

سخنگوی انجمن صنایع لبنی ایران با اشاره به افزایش شدید هزینه‌های تولید، کاهش حدود ۱۰ درصدی مصرف داخلی لبنیات و احتمال افت صادرات گفت: قیمت شیر خام طی یک سال گذشته از ۲۳ هزار تومان به ۶۰ هزار و ۵۰۰ تومان در دامداری افزایش یافته و این موضوع فشار زیادی بر صنعت وارد کرده است به گفته محمد فرید، حدود ۷۰ درصد قیمت تمام‌شده محصولات لبنی به شیر خام مربوط می‌شود و افزایش نرخ ارز و هزینه نهاده‌های دامی از عوامل اصلی رشد قیمت شیر خام بوده‌اند. در کنار آن، هزینه بسته‌بندی، دستمزده انرژی و حمل‌ونقل نیز بر قیمت نهایی اثر گذارند.صادرات محصولات لبنی ایران نیز با بهایم‌مواجه‌است و برآوردها از کاهش صادرات برخی محصولات پایه مانند کره و شیر خشک حکایت دارد. عراق، پاکستان، افغانستان، روسیه،آذربایجان،قرقازستان، چین، گرجستان از مهم‌ترین بازارهای صادراتی ایران هستند.ویلاروس یکی از رقیبای ایران در بازار روسیه محسوب می‌شود.فرید همچنین اعلام کرد، صنعت لبنیات حدود ۲۰ میلیون تن ظرفیت نصب‌شده دارد که به‌طور متوسط تنها حدود ۵۰درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد.با کاهش مصرف، هزینه‌های سربار و تولید به ازای هر واحد محصول افزایش یافته و حاشیه سود کارخانه‌ها بیشتر تحت فشار قرار گرفته‌است.او تاکید کرد،صنعت لبنیات به‌دنبال شوک قیمتی جدیدنیست و اگر قیمت شیر خام ومواد بسته‌بندی افزایش پیدا کنند، تولید کنندگان می‌توانند بخش زیادی از سایر افزایش قیمت‌ها را تحمل کنند.از سوی دیگر، یکسال سازی نرخ ارز، توسعه زیرساخت‌های صادراتی و تامین پایدار برق از مهم‌ترین مطالبات این صنعت عنوان شد.در بخش انرژی نیز تاکیدید که لبنیات باید در اولویت جلوگیری از قطع برق قرار گیرد.زیر قطعنی ناگهانی برق می‌تواند خسارت قابل توجهی به‌دامداری‌ها و کارخانه‌های لبنی وارد کند

