

معاون توسعه مدیریت و پشتیبانی سازمان پزشکی قانونی کشور گفت: تعداد قابل توجهی از همکاران شاغل در پزشکی قانونی به واسطه حجم و سختی و صعوبت کار این سازمان به سرعت دچار فرسودگی شغلی می شوند. رضا حاج منوچهری صبح امروز چهارشنبه پنجم اردیبهشت ماه در همایش مسئولین روابط عمومی سازمان در مجتمع شهید بهشتی قوه قضاییه، گفت: یکی از راهکارها برای کاهش فرسودگی شغلی ایجاد جذابیت‌های بصری در محیط کار است که

سختی کار پزشکی قانونی فرسودگی شغلی ایجاد می‌کند

انجام بخشی از این کار به عهده روابط عمومی هاست. وی با اشاره به جایگاه روابط عمومی در شناساندن سازمان و انتقال مطالبات مراجعین و همکاران به مسئولین افزود: روابط عمومی چشم، گوش و زبان سازمان است که وظیفه دارد اخبار و موضوعات مختلف را رصد کند و آنچه در مورد سازمان مطرح می شود را ببیند، بشنود و به ابهامات، سئوالات و یا شبهه ها پاسخ گوید. حاج منوچهری تصریح کرد: روابط عمومی باید مطالبه گر و پرسشگر باشد و هر آنچه در ذهن همکاران

ایجاد سئوال، شبهه و دغدغه کرده است را از مسئولین سازمان مطالبه و پاسخ آن را به همکاران منتقل کند. وی با تأکید بر اینکه وجود هرگونه شبهه بدون جواب، به بدنه سازمان آسیب خواهد زد، اظهار داشت: آمادگی کامل برای پاسخگویی به سئوالات در رده مدیریتی وجود دارد بنابراین روابط عمومی به عنوان واسطه بین مراجعین، همکاران و مدیران می توانند با پرسش از مسئولین در رفع ابهامات و سئوالات مخاطبان نقشی اساسی ایفا کنند.



شنبه ۸ اردیبهشت ۱۴۰۳ ■ شماره ۳۸۸۶

بیانیه ستاد حقوق بشر در واکنش به اقدام متزورانه آمریکا در انتشار گزارش موهوم وضعیت حقوق بشر

ستاد حقوق بشر جمهوری اسلامی ایران با صدور بیانیه‌ای اقدام متزورانه آمریکا در انتشار گزارش موهوم وضعیت حقوق بشر را محکوم کرد. وزارت خارجه آمریکا که به واسطه همراهی و حمایت همه جانبه از جنایت علیه بشریت و نسل کشی رژیم صهیونیستی در نوار غزه بیش از هر زمان دیگر تحت فشار افکار عمومی قرار دارد و جنبش های اعتراضی گسترده ای علیه سیاست های جنگ طلبانه و ضد حقوق بشری این کشور چه در داخل آمریکا و چه در سایر کشورهای جهان شکل گرفته، در یک اقدام متزورانه دیگر به انتشار مجدد گزارش سالانه ادعایی درخصوص وضعیت حقوق بشر در کشورهای مختلف از جمله جمهوری اسلامی ایران پرداخته است.

بر اساس اعلام ستاد حقوق بشر جمهوری اسلامی ایران، اگرچه در حقیقت این گزارش چیزی جز تکرار هدفمند داده ها و اطلاعات دروغین، بی اساس و غیر مستند منتشر شده در رسانه های ضد ایرانی نیست، با این حال واگویی این ادعاها توسط رژیمی که انواع و اقسام نقض های فاحش حقوق بشر و حقوق ملت ها از استعمار تا جنگ افزوزی و استفاده از بمب اتمی، کودتا و براندازی دولت های مردمی و دموکراتیک، تولید و اشاعه و استفاده ابزاری از تروریسم، یک جانبه گرایی و لشکرکشی به سایر کشورها، غارت منابع، ذخایر و انرژی های دیگر کشورها، حمله عادلانه به هواپیمای مسافربری، استفاده ابزاری از تحریم های ظالمانه و غیر قانونی و یکجانبه علیه کشورهای مستقل به منظور تخت فشار قرار دادن آنها و ترور هدفمند شخصیت ها و مدافعان حقوق بشر، حمایت و همراهی تمام قد از جنایات رژیم کودک کش صهیونیستی در غزه و ... را در کارنامه سراسر سیاه و ننگین خود دارد، گراف،

خبر کوتاه

نامه نگاری با محیط زیست برای عبور از سرخه حصار چه شد؟ افتتاح فاز اول آزادراه شوشتری ناپایان سال



معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از افتتاح فاز اول آزاد راه شوشتری تا پایان امسال خبر داد.

