پنجشنبه| ۱۴ تیر ۱۴۰۳ | سال بیستم | شماره ۴۹۳۶
شماره ارسال پیامک: ۳۰۰۰۷۴۴۶ | تلفن ارتباط خوانندگان: ۳۶۲۹۳۷۵۰
اصفهان امروز
www.esfahanemrooz.ir
info@esfahanemrooz.ir
برای پیگیری جدیدترین اخبار در سایت اصفهان امروز اسکن کنید

خبر

سنخیتی میان جمعیت شهر و تعداد مشاغل آزاد وجود ندارد

رئیس اتاق اصناف استان اصفهان می‌گوید: تعداد واحدهای صنفی شهر نسبت به جمعیت و میزان نیاز مردم، کم است و سنخیتی میان جمعیت و تعداد کسب و کارهای آزاد وجود ندارد. علت اصلی این موضوع به تمایل مردم جهت فعالیت در حوزه مشاغل کاذب باز می‌گردد.

به گزارش ایراسین، آمارها نشان می‌دهد هزاران واحد صنفی در شهر اصفهان فعالیت می‌کند که همواره دو دیدگاه متفاوت در خصوص تعداد فعالان در بازارهای مختلف شهر مطرح است. به اعتقاد بعضی از کارشناسان تعداد فعالان در بازار شهر در طول سال‌های گذشته افزایش چشمگیری پیدا کرده و سرانه تعداد واحدهای صنفی اصفهان به مراتب بالاتر از ظرفیت بازارهای شهر است. در مقابل عده‌ای دیگر از کارشناسان عقیده دارند سرانه تعداد فروشگاه‌های اصفهان نسبت به جمعیت شهر نه تنها بالا نبوده بلکه بازار ظرفیت افزایش تعداد واحدهای صنفی را دارد و باید تدابیری برای جذب افراد جهت فعالیت در حوزه مشاغل آزاد اتخاذ شود. ولی آیا تعداد واحدهای صنفی اصفهان نسبت به جمعیت شهر بالاست؟

محمد نمکی‌زاده، رئیس اتاق اصناف استان اصفهان در پاسخ به این سوال به ایراسین می‌گوید: متأسفانه افراد کمتری در طول سال‌های گذشته به حوزه مشاغل آزاد ورود پیدا کرده‌اند و مردم تا حدودی از کسب‌وکارهای آزاد فاصله گرفته‌اند. در حال حاضر تعداد واحدهای صنفی اصفهان با توجه به جمعیت شهر و میزان نیاز و تقاضای مردم کم است و سنخیتی میان جمعیت و کسب‌وکارهای آزاد شهر وجود ندارد. بر اساس آخرین گزارش‌های منتشر شده از سوی مراجع رسمی، نرخ بیکاری کشور در سال گذشته به ۸.۱ درصد رسید. با این حال افراد زیادی به فعالیت در حوزه مشاغل کاذب و ناپایدار روی آورده‌اند و مدعی‌اند مزد حداقلی اداره کار کفاف هزینه‌های زندگی را نمی‌دهد. رئیس اتاق اصناف استان اصفهان تمایل جوانان به فعالیت در حوزه مشاغل کاذب را علت اصلی کاهش تعداد واحدهای صنفی شهر عنوان می‌کند. نمکی‌زاده در این‌باره توضیح می‌دهد: اکنون اشتیاق مردم برای دایر کردن کسب‌وکارهای کوچک و حضور در بازار آزاد کاهش پیدا کرده است و پیوسته از تعداد فعالان در بازار شهر کاسته می‌شود. علت اصلی این موضوع به تمایل مردم جهت فعالیت در حوزه مشاغل کاذب بازمی‌گردد.

رئیس اتاق اصناف استان اصفهان اضافه می‌کند: اگر دقت کنید روز به روز افراد بیشتری در تاکسی‌های اینترنتی و مشاغل امثال آن مشغول به کار می‌شوند و یا جوانان زیادی تمایل به کسب درآمد از طریق بازارهای مالی دارند زیرا جوانان مدعی‌اند اشتغال در حوزه مشاغل کاذب به مراتب درآمد بیشتری برای آن‌ها به همراه دارد. در مقابل کارفرمایان قادر به پرداخت پایه حقوق اداره کار یا نهایت افزایشی جزئی آن هستند. نمکی‌زاده تاکید می‌کند: به اعتقاد بنده تعداد کسب وکارهای آزاد در طول سال‌های گذشته کاهش یافته و این حوزه با ضعف جدی مواجه است.