قیمت برنج در بازار همچنان در کانال ۴۵۰ تا ۵۵۰ هزار تومان

در حالی که طی روزهای اخیر برخی فعالان بازار و مسئولان صنفی از کاهش قیمت برنج هم‌زمان با آغاز فصل برداشت خبر داده‌اند، بررسی میدلی انجمن بازار نشان می‌دهد قیمت بسیاری از ارقام بر مصرف برنج ایرانی همچنان در کانال ۴۵۰ تا ۵۵۰ هزار تومان قرار دارد و کاهش مورد انتظار مصرف کنندگان هنوز به‌طور ملموس در بازار خرید و فروش مشاهده نمی‌شود. به گزارش ایسنا، هم‌زمان با نزدیک شدن به فصل برداشت برنج در استان‌های شمالی، اظهارات مسوولان و فعالان بازار از کاهش قیمت این محصول حکایت دارد. رضا کتکری، رئیس انجاده‌ی بنندگان از مواد غذایی ایران اعلام کرده‌است که قیمت برنج ایرانی در هفته‌های اخیر بین ۲۰ تا ۲۵ درصد کاهش یافته و افزایش عرضه، آغاز فصل برداشت و فراوانی کالا از عوامل اصلی این روند بوده‌است. به گفته‌ی وی، قیمت برنج هاشمی که پیش از این نامحدود ۵۱۰ هزار تومان رسیده بود اکنون به حدود ۴۳۰ تا ۴۴۰ هزار تومان کاهش یافته‌است. اما بررسی میدلی قیمت‌ها در بازار، تصویر متفاوتی را نشان می‌دهد. بررسی نرخ‌های فعلی برنج ایرانی نشان می‌دهد برنج طارم محلی با قیمت ۴۶۰ هزار تومان، طارم هاشمی کشت دوم ۴۵۰ هزار تومان، صدری هاشمی ممتاز ۵۲۵ هزار تومان، برنج قهوه‌ای ممتاز ۵۴۸ هزار تومان و برنج کدال هاشمی ۵۹۵ هزار تومان به‌ازای هر کیلو گرم عرضه می‌شوند. همچنین نیم‌دانه طارم هاشمی ۳۱۵ هزار تومان و نیم‌دانه کشت دوم ۳۴۵ هزار تومان قیمت گذاری شده‌اند. مقایسه این نرخ‌ها با قیمت‌های ثبت‌شده در دوم اردیبهشت امسال نشان می‌دهد اگرچه در برخی اقسام کاهش قیمت مشاهده می‌شود، اما این افت یک‌نواخت نیست. برای نمونه برنج دودی از حدود ۳۳۰ هزار تومان به ۵۹۵ هزار تومان رسیده و افزایش قیمت داشته، در حالی که طارم هاشمی معطر همچنان در محدوده ۴۶۰ هزار تومان باقی مانده‌است. از سوی دیگر، طارم کشت دوم از ۴۸۵ هزار تومان به حدود ۴۵۰ هزار تومان رسیده که کاهش محدودی را نشان می‌دهد. بررسی‌ها همچنین نشان می‌دهد قیمت برنج‌های ممتاز و برندهای شناخته‌شده همچنان در محدوده بالای ۵۰۰ هزار تومان قرار دارد؛ موضوعی که نشان می‌دهد کاهش قیمت اعلام‌شده هنوز به شکل یکسان در تمام بازار و برای همه ارقام برنج منعکس نشده‌است. باتوجه به اینکه هنوز عرضه گسترده برنج برداشت سال جدید در بازار آغاز نشده، فعالان بازار آینده‌نمایان خواهند شد.

ادامه از صفحه اول

بورس بر سر دوراهی

از سوی دیگر، اگر شوک تازه‌ای از سمت نرخ بهره وارد نشود، تورم‌های بنیادی شرکت‌ها در سطح قابل قبول باقی بماند، ادامه روند مثبت بازار در انتظار نخواهد بود. در این سناریو، گزارش‌های ماهانه و فصلی شرکت‌ها، روند فروش، حاشیه سود، نرخ‌های انرژی و خوراک را قیمت کالاهای جهانی، سیاست‌های ارزی و ورود و خروج نقدینگی تعیین می‌کنند که رشد بازار تا چه سطحی دوام خواهد داشت. از این‌که باید عدد قطعی برای سقف شاخص در چنین شرایطی، بدون تعیین تکلیف این متغیرها، چندان حرفه‌ای نیست. شاخص کل بیش از آنکه فقط به یک هدف عددی وابسته باشد، به تداوم سوبدسازی شرکت‌ها و پایداری انتظارات سرمایه‌گذاران وابسته‌است. از سوی مقابل، میزان و عمق اصلاح بازار نیز به نوع یکسبک‌بندی دارد، هر ریسکی‌تر، مشابهی‌تر بازار ندارد. برخی ریسک‌ها گذر اوخبری هستند و عمدتاً فضای روانی معاملات را متاثر می‌کنند، برخی دیگر می‌توانند بر صورت‌ات، تولید، تامین مواد اولیه و هزینه‌های مالی یا نرخ ارز اثر بگذارند و در نتیجه، مستقیماً سود شرکت‌ها را تغییر دهند. طبیعی است که در سناریوی دوم، اصلاح بازار می‌تواند عمیق‌تر و طولانی‌تر باشد، زیرا منبای ارزش‌گذاری شرکت‌ها تغییر می‌کند. در کنار مجموع، مسیر بازار سرمایه را باید در نقطه تلاقی دو واقعیت دید: نخست، ظرفیت‌های بنیادی و گزارش‌های قابل دفاع شرکت‌ها و دوم، حساسیت بازار به ریسک و نرخ بهره. تا زمانی که شوک معناداری در متغیرهای کلیدی رخ ندهد، بازار می‌تواند با وجود نوسانات مقطعی مسیر خود را دنبال کند. اما سرمایه‌گذاران باید بدین‌دنگ که رشد بازار خطی نیست و حتی در یک روند مثبت نیز ناپایدار خواهد بود. در چنین فضایی، تمرکز بر کیفیت سودآوری شرکت‌ها، برهیزر از تصمیم‌های هیجانی و توجه به تحولات نرخ بهره، بیش از هر زمان دیگری اهمیت دارد.

