به بار خواهد آورد که باعث افزایش ورود نقدینگی به تولید و استقبال شرکت‌های تولیدی خواهد بود که میزان سود آنها نیز معقول خواهد شد و به جای اینکه منابع به سمت دلالی برود سرمایه گذاری در تولید افزایش پیدا می‌کند که طبیعتاً از این طرف هم باعث کاهش قیمت در بازار ارز می‌شود. این کارشناس بیان کرد: به دلیل اینکه مبنای تصمیم‌گیری در بازارها با قیمت ارز آزاد است طبیعتاً این امر باعث می‌شود که قیمت بازار آزاد ارزان‌تر شود که در پی آن سود شرکت‌ها بالا می‌رود و تورم عمومی نیز کمتر می‌شود که طبیعتاً به نفع همه بخش‌های اقتصادی کشور است. تصمیمی هم که بانک مرکزی گرفت؛ شرکت‌ها ارزشهای خود را در بازار عرضه کنند تصمیم خوبی در این مقطع زمانی بود که باید زودتر از اینها اعمال می‌شد. وی ادامه داد: در حال حاضر بازاری به نام بازار نیمایی داریم که در این بازار نیمایی ارزها به صورت حواله است که این بخش از اقتصاد کشور ما و این شرکت‌هایی که بخش اعظم ارزی خود را به قیمت بازار نیمایی عرضه می‌کنند، طبیعتاً این شرکت‌ها دچار مشکل می‌شوند و با حاشیه سود کمتری مواجه می‌شوند. وی با اشاره به اقدام دولت در بازار گفت: به نظر من، دولت با انواع محدودیت‌ها در بازار ارز باعث شده که ارز نیمایی قابلیت خودش را از دست بدهد و موجب شده استقبال از این ارز نیز کم شود. در حال حاضر ارز نیمایی به قیمت ۲۵۰۰۰ تومان بازار مزاد دارد، چرا مزاد دارد؟ چون شما نمی‌توانید با این ارز هیچ کاری کنید، یا باید کالای اساسی وارد کنید که آن هم مصیبت‌های خاص خودش را دارد و یا باید کالاهایی که مجوز دارند و مشمول محدودیت و ممنوعیت نیستند را وارد کنید که طبیعتاً باعث می‌شود تقریباً دلار نیمایی بی‌مصرف بماند و برای همین تقاضا و قیمت آن هم کم می‌شود. محمودی اصل اظهار کرد: دولت باید اجازه دهد برخی کالاها وارد کشور شود ولی متأسفانه قیمت ارز در بازار نیمایی به دلیل محدودیت‌های موجود باعث شده که پایین‌تر و بدون کاربردتر شود. دولت بایستی اجازه دهد برخی از کالاها وارد شود ولی متأسفانه به دلیل ممنوعیت عرضه کالاها ما شاهد این هستیم که بسیاری از کالاها امکان واردات را پیدا نمی‌کنند و متأسفانه شاهد هستیم که قیمت کالاها در برخی اقلام با دلار ۵۰ الی ۶۰ تومانی رقم می‌خورد که باید این موضوع را حل کنیم تا باعث شود دلار نیمایی کاربردی‌تر شود.

یک کارشناس بازار بورس بر این باور است که دولت با انواع محدودیت‌ها در بازار ارز باعث شده که ارز نیمایی قابلیت خودش را از دست بدهد و موجب شده استقبال از این ارز نیز کم شود. در حال حاضر ارز نیمایی به قیمت ۲۵۰۰۰ تومان بازار مزاد دارد. حسین محمودی اصل کارشناس بازار بورس در گفت و گو با « حمل و نقل و توسعه »، در پاسخ به این سؤال که تحلیلگران و کارشناسان بازار سرمایه معتقدند این بازار با وجود اختلاف قیمت ارز نیمایی با بازار آزاد، مجال رشد نخواهد داشت گفت: اصولاً بخش شفاف اقتصاد کشور و بخش مولد اقتصاد کشور تحت تأثیر کمبود بودجه دولت قرار گرفته‌اند و به جای اینکه دولت از بخش غیر مولد تورم‌زا و بدون شناسنامه دنبال اخذ مالیات و هزینه باشد متأسفانه به دنبال این است که به نرخ پایین‌تر از شرکت‌های بزرگ و صادراتی کشور که عموماً فولادی و پتروشیمی و پالایشگاهی هستند هزینه‌های خود را پوشش بدهند. وی ادامه داد: بنابراین، طبیعی است که همین امر باعث شود تا نقدینگی به سمت تولید هم نیاید. به دلیل اینکه تولید تحت فشار حداکثری است. با توجه به اینکه کمبود برق و قیمت‌گذاری که در تولید صورت می‌گیرد این عرصه کار می‌تواند که دارد از بین می‌رود. دولت باید بپذیرد که بخش تولید تحت فشار است. محمودی اصل افزود: یکی دیگر از بخش‌های مهم بخش ارز است. زمانی که به ارز نیاز داریم ضمن اینکه باید مشوق صادراتی داشته باشیم باید قیمت عرضه به بازار آزاد نزدیک باشد که انگیزه‌های صادرات افزایش پیدا کند. اما با دلار ۲۵ تومانی سامانه نیما قطعاً انگیزه‌های صادرات کور می‌شود و از طرفی توان تولید هم تضعیف می‌شود. این کارشناس تصریح کرد: طبیعی است، وقتی دلار در بازار آزاد ۳۲ هزار تومان است قطعاً هزینه‌های تولید نیز به همین اساس شکل می‌گیرد. از نیروی انسانی گرفته تا هزینه‌های اداری و کل هزینه‌های تولید بر این اساس شکل می‌گیرد. بنابراین، اینکه شرکت‌های ما مجاز نباشند که بیایند و دلارهایشان را به قیمت بازار آزاد یا بازار سنا بفرشند طبیعتاً شرکت‌ها را تضعیف می‌کند و انگیزه‌های صادرات را پایین می‌آورد. فلذا باعث می‌شود که استقبال از بازار سهام کم‌رنگ‌تر شود. وی ادامه داد: طبیعتاً اگر این اتفاقات نیفتد و بعنوان یک پدیده اقتصادی به مسائل اقتصادی نگاه کنیم و به جای تصمیمات سیاسی و گاه غیر کارشناسی اگر به سمت تصمیمات کارشناسی برویم قطعاً باعث می‌شود که بخش تولید رونق گیرد و طبیعتاً نقدینگی به سمت تولید می‌رود و از سوی دیگر استقبال از بازار بورس و شرکت‌های بورسی افزایش پیدا می‌کند. فلذا مبنای قیمت‌گذاری در بازارهای مصرفی دلار با قیمت بازار آزاد است که نمی‌توانیم هیچ اقدامی در این باره کنیم. محمودی اصل بر این باور است: اگر تصمیمات کارشناسی در حوزه اقتصادی شکل بگیرد و ملاک

پرواز کنترل شده به سمت زمین

علیرضا عشاقی *



هنگامی که یک هواپیما تحت کنترل کامل خلبان، آن هم بدون اطلاع از خطر پیش رو، به سمت برخورد با زمین (Terrain) یا هر مانع دیگری (Obstacle) پرواز می کند و در نهایت دچار سانحه می شود، به آن «پرواز کنترل شده به سمت زمین» CFIT (Controlled Flight Into Terrain) گفته می شود. بیشتر سوانح ناشی از CFIT در مراحل تقرب (Approach) و فرود (Landing)، به خصوص در زمان استفاده از طرح های به اصطلاح «Non-Precision» رخ می دهند؛ به طرح های تقریبی که فاقد «هدایت گر عمودی» (Vertical Guidance) هستند - مانند طرح هایی که بر اساس دستگاه های VOR و NDB تعریف می شوند - طرح «Non-Precision» گفته می شود. همچنین گفتن این نکته خالی از لطف نیست که به سوانحی که در آن ها هواپیما به هر دلیلی خارج از کنترل خلبان دچار برخورد با زمین یا هر مانع دیگری می شود، UFIT (Uncontrolled Flight Into Terrain) گفته می شود. اصطلاح CFIT برای اولین بار توسط مهندسان بوئینگ در اواخر دهه ۱۹۷۰ ابداع شد؛ در گزارش های منتشر شده توسط بوئینگ در سال ۱۹۹۷، CFIT با عنوان یکی از علت های اصلی سوانح هوایی منتهی به تلفات جانی (Accident) مطرح شد که جان بیش از ۹۰۰۰ نفر را از زمان آغاز به خدمت هواپیماهای تجاری (Commercial

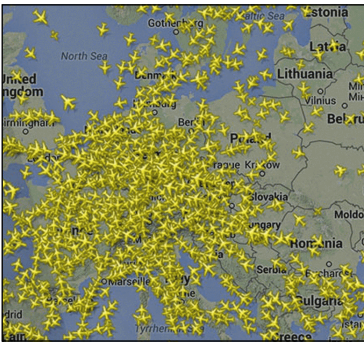
Aircraft)، گرفته بود. در ادامه بر اساس داده های جمع آوری شده توسط «انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی» IATA (International Air Transport Association) در بین سال های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۷، CFIT با اختصاص ۶ درصد از سوانح هواپیماهای تجاری به خود، پس از عامل «از دست دادن کنترل در حین پرواز» LOC (Loss Of Control) در حالی که این طور به نظر می رسد دلیل های زیادی برای سقوط یک هواپیما و برخورد آن با زمین وجود دارد (اعم از شرایط آب و هوایی نامساعد (Bad Weather Condition) و مشکلات تجهیزات ناوبری (Navigation Equipment) (Problems))، «خطای خلبان» (Pilot Error) رایج ترین عاملی است که منجر به سوانح CFIT می شود. در این میان از رایج ترین نوع «خطای خلبان» در سوانح ناشی از CFIT، می توان به عامل «Spatial Disorientation» با تعریف ناتوانی خلبان در تفسیر موقعیت صحیح هواپیما، ارتفاع و سرعت پروازی آن نسبت به زمین یا سایر نقاط مرجع، و عامل کاهش یا از دست دادن «Situational awareness» با تعریف از دست دادن تصویر ذهنی خلبان نسبت به شرایط پروازی، اشاره کرد که در شرایط پرواز کور IFR (Instrument Flight Rules) - مانند پرواز در آب و هوایی ابری یا شب که در آن

وارد کردن QNH صحیح، «ارتفاع سنج فشاری» را دچار خطا (Altimeter Error) کرده، و در نهایت دچار خطای خلبان می شود. بر همین اساس امروزه از طرح های تقرب بر طبق اصطلاح «Continuous Descent» استفاده می شود که در آن ها خلبان به صورت یک نواخت اقدام به کاهش ارتفاع می کند. با بهره گیری از این روش نه تنها احتمال وقوع CFIT کاهش می یابد، بلکه با توجه به دیرتر شروع کردن کاهش ارتفاع (Further Top Of Descent)، به دلیل قرار گرفتن وضعیت موتورهای هواپیما در شرایط رانش (Thrust) کمتر، علاوه بر بهینه سازی مصرف سوخت، آلودگی صوتی نیز کمتر می شود. تا پیش از نخستین «سامانه های هشدار الکترونیکی» (Electronic Warning Systems)، تنها راه آموزش به خلبانان برای کاهش دادن احتمال وقوع CFIT، بهره گیری از روش های در اصطلاح CRM (Crew Resource Management) و انجام نظارت راداری (Radar Surveillance) توسط خدمات ترافیک هوایی (Air Traffic Services) بود؛ در حالی که استفاده از این راهکارها موجب کاهش سوانح CFIT شد، اما بروز آن ها همچنان ادامه داشت. بر همین اساس کارشناسان و متخصصان اقدام به ارائه و توسعه «سامانه های هشدار و آگاهی از زمین» (Terrain Awareness And Warning Systems) کردند. نسل اولین این سامانه ها، «سامانه هشدار نزدیکی زمین» (Ground Proximity Warning System) نام دارد که با استفاده از یک «ارتفاع سنج راداری» (Radar Altimeter) اقدام به محاسبه وضعیت ارتفاع و همچنین نرخ کاهش ارتفاع هواپیما به سمت زمین، می کند. محاسبات «ارتفاع سنج راداری» نسبت به «سطح زمین» (Above Ground Level) صورت می گیرد و بر همین اساس فاقد خطای «ارتفاع سنج فشاری» با وارد کردن QNH اشتباه است. در ادامه در راستای افزایش کارایی GPWS با اضافه کردن GPS (Global Position System) به ساختار آن، «سامانه هشدار نزدیکی زمین بهبود یافته» (Enhanced Ground Proximity Warning System) ابداع شد. به کارگیری این سامانه ها، در کنار آموزش های CRM و همچنین آموزش های شبیه ساز پرواز (Flight simulator) در راستای جلوگیری از سوانح ناشی از CFIT بسیار موثر بوده است.

* کارشناس هوانوردی

ها دید کم (Poor Visibility) است - پر رنگ تر نیز می شوند. در این شرایط خلبانان در تشخیص موقعیت، سرعت و مسیر پروازی خود دچار اشتباه شده که می تواند منجر به دادن فرمان های کنترلی نامناسب و قرار دادن هواپیما در وضعیت پرواز به سمت برخورد با زمین شود. در این میان عامل خستگی (Fatigue) در تشدید این موضوع نقش داشته و با خود ارتکاب اشتباهات قابل توجه تری را به همراه دارد که در نهایت منجر به CFIT می شود. گاهی اوقات نیز بروز یک نقص در عملکرد تجهیزات ناوبری و در مقابل عدم شناسایی آن توسط خلبانان ممکن است آن ها را به سمت هدایت نادرست هواپیما که منجر به CFIT خواهد شد، سوق دهد. همان طور که اشاره شد سوانح ناشی از CFIT اغلب شامل برخورد با عوارض زمینی، در زمان انجام تقرب و فرود در فرودگاه مقصد، آن هم در شرایط کاهش دید (Reduced Visibility) هستند. احتمال افتادن چنین اتفاقی، با عدم آشنایی و آگاهی خلبان نسبت به چگونگی اجرای طرح تقرب، به ویژه در زمان هایی که کاهش ارتفاع در فاصله بین «نقطه فرضی شروع تقرب» (Initial Approach Fix) تا «نقطه فرضی پایانی تقرب» (Final Approach Fix) به صورت در اصطلاح «Down Descent» انجام شود، افزایش می یابد. از کاهش ارتفاع به صورت «Step Down Descent» برای اجتناب از برخورد هواپیما با عوارض زمینی پیرامون فرودگاه، و همچنین ایجاد فاصله و جدایی (Separation) با هواپیماهای دیگر در حال فرود استفاده می شود. در این میان استفاده از «Down Descent» که به صورت کاهش ارتفاع و نگه داشتن آن، تا کاهش ارتفاع بعدی و نگه داشتن مجدد آن انجام می شود، در کنار حجم کار (Workload) قابل توجه - مانند کاهش سرعت و در اصطلاح «Configure» کردن هواپیما با استفاده از بالچه های روی بال (Flaps) - در زمان فرود، می تواند خلبان را دچار سردرگمی کرده و موجب عدم توجه به حداقل ارتفاع هایی که به آن ها مجاز به کاهش ارتفاع است (Minimum)، شود و در نهایت با رفتن به زیر آن حداقل ارتفاع ها، هواپیما را در وضعیت احتمال وقوع CFIT قرار دهد. شایان ذکر است که Minimum ها نسبت به «ارتفاع از سطح دریا» (MSL (Mean Sea Level) تعریف و خواندن آن ها توسط خلبان با استفاده از «ارتفاع سنج فشاری» (Altimeter) انجام می شود؛ حال با توجه به عملکرد «ارتفاع سنج فشاری» بر اساس دادن اطلاعات فشار - که در اینجا فشار محلی QNH مورد نظر است و می تواند متغیر باشد - عدم

آمار حمل و نقل هوایی جهان در سال ۲۰۲۲



به میزان ۱۵۷,۴ بودند. ظرفیت ایرلاین های این منطقه ۷۳,۸ درصد رشد داشته و لود فکتور (load factor) نیز با افزایش ۲۴,۶ درصدی رشد ۷۵,۸ را تجربه کرد. همچنین افزایش تقاضا برای پرواز از ایزه خاورمیانه در دسامبر ۲۰۲۲، نسبت به دسامبر ۲۰۲۱، رقم ۶۹,۸ درصد را ثبت کرد.

■ آمریکای شمالی

بازار آمریکای شمالی افزایش سالانه ترافیک پروازی سال ۲۰۲۲ را ۱۳۰,۲ درصد اعلام کرد. ظرفیت جابجایی مسافر نیز ۷۱,۳ درصد رشد کرد. از طرفی دیگر، لود فکتور (load factor) با افزایش ۲۰,۷ درصدی، عدد ۸۲,۲ درصد را هدف گرفت. دسامبر ۲۰۲۲، تقاضای پرواز در منطقه آمریکای شمالی نسبت به دوره مشابه سال ۲۰۲۱، رشد ۳۷,۰ درصدی را به خود دید.

■ آمریکای لاتین

هوانوردی آمریکای لاتین جهش ۱۱۹,۲ درصدی را در ترافیک هوایی تجربه کرد. ظرفیت سالانه ایرلاین ها نیز ۹۳,۳ درصد رشد کرد. لود فکتور نیز با افزایش ۹,۷ درصدی به عدد ۸۲,۲ درصد رسید که بالاترین میزان را در جهان داشت. همچنین تقاضای پرواز در دسامبر ۲۰۲۲ در قیاس با دوره مشابه سال قبل ۳۷,۰ درصد رشد کرد.

■ آفریقا

قاره آفریقا با ۸۹,۲ درصد، کمترین میزان رشد ترافیک هوایی را در سال ۲۰۲۲ در قیاس با دیگر نقاط جهان ثبت کرد. همچنین ظرفیت جابجایی مسافر به زحمت به رقم ۵۱,۰ درصد رسید. لود فکتور نیز با رشد ۱۴,۵ درصدی به ۷۱,۷ درصد رسید که این رقم نیز در قیاس با دیگر مناطق در پایین ترین سطح قرار دارد.

انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی، یا تا (IATA) اعلام کرد که بهبود سفرهای هوایی پس از همه گیری کرونا در سرتاسر سال ۲۰۲۲ ادامه دار بوده است. کل ترافیک هوایی جهان در سال ۲۰۲۲ در مقایسه با سال ۲۰۲۱، به میزان ۶۴,۴ درصد افزایش یافته است. لازم به ذکر است که این میزان جابجایی در سال ۲۰۲۲ معادل ۶۸,۵ درصد ترافیک هوایی جهان در سال ۲۰۱۹ و پیش از همه گیری کرونا بوده است. ترافیک دسامبر ۲۰۲۲ نسبت به دسامبر ۲۰۲۱، افزایش ۳۹,۷ درصدی را تجربه کرد. همچنین پروازهای داخلی در قیاس با سال ۲۰۲۱، رشد ۱۰,۹ درصدی را داشته است.

■ بازارهای بین المللی به تفکیک منطقه

■ آسیا - پاسفیک

ایرلاین های واقع شده در این منطقه رشد ۳۶۳,۳ درصدی ترافیک هوایی را در قیاس با سال ۲۰۲۱ تجربه کردند که قوی ترین نرخ سال به سال در تمام دنیاست. ظرفیت جابجایی مسافر در این منطقه به میزان ۱۲۹,۹ درصد افزایش یافته و همچنین لود فکتور (load factor) نیز با پیشرفت ۱۶,۷ درصدی به رقم ۸۰,۶ درصد رسید.

■ اروپا

ترافیک هوایی در آسمان اروپا در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال قبل به میزان ۱۳۲,۲ افزایش یافت. افزایش ظرفیت جابجایی به میزان ۸۴ درصد بوده و همچنین لود فکتور در منطقه اروپا با رشد ۱۶,۷ درصدی نسبت به سال قبل به رقم ۸۰,۶ درصد رسید. در دسامبر ۲۰۲۲، تقاضای پرواز در اروپا در قیاس با دسامبر ۲۰۲۱ به میزان ۴۶,۵ درصد افزایش یافت.

■ خاورمیانه

شرکت های هواپیمایی خاورمیانه ای شاهد جهش ترافیک پروازی

تاسیس یک خط هوایی ملی جدید در عربستان سعودی

داریوش نیکنام



این خط هوایی برای گردشگران نیز از سراسر جهان فرصتی برای بازدید از جاذبه‌های فرهنگی و طبیعی عربستان سعودی فراهم می‌کند. ریاض ایر همچنین به نوبه خود یک تسهیل کننده و عامل حیاتی برای استراتژی حمل و نقل و لجستیک ملی عربستان و همچنین راهبرد ملی گردشگری با افزایش قابلیت دسترسی بیشتر به حمل و نقل هوایی، افزایش ظرفیت بار و افزایش ترافیک بین المللی مسافر عمل خواهد کرد.

به عبارت دیگر این کشور با درکی درست از نقش حیاتی حمل و نقل هوایی در توسعه همه جانبه اقتصاد ملی و اشتغال، بویژه بر اساس درس‌های آموخته شده از اقدام مشابه دیگر کشورهای منطقه در گسترش بخش هوایی از جمله امارات، قطر و ترکیه، مبادرت به کارگیری سرمایه‌های صندوق سرمایه گذاری ملی در مسیر توسعه و گسترش صنعت حمل و نقل هوایی، صنعت گردشگری و صنعت لجستیک چند وجهی، نموده است.

تأسیس Riyadh Air بخشی از استراتژی صندوق سرمایه گذاری ملی عربستان برای گشایش هر چه بیشتر قابلیت‌های بخش‌های امیدوار کننده و آینده ساز در اقتصاد دانش بنیان بدون نفت طی سال‌های آتی است که می‌تواند به تنوع بخشیدن به اقتصاد ملی نیز کمک کند.

این ابتکار ارزشمند، موجب ارتقای رقابت پذیری صنعت هوانوردی بازرگانی در راستای برنامه چشم انداز ۲۰۳۰ یا همان طرح ملی توسعه عربستان در سطوح بین المللی نیز خواهد بود.

محمد بن سلمان بن عبد العزیز، ولیعهد کشور عربستان، نخست وزیر و رئیس صندوق سرمایه گذاری ملی (Public Investment Fund) یا به اختصار PIF دیروز، ۱۲ مارچ ۲۰۲۳ برابر با ۲۲ اسفند ۱۴۰۱، اعلام کرد که یک خط هوایی ملی جدید در عربستان سعودی با عنوان ریاض ایر (Riyadh Air) تاسیس می‌شود. به گزارش خبرگزاری عربستان سعودی، ریاض ایر یک شرکت تحت مالکیت PIF خواهد بود. ریاست هیئت مدیره این شرکت جدید بر عهده یاسر الرمیان، مدیر کل PIF و مدیران ارشد این شرکت هواپیمایی نیز شامل متخصصان داخلی و بین المللی خواهند بود.

شایان ذکر است، تونی داگلاس که بیش از ۴۰ سال تجربه در صنعت هوانوردی، حمل و نقل و لجستیک دارد، به عنوان اولین مدیر عامل این شرکت نوبنیاد منصوب شده و آغاز به کار کرد.

تونی داگلاس بین ژانویه ۲۰۱۸ و اکتبر ۲۰۲۲ شرکت هواپیمایی اتحاد مستقر در ابوظبی، پایتخت امارات را رهبری می‌کرد.

ریاض پایتخت عربستان سعودی که همانام خط هوایی جدید است، هاب اصلی این شرکت خواهد بود و از موقعیت جغرافیایی این کشور برای افزایش اتصال مسافران به بیش از ۱۰۰ مقصد تا سال ۲۰۳۰ استفاده خواهد کرد.

رشد تولید ناخالص داخلی بخش غیر نفتی به میزان ۲۰ میلیارد دلار و همچنین ایجاد بیش از ۲۰۰ هزار شغل مستقیم و غیر مستقیم از اهداف اصلی تاسیس خط هوایی ملی جدید است.



این طرح بنزینی، آتش را نباشد!

