

گزارش کامل

را اینجا ببینید



تیکنک

جنس دوم دیجیتال



سیمون دوپوار (Simone de Beauvoir) که او را نامداترین زن روشنفکر قرن بیستم لقب داده‌اند، کتاب معروفی دارد با عنوان «جنس دوم»؛ شاید اگر دوبوار در این روزها زنده بود و گزارش‌های کسب‌وکارهایی مثل دیجی‌کالا را در بخش‌های مقایسه‌ای زنان و مردان می‌خواند، روی عنوان کتاب خود تجدید نظر می‌کرد و آن را «جنس دوم دیجیتال» نام‌گذاری می‌کرد. در واقع شکاف جنسیتی از عالم واقعیت در حال رسوخ به عالم مجازی است و این چالش تلاش بیشتر سیاست‌گذاران و مدیران کسب‌وکارها را می‌طلبد تا از همین ابتدای امر، مانع پیشروی ریشه‌دار شدن و جریان‌ساز شدن این شکاف شوند. بررسی آمار جنسیتی کاربران اینترنت، نشان می‌دهد که شکاف جنسیتی جدی و مهمی در این حوزه وجود ندارد، طوری‌که ۴۶٫۷ درصد کاربر زن و ۵۳٫۳ درصد کاربر مرد در فضای اینترنت وجود دارد. مطابق گزارش تحلیل کاربران دیجی‌کالا که در سال ۱۴۰۰ ارائه شده، این شکاف جنسیتی درمورد کاربران دیجی‌کالا محسوس است.

جنسیت کاربران دیجی‌کالا در سال ۱۴۰۰

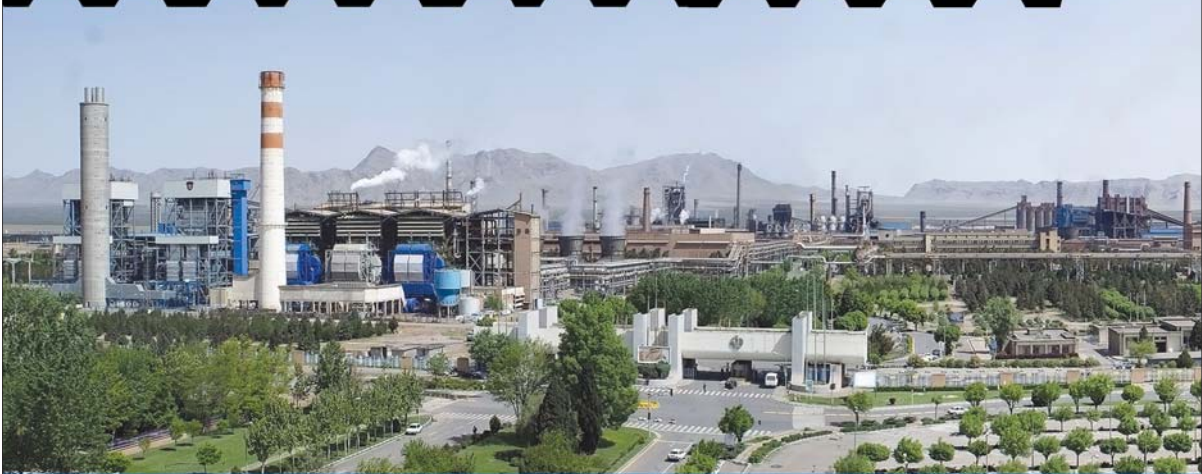
لازم به ذکر است که در گزارش سال ۹۹ دیجی‌کالا، این آمار کمی متفاوت بوده و کاربران زن در سال ۹۹ سهم بیشتری از کاربران را در مقایسه با سال ۱۴۰۰ داشته‌اند؛ بدین معنا که در سال ۹۹ سهم کاربران زن ۳۱٫۹ درصد و سهم

برترین مدل حمل‌ونقل نمودار زبان را نشان می‌دهد؛ هشداری برای بازسازی

حمل و نقل سبز در گِل

شرق: چین سال گذشته سریع‌ترین قطار جهان را ساخت؛ قطار مغناطیسی با سرعت ۶۰۰ کیلومتر بر ساعت که حالا می‌تواند یک رقیب جدی برای هواپیما باشد! در عربستان و ترکیه قطارهای مسافربری با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ثانیه تردد می‌کنند و در ایران میانگین سرعت قطار تنها ۷۰ کیلومتر بر ساعت است و پرسرعت‌ترین قطارهای ایران با اغماض سرعتهای

به ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. ایران که روزگاری پیشروترین کشور خاورمیانه در احداث راه‌آهن بوده است، حالا سن قطارهای کند آن‌گهی به ۴۸ و ۵۰ مایل هم می‌رسد؛ آن هم درست در شرایطی که کشورهای پیشرفته جهان تلاش می‌کنند حمل‌ونقل ریلی را توسعه دهند. در ایران بنا بر آمار شرکت‌های ریلی، مسافران قطار سالانه ۱۰ تا ۲۰ درصد ریزش



۱۰ تیر، روز صنعت و معدن گرامی باد

روابط عمومی ذوب آهن اصفهان

www.esfahansteel.ir

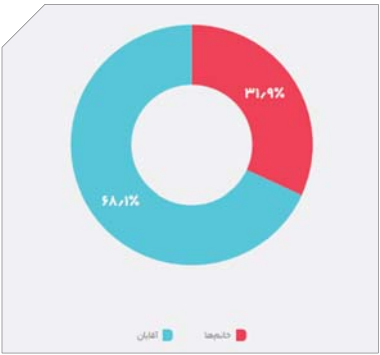
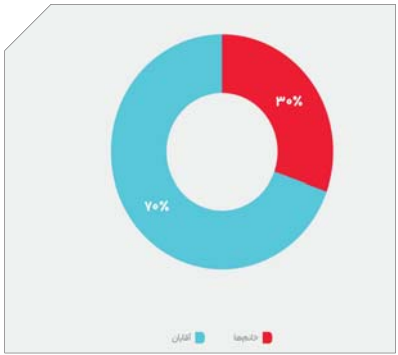
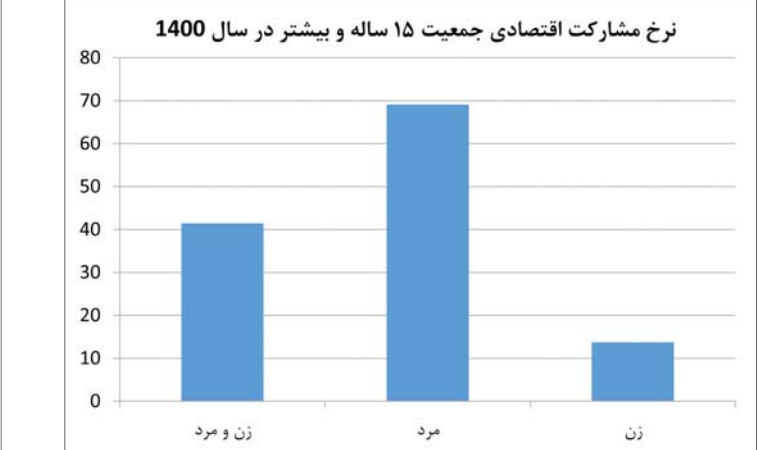
دارد. از این گذشته، بخش سودآور حمل ریلی کالا هم وضعیت نامساعدی دارد. ابراهیم محمدی، معاون سابق شرکت راه‌آهن در دولت حسن روحانی، به «شرق» می‌گوید بنا بود سهم راه‌آهن از حمل کالا تا سال ۹۰ به ۳۰ درصد برسد، اما حالا این سهم به زور به ۱۰ درصد می‌رسد. قطار در معادلات حمل‌ونقل ایران برخلاف کشورهای توسعه‌یافته، به حاشیه رفته است؛ قطارهای فرسوده و زیان‌ده که سالانه ۱۰ تا ۲۰ درصد مسافران خود را از دست می‌دهند. از بخش مسافری که بگذریم، تنها بخش درآمدزای صنعت ریلی ایران، قطارهای باری بودند که حالا قطارهای باری هم به در بسته خورده‌اند. فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند دخالت دولت در قیمت‌گذاری بلیت قطار و بدهی‌های سنگین آن به شرکت‌های ریلی، عمده‌ترین عوامل زیان‌ده‌شدن صنعت ریلی هستند. ابراهیم محمدی، معاون سابق شرکت راه‌آهن، در این زمینه به «شرق» می‌گوید: صنعت ریلی ایران در تمام سال‌های گذشته یک نقشه راه درست‌وحسابی نداشته است. او ادامه می‌دهد: در سال ۸۷ صنعت ریلی ایران ۲۴ میلیون تن بار جابه‌جا کرده است که این عدد در سال ۹۷ به ۵۰ میلیون تن بار رسید، اما حالا آمارها ریزش داشته و سهم صنعت حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی کالا به ۴۶ میلیون تن رسیده و در بخش مسافری هم وضعیتی مشابه تکرار شده است. او ادامه می‌دهد: راه‌آهن باید بتواند تامین مالی مناسبی کند و از طریق بانک‌ها و صندوق توسعه حمل‌ونقل اقدام کند تا شرکت‌ها بتوانند واگن‌هایشان را نوسازی کنند. وقتی حرف از یازده هشتاد درصدی سرمایه می‌زنیم، نباید انتظار داشته باشیم شرکت‌ها واگن مسافری بخرند. طبیعتا خرید واگن باری را ترجیح می‌دهند. به گفته این کارشناس، از دیگر مشکلات فعلی این حوزه، یکی اقتصاد حمل‌ونقل و دیگری سیاست‌های ناکارآمد راه‌آهن به‌عنوان رگولاتور است. او می‌افزاید: راه‌آهن سیاستی برای کمک به بخش

