

### یادداشت

درخواست از وزیر کشور

## به سازمان مدیریت بحران توجه ویژه داشته باشید

**علی‌بیت‌اللهی**

عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه و شهرسازی

در گستردگی حدود وظایف وزارت کشور، همان بس که اشاره شود به انتخاب استانداران برای ۳۱ استان کشور و نقش استانداران در مدیریت استان‌ها که به مثابه رؤسای دولت‌ها در استان‌ها انجام وظیفه خواهند کرد و نقش سیاسی‌ترین وزارتخانه و ارتباط گسترده این وزارت با سایر دستگاه‌های اجرائی، همچنین وظایف مدیریت نیروهای انتظامی، برگزاری انتخابات، ارتباط با شهرداری‌ها، مدیریت ناامنی‌ها و… از جمله حیطه‌های کاری بسیار پیچیده و بسیار گسترده‌ای است که در پیش پای وزیر کشور وجود دارد.

با وجود گستردگی و پیچیدگی حدود وظایف وزارت کشور، یکی از حوزه‌های کاری بسیار مهم و با پیچیدگی‌های متنوع در وزارت کشور، «مدیریت بحران» است که برای سازمان‌دهی و عملکرد بهینه در این حوزه، ساختار سازمان مدیریت بحران کشور در این وزارت بزرگ، انجام وظیفه می‌کند.

اهمیت نقش مدیریت بحران سازمان مدیریت بحران کشور در دل وزارت کشور، به دلیل اهمیت رخداد مخاطرات متنوع بحران‌زای سرزمینی کشور ایران است که بنا به موقعیت جغرافیایی و زمین‌شناختی خاص و ویژه خود، مستعد بروز حوادث و سوانح متعدد نظیر زلزله‌های بزرگ، سیل، فرونشست زمین، خشک‌سالی، کم‌آبی، زلزله‌ها، توفان شن، زمین‌لغزش‌ها، حریق و آتش‌سوزی است. مخاطرات متعدد و مرور اثرات رخداد این مخاطرات در سالیان گذشته بر پیکر جامعه ایرانی، بی‌تردید گواه میزان و درجه اهمیت توجه به ساختار سازمانی مدیریت بحران در کشور است.

باید تاکید کرد که به دلیل مسئولیت‌های متنوع و بسیار حساس و مهم وزارت کشور، کم‌توجهی ذاتی به موضوع «مدیریت بحران» ناشی از رخداد مخاطرات و یا ریسک‌های موجود در طول سالیان گذشته بوده است. نگاهی به نیروی انسانی و تخصص‌ها و تجهیزات و ظرفیت‌های سازمان مدیریت بحران، به نوبه خود، نشان می‌دهد که این سازمان در طول عمر خود مورد توجه شایسته قرار نگرفته است.

نظر به انتخاب آقای دکتر اسکندر مومنی به عنوان وزیر کشور دولت چهاردهم، نگارنده درخواستی کارشناسانه و مبتنی بر کوله‌باری از تجربه در ارزیابی نحوه و شیوه‌های مدیریت بحران کشور از ایشان دارد که امید می‌رود مورد توجه جدی قرار گیرد. از آقای وزیر کشور درخواست دارد تا در انتخاب «رئیس سازمان مدیریت بحران» توجه و دقت و وسواس بسیار ویژه را داشته باشند. رئیس سازمان مدیریت بحران باید شخصی باشد که متخصص و آشنا به ماهیت بحران‌ها و مخاطرات طبیعی و انسان‌ساخت در کشور باشد، با انگیزه و شوق کار برای کاهش ریسک حوادث و سوانح در کشور و دارای روابط عمومی خوب و توان ارتباط با متخصصان و نهادهای تخصصی کشور. همچنین آشنا به ساختارهای اجرائی و بودجه‌ای کشور و با توان جذب اعتبار برای مدیریت سامان‌یافته بحران در فازهای پیش از وقوع (اقدامات پیشگیرانه)، حین و بعد از وقوع مخاطرات و آشنا به ساختارهای جهانی و تجربیات بین‌المللی با هدف مدیریت مبتنی بر دانش و اطلاعات بحران‌ها محسوب شود. ضمن اینکه آشنا به پتانسیل خطرپذیری کشور درخصوص هرکدام از مخاطرات طبیعی و انسان‌ساخت، مسلط به قانون مدیریت بحران کشور (مصوب مجلس) و ماهیت برنامه‌های ملی و پیوست‌های متصل به آن باشد و به محدودیت‌ها و مشکلات موجود در زمینه مدیریت بحران آشنایی داشته و از ایده‌های با قابلیت اجرایی در مورد بهبود اثربخشی قوانین و مقرارت و نقش جلاک‌تر و مؤثرتر سازمان مدیریت بحران کشور برخوردار باشد. علاوه بر این لازم است که مدیر انتخابی آشنا به مبانی مدیریت ریسک و تاب‌آوری و حساس و آگاه به ضرورت اقدامات پیشگیرانه با هدف جلوگیری از بروز حوادث و سوانح بحران‌زا باشد.