سامان مهرداد

لیتر است، آن دسته از افرادی که تمایل به دریافت سوخت بیشتر متناسب با ظرفیت کامل باک خودرو دارند می‌توانند از کارت جایگاه سوخت‌گیری پشت سرهم انجام دهند که البته در کلانشهرها زمان صرف می‌شود و صف انتظار افزایش می‌یابد.

همچنین رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌داران سوخت کشور در خصوص طرح اخیر این گونه توضیح می‌دهد: «با توجه به سقف سوخت‌گیری با کارت سوخت شخصی در برخی استان‌ها احتمال می‌دهیم در ماه‌های آینده این طرح در تهران هم اجرا شود.»

وی اضافه کرد: «اصفهان در چند روز گذشته وارد فهرست استان‌هایی شده که عرضه بنزین باروش جدیدی در آن‌ها انجام می‌شود. برآورد می‌شود که میانگین سقف سوخت‌گیری هر

کشور به جز تهران، خودروها با محدودیت سوخت‌گیری مواجه شده‌اند و در هر بار بیش از ۴۰ لیتر نمی‌توانند سوخت‌گیری کنند.

اسدالله قلی‌زاده، رئیس صنف جایگاه‌داران کشور در این رابطه می‌گوید: «طی روزهای اخیر خبرهایی در مورد محدودیت سوخت‌گیری بنزین در جایگاه‌ها منتشر شده است که شایعات و سو برداشت‌هایی را به همراه داشته که اعلام می‌کنیم هر مالک خودرویی در اقصی نقاط کشور با مراجعه به جایگاه سوخت می‌تواند باک خود را بدون محدودیت با یک یا دوبار سوخت‌گیری بلافاصله پر کند و سقف برداشت به معنای جلوگیری از سوخت‌گیری یا جیره‌بندی نیست و سهمیه‌ها تغییری نکرده است.» وی ادامه می‌دهد: «با توجه به اینکه میانگین سوخت‌گیری هر خودرو در کشور بین ۳۰ الی ۴۰

محدودیت‌های جدیدی که در خصوص کاهش سوخت‌گیری اعمال شده، باید به گونه‌ای اجرا شود که مولد نارضایتی‌های اجتماعی و به عبارتی آتش‌زایی نباشد. صحبت از بنزین که می‌شود، بی‌اختیار تن و بدن بسیاری از افراد می‌لرزد و این لرزش چندان هم بی‌دلیل نیست؛ تجربه‌های گذشته من جمله آبان ۹۸ و حتی تجربه‌های مشابه قبل از آن در اوایل دهه ۹۰ و اواخر دهه ۸۰، خود بهترین گواهی است. اگرچه طرح اخیر که مدنظر است بر افزایش نرخ بنزین دلالت نمی‌کند اما محتوای آن و محدودیت‌هایی که قرار است اعمال شود، نگرانی‌هایی را در خصوص تولید نارضایتی‌های اجتماعی ایجاد کرده است.

■ طرح جدید بنزینی چه می‌گوید؟ بر اساس طرح جدیدی که مدنظر قرار گرفته، در بسیاری از استان‌های

خودرو در کشور، عددی بین ۳۰ تا ۴۰ لیتر برای هر بار است؛ طبیعتاً در کلانشهرها و مسیرهای پرتردد، این عدد بیشتر است.»

سخت‌گویی صنف جایگاه داران سوخت کشور ادامه داد: «اکنون در اصفهان و برخی استان‌ها، مردم با کارت شخصی خود می‌توانند در هر بار که برای سوخت‌گیری مراجعه می‌کنند ۴۰ لیتر سوخت دریافت کنند؛ در حالی که این عدد قبلاً ۶۰ لیتر بوده است.»

نواز گفت: «سقف سوخت‌گیری با کارت‌های آزاد موجود در جایگاه‌ها نیز از ۶۰ به ۳۰ لیتر کاهش پیدا کرده که به فاصله حدوداً دو دقیقه، دوباره می‌توانند ۳۰ لیتر بعدی را سوخت‌گیری کنند.»

مهم‌ترین پیامد این طرح که محتوای اصلی آن محدودیت در دریافت سوخت‌گیری است، طولانی‌تر شدن صف‌های بنزین و انتظار زیاد مردم است که باید دید برای آن فکری شده است؟

قطعاً خودروهای زیادی در کشور وجود دارند که ظرفیت آن‌ها بیش از ۴۰ لیتر است و دارای مصرف زیاد سوخت هستند که راننده قطعاً تمایل دارد در هر بار سوخت‌گیری ظرفیت کامل باک خودروی خود را پر کند تا از مراجعه متعدد به جایگاه‌ها خودداری کند.

حال در این وضعیت، اگر رانندگان متعدد برای پر کردن کامل باک خودرو مجبور به استفاده ترکیبی از سهمیه شخصی و آزاد باشد، تشکیل صف‌های طولانی و تلف شدن زمان رانندگان، اولین پیامد این طرح خواهد بود. حتی استفاده صرف از کارت

جایگاه‌داران هم منجر به افزایش صف انتظار خواهد شد چون طبق اظهارات رضا نواز، سخت‌گویی صنف جایگاه‌داران سوخت، ظرفیت سوخت‌گیری با کارت جایگاه‌داران از ۶۰ لیتر به ۳۰ لیتر کاهش پیدا کرده که اگر راننده‌ای تمایل داشته باشد میزان ۶۰ لیتر را با کارت جایگاه‌دار سوخت‌گیری کند باید دو بار و هر بار به میزان ۳۰ لیتر با فاصله زمانی حدوداً ۲ دقیقه این کار را انجام دهد و قطعاً زمان بیشتری برای این کار صرف خواهد شد و این وضعیت منجر به تشکیل صف‌های طولانی خواهد شد.

دومین پیامدی که این طرح به دنبال دارد، استهلاک سامانه‌های مستقر در جایگاه‌هاست. پیش از اجرای این طرح هم شاهد بودیم در بسیاری از پمپ‌بنزین‌ها این سامانه‌های هوشمند با مشکلاتی نظیر نخواندن کارت سوخت شخصی افراد و یا خرابی‌های متعدد مواجه بود. حال با اجرای این طرح و در صورت تمایل رانندگان به دو بار سوخت‌گیری متوالی و استفاده پشت سر هم از کارت‌های سوخت، قطعاً این سامانه‌ها با اختلال و حتی استهلاک مواجه خواهند و این به مثابه ضربه به همین زیرساخت‌های موجود است. بر اساس اظهارات مسئولان، هدف از اجرای این طرح، ساماندهی و مدیریت مصرف بنزین و جلوگیری از قاچاق سوخت است.

جواد بلندی، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی تربت حیدریه درباره این طرح می‌گوید: «سهمیه سوخت کارت‌ها تغییر پیدا نکرد بلکه

سقف برداشت در هر نوبت کاهش یافت که هدف آن ساماندهی و مدیریت مصرف با هدف جلوگیری از قاچاق است ضمن اینکه بنزین کافی در مخازن شرکت نفت و جایگاه‌ها وجود دارد.»

و یا ابراهیم بجاجی، رئیس انجمن جایگاه‌داران سوخت خوزستان می‌گوید: «مسئولان علت این محدودیت‌ها را مقابله با قاچاق سوخت عنوان کرده‌اند. در حال حاضر نیز در حال جمع‌آوری کارت‌های سوخت جایگاه‌داران پیگیری می‌شود و برای هر سکو فقط یک کارت سوخت‌گیری تعریف خواهد شد. هدف از این اقدام تشویق به استفاده از کارت‌های شخصی است.»

اینکه مسئله قاچاق بنزین و یا دیگر سوخت‌ها در ایران، معضلی ریشه‌دار است، بر کسی پوشیده نیست و همین امر، ضرورت تدوین راهبرد مشخص برای مقابله با این امر مذموم را مشخص می‌کند. اما باید دید که چه راهکاری را برای مقابله با این امر می‌توان اتخاذ کرد که کمترین ناراضی اجتماعی را به دنبال داشته باشد.

گرچه هنوز ابعاد دقیق این طرح از سوی مسئولان و اکاوی نشده اما چیزی که محتمل است، تشکیل صف‌های طولانی و انتظار طولانی برای یک بار سوخت‌گیری خواهد بود و این مسئله دستاوردی جز تولید ناراضی نخواهد داشت.

باید در خصوص اقدامات و طرح‌هایی که مربوط به بنزین است، محتاط‌تر و دست به عصا تر رفتار کرد تا مبادا چنین طرح و برنامه‌هایی خود مولد بحران باشند.

« حمل و نقل و توسعه » از جاده پرتردد بورس کالا گزارش می دهد

سیگنال منفی بورس به بازار خودرو

داریوش نیکنام



عرضه خودرو در بورس کالا طی ماه های اخیر روند پرسی به خود گرفته است و بدون شک مبنای این گونه عرضه در بورس کوتاه کردن دست دلان از رانت های خودرویی در بازار آزاد بود. اما با نگاهی به روند فروش خودرو در بورس کالا متوجه می شویم که قیمت خودروها نسبت به قیمت پایه کارخانه شیب صعودی به خود گرفته است. قرار بود با این گونه عرضه، قیمت ها در بازار خودرو به نسبت بازار آزاد ارزان تر به دست مصرف کننده که همان مردم باشند برسد اما نه تنها این اتفاق نیفتاده بلکه باعث شده بازار خودرو روزهای ناآرامی را سپری کند.

در همین رابطه پس از صف طولانی عرضه خودروهای تولید داخل، حالا خودروهای وارداتی نیز پشت در بورس پارک شده اند.

در جلسه هیات پذیرش بورس کالای ایران، ۱۹ هزار دستگاه از محصولات چانگان (خودروسازی سایپا) و دو هزار و ۱۴۰ دستگاه از محصولات کیا به عنوان نخستین خودروهای وارداتی در بورس کالا پذیرش شدند.

اقتصاد آنلاین در همین رابطه نوشت: «چند روز قبل محصولات گروه «دنا» (شرکت ایران خودرو) برای عرضه در

بورس کالا پذیرش شد. با این حجم عرضه خودرو در بورس کالا عملاً قرعه کشی خودرو برچیده شده است. به گفته سخنگوی وزارت صمت، قرعه کشی خودرو همچنان طبق روال گذشته برای خودروهایی که هنوز در بورس عرضه نشده‌اند انجام خواهد شد و حذف نشده است. اما خودروهای زیادی برای قرعه کشی باقی نمانده است.»

به نظر می‌رسد فقط کسانی می‌توانند امیدوار به خرید خودرو با قیمت قرعه کشی باشند که جزو مشمولان طرح فرسوده یا جوانی جمعیت هستند. تعداد ثبت‌نام کنندگان در قرعه کشی‌های خودرو چند میلیونی بود، اما تعداد محدودی خودرو فروخته می‌شد.

در واقع شانس برنده شدن در قرعه کشی تا حدی پایین بود که ثبت‌نام در آنها توجیه‌پذیر نبود. اما قیمت پایین خودروهای قرعه کشی، مردم را برای ثبت‌نام جذب می‌کرد. به طور مثال، در قرعه کشی ابتدای شهر یورماه چهار میلیون و ۷۹۴ هزار و ۱۶۶ نفر برای ۴۰۰۰ دستگاه خودرو اعلام تقاضا کردند. بر این اساس شانس برنده شدن هر نفر، یک به ۱۲۴۳ برآورده شد. در حقیقت برای هر یک خودرو بالغ بر ۱۲۰۰ تقاضا وجود دارد.

اما حالا با عرضه خودرو در بورس کالا، آن شانس حداقلی هم برای گروهی از مردم از بین رفته است. در حالی قیمت پژو ۲۰۷ در قرعه کشی ۳۲۵ میلیون تومان بود، اما در بورس کالا به قیمت ۴۶۰ میلیون تومان فروخته می‌شود. (این خودرو در بورس با قیمت ۴۰۰ میلیون تومان معامله شد که با هزینه‌های جانبی

و مالیات برای خریدار ۴۶۰ میلیون تومان تمام می‌شود.) در واقع کسانی که قصد خرید پژو ۲۰۷ دارند، می‌توانستند در قرعه کشی آن را ۱۳۵ میلیون تومان ارزانتر بخرند. چرا که قیمت بورسی آن از قیمت قرعه کشی ۴۱ درصد گرانتر است.

حالا قرار است دنا پلاس هم به جمع خودروهای بورسی اضافه شود. در طرح فروش فوق‌العاده ایران خودرو ویژه مهر ۱۴۰۱، قیمت دنا پلاس ۳۹۸ میلیون تومان بود. اگر قرار باشد



**فقط کانی می‌توانند
امیدوار به خرید خودرو با قیمت
قرعه کشی باشند که جزو
مشمولان طرح فرسوده یا
جوانی جمعیت هستند.**

طبق فرمول پژو ۲۰۷ در بورس کالا قیمت گذاری شود، احتمالاً با قیمت ۵۶۰ میلیون تومان معامله شود. بورسی شدن خودروها اگرچه برای خودروساز بیشترین سود را ایجاد می‌کند، اما دست مردم و به خصوص مصرف‌کننده‌ها از خرید خودرو کوتاه می‌شود.

■ شرایط بسیار سخت خرید خودرو
یک خودرو بورسی حداقل ۳۵۰ میلیون تومان قیمت دارد. اگر فردی

با حقوق کارگری ۶ میلیون تومانی بخواهد از بورس کالا خودرو بخرد، باید حقوق ۵۸ ماه خود را ذخیره کند. یعنی ۵ سال زمان می‌برد که این فرد صاحب خودرو شود آن هم در صورتی که طی این ۵ سال قیمت خودرو ثابت مانده باشد که تقریباً بعید است!

۵ سال قبل قیمت پراید ۲۲ میلیون تومان بود اما امروز ۲۶۵ میلیون تومان است، یعنی در این مدت ۱۱۰۰ درصد (معادل ۲۴۳ میلیون تومان) رشد کرده است.

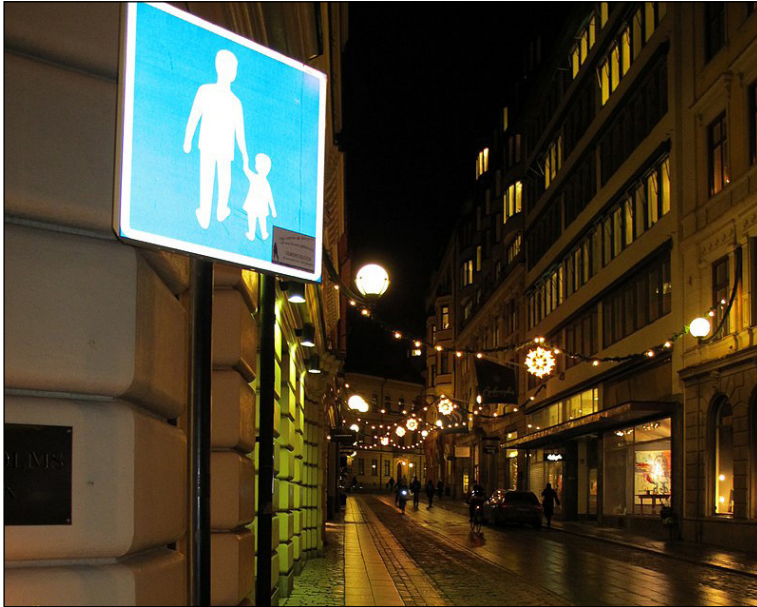
پژو ۲۰۷ اتوماتیک نیز از ۵ سال قبل تا به امروز ۱۱۸۵ درصد داشته، یعنی از قیمت ۵۶ میلیون تومان به ۷۲۰ میلیون تومان رسیده است. اما حقوق وزارت کار از ۹۰۰ هزار تومان به ۶ میلیون تومان رسیده، یعنی ۵۶۶ درصد افزایش یافته است.

بنابراین امید صاحب خودرو شدن این روزها برای بسیاری از مردم از بین رفته است.

■ سیگنال افزایشی بورس کالا به بازار

از سوی دیگر قرار بود با عرضه خودرو در بورس کالا، دلان از بازار خودرو کنار بروند و قیمت‌ها واقعی شود. به همین دلیل هم از ابتدای مهرماه عرضه خودرو در بورس شدت گرفت و در دو هفته گذشته به چندین هزار دستگاه رسید. اما این بورسی شدن فروش خودرو برای بازار هم گران تمام شد. چرا که از اواسط پاییز قیمت خودرو در بازار نیز شروع به رشد کرد.

توقف فعلی افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو نیز به نظر می‌رسد متأثر از عوامل دیگری مانند کنترل قیمت دلار در بازار ارز و ورود اولین محموله‌های خودروهای خارجی باشد.



طراحی یک پیاده راه امن چه ملزوماتی دارد؟

پیاده راه سازی صرفاً راهگشا نیست، پیاده راه امن شرط است.

موضوع پیاده روی و پیاده راه ها همواره دغدغه بسیاری از مهندسان شهری و مدیران بوده است.

در سال های اخیر طرح های مختلفی در شهرهای جهان برای طراحی پیاده راه ها ارائه شده که در همگی آنها تلاش بر این بوده که زیرساخت های لازم را جهت تقویت پیاده راه ها و مسیرهای دوچرخه به کار گرفته تا شهروندان به پیاده روی و استفاده از دوچرخه تشویق شوند.

گسترش تعاملات اجتماعی در میان شهروندان، رونق هر چه بیشتر عرصه عمومی، کاهش جرایم و بز هکاری در فضای عمومی به سبب حضور عموم مردم و تعریف هویت ویژه مکانی مختص فضای شهری ناشی از کنش های اجتماعی از جمله نتایج مثبت پیاده راه سازی در عرصه عمومی است.

نظر به افزایش وابستگی آحاد جامعه به گوشی های هوشمند، تمایل به حضور در عرصه اجتماعی و اصطلاحاً درگیر شدن با فضای عمومی بسیار کاهش یافته است. این ماجرا در میان نسل های

جدید نیز بیشتر دیده می شود.

با وجود تلاش های مکرری که در سال های اخیر در بسیاری از نقاط شهری جهان برای ترغیب شهروندان به استفاده از پیاده راه ها صورت گرفته، لکن همچنان شاهد از رونق افتادن فعالیت اجتماعی در عرصه عمومی هستیم. این سوال مطرح می شود که آیا صرف احداث پیاده راه در فضای شهری سبب جذب شهروندان به عرصه اجتماعی می شود یا ممکن است طراحی اشتباه خود سبب از بین رفتن ظرفیت ها و استعداد های فضایی برای جذب افراد به عرصه عمومی شود.

در واقع سوالی واضح مطرح می شود که طراحی یک پیاده راه امن چه ملزوماتی دارد؟ آیا تزریق کاربری و فعالیت های متنوع می تواند به تنهایی امنیت فضایی پیاده راه را تضمین کند یا اقدامات دیگری نیز باید صورت گیرد؟

در ادامه می خواهیم به چند مورد از نیازها و ضوابط مشترک که برای پدید آوردن یک پیاده راه امن لازم است اشاره کنیم، اصول سه گانه ای که با به کارگیری آنها کیفیت زندگی شهروندان در عرصه



عمومی افزایش می یابد.

۱. ایمنی و امنیت

ابتدایی ترین عامل مهم در تردد عابر پیاده ایمنی و امنیت که باید تامین شود. عابرین پیاده هنگام عبور از پیاده راه باید از هر گونه مانع و مزاحمت های خیابانی در امان باشند. کودکان قادر به درک کامل تابلوهای هشدار دهنده و مسئولیت های خود نیستند بنابراین خطر برای آن ها بیشتر احساس می گردد.

از موارد دیگر ایمنی عابران می توان به روشنایی و نورپردازی فضای شهری در شب هنگام اشاره کرد. زیرا روشنایی ایمنی، امنیت و راحتی را برای تردد در شب تامین می کند. در هر صورت هدف از ایمن کردن پیاده راه ها کاهش تلفات و تصادفات در این مسیرها بوده که راه دستیابی به آن جداسازی فضایی و جداسازی زمانی است.

جداسازی زمانی: تابلوهای ایست و چراغ های راهنمایی نمونه هایی از جداسازی زمانی پیاده رو و سواره هستند، تنظیم چراغ های راهنمایی و تابلوهای ایست در تقاطع ها و خیابان باعث سهولت عبور عابران پیاده می شود. نوع دیگر جداسازی زمانی بستن خیابان در زمان اوج ترافیک است. مثلا در نیویورک در ناحیه مربوط به امور مالی در طی ساعات ناهار خیابان ها بسته می شوند تا حرکت عابر پیاده آسان گردد. چنین الگویی در برخی میادین بزرگ توکیو نیز به اجرا در می آید.

جداسازی افقی یا عمودی: این نوع جداسازی که رفاه بیشتری برای عابران پیاده دارد به این شکل است که در مراکز شهرها یا مراکز خرید یک خیابان پیاده ایجاد می گردد تا تردد عابران راحت تر شود. جداسازی عمودی نیز احداث زیرگذرها و یا روگذرها برای

سهولت جابجایی عابران است. همه این اقدامات در جهت اطمینان خاطر عابر پیاده انجام می گیرد. اطمینان خاطر عابر پیاده امروزه به یک هدف مهم طراحی منظر و خیابان تبدیل شده است. شکل بندی خیابان ها باید به گونه ای باشد که دید باز و بدون مانعی برای عابر و پلیس تامین کند. استقرار چراغ ها در ارتفاع زیاد و پرهیز از شکل بندی ساختمان ها به این هدف کمک می کند.

۲. به هم پیوستگی پیاده راه ها

یکی از موضوعات تاکید شده در پیاده راه ها انسجام شبکه پیاده راه است. بنابراین به هم پیوستگی و انسجام مسیرهای پیاده در همه جا از جمله پارک ها، مراکز تجاری، مدارس، خیابان ها و ... باید در نظر گرفته شود. تجربه نشان داده که بلوک های بزرگ با خیابان های پهن مکان مناسبی برای عابران پیاده نیست و آن ها را دلسرد می کند. در حالیکه بلوک های کوچک با خیابان های باریک برای جابجایی پیاده مناسب هستند.

۳. دسترسی

فراهم کردن دسترسی برای عابران پیاده از مهمترین موارد در سهولت عابران پیاده است. اصولا دسترسی ها باید از خوانایی لازم برخوردار باشند و حرکت مردم از مبدا به مقصد را همراه با ایمنی کامل تضمین نماید. ابعاد دسترسی پیاده به ساختار فضایی محله و شهر ارتباط مستقیم دارد و نیاز است که برای سهولت در دسترسی با احداث پل های زیرگذر یا روگذر با هزینه های زیاد و امکانات بیشتری همراه است.

در حال حاضر در کشورهای اروپایی و آمریکایی کمتر از پل های عابر پیاده استفاده می کنند و بیشتر به سمت آرام سازی نواحی با کاهش سرعت ماشین ها پیش می روند.

شبیه ساز پرواز، یک ابزار تحقیقاتی برای درک «عامل انسانی» در سوانح هوایی

علیرضا عشاقی *

نخستین بار در سال ۱۹۳۴، پس از بروز یک سری سانحه در طول ۶ ماه که منجر به کشته شدن ۱۲ خلبان شد، استفاده کردند. آن‌ها تصمیم گرفتند تا با خریدن یک دستگاه شبیه ساز پرواز به اصطلاح «Link Trainer»، خلبانان را در زمان انجام «پرواز کور» IFR «Instrument Flight Rules» نظارت و ارزیابی کنند.

نتیجه بررسی‌ها حاکی از این بود که خلبانان در طول پرواز در آسمان شب و ابری دچار عارضه «Spatial Disorientation» می‌شدند. این عارضه به عنوان ناتوانی خلبان در تفسیر موقعیت صحیح هواپیما، ارتفاع و سرعت پروازی آن در رابطه با زمین یا سایر نقاط مرجع تعریف می‌شود و در صورت عدم اصلاح می‌تواند منجر به پرواز هواپیما به سمت زمین و برخورد با آن شود.

