



درآمد ۸۰ میلیارد دلاری

با توسعه سواحل مکران



کارشناس حمل‌ونقل دریایی با بیان این‌که برای توسعه سواحل مکران نیازی به استفاده از منابع صندوق توسعه ملی نیست، گفت: ۴۰۰ صفحه طرح توسعه سواحل مکران در وزارت راه و شهرسازی داریم. ملک‌رضا ملک‌پور اظهار کرد: سال ۹۶ طرح توسعه سواحل مکران به عنوان پروژه‌ای که حدود ۲۰ سال روی آن کار شده بود به وزارت راه و شهرسازی ارسال و حدود ۱۰ ماه روی آن کار کردیم. پس از این مدت، همه بخش‌های مختلف وزارت راه‌وشهرسازی اعم از ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی در این جلسات حضور داشتند و تاکید کردند که این طرح بسیار خوبی است.

وی ادامه داد: این طرح برای اجرا دو شرط داشت، یکی این‌که دولت فقط حمایت‌کننده باشد و اجرا به بخش خصوصی واگذار شود. شرط دوم هم این بود که سواحل مکران در صورتی آباد می‌شود و کشورهای مجاور از ایران برای حمل‌ونقل کالا استفاده می‌کنند که به آنهاطمینان استمرار ثبات وضعیت را بدهیم. به‌عنوان مثال اگر در افغانستان حکومت تغییر می‌کند به‌هیچ وجه ایران برای حمل‌ونقل بین‌المللی ممانعت ایجاد نمی‌کند.

وی تصریح کرد: همه موافق این دو شرط بودند و در نهایت برآوردهای صورت گرفته نیز نشان داد که ایران با توسعه سواحل مکران حدود ۸۰ میلیارد دلار درآمد کسب خواهد کرد.

کارشناس حمل‌ونقل دریایی اضافه کرد: وقتی این عدد را مکتوب کردیم، گفته شد نکند برآوردها از درآمدهای ایران درست نباشد که اعلام کردیم این برآوردها صحیح است. میزان کالاهای مربوط به تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان و ... اگر از مسیر فعلی مکران حمل شود، درآمدهای فراوانی را نصیب کشورمان خواهد کرد.

ملک‌پور با یادآوری این‌که یکی از آرزوهای روسیه این بود که طرح توسعه سواحل مکران هرچه سریع‌تر به نتیجه برسد، تصریح کرد: این کشور آرزو داشت وارد طرح شود تا به ابهای آزاد دسترسی داشته باشد. لازم به یادآوری است که برآورد درآمد ۸۰ میلیارد دلاری بدون احتساب روسیه صورت گرفته بود.

وی با تاکید بر این‌که قرار بود اجرا طرح توسعه سواحل مکران به بخش خصوصی واگذار شود، گفت: این د رحالی است که دولت مصوب کرده ۵ میلیارد پیورو از صندوق توسعه ملی برای توسعه سواحل مکران برداشت شود. باید به این نکته اشاره کنم که برای توسعه و آباد کردن سواحل مکران اساسا نیازی به بودجه‌های دولتی ندارد. واقعیت آن است که توسعه مکران به اندازه کافی جذاب است و سرمایه‌گذاران را جذب می‌کند.

وی در ادامه با اشاره به این‌که نیازی به برداشت پول از صندوق توسعه ملی برای توسعه مکران نیست، اظهار کرد: کشور در دنیا داریم که در خشکی محصور هستند.

یکی از این کشورها سوئیس است که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی در جهان را دارد. ۶ کشور از این تعداد سهم ایران است و باید با نگاه کسب درآمد، سواحل مکران را توسعه دهیم.

کارشناس حمل‌ونقل دریایی یادآور شد: سازمان ملل تاکید کرده اگر ایران در توسعه سواحل مکران کوتاهی کند پاکستان، ترکیه و کشورهای خلیجیه جنوبی خلیج‌فارس جای ایران را می‌گیرند. باید پتانسیل‌های بالقوه کشورمان را بالفعل کنیم. اگر این کار را انجام ندهیم شاهد اتفاقی مانند امضای قرارداد افغانستان-تاجیکستان هستیم که قرار است قطر در آنجا حدود ۶۸ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کند.

