



افزایش قیمت برق از اول خرداد

وزیر نیرو تعرفه‌های جدید برق را ابلاغ کرد که بر اساس آن کم‌بصرف‌ها ۳۰ درصد و بقیه مشترکان با مصرف بالای الگو، از ۲۶ تا ۴۰ درصد افزایش تعرفه خواهند داشت. به گزارش تسنیم، به استناد قانون مانع‌زدایی از توسعه صنعت برق کشور مورخ سوم آبان‌ماه ۱۴۰۱ و مصوبه‌های هیئت وزیران مورخ ۲۴ خرداد ۱۴۰۲، تعرفه‌های برق و شرایط عمومی آنها برای همه مشترکان تحت پوشش شرکت‌های برق منطقه‌ای و توزیع نیروی برق به شرح پیوست ممهور به مهر دفتر اقتصاد سرمایه‌گذاری و تنظیم مقررات بازار آب و برق جهت اجراء از ابتدای خردادماه ابلاغ شد. بر این اساس، تعرفه برق مشترکان تحت پوشش کمیته امداد امام خمینی (ره) و سایر نهادهای حمایتی برابر صفر محاسبه می‌شود. همچنین بهای برق برای مشترکان پرمصرف از ۲۶ درصد تا ۴۰ درصد افزایش یافته است.



رفع مشکل در عرضه روغن

اختلال در عرضه روغن برطرف شد. به گزارش ایلنا، اکبر فتحی، معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی وزارت جهاد کشاورزی درباره دلیل کمبود روغن در فروشگاه‌ها گفت: هیچ مشکلی در ارتباط با واردات روغن خام به کشور وجود ندارد و ثبت سفارش‌های خوبی در مورد واردات روغن خام در سال ۱۴۰۳ انجام شده است. مشکلی که در عرضه روغن به وجود آمده، برآمده از آن بود که قیمت مشخصی برای روغن به عرضه‌کنندگان اعلام نشده بود و این اتفاق به دلیل مغایرتی رخ داد که در بندی از قانون در بودجه سنوالتی قانون بودجه ۱۴۰۴ وجود داشت. معاون وزیر کشاورزی از ادامه واردات گوشت گرم گوسفندی خبر داد و گفت: واردات این کالا فعلاً ادامه دارد با این حال با توجه به اینکه توانمندی کشور به اندازه‌ای است که نیاز داخل را تأمین کند و گوشت مراد بر تقاضای داخل در کشور تولید می‌شود سیاست وزارتخانه بر خودکفا شدن کشور در تأمین انواع گوشت قرمز است.



کمبود برق و گاز مانع تولید فولاد

کمبود برق و گاز مانع تحقق چشم‌انداز تولید فولاد شد. به گزارش ایلنا، محمد آقاجانلو، معاون وزیر صمت گفت: عدم موفقیت ایران در تحقق چشم‌انداز تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در سال ۲۰۲۵ میلادی کمبود برق و گاز و با شدت کمتری کمبود آب بود. وی ادامه داد: به موازات توسعه صنعت فولاد زیرساخت‌های این صنعت رشد نکردند. اکنون ظرفیت تولید فولاد در کشور ما بیشتر از ۵۰ میلیون تن در سال است بنابراین برای تحقق رقمی که برای تولید فولاد کشور در چشم‌انداز ۲۰۲۵ تعریف شده بود ظرفیت‌سازی شد، اما آنچه سبب شد این ظرفیت بالفعل نشود و تولید واقعی کشور با ظرفیت ایجادشده برابری نکند کمبود برق و گاز و با شدت کمتری کمبود آب بود. وی اظهار کرد: مشکل آب از آنجاست که کمتری داشت که فولادسازان آب را از خلیج فارس به واحدهای فولادی انتقال دادند اما همچنان در فصولی از سال در تأمین برق و گاز دچار مشکل هستند.

ماجرای دیپوی کانستینرها

ترخیص کالا در بندر شهید رجایی بین ۶ تا ۶ روز طول می‌کشد، در حالی که در شانگهای چین ۴۸ ساعت و در سنگاپور فقط ۱۲ ساعت زمان می‌برد



