

خبرنامه

چرا از شکست‌های ابر پروژه‌های کشور درس نمی‌گیریم؟

دبیر انجمن مدیریت کیفیت ایران به تشریح هدررفت منابع کشور در اجرای ناقص طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی، صنعتی و زیرساختی پرداخت.

یادداشت مهمان- امیر حیدری، دبیر انجمن مدیریت کیفیت ایران: هر سال هزاران میلیارد تومان از منابع کشور صرف اجرای طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی، صنعتی و زیرساختی می‌شود. برخی از این پروژه‌ها به نتیجه می‌رسند، برخی با تأخیرهای طولانی مواجه می‌شوند و برخی دیگر هرگز به اهداف اولیه خود دست پیدا نمی‌کنند. با این حال یک سؤال اساسی همچنان بی‌پاسخ مانده است: چرا با وجود این حجم از تجربه، همچنان بسیاری از خطاها در پروژه‌های مختلف تکرار می‌شوند؟

در سال‌های اخیر بارها درباره کمبود منابع مالی، تحریم‌ها، مشکلات مدیریتی و پیچیدگی‌های اجرایی سخن گفته‌ایم. اما کمتر به یک عامل مهم‌تر توجه شده است؛ ناتوانی در یادگیری نظام‌مند از شکست‌ها. در فضای مدیریتی کشور، موفقیت‌ها معمولاً دیده می‌شوند، تقدیر می‌شوند و درباره آن‌ها سخن گفته می‌شود. اما شکست‌ها اغلب پنهان می‌مانند. کمتر سازمانی حاضر است درباره پروژه ناموفق خود گزارش منتشر کند. کمتر همایشی به تحلیل علمی یک شکست اختصاص پیدا می‌کند و کمتر رسانه‌ای به بررسی علل واقعی ناکامی پروژه‌ها می‌پردازد.

نتیجه این وضعیت روشن است؛ هزینه یک اشتباه فقط یک بار پرداخت نمی‌شود، بلکه بارها و بارها در پروژه‌های مختلف تکرار می‌شود.

بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته سال‌هاست که نظام‌های ثبت و انتشار درس آموخته‌ها را ایجاد کرده‌اند. در این کشورها هدف از تحلیل شکست‌ها یافتن مقصر نیست؛ بلکه شناسایی عوامل سیستمی و جلوگیری از تکرار خطاهاست. در مقابل، ما هنوز بیشتر به دنبال معرفی افراد موفق هستیم تا بررسی دلایل ناکامی‌ها.

یکی از مهم‌ترین یافته‌های حوزه مدیریت کیفیت این است که خطاهای بزرگ معمولاً حاصل یک اشتباه فردی نیستند؛ بلکه نتیجه ضعف در نظام تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی، نظارت و یادگیری سازمانی هستند. بنابراین اگر قرار است بهره‌وری پروژه‌های کشور افزایش یابد، باید از نگاه فردمحور به سمت نگاه سیستمی حرکت کنیم. در نشست تخصصی «هم‌افزایی انجمن‌ها و اندیشکده‌های فرائختصی در ارتقای بهره‌وری ابرپروژه‌ها» که به مناسبت روز ملی بهره‌وری برگزار شد، بارها بر این نکته تأکید شد که بخش قابل توجهی از اتلاف منابع کشور نه به دلیل کمبود دانش، بلکه به دلیل ضعف در انتقال دانش رخ می‌دهد.

امروز کشور با انبوهی از پروژه‌های نیمه‌تمام، تأخیرهای طولانی و افزایش هزینه‌ها روبه‌روست. در چنین شرایطی ادامه همان رویکرددستی گذشته نمی‌تواند راهگشا باشد. ما به یک نظام ملی یادگیری نیاز داریم. نظامی که در آن تجربه‌های موفق و ناموفق پروژه‌ها مستندسازی، تحلیل و در اختیار تصمیم‌گیران قرار گیرد. هم‌زمان با ورود فناوری‌های نوین و توسعه هوش مصنوعی، موضوع «کیفیت ۴.۰» بیش از گذشته اهمیت پیدا کرده است. اما باید توجه داشت که فناوری به تنهایی معجزه نمی‌کند. هوش مصنوعی زمانی می‌تواند به ارتقای بهره‌وری کمک کند که داده‌های معتبر، تجربه‌های مستند و درس‌آموخته‌های واقعی در اختیار آن قرار گیرد. اگر شکست‌های پروژه‌ها ثبت نشوند، حتی پیشرفته‌ترین سامانه‌های هوشمند نیز چیزی برای یادگیری نخواهند داشت.

شاید زمان آن رسیده باشد که در کنار جشن گرفتن موفقیت‌ها، درباره شکست‌ها نیز صادقانه صحبت کنیم. توسعه پایدار زمانی شکل می‌گیرد که جامعه بتواند از خطاهای خود بیاموزد و آن‌ها را به سرمایه دانشی تبدیل کند.

بزرگ‌ترین اتلاف در ابرپروژه‌های کشور صرفاً اتلاف منابع مالی نیست؛ اتلاف دانش است. تا زمانی که تجربه‌های ناموفق مستندسازی نشوند، هزینه اشتباهات گذشته بار دیگر در آینده پرداخت خواهد شد.

بیمه مرکزی اعلام کرد

تعیین تکلیف ۱۷ هزار پرونده خسارت خودروهای آسیب دیده از جنگ

بیمه مرکزی اعلام کرد: تاکنون خسارت بیش از ۱۷ هزار پرونده مربوط به خودروهای آسیب‌دیده از جنگ رمضان پرداخت شده و مجموع پرداختی‌ها به زیان‌دیدگان از ۱۴ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال فراتر رفته است. به گزارش ایسنا به نقل از بیمه مرکزی، روند جریان خسارت خودروهای آسیب‌دیده از جنگ رمضان با شتاب مطلوبی ادامه دارد و بر اساس آخرین آمار، تاکنون خسارت بیش از ۱۷ هزار پرونده تعیین تکلیف و به مالکان زاینده‌پرداخت شده است.

بر اساس این گزارش، در تازه‌ترین مرحله از پرداخت خسارت‌ها، مبلغ ۱۴۳۱ میلیارد ریال برای ۱۸۶۸ پرونده تکمیل‌شده به حساب مالکان خودروهای آسیب‌دیده واریز شد.

با احتساب این مرحله، مجموع خسارت پرداختی به خودروهای شخصی آسیب‌دیده از جنگ رمضان تا یازدهم خردادماه به ۰۱۵۹ میلیارد ریال رسیده است.

تاکنون ۳۰ هزار و ۱۶۹ دستگاه خودروی آسیب‌دیده از سوی سازمان‌های مدیریت بحران و ستادهای بحران استانداری‌ها در ۲۸ استان کشور برای ارزیابی به شعب بیمه ایران معرفی شده‌اند که از این تعداد، ارزیابی ۲۴ هزار و ۹۲۰ دستگاه به پایان رسیده است. همچنین خسارت ۱۷ هزار و ۷۰۷ پرونده به طور کامل پرداخت شده که بیش از ۷۰ درصد پرونده‌های ارزیابی‌شده را شامل می‌شود. این آمار نشان‌دهنده پیشرفت مستمر فرآیند رسیدگی و تبدیل بخش قابل توجهی از پرونده‌های کارشناسی‌شده به پرداخت نهایی است. در بخش دیگری از این گزارش آمده است که رسیدگی به خسارت خودروهای آسیب‌دیده در جنگ ۱۲ روزه نیز ادامه دارد و تاکنون خسارت ۴۴۷۰ دستگاه خودرو با پرداخت مبلغ ۴۱۴۰ میلیارد ریال به طور کامل تسویه شده و در مجموع هر دو جنگ تا کنون مبلغ ۱۴۳۰ میلیارد ریال به خسارت دیدگان پرداخت شده است. بررسی روند اجرایی پرداخت خسارت خودروهای آسیب‌دیده نشان می‌دهد بخش عمده پرونده‌های معرفی‌شده وارد مراحل نهایی رسیدگی شده‌اند و با تداوم همکاری میان دستگاه‌های اجرایی، مدیریت بحران استان‌ها، بیمه مرکزی و بیمه ایران، روند ارزیابی و پرداخت خسارت پرونده‌های باقی‌مانده نیز با سرعت در حال انجام است.

فرصت امروز: در شرایطی که اقتصاد ایران با تنگنای انرژی، فشار تورمی و نیاز مداوم تولید به مواد اولیه و سرمایه در گردش روبه روست، بحث اولویت دهی به صنایع ارزآور اهمیت تازه ای پیدا کرده است. منطق این سیاست روشن است: وقتی منابع ارزی محدود است، دولت باید از صنایعی حمایت کند که می‌توانند ارز بیشتری به کشور برگردانند، صادرات را تقویت کنند و فشار بر بازار ارز را کاهش دهند. اما همین سیاست اگر بدون شفافیت و معیارهای روشن اجرا شود، می‌تواند به تبعیض، رانت و نادیده گرفتن برخی صنایع ضروری منجر شود. اولویت بندی در شرایط محدودیت، اجتناب ناپذیر است. هیچ دولتی وقتی با کمبود منابع روبه روست، نمی‌تواند همه بخش‌ها را به یک اندازه حمایت کند. ارز، انرژی، تسهیلات بانکی، معافیت‌ها، مجوزها و زیرساخت‌ها همگی منابع محدودند. بنابراین پرسش اصلی این نیست که آیا باید اولویت بندی کرد یا نه؛ پرسش اصلی این است که اولویت بندی بر اساس چه معیارهایی، با چه شفافیتی و با چه نتیجه‌ای انجام می‌شود.

صنعت ارز آور یعنی چه؟

صنعت ارزآور صنعتی است که بتواند از مسیر صادرات کالا یا خدمات، ورود ارز به کشور را تقویت کند. پتروشیمی، فولاد، محصولات معدنی، برخی صنایع غذایی، دارو، خدمات فنی و مهندسی، فناوری اطلاعات و گردشگری درمانی می‌توانند در گروه صنایع ارزآور قرار گیرند. این صنایع اگر درست حمایت شوند، می‌توانند در تامین ارز، کاهش فشار بر بازار دلار و تقویت تراز خارجی اقتصاد نقش داشته باشند.

اما ارزآوری فقط به حجم صادرات نیست. ممکن است صنعتی صادرات بالایی داشته باشد، اما ارزش افزوده داخلی آن پایین باشد یا مواد اولیه و تجهیزات زیادی وارد کند. در مقابل، ممکن است صنعتی صادرات کمتری داشته باشد، اما اشتغال بالا، پیوند گسترده با زنجیره داخلی و ارزش افزوده بیشتری ایجاد کند. بنابراین معیار ارزآوری باید دقیق‌تر از یک عدد ساده صادرات باشد. از نگاه اقتصادی، باید خالص ارزآوری محاسبه شود. یعنی بینیم یک صنعت چقدر ارز وارد کشور می‌کند و در مقابل، برای تولید همان کالا چقدر ارز مصرف می‌کند. اگر صنعتی برای هر دلار صادرات، مقدار زیادی ارز برای واردات مواد اولیه، قطعات یا ماشین‌آلات مصرف کند، اثر خالص آن با صنعتی که وابستگی وارداتی کمتری دارد متفاوت است. بنابراین اولویت دهی باید بر پایه داده دقیق باشد، نه عنوان کلی صنعت.

چرا اولویت دهی لازم شده است؟

تنگنای انرژی، دولت را مجبور به انتخاب می‌کند. وقتی منابع ارزی کافی نباشد، واردات مواد اولیه، ماشین‌آلات، کالاهای واسطه‌ای و نیازهای مصرفی همه نمی‌توانند هم‌زمان با سرعت و سهولت انجام شوند. اگر تخصیص ارز بدون اولویت باشد، ممکن است منابع به بخش‌هایی برود که اثر کمی بر تولید، اشتغال یا صادرات دارند. در چنین شرایطی، حمایت از صنایع ارزآور می‌تواند منطقی باشد، چون این صنایع می‌توانند بخشی از منابع ارزی کشور را بازتولید کنند. اما این منطق فقط در صورتی درست عمل می‌کند که حمایت‌ها مشروط به عملکرد باشد. یعنی صنعتی که ارز، انرژی، تسهیلات یا امتیاز ویژه می‌گیرد، باید تعهد روشن برای تولید، صادرات، بازگشت ارز، حفظ اشتغال و افزایش ارزش افزوده داشته باشد. اگر حمایت بدون تعهد و نظارت باشد، اولویت دهی صنعتی به توزیع امتیاز تبدیل می‌شود.

خطر رانت در لباس حمایت

هر جا منابع محدود و امتیاز دولتی وجود داشته باشد، خطر رانت نیز وجود دارد. اگر معلوم نباشد کدام صنعت و کدام شرکت به چه دلیل در اولویت قرار گرفته، فعالان اقتصادی احساس تبعیض می‌کنند. ممکن است برخی بنگاه‌ها با ارتباطات قوی‌تر، خود را ارزآور معرفی کنند و از منابع استفاده کنند، اما عملکرد واقعی آنها با ادعایشان فاصله داشته

نسخه نجات تولید یا تبعیض تازه در اقتصاد؟

اولویت با صنایع ارز آور

باشد. رانت زمانی شکل می‌گیرد که معیارها مبهم باشد. اگر یک شرکت ارز ارزان‌تر، انرژی بیشتر، تسهیلات بهتر یا مجوز سریع‌تر بگیرد، اما اطلاعات عملکرد آن شفاف نباشد، سایر بنگاه‌ها بی‌اعتماد می‌شوند. این بی‌اعتمادی به فضای کسب و کار آسیب می‌زند و انگیزه سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. حمایت صنعتی باید شفاف، زمان‌دار و قابل ارزیابی باشد. یعنی دولت اعلام کند چه معیارهایی برای اولویت‌دهی دارد، چه صنایعی مشمول می‌شوند، چه میزان حمایت دریافت می‌کنند و در برابر آن چه تعهدی دارند. اگر صنعت یا شرکت مشمول حمایت به اهداف خود نرسید، حمایت باید بازنگری شود. حمایت بدون ارزیابی، به جای سیاست صنعتی، به امتیاز دائمی تبدیل می‌شود.