هادی حق بین در مورد سیرانجام ساخت آزادراه شهید شوشتری و راینی با محیط زیست برای اجرای فاز دو این آزاد راه، گفت: برای ساخت فاز اول بخش زیادی از معارضین پروژه رفع شده است و به صورت جزئی کساکان معارض مانده؛ اما تأثیر چندانی بر روند اجرای پروژه نمی گذارند.

وی با بیان اینکه تمام جبهه‌های کاری پروژه ساخت آزادراه شهید شوشتری فعال است، اظهار کرد: امسال فاز اول این آزادراه را به عنوان یک پروژه اثرگذار در جریان بهبود ترافیک تقدیم مردم خواهیم کرد؛ البته اتمسال آزادراه به بزرگراه مجرت نیز باید انجام شود و این پروژه نیز آغاز شده است و امید است تا پایان سال این پروژه تکمیل شود.

نامه شهرداری به محیط زیست برای عبور تونلی از زیر جنگل‌های سرخه حصار چه شد؟

حق بین در مورد سیرانجام نامه شهرداری تهران به سازمان محیط زیست برای عبور تونلی از زیر جنگل‌های سرخه حصار نیز افزود: متأسفانه هنوز بازخوردی در این زمینه از سوی سازمان دریافت نکردیم؛ اما در بازدید نوروزی، خدمت رئیس جمهور این موضوع را عرض کردم که امید است ایشان نیز تأکیدی کنند تا مسئله فاز دوم آزادراه شوشتری حل شود.

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در مورد اثرگذاری که ساخت این آزادراه بر روی جریان ترافیکی تهران خواهد داشت، گفت: پروژه شهید شوشتری یک پروژه ملی است؛ چراکه تهران به دلیل اختلاف ارتفاعی ۹۰۰ متری که از شمالی‌ترین نقطه شهر تا جنوبی ترین نقطه شهر دارد و همچنین شرایط توپوگرافی خاصی که دارد؛ این امکان را نمی‌دهد که در شمالی ترین نقطه تهران که شاهد کوه‌ها و ناهمواری هایی هستیم، کمربندی شمالی را به راحتی اجرا کنیم و این درحالی است که ما در تهران کمربندی غربی شوشتری به عنوان کمربندی شرقی هستیم و کارکرد

وی تأکید کرد: بسیاری از خودروهای سنگین و سبک برای این که از ترافیک کل شهر تهران کاهش یابند و در منطقه تهران طی مسیر می کنند و چون مسیری کمربندی ندارند، بزرگراه بسیج استفاده می‌کنند که سبب اشتهاک معابر و همچنین ترافیک بسیار سنگین و ایجاد آلودگی می‌شود. بنابراین احداث این بزرگراه از ضروریات شهر تهران است. کاهش یک و نیم درصدی ترافیک کل شهر تهران با احداث آزادراه شهید شوشتری

حق بین ادامه داد: با احداث این پروژه حدود یک و نیم درصد از ترافیک کل شهر تهران کاهش می یابد و در منطقه شرق حدود پنج درصد ترافیک را کاهش می‌دهد و یک روان سازی مناسبی برای بزرگراه بسیج و کل شبکه دربر خواهد داشت و موجب رضایتمندی شهروندان، کاهش آلودگی، کاهش مصرف سوخت و موضوعات دیگر می شود و به همین دلیل ضرورت دارد این پروژه به سرعت احداث شود.

