

چهار روز

پنجره بهانه‌ها را ببندید



لطف‌الله سپاهکلی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس سا حمایت از واگذاری مالکیت دولت و خصوصی‌سازی، می‌گوید: دولت قصد جابه‌جایی وزیر

صنعت، معدن و تجارت را دارد. شاید در سایه این اتفاق،

واگذاری سهام ایران خودرو و سایپا به تأخیر بیفتد تا ببینیم وزیر بعدی صنعت معدن و تجارت در این زمینه چه اقداماتی انجام می‌دهد.

واگذاری سهام دولت در ۲۰خودروساز بزرگ کشور، دستور صریح رئیس‌جمهوری است و وزارت اقتصاد و صنعت نیز برای اجرای این فرمان برنامه‌ریزی کرده‌اند تا این فرایند سریع، درست و قانونمند انجام شود. در این میان، به فرض اینکه دولت به‌دنبال تغییر وزیر فعلی صنعت، معدن و تجارت باشد، نه تغییری در فرمان رئیس‌جمهور ایجاد می‌شود و نه واگذاری از مسیر درست و قانونمند خارج می‌شود؛ پس دلیل ندارد که بهانه جدیدی برای مانع‌انداز واگذاری خودروسازان به فهرست بهانه‌های قبلی افزوده شود. در این شرایط، مسئولیت مجلس در واگذاری خودروسازان، به‌عنوان رکن قانونگذار و ناظر اجرای قوانین بسیار خطیر است و نمایندگان مجلس به‌خصوص اعضای کمیسیون صنایع و معادن بهتر است برای بسته شدن پنجره بهانه‌ها در واگذاری خودروسازان تلاش کنند و اجازه ندهند که منافع اشخاص یا گروه‌ها در اصل واگذاری خللی ایجاد کند. وزیر فعلی صنعت، معدن و تجارت، یکی از مردان دولت است که تا زمان حضور در این وزارتخانه به‌عنوان نماینده قوه مجری به باید دستورات رئیس دولت را اجرا کند. در صراحت دستور سیدابراهیم رئیسی در اسفند سال گذشته مبنی بر تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان نیز شکی نیست؛ پس بهانه‌ای مانند تغییر وزیر صمت نباید مانعی برای اجرای این فرمان باشد.

این فرمان باشد.

نقد خبر

آواز دهل از دور

■ **خبر:** رئیس صنف جایگاه‌داران می‌گوید: بیش از ۸۰۰تقاضا برای مجوز احداث جایگاه سوخت ثبت شده که گویا اکثریت آنها مربوط به نقاطی است که جایگاه‌های فعال آنها نیز زبان ده هستند.

اسدالله قلی‌زاده با اعلام آمادگی صنف جایگاه‌داران برای ارائه مشاوره به منتقاضیان این حوزه، پیشنهاد می‌کند: سرمایه‌گذاران بدون آگاهی از شرایط هر حرفه و فقط به واسطه تسهیل صدور مجوز، به هر حوزه‌ای ورود نکنند.

■ **نقد:** احداث جایگاه‌های سوخت به سرمایه‌گذاری بالایی نیازمند است و بعد از احداث نیز امکان تغییر کاربری آنها وجود ندارد. علاوه بر این فعالیت یک جایگاه سوخت براساس نرخ‌های تکلیفی است وهمواره تحت‌تأثیر سیاست‌هایی نظیر جلوگیری از رشد مصرف سوخت، سهمیه‌بندی، تغییر نرخ و… قرار دارد. در این شرایط متقاضیان در یافت مجوز جایگاه سوخت باید پیش از دریافت مجوز نسبت به سنجش وضعیت اقدام کنند تا مصابق «آواز دهل شنیدن از دور خوش است» نشود.طبق آمارهای صنف جایگاه‌داران، ثبت تقاضاها اکثرا در حاشیه شهرها و راه‌های مواصلاتی کشور است که البته جایگاه‌های فعال در این مناطق از کسب خود نارضی هستند. به همین واسطه بهتر است منتقاضیان قبل از اقدام، از میزان سرمایه‌گذاری، تخمین در آمد و مشکلات احتمالی ایجاد یمب‌بزنین در موقعیت جغرافیایی مورد نظر خود اطلاع کسب کنند و بعد با آگاهی کامل و انتظارات واقعی وارد عمل شوند.