سرعت‌بخشی ساخت‌وساز مسکن با راه‌اندازی سیستم مدیریت‌هوشمند یکپارچه

مدیرکل راه و شهرسازی استان اصفهان با اشاره به اهمیت راه‌اندازی سیستم مدیریت هوشمند یکپارچه در سرعت‌بخشی به ساخت و ساز مسکن گفت: بهبود ساخت و ساز مسکن، که به منزله رونق و جهش تولید به شمار می‌آید، نیازمند کاستن از بوروکراسی است.

به گزارش اصفهان امروز، علیرضا قاری قرآن با اشاره به اینکه شهر اصفهان طی چند دوره، مدیریت توسعه‌نگر در حوزه زیرساختی و توسعه را به خود دیده است، اظهار کرد: بخش زیرساخت‌های عمرانی و توسعه زیرساخت‌ها لازمه رشد و شکوفایی در هر جامعه‌ای است. مدیرکل راه و شهرسازی استان اصفهان افزود: بر پایه مطالعات برخی از محققان، بخش ساخت و ساز مسکن، بین ۳۴ تا ۴۳ درصد در رشد و توسعه اقتصاد ملل تاثیرگذار بوده است به همین جهت جوامعی که در این زمینه موفق هستند، با توجه به بخش ساخت و ساز مسکن و رصد هرگونه کند شدن آن، توانمندترین و به روزترین سیستم بوروکراسی خود را در این بخش متمرکز کرده‌اند. او ادامه داد: در این جوامع تولید انبوه مسکن اقساطی، رایج بوده و خانه به طور کامل قسطی با بهره اندک در اختیار مردم قرار می‌گیرد همچنین رویکرد آنان، کاهش شدید زمان تولید مسکن، با تمرکز بر پدیده‌های زیست‌محیطی است. او با بیان اینکه تولید مسکن قلب تپنده رشد و توسعه ملی است خاطرنشان کرد: این موضوع زمینه‌ساز فعالیت بخش‌های مستقیم و غیرمستقیم شده، همچنین تداوم تولید ساخت و ساز به معنای بالا رفتن سطح اشتغال و مبارزه با بیکاری بوده و رویکردی دقیقا ضد تورمی است علاوه بر این تولید در این بخش زمینه اصلی نرخ رشد اقتصادی و افزایش تولید ناخالص خواهد بود. قاری قرآن با اشاره به موانع موجود که موجب کندی تولید مسکن در کشور شده است تصریح کرد: راه انداختن مدیریت هوشمند یکپارچه، سیستم صدور پروانه و استفاده صحیح از فعالیت دفاتر خدمات الکترونیک می‌تواند مدت صدور پروانه ساختمانی را کاهش دهد. او گفت: در واقع بزرگترین موانع دربرابر تولید مسکن در ایران، به ویژه کلانشهرها و شهرهای بزرگ، که بیش از همه با مشکل مسکن مواجه هستند، تطویل صدور پروانه، تامین خدمات زیربنایی، روبنایی، نظام مهندسی ساختمان، دخالت مستقیم و غیرمستقیم دولت در امور و ... است و راه‌حل برون رفت از آن و بهبود ساخت و ساز در کشور، که به منزله رونق و جهش تولید نیز به شمار می‌آید، تغییر نگرش و دیدگاه و نگاه به کاستن از بروکراسی نابودکننده سرمایه‌ها، هزینه‌ها و نیروها است.

قرعه‌کشی خودرو در پوسته ناکارآمد

تغییر پوسته فروش خودروهای تولید داخل از قرعه‌کشی به سامانه یکپارچه نه تنها تاکنون مشکل انتظار طولانی برای دریافت خودرو، ابهام در زمان و شرایط تحویل و گاهی انتخاب محصول مورد نظر را از پیش پای متقاضیان خرید خودرو برنداشته بلکه ایرادات سامانه ثبت‌نام را به چرخه معیوب تولید و توزیع خودرو اضافه کرده است.

به گزارش ایمنا، حل مشکلات ثبت‌نام خودرو، جلوگیری از رانت و شفاف‌سازی در فرآیند فروش، چشم‌اندازهایی بودند که هنگام تولد سامانه یکپارچه عرضه خودروهای داخلی در خرداد ۱۴۰۱ به تصویر کشیده شد اما از ابتدای شکل‌گیری تاکنون ایرادات فراوانی به این سامانه وارد بوده است.