صنایع اشتغال‌زا چه می‌شوند؟

یکی از چالش‌های اولویت‌دهی به صنایع ارزآور، جایگاه صنایع اشتغال‌زاست. ممکن است صنعتی ارزآوری بالایی نداشته باشد، اما هزاران نفر را به کار گرفته باشد و در یک منطقه محروم نقش حیاتی در معیشت مردم داشته باشد. اگر سیاست حمایت فقط بر ارزآوری متمرکز شود، چنین صنایعی ممکن است از منابع دور بمانند و آسیب ببینند. اقتصاد فقط تراز ارزی نیست؛ اشتغال، عدالت منطقه‌ای، امنیت غذایی و نیاز داخلی نیز مهم‌اند. برای مثال، برخی صنایع کوچک و متوسط شاید صادرات زیادی نداشته باشند، اما در تامین بازار داخلی، اشتغال محلی و کاهش واردات نقش دارند. اگر این صنایع به دلیل نداشتن ارزآوری مستقیم کنار گذاشته شوند، ممکن است کشور در آینده با بیکاری، کمبود کالا یا وابستگی وارداتی بیشتر روبه‌رو شود. بنابراین سیاست درست باید میان چند معیار تعادل برقرار کند: ارزآوری، اشتغال، ارزش افزوده داخلی، پیوند با زنجیره تولید، نیاز داخلی، بهره‌وری انرژی و امکان رشد صادراتی. هیچ معیار واحدی به تنهایی کافی نیست.

ارزآوری با خام‌فروشی فرق دارد

نکته مهم دیگر، تفاوت میان ارزآوری واقعی و خام‌فروشی است. اگر کشوری مواد خام یا کالاهای کم‌فروزی شده صادر کند، ممکن

است در کوتاه‌مدت ارز به دست آورد، اما ارزش افزوده زیادی ایجاد نمی‌کند. سیاست صنعتی باید صنایع را به سمت صادرات محصولات با ارزش افزوده بالاتر ببرد. صادرات ماده خام آسان‌تر است، اما آینده تولید را نمی‌سازد. برای مثال، در زنجیره‌های معدنی، پتروشیمی یا کشاورزی، هرچه فرآوری بیشتر شود، اشتغال، فناوری و درآمد بالاتری ایجاد می‌شود. بنابراین اولویت‌دهی به صنایع ارزآور نباید به معنای تشویق خام‌فروشی باشد. حمایت باید به سمت صنایعی برود که ارزآوری را با عمق تولید داخلی، فناوری و ارزش افزوده ترکیب می‌کنند.

انرژی و ارز؛ پیوند حساس

بسیاری از صنایع ارزآور ایران، انرژی را هستند. فولاد، پتروشیمی، سیمان و برخی صنایع معدنی برای تولید به انرژی فراوان نیاز دارند. در شرایط ناترازی انرژی، این مسئله حساس‌تر می‌شود. اگر صنعتی ارزآور است اما انرژی بسیار زیادی مصرف می‌کند، باید بررسی شود که آیا ارزآوری آن با هزینه انرژی مصرفی تناسب دارد یا نه.

در اقتصاد، باید هزینه فرصت منابع را دید. گازی که در یک صنعت مصرف می‌شود، می‌توانست در جای دیگری مصرف یا صادر شود. برقی که به یک واحد صنعتی اختصاص می‌یابد، می‌توانست به بخش دیگری از اقتصاد برسد. بنابراین اولویت‌دهی به صنایع ارزآور باید با محاسبه بهره‌وری انرژی همراه باشد. صنعت ارزآور اما بسیار پرمصرف، اگر بهره‌وری پایینی داشته باشد، ممکن است در ظاهر ارزآور و در باطن پرهزینه باشد.

دولت چگونگی باید انتخاب کند؟

دولت برای انتخاب صنایع اولویت‌دار، به داده نیاز دارد. باید بداند هر صنعت چه میزان ارزآوری خالص دارد، چه میزان اشتغال داخلی دارد، چه مقدار انرژی مصرف می‌کند، چه سهمی در تامین نیاز داخلی دارد، چقدر ارزش افزوده می‌سازد و چه ظرفیت صادراتی آینده دارد. بدون این داده‌ها، اولویت‌بندی بیشتر شبیه چانه‌زنی میان بخش‌ها خواهد بود تا سیاست‌گذاری اقتصادی. همچنین باید از تصمیم‌های پشت درهای بسته پرهیز کرد. فعالان اقتصادی باید بدانند معیار حمایت چیست. اگر معیارها شفاف باشد، حتی صنایعی که در اولویت اول قرار نمی‌گیرند، دلیل تصمیم را بهتر می‌پذیرند. اما اگر تصمیم‌ها مبهم باشد، هر حمایت دولتی به شائبه رانت آلوده می‌شود.

جمع‌بندی؛ اولویت‌دهی لازم است، اما کافی نیست

در شرایط تنگنای انرژی، اولویت‌دهی به صنایع ارزآور می‌تواند سیاستی منطقی باشد. کشور باید از بخش‌هایی حمایت کند که می‌توانند ارزآوری، صادرات و ارزش افزوده ایجاد کنند. اما این سیاست فقط زمانی مفید است که شفاف، داده‌محور، مشروط و زمان‌دار باشد. در غیر این صورت، به جای نجات تولید، می‌تواند به تبعیض تازه در اقتصاد تبدیل شود.

حمایت از صنایع ارزآور نباید به معنای نادیده گرفتن صنایع اشتغال‌زا، تامین‌کننده نیاز داخلی یا صنایع کوچک و متوسط باشد. اقتصاد ایران به ترکیبی از ارزآوری، اشتغال، امنیت تولید و ارزش افزوده نیاز دارد. اولویت‌دهی صنعتی اگر با نگاه جامع انجام شود، می‌تواند به عبور از تنگنای انرژی کمک کند. اما اگر به امتیاز ویژه برای گروهی محدود تبدیل شود، نه تنها مشکل ارز را حل نمی‌کند، بلکه اعتماد تولیدکنندگان را نیز تضعیف خواهد کرد.

نسخه درست این است: حمایت بدهید، اما در برابر عملکرد واقعی. منابع محدود کشور باید به صنایعی برسد که ارزآوری خالص، بهره‌وری، اشتغال و ارزش افزوده بیشتری ایجاد می‌کنند. اقتصاد ایران بیش از آنکه به شاعر حمایت از تولید نیاز داشته باشد، به حمایت دقیق، شفاف و قابل‌سنجش نیاز دارد.

شبکه سوخت کشور پایدار می‌ماند؟

گفته است که همسو با رافه حال شهروندان، کاهش زمان انتظار و تسریع در فرآیند دریافت کارت سوخت، سامانه صدور آنی کارت سوخت در نواحی ۱۳گانه منطقه تهران راه‌اندازی شده است. از سوی دیگر ذکر این نکته ضروری است که توسعه صنعت سی‌ان‌جی در کشور بسیار کند پیش‌کنده بوده است که اگر از سال ۱۳۸۰ همسو با رفح ناترازی و تنوع‌بخشی به سبد سوخت توسعه نمی‌یافت، هم‌اکنون مقدار روزانه مصرف بنزین کشور به حدود ۱۴۸ میلیون لیتر می‌رسید که معادل تولید چند پالایشگاه در کشور است. بر این اساس هر مترمکعب سی‌ان‌جی برابر با یک لیتر بنزین ارزش حرارتی دارد، امروز ظرفیت توزیع روزانه ۴۰ میلیون مترمکعب سی‌ان‌جی در کشور وجود دارد و حدود ۱۶ میلیون مترمکعب نیز ظرفیت خالی در این بخش داریم و طبق اعلام، سهم سبد سوخت سی‌ان‌جی باید به حدود ۰۷/۱۵ درصد در پایان سال ۱۴۰۷ برسد.

با این وجود کارشناسان تأکید دارند صرفه‌جویی در مصرف انرژی همچنان به مطالبه‌ای عمومی تبدیل شده است و این موضوع باید از طریق ابزارهای مختلف، به‌ویژه رسانه‌ها، مورد توجه و تأکید قرار بگیرد. همچنین، صرفه‌جویی و مدیریت مصرف انرژی باید به رفتاری پایدار در کشور تبدیل شود؛ زیرا هر میزان کاهش مصرف به پایداری شبکه انرژی و کاهش فشار بر اقتصاد ملی کمک خواهد کرد. به تأکید تحلیلگران باید با برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و اقدام‌های اجرایی، زمینه مدیریت بهینه مصرف انرژی را فراهم کنیم؛ در این استا، مجلس در قالب برنامه‌های پنج‌ساله توسعه و قانون بودجه‌های سننوتای، احکام متعددی برای بهینه‌سازی مصرف و اصلاح ساختارهای انرژی پیش‌بینی کرده است که اگر احکام موجود با دقت و بدون تعلل اجرا شود، بخش قابل توجهی از اهداف مدیریت مصرف انرژی محقق خواهد شد.

در این شرایط، به اذعان مسوولان، همچنان در حوزه مصرف در زمره بدترین کشورهای جهان قرار داریم. این الگوی مصرف نادرست، به افزایش شدید ناترازی و تراز نبودن تولید برای تقاضای داخلی منجر شده است.

به عنوان مثال تولید سالانه گاز کشور در شرایط عادی ۲۹۷ میلیارد مترمکعب است. از این میزان، ۱۳ میلیارد مترمکعب صادر می‌شود، ۴۰ میلیارد مترمکعب صرف برداشت‌های عملیاتی و خودمصرفی تأسیسات شده و ۲۴۳ میلیارد مترمکعب باقی‌مانده وارد شبکه مصرف سراسری می‌شود. این در حالی است که نیاز واقعی مصرفی داخلی کشور ۲۸۵ میلیارد مترمکعب است.

در این راستا، دولت دو مسیر واضح پیش‌رو دارد: نخست واردات سوخت که مستلزم ارزیابی گسترده و درنتیجه کاهش مستقیم بودجه حیاتی دارو و کالاهای اساسی کشور است. مسیر دوم، مدیریت هوشمندانه مصرف و افزایش هم‌زمان تولید است که هم‌اکنون با تلاش شبانه‌روزی متخصصان در وزارتخانه‌های نفت و نیرو برای احیای زیرساخت‌های آسیب‌دیده در جریان تهاجم‌های اخیر، فعالتاً، دنبال می‌شود. در این میان لزوم خودکنترلی جدی دولت در ادارات و توسعه سریع

نیروگاه‌های انرژی خورشیدی، بسیار مهم است و البته بخش اصلی و کلیدی راهکار،

مشکارت آگاهانه مردم در مدیریت مصرف است. اگر فقط ۲۰ درصد از مصرف انرژی در تهران کاهش شود، چشم‌شگربری در توان نظامی و دفاعی کشور رخ خواهد داد، این در حالی است که سال گذشته حدود ۵۵ میلیارد دلار از منابع ارزی کشور را فقط برای واردات بنزین سوزانده‌ایم.

اما استراتژی تازه دولت به جای اصلاح و افزایش قیمت حامل‌های انرژی با توجه به شرایط اقتصادی و دغدغه‌های اجتماعی، جایگزینی کامل افزایش قیمت با مدل انتفاع عمومی است. بدین معنا که به‌جای اعمال فشار بر سبد معیشتی خانوار، به‌ازای هر میزان کاهش مصرف انرژی، پاداش نقدی مستقیم به مردم پرداخت شود. همچنین این رویکرد تشویقی به‌ویژه در بخش صنایع نیز به‌طور جدی دنبال می‌شود تا با کاهش ناترازی و بی‌نیازی از واردات، صنایع کشور دیگر دچار قطعی انرژی و توقف تولید نشوند. براساس محاسبات، کشور به واردات ۳۰ میلیون لیتر بنزین در روز نیاز دارد که سالانه حدود ۸ میلیارد دلار ارزیابی روی دست کشور می‌گذارد، درحالی که اگر هر خانواده ایرانی فقط یک لیتر بنزین کمتر مصرف کند، می‌توان بخش عمده‌ای از این ناترازی ۲۵ تا ۳۰ میلیون لیتری را بدون هیچ هزینه‌ای برطرف کرد.

از سوی دیگر تأکید دولت بر توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت ریلی شهرها به‌ویژه تهران به‌منظور صرفه‌جویی در مصرف سوخت است زیرا مصرف غیرضروری سوخت و استفاده از خودروهای تک‌سرنشین مصداق بدمصرفی است. در این راستا دو مأموت مهم به وزیر نفت ابلاغ شده است؛ نخست اولویت‌بندی تخصیصی گاز به بخش‌های مولد، تولیدی و ثروت‌آفرین و دوم تدوین نظام سهمیه‌بندی و تخصیص استثنایی مطابق با نیاز واقعی هر منطقه که براساس آن باید امکان مدیریت و پایداری انرژی برای بخش‌های راهبردی و حیاتی کشور فراهم شود.

همچنین در نشست‌کی که درخصوص مصرف بنزین و برخی حامل‌های انرژی با حضور مسوولان مربوطه برگزار شده، علاوه بر ذکر این نکته که مصرف غیرضروری و استفاده از خودروهای تک‌سرنشین مصداق بدمصرفی است تأکید شد که دولت به نیازمندی توسعه زیرساخت‌ها در این حوزه به‌طور کامل آگاه بوده و بر توسعه حمل‌ونقل عمومی و زیرساخت ریلی شهرها به‌ویژه تهران تأکید دارد.

بر این اساس رئیس‌جمهوری، با تأکید بر توسعه فرهنگ استفاده از حمل‌ونقل عمومی تصریح کرده است که باید مصرف سوخت را کاهش دهیم تا منابع حاصل از صرفه‌جویی به‌جای واردات بنزین برای مصارف غیرضرور، در حوزه معیشت مردم، تقویت نظام حیاتی و تأمین کالابرگ ا فشار کم‌درآمد هزینه شود.

در مجموع تحلیلگران بر این عقیده اند که امروز صرفه‌جویی در مصرف انرژی، یک وظیفه ملی است و می‌تواند انرژی کشور را به سمت توسعه زیرساخت‌ها، حمایت از مردم و تقویت توان اقتصادی هدایت کند.

افزایش کرایه حمل کالا؛

گرانی از جاده به سفره مردم می‌رسد؟

وقتی بازار از قبل انتظار گرانی دارد، افزایش هزینه حمل می تواند سیگنال تازه ای برای تعدیل قیمت ها باشد.

رانندگان هم زیر فشارند

برای تحلیل منصفانه این موضوع، نباید رانندگان و فعالان حمل و نقل را فقط عامل انتقال گرانی دانست. آنها نیز بخشی از همین اقتصاد تورمی اند. کامیون بدون لاستیک، قطعه، تعمیر، بیمه و سوخت نمی تواند حرکت کند. اگر هزینه نگهداری ناوگان بالا برود اما کرایه حمل ثابت بماند، راننده با زیان یا کاهش درآمد واقعی روبه رو می شود. این وضعیت در بلندمدت به فرسودگی ناوگان، کاهش ایمنی جاده ها و اختلال در حمل کالا منجر می شود.