نقد خبر

خبر

استقبال از پاداش

صرفه‌جویی برق

آمارهای صنعت برق حاکی از آن است که ۱۱ میلیون مشترک برق بر از مجموع ۲۹میلیون قبضی که در آخرین دوره برای مشترکان خانگی صادر شده، مشمول پاداش صرفه‌جویی شده‌اند؛ یعنی ۴۰درصد مردم ضمن همکاری با وزارت نیرو، مصرف برق خود را نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش داده و مشمول تخفیف کاهش مصرف شده‌اند.

مصطفی رجبی مهدی، سخنگوی صنعت برق با اعلام این خبر به تسنیم گفت: این کاهش مصرف در مجموع مبلغی بالغ بر ۲۵۰میلیارد تومان است. برخی شهروندان قبض‌های با مبلغ صفر دریافت کرده‌اند و برخی دیگر بستاکار شده‌اند؛ یعنی به آنها یک عدد منفی اعلام شد که از هزینه قبض‌شان در نوبت بعد کاسته می‌شود. وی افزود: در سال گذشته وزارت نیرو برای واحدهای مستقر در شهرک‌های صنعتی ۲شبانروز برای همکاری با صنعت برق در نظر گرفته بود و به‌دلیل ناترازی زیاد گاهی خاموشی‌های بدون برنامه و بدون قاعده‌ای اتفاق می‌افتاد، اما امسال با برنامه‌ریزی که انجام شد این میزان به ۱۲ ساعت و صرفاً در یک روز هفته و به‌طور مشخص کاهش یافت.

سخنگوی صنعت برق با اشاره به مشترکان بر مصرف بخش خانگی نیز با تأکید بر اعمال تعرفه‌های پلکانی برای کاهش میزان مصرف برق در سال ۱۴۰۱ گفت: تعرفه‌ها در سال ۱۴۰۰ با ۸بند ۱۴قانون بودجه کلید خورد و هیچ تغییری در تعرفه قبوض کسانی که زیر الگوی مصرف بودند ایجاد نشد، اما آن‌هایی که بالای الگوی مصرف بودند، هم در سال ۱۴۰۱ هم در سال ۱۴۰۱ به‌صورت پلکانی، تعرفه‌شان افزایش پیدا کرد.

بیمه

هدف مردمی‌سازی این صنعت در دستور کار قرار گرفته است. یکی از این سامانه‌ها، فرایند دریافت خسارت برای تصادف‌های بدون نیاز به کروکی (تا ۲۰میلیون تومان در سال ۱۴۰۱) را به‌صورت آنلاین انجام می‌دهد.

به گزارش همشهری، سال‌هاست که صنعت بیمه، الزام در یافت کروکی از پلیس راهنمایی و رانندگی برای تصادف‌های به نسبت جزئی را حذف کرده و صرفاً با حضور ۲طرف تصادف در دفاتر بیمه‌گذار مقصر حادثه و رویت طرفین تصادف به ارائه مدارک، چک خسارت را در وجه طرف حادثه‌یده صادر می‌کند اما حالا، آنگونه که رئیس‌کل بیمه مرکزی در یک برنامه تلویزیونی اعلام کرده، رقم خسارت برای تصادف‌های بدون نیاز به کروکی به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.

