



ثبت بیش از ۶ هزار تماس با اورژانس ۱۱۵ قم در یک هفته

رئیس مرکز اورژانس قم از ثبت بیش از ۶ هزار تماس و انجام نزدیک به ۲ هزار و ۵۰۰ مأموریت امدادی در هفته پایانی شهریورماه ...

۸

روزنامه اقتصادی اجتماعی

پنج شنبه ۲ مهر ۱۴۰۵
سال هشتم - شماره ۲۷۷
۱۲ ربیع الثانی ۱۴۴۸
24 September 2026
۸ صفحه - قیمت ۵۰,۰۰۰ تومان

رویداد صنعت

۷۲۲ مدرسه در قم آماده پذیرش دانش آموزان مقطع ابتدایی است

معاون آموزش ابتدایی اداره کل آموزش و پرورش قم گفت: ۷۲۲ مدرسه دولتی و غیردولتی در دوره ابتدایی برای سال تحصیلی جدید در این استان آماده پذیرش دانش آموزان ...

۲



انباشت مطالبات قطعه سازان، افزایش مکرر قیمت خودرو و ضعف سیاست گذاری، زنجیره تولید را در معرض فرسایش قرار داده است

خودروسازان گران تر می فروشند، قطعه سازان دیرتر پول می گیرند

عکس: ایرنا

۴۰۵

۶۲ درصد خودروهای در حال تردد در تهران تک سرنشین هستند

۸

آلودگی هوا؛ خطری فراتر از ریه ها که قلب و مغز را هم تهدید می کند

زخمی که هر سال تازه می شود

۷

ماجرای انتقال ناکام ستاره ایرانی به پرتغال؛

جدایی حسین نژاد از دینامو، شاید وقتی دیگر

۴

بهره برداری از ۷۵ مدرسه جدید در استان تهران تا پایان آبان



خدمات رسانی رایگان مترو شیراز در هفته نخست سال تحصیلی

۲

فولاد، خودرو و معیشت؛ سه حلقه یک زنجیره راهبردی که پیوندی بنیادین دارند

رونق تولید در صنایع مادر

۳

توسعه گردشگری داخلی، هوشمندسازی و تقویت بازارهای منطقه ای در دستور کار وزارت میراث فرهنگی

بازار همسایه ها؛ مقصد تازه گردشگری ایران

■ سرمایه گذاری در گردشگری ادامه دارد

معاون گردشگری از وجود حدود ۳۱۷ پروژه گردشگری با سرمایه گذاری بیش از هزار و ۴۰۰ همت خبر داد و گفت حدود سه هزار پروژه نیز در آستانه بهره برداری قرار دارند. در هفته گردشگری نیز ۲۴۶ پروژه به بهره برداری می رسد که تعدادی از آنها در استان هایی مانند اصفهان، مشهد و رشت قرار دارند. همچنین حدود ۱۲.۳ همت برای حمایت از مشاغل خرد و خانگی اختصاص یافته که می تواند به توسعه بوم گردی، صنایع دستی و اشتغال روستایی کمک کند.

■ اشغال هتل ها افزایش یافت

بندپی از افزایش ضریب اشغال هتل ها در شهریور ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه سال گذشته خبر داد و گفت: در اصفهان ضریب اشغال از ۷۵ به ۸۰ درصد، کرمان از ۵۰ به ۵۵ درصد، آذربایجان شرقی از ۸۵ به ۹۰ درصد، اردبیل از ۹۰ به ۹۲ درصد، گیلان از ۹۵ به ۹۸ درصد، قزوین از ۸۵ به ۹۰ درصد، یزد از ۴۰ به ۶۰ درصد، سمنان از ۳۲ به ۴۸ درصد و خراسان شمالی از ۶۵ به ۷۰ درصد افزایش یافته است.

وی در عین حال افزایش هزینه های حمل و نقل، اقامت و خوراک را از چالش های گردشگری دانست و بر ضرورت تحریک تقاضا تأکید کرد. اجرای سفر کارت و ارائه مشوق های اقامتی در فصل های کم تقاضا از راهکارهای مطرح شده برای تسهیل سفر است.

در مجموع، سیاست جدید گردشگری ایران بر توسعه بازارهای منطقه ای، فعال سازی ظرفیت مرزهای زمینی، تقویت گردشگری داخلی، حمایت از بخش خصوصی و استفاده از فناوری استوار شده است؛ رویکردی که هدف آن کاهش آسیب پذیری صنعت گردشگری و ایجاد بازارهای پایدارتر برای جذب گردشگر است.



■ عراق در صدر بازارهای هدف

بندپی گفت دو محور اصلی در شرایط فعلی، توسعه گردشگری داخلی و تمرکز بر بازار کشورهای دارای مرز زمینی با ایران است. عراق در این میان اولویت نخست محسوب می شود و ۹ محور برای تقویت گردشگری میان دو کشور در نظر گرفته شده است. همچنین دفاتر خدمات مسافرتی برای فعالیت بیشتر در بازارهای افغانستان و پاکستان فعال شده اند.

بر اساس اعلام معاون گردشگری، حدود ۷۰ درصد گردشگران ورودی به ایران از عراق هستند. توسعه گردشگری ترکیبی، گردشگری سلامت، تسهیل ورود خودروهای شخصی، ایجاد دفاتر اطلاع رسانی در مرزهایی مانند شلمچه و مهران و تقویت همکاری بخش خصوصی دو کشور از برنامه های این حوزه است.

معاون گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از تمرکز این وزارتخانه بر توسعه گردشگری داخلی و تقویت بازار کشورهای هم مرز، به ویژه عراق، افغانستان و پاکستان خبر داد و گفت با طراحی گردشگری ایران با تکیه بر فناوری های نوین، بخش خصوصی و افزایش تاب آوری در برابر بحران ها دنبال می شود.

انوشیروان محسنی بندپی با تأکید بر اینکه گردشگری تنها جابه جایی و سفر نیست، اظهار کرد: شناخت فرهنگ، تاریخ، اقوام، آداب و رسوم و روایت های یک ملت، بخش مهمی از تجربه گردشگری است.

به گفته وی، استفاده از هوش مصنوعی و فناوری های دیجیتال می تواند در انتخاب مقصد، برنامه ریزی سفر، بازار یابی، رزرو خدمات و ارتقای تجربه گردشگران مؤثر باشد، هر چند حفظ اصالت فرهنگی و تاریخی باید همزمان مورد توجه قرار گیرد.

■ گردشگری پس از بحران متوقف نشد

معاون گردشگری با اشاره به تأثیر جنگ ۱۲ روزه بر صنعت گردشگری گفت این اتفاق روند مثبت گردشگری در فروردین ۱۴۰۴ و سه ماه پایانی سال ۱۴۰۳ را تحت تأثیر قرار داد و روند گردشگری پس از آن منفی شد. با این حال، فعالان این صنعت با همکاری بخش خصوصی و دانشگاه ها سناریوهایی برای ادامه فعالیت در شرایط بحرانی طراحی کردند.

وی تأکید کرد گردشگری از آسیب پذیرترین بخش های اقتصاد، اشتغال و ارزآوری است و بازگرداندن اعتماد به این صنعت به زمان نیاز دارد. از این رو، افزایش تاب آوری، استفاده از فناوری و تقویت ظرفیت بخش خصوصی باید همزمان با توسعه گردشگری دنبال شود.

معاون آموزش ابتدایی آموزش و پرورش قم:

۷۲۲ مدرسه در قم آماده پذیرش دانش آموزان مقطع ابتدایی است



انسانی مورد نیاز مدارس این دوره تامین شده است و پیش بینی می شود در آغاز سال تحصیلی کلاس بدون معلم در مدارس ابتدایی استان وجود نداشته باشد.

معاون آموزش ابتدایی آموزش و پرورش قم با اشاره به اجرای زیست بوم جدید برنامه درسی در مدارس استان، بیان کرد: مدارس مجری این برنامه برای آغاز فعالیت خود آمادگی لازم را دارند و برای اجرای این برنامه، جلسات مختلفی با اولیای دانش آموزان برگزار و دوره ها و کارگاه های آموزشی برای معلمان برگزار شده است. وی ادامه داد: کارشناسان و راهبران برنامه درسی نیز در دوره های آموزشی برگزار شده در مشهد و تهران شرکت کرده اند و هفته گذشته جلسه توجیهی نهایی برای رؤسای ادارات، معاونان، کارشناسان و مدیران مدارس مجری برگزار شد. وی با اشاره به اهمیت بازگشت دانش آموزان به فضای مدرسه پس از وقفه های ایجاد شده، گفت: در هفته نخست فعالیت مدارس، تأکید بر این است که دانش آموزان صرفاً درگیر فعالیت های آموزشی نباشند و برنامه های ورزشی و پرورشی نیز سهم قابل توجهی از فعالیت مدارس را به خود اختصاص دهد.

ملایی افزود: برگزاری جشنواره ها و مسابقات ورزشی و برنامه های پرورشی با هدف ایجاد نشاط و پویایی دانش آموزان دنبال می شود تا آن ها با روحیه مناسب سال تحصیلی را آغاز کنند.

معاون آموزش ابتدایی اداره کل آموزش و پرورش قم گفت: ۷۲۲ مدرسه دولتی و غیردولتی در دوره ابتدایی برای سال تحصیلی جدید در این استان آماده پذیرش دانش آموزان هستند. اسماعیل ملایی در گفت و گو با خبرنگار ایرنا، افزود: پیش بینی می شود در سال تحصیلی جدید ۱۶۸ هزار و ۷۹۷ دانش آموز در دوره ابتدایی استان مشغول تحصیل شوند که تا کنون حدود ۹۰ درصد فرآیند ثبت نام این دوره انجام شده است.

وی اضافه کرد: فرآیند ثبت نام دانش آموزان میان پایه تقریباً تکمیل شده و موارد باقی مانده نیز در روزهای پایانی پیش از آغاز سال تحصیلی تعیین تکلیف خواهد شد.

وی ادامه داد: از مجموع دانش آموزان مقطع ابتدایی، حدود ۲۲ هزار نفر در پایه اول تحصیل خواهند کرد. ملایی با اشاره به وضعیت تراکم کلاس ها، گفت: میانگین تراکم دانش آموزی کلاس های دوره ابتدایی حدود ۲۹ تا ۳۰ نفر پیش بینی و تلاش شده است تعداد دانش آموزان هیچ کلاسی از ۳۵ نفر بیشتر نشود.

وی افزود: در برخی مناطق از جمله پردیسان به دلیل شرایط جمعیتی، تراکم کلاس ها بیشتر است. شهرک پردیسان قم یکی از مناطق بزرگ مسکونی در جنوب غربی این شهر است که از سوی وزارت مسکن و شهرسازی وقت از اواخر دهه ۷۰ راه اندازی شد و در حال حاضر حدود ۳۰۰ هزار نفر جمعیت دارد. وی درباره وضعیت نیروی انسانی دوره ابتدایی نیز گفت: نیروی

بیش از ۶۰۰ هیئت دانش آموزی در مدارس قم فعال هستند

وی با اشاره به فعالیت موبک های دانش آموزی ادامه داد: بیش از ۳۰۰ موبک دانش آموزی در مسیر طریق المهدی برپا شد و در ایام تشییع پیکر رهبر انقلاب نیز موبک های دانش آموزی متعددی فعالیت داشتند.

رئیس اداره قرآن، عترت و نماز آموزش و پرورش قم همچنین از حضور دانش آموزان در اردوگاه دانش آموزی ۱۵ خرداد و نظارت بر امور اسکان و پذیرایی در این اردوگاه خبر داد. رستگار درباره تداوم فعالیت موبک های دانش آموزی در شب های مذهبی گفت: برخی نواحی آموزشی از جمله ناحیه ۲ در این شب ها تا ۲۰۰ شب موبک داری داشته اند و برخی هیئت های شناخته شده مانند «ان الحسین» نیز تا ۱۲۰ شب و تا آغاز ایام امتحانات به فعالیت خود ادامه داده اند.