ناوگان حمل و نقل جاده ای ایران با چالش هایی مانند فرسودگی، مصرف بالای سوخت، هزینه سنگین تعمیرات و کمبود سرمایه برای نوسازی روبه روست. اگر نرخ حمل واقعی نباشد، مالکان کامیون انگیزه یا توان نوسازی ندارند. نتیجه آن، کامیون های فرسوده تر، مصرف سوخت بیشتر، الودگی بالاتر و هزینه های پنهان بیشتر برای کل اقتصاد است. بنابراین پایین نگه داشتن مصنوعی کرایه حمل هم راه حل پایدار نیست.

مسئله اصلی، چگونگی مدیریت این افزایش است. اگر نرخ حمل بالا برود اما همزمان بهره وری ناوگان، شفافیت بارنامه ها، کاهش واسطه گری، نوسازی کامیون ها و مدیریت مسیرهای خالی دنبال نشود، مصرف کننده فقط هزینه بیشتری می پردازد بدون آنکه کیفیت حمل و نقل بهتر شود. اما اگر افزایش نرخ با اصلاح ساختار حمل و نقل همراه باشد، بخشی از هزینه می تواند به بهبود خدمات و پایداری زنجیره تامین منجر شود.

واسطه ها در زنجیره حمل

یکی از مشکلات پنهان در حمل و نقل کالا، نقش واسطه ها و ناهمگنی در توزیع بار است. در بسیاری از مسیرها، راننده سهم نهایی زیادی از افزایش قیمت حمل دریافت نمی کند و بخشی از هزینه در حلقه های واسطه ای جذب می شود. اگر سامانه های بار، نرخ گذاری، اعلام بار و پرداخت کرایه شفاف نباشد، افزایش نرخ رسمی ممکن است لزوماً به بهبود درآمد راننده منجر نشود.

شفافیت در حمل و نقل کالا اهمیت زیادی دارد. باید روشن باشد صاحب کالا چه مبلغی می پردازد، راننده چه مبلغی دریافت می کند، شرکت حمل و نقل چه سهمی دارد و هزینه های جانبی چگونه محاسبه می شود. اگر این زنجیره شفاف نباشد، هم راننده ناراضی می ماند و هم صاحب کالا و مصرف کننده با هزینه بالاتر روبه رو می شوند.

دیجیتالی شدن حمل و نقل، کاهش بارهای برگشتی خالی، برنامه

اخبار

بازسازی بی‌سروصدای موتور جنگ تعرفه‌ای آمریکا

رئیس‌جمهور آمریکا پس از شکست در دیوان عالی کشور و سایر چالش‌های قانونی، متعهد شد که رژیم تعرفه‌های خود را احیا کند و اکنون، او این کار را انجام می‌دهد، اما نه به شیوه‌ای پر سر و صدا، با عجله و بی‌هدف و با شعارهای دروغین که زمانی سیاست تعرفه‌ای او را تعریف می‌کرد.

به گزارش ایسنا، رویکرد جدید، آرام، روشمند و صبورانه ترامپ در قبال تعرفه‌ها، هدفمند است. ابزارهایی که او اکنون برای بازسازی موتور تعرفه‌هایش استفاده می‌کند، بسیار دقیق‌تر از تعرفه‌های قبلی هستند.

اما اگر او موفق شود، جدیدترین تعرفه‌های او می‌تواند به اندازه تعرفه‌های قبلی اش شدید و طولانی‌تر باشد.

آنچه ترامپ انجام می‌دهد

سه‌شنبه شب، جیمسسون گریر، نماینده تجاری آمریکا، گزارشی ۹۸ صفحه‌ای منتشر کرد که جزئیات نتیجه یک تحقیق چند ماهه در مورد سیاست‌های شرکای تجاری در خرید کالاهای ساخته شده با کار اجباری را شرح می‌داد. این گزارش نشان داد که ۶۰ اقتصادی که آمریکا با آنها تجارت می‌کند، در اعمال اجزای موثر ممنوعیت واردات اقلامی که توسط افرادی ساخته شده‌اند که برخلاف میل خود با حقوق ناکافی کار می‌کردند، کوتاهی کرده‌اند. گریر گفت: برخی دیگر از اقتصادها «گام‌های اولیه» را برای محدود کردن کار اجباری برداشته‌اند، اما او گفت که هر شریک تجاری آمریکا باید سریع‌تر این مسئله را حل کند.

گریر در بیانیه‌ای گفت: «ناکامی مهم‌ترین شرکای تجاری ما در رسیدگی به واردات کالاهای ساخته شده با کار اجباری، غیرقابل قبول است. این امر پویایی ایجاد می‌کند که در آن کارگران آمریکایی مجبور به رقابت جهانی در یک زمین بازی نابرابر می‌شوند.»

نماینده تجاری آمریکا به عنوان یک راه حل، با استناد به اختیارات بخش ۳۰۱ قانون تجارت ۱۹۷۴، حداقل ۱۰ درصد تعرفه سراسری را برای همه شرکای تجاری که دولت در مورد آنها تحقیق کرده بود، پیشنهاد داد. چندین بلوک تجاری که قبلاً با آمریکا وارد مذاکرات تجاری شده بودند، از جمله کانادا، مکزیک، اتحادیه اروپا، اکتادور، اندونزی و پاکستان، مشمول تعرفه جدید ۱۰ درصد خواهند شد.

بسیاری از کشورهای دیگر از جمله چین، برزیل، ژاپن و هند با تعرفه شدیدتر ۱۲٫۵ درصدی مواجه خواهند شد. این‌ها شرکای تجاری هستند که نماینده تجاری آمریکا معتقد است برای خلاص شدن از شر کار اجباری کالاهای وارداتی در اقتصادشان، حتی گام‌های اولیه‌ای برداشته‌اند.

این تعرفه‌ها بلافاصله اعمال خواهند شد. آنها وارد یک دوره اظهار نظر عمومی شده‌اند که تا ششم ژوئیه ادامه خواهد داشت و نماینده تجاری آمریکا در هفتم ژوئیه جلسات استماع در مورد این پیشنهاد برگزار خواهد کرد.

چرا ترامپ این کار را به این روش انجام می‌دهد؟

ترامپ مدت‌هاست که اعلام کرده است که از روش‌های جایگزین برای اعمال تعرفه‌های خود استفاده خواهد کرد - حتی قبل از اینکه دیوان عالی کشور در ساه فوریه اعلام کند که ترامپ هیچ اختیاری برای استفاده از اختیارات اضطراری برای وضع مالیات بر واردات ندارد.

بلافاصله پس از حکم دیوان عالی کشور، ترامپ طبق بخش ۱۲۲ قانون تجارت ۱۹۷۴، تعرفه جهانی ۱۰ درصدی را به مدت ۱۵۰ روز اعلام کرد. اما در اوایل ماه مه، هیئتی از قضات در دادگاه تجارت بین‌المللی آمریکا دریافتند که دولت تعهدهایی برای وضع تعرفه‌ها ندارد.

این همیشه قرار بود یک اقدام موقت باشد. و دولت اعلام کرده است که می‌تواند از بخش ۳۰۱ به عنوان یک راه حل دائمی‌تر استفاده کند.

بخش ۳۰۱ به نماینده تجاری آمریکا اجازه می‌دهد تا در مورد کشورهایی که به طور بالقوه توافق‌نامه‌های تجاری سایر کشورها را نقض می‌کند یا رویه‌هایی که به تجارت آمریکا آسیب می‌رساند، تحقیق کند. ترامپ در دوره اول ریاست جمهوری خود از بخش ۳۰۱ برای افزایش تعرفه‌ها بر چندین کالای وارداتی چینی، به همراه هوابیما و سایر کالاهای اتحادیه اروپا استفاده کرد. و برخلاف بخش ۱۲۲، هیچ محدودیتی برای سطح یا مدت تعرفه‌های ناشی از تحقیقات بخش ۳۰۱ وجود ندارد.

کار دولت تمام نشده است. دفتر گریر همچنین در حال بررسی بیش از ده‌ها کشور به دلیل ظرفیت تولید اضافی است.

دولت آمریکا به حکم بازپرداخت اعتراض می‌کند

دولت ترامپ به طور جداگانه، روز سه‌شنبه، در مورد حکم یک قاضی فدرال مبنی بر لزوم بازپرداخت تمام ۱۶۶ میلیارد دلار درآمد حاصل از تعرفه‌های جمع‌آوری شده تحت اضطراری که دیوان عالی آن را لغو کرد، درخواست تجدیدنظر ارائه کرد. دولت بازپرداخت این هزینه‌ها را در ماه آوریل آغاز کرد، اما اعلام کرده است که ده‌ها میلیارد دلار تعرفه، از جمله پرداخت‌های پیچیده «نهایی» تعرفه که واردکننده برای آنها از دولت شکایت نکرده است، را بلافاصله بازپرداخت نخواهد کرد. مشخص نیست چه زمانی این سیستم برای همه پرداخت‌های مشمول بازپرداخت، باز خواهد شد.

بر اساس گزارش شبکه سی ان ان، همچنین، دولت به حکم قاضی مبنی بر اینکه راندی اسکات، کمیسر گمرک و حفاظت مرزی، باید شخصاً در جلسه دادرسی آینده در مورد روند بازپرداخت دولت شهادت دهد، اعتراض کرد. دولت در این اعتراض، به سایر مدیران اجرایی که به گفته آنها دانش عمیق‌تری از روند بازپرداخت تعرفه دارند، پیشنهاد داد.

کالابریگ کد ملی‌های ۱۰ و ۲ شارژ شد

امروز جمعه ۱۵ خرداد ۱۴۰۵ کالابریگ سرپرستان خانوار با رقم انتهایی کد ملی ۱۰ و ۲ و خانوارهای حمایتی تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی و سازمان بهزیستی شارژ شد.

به گزارش خبرنگار مهر، امروز جمعه ۱۵ خرداد ۱۴۰۵ کالابریگ سرپرستان خانوار با رقم انتهایی کد ملی ۱۰ و ۲ و خانوارهای حمایتی تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی و سازمان بهزیستی شارژ شد. مبلغ این کمک معیشت به ازای هر نفر یک میلیون تومان است. افزایش مبلغ کالابریگ از سوی مجلس شورای اسلامی و نمایندگان کاری در حال پیگیری است اما این افزایش به خرداد ماه نرسید. در این راستا، کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران در واکنش به سخنان وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی درباره رایزنی با تولیدکنندگان و اعمال تخفیف برای کالاهای مشمول طرح کالابریگ، اعلام کرد «جامعه کارگری امروز بیش از هر زمان دیگری زیر بار تورم، کاهش مستقیم قدرت خرید، ناامنی شغلی، دستمزدهای ناکافی و فرسایش کرامت معیشتی قرار گرفته است. در چنین شرایطی، تقلیل مسئله معیشت مردم به چند درصد تخفیف بر روی کالاهای مصرفی، چیزی جز کوچک‌نمایی بحران، پاک کردن صورت مسئله و استمرار آدرس‌دهی‌های غلط نیست. مسئله اصلی کارگران ایران، تخفیف ۳ درصدی و ۱۰ درصدی نیست؛ مسئله اصلی، سفره‌ای است که هر ماه کوچک‌تر می‌شود، کارگری است که با وجود اشتغال، توان تأمین ابتدایی‌ترین نیازهای خانواده خود را ندارد. خانواده‌هایی که میان خرید گوشت، مارو، اجاره‌خانه، شهریه فرزند و هزینه رفت‌وآمد، ناچار به انتخاب دردناک میان ضروریات زندگی شده است.»

ریزی بهتر مسیرها، جمع‌ب بار، نوسازی ناوگان و کاهش توقف های غیرضروری می تواند بخشی از اثر افزایش هزینه حمل را خنثی کند. در اقتصاد امروز، حمل و نقل فقط کامیون و جاده نیست؛ مدیریت داده، زمان و مسیر نیز بخشی از هزینه نهایی کالا را تعیین می کند.

اثر بر کالاهای اساسی

نگرانی اصلی خانوار از افزایش هزینه حمل، اثر آن بر کالاهای اساسی است. وقتی قیمت خوراکی ها، لبنیات، برنج، روغن، گوشت، مرغ و سایر اقلام ضروری از قبل تحت فشار تورم قرار دارد، هر افزایش هزینه جدید می تواند سفره مردم را کوچک تر کند. حتی اگر افزایش حمل در ظاهر رقم بزرگی از قیمت نهایی نباشد، در کنار سایر هزینه ها مانند بسته بندی، انرژی، دستمزد، مالیات و اجاره، فشار نهایی را بیشتر می کند. دولت برای کنترل بازار کالاهای اساسی باید به هزینه حمل به عنوان یکی از اجزای سیاست قیمت نگاه کند. اگر قرار است قیمت کالاهای ضروری کنترل نشود، نمی توان هزینه حمل را نادیده گرفت. ممکن است لازم باشد برای برخی کالاهای اساسی، مسیرهای حمل، ذخایر منطقه ای، توزیع مستقیم و کاهش فاصله میان تولیدکننده و مصرف کننده تقویت شود. هرچه کالا مسیر طولانی تر و حلقه های بیشتری طی کند، قیمت نهایی آسیب پذیرتر می شود.

تورم حمل و نقل، تورم پنهان است

در بسیاری از مواقع، مردم افزایش قیمت کالا را در فروشگاه می بینند، اما ریشه آن را در جاده نمی بینند. هزینه حمل نوعی تورم پنهان است. وقتی حمل گران می شود، تولیدکننده یا فروشنده ممکن است آن را در قیمت نهایی بخش کند و مصرف کننده متوجه نشود چه بخشی از افزایش قیمت مربوط به حمل بوده است. به همین دلیل، سیاست گذار باید اثر تورمی حمل و نقل را جدی بگیرد.

حمل و نقل در اقتصاد مانند رگ های بدن است. اگر جریان آن پرهزینه، کند یا ناهمگن شود، کل بدن اقتصاد آسیب می بیند. افزایش کرایه حمل در شرایطی که اقتصاد با تورم بالا، فشار معیشتی و حساسیت بازارها روبه روست، باید با دقت مدیریت شود. نه می توان هزینه های واقعی رانندگان را نادیده گرفت و نه می توان اثر آن بر قیمت کالاها را کوچک شمرد.

راه حل چیست؟

راه حل، سرکوب کرایه حمل نیست. اگر نرخ ها غیرواقعی نگه داشته شود، ناوگان فرسوده می شود و اختلال بزرگتری در آینده ایجاد می شود. راه حل، افزایش شفاف و همراه با اصلاح است. نرخ حمل باید به گونه ای تعیین شود که راننده بتواند هزینه های واقعی خود را پوشش دهد، اما همزمان ساختار حمل و نقل نیز کارآمدتر شود.