گزارش

■ **نوروزی**

حمل‌ونقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات،کسب درآمدهای ارزی،ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیت و همکاری اقتصادی و

سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. حمل و نقل به معنای جامع آن شامل مدیریت، زیربنا و روبنا (ناوگان) از نیازهای اساسی جوامع امروزی است، به‌طوری که در هر کشور برای اعتلای توان اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و سیاسی، داشتن شبکه حمل و نقل گسترده و قابل اطمینان از نیازهای اولیه محسوب می‌شود. امروزه حمل و نقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب می شود و به‌دلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرایند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت هایی است که به شکلی گسترده در همه زمینه های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش گیرقابل انکاری عهده دارد. بدون وجود شبکه حمل و نقل، تاسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب، تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن بهنظر می‌رسد.

حمل‌ونقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات،کسب درآمدهای ارزی،ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همکاری اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. موقعیت ممتاز جغرافیایی، همسایگی با ۱۵ کشور منطقه با امکان صادرات و واردات متنوع، توان اتصال همسایگان شمالی و کشورهای آسیای مرکزی به همسایگان جنوبی،کشورهای آفریقایی و آب‌های آزاد، جمعیت قابل توجه و تولیدات متنوع،نیازهای شمالی از جمله پنبه، غلات و نیاز همسایگان جنوبی به این محصولات و مزیت‌های ترانزیتی مسیر ایران از جمله کوهانی، امنیت و ارزانی نسبت به سایر رقبای، همگی بیانگر امکان استفاده از ۵۰ درصد ظرفیت خالی ترانزیتی می‌باشد. علاوه بر توانمندی‌های عنوان شده،استفاده از ابزارهای مدیریت بازاریابی و راهبردی توسط مدیران مسئول با توجه به خواسته‌ها، نیازها و رفع مشکلات مشتریان ترانزیتی کشور جهت افزایش انگیزه مشتریان در انتخاب مسیر ترانزیتی ایران، تدوین راهبردهای کوتاهمدت و بلندمدت از جمله گسترش کریدورهای ترانزیتی کشور از طریق پررنگ نمودن جایگاه کریدور شرق به غرب با اتصال مسیر جاده‌ای و راه‌آهن ایران به کشور چین از مسیر کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان علاوه بر خروج از انحصار ترانزیتی کشورهای ترکمنستان و ازبکستان در آسیای مرکزی موجب کاهش هزینه‌های ترانزیتی، کاهش مشکلات صادرات و افزایش سهم ترانزیتی کالا به کشورهای مذکور، افزایش سهم ترانزیتی کشور و در نتیجه رشد و توسعه روابط اقتصادی و

بازرگانی ایران با کشورهای منطقه خواهد کردید.

سهم بخش‌های مختلف حمل و نقل در ترانزیت کالا و جابه‌جایی مسافر و بار

واکاوی آمارهای وزارت راه و شهرسازی نشان می‌دهد بخش جاده‌ای بیشترین سهم را در ترانزیت کالا و جابه‌جایی مسافر و بار در سال ۱۴۰۲ به خود اختصاص داده است.

در موضوع ترانزیت کالا در سال ۱۴۰۲، سهم بخش جاده‌ای ۹۰ درصد و بخش ریلی فقط ۱۰ درصد بوده است. دلیل این مساله نیز جذاب‌تر و به‌صرفه‌تر بودن مسیر جاده به دلیل سوخت ارزان گازوئیل است. با این حال مبدأ حمل کالای ترانزیت از طریق شبکه راه آهن به کشور برای سال گذشته متعوع شد.

ترانزیت انجام شده در بخش جاده ای در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۴۰۳ میلیون تن بوده است که در مقایسه با سال پیش از آن (۹۰۳ میلیون تن)، افزایش ۵۴ درصدی نشان می‌دهد.

ترانزیت بار توسط بخش ریلی در سال ۱۴۰۲ به میزان یک میلیون و ۵۷۰ هزار تن است که در مقایسه با سال پیش از آن (یک میلیون و ۳۳۳ هزار تن) ۱۰ درصد افزایش داشته است.

از یک‌میلیون و ۵۷۰ هزار تن کالای ترانزیتی، یک میلیون و ۲۵۵ هزار تن کالای غیرنفتی و ۲۹۵ هزار تن کالای نفتی است.