وی با ارائه آماری از نیروهای فرهنگی حاضر در مدارس اظهار کرد: قریب به هزار معاون پرورشی و حدود ۹۴۰ امام جماعت روحانی در مدارس استان مشغول اقامه نماز هستند و علاوه بر این، حدود ۴۰۰ مبلغ از خارج مجموعه آموزش و پرورش نیز در مراسم و برنامه های مختلف مدارس حضور داشته اند.

رئیس اداره قرآن، عترت و نماز آموزش و پرورش قم از فعالیت بیش از ۶۰۰ هیئت دانش آموزی در مدارس استان خبر داد. میلاد رستگار در گفتگو با خبرنگار مهر با تشریح فعالیت های فرهنگی و مذهبی مدارس استان قم اظهار کرد: از مجموع هزار و ۳۱۲ کد آموزشگاهی استان، تقریباً همه مدارس دارای نمازخانه برای اقامه نماز هستند و تعداد اندکی از مدارس نیز به دلیل کمبود فضا، نماز را به صورت کلاسی برگزار می کنند. وی افزود: در حال حاضر ۱۹ مرکز دارالقرآن برای آموزش تخصصی قرآن و ۱۳ کانون فرهنگی هنری در مدارس استان قم فعالیت دارند.

رستگار با اشاره به برگزاری مراسم و برنامه های مذهبی در سال تحصیلی گذشته گفت: برنامه های «دختران حاج قاسم» و «پسران حاج قاسم»، برگزاری برنامه «احلی من العسل» در ششم ماه محرم، برنامه های دهه کرامت از میلاد حضرت فاطمه معصومه (س) تا میلاد امام رضا (ع) و برنامه های مرتبط با مهدویت و ایام ماه شعبان از جمله فعالیت های شاخص مدارس استان بوده است.

تأکید دانشگاه های فارس بر هم افزایی فرهنگی در سال تحصیلی جدید

دانشگاه ها معطوف به تبیین جنایات و اقدامات آمریکا و رژیم صهیونیستی برای نسل جوان بود، اما امروز دانشجویان و دانشگاهیان، بسیاری از این واقعیت ها را با چشم خود دیده اند و حتی جامعه دانشگاهی، دانشجویان و استادان شهید و جانباز را در میان خود دارد.

او ادامه داد: این شرایط، در کنار همه مخاطرات و دشواری های خود، یک فرصت کم نظیر برای دانشگاه ها ایجاد کرده تا با بهره گیری از ظرفیت های علمی، فرهنگی و اجتماعی دانشگاهیان، در مسیر تبیین واقعیت ها، تقویت امید و دفاع از ارزش ها و دستاوردهای انقلاب اسلامی نقش فعال تری ایفا کنند. رئیس نهاد نمایندگی رهبر معظم انقلاب در استان فارس اظهار کرد: این دوره می تواند فرصتی مناسب برای فعالیت مؤثر فرهنگی و اجتماعی در دانشگاه ها باشد و انتظار می رود مدیران فرهنگی و رؤسای دانشگاه ها با کنار گذاشتن اختلاف نظرهای سطحی و با غنیمت شمردن این فصل همدلی، زمینه گفت و گو، هم اندیشی و همکاری بیشتر را فراهم کنند.

نشست هم اندیشی رؤسا و مدیران فرهنگی دانشگاه ها و مراکز آموزش عالی استان فارس با حضور نماینده ولی فقیه در استان برگزار شد و در آن، مسئولان دانشگاه ها بر ضرورت تقویت نقش فرهنگی دانشگاه ها در سال تحصیلی جدید، هم افزایی میان مراکز آموزش عالی و استفاده هدفمند از ظرفیت رسانه ها تأکید کردند.

به گزارش خبرنگار ایرنا، رئیس نهاد نمایندگی مقام معظم رهبری در استان فارس در نشست هم اندیشی مسئولان دانشگاه های فارس برای تقویت نقش فرهنگی دانشگاه ها در سال تحصیلی جدید که با حضور نماینده ولی فقیه در استان فارس برگزار شد، با اشاره به شرایط متفاوت آغاز سال تحصیلی جدید، گفت: سال تحصیلی جدید در شرایطی آغاز می شود که جامعه و دانشگاه، تجربه متفاوتی از تحولات و رخداد های اخیر را پشت سر گذاشته و همین مسئله، مسئولیت مجموعه های فرهنگی دانشگاه ها را بیش از گذشته برجسته می کند. حجت الاسلام سجاد نیکخواه افزود: در سال های گذشته، بخش مهمی از تلاش های فرهنگی در

خدمات رسانی رایگان مترو شیراز در هفته نخست سال تحصیلی

علی کلانتری افزود: اجرای این طرح در چارچوب مصوبه شورای اسلامی شهر شیراز انجام می شود و شهروندان می توانند از اول تا هفتم مهرماه بدون پرداخت هزینه از خدمات خطوط یک و ۲ مترو استفاده کنند. وی ادامه داد: آغاز سال تحصیلی همواره با افزایش حجم سفرهای درون شهری همراه است و توسعه استفاده از حمل و نقل عمومی می تواند در کاهش ترافیک معابر و تسهیل جابه جایی شهروندان نقش داشته باشد.

کلانتری اظهار کرد: خدمات رسانی رایگان مترو شیراز در هفته نخست مهرماه فرصتی برای دانش آموزان، دانشجویان و سایر شهروندان است تا در روزهای آغازین سال تحصیلی، بخشی از سفرهای روزانه خود را با استفاده از حمل و نقل ریلی انجام دهند.



گفت: با شروع سال تحصیلی جدید، خطوط یک و ۲ مترو شیراز در هفته نخست مهرماه به صورت رایگان میزبان شهروندان، به ویژه دانش آموزان و دانشجویان خواهد بود.

همزمان با آغاز سال تحصیلی جدید و در راستای تسهیل تردد شهروندان، خدمات رسانی خطوط یک و ۲ مترو شیراز تا هفتم مهرماه به مناسبت بازگشایی مدارس و مراکز آموزشی به صورت رایگان انجام می شود.

به گزارش ایرنا، بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر شیراز، استفاده از خدمات مترو این کلانشهر در هفته نخست مهرماه و همزمان با آغاز سال تحصیلی جدید برای شهروندان رایگان خواهد بود.

این طرح با هدف تسهیل رفت و آمد شهروندان، به ویژه دانش آموزان و دانشجویان، و کمک به مدیریت تردد در روزهای آغازین سال تحصیلی اجرا می شود.

رئیس سازمان حمل و نقل ریلی شهرداری شیراز، ضمن تبریک فرارسیدن سال تحصیلی جدید،

بهره برداری از ۷۵ مدرسه جدید در استان تهران تا پایان آبان

مدیرکل آموزش و پرورش شهرستان های استان تهران از بهره برداری ۷۵ مدرسه جدید شامل ۸۵۲ کلاس درس نوساز تا پایان آبان ماه در این استان خبر داد.

به گزارش خبرنگار مهر، یوسف بهارلو، در حاشیه جشن شکوفه ها و جوانه ها که در دبستان پسرانه علی بن ابی طالب باقر شهر برگزار شد، از آغاز سال تحصیلی با حضور بیش از یک میلیون دانش آموز در شهرستان های استان تهران خبر داد.

مدیرکل آموزش و پرورش شهرستان های استان تهران با اشاره به آمادگی کامل مدارس برای بازگشایی اظهار کرد: امروز همزمان با سراسر کشور، جشن شکوفه ها برای کلاس اولی ها و جشن جوانه ها برای پایه هفتمی ها برگزار شد و حدود ۷۵ هزار دانش آموز پایه اول، نخستین حضور خود در مدرسه را تجربه کردند.

بهارلو با تأکید بر برنامه ریزی دقیق برای سال تحصیلی جدید افزود: خوشبختانه تمامی کلاس های درس دارای معلم هستند و کتاب های درسی نیز پیش از آغاز سال تحصیلی توزیع شده است.

وی ضمن دعوت از اولیا برای حضور فعال و پر شور دانش آموزان در کلاس های درس تصریح کرد: توصیه اکید ما به خانواده ها این است که دانش آموزان را به صورت حضوری راهی مدارس کنند و تحت تأثیر القائات و فضاسازی های رسانه ای قرار نگیرند.

فولاد، خودرو و معیشت؛ سه حلقه یک زنجیره راهبردی که پیوندی بنیادین دارند

رونق تولید در صنایع مادر



بلکه سپری پیشگیرانه برای حفظ جریان مداوم ارزش به شمار می‌رود.

در این الگو، بنگاه‌های پیشرو از مدار تولیدکننده محصول به جایگاه معماران تاب‌آوری شبکه ارتقا پیدا می‌کنند، استقرار سامانه‌های پایش هوشمند، نگهداری پیش‌بینانه و پیوند ساخت‌یافته میان فولادساز، قطعه‌ساز و نظام مالی، پایه‌های این گذار را شکل می‌دهند.

■ فولاد مبارکه؛ تکیه‌گاه ثبات در زنجیره تأمین

مینا جعفری، کارشناس اقتصادی و راهبرد در حوزه صنعت در گفت‌وگو با خبرنگار ایمنّا با اشاره به اینکه در اقتصاد کشور، بعضی بنگاه‌ها تنها یک واحد تولیدی نیستند، بلکه ستون‌های ثبات صنعتی و ضامن آرامش بازارهای مصرفی به شمار می‌روند، گفت: در این میان، فولاد مبارکه اصفهان جایگاهی فراتر از یک تولیدکننده فولاد دارد. این مجموعه، قلب تپنده زنجیره‌ای است که از صنایع پایین‌دستی تا بازار کالاهای بادوام مصرفی امتداد پیدا می‌کند.

وی ادامه داد: از همین‌رو، هر اختلال در ظرفیت تولید، تأمین انرژی، لجستیک، تعمیرات اساسی یا پایداری عملیاتی آن تنها، یک مسئله بنگاهی نیست، بلکه می‌تواند به سرعت به یک مسئله ملی در سطح تولید، قیمت و انتظارات تورمی تبدیل شود. کارشناس ارشد تحلیل‌های اقتصادی و راهبرد در حوزه صنعت با بیان اینکه بازار خودرو یکی از نخستین بازارهایی است که آثار این اختلال را با شدت بیشتری جذب می‌کند، افزود: صنعت خودروی کشور وابستگی عمیق و ساختاری به ورق‌های فولادی دارد و بخش بزرگی از نیاز خود را از زنجیره تولید فولاد داخلی تأمین می‌کند، هرگونه افت در عرضه ورق گرم، سرد، گالوانیزه یا فولادهای با کیفیت مورد نیاز بدنه و قطعات اصلی خودرو، مستقیم بر تیراژ تولید، زمان تکمیل خودرو و هزینه تمام‌شده اثر می‌گذارد.

■ انعکاس شکنندگی زیرساخت در افت تیراژ خودرو

جعفری یادآور شد: در ماه‌های اخیر، صنعت کشور بیش از گذشته با واقعیتهای به نام شکنندگی زیرساختی روبه‌رو شده است؛ واقعیتهای که حاصل هم‌زمانی چند عامل ناترازی انرژی، استهلاک تجهیزات، محدودیت دسترسی به فناوری‌های پیشرفته، دشواری تأمین قطعات حساس، افزایش هزینه تعمیر و نگهداری، و کاهش انعطاف‌پذیری زنجیره تأمین است. وی اضافه کرد: در چنین شرایطی یک اختلال مقطعی در خطوط

پایداری عملیاتی صنایع مادر و پیشگیری از اختلال در تولید نهاده‌های پایه، نقش اساسی در ریت‌م عرضه، مهار هزینه‌ها و افت تقاضای سفته‌بازانه در بازار خودرو دارد؛ پیوندی بنیادین که نشان می‌دهد تثبیت معیشت و قدرت خرید خانوار، مستقیم از مسیر ارتقای تاب‌آوری زیرساختی و بازسازی خطوط مقدم صنعتی عبور می‌کند.

