



افزایش ۱۳ برابری ظرفیت نیروگاهی

ظرفیت نیروگاهی ۱۳ برابر افزایش پیدا کرده است. به گزارش دانشجو، عباس علی‌آبادی، وزیر نیرو اظهار کرد: در سال ۵۷ تقریباً ۷ هزار مگاوات ظرفیت نیروگاهی داشتیم و در حال حاضر ۹۴ هزار مگاوات شده که روزانه نیز به آن افزوده می‌شود. وی ادامه داد: ظرفیت نیروگاهی ما ۱۳ برابر افزایش پیدا کرده؛ در حالی که جمعیت ما ۲/۴ برابر افزایش یافته است. علی‌آبادی افزود: در گذشته میزان انرژی تولید شده ناویژه ما ۱۷/۴ تریابت ساعت بوده و الان ۳۹۷ تریابت ساعت شده است؛ یعنی ۲۳ برابر شده است. علی‌آبادی با بیان اینکه این اعداد با مستندات کامل است، گفت: در دنیا ظرفیت نیروگاهی ۴/۵ برابر شده است ولی در ایران ۱۳ برابر شده است. همچنین تولید برق در دنیا ۲/۴ برابر ولی در ایران ۲۲ برابر شده است.



تسریع در اجرای «جی‌نف»

تسریع در اجرای پروژه «جی‌نف» ضروری است. به گزارش دانشجو، سیدستار هاشمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، پروژه ملی شانی گذاری مکان محور کشور (GNAF) بر ضرورت نهایی سازی این پروژه ملی، تأکید کرد. هاشمی با تأکید بر لزوم داشتن چشم‌انداز روشن برای ارائه گزارش‌های آماری دقیق و مستند افزود: در هر پروژه‌ای باید بدانیم از کجا آغاز کرده‌ایم، اکنون در چه مرحله‌ای هستیم و قرار است در چه بازه زمانی به کدام نقطه برسیم. تنها با ثبت این نقاط می‌توان میزان پیشرفت را سنجید و از رکود جلوگیری کرد. او ادامه داد: برای مثال پیشرفتی از صفر تا ۶۰ درصد، تفاوت معناداری با پروژه‌ای دارد که برای مدت طولانی در همان سطح ۶۰ درصد باقی مانده است. مقایسه مبتنی بر داده، معیار عملکرد واقعی را روشن می‌کند. وزیر ارتباطات همچنین بر لزوم هماهنگی دستگاه‌ها و تسریع در اجرای پروژه تأکید کرد و گفت: برای ارائه یک گزارش یکپارچه به هیئت دولت، لازم است روند پیشرفت کار با در نظر گرفتن شاخص زمانی، به همه دستگاه‌ها و ذی‌نفعان ارسال شود. انتظار داریم دستگاه‌ها با ارائه نقطه نظرات و پیشنهادات خود، ما را در تدوین این گزارش جامع یاری کنند تا پروژه در بازه زمانی مشخص، به نتیجه برسد.



خشکسالی بی‌سابقه تهران

خشکسالی فعلی در تاریخ استان تهران بی‌سابقه است. به گزارش باشگاه خبرنگاران، محسن اردکانی، مدیرعامل آبیای استان تهران گفت: اکنون در حال سپری کردن پنجمین سال خشکسالی هستیم. خشکسالی‌ای که اکنون تجربه می‌کنیم با ۱۴۰ میلی‌متر بارندگی تاکنون تقریباً در تاریخ استان تهران بی‌سابقه است. او ادامه داد: در حال حاضر ۲۷ درصد بارندگی نسبت به سال گذشته کاهش پیدا کرده است و نزدیک به ۴۵ درصد نسبت به بلندمدت کاهش داشته است باید از رفتار پر مصرفی و بدمصرفی پرهیز کنیم اکنون وضعیت سدها مناسب نیست در حال حاضر وضعیت سدها نسبت به سال گذشته ۶۲ میلیون مترمکعب کمتر است مردم باید در نهضت همیاران آب همراهی کنند. وی اظهار کرد: تقاضا داریم با توجه به پنجمین سال خشکسالی مردم حداقل ۲۰ درصد از مصرف آب خود را کاهش دهند. باید در حوزه مصرف آب تغییر رفتار دهیم.