ایران در تقاطع کریدورها قرار گرفته است و راه‌های دسترسی زیادی دارد که باید از این ظرفیت‌ها استفاده شود.

ایران با ۱۳ کشور دارای مرزهای آبی و زمینی است، به طوری که ۲۰ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مرزهای آبی و ۶ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مرزهای زمینی دارد.

سهم ۷۴ درصدی حمل و نقل جاده‌ای در جابه‌جایی مسافر

در موضوع جابه‌جایی مسافر، در سالی که گذشت بخش جاده‌ای با ۷۴٫۲ درصد بیشترین سهم را داشت و پس از آن بخش ریلی با ۱۶٫۵ درصد و بخش هوایی با ۹٫۳ درصد قرار گرفت. تعداد مسافر جابه جا شده (با صورت وضعیت) در سال ۱۴۰۲ به میزان ۱۴۹ میلیون نفر به ثبت رسید که در مقایسه با سال پیش از آن (۱۲۷ میلیون نفر) ۱۷ درصد افزایش داشته است.

در سال ۱۴۰۲ راه‌آهن با جابه‌جایی بیش از ۳۱ میلیون و ۷۸۴ هزار نفر، رکورد تاریخی جابه‌جایی مسافر را شکست.

همچنین در جابه‌جایی بار، بیشترین سهم را بخش جاده‌ای با ۹۳ درصد داشت و بخش ریلی تنها سهم هفت درصد داشت. در این زمینه سهم حمل و نقل هوایی بسیار ناچیز است.

بار حمل شده در بخش جاده با بارنامه در سال ۱۴۰۲ به میزان ۴۳ میلیون تن بوده است که در مقایسه با سال پیش از آن (۴۴ میلیون تن) ۲ درصد کاهش داشته است.

پایدهای توسعه ترانزیت در اقتصاد

به گفته سیدفاطمه مقیمی،در دهه های اخیر



سلامت، حق آموزش، حق توسعه و حق برخورداری از بالاترین استاندارد زندگی و ... برای گذاشته است؛ تحریم‌هایی که به تغییر گزارشگر ویژه بررسی آثار منفی اقدامات قهری یک‌جانبه با رعایت افراطی تحریم ها توسط شرکت ها و موسسات مالی همراه بوده و چالش های انسانی و اقتصادی مضاعفی را بر کشورهای تحت تحریم تحمل کرده است و به واقع، نژادپرستی، خود برترینی و استبداد زمامداران کاخ جنایت علیه بشریت محسوب می شود.

پر واضح است که مردم آمریکا نیز قربانی خوی نژادپرستی، خود برترینی و استبداد زمامداران کاخ سفید هستند و موارد متعدد نقض حقوق بشر از جمله حقوق زنان و کودکان، سیاهان و رنگین پوستان، مهاجران، زندانیان و ... در این کشور قابل مشاهده است. بر هیچ کس پوشیده نیست که آمریکا بیشترین



رشد و توسعه اقتصادی کشورها و افزایش تولید و تجارت، اهمیت بخش ترانزیت را به عنوان حلقه اتصال بازار مصرف در تولید بیش از پیش آشکار کرده است. ترانزیت یک بخش مهم و زیر بنایی در اقتصاد است و از ابعاد مختلف سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مورد توجه اکثر کشورها است. امروزه این صنعت یکی از سودآورترین منابع تجاری دنیا محسوب می شود.

درآمد برشرار حاصل از این صنعت، رقابت کشورها را در ایجاد تسهیلات لازم برای بالا بردن سهم خود در این عرصه افزایش داده است. برخورداری از امنیت و مزیت جغرافیایی یکی از مهمترین عواملی است که می تواند به خوبی زمینه ساز توسعه این صنعت باشد. ایران به لحاظ موقعیت و سژه جغرافیایی از دیدرابط کالاهای مهمی در ترانزیت کالا و مسافر داشته است. در جنوب ایران، خلیج فارس که کشورهای عمده تولیدکننده نفت در آن قرار دارند، به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می شود. در شمال، دریای خزر بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است. این دریا می تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند.

