یکشنبه| ۱۸ شهریور ۱۴۰۳ | سال بیستم | شماره ۴۹۸۲
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

## ترمیم آسفالت آزادراه کاشان _اصفهان نیازمند اعتبار ۷ هزار میلیارد ریالی

مدیرعامل شرکت ساخت و نگهداری آزادراه‌های اصفهان گفت: افزون بر ۲۵ درصد آزادراه کاشان- نطنز- اصفهان بهسازی و در بیشتر نقاط حادثه‌خیز آن جداگر میانی(نیوجرسی) نصب شده ولی فقط ترمیم روکش آسفالت آن نیازمند هفت هزار میلیارد ریال بودجه است.

حامد مرتضوی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: ابتدای امسال تأمین ۱۰ هزار میلیارد ریال اعتبار توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای بهسازی و ارتقا کیفیت این آزادراه مورد موافقت قرار گرفت و سازمان همیاری شهرداری‌ها پذیرفت که این مبلغ را برای آن هزینه کند.

او اضافه کرد: بیشتر این اعتبار برای روکش آسفالت و بخشی نیز برای نصب جداگرهای میانی(نیوجرسی) این آزادراه هزینه خواهد شد.

مرتضوی ادامه داد: تأمین اعتبار ۱۰ هزار میلیارد ریالی توسط سازمان راهداری سه ساله است و این درحالیست که فقط تعویض روکش آسفالت آزادراه به هفت هزار میلیارد ریال بودجه نیاز دارد و لازم است هر ۲ بخش راهداری و شرکت ساخت و نگهداری آزادراه های اصفهان، بودجه مورد نیاز را تأمین و تزریق کنند.

او اظهار کرد: تاکنون افزون بر ۲۵ درصد آزادراه ۱۶۵ کیلومتری کاشان- نطنز- اصفهان بهسازی و در بیشتر نقاط حادثه‌خیز آن نیوجرسی نصب شده است.

مرتضوی افزود: در آخرین اقدام با جمع‌آوری بخشی از گاردریل ها در کیلومتر ۱۲۱ آزادراه اصفهان به کاشان، جداگر میانی بتنی مفصل‌دار به جای آنها نصب شده است.

او تاکید کرد: بر اساس دستور مقامات استانی، بهسازی روکش آسفالت این آزادراه برای افزایش ایمنی سفرها در اولویت پروژه‌های بهسازی جاده‌ای استان قرار گرفته است و بررسی‌های کارشناسی نیز بر لزوم بهسازی هرچه سریعتر ۵۰ کیلومتر از این آزادراه از سمت بادرود، به‌دلیل حادثه خیز بودن آن تاکید دارد.

او خاطرنشان کرد: اکنون عملیات بهسازی آزادراه در سه مقطع آغاز و بسترسازی آن نیز انجام شده است و تلاش می‌شود در نقاط پرتردد، عملیات تعویض روکش آسفالت انجام شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و نگهداری آزادراه اصفهان خاطرنشان کرد: در حال حاضر ۲ قرارداد بهسازی آزادراه منعقد شده است و درصددیم دست کم ۲ هزار میلیارد ریال دیگر تا پایان سال به این پروژه تخصیص دهیم.

او یادآور شد: سازمان راهداری نیز در باند مخالف آزادراه، اجرای پنج قرارداد را شروع کرده است و چهار شرکت آن هم اکنون در این آزادراه مشغول کار هستند.

مرتضوی گفت: نگهداری، بهسازی و آسفالت هر کیلومتر آزادراه دست کم سی میلیارد ریال هزینه دارد که در برخی موارد بدلیل شرایط خاص جاده تا هفتاد میلیارد ریال نیز افزایش می یابد.

او یادآور شد: تا پایان سال گذشته هر قطعه ۶ متری نیوجرسی افزون بر ۲۳۰ میلیون ریال هزینه داشت و امسال با افزایش ۳۰ درصدی این رقم مواجه شدیم.

مدیرعامل شرکت ساخت و نگهداری آزادراه اصفهان با اشاره به هزینه‌های جانبی نگهداری آزادراه گفت: متکدیان شبرنگ های نصب شده روی گاردریل ها را سرقت می‌کنند و هر کدام را ۵۰ هزار ریال می‌فروشند درحالیکه هر کدام از آنها افزون بر ۲ میلیون ۵۰۰ هزار ریال هزینه دارد و نبود آنها خطرات جدی در سفرها ایجاد می کند.