شمارش معکوس برای راه‌اندازی سامانه

رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته است. مجید یهزادپور، در یک برنامه تلویزیونی به مناسبت هفته دولت، این اقدام را گامی در راستای مردمی‌سازی صنعت بیمه عنوان کرد و گفت: برای نخستین‌بار سند بالادستی به نام

اقتصاد

۱	تصادف با ماشین نظامی	۱	این تصادف‌ها نیازمند کروکی است
۲	تصادف با ماشین سنگین(کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و…)	۲	صنعت بیمه ایران در تصادف‌های جزئی(تصادف‌های با خسارت تا ۲۰میلیون تومان در سال ۱۴۰۱)
۳	تصادف با موتور	۳	الزامی برای دریافت کروکی ندارد و صرفاً با حضور طرفین تصادف، رویت خودروها و ارائه مدارک نسبت به برآورد و پرداخت خسارت به‌طرف زیان‌دیده اقدام می‌کنند؛ اما در این میان تصادف‌هایی هستند که تصادف‌های جزئی محسوب شوند
۴	تصادفات زنجیره‌ای	۴	در سال جاری خسارت آنها کمتر از ۲۰میلیون تومان باشد، باز هم پلیس راهنمایی و رانندگی است. این تصادف‌ها نیازمند کروکی هستند؛
۵	نداشتن گواهینامه یا بیمه‌نامه	۵	خسارت‌های مالی بیشتر از ۲۰میلیون تومان در سال ۱۴۰۱
۶	یک‌ی از طرفین تصادف	۶	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۷	گذشتن کمتر از ۲۰روز از شروع بیمه‌نامه	۷	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۸	نداشتن ثالث یکی از طرف‌های تصادف	۸	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۹	بلافاصله بعد از اتمام اعتبار، تمدید نشده باشد.	۹	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۰	کاهش تصدی بیمه مرکزی هدف‌گذاری شده است. وی افزود: در زمینه مردمی‌سازی در حوزه‌های بیمه بازرگانی بیشترین بر نفوی را داریم و بخش بیمه درمان و شخص ثالث بیشترین حجم حوزه فعالیت است.	۱۰	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۱	به گزارش همشهری، پرداخت خسارت برای تصادف‌هایی که خسارت نسبتاً پایین دارند و به‌ویژه در ترافیک شهری تعداد آنها بالاست، راهکاری است که از سال‌ها پیش برای کاهش بوروکراسی استفاده از بیمه در حوادث رانندگی و همچنین کاهش ترافیک کاری پلیس راهنمایی و رانندگی اجزایی می‌شود اما در همین فرایند نیز با وجود اینکه طرفین حادثه، به مراجعه به پلیس و طی کردن مراحل دریافت کروکی معاف می‌شوند، باز هم باید برنامه تلویزیونی اعلام کرده، رقم خسارت برای تصادف‌های بدون نیاز به کروکی به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۱۱	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۲	شمارش معکوس برای راه‌اندازی سامانه	۱۲	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۳	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته است. مجید یهزادپور، در یک برنامه تلویزیونی به مناسبت هفته دولت، این اقدام را گامی در راستای مردمی‌سازی صنعت بیمه عنوان کرد و گفت: برای نخستین‌بار سند بالادستی به نام	۱۳	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۴	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۱۴	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۵	شمارش معکوس برای راه‌اندازی سامانه	۱۵	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۶	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۱۶	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۷	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۱۷	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۸	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۱۸	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۱۹	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۱۹	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)
۲۰	رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: تا قبل از پایان هفته دولت از سامانه پرداخت خسارت در تصادفات رانندگی بدون نیاز به کروکی رونمایی می‌شود و با ارسال اطلاعات طرفین تصادف به سامانه و بدون مراجعه حضوری به دفاتر بیمه، خسارت به حساب فرد زیان‌دیده واریز خواهد شد. سقف مبلغ خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی در سال گذشته ۱۶میلیون تومان بود که در سال جاری به ۲۰میلیون تومان افزایش یافته و قرار است سامانه‌ای راه‌اندازی شود که حتی همین فرایند تسهیل شده را نیز آسان‌سازی کند تا مردم قادر باشند به‌صورت آنلاین عملیات رسیدگی بیمه به تصادف و دریافت وجه خسارت را انجام دهند.	۲۰	بیمه‌نامه (دومین تصادف در یک‌سال)

