

سعید جمالی تحلیل کرد:

خشکسالی و جیره بندی آب در تهران چه اتفاقی قرار است بیاقتد؟

۳

هزاران عامل برای تغییر وضعیت آب در کشور دخیل است. از سیاستگذاری کلان گرفته تا فرهنگ بومی جامعه، اما تا یک تصمیم بزرگ گرفته نشود...

آخرین تصویر از بازار مسکن تهران در سال ۱۴۰۴

۲

در بازار مسکن چه خبر است؟

قیمت مسکن در غرب و شرق تهران نسبت به شمال و جنوب و مرکز، شباهت بیشتری به میانگین شهر دارد. قیمت آپارتمان در منطقه یک تهران که...

دلیل سکوت سازمان غذا و دارو وزارت بهداشت نسبت سلامت مردم چیست؟!

۲

آب آشامیدنی غیر بهداشتی «مجبئی» برای مشتریان دردرس درست کرده است!!

علی رغم وجود انواع دستگاه های نظارتی از قبیل سازمان ...

نگاروز

سهم ناچیز خوابگاه های متأهلی در دانشگاه ها و لزوم توجه مجریان جوانی جمعیت

۶

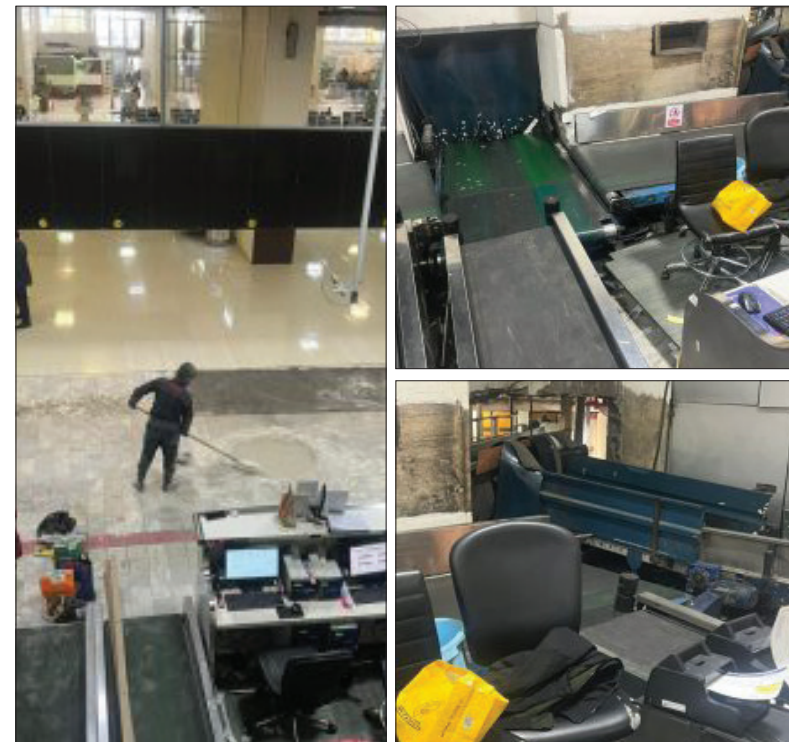
به دنبال تصویب قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت اگرچه تعداد و ظرفیت خوابگاه های متأهلین در راستای دستیابی به اهداف قانون...



فرش قرمز ویژه فرودگاه مهر آباد برای مسافران نوروزی!

درواپسین روزهای پایانی سال و همزمان با رشد سفرهای نوروزی، مدیریت فرودگاه مهرآباد تهران خیلی دیر به فکر خانه تکانی افتاده و بار این تاخیر مدیریتی را بردوش انبوه مسافران انداخته است! گزارش خبرنگار ما حاکیست:تصاویرارسالی از ترمینال ۲ بدون هیچ شرحی بازگو کننده مدیریت فرودگاه واستقبال ویژه از مسافران...

صفحه ۲



فرش قرمز ویژه فرودگاه مهر آباد برای مسافران نوروزی!!

درواپسین روزهای پایانی سال و همزمان با رشد سفرهای نوروزی، مدیریت فرودگاه مهرآباد تهران خیلی دیر به فکر خانه تکانی افتاده و بار این تاخیر مدیریتی را بردوش انبوه مسافران انداخته است! گزارش خبرنگار ما حاکیست:تصاویرارسالی از ترمینال ۲ بدون هیچ شرحی بازگو کننده مدیریت فرودگاه واستقبال ویژه از مسافران نوروزی است!!



چالش های فنی در اجرای آتش بس میان روسیه و اوکراین؛ چرا صلح تحمیلی دونالد ترامپ بی نتیجه است؟

به باور ناظران، برقراری آتش بس میان روسیه و اوکراین برای آن که پایدار باشد و بستر را برای صلح واقعی هموار سازد، باید با در نظر گرفتن متغیرهایی صورت گیرد. از جمله این متغیرها می توان به تعریف ضمانت های اجرایی قدرتمند اشاره کرد، به گونه ای که در صورت نقض مفاد توافق، بتوان با توسل به این ضمانت ها متجاوز را مهار کرد. در غیر این صورت، برقراری چنین آتش بسی همانند ریختن بنزین بر آتش خواهد بود. زلنسکی و ترامپ

۱۸ فوریه، مقامات روسیه و ایالات متحده در عربستان سعودی دیدار کردند تا مذاکراتی را برای پایان دادن به جنگ در اوکراین آغاز کنند؛ اولین گفت و گوی سطح بالا از زمان حمله گسترده روسیه در سال ۲۰۲۲.

با این حال، این مذاکرات بدون حضور نمایندگان اوکراین برگزار شد. پیش از این نشست، دونالد ترامپ، رئیس جمهور ایالات متحده، امتیازاتی به ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه، اعطا کرد و سپس به ولودیمیر زلنسکی، رئیس جمهور اوکراین، هشدار داد که «با جنگ جهانی سوم قمار می کند». اتخاذ رویکردی که دربرگیرنده روایت ها و مواضع روسیه باشد، می تواند اقدامی تحریک آمیز، اما هوشمندانه برای کشاندن پوتین به میز مذاکره قلمداد شود، البته تنها در صورتی که ترامپ استانداردها را در روند مذاکرات تعیین کند. این عبارت بخشی از یادداشت نشریه فارن افرز است که اقتصادنیوز آن را در دو بخش ترجمه کرده است و بخش نخست با عنوان «اوکراین روی گسل؛ اسب تروا، امتیاز اهدایی ترامپ به پوتین/ آمریکا اوکراین را در آستانه جنگ داخلی قرار خواهد داد؟» ترجمه شد و در ادامه بخش دوم ون هابیسی آمده است:از آنجا که هیچ آتش بسی به طور کامل منافع اوکراین یا روسیه را تأمین نخواهد کرد، هر گونه توافقی نیازمند نظارت و اجرای سخت گیرانه توسط یک طرف ثالث در طول

انتخاب رئیس و نایب رئیس جدید انجمن متخصصان روابط عمومی



دکتر سید شهاب سید محسنی به عنوان رئیس و دکتر قربانعلی تنگ شیر به عنوان نایب رئیس جدید انجمن متخصصان روابط عمومی انتخاب شدند. این انتخاب در آخرین جلسه هیات مدیره انجمن صورت گرفت. به گزارش کمیته ارتباطات انجمن متخصصان روابط عمومی، در این جلسه که با هدف تعیین اعضای هیئت رئیسه جدید برگزار شد، دکتر سید شهاب سید محسنی و دکتر قربانعلی تنگ شیر به ترتیب به عنوان رئیس و نایب رئیس انجمن معرفی شدند. در این نشست، اعضای هیات مدیره ضمن تقدیر از زحمات دکتر هادی کمره ای و سعید معادی، رئیس و نایب رئیس پیشین انجمن، بر اهمیت توسعه فعالیت های انجمن در دوره جدید تاکید کردند.

بر اساس مصوبات این جلسه، مقرر شد مدیریت و ساماندهی وبسایت انجمن، توسعه ارتباطات و تعامل با سازمان ها و نهادهای علمی و تخصصی ملی و بین المللی، فعال سازی فرآیند عضوگیری، ارائه خدمات ارتباطی و اطلاع رسانی، رصد و پایش رویدادها با استفاده از هوش مصنوعی، و برگزاری همایش های علمی و دوره های آموزشی تخصصی در زمینه روابط عمومی در اولویت برنامه های انجمن قرار گیرد.

شایان ذکر است، انجمن متخصصان روابط عمومی به منظور بهره گیری حداکثری از توانمندی های مدیریتی اعضای هیات مدیره، هر سال نسبت به انتخاب رئیس و نایب رئیس جدید اقدام می کند. انجمن متخصصان روابط عمومی، به عنوان یک نهاد تخصصی، غیرسیاسی و غیرانتفاعی، از سال ۱۳۷۸ با هدف ارتقای سطح دانش و مهارت های حرفه ای فعالان این حوزه فعالیت خود را آغاز کرده است.

سرکار خانم سلیمی

معاونت محترم اسبق تربیت بدنی استان تهران

بدینوسیله درگذشت برادر گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از درگاه ایزد منان برای آن مرحوم علو درجات و برای جنابعالی خاندان محترم صبر و اجر مسألت می نمایم.

ناصر قیدری

مدیر مسئول روزنامه راه مردم

خرید ۹ قلم کابل مسی و سیم رانزه

مناقصه عمومی شماره ۰۵۴/۱۴۰۳

شرکت مخابرات ایران منطقه اصفهان در نظر دارد برای «(خرید ۹ قلم کابل مسی و سیم رانزه)» از طریق مناقصه یک مرحله ای اقدام نماید. متقاضیان شرکت در مناقصه می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به آگهی فراخوان در سایت شرکت مخابرات ایران به آدرس www.tci.ir و یا سایت مخابرات منطقه اصفهان به آدرس tci.iri مراجعه نمایند.

معاونت مالی و پشتیبانی - مخابرات منطقه اصفهان

خشکسالی و جیره‌بندی آب در تهران؛ چه اتفاقی قرار است بیافتد؟



در دسته کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا که منابع محدودی دارند، قرار دهیم. در جغرافیایی که ما قرار گرفتیم، یک پتانسیل جمعیتی و مصرفی داریم. در صورتی که جمعیت بیش از حد باشد، کشور با کمبود منابع آب‌های سطحی و زیر زمینی مواجه خواهد شد. بیشتر شدن جمعیت تاثیر زیادی در مصرف منابع آب دارد.»

این کارشناس حوزه آب معتقد است: «ما در سایر استان‌ها هم مساله آب را داشتیم و اعتراضاتی درباره آن نیز صورت گرفته است، اما چون ایران کشوری متمرکزگراست و همه چیز را در پایتخت قرار داده‌ایم و به همین دلیل صدای بحران در تهران بلندتر به گوش می‌رسد. ما درسال‌های اخیر در اصفهان و همدان بحران آب داشتیم که گاهی به تنش و درگیری اجتماعی نیز منجر شده است، اما جمعیت و اهمیت تهران باعث شده تا تبعات کم آبی سنگین‌تر باشد. کم آبی در تهران بزرگمایی نیست و آمارهای سایت هواشناسی نشان می‌دهد که تهران در سال ۱۴۰۳ یکی از کم بارش‌ترین‌ها در ۶۰ سال اخیر بوده است.»

بر اساس آخرین آمار سازمان آب هـر ایرانی روزانه ۲۵۰ لیتر آب مصرف می‌شود در صورتی که میانگین آن در جهان در کشورها بر آپ ۱۵۰ لیتر در روز است. در این باره دکتر سعید جمالی بیان می‌کنند: «بر اساس شاخص‌ها مصرف سرانه هر فرد در کشور بسیار بزرگ‌تر از میانگین جهانی است، ما شبیه مردم کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی آب مصرف می‌کنیم در حالی باید خود

کفگیر دولت به ته دیگ خور؛ مالیات بستن به حق اولاد و عائله‌مندی و مسکن

همسویی نهادهای دولتی برای کوچتر کردن سفره مردم

یک کارشناس اقتصادی اظهار کرد: زمانی که چالش اصلی معیشت باشد، هیچ خانواری به افزایش جمعیت و اضافه کردن یک فرد به مجموع مشکلاتش فکر نمی‌کند. دولت به جای آنکه تلاش کند تا درک خود از مشکلات تورمی و معیشتی را بالا ببرد، وزنه را بر دوش مردم سنگین‌تر کرده و نمایندگان مجلس هم در خفا از آن دفاع می‌کنند.

امید بستن به درآمدهای حاصل از مالیات، تنها منحصر به دولت چهاردهم نیست؛ دولت سیزدهم نیز طی سه سال صدارت خود نگاه ویژه‌ای به درآمدهای مالیاتی برای تامین بودجه خود داشت. این رویکرد طی سال‌ها تقویت شد و بودجه ۱۴۰۳ نیز بر همین اساس بنا شد. حال با توجه به عملکرد دولت پزشکیان

به نظر می‌رسد همچنان مالیات کشیو مطلوب سکانداران برای تامین کسری بودجه است. برخی اظهارات خبرساز درباره سیاست‌های مالیاتی طی چند وقت اخیر، نگرانی‌های مهمی را برای مردم ایجاد کرده و معلوم نیست کدام یک صحت دارد.چند روز پیش معاون حقوقی و فنی مالیاتی سازمان امور مالیاتی طی نامه‌ای اعلام کرد که بر اساس برخی مواد قانونی از جمله بند ۴ ماده ۶۸۸ قانون مدیریت خدمات کشوری، کمک‌هزینه عائله‌مندی و اولاد، کمک‌هزینه مسکن، خواربار و کمک عائله‌مند جزو فوق‌العاده‌ها بوده و مشمول بند «ث» تبصره ۱۵ قانون بودجه امسال می‌شود. منظور آن بود که

چاه در اطراف تهران، مانند بیماری است که شرایط وخیمی دارد و با تشخیص پزشک معالج یک داروی بسیار مضر برای حفظ بقای فرد استفاده می‌شود.» وی افزود: «احداث حلقه‌های چاه مانند مسکنی می‌ماند که در مدت کوتاه می‌تواند درد را کاهش دهد، اما در بلند مدت آسیب بیشتری میزند. انتقال آب نیز از دریای عمان به تهران بدون توجه به بار فنی از لحاظ اقتصادی و محیط زیستی قابلیت اجرایی ندارد.»

بعد از خشک شدن دریاچه ارومیه تلاش‌هایی در راستای احیای آن صورت گرفت، اما هیچ کدام نتیجه بخش نبود. این کارشناس حوزه آب معتقد است: «در دریاچه ارومیه بالانس مصرفی اهمیت اساسی دارد. در گذشته ناحیه سطح کشت و باغات اطراف دریاچه ارومیه به گسترده‌ی امروز نبود، اما با سیاستگذاری اشتباه در طولانی مدت تعداد آن‌ها افزایش چند برابری داشت، اما به همان نسبت میزان منابع کاهش پیدا کرده است. وقوع خشکسالی القایی لزوماً از کمبود بارش حاصل نمی‌شود، بلکه مصرف زیاد آن را تشدید کرده است. فرونشست‌های حاصل از مصرف بی رویه و کاهش تراز منابع آب زیرزمینی از تبعات خشکسالی در کشور است. از سوی دیگر قسمت اعظم آب سهم دریاچه ارومیه صرف آبیاری باغ‌ها و مزارع می‌شود و دریافتی آن روز به روز کمتر می‌شود. تا زمانی که مصرف کنترل نشود، دریاچه احیا شدنی نیست.»

