



استفاده ۱۰ درصدی از ظرفیت‌های دریایی کشور

تنها ۱۰ درصد از ظرفیت‌های گسترده دریایی کشور تا به امروز مورد استفاده قرار گرفته است. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، علی اکبر مرزبان، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: اقتصاد دریایی آنقدر مهم است که در آبان‌ماه سال گذشته سیاست‌های کلی دریانوردی توسط مقام معظم رهبری به تمامی قوای کشور ابلاغ شد و دولت مکلف شد برنامه‌های خود را ظرف ۶ ماه ابلاغ کند. او عنوان کرد: تا به امروز تنها از ۱۰ درصد از ظرفیت‌های بخش دریایی کشور مورد استفاده قرار گرفته و متأسفانه هنوز به آن جایگاه و ظرفیت‌های مدنظر از جمله توسعه سواحل مکران، توسعه سکوها، توسعه معادن، بخش مسافری، بخش تجاری و... استفاده کامل نشده است. معاون دریایی سازمان بنادر افزود: توسعه دریایی سهم بسیار بالایی در تولید ناخالصی و ارزآوری داشته و توسعه دریانوردی اهمیت بسیار زیادی در این بخش دارد. حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر دریانورد بر روی کشتی اقیانوس پیمان مشغول به کار هستند.



مذاکرات آزادسازی منابع ارزی در بحرین

مذاکرات معاون امور بین‌الملل بانک مرکزی و معاون بانک مرکزی بحرین به منظور آزادسازی منابع مسدود شده بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سایر بانک‌های ایرانی در بحرین آغاز و تا حصول نتیجه ادامه می‌یابد. به گزارش روابط عمومی بانک مرکزی، دو طرف در این مذاکرات نسبت به آزادسازی منابع ارزی ایران در بحرین که در یک بستر فنی و براساس احترام متقابل صورت پذیرد تأکید و تفاهم کردند. معاون امور بین‌الملل بانک مرکزی و معاون بانک مرکزی بحرین توافق کردند پس از مذاکرات سیاسی وزیر امور خارجه بحرین در تهران، مذاکرات تخصصی بانک‌های مرکزی دو کشور ادامه یابد که مقرر شد در روزهای آتی این مذاکرات در تهران و یا منامه برگزار و تا حصول نتیجه ادامه یابد. مسیر انجام اقدامات حقوقی از سوی بانک مرکزی ایران در محاکم بین‌المللی به موجب مصوبه چند ماه گذشته مجلس همچنان فراهم است اما طرفین امیدوار هستند از طریق مذاکرات و ارائه راه‌حل‌های فنی سریع‌تر به نتیجه مطلوب دست یابند.



تاخیر در قرارداد تجاری خط آهن رشت-آستارا

در بحث قرارداد تجاری و اجرایی خط آهن رشت-آستارا بین جمهوری اسلامی ایران و روسیه این خط آهن تاخیر داریم البته طرف مقابل هم ملاحظات خودش را دارد. به گزارش تسنیم، مهرداد بندرپاش، وزیر راه و شهرسازی گفت: توافق بین ایران و روسیه برای ساخت این خط آهن باید به توافق اجرایی تبدیل شود. توافق اجرایی نیز به قرارداد تجاری و اجرایی تبدیل شود. الان در این مرحله قرار داریم. او افزود: البته مقداری هم تاخیر داریم که بین دو کشور است. طرف مقابل هم ملاحظات خودش را دارد. طرف روسی به عنوان شریک کار در پروژه (خط آهن رشت-آستارا) مستقر بوده و عملیات اجرایی آغاز شده است. تجهیز کارگاه‌ها در این پروژه نیز در حال انجام است. بندرپاش به منابع جذب‌شده برای اجرای پروژه‌های زیرساختی اشاره کرد و افزود: ۱۰۰ همت منابع غیربده‌جای برای پروژه‌های جاده‌ای ریلی و جاده‌ای تأمین شده است.



فاجعه توقیف کرسنت

پس از مشاجره دو نامزد انتخابات در مناظره چهارم بیژن زنگنه طی نامه‌ای رسمی از صد اوسیمما خواست با توجه به اتهام‌زنی‌های صورت گرفته وقت کافی در همان برنامه به او اختصاص دهد و مجدداً سعید جلیلی را به مناظره فراخواند



فرزانه طهرانی
دبیر گروه اقتصاد

سرانجام سکوت مصطفی پورمحمدی درباره کرسنت شکست و در چهارمین مناظره انتخاباتی به اتهاماتی که به او در این پرونده نسبت داده شده بود پاسخ داد. هرچند او از پشت پرده‌های ماجرای کرسنت چیزی نگفت اما زیان وارده به کشور را به سعید جلیلی و همفکرانش منتسب کرد. او چندین بار از سعید جلیلی خواست در مناظره با بیژن زنگنه وزیر وقت نفت که در زمان او قرارداد کرسنت امضا شد به روشن‌گری بپردازد و دلایل مخالفتش با این قرارداد را بیان کند. سعید جلیلی اما با متهم دانستن زنگنه گفت: «جای متهم در دادگاه است نه اینکه در تلویزیون.». به دنبال مباحثی که بین نامزدها در مناظره چهارم در خصوص کرسنت در گرفت. دو ویدئو از بیژن زنگنه وزیر وقت نفت