نقشه راه جدید همکاری‌های لجستیکی ایران و پاکستان تدوین شد

تکلیف کانتینرهای ایرانی در کراچی

تبادل | گروه تجارت |

توقف هزاران کانتینتر متعلق به بازرگانان ایرانی در بندر کراچی که در پی تحولات و محدودیت‌های ایجادشده در مسیر تجارت منطقه‌ای، به یکی از چالش‌های مهم فعالان اقتصادی تبدیل شده بود، وارد مرحله تازه‌ای شده‌است. در جریان سفر هیات اقتصادی ایران به پاکستان، علاوه بر تعیین سازوکار ترخیص این کانتینرها و کاهش قابل توجه هزینه‌های انبارداری، توافق‌هایی برای تسهیل تردد کامیون‌ها، کاهش تشریفات مرزی و توسعه همکاری‌های حمل‌ونقلی و ترانزیتی دو کشور حاصل شده. توافق‌هایی که می‌تواند مسیر تجارت ایران و پاکستان را در ماه‌های آینده روان‌تر کند.

تعیین تکلیف بیش از ۱۰ هزار کانتینر ایرانی توقف کانتینرهای ایرانی در بندر کراچی طی ماه‌های اخیر، علاوه بر ایجاد اختلال در روند تجارت، هزینه‌های قابل توجهی را به صاحبان کالا تحمیل کرده بود. نبود اطلاعات دقیق درباره تعداد کانتینرها، صاحبان کالا، وضعیت اسناد ونحوه ترخیص، در کنار افزایش هزینه‌هایی مانند دموارژ، دیتنشن و انبارداری، موجب شد حل این مساله به یکی از محورهای اصلی مذاکرات اقتصادی ایران و پاکستان تبدیل شود. در همین راستا، هیات اقتصادی ایران در سفری از سمرقند به پاکستان، مذاکرات گسترده‌ای را با مقام‌های اقتصادی، حمل‌ونقلی و گمرکی این کشور انجام داد و در نهایت موضوع کانتینرهای متوقف‌شده در قالب تفاهم‌های جدید، حمل‌ونقلی مورد بررسی و تعیین تکلیف قرار گرفت. مسعود بله‌نا، مدیر ریس کمیسون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، با تشریح دستاوردهای سفر هیات ایرانی به پاکستان، از تدوین نقشه راه جدید همکاری‌های لجستیکی دو کشور خبر داد و گفت: یکی از مهم‌ترین محورهای مذاکرات، تعیین تکلیف کانتینرهای رسوبی در بندر کراچی بوده‌است. به گفته او، طرف پاکستانی تعداد این کانتینرها را بیش از ۱۲ هزار دستگاه اعلام کرده‌است. در حالی که بهمان سندی، ریس کمیسون حمل‌ونقل اتاق تهران، بر اساس اعلام گمرک کراچی، تعداد کانتینرهای متعلق به ایرانی‌ها را حدود ۱۰ هزار کانتینر عنوان کرده‌است. اختلاف موجود در آمار، به گفته مسوولان بخش خصوصی، در شرایطی رخ داده، که پیش از این اطلاعات دقیقی درباره تعداد کانتینرها، صاحبان کالا و وضعیت ترخیص آنها در دسترس نبود. با این حال، اکنون با آغاز فرایند شناسایی صاحبان کالا و بررسی اسناد، مسیر این تعیین تکلیف و انتقال این محموله‌ها فراهم شده‌است.