نوسازی ناوگان، کاهش مصرف سوخت، ساماندهی واسطه ها، توسعه سامانه های شفاف بار، کاهش سفرهای خالی، تقویت حمل ریلی در مسیرهای بلند، ایجاد انبارهای منطقه ای و مدیریت بهتر زنجیره توزیع، می تواند فشار هزینه حمل را کاهش دهد. همچنین لازم است دولت اثر افزایش کرایه حمل بر کالاهای اساسی را رصد کند و اجازه ندهد این افزایش بهانه ای برای گران فروشی فرات از هزینه واقعی شود. **جمع بندی؛ جاده فقط مسیر کالا نیست، مسیر قیمت هم هست**
افزایش ۲۶.۵ درصدی شاخص تن-کیلومتر، فقط خبر رانندگان و شرکت های حمل و نقل نیست؛ خبری برای کل اقتصاد است. این تصمیم می تواند بر قیمت کالاهای اساسی، مصالح ساختمانی، مواد اولیه، محصولات کشاورزی و کالاهای مصرفی اثر بگذارد. در اقتصاد تورمی، هر افزایش هزینه در زنجیره تامین به سرعت می تواند به قیمت نهایی منتقل شود.

با این حال، رانندگان نیز حق دارند نرخ حمل متناسب با هزینه های واقعی داشته باشند. مسئله اصلی، تعادل میان پایداری حمل و نقل و حفاظت از قدرت خرید مردم است. اگر افزایش نرخ حمل با شفافیت، نظارت، کاهش واسطه گری و بهبود بهره وری همراه شود، می تواند بخشی از فشار ناوگان را جبران کند. اما اگر فقط به افزایش هزینه بدون اصلاح ساختار منجر شود، نهایتاً مصرف کننده هزینه آن را خواهد پرداخت.

گرانی ممکن است از مزرعه یا کارخانه شروع شود، اما اغلب از جاده عبور می کند تا به سفره مردم برسد. بنابراین سیاست گذار باید جاده را فقط مسیر عبور کالا نبیند؛ جاده مسیر انتقال قیمت هاست.

چرخه تکراری گرانی خودرو؛ چه کسی قیمت نهایی را تعیین می‌کند؟

اتنابق ندارد و محاسبات این شرکت فراتر از واقعیت‌های اقتصادی انجام شده است.

همزمان احمد شائبان، معاون بازرسی سازمان حمایت، با استناد به مصوبه شورای رقابت اعلام کرده که هرگونه تعدیل قیمت باید پس از ارائه مدارک و تأیید نهایی سازمان حمایت صورت گیرد و افزایش‌های ۸۰ تا ۱۰۰ درصدی خارج از چارچوب‌های قانونی است.

خریداران خودرو قربانی بلاتکلیفی قیمت‌ها

با این حال، مسئله اصلی صرفاً افزایش قیمت اخیر مدیران خودرو نیست؛ بلکه ابهامی است که سال‌هاست درباره فرایند قیمت‌گذاری خودرو وجود دارد. اگر سازوکار تعیین قیمت روشن و الزام‌آور است، چگونه یک خودروساز می‌تواند بدون اخذ مجوز رسمی قیمت‌ها را اعلام کند؟ اگر این اقدام غیرقانونی است، چه ضمانتی برای جلوگیری از تکرار آن وجود دارد؟ و اگر در نهایت بخشی از این افزایش‌ها مورد تأیید قرار می‌گیرد، آیا اساساً مرز میان افزایش قانونی و غیرقانونی برای افکار عمومی شفاف است؟

این پرسش‌ها زمانی جدی‌تر می‌شود که به تجربه‌های قبلی نگاه کنیم. هجده‌ماه سال گذشته نیز یک خودروساز داخلی بدون دریافت مجوز نهایی اقدام به اعلام قیمت‌های جدید برای محصولات خود کرد. در آن زمان نیز واکنش‌های تندی از سوی نهادهای نظارتی مطرح شد و اعلام شد که افزایش قیمت‌ها فاقد مجوز قانونی است. اما در نهایت، پس از بررسی‌ها، قیمت‌های مصوب فاصله چندانی با نرخ‌های اعلامی این شرکت نداشت. همین تجربه موجب شده است که بخشی از فعالان بازار و مصرف‌کنندگان، واکنش‌های فعلی را نه پایان ماجرا بلکه آغاز فرایندی بدانند که ممکن است در نهایت به پذیرش بخشی از افزایش قیمت‌ها منجر شود. به بیان دیگر، بازار از تجربه‌های گذشته این پیام را دریافت کرده که اعلام قیمت‌های جدید از سوی خودروسازان، حتی اگر در ابتدا غیرقانونی تلقی شود، الزاماً به معنای لغو کامل آن نیست.

در چنین شرایطی، بزرگ‌ترین آسیب متوجه اعتماد عمومی می‌شود. مصرف‌کننده‌ای که قصد خرید خودرو دارد، نمی‌داند باید به قیمت اعلامی

فرصت امروز: افزایش ۲۶.۵ درصدی شاخص تن-کیلومتر در حمل و نقل جاده ای کالا، در نگاه اول شاید خبری تخصصی برای رانندگان، شرکت های حمل و نقل و صاحبان بار به نظر برسد، اما اثر آن می تواند کامیون ها نیست؛ مسیر انتقال هزینه ها از تولیدکننده به مصرف کننده است. هر کالایی که از مزرعه، کارخانه، بندر، انبار یا مرکز پخش به فروشگاه می رسد، بخشی از قیمت نهایی خود را از هزینه حمل می گیرد. بنابراین وقتی کرایه حمل بالا می رود، پرسش اصلی این است که این افزایش در کدام حلقه متوقف می شود و چه مقدار از آن در نهایت به سفره مردم منتقل خواهد شد؟

حمل و نقل جاده ای ستون پنهان اقتصاد ایران است. بخش بزرگی از کالاهای اساسی، محصولات کشاورزی، مواد اولیه کارخانه ها، مصالح ساختمانی، کالاهای فروشگاه‌های و تولیدات صنعتی با کامیون و ناوگان جاده ای جابه جا می شود. اگر این بخش دچار اختلال شود، بازار به سرعت واکنش نشان می دهد. گاهی کالا تولید شده، اما به موقع به مقصد نمی رسد. گاهی هزینه حمل آنقدر بالا می رود که قیمت نهایی کالا تغییر می کند. گاهی نیز فاصله زیاد میان تولیدکننده و مصرف کننده باعث می شود هزینه حمل به یکی از عوامل مهم گرانی تبدیل شود.

تن-کیلومتر یعنی چه؟

شاخص تن-کیلومتر یکی از معیارهای پایه در محاسبه هزینه حمل کالا است. به زبان ساده، این شاخص وزن کالا و مسافت جابه جایی را همزمان در نظر می گیرد. یک تن کالا که یک کیلومتر جابه جا شود، یک تن-کیلومتر محسوب می شود. بنابراین هرچه کالا سنگین تر باشد یا مسیر حمل طولانی تر شود، هزینه حمل نیز بیشتر خواهد شد. افزایش این شاخص یعنی مبنای محاسبه کرایه حمل کالا بالا رفته و صاحبان بار باید هزینه بیشتری برای جابه جایی بپردازند.

این افزایش از نگاه رانندگان و شرکت های حمل و نقل بی دلیل نیست. هزینه لاستیک، قطعات یدکی، تعمیرات، بیمه، استهلاک کامیون، عوارض، هزینه های توقف، دستمزد و نگهداری ناوگان در سال های اخیر بالا رفته است. بسیاری از رانندگان معتقدند اگر نرخ حمل متناسب با هزینه های واقعی افزایش پیدا نکند، فعالیت در این بخش صرفه اقتصادی خود را از دست می دهد. ناوگان فرسوده تر می شود، انگیزه حمل کاهش می یابد و کیفیت خدمات پایین می آید.

از این زاویه، افزایش نرخ حمل می تواند برای حفظ ناوگان و ادامه فعالیت رانندگان ضروری باشد. اما مسئله این است که اقتصاد ایران در شرایط تورمی قرار دارد. در چنین شرایطی، هر افزایش هزینه در یکی از حلقه های زنجیره تامین، به سرعت استعداد انتقال به قیمت مصرف کننده را پیدا می کند. به همین دلیل، سیاست گذار باید هم فشار هزینه بر رانندگان را ببیند و هم اثر نهایی آن بر خانوار را جدی بگیرد.

مسیر گرانی از جاده تا فروشگاه

وقتی هزینه حمل بالا می رود، نخستین اثر آن در حساب تولیدکننده، عمده فروش یا صاحب کالا دیده می شود. کارخانه ای که مواد اولیه را از شهری دور دریافت می کند، هزینه بیشتری می پردازد. کشاورزی که محصولش باید به میدان میوه و تره بار یا کارخانه فرآوری منتقل شود، با نرخ حمل بالاتری روبه رو می شود. واردکننده ای که کالا را از بندر به انبارهای مرکزی می برد، هزینه جدیدی در محاسبات خود وارد می کند. این هزینه ها معمولاً در نهایت به قیمت فروش اضافه می شود.

البته شدت انتقال هزینه حمل به قیمت نهایی در همه کالاها یکسان نیست. کالاهایی که حاشیه سود پایین دارند یا رقابت در آنها شدید است، ممکن است بخشی از افزایش هزینه را جذب کنند. اما در کالاهایی که بازار انحصاری تر است، مسیر طولانی تری دارند یا تقاضای آنها ضروری است، انتقال هزینه سریع تر اتفاق می افتد. کالاهای اساسی، مصالح ساختمانی، محصولات کشاورزی و کالاهای حجیم بیشتر از افزایش کرایه حمل اثر می پذیرند.

برای مثال، برنج، روغن، آرد، شکر، لبنیات، نهاده های دامی، سیمان، فولاد، میوه و تره بار، همگی به حمل و نقل منظم وابسته اند. اگر کرایه حمل این کالاها افزایش یابد، ممکن است در ظاهر سهم حمل در قیمت نهایی کوچک به نظر برسد، اما در اقتصاد تورمی همین سهم کوچک می تواند بهانه ای برای افزایش قیمت بزرگتر شود. به ویژه

افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو بدون اخذ مجوز، بار دیگر ابهام در سازوکار قیمت‌گذاری را آشکار کرد؛ جایی که خودروسازان قیمت‌های جدید را اعلام می‌کنند اما نهادهای دولتی آن را غیرقانونی می‌دانند.

به گزارش خبرنگار مهر، بازار خودرو ایران بار دیگر با یک سناریوی آشنا روبه‌رو شده است؛ سناریویی که در آن یک خودروساز قیمت محصولات خود را به‌طور ناگهانی افزایش می‌دهد، نهادهای دولتی و نظارتی این اقدام را غیرقانونی می‌خوانند، اخطار صادر می‌کنند و از مردم می‌خواهند از خرید خودداری کنند، اما تجربه‌های گذشته نشان داده که در بسیاری از موارد، بخشی از همین افزایش قیمت‌ها در نهایت به رسمیت شناخته می‌شود. تکرار این چرخه اکنون پرسش‌های جدی درباره شفافیت و کارآمدی سازوکار قیمت‌گذاری خودرو در کشور ایجاد کرده است.

در تازه‌ترین نمونه، شرکت مدیران خودرو قیمت برخی محصولات خود را تا ۸۰ درصد افزایش داده است؛ افزایشی که در برخی مدل‌ها به چند میلیارد تومان می‌رسد. به عنوان مثال، قیمت تیگو ۸ پرومکس حدود ۳.۵ میلیارد تومان افزایش یافته است. این اقدام بلافاصله با واکنش سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، وزارت صمت و دیگر نهادهای نظارتی همراه شد. حسین فرهیژاده، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، اعلام کرده است که هرگونه افزایش قیمت خودرو باید پس از ارائه درخواست رسمی از سوی خودروساز، ارائه مستندات هزینه‌ای و بررسی کارشناسی در سازمان حمایت انجام شود. به گفته وی، مدیران خودرو هنوز مدارک و مستندات خود را به‌طور کامل ارائه نکرده و برخی استعلامات نیز در حال بررسی است؛ بنابراین افزایش قیمت‌های اعلام‌شده وجهات قانونی ندارد.

او همچنین از صدور اخطار کتبی به این شرکت خبر داده و از مردم خواسته است تا زمان اعلام قیمت‌های قانونی، از خرید خودرو با نرخ‌های جدید خودداری کنند. موضعی که از سوی دیگر مسئولان نیز تکرار شده است. مهدی ضیعی، مدیرکل دفتر صنایع خودروی وزارت صمت، نیز تأکید کرده که قیمت‌های اعلامی با ارزش‌های گمرکی و مستندات موجود

خبرنامه

تکذیب از تباط عدم پرداخت مستمری‌ها با برداشت از حساب تأمین اجتماعی

بانک مرکزی اعلام کرد ادعای مطرح‌شده درباره ارتباط کمبود منابع مستمری‌بگیران با برداشت از حساب‌های تأمین اجتماعی صحیح نیست و فاقد مبنای کارشناسی است.

به گزارش خبرنگار مهر به نقل از بانک مرکزی، در پی انتشار اخباری مبنی بسر این‌که عدم پرداخت حقوق مستمری‌بگیران و بازنشستگان سازمان تأمین اجتماعی ناشی از برداشت بانک مرکزی از حساب‌های این سازمان در بانک رفاه کارگران بوده است، این بانک توضیحاتی ارائه کرد.

بر اساس اعلام بانک مرکزی، سازمان تأمین اجتماعی طی سال‌های اخیر به دلیل چالش‌های نقدینگی و نبود توازن میان منابع و مصارف خود، به شکل مستمر از ظرفیت‌های اعتباری بانک رفاه کارگران برای تأمین منابع مورد نیاز بهره برده است. با این حال بازپرداخت تعهدات و تسهیلات دریافتی در موعد مقرر انجام نشده است.

این بانک تأکید کرد ادعای ارتباط عدم پرداخت مستمری‌ها با برداشت از حساب‌های سازمان تأمین اجتماعی «کذب محض» بوده و هیچ مبنایی ندارد. از نگاه بانک مرکزی، طرح چنین ادعاهایی بدون ارائه اطلاعات دقیق، موجب ایجاد ابهام در افکار عمومی و خدشه به اعتماد جامعه خواهد شد.

همچنین در این اطلاعیه بر لزوم مسئولیت‌پذیری در اطلاع‌رسانی و ضرورت تقویت همدلی و انسجام میان دستگاه‌ها، به‌ویژه در شرایط حساس کنونی، تأکید شده و از انتشار مطالبی که موجب برداشت‌های نادرست و نگرانی عمومی می‌شود، پرهیز شده است.