کریگن علی کاشانی

با اجرای طرح مردمی‌سازی صنعت بیمه

پرداخت آنلاین خسارت برای تصادفات بدون کروکی

اصل مشترک هستند؛ متخلفان از خلأهای صنعت بیمه استفاده می‌کنند و قواعد بیمه را علیه آن به کار می‌گیرند. در این میان آنلاین‌شدن پرداخت خسارت در تصادف‌های بدون نیاز به کروکی (تا سقف ۲۰میلیون تومان خسارت) می‌تواند راه را برای سوءاستفاده‌بازتر کند؛ اما رئیس‌کل بیمه مرکزی در این خصوص نیز از راه‌اندازی سامانه‌مقابله با تقلب و تخلفات در صنعت بیمه خبر داده که قرار است به‌زودی راه‌اندازی شود.

یهزادپور می‌گوید: یکی از اقدامات در سال گذشته طراحی سامانه تقلب و تخلف است که در هفته دولت افتتاح می‌کنیم و با کمک این سامانه، افراد و شرکتهای پراسسک به‌صورت هوشمند شناسایی خواهند شد و برای مقابله با تقلب‌ها نیز پیش‌بینی‌های لازم انجام می‌شود. به عقیده او، صنعت بیمه یکی از صنایع پیچیده‌ای است که فرایند مقابله با تقلب و تخلف آن نیز فرایند پیچیده‌ای دارد؛ اما سامانه‌ای برای این منظور طراحی شده است.

چتر بیمه تکمیلی باز تر می‌شود

رئیس‌کل بیمه مرکزی یکی دیگر از برنامه‌های تحول صنعت بیمه را مربوط به گسترش بیمه‌های تکمیلی عنوان کرد و گفت:نخستین پروژه برای گسترش چتر بیمه تکمیلی، مربوط به خادمان سلامت و کارکنان داروخانه‌ها و آزمایشگاه‌هاست که شامل بیمه تکمیلی نمی‌شدند اما در پروژه جدید، این قانون اصلاح شد و ۵۰۰هزار نفر تحت پوشش قرار گرفتند. یهزادی ادامه داد: تسری بیمه تکمیلی به مشاغل حرفه‌ای‌ت مانند تاکسیرانی‌ها هم در دستور کار است که پیش‌بینی می‌کنیم ۵میلیون نفر را پوشش دهد و بااضافه‌شدن اعضای خانواده، مطمئناً تعداد بیشتری خواهد شد. تحول دیگری که در حوزه بیمه تکمیلی رخ خواهد داد، اجرای نسخه الکترونیکی برای بیمه‌های تکمیلی است که در سال آینده است که رئیس‌کل بیمه مرکزی وعده آن را داده‌است. یهزادپور می‌گوید:

جدال فناوری و اشتغال در صنعت بیمه

مکانیزه‌شدن صنعت بیمه و رواج فناوری‌های نوین تنها راهکار رشد و توسعه صنعت بیمه است که گویا قرار است طی قراردادی بین بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری در دستور کار قرار بگیرد؛ اما این اتفاق می‌تواند به‌شدت اشتغال این صنعت را به چالش بکشد. براساس آمارهای بیمه مرکزی، در شرایط فعلی حدود ۷۰درصد فروش بیمه در ایران بر عهده کارگزارهای نمایندگی‌های بیمه است که باید معیشت و فرایند کاری آنها نیز مورد توجه قرار گیرد.

رئیس‌کل بیمه مرکزی می‌گوید: برای حفظ اشتغال صنعت بیمه، تماس‌ها و توافق‌هایی انجام‌شده تا این قشر با پیاده‌سازی فناوری نیز آسیب نینیند.