به گزارش خبرگزاری ایمنّا، در ادبیات اقتصاد توسعه، بعضی بنگاه‌ها از چارچوب سنتی یک واحد صنعتی فراتر می‌روند و نقش تکیه‌گاه‌های سیستمیک را در معماری ثبات کلان ایفا می‌کنند. هنگامی که از مجموعه‌هایی همچون فولاد مبارکه اصفهان سخن به میان می‌آید، موضوع تنها خروج یک تناژ مشخص از شمش یا ورق از خطوط تولید نیست، بلکه مسئله نبض پیوسته‌ای است که صنایع پایین‌دستی، بازارهای کالاهای بادوام و شاخص‌های معیشتی جامعه را تغذیه می‌کند. این درهم‌تنیدگی بنیادین نشان می‌دهد که هرگونه تکانه عملیاتی، لجستیکی یا زیرساختی در سرچشمه‌های زنجیره، به سرعت به تغییر مختصات بازار مصرف و تقویت انتظارات تورمی منتهی می‌شود.

صنعت خودرو شاید محسوس‌ترین و حساس‌ترین ایستگاه دریافت اثرات عملکرد صنایع بالادستی است. این بخش به دلیل اتکالی گسترده و ساختاری به انواع ورق‌های گرم، سرد، گالوانیزه و فولادهای با مقاومت بالا، بدون جریان مداوم و بدون وقفه نهاده‌های پایه قادر به حفظ ریت‌م تولید نخواهد بود. تجارب ماه‌های اخیر، به‌ویژه در بستر ناترازی‌های حامل‌های انرژی، محدودیت‌های دسترسی به فناوری‌های نوین و استهلاک تجهیزات، آسیب‌پذیری شبکه‌های تأمین را برجسته‌تر ساخته است. در غیاب یک ورودی حیاتی، پدیده توقف خودروها در کف کارخانه‌ها بار دیگر ظاهر می‌شود؛ رخدادی که نمادی عینی از حبس سرمایه در گردش، افت بهره‌وری و تأخیر در عرضه به مشتریان نهایی است.

این پیوند، ابعادی پیچیده‌تر از کمبود فیزیکی صرف دارد و مستقیم ساختار هزینه‌ها را نشانه می‌گیرد که این موضوع از سربایت هزینه‌های جبرانی با افزایش هزینه‌های پایداری عملیاتی، به‌رورزسانی سامانه‌های فنی و نوسازی اضطراری در واحدهای بالادست، به‌طور طبیعی در قالب بهای تمام‌شده نهاده‌ها در طول زنجیره حرکت می‌کند و فشار پایانی را بر بنگاه‌های پایین‌دستی تحمیل می‌کند.

ازسوی دیگر فشار هم‌زمان عرضه و تقاضا؛ در اقتصادی که خودرو هم‌زمان یک کالای مصرفی و پناهگاهی برای حفظ ارزش دارایی محسوب می‌شود، هر سیگنال افت تولید بالادستی نه تنها عرضه را محدود می‌کند، بلکه تقاضای احتیاطی را نیز تحریک می‌نماید؛ شرایطی که شکل‌گیری مارپیچ‌های قیمتی را در پی دارد و کارایی ابزارهای کنترلی کوتاه‌مدت را تحلیل می‌برد، همچنین ارتقای کیفی و افق ایمنی؛ همگامی با استانداردهای مدرن ایمنی و سبک‌سازی نیازمند گریدهای فولادی پیشرفته با پایداری متالورژیکی دقیق است، بنابراین تاب‌آوری فناورانه تولیدکننده فولاد، ضامن مستقیم حفظ کیفیت و قابلیت رقابت‌پذیری محصول نهایی خواهد بود.

واقعیت‌های محیطی و نوسانات فراگیر در زنجیره‌های ارزش، بازنگری در الگوهای لجستیکی را گریز ناپذیر ساخته است، رویکردهای کلاسیک متکی بر حداقل ذخایر انبار در شرایط پریسک، زمینه شکنندگی زنجیره را فراهم می‌کنند. در مقابل، گذار به الگوی برپایه طراحی تاب‌آوری که بر تنوع‌بخشی به مبادی، تعریف ذخایر راهبردی برای اقلام گلوگاهی و انعطاف در قراردادهای تکیه دارد دیگر یک بار مالی اضافی تلقی نمی‌شود،

تجهیزات دقیق، کنترل کیفی مستمر و دسترسی به فناوری‌های روز است، بنابراین، هر ضعف در زیرساخت فنی و صنعتی تولیدکننده فولاد، می‌تواند مستقیم ظرفیت ارتقای کیفی صنعت خودرو را محدود کند. اینجاست که مسئله از یک اختلال موقت فراتر می‌رود و به سطح «ریسک توسعه صنعتی» می‌رسد.

■ چرخش راهبردی از «تأمین به موقع» به «طراحی برای تاب‌آوری»

وی تصریح کرد: در چنین فضایی، الگوی سنتی تولید برپایه حداقل موجودی و تحویل به موقع، دیگر پاسخگو نیست. مدل Just-in-Time در اقتصادی باثبات مزیت‌آفرین است، اما در محیطی که با نوسان در انرژی، حمل‌ونقل، تأمین قطعات و شوک‌های عملیاتی روبه‌رو است، همین مدل می‌تواند به نقطه آسیب‌پذیری تبدیل شود.

کارشناس اقتصادی و استراتژیست در حوزه صنعت یادآور شد: صنعت کشور امروز بیش از هر زمان دیگری به حرکت به سمت الگوی «Just-in-Case» نیاز دارد؛ الگویی که در آن، ذخایر راهبردی برای مواد اولیه حساس، تنوع در مبادی تأمین، قراردادهای منعطف و ظرفیت‌های جایگزین، بخشی از طراحی تاب‌آوری بنگاه محسوب می‌شوند، نه هزینه‌ای زائد. جعفری با اشاره به اینکه بازگشت ثبات به بازار خودرو، پیش از آنکه نیازمند برخورد‌های تعزیراتی یا قیمت‌گذاری دستوری باشد، محتاج بازسازی عقلانیت صنعتی در سطح سیاست‌گذاری است، گفت: نخستین گام، پذیرش این واقعیت است که صنایع مادر باید با منطق امنیت تولید اداره شود، نه اینکه تنها بر منطق حسابداری کوتاه‌مدت پایدار باشد.

وی ادامه داد: دومین گام، تأمین مالی هدفمند برای نوسازی زیرساخت‌ها، به‌روزرسانی تجهیزات کلیدی، ارتقای بهره‌وری انرژی و کاهش وابستگی به گلوگاه‌های فنی است، سومین قدم نیز ایجاد پیوندی فعال میان صنعت فولاد، خودروسازان، شبکه قطعه‌سازی و نظام تأمین مالی است تا ریسک اختلال در یک حلقه، کل زنجیره را زمین گیر نکند.

■ گذار صنایع مادر به جایگاه رهبری فناورانه زنجیره

کارشناس اقتصادی و راهبرد در حوزه صنعت تأکید کرد: فولاد مبارکه و دیگر بازیگران کلیدی صنایع مادر، اگر بخواهند در دهه پیش‌رو نقش تثبیت‌کننده خود را حفظ کنند، ناگزیرند از «تولید صرف» به سمت «رهبری فناورانه زنجیره» حرکت کنند. این به آن معناست که بنگاه باید نه تنها تولیدکننده محصول، بلکه طراح تاب‌آوری، مالک دانش فنی، توسعه‌دهنده فناوری‌های جایگزین و هماهنگ‌کننده ظرفیت‌های مکمل در سطح ملی باشد.

جعفری افزود: استفاده از سامانه‌های هوشمند پایش، دوقلوهای دیجیتال، نگهداری و تعمیرات پیش‌بینانه، توسعه شبکه‌های چندلایه تأمین و سرمایه‌گذاری در تجهیزات بومی‌سازی شده حساس، دیگر یک انتخاب لوکس نیست، بلکه شرط بقا در محیط پریسک اقتصاد امروز است.

وی با اشاره به اینکه بحران بازار خودرو را نباید تنها در نمایشگاه‌ها، سامانه‌های فروش یا رفتار دلالت‌جست‌وجو کرد، توضیح داد: ریشه‌های این بحران در عمق ساختار صنعتی قرار دارد؛ جایی که پایداری یا ناپایداری صنایع مادر، مستقیم به سطح رفاه خانوار و قدرت خرید جامعه ترجمه می‌شود. تا زمانی که مسئله تاب‌آوری در فولاد، انرژی، لجستیک و فناوری به صورت بنیادین حل نشود، آرامش در بازار خودرو نیز پایدار نخواهد بود.

کلیدی تولید فولاد می‌تواند به کاهش عرضه مواد اولیه برای خودروسازان بینجامد و پدیده آشنای «خودروهای ناقص» را دوباره به مرکز بحران بازگرداند. این خودروها که به دلیل نبود یک نهاده حیاتی از خط عرضه بازمی‌مانند، نه تنها نشانه اختلال تولید، بلکه علامت قفل‌شدن سرمایه در گردش و افت بهره‌وری در کل زنجیره صنعتی هستند.

کارشناس اقتصادی و راهبرد در حوزه صنعت گفت: بحران تنها از جنس کمبود فیزیکی نیست. مسئله عمیق‌تر، به ساختار هزینه بازمی‌گردد، وقتی یک صنعت مادر ناگزیر می‌شود برای حفظ سطح تولید، هزینه‌های بیشتری برای بازسازی، نوسازی، تأمین قطعات راهبردی، ارتقای سامانه‌های اتوماسیون و جبران افت بهره‌وری بپردازد، این هزینه‌ها ناگزیر به کل زنجیره منتقل می‌شود.

جعفری توضیح داد: از اینجا به بعد، دیگر بحث تنها بر سر تولید فولاد نیست؛ بلکه بر سر افزایش بهای تمام‌شده در صنایع وابسته‌ای است که خود با قیمت‌گذاری، کمبود نقدینگی و محدودیت بازار روبه‌رو هستند. خودرو در این میان، به دلیل سهم بالای مواد اولیه، حساسیت بالای تقاضا و نقش روانی در انتظارات جامعه، بیش از بسیاری از کالاهای در معرض جهش قیمتی قرار می‌گیرد.

■ پیوند فناوری و استانداردهای کیفی در صنعت خودرو

وی با بیان اینکه نکته مهم‌تر آن است که بازار خودرو در کشور تنها یک بازار مصرفی نیست، بلکه در بسیاری از دوره‌ها به یک شاخص انتظارات تورمی و محلی برای حفظ ارزش دارایی تبدیل شده است، گفت: هرگاه نشانه‌ای از اختلال در تولید صنایع مادر ظاهر می‌شود، بازار خودرو تنها از سمت عرضه آسیب نمی‌بیند؛ بلکه از سمت تقاضا نیز تحت فشار قرار می‌گیرد. یعنی هم عرضه کاهش پیدا می‌کند و هم تقاضای احتیاطی افزایش دارد، برآیند این دو، شکل‌گیری یک مارپیچ قیمتی است که مهار آن با ابزارهای اداری و دستوری بسیار دشوار خواهد بود.

کارشناس اقتصادی و استراتژیست در حوزه صنعت اظهار کرد: در سطحی تخصصی‌تر، باید به این واقعیت توجه کرد که صنعت خودرو دیگر تنها مصرف‌کننده فولاد معمولی نیست. حرکت به سمت استانداردهای ایمنی، سبک‌سازی بدنه، بهبود کیفیت و ارتقای فناوری، نیاز به ورق‌های پیشرفته‌تر با استحکام بالا و کیفیت متالورژیکی دقیق‌تر را افزایش داده است.

