

میگفتید با تدبیر ما در ۱۴۰۲ مردم در آب دریاچه شنا می کنند چه شد؟

عصرآزادی/ دکتر محمد فرج پور باسمنجی، عضو خانه توسعه آذربایجان

کمتر از دوماه به اتمام دوره نمایندگی مجلس مانده و در این مدت افکار عمومی در کل کشور تقاضای انتشار عملکرد نمایندگان در مجلس هستند.

مجلس شورای شرقی که ۱۹ نماینده در مجلس دارد بهتر است در این مدت بازمانده ضمن پیگیری مجادنه مطالبات مردمی، عملکرد ۴۶ ماه خود را نیز برای روشنگری و تنویر افکار عمومی مردم شریف استان منتشر نمایند.

■ برای نجات دریاچه ارومیه که مهمترین مطالبات عمومی در آذربایجان است چه اقدامی کرده اند. آیا می دانید یکی از چند دریاچه شور جهان در بزرگترین بحران های محیط زیستی قرن معاصر در شمال غرب کشور اتفاق می افتد. کجاست آن نماینده محترم تبریز که به مردم قول می داد از ارس به دریاچه آب می رسد و حتی مشکل کمبود آب شرب تبریز نیز حل می شود و یا آن نماینده جوان که می گفت: در ۴ سال آینده آب دریاچه بحدی خواهد رسید که مردم مثل گذشته شنا کنند.

■ چرا در قبال افتتاح ناقص خط آهن جدید میانه_تبریز پیگیر نشدید و پس از سال ها انتظار این طرح ملی و زیربنایی نیمه تمام افتتاح شد. برای اتصال این خط آهن به ایستگاه مرکزی راه آهن آذربایجان در غرب تبریز چه پیگیری‌های صورت گرفته است. آیا آنها بهتر نمی دانند کاررا چه کرد. آن کس که تمام کرد و از سویی این طرح نیمه تمام اثربخشی و مطلوبیت لازم را با این نیمه تمام رها شن نخواهد داشت.

■ در تسریع طرح احداث بزرگ راه در سواحل جنوبی ارس با توجه به اظهار تمایل طرف های صاحب منافع به اجرای طرح شاهراهی زنگه زور از خاک ایران و استفاده از این فرصت طلایی برای اجرای آن در خاک ایران چه اقداماتی کرده اند. آیا وزیر راه و شهرسازی را برای اجرای این طرح مهم منطقه ای متقاعد کرده اند. آیا طراحی و نقشه برداری مقدماتی آن آغاز شده است. قبلا که همه می آوردیم دولتین ترکیه و آذربایجان این جاده مهم مواصلاتی را از جنوب ارس و خاک ایران احداث کنند الان که آنها اظهار تمایل کرده اند چه اقدامی دولت کرده اید آیا نمایندگان استان ما پیگیر هستند.

■ در احداثعبارت لازم برای ساماندهی مناطق حاشیه نشین و سکونگاههای غیررسمی که متأسفانه تبریز، رتبه دوم کشوری را در بین شهرهای بزرگ دارد چه اقداماتی کرده اند. آیا مثل مشهد دفتر ساماندهی حاشیه نشینی و استفاده از اعتبارات بنیاد مستضعفان و وزارت راه و شهرسازی را در رفع بخشی از این معضلات دنبال کرده اند. شهرک جوانان را که برای انتقال بخشی از ساکنان حاشیه نشینی طراحی شده است چرا الان مسکوت مانده است.

■ اخبار منتشره در رتبه بندی دانشگاه‌های مادر کشور باز هم نشان از افول جایگاه دانشگاه تبریز بعنوان اولین موسسه آموزش عالی شهرستانی ایران دارد که روزگاری در جایگاه دوم کشوری قرار داشت. نمایندگان تبریز در کمیسیون آموزش عالی مجلس که با هم برای نخستین در صدر این کمیسیون رقابت دارند توضیح دهند که در تزیق اعتبارات وزارت علوم و یا ایجاد مراکز جدید پژوهشی و تحقیقاتی و مراکز جدید رشد و نوآوری و با کمک بیشتر به شرکت های دانش بنیان در دانشگاه تبریز و یا توسعه تحصیلات تکمیلی در آن چه اقداماتی شده اند.

■ لطفاً نمایندگان محترم اقدامات خود را در کمک به اجرای طرح مترو تبریز و افتتاح و با آغاز عملیات احداث خطوط جدید تشریح کنند و یا در کمک به بازسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهرهای اسنان اقدامات خود را بیان کنند. چرا میزان اعتبارات حمل و نقل عمومی تبریز کافی نیست و درسایر کلاتشهرها با خطوط دو تمام و خطوط ۳ را آغاز کرده اند برای تکمیل خطوط ۱ و ۲ مترو تبریز چه ریزانی یک وزارت کشور شده است.