گزارش ترانزیت



گزارش ترانزیت

مصادره لب مرز

۶ هزار کامیون که بر اساس دستورالعملی در دولت قبل وارد شده بود اجازه ترخیص پیدا نکرده و ترکیه آنها را به مزایده گذاشته است

همه چیز از یک دستورالعمل شروع شد

فرسودگی ناگون حمل و نقل جاده‌ای و بین‌شهری باعث اعتراض بسیاری از راننده‌ها شده، شرایط به گونه‌ای است که به واسطه فرسودگی بسیاری از کامیون‌ها به راحتی نمی‌توانند ترانزیت انجام دهند. بر همین اساس حدود سه سال پیش قرار شد که ناوگان جاده‌ای کشور نوسازی شود و طبق یک دستورالعمل رانندگان بدون ثبت سفارش در سامانه وزارت صمت می‌توانستند به صورت شخصی برای خود کامیون وارد کنند؛ اما واردات این کامیون‌ها تبدیل به کابوس برای رانندگان کشور شد.

داستان از حدود سه سال پیش آغاز شد. قرار بود که ناوگان حمل و نقل کشور با خریداری کامیون‌هایی با سن کمتر از ۵ سال ساخت از کشورهای مختلف نوسازی شود. ولی پس از خرید این کامیون‌ها اجازه ورود آنها به کشور داده نشد؛ که به این واسطه، بخش عمده‌ای از کامیون‌ها خارج از کشور و پشت مرزها در انتظار ترخیص هستند. در اصل تعداد کامیون‌های ثبت‌نام‌شده بیش از عدد مطرح‌شده توسط دولت و وزارت صمت است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که هزاران کامیون بیش از عدد اعلام‌شده توسط وزارت صمت توسط مردم یا شرکت‌های بازرگانی ثبت‌نام شده است؛ اما باتوجه به حساسیت این موضوع شرکت‌های بازرگانی عددی مشخص از تعداد ثبت‌نامی خود منتشر نمی‌کنند ولی رقم حدودی ۶ هزار کامیون است. در اصل بسیاری از شرکت‌ها تنها با داشتن یک برگه ثبت اقدام به وارد کردن ده‌ها کامیون کرده‌اند به امید اینکه شاید وزارت صمت اجازه ورود این کامیون‌ها را به کشور بدهد. نبود همین برگه برای بسیاری از کامیون‌داران موجب شده هزاران کامیون در پشت مرزها متوقف شود. اما دلیل اصلی که نگرانی کامیون‌داران را دوچندان کرده، نه فقط توقف طولانی مدت پشت مرزها، بلکه ریسک مصادره و فروش این کامیون‌ها توسط دولت ترکیه است. براساس قوانین ترکیه، کامیون‌هایی که طی چند ماه تعیین تکلیف نشوند، به مزایده گذاشته خواهند شد.

در واقع، به دلیل نداشتن ثبت سفارش وزارت صمت، سرمایه رانندگان ایرانی توسط دولت ترکیه به فروش می‌رسد و عملاً سود حاصل از آن نیز نصیب این کشور خواهد شد؛ چراکه دولت ترکیه اجازه انبار شدن چندین ماهه بار کشورهای مختلف را در مرز نمی‌دهد و به همین دلیل به گفته فعالان در مرز بازرگان از حدود ۸ الی ۱۵ ماه دولت ترکیه اقدام به مصادره و فروش این کامیون‌ها کرده است. این در حالی است که برخی از فعالان اقتصادی عقیده دارند دولت ایران می‌تواند با تدوین مقرراتی، کامیون‌های متوقف‌مانده را با اعمال جریمه وارد کشور کند تا از تکرار چنین مشکلاتی در آینده جلوگیری شود تا سرمایه مردم از بین نرود. حتی برخی پیشنهاد داده‌اند که این کامیون‌ها به عنوان کالای قاچاق وارد کشور شده و سپس توسط دولت ایران به مزایده گذاشته شوند تا منافع ناشی از فروش به جای ترکیه، نصیب دولت ایران شود.