پس از شناسایی «عامل انسانی» نقش داشته در بروز سوانح اتفاق افتاده، اقدامات اصلاحی در زمینه آموزش خلبانان برای داشتن آمادگی مورد نیاز در قرار گرفتن در چنین شرایطی صورت گرفت؛ بر همین اساس بهره‌گیری از شبیه ساز پرواز نه تنها در شناسایی دلیل بروز سانحه، بلکه استفاده از آن در اقدامات اصلاحی آموزش نیز، مثمر و واقع‌شده. در نتیجه با به کارگیری شبیه ساز پرواز و درک صورت گرفته از نقش «عامل انسانی»، نسبت به حفظ سطح مناسب ایمنی پرواز اقدام و همچنین تاثیر دیگر جوانب آن در هوانوردی شروع به بررسی شد. ایجاد فرصت‌های آموزشی بهتر در راستای کاهش تاثیر «عامل انسانی»، از جمله مهم‌ترین خروجی‌هایی چنین موضوعی است که شبیه ساز پرواز، آن را فراهم می‌کند. به طوری که امروزه شبیه سازهای پرواز، با توجه به فراهم کردن هر دو شرایط عادی و اضطراری در طول یک پرواز که امکان وقوع آن‌ها می‌رود، بهترین ابزار آموزشی برای اجتناب و محدود کردن سوانح ناشی از «عامل انسانی» هستند. مازاد اشتباهات خود درس می‌گیریم و شبیه سازهای پرواز این امکان را فراهم می‌کنند تا علاوه بر این موضوع، از اشتباهات دیگران نیز آگاه شویم، درس بگیریم و از تکرار مجدد آن‌ها، اجتناب کنیم.

* کارشناس هوانوردی

انسان‌ها کامل نیستند، می‌توانند دچار خطا (Error) شوند و تاثیرات این خطاها ممکن است ابعاد مختلفی داشته باشد. در هوانوردی، این خطاهای انسانی (Human Errors) می‌تواند اثرات مخربی داشته باشد و به همین دلیل است که «عامل انسانی» (Human Factor)، جز مهمترین عوامل ایمنی (Safety) دسته بندی می‌شود. «عامل انسانی» با عنوان یک مفهوم کلی ممکن است به تاثیر انسان بر روی محیط اطراف خود، تلقی شود اما در هوانوردی به دلیل گستردگی مفهومی، تعریف آن کمی دشوار است.

«عامل انسانی» در هوانوردی یک مفهوم چندرشته‌ای بر اساس روانشناسی، فیزیولوژی انسان، زیست‌شناسی، بیومکانیک، آنتروپومتری و... است که به دلیل تاثیر آن در بروز سوانح، مورد توجه و مطالعه قرار می‌گیرد. از آغاز هوانوردی تا دهه ۱۹۶۰، سوانح مکرر به دلیل نقص‌های فنی رخ می‌دادند؛ با این حال در هنگام بررسی سانحه برای تعیین علت یا علت‌ها، نقش «عامل انسانی» نیز مورد توجه قرار می‌گرفت.

رفته رفته با پیچیده تر شدن سوانح هوایی، نیاز به درک بهتر جوانب «عامل انسانی» به طور فزاینده‌ای افزایش یافت؛ بر همین اساس خیلی زود به ابزارهای تحقیقاتی (Investigative Tools) پیچیده تری در راستای انجام این مهم نیاز شد. در این میان قابلیت‌های نوین پژوهشی، مهندسی و شبیه سازهای پرواز (Flight Simulators) فرصت‌های منحصر به فردی را در اختیار محققان «عملکرد انسانی» (Human Performance) گذاشت تا به واسطه آن‌ها بتوانند فرضیه‌های تصادفی مختلفی را در رابطه با «عامل انسانی» مورد آزمون قرار داده و بررسی کنند.

در این میان اعضای یک تیم تحقیقاتی بررسی سانحه می‌تواند با استفاده از شبیه ساز پرواز، نسبت به بازسازی سانحه مورد نظر، - آن هم در محیطی کاملاً انعطاف پذیر که به آن‌ها اجازه می‌دهد شرایط را با هدف متمرکز بودن روی جزئیات خاص مورد نظر فراهم کند - اقدام کنند. آمریکایی‌ها از این فرایند برای

پیش نیاز تجهیز اتوبوس های قم به سامانه های پرداخت الکترونیک

مسعود طبیبی



شتاب) به عنوان مکمل روش الکترونیکی کارت پرداخت شهروندی (قم کارت) عبارتند از:

- پیش بینی شرکت توانمند برای نگهداری از پوز های پرداخت
- محدود نشدن ارائه پوز ها به یک بانک
- تعمیم موضوع به کل خدمات شاخه حمل و نقل شهری
- پیش بینی حداقل دو پوز به ازای هر اتوبوس
- پیش بینی و تصویب معیارهایی برای اولویت دهی به استفاده شهروندان از قم کارت

لازم است مسئولان ذیربط دقت داشته باشند که عدم توجه به مجموعه شروط بالا، منجر به بروز اختلافاتی میان مسافران سامانه اتوبوسرانی و اتوبوسرانان خواهد شد. زیرا در وسیله ای مانند اتوبوس احتمال قطعی و وصلی سامانه پوز بدون نگهداری پیوسته و مرتب از آنها بعید نبوده و به تدریج، این قطع و وصلی ها موجب بروز اختلافات میان مسافران و اتوبوسرانان شده و چون مقرر است تا پایان سال روش کرایه نقدی حذف شود، بنابراین کاهش درآمد ناشی از سامانه ها به حساب اتوبوسرانان نوشته خواهد شد که به هیچ وجه درست و عاقلانه نخواهد بود.

در پایان یادآور می شود حضور فرد دلسوزی چون آقای مومن حجازی، رئیس سازمان فناوری اطلاعات شهرداری قم، برای تدوین معماری صحیح این روش پرداخت و تضمین پایداری عملکرد آن به عنوان محور مذاکره کمک بسیاری خواهد کرد.

در خبرهای روزهای اخیر شهرداری قم از قول سرپرست سازمان اتوبوسرانی و همچنین رئیس اداره امور شعب بانک ملی قم چنین آمده است: «همه اتوبوس های شهری قم تا پایان سال مجهز به دستگاه پرداخت الکترونیک می شوند.»

همچنین طی بازدید اخیر رئیس اداره امور شعب بانک ملی قم بر این خبر تاکید شده است که: «همه حاضران بر لزوم حذف کرایه نقدی در کلیه خطوط اتوبوسرانی قم تاکید و مقرر گردید بانک ملی تا پایان سال نسبت به تامین دستگاه های مورد نیاز برای کلیه ناوگان اقدام نماید.»

اگرچه هر دو این خبرها خوب و امیدوار کننده به نظر می رسند و در صدد جایگزینی روش پرداخت کرایه اتوبوس ها از حالت نقدی به روش الکترونیکی هستند اما با توجه به اینکه ایده اولیه استفاده از شبکه شتاب برای پرداخت الکترونیک به عنوان روش مکمل کارت های پرداخت شهروندی از سوی اینجانب و طی زمان تصدی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری قم مطرح گردید (و ماه ها با مقاومت افراد زیادی روبه رو بود) جهت موفقیت این طرح لازم است پیش نیازهای زیر در مورد آن حتما مورد توجه قرار گیرد و گرنه به اتلاف سرمایه منجر شده و با توجه به مشکلاتی که در طول زمان بهره برداری میان اتوبوسرانان و شهروندان ایجاد خواهد کرد، طرح مورد نظر به شکست خواهد انجامید.

شروط لازم برای موفقیت روش پرداخت الکترونیکی (در شبکه

نقدی بر پروژه های نیمه تمام ریلی شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل

فرداد فرهودی*



بندرعباس، مشهد سرخس، بادرود میبد، اردکان چادرملو، بافق مشهد، کرمان بم زاهدان، رشت قزوین انزلی، اصفهان شیراز، تهران همدان و... اشاره کرد.

آنچه در این میان و در دولت های مختلف بارز و مشابه بوده این است که همه این پروژه ها عموماً به صورت ناقص افتتاح و جهت بهره برداری به راه آهن تحویل می شده (جدا از کیفیت ساخت آنها که عمدتاً از کیفیت بالائی هم برخوردار نبوده اند).

به طور مثال راه آهن دو خطه بافق بندرعباس با یک خط و ساخت یک سوم ساختمان ها البته بدون تاسیسات و حتی برق و بدون سیستم مخابرات پایدار و بدون سیستم سیگنالینگ تحویل راه آهن شد و پس از حدود ۱۳ سال توسط راه آهن تقریباً تکمیل شد

بیش از ۳۰ سال است که بدنه ساخت راه آهن های جدید از شرکت راه آهن جدا شده و به مجموعه ای واگذار شده است که ابتدا تحت عنوان معاونت ساخت و توسعه راه آهن و سپس تحت عنوان شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور فعالیت می کند.

اما آیا این جداسازی وظایف در حوزه ساخت راه آهن از بدنه شرکت راه آهن، موجب شده تا راه آهن به وظیفه اصلی خود که همانا نگهداشت ابنیه موجود و بهره برداری از آن است به طرز صحیحی رسیدگی کند یا خیر؟

اگر به گذشته برگردیم محورهای زیادی توسط شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای کشور و در ادوار مختلف ساخته شده و به شرکت راه آهن تحویل شده است از جمله آنها می توان به محور بافق

بازرگانی و همچنین کاهش بهره‌وری از زیربنا می‌شود و متأسفانه این کاهش‌ها در آمار شرکت راه آهن بروز می‌کند در صورتی که مشکل جای دیگری است.

با توجه به این موارد اکنون ای پرسش مطرح می‌شود که آیا وقت آن نرسیده که به فکر چاره‌ای باشیم؟ به طور مثال بازگشت به والی قدیم، چرا که اگر قرار است شرکت راه آهن نسبت به تکمیل محورها اقدام کند از ابتدا ساخت راه آهن را بر عهده بگیرد، در این صورت حداقل اعتبارات ساخت راه آهن هدفمندتر (با توجه به اولویت‌های بهره‌بردار) هزینه خواهد شد و تکمیل طرح‌های تحویل شده اما ناقص با سرعت بیشتری صورت می‌گیرد. اما در صورتی که این راه مشکل آفرین تلقی می‌شود تا جایی که علی‌رغم تأکید وزیر فقید جناب آقای مهندس قاسمی عملی نشد، می‌توان به طور جدی از شرکت ساخت و توسعه زیربنای کشورهای کشور خواست و تأکید کرد که پروژه‌های ریلی را کامل و بدون نقص تحویل بهره‌بردار کند و از مشاورین و پیمانکارانی استفاده کند که استانداردهای لازم را در هنگام ساخت رعایت می‌کنند و در صورت عدم رعایت در پروژه‌های دیگر با آنها همکاری نکنند. از سوی دیگر شرکت راه آهن را هم برای تحول پروژه‌های ناقص تحت فشار قرار ندهند.

به نظر می‌رسد تصمیم‌گیری در این خصوص می‌تواند تا میزان زیادی در این شرایط سخت تحریم‌ها به نظم و انضباط مالی و اقتصادی کشور کمک کند به گونه‌ای که بتوان از منابع محدود کشور بهترین بهره را برد.

در غیر این صورت شرکت راه آهن به عنوان بهره‌بردار که در انتهای این زنجیره قرار دارد، نخواهد توانست تا به وظایف اصلی خود عمل کند، همچنان که در این ۳۰ سال انرژی خود را برای ساخت طرح‌های نیمه تمام شرکت ساخت و توسعه مصرف کرده است در صورتی که شاید اگر اینچنین نبود در حال حاضر می‌توانستیم شاهد اجرای پروژه‌های برقی سازی در راه آهن باشیم و شاید پروژه‌هایی چون اصلاح شبکه توزیع برق و آب در شبکه راه آهن، استفاده از منابع برق خورشیدی، بهسازی سیستم‌های سیگنالیگ محورها قدیمی برای کاهش سوانح احتمالی ناشی از کنترل قطارها، توسعه خطوط فرعی، برنامه‌ریزی برای اجرای طرح‌های زیربنایی تکمیلی و مواردی از این جنس که از وظایف شرکت راه آهن است می‌بودیم. به طور مثال برنامه‌ریزی قطارهای برنامه‌ای باری توسعه بیشتر قطارهای باری ترانزیتی و قطارهای مسافری، لیکن تکالیف عقب افتاده ناشی از کم‌کاری دیگر دستگاه‌ها در این ۳۰ سال موجب شده تا مدیران ارشد راه آهن زمان کمتری را به وظایف اصلی خود اختصاص دهند که البته بر این مدیران هیچ اشکالی وارد نیست و این اجبار ناشی از کم‌کاری دستگاه‌های دیگر بود که بر آنها تحمیل شد و جایی هم محاسبه نمی‌شود.

* کارشناس حمل و نقل

و همچنان هم این تکمیل شدن ادامه دارد.

راه آهن با درود میباید و اردکان چادر ملو هم بدون ساختمان‌های کامل و تاسیسات و ارتباطات و سیگنالیگ تحویل راه آهن شد که تکمیل این محورها هم حدود ۱۰ سال طول کشید. همین رویه در خصوص محور مشهد سرخس و دیگر محورها هم اجرا و در حال اجرا است در شماری از این پروژه‌ها برخی سیستم‌ها خریداری اما نصب نشده بود که توسط راه آهن و با اعتبارات راه آهن انجام شد و در بیشتر آنها حتی تجهیزات هم خریداری نشده بود که از اعتبارات راه آهن خریداری و نصب شد.

مشکل حادثه این‌که در سال‌های اخیر شاهد مشکل جدیدی هم هستیم و آن این است که علاوه بر ناقص بودن پروژه‌ها در حوزه‌های ساختمانی و تاسیساتی و برقی و مخابرات و سیگنالیگ حتی زیرسازی و روسازی هم فاقد استاندارد‌های صحیح ساخت و نظارت درست می‌باشند که راه آهن را به عنوان بهره‌بردار با مشکل جدی روبرو می‌کند که از آن جمله می‌توان از محور اصفهان شیراز، کرمان به زاهدان و... نام برد.

حال سوال اینست که هدف اصلی این جداسازی وظایف در بدنه ساخت و نگهداری چه بود؟ آیا این نبود که با جداسازی، شرکت راه آهن بتواند بر وظایفش به عنوان متولی اصلی بهره‌بردار و نگهداشت زیر بنای تمرکز کند تا بدین شکل راه آهنی پویا داشته باشیم؟ اما اتفاقی که افتاده است راه آهن در طول ۳۰ سال گذشته عمده انرژی پرسنلی و مدیریتی و از همه مهمتر اعتبارات عمرانی و حتی درآمد جاری خود را برای تکمیل طرح‌های نیمه‌تمامی گذاشته است که به صورت دستوری و از سوی شرکت ساخت و توسعه زیر بنای کشورهای کشور به این دستگاه تحویل شده است.

به گونه‌ای که حتی در برخی موارد برای بهره‌بردار از خط تازه تاسیس حتی مجبور شده به دلیل فقدان ساختمان اداری (به دلیل ساخته نشدن) ساختمان‌هایی را اجاره کند تا بتواند اداره کل جدید التاسیس را در آن مستقر نماید و این در حالی است که پس از تحویل محور متولی ساخت دیگر پاسخگوی کار نیست و این شرکت راه آهن است که باید پاسخگوی کیفیت بهره‌بردار از محور جدید باشد. این انرژی زیادی که صرف تکمیل کارهای نیمه‌تمام و بعضاً شروع نشده شرکت ساخت و توسعه زیر بنای کشورهای کشور توسط راه آهن می‌شود عملاً مدیران عامل و مدیران ارشد راه آهن را در ادوار گذشته خسته کرده و اجازه نداده است که آنان جدی به برنامه‌ریزی برای بهره‌بردار از خطوط که همانا حمل مسافر و بار و ترانزیت کالا و نگهداشت زیربنا می‌باشند بپردازند و عملاً دارایی‌های کشورهای کشور در حوزه ریلی که بسیار هم گران است در طول زمان و با فرسودگی بیشتر از نرم جهانی روبرو شده‌اند به گونه‌ای که حتی محورها هم جدید الحداث کشورهای کشور هم پس از زمان کوتاهی اجباراً می‌بایست دستور تقلیل سرعت‌ها را رعایت کنند که این امر موجب کاهش سرعت

رقبای ترانزیتی چابهار

بهر روز آقایی *



به شمال عراق و امتداد آن تا ترکیه در حال انجام است. در جنوب کشور نیز انتقال کالا و تجاری سازی حمل و نقل کالا، از اولویت‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس است. ابتدا هماهنگی و همت تمامی دستگاه‌ها جهت روان سازی و حذف تشریفات زائد اداری انتقال کالا در قلمرو کشور از ضروریات است. مطمئناً اتمام به روان سازی ترانزیت با تغییر رویکرد مدیران و تصمیم‌گیران کشور از نگاه و پیش فرض «نیاز کشورهای همسایه و منطقه به انتقال کالا از طریق کشور» به «ترانزیت کالا به عنوان یک فرصت اقتصادی و موثر در توسعه کشور» میسر خواهد شد.

در ادامه، فعال سازی دیپلماسی قوی با کشورهای همسایه جهت انتقال ریلی و جاده کالا از گذرگاه‌های مرزی از ضروریات است. توسعه زیرساخت‌ها خصوصاً توسعه امکانات مورد نیاز در پایانه‌های مرزی و حذف برخی از عوارض که عملاً جذابیت‌های ترانزیت کالا را حذف کرده نیز ضروری است. توجه به نیازمندی‌های بخش خصوصی حمل و نقل بین‌المللی و عدم توجه به نوسازی و بازسازی ناوگان زمینی حمل کالا موضوعاتی است که معمولاً متولیان دولتی ترانزیت از توجه به آن غافل شده‌اند.

* مدیر کل بندار و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

استفاده مطلوب از زیرساخت‌های ترانزیتی ایران مستلزم تغییر نگاه، هم‌افزایی و مساعی همه دستگاه‌های مرتبط در کاهش زمان و هزینه انتقال کالا است. با این حال با وجود ظرفیت‌های خوب ایجاد شده در بندر کشور خصوصاً بندر چابهار، به دلیل نبود استراتژی و رویکرد مناسب در توسعه ترانزیت و انتقال کالا از طریق کشور، در بهره‌گیری از فرصت‌ها خصوصاً در افزایش سهم تجارت از جابجایی بین‌المللی کالا موفق نبوده ایم. جریان عبور و تجارت جهانی منتظر غفلت دولت‌ها و ایجاد تأخیرات، قوانین دست و پاگیر و رویکردهای بخشی و صنفی نخواهد بود. از سوی دیگر کشورهای همسایه برای جذب و انتقال کالای سایر کشورها از قلمرو خود به شدت در حال رقابت هستند.

نمونه بارز آن در منطقه، ایجاد خط سراسری ریلی شرق به غرب از خاک روسیه شامل خط سراسری راه آهن TCR و TSR است. در شرق، کشور همسایه پاکستان با وجود مشکلات سیاسی با دولت هند و تضاد منافع چین و هند در پاکستان، از طرفی به دنبال تکمیل پروژه OBOR با چین و از سوی دیگر به دنبال تسهیل انتقال کالای ترانزیتی با هندوستان از طریق گذرگاه‌های زمینی است. در غرب کشور باراه اندازی بندر ام‌القصر جریان انتقال کالای ترانزیتی از ام‌القصر و بصره

اقدامات لازم برای کاهش آلودگی هوا توسط شهروندان

محمد مهدی فقیه عبد الهی *

روی کنید. اگر به اندازه کافی خوش شانس هستید که در مکانی زندگی می کنید که مسیر دوچرخه سواری در آن تعبیه شده است، استفاده از آنها را شروع کنید. در مکان هایی با ترافیک سنگین، دوچرخه سواری می تواند سریع ترین راه برای رفت و آمد باشد.

■ **شرایط نگهداری از اتومبیل خود را بهبود ببخشید**

اتومبیل خود را مرتباً تنظیم کنید. روش هایی وجود دارد که می توانید برای کمک به ماشین خود انجام دهید: از روغن موتور با درجه حفاظت از انرژی استفاده کنید. باک بنزین خود را در اوایل صبح یا اواخر عصر، زمانی که هوا خنک است، پر کنید این کار به جلوگیری از تبخیر گاز در گرمای روز کمک می کند. هنگام پر کردن مخزن، مراقب باشید که بنزین یا گاز نریزد. لاستیک های ماشین خود را با فشار توصیه شده تنظیم کنید. این کار بهترین عملکرد را برای خودروی شما ایجاد می کند و مصرف سوخت را کاهش می دهد.

■ از بازارهای محلی خرید کنید

وقتی به جای ساختن چیزی نیاز به خرید آن چیز دارید، سعی کنید اقلامی را بخرید که در بازار محلی ساخته و فروخته می شوند. خرید شما از فروشگاه های محلی به نسبت فروشگاه های تجاری - که تمایل دارند اجناس خود را از سراسر جهان ارسال کنند - به میزان زیادی در کاهش آلودگی هوا نقش دارد. در اینجا چند استراتژی برای خرید از بازار محلی وجود دارد: تا جایی که می توانید به صورت مستقیم از خود کشاورز خرید کنید. این بهترین راه برای خرید مواد غذایی است که در همان محل رشد کرده و به فروش می رسد. برچسب های اقلام لباس را بررسی کنید و سعی کنید اقلامی را خریداری کنید که نزدیک به محل زندگی شما تولید شده اند. اجناس آنلاین بخرید، تهیه آنلاین کتاب یا لباس برای مصرف کننده بسیار آسان است، و این مورد در کاهش آلودگی نقش مهمی دارد.

■ آموزش ببینید

در مناطق مختلف مسائل آلودگی هوا متفاوت است. ممکن است کارخانه ای در نزدیکی شما وجود داشته باشد که هوای شهر شما را آلوده کند، یا شاید محل دفن زباله محلی مقصر اصلی منطقه شما باشد. برای درک اینکه چگونه می توانید بهترین اقدام را برای کاهش آلودگی هوا در منطقه خود انجام دهید، تحقیقاتی را انجام دهید تا بدانید که منابع اصلی کدامند.

* کارشناس حمل و نقل

آلودگی هوا اکنون آسمان شهرهای سراسر جهان را تاریک کرده و سازمان بهداشت جهانی تخمین می زند که ۹۰ درصد مردم در سراسر جهان هوای آلوده تنفس می کنند. آلاینده ها برای سلامت انسان و محیط زیست خطرناک هستند، بنابراین خود ما چگونه می توانیم در پاکیزگی هوا نقش داشته باشیم؟

■ فرهنگ استفاده از خودرو را تغییر دهید

شیوه های تولید صنعتی دلیل اصلی آلودگی هوای زمین است، ساخت خودروها و جاده ها، تولید سوخت، و انتشار گازهای گلخانه ای ناشی از سوزاندن آن سوخت، همگی در این زمینه نقش دارند. از آنجایی که بسیاری از شهرها به گونه ای طراحی شده اند که رانندگی در آنها تقریباً یک ضرورت است، بنابراین تعیین بهترین راه برای مبارزه با این مشکل می تواند دشوار باشد. مهم نیست در کجا زندگی می کنید، می توانید راه های خلاقانه بهتری برای وابستگی کمتر به اتومبیل پیدا کنید. شما به هیچ وجه نمی توانید اتومبیل شخصی خود را به طور کامل رها کنید، اما می توانید از آن کمتر استفاده کنید. به عنوان مثال، به جای رانندگی یک روز در میان به سمت فروشگاه مواد غذایی، هر هفته یا یک هفته و نیم یک سفر انجام دهید و همه اقلام مورد نیاز خود را یکباره تهیه کنید.