با توجه به مطالب فوق‌الذکر و نظر به تجربیات فراوان کشور در زمینه اهمیت اقدامات پیشگیرانه، اقدامات به‌رینه‌بین و بعد از وقوع حوادث و سوانح، ارزیابی نقاط ضعف و قوت‌ها و ضرورت فعال‌سازی بیش از پیش و ارتقای ظرفیت مدیریتی «سازمان مدیریت بحران»، از مقام محترم وزیر کشور دولت چهاردهم درخواست دارد تا به نقش «سازمان مدیریت بحران» در جلوگیری از خسارت‌ها و تلفات مخاطرات متنوع و مخرب با احتمال بالای وقوع در کشور توجه ویژه داشته و با انتخاب شخصی متخصص و توانمند و پراکنیزه برای ریاست «سازمان مدیریت بحران»، گامی مهم و ملموس برای انجام بهتر وظایف مهم مدیریت ریسک و بحران در کشور و ارتقای تاب‌آوری سیستم‌های در معرض خطر بردارد.

### خبر

## بلوکه‌شدن پول فروش نفت و برق ایران به پاکستان

به گفته یک عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی زاهدان، سایه سنگین تسلط آمریکا بر دولت پاکستان سبب شده روابط اقتصادی دولت ایران با این همسایه شرقی جریان مطلوبی نداشته‌ش باشد و پول فروش نفت و برق ایران به پاکستان در این کشور بلوکه شود.
امان‌الله کهزازی، عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی زاهدان، به ایلنا گفت: ارزش تجارت دو‌کشور ایران و پاکستان از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۹۲۸ میلیون دلار بوده است و برنج، پنبه و کنجد همچنان اصلی‌ترین اقلامی هستند که از پاکستان به ایران وارد می‌شود.

او افزود:، در امانداری این بانک هنوز در حد حرف باقی مانده و ما در اتاق مشترک ایران و پاکستان تاکنون امری دال بر محقق‌شدن آن را شاهد نبوده‌ایم. مشکل اصلی در این است که آمریکا حضور قدرتمندی در پاکستان دارد و هزینه ارتش این کشور را آمریکا پرداخت می‌کند. بنابراین این موضوع بر هرگونه رابطه دولت‌های ایران و پاکستان تأثیرگذار است و ایجاد بانک مشترک هم از این قاعده مستثنی نیست. این موضوع حتی سبب شده پاکستان نتواند پول برق و نفتی که از ایران خریدار و تسویه کند و مبالغ آن در این کشور بلوکه شده است. کهزازی خاطر‌نشان کرد: بااین حال فعالان اقتصادی در بخش خصوصی ایران و پاکستان با یکدیگر روابط حسنه‌ای دارند. ساکنان منطقه بلوچستان پاکستان را ایرانی‌هایی تشکیل می‌دهند که به این منطقه مهاجرت کرده‌اند و همچنین بیشتر ساکنان منطقه بندر کراچی تا مرز نفتان بلوچ‌های ایرانی هستند و این افراد تا حد زیادی خلق‌وخوی ایرانی‌ها را دارند و این تشابه فرهنگی و زادی بر توسعه تجارت بخش خصوصی دو کشور بسیار تأثیرگذار بوده است. او در این‌گفت‌وگو به تنش میان پاکستان و افغانستان نیز اشاره کرد و گفت: تنش میان این دو کشور امری معمول است، تا جایی که پاکستان‌ها حتی از مهاجرت افغانستانی‌ها به خاک این کشور استقبال نمی‌کنند و آنها را مورد آزاروایدت قرار می‌دهند.