■ آیا میدانید طرح بزرگ مصوب احداث بیمارستان تأمین اجتماعی در تبریز روی کاغذ مانده و هنوز در مکان یابی مشکل دارد و همین طرح بعد از تبریز در شیراز اجرا و افتتاح شد. در جنوب شرق و غرب تبریز کمبود بیمارستان است. حداقل پیگیر باشید این طرح اجرایی شود.

■ مس سونگون که ۱۵ درصد مس جهان را دارد و برای استان موهبت بزرگ الهی است فوراً بود مستقل شود و شرکت مس آذربایجان شکل گیرد و شخص رئیس جمهور هم استقلال آن را قول داده بود. حداقل قول رئیس جمهور را بپhanه قرار دهید و این یک مورد را عملی کنید تا افکار عمومی پیگیر شما را فریب ۴ سال ببینند.

■ در نشست اخیر هیات دولت و وزرا و روسای سازمان ها و معاونین و مشاوران آنها و استانداران سراسر کشور که حدود ۱۰۰۰ نفر بودند هیچ یک از این آقایان تاثیر گذار در سطوح ملی و منطقه ای متولد نیز نیستند.

چرا نمایندگان استان ما نتوانسته اند در انتخاب وزرا و معاونین و مشاوران وزارتخانه ها و سازمان ها نیروهای مستعد ما را برای نشستن در یکی از مناصب به دولت پیشنهاد و حمایت کنند. چرا اینجا بهتر در سطوح ملی بی اثر شده ایم.

حداقل در انتخاب نقشی نداشتید برای رفع مشکلات استان با ایشان هم‌اگره و کار بکشید

چرا نمی توانیم ما هم به اندازه مشهد و اصفهان و قم در مناصب ملی تاثیر گذار باشیم.

■ چندی پیش مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی به نقش استان ها در شکل دهی به بدنه ی سازمان های بزرگ دولتی و وزارت خانه ها پرداخت.

این آمار مستند نشان داد که تا دولت فعلی از استان اصفهان ۲۸ نفر وزیر و نزدیک به همین تعداد نیز روسای سازمان بزرگ دولتی را تشکیل می دادند.

این رقم برای استان آذربایجان شرقی ۸ نفر بوده است. به عبارت ساده در طول بعد از انقلاب تعداد وزرا و روسای انتخابی برای وزارت خانه ها و سازمان های بزرگ دولتی از استان اصفهان ۶ برابر آذربایجان شرقی بوده است. ■ نمایندگان محترم استان در مجلس که ۱۹ نفرند و بعد از تهران بیشترین نماینده استانی را دارند لطفاً توضیح دهند که برای آموزش پرزشکی هیچ یک از کارکنان آذربایجان شرقی در بدنه دولت چه اقدامی به عمل آورده اند. البته در بعد از انقلاب تعداد وزرا و روسای انتخابی در بدنه سازمان ها و وزارتخانه ها از استان های شمالی، مرکزی و خراسان بسیار قابل توجه بودماند.

در اوایل دی ماه سال جاری نشست هیات دولت و معاونین و مشاوران آن و روسای سازمان های دولتی و وزرا و استانداران ۳۱ کشور در وزارت کشور برگزار شد که تعداد آن ها به یکصد نفر می رسید. نگاهی به خواستگاه آن ها نشان می دهد که جز وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی هیچ یک از آن ها متولد تبریز یا آذربایجان شرقی نبودند در حالی که اگر انصاف مراعات شود، حداقل نسبت به جمعیت، ۶ درصد آن ها باید از استان آذربایجان

شرقی باشند. در این دولت بیش از ۳۰ درصد وزرا و روسای سازمان ها و معاونین و مشاوران ارشد آن ها و همچنین روسای دو قوه مجریه و مقننه مثل مشهد و خراسان هستند و شما بهتر می دانید که در تخصصی اعتبارات



ملی به دلیل تعصب زادگاهی درصد بیشتری به آن ها تعلق می گیرد، حال سوال افکار عمومی از شما این است که سهم آذربایجان شرقی از این همه وزیر و رئیس و معاون و مشاور ارشد چه قدر است.

■ در آغاز به کار دولت آقای رئیسی گفته می شود پیشنهادی از سوی تصمیم گیرندگان ارشد برای انتخاب ۲ وزیر از آذربایجان شرقی پیشنهاد شده بود متأسفانه مجمع نمایندگان آذربایجان شرقی به جای معرفی چند نفر از نیروهای متخصص و کاربلد استان برای تصدی چند وزارت خانه ، منسجم دست به کار نشدند و متأسفانه به دلیل تشتت آرا و اختلاف نظر در بین نمایندگان و ترجیح دادن منافع جمعی بر منافع فردی این فرصت طلایی نیز بر یاد رفت. حال سوال از نمایندگان مجلس این است که چرا عقلاانه دست به کار نشدند؟ آیا آن ها می دانند که در بین دولت های بعد از انقلاب در دولت رئیسی هیچ رئیس سازمان یا وزیری متولد شهر تبریز نیست.