او خاطرنشان کرد: اگر قرار بود امروز آزادراه کاشان- نطنز- اصفهان احداث شود دست کم باید ۵۰۰ هزار میلیارد ریال برای اجرای آن هزینه می‌شد و بر اساس استانداردها باید برای نگهداری این آزادراه، ۱۵ درصد این مبلغ را به بهره‌بردار اختصاص دهند اما از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۲ افزایش عوارض آزادراهی نداشتیم و افزایش امسال نیز در شرایطی محقق شده است که تنها می توانیم ۵۵ درصد عوارض را وصول کنیم.

## وجود مجموعه مدرن لجستیک در هلدینگ دکا

مدیرکل دفتر خدمات «آماد» و توزیع وزارت صمت گفت: یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های ما در حوزه لجستیک همواره TRACKING و مسیریابی کالاها به‌صورت لحظه‌ای است که این امر در مجموعه لجستیک هلدینگ دکا به‌خوبی محقق شده است.

به گزارش اصفهان امروز، محمدجواد نظرزاده در جریان بازدید از زنجیره ارزش هلدینگ دکا با اشاره به اهمیت فناوری‌های نوین و هوشمند در صنعت لجستیک افزود: خوشبختانه در هلدینگ دکا با یک مجموعه مدرن لجستیک مواجه‌هستیم.

او ادامه داد: دانستن مکان کالاها و ردیابی آن‌ها از نظر مکانی و زمان‌بندی برای همه صنایع اهمیت زیادی دارد و این موضوعی است که باید در صنعت لجستیک دیده شود.

نظرزاده اظهار کرد: بر اساس بازدیدی که داشتم، فرآیندهای مدرنی در هلدینگ دکا وجود دارد که تمامی کالاها چه کالاهای در حال حمل و چه در مقطع انبارش به‌صورت کامل مانیتورینگ می‌شود، تمامی کالاها از مبدأ تا مقاصد مختلف در سراسر ایران، از انبار تا کارخانه و در همه مراحل رهیابی می‌شوند و این فرآیند یکی از اهداف اصلی لجستیک را محقق می کند.

او افزود: آنچه در مجموعه دکا مشاهده کردم نگاه درست به موضوع لجستیک است که در آینده با حمایت‌های دولت می‌تواند بخشی از اهداف لجستیک کشور را محقق کند.

گفتنی است دفتر آماد و توزیع از دی ماه ۱۴۰۰ در ساختار وزارت صمت تأسیس شد. این دفتر مأموریت‌های مربوط به حمل و نقل و لجستیک نظام توزیع در حوزه صنعت، معدن و تجارت را دنبال می کند. «آماد» معادل فارسی کلمه لجستیک است و به حرکت مواد، محصول و اطلاعات در درون یک زنجیره تأمین گفته می‌شود.

# تامین مالی شاهرگ حیاتی واحدهای تولیدی

### فعالان اقتصادی اصفهان چقدر از منابع بانکی بهره‌مند شدند؟

تأمین مالی یکی از شاهرگ‌های حیات واحدهای اقتصادی است به همین دلیل هرگونه تغییراتی در این خصوص می‌تواند به طور مستقیم بر عملکرد و در نهایت بقای واحدهای اقتصادی اثر بگذارد.

یکی از پارامترهای مهم در چرخه حیات واحدهای اقتصادی توانایی در تأمین مالی به ویژه تأمین سرمایه در گردش است. نوسانات متعدد و گاه عمیق در اقتصاد ایران همانند آنچه در سال ۹۷ بر ارزش ریال و ارزهای خارجی گذشت، این مهم را با چالش مواجه و ارزش آن را بیش از پیش نمایان ساخته است. محدودیت در منابع بانکی، اتخاذ سیاست‌های انقباضی توسط بانک مرکزی، رشد تعداد کسب و کارها و متقاضیان دریافت تسهیلات و تمرکز مصارف منابع بانکی در پایتخت ازجمله مواردی است که سهولت کسب و کار را به ویژه در سایر استان‌ها از جمله اصفهان با چالش مواجه می‌کند. در این خصوص مدیرکل دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری اصفهان در گفت‌وگو با بازار، با بیان اینکه تأمین مالی رگ حیات بنگاه‌ها است، اظهار کرد: امروز یکی از چالش‌های بنگاه‌های اقتصادی، تأمین مالی است؛ از بین روش‌های تأمین مالی مختلفی موجود، بسیاری از بنگاه‌ها تأمین مالی از شبکه بانکی را تنها روش موجود می دانند و این در حالیست که روش‌های نوین تأمین مالی جایگزینی برای تأمین مالی بانکی شده است.