دکتر جمالی درباره راه حل برون رفت از شرایط بحرانی آب گفت: «هزاران عامل برای تغییر

وضعیت آب در کشور دخیل است. از سیاستگذاری کلان گرفته تا فرهنگ بومی جامعه، اما تا یک تصمیم بزرگ گرفته نشود هیچ یک از مشکلات حل نمی‌شود. سیاستگذاری در بخش آب کشور مانند مدیریت انرژی با شکست مواجه شده است. به دلیل ارزان بودن قیمت آب اجازه دارند به هر سویی دیگر اصلاح طرز تفکر مردم که اعتقاد دارند آب و ارزشمند شمردن آن است. در صورتی که مردم آرزوی آب یکی از ابزارهای کنترل مصرف رو و ماشین را با آب شرب تمیز می‌کنند. واقعی کردن قیمت آب یکی از ابزارهای کنترل مصرف آن است و به نظر می‌رسد ابزار موثری باشد. تجربه نشان داده است که هرگاه یک محصول و خدمت بر اساس قیمت واقعی باشد، مصرف پیاده آن کاهش می‌یابد، البته وضعیت اقتصادی مردم و تورم نیز توسط دولت باید سنجیده شود.»

وی افزود: «در حوزه کشاورزی، سیاست‌های کلان خودکفایی باید تغییر کند. برای تولید یک محصول کشاورزی باید شرایط کشور سنجیده شود که ورود چه محصولی در این حوزه در مقابل مصرف آب برای کشور به صرفه است، در اینص صورت باید از تولید محصولاتی که با الگوی بارشی و حجم آب کشور سازگار نیست جلوگیری کرد. این وظیفه سیاستگذاران است که در این زمینه چاره بیابند.»

هزاران عامل برای تغییر وضعیت آب در کشور دخیل است. از سیاستگذاری کلان گرفته تا فرهنگ بومی جامعه، اما تا یک تصمیم بزرگ گرفته نشود هیچ یک از مشکلات حل نمی‌شود. سیاستگذاری در بخش آب کشور مانند مدیریت انرژی با شکست مواجه شده است. سیاست‌های استفاده شده اشتباه بوده و تا زمانی که شکست پذیرفته نشود و اصرار بر شیوه‌های غلط داشته باشیم نتیجه از پیش نخواهیم برد.

در ۱۸ اسفند محمد جوان بخت «معاون امور آب در وزارت نیرو» اعلام کرد که وضعیت آب تهران در شرایط بحرانی قرار گرفته و سد لتیان فقط ۱۰ درصد آب دارد.

کمبود آب در تهران فقط مختص به سد لتیان نیست. در روزهای گذشته خبرهایی مبنی بر کاهش حجم ذخیره سد کرج و امکان جیره بندی در تهران منتشر شد که نشان دهنده وضعیت آب در این استان است. در عین حال کمبود آب در سایر استان‌ها نیز وجود دارد. با توجه به اهمیت موضوع در کشور، پرسش‌های درخصوص چرایی این وضعیت و راه حل‌های آن در جامعه مطرح است.»دکتر سعید جمالی مدیر دفتر پژوهش و مدیریت دانش شرکت توسعه منابع آب و نیروی ایران و استادیار دانشگاه آزاد اسلامی» در گفت‌وگو با فرازو به این پرسش‌ها پاسخ داده است.

میزان آب مصرفی در کشور بیشتر از ظرفیت منابع دکتر سعید جمالی به فرازو گفت: «ما همیشه کاسه منابع و مصارف را باهم داریم، زمانی مشکل ایجاد می‌شود که این دو با هم یکسان نباشند، به این معنا که مصارف از منابع پیش می‌گیرد. در این صورت مجبور می‌شویم بین مصارف یک رقابت ایجاد کرده و بر اساس سیاست‌ها اولویت بندی کنیم. در عین حال ممکن به جایی برسیم که منابع آبی در حدی باشد که نیازهای پایه و اساسی نیز مشکل پیدا می‌کند. آب شرب و بهداشت نیازهای اساسی مردم بر پایه آب را تشکیل می‌دهد و بالاتر از کشاورزی و صنعت قرار دارد. از سوی دیگر کشور ما در یک اقلیم گرم و خشک قرار دارد و متوسط بارش کمتر از یک سوم جهانی و قاعدتا بروز مشکل آب طبیعی است. حالا زمانی که با خشکسالی و کم بارشی مواجه می‌شویم، شدت کم آبی بیشتر نمایان می‌شود. در مصارف نیز تا به الان رفتاری سهل انگارانه داشته‌ایم. مانند کسی می‌مانیم که درآمد کمی دارد، اما هزینه‌ها سر به فلک کشیده است.»

بر اساس آخرین آمار سازمان آب هـر ایرانی روزانه ۲۵۰ لیتر آب مصرف می‌شود در صورتی که میانگین آن در جهان در کشورها بر آپ ۱۵۰ لیتر در روز است. در این باره دکتر سعید جمالی بیان می‌کنند: «بر اساس شاخص‌ها مصرف سرانه هر فرد در کشور بسیار بزرگ‌تر از میانگین جهانی است، ما شبیه مردم کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی آب مصرف می‌کنیم در حالی باید خود

ایران با بحران‌های اقتصادی چه کند؟

سال ۱۴۰۳ با مجموعه‌ای از شوک‌های اقتصادی و ناترازی‌های شدید، به یکی از تلخ‌ترین سال‌ها برای مردم و فعالان اقتصادی تبدیل شد. جهش‌های نرخ ارز و تشدید نااطمینانی‌ها، چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ را به شدت مبهم و پیچیده کرده است.

سنال ۱۴۰۳ با همه تلخکامی‌های خود، روه پایان است. توالی مجموعه‌ای از رخداد‌های عظیم غیراقتصادی با شوک‌های بسیار بالا به اقتصاد، به همراه تشدید ناترازی‌ها در برق و گاز، امسال را به یکی از تلخ‌ترین سال‌ها برای مردم و فعالان اقتصادی تبدیل کرد. امـا جهش‌های اخیر نرخ ارز نیز چالش جدیدی بود که بی‌گمان بر برداشت فعالان و آحاد اقتصادی از چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ ازجمله افزایش نااطمینانی‌ها مؤثر خواهد بود. کارشناسان و فعالان اقتصادی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» معتقدند پیش‌بینی چشم‌انداز سال آینده به واسطه پیچیدگی‌های خاصی که ناشی از سایه سیاست بر سر اقتصاد بوده، بسیار دشوار است. با این حال، آنان در دو سناریو به تشریح دیدگاه‌ها و برآوردهای خود از وضعیت متغیرهای اقتصاد کلان در سال آتی پرداخته‌اند.

حسین درودیان، اقتصاددان: در رابطه با چشم‌انداز اقتصاد ایران معتقد است: «با توجه به رویدادهای داخلی و جهانی، اقتصاد ایران در شرایط حساسی است. یکی از مهم‌ترین مسائل، کاهش فروش نفت به چین است. اگر چنین اتفاقی بیفتد، نرخ تورم افزایش خواهد یافت و نرخ ارز نیز با رشد بالایی مواجه خواهد شد. در غیر این صورت، می‌توان امیدوار بود که نرخ تورم در سطح فعلی باقی بماند. با این حال، ریسک افزایش تورم در سال آینده جدی است.»

سیدعباس عباسپور، کارشناس اقتصادی: «با توجه به افزایش نرخ ارز و انتظارات تورمی، رشد نرخ CPI و نرخ ارز در بازارهای رسمی و غیررسمی هر دو بر نرخ تورم تأثیرگذار خواهند بود. در سال آینده، نرخ تورم در سناریوی خوشبینانه بین ۳۵ تا ۴۰ درصد و در سناریوی واقع‌بینانه بین ۴۰ تا ۴۵ درصد پیش‌بینی می‌شود. این درحالی است که سال آینده، سال دهم برجام بوده و اگر مکانیسم ماشه فعال نشود می‌توان انتظار داشت متغیرهای اقتصادی دچار بی‌ثباتی زیادی نشوند.» عباسپور درخصوص ریسک‌های اصلی سال ۱۴۰۴ می‌گوید: «نرخ ارز احتمالاً در سال آینده با افزایش همراه باشد. با توجه به عدم اقدام جدی از سوی بانک مرکزی در خصوص رفع تعهد صادرکنندگان عمده و خرد و نیز نیاز مبرم کشور به ارز جهت تأمین نیازهای مصرفی و کالاهای واسطه‌ای و ماشین‌آلات تولید، تقاضای ارز در بازارهای رسمی و غیررسمی ممکن است افزایش یابد. همچنین تقاضای احتیاطی و سفته‌بازی نیز به این تقاضا افزوده خواهد شد. از سوی دیگر، با توجه به احتمال اعمال محدودیت‌هایی از سوی دولت آمریکا بر درگاه‌های مالی و انتقالات پولی ما در امارات، ترکیه، چین و سایر کشورها، فروش صادرات نفتی نیز با محدودیت مواجه خواهد شد. با توجه به شرایط موجود، انتظار می‌رود نرخ ارز ۲۰ تا ۴۰ درصد افزایش یابد.»

درویدیان پیشنهادهای خود را برای دولت در سال ۱۴۰۴ را در ۳ دسته طبقه‌بندی کرد و گفت دو بخش در دولت نیازمند سیاست‌های هوشمندانه است:

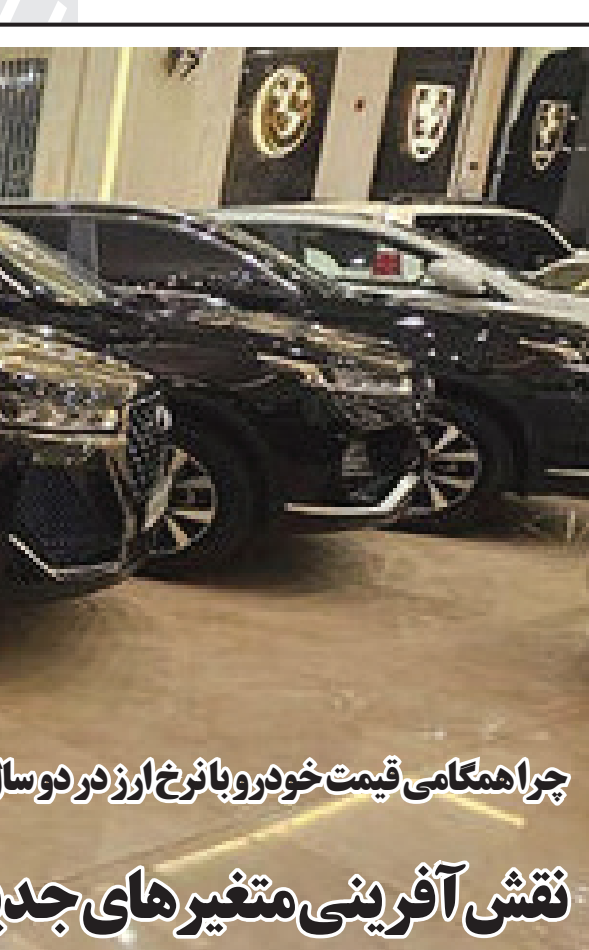
۱. سیاست‌های توسعه‌ای: دولت باید سیاست‌های توسعه‌ای معطوف به سرمایه‌گذاری‌های کلیدی در بخش‌هایی مانند انرژی و مسکن اتخاذ کند که می‌تواند به کاهش عدم تعادل در اقتصاد کمک کند.
۲. سیاست‌های رفاهی: دولت باید به جای ارزان‌سازی ارز، به حمایت‌های مستقیم کالایی و رفاهی توجه کند که می‌تواند به بهبود وضعیت معیشتی مردم کمک کند. وی افزود: «دولت باید برای کاهش شکاف بین نرخ تورم و دستمزدها، سیاست‌هایی جهت افزایش نرخ دستمزدها اتخاذ کند. این افزایش باید به گونه‌ای باشد که فشار زیادی بر کسری بودجه نبیاورد. همچنین، دولت باید برای فروش کالاها و خدمات به قیمت‌های مناسب‌تر برنامه‌ریزی کند.»

۳. تمرکز بر ناترازی انرژی: درودیان در پایان تأکید کرد: «دولت به جای تمرکز بر متغیرهای پولی و مالی مانند رشد نقدینگی و کسری بودجه، باید بر مسائل واقعی اقتصادی تمرکز کند. مشکلاتی مانند کمبود گاز، آب و مسکن باید به عنوان اولویت‌های اصلی در نظر گرفته شوند. دولت باید برای حل این مشکلات، بودجه و نقدینگی را به‌طور مناسبی تخصیص دهد.»

حسین درودیان نیز درخصوص سیاست‌های پیشنهادی به دولت برای سال آینده عنوان کرد: «بخش‌تین گام دولتی باید انتخاب یک راهکار مرکزی برای حل مسائل اقتصادی و خروج از فضای بلااقتصادی موجود باشد. در وهله دوم، دولت می‌تواند از طریق شبکه بانکی ظرفیت‌های داخلی را فعال کند و سرمایه‌گذاری‌های داخلی را بهبود بخشد. همچنین، جذب سرمایه‌گذاری خارجی از کشورهای مختلف، ازجمله چین و روسیه، می‌تواند به بهبود وضعیت اقتصادی کمک کند. به نظر من مهم‌ترین اقدام دولت باید افزایش حداقل دستمزد کارگران به اندازه تورم (حداقل ۳ تا ۴ درصد) باشد. می‌توان امیدوار بود که در سال آینده با افزایش قدرت خرید خانوار و تقاضای مؤثر، اقتصاد کشور تا حدودی بهبود یابد. در حالت کلی با توجه به وضعیت فعلی چشم‌انداز روشنی برای افزایش حداقل حقوق و دستمزد در شورای عالی کار نمی‌بینم. تصمیمات قاطع و اجرای سیاست‌های مناسب از سوی دولت می‌تواند شرایط را تعدیل کند.»

حسین درودیان، اقتصاددان: «در سال آینده احتمالاً تغییرات اساسی در وضعیت کلی اقتصادی رخ نخواهد داد. فشارهای اقتصادی آمریکا به ایران ممکن است افزایش یابد، اما این فشارها احتمالاً در یکی دو سال آینده به اوج خواهد رسید. بنابراین، شرایط اقتصادی سال آینده مشابه امسال خواهد بود؛ به این معنا که نرخ تورم احتمالاً بیشتر و رشد اقتصادی کمتر خواهد بود. نرخ ارز نیز احتمالاً روند مشابهی با سال جاری خواهد داشت.»