شرکت‌های ترخیص‌کننده در مرز بازرگان به روزنامه «هم‌میهن» اعلام کردند که دلیل اصلی توقف و بلاتکلیفی کامیون‌ها در پشت مرز و داخل مرز نداشتن برگه ثبت سفارش وزارت صمت، معن و تجارت است. در حال حاضر، کامیون‌داران که ماه‌هاست کامیون‌هایشان پشت مرز متوقف مانده، بارها خواستار مساعدت مسئولان شده‌اند تا بخشی از مشکلات ثبت سفارش رفع و زمینه ورود کامیون‌ها به کشور فراهم شود؛ در غیر این صورت، خطر مصادره و فروش این کامیون‌ها توسط دولت ترکیه همچنان جدی است. برخی شرکت‌های واردکننده اعلام کرده‌اند تعدادی از کامیون‌هایی که اخیراً وارد کشور شده‌اند، به دلیل تخلف برخی شرکت‌های بازرگانی و افراد سودجو، به عنوان کالای قاچاق شناخته شده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد این افراد با استفاده از برگه‌های ثبت سفارش جعلی، کامیون‌ها را از مرز عبور داده‌اند. همین موضوع باعث شده امروز برخی از این کامیون‌ها به اتهام قاچاق، توقیف و از چرخه قانونی خارج شوند.

سوال اساسی اینجاست که چگونه گمرک کشور اجازه ورود کالا

با برگه‌های جعلی راداده است؟ آیا سیستم شناسایی و کنترل اسناد در گمرک چنان ضعیف است که اسناد غیرمعتبر به سادگی از آن عبور می‌کنند؟ این عدم بررسی و پیگیری باعث شده پس از واردات، چنین کالاهایی به عنوان قاچاق شناسایی شده و خسارت سنگینی به صاحبان آن‌ها وارد شود.

بلوک سرمایه‌ها پشت مرز

سیدمهدی میرحسینی، روابط عمومی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در گفت‌وگو با «هم‌میهن» اظهار کرد: اعتراض رانندگان ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی عمدتاً به یک دستورالعمل برمی‌گردد که برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای توسط وزارت راه ابلاغ شد؛ بر همین اساس قرار شد کامیون‌هایی با سن کمتر از ۵ سال از محل بودجه شخصی رانندگان خریداری شود. میرحسینی تأکید کرد: هدف این بخشنامه، تسهیل نوسازی ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و رانندگان بود تا رقابت بین‌المللی به نفع ایران پیش برود.

روابط عمومی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی توضیح داد: قانون نوسازی ناوگان از سال ۱۳۹۹-۱۴۰۰ اجرایی شد و تا امروز تقریباً ۱۵ تا ۱۶ هزار دستگاه کامیون جدید از محل همین دستورالعمل و بخشنامه وارد کشور شده است. بخشی از مشکلات به دولت و بخشی دیگر به خود رانندگان بازمی‌گردد. برای مثال، پس از ممنوعیت واردات کالا بدون داشتن ثبت سفارش، بسیاری از رانندگان با علم به این که امکان واردات بدون ثبت سفارش وجود ندارد، اقدام به خرید کامیون در خارج کردند. همین موضوع باعث شده حدود ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دستگاه کامیون پشت مرز و در ترکیه متوقف بماند. اسفند ۱۴۰۲، انجمن ایران بازددی از مرز بازرگان داشت که تعداد قابل توجهی کامیون متوقف‌شده مشاهده شد. وی با اشاره به اینکه ترکیه پیش از انقلاب از نظر ناوگان حمل و نقل از ایران عقب‌تر بود تشریح کرد: اما پس از انقلاب، کشورهای رقیب مثل ترکیه، با حمایت از شرکت‌های حمل‌ونقل خود، ناوگان‌شان را نوسازی و مجهز کردند. ترکیه زمانی نسبت به ایران عقب‌تر بود، اما حالا شرایط برعکس شده و از ما جلو رده‌اند.