سیدرضا فاطمی امین؛ وزیر وقت صمت با معرفی سامانه یکپارچه فروش خودرو، عرضه خودروهای داخلی را از روش‌های دیگر ممنوع اعلام و پیش‌بینی کرد؛ این سامانه زمینه به تعادل رسیدن قیمت‌ها و درنهایت حذف قیمت‌گذاری دستوری را فراهم کند درحالیکه با گذراندن دو سال پرفراز و نشیب بی‌سرانجام مانده است. دومین قول وزیر وقت صمت برای راه‌اندازی سامانه یکپارچه عرضه خودرو، شفاف‌سازی در معاملات بود که با جایگزین کردن یک خودرو به ازای خودروهای دارای اولویت، فروش بیش از ظرفیت تولید و در نتیجه بلاتکلیفی مشتریان از زمان تحویل خودرو بارها در مسیری خلاف رفت. اختلال در سامانه یکپارچه خودرو یکی از مهم‌ترین مشکلات ثبت‌نام کنندگان است، هنگامی که اطلاعیه‌ای برای ثبت‌نام خودرو در سامانه یکپارچه اعلام می‌شود، مردم برای آغاز فرایند ثبت‌نام به این وب‌سایت (ESALECAR.IR) مراجعه می‌کنند، اما در برخی اوقات با مشکلات مختلفی روبه‌رو می‌شوند که یکی از آنها باز نشدن سایت است، در بسیاری مواقع نیز سایت باز می‌شود اما بارگذاری نشدن مدارک، ثبت‌نام را کامل نخواهد کرد. در زمان ایجاد این اختلال، متقاضیان خودرو به‌دنبال علت خرابی سایت و اختلال به وجود آمده هستند. یکی از مشکلات اصلی؛ زیرساخت‌های اینترنتی است که خرابی وب‌سایت یکپارچه خودرو را زیرسوال می‌برد. در بسیاری از مواقع یک سایت آمادگی انجام کارها را ندارد، به همین دلیل هنگام استفاده کاربران با مشکل روبه‌رو شده و توان ارائه سرویس را نخواهد داشت، سایت سامانه یکپارچه خودرو نیز همین مشکل را دارد و زیر فشار، توانایی ارائه سرویس را ندارد. اما جدا از مشکلات فنی سامانه یکپارچه خودرو، مسئله اصلی حذف این شیوه ناموفق فروش و سامان دادن به بازار ملتهب خودرو در ایران است. امیرحسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با ایمنا در این باره اظهار کرد: راه‌اندازی این سامانه تصمیم نادرست وزارت صمت بود، این سامانه با دلایل بسیار نادرستی ایجاد شد و زمان آن فرارسیده که فروش خودرو در این قالب متوقف شود. او با اشاره به اشکالات مفهومی سامانه یکپارچه فروش خودرو، خاطرنشان کرد: فروش خودرو در سامانه به این معناست که مسئولان به‌جای تلاش برای رقابت‌پذیر کردن بازار و کاهش نقش و دخالت دولت در آن، با راه‌اندازی چنین سامانه‌ای، همه‌چیز را تحت کنترل دولت قرار دهند حتی واردات خودرو که اکنون متقاضیان خرید این خودروها نیز باید وارد سامانه شوند که این با اصول رقابت همخوانی ندارد. کارشناس صنعت خودرو هدف اصلی ایجاد سامانه یکپارچه را کنترل بازار دانست و ادامه داد: در عمل این سامانه اقدامی در کنترل بازار انجام نداده و تنها وقت مردم را گرفته است زیرا کنترل‌های کنونی در عرضه خودرو تا پیش از آن هم در خودروسازی وجود داشت، همه بخش‌های تولید، شماره‌گذاری و فروش خودرو تحت نظارت نهادهای مختلف ازجمله پلیس است و موضوع پنهانی در این زمینه وجود ندارد.

قرعه‌کشی در پوسته جدید

او یکی از دلایل اصلی شکل‌گیری سامانه یکپارچه فروش خودرو را حذف قرعه‌کشی عنوان کرد و گفت: زمان ایجاد سامانه، دلایل مختلفی مطرح شد اما دلیل اصلی، قول وزارت صمت بود که تا پایان سال ۱۴۰۱ قرعه‌کشی فروش خودرو را حذف کند اما از آنجا که نتوانست شرایط لازم را فراهم کند، سامانه‌ای به نام فروش خودرو ایجاد کرد که مدتی بعد مشخص شد کارایی آن تنها در اندازه یک سامانه نوبت‌دهی است. کاکایی با اشاره به جمع‌آوری ۱۵۰ همت در نخستین دوره عرضه خودرو در سامانه یکپارچه افزود: در آن زمان نزدیک به ۹۰ همت متقاضیان خودروهای داخلی و ۶۰ همت نیز خریداران خودروهای خارجی به حساب‌های بانکی واریز کردند که مدتی بلوکه شد همچنین وزارت صمت به نام حذف قرعه‌کشی سامانه‌ای ایجاد کرد که تعداد زیادی از افراد در آن ثبت‌نام کردند و باتوجه به ظرفیت تولید خودروسازان داخلی، دو سال بعد نوبت به برخی از این افراد برای تحویل خودرو رسید.