■ سوار اتوبوس، مترو یا قطار شوید

اگر در شهر تهران زندگی می کنید، احتمالاً به استفاده از حمل و نقل عمومی عادت کرده اید. در نظر داشته باشید که شهرهای بزرگ تنها مکان هایی نیستند که حمل و نقل عمومی را ارائه می دهند. با مسیرهای اتوبوس یا قطارهای شهری منطقه خود آشنا شوید و حداقل هفته ای یک بار به جای استفاده از خودروی شخصی از اتوبوس استفاده کنید. سعی کنید تا آنجا که ممکن است از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده نمایید و تنها زمانی از اتومبیل خود استفاده کنید که نمی توانید جایگزین مناسبی برای آن پیدا کنید. استفاده از اتوبوس یا قطار برای رسیدن به محل کار، مدرسه یا هر فعالیت دیگری مزایای زیادی دارد. جدا از اینکه سهم خود را برای کاهش آلودگی هوا انجام می دهید، زمان بیشتری برای خواندن، حل کردن جدول یا تماشای مردم خواهید داشت. استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی نیز از رانندگی ایمن تر است و احتمالاً به کاهش سطح اضطراب شما کمک می کند زیرا مجبور نیستید با ترافیک در ساعات های شلوغ مقابله کنید.

■ پیاده روی یا دوچرخه سواری را امتحان کنید.

حتی به جای استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، بهتر است که از انرژی خود استفاده کنید. شما می توانید به مقاصد بروید که در فاصله پنج دقیقه ای با ماشین از خانه شما قرار دارند - و اگر روحیه ماجراجویی دارید، ممکن است بخواهید حتی بیشتر هم پیاده

«انتقال آب خلیج فارس؛ اشتباه بزرگی است» ایران، قربانی تغییر اقلیم

شادی کابینانی

می گوید: «در حال حاضر در اطراف یزد دریاچه بزرگی از آب فاضلاب تشکیل شده است که نتیجه فعالیت شرکت های معدنی و صنعتی یزد است که در حاشیه یزدرها و تبخیر می شود؛ و دولت به جای اینکه آبی را منتقل کند به یزد باید آبی را که در حال حاضر مصرف می شود، به صورت بهینه مصرف کند و اجازه ندهد که این آب هدر برود.» آخانی توضیح می دهد: «بنابر این راه حل بسیار مشخص است: انتقال صنایع به مناطق ساحلی و اضافه نکردن صنایع جدید باید سیاست اصلی باشد و دیگر اجرای سیاست های بهینه سازی مصرف آب؛ مساله ای که در کشور ما نداریم و همین اشتباه را در رابطه با انرژی تکرار می کنیم. به عنوان دومین کشور تولید کننده گاز جهان، در حال حاضر وضعیت به حدی بحرانی است که گاز پایتخت را نمی توانیم تأمین کنیم و با روش تعطیلی، مساله را حل می کنیم؛ به دلیل اینکه در این سال ها به جای اینکه ما به فکر این باشیم که مصرف انرژی را در کشور بهینه کنیم و به مردم یاد دهیم که چگونه کمتر مصرف کنند، به عنوان نمونه به جای، اصلاح مهندسی ساخت و سازهای مسکونی تأکید بیشتر بر ساخت ساختمان های بیشتر در تهران داریم و بعد به آن ها آب، برق و... بدهیم.»

■ شیرین سازی آب؛ فرایند تولید گازهای گلخانه ای

انتقال آب همراه با شیرین کردن و نمک زدایی همراه است که ضمن هزینه زیاد، خطرات محیط زیستی را برای کره زمین به همراه تغییر اقلیم به همراه خواهد آورد، فرایندی که امروز کشورهای حاشیه خلیج فارس بر تغییر اقلیم در خاور میانه و آلوده شدن هر چه بیشتر خلیج فارس صحنه می گذارند و ما به عنوان یکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس نه تنها واکنشی به تبدیل آب خاکستری نداریم بلکه با انتقال آب خلیج فارس و نمک زدایی آن توان زیستی خلیج فارس را برهم می زنیم.

محمد درویش، کنشگر محیط زیست ضمن انتقاد از انتقال آب خلیج فارس به استان های مرکزی از شیرین کردن آب به عنوان یکی از گراترین روش های انتقال آب که به تولید گازهای گلخانه ای می انجامد، یاد می کند و توضیح می دهد: «شیرین کردن آب یکی از گراترین شیوه های انتقال آب محسوب می شود و در طرح های انتقال آب روش های شیرین سازی آب دریا، نمک زدایی از همه طرح ها گران قیمت تر هستند و علاوه بر این فرایند شیرین سازی آب دریا، فرایندی است که طی آن گازهای گلخانه ای زیادی تولید می شود

ایده انتقال آب از خلیج فارس ابتدا به کرمان و با هدف تأمین آب کشاورزی استان کرمان در زمان ریاست جمهوری هاشمی رفسنجانی مطرح شد و سپس بنگاه های سرمایه گذاری در انتقال آب به مرور در کشور رو به فزونی رفت، غافل از اینکه انتقال آب یکی از راه های کورتر کردن گره ورشکستگی بحران آب در ایران است؛ که داد فعالان محیط زیست را در همه شاخه ها بلندتر کرده است. به نظر کارشناسان انتقال آب برای مسیرهای کوتاه شاید آخرین گزینه باشد؛ نه نخستین گزینه در مسیری به طول بیش از هزار کیلومتر، آن هم با هدف استفاده برای صنعت و کشاورزی آن هم در سرزمینی چون ایران با دمای تبخیر بالا و کم آب و وجود تمام این مخالفت ها و آگاه سازی دولت ها درباره خطرات محیط زیستی و آسیب های آن، خط دوم انتقال آب خلیج فارس به فلات مرکزی ایران و استان یزد پنجشنبه گذشته با حضور ابراهیم ریسی گشایش یافت. گشایشی که بیش از ۳۰۰ هزار میلیارد بودجه برای آن صرف می شود، در حالی که دولت با کسری بودجه روبه رو است و بسیاری از فعالیت های پژوهش محور در کشور به دلیل نبود بودجه، خاک می خورند و فراموش می شوند. حسین آخانی، استاد دانشگاه و کارشناس محیط زیست فرایند انتقال آب از خلیج فارس را همانند پروژه های سدسازی در کشور از روش های «مافیای آب» معرفی می کند. او می گوید: «انتقال آب از خلیج فارس و دریای عمان از اشتباهات بسیار بزرگ در کشور و بسیار مشخص است مافیایی که تا حالا پیگیری سدسازی در انتقال آب بود، در حال حاضر با تعریف جدیدی از تأمین آب، منافع خود را حفظ می کند.» او ادامه می دهد: «همه متخصصان اقتصاد معتقدند، چنین انتقالی هزینه های کلانی را روی دوش کشور می گذارد و به هیچ وجه به صرفه نیست، باید چند سیاست مناسب را پیگیری کنیم تا با مشکل کم آبی در کشور برخورد کنیم. یکی از مهم ترین سیاست ها این است که صنایع آب بر را از مناطق مرکزی به مناطق ساحلی منتقل کنیم و اگر مافکر کنیم که با انتقال آب به استان یزد، می توانیم نیاز آبی این استان را با روش های غیر آبی پایداری که در کشور وجود دارد، حل کنیم، کاملاً به بیراهه رفته ایم؛ اگر این راه حل جوابگو بود باید انتقال آب از زاینده رود که قبلاً به یزد و کرمان صورت گرفته بود، آن نیاز را جواب می داد.» او به مشکل پساب شرکت های صنعتی و معدنی در اطراف یزد به عنوان یک مشکل محیط زیستی اشاره می کند و



بخاطر اینکه نیاز به انرژی دارد و در کشوری همانند کشور ما که منبع اصلی انرژی، نیروگاه‌های حرارتی هستند که خود آنها مهم‌ترین عامل تولید گاز دی‌اکسید کربن هستند، فرایند شیرین‌سازی به شدت انرژی‌بر و می‌تواند خطر تغییر اقلیم یا جهان گرمایی را افزایش بدهد. «درویش، منطقه خاورمیانه را یکی از حساس‌ترین مناطق تغییر اقلیم معرفی می‌کند و می‌گوید: «کشور ما یکی از قربانیان تغییر اقلیم است و در منطقه ما حساسیت آن زیاد است.» او به آب خاکستری در نتیجه فرایند نمک زدایی و شیرین کردن آب دریا اشاره می‌کند و ادامه می‌دهد: «آب خاکستری، ناشی از فرایند شیرین‌سازی آب دریا است، آبی بسیار خطرناک با درصد املاح زیاد است؛ آب خاکستری که در نتیجه انتقال حاصل می‌شود متاسفانه در خلیج فارس تخلیه و باعث می‌شود توان زیست‌پذیری خلیج فارس کاهش پیدا کند، همچنین دمای آب افزایش پیدا کند، چون همانطور که گفتیم این فرایند، یک فرایند انرژی‌بر است.»

آلودگی ۴۰ برابر خلیج فارس

درویش ادامه می‌دهد: «در حال حاضر میزان آلودگی خلیج فارس دست کم ۴۰ برابر حد استاندارد است و ما شاهد این هستیم که کشورهای جنوبی خلیج فارس سالانه حدود ۱۰ میلیارد متر مکعب آب را شیرین می‌کنند و به جای اینکه ما بدنبال این باشیم که پروتکل را به امضا برسانیم و اجازه ندهیم اکو سیستم خلیج فارس نابود شود، خودمان هم آن را تشدید می‌کنیم. بنابراین مساله خطرناکی در درازمدت می‌تواند از این فرایند حاصل شود.»

او با اشاره به مسیر خط انتقال لوله آب از خلیج فارس به فلات مرکزی ایران بیان می‌کند: «مسیری را که برای آب تعیین می‌کنیم از چشم اندازه‌ای طبیعی، مراتع و رویشگاه‌های درختی ما عبور می‌کند و باعث گسست اکو لوژیکی در جامعه جانوری منطقه خواهد شد و می‌تواند خسارت‌های جبران‌ناپذیر زیست محیطی به بار بیاورد و اگر تمام این موارد را در کنار منافی که بدست میاریم بگذاریم تا ببینیم آیا انتقال آب از خلیج فارس سودمند است یا خیر؟» او به پدیده منطقه مرده به عنوان منطقه حاصل از ریختن آب خاکستری به خلیج فارس اشاره می‌کند: «در حال حاضر گزارش‌هایی که سازمان‌های محیط زیستی وابسته به سازمان ملل منتشر می‌کنند؛ از پدیده‌ای به نام «منطقه مرده» که از آن به عنوان «کویرهای دریایی» یاد می‌شوند، نام می‌برند، آن‌ها هر ساله این کویرهای دریایی را رصد می‌کنند.»

کویرهای دریایی ظاهراً جایی است که آب در دلی هیج موجود زنده‌ای و هیج ماهی، آبی و حتی مرجان در آنجا وجود ندارد و علت آن این است که دمای آب چنان افزایش پیدا کرده و آلودگی آن زیاد بالا رفته که امکان زیست هیج موجود زنده‌ای در آن وجود دارد. او می‌گوید: «حدود ۵ سال است که دو منطقه از خلیج فارس هم در رصد جهانی قرار گرفته و به عنوان کویر دریایی معرفی می‌شود، این منطقه در منتهی‌الیه جنوب تنگه هرمز و در نزدیک کشورهای جنوبی خلیج فارس، قطر و بحرین است و در این مناطق شاهد به وجود آمدن کویرهای دریایی هستیم و متاسفانه در حال گسترش هستند.» او ادامه می‌دهد: «این مناطق همان مکان‌هایی است که تمرکز آب شیرین کن‌های خلیج فارس، در آن قرار دارد. کویرهای دریایی می‌تواند بر درآمد صیادی اثر بگذارد، بخش بزرگی از جامعه ایران که از آبیان خلیج فارس تغذیه می‌کنند نظام تغذیه آنها دگرگون می‌شود و بخش قابل توجهی از مردمی که در استان‌های بوشهر، خوزستان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان از محل صیادی ارتزاق می‌کنند، متأثر می‌شوند و همین الان هم گزارش‌های زیادی وجود دارد، که میزان صید و تنوع زیستی کاهش پیدا کرد و این مشکلات دامگیر کشور شده است.»

او بار دیگر با برشمردن تولید آب خاکستری که حاصل فرایند انتقال آب است، می‌گوید: «تمامی این مسائل در جایی اتفاق می‌افتد که ما دست کم ۳۰ میلیارد متر مکعب آب خاکستری در سال تولید می‌کنیم و این آب خاکستری حاصل پساب بخش‌هایی از کشاورزی، صنعت، شرب و واحد‌های تجاری است و به دلیل نبود تصفیه‌خانه‌ها به اندازه کافی در سیستم، باز چرخانی قرار نمی‌گیرند و منجر به افت کیفیت منابع آب و خاک کشور می‌شوند.» این کنشگر با طرح پرسشی ادامه می‌دهد: «چرا به جای ۳۰۰ هزار میلیارد هزینه برای طرح‌های انتقال آب با درصد کمتری باز چرخانی آب را انجام نمی‌دهیم؟ و چرا همانند کشورهای اروپایی که آب را تا ۱۸ مرتبه باز چرخانی می‌کنند ما هم از آب‌های خاکستری موجود استفاده کنیم. در استان یزدی که رییس جمهور برای گشایش خط دوم انتقال آب رفته است، وقتی با هواپیما وارد یزد می‌شوید دریاچه بزرگی می‌بینید که در دیدگاه اول شگفت زده می‌شوید که در کویر دریاچه وجود دارد ولی در واقع فاضلاب شهر یزد است، که رها شده و در معرض تبخیر قرار می‌گیرد.»

« حمل و نقل و توسعه » از جوانب عرضه خودرو در بورس کالا گزارش می دهد

لاتاری ملی در جاده مخصوص

انتخاب بهینه است و هزینه‌های احتمالی آن را هم می‌پذیرد. اگر سازوکارهای کم‌هزینه و پر منفعت‌تر از سازوکارهایی که سال‌های قبل آزموده‌ایم وجود دارد، ما استقبال می‌کنیم و پذیرای آن هستیم. خاندوزی ادامه داد: در موضوع عرضه خودرو در بورس کالا، منتقدین راهکار بدیل پیشنهاد کنند نه اینکه به روش‌های اشتباه گذشته رجوع کنیم. تحلیل‌های دقیق را جایگزین تحلیل‌های غلط و سطحی کنیم و به اتکای آن تصمیمات صحیح بگیریم.

■ **زیان ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی دو خودروساز بزرگ قابل**

ادامه نبود

مجید عشقی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار در بخشی از صحبت‌های خود در این میزگرد، ضمن تشکر از تمام حمایت‌ها و نظرات مقام محترم وزارت در موضوع عرضه خودرو در بورس کالا گفت: امیدواریم بتوانیم این چالش و معضله که سالهاست گریبانگیر مردم و تولیدکننده است را حل کنیم و این صنعت را توسعه دهیم. صنعت خودرو حدود ۴ درصد ارزش بازار را در دست دارد اما ۲۰ درصد ارزش معاملات را به خود اختصاص داده و این نشان از علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران به این صنعت است. وی افزود: این صنعت شبیه بیماری است که عارضه‌های مختلفی دارد. از قیمت‌گذاری دستوری، تا مقیاس تولید، چالش‌های مالی، مدیریت و مالکیت دولتی و ضعف‌های مدیریت اجرایی این صنعت را طی سالیان متمادی ضعیف کرده است. انباشت زیان ۱۵۰ هزار میلیارد تومانی یقیناً قابل ادامه نبود و این صنعت در صورت ادامه روند قبل، حتماً با یک توقف تلخ مواجه می‌شد. ادامه وضع قبل قطعاً امکان‌پذیر نبوده نیست. با نیش و کنایه دستگاه‌ها به یکدیگر این صنعت اصلاح نمی‌شود بلکه باید با برنامه‌ریزی به فکر اصلاح آن بود.

رئیس سازمان بورس در میزگرد تخصصی بررسی عرضه خودرو در بورس کالا اظهار کرد: دیروز یک لاتاری ملی رخ داد؛ از جمعیت ۸۵ میلیونی کشور، حدود ۷۲ میلیون نفر نتوانستند در قرعه کشی شرکت کنند. از ۱۳ میلیون نفری که می‌توانستند شرکت کنند بیش از ۹ میلیون نفر در یک لاتاری بی‌هدف شرکت کردند! ۹ میلیون نفر برای ۲۰ هزار خودرو!

عشقی بیان کرد: اگر فرایند عرضه خودرو چند ماه دیگر ادامه یابد

مناقشه بر سر عرضه خودرو در بورس کالا همچنان ادامه دارد بطوریکه مخالفان و موافقان این گونه عرضه در بورس کالا از هر دری جهت به کرسی نشاندن حقانیت خود سخن به میان می‌آورند. اما اینکه بازنده یا پیروز این میدان مردم هستند یا خودروسازان مبحثی است که هنوز بر روی آن اختلاف نظرهای فراوانی وجود دارد.

در این بین روز گذشته میزگرد تخصصی «تبیین و بررسی اثرات عرضه خودرو در بورس کالا»، با هدف بررسی وجوه و جوانب عرضه خودرو در بورس، با حضور وزیر اقتصاد، رئیس سازمان بورس، مدیرعامل بورس کالای ایران، مدیران عامل ایران خودرو، سایپا و بهمن موتور و همچنین اساتید اقتصادی به میزبانی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی برگزار شد.

سید احسان خاندوزی، وزیر امور اقتصادی و دارایی در ابتدای میزگرد تخصصی «تبیین و بررسی اثرات عرضه خودرو در بورس کالا» اظهار داشت: نباید به مصرف‌کننده اجحاف شود، و نباید به خاطر مصرف‌کننده، با اعمال سیاست‌های دستوری چشم‌انداز تولید را تیره و تار کرد. برای به ثمر نشستن و انگیزه دادن به تولیدکننده غیر از سیاست تحریک تقاضا، نیازمند این هستیم که در سمت عرضه به نحوی عمل کنیم که چشم‌انداز سودآوری برای تولیدکننده مبتنی بر بهبود کیفیت مثبت باشد و تولیدکننده انگیزه این را داشته باشد که با تمام ظرفیت کار کند.

وی افزود: در سال تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرین، تولید کمتر از ظرفیت‌های موجود، محصول سیاست‌های کلان و نادرست است و در همین راستا برای رشد تولید و اشتغال باید سیاست‌های صحیح اتخاذ شود. دسترسی منصفانه و قیمت‌گذاری منصفانه برای مردم و مصرف‌کننده و تولیدکننده از ضرورت‌های تحقق این مهم هست. نباید به مصرف‌کننده اجحاف شود و هم‌زمان نباید به خاطر مصرف‌کننده، با اعمال سیاست‌های دستوری چشم‌انداز تولید را تیره و تار کرد.

■ **به روش‌های اشتباه گذشته عرضه خودرو رجوع نکنیم**

وزیر اقتصاد تصریح کرد: رویکرد دولت سیزدهم محدود کردن ویژه‌خواری، توسعه دسترسی مردم و بهبود چشم‌انداز تولید و تولیدکننده به صورت هم‌زمان است. سیاست‌گذار به دنبال

البته به شرط افزایش عرضه‌ها و نظم پیدا کردن صورت بگیرد، خود سازو کار بازار پاسخ همه انتقادات رو می‌دهد اگر کسی از قیمت‌های پایه در برخی خودروها دفاعی دارد، ما می‌شنویم. قیمت‌های پایه در برخی خودروها صحیح نیست و همین امر باعث افزایش رقابت‌ها می‌شود. میانگین متعارف رقابت باید ۵ درصد باشد.

■ قطعاً روش قرعه‌کشی محکوم به شکست است / تجربه مثبت عرضه سیمان در بورس کالا را همه به خاطر بسپارند
رئیس سازمان بورس در ادامه این میزگرد اظهار داشت: در یکسال گذشته تصمیم به واگذاری دو خودرو ساز گرفتیم؛ اما با این ساختار مالی و با این چشم‌انداز چه کسی در این صنعت سرمایه‌گذاری می‌کند؟ ما در سازمان بورس با همکاری خوب وزارت اقتصاد، صمت، خودرو سازان و بورس کالا، روند ورود خودرو به بورس کالا را شروع کردیم.

وی گفت: معمولاً هر کالایی که یک بازار سنتی داشته وقتی وارد بورس کالا می‌شود، دچار فراز و فرودی می‌شود که بارها تجربه کردیم. در خصوص سیمان و ماجرای قطعی برق همه به خاطر دارند که چه فشارهایی وارد شد، اما در یکسال گذشته با کمترین نوسان قیمت سیمان در بورس کالا عرضه شده و ثبات به بازار آمد. خودرو نیز به شرط عرضه منظم و پر حجم پاسخ مشتریان را خواهد داد.

■ دلالت در چند سال گذشته، ۳۵۰ همت سود کرده‌اند!
مهدی خطیبی مدیر عامل ایران خودرو گفت: امسال علی‌رغم تمام تضاد و تعارض منافعی که وجود دارد، حدود ۱۴۵ هزار دستگاه متناسب با مدت مشابه عرضه کردیم که این میزان نسبت به سال گذشته ۴۶ درصد رشد تولید داشته است. کل تولید خودرو در ایران حدود یک میلیون دستگاه است.

ایران خودرو ناچار بوده که خودرو را پایین‌تر از قیمت تمام شده به فروش برساند و همین موضوع باعث زیان انباشته طی سال‌های گذشته شده است. با ورود به بورس کالا حدود ۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان از زیان ساخته شده، کاهش پیدا کرده است و ورود به بورس کالا تأثیر خوبی بر کاهش زیان انباشته داشته است. تاجایی که آیین‌نامه‌های قانونی به ما اجازه بدهند، به سیاست عرضه در بورس کالا متعهد هستیم.

بیش از ۳۵۰ هزار میلیارد تومان در سه سال گذشته از جیب خودرو ساز، سهامداران و مردم خارج شده و به جیب سودجویان وارد شده است. می‌گویند بازار خودرو انحصاری است پس باید قیمت‌گذاری شود! ۳۸ درصد بازار در اختیار شرکت‌های غیر از ایران خودرو و سایپاست؛ واردات خودرو هم صورت گرفته، پس اساساً چه انحصاری وجود دارد؟ با شاخص‌های اقتصادی محاسبه کنید آیا واقعاً در انحصار هستیم؟
طبق قانون، ضرر تولید کننده به خاطر اعمال قیمت‌گذاری دستوری باید جبران شود!

مدیر عامل ایران خودرو ادامه داد: تا زمانی که ما مکلف به فروش زیر قیمت تمام شده می‌شویم، باید هم شاهد رقابت میلیونی در لاتاری ملی باشیم. در ماده ۹۰ اصل ۴۴ تکلیف شده اگر سیاست قیمت‌گذاری دستوری اعمال شود، باید زیان تولید کننده محاسبه و پرداخت شود! اعتقاد راسخ دارم هیچ راه حلی در شرایط فعلی بهتر از بورس کالا وجود ندارد. در بورس کالا هم دولت به درآمد مالیاتی اش می‌رسد، هم مردم ارزان‌تر خرید می‌کنند و هم حقوق سهامداران رعایت می‌شود؛ من نمی‌دانم چه کسی با چه انگیزه‌ای مخالف عرضه در بورس کالا است!

■ بورس کالا نقش قیمت‌گذاری ندارد، بلکه زمینه رقابت را مهیا می‌کند / علت برخی مخالفت‌ها با عرضه خودرو در بورس کالا، مشخص است!

حامد سلطانی نژاد، مدیر عامل بورس کالا در بخشی از صحبت‌های خود در این میزگرد بیان داشت: با همین سه درصد فروش ایران خودرو در بورس کالا، ۱۴ تومان EPS آن افزایش پیدا کرده است. این پول قبلاً کجا بود؟ در جیب دلالتان خودرو می‌رفت. بورس کالا مانند زمین مسابقه‌ای است که اجازه می‌دهد فعالان مختلف در آن رقابت کنند و خودش نقشی در قیمت‌گذاری ندارد.

وی ادامه داد: حدود ۳۴ هزار دستگاه در بورس کالا فروخته شده که عایدی آن حدود ۱۹ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان بوده است و متناسب با این مقدار عرضه، بالغ بر ۱۰ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان از رانت جلوگیری شده است. فروش خودرو در بورس کالا حدود ۴ هزار میلیارد تومان به نفع خریداران بوده است. دولت از این فروش حدود ۵۴۰ میلیارد تومان کسب مالیات کرده است و اعداد گویاست که بالا گرفتن مخالفت با حذف این رانت به چه علت است.