ثبت ۴۴ میلیون رومینگ ملی مکالمه در کشور

آمارها نشان می‌دهد، بالغ بر ۴۴ میلیون مکالمه در زمستان گذشته از طریق رومینگ ملی صورت گرفته و بدین ترتیب، هنگام نبود آنتن یک اپراتور در منطقه‌ای از آنتن اپراتور دیگر استفاده شده است.

به گزارش ایسنا، رومینگ ملی نخستین بار در خردادماه ۱۳۹۳ بین سه اپراتور اول، دوم و سوم تلفن همراه برقرار شد. اجرای طرح رومینگ ملی با این هدف انجام شد که چنانچه در منطقه‌ای، سیم‌کارت مشترکان آنتن نداشت، آن‌ها بتوانند از آنتن اپراتورهای دیگر که در آن منطقه پوشش دارند، استفاده کنند. این طرح از سال ۱۳۹۷، بین هر سه اپراتور تلفن همراه و دو اپراتور روستایی به صورت فراگیر به اجرا درآمد.

آخرین آمار منتشرشده توسط سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی درباره مکالمات از طریق رومینگ ملی، حاکی از آن است که در زمستان سال گذشته در مجموع ۴۴ میلیون و ۸۱۶ هزار و ۷۲۴ مکالمه از طریق رومینگ ملی بین اپراتورهای مختلف تلفن همراه صورت گرفته که در مقایسه با آمار ۴۵ میلیونی سه ماه سوم سال قبل کاهش یافته است.

آخرین آمار منتشرشده توسط سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی درباره مکالمات از طریق رومینگ ملی، حاکی از آن است که در زمستان سال گذشته در مجموع ۴۴ میلیون و ۸۱۶ هزار و ۷۲۴ مکالمه از طریق رومینگ ملی بین اپراتورهای مختلف تلفن همراه صورت گرفته که در مقایسه با آمار ۴۵ میلیونی سه ماه سوم سال قبل کاهش یافته است.

هشدار بارش‌های سیل آسا در ۸ استان؛ سفر به این مناطق بدون احتیاط ممنوع

کارشناس هواشناسی گفت: امروز افرادی که قصد سفر به سواحل شمالی را دارند یا در این مناطق سکونت دارند، باید نسبت به ناپایداری‌های جوی و وقوع رگبارهای شدید آگاهی و آمادگی لازم را داشته باشند.

به گزارش خبرگزاری مهر، محمد اصغری، کارشناس هواشناسی با اشاره به آخرین وضعیت جوی کشور، اظهار کرد: امروز افرادی که قصد سفر به سواحل شمالی کشور را دارند یا در این مناطق سکونت دارند، باید نسبت به ناپایداری‌های جوی و وقوع رگبارهای شدید آگاهی و آمادگی لازم را داشته باشند. وی افزود: در مناطق جویبار، ساری، نکا، رستم‌کلا، بهشهر، خلیل‌شهر و گلوگاه احتمال وقوع بارش‌های شدید، آب‌گرفتگی معابر و ایجاد روان‌آب وجود دارد.

این کارشناس هواشناسی بیان کرد: در ارتفاعات استان سمنان و مناطقی همچون دیباج، شاهرود و رضوان نیز شهروندان، به‌ویژه افرادی که در فضاهای باز حضور دارند، باید احتیاط لازم را داشته باشند، زیرا شدت بارش‌ها در این مناطق می‌تواند منجر به وقوع سیلاب شود.

وی ادامه داد: در استان خراسان رضوی نیز در مناطقی از جمله سلطان‌آباد، فیروزه، گل‌مکان و شاندیز، بارش‌ها از شدت قابل توجهی برخوردار خواهد بود و در برخی ساعات امشب نیز بارندگی در شهر مشهد پیش‌بینی می‌شود.

اصغری تصریح کرد: علاوه بر مناطق یادشده، در نیمه شمالی آذربایجان شرقی، بخش‌های شمالی آذربایجان غربی و نیمه جنوبی استان اردبیل نیز وقوع بارندگی مورد انتظار است.

وی یادآور شد: روز جمعه نیز علاوه بر نوار شمالی کشور، در مناطق شمال غربی بارش‌ها تداوم خواهد داشت و مهم‌ترین مخاطره این سامانه، بالا آمدن ناگهانی سطح آب رودخانه‌ها خواهد بود.

این کارشناس هواشناسی گفت: ساکنان استان زنجان باید نسبت به شرایط جوی روز جمعه (۱۵ خرداد) توجه ویژه‌ای داشته باشند، زیرا بارش‌ها در این استان نسبتا سنگین پیش‌بینی شده و احتمال تگرگ نیز وجود دارد. در مناطقی مانند سلطانیه و شهر زنجان، شدت بارش‌ها بیشتر خواهد بود.

وی ادامه داد: در نواحی شمالی استان تهران نیز برای روز جمعه احتمال وقوع بارش‌های موقتی دور از انتظار نیست.

اصغری تأکید کرد: یکی دیگر از مخاطرات جوی پیش‌رو، وزش باد شدید در مناطق شمالی و شرقی استان اصفهان است. در شهرستان‌هایی مانند نائین، ورزنه، زواره، خور و بیابانک، انارک و اردستان، احتمال وارد شدن خسارت به درختان و شکستن شاخه‌ها وجود دارد؛ از این رو رعایت نکات ایمنی ضروری است.

وی در پایان خاطر‌نشان کرد: همچنین سرعت وزش باد طی امروز و فردا در مناطق غربی و جنوبی استان تهران نیز قابل توجه خواهد بود.

فروشندگان مسکن مهر:

چرا بعد از تسویه کامل، باز هم بدهکاریم؟



فروشندگان مسکن مهر می‌گویند که در زمان نقل و انتقال در دفاتر اسناد رسمی علاوه بر آن‌که با هزینه‌های متعددی مثل خرید عرصه، آماده‌سازی زمین، حق‌التحریر و مالیات مواجه می‌شوند باید مخارج اتحادیه‌های منحل شده را هم بپردازند؛ هزینه‌هایی که جدیداً اجباری شده اما در طول زمان سود به آنها تعلق گرفته و در مواردی به ۱۰۰ میلیون تومان می‌رسد.

به گزارش ایسنا، هزینه‌های متعدد نقل و انتقال مسکن مهر به نارضایتی بسیاری از متقاضیان، خریداران و فروشندگان منجر شده است. علاوه بر هزینه‌های قانونی و بعضاً غیرمنتظره شامل انتقال سند، خرید عرصه، آماده‌سازی زمین، حق‌التحریر دفاتر اسناد رسمی، مالیات و … پول‌های بعضاً هنگفتی از سوی تعاونی‌ها به متعاملین تحمیل می‌شود؛ تعاونی‌هایی که سال‌ها قبل منحل شده و خودشان نیستند، اما هزینه‌هایشان هست. این مبالغ توسط کارگزاری‌های اتحادیه تحت عناوینی مثل انشعاب فاضلاب، بیمه و مالیات، حقوق و دستمزد مدیرعامل و منشی (!) دریافت می‌شود.

شکایت‌ها به جایی نمی‌رسد

با توجه به آن‌که در سال‌های گذشته ثبت مدارک به صورت سنتی و قدیمی انجام می‌گرفت و متعاملین در حال حاضر اسناد و مدارکی مبنی بر واریز وجوه و اختیار نداشتن هزینه‌های قبلی مجدداً از آنها دریافت می‌شود. متقاضیان می‌گویند که شکایت‌ها هم بعضاً به جایی نمی‌رسد.

ساخت مسکن مهر در اراضی دولتی از سال ۱۳۸۶ کلید خورد و در مناطقی هنوز به اتمام نرسیده است. کسانی هم که خانه‌ها را تحویل گرفته‌اند با انبوه مصائب مثل نبود زیرساخت‌ها و امکانات مواجهند. اما مصائب به همین جا ختم نمی‌شود و متقاضیان در نقل و انتقالات نیز چالش‌هایی را تجربه می‌کنند.

متقاضی اولیه مخارج را نپرداخته و رفته است

به لحاظ قانونی متقاضی یا خریدار اولیه مسکن مهر «مستاجر» اول نامیده می‌شود؛ مستاجری که البته تا قبل از تحویل واحد باید وجوهی را پرداخت کند. لذا این تصور برای خریدار دوم ایجاد می‌شود که بجز اقساط وام این واحدها نیازی به پرداخت مجدد پول‌هایی مثل مخارج تعاونی ندارد و تنها هزینه‌های جاری باید پرداخت شود، اما این تصور با واقعیت متفاوت است؛ چرا که در زمان خرید عرصه توسط هریک از خریداران بعدی که حالا قیمت آن به چند ده میلیون تومان رسیده باید حق تعاونی اولیه هم که در موارد به بیش از ۱۰۰ میلیون تومان می‌رسد پرداخت شود. این در حالی است که قاعدتاً هزینه تعاونی باید از متقاضی اولیه اخذ می‌شد اما به این دلیل که قبلاً این هزینه اجباری نبود و حالا اجباری شده باید از جیب فروشندگان فعلی پرداخت شود. هم‌چنین مبلغی به عنوان پایان کار که با احتساب جریمه دیرکرد به ده‌ها میلیون تومان می‌رسد باید پرداخت شود. اما وقتی برای دریافت عرصه مراجعه می‌کنید تازه متوجه می‌شوید که مخارج مربوط به تعاونی اولیه پرداخت نشده و حالا باید با سود روزشمار پرداخت شود. در واقع هزینه‌ای به شما تحمیل شده که روحتان هم از آن خیر نداشته اما از سال‌ها قبل همین‌طور کنترور انداخته و امروز در کمین شما نشسته است!

اقتصاد امروز

فروشندگان مسکن مهر:

چرا بعد از تسویه کامل، باز هم بدهکاریم؟



شده است؛ این در حالی است که نه به مالک اول و نه به مالک دوم ابلاغی در این زمینه صورت نگرفته بود و ملک تحت عنوان «تسویه کامل» فروخته شده بود. نکته مهم‌تر اینکه بیان شد مسکن مهر اکنون تحت نظر وزارت تعاون است و راه و شهرسازی مسئولیتی در این زمینه ندارد.

ماجرا را از وزارت تعاون پیگیری کردیم؛ از ماهیت «اتحادیه» بی‌اطلاع بودند و بیان شد که تعاونی‌ها نیز منحل شده و در مرحله تسویه هستند و قاعدتاً وجهات قانونی برای دریافت وجه ندارند. تناقض دیگری که در این میان مطرح شد، مبلغ یا عنوان «آماده‌سازی» بود که یکی گفت یک میلیون و ۵۰ هزار تومان بوده و دیگری گفت ۴ میلیون تومان بوده و نه ۵ میلیون تومان و معلوم نیست با چه سازوکاری جریمه چندبرابری بابت ابلاغی که از قبل صورت نگرفته، به ملک تعلق گرفته است.

نکته مهم‌تر اینکه مبلغی که تحت عنوان «آماده‌سازی» دریافت می‌شود، قاعدتاً باید نمود بیرونی نیز داشته باشد، در حالیکه ایمنی پایین ساختمان‌ها، کیفیت پایین مصالح به‌کار رفته، نیمه کاره ماندن محوطه سازی و مشاعات (اعم از آسانسور و راه‌پله‌ها و …) و سایر موارد نشان می‌دهد که این مبلغ در جای درست هزینه نشده است و مسکن مهر با استانداردهای لازم برای تبدیل شدن به سرپناه و مأمن مردم بخصوص اقشار کم‌درآمد که هدف اولیه این طرح نیز همین بود، فاصله دارد.»

پیگیری‌ها از سایر مناطق استان تهران و البرز نیز حاکی از آن است که متقاضیان ثانویه مسکن مهر علاوه بر هزینه‌های انتقال سند، خرید عرصه، آماده‌سازی زمین، دفاتر اسناد رسمی، مالیات و … باید حق تعاونی را هم به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی یا اداره تعاون مناطق و استان‌ها بپردازند.

با توجه به توضیحات متقاضیان چند سوال اساسی مطرح می‌شود:

۱- متولی مسکن مهر وزارت راه و شهرسازی است یا وزارت تعاون یا هر دو یا هیچکدام؟

۲- مبالغی که تحت عناوین مختلف دریافت می‌شود، چرا نه در هیچ سامانه‌ای ثبت می‌شود و نه مدرک مستندی بابت آنها پرداخت می‌شود؟

۳- اگر ملک بدهکار است، چرا در زمان نقل و انتقال در دفترخانه

رسمی به فروشنده ابلاغی صورت نمی‌گیرد و مراحل تسویه کامل انجام و ثبت می‌شود؟

۴- چرا ماجر که ظاهراً همان تعاونی‌ها هستند، در زمان مقرر هزینه‌ها را اعلام نمی‌کند تا چند سال بعد و با ادعای دیرکرد بدهی، هزینه چندبرابری دریافت نشود؟

۵- درباره اینکه آیا این خانه‌ها در نهایت سند قطعی دریافت می‌کنند یا اینکه در اجاره ۹۹ ساله هستند نیز تشکیک وجود دارد. سالهاست که عنوان شده قرار است سند قطعی صادر شود و هر بار نیز هزینه‌هایی دریافت شده، اما هم‌چنان این خانه‌ها وکالتی خرید و فروش می‌شوند.

دریافت هزینه صدور سند به چه مجوزی است؟

۶- مسئول رسیدگی به اعتراضات مردمی و پول‌هایی که بعضاً بدون دلیل قانونی و با تهدید و ارباب جریمه دریافت می‌شوند، کیست؟

کالابرج از ۱۶ خرداد وارد فاز تخفیف می شود

صنف محسوب می شود. سخنگوی معاونت رفاه و امور اقتصادی وزارت تعاون با تأکید بر اینکه برای تداوم حضور هموطنان در فروشگاه‌ها و پلنفرم ها باید مزیت‌هایی در خرید آنها قائل شد،اظهار کرد:ما به دنبال این هستیم در عین اینکه فروشگاه ها و مجموعه هایی که دچار انتفاع حال حرکت هستیم،با برخی تولیدکنندگان روغن رایزنی هایی درحال انجام است تا توافقات و تفاهات شکل بگیرد ولی هنوز درحال مذاکره هستیم و نهایی نشده است.

زنگنه تأکید کرد:برای وزارت کار مهم است که که رایزنی ها موثرتر و تخفیفات مطلوب تر باشد و به نفع سفره مردم تخفیفات بیشتری از تولیدکنندگان گرفته شود.با تولید کنندگان تخم مرغ هم رایزنی هایی انجام شده تا آنها هم بتوانند اقلام خود را با تخفیف عرضه کنند.در همین راستا مصمم هستیم با فروشگاه‌ها و عرضه کنندگان دیگر هم وارد مذاکره شویم و با همین منطق پیش برویم.