نرخ تورم ۱۲ ماهه کالاهای و خدمات مصرفی خانوارهای کشور					
بهرتکلیک دهک‌های هزینه‌ای (درصد)					
دهک	تیر	مرداد	تیر	مرداد	تورم غیر خور آگی
اول	۴۴٫۸	۴۶٫۴	۵۵٫۹	۵۸٫۷	۳۲٫۱
دوم	۴۳٫۸	۴۵٫۳	۵۴٫۹	۵۷٫۴	۳۲٫۵
سوم	۴۲٫۶	۴۳٫۹	۵۴٫۳	۵۶٫۷	۳۲
چهارم	۴۲	۴۳٫۳	۵۴٫۲	۵۶٫۵	۳۱٫۸
پنجم	۴۱٫۴	۴۲٫۵	۵۴٫۲	۵۶٫۴	۳۱٫۷
ششم	۴۰٫۸	۴۱٫۹	۵۴٫۲	۵۶٫۴	۳۱٫۶
هفتم	۴۰٫۲	۴۱٫۳	۵۴٫۳	۵۶٫۵	۳۱٫۸
هشتم	۳۹٫۶	۴۰٫۵	۵۴٫۴	۵۶٫۵	۳۲
نهم	۳۹٫۳	۴۰٫۱	۵۴٫۳	۵۷٫۶	۳۲٫۷
دهم	۳۸٫۹	۳۹٫۵	۵۵	۵۷٫۲	۳۳٫۹

نرخ تورم ۱۲ ماهه افزایش یافته، اما داده‌های مرکز آمار نشان می‌دهد که نرخ تورم ماهانه دهک اول با سرعت زیادتری نسبت به دهک دهم در حال کاهش است.

طبق این اطلاعات نرخ تورم ماهانه دهک اول در خرداد امسال به رقم بی سابقه ۹٫۵درصد رسیده بود اما این نرخ در تیرماه به ۵درصد و اکنون در مردادماه به ۱٫۵درصد رسیده است. این در حالی است که نرخ تورم ماهانه دهک دهم که در خردادماه در سطح ۸٫۴درصد بود در تیرماه به ۳٫۹درصد مردادماه به ۲درصد رسیده است. مقایسه این ارقام بین دهک اول تا دهم نشان می‌دهد سرعت کاهش نرخ تورم ماهانه در دهک اول به‌طور قابل‌تفاوتی از دهک دهم یعنی نروتمندان است و حتی در مردادماه امسال نرخ تورم ماهانه دهک دهم نیم‌واحد درصد بیشتر از دهک اول بوده است. این به‌معنای آن است که سیاست‌های حمایتی دولت از اقشار کم‌درآمد در حال نمایان شدن است و می‌توان انتظار داشت در ماه‌های آینده شکاف تورمی بین طبقات کم‌درآمد و پر درآمد کاهش یابد و جبران شود.



خدمات بیشترین میزان رشد قیمت‌ها در ۱۲ماه گذشته مربوط به دهک دهم بوده است. طبق اطلاعات مرکز آمار نرخ تورم ۱۲ ماهه کالاهای غیرخوراکی برای ثروتمندان در مرداد امسال به ۳٫۵درصد رسیده؛ درحالی‌که این میزان برای افراد کم‌درآمد در دهک اول ۲۲٫۴درصد بوده است. این نشان می‌دهد که رشد هزینه‌های مربوط به کالاهای غیرخوراکی برای ثروتمندان ۲٫۶درصد بیشتر بوده است.