جعفری افزود: تولید این نوع فولادها، نیازمند پایداری در فرایند،



انباشت مطالبات قطعه‌سازان، افزایش مکرر قیمت خودرو و ضعف سیاست‌گذاری، زنجیره تولید را در معرض فرسایش قرار داده است

خودروسازان گران‌تر می‌فروشند، قطعه‌سازان دیرتر پول می‌گیرند



مرزگان علیدوستی

صنعت خودروی ایران در شرایطی با بحران‌های انباشته مالی، افت کیفیت، کمبود نقدینگی و نارضایتی مصرف‌کنندگان روبه‌روست که در لایه پنهان این بحران، قطعه‌سازان بیش از گذشته تحت فشار قرار گرفته‌اند. اظهارات جواد علی‌نژاد، رئیس کمیسیون کیفیت انجمن قطعه‌سازان کشور، درباره بدهی «چند ده همتی» سایپا به قطعه‌سازان و بازگشت بخش مهمی از مطالبات معوق به چند سال گذشته، باردیگر مسئله‌ای قدیمی اما تعیین‌کننده را به صدر بحث‌ها آورده است؛ اینکه چگونه خودروسازانی که بارها قیمت محصولات خود را افزایش می‌دهند، همچنان در پرداخت مطالبات تأمین‌کنندگان خود ناتوان هستند؟

پاسخ به این پرسش، تنها در کمبود نقدینگی یا رشد هزینه‌های تولید خلاصه نمی‌شود. ساختار معیوب قیمت‌گذاری، فاصله میان قیمت کارخانه و بازار، هزینه‌های مالی سنگین، ضعف مدیریت، سیاست‌های متناقض صنعتی، تحریم‌ها، نوسانات ارزی، دخالت‌های دولتی و نبود یک برنامه روشن برای اصلاح زنجیره تأمین، مجموعه عواملی هستند که به بحران امروز صنعت خودرو شکل داده‌اند. در این میان، قطعه‌سازان نفع‌تأمین‌کننده مواد و اجزای خودرو، بلکه یکی از پایه‌های اصلی استمرار تولید محسوب می‌شوند؛ بنابراین هرگونه اختلال در پرداخت مطالبات آنان می‌تواند مستقیماً به کاهش تولید، افت کیفیت، توقف خطوط و افزایش هزینه نهایی خودرو منجر شود.

■ بدهی چند ده همتی؛ نشانه‌ای از بحران عمیق‌تر

جواد علی‌نژاد در گفت‌وگو با تجارت‌نیوز اعلام کرده است که بدهی سایپا به قطعه‌سازان به «چند ده همت» رسیده و بخش مهمی از این مطالبات، مربوط به چند سال گذشته است. او همچنین گفته است که قطعه‌سازان در دوره‌ای قطعات خود را با مبنای ارزی حدود ۴۰ هزار تومان تحویل داده‌اند، اما با وجود افزایش شدید نرخ ارز و رشد هزینه‌های تولید، هنوز مطالبات خود را دریافت نکرده‌اند.

این اظهارات، در صورت تطبیق با صورت‌های مالی و گزارش‌های حسابرسی شده، می‌تواند تصویری روشن از عمق ناترازی مالی در یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان کشور ارائه کند. البته رقم نهایی بدهی سایپا به قطعه‌سازان باید بر اساس اسناد رسمی، تفکیک بدهی کوتاه‌مدت و بلندمدت، بدهی قطعی و مورد اختلاف،

بدهی ریالی و ارزی و همچنین وضعیت شرکت‌های زیرمجموعه مشخص شود. با این حال، حتی بدون دسترسی به رقم نهایی، اصل مسئله روشن است: تأخیر چندساله در پرداخت مطالبات، رابطه میان خودروساز و تأمین‌کننده را از یک همکاری صنعتی به رابطه‌ای فرسایشی تبدیل می‌کند.

قطعه‌ساز برای ادامه فعالیت خود باید مواد اولیه خریداری کند، حقوق کارگران را بپردازد، هزینه انرژی و حمل‌ونقل را تأمین کند، ماشین‌آلات را تعمیر و خطوط تولید را به‌روزرسانی کند و در بسیاری از موارد، سرمایه‌گذاری لازم برای طراحی قطعات جدید را انجام دهد. هنگامی که مطالبات او برای ماه‌ها یا سال‌ها پرداخت نمی‌شود، ناچار است برای تأمین نقدینگی به تسهیلات بانکی، فروش دارایی، دریافت پیش‌پرداخت از مشتریان دیگر یا کاهش هزینه‌های ضروری متوسل شود. در چنین شرایطی، نخستین بخش‌هایی که آسیب می‌بینند، سرمایه‌گذاری، تحقیق و توسعه، نوسازی تجهیزات و کنترل کیفیت هستند.

■ افزایش قیمت خودرو، چرا به پرداخت قطعه‌سازان منجر نمی‌شود؟

یکی از مهم‌ترین پرسش‌های افکار عمومی این است که خودروسازان در سال‌های اخیر بارها قیمت محصولات خود را افزایش داده‌اند؛ پس چرا این افزایش قیمت‌ها نتوانسته مشکل بدهی به قطعه‌سازان را حل کند؟

در نگاه نخست، افزایش قیمت کارخانه‌ای باید درآمد خودروساز را افزایش دهد و بخشی از منابع آزادشده را به پرداخت مطالبات تأمین‌کنندگان اختصاص دهد. اما در عمل، این رابطه به‌صورت مستقیم و خودکار برقرار نیست. افزایش قیمت خودرو لزوماً به معنای افزایش سود یا حتی بهبود نقدینگی خودروساز نیست؛ زیرا هم‌زمان با افزایش قیمت فروش، هزینه مواد اولیه، قطعات، دستمزد، انرژی، حمل‌ونقل، هزینه‌های مالی، نرخ ارز و الزامات قانونی نیز افزایش می‌یابد.

از سوی دیگر، خودروسازان با زیان انباشته و بدهی‌های متعدد روبه‌رو هستند. بخشی از منابع حاصل از افزایش قیمت، ممکن است صرف بازپرداخت تسهیلات بانکی، تأمین سرمایه در گردش، پرداخت حقوق و دستمزد، تسویه بدهی‌های قبلی، جبران زیان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری یا تأمین هزینه‌های جاری شود. بنابراین، افزایش قیمت در شرایطی که ساختار مالی اصلاح نشده باشد، ممکن است تنها بخشی از بحران را موقتاً پوشش دهد.

با این حال، این توضیح نباید به توجیهی برای تداوم بدهی

چندساله تبدیل شود. اگر خودروساز از افزایش قیمت‌ها برخوردار می‌شود، باید مشخص کند چه میزان از درآمد اضافی به پرداخت مطالبات قطعه‌سازان اختصاص یافته است. نبود شفافیت در این زمینه، موجب می‌شود مصرف‌کننده افزایش قیمت را ببیند، اما قطعه‌ساز همچنان با کمبود نقدینگی مواجه باشد و کارگر نیز اثر بهبود ادعایی وضعیت صنعت در زندگی خود احساس نکند.

در شهریور ۱۴۰۵، سایپا قیمت برخی محصولات خود را به دلیل افزایش هزینه‌های اسقاط، شماره‌گذاری و دریافت پلاک اصلاح کرد. ایران‌خودرو نیز قیمت کارخانه‌ای شماری از محصولات خود را افزایش داد و بخشی از این تغییرات را به رشد هزینه‌های مرتبط با الزامات جدید تولید نسبت داد. این افزایش‌ها در حالی رخ می‌دهد که بازار خودرو نیز تحت تأثیر نوسان نرخ ارز و انتظارات تورمی، با تغییرات قیمتی مواجه است. گزارش‌های بازار از افزایش قیمت برخی محصولات ایران‌خودرو و سایپا در مقطعی از شهریور حکایت دارد؛ اما افزایش قیمت بازار آزاد، الزاماً درآمدی برای خودروساز ایجاد نمی‌کند و بیشتر از وضعیت عرضه، تقاضا، انتظارات تورمی و فعالیت‌های سفته‌بازانه اثر می‌پذیرد.

بنابراین باید میان سه مفهوم تفاوت گذاشت: قیمت کارخانه، قیمت بازار و درآمد واقعی خودروساز. رشد قیمت بازار ممکن است به سود واسطه‌ها و دارندگان خودرو منجر شود، اما تنها افزایش قیمت کارخانه و وصول واقعی وجه فروش است که می‌تواند منابعی برای شرکت تولیدکننده ایجاد کند. حتی در این حالت نیز، اگر هزینه‌ها و بدهی‌ها با سرعت بیشتری رشد کنند، نقدینگی جدید لزوماً به پرداخت قطعه‌سازان نمی‌رسد.

■ قیمت‌گذاری دستوری؛ ریشه مهم ناترازی

یکی از ریشه‌های اصلی بحران صنعت خودرو، نظام قیمت‌گذاری دستوری است. در این نظام، قیمت خودرو نه بر اساس مجموعه هزینه‌های واقعی تولید، شرایط رقابتی بازار و نرخ بازگشت سرمایه، بلکه تحت تأثیر تصمیم‌های اداری و ملاحظات کوتاه‌مدت تعیین می‌شود. در نتیجه، خودروساز ممکن است محصولی را با قیمتی کمتر از هزینه تمام‌شده عرضه کند و زیان آن به‌تدریج در صورت‌های مالی انباشته شود.

این وضعیت چند پیامد هم‌زمان دارد. نخست، خودروساز برای جبران زیان به استقراض و دریافت تسهیلات وابسته می‌شود. دوم، پرداخت به قطعه‌سازان به تعویق می‌افتد و تأمین‌کننده به اعتباردهنده ناخواسته خودروساز تبدیل می‌شود. سوم، سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و ارتقای کیفیت کاهش می‌یابد. چهارم، فاصله قیمت کارخانه و بازار ایجاد می‌شود و

انگیزه‌های سفته‌بازانه افزایش پیدا می‌کند.

در چنین شرایطی، مصرف‌کننده نیز از دو طرف تحت فشار قرار می‌گیرد. او از یک سو با قیمت‌های بالای بازار و دشواری دسترسی به خودرو مواجه است و از سوی دیگر، خودرویی را تحویل می‌گیرد که ممکن است از نظر کیفیت، فناوری، ایمنی و خدمات پس از فروش با انتظارات او فاصله داشته باشد. در واقع، قیمت‌گذاری دستوری نه تنها مشکل مصرف‌کننده را حل نکرده، بلکه هزینه بحران را میان خودروساز، قطعه‌ساز، کارگر و خریدار توزیع کرده است.

البته اصلاح قیمت‌گذاری به معنای آزادسازی بدون قید و شرط قیمت‌ها نیست. هرگونه تغییر در نظام قیمت باید با ایجاد رقابت واقعی، شفافیت هزینه‌ها، حمایت هدفمند از مصرف‌کنندگان کم‌درآمد، ارتقای کیفیت، افزایش بهره‌وری و نظارت بر عملکرد خودروسازان همراه باشد. اگر افزایش قیمت تنها به انتقال زیان از شرکت به مردم منجر شود، بدون آنکه کیفیت و بهره‌وری افزایش یابد، نتیجه آن تشدید بی‌اعتمادی عمومی خواهد بود.

■ قطعه‌ساز؛ تأمین‌کننده یا تأمین‌کننده مالی؟

در بسیاری از صنایع خودروسازی جهان، رابطه میان خودروساز و قطعه‌ساز بر پایه قراردادهای روشن، زمان‌بندی پرداخت مشخص، استانداردهای کیفی و تقسیم ریسک شکل می‌گیرد. قطعه‌ساز می‌داند چه زمانی پول خود را دریافت می‌کند و می‌تواند بر اساس آن برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد و سرمایه‌گذاری برنامه‌ریزی کند.

اما در ایران، قطعه‌ساز در بسیاری از موارد عملاً نقش تأمین‌کننده مالی خودروساز را نیز بر عهده گرفته است. او قطعه را تحویل می‌دهد، تولید خودرو ادامه پیدا می‌کند، محصول به بازار عرضه می‌شود، اما وجه قطعه با تأخیر پرداخت می‌شود. در این میان، تورم و کاهش ارزش پول، بخش قابل‌توجهی از ارزش واقعی مطالبات را از بین می‌برد.

وقتی قطعه‌ساز قطعه‌ای را با هزینه‌های امروز تولید می‌کند و چند سال بعد پول آن را دریافت می‌کند، حتی اگر مبلغ اسمی بدهی ثابت بماند، ارزش واقعی آن کاهش یافته است. اگر نرخ ارز، مواد اولیه و هزینه دستمزد چند برابر شده باشد، تسویه دیر هنگام ممکن است دیگر امکان تکرار همان فرآیند تولید را فراهم نکند. این مسئله به‌ویژه برای قطعه‌سازان کوچک و متوسط خطرناک است؛ زیرا آنان برخلاف خودروسازان، معمولاً دارایی، قدرت چانه‌زنی و دسترسی گسترده‌ای به منابع مالی ندارند.