سیدعباس عباسپور، کارشناس اقتصادی: «پیش‌بینی می‌شو رشد اقتصادی در سال ۱۴۰۴ به دلیل نتایج‌های تأمین مالی، محدودیت‌های ناشی از تحریم و کاهش رشد سرمایه‌گذاری که پشوتانه رشد اقتصادی است، از ۴ درصد در بهار امسال به ۱.۶ درصد کاهش یابد و به سمت صفر فرزند. همچنین، مشکلاتی نظیر ناترازی انرژی و خشکسالی نیز در سال آینده ادامه خواهند داشت. بر این اساس، رشد اقتصادی برای صنایع عمده و غیرعمده در سناریوی واقع‌بینانه صفر و در سناریوی خوشبینانه یک تا دو درصد خواهد بود.»عباسپور افزود: «در حوزه اشتغال، به‌دلیل عدم اقدام مناسب از سوی دولت تاکنون، نرخ بیکاری مشابه سال ۱۴۰۳ خواهد بود و جمعیت مؤثر و فعال نیروی کار افزایش چندانی نخواهد داشت. در حوزه سرمایه‌گذاری، با توجه به رشد منفی یا صفر در سه‌ماهه سوم سال، احتمالاً رشد سرمایه‌گذاری و تشکیل سرمایه خالص نیز به سمت منفی شدن خواهد رفت. بر مجموع، برای اقتصاد ایران در سال آینده، بازگشت به شرایط رکود تورمی اواسط دهه ۹۰ و وقوع شرایط مشابه سال ۹۷ پیش‌بینی می‌شود. نرخ کسری بودجه برای سال آینده بین ۲۰۰ هزار میلیارد تومان تا ۱۲۰۰ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده است. این کسری قرار است از طریق انتشار اوراق تأمین شود که باعث فشار به بازار بدهی و افزایش نرخ بهره در اقتصاد خواهد شد، چراکه نرخ بهره اوراق بدون ریسک افزایش می‌یابد و درنتیجه سهم نرخ‌ها در اقتصاد نیز بالا خواهد رفت. این افزایش نرخ، دسترس‌ی تولیدکنندگان به منابع مالی و تولید را کاهش داده و هزینه‌های اقتصادی به ویژه هزینه‌های بهره‌ای را افزایش خواهد داد.»علی سعدوندی، اقتصاددان: در حال حاضر قیمت طلای جهانی در سطح نسبتاً بالایی قرار دارد و پیش‌بینی می‌شود سال آینده این روند تا حدودی ادامه یابد. احتمالاً قیمت طلا تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد تغییر خواهد داشت، بالاتر یا پایین‌تر از سطح کنونی. با این حال اخیراً اخباری مبنی بر احتمال بازگشت رکود اقتصادی در ایالات متحده مطرح شده است. در صورت وقوع رکود، این موضوع نیاز به بررسی دارد که آیا رکود به صورت تورمی خواهد پود یا غیر تورمی؟ براساس تحلیل‌ها، زمانی که رکود در اقتصادهای پیشرفته برقرار می‌شود، معمولاً تورم کاهش پیدا می‌کند و رکود تورمی به طور پایدار باقی نمی‌ماند، بنابراین اگر تورم کاهش یابد و رکود در اقتصاد ایالات متحده حکمفرما شود، احتمال کاهش قیمت طلا در سطح جهانی وجود دارد.در بازار داخلی به دلیل شرایط ژئوپلیتیکی و ادامه وضعیت ناپایدار منطقه، قیمت طلا در ایران به طور موقت با حبابی روبه‌رو شده است. این حباب احتمالاً پس از حل شدن شرایط موجود به سطح عادی بازخواهد گشت، اما در صورتی‌که وضعیت وخیم‌تر شود، نه‌تنها این حباب تشدید خواهد شد، بلکه قیمت ارز نیز افزایش خواهد یافت. درمجموع پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهند قیمت طلا در بازار جهانی در همین حدود باقی خواهد ماند. در سال‌های اخیر بیت‌کوین به‌عنوان رقیب جدی طلا ظاهر شده بود، اما اخیراً تضعیف شده که به تقویت جایگاه طلا کمک می‌کند، همچنین روند خرید طلا توسط بانک‌های مرکزی همچنان ادامه دارد که این عامل نیز به تقویت قیمت طلا در بازار جهانی کمک می‌کند. با توجه به این شرایط پیش‌بینی‌ها درباره کاهش یا افزایش قیمت طلا هنوز دقیق نیست، اما توصیه می‌شود افراد برای تنوع در سبد دارایی‌های خود، مقداری طلا به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری مطمئن نگه دارند. این توصیه هم برای بازار جهانی و هم در داخل ایران معتبر است.محمّد کشی‌آری، کارشناس ارشد بازار طلا: نرخ طلا در آل آینده قابل‌پیش‌بینی نیست و این امر دلایل متعددی دارد؛ نخستین دلیل به وابستگی قیمت طلا به عوامل متنوع داخلی و بین‌المللی برمی‌گردد. یکی از این عوامل مسائل جهانی است که تأثیر زیادی بر قیمت طلا دارد. علاوه بر این وضعیت اقتصادی داخلی کشور، به‌ویژه نرخ ارز نیز بر قیمت طلا تأثیر می‌گذارد. به همین دلیل با توجه به تنوع و پیچیدگی این عوامل پیش‌بینی دقیق قیمت طلا در سال آینده امکان‌پذیر نیست. درعین‌حال می‌توان برخی تحلیل‌ها را درخصوص روند کلی قیمت طلا مطرح کرد، برای مثال اتفاقات جهانی مانند نوسانات قیمت نفت و تحولات سیاسی می‌توانند تأثیر مستقیمی بر قیمت طلا داشته باشند. به‌ویژه اگر بحران‌ها و تنش‌های جهانی مانند جنگ اوکراین به کاهش یا برقراری صلح بینجامند، ممکن است روند افزایشی قیمت طلا متوقف شود. اما اگر جنگ با بحران‌های مشابه در نقاط دیگر دنیا ادامه یابد، تأثیر آن بر قیمت طلا اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. با توجه به این شرایط، به نظر می‌رسد که قیمت جهانی طلا در سال آینده ممکن است به محدوده سه هزار دلار رای هر اونس برسد. اما درخصوص مسائل داخلی، با توجه به شرایط پیچیده و متغیر کشور هیچ پیش‌بینی دقیقی نمی‌توان ارائه داد.



چرا همگامی قیمت خودرو با نرخ ارز در دو سال اخیر کاهش یافت؟

نقش آفرینی متغیرهای جدید در معادلات بازار خودرو

تا سال ۱۴۰۰، هرگونه تغییر در نرخ ارز بلافاصله و بدون تاخیر روی قیمت خودرو اثر می‌گذاشت. اما از اوایل ۱۴۰۰ به بعد، این تاثیر کمتر شد و از اردیبهشت ۱۴۰۲ بازار به رکود فرو رفت همگامی قیمت خودرو با نرخ ارز در دو سال اخیر رو به کاهش بوده است. برخی فعالان بازار خودرو معتقدند ورود خودروهای چینی و افزایش تنوع گزینه‌ها برای خریداران، از عوامل اصلی این تغییر بوده است.

وی با اشاره به نقش آفرینی متغیرهای جدید در بازار خودرو افزود: «اگرچه نرخ دلار هنوز هم روی قیمت خودرو تاثیرگذار است، اما متغیرهای دیگری نظیر افزایش عرضه، تغییر سیاست‌های وارداتی و رقابت میان برندهای داخلی و خارجی نیز نقش مهمی در تعیین قیمت‌ها ایفا می‌کنند.»

نوروزی ادامه داد: «این تغییرات نشان‌دهنده یک دگرگونی اساسی در بازار خودرو است که باید به آن توجه شود.»

وی همچنین به رکود حاکم بر بازار از اردیبهشت ۱۴۰۲ تاکنون اشاره کرد و گفت: «کاهش حجم معاملات و کاهش سرعت افزایش قیمت‌ها، نشانه‌های واضحی از این رکود هستند.» این کارشناس بازار خودرو معتقد است که این رکود می‌تواند به دلیل تنوع عرضه و کاهش تقاضای سرمایه‌ای ادامه‌دار باشد.

در نهایت، نوروزی بر لزوم اصلاح سیاست‌های دولتی به‌ویژه در زمینه قیمت‌گذاری دستوری تاکید کرد و گفت: «توقف قیمت‌گذاری دستوری، مشتریانی را که به امید توقیف در ثبت نام کارخانه‌های خودروسازی و مونتاژکاری، از بازار خارج شده و پای سایت‌های ثبت نام نشسته‌اند تا شاید شانس برخورداری از سود فاصله قیمت کارخانه و بازار را پیدا کنند، به بازار برمی‌گرداند و حباب قیمت فعلی را نیز کاهش می‌دهد. چراکه در آن صورت، دست کارخانه‌ها نیز برای افزایش تولید و عرضه باز می‌شود.»

وی همچنین خاطرنشان کرد که خودروسازان داخلی باید کیفیت و تنوع محصولات خود را افزایش دهند تا بتوانند با رقبای چینی خود به‌طور موثری رقابت کنند.

شما اشاره کردید که بازار خودرو تا سال ۱۴۰۰ به‌شدت از تغییرات نرخ ارز تاثیر می‌گرفت. چه عواملی باعث شدند که این هماهنگی در دو سال اخیر کمرنگ‌تر شود؟

تا سال ۱۴۰۰، هرگونه تغییر در نرخ ارز بلافاصله و بدون تاخیر روی قیمت خودرو اثر می‌گذاشت. اما از اوایل ۱۴۰۰ به بعد، این تاثیر کمتر شد. یکی از دلایل اصلی آن، ورود تنوع بیشتر خودروهای چینی به بازار بود که گزینه‌های بیشتری در اختیار خریداران قرار داد. همچنین، بار روانی ایجادشده توسط خبر واردات خودرو به‌رغم قطره‌چکانی بودن واردات، باعث شد که خودرو دیگر تنها یک کالای سرمایه‌ای محسوب نشود. این تغییرات در کنار افزایش عرضه خودرو، باعث کاهش حساسیت بازار خودرو نسبت به نرخ ارز شد.

آیا همچنان می‌توان گفت که نرخ دلار تاثیر مستقیمی بر قیمت خودرو دارد یا متغیرهای دیگری در تعیین قیمت‌ها نقش دارند؟

نرخ دلار همچنان در بازار خودرو تاثیرگذار است، اما نه به شدت گذشته. درحال‌حاضر، علاوه بر نرخ ارز، متغیرهایی مانند افزایش عرضه خودرو، تغییر در سیاست‌های وارداتی، رقابت میان برندهای داخلی و خارجی و امکان خرید اقساطی از مونتاژکاران خودرو، نقش مهمی در تعیین قیمت خودرو ایفا می‌کنند.

شما از بار روانی واردات خودرو صحبت کردید. آیا این تاثیر روانی در بلندمدت هم می‌تواند پایدار باشد یا فقط در کوتاه‌مدت بازار را تحت تاثیر قرار داده است؟

تاثیر روانی واردات خودرو تا حدی پایدار خواهد بود، اما این پایداری به میزان واقعی بودن واردات بستگی دارد. اگر واردات در حجم بالا و با قیمت‌های رقابتی انجام شود، این تاثیر می‌تواند در بلندمدت نیز باقی بماند. اما اگر مانند گذشته، واردات محدود و با قیمت‌های بالا باشد، این تاثیر به‌تدریج کاهش خواهد یافت.

برخی کارشناسان معتقدند که واردات خودرو به شکل گسترده‌ای انجام نشده و بیشتر جنبه نمادین داشته است. نظر شما در این خصوص چیست؟

این نظر تا حدی درست است. تاکنون واردات خودرو در حجم محدودی انجام شده است و هنوز نتوانسته تاثیر واقعی بر بازار بگذارد. اما همین میزان هم نتوانسته است تاثیر روانی داشته باشد و بازار را هرچند بسیار ندک، از حالت انحصاری خارج کند.

به نظر شما، چرا خودروسازان چینی توانسته‌اند چنین سهمی در بازار ایران به دست آورند؟

دلیل اصلی، عرضه گسترده و متنوع محصولات چینی همراه با شرایط فروش اقساطی است. این خودروها در مقایسه با تولیدات داخلی، از نظر طراحی و امکانات جذابیت بیشتری دارند و قیمت آن‌ها نیز رقابتی‌تر شده است. علاوه بر این، نبود گزینه‌های وارداتی متنوع از برندهای مطرح جهانی، باعث شد که خودروسازان چینی بتوانند به‌راحتی سهم بازار را در اختیار بگیرند.

نرخ دلار همچنان در بازار خودرو تاثیرگذار است، اما نه به شدت گذشته. درحال‌حاضر، علاوه بر نرخ ارز، متغیرهایی مانند افزایش عرضه خودرو، تغییر در سیاست‌های وارداتی، رقابت میان برندهای داخلی و خارجی و امکان خرید اقساطی از مونتاژکاران خودرو، نقش مهمی در تعیین قیمت خودرو ایفا می‌کنند

آیا افزایش عرضه خودروهای چینی، منجر به کاهش تقاضا برای خودروهای داخلی شده است؟

بله، افزایش عرضه خودروهای چینی باعث شده است که خریداران گزینه‌های بیشتری داشته باشند و دیگر به خرید خودروهای داخلی محدود نشوند. به‌ویژه در بخش خودروهای اقتصادی و میان‌رده، خودروهای چینی جایگزین جدی برای تولیدات داخلی شده‌اند.

فروش اقساطی خودروهای چینی چقدر در جذابیت آن‌ها برای خریداران تاثیرگذار بوده است؟

بسیار تاثیرگذار بوده است. بسیاری از خریداران که توانایی خرید نقدی خودروهای داخلی را نداشتند، به سمت خودروهای چینی

صنعت و خودرو



با شرایط اقساطی مناسب جذب شدند. حتی اگر در نهایت مبلغ پرداختی بیشتر از قیمت اولیه باشد، امکان پرداخت تدریجی برای بسیاری از مشتریان جذابیت دارد. شما اشاره کردید که بازار از اردیبهشت ۱۴۰۲ وارد رکود شده است. چه شاخص‌هایی نشان‌دهنده این رکود هستند؟

کاهش حجم معاملات و کاهش سرعت افزایش قیمت‌ها دو شاخص اصلی این رکود هستند. با وجود افزایش قیمت دلار، بازار خودرو واکنش شدیدی نشان نداد و همچنان در حالت رکود باقی ماند. این نشان می‌دهد که خریداران منتظر گزینه‌های بهتری هستند و عجله‌ای برای خرید ندارند.

آیا این رکود را می‌توان گذرا دانست یا به دلایل ساختاری، احتمال ادامه‌دار بودن آن وجود دارد؟

این رکود بیشتر به دلیل افزایش عرضه و کاهش تقاضای سرمایه‌ای برای خودرو ایجاد شده است. اگر شرایط بازار تغییر نکند و واردات خودرو ادامه داشته باشد، این رکود ممکن است ادامه‌دار باشد.

در شرایط فعلی، آیا خودروسازان داخلی برای حفظ سهم بازار خود، راهکاری در پیش گرفته‌اند؟

برخی خودروسازان داخلی سعی کرده‌اند با ارائه محصولات جدید یا ارتقای محصولات نسبتاً جدیدتر خود، سهم خود را حفظ کنند. اما همچنان رقابت با خودروهای چینی برای آن‌ها دشوار است، زیرا تنوع محصولات چینی و امکانات آن‌ها بیشتر از خودروهای داخلی است.

با توجه به شرایط فعلی، آیا انتظار دارید که در دو هفته پایانی سال جاری تغییری در وضعیت بازار خودرو ایجاد شود؟

اگر تغییری در سیاست‌های واردات خودرو ایجاد نشود و نرخ ارز افزایش شدیدی نداشته باشد، بعید است که بازار از رکود خارج شود. البته ممکن است با نزدیک شدن به پایان سال، تقاضا کمی افزایش یابد، اما همچنان قدرت خرید مردم تعیین‌کننده اصلی در این روند خواهد بود.