نقطه امید

با وجود آنکه شکاف تورمی افراد کم‌درآمد و پر درآمد در مردادماه مطابق

هم‌شهری

حمل‌ونقل

صنعت حمل‌ونقل روی دست‌انداز

فعالان صنعت حمل‌ونقل، نبود راهبر و نهاد هماهنگ‌کننده را مانع توسعه این صنعت می‌دانند

توسعه صنعت حمل‌ونقل ایران هم به‌واسطه تحریم‌هایی که مستقیم تجهیزات و نوسازی ناوگان را هدف گرفته‌اند و هم به‌واسطه غفلت‌های بلندمدت از فعال‌سازی سازای ظرفیت‌های ترانزیتی و کردوری کشور، با موانع جدی روبه‌رو بوده است. فعالان این صنعت معتقدند چالش‌هایی نظیر نبود مرجع هماهنگ‌کننده ترانزیت، خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، نبود نهاد راهبر لجستیک و فرسودگی ناوگان از موانع جدی توسعه صنعت حمل‌ونقل است که رفع برخی از آنها به برنامه میان‌مدت و بلندمدت نیاز دارد.

به‌گزارش همشهری، حمل‌ونقل اساس توسعه کشورهاست و گستردگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و شبکه‌های متصل‌به‌هم با سطح بالاتری از توسعه‌یافتگی همراه است. کارایی و کیفیت بالای رانندگی و نقل‌ونقل نه‌تنها منجر به کاهش هزینه‌ها می‌شود، بلکه فرصت‌ها و مزیت‌های اقتصادی و اجتماعی‌ای را ایجاد می‌کند که اثرات خارجی مثبتی مانند دسترسی بهتر به بازارها، افزایش اشتغال و سرمایه‌گذاری را به همراه دارد. در گزارشی که مرکز پژوهش‌های اتاق ایران در مورد چالش‌ها و راهکارها حمل‌ونقل زمینی در حوزه بار منتشر کرد، موانع و الزامات توسعه صنعت حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) مورد بررسی قرار گرفته‌است.

تبعات غفلت از مزیت‌های حمل‌ونقلی

آمارها نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۰مجموع مبادلات بین کشورهای عضو کریدور شمال-جنوب بیش از ۱۲۰میلیون تن بوده است. در این دوره مبادلات چین و اروپا (منهای روسیه) برابر ۱۲۰میلیون تن و مبادلات هند و اروپا (منهای روسیه) در سال ۲۰۲۰ برابر ۳۱میلیون تن بوده است. در صورتی که همه مبادلات کشورهای کریدور شمال-جنوب و یک‌پنجم مبادلات چین و اروپا از مسیرهای ایران انجام شود و میزان درآمد مستقیم حاصل از ترانزیت برای کشور را ۷۵دلار برای هر تن در نظر بگیریم، به‌طور بالقوه امکان کسب در آمد ۱۱میلیارد دلاری از این مسیر برای ایران وجود داشت که البته به‌واسطه کم‌کاری‌های سالیان‌نمداری در توسعه صنعت حمل‌ونقل، فعال‌سازی کریدورهای بین‌المللی و جذب ترانزیت خارجی، سهم ایران از این رقم نجومی بسیار اندک است.

استعداد و ظرفیت‌های بلااستفاده

باوجود اینکه در ایران زیرساخت‌های به نسبت مناسبی در حوزه حمل‌ونقل وجود دارد و در اسناد بالادستی همواره بر ارتقای جایگاه بخش حمل‌ونقل در اقتصاد کشور تأکید شده، اما زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌طور متوازن در کشور توسعه نیافته و نتایج این امر، هم در هزینه تمام‌شده کالاها و هم در استفاده‌کردن کشور از مزیت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی به‌تربط با حمل‌ونقل، قابل‌مشاهده است. اگرچه تاکنون برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل کشور، سیاست‌هایی پیشنهاد شده و اقداماتی نیز صورت گرفته است، اما وجود موانع و چالش‌های پیش روی بخش حمل‌ونقل، سبب شده که اغلب سیاست‌ها عملیاتی نشوند و اهداف موردنظر تحقق نیابند.