■ چرا ماده ۹۰ اصل ۴۴ مبنی بر جبران خسارت تولید کنندگان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری اجرا نمی‌شود؟

جمشید ایمانی، رئیس هیئت مدیره بهمن خودرو تصریح کرد: حتی سازمان حمایت در خصوص قیمت‌گذاری به قانونی استناد می‌کند که صرفاً مربوط به کالاهای اساسی است. در حال حاضر قیمت اصلاً دست خودرو ساز نیست؛ چرا که به صورت تکلیفی، هفتاد درصد عرضه به جوانی جمعیت و نوسازی اختصاص پیدا کرده. از پول سهامدار به افراد خاصی داده می‌شود این واقعاً شرعی است؟ پیشنهاد من این است که این دو قانون تکلیفی، شش ماه تا یکسال تعلیق شود تا بازار با عرضه صد در صدی به تعادل برسد.

وی گفت: با وجود قیمت‌گذاری دستوری نه تنها امکان سرمایه‌گذاری از بین رفت، بلکه امکان نوسازی و بازسازی نیز وجود نداشت. یازده سال قیمت‌گذاری دستوری تداوم یافت و اگر این رویه ادامه می‌یافت، باعث تعطیلی خودرو سازها می‌شد. زیان‌های به بار آمده باعث شده تا تأمین همین میزان تولید فعلی

نیز با مشکل مواجه بشود.

■ لزوم بازگشت سود ناشی از واردات به چرخه تولید

بیوک علیمرادلو مدیرعامل گروه بهمن نیز طی این نشست بیان کرد: مشکل صنعت خودرو مربوط به مدیریت و مالکیت آن است، صنایع زیادی وجود دارد که دولت با مالکیت و سهامداری، ایجاد سیاست‌های مداخله‌گرانه می‌کند؛ چنین سیاست‌هایی باعث شد تا مرکز سودی که وجود داشت به محل زیان تبدیل بشود. علیمرادلو تشریح کرد: تنها راهکار برون رفت از مشکلات، استفاده از توان بخش خصوصی است. اگر قوانین به درستی اجرا بشود دیگر با مشکلات فعلی رو بارو نمی‌شویم؛ متأسفانه بعضاً فراقانونی رفتار می‌شود.

وی افزود: در حال حاضر قیمت پایه خودروها پایین است و عده‌ای با در نظرگیری قیمت پایه و آزاد، متصور می‌شوند که خودرو ساز سود کلانی به دست می‌آورد؛ در صورتی که قیمت تمام شده بالاست. علیمرادلو در بخش دیگری از سخنان خود با تأکید بر اینکه تصدی‌گری دولت از صنعت خودروسازی باید کاسته بشود، گفت: خودروسازها نمی‌توانند با تکنولوژی روز عمل کنند چرا که درگیر زیان انباشه هستند و اگر مدیریت به بخش خصوصی واگذار بشود و دولت تنها به مسئولیت اصلی خود یعنی نظارت بپردازد، بی‌شک صنعت خودرو با تحول چشم‌گیری رو به رو می‌شود.

وی با اشاره به بحث داغ این روزها مبنی بر نحوه واردات خودرو، بیان کرد: برای جبران کمبود عرضه باید بحث واردات خودرو قوت بگیرد و مسئولیت واردات باید به خودروسازها واگذار بشود تا سود ناشی از آن مجدداً به چرخه تولید بازگردد.

وی مطرح کرد: خودروسازها با شرایط اقتصاد مقاومتی اقدام به تولید می‌کنند و با وجود شرایط تحریمی، صنعت‌گران برای تهیه مایحتاج خود با چالش‌های زیادی رو به رو می‌شوند و در حقیقت به راحتی نمی‌توانند با کشورها تعامل کنند. تمایلی به سودهای نامتعارف نداریم چرا که این موضوع دوام ما و جایگاه خودروسازیمان را در بازار خدشه‌دار می‌کند.

علیمرادلو گفت: زمانی که بحث بورس کالا مطرح شد، در ابتدا خودروسازهای خصوصی از آن استقبال کردند چرا که این تعامل سازنده بوده و سودآوری هیچ‌گاه نفعی برای اقتصادمان نداشته است.

■ ثبات رویه مهمترین اصل در ثبات اقتصادی است

داود دانش جعفری سرپرست دانشگاه علامه طباطبائی نیز بیان کرد: ثبات اقتصاد کلان مهمترین اصل در ثبات رویه بخش‌های مختلف اقتصاد، کنترل و مدیریت است؛ برای ثبات اقتصادی نیز باید ثبات رویه در بخش‌های مختلف تصمیم‌گیر وجود داشته باشد. رسیدن به حداکثر کارایی با اصلاح معضلات و تمرکز به اصولی همچون مقیاس بهینه با توجه به قیمت تمام شده، تعیین و تکلیف

شرکت‌های تودلی‌ها و اسکوپ‌ها و بهینه‌سازی این بخش‌ها ممکن می‌شود.

■ نگاه دولت به خودروسازی توسعه‌ای نیست، درآمدی است! جهان‌شیر امینی عضو هیات علمی دانشگاه علامه نیز در این خصوص اظهار کرد: صنعت خودرو در جهان، صنعتی استراتژیک است و تمامی کشورهایی که در مسیر توسعه قرار دارند، دارای صنعت خودروسازی قوی نیز هستند.

مهم‌ترین بحث‌ها در خودروسازی مربوط به طراحی خودرو و موتورسازی می‌شود و مونتاژ در مرتبه‌های بعدی قرار می‌گیرد؛ باید به این صنعت نگاه بیرونی داشت و بخش خصوصی می‌تواند در توسعه این صنعت پیشگام باشد، دولت پ‌گزینه خوبی برای پیشرفت این صنعت نیست.

به صنعت خودرو دو نگاه درآمدی و توسعه‌ای وجود دارد و پس از انقلاب تمامی دولت‌ها دیدگاهشان به خودروسازی، نگاهی درآمدی بوده و به اینکه این صنعت در چه شرایطی قرار خواهد گرفت، توجه کافی نداشت.

در سال ۷۰ صنعت خودروسازی ما با کشور کره برابری داشت اما اکنون کره در خودروسازی پیشگام شده است. بعضاً گفته می‌شود شرایط تحریمی باعث عدم پیشرفت ما شده است، در صورتی که علت اصلی این مسئله نیست و دولت تنها نگاه درآمدی به آن داشته است.

■ مشکلات صنعت خودرو به صنایع وابسته سرایت کرده است

محمد قاسمی عضو هیات علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی نیز اظهار کرد: مطالعات نشان می‌دهد یکی از اولویت‌های استراتژی صنعتی، خودرو است. با سیاست‌های اشتباه پیشین، موتور و قلب صنعت خودرو در کشورمان در جایی قرار گرفته که در عوض سود، زیان تولید می‌کند و باید با راهکارهای موجود و عملی مانع از تداوم زیان انباشته شوی با اشاره به ورود خودرو به بورس کالا، بیان کرد: با توجه به ایرادات اقتصاد کلان و کمبود عرضه، مشکلاتی در خصوص ورود خودرو به بستر شفاف بورس کالا وجود داشته اما این شیوه به دیگر راهکارها ارجحیت دارد. هر چند که باید به سوی راهکارهای بهینه حرکت کنیم اما باید راه‌حل‌های ممکن را در شرایط فعلی در نظر بگیریم. پیش‌تر لاتاری فروش خودرو وجود داشت و بورس کالا تنها راهکار ممکن و منطقی بوده که ارجحیت به روش‌های پیشین است. در بحث زیان خودروسازان داخلی نباید تنها تصویر نهایی را دید بلکه باید زنجیره تکمیل و تولید را در نظر گرفت؛ قطعه‌سازی و سایر بخش‌ها که در این صنعت پیشرو بوده که بنا به مشکلات خودروسازی، آسیب‌های زیادی را متحمل شده است؛ بنابراین در بررسی مشکلات این صنعت باید به زنجیره تکمیل نیز توجه داشت.

تصمیم عجیب دولت!

محسن پیرهادی *

بازار، فروش و صادرات است باید بررسی کرد که این بخش‌ها چه سهمی از بودجه برده‌اند؟

بر اساس لایحه بودجه سال آتی قرار است مالیات ۵۷ درصد افزایش پیدا کند و مردم باید نسبت به سال قبل بیشتر مالیات بدهند در حالی که حقوق کارکنان دولت بر اساس همین لایحه رشد ۲۰ درصدی داشته است. در روند افزایش مالیات‌ها و وعده دولت برای توزیع عادلانه درآمدها یک تناقض رویکردی بروز کرده است، افزایش مالیات منجر به توزیع عادلانه درآمد نمی‌شود چرا که افزایش نرخ مالیات‌ها مستقیم روی توان خرید مردم اثر می‌گذارد و منجر به کاهش قدرت خرید مردم به ویژه در دهک‌های پایین درآمدی می‌شود.

کنترل بازار و توجه به قدرت خرید مردم ضرورتی اساسی است که باید در روند تصویب بودجه سال آتی از سوی مجلس و دولت به صورت ویژه مورد توجه قرار گیرد، دهک‌های پایین و کم درآمد جامعه در شرایط فعلی هم در تأمین معیشت با مشکل روبرو هستند و فشار زیادی را تحمل می‌کنند. افزایش ۵۷ درصدی مالیات در کنار رشد حداکثر ۱۰ درصدی یارانه‌ها در بودجه سال آتی اقدام درستی حداقل در شرایط فعلی کشور نیست و حاصلی جز افزون شدن فشار به خانوارها و بروز نارضایتی‌های اقتصادی و معیشتی در جامعه نخواهد داشت. از ظرفی قیمت دلار در بودجه سال آینده ۲۳ هزار تومان در نظر گرفته شده است که شکاف زیادی با نرخ واقعی آن دارد. این که برنامه دولت برای پر کردن این شکاف چیست و چطور می‌خواهد و می‌تواند میان این فاصله توازن برقرار کند باید به صورت دقیق بررسی شود چرا که کسری بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی دولت مشهود است و اگر این کسری به سال آینده منتقل شود باز هم شاهد التهاب و نوسان در بازارهای سرمایه‌ای خواهیم شد. به هر حال بودجه باید با حداقل خطا و کمترین کسری تدوین شود و دولت در صورتی می‌تواند با اطمینان بگوید بودجه نوشته شده کسری ندارد که سناریوهای احتمالی در عرصه اقتصادی را پیش بینی کرده باشد. حل مشکل کسری بودجه دولت با هدف کنترل التهابات بازار و کاهش یا حداقل کنترل نرخ تورم موضوع و دغدغه اساسی مجلس است که بیش از هر فاکتور دیگری در تصویب لایحه بودجه سال آتی مورد توجه قرار خواهد داد.

* نایب رئیس فراکسیون انقلاب مجلس

یکی از نقاط مثبت لایحه بودجه ۱۴۰۲ تعیین نرخ واقع بینانه برای درآمدهای نفتی است، دولت با تعیین قیمت ۸۰ دلار برای هر بشکه نفت از ارقام احتمالی و آرمانی فاصله گرفته و تلاش کرده با رویکرد واقع بینانه‌ای بخش درآمدی کشور را ببیند.

تعیین نرخ قیمت ۸۰ دلار برای نفت در بودجه از اثرات کاهش نرخ رشد اقتصادی در سطح جهان است. کاهش رشد اقتصادی در سطح جهان یکی از تبعات جنگ روسیه و اوکراین است و اگر این روند استمرار یابد همچنان رشد اقتصاد جهانی مخصوصاً در کشورهای نوظهور در این عرصه روند کاهشی را خواهد داشت. یکی از پیامدهای این روند کاهش تقاضا برای خرید نفت در عرصه بین المللی خواهد بود لذا در نظر گرفتن این مهم در تدوین لایحه بودجه سال آتی رویکردی درست است.

برخی از کارشناسان اعلام کرده‌اند رقم بودجه در لایحه ۱۴۰۲ نسبت به سال جاری ۴۰ درصد رشد داشته است، درباره تبعات این رشد ۴۰ درصدی بر اقتصاد کشور و کسری بودجه‌های مستمر دولت، نکته‌ای که در این بحث باید مورد توجه قرار گیرد این است که لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با توجه به تورم ۴۰ درصدی از نظر ارقام واقعی است. افزایش ۴۰ درصدی سقف بودجه همان ۴۰ درصد تورمی است که اکنون در اقتصاد وجود دارد و از نظر قدرت خرید تغییری در ارقام بودجه به وجود نیامده است. بر همین اساس می‌توان گفت که لایحه بودجه سال آتی نه تنها تغییری با سال جاری نداشته بلکه اگر تا پایان سال تورم افزایش پیدا کند، بودجه ۱۴۰۲ کاهش هم پیدا کرده است.

افزایش ۴۰ درصدی سقف بودجه همان ۴۰ درصد تورمی است که اکنون در اقتصاد وجود دارد و از نظر قدرت خرید تغییری در ارقام بودجه به وجود نیامده است، چون نرخ تورم بالاست و نرخ ارز که دائماً در حال افزایش است، قیمت تمام شده تولید را افزایش می‌دهد و این موضوع قدرت رقابت پذیری را کم می‌کند و خیلی از کسب و کارها نمی‌توانند در بازار حضور داشته باشند که همین مسئله به بیکاری دامن می‌زند.

باید دید الگوی منابع بودجه‌ای در بودجه سال آینده چگونه بسته شده است. مباحثی که این روزها در مورد بودجه نهادها و ارگان‌ها و اعلام سهمشان از بودجه مطرح می‌شود موضوعات حاشیه‌ای است و از آنجا که معضل اصلی اقتصاد کشور در بخش‌های تولید،

کاهش سوانح ریلی؛ نیازمند برنامه ریزی و توجه به نیروی انسانی

فرداد فرهودی*

و برای همین به ایستگاه راه آهن رفته و سوار قطار شدم. متوجه شدم قطار به جای سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت که سرعت تعریف شده خط بود با سرعت حداکثر ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت در مسیر حرکت می کند. علت را جویا شدم که چرا سرعت به میزان ۵۰ کیلومتر بر ساعت کمتر است؟ توضیح جالبی ارائه و عنوان کردند به دلیل سانحه ای که یک سال پیش در این خط

به بهانه سانحه ریلی متروی تهران کرج که اخیرا به وقوع پیوست و همچنین سانحه ریلی هفتخوان که در راه آهن به وقوع پیوسته بود چند خاطره برای انتقال تجربه، بیان می کنم:
در مقطعی از زمان برای کاری به کشور چین سفر کرده بودم و از میزبان تقاضا کردم برای سفر از شهر شانگهای به پکن به جای وسیله نقلیه هواپیما از راه آهن سریع السیر استفاده نمایم



نشریه علمی، آموزشی، خبری

نظم سالن برقرار باشد زیرا اپراتور وظیفه خطیر هدایت و حرکت قطارها را بر عهده دارد (یادآوری می‌کنم این مقدار کنترل و دقت در کشوری است که به سیستم‌های سیگنالینگ پیشرفته مجهز می‌باشد و در صورت اشتباه اپراتور خود سیستم قطعا جلوی اشتباه را می‌گیرد). زمانی که سوال کردم اپراتورها با این شرایط کار خسته خواهند شد، پاسخ دادند اپراتورهای این مرکز روزانه ۶ ساعت به جای هشت ساعت در هر شیفت کار می‌کنند و چیزی به نام اضافه کار هم ندارند و این به دلیل فشار کاری و تمرکز بسیار بالایی است که باید داشته باشند تا اشتباه نکنند و موظف هستند در ۲ مقطع سال به مدت دو ۱۵ روز برای تخلیه روحی و روانی به مرخصی بروند تا شرایط روحی آنها بازیابی شود. از سوی دیگر هر ۲ سال یک بار از نظر روانشناسی تست می‌شوند و در صورت عدم تأیید سلامت روان قادر به انجام کار در مرکز کنترل نیستند و به واحدهای دیگر انتقال پیدا می‌کنند. این مقدار سخت‌گیری برای این است که ایمنی حرکت قطارها برای ایشان بسیار حائز اهمیت است.

پس از آن بازدیدی از مرکز شبیه‌سازی حرکت متروها در شهر برلین داشتیم که از یک سیستم شبیه‌سازی حرکت بهره می‌برد که می‌توانست شرایط واقعی حرکت و سوانح احتمالی را برای راننده شبیه‌سازی کرده و به این صورت عکس‌العمل راننده را در مواجهه با خطرات ارزیابی کند.

نکته جالب این بود که رانندگان متروی شهری موظف بودند هر سال یک بار در این مرکز شبیه‌سازی آزمون‌های متعددی را بگذرانند تا ثابت شود قادر هستند در هنگام مواجهه با شرایط خطرناک عکس‌العمل درستی داشته باشند و به این صورت جان مسافران را نجات دهند. از سوی دیگر هر ۲ سال یک بار همان تست روان‌شناسی که برای اپراتورها اعمال می‌شد برای آنان هم اعمال می‌شد تا از سلامت روان رانندگان اطمینان حاصل نمایند. حال سوالی که مطرح می‌شود این است که ما در کشور خود و در حمل و نقل ریلی داخل شهری و بیرون شهری چقدر به این نوع تست‌ها پایبند هستیم و آیا چنین مواردی را در برنامه کاری خود داریم؟

کاهش سوانح ریلی در طول سال‌های متمادی در کشورهای دیگر حاصل برنامه‌ریزی و استفاده درست از تکنولوژی و نیروی انسانی است. توجه به نیروی انسانی در کشور ما که متأسفانه به دلیل برخی تحریم‌ها امکان استفاده از تکنولوژی‌های نوین را ندارد، می‌تواند بسیار موثر و موجب کاهش سوانح ریلی گردد. از سوی دیگر با برنامه‌ریزی و بررسی دقیق سوانح و ایجاد راهکارهای مناسب می‌توان خلاءهای تکنولوژی را برای کاهش سوانح ریلی پر نمود.

* کارشناس حمل و نقل

داشتیم و وزارتخانه دستور داده است تا زمانی که علت دقیق سانحه مشخص نشود و راهکارهای اصلاحی برای جلوگیری از سانحه مشابه ارائه و اجرایی نگردد حق ندارید با سرعت حداکثر ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت در این خط حرکت کنید و این موضوع اهمیت راه‌آهن چین به امنیت حرکت قطارها را نشان می‌داد. بعدها و بعد از گذشت سه یا چهار سال متوجه شدم سرعت به شرایط اولیه خود بازگشته است.

در خاطره‌ای دیگر به یاد دارم برای تهیه گزارشی برای چگونگی ایجاد یک مرکز کنترل ترافیک ریلی در تهران (که در حال حاضر وجود دارد) به کشور آلمان به عنوان یکی از کشورهای پیشرو در این زمینه در اروپا سفر کرده بودم و اتفاقاً از مرکز کنترل شهر لایپزیک در آلمان به عنوان یکی از هفت ناحیه کشور آلمان (کشور آلمان از جهت کنترل ترافیک ریلی به هفت ناحیه تقسیم



رانندگان متروی شهری
موظف بودند هر سال یک بار در
این مرکز شبیه‌سازی آزمون
های متعددی را بگذرانند تا
ثابت شود قادر هستند در هنگام
مواجهه با شرایط خطرناک عکس
العمل درستی داشته باشند و به
این صورت جان مسافران را
نجات دهند.

شده است) و همچنین از مرکز کنترل شهر فرانکفورت به عنوان مرکز مانیترینگ ترافیک کل کشور آلمان بازدید داشتیم.

نکات قابل توجه‌ای در این بازدیدها وجود داشت که بسیار قابل تأمل است. در هنگام ورود به مرکز کنترل شهر لایپزیک در همان ابتدا موبایل را از من گرفتند و اعلام کردند استفاده از موبایل به دلیل برهم زدن تمرکز اپراتورهای کنترل، داخل سالن ممنوع می‌باشد. در هنگام ورود کفش‌های خود را اجباراً عوض کردیم و از کفش‌های راحتی استفاده کردیم که در هنگام حرکت سر و صدا ایجاد نکنند و این هم به دلیل این بود که تمرکز اپراتورها برهم نخورد. ضمناً به اینجانب تذکر دادند که با اپراتورها به هیچ وجه صحبت نکنم و در صورت داشتن سوال پس از بازدید از مرکز و بیرون از سالن از مسئول مربوطه سوالم را بپرسم تا به این صورت

دولت‌ها نقش مهمی در سیاست‌گذاری مصرف بهینه انرژی دارند

قیاس باطل گاز سوزی ایرانیان

علی متقیان *

شده‌اند، سر به آستان الهی می‌ساییم و شکر گزار هستیم. در آماري که وزیر نفت اعلام کرده است، در ایران ۳۶ هزار و ۳۶۵ روستا و بالغ بر ۱۲۲۴ شهر وجود دارد که از نعمت گاز برخوردارند و کاملتر اینکه گستره شبکه گازرسانی در کشور بالغ بر ۴۸۰ هزار کیلومتر است، که این شبکه گازرسانی در دنیای نظیر است اما نکته اینجاست در دیگر کشورها که استفاده بهینه از گاز را در دستور کار دارند، به جای لوله‌کشی هزارها کیلومتری در کوهستان‌ها و بیابان‌ها و شهرها و گاز رساندن به اقصی نقاط سردسیر، نیروگاه‌های عظیم با سوخت گاز احداث کردند و برق را به آسانی و قیمت کنترل شده در دسترس مردم قرار می‌دهند که هم به هوای پاک دست یافته‌اند و هم رساندن برق در سخت‌ترین نقاط نیز آسان و کم‌هزینه است.

در اروپا، این سیاست را برای مصرف گازی که بایستی با التماس از این کشور و آن کشور خریداری کنند، برای بهینه مصرف این گونه برنامه‌ریزی کرده‌اند که قابل مقایسه با ایران نیست.

در دولت دوازدهم که قرار بود گاز به استان محروم سیستان و بلوچستان وارد شود، به یکی از دست‌اندرکاران گاز عرض کردم «حال که قرار است این استان محروم آخرین استانی باشد که از نعمت گاز برخوردار می‌شود، بهتر نیست به جای صدها هزار کیلومتر لوله‌گذاری در آن، نیروگاه عظیم گاز سوز احداث کنید

دارند و مرتب بر سر ایرانیان می‌زنند که پرمصرف‌ترین مردم جهان هستند و دلیل آنرا برای اثبات سخن، ارزانی انرژی می‌دانند و بعضاً قیمت بنزین و دیگر انرژی‌ها در ایران را با کشورهای دیگر مقایسه کرده و در یک قیاس باطل تکرار می‌کنند که مثلاً بنزین در کجا چند است و در ایران چند یا گاز در فلان کشور چون است و در ایران چنان، به چند مساله توجه داشته باشند و براساس آن مردم سختکوش ایران را مقصر همه سختی‌ها و اسراف‌ها بدانند.

اول اینکه مقایسه قیمت‌های جهانی با دلار زمانی جواب می‌دهد که حقوق کارکنان و کارگران مطابق ریالی به میزان قیمت دلار پرداخت و محاسبه شود، زیرا همین کارگر در دیگر کشورهای مورد قیاس چند صد دلار دریافت می‌کند. آیا حقوق یک کارگر ایرانی که در کارخانه یا کارگاه با مدرک کارشناسی مشغول به کار شده و طبق قانون کار حداقل حقوق را در ابتدای کار دریافت می‌کند، ماهیانه حدود ۱۳۰ دلار است؟ حال با این ۱۳۰ دلار، یک کارمند تازه کار چند لیتر بنزین دو یاسه دلاری می‌تواند خریداری کند که در مقایسه آقایان گنجانده شود؟! نکته دیگر اینکه یکی از افتخارات نظام جمهوری اسلامی ایران در راستای عدالت اجتماعی، رساندن گاز طبیعی به تمامی شهرها و روستاها حتی در سخت‌ترین روستای کوهستانی است؛ از اینکه همه هموطنان از این نعمت الهی برخوردار

از زمانی که وزارت نیرو مصمم به تغییر سیاست تغییر لامپ‌های رشته‌ای به کم مصرف شد، ابتدا با قیمت حمایتی تهیه و با تبلیغ در اختیار مردم می‌گذاشت، وقتی مردم به ارزش آن پی بردند، کم دست حمایت خود را برداشت و مردم با قیمت بالاتر از رشته‌ای خریدار لامپ‌هایی شدند که هم نور کافی داشت و هم مصرف کمتری، کار به جایی رسید که امروزه تعداد لامپ‌های رشته‌ای در یک برج بلند به تعداد انگشتان دست نمی‌رسد، دلیل این استقبال را می‌توان سیاست‌گذاری درست، تعیین الگوی مصرف، واردات هدفمند، تأمین نیاز مردم و جایگزینی بهتر از امکانات موجود برشمرد.