نقش سیاست‌های دولتی ازجمله قیمت‌گذاری دستوری در تغییرات قیمت بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

قیمت‌گذاری دستوری همچنان یک چالش بزرگ برای بازار خودرو است. این سیاست باعث شده که قیمت کارخانه‌ای و بازار آزاد فاصله زیادی داشته باشند و تقاضای سرمایه‌ای را در برخی بخش‌ها افزایش دهد. اگر سیاست قیمت‌گذاری اصلاح شود و عرضه افزایش یابد، احتمال کاهش رکود در بازار وجود دارد.

به نظر شما، برای بهبود شرایط بازار و خروج از رکود، چه اقداماتی باید انجام شود؟

افزایش واقعی واردات خودرو با تعرفه منطقی، حذف قیمت‌گذاری دستوری، تقویت رقابت در بازار و ارائه تسهیلات مناسب‌تر برای خرید خودرو می‌تواند به خروج از رکود کمک کنند. همچنین، خودروسازان داخلی باید کیفیت و تنوع محصولات خود را افزایش دهند تا بتوانند با خودروهای چینی رقابت کنند.

حل ۹۰در صد مشکلات صنعت خودرو در گرو دو عامل

می‌توانیم خودروهایی با کیفیت بالا و قیمت مناسب

تولید کنیم و تعهدات خود را به‌درستی انجام دهیم.»

ی با اشاره به توانمندی هیات‌مدیره جدید ایران خودرو، اظهار کرد: «اعضای جدید هیات‌مدیره ایران خودرو توانایی لازم را دارند تا این اقدامات را به‌خوبی پیش ببرند و ما نیز از هیچ کمکی دریغ نخواهیم کرد تا به نقطه مطلوب برسیم و نتایج این تلاش‌ها را مردم به وضوح احساس کنند.»

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز با تاکید بر نقش کلیدی قطعه‌سازان در صنعت خودرو، گفت: «قطعه‌سازان ریشه‌های صنعت خودرو هستند و ۶۴ صعت به این صنعت وابسته است؛ هرچه این ریشه‌ها قوی‌تر شوند، صنعت خودرو نیز قوی‌تر خواهد شد.» وی با بیان این‌که بخش خصوصی بار خودروسازی را از دوش دولت برخواهد داشت، خاطرنشان کرد: «سرانجام دولت و حاکمیت تصمیم گرفتند که این صنعت را به کاربلدهای خودش بسپارند.»

محبی‌نژاد در پاسخ به شایعات درباره جابه‌جایی سهام در ایران خودرو، توضیح داد: «اصلا سهامی جابه‌جا نشده و مدیریت به یک کنسرسیوم متشکل از چند شرکت که

www.newsrahemardom.ir

راه مردم

هم‌زمان با کاهش ۸۰درصدی تعهدات معوق تا پایان بهمن ماه

«ایران خودرو» ر رکورد تولید هفتگی را شکست

گروه صنعتی ایران‌خودرو در چهل و نهمین هفته کاری امسال، با برنامه‌ریزی دقیق در شبکه تامین و تولید، موفق به عبور از رکورد تولید هفتگی خود شد. این شرکت در روز دوم اسفندماه، با تولید ۱۵۰۱۵ دستگاه خودرو سواری و وانت، رکورد جدیدی را در تولید هفتگی به ثبت رساند. از ابتدای سال جاری تا پایان هفته ۴۹، بیش از ۴۹۰هزار دستگاه خودرو توسط ایران‌خودرو تولید شده است. این دستاورد در حالی محقق شده که شرکت تلاش‌های قابل توجهی برای کاهش تعهدات معوق خود به مشتریان انجام داده است.

بر اساس آمارها، تا پایان بهمن‌ماه، تعهدات معوق ایران‌خودرو نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۸۰درصد کاهش یافته و از بیش از ۵۰ هزار دستگاه به ۱۱هزار دستگاه رسیده است. مدیریت ایران‌خودرو تاکید کرد تمرکز و هدف اصلی این شرکت، تولید و عرضه محصولات باکیفیت است و افزایش تولید صرفا در راستای کاهش تعهدات معوق و جلب رضایت مشتریان در تحویل به‌موقع خودروها صورت می‌گیرد. این رویکرد نشان‌دهنده تلاش ایران‌خودرو برای بهبود عملکرد و پاسخگویی به نیازهای بازار است.

همان‌طور که مدیریت ایران‌خودرو تاکید کرده است؛ تمرکز و هدف اصلی این شرکت، تولید و عرضه محصولات باکیفیت بوده و افزایش تولید اخیر بدون هرگونه اغماض کیفی رقم خورده است.

عادل پیرمحمدی پیش از این نیز در نشست هم‌اندیشی با سازندگان شبکه تامین، با اشاره به اولویت‌های تیم مدیریتی جدید به ویژه در زمینه رضایت مشتریان و حل مشکلات کیفی محصولات، گفت: «ایران‌خودرو کاهش قیمت تولید به بهای کاهش کیفیت را نمی‌پذیرد؛ بهبود کیفیت و اقتصادی‌سازی تولید باید از طریق روش‌های مهندسی صحیح و نه با کاهش کیفیت و ایجاد مشکل برای مشتریان انجام شود، اگر مشتریان نیشاند؛ اقبال و کسب‌وکاری نیز وجود نخواهد داشت.» وی بر جلب رضایت مشتریان به‌عنوان اولویت اصلی ایران‌خودرو تاکید و اظهار کرد: «همکاران ایران‌خودرو و زنجیره تامین آن که مورد اعتماد هستند، سرمایه اصلی ما برای تولید محسوب می‌شوند.»

پیرمحمدی از تغییرات مدیریتی اخیر در ایران‌خودرو به عنوان یک «رنسانس مدیریتی» یاد کرد و افزود: «در ۱۰ روز گذشته، تغییرات قانونی در ایران‌خودرو صورت گرفت و مجمعی با حضور سهام‌داران دولتی و خصوصی تشکیل شد که تصمیم به واگذاری مدیریت به بخش خصوصی گرفت. اما هیچ جابه‌جایی سهمی صورت نگرفته و صرفا مدیریت شرکت واگذار شده است.»

وی از آغاز تحولات در بخش خدمات خبر داد و اظهار امیدواری کرد که مشتریان بتوانند طعم این تحولات را در تعطیلات نوروزی تجربه کنند. مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو تاکید کرد: «نگاه ما به مشتری است و برنامه‌ریزی‌های ما بر اساس خواسته‌های مشتریان انجام می‌شود.»

چالش‌های مالیاتی بنگاه‌های تولیدی افزایش می‌یابد

افزایش مالیات‌ستانی از واحدهای تولیدی باتوجه به رکودی که در اقتصاد کشور حکمفرماست، مشکلات زیادی را برای بنگاه‌های تولیدی به وجود آورده است. از سویی برخی پایه‌های جدید مالیاتی نیز مسائل خاص خود را به دنبال دارد.

حال در زمین محدود تولایی، رئیس کمیسیون مالیات، کار و تامین‌اجتماعی اتاق بازرگانی ایران به تشریح وضعیت مالیاتی بخش تولید پرداخته است.سامانه‌های مالیاتی جدید ازجمله سامانه مؤدیان چه مشکلاتی دارند؟از روز اول که مجلس دنبال اجرای سامانه مؤدیان و صندوق‌های الکترونیکی بود، گفتیم که امکان اجرای درست آن وجود ندارد. اما نهایتا اجرا شد و حالا سازمان مالیاتی خودش گرفتار شده است. این سامانه‌ها مشکلات زیادی دارند، کار کارشناسان مالیاتی را سخت کرده و باعث شده برخی کسب‌وکارها درگیر مسائل فنی و اداری شوند که حتی ممکن است مانع فعالیت اقتصادی آن‌ها شود.روند روبه‌رشد پایه‌های مالیاتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟در سال‌های اخیر، پایه‌های مالیاتی متعددی اضافه شده که اجرای آن‌ها تنها برای مردم، بلکه برای خود سازمان مالیاتی هم چالش ایجاد کرده است. برخی از این پایه‌ها، سوال‌ها مطرح بودند اما خروجی خاصی نداشتند. اما هر بار مجلس از سازمان مالیاتی می‌پرسد که چه شد که پاسخی وجود ندارد. اضافه شدن مالیات بر خودرو چه تاثیری را در پی داشته است؟این سیاست‌ها عملا هزینه‌های اجرایی را افزایش داده و اداره امور مالیاتی را دشوارتر کرده است.افزایش بار مالیاتی چه تاثیری بر واحدهای تولیدی گذاشته است؟سازمان مالیاتی تنها نهادی است که تاکنون ۹۸ تا ۱۱۰ درصد تعهدات خود را انجام داده است، درحالی‌که سایر دستگاه‌ها مثل نظام سلامت، آموزش، مسکن و وزارتخانه‌ها به تعهداتشان عمل نمی‌کنند. اما مشکل اینجاست که با این روند، مالیات‌ستانی پرهزینه‌تر شده و چالش‌ها هرسال بیشتر می‌شود.دولت در بودجه مالیات را بیش از مقدار واقعی محاسبه کرده و حالا سازمان مالیاتی مجبور است از کسب‌وکارها و بنگاه‌های تولیدی بیشتر بگیرد. این باعث شده است میزان مالیاتی برای رسیدن به این اعداد، مالیات بیشتر از سود واقعی و قانونی برای برخی بنگاه‌ها در نظر بگیرند.



یک فعال و کارشناس حوزه خودرو:

خودروهای وارداتی دارای «ای مارک» سریع‌تر گواهی «تایید نوع» می‌گیرند

خودروی فولکس‌واگن پدیده در حال تست در آزمایشگاه

استانداردهای بین‌المللی نیست، بلکه یک نوع ترکیب و همراستایی بین استانداردهای جهانی و نیازهای بومی است. آ یا موسسات بررسی کیفیت و ایمنی چینی هم در زمینه استانداردهای واردات خودرو به ایران مرجعت دارند و آ یا محصولات چینی هم باید برای واردات به ایران تاییده‌های اروپایی را دریافت کنند؟

چین درحال حاضر یکی از کشورهای مهم تولیدکننده خودرو و قطعات خودرو در جهان است و محصولات آن به‌طور گسترده به کشورهای مختلف، ازجمله ایران وارد می‌شوند.

چین با توجه به رشد سریع صنعتی و ارتقای سطح فناوری‌های خود، توانسته است استانداردهایی را ارائه دهد که به‌تدریج به استانداردهای جهانی نزدیک‌تر می‌شوند. به‌ویژه در چند سال اخیر، چین تلاش کرده است تا خودروهای تولیدی خود را با استانداردهای بین‌المللی هماهنگ کند و بسیاری از کارخانه‌های چینی اکنون قادر به دریافت تاییده‌هایی نظیر CCC یا (China Compulsory Certification) می‌شوند.

اروپایی مانند ای‌مارک هستند. با این تفصیل و درحالی‌که بسیاری از تولیدکنندگان چینی موفق به دریافت تاییده‌های بین‌المللی مانند CCC یا GSO (استاندارد کشورهای حوزه خلیج‌فارس، خودروهای چینی که قصد واردات به ایران را دارند، باید مطابق با استانداردهای ملی ایران نیز تایید شوند.

در برخی موارد، استانداردهای چینی ممکن است به‌طور مستقیم با استانداردهای اروپایی تفاوت‌های داشته باشند، به همین دلیل لازم است که خودروهای چینی وارداتی برای تطابق با الزامات استانداردهای داخلی ایران مورد بازبینی و تایید قرار گیرند. در مجموع، اگر یک خودرو چینی بخواهد تاییده‌های اروپایی مانند ای‌مارک را دریافت کند، باید مراحل خاصی را طی کند. این خودرو باید در مراکز تست معتبر اروپایی ارزیابی شود و تمام الزامات ایمنی، عملکردی و آلایندگی را رعایت کند.

بنابراین، درصورتی‌که یک خودرو چینی موفق به دریافت تاییده‌های اروپایی شود، می‌تواند به‌راحتی وارد بازار ایران شود و احتمالاً برای مصرف‌کنندگان ایرانی جذابیت بیشتری خواهد داشت، به‌ویژه اگر این خودرو با استانداردهای جهانی تطابق داشته باشد.

چه تفاوت‌هایی بین استانداردهای ای‌مارک و استانداردهای داخلی ایران وجود دارد و این تفاوت‌ها چگونه می‌تواند بر واردات خودرو تأثیر بگذارد؟
استاندار ای‌مارک معمولاً بر اساس دستورالعمل‌ها و تست‌های اروپایی صادر می‌شود که شامل مراحل دقیق تست ایمنی، آلایندگی، عملکرد و کیفیت است. در حالی که تست‌های اروپایی مانند ای‌مارک، رسانی و هلدن صادر شده و به‌عنوان ضمانت برای کیفیت و ایمنی خودروها شناخته می‌شوند.



وارد بازار ایران شود. خودروهای جذابی که از برندهای اروپایی ژاپنی و کره‌ای با این تاییده‌ها وارد ایران می‌شوند، معمولاً از استانداردهای کیفیت و ایمنی بالاتری برخوردارند که باعث افزایش اعتماد به خودروهای وارداتی است و این مسأله برای مصرف‌کنندگان اهمیت بالایی دارد. درحالی‌که هم خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی و هم برخی واردکنندگان خودروهای خارجی، الزامی‌شدن برخی استانداردهای ۸۵گانه برای محصولات بازار ایران را غیرکاربدی و نامناسب می‌دانند، بسیاری از مشتریان نیز هستند که این استانداردها را ناکافی می‌انند. ارزیابی شما در این خصوص چیست؟

عرضه‌کنندگان خودرو معتقدند برخی از این استانداردها مانند چراغ روز برای ایران که کشوری آفتابی است، کاربرد چندانی ندارد یا استانداردِ مانند GSI (راهنمای تعویض دنده) را در افزایش کیفیت و ایمنی خودرو چندان موثر ندانسته و این قبیل استانداردها را موجب تحمیل هزینه به مصرف‌کننده می‌دانند. اما در مقابل، طیفی از مصرف‌کنندگان با مقایسه محصولات موجود در بازار ایران و جهان، از عقب‌ماندگی استانداردهای داخلی گلایه‌مند هستند

در این خصوص باید گفت؛ گرچه استانداردهای اروپایی بسیار سختگیرانه و معتبرند اما برخی از کشورهای واردکننده مانند ایران ممکن است نیازمند تطابق آن‌ها با استانداردهای خاص خود باشند که با توجه به ویژگی‌های اقلیمی، محیط‌زیستی یا اقتصادی هر کشور تعیین می‌شود. به‌عنوان مثال، در بسیاری از موارد، قوانین داخلی ممکن است به تولیدکنندگان و واردکنندگان اجازه دهند که خودروهایی را عرضه کنند که به‌طور کامل مطابق با استانداردهای اروپایی نباشند، اما از دیدگاه استانداردهای ملی کشور، پذیرش شوند. از سوی دیگر، سازمان ملی استاندارد ایران به‌عنوان نهاد نظارتی، بسیاری از استانداردها و تست‌هایی که برای تایید خودروها نیاز است را از استانداردهای بین‌المللی به‌ویژه استانداردهای اروپایی، اقتباس کرده است. این به این معناست که حتی اگر ایران نهاد مستقلی برای اعطای تاییده‌های مشابه به ای‌مارک نداشته باشد، به‌طور غیرمستقیم با استفاده از این استانداردها، محصولات وارداتی را تحت ارزیابی قرار می‌دهد.