ملک‌پور تاکید کرد: آیا فکر می‌کنیم کشورهای دیگر منتظر ما می‌مانند؟ خیر، آنها از مسیرهای جایگزین استفاده می‌کنند. زمانی‌که در این رابطه سرمایه‌گذاری‌ها کلان صورت می‌گیرد دیگر صرفه اقتصادی ندارد که بیاید از ایران کالا را حمل کند. وی با بیان این‌که ۴۰۰ صفحه طرح توسعه سواحل مکران در وزارت راه و شهرسازی داریم، گفت: وقتی می‌خواهیم کالا را به مقصد آذربایجان، ارمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان، افغانستان و ... حمل کنیم، باید با روحیه خدمات‌دهی این کار را انجام دهیم نه روحیه‌ای دیگر، ما باید در بندر شهید رجایی، بندر جاسک و ... خدمات دهیم. سواحل کرده‌ایم. در صورتی‌که می‌توانیم با توسعه سواحل مکران علاوه بر درآمدهای کلان، کشورهای دیگر را به استفاده از این منطقه ترغیب کنیم.

ناوگان هوایی کشور ۳۴۴ هواپیما دارد

آمار سازمان هواپیمایی کشوری نشان می‌دهد تعداد هواپیماهای فعال و زمین گیر ناوگان هوایی مسافری ۲۴۴ فروند است و ماهان با ۶۷ فروند بیشترین هواپیما را در اختیار دارد. بر اساس آمار سازمان هواپیمایی کشوری در سال ۱۴۰۱ با احتساب هواپیماهای زمین‌گیر، ناوگان هوایی مسافری کشور دارای ۲۴۴ فروند انواع هواپیما بوده است؛ در بین شرکت‌های هواپیمایی ماهان با ۶۷ فروندبیشترین هواپیما را در ناوگان خود دارد. پس از این شرکت، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد؛ همه ۵۵ فروند هواپیماهای فعال و زمین‌گیر در ناوگان خود دارد.

تعداد هواپیماهای هواپیمایی آسمان ۳۸ فروند است که از این تعداد ۱۹ فروند فوکر است. هواپیمایی کیش‌ایر، ایران ایرتور، تابان و کاسپین نیز به‌ترتیب ۱۲، ۷، ۱۰ و ۱۰ فروند هواپیما فعال و زمین گیر در ناوگان هوایی خود دارند.

اهمیت توجه به اقتصاد صنعت گر دشگری به عنوان صنعت اقتصادی غیر نفتی



گرفته است.

عمان، رتبه ششم در این منطقه را از لحاظ ورود گردشگر داراست که به نسبت غنای جاذبه های گردشگری، رتبه بسیار دون شانی به نظری می رسد.
وضعیت نامناسب ایران در صنعت گردشگری علی‌رغم ظرفیت‌های فراوان موضوعی نیست که برای اثبات آن نیاز به استناد به آمار باشد چرا که به اذعان تمامی صاحب‌نظران این حوزه، ایران در هر دو بُعد گردشگری داخلی و بین‌المللی فاصله بسیاری با آنچه استحقاق آن را دارد، داراست.

آنچه مسلم است صنعت گردشگری کشور همچون سراسر دنیا با شتاب واکنش‌ناسیون و گذار از دوران همه‌گیری، خود را برای تمایل فراینده مردم به سفر و رشد انفجاری آماده می‌کند. این روزها تقریباً هر آنچه می‌بینیم به صورت هوشمند عمل می‌نماید. نیاز صنعت گردشگری به هوشمندسازی از دیگر صنایع مستثنی نیست. وجود گردشگری هوشمند لازمی ارائه‌ی خدمات با کیفیت و سرعت بالاتر است ولی پژوهش های مرتبط با گردشگری هوشمند در ایران تا کنون بسیار محدود انجام

تولید بنزین ۲۲ درصد افزایش یافت



آنطور که وزیر نفت در روزهای اخیر اعلام کرده متوسط تولید بنزین در سال ۱۴۰۰ حدود ۹۱ میلیون لیتر در روز بود که این عدد اکنون با رشدی ۲۲ درصدی به ۱۱۴ میلیون لیتر رسیده است.

وجود دارد.