■ در تحقیقی مستند و مستدل در گروه اقتصاد دانشگاه اهواز برآورد شاخص توسعه ی انسانی استانهای ایران و بررسی تاثیر آن در رشد اقتصادی با استفاده از منطبق آفرین نیز در فصلنامه بررسی های اقتصادی – دوره هفدهم – نشان می دهد در شاخص توسعه ی انسانی، بهداشت و سلامت، آموزش و رفاه اجتماعی باز هم وضعیت آذربایجان قابل قبول نیست و بر اساس این شاخص توسعه ی و اجزای آن که معمولاً در ۵ سال منتشر می شود آذربایجان شرقی در سال ۱۳۸۵ در رتبه ی هفتم قرار گرفته است. آذربایجان غربی در رتبه ۲۴ و اردبیل در رتبه ۱۱۷ و زنجان در رتبه ی ۱۲ رت آم جای دارد. همین شاخص های توسعه استانهای ایران ۵ سال بعد یعنی در سال ۱۳۹۰ نشان می دهد استان مهم آذربایجان شرقی با ۵ له سقوط نسبت به سال ۸۵ در رتبه ی دوازدهم کشوری قرار گرفته و در سال ۹۵ نیز همین رده ی دوازدهمی را حفظ کرده است.

■ یک گزارش دانشگاهی درباره بررسی کیفیت زندگی شهری که بطور مشترک در گروه های علمی علوم اجتماعی دانشگاه پیام نور تهران و علوم اجتماعی دانشگاه تبریز منتشر شد در تعیین شاخص های برسی و سنجش کیفیت زندگی باز هم استانهای اصفهان، یزد، فارس و تهران در رتبه های برتر کشوری قرار گرفته اند.

■ این تحقیق مسایلی چون محیط زیست، فرصت های سبک زندگی، اشتغال، بازنشتگی، تنوع فرهنگی، مکان های تفریحی و تجاری و دستیابی به مسکن و بهداشت عمومی نیز مورد توجه قرار گرفته است. استان های آذربایجان شرقی در کیفیت زندگی شاخص های فوق الاشاره، رتبه مهم، آذربایجان غربی رتبه هجدهم و استان اردبیل نیز در رتبه ی بیستم قرار گرفته است.

■ گزارش مستند دیگر منتشره از سوی وزارت کار و رفاه اجتماعی با عنوان "پایش فقر در سال ۱۳۹۹ " نشان می هد که در رتبه بندی استانها در نرخ محرومیت در سال ۹۹ آذربایجان شرقی در بین ۳۱ استان کشور رتبه ی یازدهم، استان اردبیل در رتبه هیجدهم و آذربایجان غربی در رتبه بیست و ششم قرار گرفته است.

■ قصور بانک های خصوصی استانهای شالغرب کشور در تجهیز و تخصیص منابع مالی مردم و بنگاههای اقتصاد پایین تر از ۴ درصد وعقب ماندگی در صنعت حمل ونقل و جابجایی مسافر با ناوگان استاندارد، گردش ناچیز حدود ۱۰ درصدی ده هزار میلیارد تومانی مس سونگون در منطقه؛ سهم ناچیز ۲ درصدی معدن در اقتصاد محلی؛ سهم غیر قابل قبول استانهای شالغرب از وام های کلان دولتی و تسهیلات ارزان؛ حضور نه چندان موفق کالا و خدمات تولیدی صنایع آذربایجان در بازار مصرف کشورهای همسایه، روانی ۲۸ رودخانه مرزی و برداشت جزئی از حقاچه و حتی نمود ضعیف نماینده گان در کمیسیون های مجلس و دهها مورد مشابه قصوری است که گریبان اقتصاد و توسعه منطقه را گرفته است.

■ با این وصف، شاخص های توسعه در ابعاد انسانی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، آموزش، رفاه و بهداشت در استانهای آذربایجان نسبت به برخی از استانهای مرکزی، جنوبی و شمالی وضعیت قابل قبولی ندارد و هر سال نسبت به سال گذشته شاهد افت این شاخص ها در ابعاد مختلف هستیم. آذربایجانی که روزگاری نه چندان دور مهم ترین و پیشرفته ترین منطقه ی ایران به شمار می رفت و بیش از پنجاه درصد تجارت و بازرگانی و نمادهای فرهنگی و تمدنی و آموزشی در این منطقه ی مهم جغرافیایی ایران قرار داشت، امروزه به دلایل مختلف از جمله افول مدیران تاثیرگذار در سطح ملی، عدم توجه به جانشین بروری در حوزه ی مدیریت ها، دو زیانه بودن و اعمال سیاست های تبعیضی، بی توجهی وزارت خانه ها و سازمان های کشوری، حاکم شدن مدیران غیربومی و کوتوله و نبود انگیزه های کار و تلاش مضاعف و شیوع اپیدمی رخوت و سستی بیشتر در بدنه های اداری و سازمانی، همه و همه در تشدید عقب ماندگی ها و کاهش وزن و قدرت چانه زنی و اخذ اعتبارات ملی خود را نشان می هد. نمایندگان محترم استان برای رفع این معضلات چه برنامه هایی داشته اند.