### بهبود جریان تزریق نقدینگی در اصفهان

احسان شهیر افزود: شاخص «نسبت مصارف به منابع بانک‌ها» که براساس الزام مجلس شورای اسلامی به صورت عمومی منتشر می‌شود، میزان تسهیلات پرداخت شده بانک ها به بنگاه‌های اقتصادی نسبت به میزان سپرده‌های موجود را نشان می‌دهد؛ به همین دلیل تغییرات این شاخص می‌تواند نشان‌دهنده نکات مهمی اعم از رشد اقتصادی و یا رکود را در پیش داشته باشد. مدیرکل دفتر هماهنگی امور سرمایه‌گذاری و اشتغال استانداری اصفهان تاکید کرد: بر این اساس برنامه هفتم پیشرفت ایران اسلامی بانک مرکزی را موظف کرده است تا در راستای تحقق عدالت در توزیع منابع بانکی، اعطای تسهیلات را به گونه‌ای مدیریت کند که نسبت تسهیلات به سپرده‌ها برای استان ها و مناطق محروم و کم برخوردار در طول سال‌های اجرای برنامه، حداقل ۲۰ درصد نسبت به ابتدای برنامه افزایش یابد. او گفت: در شهریور ماه ۱۴۰۰، نسبت مصارف به منابع بانک‌ها در استان اصفهان براساس اعلام رسمی بانک مرکزی، ۵۷ درصد بوده در حالیکه این نسبت اسفندماه ۱۴۰۲ به ۷۳ درصد و اکنون در سال ۱۴۰۳ به ۷۴ درصد رسیده است؛ از آنجایی که بر اساس این آمار، چهار هزار و ۴۲۵۳ همت مجموع سپرده‌های استان و ۳۱۴۹ همت مجموع تسهیلات ما است، بنابراین یک درصد رشد در این نسبت ارقام بزرگی خواهد بود. البته منابعی هم وجود دارد که در بانک‌ها گذاشته می شود اما مستقیم در حساب‌های ملی ثبت می‌شود و این خود یک چالش جداگانه محسوب می‌شود.

### عقب‌ماندگی ۱۰ درصدی از میانگین کشور

شهیر با بیان اینکه نسبت مصارف به منابع کشور در شهریور ۱۴۰۰ براساس آمار ۸۱ درصد بوده و تا امروز نیز در همین محدوده باقی مانده است در حالیکه باوجود افزایش این نسبت در استان اصفهان، هنوز حدود ۱۰ درصد اختلاف با سطوح کشوری وجود دارد، گفت: البته این اختلاف یک موضوع مسبوق به سابقه است؛ تقریبا بیش از یک دهه پیش، نسبت مصارف به منابع استان در مقایسه با میانگین کشوری بالاتر بوده اما پس از مدتی به کمتر از میانگین کشوری کاهش می‌یابد. او ادامه داد: این نسبت در استان اصفهان طی سال ۱۳۸۹ رقم ۱۰۲ درصد را به ثبت رسانده اما پس از آن یک روند کاهشی را تجربه کرده به گونه‌ای که از ۷۷ درصد در سال ۱۳۹۵ ناگهان به ۵۶ درصد در سال ۱۳۹۸ رسیده است. این در حالیاست که استان اصفهان از لحاظ میزان منابع و مصارف بین استان‌های کشور، رتبه دوم را از حیث منابع با در اختیار داشتن ۴.۵ درصد کل منابع کشور دارد. مدیر کل دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری اصفهان تاکید کرد: استان تهران در این شاخص، با در اختیار داشتن ۵۸ درصد منابع کشور، اول است و این در حالیست که استان اصفهان ۳.۹ درصد و استان تهران ۶۰ درصد منابع کشور را مصرف می کند.

### روش‌های تأمین مالی نوین را دریابید

او با تأکید بر اهمیت استفاده از روش‌های نوین تأمین مالی اظهار کرد: برای سرمایه در گردش مورد نیاز بنگاه‌ها و حتی نوسازی و بهسازی واحدهای موجود، استفاده صرف از روش تأمین بانکی اشتباه است. منابع بانکی محدود است و میزان پرداخت تسهیلات از این محل تحت تأثیر سیاست‌های بانک مرکزی تغییر می کند.