از غرب و شرق هم ایران با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است که فرصت مناسبی برای تجارت را فراهم ساخته است. در سالهای اخیر نیاز کشورهای آسیای میانه به دسترسی به ابهای آزاد از یکسو و فرآیند رشد اقتصادی کشورهای شرق و جنوب آسیا به همراه نالمنی مسیرهای رقیب در روسیه، افغانستان و پاکستان از سوی دیگر باعث شد تا بار دیگر ایران مورد توجه قرار گیرد. قرارگرفتن درمرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی اکو این فرصت را برای ایران فراهم

آورده است تا ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی بین کشورهای عضو اکو، بتواند درچارچوب همکاریها و موافقتنامه های مختلف تجاری، در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش بپردازد. موقعیت ژئواکونومیک ایران نقطه قوتی است که این کشور را همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه قرار داده است. در واقع ایران می تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر مناطق جهان نقش موثری ایفا نماید. عوامل متعددی در انتخاب مسیرهای ترانزیتی موثر است از جمله هزینه، زمان، مسافت، امنیت، قوانین و مقررات، زیرساختها،توجه به همه عوامل

ظرفیت‌های ترانزیتی کشور، مشکلات صدور روادید، بارنامه‌ها، مشکلات امنیتی در مرزهای کشور، بی‌توجهی به فعالیت‌های بازاریابی بین‌الملل، تأخیر در انجام تشریفات گمرکی ...،

مدیرعامل شرکت توسعه دانش‌بنیان سینا و فعال حوزه تجارت بین‌الملل در بخش دیگری از سخنان خود تأکید کرد، صرف نظر از چالش‌های موجود

مهم این است که راه درست برای انجام حمل و نقل در داخل کشور را بدانیم، سطح بعدی سطح راهبردی ماست یعنی جزئیاتی که به ایجاد کریدور در کشور مربوط می‌شود که در سطح شرکت‌ها و اتحادیه صورت می‌گیرد.

وی ادامه داد: در سطح سوم یا سطح بین‌المللی یعنی علاوه بر توجه به نظام حمل و نقل داخلی توجه به نظام‌های حمل و نقل بین‌المللی و نقش آفرینی کریدورهای بین‌المللی ضرورت دارد، چرا که حمل‌ونقل در کشور حجم مشخصی دارد و سا تنها انتخاب‌کننده طریقه جابه‌جایی حمل بار هستیم.

وی با ذکر مثالی تأکید کرد: بازاریابی را و نقش آفرینی در جابه‌جایی بارهای بین‌المللی ظرفیتی است که در اختیار ما قرار گرفته اما ما از آن استفاده نمی‌کنیم و کاری نمی‌کنیم که بار بیشتری به سمت کشور ما هدایت شود.

راهکارهایی برای جذب بار در عرصه بین‌المللی
خانی‌کشمهرزی با اشاره به راهکارهایی برای جذب بار در عرصه بین‌الملل، عنوان کرد: داشتن دیپلماسی فعال در توسعه جذب بار در کشور و ایجاد تعامل و ارتباط با کشورهای مختلف، ایجاد بستریهای مختلف در سطح بین‌المللی همچون پیدا کردن مکانهایی برای دیوی بار و مسائل لجستیکی، فعال کردن خطوط منظم ناوگان دریایی حتی با اجاره کشتی‌ها و غیره برای جذب بار در حوزه بین‌المللی ضرورت دارد.

عضو مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه و بودجه در ادامه با بیان اینکه نیازمند یک بازیگر جدی و تجاری هستیم، گفت: شاید دولت‌ها در عرصه دیپلماسی و بین‌المللی ایفای نقش داشته باشند اما نیاز به یک رهبر بازار و راهبر بزرگ منظمی را در این حوزه به جلو ببرد بیش از پیش حس می‌شود.

خانی‌کشمهرزی گفت: اگر جرم جدی وجود داشته باشد به مرور قوانین در کشور بهینه شده و اقتصاد حمل و نقل بخش مهمی از اقتصاد رائج کشور ما و موجب افزایش اشتغالزایی و درآمد خواهد شد، که شایه‌ترین موضوع در بلند مدت به این نتیجه منتهی می‌شود که تجارت بین‌المللی با شرایطی بهتر فراهم خواهد شد و بیشتر می‌توانیم به صادرات کالا بپردازیم.