وی درعین حال استمرار فروش و استفاده از منابع مالی کالابرج را یک مزیت برای تولیدکننده و فروشنده دانست و گفت:وزارت رفاه به دنبال تداوم فروش کالاهایی است که در سبد کالابرج قرار می گیرد تا

بخشی از این مزیت را تولیدکنندگان و فروشندگان به نفع سفره مردم به صورت تخفیفات در قیمت‌های پایین تر لحاظ کنند.

به گفته سخنگوی معاونت رفاه و امور اقتصادی وزارت رفاه، وزارت کار طی این مدت اقداماتی انجام داده که مصرف کننده نهایی بتواند از اعتبار کالابرج خود به صورت بهینه مصرف کند و در محدوده قیمتی مناسبی خرید را انجام دهد.

وی ادامه داد:این امکان برای استفاده کنندگان از کالابرج فراهم است که از فروشگاه‌های بزرگی خرید کنند که تخفیف در آنها وجود دارد.مثلاً معادل یک میلیون تومان بتوانند ۱۰ درصد یا ۱۵ درصد هم از تخفیف این فروشگاه استفاده کنند با توجه به اینکه انحصاری در زمینه عرضه کنندگان محصولات کالابرجی شکل نگرفته است.

به اعتقاد زنگنه فردی که برای استفاده از اعتبار کالابرج خودش به یک فروشگاه مراجعه می‌کند صرفاً و الزاماً اعتبار کالابرج را خرید نمی‌کند،بلکه در فروشگاه‌های بزرگ بعضاً بیش از میزان اعتبار،کالاهای دیگر را خریداری می کند لذا حضور هموطنان در یک فروشگاه یا صنف برای استفاده از اعتبار کالابرج یک مزیت برای آن فروشگاه و مجموعه

پول را بده و خودت را خلاص کن

پرداخت حق تعاونی در حال حاضر اجباری شده است و اگر پرداخت نشود سند صادر نخواهد شد. بنابراین فقط یک راه پیش روی شما قرار می‌گیرد؛ پول را بده و خودت را خلاص کن.

یکی از متقاضیان مسکن مهر در یکی از مناطق حومه تهران در این‌باره به ایسنا گفت: در سال ۱۳۹۹ یک واحد آپارتمان در مسکن مهر یکی از مناطق حومه تهران از خانمی که مالک یا به قول مفاد مندرج در اسناد این املاک، «مستاجر» اول بود، خریداری کردم و البته در جریان درد دل او از پول‌هایی که با دلیل و بی‌دلیل و با سند و بی‌سند پرداخت کرده بود قرار گرفتم، اما نگران تکرار این هزینه‌ها برای خودم نبودم، چون تصور این بود که چون ملک دست اول بوده و تعاونی «موجر» بوده، این هزینه‌ها طبیعی بوده و از این به بعد خانه تسویه شده و تنها هزینه‌های جاری باید پرداخت شود.

در دوره تملک‌م بر این ملک، علاوه بر هزینه‌های جاری ساختمان، اجاره عرصه و وام مسکن و چند مورد دیگر که برای تکمیل روند مالکیت لازم بود پرداخت شد.

وی افزود: چند سال گذشت و در سال ۱۴۰۴ تصمیم به فروش این ملک گرفتم. مسیر فروش طبق روال تمام معاملات از بنگاه معاملات ملکی آغاز و مواردی که نیاز بود برای نقل و انتقال انجام شود اعلام شد؛ پرداخت هزینه‌های تعاونی شامل ۱۰ میلیون تومان بابت نقل و انتقال (انتقال وکالتی و نه قطعی) و مبلغی به‌ عنوان پایان کار که با احتساب جریمه دیرکرد ۷۰ میلیون تومان! شد. علاوه بر این، مدارک تسویه آب و برق و گاز و وام مسکن هم تا آن روز ضمیمه شد و روال ثبت در دفترخانه انجام شد و به خیر و سلاستی ملک «تسویه شده» به مالک جدید رسید.

تکرار هزینه‌هایی که قبلاً پرداخت شده است

این متقاضی یادآور شد: نکته قابل توجه ماجرا از اینجا آغاز می‌شود که در اردیبهشت سال ۱۴۰۵ به مالک فعلی که برای پیگیری سند عرصه و اعیان جدید به دفتر کارگزاری (به قول خودشان اتحادیه) مراجعه کرده بود، اعلام شد که ملک حدود ۸۰ میلیون «بدهی» دارد. (که البته در فیشی که دستی برای پرداخت داده شد، تحت عنوان «تسویه اتحادیه» درج شده بود) و اینگونه بود که داستان مالک فعلی

و من به عنوان مالک قبلی آغاز شد.

وی تأکید کرد: در مراجعه ما، آقای در دفتر کارگزاری و به نیابت از اتحادیه گفت «بدهی قبلی بوده و اگر تا چند روز دیگر پرداخت نشود، مشمول جریمه می‌شود و بیش از ۱۰۰ میلیون باید پرداخت کنید». سوال ما این بود که این مبلغ در گذشته به چه کسی ابلاغ شده و چرا در فرایند تسویه در تعاونی و ثبت در دفتر اسناد، استعلامی انجام نشده و صلح‌نامه که مجوز فروش است، داده شده که پاسخی برای این سوال دریافت نکردیم و تنها جواب این بود که «ملک بدهی دارد و ندهید، باید جریمه بپردازید چون حکم قضایی دارد».

در همین رابطه به سیراق وزارت راه و شهرسازی رفتیم که یکی از متولیان مسکن مهر است؛ پاسخ این بود که مبلغ اولیه ۵ میلیون تومان تحت عنوان «آماده‌سازی» بوده و از سال ۱۳۹۵ روند دریافت آن آغاز

مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی یزد بر تقویت نقش خانه مطبوعات و حمایت از خبرنگاران تأکید کرد

کار ادامه می‌دهند. مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان یزد در ادامه، با تأکید بر مسئولیت این اداره کل در حمایت از اصحاب رسانه تصریح کرد: هر اقدامی که در چارچوب وظایف و امکانات موجود برای حمایت از خانه مطبوعات و فعالان رسانه‌ای استان امکان‌پذیر باشد، با جدیت پیگیری خواهد شد و این اداره کل در انجام وظایف خود در این زمینه کوتاهی نخواهد کرد. وی با اشاره به در پیش بودن ۱۷ مرداد، روز خبرنگار، از مسئولان خانه مطبوعات خواست از هم‌اکنون برای برنامه‌ریزی و برگزاری مراسمی در شأن خبرنگاران و فعالان رسانه‌ای استان اقدام کنند.

دانشی همچنین از پیگیری برای تأمین اعتبار مورد نیاز به منظور انجام برخی تعمیرات و رنگ‌آمیزی فضای خانه مطبوعات خبر داد و گفت: با وجود آنکه هنوز بودجه‌ای برای سال جاری ابلاغ نشده است، ریزنی‌ها و پیگیری‌های لازم برای فراهم کردن این حمایت‌ها در حال انجام است.

وی در پایان ابراز امیدواری کرد با همکاری و تعامل بیشتر میان اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی و خانه مطبوعات، زمینه برای ارتقای فعالیت‌های صنفی، فرهنگی و حرفه‌ای اصحاب رسانه استان بیش از پیش فراهم شود.



رسانه، اظهار داشت: بسیاری از فعالان این عرصه با وجود تلاش‌های فراوان، امکان اداره کامل زندگی خود از طریق کار مطبوعاتی را ندارند و همین موضوع، سختی‌های این حرفه را دوچندان کرده است.

دانشی همچنین با اشاره به سوابق خود در حوزه رسانه، افزود: فعالیت رسانه‌ای و مطبوعاتی، بیش از آنکه یک شغل صرف باشد، کاری از سر علاقه، تعهد و دغدغه‌مندی است و کسانی که در این عرصه حضور دارند، معمولاً با انگیزه‌ای درونی و تعلق خاطر به مسئولیت‌های فرهنگی و اجتماعی به

مرتضی نوراللهی پور؛ یزد؛ مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان یزد در بازدید از خانه مطبوعات، با تأکید بر جایگاه مهم و اثرگذار فعالان رسانه‌ای، خواستار پررنگ‌تر شدن نقش خانه مطبوعات در میان اعضا شد و بر حمایت این اداره کل از برنامه‌های صنفی و رفاهی خبرنگاران، از جمله برگزاری باشکوه آیین روز خبرنگار و پیگیری تأمین اعتبار برای بهسازی فضای خانه مطبوعات، تأکید کرد.

حجت‌الاسلام و المسلمین دانشی، مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان یزد، به همراه رئیس گروه مطبوعات و جمعی از کارشناسان فرهنگی این اداره کل، روز سه‌شنبه ۱۲ خرداد از خانه مطبوعات بازدید کردند.

در جریان این بازدید، نشستی با حضور اعضای هیئت‌مدیره خانه مطبوعات استان یزد در محل این نهاد برگزار شد و مدیرکل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان یزد در این نشست، ضمن قدردانی از فعالیت‌های خانه مطبوعات در حوزه برگزاری دوره‌های آموزشی، جشنواره‌های رسانه‌ای، حمایت‌های رفاهی و دیگر برنامه‌های صنفی، بر ضرورت تقویت جایگاه و نقش‌آفرینی هرچه بیشتر این تشکل در میان اعضا تأکید کرد.

وی با اشاره به دشواری‌های فعالیت در حوزه مطبوعات و

مدیرکل روابط عمومی استانداری آذربایجان شرقی در نشست شورای اطلاع‌رسانی استان:

امیدی که در تبریز شکل بگیرد برای کل کشور راهگشا است

حوزه‌های مختلف از جمله سرمایه‌گذاری، اقتصادی، عمرانی صورت پذیرفته، استان آذربایجان شرقی رتبه‌های نخست را اخذ کرده است، لذا از شورای اطلاع‌رسانی دولت انتظار داریم که در تبیین و تعمیم این دستاوردها در سطح استانی و ملی حمایت کنند، وی در پایان سخنان خود خاطرنشان کرد: امیدی که در تبریز و آذربایجان ایجاد شود بر کل کشور تأثیر مثبت گذاشته و تعیین‌کننده خواهد بود. کما اینکه عقلائی که دو سال پیش در این نقطه از کشور حکمفرما شد با تعمیم و تسری به کل کشور در قالب انتخاب دکتر پزشکیان به عنوان رئیس‌جمهور، توانست کشور ما را از بیشتر بحران‌هایی که در این مدت بر کشور تحمیل شد، عبور دهد.



زارع تصریح کرد: از مجموع ارزیابی‌هایی که در سطح کشور در

فرصت امروز - ماهان فلاح: مدیرکل روابط عمومی استانداری آذربایجان شرقی اعلام کرد: تیم اطلاع‌رسانی که در دولت فعلی شکل یافته به مراتب قوی‌تر، منسجم‌تر و موثرتر از دولت‌های پیشین عمل کرده و نباید از نظر دور داشت که بحران‌های ایجاد شده در دوره تصدی این دولت از آغاز فعالیت، قابل‌قیاس با دوره‌های پیشین نبوده است.

اصغر زارع کهنمویی در نشست اعضای شورای اطلاع‌رسانی استان با رییس شورای اطلاع‌رسانی دولت اظهار داشت: با تمام گلاویه‌ها و انتقادهایی که مطرح می‌شود با اطمینان خاطر می‌توان گفت، تبریز و آذربایجان شرقی پای دولت است و با تمام وجود از رییس‌جمهور پزشکیان دفاع کرده و خواهد کرد.

به مناسبت سالروز اکتشاف نخستین چاه نفت خاورمیانه در مسجدسلیمان:

نشست صمیمانه مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان با خبرنگاران

حوزه‌های مختلف عملیاتی، فنی، ایمنی و خدمات عام‌المنفعه، به تشریح بخشی از اقدامات صورت‌گرفته در راستای پایداری تولید، ارتقای بهره‌وری و صیانت از سرمایه‌های ملی پرداخت. وی همچنین با بیان اینکه رسانه‌ها در انعکاس واقعیت‌ها، تبیین دستاوردها و ارتباط مؤثر میان صنعت و جامعه نقش مهمی دارند، از تلاش‌های خبرنگاران و فعالان رسانه‌ای مسجدسلیمان تقدیر کرد و تعامل سازنده با اصحاب رسانه را از اولویت‌های مجموعه تحت مدیریتش برشمرد. در پایان این نشست، خبرنگاران حاضر نیز دیدگاه‌ها، پرسش‌ها و مسائل مرتبط با حوزه نفت و گاز مسجدسلیمان را مطرح کردند و مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان به سؤالات آنان پاسخ داد.



مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان در ادامه، با اشاره به فعالیت‌ها و برنامه‌های این شرکت در

نشست صمیمانه مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان به مناسبت سالروز فوران نخستین چاه نفت خاورمیانه برگزار شد. به مناسبت پنجم خرداد، سالروز فوران نخستین چاه نفت خاورمیانه، نشست صمیمانه مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان، با خبرنگاران و اصحاب رسانه این شهرستان برگزار شد. در این نشست، مهندس ذوالفقاری ضمن گرامیداشت این روز تاریخی و پرافتخار، مسجدسلیمان را خاستگاه صنعت نفت ایران و خاورمیانه دانست و بر اهمیت پاسداشت این میراث ارزشمند تأکید کرد. وی نقش مسجدسلیمان را در شکل‌گیری اقتصاد نفتی کشور و آغاز مسیر توسعه صنعت نفت، نقشی بی‌بدیل و ماندگار توصیف

معاون سیاسی و اجتماعی استاندار آذربایجان شرقی مطرح کرد:

اطلاع‌رسانی درست و حرفه‌ای در مواقع بحران، موجب آرامش افکار عمومی می‌شود

محمدزاده گفت: شورای اطلاع‌رسانی در طول جنگ تلاش کرد در حد ممکن به روایت اول اخبار جنگ توسط رسانه‌های استان کمک کند و خوشبختانه رسانه‌های آذربایجان شرقی در کمترین زمان اطلاع‌رسانی درست انجام دادند. وی ادامه داد: اگر خبر و روایت اول حوادث درست نباشد، اصلاح آن بعداً سخت می‌شود.

معاون سیاسی و اجتماعی استاندار آذربایجان شرقی با اشاره به تشکیل کمیته خبرنگاران بحران ذیل کمیته اطلاع‌رسانی استان در طول ایام جنگ تحمیلی سوم گفت: با تلاش شورای اطلاع‌رسانی استان، در نیمه دوم جنگ کمیته خبرنگاران بحران تشکیل شد و طی دوره آموزشی فشرده برای خبرنگاران، روند اطلاع‌رسانی حرفه‌ای تر انجام شد.