منتشر شد که در ویدئوی اول او درخواست مناظره با سعید جلیلی را مطرح کرد و گفت: «آقای جلیلی و نوجوه او آقای زاکانی هر وقت جای خلوتی پیدا می‌کنند درباره کرسنت صحبت می‌کنند. من آبان ۱۴۰۰ از آقای جلیلی خواستم با من مناظره کند. چرا از مناظره فرار می‌کنید؟ بیایید مناظره کنیم. من حریف شما هستم. بیایید مناظره کنیم تا مردم بفهمند چه خسارت جبران‌ناپذیری به کشور زدید. آن وقت ببینیم رویتان می‌شود در خیابان راه بروید؟» زنگنه در ویدئوی دوم به موضوع تولید و فروش نفت پرداخت و اعلام کرد افزایش صادرات نفت عملاً از اسفند ۱۳۹۹ آغاز شده بود و این رقمی که امروز به آن افتخار می‌کنند، در دولت دوازدهم زمینه آن فراهم شد. پس از این دو ویدئو نامه‌ای به امضای زنگنه خطاب به کامیسیون تبلیغات صداوسیما منتشر شد که در آن با استناد به ماده ۶۴ قانون انتخابات درخواست شده بود که با توجه به اتهام‌زنی در مناظرات انتخاباتی با فوریت وقت کافی در همان برنامه به بیژن زنگنه اختصاص یابد تا از حق سیاسی خود و حقوق همکارانش در وزارت نفت دفاع کند.

آنچه در مناظره گفته نشد

ماجرای کرسنت به جریانی منسوب می‌شود که با ثمن بخص خواندن قیمت فروش گاز مانع اجرای قرارداد شدند و با توقف قرارداد جریمه ۱۸ میلیارد دلاری ایران به دلیل عدم اجراء دادگاه‌های بین‌المللی پیگیری شد. قرارداد موسوم به کرسنت در سال ۱۳۸۰ بین ایران و شرکت گاز کرسنت پترولیوم بسته شد که براساس آن گازی که توسط ایران سوزانده می‌شد و بخشی از آن از زیر میدان توسط ابوظبی برداشت می‌شد، با قیمت ۷۰ سنت و روزانه معادل ۵۰۰ میلیون فوت مکعب، گاز ترش میدان سلمان به شرکت کرسنت پترولیوم فروخته شود. بعد از امضای این قرارداد، افرادی از جمله محمدرضا رحیمی، رئیس دیوان محاسبات وقت که بعداً معاون اول دولت احمدی‌نژاد شد با این دلیل که قیمت گاز فروخته‌شده به امارات کم است، این قرارداد را تخلف دانستند و مانع اجرای آن شدند.

امکان اصلاح قیمت وجود داشت

این در حالی است که در قرارداد دو بند مهم آورده شده بود که از طریق آن امکان تغییر قیمت وجود داشت. نخست فرمولی بود که تأکید داشت قیمت فروش گاز ایران به امارات با تغییر قیمت‌های



به بهانه نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو

شگفتانه‌های يك قطعه‌ساز؛ مرغ همسایه دیگر غاز نیست

مراکز تحقیقاتی دنیا است. پیشرفته‌ترین تجهیزات طراحی، تست و نمونه‌سازی را می‌توانید ببینید که کروز را تبدیل به یک شرکت طراح در زمینه قطعات خودرو، همسو با تغییرات بسیار سریع و تحولات تکنولوژی جهانی کرده است.

روایت خدمت و پیشرفت کروز در نمایشگاه بین‌المللی

قدرشناسی را قرار نیست فقط از نگاه دولتی ببینیم و تنها از دستاوردهای دولت‌ها تقدیر کنیم. خدمات به جای دولت برای شهروندان، قطعاً قابل تقدیر است اما باید یاد بگیریم که اگر یک شرکت خصوصی، خوب عمل می‌کند و در کنار عواید تجاری، گرهی از مشکلات تولید در کشور می‌گشاید نیز در رویکردی حاکمیتی و ملی، «روایت خدمت» کنیم و منصفانه به خاطر سهمش در پیشرفت کشور، زبان تقدیر داشته باشیم. از این رو، این نوشتار می‌تواند «روایت پیشرفت و خدمت» باشد.