لغو خطر مترو که شدن کانتینرها

یکی از مهم‌ترین نتایج مذاکرات ایران و پاکستان، منتفی شدن موضوع آکشن یا مترو که اعلام شدن کانتینرهای ایرانی است، موضوعی که می‌توانست خسارت قابل توجهی به صاحبان کالا وارد کند. بر اساس توافق انجام‌شده، با راه حداقل اسناد مشته مورد نیاز برای اصلاح اسناد حمل در یابی، امکان تغییر روبه و انتقال کانتینرها از طریق ترانشیپ یا ترانزیت فراهم خواهد شد. این توافق به صاحبان کالا اجازه می‌دهد پس از تکمیل مدارک مسیر، مستقیماً برای انتقال محموله‌های خود، انتخاب کنند و از پالک‌تیلیف طولانی مدت کانتینر هادر بندر کراچی خارج شوند.

تخفیف ۸۰ درصدی هزینه‌های انبارداری

توقف طولانی مدت کانتینرها در بندر کراچی باعث افزایش هزینه‌هایی از جمله انبارداری، دموارژ و دیتنشن شده بود. هزینه‌های کدر صورت ادامه توقف می‌توانست فشار مضاعفی بر بازرگانان ایرانی وارد کند. در مذاکرات انجام‌شده، طرف پاکستانی پذیرفت است تا حد امکان هزینه‌های انبارداری کانتینرهای رسوبی را کاهش

۱۵۵ هزار خودرو در چهار ماه فروخته شد

افت ۳۴ درصدی فروش خودروسازان

فروش خودروسازان در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۴ درصد کاهش یافته و به ۱۵۵ هزار و ۳۵۹ دستگاه رسید. بررسی آمار فروش داخلی سه خودروساز بزرگ در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵، منتشرشده در کانال نشان می‌دهد مجموع فروش ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یافته‌است. در این میان، پارس خودرو و بیشترین افت فروش را ثبت کرده و پس از آن سایپا قرار دارد. در حالی که تعداد فروش ایران خودرو نسبت به دو خودروساز دیگر کمتر بوده‌است. بر این اساس، مجموع فروش داخلی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو از ابتدای سال تا پایان تیرماه امسال به ۱۵۵ هزار و ۳۵۹ دستگاه خودرو رسید؛ در حالی که این سه خودروساز در مدت مشابه سال ۱۴۰۴، در مجموع ۲۳۴ هزار و ۱۱۷ دستگاه خودرو فروخته بودند. بر این اساس، فروش داخلی سه خودروساز در چهار ماه نخست امسال حدود ۳۴ درصد کاهش یافته و تعداد خودروهای فروخته‌شده در نیک به ۷۹ هزار دستگاه کمتر از مدت مشابه سال گذشته بوده‌است.

کاهش ۲۵ درصدی فروش ایران خودرو در این خودرو در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵، در مجموع

ادامه از صفحه اول

اکنون بهترین زمان برای توافق است

زیرا هر گونه اصلاح اقتصادی بدون همراهی اجتماعی می‌تواند با مقاومت و هزینه‌های بیشتری مواجه شود. در میان مسائل اقتصادی، پزشکیشان اشتغال جوانان را یکی از جدی‌ترین نگرانی‌های خود دانست. او در کنار معیشت و مسکن، اشتغال را از موضوعاتی عنوان کرد که بارها در جلسات مدیریتی کشور درباره آن صحبت کرده‌است. رئیس‌جمهور با اشاره به دیدارهای خود با جوانان در جامعه گفت این دو همسرهایماهی‌بزرگ کشور هستند و مسوولان باید نسبت به آینده آنها پاسخگو باشند. این بخش از سخنان پزشکیشان نشان می‌دهد که نگاه دولت به اقتصاد صرفاً معطوف به شاخص‌هایی مانند تورم و ارز نیست و مساله اشتغال و حفظ سرمایه‌انسانی نیز در مبدن بریت‌منابع قرار دارد. مجموع سخنان پزشکشان در بخش اقتصادی را می‌توان در یک تصویر کلی خلاصه کرد: دولت با اقتصادی بر موجه‌است که از یک سو تحت فشار تورم، گرانی، بی ثباتی