خصوصی نداشته است؛ برای مثال اینکه به بخش خصوصی تسهیلاتی بدهد تا بتوانند واگن‌های جدیدی تهیه کنند. اگر تسهیلات را هم نمی‌تواند بدهد حداقل تضمین بازپرداخت اقساط را قبول کند، اگر این کار را هم نمی‌کند، همین واگن‌های ۳۰ساله موجودش را در اختیارشان قرار دهد تا موقتا بازسازی و استفاده کنند. قسمت زیرشاسی این واگن‌ها کاملا قابل بازسازی است و می‌شود با جایگزینی چند قطعه اصلی، آن را نوسازی کرد. حتی قسمت بالای شاسی را هم می‌توانیم بازسازی و با تامین ایمنی در

قسمت مسافربری استفاده کنیم. چون ارزش اولیه آن با توجه به نرخ استهلاک پایین‌تر از یک واگن نو است، سرمایه‌گذاری در این بخش اقتصادی به نظر می‌رسد. آن‌طور که محمدی می‌گوید غالب شرکت‌های ساخت واگن ایران ارقامی حدود ۲۰۰ تا ۸۰۰ میلیارد تومان از راه‌آهن طلبکار هستند. وقتی این شرکت‌ها نتوانند پولشان را زنده کنند، طبیعتا نمی‌توانند لوکوموتیوهایشان را هم خوب نگهداری کنند؛ بنابراین بادهی لوکوموتیوها پایین می‌آید و واگن به جای سه بار سیر در روز، یک بار سیر می‌کند. در نهایت هم نرخ بهره‌وری و سود از سرمایه‌گذاری نصف می‌شود. او در ادامه با اشاره به اینکه وضعیت مدیریتی در صنعت ریلی ایران اسفبار است، تأکید می‌کند: هرکسی سرش را زیر می‌اندازد و روی صندلی مدیریتی صنعت حمل‌ونقل می‌نشیند و برای مدیریت این صنعت یا استاندارد انتخاب کرده‌ایم یا فرماندار یا آدمی که نخبه بوده ولی حتی پنج بار با قطار سفر نکرده و تنها مدعی است و وضعیت به‌گونه‌ای شده که ایران که در سال‌های نچندان دور سیستم ریلی سرآمد منطقه را داشته است، امروز باید با حسرت به کشورهای اطراف چشم بدوزد.