در نموداری با عنوان گاز سوزی ایرانیان آمده بود «ایران با جمعیتی بالغ بر ۸۴ میلیون نفر به اندازه نصف قاره اروپا با جمعیت ۷۵۰ میلیون نفر، ۱.۵ برابر آمریکای لاتین با جمعیت ۶۵۰ میلیون نفر، یک چهارم منطقه آسیا-پاسیفیک با جمعیت ۳.۵ میلیارد نفر و نصف آسیای جنوب غربی با جمعیت ۳۷۰ میلیون نفری گاز مصرف می‌کند».

در نگاه اول به این نمودار می‌توان به صورت سطحی قضاوت کرد که ایرانی‌ها اسراف کار هستند و انرژی را بی‌حساب مصرف می‌کنند و همه گناهان به گردن خانواده‌ها می‌افتد که در مصرف این نعمت الهی صرفه‌جویی را به فراموشی سپرده‌اند.

خوب است عزیزی که به قیاس اعتقاد

به منافع نسل های بعد لطمه وارد نشود. یکی از این سیاست ها، تدوین سیاست نحوه مصرف انرژی و الگوی مصرف بهینه است.

درست است که مردم مجری سیاست ها هستند، از امکانات رفاهی که برای آنان تولید شده و یا از دیگر کشورها وارد شده، استفاده می کنند، اما این دولت ها هستند که پس از سیاست گذاری، در تأمین وسایل مصرف انرژی نقش داشته و دارند. وقتی دولت ها خود برای ساخت و ورود اتومبیل های پرمصرف تسهیلات قائل می شوند، یا از کارخانه تولید کننده این گونه اتومبیل ها و وسایل گرمایشی خانگی و اجتماعی حمایت می کنند، مردم نیز چاره ای جز استفاده از این تولید پرمصرف، به چند برابر قیمت جهانی ندارند. (برای نمونه مقایسه ساده ای داشته باشید از قیمت اتومبیل هایی که در ایران تولید می شود با مشابه و بالاتر از آن در خارج از کشور)، حال مردمی که بر اساس امکانات در اختیار گذاشته شده، توسط سیاستگذاران اقتصادی، سبک زندگی خود را تنظیم کرده اند، وقتی آمار مصرفشان با این وسایل غیر استاندارد، بالا می رود، در اعلام آن صرفاً مردم مقصر رعایت نکردن صرفه جویی در مصرف قلمداد می شوند و در این میان کارخانه و دولت حامی و سیاستگذار که مقصر اصلی به شمار می روند، به فراموشی سپرده می شوند؛ در حالی که اگر سیاستگذاری صحیح باشد و الگوی مناسب برای مصرف انرژی تدوین شود و همه دستگاه های تصمیم ساز موظف به رعایت الگوی مصرف باشند و تجهیزات رفاهی بر اساس مصرف بهینه تولید و مطابق سیاست ها عرضه شود، اطمینان داشته باشید که مردم رعایت کننده اصلی مصرف بهینه بوده و هستند.

* کارشناس انرژی

به عنوان اتومبیل تقریباً تشریفاتی به کشور وارد شد، یا پژو ۴۰۵ که ابتدا وارد و سپس داخلی سازی شد، هیچ سازنده و واردکننده ای، به این نکته توجه نداشت که اتومبیلی در اختیار مردم قرار می دهند که میزان سوخت آن در ۱۰۰ کیلومتر حدود ۲۰ لیتر است! در حالی که در همان زمان، کشور های سازنده این اتومبیل ها، به مصرف ۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر می اندیشیدند و موفق هم بودند. نمونه دیگر ترویج لامپ های کم مصرف در ایران است، از زمانی که وزارت نیرو مصمم به تغییر سیاست تغییر لامپ های رشته ای به کم مصرف شد، ابتدا با قیمت حمایتی تهیه و با تبلیغ در اختیار مردم می گذاشت، وقتی مردم به ارزش آن پی بردند، کم کم دست حمایت خود را برداشت و مردم با قیمت بالاتر از رشته ای خریدار لامپ هایی شدند که هم نور کافی داشت و هم مصرف کمتری، کار به جایی رسید که امروزه تعداد لامپ های رشته ای در یک برج بلند به تعداد انگشتان دست نمی رسد، دلیل این استقبال را می توان سیاست گذاری درست، تعیین الگوی مصرف، واردات هدفمند، تأمین نیاز مردم و جایگزینی بهتر از امکانات موجود برشمرد.

از آنجایی که سیاستگذاران و واردکنندگان لوازم انرژی خانگی و سازندگان اتومبیل الگویی برای مصرف بهینه نداشتند، به این نکته نمی اندیشیدند که سرمایه یک مملکت، با این وسایل گرمایشی و اتومبیل های پرمصرف، به هدر می رود. گویی این نعمت الهی که برای نسل های متعدد قرار داده شده، پایان ناپذیر است. و در آخر اینکه مسولان اداره هر کشوری در برابر مردم، مسئولیت دارند. برای انفال و اموال عمومی که به همه مردم تعلق دارد، الگویی تعریف و قانونی وضع کنند که هم منافع نسل حاضر تأمین شود و هم

و برق آن را به قیمت پایین تر به مردم استان برسانید که هم گرمای تابستانش و سرمای زمستانش جان فرساست؟» آن عزیز در پاسخ فرمودند: «سیاست مارساندن گاز به منازل این استان پهناور است» و احداث نیروگاه را خلاف سیاست گازرسانی به عموم مردم ایران می دانست. حال سؤال اینجاست که اگر در استان سیستان و بلوچستان چنین اتفاقی می افتاد، باز هم با کمبود برق و گاز مواجه می شدیم؟!!

مردم این سرزمین کهن، همیشه چهار فصل را تجربه و هوای سرد و گرم را همزمان احساس کرده است، با قناعت خود حداقل انرژی را مصرف می کرد. سنت گرمایش عمده کرسی بود؛ آنهم در یک اتاق با هوایی سرد که صبح ها شیشه های اتاق بر اثر برودت هوا یخ می زد. در تابستان ها هم امکانات خنک کننده مردم، استراحت در پشت بام های زیرزمین ها بود، تا نیاز به کمترین انرژی داشته باشد، ولی با ترویج مصرف گرایی در فیلم ها و مکان های تبلیغاتی، ساخت تالارهای تشریفاتی در خانه های مجلل و ترویج آپارتمان نشینی و گرم کردن تمامی آپارتمان به جای یک اتاق و کرسی و بهره مندی از وسایل تهویه سرد و گرم، روزگار گذشته به فراموشی سپرده شد و کم کم سبک زندگی ایرانیان نه تنها در شهرها، بلکه در روستاها نیز تغییر کرد و به مصرف گرایی روی نهاد و امکانات و تبلیغات این نوع مصرف گرایی در جامعه جا افتاد و وسایل مصرف کننده انرژی اعم از گاز و برق و بنزین بدون توجه به استانداردهای ملی و سیاست گذاری دولتی و برنامه ریزی هدفمند، از خارج از کشور وارد یا با صنعت داخلی ساخته شد. برای نمونه صنعت داخلی اتومبیل سازی در ایران بر پایه مصرف بالای بنزین بنا نهاده شد، و یا روزگاری که نیشان پاترول

« حمل و نقل و توسعه » از چشم انداز تیره وضعیت دارو در کشور گزارش می دهد

بن بست « دارویار »

فاطمه دیانی



خود را تأمین کنند و در عوض برای جبران افزایش قیمت ها و برای این که هزینه های دارو به سمت جیب مردم سنگینی نکند پوشش شرکت های بیمه بیشتر شود. اما شواهد نشان می دهد در هر دو بخش مشکلات زیادی وجود دارد. اوایل همین ماه بود که حمید پاداش، معاون هماهنگی و نظارت اقتصادی و زیربنایی معاون اول رئیس جمهور در نامه ای به مخبر، معاون اول دولت سیزدهم نوشت: «علی رغم گزارش بانک مرکزی مبنی بر پرداخت ۱۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات سرمایه در گردش (برای جبران تغییر نرخ ارز صنعت از ۴۲۰۰ تومانی به نرخ نیمایی) صرفاً حدود ۵ هزار میلیارد تومان تسهیلات جدید به این صنعت پرداخت شده و مابقی استمهال تسهیلات قبلی بوده است. لذا عملاً منابع مؤثر جدیدی به بخش پرداخت نشده است... افزایش قیمت ارز نیاز سرمایه در گردش شرکت های دارویی را که با کمبود نقدینگی نیز مواجه هستند، به طور تصاعدی افزایش داده است.» در این باره حیدر محمدی، رئیس سازمان غذا و دارو گفته که: «تا قبل از آزادسازی نرخ ارز، مشکل تأمین ارز ترجیحی (۴۲۰۰ تومانی) داشتیم، اما امروز بعد از آزادسازی نرخ ارز، مشکل اساسی مان نقدینگی است. بازار دارویی مادر سال ۱۳۹۸ حدود ۲۸۰۰۰ میلیارد تومان بود. سال ۱۳۹۹ بالغ بر ۳۵۰۰۰ میلیارد تومان و سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۶۵۰۰۰ میلیارد تومان بود و برای امسال برآورد ما از بازار دارویی حداقل ۱۲۰

اوضاع دارو در کشور خوب نیست و بدون شک سال جدید سال سخت دارویی برای مردم خواهد بود. این روزها که گرانی بیداد می کند و تورم افسار گسیخته امان مردم را بریده است اگر خانواده ای با بیماری دست و پنجه نرم کند ادامه زندگی زندگی برایش سخت تر می شود. دولت قصد دارد تا با طرح دارویاری به کمک مردم بشتابد اما این طرح با اما و اگر های فراوانی روبروست بطوریکه اختلال در تأمین ارز شرکت های داروساز و از طرفی بودجه مورد نیاز شرکت های بیمه گر سبب شده نگرانی از روزهای سخت دارویی چندان دور از انتظار نباشد.

در همین رابطه علی فاطمی، نایب رئیس انجمن داروسازان ایران می گوید: «وقتی بیمه ها نتوانند پول داروخانه ها را پرداخت کنند، داروخانه ها هم به دلیل کمبود نقدینگی نمی توانند پول شرکت های پخش را فراهم کنند و شرکت های پخش هم دیگر پولی ندارند که به کارخانه ها بدهند، لذا تولید دارو کاهش پیدا می کند.»

■ ارز مورد نیاز شرکت های تولید کننده تأمین نمی شود

در همین رابطه روز گذشته خبر آنلاین به قلم مظاهر گودرزی نوشت: وقتی دارویار با سروصدای زیادی میدان دار وضعیت دارویی کشور شد خیلی ها گفتند می تواند مشکلات دارو، اعم از مشکلات تولید کننده و مصرف کننده را حل کند. قرار شد به جای ارز ۴۲۰۰ تومانی، شرکت های سازنده دارو با ارز نیمایی مواد اولیه

هزینه‌ها از توان مردم بر نمی‌آید، نهایت این که اگر قانون بودجه نیاز دارویی کشور را تأمین نکند اصطلاحاً دود چنین وضعیتی به چشم مردم می‌رود.»

■ زنجیره بدهی سازمان‌های دولتی به یکدیگر روی جیب مردم سنگینی می‌کند

نادیده گرفتن بودجه مورد نیاز دارو برای سال آینده در حالی سپری می‌شود که بسیاری از سازمان‌های دولتی همچنان به شرکت‌های تأمین کننده دارو بدهکار هستند، عده‌زاده در این باره می‌گوید: «مشکل بر سر بدهی دانشگاه‌ها و مراکز دولتی به شرکت‌های تأمین کننده دارو وجود دارد.» او ادامه می‌دهد: «تا الان سازمان برنامه و بودجه باید مطالبات وزارت بهداشت را پرداخت می‌کرد که پرداخت نکرده است، بنابراین طلب شرکت‌های بخش از مراکز دولتی به شدت بالا رفته و همین طور طلب شرکت‌های تولید کننده دارو را از شرکت‌های بخش رویه افزایش است، سازمان برنامه و بودجه باید پول مراکز دولتی را بپردازد تا آن‌ها بتوانند تعهدات خودشان را به تولید کننده‌های دارو بپردازند تا آنها بتوانند دارو تولید کنند.» از طرفی، آنطور که نایب رئیس انجمن داروسازان می‌گوید دریافت مطالبات دروخانه‌ها هم به تأخیر افتاده و این وضعیت ممکن است سبب قطع همکاری داروخانه‌ها با شرکت‌های بیمه شود. فاطمی با طرح پرسشی می‌گوید: «اگر به دلیل تأمین نشدن مطالبات داروخانه‌ها توسط بیمه، این همکاری قطع شود چه اتفاق ناخوشایندی رخ خواهد داد؟ الان نظام پرداخت طوری شده که به داروخانه‌ها می‌گویند از سرمایه خودت داروها را به قیمت بیمه به مردم تحویل بده بعد هر وقت بیمه پول داشت، پول شما را پرداخت می‌کند، این هر وقت قبلاً دو الی چهار ماه طول می‌کشید و سبب فشارهای زیاد مالی به داروخانه‌ها می‌شد، اگر همین فشارها برای سال آینده ادامه داشته باشد، اولین جایی که در بحث دارو اصطلاحاً می‌برند (از ادامه فعالیت خسته می‌شوند) همین داروخانه‌ها هستند.» با این وجود به نظر می‌رسد مشکلات دارو در دو بخش ادامه دارد، هم شرکت‌های تولید کننده دست‌شان از ارزش نیمایی کوتاه شده که بتوانند مواد اولیه ساخت دارو را به راحتی تأمین کنند، و هم عدم تأمین بودجه مورد نیاز، نظام پرداخت شرکت‌های بیمه را به داروخانه‌ها با چالش مواجه می‌کند، طوری که شاید داروخانه‌ها قانع شوند برای کاهش طلب و افزایش نقدینگی خود با بیمه‌ها همکاری نکنند و دارو را با نرخ آزاد به مردم بفروشند. از آن جایی که تولید دارو بعد از طرح دارویار به جای ارزش تریجی با ارزش نیمایی انجام می‌شود هزینه تولید و در نهایت فروش دارو با دلاری حدود ۲۸ هزار تومان سر به آسمان می‌گذارد، حالا این خطر احساس می‌شود که در صورت حل نشدن این مشکلات قرار است مردم زیر بار هزینه‌های تأمین دارو له شوند.

هزار میلیارد تومان است. زیرا در بخش داروی تولید داخلی ۳۰ الی ۴۰ درصد ارزش بری داشته‌ایم که اگر آن را تبدیل به نیمایی کنیم، مشخص است که نیاز به نقدینگی رشد قابل توجهی داشته است.» این در حالی است که بر اساس گزارش معاون هماهنگی و نظارت اقتصادی و زیربنایی دولت، «نه بانک‌ها همکاری لازم برای دادن تسهیلات به شرکت‌های دارویی را دارند، و نه صادر کنندگان؛ طوری که آن‌ها از عرضه ارز به قیمت ۲۸۵۰۰ تومان در سامانه نیما امتناع می‌کنند.» وضعیتی که اگر ادامه داشته باشد دست شرکت‌های تولید کننده از نقدینگی برای تأمین دارو و مواد اولیه آن همچنان خالی می‌ماند.

■ بودجه‌ای به دارو و دارویار نرسید

اما علاوه بر مشکلات تهیه ارز نیمایی مورد نیاز برای شرکت‌های تولید کننده دارو، حالا مشکل بودجه هم به سبب مشکلات دارویی کشور اضافه شده است. طوری که علیرغم نیاز به بودجه حدود ۱۰۵ هزار میلیارد تومانی برای سال آینده، سازمان برنامه بودجه فقط چیزی حدود ۶۹ هزار میلیارد تومان در لایحه بودجه ۱۴۰۲ برای بخش دارو پیش‌بینی کرده است، رقمی که حتی از بودجه ۷۳ هزار میلیارد تومانی دارو برای سال ۱۴۰۱ هم کمتر است؛ وضعیتی که محمد عبده زاده، رئیس هیأت مدیره سندیکای صاحبان صنایع داروهای انسانی ایران در واکنش به آن می‌گوید: «با این وضعیت طرح دارویار آسیب می‌بیند، از یک طرف ارزش دارو را تک نرخی کردند و از طرفی قرار شد تفاوت آن را به سازمان‌های بیمه‌گر پرداخت کنند تا آن‌ها بتوانند داروها را برای کنترل قیمت مصرف کننده تحت پوشش قرار دهند، اما با این وضعیت اگر بودجه تأمین نشود طرح آسیب می‌بیند.» او ادامه می‌دهد: «تفاوت بودجه پیشنهادی سازمان غذا و دارو (۱۰۵ هزار میلیارد تومان) با بودجه در نظر گرفته شده در لایحه (۶۹ هزار میلیارد تومان) باید تأمین شود، اگر این اختلاف تأمین نشود دو وضعیت ایجاد می‌کند، یا بیمه تعهدات خودش را انجام می‌دهد و وسط راه کم می‌آورد و بار مالی به گردن شرکت‌ها و تأمین کننده‌های دارو می‌افتد، یا اینکه بیمه مجبور می‌شود به نسبت بودجه‌ای که دارد داروهای را از پوشش بیمه خارج کند، یعنی تعهداتش را به مردم کاهش دهد، بنابراین هزینه تأمین دارو به گردن مردم می‌افتد و در نهایت دودش به چشم مردم می‌رود.» در همین باره سید علی فاطمی، نایب رئیس انجمن داروسازان ایران با بیان این که «با این بودجه پیش‌بینی شده فقط نصف سال آینده را می‌شود سر کرد.» با واکنشی مشابه می‌گوید: «الان مانند قبل نیست که پرداختی هزینه دارو از جیب مردم در وضعیت بیمه بودن یا نبودن چندان فرقی نکند، چرا که امروز اختلاف هزینه داروی تحت پوشش بیمه و خارج از بیمه خیلی زیاد شده، این اختلاف چیزی حدود ۱۰ برابر و حتی بیشتر است، بنابراین پرداخت این

راهکار دولت برای عبور از بن بست قاچاق سوخت

حفظ موازنه تولید و مصرف، افزایش پایداری فعالیت جایگاه‌ها، پیشگیری از قاچاق سوخت در سراسر کشور حسب توافق مقامات استانی اجرایی شده، بدهی است همکاری مؤثر جایگاه‌داران در اجرای این طرح می‌تواند نقش موثری در تأمین سوخت ناوگان حمل و نقلی کشور را در شرایط فعلی ایفا کند. فاز دوم طرح پیمایش، موکول به تجهیز ناوگان به سامانه فنی ردیاب و کنترل مصرف سوخت بوده که این مهم موکول به اقدامات قانونی و تجهیز ناوگان به سامان‌های «سپهتن» و «سپیاد» خواهد بود، مضافاً این که صدور اسناد حمل (بارنامه، صورت وضعیت، باربرگ) غیر واقعی به عنوان آسیب اجرای طرح پیمایش در مرحله دوم شناسایی شده و از سوی نهادهای نظارتی و مراجع رسیدگی در حال بررسی و برخورد قانونی با متخلفین است.

با توجه به این که شرکت ملی پخش به عنوان نهاد حاکمیتی به نیابت از حاکمیت، مجری وصول درآمدهای دولت است، لذا در محاسبات فروش سوخت در صورت وجود شرایط مربوطه نسبت به ارائه حق العمل ترمیمی به جایگاه‌داران اقدام می‌کند. بدین لحاظ با توجه به مدیریت به عمل آمده در توزیع سهمیه سوخت مجاری عرضه با توجه به شاخص‌های مربوطه به هر نقطه عرضه، جایگاه‌داران نگرانی در رابطه با کاهش درآمدهای ناشی از حق العمل نخواهند داشت.

این شرکت در ادامه افزود: با توجه به مراتب عنوان شده در باره قاچاق فرآورده‌های نفتی، این شرکت ناگزیر به اجرای طرح‌های پیشگیرانه در بخش‌های مختلف عرضه سوخت خاصه حمل و نقلی است، لذا ضمن استقبال از ارائه نقدهای کارشناسی و راهکارهای جایگزین از سوی صنف جایگاه‌داران، برابر ابلاغ مراجع سیاست‌گذار، راهکارهای کنترلی عرضه فارغ از تغییرات نرخ در دستور کار قرار دارد، لذا این مهم همکاری و همراهی همه جانبه صنف مذکور در این زمینه را می‌طلبد.

متولی ارائه آمارهای قاچاق فرآورده‌های نفتی، بر اساس تکلیف قانونی، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز است، لذا کارشناسان و پژوهشگران می‌توانند با ورود به این مقوله و اخذ آمارهای مختلف در این رابطه، ضمن شناخت دقیق از وضعیت تولید و مصرف کشور، راهکارهای علمی جهت پیشگیری و مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی ارائه کنند.

شرکت پالایش در خاتمه تصریح کرد: این شرکت با تجربه چندین ساله کارشناسان و کارکنان خود در گرسه پهناور کشور، عرضه به موقع سوخت به بخش‌های اولویت‌دار مصرف را در دستور کار خود قرار داد که شناسایی و مبارزه با قاچاق سوخت، مستلزم همراهی و همکاری تمام بخش‌های ذی‌مدخل در کشور بوده و این مقوله نیازمند عزم ملی و رویکردی تخصصی بر حفظ و صیانت از ثروت آیندگان خواهد بود.

مقابله با قاچاق بنزین داستانی طولانی است، دولت‌های مختلف بر نامه‌هایی را برای این موضوع تدبیر می‌کنند اما همچنان عدد قاچاق سوخت در سطح قابل قبولی نیست، آن طور که شرکت ملی پخش اعلام کرده، برای حل این موضوع نیازمند همراهی و همکاری تمام بخش‌های مسئول در کشور است.

آنطور که اسدالله قلیزاده، رئیس صنف جایگاه‌داران کشور اخیراً گفته سیاستگذاران توزیع فرآورده‌های نفتی در سال‌های گذشته با اهرم مقابله با قاچاق، معمولاً از روش‌های سلبی در توزیع سوخت استان‌های مرزی استفاده کرده‌اند و توجه اساسی به اصلاح زیرساخت‌ها نشده، در نتیجه وضعیت در چند سال اخیر، مطلوب مردم مرزنشین که نیازمند سوخت هستند و جایگاه‌داران نیست و اقدامات جدی لازم است.

شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در این رابطه توضیحاتی را ارائه داد که بر اساس آن این شرکت با رسالت توزیع روزانه بالغ بر ۲۵۰ میلیون لیتر انواع فرآورده‌های نفتی در بخش‌های مختلف مصرف از جمله حمل و نقل، کشاورزی، صنایع، نیروگاهی، دریایی و ... مجری سیاست‌های ابلاغی دستگاه‌های ذی‌مدخل و حاکمیتی بوده است.

بر اساس اعلام این شرکت، قاچاق فرآورده‌های نفتی متأثر از عوامل مختلف تاثیرگذار از جمله نرخ ارزان سوخت داخلی در مقایسه با قیمت عرضه در کشورهای همسایه، نوسانات نرخ ارز، نیاز مبرم کشورهای همسایه به سوخت و غیره بوده که در این راستا واقعی کردن نرخ انواع فرآورده‌های نفتی از جمله پیشنهادهای همیشگی این شرکت بوده، لیکن از آنجایی که تصمیم‌گیری در این خصوص خارج از اختیار این مجموعه بوده و سایر ملاحظات بر آن ذخیل است، این امر تاکنون محقق نشده است، بدین منظور این شرکت ناگزیر به اعمال مدیریت عرضه سوخت در بخش‌های مختلف مصرف به وسیله ابزارهای سیستمی است تا وضعیت مثبت تراز تولید و مصرف فرآورده‌های نفتی در کشور محقق شود.