کانسپتی که اخیراً کروز در نمایشگاه بین‌المللی قطعات خودرو تهران رونمایی کرد، شامل ۱۳۰ قطعه داخلی از جمله قطعات پیشرفته الکترونیکی مثل قطعات ECU و ACU با همان کامپیوتر خودرو بود که به جهش تولید خودرو، کمک قابل توجهی خواهد کرد. ای‌سی‌یو (Electronic Control Unit) وظیفه کنترل سنسورها و عملکردهای خودرو را با الکترونیکی شدن کنترل‌کننده‌ها بر عهده دارد. در جهان، شمار کشورهایی که قادر به تولید این قطعه حساس هستند به تعداد انگشتان دست‌ها نمی‌رسد اما کروزی‌ها این کار را کردند و بر این محصول، حالا مهر «ساخت ایران» دیده می‌شود؛ قطعه‌ای که شانه به شانه تکنولوژی روز دنیا حرکت می‌کند.

می‌دانند کار کارشناسی و نیاز بازار چیست؛ به چکش کاری این ایده‌ها می‌پردازند.

البته که گرد آوردن چنین مجموعه‌ای و تبدیل ایده‌های آن به ارزش افزوده تولیدی برای توسعه کشور، کار شرکت‌هایی است که در دنیا حرفی برای گفتن دارند و صدالبته که این شرکت‌ها، خصوصی هستند اما فایده‌شان به عموم می‌رسد؛ تخصصی هستند اما دستاوردهایشان اختصاص به طیف و مجموعه خاصی ندارد. این، می‌تواند یک کارگاه بزرگ باشد مثل شرکت‌های بزرگ دارای شتاب‌دهنده‌های نام‌آور در دنیا، مثل بزرگ‌ترین تولیدکننده و شتاب‌دهنده قطعات خودرو در خاورمیانه؛ مثل کروز.

راز موفقیت کروز چیست؟

مغز متفکر و خلاق کروز، یک شرکت تحقیقات و نوآوری، به‌عنوان یک شتاب‌دهنده تخصصی سرشار از ایده، پویا و جویای تحول است؛ یک مرکز ایده‌پردازی آوانگارد و پیشرو که با خرد جمعی برآمده از نوآوری مهندسان جوان ایرانی در کنار تجربه گرانش قدیمی‌ترها، فقط چشم به قله نمی‌دوزند و دچار شعارزدگی هم نمی‌شوند، بلکه با انگیزه‌ای قوی، پای در راه گذاشته‌اند، پیشران‌های پیشرفت را یک به یک می‌سازند و سطح علم و تولید را در وانفکسای تحریم‌های خارجی‌ها و خودتحریمی برخی داخلی‌ها، ارتقا می‌دهند.

مرکز تحقیق و نوآوری شرکت کروز بزرگ‌ترین مجموعه تحقیق و نوآوری در خاورمیانه و یک شرکت دانش‌بنیان در هلدینگ کروز برای طراحی و تولید قطعات جدید و پیشتاز در صنعت الکترونیک خودروی خاورمیانه با فضای ۲۴۰۰ متری مطابق با استانداردهای

محمدامین ارشادی
کارشناس صنعت خودرو

در شرایطی که بیش از ۵۰ درصد ظرفیت کارخانجات کشور، خالی است و تولید به لطف مداخله‌های دولت، سودجویی دلان، کارکرد رانتی و بنگاه‌داری، تحریم‌های خارجی و مانع‌تراشی‌های داخلی، حال و روز خوبی ندارد، ده‌ها مهندس جوان ایرانی در کنار ۱۴ هزار نیروی کار ماهر در زمینه قطعه‌سازی خودرو، جهش تولید را معنایی واقعی داده‌اند.

سال‌هاست که بسیاری از دلسوزان و مسئولان کشور به‌دنبال یک حلقه مفقوده در توسعه ایران هستند. این حلقه غایب که به جرأت می‌توان گفت در بخش عمده‌ای از صنایع ما، هنوز وجود ندارد، جایی است که باید بتواند قدر دانشگاه و ایده‌های جوانان خلاق این مرز و بوم را بداند و طرح‌های نسبتاً خام را که هنوز در مواجهه با مصائب و چالش‌های بازار واقعی، قرار نگرفته، به کوره تجربه بسپارد، انعطاف دهد، صیقل دهد و نهایتاً گوهرها و آنگینه‌های زیبای اندیشه متخصص ایرانی را روی میز بگذارد.

چه کسی دانشگاه و صنعت خودرو را به هم پیوند زد؟

بین دانشگاه‌ها و کارخانه‌های ما، این حلقه وصل را کمتر جایی می‌توان یافت؛ جایی که ایده‌های علمی به محک عمل و تجربه درمی‌آید تا عیار خود را نشان دهد. این جایی که از آن حرف می‌زنیم، شتاب‌دهنده و مغز متفکر یک مجموعه است.

اینجا، ده‌ها متفکر متخصص که هم، تئوری را خوب بلدند و هم