نقشه راه جدید همکاری‌های لجستیکی ایران و پاکستان تدوین شد



مرزهای پاکستان ۲۴ ساعته می‌شوند

تعیین تکلیف کانتینرهای متوقف‌شده تنها دستاورد مهم‌ترین دستاوردهای سفر هیات ایرانی دانسته‌است. همچنین مقرر شده بخشی از هزینه‌های دموارژ مربوط به شرکت‌های کشتیرانی پاکستانی نیز تعدیل شود و دولت پاکستان در این زمینه همکاری لازم داشته باشد. به این ترتیب، بخشی از بار مالی ناشی از توقف کانتینرها از دوش صاحبان کالا برداشته خواهد شد و امکان آغاز سریع تر فرایند انتقال محموله‌ها فراهم می‌شود. بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، نخستین مرحله در داخل ایران، شناسایی صاحبان کالا بر اساس اطلاعات موجود است. پس از آن، اطلاع‌رسانی به صاحبان کانتینرها انجام خواهد شد و احتمالاً تیمی برای انجام امور ترخیص در بندر کراچی مستقر می‌شود. همچنین قرار است نحوه مذاکره با خطوط کشتیرانی، اطلاع‌رسانی و هماهنگی‌های لازم برای فرایند تسهیل ترانزیت تدوین شود. تا فرایند تسهیل ترانزیت برای تردد کامیون‌ها در مرزها دو کشور و ایجاد برخی سازوکارهای مالی مورد نیاز برای توسعه همکاری‌های تجاری و حمل‌ونقلی نیز در دستور کار مذاکرات قرار گرفته‌است. از اقدامات در صورت اجرای کامل می‌تواند یافتن تکلیف کامیون‌ها در مرزها کاهش داده و روند انتقال کالامیان دو کشور را تسهیل کند.

تدوین نقشه راه جدید همکاری‌های لجستیکی

در جریان سفر هیات ایرانی، علاوه بر مقام‌های حمل‌ونقلی، نشست‌هایی با شش وزیر پاکستانی که در حوزه‌های مختلف اقتصادی مسوولیت دارند، برگزار شد. همچنین نمایندگان اتاق بازرگانی و فدراسیون‌های اقتصادی دو کشور درباره توسعه روابط تجاری و اقتصادی گفت‌وگو کردند. حمل‌ونقل و ترانزیت، محور اصلی این مذاکرات بود، اما همکاری در حوزه‌های دیگری همچون معدن، انرژی، نفت، گاز و کشاورزی نیز مورد بررسی قرار گرفت.

در بخش کشاورزی، موضوع تأمین و واردات برخی محصولات مورد نیاز ایران، از جمله برنج پاکستان، مطرح شد. در حوزه معدن نیز زمینه‌های همکاری در بخش‌های اکتشاف و بهره‌برداری مورد توجه قرار گرفت. مجموع توافق‌های انجام‌شده در سفر هیات اقتصادی ایران به پاکستان را می‌توان تلاشی برای کاهش موانع موجود در مسیر تجارت دو کشور دانست. تعیین تکلیف کانتینرهای متوقف‌شده، لغو خطر مترو که شدن آنها، کاهش ۸۰ درصدی هزینه‌های انبارداری، تعدیل بخشی از هزینه‌های دموارژ، فعالیت ۲۴ ساعته مرزها و کاهش تشریفات تردد کامیون، مجموعه اقداماتی است که می‌تواند بخشی از مشکلات فعالان اقتصادی را کاهش دهد. با این حال،