در ادامه این توضیحات آمده است: مدیریت تأمین و عرضه به موقع فرآورده‌های نفتی در شبکه رسمی توزیع از جمله پالایشگاه‌های کشور و توزیع عادلانه بر اساس اولویت مصارف داخل کشور از جمله رسالت اصلی این شرکت است، لذا در این مسیر طرح مدیریت برداشت سوخت (منطقه‌ای) با لحاظ شاخص‌هایی نظیر

شاخص‌های اقتصادی درباره اشتغال چه می‌گوید؟

حمید حاج‌اسماعیلی *



هندی‌ها بودند، در این حوزه دچار مشکل شدیم و آن‌ها نفت را از جای دیگری تهیه می‌کنند و کمتر از ما می‌خرند. این هم از مشکلاتی است که در حوزه توسعه بازار کار، می‌تواند مطرح باشد. در عین حال، موضوع اصلی و مهم‌تری که می‌تواند مبنای دفاع دولت باشد، بودجه است. ما در بودجه دچار یک کسری بزرگ هستیم که براساس برآوردهایی که رییس کمیسیون اقتصادی مجلس مطرح کرده، بودجه بیش از ۴۰۰ هزار میلیارد تومان کسری دارد. میرکاطمی نیز به عنوان رییس سازمان برنامه و بودجه، همین حدود رقم‌ها را تأیید کرده است. این واقعیت‌ها نشان می‌دهد که فاقد بودجه عمرانی بوده‌ایم. وقتی بودجه عمرانی نداریم و بودجه الزامات را که هزینه‌ها در کشور بوده، نتوانستیم به درستی تأمین کنیم، دولت چگونه در بازار کار توانسته موفق عمل کند؟ در کنار این‌ها، فاقد اعتبارات حمایتی هم بودیم و بانک‌ها نتوانستند از کسب و کارها حمایت کنند و این شرایط سخت وجود دارد. وقتی دولت به صورت گسترده برای تأمین کسری، اوراق منتشر می‌کند، در واقع بانک‌ها را از فعالیت‌های معمولی تهی می‌کند و آن‌ها امکان مانور برای پرداخت تسهیلات ندارند. بر این اساس، شرایط به لحاظ شاخص‌ها برای توسعه بازار کار مناسب نیست.

* کارشناس بازار کار

در حال حاضر تورم تقریباً روزانه قیمت کالاها را در کشور افزایش می‌دهد و باعث مشکلات عدیده‌ای شده که امکان فعالیت را از بنگاه‌ها و کارآفرینان می‌گیرد.

در کنار این‌ها، تشدید تحریم‌ها و محدودیت‌هایی است که طی ماه‌های گذشته ایجاد شده و این یک واقعیت است که امکان فعل و انفعالات اقتصادی و کسب و کار را در کشور محدود می‌کند. این در حالی است که بی‌ثباتی در عرصه سیاست‌های پولی و مالی طی یک سال گذشته و در سال جاری را شاهد بودیم. افزایش نرخ ارز به طور بی‌سابقه‌ای اتفاق افتاده است. در مدت کوتاهی که در دولت سیزدهم نرخ دلار افزایش پیدا کرده که بی‌سابقه بوده است. روزی که دولت سیزدهم کار خود را شروع کرد، نرخ دلار ۲۳ هزار تومان بود که الان به حدود ۴۳ هزار تومان رسیده است. ما با یک چنین شاخصه‌هایی، از فعالیت‌ها و توسعه بازار کار صحبت می‌کنیم که با یکدیگر مغایر جدی دارد. در کنار این‌ها، رشد اقتصادی قرار دارد. براساس آمارهایی که سازمان‌های بین‌المللی و بانک جهانی هم تأیید کرده و کشور نیز آن را قبول دارد، در سال ۲۰۲۲ میلادی که پایان پیدا کرده، رشد اقتصادی به ۲.۹ درصد کاهش پیدا کرده است. بر این اساس، کاهش رشد اقتصادی را در کشور شاهد بودیم. این که دولت ادعا داشته باشد که شرایط سال جاری متحول شده، براساس چه شاخصه‌هایی است؟ نرخ تورم افزایش پیدا کرده، محدودیت‌ها بیشتر شده، بی‌ثباتی در عرصه سیاست‌های پولی و مالی افزایش یافته و نوسانات شدید نرخ ارز را شاهد بودیم و در عین حال فاقد یک برنامه برای اشتغال‌زایی بودیم و رشد اقتصادی نیز کاهش پیدا کرده است. این‌ها واقعیت‌هایی است که در خصوص اقتصاد کشور وجود دارد و با وجود این که در یک برهه کوتاهی در شروع دولت سیزدهم شاهد افزایش فروش نفت و فرآورده‌های نفتی بودیم، طی یکی دو ماه اخیر و با تشدید جنگ روسیه و اوکراین و عرضه نفت ارزان روسیه به بازارهای جهانی، دچار محدودیت فروش نفت هم شدیم. اتفاقاً در رابطه با برخی از شرکای جدی در عرصه خرید نفت که چینی‌ها و

چالش معیشتی رانندگان تاکسی

وحید حاج سعیدی



به طور مستقیم برای بیش از ۱۳۰۰ جوان نخبه ایرانی شغل ایجاد کرده و به صورت غیرمستقیم برای ۲ میلیون نفر فرصت درآمدزایی فراهم آورده است. بدون شک بخش اعظمی از این ۲ میلیون نفر دارای مشاغل اداری و غیر آزاد هستند که در کنار شغل اصلی خود اقدام به جابجایی مسافر و کسب درآمد از این حوزه می‌کنند و این به معنای اجحاف در حق کسانی است که تنها شغلشان رانندگی است. در چنین شرایطی قطعاً افزایش نرخ تاکسی و آژانس تنها چاره کار نیست و شاید به نوعی باعث رغبت بیشتر مردم عادی به وسایل حمل و نقل اینترنتی شود که با قیمت پائین تری نسبت به انتقال و جابجایی مسافر اقدام می‌کنند. از سویی باید بپذیریم که افزایش نرخ تاکسی‌ها و آژانس‌ها اجحاف در حق مردم در شهرهای کوچک‌تر است که علی‌الاصول مشکل ترافیک ندارند و برخی مسیرها در کمتر از چند دقیقه طی می‌شود ولی افراد به دلیل کهولت سن یا داشتن بار مجبور به استفاده از وسیله حمل و نقل عمومی هستند. بدون شک افزایش بنزین سهمیه‌ای، توزیع لاستیک، روغن موتور و لوازم یدکی با نرخ دولتی و حتی در نظر گرفتن مکانی برای خدمات رایگان تعویض روغن و کارواش و در نهایت الزام به استفاده از تاکسی متر در تاکسی‌های شهری و آژانس‌ها می‌توانند از راهکارهای حفظ مشتریان و کاهش نیافتن درآمد رانندگان باشد که تنها محل درآمدشان جابجایی مسافر است و برای درآوردن پول سیگار و بخشی از هزینه بنزینشان مسافر کشی نمی‌کنند!

در مسیر دائم به ساعتش نگاه می‌کند و معلوم است حسابی عجله دارد. از لباس و موهای تراشیده‌اش مشخص است که سرباز است و در شهر خودش خدمت می‌کند. راننده علت بی‌تابی و عجله‌اش را می‌پرسد و در جواب می‌شنود: زودتر برم خونه ماشین رو بردارم با اسنپ یه کم پول دربیارم! چالش معیشت رانندگان تاکسی، آژانس، سرویس مدارس و در مجموع کرایه وسایل حمل و نقل عمومی همواره یکی از چالش‌های اساسی در حوزه حمل و نقل محسوب می‌شود و دولت‌ها برنامه‌های متعددی برای ساماندهی این حوزه ارائه می‌کنند. اما در سال‌های اخیر به دلایل گسترده اقتصادی و اجتماعی این چالش به گونه دیگری رخ نمایانده است. کسب درآمد از خودرو توسط افرادی که شغلی به جز رانندگی دارند و ورود تاکسی‌های اینترنتی به حوزه حمل و نقل در کنار افزایش قیمت خودرو، لوازم یدکی و خدمات حوزه تعمیرات و نگهداری خودرو، باعث شده تا امرار معاش افرادی که تنها محل درآمدشان از راه حمل جابجایی مسافر است، با مشکلات عدیده مواجه شود. اما از آنجا که این مشکلات اقتصادی تنها مختص رانندگان نیست و مردم عادی نیز تحت فشارهای اقتصادی هستند فلذا سعی می‌کنند از خودروهایی استفاده کنند که هزینه کمتری دریافت می‌کنند و این خود به افزایش تعداد خودروهای اینترنتی و یا مسافرکش‌های بدون مجوز می‌افزاید. ژوبین علاقه‌مند مدیر عامل اسنپ معتقد است امروز این سامانه

نگارش لیستی از ایده آل های توسعه ای!

سید حمید حسینی *

مثلاً اجناس خرد را به مسئولین، دولت و دستگاه‌های دولتی سپردند. خطای بزرگی بود که انجام دادیم ما.

کشور بدون فعالیت بنگاه‌های خصوصی اداره نخواهد شد.

این سخنان رهبری در رابطه با اهمیت بخش خصوصی را باید بخش خصوصی به عنوان مطالبه جدی خود از قوای سه گانه قرار دهد و در انتخابات اتاق بازرگانی که در دهم اسفند برگزار می گردد حضور جدی داشته باشد و نمایندگان واقعی و مطالبه گر خود را به اتاق بازرگانی بفرستد تا وقتی که در اصلاح قانون اتاق پیشنهاد می شود که یکی از مأموریت‌های اصلی اتاق بازرگانی ارتقا جایگاه و نقش بخش خصوصی در اقتصاد کشور باشد، مخالفت نکنند. متأسفانه سر نوشت اتاق بازرگانی شباهت زیادی به سر نوشت توسعه در کشور دارد، تعدادی از افراد باهوش و موفق اقتصادی کشور در این نهاد به عنوان هیات نمایندگان حضور دارند ولی نتوانسته‌اند نهادی کارا و اثر بخش را ایجاد کنند و عقلانیت جمعی و خرد بر این نهاد حاکم نبوده و عملکرد این اتاق نه تنها باعث تقویت بخش خصوصی نشده بلکه جایگاه اتاق و بخش خصوصی تنزل یافته و بسیاری از افراد موفق و کارا فرینان بزرگ کشور علاقه‌ای به حضور در این نهاد ندارند، فعلاً هم فضای انتخاباتی سرد و بی رمق می باشد. در این شرایط خبر مصوبه مولد سازی دارایی‌های راکد دولت با موج منفی کارشناسان مواجه شد و اغلب حقوقدانان، اقتصاددانان، فعالان سیاسی و اصحاب رسانه این مصوبه را غیر قانونی، تداوم اقتصاد ناکارآمد دولتی، توزیع رانت و هزینه کرد آن در بودجه‌های جاری دانسته و پاسخگویی دولت و حمایت من هم از کلیات آن در کلاب هوس بی فایده بود. بعضی‌ها از منظر قانون اساسی و اینکه قانون گذاری فقط باید توسط مجلس صورت گیرد مخالفتند، اصحاب رسانه و سیاسیون نگران توزیع رانت و استفاده جناحی از منافع این طرح می باشند و به طرح از منظر تهدید نگاه می کنند، من از منظر فرصتی که منابع این طرح در تکمیل ۶۶ هزار پروژه ناتمام خصوصاً ۶۰۰ پروژه ملی با ۶۰ درصد پیشرفت می تواند داشته باشد نگرینسته و مولد شدن دارایی‌های راکد دولت را به صورت ضربتی و فراقانونی را در این شرایط قابل قبول دانسته و از کلیات آن حمایت کردم، اما رجح است که به جای مولد سازی دارایی‌های راکد دولت به فکر مولد سازی دارایی‌های جاری ملت باشیم. امروزه متأسفانه مردم دارایی‌های جاری (نقدی) خود را با سراسیمگی تبدیل به ارز، طلا، مسکن و زمین کرده و یا به خرید کالاها با دوام مانند اتومبیل و نظایر آن روی می آورند که هیچکدام را نمی توان در شرایط کنونی اقتصاد ایران سرمایه گذاری مولد دانست. به سخن دیگر، دارایی‌ها و پس انداز های پولی مردم که ابعادی به مراتب گسترده تر از دارایی‌های راکد دولت دارد، عملاً از چرخه تولید ارزش افزوده خارج می شود و اقتصاد ایران را به قهقرا می برد.

* فعال اقتصادی

تا چشم بهم بزیم امسال هم بدون هیچ دستاوردی به پایان خواهد رسید و هیچ گشایشی در زندگی مردم صورت نگرفته اما دولتمردان وعده برنامه پنج ساله برای بهبود اوضاع کشور و تدوین بودجه عملیاتی و مولد سازی دارایی‌های راکد دولت را می دهند. در حالیکه قادر نیستند تعداد کمی از جمعیت خوی که پس از زلزله در این شهر باقی مانده‌اند را از حداقل امکانات برخوردار سازند و با وجود اینکه دولت و هلال احمر ناکارآمدی خود را نشان داده‌اند اجازه جمع اوری کمک به چهره‌های قابل قبول جامعه نمی دهند؟ در نشست اخیر اساتید اقتصاد در دانشگاه تهران سعید لیلانز که خیلی وی را به عنوان اقتصاددان قبول ندارند ولی معمولاً به مانند دکتر نانی پیش بینی هاش از آینده اقتصاد و کشور نزدیک به واقعیت است با اشاره به فروپاشی شوروی دلیل آن را ناکارآمدی حکومت وقت روسیه دانسته و هشدار می دهد که دولت آقای ریسی چون فاقد پشتوانه مردمی است کشور را به همین سر نوشت گرفتار کند، وی مدعی است که این دولت قادر نیست بحرانها را در کشور حل کند و امروز مشکل گاز، فردا بنزین، پس فردا مشکل برق خواهیم داشت همزمان هم مشکلات آب و هوار داریم، به قول دکتر نیلی برای بحران آب، محیط زیست و صندوق‌های بازنشستگی به سرمایه گذاری کلانی نیاز داریم ولی متأسفانه تأثیری بر رشد اقتصادی کشور نخواهد داشت، البته آبر بحران‌هایی نظیر بودجه دولت، نظام بانکی و بیکاری را می توان با ایجاد «ثبات اقتصاد کلان»، «فعال شدن ظرفیت‌های خالی»، «تهایی شدن برجام» و استفاده از فرصت «تحولات اقتصاد جهانی» کاهش داد. اغلب اقتصاد دانان علت توسعه نیافتگی کشور را خلل در «عقل جمعی» می دانند، اغلب ما با هوشیم اما کنار هم جامعه عاقلی را تشکیل نداده‌ایم، ما نتوانسته‌ایم نظام‌های باهوش، سیستم‌های عقلانی و سازو کارهای خردمندانه تولید کنیم، سال هاست که بخش مردمی اقتصاد در برنامه ریزی متمرکز بروکرات های دولتی تقریباً هیچ جایگاهی ندارد. سال هاست که برنامه ریزی می کنیم و به جای تعیین سه تا پنج مساله مشخص و طراحی حداکثر ده اقدام معین برای آن ۵ مساله مشخص. لیستی از آرزوهای می نویسیم. الان مجلس و دولت در حال تدوین برنامه هفتم توسعه بر همین سیاق هستند و ادعای رشد ۸ درصد در سال را دارند در حالیکه متوسط رشد ده سال اخیر کشور نیم درصد بوده! چه اتفاقی در کشور افتاده که انتظار داریم این هدف محقق گردد؟ آیا در روابط «دولت با مردم» و «رابطه دولت با سایر کشورها» تحولی رخ داده است؟ مدیران حرفه‌ای تر شده‌اند؟ سرمایه اجتماعی دولت ارتقا یافته؟ نقش بخش خصوصی در اقتصاد کشور افزایش یافته و دولت از سیاست‌های غلط اقتصادی نظیر اقتصاد دستوری، قیمت گذاری و تصدی گری دست برداشته است؟ مگر رهبری در دیدار با فعالان اقتصادی به اشتباه مهم اول انقلاب اشاره نفرمودند: «اشتباه مهمی که در سال‌های اول انقلاب اتفاق افتاد، این بود که بخش خصوصی را کنار زدند و همه کارها را، حتی فروش



مدیر عامل: محسن هرمزی

فعالیت: بهینه سازی حمل و نقل شهری

تلفن: ۵-۰۲۱-۷۷۲۶۴۱۴۱ فکس: ۷۷۲۶۴۱۳۰

آدرس: تهران - بزرگراه رسالت - نرسیده به اتوبان شهید باقری -

جنب ایستگاه مترو شهید باقری

گروه شرکت های راه آهن شهری تهران و حومه



مدیر عامل: محمد مهدی اسلامی

فعالیت: ساخت و تامین لکوموتیو، واگن، سیستم ترمز

تلفن: ۰۲۱-۳۷۱۸۷۰۰ فکس: ۰۲۱-۳۷۷۷۵۷۷۰

آدرس: بزرگراه تهران کرج، بعد از پل فرحیسن، میدان استانداری، زرکان نو، جنب

کارخانجات بازسازی لکوموتیو

www.mapnalocomotive.com

شرکت مهندسی و ساخت لکوموتیو مپنا
بخش ریلی



مدیر عامل: محمود حسن نیا

فعالیت: حمل و نقل ریلی و جاده ای و ترکیبی کالا

تلفن: ۰۲۱-۷۷۹۳۹۳۷۰

فکس: ۰۲۱-۷۷۹۳۹۳۷۰

آدرس: تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، بعد از خوش، پلاک ۱۵۸

www.tarkibtrans.ir

info@tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل



مدیر عامل: ناصر بختیاری

فعالیت: خدمات مسافری ریلی

تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان سنایی، پلاک ۱۰۵

محدوق پستی: ۱۵۸۷۵۱۳۶۳

دورنگار: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۳۴۰ تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۱۰۸۸

www.raja.ir

info@raja.ir

شرکت حمل و نقل ریلی رجا



مدیر عامل: مصطفی معینی جزئی

فعالیت: احداث راه آهن، نگهداری از

خطوط و ابنیه فنی راه آهن و غیره

تلفن: ۰۲۱-۷۳۰۸۱ فکس: ۰۲۱-۷۳۳۶۱۰۸۷۷

آدرس: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان احمد فصیح، کوچه ششم، پ ۱۷

info@rstc.com

شرکت خدمات خط و ابنیه فنی راه آهن
(تراورس)



مدیر عامل: قاسم عبدالهی

فعالیت: تامین لکوموتیو و واگن های باری

تلفن: ۰۲۱-۵۷۳۵۵۲۲۸۸ فکس: ۰۲۱-۵۷۳۵۵۲۲۷۷

آدرس: بزرگراه جلال آل احمد غرب نرسیده به اتوبان چمران

خیابان پروانه پلاک ۵ طبقه ۵

www.alborzniroy.ir info@alborzniroy.ir

تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو



مدیر عامل: محمدجواد تر فیعی

فعالیت: ارائه خدمات فنی مهندسی، سرمایه گذاری و اجرای پروژه های عمرانی در رشته های تخصصی راه و ترابری، مترو و روسازی قطار شهری
 آدرس: شیراز، بلوار پاسداران، خیابان شهید مطهری
 تلفن: ۳-۷۱-۷۷۷۳۳۳۳-۷۱-۷۱
 www.sopg.ir
 info@sopg.ir

سد و عمران پارس گستر



مدیر عامل: محمدحسین صادقی

تلفن: ۷۷۲۸۲۷-۱
 آدرس: تهران، بزرگراه فتح-کیلومتر ۱۷-بین چهارراه ایران خودرو و پل کفش ملی-جنب صنایع شهید کلاهدوز
 www.railpardaz.com
 info@railpardaz.com

شرکت ریل پرداز سیستم



مدیر عامل: محسن فاتحی زاده

فعالیت: سرمایه گذاری و بازرگانی حوزه حمل و نقل و صنایع وابسته
 تلفن: ۰۲۱-۸۱۲۴۹۰۲-۳۳ فکس: ۰۲۱-۸۱۲۴۵۵۷۷
 آدرس: میدان آرژانتین، خیابان الوند، کوچه کامبیز، شماره ۲، طبقه دوم، واحد ۴
 کدپستی: ۱۵۱۴۷۳۶۸۱۵
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۰۳۷

هلدینگ ارزش آفرینان فدک



مدیر عامل: ابراهیم شامخی

فعالیت: طراحی، تولید، فروش و خدمات پس از فروش تجهیزات ریلی
 تلفن: ۰۲۱-۷۱۸۷۲۵۵۹-۲۷۷
 آدرس: کرج-میدان استاندارد
 جاده زرگان ۹-بلوار نماز

شرکت توسعه فناوری ریلی مپنا
بخش ریلی



مدیر عامل: علی وکیلی

فعالیت: طرح های زیربنایی و انرژی
 تلفن: ۰۲۱-۴۶۲۰۴۶-۸۸۹ فکس: ۰۲۱-۸۸۸۹۳۷۳۷
 آدرس: تهران بالاتر از میدان ولیعصر، رویروی سینما استقلال
 خیابان شهید شامخی، شماره ۴۱
 www.farab.com
 mailbox@farab.com

شرکت فراب



مدیر عامل: علی افخم ابراهیمی

فعالیت: ارائه مدیریت، طراحی، نظارت و پروژه های طرح و ساخت حمل و نقل ریلی و ترافیکی، پروژه های تونل، مترو، تاسیسات مکانیک، برق و سیویل
 آدرس: خ شهید بهشتی، خ صابونچی، شماره ۳۲
 کدپستی: ۱۵۱۳۳۷۴۶۷۱۴
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷
 ایمیل: info@gueno-int.com

شرکت مهندسی مشاور گنو



مدیر عامل: علیرضا علی لو

فعالیت: نگهداری و تعمیرات ناوگان ریلی و راهبردی قطارهای باری
 آدرس: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصر، پلاک ۳۷
 کدپستی: ۱۴۱۹۷۵۴۷۹۸
 تلفن: ۰۲۱-۷۷۹۳۹۶۴-۷۷۹۳۳۳۳-۷۷۹
 فکس: ۷۷۹۱۷۱۸۸

شرکت راه آهن کشتی



مدیر عامل: محسن یآوری

فعالیت: کریر ریلی مسافری و باری
 تلفن: ۰۲۱-۴۴۶۸۱۷۰ فکس: ۰۲۱-۴۴۶۸۱۷۱
 آدرس: بزرگراه شیخ فضل ا... نوری (شمال به جنوب) نرسیده به ستارخان، سازمان آب، خیابان حاجی پور امیر، نبش کوچه دیهیم پلاک ۱
 www.joopar.com info@joopar.com

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار



مدیر عامل: علی قبادی

فعالیت: حمل و نقل جاده ای داخلی کالا از مبدأ اهواز به سایر نقاط کشور و حمل و نقل کالا به روشهای زمینی، ریلی و دریایی و ترکیبی
 آدرس: اهواز خیابان باهتر انتهای بلوار صداقت شرقی میدان ستایش ساختمان یاوران فولاد جنوب طبقه ۴ و ۵
 تلفن: ۰۷۱-۷۷۷۳۷۷۷۷-۷۱۷۷۳۶۴۰۷ کدپستی: ۷۱۷۷۳۶۴۰۷
 www.mslc.ir

شرکت چند وجهی فولاد لجستیک



مدیرعامل ریلی مینا : بابک احمدی

فعالیت: حوزه حمل و نقل داخلی و بین المللی، تولید ناوگان ریلی
تلفن: ۰۲۱-۲۳۱۵۱۰۰۲ - ۰۲۱-۲۳۱۵۱۰۰۱
صندوق پستی: ۰۲۱-۱۹۳۹۵/۷۴۴۸
آدرس: تهران، بلوار میرداماد، صندوق جنوبی، پلاک ۲۸۲
www.mapnagroup.com
info@mapnagroup.com