به گفته وی در طرح توسعه و تثبیت ظرفیت پالایشگاه آبادان، بخشی از طرح‌های توسعه کیفی تا پایان اسمال به بهره‌برداری می‌رسد که به‌دنبال آن ظرفیت تولید این پالایشگاه حدود ۲ میلیون لیتر افزایش می‌یابد، همچنین در پالایشگاه اصفهان نیز افزایش ظرفیت تولید حدود ۳ میلیون لیتری بنزین پیش‌بینی شده است که امیدواریم آن هم به‌زودی محقق شود. به

موازات آن طرح‌های جامع کیفی‌سازی نفت کوره پالایشگاهی را نیز در حال اجرا داریم که برای نخستین بار در کشور با استفاده از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان در حال اجرا هستند اجرای طرح‌های کیفی‌سازی نفت کوره کمک

آینده می‌کند.

میانگین مصرف روزانه بنزین به ۱۱۳ میلیون لیتر رسید

دائمی شدن قراردادهای کار چه مزایایی دارد؟

رئیس اتحادیه کارگران قراردادی و پیمانی، انعقاد قراردادهای دائم در کارهای مستمتر را موجب تضمین امنیت شغلی کارگران و پایان دادن به نگرانی های مالی در سازمان تامین اجتماعی دانست.

ماده ۷ قانون کار می ماند که باید آیین نامه آن توسط وزارت کار تدوین شود.
به گفته رئیس اتحادیه کارگران قراردادی و پیمانی، دائمی شدن قراردادهای در کارهای با ماهیت مستمر مزایای بسیاری دارد و از جابجایی نیروی کار ماهر و بی نظمی در پرداخت حق بیمه ها جلوگیری می کند.
وی ادامه داد: جابجایی نیروی کار ماهر یکی از مایب بزرگ قرارداد موقت کار است.کارگر در یک شرکت یا کارگاه سال‌ها کار می‌کند و تجربه و مهارت و تخصص به دست می‌آورد و کارفرما هزینه بسیاری برای او صرف می‌کند ولی با کوچکترین موضوع با اختلافی قرارداد وی خاتمه می‌یابد و کار را ترک می‌کند و مجبور می‌شود که به کارگاه دیگر برود و مهارت خود را در جایی دیگر به کار گیرد.
بیات اضافه کرد: موضوع مهم تر بحث جمع آوری سوابق بیمه کارگر است. در یک کارگاه به ۳۰ روز ۲۰ روز حق بیمه پراش واریز شده و در کارگاه دیگر ۱۰ روز رد شده است اما کارگر بعد از ۳۰ سال کار کردن وقتی برای بازنشستگی اقدام می‌کند، متوجه می‌شود که بیش از ۲۰

روزنامه صبح ایران / سال دهم - شماره ۱۳۶۶

۲۳ بهمن ماه ۱۴۰۲ / با ما همراه شوید

www.serajonline.com - @serajname

اقتصاد،بانک ، انرژی

۴

صود ۳۴ پلهای ایران در

رده‌بندی شاخص توسعه انسانی

پس از انقلاب



ایران در رده‌بندی جهانی توسعه انسانی از زمان پیروزی انقلاب ۲۴ پله صعود داشته و با عبور از توسعه پایین و متوسط، در جمع کشورهای دارای توسعه انسانی بالا قرار گرفته است.

گزارش‌های توسعه انسانی سازمان ملل نشان می‌دهد شاخص توسعه انسانی ایران در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی رشد ۷۷ درصدی داشته است.

شاخص توسعه انسانی سطح عدالت و رفاه اجتماعی، اقتصادی، بهداشتی و فرهنگی هر کشور را نشان می‌دهد و رقمی از صفر تا یک را در بر می‌گیرد که هرچه این رقم بیشتر باشد دلالت بر توسعه انسانی بیشتر آن کشور دارد.

بر اساس این گزارش، شاخص توسعه انسانی ایران یک سال قبل از انقلاب اسلامی ۰،۴۲۷ بوده است و این رقم در سال‌های بعد از انقلاب افزایش یافته، در سال ۱۹۹۰ به ۰،۵۵۲، در سال ۲۰۰۰ به ۰،۶۵۲، در سال ۲۰۰۵ به ۰،۶۸۱، در سال ۲۰۱۰ به ۰،۷۲۵، و در سال ۲۰۲۱ به ۰،۷۷۴ واحد رسیده است.