افت ۴۴ درصدی فروش سایپا

سایپا در چهار ماه نخست امسال ۲۵ هزار و ۵۵۹ دستگاه خودرو در بازار داخلی فروخته‌است؛ فروش این شرکت در مدت مشابه سال گذشته ۳۳ هزار و ۴۰۰ دستگاه بود. بر این اساس، فروش داخلی سایپا حدود ۴۴ درصد کاهش یافته است. خانواده ۲۲۰۰ شامل تیبا، کوئیک و سایپا با فروش ۱۹ هزار و ۸۶۸ دستگاه، بیشترین سهم را در فروش محصولات سایپا داشته‌است؛ با این حال، فروش این خانواده محصول در مدت مشابه سال گذشته ۲۴ هزار و ۲۶۱ دستگاه بود که کاهش حدود ۴۹ درصدی را نشان می‌دهد. فروش شاهین به ۷ هزار و ۱۷۵ دستگاه در مدت مشابه سال کاهش یافته و حدود ۳۰ درصد افت کرده‌است. فروش وانت ۱۵۱ نیز از ۸ هزار و ۲۰۹ دستگاه در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۴ به ۶ هزار و ۲۱۷ دستگاه در مدت مشابه امسال رسیده که کاهش حدود ۲۴ درصدی را نشان می‌دهد. فروش محصولات خانواده جانگان نیز از ۴ هزار و ۲۶۳ دستگاه در مدت مشابه سال گذشته به ۲ هزار و ۱۳۴ دستگاه در مدت مشابه امسال کاهش یافته و حدود ۵۰ درصد افت کرده‌است.

کاهش ۶۸ درصدی فروش پارس خودرو در این خودرو در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵، در مجموع ۶

ثبت قیمت کالا و خدمات در سامانه ۱۲۴ الزامی شد

ثبت قیمت کالاها و خدمات از سوی تولیدکنندگان و ارائه‌دهندگان خدمات در سامانه ۱۲۴ الزامی شد. سید علی میرموسوی، معاون نظارت و بازرسی اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان تهران با اعلام این مطلب افزود: بر اساس مصوبه قرارگاه فرماندهی واحد نظارت و بازرسی از بازار، تولیدکنندگان و ارائه‌دهندگان خدمات موظف هستند قیمت محصولات و خدمات خود را در این سامانه ثبت کنند و عدم اجرای این تکلیف، پس از گذشت ۱۵ روز از ابلاغ مصوبه، تخلف محسوب شده و مطابق قوانین و مقررات، با متخلفان برخورد خواهد شد. معاون نظارت و بازرسی این اداره کل، با اشاره به اجرای بند ۵-۲ دستورالعمل تشکیل قرارگاه فرماندهی واحد نظارت و بازرسی از بازار اظهار کرد: تدابیر تولیدکنندگان، عرضه‌کنندگان و ارائه‌دهندگان خدمات مکلف هستند قیمت کالاها و خدمات خود را به صورت خوداظهاری و در چارچوب ضوابط قیمت‌گذاری مصوب هیات تعیین و تصویب قیمت‌ها، در سامانه ۱۲۴ ثبت کنند. وی افزود: مطابق اطلاعات قیمت در سامانه ۱۲۴ با هدف افزایش شفافیت، تسهیل نظارت بر بازار، صحت‌ا حقوق مصرف‌کنندگان و ایجاد دسترسی عمومی به قیمت‌های مصوب انجام می‌شود و نقش موثری در تقای انضباط بازار و پیشگیری از تخلفات اقتصادی خواهد داشت. میرموسوی با تأکید بر اینکه عدم ثبت قیمت در سامانه ۱۲۴ پانزده روز پس از ابلاغ این مصوبه، تخلف محسوب می‌شود، تصریح کرد: در صورت عدم رعایت این الزام قانونی، مطابق قوانین و مقررات جرایم با واحدهای متخلف برخورد خواهد شد. معاون نظارت و بازرسی اداره کل صمت استان تهران همچنین از اتحادیه‌های صنفی، تشکلهای اقتصادی، انجمن‌های تخصصی و دستگاه‌های ذی‌ربط خواست با اطلاع‌رسانی گسترده، زمینه اجرای دقیق این مصوبه را فراهم کنند؛ تا تمامی فعالان اقتصادی نسبت به ثبت به‌موقع قیمت کالاها و خدمات خود در سامانه ۱۲۴ اقدام کنند. وی در پایان خاطرنشان کرد: همکاری فعالان اقتصادی در اجرای این طرح، علاوه بر افزایش شفافیت و اعتماد عمومی، به بهبود فرآیند نظارت بر بازار، کنترل قیمت‌ها و حمایت موثر از حقوق مصرف‌کنندگان منجر خواهد شد.