بر همین اساس مرکز پژوهش‌های اتاق ایران با همکاری کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران، برای چاره‌جویی درباره موانع و مشکلات موجود در حوزه حمل‌ونقل زمینی بار، اقدام به برگزاری نشست‌های تخصصی و کارشناسی و همچنین زیرساخت‌های علمی نمود که ماحصل آن احصا و دسته‌بندی برخی از این چالش‌ها و ارائه راهکار برای رفع این مشکلات بوده است. از این‌رو در پژوهش حاضر، ابتدا به توصیف وضع موجود کشور در حوزه حمل بار پرداخته‌شده و مواردی نظیر زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، ناوگان حمل‌ونقل باری، بار جابه‌جاشده و ظرفیت‌های این بخش، ترانزیت و غیره مورد بحث قرار گرفته است.

مشکلات و چالش‌ها

در بخش بعدی گزارش، چالش‌های بخش حمل‌ونقل در حوزه بار شناسایی شده که این مشکلات را می‌توان در ۸دسته کوتاه‌مدت و میان مدت دسته‌بندی کرد. چالش‌هایی مانند «نبود مرجع هماهنگ‌کننده ترانزیت در کشور»، «خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای» و «انکای هزینه‌های جاری سازمان‌های زیربخشی حمل‌ونقل به درآمدهای آنها» در دسته اول قرار می‌گیرند که آنها را می‌توان با مجموعه اقداماتی در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت مدیریت کرد؛ اما چالش‌هایی مانند «نبود نهاد راهبر لجستیک در کشور»، «فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل»، «وجود موانع در رقابتی‌شدن حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای»، «حکمرانی نامتوازن در بخش حمل‌ونقل کشور» و «حاکمفی بودن زیرساخت‌های شبکه ریلی کشور» در دسته دوم قرار می‌گیرند که برای مدیریت آنها به مجموعه اقداماتی در قالب برنامه‌های میان‌مدت نیاز است.

چه باید کرد

با توجه به موقعیت ممتاز ترانزیتی کشور و مزیت‌هایی مانند ایجاد درآمدهای ارزی، افزایش اشتغال، ارتباط با کشورهای مسیر ترانزیت و… باید سیاستگذاری، هماهنگی و راهبری ترانزیت از سوی مرجعی با اقتدار فرابخشی و تأثیرگذار انجام شود. همچنین تدابوم «خودمالکی» کامیون‌ها، تعداد دوبرابری کامیون‌ها نسبت به نیاز و همچنین وجود سالن‌ها یا عام بار در پایانه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ناکار آمدی و کاهش شدید بهره‌وری را در پی داشته و لزوم جایگزینی ساختار «شرکت‌مالکی» را محرز ساخته است.

در این میان هم اکنون سازمان‌های زیربخشی حمل‌ونقل، به لحاظ اداری مالی مستقیم بوده و هزینه‌های جاری آنها متکی به درآمدهایشان است. این وضعیت فرایند سیاستگذاری، مسئولیت‌ها و مأموریت‌های آنها را تحت‌تأثیر قرار داده که باید آن را اصلاح کرد. بنابراین تجارب آلوده‌شده در کشورهای صنعتی و در صورت وجود ساختار لجستیکی فرابخشی برای ایجاد هماهنگی و یکپارچگی میان همه بخش‌های حمل‌ونقل، بازار گاتی، گمرکی، امور بانکی، انبارداری و… هزینه‌ها و بهای تمام‌شده کالاها و نیز زمان انجام فرایندها به میزان قابل‌ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد. افزایش نااموجه بهای تمام‌شده از یک‌سو نامتوازن بودن تعداد ناوگان زمینی بار به نسبت نیاز از سوی دیگر، فرایند نوسازی و جایگزینی ناوگان فرسوده کم‌درآمد و پیچیده و دشوار ساخته که باید طی برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت حل‌وفصل شود.