ادامه در صفحه ۵...

... ادامه از صفحه ۴

ادامه این روند می‌تواند به خروج قطعه‌سازان از بازار، تعطیلی خطوط، کاهش اشتغال، افت کیفیت قطعات و افزایش وابستگی به واردات منجر شود. در نتیجه، بدهی به قطعه‌سازان تنها یک مسئله حسابداری نیست؛ بلکه تهدیدی برای امنیت تولید و اشتغال صنعتی کشور است.

■ بحران زنجیره تأمین؛ از جنگ و حمل‌ونقل تا رزمواد اولیه

علی‌نژاد در بخش دیگری از اظهارات خود، از اختلال در زنجیره تأمین به دلیل شرایط جنگی و حوادث مرتبط با مسیرهای حمل‌ونقل خبر داده است. او به توقف یک کانتینر در پاکستان و حتی از بین رفتن محموله آن اشاره کرده و گفته است برای حل مشکل، هزینه‌ای حدود ۲۰ هزار دلار پرداخت شده است. این روایت، تصویری از آسیب‌پذیری زنجیره تأمین صنعت خودرو ارائه می‌کند. تولید خودرو به شبکه‌ای گسترده از مواد اولیه، قطعات نیمه‌ساخته، تجهیزات الکترونیکی، مواد شیمیایی، فولاد، آلومینیوم، محصولات پتروشیمی و خدمات لجستیکی وابسته است. هر اختلال در مسیر حمل‌ونقل یا تأمین ارز می‌تواند زمان تولید را افزایش دهد و هزینه تمام‌شده را بالا ببرد.

شرایط جنگی، ناامنی مسیرهای دریایی، اختلال در تردد از تنگه‌های راهبردی، افزایش هزینه بیمه و حمل‌ونقل و تأخیر در ترخیص کالا، تنها بخشی از ریسک‌های بیرونی زنجیره تأمین هستند. در داخل نیز نوسان نرخ ارز، تغییر مقررات، محدودیت‌های بانکی، دشواری انتقال پول و نبود ذخایر راهبردی مناسب، فشار مضاعفی به تولیدکنندگان وارد می‌کند. در چنین شرایطی، پایداری عملیاتی صنایع مادر و تأمین‌کنندگان مواد پایه اهمیت دوچندان دارد. صنعت خودرو به فولاد، آلومینیوم، مس، محصولات پتروشیمی، شیشه، لاستیک، مواد پلیمری و تجهیزات الکترونیکی وابسته است. هرگونه اختلال در تولید یا عرضه این نهاده‌ها، مستقیماً بر ریتم تولید خودرو اثر می‌گذارد. اگر مواد اولیه به‌موقع نرسد یا قیمت آن با جهش‌های ناگهانی روبه‌رو شود، قطعه‌ساز نمی‌تواند برنامه تولید خود را حفظ کند و خودروساز نیز با توقف یا کاهش ظرفیت مواجه خواهد شد.

■ صنایع مادر؛ خط مقدم ثبات تولید

پایداری تولید در صنایع مادر، تنها مسئله‌ای مربوط به همان صنایع نیست. فولاد، پتروشیمی، مس، آلومینیوم، انرژی و حمل‌ونقل، پایه‌های مشترک بسیاری از صنایع پایین‌دستی از جمله خودروسازی هستند. زمانی که تولید در این بخش‌ها با اختلال مواجه می‌شود، اثر آن در قالب افزایش قیمت قطعات، کمبود مواد اولیه، کاهش تولید و افزایش قیمت نهایی به مصرف‌کننده منتقل می‌شود.

از این منظر، بازسازی خطوط مقدم صنعتی باید بخشی از سیاست کلان حمایت از صنعت خودرو باشد. حمایت از خودروسازی نباید فقط به اعطای تسهیلات به شرکت‌های نهایی یا افزایش قیمت محصولات محدود شود. اگر قرار است تولید پایدار بماند، باید زنجیره‌ای از صنایع مادر تا قطعه‌ساز و خودروساز به‌صورت یکپارچه دیده شود.

این نگاه، مستلزم ایجاد ذخایر راهبردی مواد اولیه، تنوع‌بخشی به مسیرهای واردات، توسعه تولید داخلی مواد حساس، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل، کاهش وابستگی به یک تأمین‌کننده و ایجاد سامانه شفاف برای رصد موجودی و نیازهای زنجیره تولید است. همچنین لازم است میان دولت، صنایع مادر، قطعه‌سازان و خودروسازان، سازوکاری برای

مدیریت بحران‌های ناگهانی شکل بگیرد.

تجربه اختلال‌های اخیر نشان می‌دهد که واکنش پس از وقوع بحران، هزینه بیشتری به صنعت تحمیل می‌کند. سیاست پیشگیرانه، انعقاد قراردادهای بلندمدت، تأمین مالی زنجیره‌ای و ایجاد پوشش‌های بیمه‌ای می‌تواند بخشی از این ریسک را کاهش دهد.

■ افزایش قیمت بدون ارتقای کیفیت چه نتیجه‌ای دارد؟

افزایش قیمت خودرو زمانی می‌تواند از منظر اقتصادی قابل دفاع باشد که با بهبود کیفیت، افزایش بهره‌وری، توسعه محصول، ارتقای ایمنی و بهبود خدمات پس از فروش همراه شود. در غیر این صورت، افزایش قیمت تنها فشار بیشتری بر خانوار وارد می‌کند.

مصرف‌کننده ایرانی طی سال‌های گذشته با افزایش مکرر قیمت خودرو مواجه بوده، اما در بسیاری از موارد، تغییر محسوس‌ی در کیفیت، طراحی، فناوری یا خدمات دریافت نکرده است. این شکاف میان قیمت و کیفیت، اعتماد عمومی به صنعت خودرو را کاهش داده است. هنگامی که مردم می‌بینند خودرو گران‌تر می‌شود، اما مشکلاتی مانند کیفیت پایین برخی قطعات، تأخیر در تحویل، کمبود قطعات یدکی یا هزینه بالای تعمیرات همچنان ادامه دارد، افزایش قیمت را نه به‌عنوان اصلاح اقتصادی، بلکه به‌عنوان انتقال هزینه نا کارآمدی به خود تلقی می‌کنند.

در سوی دیگر، قطعه‌ساز نیز برای حفظ قیمت رقابتی، ممکن است ناچار شود از هزینه‌های کنترل کیفیت یا نوسازی تجهیزات بکاهد. این تصمیم در کوتاه‌مدت شاید هزینه‌ها را کاهش دهد، اما در بلندمدت به افت کیفیت قطعه و افزایش خرابی خودرو منجر می‌شود. بنابراین، تأخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان می‌تواند به‌صورت غیرمستقیم کیفیت محصول نهایی را نیز تهدید کند.

اگر خودروسازان خواهان افزایش قیمت هستند، باید برنامه روشنی برای تخصیص منابع ارائه کنند. بخشی از منابع باید به تسویه بدهی قطعه‌سازان، بخشی به تحقیق و توسعه، بخشی به ارتقای کیفیت و بخشی به نوسازی خطوط تولید اختصاص یابد. همچنین لازم است شاخص‌های عملکردی قابل سنجش برای این هزینه‌ها تعیین شود تا افزایش قیمت به چک سفیدامضا تبدیل نشود.

■ تحقیق و توسعه؛ حلقه مفقوده صنعت خودرو

رئیس کمیسیون کیفیت انجمن قطعه‌سازان، در بخش دیگری از سخنان خود، پیشنهاد کرده است درآمد حاصل از تعرفه واردات خودرو به تحقیق و توسعه صنعت داخلی اختصاص یابد. او با اشاره به تجربه کره جنوبی، تأکید کرده است که تعرفه واردات باید به ایجاد دانش، توسعه دانشگاه، تربیت طراح، شکل‌گیری برند ملی و کاهش فساد کمک کند.

صرف‌نظر از جزئیات تاریخی و تفاوت شرایط ایران و کره جنوبی، اصل پیشنهاد قابل بررسی است: حمایت از صنعت داخلی زمانی نتیجه‌بخش خواهد بود که منابع حمایتی به افزایش توان رقابتی منجر شوند، نه اینکه صرفاً از تولیدکننده نا کارآمد محافظت کنند.

تعرفه واردات می‌تواند در صورت طراحی دقیق، فرصت زمانی برای توسعه صنعت داخلی ایجاد کند؛ اما اگر درآمد آن بدون نظارت و هدف مشخص هزینه شود، ممکن است تنها به افزایش قیمت خودرو و کاهش انگیزه رقابت منجر شود. برای جلوگیری از این وضعیت، هرگونه درآمد حاصل از تعرفه باید در قالب صندوقی شفاف و قابل نظارت مدیریت شود و منابع آن

به پروژه‌های مشخص تحقیق و توسعه، طراحی پلتفرم، توسعه قوای محرکه، فناوری‌های برقی، ایمنی، کاهش مصرف سوخت و ارتقای کیفیت اختصاص یابد.

همچنین دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی باید از حالت دریافت‌کننده سفارش‌های مقطعی خارج شوند و به بخش واقعی زنجیره تولید تبدیل شوند. صنعت خودرو بدون دانش طراحی، مهندسی مواد، نرم‌افزار، الکترونیک، باتری، موتور و سامانه‌های هوشمند، نمی‌تواند در بازار رقابتی آینده جایگاه پایداری داشته باشد.

■ خصوصی‌سازی؛ اصلاح مالکیت یا اصلاح مدیریت؟

در گزارش‌های مربوط به وضعیت سایپا، علاوه بر بدهی به قطعه‌سازان، موضوع زیان انباشته سنگین، عملکرد مدیریتی و تأخیر در اجرای واقعی خصوصی‌سازی نیز مطرح شده است. این مسائل نشان می‌دهد که بحران صنعت خودرو تنها به قیمت‌گذاری یا کمبود منابع محدود نیست؛ بلکه ساختار مالکیت و مدیریت نیز باید مورد بررسی قرار گیرد.

خصوصی‌سازی اگر تنها به انتقال سهام بدون اصلاح حکمرانی، شفافیت، رقابت و پاسخ‌گویی منجر شود، الزاماً به بهبود عملکرد نمی‌انجامد. شرکت خودروسازی زمانی می‌تواند از مدیریت حرفه‌ای برخوردار شود که تصمیم‌های آن بر پایه منافع بلندمدت شرکت، بهره‌وری، کیفیت، توسعه محصول و رضایت مشتری اتخاذ شود، نه بر اساس ملاحظات کوتاه‌مدت سیاسی یا اداری. مدیریت حرفه‌ای باید بتواند درباره تولید، تأمین قطعه، سرمایه‌گذاری، قیمت‌گذاری، نیروی انسانی و توسعه فناوری تصمیم بگیرد و در برابر نتایج تصمیم‌های خود پاسخ‌گو باشد. در مقابل، دولت نیز باید از مداخله مستقیم در جزئیات عملیاتی فاصله بگیرد و نقش خود را به تنظیم‌گری، نظارت، تضمین رقابت و حمایت هدفمند محدود کند.

در چنین ساختاری، پرداخت به قطعه‌سازان باید بخشی از تعهدات اصلی شرکت باشد، نه هزینه‌ای که در زمان کمبود نقدینگی به تعویق بیفتد. تأمین‌کننده‌ای که تولید خودرو را ممکن می‌کند، باید در اولویت برنامه پرداخت قرار داشته باشد.

■ راهکارهای خروج از چرخه بدهی و افزایش قیمت

برای عبور از وضعیت موجود، مجموعه‌ای از اقدامات هم‌زمان ضروری است. نخست، باید رقم واقعی بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان به‌صورت شفاف اعلام شود. این بدهی باید بر اساس سن، نوع قرارداد، نرخ تعدیل، وضعیت اختلافات و میزان قطعی بودن مطالبات دسته‌بندی شود.

دوم، برنامه زمان‌بندی شده‌ای برای تسویه مطالبات تدوین شود. این برنامه نباید صرفاً به وعده‌های کلی محدود باشد؛ بلکه باید منبع تأمین مالی، زمان پرداخت و مسئول اجرای آن مشخص شود.