ریزش شدید تقاضا در بخش ریلی

معاون سابق شرکت راه‌آهن ایران به افت شدید تقاضا در بخش حمل‌ونقل نیز اشاره می‌کند و می‌گوید: سهم صنعت حمل‌ونقل ریلی از حمل کالا تنها ۹ تا ۱۱ درصد است. او ادامه می‌دهد: سال گذشته حدود ۶۵۰ میلیون تن بار در کشور جابه‌جا شده است و از این مقدار، خطوط راه‌آهن ۲۶ میلیون تن را حمل کرده‌اند. این آمار متأسفانه با افت همراه بوده و از سال ۹۹ دولت ۱۶ درصد کاهش یافته و حتی نسبت به سال ۹۸ نیز شش درصد کاهش



داشته است. این در حالی است که سهم راه‌آهن از حمل‌ونقل تا سال ۹۰ باید به حدود ۳۰ درصد می‌رسید، اما حالا ۱۰ سال دیگر هم گذشته و ما سهم ۱۰ درصدی‌مان را هم به زور حفظ کردیم. محمدی ادامه می‌دهد: اتفاقی که عینا در حوزه مسافربری هم تکرار شد، اما درباره بخش مسافری آمار دقیقی ندارم؛ چراکه آمارهای مسافری ما در حوزه ریلی با ترفندهایی بزرگ‌نمایی می‌شود. برای مثال آمار مسافرهای حومه‌ای را که فقط ۳۰ میلیون‌متر می‌رود، با مسافری که ۱۲۰ تا هزار کیلومتر می‌رود، یکی حساب می‌شود؛ درحالی‌که باید به نفر کیلومتر محاسبه شود. در چند سال گذشته راه‌آهن حمل‌ونقل حومه‌ای را فراهم کرده، در نتیجه مثلا تعداد بالای قطار هر روز از تهران به پرند یا ورامین می‌روند. آمار اینها نباید با مسافرهایی که بین شهرها حرکت می‌کنند، یکی باشند. هر قطاری که از پایتخت به مشهد می‌رود، زمانی به اندازه حدود ۲۰ سفر حومه‌ای می‌برد. چون مدیران نتوانسته‌اند اهداف برنامه‌ای را اجرا کنند، از آمار حمل‌ونقل حومه‌ای استفاده می‌کنند تا آمارها افزایشی شود؛ درحالی‌که هیچ‌جای دنیا به این شکل محاسبه نمی‌شود.

۶۰ قطار باری از کار افتاد

محمدی همچنین خبر می‌دهد که در شش ماه گذشته به دلیل ناکارآمدی در حوزه مدیریت، حدود ۵۰ تا ۶۰ دستگاه لوکوموتیو باری از سرویس خارج شده است و از ۳۰۰ به ۲۵۰ دستگاه رسیده‌ایم؛ درحالی‌که هر لوکوموتیو باری حدود ۱۸ تن ککش دارد و باید حدود ۲۱۸ هزار تن کیلومتر در روز جابجی کند. بنابراین به واسطه این اتفاق روزانه حدود ۵۰ تا ۲۱۸ هزار تن کیلومتر بار حمل نمی‌شود. در نتیجه اقتصاد شرکت‌ها هم به مشکل برمی‌خورد و مقصر رگولاتور یا همان راه‌آهن است. او نهایتا با خطاب قراردادن

رگولاتور این بخش می‌پرسد: شرکتی که ۸۰۰ میلیارد تومان از راه‌آهن طلبکار است، چطور قرار است از پس افزایش بهره‌وری و هزینه‌ها به‌طور هم‌زمان برآید؟ مهرداد تقی‌زاده، معاون سابق وزیر راه و شهرسازی در دولت حسن روحانی نیز در گفت‌وگو با «شرق» تأکید می‌کند که سال‌هاست در حوزه راه‌آهن موضوع فرسودگی بسیار جدی است؛ خطوط زیادی فرسوده شده‌اند چون مقداری از خطوط که هرساله باید بهسازی و نوسازی شود، انجام نمی‌شود. علت هم عموما کافی‌نبودن بودجه یا اهمیت‌ندادن

مدیران است. به گفته او حتی اگر رسیدگی مقرر سالانه هم انجام شود، خطوط راه‌آهن در وضعیت فعلی می‌ماند و فقط جلوی فرسودگی بیشتر گرفته می‌شود؛ یعنی ما هرساله باید بیش از این مقدار انجام دهیم تا وضعیت خطوط بهتر شود، ولی در حال حاضر هر سال مقداری به میزان فرسودگی خطوط راه‌آهن افزوده می‌شود.