محصولی برای فروش نماند

او وظیفه وزارت صمت را جلوگیری از عرضه بیش از مقدار مشخص ظرفیت تولید دانست و گفت: در گذشته وزارت صنایع با هزاران دلیل به خودروسازان اجازه نمی‌داد که به‌عنوان مثال بیش از ۲۰ درصد از سقف تولید خود را برای تحویل در سال بعد بفروشد اما این بار خودش چنین کاری را انجام داد و اکنون تقریبا محصولی برای فروش نمانده که به مشتریان بفروشد.

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به ابهامات درباره نوبت‌دهی تحویل خودرو به متقاضیان در سامانه اظهار کرد: مشخص نیست چرا نوبت برخی خریداران در اردیبهشت ۱۴۰۲ و برخی اسفند ۱۴۰۳ تعیین شد، به احتمال زیاد برای واگذاری خودرو قرعه‌کشی انجام شده اما این عنوان را به کار نبردند به هر حال در بخشی از خودروهای به فروش رفته تا پایان سال، سامانه نقشی ندارد به همین دلیل بخش عرضه در سایت فعال نیست و مصرف‌کنندگان از این موضوع گله‌مند هستند.

او پیش‌فروش خودرو تا یک‌سال آینده را حرکت اشتباهی خواند و ادامه داد: وزیر کنونی صمت اشتباه پیش‌فروش خودرو تا دو سال آینده را تکرار نکرد در حالیکه با این اقدام می‌توانست سامانه را فعال نشان دهد اما به نظر می‌رسد زیر بار چنین خطایی نرفته و به ظاهر سامانه غیرفعال است.

شکست در عرضه خودروهای گران قیمت

کاکایی، کارایی اصلی سامانه را در زمینه فروش خودروهای پر تقاضا و دارای اختلاف قیمت با بازار آزاد عنوان کرد و گفت: عرضه خودروهای گران‌قیمتی که نرخ آنها اختلافی با بازار آزاد ندارد در سامانه، اشتباه بزرگی بود که اکنون باعث شده برخی از محصولات خودروسازانی مانند مدیران خودرو یا کرمان موتور تنها با شرایط لیزینگ و در نظر گرفتن شرایط مناسب برای مشتریان در بازار به فروش برسد. او خاطرنشان کرد: در شرایط کنونی سامانه یکپارچه فعالیتی ندارد زیرا از ابتدا نیز نه یک سامانه فروش بلکه بستری برای ثبت‌نام خودرو بود، به همین دلیل برخی متقاضیان در دی یا بهمن سال گذشته هزینه خرید خودرو را آماده کرده بودند و منتظر تعیین تکلیف نوبت خود بودند اما هنوز فراخوانی در این زمینه اعلام نشده است. کارشناس صنعت خودرو با اشاره به نامشخص بودن نقش وزارت صنایع یا خودروسازان در نوبت‌دهی به متقاضیان ثبت‌نام شده در سامانه یکپارچه تخصیص خودرو افزود: مسئولان اعلام کردند که این سامانه تنها برای نوبت‌دهی طراحی شده است و به دلیل آنکه پول به حساب خودروساز واریز نشده، معامله‌ای با تولیدکننده صورت نگرفته و آنها در عمل هیچ تعهدی در این زمینه ندارند.

مشتریان بلاتکلیف

او ادامه داد: تنها تعهد خودروسازان این است که خارج از سامانه یکپارچه خودرویی عرضه نکنند اما زمان یا قیمت فروش محصولات مشخص نشده و این برای مصرف‌کننده بسیار دردسرساز و ناخوشایند است.