■ بد نیست خوانندگان محترم این یادداشت مستحضر باشند، آذربایجان که به دلیل همجاری با کشور های قفقاز، عربی، ترک و نزدیکی به اروپا و قلب ورود به جهان متمدن و پیشرفته قرار گرفته است باید در توسعه کریدور های بین المللی و ارتباطی و ایجاد شاهراه های مواصلاتی در رتبه اول کشوری قرار گرفته باشد، تاسف باره نه تنها در میانگین کشوری از این نظر قرار نگرفته بلکه در رتبه های بسیار پایین در این حوزه های مواصلاتی و ارتباطی قرار گرفته است و نمود عینی آن ساخت و افتتاح ۳۳ درصد اتوبان ها و شاهراه های ارتباطی در استان اصفهان است و سهم استان آذربایجان غربی در این حوزه با توجه به قرار گرفتن در گلوگاه بین المللی ورود و خروج کالا و مسافر به کشور سهم یک درصدی است.

■ بررسی بیشتر این نابرابری و ناعادلتی در شاخص های توسعه نیازمند ریشه یابی های علمی و عینی و تحرک دانشگاه ها، اتاق های بازرگانی، استانداران و نمایندگان آذربایجان در مجلس شورای اسلامی است.

■ اطلاعات منتشره مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۹ ه. ش نشان می دهد درصدمت ناخالص استانهای ایران حالت رقابت به خود گرفته و استانهای دارای معادن طبیعی و صنعتی و تجاری در رتبه های برتر قرار گرفته اند. بر اساس این آمار آذربایجان شرقی با تولید ۳.۵ درصد تولید ناخالص داخلی

اقتصادی

اقتصادی

میگفتید با تدبیر ما در ۱۴۰۲ مردم در آب دریاچه شنا می کنند چه شد؟

کشور در رتبه هفتم قرار گرفته است. این رقم در تهران، خوزستان، بوشهر، اصفهان، خراسان رضوی و فارس رتبه های بالایی است. طوری که تولید ناخالص استان خوزستان چهار برابر و اصفهان دو برابر آذربایجان شرقی است.

■ شنیدنی و تعجب اینجاست که اخیراً در ویکی پدیا فهرست استانهای ایران بر پایه توسعه انسانی که پایه هر نوع توسعه بوده منتشر شد. بر این اساس ۶ استان در رشد انسانی بسیار بالا دیده می شود. ۶ استان دیگر در رشد انسانی بالا جای گرفتند. که هیچ یک از استانهای ترک نشین در این دو فهرست جایی ندارند. استانهای آذربایجان شرقی در رشد بر پایه توسعه انسانی ۱۷ همدان ۲۲ زنجان ۲۳ اردبیل ۲۵ و آذربایجان غربی در ۲۶ یعنی میانگین پایین تا قعر جدول قرار گرفته اند.

■ ازسویی دیگر تحقیق منتشره در گروه اقتصاد دانشگاه سیستان و بلوچستان در مقوله سنجش رفاه استانهای کشور نشان می دهد وضعیت رفاهی آذربایجان شرقی در رده ی میانگین کشوری است. در این پژوهش از روش ارزیابی رفاه اجتماعی استانها از شاخص کارینالی سن و کشش تابع رفاه اجتماعی نسبت به برابری و کارایی استفاده شده است. یافته های این تحقیق دانشگاهی نشان می دهد که بیشترین سطح رفاه در استانهای ایران مربوط به استانهای تهران، بوشهر و مرکزی است.

در این تحقیق اصفهان، خراسان رضوی، قزوین، البرز، یزد و کرمان موقعیت خوبی دارند. آذربایجان شرقی نزدیک جدول میانه های اسناتی قرار گرفته است و استانهای سیستان و بلوچستان، کردستان، کهگیلویه و بویر احمد، لرستان، کرمانشاه، ایلام و آذربایجان غربی دارای کمترین سطح رفاهی در کشور هستند.