پرداخت‌زبان قیمت‌گذاری دستوری از جیب ریلی‌ها

در همین زمینه محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل اسبق شرکت راه‌آهن هم به اینا گفته است: واقعیت این است که اقتصاد بخش مسافری ناقص و اقتصاد مشکل‌داری است و عملا قیمت بلیت قطارهای مسافری جوابگوی هزینه‌های سرمایه‌گذاری در این بخش نیست. او ادامه می‌دهد: در اواسط دهه ۸۰ که در شرکت رجا مشغول به کار بودم، دولت بارانهای را به بخش مسافری پرداخت می‌کرد، اما در حال حاضر هم هزینه‌های شرکت‌های مسافری به‌شدت افزایش یافته و هم اینکه دولت بارانهای را به شرکت‌های مسافری پرداخت نمی‌کند. پورسیدآقایی با انتقاد از قیمت‌گذاری دستوری در این بخش گفته است: درست است که دولت در راستای حفظ رفاه مردم اجازه افزایش قیمت بلیت را نمی‌دهد، اما باید در مقابل آن زبان شرکت‌ها را جبران کند نه اینکه از جیب شرکت‌های مسافربری قیمت‌ها را کنترل کند. درحالی‌که تورم بیش از ۵۰ درصد خواهد بود، قیمت بلیت تا پایان سال ۲۵ درصد افزایش یافته، بنابراین مابه‌تفاوت آن را دولت باید پرداخت کند.

تأملی در مجازات‌ها

است، خطاب به مسئولان و مدیران، دستی به قلم بریم و این سایه سیاه فاصله طبقاتی را که مانند اختاپوس بر مردم سنگینی می‌کند، همدار دهیم. خوشبختانه برخی مراجع محترم، اخیرا برای گرانی‌ها و نابسامانی‌های اقتصادی کمرشکن، تذکرات خوب و بجایی داده‌اند، امید است مورد توجه دولت‌مردان و مسئولان واقع شود. در پایان از بزرگواران و دانشمندان تقاضا می‌شود مسئله مجازات‌های اسلامی، به‌ویژه احکامی را که اجرای آن منجر به نقص عضو می‌شود، به بحث گذارند. در این زمان بریدن چهار انگشت سارق -اگر به معنای واقعی و شرعی سارق باشد- از منظر اجتهاد بویا چه حکمی دارد؟ آیا احکام امضایی که از تشریحات پیش از اسلام است و در جامعه‌های و قومی اجرا می‌شده که در روزگار خود عادلانه و عقلایی تلقی می‌شده، آیا در این زمان هم همان شرایط را دارد؟ نظر دوستان در این رابطه بی‌تأثیر نخواهد بود. و الله اعلم بالصواب.

ادامه از صفحه اول

سخن و سؤال اصلی من با استاد خسروپناه این است، اگر به خاطر سیاست‌های نادرست دولت و با ایجاد تورم، امنیت از اموال مردم سلب شد و روزبه‌روز از ارزش پول مردم کاسته شد و سفره‌های تهی گشت و تورم بالا رفت، چه باید کرد؟ شرعا و عرفا ضامن و مسئول اصلی جرائم کیست؟ سقرت، غالبا در جامعه‌ای صورت می‌گیرد که اقتصاد آن جامعه بسامان نباشد. جناب خسروپناه عزیز! شما به درستی در پایان نامه اشاره کردید که با سکوت‌مان درد محرومان و مستضعفان را افزون ساختیم، ولی سرآمد بود تاکنون به خاطر گرانی و تورم و سیاست‌های نادرست اقتصادی فریاد بیشتری برآورده می‌شد. چه منکری از فقر و گرانی بالاتر و آسیب‌زاتر است، به تعبیر پیامبر (ص) فقر زاینده کفر است. امیدوارم شما و من و امثال شما و من به جای اینکه برای اجتران‌کردن قطع دست سارق دغدغه‌مند شویم، برای فقدان عدالت اجتماعی که اساس رسالت و پیامبران