با افزایش شاخص توسعه انسانی ایران، جایگاه ایران در رده‌بندی جهانی از این نظر نیز ارتقا یافته است. ایران در سال ۱۹۷۹ به نظر توسعه انسانی در میان ۱۸۲ کشور جهان رتبه ۱۱۰ را به خود اختصاص داده بود اما در سال ۲۰۲۱ که آخرین آمار ارائه شده از سوی سازمان ملل است در میان ۱۹۱ کشور به رتبه ۷۶ ارتقا یافته است که بدین ترتیب صعود ۳۴ پله‌ای داشته است. توسعه انسانی ایران از ۱۱۵ کشور جهان در سال ۲۰۲۱ بیشتر بوده است.

بر اساس تقسیم‌بندی سازمان ملل ایران قبل از انقلاب در میان کشورهای قرار داشت که دارای توسعه انسانی پایین بودند اما در حال حاضر بین کشورهای دارای توسعه انسانی بالا قرار گرفته است. این سازمان کشورها را از نظر توسعه انسانی در ۴ گروه دارای توسعه انسانی بسیار بالا، دارای توسعه انسانی بالا، دارای توسعه انسانی متوسط و دارای توسعه انسانی پایین قرار داده است.

ابرقدرت صنعتی آلمان به

پایان نزدیک می‌شود

از بین رفتن رقابت پذیری آلمان، مواجهه با چالش‌های مختلف از سوی آمریکا و چین و از دست دادن گاز طبیعی ارزان قیمت روسیه، باعث شده است روزهای اوج ایران به عنوان یک ابرقدرت صنعتی رو به پایان باشد.
با توجه به روند نزولی تولید کارخانه‌ای در آلمان از ۲۰۱۷، به نظر می‌رسد روزهای اوج این کشور به عنوان یک ابرقدرت صنعتی رو به پایان باشد. از بین رفتن رقابت پذیری آلمان، مواجهه با چالش‌های مختلف از سوی آمریکا و چین و از دست دادن گاز طبیعی ارزان قیمت روسیه، روند افول قدرت صنعتی این کشور را تسریع کرده است. تنها راه پیش روی بخش صنعت آلمان تطبیق با شرایط موجود است، اما آینده این بخش نامطمئن است.
تعییلی کارخانه دوسلدورف آلمان در سال گذشته میلادی نشان دهنده واقعیت دردناک پیش روی این کشور بود. این واقعیت که موقعیت این کشور به عنوان قدرت برتر صنعتی دنیا رو به پایان است، بسیاری از مقامات صنعت آلمان عقیده دارند توقف این روند نزولی تقریباً غیر ممکن است و بسیاری از چیزها باید به سرعت تغییر کنند.

زیربنای ماشین صنعت آلمان در حال سقوط است. آمریکا به تدریج اروپا را کنار گذاشته و به دنبال رقابت با متحدان خود در آن سوی اقیانوس اطلس برای سرمایه‌گذاری‌های جدی است. چین به رقیب بزرگتری تبدیل شده و دیگر خریدار سیری‌ناپذیر کالاهای آلمانی نیست. بخش کارخانه‌های آلمان بهد

برخی صاحبان صنعت عقیده دارند کاهش تولید کارخانه‌ای که کمتر از ۲۰ درصد از اقتصاد این کشور را تشکیل می‌دهد، اگر تدریجی باشد نگران کننده نیست. اما این فرایند در نهایت سرنوشت کارخانه دوسلدورف را برای بسیاری از تولیدکنندگان رقم خواهد زد.

چندان مطمئن نیست، وزیر دارایی آلمان در این ماه گفت: ما دیگر رقابت پذیری نیستیم و چون رشدی نداریم، روز به روز فقیرتر می‌شویم. رئیس تجارت خارجی در اتاق بازرگانی و صنعت آلمان عقیده دارد سرعت تغییرات ساختاری در این کشور خیره کننده است. در برخی موارد تغییرات صنعتی تدریجی انجام می‌شود مانند کوچک کردن طرح‌های توسعه و سرمایه‌گذاری. در موارد دیگری خطوط تولید و تعداد کارکنان کاهش پیدا می‌کنند. آلمان هنوز تولیدکنندگان کوچک و فعال بسیاری دارد که باعث شده برخی تصور کنند تولیدی همه جانبه چندان نزدیک نیست. اما با توقف اصطلاحات، مشخص نیست چه چیزی می‌تواند روند این افول را آهسته‌تر کند.