در واقع، ایران در زمینه خودروهای وارداتی از این استانداردهای جهانی برای تایید نوع استفاده می‌کند، اما ممکن است در مقایسه با دیگر کشورهای عضو اتحادیه اروپا، برخی ملزومات سختگیرانه‌تر را در نظر بگیرد. بنابراین، درحالی‌که ایران به‌طور مستقل از تاییده‌های اروپایی استاده نمی‌کند، توجه به استانداردهای داخلی همچنان در فرآیند واردات خودرو و قطعات اهمیت دارد.

این استانداردها می‌توانند شامل الزامات مربوط به ایمنی، آلایندگی و مصرف سوخت باشند. به این ترتیب، خودروهایی که به ایران وارد می‌شوند باید با استانداردهای داخلی هماهنگ باشند، اما این به معنای نادیده گرفتن



رضا آریاراد: خودروهای وارداتی برخوردار از استاندارد اروپایی E-Mark معمولاً با چالش‌های کمتری در فرآیند تایید نوع در ایران مواجه می‌شوند. زیرا این خودروها از ابتدا با استانداردهای جهانی همراستایی شده‌اند. با توجه به رشد روزافزون بازار خودروهای خارجی و واردات آن‌ها به ایران، استانداردهای ایمنی به یکی از مهم‌ترین مسائل در فرآیند تولید، واردات و تأسیس تایید نوع خودروها تبدیل شده‌اند. خودروهای لوکس به دلیل ویژگی‌های خاص خود نظیر سیستم‌های پیشرفته ایمنی، طراحی‌های پیچیده و استفاده از تکنولوژی‌های نوین، نیاز به ارزیابی‌های دقیق‌تری دارند. این خودروها معمولاً باید از استانداردهای ایمنی به‌روزتری پیروی کنند که به‌ویژه شامل آزمون‌های پیچیده‌تر و بررسی‌های دقیق‌تر برای اطمینان از عملکرد پیهنه آن‌ها در شرایط بحرانی است. از سوی دیگر، خودروهای معمولی که در بازار ایران عرضه می‌شوند، ممکن است نیاز به این سطح از بررسی و تایید نداشته باشند.

رضا آریاراد، فعال و کارشناس حوزه خودرو به بررسی ابعاد مختلف تأثیر استانداردهای ایمنی بر تولید و واردات خودروهای خارجی به ایران پرداخت و تفاوت‌های موجود در فرآیند تایید نوع این خودروها در مقایسه با خودروهای معمولی را تشریح کرد.

وی با بیان این‌که برای واردات این خودروها به ایران، علاوه بر رعایت استانداردهای ایمنی، تست‌های آلایندگی، مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای نیز مورد ارزیابی قرار می‌گیرد، افزود: «در این راستا، چالش‌ها و الزامات مختلفی برای تأمین استانداردهای جهانی در این خودروها مطرح می‌شود که نیازمند نظارت دقیق‌تر از سوی نهادهای مربوطه است»

چه فرآیندی برای بررسی تاییده‌های اروپایی ازجمله ای‌مارک، برای خودروها در ایران وجود دارد و این تاییده‌ها چه اهمیت و کاربردی دارند؟
تاییده‌های اروپایی مانند ای‌مارک (E-Mark) و دیگر استانداردهای مشابه، برای خودروها و قطعات خودرویی که قصد ورود به بازار ایران را دارند، نقش مهمی ایفا می‌کنند. این تاییده‌ها به‌طور کلی به معنای تطابق با استانداردهای ایمنی، محیط‌زیستی و کیفیت فنی کشورهای اروپایی هستند

فرآیند اخذ این تاییده‌ها معمولاً شامل انجام تست‌های مختلف در مراکز معتبر اروپایی است. این تست‌ها می‌توانند شامل بررسی‌های عملکردی، تست‌های ایمنی تصادف، مصرف سوخت، آلایندگی و عملکرد اجزای مختلف خودرو مانند سیستم ترمز، فرمان و سیستم‌های الکترونیکی باشد. در ایران، برای دریافت تاییده‌های مشابه از سازمان ملی استاندارد و نهادهای نظارتی مربوطه، خودرو یا قطعه باید همان مراحل و شرایط استانداردهای اروپایی را رعایت کند. این تاییده‌ها نشان می‌دهند که خودرو یا قطعه مطابق با قوانین و الزامات بین‌المللی است و می‌تواند به‌طور قانونی

درخشش خودروساز بزرگ بخش خصوصی در رشد کیفی

«کرمان موتور» موفق به دریافت گواهینامه جایزه ملی کیفیت شد

شرکت «کرمان‌موتور» با حضور در این دوره از جایزه ملی کیفیت، برای نخستین‌بار موفق به کسب این افتخار ارزشمند شد در هجدهمین دوره جایزه ملی کیفیت ایران در سال ۱۴۰۳، شرکت کرمان‌موتور با تلاش در راستای حفظ و ارتقای کیفیت محصولات خود، موفق به کسب گواهینامه اهتمام به‌کیفیت شد. این دستاورد مهم نشان از تعهد عمیق این شرکت به ارائه محصولات با کیفیت و جلب رضایت مشتریان دارد. جایزه ملی کیفیت ایران، به‌عنوان معتبرترین جایزه کیفی در سطح کشور، با بهره‌گیری از دانش روز مدیریت و منطق با شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران طراحی شده است. این مدل، ابزاری کارآمد برای خود ارزیابی سازمان‌های فعال در حوزه صنعت و تولید در مسیر بهبود مستمر و دستیابی به‌کیفیت پایدار است.

شرکت کرمان‌موتور با حضور در این دوره از جایزه ملی کیفیت، برای نخستین‌بار موفق به کسب این افتخار ارزشمند شد. این موفقیت، نشان این شرکت در جهت ارتقای کیفیت محصولات و ارائه خدمات مطلوب به‌مشتریان را نشان می‌دهد. مراسم تقدیر و اهدای لوح اهتمام به‌کیفیت به‌شرکت کرمان‌موتور، در تاریخ سوم بهمن‌ماه در اتاق بازرگانی کرمان برگزار شد. در این مراسم که با حضور شهیاز حسن‌پور، نماینده مردم کرمان در مجلس شورای‌اسلامی؛ سیدمهدی طبیب‌زاده، رئیس اتاق بازرگانی کرمان و جمعی از مسئولین استانی برگزار شد، لوح اهتمام به‌کیفیت توسط اداره کل استاندارد کرمان به‌معاونت کیفیت شرکت کرمان‌موتور اهدا شد.

شرکت کرمان‌موتور همواره به‌کیفیت در فعالیت‌های خود توجه ویژه‌ای دارد و با بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا و تلاش بی‌وقفه پرسنل خود، در جهت ارائه محصولاتی با کیفیت و مطابق با استانداردهای بین‌المللی گام برداشته است. کرمان‌موتور با کسب این موفقیت، گام مهمی برای ارتقای سطح کیفی محصولات خود برداشته است. این شرکت قصد دارد با تکیه بر دانش و تجربه ۳۰ ساله خود، در آینده نیز به‌ارائه محصولاتی با کیفیت و نوآورانه ادامه دهد و رضایت مشتریان خود را بیش از پیش حاصل کند.

ارتقای کیفیت محصولات کرمان‌موتور درحالی به تایید معتبرترین جایزه کیفیت در سطح کشور رسیده که این شرکت در سال‌های اخیر علاوه بر افزایش قابل توجه داخلی‌سازی محصولات مونتاژی با کمک زنجیره‌تامین داخلی، به‌معرفی محصولات ملی بر پایه پلت‌فرم‌های اختصاصی مانند سدان ایگل و هاچ‌بک شده و پرداخته است.

در این راستا، شرکت طراحی و مهندسی قطعات کرمان‌خودرو (کادک) که به‌عنوان بازوی اجرایی کرمان‌موتور در ساخت داخل تأمین قطعات خودروهای تولیدی فعالیت دارد، با استفاده از تیم مهندسی مجرب و متخصص خود و بهره‌گیری از ظرفیت شبکه قطعه‌سازی و توانمندی تولیدکنندگان داخلی، تحقق ساخت داخل خودروهای تولیدی این شرکت را تا حداکثر قابل دستیابی دنبال کرده و با تدوین شناسنامه‌های فنی و استانداردسازی به‌همراه ارزیابی پیمانکاران و استقرار تیم‌های مدیریت کیفیت، خرید قطعات و مجموعه‌های خودرویی با کیفیت اصلی را تضمین می‌کند.

در همین راستا و در جریان همایش قطعه‌سازان زنجیره‌تامین کرمان‌موتور که در دی‌ماه امسال برگزار شد، مدیرعامل کادک با بیان اینکه این شرکت هم‌اکنون با ۱۴۳ تأمین‌کننده قطعات در ۱۷ استان کشور همکاری دارد، گفت: «درحال حاضر بیش از ۲ هزار شماره فنی قطعه از سطح کشور برای تولیدات شرکت کرمان‌موتور تهیه و تأمین می‌شود.» علی بهرامی تصریح کرد: «مهم‌ترین اصل ما در کادک این است که چنان‌چه در کیفیت تولید هر یک از قطعه‌سازان زنجیره‌تامین اشکالی شناسایی شد، تکرار نشود و تاکنون نیز سابقه نداشته است که قطعه‌سازی را جریمه کنیم.»

وی با توجه به اینکه اساسا کبی‌سازی قطعات فرآیندی است که افت کیفیت را شامل می‌شود، اضافه کرد: «ما همواره بهبود مستمر را در روند تولیدات دنبال می‌کنیم و با توجه به این‌که هم کرمان‌موتور و هم قطعه‌سازان از بخش خصوصی هستند، پشت هیچ قرارداد و توافقی هیچ انتظاراتی تعریف نخواهد شد.»

بهرامی با انتقاد از برخی شرکت‌های قطعه‌سازی داخلی که در هفت تا هشت سال گذشته حرکت رو به‌رشدی نداشتند، بیان کرد: «تعدادی از قطعه‌سازان هنوز نمی‌خواهند از پراید، پژو و سمند خارج شوند و چنان‌چه ما قرار باشد به‌توافقی با شرکتی برسیم، نیازمند موفقیت قطعه‌سازی مذکور در کسب تکنولوژی و دانش تولید روز هستیم تا ضعف‌های موجود جبران شود.»

وی از هفت شاخص مهم با عنوان الزامات کیفی ۲۰۲۵ زنجیره‌تامین کرمان‌موتور نام برد و گفت: «اثر موثر هوش مصنوعی، بحث داده‌ها، مزیت رقابتی، مدیریت ریسک، محیط‌زیست و منابع انسانی باید بیش از پیش در روند فعالیت‌های زنجیره‌تامین مورد توجه ما و قطعه‌سازان قرار گیرد.»

چرا عده‌ای در سودای بازگرداندن استیلای بخش دولتی بر «ایران خودرو» هستند؟

سه انتقاد بلاموضوع به واگذاری مدیریت ایران خودرو» به سهامداران خصوصی

مدیرعامل جدید گروه صنعتی ایران خودرو

طی دو هفته گذشته، تغییرات قانونی در ایران‌خودرو صورت گرفت و جمعی به حضور سهام‌داران دولتی و خصوصی تشکیل شد که تصمیم به واگذاری مدیریت به بخش خصوصی گرفت. در این مجمع، هیچ جابه‌جایی سهم‌های صورت نگرفت و صرفاً مدیریت شرکت واگذار شد. اما به‌موازات این تغییرات مدیریتی که برخی کارشناسان و فعالان صنعت خودرو از آن به‌عنوان یک رنسانس مدیریتی یاد می‌کنند، عده‌ای به شیوه‌های مختلف به انتقاد از تحولات ایران‌خودرو پرداختند و به بهانه‌های واهی خواستار بازگشت استیلای بخش دولتی بر ایران‌خودرو شدند.

این در حالی است که در بیانیه سهام‌داران بخش خصوصی بعد از واگذاری مدیریت ایران‌خودرو تاکید شده است: «در یک زمان‌بندی مطلوب، کیفیت محصولات تولیدی و خدمات به مردم شریف ایران را ارتقا می‌دهیم و زیرساخت‌های تولیدی و مالی شرکت را احیا می‌کنیم تا خشنودی و رضایت اجتماعی همه ذی‌نفعان خانواده بزرگ ایران‌خودرو فراهم شود.»

عادل پیرمحمدی، مدیرعامل جدید گروه صنعتی ایران‌خودرو نیز در این خصوص، تصریح کرده است: «خصوصی‌سازی ایران‌خودرو نشان می‌دهد که حاکمیت به این روش مدیریت اطمینان کرده است. بر این اساس، اگر موفق شویم، این الگویی برای سایر صنایع خواهد بود و اگر موفق نشویم، این مسیر برای خصوصی‌سازی‌های بعدی بسته می‌شود.» برخی مخالفان این واگذاری، مدعی تقسیم بیت‌المال شدند، درحالی‌که اصولاً سهمی در این میان واگذار نشده و هیچ تغییر مالکیتی انجام نگرفته بود، بلکه صرفاً کنسرسیوم سهامداران بخش خصوصی که طی ۱۶ سال گذشته، بدون برخورداری از اختیارات مدیریتی، خون دل می‌خوردند و زیان‌دهی ایران‌خودرو را تماشا می‌کردند، طبق رأی و مصوبه قانونی مجمع عمومی، اجازه مدیریت بنگاهی را پیدا کردند که بیش‌از ۵۰ درصد سهام آن را سال‌هاست در اختیار دارند.

در همین راستا، هیات‌مدیره شرکت ایران‌خودرو شامل اعضای منتخب بخش دولتی و خصوصی، در پاسخ به این ادعاها، طی اطلاعیه‌ای اعلام کردند: «پس از سال‌های متدامی، به حول و قوه الهی و در راستای تأکیدات مقام‌مظلم رهبری و منویات رئیس‌جمهور محترم و حمایت سایر سران محترم قوا، مبنی‌بر لزوم واگذاری بخش‌های صنعتی دولتی کشور به بخش خصوصی، انتظار مردم برآورده شد و کنترل شرکت ایران‌خودرو به‌عنوان زیان‌ده‌ترین شرکت دولتی و بزرگ‌ترین خودروساز کشور که در بدترین شرایط از نظر تولید محصول و زیان و میزان ناراضیاتی مشتریان قرار داشت، با تأکید بر استفاده از دانش روز جهان و اعتقاد بر ایجاد بهره‌وری حداکثری، در اختیار بخش خصوصی قرار گرفت و به امید حق تعالی در زمان‌بندی مطلوب، کیفیت محصولات تولیدی بزرگ‌ترین بنگاه خودروسازی ایران ارتقا خواهد یافت تا محصولات را در شأن مردم ایران راهی بازار کند. لذا قویا از مردم و مسئولان محترم درخواست می‌کنیم نسبت به اطلاعات خلاف واقع و قانون، هجمه رسانه‌ای و تشویش اذهان افراد غیرمربط و غیرمتخصص که همگی در راستای ایجاد شبهه، تضعیف، تخریب و… ساختار مدیریتی نوپای بخش خصوصی در شرکت ایران‌خودرو است، توجه نکنند.» یکی دیگر از شائبه‌هایی که سعی در القای آن شد تا هجمه‌ای از‌سوی جامعه قطعه‌سازان کشور علیه این واگذاری را شکل دهد، ادعای تمامیت‌خواهی سهامداران خصوصی ایران‌خودرو و ایجاد انحصار در زنجیره تأمین این شرکت بود که مدیرعامل جدید گروه صنعتی ایران‌خودرو در پاسخ به آن گفت: «با تغییر مدیریت جدید، تغییری در ارتباط با قطعه‌سازان ایجاد نمی‌شود و سهم آن‌ها کاهش نخواهد یافت. البته اگر قطعه‌ای بی‌کیفیت ارایه شود، قطعاً برگشت خواهد خورد.»