کاکایی درباره راهکار حل مشکلات ثبت‌نام خودرو یادآور شد: باید بپذیریم که سامانه یکپارچه برای فروش خودرو طراحی نشده و تنها یک سامانه نوبت‌دهی بوده و هست که با بلوکه کردن پول متقاضیان، قول می‌دهد که نوبت آنها در صف حفظ شود اما مشخص نیست خودرویی به آنها تحویل داده شود. او با اشاره به راهکارهای کارآمد برای حل مشکل بازار خودرو گفت: تا پیش از راه‌اندازی این سامانه نیز نظام قرعه‌کشی برای فروش محصولات ایران خودرو و سایپا وجود داشت و زیر نظر سازمان‌های نظارتی، عدالت در قرعه‌کشی رعایت می‌شد. درست است که قرعه کشی اشکال دارد اما از نظر نظام عادلانه و تحت‌کنترل دولتی با قیمت‌گذاری دستوری، قرعه‌کشی یک عمل عادلانه برای یک کار ناعادلانه یعنی توزیع رانت خودروی صفر به شمار می‌آید.

کارشناس صنعت خودرو بدترین ایراد سامانه یکپارچه را ابهام در تعیین نوبت افراد بیان کرد و افزود: در اینجا موضوع اصلی این است که برای حل مشکلات بازار خودرو چه اقدامی لازم است، قرار بود واردات خودرو رقابت را در بازار ایجاد کند درحالیکه براساس ماده ۲ دستورالعمل شورای رقابت، تمام خودروهای تولید داخل مونتاژی و وارداتی انحصاری هستند و این به معنای نگاه انحصاری قانونگذار و مجریان قانون به صنعت خودرو است.

سه گام بلند

او مشکلات اساسی صنعت خودرو را به سه بخش تقسیم کرد و توضیح داد: در درجه نخست منشأ همه مشکلات تحریم‌های اقتصادی همراه با ناکارآمدی داخلی است که در سال‌های اخیر با کاهش تولید، کمبود ارز و تورم سنگین روبه‌رو شدیم اما به‌جای حل مشکلات تولید و تأمین ارز، تنها در بخش کنترل بازار متمرکز شدیم. کاکایی راه‌حل اصلی مشکل بخش تولید خودروهای داخلی را تأمین ارز دانست و اظهار کرد: به جای حل این مشکل، قوانینی برای واردات تصویب شده در حالیکه پیش از این نیز مشکل قانونی برای واردات خودرو وجود نداشت بلکه مشکل کمبود ارز خودنمایی می‌کرد که هنوز هم وجود دارد. او با تاکید بر لزوم ایجاد نظام رقابتی در بازار خودرو گفت: وزارت صمت باید به ایجاد رقابت سالم بین مونتاژکاران و تولیدکنندگان، یک نظام توزیع رانت را تکمیل کند و بررسی نحوه تخصیص ارز در سال گذشته نیز نشان می‌دهد که به مونتاژکاران رقم‌های قابل‌توجهی ارز تخصیص داده شد در حالیکه تولیدکنندگان داخلی همچنان با کمبود منابع‌ارزی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. کارشناس صنعت خودرو با اشاره به کاهش تولید داخل اظهار کرد: سیاست‌گذاران به‌جای اینکه در بخش تولید متمرکز شده و موانع را رفع و اقداماتی در زمینه تسهیل‌گری انجام دهند و یا ابزارهای عرضه محصول در بازار را شفاف کنند، به اقداماتی روی آورده‌اند که در ظاهر برای کنترل بازار و در عمل برای توزیع رانت بوده است. او با تاکید بر اینکه آزادسازی قیمت‌ها به معنای رهاشدگی بازار نیست، گفت: وظیفه دولت‌ها پیش از هر چیز بسترسازی برای توسعه اقتصادی است. کاهش شدید تولید خودروسازی سایپا و ایران خودرو برخلاف قول‌های وزرا یک رخداد ناخوشایند است که هیچکس درباره آن پاسخگو نیست به‌ویژه مجلس که در کنار تلاش برای رفع موانع واردات، موانع جدیدی در مسیر تولید ایجاد کرده که نتیجه آن‌را در بازار خودرو شاهد هستیم. **ساز مخالف مونتاژکاران و خودروسازان خصوصی**

امیرحسین علیزاده، کارشناس بازار خودرو نیز در گفت‌وگو با ایمنا درباره مشکلات سامانه یکپارچه تخصیص خودرو اظهار کرد: سیستم فروش یکپارچه خودرو با هدف شفافیت در عرضه خودرو ازسوی وزارت صمت و دولت مطرح شد تا به‌جای انجام قرعه‌کشی در سیستم داخلی خودروسازان، در سامانه به‌صورت شفاف صورت گیرد و با این کار تولید و عرضه به تعادل برسند.