عکس: ایرنا

خلاهایی نیز وجود دارد که ناشی از عدم توسعه زیرساخت‌ها است. در حال حاضر بنادر کشور از مشکلاتی چون نبود فناوری‌های روز و تجهیزات تخصصی رنج می‌برند که این مشکلات به بنادر مربوط نمی‌شود و مدیران باید این مشکلات را حل کنند. البته باید توجه داشت که بنادر ایران و کشورهای دنیا در قوانین تفاوت چندانی ندارند و تنها زیرساخت‌های هر کشور متفاوت است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که چالش مهم بنادر کشور، وضعیت قوانین بنادر نیست، بلکه مشکل اصلی دیپوی کانستینرها و ماندگاری طولانی مدت محموله‌ها در بنادر به علت مقررات پیچیده و فرآیندهای اداری است. برای نمونه یکی از مهمترین این معضلات، ثبت سفارش‌های تجاری است. در بسیاری از موارد، زمانی که محموله به بندر می‌رسد، هنوز ثبت سفارش توسط متقاضی انجام نشده یا تأییدیه لازم از سوی نهادهای مربوطه صادر نشده است. این مسئله که عمدتاً به عملکرد وزارت صمت مربوط می‌شود، باعث تأخیر در ترخیص کالاها و در نهایت انباشت محموله‌ها در محوطه‌های بندری می‌شود. علاوه بر این، قوانین مرتبط با گمرک نیز تأثیر بسزایی در شرایط کانستینرها در بنادر دارند. فرآیندهای گمرکی و مالیاتی که شامل بررسی‌های طولانی مدت یا تطبیق دقیق اسناد با محموله‌هاست، موجب توقف کالاها و ایجاد فشار بر ظرفیت بنادر شده است.

به‌طور کلی قوانین بین‌المللی در بنادر مشکلی ندارند؛ بلکه مقررات ناشی از ورود و ترخیص کالاها باعث دیپوی کانستینرها شده است که در مجموع این شرایط باعث افزایش هزینه و کاهش بهره‌وری می‌شود. تأخیر ۱۷۰ روزه در تخصیص ارز، اولویت ارز برای کالاهای اساسی، سامانه‌های گمرکی ناقص و دستی و سامانه دیجیتال ناقص گمرک از علت‌های اصلی کندی ترخیص است. این کندی سالانه بیش از ۱/۲ میلیارد دلار به اقتصاد ایران ضرر می‌زند. مقایسه‌ها نشان می‌دهد که ترخیص کالا در بندر شهید رجایی بین ۶ تا ۶۰ روز طول می‌کشد،

تطبیقی با کشورهای پیشرفته داشته باشیم که چه می‌کنند و ما باید چه کنیم، باور دارم امکان ندارد تصمیم بگیریم و در بندرهای ما ۱۳۰ هزار کانستینر بماند، ما می‌توانیم حتی یک‌دهم آن را هم اینجا نگه نداریم. ما هر همکاری که لازم باشد برای حل این موضوع انجام می‌دهیم.» وی تأکید کرد: «در گفت‌وگو با استاندار مطرح شد که نگهداری بلندمدت ۱۲۰ هزار تا ۱۴۰ هزار کانستینر در این بندر قابل قبول نیست. نباید کالاهایی که وارد می‌شوند ماه‌ها در بندر باقی بمانند؛ باید فرآیند ترخیص تسریع شود.» حال سوال اصلی اینجاست که آیا قوانین بنادر ایراد دارد یا روند این چنین است؟

به‌طور کلی بنادر نقطه حیاتی زنجیره تأمین جهانی نقش بسزایی در توسعه اقتصادی کشور ایفا می‌کنند و با افزایش حجم و نوع تجارت تمرکز اصلی بر دیپوی محموله‌های حساس همانند مواد شیمیایی، دارویی، کالاهای خطرناک و فاسدشدنی اهمیت دوجندان یافته است، بر همین اساس رعایت استانداردها و قوانین بین‌المللی در اسکله‌ها بسیار مهم و حیاتی است. استانداردهای بین‌المللی حاکم بر دیپوی کانستینر و اسکله‌های محموله‌های حساس شامل مقررات IMO، قوانین IMDG، قوانین TOS می‌شود. بنادر بر اساس مقررات بین‌المللی مانند IMO و ISPS Code، ملزم به رعایت استانداردهای ایمنی و امنیتی هستند؛ این استانداردها شامل نحوه دیپو، فواصل ایمن، استفاده از علائم هشداردهنده و سامانه‌های اطفاء حریق برای کالاهای خطرناک است. همچنین، مطابق قوانین IMDG، بسته‌بندی، برچسب‌گذاری و نگهداری جداگانه کانستینرهای حاوی مواد خطرناک انجام می‌شود. در بنادر پیشرفته جهان، فناوری‌هایی مانند سامانه مدیریت پایش و چیدمان کانستینر (TOS) به کار رفته تا موقعیت و وضعیت کانستینرهای حساس به‌صورت لحظه‌ای رصد شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در ایران بنادر عموماً از دستورالعمل‌های IMO و IMDG پیروی می‌کنند. با وجود رعایت قوانین بین‌المللی اما