■ از سویی دیگر ارزیابی و تحلیل شاخص های توسعه انسانی در مناطق شهری که در دانشگاه حکیم سبزواری انجام شده و در آن هدف از توسعه انسانی ایجاد محیطی توانمند برای مردم در جهت برخورداری از زندگی طولانی تر، سالم تر، و خلاقانه تر اعلام شده است، مناطق شهری استان های تهران، اصفهان و قزوین مطلوب ترین وضعیت شاخص توسعه انسانی برآورد شده است. متأسفانه نتایج این تحقیق نشان می دهد که نامطلوب ترین وضعیت این شاخص ها در توسعه انسانی مناطق شهری مربوط به استان های سیستان و بلوچستان، کردستان و آذربایجان غربی است که قاطبه جمعیت آنها را اقوام سخت خور آب بلوچ، کرد و ترک تشکیل می دهد، یعنی به زبان ساده مناطق شهری غرب آذربایجان در بین ۳۱ استان کشور رتبه ی ۱۸م عقب ماندگی مناطق شهری ایران را در شاخص های توسعه انسانی به خود اختصاص داده است.

■ اتصال راه آهن ایران در شمال غرب کشور از طریق چشمه ثریا به خط آهن ترکیه بعنوان خط ریلی آسیا_اروپا

نمایندگان آذربایجان شرقی در مجلس گزارش عملکرد خود را منتشر کنند

نیز طرح کاملاً کارشناسی است که باید از طریق نمایندگان آذربایجان در مجلس دنبال شود. چرا که باصرفه ترین و آسان ترین خط ریلی ایران به ترکیه و اروپا محسوب می شود و می تواند ورود و خروج کالا و مسافر به کشور را تسهیل کند.

■ کارشناسان راه آهن کشور می گویند بهترین اتصال خط ریلی ایران به ترکیه چشمه ثریا است.

■ چندی پیش پلیس راهور در روزنامه رسمی دولت اعلام کرده که پس از اتوبان تهران_کرج دومین جاده ی پررفت و آمد و ترافیک جاده ای کشور مسیر تبریز_آذرشهر است که روزانه نزدیک به ۱۸۰هزار وسایتقلیه سبک وسنگین در آن تردد می کند و در واقع این جاده ی پر تردد دروازه ورود و خروج استان های کرد نشین و غرب کشور به تبریز و بالعکس می باشد با این حال سوال افکار عمومی این است که چرا دومین جاده ی مهم مواصلاتی کشور تاکنون به اتوبان یا بزرگراه مناسب و استاندارد تبدیل نشده است و این چه کشوری است که جاده ای با این حجم ترده به بزرگ راه و اتوبان تبدیل نشود و روزانه شاهد تصادفات ناگوار و ترافیک سنگین در نقاط مختلف آن باشیم. ولی در استان های کوبری کجا و جاده هایی که یک چهارم این تردد روزانه را ندارند به اتوبان و شاهراه تبدیل شوند.

■ اصولاً قصور سازمان هایی چون راهداری و راه و شهرسازی را چه کسی پاسخگوست؟ نمایندگان ۲۰ درصدی مناطق آذربایجان در مجلس چه پاسخی در مقابل کم تحرکی خود به مردم دارند راستی این تبعیض ها و عقب ماندگی ها را به حساب کدام دوره از مدیران ملی و محلی و نمایندگان مجلس نوشت؟

■ در کارزار سال های اخیر فعالان مردمی استان های غرب و کردنشین و غرب آذربایجان به دولت و وزیر راه و شهرسازی جهت درخواست اقدام فوری تکمیل جاده ی سرچم _میاندواب علاوه بر کوتاه شدن مسیرها آمده است (تراکم وحشتناک خودروها در کمربندی های غیراستاندارد تبریز که موجب بروز تصادفات زنجیره ای در بسیاری از طول سال و مرگ ده ها تن از انسان های بی گناه می شود) حذف اکثر ترده ها از تبریز خواسته ی اصلی این کارزار بود. واقعیت هم همین است که کمربندهای تبریز طبق اعتراضات کارشناسان تعریف چندانی ندارند و برای ۳۰ سال پیش تبریز ساخته شده بودند و اکنون تبریز نیازمند احداث کمربندهای ورود و خروجی از دروازه غربی شرقی و جنوبیست که تحرک دستگاه های مربوطه با تزییق اعتبارات ملی و محلی را می طلبد.

■ می دانیم و می دانید تبریز و آذربایجان پتانسیل های خوبی برای گردشگری دارد. آثار تاریخی و تمدنی قابل توجهی در این سرزمین فرهنگ خیز و هنرپرور وجود دارد که تعدادی از آنها با ثبت در یونسکو بعنوان میراث جهانی مورد توجه قرار گرفته اند. در این راستا باید زیرساخت های گردشگری منطقه ما تکمیل شود. یکی از این زیرساخت ها توسعه و ساخت سالن وسیع و مجهز برای ورود و خروج ابرومندانه گردشگران ایرانی و خارجی است که از مدتها قبل مصوبه ملی دارد و تا حال مسکوت مانده است که استاندار جدید باید پیگیری تحقق این امر مهم باشد و از سویی فرودگاه تبریز که در سال ۱۳۹۹ چند سال قبل از افتتاح فرودگاه استانپول ساخته شده با اینکه در سال های اخیر تلاش‌هایی برای توسعه آن شده ولی کافی نیست. آیا تلاش لازم برای توسعه و تجهیز فرودگاه تبریز که عنوان فرودگاه بین‌المللی را با خود یدک می کشد و موقعیت خاصی دربرای قرار گرفتن در کریدور هوایی شرق و غرب عالم دارد صورت گرفته و شما نمایندگان که در کمیسیون‌های عمران و زیربنایی مجلس برای تحقق این برنامه ها چه کرده اید.