او با اشاره به آغاز کار این سامانه با برخی محدودیت‌ها ادامه داد: یکی از این محدودیت‌ها، پیروی نکردن مونتاژ کاران یا خودروسازان خصوصی از این سیستم بود زیرا شرکت‌های خصوصی تابع سود و زیان و دستورالعمل‌های داخلی خود هستند ازسوی دیگر اختلاف قیمت بازار با کارخانه و دستاویز شدن این سیستم یکپارچه برای واسطه گران نیز عاملی است که خود به بازار سیاه خودرو دامن می‌زند.

بازار در لاک واسطه‌گری

علیزاده قیمت‌گذاری در اقتصاد را تابع عرضه و تقاضا معرفی کرد و گفت: هرچه در بازار خودرو عرضه بیشتر از تقاضا باشد قیمت به سوی تعادل حرکت خواهد کرد اما بازار کنونی خودرو در کشور ما حالت واسطه‌گری پیدا کرده و به‌دلیل اینکه پس‌انداز اشخاص بی‌ارزش نشود، اقدام به خرید خودرو، سکه یا مسکن می‌کنند و این مشکل ریشه در سرمایه‌ای شدن خودرو دارد که لازم است سیاست‌گذاران با اجرای راهکارهایی این کالا را مانند دیگر کشورهای دنیا به مصرفی تبدیل کنند.

او یادآور شد: خودروسازان در این شرایط برای فروش رفتن کالای خود، آفرها و آپشن‌هایی در خرید پیشنهاد می‌دهند که بتوانند سهم بازار را در اختیار خود قرار دهند.

کارشناس بازار خودرو با اشاره به نقش دولت در کنترل قیمت خودرو ادامه داد: برای کنترل محصول‌نهایی خودرو، دولت باید بتواند کل زنجیره تأمین شامل فولاد، پلیمر و سایر موارد را از نظر قیمت تحت کنترل قرار دهد تا در انتها بتواند قیمت محصول نهایی را کنترل کند به‌عنوان مثال وقتی هر کدام از نهاده‌های تولیدی افزایش قابل‌توجهی داشته باشند نمی‌توان انتظار داشت قیمت محصول نهایی ثابت بماند و اگر این اتفاق رخ دهد، به‌طور قطع کوتاه‌مدت و با زیان بنگاه‌های تولیدی همراه است. او درباره راهکارهای افزایش تیراژ خودرو تصریح کرد: هرچقدر دولت بتواند قطعه‌سازها و زنجیره تأمین را با خودرو در یک راستا قرار دهد، افزایش تولید اتفاق خواهد افتاد و به‌دنبال آن هزینه‌های سربار شرکت‌ها کاهش خواهد یافت، البته غیر از خودروساز و قطعه‌سازان، سیستم بانکی نیز برای تأمین نقدینگی موجود باید پای کار باشد تا بتواند این مثلث را کامل کند. براساس گزارش منتشر شده مرکز پژوهش‌های مجلس، صنعت و بازار خودرو کشور از مشکلات مختلفی مانند آشفتگی بازار از نظر قیمت و دسترسی نداشتن مصرف‌کننده به خرید با قیمت مصوب کارخانه، ایمنی و کیفیت نامناسب خودروهای تولیدی (مصرف سوخت، آلایندگی و حجم بالای ایرادات) و زیان انباشته حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومانی دو خودروساز بزرگ کشور رنج می‌برد. در سال‌های اخیر نیز بر شدت این مشکلات افزوده شده است اما همگی پیامد ایرادات اساسی موجود در ساختار صنعت و اقتصاد کشور به‌خصوص نبود استراتژی مشخص (هدف‌گیری، انسجام سیاستی و هماهنگی نهادی)، ضعف در نظام تنظیم‌گری، ساختار مدیریتی و ماهیت سیاسی و اقتصادی بنگاه‌های بزرگ خودروسازی هستند. چالش کنونی در این صنعت، آشفتگی در بازار به‌واسطه ناکارآمدی ابزارهای تنظیم‌گری به‌ویژه روش قیمت‌گذاری است. تجربه چند سال اخیر نشان می‌دهد ناهماهنگی سیاست‌ها و تأخیر در تصمیم‌گیری ازجمله مهم‌ترین دلایل آشفتگی در بازار خودرو بوده است اما این مشکل تاکنون به راه‌حل‌های مسئولان وزارت صمت و دیگر نهادهای اجرایی و قانون‌گذاری روی خوش نشان نداده است.