شهیر افزود: از سوی دیگر رویه دریافت تسهیلات از بانک‌ها، عموما گذشته نگر و مبتنی بر وثیقه‌های محدود عموما از جنس املاک و مستغلات است. فرایند دریافت تسهیلات بانکی زمان بر و به طور موازی در همه حلقه‌های تولید انجام می شود. دشواری دسترسی بنگاه‌های کوچک و متوسط، پر هزینه بودن تأمین مالی از بازارهای غیررسمی و ناکارایی بازار از جنس تخصیص منابع و نبود تقارن اطلاعاتی نیز از دیگر مشکلات موجود به شمار می‌رود و به همین دلیل لازم است فعالان اقتصادی تأمین مالی از روش‌های نوین مانند تأمین مالی جمعی را نیز در دستور کار خود قرار دهند.

او اظهار کرد: بر همین اساس و در نتیجه فعالیت‌های کارشناسی در دولت سیزدهم و دولت‌های قبل از آن، در نهایت قانون مترقی «تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها» با پیگیری دولت سیزدهم در مجلس تصویب شد؛ در این قانون به طور عمده موضوع به سمت روش‌های تأمین مالی جمعی رفته که بیشتر کشورهای پیشرفته هم از آن استفاده می کنند.

## بازار داغ لاستیک دست دوم

فروشگاه‌های بسیاری در بازار قطعات یدکی با هدف خرید و فروش لاستیک‌های دست‌دوم فعالیت می‌کنند. آنها لاستیک‌های دست‌دوم به خصوص در نمونه خارجی را با پول نقد می‌خرند و در مقابل انواع مختلفی از لاستیک با درصدهای متفاوتی از عاج عرضه می‌کنند. به گزارش ایراسین، لاستیک‌هایی با عنوان «زیر صفری» تا چند سال قبل تنها لاستیک‌های دست دوم در بازار قطعات یدکی ماشین بودند. برخی از خریداران اتومبیل‌های صفر کیلومتر پس از تحویل خودرو از نمایندگی بلافاصله لاستیک‌های اتومبیل خود را با نمونه دیگری تعویض می‌کردند، برای مثال در خودرو ۲۰۶ با هدف نرم شدن، لاستیک فابریک با یک لاستیک نرم‌تر تعویض می‌شد. لاستیک فروشان نیز لاستیک زیر ماشین صفر کیلومتر را می‌خریدند و با قیمت کمتری نسبت به لاستیک نو به متقاضیان می‌فروختند ولی بررسی‌ها نشان می‌دهد امروز تعدادی از لاستیک‌فروشان شهر به صورت تخصصی در خرید و فروش لاستیک‌های دست دوم فعال هستند و در طرف مقابل تقاضای زیادی برای لاستیک‌های دست‌دوم به ویژه برای کامیون وجود دارد. لاستیک‌های ۷۰ درصد، ۵۰ درصد، ۳۰ درصد و در مواردی کمتر از ۳۰ درصد نیز خرید و فروش می‌شوند. به خصوص اگر لاستیک کره‌ای باشد خریداران لاستیک کره‌ای ۲۰ درصد را برای استفاده به عنوان زاپاس می‌خرند. لاستیک‌های داخلی از نظر عاج دست‌کم باید ۵۰ درصد باشند در این صورت خرید و فروش آنها نیز به سرعت انجام می‌شود. لاستیک‌های ۷۰ درصد داخلی محبوب‌ترین اجناس در بازار لاستیک هستند، این لاستیک‌ها به طور طبیعی تنها ۵۰ درصد قیمت نمونه مشابه نو را دارند. تاریخ لاستیک یکی دیگر از عوامل مؤثر بر قیمت‌گذاری آن است. لاستیک‌های دست دوم داخلی باید کمتر از ۳ سال عمر داشته باشند و کمتر کسی زیر بار لاستیک داخلی با عمر برای مثال ۴ سال می‌رود ولی لاستیک‌های خارجی با عمر بیشتر نیز خرید و فروش می‌شوند. تشخیص سلامت و درصد سالم بودن لاستیک بر عهده واسطه‌هاست. آنها لاستیک‌های دست دوم را از فروشنده می‌خرند و به خریدار می‌فروشند و این بازار پرسودی برای آنها رقم زده‌است. اگرچه بازار لاستیک‌های دست دوم برای تعدادی از اتومبیل‌ها مانند پراید به مراتب پرتقاضاتر است و برای خودروهای گران‌قیمت خلوت‌تر می‌شود. در بازار لاستیک کامیون نیز اکنون فروشگاه‌های بسیاری به صورت تخصصی تنها بر خرید و فروش لاستیک دست‌دوم متمرکز هستند. تعدادی از آنها مدعی‌اند لاستیک دست دوم را از کشورهای اروپایی وارد می‌کنند. به هرحال قیمت بالای لاستیک کامیون تقاضا برای نمونه دست‌دوم را افزایش داده است. یک لاستیک دست دوم کامیون تا ۵۰ درصد قیمت کمتری نسبت به نمونه نو دارد. افزایش شدید تقاضا برای لاستیک دست دوم تعداد فروشگاه‌های تخصصی در این حوزه را افزایش داد. بعضی از آنها برای خرید لاستیک دست دوم در شبکه‌های اجتماعی و پلت‌فرم‌های آنلاین آگهی ثبت می‌کنند و مدعی‌اند لاستیک فروشنده را به صورت نقدی می‌خرند. در طرف مقابل فروش لاستیک دست دوم نیز برای خودروهای مختلف انجام می‌شود. تعدادی از فعالان در این حوزه نه یک فروشگاه بلکه انبارهای بزرگی از لاستیک‌های دست‌دوم خارجی و ایرانی دارند. کسب و کار فعالان این حوزه در سال‌های قبل محدود به لاستیک زاپاس می‌شد ولی امروز تقاضا برای آنها افزایش یافته است.