■ حال که استاندار فقید به رحمت ایزدی پیوسته و استانداری بومی و تازه نفس و آماده بکار و جوانی نام و جوان انتخاب شده باید همدل و همراه باشیم تا با تلاش دسته جمعی و چانه زنی و پیگیری و اخذ اعتبارات لازم، بخشی از طرح های نیمه تمام و کارهای بزرگ عمرانی و اقتصادی زمین مانده و از همه مهمتر نجات دریاچه زولای یافته نگین آذربایجان به جد دنبال کنیم و با آبدار شدن پایدار کردن آن نشاط و شادابی و سازندگی و آبادانی در دیار زرتشت و آذربادگان جان بگیرد و شاهد سازندگی بیشتر در این منطقه مهم فراموش شده باشیم.

در دومین نشست میز تجاری قزاقستان در تبریز مطرح شد؛

ضرورت افزایش تعاملات بین اتاقهای بازرگانی تبریز و قزاقستان



عصرآزادی/ سرویس اقتصادی:

دومین نشست میز تجاری قزاقستان با هدف بررسی مشکلات و ارائه راهکارهای تسهیل و توسعه مبادلات تجاری با قزاقستان با حضور تعدادی از تجار استان و نمایندگان بخش دولتی در تبریز بررسی شد.

مسئول امور بین‌الملل اتاق بازرگانی

تبریز در ابتدای این نشست، با اشاره

به برگزاری موفق نخستین جلسه میز قزاقستان در اتاق تبریز گفت: پس از تشکیل میز قزاقستان و با طرح مشکلات و چالش‌های موجود تجاری بین فعالان اقتصادی استان و قزاقستان، سعی داریم با دریافت پیشنهادات، موانع موجود را برطرف کرده و حجم مبادلات تجاری با این کشور را توسعه دهیم.

رفع تعهد ارزی، صادرات کشور را متوقف کرده است

رئیس کمیسیون صادرات و مدیریت واردات اتاق بازرگانی تبریز به تشریح دغدغه‌های فعالان اقتصادی استان در خصوص تجارت با قزاقستان پرداخت و با بیان اینکه حجم تجارت استان با این کشور محدود است گفت: عضویت ایران و قزاقستان در اتحادیه اقتصادی اوراسیا بهترین فرصت برای توسعه تجارت بین این دو کشور به شمار می‌رود، در حال حاضر نیز تعاملات خوبی در سایر استانها با قزاقستان صورت گرفته است اما آذربایجان شرقی آنچنان که باید، نتوانسته است از مزیت‌های این بازار بهره ببرد.

سیدیوسف حسینی، یکی از دلایل کاهش تمایل به صادرات را بحث رفع تعهد ارزی عنوان کرد و افزود: این امر رسماً صادرات کشور را متوقف کرده و تنها عده کمی از افراد موفق به رفع تعهد ارزی شده‌اند، ما نیز امیدواریم با ابلاغ شماره حساب از سوی دولت، صادر کنندگان بتوانند تعهدات ارزی بین سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ را پرداخت کنند و حساب های پس از سال ۱۴۰۰ نیز بر اساس دستورالعمل‌های جدید، محاسبه و تسویه شود.

وی با اشاره به وجود بازرگانی مشکلات در حوزه گمرکات استان اضافه کرد: یکی از مواردی که موجب ناراضی‌ت تجار شده است، ارزش‌گذاری بالای کالاها در گمرکات استان است که سبب می‌شود برای صادرات یا واردات از سایر گمرک‌های کشور استفاده کنند و در نتیجه این امر، شاهد کاهش حجم مبادلات تجاری در گمرک‌های استان هستیم.

حسینی افزایش نرخ انرژی از جمله آب، گاز و برق را از دیگر چالش‌های تولیدکنندگان استان عنوان کرد و یادآور شد: قیمت پایین حامل‌های انرژی، مزیت نسبی صادراتی برای کشور محسوب می‌شود، اما با افزایش تعرفه‌ها، قطعاً قیمت نهایی محصولات تولید شده نیز افزایش خواهد داشت و به‌دنبال آن، ما قدرت رقابتی خود را در بازارهای جهانی از دست خواهیم داد.