قطع برق ادارات پرمصرف در اصفهان

سخنگوی صنعت برق اصفهان از قطع برق روزانه ۱۰ الی ۱۵ اداره دولتی شهر اصفهان که الگوهای تعیین شده مدیریت مصرف را رعایت نکردند، خبر داد.

به گزارش اصفهان امروز، داوود قاسمی گفت: براساس مصوبه هیات وزیران ادارات و دوایر دولتی ملزم به کاهش ۳۰ درصدی مصرف برق نسبت به‌مدت مشابه در سال ۱۴۰۲ در ساعات اداری و کاهش ۶۰ درصدی در ساعات غیراداری (بعد از ساعت ۱۳) هستند. او هدف از اجرای این طرح را علاوه بر مدیریت بار مشترکین اداری، پیشگام بودن ادارات و موسسات دولتی و نیمه دولتی در مدیریت مصرف برق و ارائه الگوی عملی از خود بدنه دولت اعلام کرد و افزود: از زمان اجرای این طرح تاکنون به ۲۰۰ اداره اخطار قطع و برق روزانه ۱۰ الی ۱۵ اداره قطع شده و انتظار به حق شهروندان این است که دستگاه‌های دولتی در مدیریت بار باید الگو باشند. سخنگوی صنعت برق اصفهان با بیان اینکه این طرح از ۱۵ خرداد شروع شده و تا ۱۵ شهریور ادامه خواهد داشت گفت: تاکنون روزانه تا ۸۵۰ مگاوات کاهش پیک‌بار ناشی از مدیریت بار توسط مشترکین اداری در کشور داشته‌ایم. او با ابرازامیدواری نسبت به اینکه با همکاری بیشتر ادارات و سازمان‌های دولتی این میزان با افزایش تعامل به ۱۵۰۰ مگاوات افزایش یابد، خاطرنشان کرد: انشعاب برق ۱۲۰۰ مشترک اداری دارای کنتورهوشمند با قابلیت کنترل‌پذیری و فرمان‌پذیری است و براساس تنظیماتی که به‌صورت پیش‌فرض (۳۰ درصد و ۶۰ درصد) بر روی کنتورها اعمال شده است، درصورت تجاوز از میزان مجاز به طور خودکار اعمال مدیریت بار انجام می‌شود.

سخنگوی صنعت برق اصفهان گفت: خوشبختانه فضای تفاهم خوبی در این خصوص حاکم است و امیدواریم معدود اداراتی که الگوی مجاز مصرف را رعایت نکرده‌اند نسبت به اصلاح مصرف خود اقدام کنند، اما درصورت استمرار عدم‌رعایت میزان مصرفی تعیین شده اسامی این مشترکین علاوه بر قطع، اعلام عمومی خواهد شد.

خبر

نمایشگاهی برای احیاء زاینده‌رود

نمایشگاهی با هدف تبیین سه پروژه آبی «دریا» و «ماندگان» و «کوهرنگ» در جوار پل خواجو در حال برگزاری است.

کنار پل خواجو از دوشنبه (۱۱ تیرماه) نمایشگاهی گشایش یافته است که تا امروز پنجشنبه (۱۴ تیرماه) هر شب از ساعت ۲۰ تا ۲۴ ادامه پیدا خواهد کرد. داستان نمایشگاه با خبری که از «تخلیه شبانه لوله‌های آب عظیم‌الجثه در کنار پل خواجو» اطلاع می‌داد و برای همه مبهم بود، در شبکه‌های اجتماعی دست‌به‌دست شد!

سرانجام معلوم شد که نمایشگاهی موقتی با عنوان «یک گام تا احیاء زاینده‌رود» در کنار پل خواجو افتتاح شده است. به نمایشگاه می‌روم و از غرفه‌داری که مرد جوانی است و به سؤالات شهروندان درخصوص اهداف برنامه پاسخ می‌دهد، اول از همه درباره همان «انتقال شبانه و بی‌سروصدا» می‌پرسم! پاسخ می‌دهد: «چون تردد در روز برای ماشین‌ها دشوار بود، بنابراین ابرلوله‌ها شبانه به این مکان آورده شد. هیچ دلیل دیگری نداشت!» این راهنمای نمایشگاه، معرفی پروژه‌های آبی فعال در استان اصفهان را هدف اصلی برپایی آن مطرح می‌کند. در نمایشگاه «یک گام تا احیاء زاینده‌رود» خانواده‌ها و گروه‌های دوستان در کنار چند ابرلوله و تجهیزات خاص فنی که در برنامه‌های آبی استفاده می‌شوند با شور و اشتیاق عکس می‌گیرند، دو غرفه نیز وجود دارد. البته کارشناسان و راهنمایان این نمایشگاه بیشتر از دو نفر هستند و با کارت‌های شناسایی‌شان در داخل و بیرون از غرفه‌ها شناخته می‌شوند.