تحمیلی سوم، با جلسات فشرده تلاش کرد به مدیریت انتشار اخبار، تقویت امنیت روانی مردم و افکار عمومی کمک کند.

فرصت امروز - ماهان فلاح: معاون سیاسی و اجتماعی استاندار آذربایجان شرقی با تأکید بر ضرورت اطلاع‌رسانی درست، دقیق و سریع در مواقع بحران، گفت: اطلاع‌رسانی حرفه‌ای و درست در مواقع بحران موجب آرامش افکار عمومی می‌شود.

مرتضی محمدزاده در نشست شورای اطلاع‌رسانی آذربایجان شرقی با حضور الیاس حضرتی، رییس شورای اطلاع‌رسانی دولت چهاردهم، به روند اطلاع‌رسانی استان در جنگ تحمیلی سوم اشاره کرد و افزود: در زمان بروز وضعیت جنگی، نظام اطلاع‌رسانی هم به یکی از مباحث امنیتی تبدیل می‌شود و تجربیات خوبی در این زمینه کسب کردیم.

وی ادامه داد: شورای اطلاع‌رسانی استان در طول جنگ

در دیدار رئیس امور ورزش شرکت ملی نفت با مدیرعامل نفت و گاز مسجدسلیمان مطرح شد:

تاکید بر نگاه ویژه به توسعه ورزش در خاستگاه نفت خاورمیانه

و تربیت‌بدنی شرکت ملی نفت ایران با تأکید بر جایگاه ممتاز مسجدسلیمان در صنعت نفت، تصریح کرد: مسجدسلیمان به عنوان خاستگاه صنعت نفت خاورمیانه، همواره در اولویت برنامه‌ریزی‌های ما قرار داشته و تلاش شده است در تخصیص بودجه‌های ورزشی، نگاه ویژه‌ای به این منطقه اعمال شود. وی با تأکید بر لزوم هم‌افزایی و برنامه‌ریزی مدون در حوزه ورزش، خاطرنشان کرد: استعدادیابی و سرمایه‌گذاری روی ورزشکاران مستعد، کلید رشد و توسعه ورزش منطقه است و باید با یک نگاه راهبردی در این مسیر حرکت کنیم. گفتنی است در این نشست، داریوش حسن‌پور؛ رئیس امور ورزش شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان، گزارشی جامع از اقدامات انجام شده، برنامه‌های پیش رو و همچنین کاستی‌ها و نیازمندی‌های حوزه ورزش این شرکت ارائه نمود که مورد بررسی و تبادل نظر قرار گرفت.



ورزشکاران و علاقه‌مندان مستعدی در رشته‌های مختلف ورزشی این شهرستان فعالیت می‌کنند که با حمایت‌های لازم، قطعاً ظرفیت دستیابی به افتخارات ملی و بین‌المللی را دارا هستند. در ادامه این جلسه، بهرام رضاییان؛ رئیس امور ورزش

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان در دیدار با رئیس امور ورزش شرکت ملی نفت ایران تأکید کرد: تمام امید مردم مسجدسلیمان در حوزه‌های اجتماعی به نفت است. بهرام رضاییان؛ رئیس امور ورزش و تربیت‌بدنی شرکت ملی نفت ایران با حضور در مسجدسلیمان، با مهندس شاهرخ ذوالفقاری؛ مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان دیدار و گفت‌وگو کرد. مدیرعامل شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان در این نشست ضمن گرامیداشت سالروز فوران نخستین چاه نفت و خیرمقدم به مقام مسئول شرکت ملی نفت، اظهار داشت: مردم مسجدسلیمان در حوزه‌های فرهنگی، ورزشی و اجتماعی، نگاه ویژه‌ای به حمایت‌های صنعت نفت دارند و انتظار می‌رود متناسب با این جایگاه تاریخی، زیرساخت‌ها و برنامه‌های ورزشی شهرستان تقویت شود. مهندس ذوالفقاری افزود:

مانور جهادی طرح «مهتاب»؛

گامی روشن برای کاهش هدررفت انرژی در یزد

یزد امرتضی نوراللهی پور؛ همزمان با سراسر کشور، مانور جهادی طرح «مهتاب» با محوریت پایش شبکه، اصلاح زیرساخت‌های توزیع، شناسایی و برخورد با مصارف غیرمجاز و مقابله با تخلفات حوزه برق، روز یازدهم خردادماه در سطح استان یزد آغاز شد. این طرح ملی که با عنوان «مدیریت هوشمند کاهش تلفات برق» در صنعت برق کشور در حال اجراست، با هدف کاهش تلفات فنی و غیرفنی شبکه، ارتقای پایداری تأمین برق، افزایش بهره‌وری تجهیزات، مقابله با دستکاری لوازم اندازه‌گیری و برق‌های غیرمجاز و همچنین عبور موفق از اوج بار تابستان اجرا می‌شود.



در این مانور، اکیپ‌های عملیاتی شرکت توزیع نیروی برق استان یزد با حضور در مناطق مختلف شهری و روستایی، ضمن پایش و اصلاح شبکه، نسبت به شناسایی نقاط دارای اتلاف انرژی، بررسی وضعیت انشعابات و ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی اقدام خواهند کرد.

مهندس محمد جواد جلیلی، مدیرعامل شرکت توزیع نیروی برق استان یزد در آغاز این مانور، با تأکید بر حفظ کرامت انسانی، رعایت احترام به مشترکان و تکریم مردم، اظهار داشت: تمامی اقدامات اجرایی باید در چارچوب قانون، همراه با اخلاق حرفه‌ای و با رعایت حقوق شهروندی انجام شود و هدف اصلی این طرح، صیانت از سرمایه‌های ملی و افزایش پایداری شبکه برق برای خدمت‌رسانی مطلوب‌تر به مردم است.

وی افزود: طرح جهادی مهتاب یکی از برنامه‌های مهم صنعت برق کشور در حوزه مدیریت هوشمند شبکه و کاهش هدررفت انرژی محسوب می‌شود و نقش مؤثری در افزایش قابلیت اطمینان شبکه، بهبود کیفیت برق‌رسانی و مدیریت مصرف انرژی خواهد داشت.

توسط شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان

بهره‌برداری و آغاز عملیات اجرایی دو پروژه راهسازی در مسجدسلیمان همزمان با سالروز فوران نفت

همزمان با ۵ خرداد سالروز فوران نخستین چاه نفت خاورمیانه در مسجدسلیمان، شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان با هدف ارائه خدمات عام‌المنفعه و تسهیل در تردد عمومی، دو پروژه مهم راهسازی را با اعتباری بالغ بر ۱۸۰۴ میلیارد ریال افتتاح و کلنگ‌زنی کرد.



این آیین با حضور شهرام ذوالفقاری، مدیرعامل شرکت، جاوید شیخ، فرماندار مسجدسلیمان و رضایی، رئیس اداره راهداری و حمل‌ونقل جاده‌های شهرستان برگزار شد.

در نخستین بخش از این برنامه، پروژه تعریض و بهسازی جاده حذفاصل «سه‌راهی تمبی تا پاگچ امام رضا (ع)» به بهره‌برداری رسید. این پروژه با همت مدیریت مهندسی و ساختمان شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان، به طول ۱۷۰۰ متر و عرض ۹ متر و با اعتباری بالغ بر ۱۳۳ میلیارد ریال تکمیل شده است.

در ادامه این مراسم، عملیات اجرایی پروژه بهسازی و تعمیر جاده‌های دسترسی به تأسیسات و میدان نفتی «هفتکل و نفت سفید» در حذفاصل پل «سی‌مابلی تا سه‌راهی هفتکل» آغاز شد. این پروژه که توسط مدیریت مهندسی و ساختمان شرکت اجرا خواهد شد، به طول ۲۹۱۳ کیلومتر و عرض ۷/۵ متر با اعتباری بالغ بر ۱۶۷۱ میلیارد ریال تعریف شده است.

اجرای این پروژه‌ها گامی دیگر در راستای ایفای نقش شرکت بهره‌برداری نفت و گاز مسجدسلیمان در توسعه زیرساخت‌های عمرانی و ارتقای ایمنی مسیرهای مواصلاتی در مناطق عملیاتی این شرکت محسوب می‌شود.

نظارت دقیق بر مجاری عرضه؛ شناسایی و ثبت تخلفات توزیع بنزین و نفت‌گاز در منطقه گلستان

واحد نظارت و بازرسی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه گلستان با همکاری نهادهای ذی‌صلاح، موفق به شناسایی و مهار یک مورد عرضه غیرقانونی فرآورده‌های نفتی شد. به گزارش شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه گلستان، در جریان گشت‌های نظارتی و عملیاتی مشترک میان واحدهای بازرسی، حراست، سامانه هوشمند، تعزیرات و پلیس آگاهی، مشخص گردید که از طریق سوءاستفاده از ۳ کارت هوشمند بنزین و ۳ کارت هوشمند نفت‌گاز، میزان ۱۸۸۰ لیتر بنزین و ۱۰۰۰۰ لیتر نفت‌گاز به روش غیرقانونی عرضه شده است. این عملیات در راستای سیاست‌های پیشگیرانه جهت مقابله با قاچاق و حفظ سلامت زنجیره عرضه انرژی انجام گرفت. کلیه اقدامات قانونی لازم صورت گرفته و پرونده مذکور جهت رسیدگی به مراجع قضایی ارجاع شده است.

جهاد در مسیر توسعه؛ اتصال موفقیت‌آمیز خطوط جدید انبار نفت گرگان در منطقه گلستان

در راستای تحقق اهداف راهبردی و گام برداشتن در مسیر توسعه پایدار، پیشرفت عملیاتی مهم در طرح توسعه انبار نفت گرگان رقم خورد. به گزارش روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه گلستان، سید محمد حسینی مدیر منطقه، ضمن اعلام این خبر بیان داشت: با بهره‌گیری از روحیه جهادی و همکاری تنگاتنگ تیم‌های مهندسی، ایمنی، عملیات منطقه و پیمانکار لوله‌کشی، عملیات اتصال خطوط رسید نفت جدید به مخازن نفت سفید با موفقیت کامل انجام شد. وی افزود: همزمان با این عملیات، فرآیند غیرفعال‌سازی و جمع‌آوری خطوط قدیمی از انبار نفت قدیم نیز با دقت بالا به پایان رسید. مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه گلستان با تأکید بر سرعت و دقت در اجرای این طرح، این موفقیت را نتیجه هم‌افزایی نیروهای متخصص و عزم راسخ تیم‌های اجرایی دانست



سازمان آگهی‌ها

۸۸۹۳۶۶۵۱

مدل بهره‌وری کار آفرینی شما چیست؟

مدل‌های بهره‌وری در عرصه کار آفرینی

می‌شود که جزئیات مهم اجرایی را نادیده بگیرند و در به سرانجام رساندن کارها با چالش مواجه شوند. استیو جابز در اهل نمونه کامل یک آینده نگر خلاق بود. گفته می‌شود که او هرگز به کدهای برنامه نویسی یا نمودارهای پیچیده مهندسی اهمیت نمی‌داد. وسواس او بر روی احساس و تجربه کاربر نهایی بود. در جلسات طراحی ایفون، او به جای بحث در مورد ظرفیت حافظه، در مورد این صحبت می‌کرد که دستگاه باید در دست چه حسی داشته باشد یا انیمیشن باز شدن یک اپلیکیشن چقدر باید روان و لذت بخش باشد. او یک چشم انداز کلی و قدرتمند را در ذهن خود داشت و سپس تیم های مختلف (معماران منظم و تحلیلگران عملکرد) را برای تحقق بخشیدن به جزئیات آن چشم انداز به کار می‌گرفت. آینده‌نگران خلاق مانند جابز، آغازگر انقلاب‌ها هستند، اما برای به ثمر رساندن آن انقلاب‌ها، به همکاری با سایر سبک‌های بهره‌وری نیاز دارند.

سخن پایانی

مسیر دستیابی به بهره‌وری پایدار از پذیرش یک حقیقت ساده عبور می‌کند: هیچ فرمول جهانی وجود ندارد. گام اول شناسایی سبک غالب خودتان است. آیا شما یک تحلیلگر عملگر هستید که با اهداف مشخص انگیزه می‌گیرد یا یک معمار منظم که به برنامه و ساختار نیاز دارد؟ شاید شما یک هماهنگ‌کننده همدل هستید که در تعاملات تیمی شکوفا می‌شود یا یک آینده نگر خلاق که به فضای باز برای ایده پردازی نیاز دارد. پس از شناخت خود، گام دوم و مهمتر، درک و احترام به سبک‌های دیگران است. موفق‌ترین تیم‌های جهان، نه از افراد مشابه، بلکه از ترکیبی هوشمندانه از این چهار سبک ساخته شده‌اند. از شما دعوت می‌کنم تا به جای جست‌وجوی بی‌پایان برای بهترین سیستم بهره‌وری، بر روی ساختن مناسب‌ترین سیستم برای خود و تیم‌تان تمرکز کنید.

منابع:
<https://www.fastcompany.com/your-brain-has-a-productivity-style-heres-how-to-find-and-use-yours>

خود را از تعامل با دیگران می‌گیرند و در ایجاد توافق، درک دیدگاه‌های مختلف و ساختن روابط قوی، بهترین عملکرد را دارند. یک هماهنگ‌کننده همدل قبل از پرسیدن «چه کاری باید انجام دهیم؟»، می‌پرسد «تیم ما چه احساسی دارد و چگونه می‌توانیم با هم بهتر کار کنیم؟». نقطه قوت آنها در هوش هیجانی بالا و توانایی ایجاد یک محیط کاری مثبت و مشارکتی است، اما بزرگ‌ترین چالش آنها، دشواری در تصمیم‌گیری‌های سخت و انتقال خبرهای بد است، زیرا به طور غریزی از ایجاد درگیری و ناراحت کردن دیگران اجتناب می‌کنند. مایکروسافت تحت رهبری ساتیا نادلا چرخشی استراتژیک از یک فرهنگ رقابتی (سبک تحلیلگر عملگر) به یک فرهنگ مشارکتی (سبک هماهنگ‌کننده همدل) را تجربه کرد. نادلا با تأکید بر مفاهیمی مانند همدلی و ذهنیت رشد، فضایی را ایجاد کرد که در آن همکاری بین تیم‌ها ارزش بیشتری نسبت به رقابت داخلی پیدا کرد. یک رهبر تجاری با این سبک، یک جلسه توفان فکری را با هدف شنیدن صدای همه افراد، از جمله ساکت‌ترین اعضای تیم، مدیریت می‌کند. او به جای ارائه راه حل‌های دستوری، سؤالاتی می‌پرسد که تیم را به فکر کردن و رسیدن به یک درک مشترک تشویق کند. این سبک رهبری ممکن است فرآیند تصمیم‌گیری را طولانی‌تر کند، اما در نهایت به راه حل‌هایی منجر می‌شود که از حمایت و تعهد کل تیم برخوردار هستند.