میرحسینی اظهار کرد: آخرین مجوزهای ثبت سفارش مربوط به بهمن ۱۴۰۲ (بج ۱۱) بوده و پس از آن دیگر ثبت سفارشی صادر نشده است. برخی رانندگان گله‌مندند که در خرداد ۱۴۰۳، ۱۲۰۰ تا ۱۲۵۰ مجوز به صورت خاص داده شده و معتقدند این مجوزها عادلانه توزیع نشده‌اند. ضمن این که از دولتی هم فقط به گروه خاصی اختصاص یافته و دیگر رانندگان مجوز و ارز دریافت نکرده‌اند. علت اصلی به تأمین نشدن بودجه مربوط می‌شود که لازم است بانک مرکزی بودجه آن را تأمین کند تا وزارت صمت امکان صدور مجوز جدید داشته باشد. در حال حاضر مجوز واردات فقط در قبال صادرات داده می‌شود. یعنی افراد عادی که مجوز صادرات ندارند نمی‌توانند کامیون وارد کنند.

وی با اشاره به نوسازی ناوگان گفت: روح این بخشنامه و دستورالعمل این بود که نوسازی ناوگان توسط شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی صورت گیرد، اما در عمل به هر شخص یا شرکت خصوصی دارای کارت بازرگانی اجازه واردات داده شد. این امر باعث رانت شد و افراد کامیون‌ها را با قیمت پایین خریداری و پس از ترخیص، با سود بالا به رانندگان متقاضی می‌فروشد. لذا قیمت کامیون در ایران کاهش نیافته است.

روابط عمومی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی گفت: اکنون بیش از ۱۵۰۰ کامیون وارداتی در گمرک متوقف شده‌اند، برخی دیگر نیز هنوز در خارج از مرزها هستند. اگر حساب کنیم هر کامیون تا رسیدن به مرز بازرگان حداقل ۳۰ هزار یورو هزینه داشته، فقط همین ۱۵۰۰ کامیون سرمایه‌ای حدود ۴۵ میلیون یورو است که پشت مرزها بلوکه شده است. این موضوع در شرایط اقتصادی فعلی واقعاً ضرر بزرگی است.

میرحسینی اظهار کرد: رانندگان و واردکنندگان برای ثبت سفارش باید به وزارت صمت مراجعه کنند، اما برای ترخیص کامیون‌ها باید به گمرک که زیرمجموعه وزارت اقتصاد است مراجعه شود. در حال حاضر تعداد زیادی از کامیون‌ها پشت مرزها مانده‌اند و می‌توان گفت که سرمایه زیادی بلوکه شده است.

وی تأکید کرد: از سوی دیگر وزارت صمت می‌گوید صدور مجوز یا برگه ترخیص دست ما نیست و باید برای تخصیص ارز سراغ بانک مرکزی بروید. بانک مرکزی هم پاسخ می‌دهد که وزارت نفت نیز باید مسئولیت آن را بپذیرد. همین موضوع باعث سرگردانی و نارضایتی عمیق کامیون‌داران شده است و مشخص نیست که خریداران کامیون باید چه مرحله‌ای برای ترخیص انجام دهند. روابط عمومی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در پاسخ به این سوال که برخی از رانندگان ادعا می‌کنند که برخی در وزارتخانه، با دریافت پول، برگه ثبت سفارش تحویل می‌دهند، گفت: قانون برای همه یکسان اعمال نمی‌شود. در حالی که تعدادی راننده تلاش می‌کنند ثبت سفارش دریافت کنند، برخی از افراد ثبت سفارش در دست دارند و در صدد فروش آنها هستند؛ در اینجا یک رانت ایجاد می‌شود که نتیجه‌اش همچنان سردرگمی کامیون‌داران است.

میرحسینی توضیح داد: اخیراً شرط اسقاط برای واردات کامیون وضع شده که عملاً گمکی به نوسازی ناوگان بین‌المللی نمی‌کند، زیرا فردی که کامیون اسقاطی داشته، اصولاً در مسیر بین‌المللی فعال نبوده است. بهتر این راه تخصیص بخشنامه فقط به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی دارای مجوز از سازمان راهداری بود تا این شرکت‌ها با حمایت مالی و اعتباری بتوانند کامیون وارد کرده، اشتغال ایجاد نمایند و قیمت را کنترل کنند. این روند می‌توانست مطابق با قانون حمل و نقل عبور کالا و قلمرو کشور باشد.

وی ادامه داد: بین هزینه اسقاط، حقوق و عوارض گمرکی و هزینه ثبت سفارش، تقریباً ۲ تا ۳ میلیارد تومان هزینه تحمیل می‌شود که با توجه به ارزش کامیون‌های وارداتی که بین ۳۰ تا