عادل پیرمحمدی با بیان این‌که قطعه‌سازان سرمایه‌گذاری کرده‌اند و ما از دانش فنی و خدمات آن‌ها در زنجیره تأمین استفاده می‌کنیم، تصریح کرد: «برخلاف برخی شایعات و اخبار منفی درپی تغییرات مدیریتی در ایران‌خودرو، کاهش سهم تأمین هیچ بخشی از سازندگان داخلی قطعات ایران‌خودرو به هیچ‌وجه در برنامه هیات‌مدیره جدید ایران‌خودرو نیست و هیچ سازنده‌ای حذف نمی‌شود. اولویت ما همکاری با همه سازندگان است و این همکاری‌ها با رعایت ضوابط خاص و با ملاق بودن قیمت و کیفیت رقابتی ادامه خواهد یافت.»

وی افزود: «براساس سیاست‌های جدید هیات‌مدیره، تلاش بر این خواهد بود که اقدامات موازی برای واردات قطعاتی که توانایی و ظرفیت تولید آن در زنجیره تأمین داخل کشور وجود دارد، متوقف شود.» پیرمحمدی ادامه داد: «اولویت ما همکاری با سازندگان خرد است و این همکاری‌ها با رعایت ضوابط خاص و با ملاک بسودن قیمت و کیفیت رقابتی ادامه خواهد یافت.»

یکی دیگر از حربه‌های منتقدان برای انتقاد از واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به کنسرسیوم سهامداران خصوصی آن، ابراز نگرانی درخصوص تعدیل نیرو در ایران‌خودرو و همچنین تحت‌شعاع قرار گرفتن وضعیت معیشتی کارکنان به‌ویژه کارگران این گروه صنعتی بوده است.

این در حالی است که مدیرعامل جدید ایران‌خودرو با بیان این‌که یکی از دغدغه‌های مؤکد هیات‌مدیره و سهام‌داران، بهبود معیشت کارکنان شرکت بوده، تصریح کرده است: «اگر وضعیت ایران‌خودرو از نظر درآمدی بهتر شود، باید بخشی از درآمدهای حاصله برای مجموعه تلاشگران ایران‌خودرو و بهبود شرایط معیشت و رفاه آن‌ها صرف شود.»

در همین راستا، مدیر حوزه مدیرعامل ایران‌خودرو نیز با بیان این‌که، سهام‌داران ارشد ایران‌خودرو اهمیت ویژه‌ای برای منابع انسانی شرکت قائل هستند، تأکید کرد: «برخلاف شایعاتی که پیش از این عنوان می‌شد، هیات‌مدیره و سهام‌داران این مجموعه، بر توجه به منابع انسانی و رسیدگی حداکثری به وضعیت حقوق و معیشت آنان تأکید دارند.» محسن مقدم افزود: «در دوران جدید مدیریتی ایران‌خودرو با راهبری بخش خصوصی، تأکید بر استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ارزشمند انسانی این گروه صنعتی است و شایسته‌گزینی و تخصص‌پروری از اولویت‌های تصمیمات در حوزه منابع انسانی است.»

چالش‌های قطعه‌سازان در سایه سیاست زدگی خودروسازان بزرگ

و افزایش حمایت‌های دولتی می‌تواند مسیر پایدارتری برای صنعت قطعه کشور ترسیم کند. بدون چنین تغییراتی، خروج تدریجی قطعه‌سازان از زنجیره تأمین و افزایش وابستگی به قطعات وارداتی، نتیجه‌ای ناگزیر خواهد بود؛ مسیری که نه‌تنها اشتغال و سرمایه‌گذاری داخلی را تهدید می‌کند، بلکه کیفیت و قیمت تمام‌شده خودروهای داخلی را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

علاوه‌بر چالش‌های یادشده، سیاست‌های کلان اقتصادی نیز به مشکلات قطعه‌سازان زیادی روه مواجه شده‌اند. در حالی که عدم دسترسی آسان به تسهیلات بانکی و افزایش هزینه‌های تولید ازجمله عواملی هستند که توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی را کاهش داده‌اند. بسیاری از قطعه‌سازان با مشکل تأمین نقدینگی مواجه بوده و در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و بهبود کیفیت محصولات عملاً غیرممکن‌باری که اگرچه به آن‌ها امکان بقا می‌دهد اما به معنای خروج تدریجی از زنجیره تأمین خودروسازان نیز هست. آمارها نشان می‌دهند طی سه سال اخیر، حدود ۳۷درصد قطعه‌سازان به دلیل مشکلات عدیده‌ای که در تولید دارند، به بازار افترمارکت روی آورده‌اند. ازسوی‌دیگر، قطعه‌سازان چینی با حمایت‌های دولتی و برخورداری از یارانه‌های ۱۷درصدی کشور متبوع خود، به‌راحتی در بازار ایران فعالیت می‌کنند. این در حالی است که تولیدکنندگان داخلی نه‌تنها از چنین حمایت‌هایی برخوردار نیستند، بلکه با مشکلاتی مانند قطعی‌های دوره‌ای برق و افزایش هزینه‌های تولید نیز مواجه هستند. در چنین شرایطی، چگونه می‌توان انتظار داشت قطعه‌سازان داخلی توان رقابت با رقبای خارجی را داشته باشند؟ راهکار اساسی در این میان، اصلاح سیاست‌های حمایتی و ایجاد شرایط برابر برای تولیدکنندگان داخلی در مقایسه با رقبای خارجی است. تخصیص عادلانه ارز برای واردات مواد اولیه، بازنگری در سیاست‌های قیمت‌گذاری، کاهش فشارهای مالی

خبر

عضو شورای شهر تهران عنوان کرد
هدر رفت ۱۵ تا ۳۵ درصدی آب در تهران
توزیع ناعادلانه سرانه فضای سبز در پایتخت

رئیس کمیته ایمنی شورای شهر تهران با تأکید بر اینکه باید به مسئله نشت آب در شبکه تهران توجه بیشتری شود، گفت: طبق آمارها از ۱۵ تا ۳۵ درصد هدر رفت آب در تهران گزارش شده است. مهدی بابایی، درباره کاهش منابع آبی در پایتخت اظهار کرد: در حوزه نگهداشت فضای سبز برای تأمین آب هرچه که می‌توانیم باید راندمان آبیاری را افزایش دهیم و از روش‌های مکنایزه استفاده کنیم. ما در سالل ۱۴۰۳ یک عدد چند همتی برای مکنایزاسیون آبیاری و همچنین انتقال پساب از تصفیه خانه‌ها برای آبیاری درختان تصویب کردیم و همین مقدار را هم در سال ۱۴۰۴ تکرار خواهیم کرد، چرا که رویکرد ما برای سال بعد توسعه‌خانه‌های سبز نیست و استانداردهای لازم را اجرایی کرده‌ایم. وی ادامه داد: تنها دغدغه ما این است که چند ناحیه ما فاقد بوستان است؛ سرانه فضای سبز در تهران تأمین نشده، اما در بعضی از نقاط عادلانه توزیع نشده است. ما نسبت به احداث بوستان در محلات فاقد بوستان اقدام می‌کنیم اما دیگر رویکرد توسعه‌ای به فضای سبز نداریم. بنابراین باید سرانه فضای سبز برای هر شهروند تهرانی ۱۰ متر مربع و طبق قانون هوای پاک ۱۵ متر مربع باشد؛ سرانه درون شهری ما ۱۶.۳۵ است و این یعنی سقف‌های مصوب را عملیاتی کردیم و باید به سمت عادلانه کردن توزیع فضای سبز برویم.

رئیس کمیته ایمنی شورای شهر تهران با بیان اینکه اولویت شورای شهر در سال آینده نگهداشت، مکنایزاسیون آبیاری و انتقال پساب از تصفیه‌خانه‌ها برای آبیاری فضای سبز است، گفت: باید برداشت آب از سفره‌های زیرزمینی را کاهش دهیم، اما این کار نیاز به زمان دارد.

عضو شورای شهر تهران تأکید کرد: یکی از دغدغه‌های ما این است که حفر چاه‌های عمیق توسط شرکت آب و فاضلاب انجام نشود؛ چرا که موجب خشکی آب و فرونشست در تهران می‌شود. باید راندمان و بهره‌وری را افزایش دهیم تا میزان حفر چاه‌ها و استفاده از آب‌های زیر زمینی کاهش پیدا کند. استفاده از پساب را نیز به صورت ویژه پیگیری خواهیم کرد.

وی اضافه کرد: یکی از الزاماتی که برای شهرداری داریم این است که تصفیه‌خانه‌های محلی را هم احداث کند؛ در چند سالل اخیر دو سه مورد داشتیم و اعتبارات لازم را گذاشتیم تا تصفیه‌خانه محلی احداث کند و از آن برای آبیاری درختان استفاده شود.

بابایی در خصوص نشت لوله‌های انتقال دهنده آب در پایتخت نیز بیان کرد: باید به مسئله نشت آب در شبکه تهران توجه بیشتری شود؛ طبق آمارها از ۱۵ تا ۳۵ درصد هدر رفت آب تهران گزارش شده است. شرکت آب و فاضلاب هم این مسئله را در دستور کار نمی‌گذارد و باید به صورت جدی تر به این موضوع بپردازد.

کاهش ۲۰ درصدی بافت‌های فرسوده طبق قانون

انکته‌اهمراهی می‌کنند؟

در قانون برنامه هفتم توسعه کاهش سالانه ۲۰ درصدی بافت‌های فرسوده هدف‌گذاری شده و طبق قانون جهش تولید مسکن، بانک‌ها باید ۲۵ درصد تسهیلات پرداختی خود به بخش مسکن را به بافت‌های فرسوده اختصاص دهند؛ البته در سال‌های گذشته بانک‌ها تمایلی چندانی به پرداخت تسهیلات حوزه مسکن نشان نداده‌اند.

حدود دو میلیون و ۵۰۰ هزار بنای ناپایدار در کشور وجود دارد و چنانچه به جای هر بنا سه واحد ساخته شود، ۷.۵ میلیون واحد مسکونی جدید خواهیم داشت. مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران با بیان این مطلب گفته است: در صورت همکاری بانک‌ها این چشم‌انداز قابل تحقق خواهد بود و دور از دسترس نیست.

مسئله این است که بانک‌ها در سال‌های گذشته تمایلی به پرداخت تسهیلات مسکن از خود نشان نداده‌اند. بانک‌ها طبق قانون باید ۲۰ درصد از کل تسهیلات خود را به بخش مسکن اختصاص دهند، اما در سال‌های گذشته میزان پرداختی بانک‌ها به حوزه مسکن حدود ۵ درصد بوده است. در بیش از پنج سال گذشته ۲۲۴ همت برای اجرای طرح‌های مسکن پرداخت شده که ۶۳ همت از این مبلغ مربوط به ۶ ماهه دولت چهاردهم است و هم‌اکنون قراردادهای منعقد شده مسکن به بیش از یک میلیون واحد رسیده است. این در حالی است که باید در پنج سال گذشته پنج میلیون واحد مسکونی احداث می‌شد.

از سسوی دیگر بانک‌ها باید ۲۵ درصد از تسهیلات مسکن را به بافت‌های فرسوده اختصاص دهند. بافت‌های فرسوده به دلیل برخورداری از امکانات و زیرساخت‌های شهری از موقعیت مناسبی برای تأمین مسکن بانک‌ها برخوردارند. بنابراین لازم است تا بیشتر به این بخش پرداخته شود.

در قانون برنامه هفتم توسعه کاهش سالانه ۲۰ درصد از بافت‌های فرسوده، تولید صنعتی ساختمان و ساخت سالانه ۱۰۰ هزار واحد مسکونی در بافت‌های ناکارآمد شهری، هدف‌گذاری شده است. دولت برای تحقق این هدف برنامه‌هایی مثل مشوق‌های ۱۹ گانه، تخفیف ۵۰ تا ۱۰۰ درصد صدور پروانه در بافت و طرح کلیه به کلید را اجرا می‌کند.

عبدالرضا گلیایگانی – مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری ایران – با اشاره به طرح کلید به کلید گفته است: بر اساس این طرح مالکان در محلات فرسوده که ملکشان در مسیر گذر یا پروژه‌های تأمین سرانه‌های خدماتی قرار دارد، با واگذاری به دولت یا شهرداری می‌توانند زمین یا واحد نوسازی شده با ۴۰ درصد تخفیف دریافت کنند که پس از بررسی کارشناسی و اولویت‌بندی محدوده‌ها به زودی عملیات اجرایی آن در کشور آغاز می‌شود. اکنون مقدمات اجرایی شدن این طرح در دست انجام است و به محض آماده شدن، اجرای طرح آغاز خواهد شد.

دستگاه‌های مختلفی مانند شهرداری‌ها، وزارتخانه‌های دیگر و… در برنامه نوسازی دخیل هستند. برآوردها از سال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ نشان می‌دهد حدود ۱۰ میلیون نفر در بافت فرسوده ساکن هستند. این تعداد در ۵ میلیون و ۷۰۰ هزار واحد زندگی می‌کنند که دو میلیون و ۷۰۰ هزار واحد نیاز به مقاوم‌سازی و نوسازی در ۲۰۰ سال. قانون‌گذار نوسازی سالانه ۱۰۰ هزار واحد را تکلیف کرده است. طبق آمار شهرداری‌ها در یک سال گذشته (آبان سال قبل تا آبان امسال) حدود ۵۰ هزار واحد مسکونی در بافت، پروانه ساخت دریافت کردند که پس از بررسی کارشناسی و اولویت‌بندی محدوده‌ها به زودی سال گذشته و امسال در کل محدوده‌های شهری آمار صدور پروانه سیر نزولی دارد. وضعیت رکود بر ساختمان‌سازی حاکم است که این وضعیت در بافت‌ها هم خودش را نشان داده است.

مدیرعامل شرکت بازآفرینی شهری با اشاره به پنج برنامه دولت چهاردهم برای نوسازی بافت‌های فرسوده گفت: با توجه به اینکه اهداف برنامه نوسازی در سال‌های گذشته محقق نشده، اکنون نوسازی ۶۰۰ هزار واحد ناپایدار در بافت‌های فرسوده شهری، یکی از تکالیف نهضت ملی مسکن است.