پروژه‌های آسیب‌دیده از جنگ با بهره‌گیری از مهندسی ارزش بازسازی می‌شوند

سهیل آل رسول، عضو هیات‌ماندگان اتاق تهران از ارائه پیشنهادی برای بازسازی پروژه‌های آسیب‌دیده از جنگ براساس مطالعات مهندسی ارزش خبر داد و گفت: این پیشنهاد، با هدف کاهش هزینه‌ها و ارتقای کارایی در بازسازی زیرساخت‌های کشور از سوی کمیسون عمران، احداث و امور زیربنایی با اتاق به وزارت راه و شهرسازی ارائه شده و مورد پذیرش قرار گرفته‌است.

عضو کمیسون عمران، احداث و امور زیربنایی اتاق تهران با اشاره به اینکه «مطالعات مهندسی ارزش نقشی کلیدی در ارتقای کارایی و بهینه‌سازی منابع دارد»، گفت: پس از آتش‌بس، با همکاری شورای هماهنگی تشکلهای مهندسی و اتاق تهران، پیشنهادی را به وزیر راه و شهرسازی ارائه کردیم تا پروژه‌های آسیب‌دیده از جنگ را با بهره‌گیری از مهندسی ارزش بازسازی کنیم. در طرح پیشنهادی ارائه شده، این توضیح ارائه شده‌است که هدف از این طرح، بازسازی پروژه‌های یک متودلوزی مشخص است که علاوه بر کاهش زمان و هزینه، بهره‌وری و کارایی را افزایش می‌دهد. این پیشنهاد در نهایت، استقبال وزیر راه و شهرسازی و ویبرو شده و چند پروژه نیز برای بازسازی به کمیسون عمران، احداث و امور زیربنایی اتاق تهران ارجاع شده‌است.

سهیل آل رسول با ارائه تعریفی از مهندسی ارزش و نقش آن در صنت ساخت‌وساز توضیح داد: مهندسی ارزش یکی از مهم‌ترین ابزارهای مدیریت منابع به‌شمار می‌رود. در زمینه بازسازی و بازسازی پروژه‌های عمرانی کمک می‌کند. هدف اصلی این روش، کاهش هزینه‌های چرخه حیات Life Cycle Costs است که شامل فرآیند ساخت، بهره‌برداری، نگهداری و تعمیرات در طول عمر مفید بنا می‌شود. مهم‌ترین کارکردهای این رویکرد در صنعت ساخت‌وساز، بهینه‌سازی طراحی و معماری، مدیریت مصالح و زنجیره تأمین، مهندسی تأسیسات و انرژی و اصلاح روش اجرای در عملیات ساخت‌است که در نهایت با ایجاد تغییرات استراتژیک، کمترین هزینه مهندسی و اجرایی را در پی خواهد داشت و به حفظ منابع مالی سرمایه‌گذاران نیز کمک خواهد کرد.

او با تأکید بر اینکه «مطالعات مهندسی ارزش نقشی کلیدی در ارتقای کارایی و بهینه‌سازی منابع دارد، به تجارب جهانی بازسازی‌های با این روش اشاره کرد و گفت: پس از آتش‌بس، با همکاری شورای هماهنگی تشکلهای مهندسی و اتاق تهران، پیشنهادی را به وزیر راه و شهرسازی ارائه کردیم تا پروژه‌های آسیب‌دیده از جنگ را با بهره‌گیری از مهندسی ارزش بازسازی کنیم. برای این موضوع نیز یک استاد علمی را مطرح و نمونه‌های اجرایی را رویکرد در جهان، از جمله بازسازی سفارت‌های تخریب‌شده امریکا در کنیا و دارالسلام را ارائه کردیم. در طرح پیشنهادی ارائه شده، توضیح دادیم که هدف از این طرح بازسازی پروژه‌های یک متودلوزی مشخص است که علاوه بر کاهش زمان و هزینه، بهره‌وری و کارایی را افزایش می‌دهد. این پیشنهاد در نهایت با استقبال وزیر راه و شهرسازی و ویبرو و چند پروژه برای بازسازی به مارج‌داد شده.