مدل چهارم: آینده نگر خلاق

این افراد رویاپردازان و نوآوران دنیای کسب و کار هستند. ذهن آنها به صورت کل‌نگر، شهودی و غیرخطی کار می‌کند. آنها به جای تمرکز بر جزئیات زمان حال، به طور طبیعی به سمت احتمالات آینده، ایده‌های جدید و ارتباطات پنهان بین مفاهیم مختلف کشیده می‌شوند. یک آینده نگر خلاق از ابهام لذت می‌برد و در محیط‌های ساختاریافته و پر از قانون، احساس خفگی می‌کند. آنها ترجیح می‌دهند به جای دنبال کردن یک نقشه از پیش تعیین شده، مسیر را در حین حرکت کشف کنند. بزرگ‌ترین نقطه قوت آنها، توانایی در دیدن تصویری است که دیگران قادر به دیدن آن نیستند، اما این تمرکز بر روی تصویر بزرگ اغلب باعث

تولید تویوتا (TPS) یک شاهکار برنامه ریزی دقیق و فرآیندهای بهینه‌سازی شده است که در آن هر حرکت، هر قطعه و هر دقیقه از زمان، از قبل طراحی و استانداردسازی شده است. یک مدیر پروژه با این سبک فکری قبل از شروع تولید یک مدل جدید خودرو، ماه‌ها صرف ایجاد نقشه‌های دقیق، نمودارهای گانت و مستندسازی فرآیندها می‌کند. او نمی‌گوید «باید



شروع کنیم و ببینیم چه پیش می‌آید»، بلکه می‌گوید «باید ابتدا هر مرحله ممکن را شبیه‌سازی کنیم تا هیچ چیزی به شانس واگذار نشود». این رویکرد، اگرچه ممکن است کند به نظر برسد، اما ضامن کیفیت پایدار و کارآمدی فوق‌العاده‌ای است که تویوتا را به یکی از موفق‌ترین شرکت‌های خودروسازی جهان تبدیل کرده است.

مدل سوم: هماهنگ‌کننده همدل

این افراد قلب تپنده هر تیمی هستند. در حالی که دو سبک قبلی بر روی وظایف (Tasks) و فرآیندها (Processes) متمرکز هستند، هماهنگ‌کننده همدل بر روی افراد تمرکز می‌کند. ذهن آنها به طور طبیعی شهودی، ارتباطی و همدلانه عمل می‌کند. آنها انرژی

به نقطه ضعف آنها نیز تبدیل شود. آنها ممکن است در تمرکز بر «چه چیزی» و چگونه، اهمیت چه کسی را فراموش کنند و به عنوان افرادی بی‌توجه به احساسات و پویایی‌های تیمی دیده شوند. تصور کنید جف بزوس در یکی از جلسات اولیه آمازون حضور دارد. تیم پروژه یک ایده جدید را با هیجان و با استفاده از ده‌ها اسلاید پر از توضیحات کیفی و چشم‌اندازهای بزرگ ارائه می‌دهد. بزوس احتمالاً پس از چند دقیقه، جلسه را متوقف کرده و می‌پرسد: «مهمترین معیاری که موفقیت این پروژه را برای مشتری نهایی تعریف می‌کند چیست؟ تمام این پروژه را در یک معیار کلیدی خلاصه کنید». این رویکرد بی‌رحمانه و متمرکز بر نتیجه، جوهره یک تحلیلگر عملگر است. او به دنبال داستان‌سرایان و مفاهیم انتزاعی نیست، بلکه به دنبال یک اهرم مشخص و قابل اندازه‌گیری برای به حرکت درآوردن کسب و کار است. این سبک، موتور محرک شرکت‌هایی مانند آمازون است که فرهنگ خود را بر پایه تصمیم‌گیری داده‌محور و وسواس بر روی نتایج قابل‌سنجش بنا کرده‌اند.

مدل دوم: معمار منظم

اگر تحلیلگر عملگر با مقصد تمرکز دارد، معمار منظم شیفته نقشه راه است. این افراد به طور طبیعی ساختاریافته، جزئی‌نگر و دقیق فکر می‌کنند. ذهن آنها در سازماندهی اطلاعات، ایجاد فرآیندهای گام به گام و برنامه‌ریزی‌های دقیق، بهترین عملکرد را دارد. آنها از تقویم‌ها، فهرست کارها (To-do lists) و جدول‌های زمانی لذت می‌برند زیرا این ابزارها به آنها کمک می‌کنند تا آشوب را به نظم تبدیل کنند. یک معمار منظم قبل از شروع هر کاری ابتدا آن را به اجزای کوچک‌تر تقسیم کرده و برای هر بخش، زمان و منابع لازم را تخصیص می‌دهد. نقطه قوت آنها، قابلیت اطمینان، دقت و توانایی در پیش‌بینی و مدیریت ریسک هاست، اما چالش آنها زمانی آغاز می‌شود که یک اتفاق غیرمنتظره، کل برنامه را برهم می‌زند. انعطاف‌پذیری در برابر تغییرات ناگهانی، می‌تواند بزرگ‌ترین نقطه ضعف آنها باشد.

فرهنگ مهندسی مشهور تویوتا، نمادی از ذهنیت یک معمار منظم در مقیاس سازمانی است. «سیستم

نویسنده: علی آل‌علی

صنعت بهره‌وری یک امپراتوری چند میلیارد دلاری است که بر یک فرض ساده و عمیقاً اشتباه بنا شده: اینکه یک روش، ابزار یا سیستم جادویی وجود دارد که می‌تواند برای همه افراد، در همه زمان‌ها و در همه شرایط موثر باشد. ما کتاب‌ها را می‌خوانیم، در سمینارها شرکت می‌کنیم و اپلیکیشن‌ها را دانلود می‌کنیم به این امید که راز مدیریت زمان نوابغی مانند استیو جابز یا ایلان ماسک را کشف کرده و در زندگی خود پیاده‌سازی کنیم. اما در اغلب موارد این تلاش‌ها با شکست و احساس ناامیدی به پایان می‌رسد. مشکل از ما یا تلاش ناکافی مان نیست؛ مشکل در خود این فرض بنیادین است. مغز انسان یک ماشین استاندارد و قابل‌تکثیر نیست. هر یک از ما دارای یک معماری شناختی منحصر به فرد هستیم که سبک طبیعی تفکر، پردازش اطلاعات و به نتیجه رساندن کارها را تعیین می‌کند. نادیده گرفتن این سبک شخصی و تلاش برای پوشیدن لباس بهره‌وری دیگران، مانند این است که از یک هنرمند بخواهیم مانند یک حسابدار فکر کند. این رویکرد نه تنها ناکارآمد است، بلکه خلاقیت و انرژی ما را نیز از بین می‌برد. موفقیت واقعی در بهره‌وری از خودشناسی آغاز می‌شود، نه از تقلید.

مدل اول: تحلیلگر عملگر

این افراد استراتژیست‌های دنیای کسب و کار هستند. ذهن آنها به طور طبیعی بر روی اهداف، نتایج و کارآمدی متمرکز است. آنها به دنبال کوتاه‌ترین و منطقی‌ترین مسیر برای رسیدن از نقطه الف به نقطه ب هستند و از داده‌ها، آمار و تحلیل‌های منطقی برای تصمیم‌گیری استفاده می‌کنند. یک تحلیلگر عملگر مکالمات طولانی و بی‌هدف را اتلاف وقت می‌داند و ترجیح می‌دهد به جای بحث‌های کلی، مستقیماً به سراغ اصل مطلب برود. آنها در محیط‌هایی که اهداف به وضوح تعریف شده و معیارها قابل اندازه‌گیری هستند، شکوفا می‌شوند. بزرگ‌ترین نقطه قوت آنها، توانایی در حذف موارد غیرضروری و تمرکز لیزرمانند بر روی چیزی است که واقعا اهمیت دارد. با این حال، همین ویژگی می‌تواند

رئیس شورای اسلامی شاهدشهر:

امروز خدمت صادقانه به مردم در سنگر شورای شهر، تداوم حقیقی راه شهدا و بهترین پاسخ به دشمنی‌های استکبار جهانی است

که علاوه بر افزایش ایمنی تردد در شب، جلوی راه‌زنی‌ها به سیمای شبانه شهر بخشدند و موجب رضایت‌مندی شهروندان را فراهم آورده است. رئیس پارلمان شهری شاهدشهر، صیانت از جان و مال شهروندان در برابر حوادث غیرمترقبه را از حیاتی‌ترین اولویت‌ها دانست و خاطرنشان کرد: در این دوره، تخصص ۱۶۰ میلیارد ریال برای احداث سوله مدیریت بحران و تجهیز ایستگاه‌های آتش‌نشانی به تکنولوژی‌های روز، در کنار نوسازی گسترده ناوگان موتوری و وسایل نقلیه خدماتی با اعتبار ۳۱۰ میلیارد ریال، توان عملیاتی و ضرب ایمنی شهر را به شکلی بی‌سابقه افزایش داده است. وی همچنین به پروژه احداث آرامستان بهشت فاطمه (س) اشاره کرد و گفت: این پروژه در زمینی به وسعت ۵ هکتار و با اعتبار ۲۰۰ میلیارد ریال، پاسخی به نیاز زیربنایی و آینده‌نگرانه شهر در حوزه خدمات شهری است.



عباس قنبري رئیس شورای اسلامی شاهدشهر، در گفت‌وگویی تفصیلی به تشریح ابعاد مختلف عملکرد، پروژه‌های زیربنایی و چشم‌انداز توسعه‌ای پارلمان شهری پرداخت. وی در مقدمه سخنان خود، با ادای احترام به مقام والای رهبر شهید انقلاب، شهدای گرانقدر و سرداران رشید سپاه پاسداران اقدام متخاصمانه دشمن صهیونیستی-امریکایی علیه خاک پاک ایران اسلامی را به شدت محکوم کرد. قنبري با عرض تسلیت و ابراز همدردی عمیق با خانواده‌های معزز شهدای «جنگ رمضان»، صلابت امروز کشور را ریشه در فرهنگ ایثار و شهادت دانست و تأکید کرد: امروز خدمت صادقانه و بی‌منت به مردم در سنگر شورای شهر، تداوم حقیقی راه شهدا و بهترین پاسخ به دشمنی‌های استکبار جهانی است.

رئیس شورای اسلامی شاهدشهر با تمرکز بر ضرورت ارتقای شاخص‌های سلامت و نشاط اجتماعی، از اجرای نهضت پروژه‌های عمرانی خدماتی در سطح شهر خبر داد و اظهار داشت: یکی از مطالبات دیرین مردم توسعه فضاهای ورزشی بود که در این راستا، استادیوم شهدای شاهدشهر در زمینی به مساحت ۱۵ هکتار و با اعتباری بالغ بر ۳۵۰ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده است. همچنین احداث سوله ورزشی شهرک لاله با سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیارد ریالی، نقطه عطفی در توسعه امکان ورزشی استاندارد محسوب می‌شود که دسترسی جوانان این منطقه را به امکانات نوین فراهم می‌کند. وی در ادامه، احداث پارک دو هکتاری ۲۲ بهمن را گامی استراتژیک در جهت افزایش سرانه فضای سبز و ایجاد سبزه‌های تفریحی برای خانواده‌ها برشمرد و با تأیید رویکرد علمی مجموعه مدیریت شهری در اصلاح سیمای بصری و زیرساخت‌های مواصلاتی تصریح کرد: با نگاهی عدل‌محور به تمامی نقاط شهر به طور متوسط سالانه ۲۸۰ میلیارد ریال صرف اختصاص اعتباری بالغ بر ۷۰ میلیارد ریال انجام شد

شهردار شاهدشهر:

توزیع عادلانه امکانات در تمامی محلات، اولویت برنامه‌های مجموعه مدیریت شهری شاهدشهر می‌باشد



مهندس بهمن‌خانی شهردار شاهدشهر، ضمن گرامی‌داشت یاد و فرماندهان رشید سپاه پاسداران و محکومیت حملات اخیر علیه میهن عزیزمان و ابراز همدردی با خانواده‌های معظم شهدای این شهر که در حوادث اخیر به فیض شهادت نائل آمدند در سخنانی، به تبیین رویکردهای مدیریت شهری در مسیر خدمت‌رسانی جهادی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان پرداخت. شهردار شاهدشهر با تأکید بر لزوم حفظ پویایی و نشاط در سطح شهر اظهار داشت: ارائه خدمات شایسته به مردم در هر شرایطی، مهم‌ترین اولویت مجموعه مدیریت شهری است. ما بر این باوریم که ارتقای سطح خدمات و تسریع در اجرای پروژه‌ها، مهم‌ترین راه برای تقویت اعتماد عمومی و ایجاد حس آرامش و امنیت خاطر برای شهروندان فهیم شاهدشهر است.

گامی بلند در راستای تقویت پدافند غیرعامل است. همچنین با توجه به فرارسیدن فصل گرما، پروژه‌های تقویت شبکه آبرسانی و حفز چاه‌های پشتیبان با سرعتی مضاعف در حال طی مراحل تکمیلی است تا پایدارسازی منابع آب در شرایط اضطراری تضمین شود. وی در بخش پایانی سخنان خود، با تقدیر از حمایت‌های مسئولان شهرستان شهریار و نقش نظارتی شورای اسلامی شاهدشهر، تعامل میان پارلمان شهری و شهرداری را کلید موفقیت در اجرای پروژه‌ها دانست و خاطرنشان کرد: تحقق اهداف توسعه‌محور، مرهون وفای و همدلی است. امیدواریم با تکمیل بوستان‌های محله‌ای و بهره‌برداری از پروژه‌های نیمه‌تمام در آینده‌های نزدیک، فصلی نو از رفاه و رضایت‌مندی را برای ناوگان موتوری، خرید تجهیزات تخصصی آتش‌نشانی و احداث سوله‌های مدیریت بحران،

تجهیز اینچه‌های ورزشی با هدف پاسخگویی به مطالبات برحق جوانان، در کنار نهضت گسترده بهسازی معابر و اجرای اسفالت مکانیزه، تحولی چشمگیر در سهولت تردد و بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری ایجاد کرده است. وی همچنین به بازآفرینی فضاهای شهری اشاره کرد و گفت: توسعه فضاهای سبز پایدار، نوسازی میلمان شهری و هوشمندسازی نورپردازی معابر، بخشی از استراتژی ما برای بهبود زیبایی بصری و ارتقای نشاط اجتماعی است.