بخش حمل و نقل ریلی مینا



مدیرعامل: ساسان نظریناه

فعالیت: حمل و نقل و لجستیک
تلفن: ۰۲۱-۳۳۲۸۳۱۷۷
فکس: ۰۲۱-۳۳۷۵۹۷۷
آدرس: تهران، میدان توفیق نصرت غربی بن
بست حسنی کوچه یکم پلاک ۱ واحد ۱۱
j.kia.holding@gmail.com

هلدینگ جاوید کیا



مدیرعامل: مسعود درستی

فعالیت: حمل نقل ریلی درون شهری
تلفن: ۰۲۱-۷۷۷۶۷۷۵ - فکس: ۰۲۱-۷۷۷۶۷۷۹
آدرس: تهران خ انقلاب، چهارراه کالج شرکت بهره برداری مترو، پ ۹۵۷
www.metro.tehran.ir info@metro.tehran.ir

شرکت بهره برداری متروی تهران و حومه



مدیرعامل: هادی شمسائی

فعالیت: تعمیرکننده خودروهای ریلی، مجری
پروژه های تعمیرات و بازسازی ادوات ریلی
تلفن: ۰۲۱-۶۲۶۸۹۰۶۲ - فکس: ۰۲۱-۶۲۶۸۹۰۶۷
آدرس: میدان ونک خیابان گلنسی جنوبی کوچه
۳۳ پلاک ۲ طبقه ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۷۹۲
www.ehyasanat.ir info@ehyasanat.ir

شرکت مهندسی احیا صنعت



مدیرعامل: سید میحاج صالحی

فعالیت: حمل و نقل بار و مسافر
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۵۷۰ - فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۵۷۰
آدرس: تهران، بالاتراز میدان آرژانتین، ابتدای بلوار آفریقا - ساختمان مرکزی راه آهن
www.rai.ir info@rai.ir

شرکت راه آهن ج.ا.ا



مدیرعامل: غلامرضا چینیان

فعالیت: تعمیر، نگهداری و بازسازی لوکوموتیو
و مجموعه های آن و تامین قطعات مربوطه در
صنعت حمل و نقل ریلی
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۷۰۹۱۵ - ۰۲۱-۲۲۲۷۰۸۸۶
فکس: ۰۲۱-۲۲۲۷۰۳۸۱
آدرس: بلوار میرداماد، خیابان شهید صماری،
خیابان یکم، پلاک ۲۸، طبقه ۴
www.tora.ir info@tora.ir

توسعه راه آهن آریا



مدیر عامل: شواد خیر

فعالیت: پیمانکار عمرانی، ساختمان، آب، حمل و نقل، تاسیسات و تجهیزات

آدرس: شهرک قدس، خیابان ایران زمین، خیابان گلستان،

نرسیده به مسجد النبی، ساختمان شماره ۱۹

تلفن: ۸۸-۸۸۳۷۰ فکس: ۸۸-۹۴۵۹۳

Www.generalmechanic.com

شرکت جنرال مکانیک



مدیر عامل: داوود پارساپور

فعالیت: طراحی و نظارت بر ساخت

ایستگاهها و تجهیزات مترو

تلفن: ۷۷۱۸۲۶-۷۷۱۴۵۲۸

فکس: ۷۷۸-۵۱۴۵

آدرس: بزرگراه رسالت خیابان دردشت- خیابان یعقوبی (۷۳ شرقی) پلاک ۱

www.behro.co

info@behro.co

شرکت مهندسين مشاور جامع بهرو



مدیر عامل: محمود جنتیان

فعالیت: مجری طرح پروژه های عمرانی

آدرس: بلوار میرداماد- خیابان دکتر مصدق شمالی

انتهای خیابان دهم- کوچه سینا- پلاک ۹

تلفن ۷۱۴۴۹۱

فکس ۷۷۷-۹-۷۰

شرکت بین الملل عمران سریر



مدیر عامل: مرتضی ملانژاد

فعالیت: تولیدات واگن، تعمیرات و بازسازی

تلفن: ۸۸۵۲۴۵۸-۸۸۷۷۷۷۰ فکس

آدرس: خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، کوچه چهارم، پلاک ۱۲

www.wagonpars.com

info@wagonpars.com

شرکت واگن پارس



مدیر عامل: کاوه ذهبی

فعالیت: اجرای کلیه کارخان، کلیه پروژه های صنعتی و زیر ساختی،

راه آهن و راه

تلفن: ۲۷۷۲۱۴-۳۱-۳۱

آدرس: تهران، سعادت آباد، خیابان علامه شمالی،

کوچه بیستم غربی، پلاک ۷

نقش جهانپارس



مدیر عامل: مرتضی علی احمدی

فعالیت: حمل بار جاده ای، ریلی و دریایی

تلفن: ۲۳۱۵۱۹۸۲

فکس: ۲۷۱۴۱۴۱۷

آدرس: آرژانتین خیابان احمد قصبی خیابان ۱۷ غربی پلاک ۱۷

کمیته: ۱۵۱۴۸۱۴۴۱

www.mapnagroup.com

شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا
بخش ریلی



مدیر عامل: سمیل آل رسول

فعالیت: مدیریت طرح، مشاوره، مطالعات و نظارت بر پروژه‌های راه و آزاد راه
زیرسازی راه آهن
تلفن: ۸۸۷۸۱۸۸
فکس: ۸۸۷۸۶۹۳۷
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر
نبش تپایش، خیابان اسفندیار، شماره ۲۸

شرکت مهندسين مشاور رهاب



مدیر عامل: محمد درگاهی

فعالیت: خدمات مسافری ریلی
تلفن: ۷-۹۳۵-۸۸۸
آدرس: خیابان میرزای شیرازی - نبش خیابان دوازدهم - ساختمان تی پی کال
طبقه اول - واحد ۱۲
www.noortrains.com

شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا



مدیر عامل: اشکان ناظمی

فعالیت: راه سازی و ساختمان و ابنیه
تلفن: ۷۱-۸۲۵۷۸۲۵
آدرس: سعادت آباد - خیابان ۳۸ غربی
بن بست یاس - پلاک ۳
www.henza-co.com

شرکت راه سازان و ساختمان هنزا



مدیر عامل: عباس غفاری

فعالیت: پیمانکاری راه، راه آهن، فرودگاه، تاسیسات زیربنایی و ابنیه
آدرس: شهرک غرب، تقاطع یادگار امام و شهید دادمان، نبش کوچه آیدا، پلاک ۱
تلفن: ۸۸۳۷۴۶۷۰-۸۸۳۷۰۱۵۵
www.Tossar.com

شرکت توسعه ساختمان و راه توسار



مدیر عامل: رضا جواهری

فعالیت: مهندسی، طراحی و تأمین قطعات، احداث و نیز ارائه خدمات تعمیر و نگهداری برای قطعه مترو و راه آهن، برقی سازی قطعه و تأمین تجهیزات
تلفن: ۳۷۴۶۰۳۲۲-۲۲۲۲۳۸۷۳
آدرس: خیابان میرداماد - محدق شمالی کوچه ششم - پلاک ۱۱
www.mapnamrc.com

شرکت احداث و توسعه ریلی مینا بخش ریلی



مدیر عامل: سینا عباسی

فعالیت: تعمیرات و نگهداری محصولات و پروژه های ریلی
تلفن: ۸۹۳۵۱۲۵
آدرس: خیابان شوش رجایی شمال، رویه روی باربری جهانگیری، درب نقلیه راه آهن، ساختمان سردار

تعمیرات و بهره برداری ریلی مینا بخش ریلی



مدیر عامل: رضا شریفی آشتیانی

فعالیت: طراحی و احداث پروژه های راه، بزرگراه، آزادراه، تونل، پل و فرودگاه
تلفن: ۸۶۸۷۲۰-۸۶۸۷۲۰
آدرس: تهران - کیلومتر ۱۰ جاده مخصوص کرج - جنب آمیکو
www.trpco.ir

شرکت توسعه راه های پارس



مدیر عامل: نریمان مله‌ری

فعالیت: بازسازی، راه اندازی، نگهداری، بهره برداری و انتقال مالکیت - دستگاه لوکوموتیو الکستوم
تلفن: ۴۶۵۶۲۲۲ - ۲۳۱۳۳۱۸
آدرس: تهران - میرداماد - محدق جنوبی پلاک ۲۸۲

شرکت توسعه ناوگان ریلی مینا بخش ریلی



مدیر عامل: عادل آقاپور

فعالیت: تعمیر و نگهداری و بازسازی ناوگان ریلی
آدرس: شهرستان مرند - بلوار شهید کسبایی - کوی نشاط - نشاط ۲ - پلاک ۷
تلفن: ۷۸۳-۷۷۱۷-۹۳۷۱۷

شرکت حمل و نقل ریلی بین المللی گوهر اندیشه مهر آذر (گاما)



مدیر عامل: امیر رضا ماهریان

فعالیت: حمل و نقل ریلی، جاده ای،
چندوجهی، انبارداری و لجستیک، ترانزیت و
فورواردری و خدمات گمرکی و اسنادی
تلفن: ۰۲۱-۴۶۷۸۰۱۹۵ فکس: ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۳۹
آدرس: کیلومتر ۱۴ اتوبان تهران-کرج،
شهرک پیکان شهر، ساختمان بلوک ۱۲
www.samandrail.com

سمند ریل



مدیر عامل: امیر مسعود تیرہ کار

فعالیت: ارائه خدمات فنی و مهندسی و
مشاوره ای، طراحی تکنولوژی و ارائه کلیه
خدمات مهندسی در حوزه های مختلف صنایع،
تفت، گاز، پتروشیمی، صنایع ریلی و معادن
آدرس: سمروندی شمالی خیابان قندی کوچه
پنجم پلاک یک تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۳۱
www.itcen.ir ایمیل: Contact@itcen.ir

گروه مهندسی مشاور ایتسن



مدیر عامل: محمد سجادی نژاد

فعالیت: تولید اتصالات فلز
پلاستی قملار پرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۳۳۸ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۹۹۷
آدرس: خیابان مطهری، مفتح شمالی، شهید
نقدی، پلاک ۴۸، طبقه ۴ شرقی
www.alucastiran.com
info@alucastiran.com

شرکت آلوکاست ایران



شرکت آب و خاک

مدیر عامل:

علیرضا حقیقی

فعالیت: سد سازی و راه سازی
تلفن: ۰۲۱-۷۱۹۸۵۰۰
فکس: ۰۲۱-۷۷۴۱۹۰۳۵
آدرس: خیابان ولی عصر (عج) - بالاتراز چهارراه
ولی عصر (عج) - خیابان بزرگمهر - پلاک ۵۲

شرکت آب و خاک



رئیس هیئت مدیره:

فریبرز مهدوی طباطبائی

فعالیت: مشاوره و طراحی و نظارت معماری،
سازه، برق و مکانیک، راه سازی، ژئوتکنیک،
مقاوم سازی، شهرسازی، طراحی شهری
تلفن: ۰۲۱-۳۷۴۶۲۳۲ فکس: ۰۲۱-۵۷۴۰۸۰۸
آدرس: خیابان شهید قیاضی خیابان بیدار،
کوچه گرد غربی پلاک ۳ طبقه سوم واحد ۳

شرکت ساباط طرح



مدیر عامل: صادق طریق ازلی

فعالیت: خدمات مهندسی مشاور در امور طراحی
ساختمان، راه و راه آهن شهری و بین شهری و همچنین
ابنیه و تجهیزات مربوطه
شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۵۳۰۹۰۹ فکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۳۷
خیابان سمروندی شمالی - خیابان قندی - کوچه
مطهری (۲۷) - پلاک ۳ - طبقه ۳
rahsaztarh.ir ایمیل: info@rahsaztarh.ir

مهندسی مشاور رهساز طرح



مدیر عامل: سید عبدالحمید بهشتی روی

فعالیت: طراحی، اجرا و سرمایه گذاری
پروژه های بزرگ عمرانی در رشته های راه و
ترابری، ساختمان و ابنیه، تاسیسات و تجهیزات
تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۸۷۰۵۱ فکس: ۰۲۱-۸۸۰۸۷۰۷۲
آدرس: شهرک قدس، خیابان ایران زمین، خیابان
گلستان، پلاک ۷ کدپستی: ۰۲۱-۸۷۴۵۷۳
www.mellisakhteman.com

ملی ساختمان



مدیر عامل: هاشم سعیدی

فعالیت: راه سازی و پل سازی، حفرتونل
و ساخت ایستگاه مترو
آدرس: میدان فاطمی - خیابان شهید گمنام
خیابان پیروزه - کوچه ۱/۱ شرقی - پلاک ۷۸
تلفن: ۰۲۱-۴۶۱۰۷ فکس: ۰۲۱-۸۸۹۵۱۴۱۷
www.samanmohit.com

شرکت سامان محیط



مدیر عامل: سالار علیاری

فعالیت: طراحی و ساخت پروژه های سد و
تاسیسات وابسته، بزرگراه و راه تونل و پل، شبکه
جمع آوری، زهکشی و انتقال آب و فاضلاب
آدرس: شهرک غرب - بلوار فرحزادی - خیابان
شهید برداردان نورانی - پلاک ۱۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۷۵۷۱۴ فکس: ۰۲۱-۸۸۳۷۱۲۷۵
Info@ev-yol.com

شرکت ساختمانی اوپول

مهندس مرتضی علی احمدی

مدیر عامل شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا



صدور پروانه فعالیت و مجوز صدور بارنامه ریلی
برای
شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا

شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا با تامین واگن و لکوموتیو موفق به اخذ پروانه فعالیت و مجوز صدور بارنامه از شرکت راه آهن ج.ا.ا گردید.

در راستای قراردادهای ۱۰۰۰ دستگاه واگن و ۱۰۵ دستگاه لکوموتیو از برنامه ۳۵۰۰ دستگاه شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا و نیز قراردادهای اجاره با شرکت های مالک، قریب به ۷۰۰ دستگاه واگن تامین گردید که همراه با ۳ دستگاه لکوموتیو در حمل و نقل ریل کشور مشارکت می نمایند.

طی دو سال گذشته این شرکت با همکاری کارگزاران ریلی برای صدور بارنامه واگن های ملکی در حمل و نقل داخلی و فعالیت نموده و به موازات در فورواردری بین المللی برای حمل گوگرد ترانزیت از سرخس به بندر عباس و صادرات، واردات، و ترانزیت به ترکیه حضور جدی داشته است.

با اهتمام هیات مدیره به امور لجستیک همزمان با حمل بارهای عادی، محمولات ترافیکی و طویل جذب گردید و با تاسیس شعبه شرکت در بندر عباس، عملیات تخلیه و بارگیری از کشتی و حمل مواد اولیه و محصولات شرکت آلومینیوم المهدی انجام پذیرفت که تناژ پروژه مذکور طی ۱۵ ماه گذشته از ۴۰۰ هزار تن فراتر رفته است.



صنعت حمل و نقل ریلی در مینا

ورود مینا به صنعت حمل و نقل ریلی، با هدف توسعه زیرساختی و فراگیر شدن این صنعت در ایران صورت پذیرفت. رویدادی که در سایر صنایع نیز با همین رویکرد و با سرمایه‌گذاری‌های کلان چند بعدی صورت گرفته است. سرمایه‌گذاری در چنین ابعادی، نشان از رشد تقاضا در این عرصه و ضرورت انجام اقدامات زیربنایی دارد. در پاسخ به سیاستهای کلان توسعه شبکه و ناوگان ریلی ایران، مینا در بدو ورود خود به این صنعت، با رویکردی مثبت و دوراندیشانه و با تکیه بر تجارب و سوابق خود، قدم برداشت و اینک پس از گذشت کوتاه‌زمانی، به یکی از فعالان جدی و مطرح این حوزه تبدیل شده است. در حال حاضر، چشم‌انداز فعالیت بخش ریلی مینا، بازار داخل کشور است که با رشد خود در آینده، وارد بازارهای هدف خارج از کشور نیز خواهد شد.

شرکت واگن پارس



جمهوری اسلامی در سال ۱۳۵۳ تاسیس و از سال ۱۳۶۳ به بهره برداری رسیده است.

شرکت واگن پارس در پروسه تولید با استفاده از همکاری شرکت های برتر جهان مانند شرکت SGP اتریش در بخش واگن های مسافری، شرکت آلستوم در بخش ساخت لکوموتیو، زیمنس آلمان در ساخت ترن ست، بمباردیر آلمان در تولید بوژی MD۵۲۳ سرعت بالا، شرکت کراس مافای رومانی در بخش ساخت لکوموتیو مانوری، شرکت TEM اسپانیا در ساخت پل های تلسکوپي فرودگاهی و شرکت واگن یونیون آلمان در بخش واگن های باری در زمره برندهای برتر خاورمیانه از صنعت راه آهن قرار دارد.

این شرکت تنها تولید کننده واگن در خاورمیانه است که صادرات به کشورهای چین با ساخت ۱۶۴ دستگاه بوژی، بنگلادش با ۶۶ واگن مسافری، کوبا ۵۵۰ واگن باری، سودان ۱۸۰ واگن باری مسقف و سوریه با ساخت ۹۴۶ واگن باری را در رزومه کاری خود دارد. تولیدات این شرکت از قبیل ساخت انواع واگن های باری، مسافری، لکوموتیو، بوژی و تعمیرات اساسی ناوگان و پل های تلسکوپي

شایسته گزینی و بهره گیری از نیروهای بالنده با دانش و توان مدیریتی قابل توجه بی شک موجب ارتقا کارآمدی و خلق ثروت و رونق اقتصاد در عرصه های گوناگون جامعه می گردد. این مهم به عنوان نمادی ارزشمند با تولیداتی کارآفرین و شادی بخش در ابعاد مختلف کشور سبب افزایش فعالیت ها و بروز قابلیت ها و تامین نیازهای می شود. اگر تغییر را در جهت بهبود به کار ببریم و هماهنگی درستی صورت پذیرد نتیجه اش آن می شود که ظرف دو سال اخیر با انتخاب و انتصاب مدیران شایسته موجب مباحثات برای کشور می شویم. گروه حمل و نقل ریلی مینا در این مدت کوتاه نمادی شد چشم نواز و برآورنده نیازها و تحقق باور ساختن و کاری که در طی چهل سال نشده بود و با زیان انباشته روبه رو بود و اینک با حضور مدیرانی لایق و کارآفرین و دلسوز و با فرهنگ کاری قوی توانستند نشانی از تلاش و غرور ملی جهت ایرانی آباد و سرفراز باشند.

شرکت واگن پارس اولین و بزرگترین تولید کننده خودروهای ریلی در خاورمیانه با مشارکت سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران و راه آهن

فرودگاهی است.

در طی سال های گذشته با تغییر مکرر سهام داران شرکت و کمبود سرمایه در گردش، به مرور تولیدات شرکت کاهش و زیان انباشته آن افزایش یافت. به طوری که تا پایان سال ۱۳۹۸ زیان انباشته شرکت به رقم حدود ۶۰۰ میلیارد تومان رسید. در این شرایط شرکت دیگر توان خود را برای اخذ خدمات بانکی، مفاصا حساب تامین اجتماعی و پرداخت دیون از دست داد. از طرفی بسیاری از تجهیزات و ماشین آلات به دلیل فرسودگی فاقد کارایی لازم و نیاز به تعمیرات اساسی پیدا کرد به طوری که عملیات ماشین کاری برون سپاری می گردید. این فرایند سبب افزایش هزینه های تولید و کاهش مشتری شده بود. این در حالی بود که شرکت واگن پارس ظرفیت اسمی سالانه تولید ۱۰۰۰ دستگاه باری، ۱۰۰ دستگاه واگن مترو و مسافری و ۴۰ دستگاه لکوموتیو می باشد که به این ترتیب بخش عمده ای از این ظرفیت بلااستفاده مانده بود.

سرانجام در دی ماه سال ۱۳۹۹ کل سهام شرکت به گروه مپنا واگذار گردید. متعاقب آن تغییرات چشمگیری در بخش های مختلف این واحد صنعتی پدیدار شد که به گوشه ای از آن میپردازیم:

در بخش مالی:

* خرید دستگاه های لیزر برشی و تعمیر دستگاه های کارخانه

* افزایش سرعت ماشین کاری قطعات، افزایش دقت و کاهش ضایعات

* کاهش حجم برون سپاری و افزایش بهره وری
* راه اندازی مجدد سالن تولید، و تکمیل محور زنجیره تامین محصولات

* افزایش قابل توجه خطوط تولید و ایستگاه های کاری با بهبود بهره وری و ایجاد انگیزه در میان کارکنان و استفاده بهینه از پتانسیل کارگران و تجهیزات

* ایجاد زیر ساخت های جدید نظیر تاسیس دیتاستر

* اقدامات نوین برای افزایش ایمنی در کارخانه نظیر خرید یک دستگاه ماشین آتش نشانی با تجهیزات به روز

در بخش بازار

* تدوین استراتژی های بازار مبتنی بر تحلیل بازار و مشتریان و رقبا

* ارائه روش های تامین مالی جهت افزایش میزان تقاضا

* بهبود زمان تحویل و ارائه قیمت های رقابتی
* کسب سهم بیشتر از بازار صنعت ریلی داخلی و ورود به بازار های بین المللی

موارد فوق صرفاً بخشی از اقدامات موثر انجام شده توسط گروه مپنا در شرکت واگن پارس می باشد که رکورد جدیدی را در ساخت انواع وسایل نقلیه ریلی در سال ۱۴۰۱ رقم زد.

در حال حاضر خط تولید واگن های باری لبه بلند، لبه کوتاه، حمل غلات، حمل بالاست، حمل کانتینر ۲۶ متری، و واگن های مترو، مسافری و لکوموتیو هم زمان فعال می باشد. این شرکت در سال جاری با بکارگیری بیش از ۱۷۰۰ پرسنل با تخصص مختلف موفق به تولید بالغ بر ۱۰۰۰ دستگاه انواع وسیله نقلیه ریلی گردید. شرکت واگن پارس به مناسبت این موفقیت بزرگ صنعت ریلی که موجب رونق تولید داخل در راستای فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر ارتقای تولید دانش بنیان و اشتغال آفرینی است مراسم جشنی در ۱۷ اسفند ۱۴۰۱ مصادف با ولادت حضرت قائم (عج) در محل کارخانه واگن پارس واقع در شهر صنعتی اراک با حضور مقامات عالی رتبه کشوری، متخصصین و مدیران صنعت ریلی برگزار می نماید.

بیوگرافی مدیر عامل موفق شرکت واگن پارس

مرتضی ملانژاد زاده شهر تهران دانش آموخته رشته کارشناسی مکانیک از دانشگاه شریف و کارشناسی ارشد رشته مدیریت اجرایی از دانشگاه شهید بهشتی است که به مدت ۳۰ سال از مدیران فعال در بخش صنعت ریلی می باشد. ایشان همکاری خود را با راه آهن از سال ۱۳۷۱ آغاز کرده و از سال ۱۳۸۶ در بخش ریلی گروه مپنا فعالیت دارد. در حال حاضر در سمت مدیر عامل شرکت واگن پارس بارسانندن تولید به ظرفیت اسمی کارخانه کارآمدی مثال زدنی را رقم زده است.

پروژه دو خطه محور بافق - سنگان

خط دوم سنگان - تربت حیدریه - جندق - بافق



پروژه دو خطه محور بافق-سنگان

خط دوم سنگان - تربت حیدریه - جندق - بافق

مجموع کل سرمایه گذاری

۸۱۲۴ میلیارد تومان

تقاضای حمل بار

۲۲/۱۵ میلیون

طول خط

۷۷۸ کیلومتر

هزینه احداث

۸۱۶۲ هزار میلیارد ریال

ظرفیت دو خطه با تراک بندی

۱۶۶۵ میلیون تن



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