## ضرورت جبران خسارات صنایع به دلیل ناترازی برق

مدیرعامل شرکت توزیع برق استان اصفهان گفت: برای جبران کمبود برق در سال‌های آینده مجموعه صنایع استان می‌توانند با همکاری اداره برق نسبت به احداث نیروگاه‌های خورشیدی اقدام کنند. به گزارش اصفهان امروز، محمد مرادی، در یک‌صد و چهل و یکمین نشست شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی اظهار کرد: به دلیل افزایش درجه حرارت هوا در تابستان امسال؛ متأسفانه ناترازی در شبکه توزیع برق کشور به وجود آمد و صنایع به خاطر قطعی‌های مکرر برق دچار زیان و خسارت شدند. او ادامه داد: در شهریورماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل میزان مصرف برق ۱۰ هزار مگاوات رشد داشت و همین عامل سبب شد تا میزان ناترازی در شبکه برق افزایش یابد. مرادی خاطرنشان کرد: به جهت پایداری دمای هوای گرم و افزایش مصرف برق متأسفانه تا پایان شهریورماه با ناترازی برق روبرو خواهیم بود. با توجه به خارج شدن برخی از نیروگاه‌های حرارتی از مدار تولید در هفته گذشته، میزان ناترازی برق در کشور مضاعف شد. او افزود: به منظور کنترل ناترازی برق و جلوگیری از ورود خسارت به صنایع، جلسات مختلفی با مسئولین توانیر و مسئولین استان برگزار و مقرر شد اطلاع‌رسانی به موقع، قبل از قطعی برق مشترکین صورت گیرد. بر همین اساس جلسه‌ای با حضور صنایع مختلف برگزار و در آن جلسه قرار شد تا سه روز در هفته به صورت مداوم از ساعت ۸ تا ۱۲ شب؛ برق صنایع قطع شود. به همین خاطر اطلاع‌رسانی مناسب در این زمینه به صنایع انجام گرفت تا میزان خسارت آنها کاهش یابد. همچنین در بخش خانگی نیز اطلاع‌رسانی‌های مناسب در جهت قطع برق از طریق پیامک و سایت شرکت انجام شده تا هموطنان دچار مشکل نشوند. مدیرعامل شرکت توزیع برق استان اصفهان در ارتباط با احداث نیروگاه‌های خورشیدی گفت: برای جبران کمبود برق در سال‌های آینده مجموعه صنایع استان می‌توانند با همکاری اداره برق نسبت به احداث نیروگاه‌های خورشیدی اقدام کنند. می‌توان با احداث نیروگاه‌های خورشیدی میزان ناترازی شبکه توزیع برق را برای سال آینده کاهش داد.

