



در آستانه استیضاح وزیر صمت منتشر شد

# لیست نمایندگان که شاسی بلند گرفتند

صفحه ۲

پنج سال از تصویب قانون حمایت از معلولان گذشت

## ناامیدی قطعی معلولان از وعده‌های دولت

پنج سال از تصویب قانون حمایت از معلولان و ابلاغ رسمی آن برای اجرا توسط رئیس‌جمهور وقت به تمامی دستگاه‌های دولتی عمومی می‌گذرد. در این پنج سال با اینکه قانون حمایت از معلولان به قانون رسمی و جاری کشور تبدیل و اجرای آن الزام آورده شده اما شاهد بی‌توجهی گسترده نهادهای دولتی و عمومی به این قانون هستیم. برخی از مسئولان مانع بزرگ بر سر راه اجرای این قانون را عدم تخصیص بودجه به آن می‌دانند، برخی دیگر عدم مسئولیت‌پذیری مدیران دستگاه‌های صاحب‌وظیفه در قبال معلولان را علت اصلی عدم اجرای این قانون برمی‌شمارند و گروهی نیز معتقدند ناآگاهی و فقر اطلاعاتی در بدنه مدیران جامعه این غفلت عمومی را رقم زده اما واقعیت این است که هم دولت قبلی و هم دولت فعلی نسبت به این قانون نگاه وظیفه‌مندانه ندارند.

صفحه ۴

## ۲۰۰ نفر در تصادفات تعطیلات عید فطر جان باختند

صفحه ۴

ترامپ و بایدن مطلوب انتخابات اکتبر ۲۰۲۴ نیستند

## دساتیس، رقیب جدید ترامپ در حزب جمهوری خواه

پدران آمریکا معتقد بودند که سیستم حاکمیت ایالات متحده همانند یک ساعت مبتنی بر نخ‌بازان کار می‌کند؛ اما امروز همه می‌گویند که ساعت واشنگتن کوک نیست. نه «دونالد ترامپ» دیوانه و نه «جو بایدن» پیر؛ مطلوب ریاست‌جمهوری آمریکا نیستند. «ریچ لوری» در پاولتیکو می‌نویسد که رئیس‌جمهوری فعلی آمریکا بر تمایز خود از رئیس‌جمهوری پیشین آمریکا تمرکز کرده است. بایدن می‌گوید که ترامپ یک تهدید برای هنجارهای سنتی آمریکا است. نکته جالب اینجاست که هر دو حزب جمهوری خواه و دموکرات هم تلاش می‌کنند مواضع خود را به عنوان سیاست «عادی» در مقابل سیاست «دیوانه» تنظیم کنند. نبرد نهایی برای ریاست‌جمهوری در سال ۲۰۲۴ بر سر این خواهد بود که کدام حزب «عادی‌تر» است.

صفحه ۱۱

حسین راغفر، استاد اقتصاد دانشگاه:

## کسی جرأت برخورد با ابردهکاران بانکی را ندارد

صفحه ۵



نقشه عربستان سعودی مربوط به سال ۱۹۵۲ میلادی که نام خلیج فارس را نشان می‌دهد

نقشه ایران، سال ۱۱۲۶ خورشیدی، چاپ شده در لندن، ۱۷۴۷ میلادی. نام خلیج فارس و نام دریای عمان «Persian Sea» نوشته شده است.



روز ملی خلیج فارس، نمادی برای یک یادآوری تاریخی سه هزار ساله

## این خلیج همیشه پارس می‌ماند

صفحه ۲



از سوی دکتر صادقی مجد، مدیرعامل شرکت «چند وجهی فولاد لجستیک» عنوان شد:

## افزایش ۳۲ درصدی هزینه حمل و نقل در مقابل رشد صددرصدی قیمت قطعات!

✓ اراده ملی برای حل مشکلات ریلی کشور وجود ندارد

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران جهت حمل بارهای صنعتی نسبت به جاده‌ای به عنوان یک مزیت تلقی می‌شود اما امروز هزینه حمل ریلی برای صاحبان صنایع بسیار بیشتر از حمل جاده‌ای و دلیل آن را می‌توان هزینه‌های گزاف حتی دسترسی راه‌آهن، خرید قطعات، تعمیر، نگهداری، تخلیه و بارگیری دانست. وی با اشاره به این مطلب که از دو میلیون و ۷۰۰ هزار تن محصول فولاد خوزستان که مقرر شده بود در سال جاری از طریق ریل حمل شود (علی‌رغم بهره‌گیری از ظرفیت سایر شرکت‌های حمل و نقل به میزان ۱۱۰۰ واگن)، تنها دو میلیون تن آن محقق شده، افزود: به طور مثال در محور لرستان با ظرفیت روزانه بیش از ۸ میلیون تن تقاضا، تنها سه میلیون تن از ظرفیت ریلی وجود دارد.