وی در پایان اظهارات خود بر لزوم تهیه نقشه‌راه در راستای تسهیل تجارت به‌خصوص با کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا تأکید کرد.

ضرورت تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل مشترک بین المللی

نماینده معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری آذربایجان شرقی نیز با اشاره به ظرفیت های بالای تجاری قزاقستان و عضویت ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا، بر ضرورت بهره‌گیری از مزیت های تجاری با این کشور تأکید کرد.

رحیم رویایی بر ضرورت تأسیس شرکت‌های حمل و نقل مشترک بین‌المللی و ایجاد پایانه‌های صادراتی در استان تأکید کرد و افزود: تا زمانی که سیستم حمل‌ونقل کشور ما راننده‌محور باشد، مشکلات پارچرا خواهد بود. وی با تأکید بر اینکه بحث رفع تعهد ارزی، مشکل و دغدغه تمامی تجار است که حل این مسئله نیازمند علم عمل است اظهار کرد: ارتباط مستقیم و بی واسطه بین فعالان اقتصادی استان و قزاقستان از طریق ظرفیت اتاق‌ها، اعزام و پذیرش هیئت‌های تجاری و شرکت در نمایشگاه‌ها باید مدنظر قرار گیرد.

اعلام آمادگی ریزبانان بازرگانی برای حضور در میزهای تجاری

رئیس اداره بازرگانی خارجی اداره کل صمت آذربایجان شرقی هم با بیان اینکه استان ما از ظرفیت بالایی در زمینه صادرات محصولات صنعتی و کشاورزی برخوردار است گفت: اتحادیه اقتصادی اوراسیا می تواند بازار وسیعی برای محصولات استان به خصوص در زمینه خشکبار، صیفی‌جات، سنگ و مصالح ساختمانی، کاشی و سرامیک و سیمان باشد.

محمدتقی هنترپز افزود: آمار صادرات ۹ ماهه آذربایجان شرقی به قزاقستان ۱۴۶ میلیون دلار است که پس از بخش صنعت، بیشترین حجم مبادلات تجاری مربوط به بخش کشاورزی است.

وی با اشاره به فعالیت میزهای تجاری در آذربایجان شرقی، از اعلام آمادگی ریزبانان بازرگانی برای حضور در این جلسات در راستای رفع دغدغه های تجار خبر داد. شایان ذکر است در ادامه این نشست، تجار و فعالان اقتصادی آذربایجان شرقی به بیان مشکلات خود در خصوص تجارت با کشور قزاقستان به بحث و تبادل نظر پرداختند.

با هدف گسترش تعاملات و پشتیبانی از تولید؛

بانک صادرات ایران با مگاموتور تفاهم‌نامه همکاری امضاء کرد



عصرآزادی/ سرویس بانک و

بیمه: بانک صادرات ایران به منظور

حمایت از رونق تولید و تأمین مالی شرکت‌های قطعه‌ساز خودرو، با مگاموتور تفاهم‌نامه همکاری امضاء کرد.

عصرآزادی/ محمد نیاورانی، تفاهم‌نامه توسعه همکاری این بانک با شرکت تولیدی موتور، گیربکس و اکسل سایبا

(مگاموتور) در نشستی با حضور محسن سیفی مدیرعامل بانک صادرات ایران، مهدی اقبالی راد عضو هیئت‌مدیره، سیدکاظم مرتضوی اسکویی معاون شعب، محمد وطن‌پور (تراکم وحشتناک خودروها در کمربندی های غیراستاندارد تبریز که موجب بروز تصادفات زنجیره ای در بسیاری از طول سال و مرگ ده ها تن از انسان های بی گناه می شود) حذف اکثر ترده ها از تبریز خواسته ی اصلی این کارزار بود. واقعیت هم همین است که کمربندهای تبریز طبق اعتراضات کارشناسان تعریف چندانی ندارند و برای ۳۰ سال پیش تبریز ساخته شده بودند و اکنون تبریز نیازمند احداث کمربندهای ورود و خروجی از دروازه غربی شرقی و جنوبیست که تحرک دستگاه های مربوطه با تزییق اعتبارات ملی و محلی را می طلبد.