### برآورد خسارات به وجود آمده ناشی از قطعی برق

استاندار اصفهان نیز در این نشست گفت: واحدهای صنعتی می‌خواهیم تا برای حل مشکل آب؛ سرمایه‌گذاری مناسبی در بحث انتقال آب از دریای عمان داشته باشند. سیدرضا مرتضوی تاکید کرد: با جلسات برگزار شده برنامه‌ریزی مناسبی در حوزه تأمین انرژی صورت گرفته است و امیدواریم بتوانیم مسئله کمبود انرژی را برطرف کنیم. در شورای انرژی مقرر شد تا خسارت‌های به وجود آمده در صنایع ناشی از قطعی برق برآورد شود و پیشنهادهایی برای رفع آن خسارت‌ها در شورای انرژی مورد بحث قرار گیرد و نتیجه‌گیری مطلوبی حاصل شود. او ادامه داد: در حال حاضر فصل بودجه‌نویسی دولت برای سال آینده است، به همین منظور باید پیگیری لازم انجام شود تا مبلغی برای جبران خسارت صنایع وضع شود. مرتضوی در ارتباط با مصرف مازوت در نیروگاه‌ها برای تولید برق گفت: تاکنون هیچ‌گونه مازوتی برای تولید برق مصرف نشده است و هیچ نیروگاهی نمی‌تواند بدون اجازه شورای تأمین استان مازوت بسوزاند. از فعالان اقتصادی درخواست داریم تا پیشنهادات خود را در حوزه فرهنگ مصرف انرژی، روش‌های تأمین انرژی به استانداری ارائه دهند تا بتوانیم آنها را در شورای انرژی بررسی کرده و به نتیجه‌گیری مناسبی برسانیم. او با اشاره به این موضوع که در حال حاضر باید مسئله اقتصاد انرژی را برطرف کنیم، گفت: ما نمی‌توانیم با منابع محدودی که از گذشته در حوزه انرژی سرمایه‌گذاری شده است، به تأمین انرژی موردنیاز امروز کشور بپردازیم. با همکاری صنایع بزرگ همچون فولاد مبارکه تا پایان سال ۳۰۰ مگاوات به مدار توزیع برق وارد خواهد شد. در حال حاضر به‌هیچ‌عنوان موضوع صادرات برق وجود ندارد و شایعات دراین‌خصوص کذب است. توجه به اقتصاد انرژی می‌تواند به کاهش مشکلات کمک کند. استاندار اصفهان تصریح کرد: از دو سال گذشته پروژه‌های آبی در استان اصفهان با شدت و قوت در حال اجرا است و ظرف دو سال گذشته بیش از ۷۶۰ کیلومتر از طرح انتقال آب از دریای عمان تکمیل شده است. در حال حاضر مشکل تأمین مالی احداث خطوط باقی‌مانده را داریم و از واحدهای صنعتی می‌خواهیم تا برای حل مشکل آب؛ سرمایه‌گذاری مناسبی در بحث انتقال آب از دریای عمان داشته باشند. رئیس اتاق بازرگانی اصفهان اظهار کرد: باید تدابیری اندیشیده شود تا خسارات صنایعی که در ماه‌های گذشته بر اثر محدودیت برق‌رسانی با مشکلات مختلفی روبرو شده‌اند جبران شود. امیر کشانی در ارتباط با خسارت‌های به وجود آمده ناشی از قطعی برق برای صنایع گفت: در هفته‌های گذشته برای صنایع مختلف استان بر اثر قطعی‌های مکرر برق خسارت‌هایی ازجمله زیان تولید، افزایش استهلاک ماشین‌آلات، فاسد شدن مواداولیه، زیان ناشی از عدم تحویل به موقع محصولات به مشتریان و... به وجود آمده است. به این دلیل از استاندار تقاضا دارم تدابیری اندیشیده شود تا خسارات صنایعی که در ماه‌های گذشته بر اثر محدودیت برق‌رسانی با مشکلات مختلفی روبرو شده‌اند از طریق راهکارها و راهبردهای عملیاتی؛ به طور مثال با تعویق بدهی بانک‌ها یا تسهیلات کم‌بهره و... جبران شود. او ادامه داد: اصلاح قیمت برق، همکاری صنایع در واردات برق، ارائه تسهیلات جهت ساخت نیروگاه‌های برقی به مراکز تولیدی از جمله پیشنهادات و راهکارهای عملیاتی برای جبران کمبود برق در استان است. از استاندار تقاضا دارم پیشنهادات ارائه شده اعضا در این جلسه در خصوص تأمین انرژی موردنیاز صنایع را به عنوان یک بسته پیشنهادی کامل در شورای انرژی مطرح کنند تا در آنجا مصوبات لازم اخذ شود. رئیس اتاق بازرگانی اصفهان خاطرنشان کرد: معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری در سال گذشته همواره حامی بخش خصوصی بود و برخی از قوانین مخل تولید را ظرف یک هفته ابطال کرد.