سوم، تأمین مالی زنجیره‌ای توسعه یابد. در این روش، بانک یا نهاد مالی با شناخت قرارداد میان خودروساز و قطعه‌ساز، منابع را به‌صورت هدفمند در اختیار زنجیره قرار می‌دهد تا تأمین‌کننده مجبور نباشد برای دریافت پول خود ماه‌ها منتظر بماند. چهارم، قراردادهای قطعه‌سازی باید در برابر تورم و نوسان نرخ ارز سازوکار تعدیل روشن داشته باشند. اگر هزینه مواد اولیه و نرخ ارز تغییر می‌کند، قرارداد ثابت و غیرقابل اصلاح، قطعه‌ساز را در معرض زیان قرار می‌دهد.

پنجم، افزایش قیمت خودرو باید مشروط به ارائه گزارش شفاف از هزینه‌ها، میزان تولید، کیفیت، پرداخت بدهی و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه باشد. افزایش قیمت بدون پاسخ‌گویی، اعتماد عمومی را تضعیف می‌کند.

ششم، رقابت در بازار باید افزایش یابد. حضور تولیدکنندگان جدید، واردات مدیریت‌شده، دسترسی به فناوری و حذف امتیازهای انحصاری می‌تواند خودروسازان را به ارتقای کیفیت و کاهش هزینه وادار کند.

هفتم، سیاست صنعتی باید از تصمیم‌های مقطعی فاصله بگیرد. صنعت خودرو برای توسعه پلتفرم، نوسازی خطوط، تربیت نیروی انسانی و ایجاد شبکه تأمین پایدار، به برنامه‌ای چندساله نیاز دارد؛ نه تصمیم‌هایی که هر چند ماه یک‌بار تغییر می‌کنند.

■ مسئله فقط خودرو ساز نیست؛ مسئله اقتصاد خانوار است

بحران صنعت خودرو در نهایت به اقتصاد خانوار بازمی‌گردد. افزایش قیمت خودرو، هزینه حمل‌ونقل شخصی، هزینه تعمیرات و قیمت قطعات یدکی را بالا می‌برد. از سوی دیگر، کاهش قدرت خرید مردم باعث می‌شود خودرو از یک کالای مصرفی به دارایی سرمایه‌ای تبدیل شود و تقاضای سفته‌بازانه در بازار افزایش یابد.

در چنین فضایی، خودرو و نه‌تنها وسیله جابه‌جایی، بلکه ابزار حفظ ارزش پول تلقی می‌شود. هرچه اعتماد به ثبات اقتصادی کمتر باشد و فاصله قیمت کارخانه و بازار بیشتر شود، انگیزه فعالیت‌های غیرمصرفی افزایش می‌یابد. در نتیجه، بازار از مسیر طبیعی خود فاصله می‌گیرد و مصرف‌کننده واقعی برای خرید خودرو با دشواری بیشتری مواجه می‌شود.

ثبات بازار خودرو از مسیر افزایش‌های مکرر و بدون پشتوانه قیمت حاصل نمی‌شود. ثبات زمانی شکل می‌گیرد که تولید منظم باشد، عرضه قابل پیش‌بینی شود، کیفیت ارتقا یابد، قیمت‌گذاری شفاف باشد، رقابت وجود داشته باشد و زنجیره تأمین از نظر مالی و عملیاتی تاب‌آوری لازم را پیدا کند.

■ تولید پایدار، پیش‌شرط آرامش بازار

بدهی چند ده همتی سایپا به قطعه‌سازان، اگرچه هنوز نیازمند بررسی و تأیید بر اساس اسناد رسمی است، نشانه‌ای جدی از مشکلات ساختاری صنعت خودرو محسوب می‌شود. تأخیر چندساله در پرداخت مطالبات، در کنار اختلال‌های زنجیره تأمین، نوسان ارز، رشد هزینه‌ها و افزایش مکرر قیمت خودرو، نشان می‌دهد که بحران صنعت خودرو با یک تصمیم کوتاه‌مدت حل نخواهد شد.

خودروسازان نمی‌توانند از یک سو برای جبران هزینه‌ها خواهان افزایش قیمت باشند و از سوی دیگر، پرداخت مطالبات قطعه‌سازان را به آینده موکول کنند. افزایش قیمت، زمانی می‌تواند بخشی از راه حل باشد که با اصلاح مدیریت، شفافیت مالی، تسویه بدهی، ارتقای کیفیت، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و افزایش بهره‌وری همراه شود.

در این میان، پایداری عملیاتی صنایع مادر و پیشگیری از اختلال در تولید نهاده‌های پایه، اهمیت بنیادین دارد. فولاد، پتروشیمی، انرژی، حمل‌ونقل و سایر بخش‌های پایه، ریتم عرضه قطعات و خودرو را تعیین می‌کنند و هرگونه اختلال در آن‌ها می‌تواند هزینه‌های تولید را افزایش دهد و فشار بیشتری بر خانوار وارد کند.

راه اصلاح صنعت خودرو از بازسازی یک حلقه منفرد نمی‌گذرد؛ این اصلاح باید از صنایع مادر آغاز شود، به قطعه‌ساز برسد، در خطوط خودروسازی تکمیل شود و در نهایت، نتیجه آن در قالب خودروی با کیفیت، قیمت شفاف و بازار باتثبات به مصرف‌کننده برسد. در غیر این صورت، افزایش قیمت‌ها تنها صورت مسئله را تغییر می‌دهد و بدهی‌ها، افت کیفیت و نارضایتی عمومی همچنان در زیر پوست صنعت باقی خواهد ماند.



ماجرای انتقال ناکام ستاره ایرانی به پرتغال؛

جدایی حسین نژاد از دینامو، شاید وقتی دیگر

برگردد. وقتی برگشت و در ترکیب قرار گرفت، دچار یک مصدومیت جزئی شد.

مدیرعامل باشگاه دینامو خاطر نشان کرد: تابستان امسال تنها یکسال از قراردادش باقی مانده بود و تصمیم گرفتیم او را واگذار کنیم. یک پیشنهاد خوب از پرتغال دریافت کردیم و جواد تقریباً یک ماه در انتظار انتقال بود. حتی جواد برای بازیکنان تیم پیترز گرفت و با همه خداحافظی کرد. ما یک ویدیوی خداحافظی هم با او ضبط کردیم! اما در نهایت انتقال انجام نشد و او در تیم ماند. این اتفاق برای او لحظه سختی بود. ما هم در این شرایط از او حمایت می‌کنیم، مربی به او اعتماد دارد و باشگاه نیز به او اعتماد دارد. چنین اتفاقاتی در زندگی و فوتبال رخ می‌دهد.

گازیزوف در پاسخ به اینکه آیا جدایی او در نقل و انتقالات زمستانی ممکن است رخ دهد، گفت: قطعاً. البته ممکن است او در «دینامو» بماند. میل و انگیزه او برای بازی کردن از بین نرفته است، فقط باید از نظر ذهنی دوباره به شرایط قبل برگردد. او انگیزه‌اش را از دست نداده است.

این در حالی است که ستاره جوان ایرانی دینامو ماخاچ قلعه برخلاف دو سال اخیر که جایگاه ثابت در مسابقات تیمش داشت و مهره تأثیرگذاری بود، در فصل جاری روزهای متفاوتی را سپری می‌کند و بعد از عدم صدور رضایت‌نامه و از سوی دیگر تمدید قراردادش با این باشگاه، تبدیل به نیمکت‌نشین شده و بیشتر به عنوان یار تعویضی به میدان می‌رود.

مدیرعامل دینامو ماخاچ قلعه روسیه گفت: در تابستان جدایی جواد تقریباً قطعی شده بود اما به یکباره همه چیز کنسل شد.

به گزارش «مهر»، محمدجواد حسین نژاد هافبک ایرانی تیم فوتبال دینامو ماخاچ قلعه روسیه در نقل و انتقالات تابستانی در آستانه جدایی از لیگ روسیه و حضور در تیم ریو آوه پرتغال بود که این باشگاه از لحاظ مالی با دینامو به توافق نرسید و انتقال حسین نژاد در ریو آوه منتفی شد.

شمیل کامیلوویچ گازیزوف، رئیس باشگاه دینامو ماخاچ قلعه در رابطه با شرایط حسین نژاد و اینکه چه اتفاقی باعث شد که او راهی لیگ پرتغال نشود، اظهار کرد: داستان خیلی پیچیده‌ای بود. ما با یک باشگاه پرتغالی به توافق رسیده بودیم و همه چیز در اسناد ثبت شده بود، اما در آخرین لحظه طرف مقابل ناپدید شد. ابتدا گفتند هزینه انتقال را طی چهار سال پرداخت می‌کنند و بعد این مدت را به سه سال کاهش دادند. ما هم اعلام کردیم که با چنین شرایطی موافق نیستیم و نهایتاً حاضر هستیم پرداخت‌ها را طی یک سال تا یک سال و نیم انجام دهیم.

او ادامه داد: جواد تمام این مدت در بلاتکلیفی بود و عملاً منتظر انتقالش مانده بود که این شرایط برای او بسیار سخت و ناخوشایند شد. او زمانی به «دینامو» آمد که بازیکن بسیار تأثیرگذاری بود و در زمین نقش یک کاتالیزور را داشت. با بازی و پاس‌هایش کمک زیادی به ما کرد تا امتیازات زیادی کسب کنیم. اما در مقطعی اتفاقاتی در ایران رخ داد و او نتوانست در زمان مقرر به اردوی تیم

مدافع ذوب آهن:

می‌توانیم خودمان را به رده‌های بالاتر برسانیم

مسابقه واقعاً بدشانس بودیم و این پتانسیل را داشتیم که بتوانیم بیشتر امتیاز بگیریم؛ با این حال نگرانی خاصی وجود ندارد و قطعاً عروسی به کوچه ذوب آهن هم می‌رسد. تیمی هستیم که از لحاظ فنی پتانسیل خوبی داریم و قطعاً نتایج خوبی خواهیم گرفت.

حسینی در مورد اینکه عدا... ویسی بعد از شکست برابر پرسپولیس استعفا کرد و دوباره به تمرینات برگشت، اظهار کرد: مسئولیت فنی تیم با ویسی است و فشار روی سرمربی همیشه وجود دارد. ویسی مربی باتجربه‌ای است و خودش بیشتر از همه دوست دارد که ذوب آهن نتیجه بگیرد. در نهایت ایشان برگشت و امیدوارم نتایج خوبی بگیریم و اتفاقات خوبی را در این فصل رقم بزنیم.

مدافع تیم فوتبال ذوب آهن گفت: نگرانی خاصی وجود نداریم و عروسی به کوچه ذوب آهن هم می‌رسد.

سید محمد حسینی در گفت‌وگو با «تسنیم» در مورد عملکرد ذوب آهن و کسب ۶ امتیاز از ۶ مسابقه عنوان کرد: از لحاظ امتیازگیری عملکرد ایده‌آلی نداشتیم، چون کادرفنی باتجربه‌ای داریم و بازیکن‌های باکیفیتی هم در ذوب آهن حضور دارند که انتظارات را بالا می‌برند. حداقل باید تا اینجای لیگ ۱۰ امتیاز می‌گرفتیم. در حال حاضر فاصله تیم‌ها در جدول نزدیک است و می‌توانیم خودمان را به رده‌های بالاتر برسانیم.

مدافع ذوب آهن گفت: هر تیمی با یک برد می‌تواند چند پله در جدول بالا بیاید. در این فصل ۱۲ تیم در لیگ برتر در یک سطح قرار دارند. در چند

ورود رسمی ویدیو چک به دنیای فوتبال

نقشی مستقیم در آغاز روند بازیابی می‌دهد. البته هر تصمیمی قابل بازیابی نیست. گل و مردود شدن گل، اعلام یا اعلام نشدن پنالتی، اخراج مستقیم و اشتباه در تشخیص هویت بازیکن هنگام نشان دادن کارت، موارد مشمول این سامانه هستند. کارت زرد دوم در دسته اخراج مستقیم قرار نمی‌گیرد.