آل رسول، تعامل بخش‌های خصوصی و دولتی را در دوره پسانجگ حایز اهمیت توصیف کرد و همکاری در حوزه‌های تخصصی از جمله بخش فنی و مهندسی را راهکاری برای مدیریت بهینه منابع در کشور دانست. این عضو هیات‌ماندگان اتاق تهران در ادامه توضیح داد: پیرو پیشنهادت مطرح‌شده از سوی فعالان بخش خصوصی، معاون وزیر و مدیرعامل شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنایا حمل‌ونقل کشور نیز در نامه‌ای، سه پروژه مهم زیرساختی را برای برنام‌ریزی و انجام مطالعات مهندسی ارزش و بازسازی از طریق این روش معرفی کرد و دو مشارکت اتاق ایران و شورای هماهنگی اتاق تهران برای معرفی سه پروژه محول شده، راهبر مهندسی ارزش را معرفی کرد. در حال انجام فرآیندهای آن هستیم. آل رسول در ادامه به جزئیات فرایند مطالعاتی این طرح‌ها پرداخت و گفت: فرایند مطالعات مهندسی ارزش حدود دو ماه زمان می‌برد تا خروجی آن نهایی شود. پس از تکمیل این روند، نتایج آن به‌طور رسمی اطلاع‌رسانی خواهد شد؛ نتایجی که کاهش هزینه‌ها و بهبود کارکردهای اجرایی این پروژه‌ها را در پی خواهد داشت.

اجرای عملی این توافق‌ها به هماهنگی میان گمرکات، شرکت‌های کشتیرانی، دستگاه‌های اجرایی و صاحبان کالا وابسته‌است. به‌ویژه در مورد انتقال کانتینرها، انتخاب مسیر مناسب و فراهم کردن زیرساخت لازم برای ترانشیپ و ترانزیت نقش تعیین‌کننده‌ای در سرعت بازگشت کالاهای متوقف‌شده به ایران خواهد داشت. در مجموع، سفر اخیر هیات اقتصادی ایران به پاکستان علاوه بر حل بخشی از بحران کانتینرهای ایرانی در کراچی، زمینه تدوین نقشه راه جدید همکاری‌های لجستیکی و ترانزیتی میان دو کشور را فراهم کرده‌است. نقشه‌ای که در صورت اجرای توافق‌های انجام‌شده می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل و در نهایت، تقویت تجارت ایران و پاکستان منجر شود.

فراهم شدن زمینه تها تر کالا

در کنار توافق‌های انجام‌شده در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک، تها تر کالا و توسعه همکاری‌های تجاری و سرمایه‌گذاری نیز از دیگر محورهای مهم مذاکرات هیات اقتصادی ایران و طرف پاکستانی بود. محمدرضا غفراللهی، رئیس کمیسون تسهیل و توسعه تجارت اتاق تهران، با اشاره به استقلال مناسب طرف پاکستانی از هیات ایرانی گفت: جریان این سفر، زمینه‌های گسترش همکاری‌های اقتصادی و شناسایی کالاهای قابل تها تر میان دو کشور مورد بررسی قرار گرفت.

به گفته او، با توجه به سیاست ایران برای تنوع‌بخشی به مبادی وارداتی، حمل‌ونقل و ترانزیت نیز جایگاه ویژه‌ای در مذاکرات داشت و دو طرف بر ادامه تلاش‌های جاری توسعه روابط تجاری حتی با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها توافق کردند. همچنین در مذاکرات با وزارت سرمایه‌گذاری پاکستان، سرمایه‌گذاری مشترک در مناطق صنعتی و آزادان، به‌ویژه منطقه آزاد چابهار مورد توجه قرار گرفت. با توجه به ظرفیت‌های چابهار در حوزه ترانزیت و تجارت منطقه‌ای، این همکاری می‌تواند در صورت تحقق، به توسعه مناسب‌ات اقتصادی دو کشور کمک کند. غفراللهی تأکید کرد که مهم‌ترین مرحله پس از این سفر، پیگیری و اجرای توافق‌های انجام‌شده‌است و مقرر شده در برخی حوزه‌ها، نشست‌های تکمیلی به‌صورت آنلاین برگزار شود تا روند مذاکرات و اجرای توافقات ادامه داشته باشد.