خبر

## بیمه، بزرگترین چالش صنف کامیون‌دار و بارکش

رئیس اتحادیه کامیون‌داران کمپرسی و بارکش‌های شهری شهرستان اصفهان گفت: در حال حاضر، بزرگ‌ترین چالش و مشکل اتحادیه بحث بیمه رانندگان محسوب می‌شود که برای این گروه معضل بزرگی است. حسن حسینی در گفت‌وگو با ایسنا، اظهار کرد: برای شناخت بهتر اتحادیه باید ابتدا توضیحاتی بدهم. در حمل‌ونقل شهری چندین رسته داریم که کامیون‌داران کمپرسی و بارکش‌های شهری شهرستان اصفهان یکی از آن‌ها به حساب می‌آید. بارکش‌ها همان وانت‌بارهایی هستند که حمل‌ونقل درون‌شهری دارند. او با تأکید بر اینکه صنعت حمل‌ونقل شهری در صنف یادشده شکل می‌گیرد، اظهار کرد: حمل‌ونقل مصالح‌ساختمانی، اثاثیه‌منزل، فروش‌های سیار، مانند انواع میوه‌فروشی، سبزی‌فروشی یا خواربارفروشی در این دسته قرار می‌گیرند. جدا از بحث حمل‌ونقل خیلی از دارندگان این خودروها معیشت خانواده‌هایشان را با کسب‌وکاری که وابسته به این وسیله نقلیه است، به دست می‌آورند. رئیس اتحادیه کامیون‌داران کمپرسی و بارکش‌های شهری شهرستان اصفهان بیان کرد: اکنون اگر بخواهیم بزرگ‌ترین چالش و مشکل اتحادیه را بگوییم باید به بحث بیمه همین افراد اشاره کنم. از سال ۱۳۹۲ شمسی، با شروع قانون هدفمندی یارانه‌ها بیمه برخی رانندگان تأمین شد. درواقع، تا سه سال برخی از بخش‌ها بیمه شدند. اما از سال ۱۳۹۵ شمسی، بیمه افرادی که تحت‌پوشش این اتحادیه فعال‌اند، قطع شد. حسینی با اشتباه‌دانستن این سیاست دولت ادامه داد: طبیعی است که گروهی از رانندگان بازنشسته می‌شوند و گروه دیگری هم جدید می‌آیند. افراد جدید نیز به بیمه نیاز دارند. بیمه قطعا بزرگ‌ترین چالش این صنف است. رانندگان یکی از اقشار ضعیف و زحمت‌کش‌اند. پرداخت ۳۰ درصد بیمه تأمین اجتماعی برای این افراد واقعا سنگین است و زیر فشار قرار می‌گیرند. این مسئول شهر اصفهان افزود: تاکنون برای این مسئله نامه‌نگاری‌های متعددی کرده‌ایم. به ارگان‌های مختلف و نمایندگان مجلس نامه فرستاده‌ایم، اما هنوز به هیچ نتیجه مطلوبی نرسیده‌ایم. حل مشکل بیمه باعث می‌شود که در کار این قشر یک جهش ایجاد شود. سوخت نیز مسئله دیگری است که از سال‌ها پیش به‌عنوان معضل اتحادیه پابرجا مانده است. سوختی که به یک وانت می‌دهند، با سوخت یک سواری برابری می‌کند. او تأکید کرد: رانندگان اتحادیه ما با خودروی خود امرارمعاش می‌کنند؛ درحالی‌که این وضعیت برای بسیاری از سواری‌ها صدق نمی‌کند. یک سواری ممکن است یک هفته در پارکینگ بماند. من نمی‌گویم نرخ بنزین خیلی بالاست، اما واقعا باید برای آن یارانه‌ای هم در نظر گرفت. این را هم به راه‌های مختلف پیگیری کرده‌ایم و هنوز چشم‌انتظاریم.