«(شرق)» مدل توسعه صنعت خودروسازی چین و موانع خودروسازی ایران را بررسی می‌کند

# سرمشق خودروی چینی

**چین به پنجمین صادرکننده خودروی جهان تبدیل شده است و خودروسازان ایرانی زینانی بالغ بر ۲۵۰ هزار میلیارد تومان بر جای گذاشته‌اند**

سابقه خودروسازی در ایران به نیم‌قرن می‌رسد، حال

آنکه این صنعت نه جایگاهی در میان خودروسازان

جهانی دارد و نه توانسته رضایت شهروندان ایرانی را

کسب کند.از سوی دیگر خودروسازی کشورمان با نیم‌قرن فعالیت، حالا به موتور

تولید زیان تبدیل شده؛ به‌طوری‌که طبق آمار بهاری امسال، زیان انباشته خودرو

به ۲۵۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. اگرچه خودروسازی ایران در چهار دهه

گذشته با صنعت خودروی کره جنوبی مقایسه می‌شد، اما حالا با جهانی شدن

#### صنعتی که در اولویت ملی قرار گرفت

یکی از راه‌های تسریع توسعه صنعتی، استفاده از تجربیات دیگر کشورهاست. در این چارچوب، توجه به مسیر توسعه و دستاوردهای صنعت خودروی چین می‌تواند نکات مهمی برای صنعت خودروی کشور در پی داشته باشد. چین در سال‌های گذشته، جزء ۱۰ کشور صادرکننده در صنعت خودرو بوده و در سال ۲۰۲۳ با صادرات بیش از سه میلیون دستگاه، به پنجمین صادرکننده خودروی جهان تبدیل شده است. دولت چین برای توفیق صنایع خودرو از ابزارهای سیاسی مختلفی بهره گرفته و توانسته با هوشمندی، منابع و توان بخش دولتی و خصوصی را در راستای توسعه این صنعت با یکدیگر تلفیق کند که شناسایی این ابزارها می‌تواند برای ایران مفید باشد.

در این زمینه مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «بررسی مدل توسعه خودروسازی در کشورهای پیشرو، به قلم رضا موسائی و علی جودت‌وند نگاهی به مسیر توسعه صنعت خودروی چین انداخته است. در این گزارش نکته‌ای که مورد تاکید قرار گرفته، این است که طبق تجربه و دستاوردهای توسعه خودروسازی چین، توسعه این صنعت باید به یک اولویت ملی تبدیل شود؛ موضعی که در ایران از آن غفلت شده، چراکه خودروسازی همیشه حیط‌خلوتی بوده برای دولت‌ها. به‌این‌ترتیب در گزارش بازوی پژوهشی مجلس به‌عنوان یک قاعده این موضوع مورد اشاره قرار گرفته که «هیچ صنعتی در هیچ کشوری توانایی تبدیل‌شدن به یک بخش تأثیرگذار در اقتصاد آن کشور را نخواهد داشت، مگر اینکه آن صنعت به‌عنوان یک اولویت ملی نزد سیاست‌گذاران آن کشور شناخته شود». به این معنا که برای آن صنعت، برنامه‌های مشخصی شامل هدف‌گذاری متناسب با بنیه تولیدی و روابط بین‌الملل و نظام تنظیم‌گری که آن هم شامل زمان‌بندی و بودجه مناسب باشد، باید تعیین شود.

#### چگونه چین در خودروسازی رشد کرد؟

طبق گزارشی که بازوی پژوهشی مجلس ارائه کرده، خودرو عمده‌تر در مراحل دوم و سوم توسعه صنعتی چین تعریف شده است. مرحله اول صنعتی‌شدن که تا پیش از اصلاحات اقتصادی ۱۹۷۸ رخ داد، بیشتر معطوف به زیرساخت‌ها و بهبود کشاورزی بود و سیاست‌گذاری توسعه صنعت خودرو در آن چندان درخور توجه نبود.

در مرحله دوم توسعه صنعتی چین، سیاست‌گذاری صنعت خودرو، بر دو محور ایجاد شرکت‌هایی با مقیاس مناسب و نیز ظرفیت صنعتی با انتقال فناوری استوار بود. برای این مهم دولت چین مجوز تعداد محدودی شرکت خودروسازی را صادر کرد و سپس با سیاست «انتقال فناوری در مقابل دسترسی به بازار» کوشید شرکت‌های بین‌المللی را مجاب کند تا در ازای دسترسی به بازار مصرف بزرگ چین، بخشی از فرایند تولید را با مشارکت شرکت‌های خودروسازی چینی و با تأمین قطعات از بازار داخلی تولید کنند.

در ادامه این گزارش به مرحله سوم توسعه صنعتی –مرحله‌ای که پس از الحاق به سازمان تجارت جهانی، ظرفیت خودرو در آن ایجاد شده– پرداخته و اظهار شده که پس از ایجاد ظرفیت‌های صنعتی تولید خودرو در چین، این کشور با استفاده از رقابت‌پذیری تولیدکنندگان داخلی و با الزام