پس از درخواست، داور مسابقه تصاویر را در نمایشگر کنار زمین می‌بیند و اپراتور بازپخش، زاویه‌ها و سرعت‌های مختلف تصویر را در اختیارش قرار می‌دهد. تصمیم نهایی همچنان با داور است و اگر تصاویر، اشتباه واضح یا اتفاق مهم از دست‌رفته‌ای را ثابت نکنند، تصمیم اولیه پابرجا می‌ماند. تعداد درخواست‌ها نیز محدود است. در چارچوب آزمایشی توضیح داده‌شده از سوی فیفا، هر تیم دو درخواست در هر مسابقه دارد و اگر بازیابی به تغییر تصمیم داور منجر شود، آن درخواست از سهمیه تیم کم نمی‌شود. البته اطلاعیه مربوط به دوره ۲۰۲۶ صرفاً به محدود بودن درخواست‌ها اشاره کرده و تعداد دقیق آنها را مشخص نکرده است.

هدف فیفا از توسعه FVS، فراهم کردن امکان استفاده از تصاویر برای مسابقاتی است که بودجه، تجهیزات و تعداد دوربین‌های کافی برای اجرای VAR ندارد. این سامانه با هزینه و ساختار اجرایی ساده‌تر کار می‌کند و بنا بر تأکید فیفا، قرار نیست جایگزین عمومی VAR شود. محدود بودن زاویه‌های تصویربرداری نیز ممکن است در بعضی صحنه‌ها مانع رسیدن به نتیجه قطعی شود.



جام جهانی نوجوانان ۲۰۲۶ قطر بار دیگر با استفاده از سامانه «پشتیبانی ویدئویی فوتبال» یا FVS برگزار خواهد شد. به گزارش «ورزش سه»، این فناوری که در دوره قبلی مسابقات نیز به کار گرفته شد، برای کمک به اصلاح اشتباهات تأثیرگذار داور طراحی شده، اما شیوه عملکردش با کمک داور ویدئویی یا VAR تفاوت دارد.

مهم‌ترین تفاوت این است که در FVS، تیم اختصاصی داوران ویدئویی وجود ندارد که صحنه‌های مسابقه را دائماً بررسی کند. در عوض، سرمربی هر تیم می‌تواند در صورت مشاهده یک اشتباه واضح و آشکار، درخواست بازیابی بدهد. بازیکنان نیز می‌توانند نظر خود را به سرمربی منتقل کنند اما درخواست رسمی از سوی نیمکت ارائه می‌شود.

این درخواست باید بلافاصله پس از صحنه مطرح شود. سرمربی با چرخاندن انگشت در هوا و تحویل کارت درخواست بازیابی به داور چهارم، خواهان بررسی تصاویر می‌شود. این سازوکار به مربیان



کریمی جورملی پوشان طلایی پوش را می‌کشد!

نوید کیا قرار بگیرد.

در این روزها، حضور کریمی در تمرینات سپاهان اهمیت بیشتری هم پیدا کرده است. امید نورافکن و عارف حاجی‌عیدی همراه تیم ملی هستند و کریمی در غیاب این دو هافبک ملی‌پوش، نقش پررنگ‌تری در تمرینات تیم دارد. او در تلاش است آمادگی بدنی خود را بالاتر ببرد و نشان دهد برای بازگشت به میدان آماده است. حالا همه منتظرند که او زودتر در دسترس محرم قرار بگیرد.

اگر چه تا تیم فصل ممکن است بیرون باشد.



سپاهان در روزهایی که دو هافبک خود را در اختیار ندارد، یک چهره آشنا را بیشتر از همیشه در تمرینات می‌بیند، سیدمحمد کریمی که پس از نزدیک به یکسال دوری از میادین، حالا آخرین مراحل بازگشت خود را پشت سر می‌گذارد و امیدوار است خیلی زود دوباره پیراهن سپاهان را در مسابقات رسمی بر تن کند.

به گزارش «ورزش سه»، کریمی فصل گذشته در نخستین مسابقه رسمی سپاهان مقابل الدحیل قطر در مرحله پلی آف لیگ نخبگان آسیا از ناحیه زانو آسیب دید و پس از انجام آزمایش‌های پزشکی، پارگی رباط صلیبی او تأیید شد. مصدومیتی که ادامه فصل را برای کاپیتان دوم سپاهان تمام کرد و او را وارد یک دوره طولانی درمان و بازتوانی کرد. اما مشکلات کریمی به همین جا ختم نشد. این هافبک پس از عمل جراحی نخست با مشکلاتی مواجه شد و در نهایت بار دیگر زانوی خود را به تیغ جراحان سپرد. همین اتفاق باعث شد دوران نقاهت او طولانی‌تر شود و بازگشتش به میادین تا هفته‌های ابتدایی فصل جدید به تعویق بیفتد. حالا در فصل جدید پس از گذشت هفت هفته از لیگ، شرایط برای بازگشت کریمی امیدوارکننده‌تر از همیشه است و قرار است او بعد از تعطیلات فیفادی ممکن است در اختیار

آلودگی هوا؛ خطری فراتر از ریه‌ها که

قلب و مغز را هم تهدید می‌کند

زخمی که هر سال تازه می‌شود



“کاهش رویارویی با هوای آلوده به‌ویژه در روزهایی که کیفیت هوا نامطلوب است، اهمیت زیادی دارد، در روزهایی که میزان آلودگی هوا افزایش پیدا می‌کند، همه افراد باید تاحدامکان میزان تماس خود را با هوای آلوده کاهش دهند”

بیماری‌های قلبی، ریوی، آسم و سایر مشکلات تنفسی مبتلا هستند، نیاز به مراقبت بیشتری دارند. برای عموم مردم توصیه اصلی این است که در روزهای آلوده از خروج غیرضروری از منزل و تردد در سطح شهر خودداری کنند.

■ چگونه از آلودگی هوا مصون بمانیم؟

عقدک با بیان اینکه اگر فرد به هر دلیل مجبوره خروج از منزل است، بهتر است مدت حضور خود را در فضای باز کاهش دهد و تاحدامکان از مناطق پرتراфик و شلوغ فاصله بگیرد، ادامه داد: در محیط منزل نیز لازم است درو پنجره‌ها در زمان آلودگی بسته نگه داشته شوند و از باز و بسته کردن غیرضروری آن‌ها خودداری شود، همچنین باید از هر اقدامی که موجب افزایش آلودگی هوای داخل خانه می‌شود، پرهیز کرد. وی گفت: برای مثال استعمال دخانیات و قلیان، روشن کردن عود و موارد مشابه می‌توانند کیفیت هوای داخل منزل را کاهش دهند و در شرایطی که هوای بیرون نیز آلوده است،

محیطی برای سلامت انسان است و می‌تواند بخش‌های مختلف بدن را تحت‌تأثیر قرار دهد، اظهار کرد: آثار آلودگی هوا تنها به دستگاه تنفسی محدود نمی‌شود و می‌تواند بر قلب و عروق و حتی عملکرد مغز نیز اثرگذار باشد. ذرات معلق بسیار ریزی که در هوای آلوده وجود دارند، قادرند به بخش‌های عمقی ریه نفوذ کنند و در برخی شرایط وارد جریان خون شوند و از این طریق پیامدهای منفی مختلفی برای سلامت ایجاد کنند.

وی با بیان اینکه کاهش رویارویی با هوای آلوده به‌ویژه در روزهایی که کیفیت هوا نامطلوب است، اهمیت زیادی دارد، افزود: در روزهایی که میزان آلودگی هوا افزایش پیدا می‌کند، همه افراد باید تاحدامکان میزان تماس خود را با هوای آلوده کاهش دهند، باین حال، برخی گروه‌ها حساس‌تر و آسیب‌پذیرتر هستند.

پزشک و سخنگوی دانشگاه علوم پزشکی اصفهان تصریح کرد: کودکان، سالمندان، مادران باردار و افرادی که به

آلودگی هوا تنها به معنای دشوار شدن تنفس یا تشدید بیماری‌های ریوی نیست و ذرات آلاینده می‌توانند بخش‌های مختلف بدن را تحت‌تأثیر قرار دهند و برای سلامت قلب، عروق و حتی عملکرد مغز نیز پیامدهایی داشته باشند. به گزارش خبرگزاری ایمن، هوایی که هر روز تنفس می‌کنیم، بی‌آنکه متوجه باشیم بخشی از سلامت ما را شکل می‌دهد و به همین دلیل، زمانی که کیفیت هوا کاهش پیدا می‌کند، موضوع از یک مسئله محیط‌زیستی فراتر می‌رود و به دغدغه‌ای مستقیم برای سلامت عمومی تبدیل می‌شود. افزایش آلاینده‌ها می‌تواند بدن را در معرض ترکیبی از ذرات و مواد قرار دهد که آثار آن فقط در دستگاه تنفسی باقی نمی‌ماند و ممکن است سلامت اندام‌ها و سیستم‌های مختلف را تحت‌تأثیر قرار دهد.

ذرات معلق ریز در میان آلاینده‌های هوا اهمیت ویژه‌ای دارند، زیرا اندازه کوچک آن‌ها امکان نفوذ به بخش‌های عمقی ریه را فراهم می‌کند. در برخی شرایط، این ذرات می‌توانند از سدهای طبیعی دستگاه تنفسی عبور کرده و وارد جریان خون شوند؛ موضوعی که ضرورت توجه به آلودگی هوا را از منظر سلامت قلب و عروق و سایر عملکردهای حیاتی بدن دوچندان می‌کند، بنابراین کاهش روبه‌رو شدن با هوای آلوده را باید بخشی از مراقبت‌های روزمره در دوره‌های آلودگی دانست.

باین حال، همه افراد به یک اندازه در برابر پیامدهای آلودگی هوا آسیب‌پذیر نیستند. بدن کودکان در حال رشد است، سالمندان ممکن است با بیماری‌های زمینه‌ای بیشتری روبه‌رو باشند و افراد مبتلا به آسم، بیماری‌های ریوی یا قلبی نیز شرایط حساس‌تری دارند. مادران باردار نیز در زمره گروه‌هایی قرار می‌گیرند که در روزهای آلوده باید توجه بیشتری به میزان حضور در فضای باز و کیفیت محیط زندگی خود داشته باشند. مراقبت از سلامت در چنین شرایطی تنها به ماندن در خانه محدود نمی‌شود، بلکه کیفیت هوای همین فضای بسته نیز اهمیت دارد. اگر هوای بیرون آلوده باشد، اما در داخل خانه با دخانیات، عود یا دیگر منابع تولید دود، آلودگی بیشتری ایجاد شود، هدف از پناه بردن به محیط بسته در عمل کم‌رنگ خواهد شد و به همین دلیل، مدیریت رفت‌وآمد، انتخاب محیط مناسب برای فعالیت کودکان و توجه هم‌زمان به هوای بیرون و داخل خانه، مجموعه‌ای از رفتارهای ضروری برای روزهای آلوده به‌شمار می‌رود.

■ روزهای آلوده و زنگ خطر برای گروه‌های حساس

پژمان عقدک، پزشک و سخنگوی دانشگاه علوم پزشکی اصفهان با بیان اینکه آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین عوامل خطر

+ یادداشت



حدیث زاهدی

آلودگی هوا دیگریک اتفاق فصلی نیست که با رسیدن پاییز و زمستان، چند روزی شهر را درگیر کند و بعد با تغییر شرایط جوی از یاد برود. برای اصفهان، این مسئله به یکی از چالش‌های مستمر زندگی شهری تبدیل شده است؛ چالشی که ریشه‌های آن در حمل‌ونقل، صنایع، مصرف سوخت و البته شرایط اقلیمی شهر قرار دارد.

آلودگی هوا؛ بحرانی که فصل نمی‌شناسد

در اعلام سهم هر منبع آلاینده نیز اهمیت زیادی دارد؛ زیرا بدون شناخت دقیق منشأ آلودگی، سیاست‌گذاری بیش‌تر به واکنش‌های مقطعی شبیه خواهد بود. آلودگی هوا فقط مسئله محیط‌زیست نیست؛ مسئله سلامت، اقتصاد و کیفیت زندگی است. شهروندان حق دارند بدانند هوایی که تنفس می‌کنند چرا آلوده است و چه برنامه‌ای برای کاهش این آلودگی وجود دارد. راه‌حل نیز نه در تصمیم‌های اضطراری روزهای آلوده، بلکه در اقدام مستمر و قابل‌ارزیابی در تمام طول سال شکل می‌گیرد.