■ می دانیم و می دانید تبریز و آذربایجان پتانسیل های خوبی برای گردشگری دارد. آثار تاریخی و تمدنی قابل توجهی در این سرزمین فرهنگ خیز و هنرپرور وجود دارد که تعدادی از آنها با ثبت در یونسکو بعنوان میراث جهانی مورد توجه قرار گرفته اند. در این راستا باید زیرساخت های گردشگری منطقه ما تکمیل شود. یکی از این زیرساخت ها توسعه و ساخت سالن وسیع و مجهز برای ورود و خروج ابرومندانه گردشگران ایرانی و خارجی است که از مدتها قبل مصوبه ملی دارد و تا حال مسکوت مانده است که استاندار جدید باید پیگیری تحقق این امر مهم باشد و از سویی فرودگاه تبریز که در سال ۱۳۹۹ چند سال قبل از افتتاح فرودگاه استانپول ساخته شده با اینکه در سال های اخیر تلاش‌هایی برای توسعه آن شده ولی کافی نیست. آیا تلاش لازم برای توسعه و تجهیز فرودگاه تبریز که عنوان فرودگاه بین‌المللی را با خود یدک می کشد و موقعیت خاصی دربرای قرار گرفتن در کریدور هوایی شرق و غرب عالم دارد صورت گرفته و شما نمایندگان که در کمیسیون‌های عمران و زیربنایی مجلس برای تحقق این برنامه ها چه کرده اید.

■ حال که استاندار فقید به رحمت ایزدی پیوسته و استانداری بومی و تازه نفس و آماده بکار و جوانی نام و جوان انتخاب شده باید همدل و همراه باشیم تا با تلاش دسته جمعی و چانه زنی و پیگیری و اخذ اعتبارات لازم، بخشی از طرح های نیمه تمام و کارهای بزرگ عمرانی و اقتصادی زمین مانده و از همه مهمتر نجات دریاچه زولای یافته نگین آذربایجان به جد دنبال کنیم و با آبدار شدن پایدار کردن آن نشاط و شادابی و سازندگی و آبادانی در دیار زرتشت و آذربادگان جان بگیرد و شاهد سازندگی بیشتر در این منطقه مهم فراموش شده باشیم.

■ کارزار سال های اخیر فعالان مردمی استان های غرب و کردنشین و غرب آذربایجان به دولت و وزیر راه و شهرسازی جهت درخواست اقدام فوری تکمیل جاده ی سرچم _میاندواب علاوه بر کوتاه شدن مسیرها آمده است (تراکم وحشتناک خودروها در کمربندی های غیراستاندارد تبریز که موجب بروز تصادفات زنجیره ای در بسیاری از طول سال و مرگ ده ها تن از انسان های بی گناه می شود) حذف اکثر ترده ها از تبریز خواسته ی اصلی این کارزار بود. واقعیت هم همین است که کمربندهای تبریز طبق اعتراضات کارشناسان تعریف چندانی ندارند و برای ۳۰ سال پیش تبریز ساخته شده بودند و اکنون تبریز نیازمند احداث کمربندهای ورود و خروجی از دروازه غربی شرقی و جنوبیست که تحرک دستگاه های مربوطه با تزییق اعتبارات ملی و محلی را می طلبد.

■ می دانیم و می دانید تبریز و آذربایجان پتانسیل های خوبی برای گردشگری دارد. آثار تاریخی و تمدنی قابل توجهی در این سرزمین فرهنگ خیز و هنرپرور وجود دارد که تعدادی از آنها با ثبت در یونسکو بعنوان میراث جهانی مورد توجه قرار گرفته اند. در این راستا باید زیرساخت های گردشگری منطقه ما تکمیل شود. یکی از این زیرساخت ها توسعه و ساخت سالن وسیع و مجهز برای ورود و خروج ابرومندانه گردشگران ایرانی و خارجی است که از مدتها قبل مصوبه ملی دارد و تا حال مسکوت مانده است که استاندار جدید باید پیگیری تحقق این امر مهم باشد و از سویی فرودگاه تبریز که در سال ۱۳۹۹ چند سال قبل از افتتاح فرودگاه استانپول ساخته شده با اینکه در سال های اخیر تلاش‌هایی برای توسعه آن شده ولی کافی نیست. آیا تلاش لازم برای توسعه و تجهیز فرودگاه تبریز که عنوان فرودگاه بین‌المللی را با خود یدک می کشد و موقعیت خاصی دربرای قرار گرفتن در کریدور هوایی شرق و غرب عالم دارد صورت گرفته و شما نمایندگان که در کمیسیون‌های عمران و زیربنایی مجلس برای تحقق این برنامه ها چه کرده اید.

■ با اشاره به تنگناهای تحمیل شده به بخش‌های مختلف صنعت از جمله صنعت خودرو، افزود: در تلاش هستیم تا با افزایش تولید نسبت به سال‌های قبل، خدمات بهتری به مردم ارائه کنیم و تعامل با نظام بانکی و از جمله بانک صادرات ایران برای شرکت مگاموتور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

مدیرعامل شرکت مگاموتور با بیان اینکه ۳۵ شرکت در زیر مجموعه این شرکت به صورت روزانه به ساخت قطعات متبوع هستند، امضای تفاهم‌نامه با بانک صادرات ایران را اقدام مناسبی برای سرعت دادن به تولیدات این شرکت و کمک به صنعت خودرو کشور ارزیابی کرد.