او افزود: از سوی دیگر مبدا چادرملو که قوی‌ترین و منظم‌ترین شرکت ریلی را داراست، تنها ۷ سرویس در طول ۲۴ ساعت بارگیری دارد که دلیل آن کمبود ایستگاه‌های بارگیری ریلی است و این مهم در حالی اتفاق می‌افتد که در حوزه جاده‌ای محدودیتی از نظر تعداد ایستگاه‌های بارگیری و تخلیه وجود ندارد. مدیرعامل شرکت چند وجهی فولاد لجستیک تحمیل هزینه‌های بارگیری به دلیل کمبود ایستگاه شرکت‌های حمل و نقل را از عوامل مستقیم افزایش قیمت نهایی محصولات فولادی برشمرد و تصریح کرد: بودجه حمل و نقل در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ با رشد ۲۲ درصدی مواجه بوده اما پرواضح است که به دلیل فزونی میزان تقاضا به ظرفیت موجود، در راه‌آهن جمهوری اسلامی اراده‌ای برای دست‌یابی به نیازهای کشور در حوزه حمل و نقل از جمله مسافری، کالای استراتژیک، سوخت و... وجود ندارد.

وی خرید واگن به دلیل عدم وجود زیرساخت‌های ریلی مناسب را توجیه‌ناپذیر دانست و با بیان اینکه این مهم نه تنها موجب می‌شود تا ظرفیت حمل مقرر شده برای فولاد خوزستان به طور کامل محقق نشود بلکه از رقابتی شدن و ارائه خدمات به سایر متقاضیان بازار حمل و نقل نیز جلوگیری می‌کند، افزود: در برخی شرایط، علی‌رغم تمام مزیت‌های حمل ریلی از جمله زیست محیطی، ایمنی حمل، ظرفیت و زمان حمل بار و... هزینه‌های سرسام‌آور حمل ریلی موجب ایجاد حاشیه زیان محصول نهایی می‌گردد که به تبع آن برخی صاحبان صنایع وادار به چشم پوشی از این شیوه مناسب حمل کالاهای صنعتی می‌شوند. صادقی مجد عدم انطباق هزینه‌های تعمیرات و نوسازی قطعات و درآمد حاصل از حمل بار را از دیگر مشکلات این مجموعه برشمرد و گفت: افزایش صددرصدی نرخ قطعات در برابر افزایش ۳۲ درصدی نرخ کرایه حمل هم‌خوانی ندارد و تا زمانی که اراده ملی برای توسعه ناوگان و خطوط ریلی در کشور ایجاد نشود، مشکلات این حوزه حل نخواهد شد.



با واگذاری حوزه حمل و نقل به ویژه حمل ریلی به بخش خصوصی از مشکلات سرمایه‌گذاری و عدم توسعه یافتگی این حوزه جلوگیری شود.

دکتر جواد صادقی مجد، مدیرعامل شرکت «چند وجهی فولاد لجستیک» با اعلام این مطلب در تشریح فلسفه وجودی شرکت افزود: در پی احساس نیاز فولاد خوزستان به مدیریت حمل و نقل مواد اولیه محصولات مجموعه در سال ۱۳۹۶، با خرید سهام شرکت حمل و نقل گنجینه پردیس اهواز، اقدام به راه‌اندازی شرکت «چند وجهی فولاد لجستیک» کرده که این شرکت در سال ۱۳۹۸ به ثبت رسیده است. دستگاه واگن ۳۲ کامیون به صورت ملکی و ۱۱۰۰ واگن استیجاری در اختیار این شرکت است، افزود: شرکت «لوکوموتور ریل اروند» به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های شرکت چند وجهی فولاد لجستیک مأموریت تعمیر و نگهداری واگن‌های این مجموعه را به عهده دارد؛ ضمن آنکه ایجاد پایانه اختصاصی حمل و نقل در مجتمع، نمایندگی شرکت «آریا دیزل» که خدمات فنی و تعمیرات کامیون‌های این مجموعه است، ایجاد خدمات رفاهی رانندگان، پایان نوبت دهی و سامان‌دهی فولاد لجستیک در اهواز و... از جمله اقدامات شرکت چند وجهی فولاد لجستیک در حوزه حمل و نقل به شمار می‌رود. وی افزایش تعداد کامیون‌های تحت تملک این مجموعه به میزان ۱۰۰ دستگاه در سال ۱۴۰۲، دریافت مجوز ایجاد بازارگاه

## شرکت چند وجهی فولاد لجستیک

نبض حمل و نقل کشور