این اقدامات ممکن است در روزهای بحرانی از شدت مواجهه شهروندان با آلاینده‌ها بکاهد، اما درمان مسئله در جای دیگری است؛ در کاهش انتشار آلاینده از منابع ثابت و متحرک. اصفهان برای عبور از چرخه تکراری آلودگی، نیازمند سیاستی چندلایه است. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، توسعه حمل‌ونقل برقی، کنترل دقیق‌تر معاینه فنی، مدیریت تردد خودروهای فرسوده و ارتقای کیفیت سوخت باید در کنار کنترل انتشار صنایع دنبال شود. در این میان، شفافیت

هر سال با کاهش دما و شکل‌گیری پایداری جوی، بحث آلودگی هوا دوباره به صدر اخبار بازمی‌گردد. مدارس غیرحضوری می‌شوند، توصیه‌های بهداشتی افزایش می‌یابد و دستگاه‌های مسئول از اجرای طرح‌های کاهش آلودگی سخن می‌گویند؛ اما آنچه کمتر دیده می‌شود، نتیجه اقدامات انجام‌شده در فاصله میان دو فصل آلودگی است. واقعیت این است که با تعطیلی مدارس یا توصیه به شهروندان برای کاهش تردد، مسئله آلودگی حل نمی‌شود.

رئیس مرکز اورژانس قم خبرداد

ثبت بیش از ۶ هزار تماس با اورژانس ۱۱۵ قم در یک هفته

وی در بخش دیگری از سخنان خود به نقش تجهیزات و ناوگان اورژانس در سرعت بخشی به امدادرسانی اشاره کرد و گفت: در این هفته، ۱۴۳ مأموریت از طریق موتور آمبولانس ها انجام شد که این واحدها به‌ویژه در ترافیک های سنگین و معابر شلوغ شهر قم، نقش مؤثری در رسیدن سریع تر به مصدومان ایفا کردند.

پرورش مسعود همچنین از اجرای یک مأموریت اورژانس هوایی در این بازه زمانی خبر داد و افزود: در مواردی که دسترسی زمینی به محل حادثه دشوار یا زمان بر باشد، بالگرد اورژانس به‌عنوان یک ظرفیت مکمل وارد عمل می‌شود و خوشبختانه در این هفته نیز یک مأموریت هوایی با موفقیت به سرانجام رسید.

رئیس اورژانس ۱۱۵ قم در پایان به وضعیت اتوبوس آمبولانس های استان اشاره کرد و بیان داشت: در هفته گذشته، هیچ مأموریتی برای اتوبوس آمبولانس ها ثبت نشد، اما این ناوگان به‌صورت کامل در حالت آماده باش قرار داشتند تا در صورت نیاز در حوادث پرتلفات یا شرایط بحرانی، به‌سرعت وارد عمل شوند.



به مراکز درمانی نبود، اما در هزار و ۳۲ مورد دیگر، مددجویان پس از دریافت خدمات اولیه، به بیمارستان ها و مراکز درمانی منتقل شدند.

رئیس اورژانس ۱۱۵ قم در توضیح نحوه ارائه خدمات تصریح کرد: در هزار و ۴۲ مورد از مأموریت ها، اقدامات درمانی به‌صورت سرپایی و در محل حادثه انجام شد و نیازی به انتقال بیمار

رئیس مرکز اورژانس قم از ثبت بیش از ۶ هزار تماس و انجام نزدیک به ۲ هزار و ۵۰۰ مأموریت امدادی در هفته پایانی شهریورماه خبر داد.

محمد پرورش مسعود رئیس اورژانس ۱۱۵ قم، در گفتگو با خبرنگار مهر، ضمن تشریح عملکرد این مجموعه در هفته ای که گذشت، آماری از خدمات ارائه شده ارائه کرد و گفت: در این بازه زمانی، تعداد ۶ هزار و ۴۲۲ تماس با مرکز ارتباطات اورژانس استان برقرار شد که بخش عمده ای از آن به درخواست کمک های درمانی و امدادی اختصاص داشت.

وی با اشاره به حجم عملیاتی اورژانس در این هفته افزود: در مجموع ۲ هزار و ۴۶۸ مأموریت توسط تیم های عملیاتی اورژانس ۱۱۵ قم اجرا شد که در جریان آن، خدمات امدادی و درمانی اولیه به ۲ هزار و ۷۴ نفر از مددجویان ارائه شد.

پرورش مسعود در ادامه به تفکیک نوع خدمات اشاره کرد و اظهار داشت: از مجموع مأموریت های انجام شده، ۵۰۹ مورد مربوط به حوادث ترافیکی و تصادفات بوده که نشان دهنده سهم بالای سوانح رانندگی در مراجعات اورژانسی استان است.

هفته خانواده در اصفهان

کلید می خورد؛ برنامه ها از شعار

فراتر می رود

استاندار اصفهان از برنامه ریزی برای برگزاری هفته خانواده با مشارکت دستگاه های اجرایی خبر داد و گفت: این رویداد باید به آغاز اقدامات عملی برای تقویت بنیان خانواده تبدیل شود.

به گزارش خبرنگار مهر، مهدی جمالی نژاد در چهارمین جلسه راهبری میز خانواده در اصفهان اظهار کرد: میز خانواده به تدریج جایگاه خود را پیدا کرده و با رصد مسائل و چالش های جامعه و استان، در مسیر اتخاذ تصمیم های مؤثر در حوزه خانواده حرکت می کند.

وی افزود: یکی از تصمیمات این جلسه، برنامه ریزی برای برگزاری هفته خانواده در استان اصفهان است که در چارچوب آن باید نقش و وظایف دستگاه های مختلف اجرایی، فرهنگی، اجتماعی و رسانه ای مشخص شود. استاندار اصفهان تأکید کرد: این هفته نباید صرفاً به عنوان یک مناسبت تقویمی و مجموعه ای از برنامه های نمادین برگزار شود، بلکه لازم است برنامه هایی کاربردی و اثرگذار برای تقویت و تحکیم خانواده در آن پیش بینی شود.

ایوب درویشی، معاون توسعه مدیریت و منابع استانداری اصفهان نیز در این جلسه با تأکید بر ضرورت هدمفند بودن این رویداد اظهار کرد: برنامه خانواده نباید صرفاً در قالب یک رویداد فرهنگی، رسانه ای یا تبلیغاتی برگزار شود، بلکه باید آغازگر مجموعه ای از اقدامات و پروژه های خانواده محور در استان باشد.

وی افزود: هدف این است که موضوع خانواده دوباره در کانون توجه مردم و دستگاه های اجرایی قرار گیرد و برگزاری این رویداد زمینه ای برای آغاز پروژه ها و اقدامات عملی فراهم کند؛ بنابراین قرار نیست همه برنامه ها در همان هفته به پایان برسد.

ایجاد هزار فرصت شغلی برای مددجویان کمیته امداد تهران، از اول امسال

ریال میان خانواده های تحت پوشش و نیازمند توزیع شده است.

وی با تأکید بر اینکه توسعه خدمات حمایتی باید همزمان با توانمندسازی اقتصادی خانواده ها دنبال شود، افزود: رویکرد کمیته امداد تنها ارائه کمک های مستقیم نیست، بلکه تلاش می شود با ایجاد اشتغال، حمایت از طرح های اقتصادی و فراهم کردن زمینه در آمد پایدار، خانواده های تحت حمایت به سمت استقلال اقتصادی هدایت شوند.

مدیرکل کمیته امداد استان تهران در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به ظرفیت های اقتصادی و صنعتی شهرستان پا کدشت اظهار کرد: وجود واحدهای صنعتی و تولیدی متعدد در این شهرستان ظرفیت مناسبی برای توسعه همکاری های مشترک و ایجاد فرصت های شغلی برای مددجویان تحت حمایت فراهم کرده است.

فرصت برابر برای تحصیل و پیشرفت فرزندان آنان انجام می شود.

مدیرکل کمیته امداد استان تهران در ادامه با اشاره به اقدامات این نهاد در حوزه اشتغال و توانمندسازی اقتصادی مددجویان گفت: از ابتدای امسال تاکنون بیش از یک هزار فرصت شغلی برای مددجویان کمیته امداد استان تهران ایجاد شده است که این اقدام در راستای افزایش در آمد خانواده ها، تقویت استقلال اقتصادی و کاهش وابستگی آنان به حمایت های مستقیم دنبال می شود.

طاهری جلی همچنین از توزیع گسترده بسته های معیشتی میان خانواده های نیازمند خبر داد و اظهار کرد: در ۶ ماه نخست امسال، با وجود شرایط حساس و دشوار کشور، ۷۲ هزار و ۷۹۰ بسته معیشتی شامل اقلام مختلف مواد غذایی، گوشت و مرغ به ارزش یک هزار و ۳۱۷ میلیارد و ۸۷۱ میلیون

مدیرکل کمیته امداد استان تهران گفت: از ابتدای امسال تاکنون بیش از یک هزار فرصت شغلی برای مددجویان کمیته امداد استان تهران ایجاد شده و همزمان با آغاز سال تحصیلی، ۳۰ هزار بسته لوازم التحریر میان دانش آموزان تحت حمایت این نهاد در شهرستان های استان توزیع شد.

به گزارش خبرنگار ایرنا، حمید طاهری جلی در دیدار با فرماندار شهرستان پا کدشت گفت: حدود ۳۰ هزار دانش آموز تحت حمایت این نهاد قرار دارند که همزمان با آغاز سال تحصیلی، برای تأمین نیازهای آموزشی آنان حدود ۳۰ هزار بسته لوازم التحریر تهیه و توزیع شده است.

وی افزود: تأمین نیازهای تحصیلی دانش آموزان تحت حمایت، در کنار سایر خدمات فرهنگی، آموزشی و معیشتی، با هدف کاهش دغدغه خانواده ها و فراهم کردن

۶۲ درصد خودروهای در حال تردد در تهران تک سرنشین هستند

شخصی، استفاده از مترو و اتوبوس، پیاده روی و دوچرخه برای سفرهای کوتاه و هم سفری در سفرهای ضروری می تواند به کاهش تعداد خودروهای حاضر در معابر کمک کند.

وی با اشاره به ارتباط حمل و نقل با کیفیت هوای تهران تصریح کرد: کیفیت هوای پایتخت حاصل برهم کنش منابع مختلف انتشار، شرایط جوی، واکنش های شیمیایی و انتقال آلاینده ها است و کاهش آلودگی هوا نیازمند مجموعه ای از اقدامات همزمان در بخش حمل و نقل، صنعت، سوخت، مدیریت پسماند و سایر منابع انتشار است.

وی افزود: تک سرنشینی خودروها به معنای استفاده پایین تر از ظرفیت جابه جایی هر خودرو و در نتیجه افزایش تعداد خودروهای مورد نیاز برای انجام حجم مشخصی از سفرهاست که می تواند به تشدید ترافیک، افزایش مصرف سوخت و انتشار آلاینده ها منجر شود.

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان تهران تأکید کرد: روز بدون خودرو نباید صرفاً یک مناسبت تقویمی تلقی شود، بلکه فرصتی برای بازنگری در الگوی سفرهای روزانه است.

عباس نژاد ادامه داد: کاهش سفرهای غیر ضروری با خودروی

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان تهران، گفت: حدود ۶۲ درصد خودروهای در حال تردد در پایتخت تک سرنشین هستند و اصلاح الگوی سفر برای کاهش ترافیک و آلودگی هوا ضروری است.

به گزارش خبرنگار مهر، حسن عباس نژاد، در جمع خبرنگاران، با اشاره به فرارسیدن روز جهانی بدون خودرو در ۳۱ شهریورماه اظهار کرد: تهران روزانه با حدود ۲۰ میلیون سفر مواجه است و بر اساس آمارهای اعلام شده، حدود ۶۲ درصد خودروهای در حال تردد در پایتخت تک سرنشین هستند.