بررسی‌ها نشان می‌دهد که چالش مهم بنادر کشور، وضعیت یا قوانین بنادر نیست، بلکه مشکل اصلی دیپوی کانستینرها و ماندگاری طولانی مدت محموله‌ها در بنادر به علت مقررات پیچیده و فرآیندهای اداری است



رقیه ندایی

خبرنگار اقتصادی

حسن رضا صفری رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران:

ایران متعهد به اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی است

کالاهای دیگر باید چگونه صورت گیرد، چه شرایط انبارش یا چیدمانی داشته باشد، و چه اقداماتی برای کنترل خطرات احتمالی در نظر گرفته شود. همچنین، برای انواع کالاهای اعم از کانستینری، فله‌ای یا عمومی، استانداردهای مشخص فنی و ایمنی برای انبارش، مهار و چیدمان وجود دارد که نحوه پایش و کنترل این موارد نیز کاملاً تعیین شده است. ایران هم به‌عنوان عضوی از سازمان‌های بین‌المللی، متعهد به اجرای این استانداردها است.

«در مورد دسته دوم استانداردها، یعنی استانداردهای عملیات بندری، گمرکی و ترخیص کالا چه وضعیتی وجود دارد؟ و این مسائل چقدر با چالش رسوب کالاها گره خورده‌اند؟

این بخش بیشتر در حوزه قوانین و مقررات ملی تعریف و اعمال می‌شود. فرآیندهای گمرکی و رویه‌های ترخیص کالا از جمله اصلی‌ترین عوامل تعیین‌کننده سرعت خروج کالا از بندر و جلوگیری از رسوب آن است. تجربه عملی ما نشان می‌دهد هر زمان که فرآیندهای گمرکی پیچیدگی یا کندی داشته باشند، طبیعتاً شاهد افزایش رسوب، انباشت و ماندگاری غیرمعمول کالاها در بنادر هستیم. البته نکته مهم اینجاست که استانداردهای فنی و ایمنی و فرآیندهای گمرکی و عملیاتی باید یکپارچه اعمال و مدیریت شوند، چرا که جدا کردن این دو حوزه از هم عملاً غیرممکن و حتی خسارت‌بار است. **«یعنی هر اصلاح در یک بخش، باید همراه با توجه به استانداردها و الزامات بخش دیگر باشد؟**

دقیقاً همین‌طور است. مثلاً اگر یک کالای خطرناک وارد بندر شود، فرایند حمل، انبار، طبقه‌بندی و حتی خروج آن هم باید بر اساس مقررات فنی و ایمنی بین‌المللی مدیریت شود. هم باید از نظر فرایند گمرکی ساده، سریع و شفاف باشد تا این نوع بارها بیش از حد در بندر نمانند و موجب افزایش ریسک نشوند. اگر رویه‌های گمرکی به حدی پیچیده یا زمان‌بر باشند که کالاها بیش از مدت مقرر عمومی یا بین‌المللی در بندر باقی بمانند، باید شرایط نگهداری و کنترل آن‌ها کاملاً مطابق با ضوابط سخت‌گیرانه بین‌المللی باشد تا خطرات احتمالی به حداقل برسد.

«در عمل چقدر این الزامات در ایران رعایت می‌شود؟ آیا همان سطح استاندارد بنادر بین‌المللی را اجراء می‌کنیم؟

ایران متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون‌ها و کدهای بین‌المللی است و در زیرساخت‌ها، تجهیزات و رویه‌های نظارتی تلاش قابل توجهی صورت گرفته، اما نباید انکار کرد که چالش‌هایی در بخش گمرک و فرآیندهای اداری ما وجود دارد. هنوز نرم‌افزارها و سیستم‌های الکترونیکی گمرکی در همه بنادر به‌روزرسانی نشده یا به‌طور کامل پیاده‌سازی نشده‌اند. از سوی دیگر، برخی فرآیندهای ما پیچیدگی‌هایی دارند که با استانداردهای روز جهانی فاصله دارند و همین مسئله موجب ایجاد صف و انباشت کالا و افزایش ریسک می‌شود. از نظر ایمنی و فنی نیز پایش و کنترل‌ها نیاز به توسعه و نوسازی بیشتری دارد تا بتوانیم استانداردهای بین‌المللی را بدون کم‌وکاست اجرا کنیم. **«در صورت ماندگاری بیش از حد یک کالا به‌ویژه اقلام حساس و خطرناک در بندر، چه اقداماتی ضروری است و چه استانداردهایی باید رعایت شود؟**

در چنین مواردی ما موظفیم که انبارش، طبقه‌بندی و مهار این بارها را کاملاً مطابق با دستورالعمل‌های IMDG و سایر مقررات بین‌المللی انجام دهیم. باید نگهداری این کالاها در محوطه‌های مجزا یا سامانه‌های پایش و اطفای حریق مناسب، سیستم‌های