یکی دیگر از راهنمایان درباره نمایشگاه چنین توضیح می‌دهد: این نمایشگاه دستاوردهایی است که در دوران سه ساله شهید آیت‌الله رئیسی به دست آمد. ما سه پروژه آبی در اصفهان داشتیم که حدود سه دهه متوقف شده بودند. درواقع، تا اجرا و بهره‌برداری فاصله زیادی داشتند، اما در مدت یادشده این پروژه، یعنی انتقال آب به اصفهان، شتاب گرفت.

او که مردی جوان و از مجریان طرح است و مانند دیگر گردانندگان نمایشگاه تمایلی به ذکر نامش ندارد، این‌گونه ادامه می‌دهد: یکی از پروژه‌های ما انتقال آب از دریای جنوب کشورمان به استان اصفهان است که فاز نخست آن ۹۴ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. بنابراین، پیش‌بینی می‌کنیم که انتقال ۷۰ میلیون مترمکعب آب به اصفهان به‌زودی محقق شود. این پروژه به اسم «دریا» نام‌گذاری شده است.

بعد از مزایای انتقال آب یادشده می‌گوید: اگر مقدار آبی که گفتم به اصفهان منتقل شود، در درجه نخست دست صنایع را از چاه‌های حریمی و زاینده‌رود کوتاه می‌کند. در محدوده ۷۰ میلیون مترمکعب فقط مصرف صنایع پیش‌بینی شده است اما اهداف والاتری داریم که در سایه آن‌ها می‌توان به مصارف متنوع‌تر این آب انتقالی امید داشت. قطعا مصرف آب شرب یکی از آن موارد خواهد بود.

پروژه بعدی و با عنوان «ماندگان» را نیز شرح می‌دهد: مسیر این طرح از جنوب استان اصفهان، ۲۰۰ کیلومتر را پشت‌سر می‌گذارد و فقط ۴ ماه از آغاز آن می‌گذرد. «ماندگان» از نظر فیزیکی ۲۰ درصد پیشرفت دارد. اگر بر اساس برنامه‌ریزی‌ها و پیش‌بینی جلو برود، «ماندگان» تا یک سال دیگر و در فاز اولش ۲۸۰ میلیون مترمکعب آب را در اصفهان جاری خواهد کرد.

«کوهرنگ» سومین طرح و نقشه است که راهنما درباره‌اش یادآور می‌شود: سد و پروژه کوهرنگ از سال ۱۳۷۴ شروع شده اما مسکوت مانده بود. با این طرح که در مراحل اجرایی است، امیدواریم با پمپاژهای فعال‌شده، هر سال ۵۰ میلیون مترمکعب را به پشت سد زاینده‌رود منتقل کند. این پروژه تا وقتی که سد کاملا پر شود ادامه خواهد یافت.

آغاز مرحله نخست واکسیناسیون تب برفکی دام در اصفهان

مدیرکل دامپزشکی استان اصفهان از آغاز فاز نخست طرح رایگان واکسیناسیون تب برفکی دام در بیش از ۳ هزار روستا و دامگاه خبرداد.

به گزارش مهر، سید رضا موسوی با اشاره به اجرای فاز اول طرح واکسیناسیون رایگان تب برفکی در جمعیت دام سنگین و سبک استان اصفهان، اظهار داشت: اداره کل دامپزشکی استان در جهت کنترل ومبارزه با بیماری تب برفکی فاز اول را برای بیش از ۲ میلیون رأس دام سبک و سنگین در استان اجرا خواهد کرد. او با اشاره به اجرای طرح از ۹ تیرماه سالجاری گفت: فاز اول این طرح در بیش از سه هزار روستا و دامگاه توسط دامپزشکان انجام خواهد شد. به گفته مدیرکل دامپزشکی استان اصفهان، طرح رایگان واکسیناسیون تب برفکی برای ۱۸۰ هزار دام سنگین، روستایی و عشایری و غیر صنعتی و بیش از ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دام سبک روستایی، عشایری و غیر صنعتی اجرا خواهد شد. موسوی یکی دیگر از برنامه‌های طرح واکسیناسیون تب برفکی را آموزش چهره به چهره دامداران و بهره برداران در جهت آشنایی با بیماری تب برفکی عنوان کرد.