حسینی موازی‌کاری با ارگان‌های مختلف را در سطح قانونمندی چالش بعدی برشمرد و توضیح داد: برای مثال، شهرداری یکی از آن ارگان‌ها محسوب می‌شود. شهرداری بسیاری از فعالیت‌های قانونی ما را تحت‌الشاع قرار داده است. به‌نظرم، مسئله سوخت یک ابلاغیه است که وزارت کشور به کل کشور صادر کرده است، اما شهرداری هم به موضوع کارت سوخت و سوخت وارد می‌شود و دقیقا با وظایف و اختیارات ما موازی‌کاری دارد. می‌بینیم که تداخل ایجاد شده است. رئیس اتحادیه کامیون‌داران کمپرسی و بارکش‌های شهری شهرستان اصفهان بیان کرد: می‌توان گفت که شهرداری در سیستم حمل‌ونقل دخالت می‌کند و ما در حال حاضر از این نهاد به دیوان عدالت اداری شکایت هم کرده‌ایم. باید مشخص شود که اگر نظام صنفی، اتحادیه را مرجع قانونی می‌داند، شهرداری چه نقشی دارد؟ او به خودروهای فرسوده این اتحادیه که در آلودگی هوا تأثیرگذارند، نظر کرد و چنین توضیح داد: خودروهای فرسوده نیز جزو چالش‌های ما است و دولت هم در این زمینه تسهیلاتی می‌دهد. تسهیلات دولت به‌هیچ‌وجه با قیمت ماشین در بازار برابری نمی‌کند. باید به قیمت واقعی ماشین یا دست‌کم با تسهیلات قابل‌توجه برای خرید خودروی نو به رانندگان کمک کنند. حسینی افزود: خودروهای فرسوده مخصوصا با توجه به اینکه کارت سوختشان قطع شده است و باید بنزین آزاد بزنند با مشکل مواجه‌اند. از ۴۰۰۰ خودروی وانت، فکر می‌کنم حدود ۱۰۰۰ خودروی فرسوده بارکش داریم. این مربوط به آماری است که در اتحادیه ما عضوند و قطعا بیشتر از این است. در مورد کامیون کمپرسی مشکلی نداریم، چون دولت حمایت می‌کند. وام‌های خوبی هم به آن‌ها تعلق می‌گیرد.

## نهالکاری بیش از ۴۰ هکتار از اراضی آران و بیدگل

رییس اداره منابع طبیعی و آبخیزداری آران و بیدگل گفت: در راستای اجرای طرح کاشت یک میلیارد نهال در بیش از ۴۰ هکتار از اراضی این شهرستان نهالکاری شده است. حمید گل آرایی در گفت و گو با مهر با اشاره به موقعیت جغرافیایی شهرستان آران و بیدگل اظهار کرد: این شهرستان دارای ظرفیت‌های زیادی در حوزه منابع طبیعی است که باید موردتوجه قرار گیرد. وی یکی از مهمترین اقدامات انجام شده در حوزه آبخیزداری را احداث آبشخور و ذخیره نزولات جوی دانست و ابراز داشت: این مهم طی یکسال گذشته در ۱۲ طرح مرتع داری در شهرستان آران و بیدگل انجام شد. رئیس اداره منابع طبیعی و آبخیزداری آران و بیدگل همچنین از اجرای پروژه مدیریت آب‌روان در این شهرستان خبر داد و تصریح کرد: این پروژه در ۴۵۰ هکتار از عرصه‌های بیابانی این شهرستان انجام شده است. او با بیان اینکه قلمه زنی در تپه‌های ماسه‌ای آران و بیدگل هم انجام شده است، گفت: تاکنون قلمه‌زنی در وسعتی به طول ۶۳ کیلومتر به سرانجام رسیدن است و اجرای طرح رسوب‌گیر به طول ۳۰ کیلومتر نیز از دیگر اقدامات انجام شده است. گل‌آرایی با اشاره به اجرای طرح مدیریت جنگل‌های دست کاشان بیابانی در آران وبیدگل افزود: این طرح در سطحی معادل ۱۲۰ هکتار در حال انجام است و در راستای اجرای طرح کاشت یک میلیارد نهال در شهرستان آران وبیدگل تاکنون بیش از ۴۰ هکتار از اراضی این شهرستان نهال کاری شده است.

او با بیان اینکه تاکنون در راستای این طرح حدود ۳۹ هزار اصله نهال کاشته شده است، خاطرنشان کرد: پروژه کمربند حفاظتی آران وبیدگل هم در ۶۰ بلوک انجام شده است.