بازنگری طرح‌های ویژه بافت‌های تاریخی اردبیل، شیراز و مشهد با رویکرد نوین در وزارت راه و شهرسازی در همراهی وزارت میراث فرهنگی و نهادهای شهری تهیه شد. بهمن امسال، گلیایگانی با بیان این مطلب خاطرنشان کرد: رویکردی که در سال‌های گذشته در خصوص بازآفرینی وجود داشت صرفاً با نگاه کالبدی و تخریب و نوسازی بافت‌ها بود که عملاً به نادیده گرفتن ارزش‌های تاریخی منجر شد. پروژه‌هایی که در شیراز و مشهد در خصوص بافت‌های پیرامون حرم های مطهر مصوب شده بود آسیب‌هایی جدی به آثار تاریخی پیرامون حرم‌های مطهر وارد کرد.

به گفته گلیایگانی، سیاست شرکت بازآفرینی شهری ایران این است که پروژه‌های دارای بیش از ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی در اولویت تأمین اعتبار قرار بگیرند تا در ۶ ماه اول سال آینده به بهره‌برداری برسند و مردم شیرینی بهره‌مندی از آن‌ها را بچشند.

مدیر عامل میادین میوه و تره‌بار تهران:

کمبودی برای تأمین کالاهای مورد نیاز ماه رمضان و ایام عید وجود ندارد

مدیرعامل میادین میوه و تره‌بار تهران اعلام کرد: تمامی مایحتاج به غیر از برنج طارم و هاشمی که قیمت‌گذاری اخیر مانع عرضه آن شده، در میادین میوه و تره‌بار در دسترس مردم قرار دارد.

۶۳ هزار تومان در حال عرضه هستند و برنج تنظیم بازاری به میزان کافی موجود است و برنج هشی پرمحصول به اندازه کافی وجود داردو تنها برنجی که به علت قیمت گذاری عرضه نمیشود برنج درج یک هاشمی و طارم است.

وی در مورد تأمین سایر اقلام ضروری با بیان اینکه به لطف خدا روغن،حبوبات، قند وشکر و با توجه به ماه رمضان، خرما به اندازه کافی در میادین وجود دارد گفت: مردم استقبال خوبی نیز داشتند و شاهد حضور مردم برای خرید مایحتاج خود هستیم.

تجشیری زاده ادامه داد: محصولات به اندازه کافی وبا قیمت مناسب موجود است وامید است تا شبهای عید وتحویل سال بتوانیم در تأمین موفق باشیم و به اندازه کافی بتوانیم محصولات را تأمین کنیم.



سهم‌ناچیز خوابگاه‌های متأهلی در دانشگاه‌ها و لزوم توجه مجریان جوانی جمعیت

به دنبال تصویب قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت اگرچه تعداد و ظرفیت خوابگاه‌های متأهلین در رستائی دستنیایی به اهداف قانون مذکور رشد یافت اما گزارشات نشان می‌دهد که همچنان شکاف عمیقی بین نیاز دانشجویان با وضعیت موجود وجود دارد. به طوریکه باوجود ۹۲ هزار و ۹۰۵ دانشجوی متأهل در دانشگاه‌های دولتی ذیل وزارت علوم تنها ۳۸ بلوک خوابگاه متأهلین با ظرفیت ۱۷۴۲ نفر وجود دارد؛ این رقم به این معناست که از هر ۱۰۰ دانشجوی متأهل در کشور تنها برای دو نفر خوابگاه متأهلی در دسترس است.

یکی از چالش‌ها و موانع ازدواج جوانان هزینه‌های شروع زندگی به ویژه هزینه‌های مسکن است. مراجعه به نتایج افکارسنجی‌های ملی در سطح کشور نیز نشان از اهمیت موضوع هزینه‌های مسکن در شروع زندگی و ازدواج دارد. در پیمایش ملی خانواده که توسط جهاد دانشگاهی انجام شد، پاسخگویان در پاسخ به این پرسش که «به نظر شما هر کدام از موارد زیر چقدر در بالا رفتن سن ازدواج تأثیر دارند» نقش «عدم برخورداری از مسکن مستقل» را تا ۸۲ درصد به صورت خیلی زیاد و یا زیاد مهم تلقی کرده‌اند. علاوه بر این، داده‌های عینی نیز نشان از اهمیت هزینه‌های مسکن در شروع زندگی دارد. اگرچه دولت در رستائی کاهش هزینه‌های مسکن دانشگاهیی همچون مسکن مهر، تسهیلات مسکن برای مسکن اولی‌ها و مسکن اجتماعی را برداشته، اما مجموع این اقدامات، نتوانسته بار هزینه مسکن را از روی دوش زوج‌های جوان بردارد و براساس گزارش مرکز آمار ایران، شاخص زمان انتظار برای خاندار شدن خانوارهای شهری کشور برای یک واحد مسکونی با مساحت ۸۰ متر مربع و با فرض عدم تغییر قیمت مسکن و ذخیره کل درآمد سالیانه خانوار، در سال ۱۳۹۴ برابر ۴۰۱ سال بوده است که این شاخص در سال ۱۳۹۶ به ۳.۵ سال کاهش می‌یابد، اما در سال ۱۴۰۰ بار دیگر به ۸.۴ سال افزایش می‌یابد. حال اگر هزینه‌های خوراکی خانوار از درآمد کسر شود، مدت زمان انتظار در سال ۱۳۹۴ به ۵.۳ سال، در سال ۱۳۹۶ به ۴.۴ سال و در سال ۱۴۰۰ به ۱۰.۸ سال می‌رسد. در حالی که با کسر کل هزینه‌های خانوار، مدت زمان انتظار در سال ۱۳۹۴ برابر ۶۹.۶ در سال ۱۳۹۶ برابر ۳۴.۵ سال و در سال ۱۴۰۰ برابر ۴۷.۴ سال محاسبه می‌شود؛ بنابراین خانوارهای شهری کشور برای صاحب خانه شدن باید ۴۷ سال منتظر بمانند.

نظام قانونگذاری با توجه به مسائل و هزینه‌های قابل توجه شروع زندگی برای زوجین جوان در حوزه مسکن مسیریهای همچون قانون جهش تولید مسکن، مسکن موقت (قانون تسهیل ازدواج جوانان)، وام و دیعه خرید و ساخت مسکن (بودجه سنواتی) و همچنین تقویت خوابگاه‌های متاهلین را در پیش گرفته که برخی از آنها همچون مسکن موقت هرگز وارد فاز اجرایی نشده و برخی کم و بیش با فزبار و فرودهایی در حال اجراست. یکی از مسیریهای کاهش هزینه‌های مسکن جهت تشویق به شروع زندگی در میان جوانان، تقویت خوابگاه‌های دانشجویی متأهلین است. این امکان علاوه بر کاهش قابل توجه هزینه‌های شروع زندگی در زوج‌های جوان در ترویج سبک زندگی مبتنی بر قناعت و سادезیستی و همچنین کاهش مایگین سن ازدواج جوانان که به عنوان یکی از سیاست‌های اسناد بالادستی در قانون برنامه ششم توسعه (ماده ۱۰۲) و قانون برنامه هفتم پیشرفت (ماده ۷۹) ذکر شده نیز بسیار مؤثر است.

بررسی سابقه تقنینی قوانین نشانی می‌دهد وضعیت خوابگاه‌های متأهلین در دهه ۸۰ مورد توجه سیاستگذاران بوده است. در ماده ۱۰ قانون تسهیل ازدواج جوانان مصوبسال ۱۳۸۴، موضوع خوابگاه‌های متأهلین مورد توجه قرار گرفته است. در این ماده ذکر شده: «ماده (۱۰) وزارتخانه‌های علوم، تحقیقات و فناوری و بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سایر مؤسسات دارای مرکز آموزشی موظفند در چارچوب بودجه سنواتی نسبت به ساخت و واگذاری خوابگاه‌های متأهلین اقدام لازم را معمول دارند و همچنین نسبت به پرداخت کمک هزینه تحصیلی به دانشجویان متأهل به میزان دو برابر دانشجویان مجرد که افزایش آن از محل صندوق اندوخته ازدواج جوانان تأمین می‌شود، اقدام کنند.

همچنین مطابق تبصره ماده قانونی مذکور، دانشجویان متأهل رشته‌های پزشکی مجازند قبل از انجام خدمت سربازی و طرح خدمت نیروی انسانی در آزمون دوره‌های تخصصی شرکت کنند».
این‌حال، همان طور که مشخص است در این ماده هیچ قاعده، هدف کمی یا ضوابط احداثی برای خوابگاه متأهلین تدوین نشده و صرفاً بر این تأکید شده که «دستگاه‌ها در چارچوب بودجه سنواتی اقدامات لازم را معمول دارند.»
دانشجویان متأهل رشته‌های پزشکی مجازند قبل از انجام خدمت سربازی و طرح خدمت نیروی انسانی در آزمون دوره‌های تخصصی شرکت کنند».

با این‌حال، همان طور که مشخص است در این ماده هیچ قاعده، هدف کمی یا ضوابط احداثی برای خوابگاه متأهلین تدوین نشده و صرفاً بر این تأکید شده که «دستگاه‌ها در چارچوب بودجه سنواتی اقدامات لازم را معمول دارند.»
شورای عالی انقلاب فرهنگی (۱۳۹۲) نیز در بند ۱۳ راهبرد کلان رسوم پربامون «تبیین، تشکیل، تحکیم تعالی و ایمن‌سازی خانواده»، بر لزوم تدوین و اجرای قوانین و برنامه‌های مشوق دانشجویان و سربازان به ازدواج همچون افزایش مستمری، تخصیص امکانات خوابگاهی، رفاهی، تحصیلی و اشتغال معنطف و محل خدمت و



متقاضی وجود ندارد و صف انتظار دریافت این تسهیلات نیز بسیار طولانی است.

مطابق با جدول فوق در سال ۱۴۰۲، به رغم وجود ۹۲ هزار و ۹۰۵ دانشجوی متأهل در دانشگاه‌های دولتی ذیل وزارت علوم، تحقیقات و فناوری در کل کشور تنها ۳۸ بلوک خوابگاه متأهلین با ظرفیت ۱۷۴۲ نفر وجود دارد. این بدین معناست که از هر ۱۰۰ دانشجوی متأهل در کشور تنها برای دو نفر خوابگاه متأهلین در دسترس است. این در حالیست که از هر ۱۰۰ دانشجوی مجرد، برای ۳۲ نفر امکان دسترسی به خوابگاه وجود دارد که این امر نشان‌دهنده ظرفیت بسیار ناچیز خوابگاه‌های متأهلین در مقایسه تعداد دانشجویان متاهل است. امری که آسیب‌های متعددی همچون طولانی شدن صف انتظار را نیز به همراه خواهد داشت. از سوی دیگر، رشد خوابگاه‌های متأهلین نیز طی سال‌های مذکور از یک روند ثابت و پایدار تبعیت نکرده و روند خوابگاه متأهلین در سال ۱۳۹۹ با رشد منفی ۳.۵ درصدی مواجه بوده و تنها در سال ۱۴۰۰ و پس از یک سال رشد منفی، ۱۱ درصد رشد را تجربه کرده است.

براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تعداد بلوک خوابگاه‌های متأهلین از سال ۱۳۹۷ از ۲۷ بلوک در سال ۱۴۰۲ روندی صعودی داشته و این در حالیست که تعداد بلوک‌های خوابگاه‌های مجردی از ۹۱۹ مورد به ۹۸۰ بلوک افزایش یافته که این مسئله نشان می‌دهد که تا سال ۱۴۰۰ اولویت دانشگاه ساخت خوابگاه برای دانشجویان مجرد بوده است.

درصد رشد ظرفیت خوابگاه مجردی از سال ۱۴۰۰ تغییر قابل ملاحظه‌ای نداشته و از ۴.۶ درصد به ۵.۱ درصد افزایش یافته است. با این وجود، درصد رشد ظرفیت خوابگاه‌های متأهلین از سال ۱۳۹۹ قابل ملاحظه بوده و آنچه در این سال حائز اهمیت است این نکته است که رشد ظرفیت خوابگاه‌های متأهلین در شرایطی رخ داده که تعداد بلوک‌ها افزایش قابل توجهی نداشته است. لذا این نکته می‌تواند منجر به کاهش کیفیت خدمات ارائه شده و کیفیت شرایط زندگی در خوابگاه‌های متأهلین شود. از سال ۱۴۰۰ شاهد رشد در تعداد بلوک‌های خوابگاه‌های متأهلین و همچنین افزایش ظرفیت خوابگاه‌های متأهلین هستیم. به عبارت دیگر می‌توان گفت تصویب قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و تدوین ضمانت اجرا در آن از طریق برخورد با مستفک قانون، منجر به افزایش توجه مدیران وزارت علوم، تحقیقات و فناوری به موضوع خوابگاه‌های متأهلین شده است. با این حال این رشد در مقایسه با جمعیت دانشجویان متاهل و نیاز واقعی جامعه دانشگاهی همچنان فاصله قابل توجهی با شرایط استاندارد دارد. از سوی دیگر یکی از مسائل چالش برانگیز توزیع جغرافیایی خوابگاه‌های متأهلین است.

به رغم تأکید قوانین مختلف بر مسئله خوابگاه متأهلین از جمله مصوبه نقشه مهندسی فرهنگی کشور در سال ۱۳۹۲ و قانون تسهیل ازدواج جوانان مصوب ۱۳۸۴ وضعیت ساخت خوابگاه‌های متأهلین تا پیش از سال ۱۴۰۰ بسیار ناچیز (کمتر از یک متر مربع برای هر دانشجوی متاهل) است. بر این اساس بیش از ۶۰ درصد دانشگاه‌های کشور فاقد خوابگاه متأهلین هستند و این مسئله در خصوص برخی از دانشگاه‌های مهم کشور قابل تأمل است.

سهم ناچیز خوابگاه‌های متأهلی در دانشگاه‌ها/ لزوم توجه مجریان جوانی جمعیت برای افزایش خوابگاه‌های ویژه زوج‌های دانشجو مبتنی بر نتایج ارزیابی و رتبه‌بندی دانشگاه‌ها و براساس شاخص خدمات اجتماعی زیرساخت و تسهیلات، از بین دانشگاه‌هایی که ۱۰ رتبه اول را کسب کرده‌اند، ۵ دانشگاه فاقد خوابگاه متأهلین بوده‌اند. امری که نشان می‌دهد بهره‌مندی از خوابگاه متأهلین وزن قابل توجهی را در این شاخص ندارد و نیازمند بازنگری است. بر این اساس پیشنهاد می‌شود وزارت علوم، تحقیقات و فناوری با طراحی سند دانشگاه دوستدار خانواده اقدام به رتبه‌بندی دانشگاه‌ها مبتنی بر شاخص‌هایی همچون میزان امکانات رفاهی برای دانشجویان متاهل از جمله خوابگاه متأهلین کند.



صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ناصر قدیری

دبیر شورای سیاستگذاری: دکتر ابراهیم سلیمی

سر دبیر: امین محمد قدیری

مدیر هنری: حامد بنائی

شمار ما:
همراه با مردم در راه مردم

آدرس دفتر مرکزی: تهران-بلوار ارتش-بعد از شمیروان سنتر-
نرسیده به خیابان نخل-پلاک ۱۲۱-ساختمان پالم-طبقه سوم
نمابر: ۴۳۸۵۹۳۲۶
چاپ: مصیم
روابط عمومی و سازمان آگهی ها:
سید محمد طباطبائی عقدا:
۰۹۱۲۰۲۴۳۳۹۹
ارتباط با مدیر مسئول:
۰۹۱۲۸۳۵۷۷۲۷

دفتر کرمان: کرمان خیابان جهاد کوچه شماره ۸ پلاک ۲۰
تلفن: ۰۳۴-۲۲۵۳۵۳۶۱-۲۲۵۳۵۳۱۲
نمابر: ۲۲۵۳۵۳۱۱

دفتر اصفهان: میدان جمهوری-خیابان فروغی-تنبش چهارراه
پنج رمضان-ساختمان کیبیا- طبقه اول واحد ۱

شنبه ۲۵ اسفند ۱۴۰۳

۱۵ رمضان ۱۴۴۴ ۱۵ مارس ۲۰۲۴ سال سال بیست و یکم شماره: ۵۱۶۱

@newsrahemardom_ir
www.newsrahemardom.ir
newsrahemardom@yahoo.com

www.newsrahemardom.ir newsrahemardom@yahoo.com

سیاسی / فرهنگی / ورزشی / اقتصادی / اجتماعی

بهترین مسیر سفر نوروزی از غرب تا شرق کشور کجاست؟



با آغاز سفرهای نوروزی، انتخاب بهترین مسیر برای سفری ایمن، سریع و راحت اهمیت دوچندانی دارد. آزادراه غدیر، یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی کشور، حالا به‌عنوان بهترین گزینه برای سفرهای نوروزی از غرب تا شرق کشور شناخته می‌شود. این مسیر با کاهش چشمگیر زمان سفر، حذف گره‌های ترافیکی و افزایش ایمنی، تجربه‌ای متفاوت را برای مسافران نوروزی رقم می‌زند.

آزادراه غدیر: مسیر طلایی برای سفرهای نوروزی

مسیرهای شلوغ و پرترافیک همیشه یکی از چالش‌های سفرهای نوروزی بوده است. اما حالا با افتتاح آزادراه غدیر، مسافران می‌توانند از مسیر جدیدی استفاده کنند که نه تنها زمان سفر را کاهش می‌دهد، بلکه با امکانات استاندارد، سفری ایمن و آسوده را فراهم می‌کند. این آزادراه با اتصال به مسیرهای مهمی مانند آزادراه کرج-قزوین، تهران-ساوه و قم-گرمسار، انتخابی هوشمندانه برای مسافران نوروزی محسوب می‌شود.

چرا آزادراه غدیر بهترین انتخاب برای نوروز است؟

کاهش زمان سفر:
کاهش ۹۰ دقیقه‌ای زمان سفر برای خودروهای سواری
کاهش ۱۲۰ دقیقه‌ای زمان سفر برای خودروهای سنگین
مسیر مستقیم و بدون ترافیک:
حذف گره‌های ترافیکی در مسیرهای پرتردد
کاهش فشار بر آزادراه‌های سنتی و جاده‌های بین‌شهری
افزایش ایمنی سفر:
طراحی استاندارد و ایمنی بالا
کاهش تصادفات جاده‌ای
تسهیل حمل‌ونقل بین‌شهری:
دسترسی آسان به شهرهای قزوین، قم، کاشان، ساری، رشت، اردبیل، ارومیه و شاهرود
تسریع در انتقال کالا و مسافران در تعطیلات نوروزی

غدیر: مسیر توسعه و رفاه

آزادراه غدیر نه تنها برای سفرهای نوروزی، بلکه برای توسعه اقتصادی کشور نیز یک پروژه کلیدی محسوب می‌شود. این مسیر استراتژیک، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های ایران، نقش مهمی در تسهیل حمل‌ونقل کالا، توسعه گردشگری و افزایش رفاه اجتماعی ایفا می‌کند.

این پروژه که با تلاش شبانه‌روزی مهندسان ایرانی ساخته شده، نمونه‌ای از توان داخلی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور است. بهره‌گیری از جدیدترین استانداردهای بین‌المللی در طراحی و اجرای این مسیر، آزادراه غدیر را به یک الگوی موفق در توسعه جاده‌ای ایران تبدیل کرده است. اگر به دنبال بهترین مسیر برای سفر نوروزی خود هستید، آزادراه غدیر بهترین انتخاب است. کاهش زمان سفر، افزایش ایمنی و مسیر مستقیم بدون ترافیک، این آزادراه را به گزینه‌ای ایده‌آل برای مسافران نوروزی تبدیل کرده است. پس امسال، سفر نوروزی خود را با آرامش و امنیت بیشتر از مسیر آزادراه غدیر آغاز کنید!

مناقضه عمومی یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی فشرده

فراخوان عمومی یک مرحله‌ای احداث تقاطع غیرهم سطح
شهید دانشمند همراه با ارزیابی فشرده



شهرداری بندرعباس (معاونت امور زیربنایی) در نظر دارد فراخوان عمومی یک مرحله‌ای احداث تقاطع غیرهم سطح شهید دانشمند همراه با ارزیابی فشرده به شماره ۲۰۰۳۰۰۴۹۱۶۰۰۱۳۶ از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعد زمانی:

- تاریخ انتشار فراخوان: شنبه ۱۴۰۳/۱۲/۲۵ ساعت: ۱۲:۰۰

- مهلت دریافت اسناد فراخوان: چهارشنبه ۱۴۰۴/۰۱/۰۶ ساعت: ۱۹:۰۰

- مهلت ارسال پیشنهادات: شنبه ۱۴۰۴/۰۱/۱۶ ساعت: ۱۹:۰۰

- زمان بازگشایی پاکت ها: یکشنبه ۱۴۰۴/۰۱/۱۷ ساعت: ۱۰:۰۰

اطلاعات تماس و آدرس دستگاه : شهرداری بندرعباس به آدرس بلوار امام خمینی (ره) شماره ۰۷۶۳۳۳۲۵۰۲۹

شناسه آگهی: ۱۸۹۸۶۲۱
میم الف: ۱-

روابط عمومی و امور بین الملل شهرداری بندرعباس



فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقضه عمومی یک مرحله‌ای همزمان با ارزیابی (یکپارچه) به شماره ۴۰۳/۸۰۰

خدمات تأمین خودروهای استیجاری سبک در ستاد کرمانشاه
شماره فراخوان: ۲۰۰۳۰۹۱۸۶۳۰۰۰۷۷

شرکت بهره‌برداری نفت و گاز غرب در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقضه عمومی یک مرحله‌ای همزمان با ارزیابی (یکپارچه) خدمات تأمین خودروهای استیجاری سبک در ستاد کرمانشاه به شرح مندرج در کتابچه را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوت‌نامه جهت سایر مراحل مناقضه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقضه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقضه و بارگذاری اسناد مناقضه محقق سازند. همچنین بارگذاری اسناد مناقضه می‌بایست از طریق نرم‌افزار امضای دیجیتال سامانه ستاد صورت گیرد. اطلاعات و اسناد مناقضه عمومی همزمان با فرآیند ارزیابی کیفی و این فراخوان از طریق سامانه ستاد به مناقضه‌گران ارسال خواهد شد.

۱. مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی و اسناد مناقضه: روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۰۵
۲. مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی و پاکت پیشنهاد: تا ساعت ۰۸:۳۰ روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۱/۱۹. پاکت ارزیابی کیفی در زمان فوق در محل سالن جلسات کمیسیون در ستاد کرمانشاه و از طریق سامانه ستاد گشایش خواهد شد. لازم به ذکر است که پاکت پیشنهاد مناقضه‌گرانی که حداقل امتیاز ارزیابی کیفی را کسب نمایند در تاریخی که کمیسیون تعیین می‌کند مفتوح خواهد شد.
۳. بازدید از محل انجام خدمات و جلسه توضیح اسناد مناقضه روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۱/۰۹ ساعت ۱۰:۰۰ در ستاد کرمانشاه به آدرس مندرج در کتابچه انجام خواهد شد.

۴. مبلغ برآورد اولیه و تقریبی مناقضه و محل تأمین اعتبار: ۲۳۱،۴۴۵،۰۸۵،۷۹۴ ریال منابع داخلی
۵. نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: ضمانت‌نامه معتبر بانکی یا واریز وجه نقد به مبلغ ۱۱،۵۷۲،۲۵۴،۲۹۰ ریال
۶. نوع و کیفیت و کمیت خدمات: خدمات تأمین خودروهای استیجاری سبک در ستاد کرمانشاه به شرح مندرج در اسناد مناقضه.
۷. محل و مدت اجرای خدمات: در استان کرمانشاه به مدت ۱۲ ماه شمسی
۸. پیش پرداخت: به میزان پانزده درصد نرخ پیشنهادی پیمانکار برنده در مقابل ارائه ضمانت‌نامه معتبر بانکی
۹. مدارک و مستندات الزامی جهت ورود به فرآیند ارزیابی کیفی (در صورت عدم بارگذاری هر یک از مدارک ذیل مناقضه‌گر از فرآیند ارزیابی کیفی کنار گذاشته می‌شود):

۱-۹ بارگذاری گواهی تعیین صلاحیت معتبر و مرتبط با موضوع مناقضه از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (حداقل رتبه ۶)
۲-۹ بارگذاری مدارک حقوقی شرکت شامل: کد اقتصادی، شناسه ملی، اساسنامه، آگهی تأسیس و آگهی معتبر آخرین تغییرات صاحبان امضای مجاز
۳-۹ بارگذاری صورت‌های مالی حسابرسی شده معتبر همراه با گزارش حسابرس مستقل و حسابرسی شده توسط سازمان حسابرسی یا جامعه حسابداران رسمی منتهی پایان به سال ۱۴۰۲ (یا قابل رؤیت در سامانه جام / پردیس)
۴-۹ بارگذاری فرم استعلام ارزیابی کیفی تکمیل شده و مدارک و مستندات مربوطه
تذکر ۱: در صورتی‌که مدارک مذکور از طریق سامانه‌های مربوطه قابل استعلام باشند، مورد قبول قرار خواهند گرفت.
تذکر ۲: کلیه ضمانت‌نامه‌های صادره از بانک پاسارگاد مورد قبول قرار نخواهند گرفت.
اطلاعات تماس دستگاه مناقضه‌گزار:

آدرس: کرمانشاه- میدان نفت- بلوار زن - پلاک ۴۲ - کدپستی ۶۷۱۴۶۷۷۴۵ - دبیرخانه کمیسیون مناقضات
مرکز تلفن ۰۸۳-۳۳۱۱۰۰۰۰ / دبیرخانه کمیسیون مناقضات (داخلی ۲۵۱۵)
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۴ / دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

روابط عمومی شرکت بهره‌برداری نفت و گاز غرب

نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۲/۲۵
نوبت دوم: ۱۴۰۳/۱۲/۲۶

شناسه آگهی: ۱۸۹۸۶۳۴
میم الف: ۱-



آگهی مناقضه عمومی یک مرحله‌ای شماره ۲۶/م/۱۴۰۳

این شرکت در نظر دارد نسبت به برگزاری مناقضه تأمین تجهیزات ابزار دقیقی واحد شماره ۳ نیروگاه بندرعباس به شماره فراخوان ۲۰۰۳۰۰۱۴۴۱۰۰۰۰۴۹ اقدام نماید.

لذا از شرکت‌های واجد شرایط در این مناقضه دعوت به عمل می‌آید جهت دریافت اسناد مناقضه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir مراجعه و نسبت به واریز مبلغ ۱،۱۰۰،۰۰۰ ریال (یک میلیون و صد هزار ریال) بصورت الکترونیکی از تاریخ ۱۴۰۳/۱۲/۲۲ لغایت ۱۴۰۳/۱۲/۲۸ اقدام و یک نسخه از اسناد مناقضه را دریافت نمایند. با توجه به اینکه کلیه مراحل برگزاری مناقضه از دریافت اسناد تا ارایه پیشنهاد از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار می‌گردد، لازم است در صورت عدم عضویت قبلی شرکتها در سامانه فوق مراحل ثبت نام در سایت مذکور انجام و نسبت به دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند. ضمناً شرکت کنندگان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره : ۰۷۶-۳۳۶۹۸۵۵ داخلی ۸۲۶ تماس حاصل فرمایند.

توضیحات :

۱- مهلت ارسال پیشنهاد: ۱۴۰۴/۰۱/۲۵ ساعت ۹ صبح
۲- زمان بازگشایی پاکت: ۱۴۰۴/۰۱/۲۵ ساعت ۱۰ صبح
۳- مدت زمان اجرای کار : ۴ ماه شمسی
۴- مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار ۱۰،۳۲۶،۹۱۳،۰۰۰ ده میلیارد و سیصد و بیست و شش میلیون و نهصد و سیزده هزار) ریال می‌باشد که باید به صورت ضمانت‌نامه معتبر بانکی یا فیش واریزی به نفع کارفرما در روز برگزاری مناقضه تسلیم گردد. (فرمت ضمانت‌نامه شرکت در فرایند ارجاع کار می‌بایست عیناً مطابق با فرمت مندرج در پیوست اسناد مناقضه باشد، بدیهی است در صورت عدم استفاده از فرمت مذکور مناقضه گر از ادامه فرآیند مناقضه حذف می‌گردد.)
۵- دستگاه نظارت دفتر فنی تولید می‌باشد و شرکت‌های متقاضی می‌توانند در خصوص سوالات خود با داخلی ۸۲۳ آقای مهندس بهرامی و ۸۲۴ آقای مهندس دیرباز تماس حاصل فرمایند.
۶- هزینه درج آگهی‌ها به عهده برنده مناقضه می‌باشد.
۷- آگهی‌ها در سایت‌های پایگاه ملی مناقضات www.iets.mporg.ir ، سامانه تدارکات الکترونیکی www.setadiran.ir دولت و پایگاه اطلاع رسانی معاملات شرکت مادر تخصصی تولید نیروی برق حرارتی به آدرس www.tender.tpph.ir قابل مشاهده می‌باشد.

روابط عمومی شرکت تولید نیروی برق بندرعباس

شناسه آگهی: ۱۸۹۵۶۱۱
میم الف: ۱-



« آگهی ابلاغ رأی »

آقای محمد امامی - بشماره کارمندی ۵۷۳۰۹۶ - فرزند محمدمهدی
پرونده نامبرده بالا به اتهام غیبت غیرموجه متوالی مجدد در این هیات مطرح و به مجازات بازخريد خدمت با پرداخت ۳۰ روز حقوق و مبنای مربوط در قبال هر سال خدمت محکوم گردیده است . لذا به علت عدم دسترسی به مشارالیه و ابلاغ رأی به شخص غیرمخاطب، در راستای استحکام و استواری رأی صادره و به تجویز تبصره ماده ۳۰۲ قانون آئین دادرسی مدنی مراتب در یک نوبت در روزنامه کثیرالانتشار منتشر می‌شود تا نامبرده ظرف مدت یکماه از تاریخ نشر آگهی چنانچه اعتراضی دارند در یکی از روزهای اداری به محل امور اداری ذریبط با این هیات واقع در تهران ، خیابان ملاصدرا، خیابان شیخ بهائی شمالی، ضلع جنوب غربی میدان شیخ بهائی، پلاک ۱۴۴، طبقه چهارم شرقی ، هیات پنجم بدوی مراجعه نمایند .

هیات پنجم بدوی رسیدگی به تخلفات اداری
کارمندان وزارت نفت

شناسه آگهی: ۱۸۹۶۶۰۴
میم الف: ۱-

newsrahemardom.ir

Online
راه مردم

از همه به روزتر باشید!